

Η ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ

ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΕΝΕΛΛΑΔΙ*

Υπό τοῦ Καθηγητοῦ κ. Χρ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ

Διευθυντοῦ τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους

Ἐκεῖνος ποὺ θὰ θελήσῃ νὰ διερευνήσῃ ἀπὸ ἀπόψεως ὀργανώσεως τὸ συγκοινωνιακὸν σύστημα τῆς Ἑλλάδος, νὰ ἐξετάσῃ ποῖα εἶναι αἱ εἰς μεταφορικὸν ἔργον ἀνάγκαι αὐτῆς καὶ ποῖα τὰ προσφερόμενα εἰς πλήρωσιν τῶν ἀναγκῶν τούτων συγκοινωνιακὰ μέσα, νὰ συμπεράνῃ δὲ ἐν συνεχείᾳ ποῖα ἢ ἐνδεδειγμένη ὀρθολογικῆ ὀργάνωσις τῶν συγκοινωνιῶν, θὰ κάμῃ εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς τὴν σκέψιν ὅτι φυσικὸν καὶ ἐπιβαλλόμενον εἶναι νὰ ἐκτείνῃ τὴν ἔρευνάν του εἰς ὅλα τὰ παντὸς εἶδους μέσα μεταφορᾶς προσώπων καὶ πραγμάτων, τὰ χερσαῖα, τὰ θαλάσσια καὶ τὰ ἐναερία. Μόλις ὅμως ἀρχίσῃ ὁ ἐρευνητὴς νὰ προωθῇ τὴν σκέψιν του ταύτην πρὸς τὸ πεδίου τῆς ἐφαρμογῆς, θὰ διαπιστώσῃ ὅτι α) κάθε μία ἀπὸ τὰς τρεῖς ταύτας βασικὰς κατηγορίας μεταφορικῶν μέσων (χερσαίων, θαλασσιῶν καὶ ἐναερίων) λειτουργεῖ ὑπὸ συνθήκας καὶ διέπεται ἀπὸ νόμους οἱ ὅποιοι διαφέρουν τόσον πολὺ ἀπὸ κατηγορίας εἰς κατηγορίαν (1), ὥστε ἡ ὑπαγώγῃ αὐτῶν ὑπὸ ἐνιαίους ὀργανωτικὸς κανόνας νὰ εἶναι ἐξόχως δυσχερὴς ἂν μὴ ἀδύνατος

* Τὸ κύριον μέρος τοῦ παρόντος δημοσιεύματος ἀπετέλεσε θέμα ἀνακοινώσεως, ἢ ὅποια ἔγινε τὴν 21 Δεκεμβρίου 1955 εἰς δημοσίαν συνεδρίαν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιστημονικῆς Ἐταιρίας Ὄργανώσεως τῆς Ἑργασίας.

1) Ἴδου π. χ. δύο χαρακτηριστικαὶ διαφοραὶ : τὸ κόστος τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς εἶναι συνήθως μικρὸν μόνον ποσοστὸν τοῦ κόστους τῶν ἄλλων μεταφορῶν, ἐνῶ ἡ ταχύτης τὴν ὅποιαν ἀναπτύσσει ἡ ἐναερίος συγκοινωνία εἶναι πολλαπλασία τῆς ταχύτητος τῶν ἄλλων.

2) Τοιοῦτος π. χ. εἶναι ὁ νόμος τῆς ὑπὸ καθεστῶς μονοπωλίου ἐκμεταλλεύσεως, περὶ τοῦ ὁποίου θὰ γίνῃ λόγος κατωτέρω.

Ἐπιστημονικῆς Ὄργανώσεως τῆς Ἑργασίας, τὴν ὅποιαν ἐθεώρουν πρὸ τεσσαράκοντα ἐτῶν, καὶ θεωρῶ ἀκόμη περισσότερον σήμερον, ὡς ἐν τῶν ἀποτελεσματικῶν μέσων διὰ τὴν ἀνύψωσιν καὶ τὴν εὐτυχίαν τῆς πατρίδος μου

Περαιῶν, ἐπιθυμῶ νὰ ἀπευθύνω τὰς πλέον εὐγνώμονας καὶ πλήρεις ἀγάπης εὐχαριστίας μου πρὸς ὅλους ἐκείνους οἱ ὅποιοι μοῦ ἐπέτρεψαν νὰ ἀναλάβω τὸ ἔργον τοῦτο καὶ νὰ ἐπιδιώξω τὴν πραγματοποίησίν του : πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας, πρὸς τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐθνικῆς Σχολῆς καὶ πρὸς τοὺς ἀγαπητοὺς μου ἀκροατὰς, οἱ ὅποιοι μὲ παρηκολούθησαν, κατ' ἀρχὰς μὲν εἰς περιορισμένον ἀριθμὸν βραδύτερον δὲ κατὰ μάζας, εἰς συνεχῶς κατ' ἔτος αὐξανόμενον ἀριθμὸν.

Κλασικὰ ἔργα Taylor :

- 1) F. W. Taylor : A piece rate system 1906.
- 2) > > > : Shop Management (1903) 1911.
- 3) > > > : Principles and methods of Scientific Management 1911.
- 4) > > > : Scientific Management, με πρόλογον H. S. Person 1947.
- 5) F. B. Copley : F. W. Taylor, Father of Scientific Management 2 τόμοι 1923.

—τουλάχιστον ἐφόσον ἡ ὀργάνωσις ἀναφέρεται εἰς τὰ σημεῖα, περὶ τὰ ὁποῖα θὰ στραφῇ ἡ παροῦσα ἀνάπτυξις — καὶ β) ἐντὸς τῶν κόλπων τῆς μιᾶς ἐκ τῶν τριῶν τούτων κατηγοριῶν, τῆς χερσαίας συγκοινωνίας, ἐπικρατεῖ ἀναρχία τόσον ἐντονος, ἢ ὁποῖα προκαλεῖ ζημίαις τόσον μεγάλας, ὥστε ὡς κύριον πρωταρχικῆς σπουδαιότητος ὀφέλιμον ἔργον ὀργανώσεως νὰ προβάλλῃ ἢ ἐπιδίωξις ὅπως καταλυθῇ ἡ ἀναρχία αὕτη, διὰ νὰ παύσουν αἱ ἐξ αὐτῆς ζημίαι. Διὰ τοὺς λόγους λοιπὸν τούτους θὰ ἐρευνηθῇ ἐνταῦθα ὄχι ὅλων, ἀλλὰ τῆς χερσαίας μόνον συγκοινωνίας ἢ ὀργάνωσις.

Αὕτη διακρίνεται εἰς ἀστικήν καὶ ὑπεραστικήν. Μεταξὺ δὲ τῶν δύο τούτων δὲν παρουσιάζονται οὐσιώδεις βασικοῦ χαρακτήρος διαφοραί, ὅμοιαι μὲ ἐκεῖνας, αἱ ὁποῖαι χωρίζουν τὴν χερσαίαν ἀπὸ τὴν θαλασσίαν καὶ ταύτην ἀπὸ τὴν ἐναέριον συγκοινωνίαν. Ἀστικὴ καὶ ὑπεραστικὴ συγκοινωνία ὑπακούουν ἀμφοτέρω εἰς πολλοὺς κοινούς νόμους, καὶ δὴ νόμους χαρακτηριστικούς (*). Ὡστε ἡ φύσις αὐτῶν θὰ ἐδικαιολόγῃ τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἔρευναν τῆς ὀργανώσεως ἀμφοτέρων. Εἶναι ὅμως τὸ ὅλον τοῦτο θέμα τόσον μεγάλης ἐκτάσεως, ὥστε νὰ μὴ εἶναι δυνατὸν νὰ γίνῃ ἐνταῦθα διερευνήσις αὐτοῦ εἰς τὸ σύνολόν του μὲ κάπως ἀνεκτὸν βαθμὸν πληρότητος. Διὰ τοῦτο παραμερίζεται καὶ ἡ ἀστικὴ συγκοινωνία, διὰ νὰ περιορισθῇ ἢ ἔρευνα εἰς μόνην τὴν ὑπεραστικήν. Τέλος, καὶ ἀπὸ αὐτὴν παραλείπονται, κυρίως διότι ἀποτελοῦν ἀμελητέον παράγοντα, αἱ μεταφοραὶ ποῦ γίνονται μὲ ζῶα καὶ μὲ ζωήλατα ὀχήματα.

*Ἐτοὶ ἀπομένουν πρὸς ἔρευναν οἱ δύο κύριοι κλάδοι τῆς χερσαίας ὑπεραστικῆς συγκοινωνίας, ὁ σιδηρόδρομος καὶ τὸ αὐτοκίνητον.

Εἰς πρῶτον στάδιον τῆς διερευνήσεως ἃς ἀναλύσωμεν τὰ χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα τῆς σημερινῆς ὀργανώσεως τῶν συγκοινωνιῶν τούτων καὶ ἃς ἐξακριβώσωμεν τὰ μειονεκτήματα αὐτῶν.

1. Ποσὸν ἐπιχειρήσεων

Εἰς ὅλα τὰ κράτη ἔχει πρὸ πολλοῦ ἀναγνωρισθῆ ὡς ὀρθὴ καὶ ἔχει ἐπικρατήση ἢ ἀρχή, ὅτι πολλαὶ μικραὶ σιδηροδρομικαὶ ἐπιχειρήσεις δὲν μποροῦν νὰ ὀρθοποδήσουν καὶ διὰ τοῦτο ἐπιβάλλεται συγχώνευσις αὐτῶν εἰς ὀλίγας μεγάλας. Ἡ ἀρχὴ αὕτη ἐπεβλήθη κατ' ἀδύρητον ἀνάγκην καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα, μολονότι μὲ καθυστέρησιν.

Μέχρι πρὸ ὀλίγων ἐτῶν ἀκόμη ὑπῆρχον ἐν Ἑλλάδι πολλαὶ σιδηροδρομικαὶ ἐπιχειρήσεις. Σήμερον ὑπάρχουν μόνον δύο, οἱ Σιδηρόδρομοι τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους (Σ.Ε.Κ.) καὶ οἱ Σιδηρόδρομοι Πειραιῶς — Ἀθηνῶν — Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.), εἰς τοὺς ὁποίους συνεχωνεύθησαν αἱ διάφοροι ἄλλαι μικρότεραι σιδηροδρομικαὶ ἐπιχειρήσεις. Εἰς τοὺς Σ.Ε.Κ. περιλαμβάνονται ὅλαι αἱ γραμμαὶ, αἱ βορείως τῶν Ἀθηνῶν (*), εἰς τοὺς Σ.Π.Α.Π. ὅλαι αἱ γραμμαὶ, αἱ νοτίως τῶν

3) Οἱ Σ.Ε.Κ. περιλαμβάνουν τὸ παλαιὸν δίκτυον Πειραιῶς—Δεμερλί—Συνόρων (Π.Δ.Σ.) τῆς ἄλλοτε Ἑταιρίας τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων, τὸ προσφάτως (1954) τεθὲν ὑπὸ κρατικῆν ἐκμετάλλευσιν δίκτυον τῶν Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας καὶ ὅλα τὰ σιδηροδρομικὰ δίκτυα τῶν ἀπὸ τῶν Βαλκανικῶν πολέμων καὶ ἐντεῦθεν ἐλευθερωθέντων ἑλληνικῶν ἰσθμῶν. Μεταξὺ δὲ τῶν τελευταίων εἶναι καὶ τὸ προσφάτως ἐπίσης (1954) τεθὲν ὑπὸ κρα-

Ἀθηνῶν (*).

Ἀντιθέτως, αἱ αυτοκινητιστικαὶ ἐπιχειρήσεις εἶναι πολλαὶ καὶ δὴ τόσαι, ὅσοι εἶναι οἱ ἰδιοκτῆται αυτοκινήτων (*). Καὶ ὑπάρχουν μὲν ἐνταῦθα μερικαὶ ἰδιότυποι ἐνώσεις αυτοκινητικῶν ἐπιχειρήσεων, τὰ κοινὰ ταμεῖα εἰσπράξεων αυτοκινήτων, ἀλλὰ ταῦτα δὲν ἀποτελοῦν ἐπιχειρήσεις. Κάθε μέλος τοῦ κοινοῦ ταμείου ἀποτελεῖ ἰδιαίτερον ἐπιχείρησιν, ἢ ὁποῖα βαρύνεται μὲ τὰς δαπάνας της. Τὸ κοινὸν ταμεῖον ἀσχολεῖται κυρίως μὲ τὰς εἰσπράξεις, τὰς ὁποίας κατανέμει μεταξὺ τῶν μελῶν του. Ὑπάρχουν δὲ σήμερον τοιαῦτα κοινὰ ταμεῖα εἰσπράξεων

τικὴν ἐκμετάλλευσιν δίκτυον Ἀλεξανδρουπόλεως—Πυθίου—Σβίλενγραδ τῆς Γαλλοελληνικῆς Ἑταιρίας Σιδηροδρόμων, τελευταῖον ὑπόλειμμα τῆς παλαιᾶς Ἑταιρίας τῶν Ἀνατολικῶν Σιδηροδρόμων, ἢ ὁποῖα ἐξμεταλλεύετο πρὸ τῶν Βαλκανικῶν πολέμων μεγάλης ἐκτάσεως δίκτυον τῆς τότε Ὀθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας. Ἐνδείξεις δὲ περὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τοῦ ὑπ' αὐτῆς παρεχομένου ἔργου δίδουν οἱ κάτωθι ἀριθμοί.

Μῆκος τοῦ δικτύου (Δεκέμβριος 1955) : 1 517 χλμ. κανονικοῦ πλάτους, 203 χλμ. πλάτους 1 μ. καὶ 28 χλμ. πλάτους 0,60μ., σύνολον 1 748 χλμ. Προσωπικὸν ἄτομα 8 950. Τροχαῖον ὑλικὸν ἐν ἐκμετάλλευσιν : ἀτμάμαξα 202 συνολικῆς ἰσχύος 251 837 ἵππων, ἰδιοκίνητα 51 διαθέτonta ἐν συνόλῳ θέσεις 3 980, ὄχημα ἐπιβατικά 217 διαθέτonta ἐν συνόλῳ θέσεις 10 532, φορτηγὰ 5 060 συνολικῆς χωρητικότητος 87 680 τόννων.

Κίνησις κατὰ τὸ ἔτος 1954 (χωρὶς τὰ δίκτυα Θεσσαλίας καὶ Ἀλεξανδρουπόλεως—Σβίλενγραδ) : ἐπιβάται 7 377 050, χιλιμετρικοὶ ἐπιβάται 605 177 824, ἐμπορεύματα τόννοι 1 614 751, χιλιμετρικοὶ τόννοι 278 286 584.

4) Οἱ Σ.Π.Α.Π. περιλαμβάνουν τὸ δίκτυον τῆς πρῶν Ἑταιρίας τοῦ Σιδηροδρόμου Πειραιῶς—Ἀθηνῶν—Πελοποννήσου, τὴν γραμμὴν Ἀθηνῶν—Λαυρίου (τμήμα τοῦ δικτύου τῆς ἄλλοτε Ἑταιρίας τοῦ Σιδηροδρόμου Ἀττικῆς), τὸν Σιδηροδρόμον Πύργου—Κατακόλου καὶ τὸ προσφάτως (1954) τεθὲν ὑπὸ κρατικὴν ἐκμετάλλευσιν δίκτυον τοῦ Σιδηροδρόμου Βορειοδυτικῆς Ἑλλάδος. Ἐνδείξεις δὲ περὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τοῦ ὑπ' αὐτῆς παρεχομένου ἔργου δίδουν οἱ κάτωθι ἀριθμοί.

Μῆκος τοῦ δικτύου (Δεκέμβριος 1955) : 853 χλμ. πλάτους 1μ. καὶ 23 χλμ. πλάτους 0,75 μ. σύνολον 876 χλμ. Προσωπικὸν ἄτομα 3 600. Τροχαῖον ὑλικὸν ἐν ἐκμετάλλευσιν : ἀτμάμαξα 80 συνολικῆς ἰσχύος 37 302 ἵππων, ἰδιοκίνητα 26 διαθέτonta ἐν συνόλῳ θέσεις 2 413, ὄχημα ἐπιβατικά 62 διαθέτonta ἐν συνόλῳ θέσεις 3 216, φορτηγὰ 914 συνολικῆς χωρητικότητος 11 161 τόννων.

Κίνησις κατὰ τὸ ἔτος 1954 : ἐπιβάται 4 187 455, χιλιμετρικοὶ ἐπιβάται 247 084 260 ἐμπορεύματα τόννοι 369 427, χιλιμετρικοὶ τόννοι 69 355 321.

5) Ἐνδείξεις περὶ τῆς ἐκτάσεως τοῦ ὁδικοῦ δικτύου καὶ τῶν δι' αυτοκινήτου μεταφορῶν παρέχουν οἱ κάτωθι ἀριθμοί.

Συνολικὸν μῆκος ὁδῶν μετὰ ὁδοστρώματος 17 500 χλμ. (ἐξ ὧν 3 560 μὲ ἀσφαλτικὸν τάπητα, 1 140 μὲ ἀσφαλτικὴν ἐπέλειψιν καὶ 12 800 χωρὶς ἀσφάλτωσιν). Ἐπὶ πλεόν ὑπάρχουν καὶ 12 650 χλμ. ὁδῶν ἄνευ ὁδοστρώματος (ἐξ ὧν 4 450 συνεχῶς βατότητος καὶ 8 200 περιοδικῆς βατότητος). Αἱ δὲ μετὰ ὁδοστρώματος ὁδοὶ ἀναλύονται εἰς 4 611 χλμ. πλάτους 5,5 ἕως 7 μ., 2 458 χλμ. πλάτους 5 ἕως 5,5 μ. καὶ 10 436 χλμ. πλάτους 3 ἕως 5 μ.

Ὑπεραστικά λεωφορεῖα 3332 ἐξ ὧν 3313 δημοσίας χρήσεως. Ἀστικά λεωφορεῖα 1 957 ἐξ ὧν 1 920 δημοσίας χρήσεως. Ἐπιβατικά αυτοκίνητα (δι' ὑπεραστικὴν καὶ ἀστικὴν συγκοινωνίαν) 14 097 ἐξ ὧν 5 259 δημοσίας χρήσεως. Ἐπιβατικά τζίπ (δι' ὑπεραστικὴν καὶ ἀστικὴν συγκοινωνίαν) 2 458, ἐξ ὧν 41 δημοσίας χρήσεως. Φορτηγὰ παντὸς τύπου (δι' ὑπεραστικὴν καὶ ἀστικὴν συγκοινωνίαν), 20 201, ἐξ ὧν 12 090 δημοσίας χρήσεως. Ὁ μέσος ὅρος τοῦ ὀφελίμου φορτίου τῶν δημοσίας χρήσεως φορτηγῶν αυτοκινήτων εἶναι περίπου 4,8 τόννοι.

μόνον διὰ τὰ λεωφορεῖα, ὄχι δὲ καὶ διὰ τὰ φορτηγὰ αὐτοκίνητα (6).

Ἔχομεν λοιπὸν δύο μεγάλας ἐπιχειρήσεις εἰς τὸν σιδηρόδρομον, πολλὰς μικρὰς ἐπιχειρήσεις εἰς τὰ αὐτοκίνητα. Αἱ πολλαὶ ὅμως μικραὶ ἐπιχειρήσεις εἶναι καὶ διὰ τὰ αὐτοκίνητα μειονέκτημα, ὅπως μειονέκτημα εἶναι διὰ τὸν σιδηρόδρομον. Οἱ λόγοι, οἱ ὅποιοι συνηγοροῦν ὑπὲρ τῶν ὀλίγων μεγάλων ἐπιχειρήσεων εἰς τὸν σιδηρόδρομον, συνηγοροῦν, οἱ ἴδιοι ἀκριβῶς, ὑπὲρ τῶν ὀλίγων μεγάλων ἐπιχειρήσεων καὶ εἰς τὰ αὐτοκίνητα. Οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὰς συγκοινωνίας ἔχουν περὶ τούτου πείραν πικράν. Ἐξ ἄλλου ὁ θρύλος περὶ τῶν δῆθεν θαυμάτων, ποὺ κατορθώνει νὰ ἐπιτύχη ὁ Ἕλλην ἰδιοκτῆτης αὐτοκινήτου, ὁ ὅποιος, προικισμένος μὲ δεξιότηγιαν καὶ ἀναπτύσσει ἀφευρετικότητα, διατηρεῖ τάχα τὸ αὐτοκίνητόν του ἐν ἐκμεταλλεύσει μὲ ἐλάχιστα ἔξοδα συντηρήσεως καὶ κυκλοφορίας—ὁ θρύλος οὗτος καλὸν εἶναι νὰ μὴ ἐπιρραΐζη τὴν συγκοινωνιακὴν μας πολιτικὴν σήμερον, ὅτε τὰ αὐτοκίνητα δὲν εἶναι πλέον τὰ μικρὰ εὐπλαστὰ ὀχήματα ποὺ ἦσαν ἄλλοτε, ὅτε καὶ συρμούς ἀκόμη ἀπὸ βαρῆα αὐτοκίνητα βλέπομεν νὰ κυκλοφοροῦν.

2. Μορφὴ τῆς ἐκμεταλλεύσεως

Καὶ αἱ δύο σιδηροδρομικαὶ ἐπιχειρήσεις, οἱ Σ. Ε. Κ. καὶ οἱ Σ. Π. Α. Π., εὐρίσκονται ὑπὸ κρατικὴν ἐκμετάλλευσιν. Ἰδιωτικοὶ σιδηρόδρομοι δὲν ὑπάρχουν πλέον εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ἀντιθέτως, αἱ αὐτοκίνητικαὶ ἐπιχειρήσεις εἶναι ὅλαι ἰδιωτικαί. Περὶ δὲ τῆς ἀντινομίας ἣ ὁποία ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι δι' ἐν τμήμα τῆς ὑπεραστικῆς συγκοινωνίας ἀναγνωρίζομεν ὡς κατάλληλον τὴν κρατικὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ δι' ἄλλο τμήμα τὴν ἰδιωτικὴν, θὰ ὁμιλήσω ἀργότερον.

3. Συγκοινωνιακὸν καθεστῶς

Γεννᾶται τὸ ἐρώτημα: σιδηρόδρομος καὶ αὐτοκίνητον λειτουργοῦν ὑπὸ καθεστῶς μονοπωλίου ἢ ὑπὸ καθεστῶς ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ;

Πρὶν ἐμφανισθῆ ὁ σιδηρόδρομος, τὰς μεταφορὰς ἐξησφάλιζαν τὰ ἵπποκίνητα μεταφορικὰ μέσα, τὰ ὁποῖα ἐκινούντο ὑπὸ καθεστῶς ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ. Ὁ σιδηρόδρομος ὅμως ἐδημιούργησε κατάστασιν ἣ ὁποία ἐχαρκτηρίζετο ἀπὸ τὴν διαμορφωθείσαν ἐν εἴδει συγκοινωνιακοῦ ἀξιώματος διαπίστωσιν ὅτι ἀπεκλείετο εἰς τὰς χερσαίας συγκοινωνίας ὁ ἀνταγωνισμός. Πράγματι, τὰ μὲν ἵπποκίνητα μεταφορικὰ μέσα εὐρίσκοντο, ὡς ἐκ τῆς φύσεώς των, εἰς ἀδυναμίαν νὰ ἀνταγωνισθῶν τὸν σιδηρόδρομον, διὸ καὶ ἐδημιουργήθη ἔναντι αὐτῶν μονοπώλιον τοῦ σιδηροδρόμου *de facto*, καθ' ὅ,τι δὲ ἀφορᾷ εἰς τὰς σχέσεις τῶν διαφόρων σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων πρὸς ἀλλήλας γνωρίζομεν ὅτι εἴτε εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς ὁ σιδηρόδρομος, μόλις ἤρχισε νὰ λειτουργῆ, ἐπροστατεύετο ἔναντι ἄλλων σιδηροδρόμων ἀπὸ μονοπώλιον ἀμέσως ὑπὸ τοῦ κράτους τεθειμένον, εἴτε, ὅπου ἀρχῆθεν τοιοῦτο μονοπώλιον δὲν ὑπῆρχε, μεταγενεστέρως γρήγορα ἢ ἀργά ἢ φορὰ τῶν πραγμάτων ὠδήγει εἰς αὐτό. Καὶ τοῦτο, διότι ὁ σιδηρόδρομος εἶναι μεγάλης ἐκτάσεως ἐπιχειρήσεις, καὶ δὴ ἐπιχειρήσεις δημοσίας ὠφελείας, παρ' ἄλληλος δὲ συνύπαρξις μεγάλων ἐπιχειρήσεων δημοσίας ὠφελείας ἀνταγωνιζομένων ἀλλήλας σημαίνει σπατάλην τοῦ ἐθνικοῦ πλοῦτου ἀπαράδεκτον. Ἐχαρκτηρίζετο

6) Ὑπῆρχον ἄλλοτε καὶ κοινὰ ταμεῖα εἰσπράξεων φορτηγῶν αὐτοκινήτων. Ταῦτα κατηργήθησαν τὸ 1953.

προσέτι τὸ καθεστὼς ἐκεῖνο καὶ ἀπὸ πληθῶν περιορισμῶν, τοὺς ὁποίους τὸ κράτος εἶχεν ἐπιβάλλει εἰς τὸν ὑπὸ μονοπώλιον λειτουργοῦντα σιδηρόδρομον, διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τὴν ἐπὶ καλῶ τῆς ὁλότητος ἐκμετάλλεισιν. Ἐξ ἄλλου, τὰ ἱποκίνητα μεταφορικὰ μέσα ἐξηκολούθουν πάντοτε νὰ εὐρίσκωνται ὑπὸ καθεστὼς ἀπολύτου ἐλευθερίας, ἢ ὁποία εἶχεν ἀφεθῆ κυρίως διότι ταῦτα δὲν εἶχαν τὴν δύναμιν νὰ ἐπηρεάσουν τὰς διὰ σιδηροδρόμου μεταφορὰς.

Αὐτὰ τὴν ἐποχὴν ὅπου δὲν ὑπῆρχε ἀκόμη τὸ αὐτοκίνητον. Τί γίνεται ὁμως τώρα, ὅποτε ὑπάρχει καὶ τὸ αὐτοκίνητον; Τοῦτο, μόλις ἐνεφανίσθη ὡς κοινῆς χρήσεως μεταφορικὸν μέσον, ἐξωμοιώθη ὡς πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις του πρὸς τὰ ἱποκίνητα ὀχήματα (πρὸς τὰ ὁποία ὁμοίαζε κατὰ τὴν ἐξωτερικὴν του ἐμφάνισιν) καὶ ἔτσι ἀφέθη νὰ κυκλοφορῇ, ὅπως καὶ τὰ ἱποκίνητα, ἀπολύτως ἐλεύθερον. Ὑπὸ τοιοῦτον δὲ καθεστὼς ἀνδρωθέν, ἐξειλίχθη τὸ αὐτοκίνητον εἰς ἀνταγωνιστὴν τοῦ σιδηροδρόμου. Ἐν τῷ μεταξύ, εἶχεν ἀρχίσει βαθμηδὸν νὰ γίνεται ἀντιληπτὸν ὅτι τὸ αὐτοκίνητον ὁμοίαζε κατ' οὐσίαν, δηλαδὴ κατὰ τὴν ἐσωτερικὴν του σύστασιν καὶ κατὰ τὴν δυναμικότητα, ὄχι πρὸς τὰ ἱποκίνητα ὀχήματα ἀλλὰ πρὸς τὸν σιδηρόδρομον, ὅτι ἀπετέλει, ὅπως ὁ σιδηρόδρομος, μεγάλης ἀποδόσεως συγκοινωνιακὸν παράγοντα καὶ ὅτι ἐπομένως ἔπρεπε νὰ ἐπιβληθῶν καὶ εἰς αὐτὸ περιορισμοί, ὅμοιοι μὲ ἐκείνους οἱ ὁποῖοι εἶχον ἤδη ἀπὸ μακροῦ χρόνου ἐπιβληθῆ εἰς τὸν σιδηρόδρομον. Καὶ ἐπεβλήθησαν πράγματι εἰς τὸ αὐτοκίνητον τοιαύτης φύσεως περιορισμοί.

Ταῦτα εἰς γενικὰς γραμμὰς καὶ κατὰ τὰ ἐν γένει κρατοῦντα.

Τί γίνεται ὁμως εἰδικώτερον εἰς τὴν Ἑλλάδα; Ἐνταῦθα τὸ ἐν ἀρχῇ ἐπικρατῆσαν καθεστὼς ἐλευθερίας τοῦ αὐτοκινήτου ὑπέστη παραμορφώσεις ἰδιορρυθμους.

Προεβάλλετο ἀνεκὰθεν ἐν Ἑλλάδι καὶ προβάλλεται εἰσέτι μέχρι σήμερον ὡς βασικὴ ἀρχή, ἐπὶ τῆς ὁποίας πρέπει νὰ στηρίζεται τὸ ὅλον οἰκοδόμημα τῆς χειραίας συγκοινωνίας, ἢ—ἐσφαλμένη ἄλλωστε—ἀντιλήψις, ὅτι εἶναι ἀπαράδεκτον τὸ μονοπώλιον καὶ ὅτι μόνον ὁ ἐλεύθερος ἀνταγωνισμὸς θὰ ὀδηγήσῃ πρὸς τὴν εὐημερίαν. Ἐν τούτοις ἡ ἀρχὴ αὕτη τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ δὲν τηρεῖται: οὐσιαστικὴ ἐλευθερία ἐκμεταλλεύσεως χειραίας συγκοινωνίας δὲν ὑπάρχει. Πράγματι, δὲν ἐπιτρέπεται εἰς οἰονδήποτε πολίτην νὰ προμηθευθῆ καὶ νὰ θέσῃ ἐλευθέρως εἰς κυκλοφορίαν αὐτοκίνητα (ἐπιβατικὰ ἢ φορτηγὰ) ἐκτελοῦντα μεταφορὰς ἐπὶ κομιστῶν. Κατ' οὐσίαν ὑπάρχει προνόμιον ὑπὲρ ἐκείνων οἱ ὁποῖοι ἤδη ἐκμεταλλεύονται αὐτοκίνητα. Διατηρεῖται δὲ τὸ προνόμιον τοῦτο ὑπὲρ αὐτῶν καὶ μόνον, μέχρις ὅτου κατορθώσουν, ὑπερνικῶντες τὰ γνωστὰ ἐμπόδια, νὰ προστεθοῦν εἰς τούτους καὶ ἄλλοι, ὅποτε καὶ οὗτοι περιλαμβάνονται εἰς τὸν κύκλον τῶν ὑπὸ προνομίου προστατευομένων. Ἐξ ἄλλου, εἰς τὸν κύκλον τοῦτον τῶν ἐκμεταλλευομένων αὐτοκίνητικὴν συγκοινωνίαν δύναται νὰ περιλαμβάνεται οἰοσδήποτε, πλὴν ἐκείνων οἱ ὁποῖοι, ἀκριβῶς λόγῳ τῆς εἰδικότητός των, εἶναι περισσότερον ἀπὸ κάθε ἄλλον συγγενεῖς πρὸς τὴν ἀπασχόλησιν ταύτην καὶ ἐπομένως θὰ ἔπρεπε νὰ θεωροῦνται ὡς περισσότερον ἀπὸ κάθε ἄλλον κατάλληλοι δι' αὐτήν, πλὴν δηλαδὴ τῶν σιδηροδρόμων. Εἰς τὰς σιδηροδρομικὰς ἐπιχειρήσεις εἶναι ἀπηρεουμένον νὰ ἐκμεταλλεύονται αὐτοκίνητα, εἴτε κινούμενα εἰς ὁδοὺς παραλλήλως πρὸς τὰς σιδηροδρομικὰς γραμμὰς, δηλαδὴ ἀντικαθιστῶντα σιδηροδρομικὴν συγκοινωνίαν,

εἴτε κινούμενα εἰς ὁδοὺς ἐγκαρσίας πρὸς τὰς σιδηροδρομικὰς γραμμάς, δηλαδὴ συμπληροῦντα καὶ ἐπεκτείνοντα τὴν σιδηροδρομικὴν συγκοινωνίαν⁽⁷⁾. Εἶναι δηλαδὴ ὡσὰν κάποια *capitis deminutio* νὰ ἔχη στιγματίσει εἰς τὸ διηνεκὲς τοὺς σιδηροδρόμους, οἱ ὅποιοι οὕτω κηρύσσονται οἰονεὶ δοῦλοι, ἀκατάλληλοι νὰ ἀσχοληθοῦν μὲ κάτι, μὲ τὸ ὅποιον μπορεῖ ἐν τούτοις νὰ ἀσχοληθῆῖ ὁποιοσδήποτε ἄλλος ἐν Ἑλλάδι. Ἔτσι, ἐνῶ τὸ αὐτοκίνητον προσφέρει εἰς τὸν πελάτην του μεταφορὰν ἀπὸ θύρας εἰς θύραν, ὁ σιδηρόδρομος περιορίζεται κατ' ἀνάγκην μόνον εἰς μεταφορὰν ἀπὸ σταθμοῦ εἰς σταθμόν. Εἰς τὸν σιδηρόδρομον ἀπαγορεύεται νὰ προσφέρῃ εἰς τὸν πελάτην του ἐξυτηρέτησιν ποιότητος ὁμοίας μὲ ἐκείνην πού προσφέρει ὁ ἀνταγωνιστὴς του. Ὑπάρχει ἐπομένως κατ' οὐσίαν μονοπώλιον ὑπὲρ τοῦ αὐτοκινήτου εἰς βάρος τοῦ σιδηροδρόμου.

Ἡ διαπίστωσις αὕτη, ὅτι τὸ αὐτοκίνητον προστατεύεται ἐν Ἑλλάδι μὲ μονοπώλιον ἐναντι τοῦ σιδηροδρόμου, φαίνεται ὀλίγον τολμηρά, ἀποδίδει ἐν τούτοις τὴν πραγματικότητα. Πράγματι, ἔχει μὲν ἐκ πρώτης ὄψεως ὁ πελάτης τὴν ἐλευθερίαν νὰ χρησιμοποιήσῃ ὅ,τι θέλει, σιδηρόδρομον ἢ αὐτοκίνητον, ἢ ἐλευθερία ὅμως εἶναι εἰκονικὴ : ὁ πελάτης θὰ χρησιμοποιήσῃ κατ' ἀνάγκην τὸ αὐτοκίνητον, διότι μόνον τοῦτο ἀναλαμβάνει νὰ ἐκτελέσῃ τὴν μεταφορὰν ἐν τῷ συνόλῳ της, ἀπὸ θύρας εἰς θύραν.

Ἄς ἀναλύσωμεν τὸ θέμα τοῦτο ὀλίγον περισσότερον.

Ἄλλοτε, τότε πού δὲν ὑπῆρχεν αὐτοκίνητον, ὁ πολίτης ἦτο ἐλεύθερος νὰ χρησιμοποιήσῃ ὅ,τι ἤθελε, σιδηρόδρομον ἢ ἱπποκίνητον ὄχημα, εἰς τὴν πραγματικότητα ὅμως ἢ ἐλευθερία ἦτο εἰκονικὴ, διότι τὸ ἱπποκίνητον ὄχημα δὲν εἶχε τὴν δύναμιν νὰ προσφέρῃ τὴν ἐξυτηρέτησιν πού προσέφερε ὁ σιδηρόδρομος. Ἔτσι ὁ πολίτης ἐχρησιμοποιοῖε κατ' ἀνάγκην τὸν σιδηρόδρομον. Παρόμοιον γίνεται καὶ τώρα μὲ τὸν σιδηρόδρομον καὶ τὸ αὐτοκίνητον. Ἐπειδὴ μόνον τὸ αὐτοκίνητον ἀναλαμβάνει νὰ ἐκτελέσῃ τὴν μεταφορὰν ἐν τῷ συνόλῳ της, ἀπὸ θύρας εἰς θύραν, ὁ πολίτης θὰ χρησιμοποιήσῃ τοῦτο κατ' ἀνάγκην, μολονότι εἶναι ἐλεύθερος νὰ ἐκλέξῃ ὅ,τι θέλει. Ἐπιχειρήσατε π. χ. νὰ ταξιδεύσετε ἀπὸ Ἀθηνῶν εἰς Καμμένα Βούρλα : θὰ πάρετε κατ' ἀνάγκην αὐτοκίνητον ἂν ὄχι, ἂν προτιμήσετε τὸν σιδηρόδρομον, θὰ πάτε μὲ αὐτὸν ἕως τὴν Τροθῆαν καὶ ἐκεῖ δὲν θὰ ξέρετε τί θὰ γίνετε. Ἡ ἐπιχειρήσατε νὰ στείλετε ἐμπόρευμα εἰς τὸ Καρπενήσι : θὰ ὑποχρεωθῆτε νὰ τὸ στείλετε κατ' εὐθείαν μὲ αὐτοκίνητον ἂν προτιμήσετε τὸν σιδηρόδρομον, θὰ πάη τὸ ἐμπόρευμα ἕως τὸ Λιανοκλάδι, θὰ μείνῃ ἐκεῖ καὶ δὲν θὰ ξέρετε τί νὰ τὸ κάμετε.

Ὑπάρχει λοιπὸν τώρα ἐν Ἑλλάδι μονοπώλιον *de facto* ὑπὲρ τοῦ αὐτοκινήτου, ὅπως μονοπώλιον *de facto* ὑπῆρχεν ὑπὲρ τοῦ σιδηροδρόμου πρὶν ἐμφανισθῆ τὸ αὐτοκίνητον. Μὲ τὴν διαφορὰν ὅτι τότε μὲν τὸ ὑπὲρ τοῦ σιδηροδρόμου μονοπώλιον ἐστηρίζετο εἰς τὰ φυσικὰ αὐτοῦ πλεονεκτήματα, τὰ ὅποια καμμία προσπάθεια τῶν ἱπποκινήτων δὲν μποροῦσε νὰ ἐξουδετερώσῃ, ἐνῶ τώρα τὸ ὑπὲρ

7) Μερικὰ λεωφορεῖα, τὰ ὅποια ἐξακολουθοῦν ἀκόμη νὰ ἔχουν οἱ Σ.Π.Α.Π., ὑπολείμματα προπολεμικῆς ἐκμεταλλεύσεως, εἶναι τόσο ὀλίγα, ὥστε δὲν ἐπιρραΐζουν τοὺς ἐν προκειμένῳ συλλογισμούς.

τοῦ αὐτοκινήτου ὑπάρχον μονοπώλιον στηρίζεται εἰς πλεονεκτήματα αὐτοῦ ὄχι φυσικά ἀλλὰ τεχνητά, δημιουργηθέντα μὲ τοὺς διὰ διοικητικῶν μέτρων ἐπιβεβλημένους εἰς τὸν σιδηρόδρομον περιορισμούς. Μόλις ἀρθοῦν οἱ περιορισμοὶ οὗτοι, τὰ ἐν προκειμένῳ πλεονεκτήματα τοῦ αὐτοκινήτου ἐξαφανίζονται καὶ τὸ ὑπὲρ αὐτοῦ μονοπώλιον καταλύεται.

Τὸ ἰδιόρρυθμον τοῦτο συγκοινωνιακὸν καθεστὸς ἰσχύει μόνον ἐν Ἑλλάδι. Ἀποτελεῖ προνόμιον, ἀλλὰ προνόμιον ἐπαχθές, τῆς ἑλληνικῆς συγκοινωνιακῆς οἰκονομίας. Θὰ μπορούσε νὰ κάμῃ κανεὶς περὶ αὐτοῦ ἀνακοίνωσιν εἰς κάποιαν ξένην ἐπιστημονικὴν ἐταιρίαν, μὲ τὴν βεβαιότητα, ὅτι ἡ ἀνακοίνωσις θὰ προεκάλει πολὺ τὸ ἐνδιαφέρον. Μόνον ὅτι ἡ ἐκδήλωσις τοῦ ἐνδιαφέροντος τούτου θὰ παρουσιάζετο ὑπὸ μορφήν κρίσεων ὄχι κολακευτικῶν διὰ τὸν τόπον μας.

Οἱ ἑλληνικοὶ σιδηρόδρομοι εἶναι οἱ μόνοι σιδηρόδρομοι εἰς τὸν κόσμον, οἱ ὁποῖοι οὔτε ἀπὸ μονοπώλιον προστατεύονται οὔτε αὐτοκίνητα δικαιούται νὰ ἐκμεταλλεύωνται.

Διὰ νὰ φανῇ περισσότερο ἐκδηλον τὸ παράδοξον τῆς ἐν Ἑλλάδι κρατούσης καταστάσεως θὰ μπορούσα νὰ μνημονεύσω τί γίνεται εἰς πολλὰ ἄλλα κράτη. Περιορίζομαι ὅμως, διὰ νὰ μὴ μακρηγορήσω, εἰς τὸ τί γίνεται ἐν Γαλλίᾳ. Ἐκεῖ λοιπόν: α) ἐπιβάλλεται εἰς τὸν σιδηρόδρομον νὰ ἐκτελῇ μεταφορὰς ἀπὸ θύρας εἰς θύραν καὶ β) ἐπιτρέπεται εἰς τὸν σιδηρόδρομον νὰ ἀντικαθιστᾷ δι' αὐτοκινήτων σιδηροδρομικὰς ἐκμεταλλεύσεις μὴ ἀποδοτικὰς. Εἶναι δὲ ταῦτα ἰδιαζόντως ἄξια προσοχῆς, διότι γίνονται εἰς τὴν Γαλλίαν, εἰς τὸ πλουσιώτερον κράτος τῆς Εὐρώπης, τὸ ὁποῖον ἔχει σιδηροδρόμους εὐρισκομένους εἰς ἀκμὴν τόσην, ὥστε νὰ ἐμφανίζον καταπληκτικὰ ἄλματα προόδου ἐκμεταλλεύσεως (8). Ἀντιθέτως ἡμεῖς εἶ: τὴν Ἑλλάδα, εἰς τὸ πτωχότερον κράτος τῆς Εὐρώπης, ὅπου οἱ σιδηρόδρομοι ἔχουν φθάσει εἰς σημεῖον ἐπικινδύνου ἀνεπαρκείας πρὸς ἀντιμετώπισιν καὶ στοιχειωδῶν ἀκόμη ἀναγκῶν, ὄχι μόνον δὲν ἐπιβάλλομεν εἰς τὸν σιδηρόδρομον νὰ χρησιμοποίησιν τὰ εἰς τὴν διάθεσιν του μέσα πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς σήμερον δημιουργημένης δυσαρέστου δι' αὐτὸν καταστάσεως, ἀλλὰ τουναντίον ρητῶς τὸ ἀπαγορεύομεν.

Ὡστε σήμερον ἐν Ἑλλάδι, σιδηρόδρομοι καὶ αὐτοκίνητα λειτουργοῦν ὑπὸ ἰδιόρρυθμον, ἐπιζήμιον διὰ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν, καθεστὸς ἐκμεταλλεύσεως, τὸ ὁποῖον δὲν ἀποτελεῖ οὔτε εὐθὺ μονοπώλιον οὔτε ἐλεύθερον ἀνταγωνισμόν.

4. Τιμολόγια

Τὸ σιδηροδρομικὸν τιμολογιακὸν σύστημα βασίζεται εἰς τὰς ἐξῆς τέσσαρας ἀρχάς:

α) Τὰ τιμολόγια δημοσιεύονται καὶ ἔτσι τὰ κόμιστρα εἶναι ἐκ τῶν προτέρων γνωστὰ εἰς ὅλους. Μεταβολὴ δὲ τούτων ἐξαπίνης ἀπαγορεύεται νὰ γίνῃ. Κἀθε μεταβολή, εἴτε πρὸς τὰ ἄνω εἴτε πρὸς τὰ κάτω, πρέπει νὰ κοινολογηθῇ διὰ δημοσιεύσεως, ἀρκετὸν χρόνον πρὸ τῆς ἐνάρξεως ἐφαρμογῆς της.

8) Ἐπραγματοποίησαν προσφάτως καὶ τὴν μεγαλύτεραν ταχύτητα τοῦ κόσμου εἰς δοκιμαστικὴν διαδρομὴν: 330 χιλιόμετρα τὴν ὥραν.

Ταῦτα συνιστοῦν τὴν ἀρχὴν τῆς **τιμολογιακῆς σταθερότητος**.

β) Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ ἐφαρμόζη τὸ δημοσιευμένον τιμολόγιόν του δι' ὅλους, ἐπομένως ὑποχρεοῦται νὰ ζητήσῃ ἀπὸ ὅλους τὸ ἴδιον κόμιστρον. Δὲν ἔχει δικαίωμα νὰ κάμῃ προσωπικὰ προτιμήσεις μεταξὺ τῶν πελατῶν του. Τοῦτο ἀποτελεῖ τὴν ἀρχὴν τοῦ **ἀπροσώπου τῶν τιμολογίων**.

γ) Τὸ κόμιστρον ὁρίζεται διὰ τῶν τιμολογίων ἀνὰ ἐπιβάτην καὶ χιλιόμετρον ἢ ἀνὰ τόννον ἐμπορεύματος καὶ χιλιόμετρον, σταθερῶς τὸ αὐτὸ, ἐφαρμόζομενον ὁποτεδήποτε καὶ ὁπουδήποτε καὶ ἂν γίνεται ἡ μεταφορά. Ὡστε αὐτὸ τὸ ἐνιαῖον κόμιστρον ἐφαρμόζεται καὶ ἐκεῖ ὅπου ἡ κίνησις εἶναι μεγάλη (ὅποτε τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς εἶναι μικρὸν) καὶ ἐκεῖ ὅπου ἡ κίνησις εἶναι ἐλαχίστη (ὅποτε τὸ κόστος εἶναι ὑψηλόν). Τοῦτο ἀποτελεῖ τὴν ἀρχὴν τοῦ **ἐνιαίου τῶν τιμολογίων** (9).

δ) Τὰ ἐμπορεύματα χωρίζονται εἰς κλάσεις τιμολογήσεως. Ὁρίζεται δὲ τὸ κόμιστρον ἀνώτερον διὰ τὰ μεγαλύτερας ἀξίας ἐμπορεύματα καὶ κατώτερον διὰ τὰ μικροτέρας ἀξίας, μολονότι δι' ὅλα, πλοῦσια ἢ πτωχά, τὸ κόστος μεταφορᾶς εἶναι τὸ ἴδιον. Γίνεται δὲ ὁ διαχωρισμὸς οὗτος διὰ νὰ διευκολυνθῇ ἡ μεταφορὰ τῶν πτωχῶν ἐμπορευμάτων (τὰ ὁποῖα ἀνέχονται κόμιστρα μόνον ἐλάχιστα) εἰς βάρος τῶν μεγαλυτέρας ἀξίας ἐμπορευμάτων (τὰ ὁποῖα μποροῦν ἀνέτως νὰ βαστάσουν καὶ μεγαλύτερα κόμιστρα). Τοῦτο εἶναι ἡ ἀρχὴ τοῦ **τιμολογιακοῦ διαφορισμοῦ**.

Αἱ τέσσαρες αὗται ἀρχαί—τιμολογιακὴ σταθερότης, ἀπρόσωπον τῶν τιμολογίων, ἐνιαῖον τῶν τιμολογίων καὶ τιμολογιακὸς διαφορισμὸς—συνιστοῦν τὴν **τιμολογιακὴν τάξιν**, ἡ ὁποία διετηρήθη καθ' ὅλην τὴν μακροχρόνιον ἐπικράτησιν τοῦ σιδηροδρόμου ὡς χερσαίου συγκοινωνιακοῦ μέσου.

Τὰ ἱπποκίνητα ὀχήματα δὲν ἐτήρουν καμμίαν ἀπὸ τὰς ἀρχὰς αὐτάς. Πράγματι, ταῦτα καθώριζαν τὰ τιμολόγια τῶν ὁπως ἤθελαν καὶ τὰ μετεβάλλαν ὅποτε ἤθελαν, ἔκαμναν ὁποιασδήποτε προτιμήσεις ἤθελαν, ἐφήρμοζαν κατ' ἀρέσκειαν διάφορα τιμολόγια εἰς τὰς διαφόρους ἐποχὰς τοῦ ἔτους ἢ εἰς τὰς διαφόρους γοαμμάς καὶ τέλος δὲν ἐλάμβανον διόλου ὑπ' ὄψιν τὴν ἀξίαν τοῦ μεταφερομένου πράγματος.

Τὸ αὐτοκίνητον, ἀφοῦ, ὅπως εἶδομεν, μόλις ἤρχισε νὰ κυκλοφορῇ ὡς δημοσίας χρήσεως μεταφορικὸν μέσον ἐξωμοιώθη, ὡς πρὸς τὰς ἐν γένει συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως, πρὸς τὰ ἱπποκίνητα ὀχήματα, ἐξωμοιώθη πρὸς αὐτὰ καὶ ὡς πρὸς τὰ τιμολόγια. Ἔτσι, ἀφεθὲν ἐλεύθερον, δὲν ἐτήρει καμμίαν ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω μνημονευθείσας ἀρχὰς, οἱ ὁποῖαι συνιστοῦν τὴν τιμολογιακὴν τάξιν. Καὶ ἤρχισε μὲν προϊόντος τοῦ χρόνου νὰ ἐπεμβαίη καὶ εἰς τὰ αὐτοκίνητα τὸ κράτος, διὰ νὰ ἐπιβάλλῃ καὶ εἰς αὐτὰ μερικὸς περιορισμὸς ὡς πρὸς τὰ τιμολόγια, πολὺ ἀπέχον ὁμως οἱ περιορισμοὶ οὗτοι ἀπὸ τοῦ νὰ καθιερώνουν διὰ τὰ αὐτοκίνητα τιμολογιακὸν καθεστῶς, ἐξασφαλίζον τὴν τιμολογιακὴν τάξιν, τὴν ὁποῖαν ἐξησφάλιζε τὸ σιδηροδρομικὸν τιμολογιακὸν σύστημα. Καὶ ἐν τέλει

9) Αἱ ἐξαιρέσεις τῶν ἐιδικῶν τιμολογίων (ὀλίγων κατὰ τὸ ὀρθόδοξον σιδηροδρομικὸν τιμολογιακὸν σύστημα), τὰ ὁποῖα ἰσχύουν δι' ὀρισμένας μεταφορὰς καὶ δι' ὀρισμένας διαδρομάς, δὲν ἀναιροῦν τὸν κανόνα.

ἀντί, ὅπως θὰ ἦτο ὀρθόν, νὰ προσαρμοσθοῦν αἱ οὕτως εἰπεῖν πρωτόγονοι τιμολογιακαὶ συνθῆκαι, αἱ ἄλλοτε ἰσχύουσαι διὰ τὰ ἱπποκίνητα ὀχήματα καὶ ἤδη διὰ τὸ αὐτοκίνητον, πρὸς τὰς συνθήκας, τὰς ἰσχυούσας διὰ τὸν σιδηρόδρομον, ἔγινεν ἀκριβῶς τὸ ἀντίθετον : ὑπὸ τὴν ὥθησιν τῆς ἐκ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ δημιουργηθείσης καταστάσεως ἀνάγκης ἤρχισαν σιγὰ - σιγὰ νὰ ἀποτοῦν καὶ διὰ τὸν σιδηρόδρομον αἱ ὡς ἄνω τέσσαρες βασικαὶ τιμολογιακαὶ ἀρχαί. Οὕτω, τιμολογιακῆ σταθερότης δὲν ὑπάρχει πλέον, τὸ ἀπρόσωπον τῶν τιμολογίων ἐνίστε καταλύεται, τὸ ἐνιαῖον τῶν τιμολογίων θεωρεῖται ἤδη ἔννοια πεπαλαιωμένη καὶ ἀνεδαφικῆ, τέλος δὲ εἰς πολλὰς περιπτώσεις δὲν γίνεται οὐδὲ ἡ διάκρισις τῶν ἐμπορευμάτων εἰς κλάσεις.

Τίποτε λοιπὸν δὲν ἔχει ἀπομείνει ὀρθιον ἀπὸ τὰ στοιχεῖα τῆς τιμολογιακῆς τάξεως, ἡ ὁποία, διατηρηθεῖσα ἐπὶ μακρὸν κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ μονοπωλίου τοῦ σιδηροδρόμου, συνέβαλε καὶ αὕτη εἰς τὴν ἐν γένει ἀνάπτυξιν, τὴν παρατηρηθεῖσαν κατὰ τὴν ἐποχὴν ταύτην. Ἡ δὲ ἐκ τῆς καταλύσεως τῆς τιμολογιακῆς τάξεως δημιουργηθεῖσα τιμολογιακῆ ἀταξία, πτυχή τῆς γενικῆς συγκοινωνιακῆς ἀναρχίας, ἀντιστρατεύεται εἰς τὴν ὁμαλὴν ἀνάπτυξιν τῆς οἰκονομίας. Πράγματι, αἱ ἐμπορικαὶ συναλλαγαί, αἱ συνφασμέται μὲ μεταφορὰς προσώπων ἢ πραγμάτων, δὲν μποροῦν νὰ συνάπτονται ἀκωλύτως, ὅταν τελοῦν ὑπὸ τὸν κίνδυνον ἀποτόμου ἀνατροπῆς τῶν τιμολογιακῶν ὄρων τῆς μεταφορᾶς οὐδὲ ὅταν τελοῦν ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν μυστικῶν διευκολύνσεων ἢ προσωπικῶν προτιμήσεων· ἡ δὲ ἀνάπτυξις ὅλων τῶν πλουτοπαραγωγικῶν δυνάμεων τῆς χώρας δυσχεραίνεται μεγάλως ὅταν ὑψηλὸν κόμιστρον βαρύνῃ τὰς μεταφορὰς ἐκεῖ ὅπου ἡ ἀνάπτυξις δὲν ἔχει εἰσεῖτι συντελεσθῆ ἢ ὅταν ὑψηλὸν κόμιστρον βαρύνῃ τὰ εὐτελεῖ ἐμπορεύματα τῶν ὁποίων ἡ μειωρὰ εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν πρόδοον τῆς οἰκονομίας.

Οὕτω, τὸ σημερινὸν τιμολογιακὸν καθεστὸς ἐμφανίζεται ὡς ἐπιζήμιος διὰ τὴν ἔθνηκὴν οἰκονομίαν τιμολογιακῆ ἀταξία, εἰς τὴν ὁποίαν τὸ αὐτοκίνητον ἔχει παρασύρει καὶ τὸν σιδηρόδρομον.

Θὰ ἦτο ἴσως ἐνδεχόμενον νὰ προβληθῆ ἐνιαῦθα ἡ ἀντίρρησις, ὅτι εὐχάριστον ἀγιστάθμισμα τῆς δυσαρέστου ταύτης καταστάσεως εἶναι ὅτι ἐκ τῆς πτώσεως τοῦ κομίστρον, τῆς προκαλουμένης ἀπὸ τὸν ἀσυγκράτητον ἀνταγωνισμόν, προκύπτει τὸ καλόν, ὅτι ἐνισχύεται ἡ κατανάλωσις καὶ οὕτω ὠφελείται ἡ ἔθνηκὴ οἰκονομία. Ὁ ἰσχυρισμὸς οὗτος προβάλλεται ἀληθῶς ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν ἀπὸ ἐκείνους οἱ ὁποῖοι ἀρέσκονται εἰς τὸ νὰ δέχονται ἢ ἔχουν συμφέρον νὰ προκαλοῦν ἐπιπολαίας ἐντυπώσεις, ἀποτελεῖ ὅμως ἐπιχειρήμα σαθρόν. Εἰς τὴν συντριπτικὴν πλειονότητα τῶν περιπτώσεων τὸ κόμιστρον ἀποτελεῖ μικρὸν μόνον ποσοστὸν τῆς τιμῆς μὲ τὴν ὁποίαν πωλοῦνται τὰ ἀγαθὰ εἰς τὴν λιανικὴν κατανάλωσιν (¹⁰). Οὕτω, ἐλάττωσις τοῦ κομίστρον, μὴ ἔχουσα τὴν δύναμιν νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν τιμὴν ταύτην, ἄρα οὐδὲ τὴν κατανάλωσιν, προκαλεῖ μόνον ζημίαν τῆς συγκοινωνιακῆς ἐπιχειρήσεως, τὴν ὁποίαν καρποῦται ὡς κέρδος οὐρανόπεμπτον ὁ μεσολαβῶν μεταξὺ παραγωγῆ καὶ καταναλωτοῦ. Γνωρίζομεν δὲ οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὰς μεταφορὰς, σωρείαν συγκεκριμένων περιστατικῶν, τὰ ὁποῖα ἐπιβεβαιώνουν τὴν παρατήρησιν ταύτην.

5. Συγκοινωνιακή ὁδός

Πραγματικὸν κόστος τῆς μεταφορᾶς εἶναι ἐκεῖνο, τὸ ὁποῖον προκύπτει ἂν ληφθῶν ὑπ' ὄψιν ὅλαι αἱ δαπάναι αἱ ὁποῖαι γίνονται διὰ τὴν παραχθῆν τὸ ἀγαθὸν τῆς μεταφορᾶς. Μεταξὺ δὲ τούτων περιλαμβάνονται βεβαίως καὶ δαπάναι διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν συντήρησιν τῆς ὁδοῦ, τὴν ὁποίαν χρησιμοποιοεῖ ὁ ἐπιχειρηματίας διὰ τὴν κίνησιν τῶν ὀχημάτων του.

Τὰ σιδηροδρομικὰ ὀχήματα χρησιμοποιοῦν διὰ τὴν κίνησιν των τὴν εἰδικὴν σιδηρᾶν ὁδόν, τὴν ὁποίαν κατασκεύασε καὶ συντηρεῖ ὁ ἴδιος ὁ ἐπιχειρηματίας, ὁ ἐκμεταλλεὺς τὴν σιδηροδρομικὴν ἐπιχείρησιν. Ἀντιθέτως, τὰ αὐτοκίνητα κινοῦνται ἐπὶ τῶν κοινοχρήστων ὁδῶν, τὰς ὁποίας κατασκεύασε καὶ συντηρεῖ ὄχι ὁ ἐπιχειρηματίας, ὁ ἐκμεταλλεὺς τὴν αὐτοκινητικὴν ἐπιχείρησιν, ἀλλὰ τὸ κράτος, διὰ κονδυλίων ἐκ τοῦ γενικοῦ προϋπολογισμοῦ.

Ἐνταῦθα εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ προκληθῆ σύγχυσις ἐκ τῶν ἐπὶ τῆς βενζίνης δασμῶν καὶ νὰ νομισθῆ ὅτι οὗτοι ἀποτελοῦν συμμετοχὴν τῶν αὐτοκινητικῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὰς δαπάνας διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν συντήρησιν τῶν ὁδῶν. Τοιαύτη ὁμως ἐκδοχὴ εἶναι ἀπαράδεκτος. Θὰ ἦτο ἀληθῶς παραλογὸν νὰ λέγωμεν ὅτι οἱ ἐπὶ τῆς βενζίνης δασμοὶ δὲν ἔχουν τὸν γενικὸν χαρακτῆρα, τὸν ὁποῖον ἔχουν ὅλοι οἱ ἄλλοι δασμοί, δηλαδὴ δὲν διατίθενται διὰ τὰς πάσης φύσεως δαπάνας τοῦ κράτους, ἀλλὰ, αὐτοὶ καὶ μόνον κατ' ἐξᾶρσιν, ἔχουν ἕνα εἰδικὸν καὶ συγκεκριμένον ἀποκλειστικὸν προορισμόν: νὰ καλύπτουν τὰς εἰς ὄρισμα μόνον τομέα κρατικὰς δαπάνας, ἐν προκειμένῳ τὰς δαπάνας διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν συντήρησιν τῶν ὁδῶν. Ἐξ ἄλλου, δὲν πρέπει νὰ παραβλέπωμεν ὅτι τοὺς κανονικοὺς δασμοὺς ἐπὶ τῶν εἰσαγομένων καυσίμων καταβάλλουν—ὀρθῶς—καὶ οἱ σιδηροδρομοί. Ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει, καὶ ἂν ἀκόμη τμῆμα τῶν ἐπὶ

10) Ἴδου μερικοὶ ἀριθμοὶ :

Εἶδος ἐμπορεύματος	Διαδρομὴ	Μήκος τῆς διαδρομ. χλμ.	Κόμιστρον Λεπτά ἀνά χιλιόμετρον	
			Γενικὸν τιμολόγ.	Εἰδικὸν τιμολόγ.
Ἄλας	Ἀλυκὴ - Κοζάνη	220	12	9
Ἄλευρα	Σέρραι - Θεσσαλονίκη	165	10	4
	Πειραιεὺς - Τρίπολις	225	11	8
Ἀραβόσιτος	Δράμι - Ἀθῆναι	750	23	18
Ἀσβεστός	Δράμι - Ἀλεξανδρούπολις	220	7	4
Βαμβακόσπορος	Λαμία - Ἀθῆναι	220	12	8
Πετρέλαιον	Θεσ/νίκη - Φλώρινα	200	14	12
Πατάτες	Ἀμύνταιον - Ἀθῆναι	600	28	26
	Μεσσήνη - Ἀθῆναι	330	16	11
Ἐλαῖαι	Τιθορέα - Θεσ/νίκη	360	20	18
	Καλάμαι - Ἀθῆναι	330	16	12
Καπνός	Κατερίνη - Θεσσαλονίκη	86	9	6
Φρούτα	Χαλκίς - Ἀθῆναι	84	6	5
Καρπούζια	Πυργετός - Ἀθῆναι	380	19	16
	Λεχαινά - Ἀθῆναι	300	15	12
Ὅρουζα	Σέρραι - Θεσσαλονίκη	165	10	5
Πεπόνια	Ἀλεξ/πολις - Δράμι	220	12	10
Τσιμέντο	Θεσ/νίκη - Σέρραι	165	7	4
	Πειραιεὺς - Πάτρα	234	9	5

τῆς βενζίνης δασμῶν γίνῃ, παρ' ἐλπίδα, δεκτὸν ὡς εἰδικὴ συμβολὴ εἰς τὰς δαπάνας διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν συντήρησιν τῶν ὁδῶν, πάλιν ἀπομένει ὡς μειονέκτημα τῆς ἐπικρατούσης ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο καταστάσεως ἡ ἀσάφεια, ἡ ὁποία εἶναι πολλῶν κακῶν πρόξενος.

Προκειμένου δὲ τοῦ λόγου περὶ τῆς συγκοινωνιακῆς ὁδοῦ ἐπιβάλλεται νὰ προσέξωμεν ἐνταῦθα καὶ μίαν ἄλλην οὐσιώδη διαφορὰν, ἡ ὁποία ὑπάρχει μεταξὺ σιδηροδρομικῆς καὶ αὐτοκινητικῆς ἐκμεταλλεύσεως. Ἡ σιδηροδρομικὴ ὑπηρεσία εἶναι ὡργανωμένη ἔτσι, ὥστε : α) νὰ ἀποφεύγεται φόρτωσις τῶν ὀχημάτων μὲ φορτίον μεγαλύτερον τοῦ ἐπιτρεπομένου· οὕτω ἀποφεύγεται ὑπέρμετρος φθορὰ καὶ τῶν ὀχημάτων καὶ τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς καὶ β) νὰ γίνεται συνεχὴς παρακολούθησις τῆς ὁδοῦ, ὥστε νὰ διαπιστοῦνται αἱ φθοραὶ καὶ νὰ ἐπισκευάζονται μόλις ἐμφανισθοῦν· οὕτω καὶ ἡ γραμμὴ διατηρεῖται πάντοτε εἰς καλὴν κατάστασιν κυκλοφορίας (μὲ τὰς ἐκ τούτου διὰ τὴν μεταφορὰν ὠφελείας) καὶ ἡ δαπάνη συντηρήσεως περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν (ἀφοῦ αἱ φθοραὶ ἐπισκευάζονται ἐν ὄσφ εἶναι ἀκόμη μικρᾶς ἐκτάσεως). Ἀντιθέτως, εἰς τὴν αὐτοκινητικὴν συγκοινωνίαν : α) ἡ ὑπερφόρτωσις ὅχι μόνον δὲν ἀποκλείεται ἀλλὰ, τουναντίον, ἀποτελεῖ τὸν κανόνα· τὰ αὐτοκίνητα φορτῶνονται μὲ βάρος πολὺ μεγαλύτερον, ἀκόμη καὶ ὑπερδιπλάσιον ἀπὸ τὸ κανονικόν, ἔξ οὗ ὄχι μόνον τὰ ἴδια ὀχήματα καταστρέφονται προῶρως ἀλλὰ καὶ ἡ ὁδὸς ὑφίσταται μεγάλῃς ἐκτάσεως φθορᾶς καὶ β) δὲν ὑπάρχει, ὅπως εἰς τὸν σιδηρόδρομον, ὀργάνωσις ἐξασφαλίζουσα τὴν ἐπανόρθωσιν τῶν βλαβῶν, ἀμέσως μόλις αὐταὶ ἐμφανισθοῦν· οὕτω αἱ μικραὶ βλάβαι ἐντὸς ὀλίγου γίνονται μεγάλαι, ἐν τέλει δὲ ὅχι μόνον ἡ κυκλοφορία δυσχεραίνεται (μὲ τὰς ἐκ τούτου μεγάλας πάσης φύσεως ζημίας) ἀλλὰ καὶ ἡ συνολικὴ δαπάνη, ἡ ἀπαιτουμένη διὰ τὴν ἐπάνοδον τῆς ὁδοῦ εἰς κανονικὴν κατάστασιν κυκλοφορίας, εἶναι πολὺ μεγαλυτέρα ἀπὸ ἐκείνην ἡ ὁποία θὰ ἐχρειάζετο, ἂν ὑπῆρχε σύστημα παρακολουθήσεως καὶ ἀμέσου ἐπανορθώσεως τῶν βλαβῶν, ὅπως ὑπάρχει εἰς τὸν σιδηρόδρομον.

Ὡστε, ὁ μὲν σιδηρόδρομος κατεσκεύασε καὶ συντηρεῖ ὁ ἴδιος τὴν ὁδὸν τὴν ὁποίαν χρησιμοποιοεῖ, γίνεται δὲ ἡ συντήρησις χωρὶς σπατάλην, ἐνῶ τὸ αὐτοκίνητον χρησιμοποιοεῖ ὁδὸν τὴν ὁποίαν κατεσκεύασε καὶ συντηρεῖ ἄλλος, γίνεται δὲ ἡ συντήρησις τῆς ὁδοῦ ταύτης κατὰ τρόπον προκαλοῦντα σπατάλην.

6. Ὑποαπασχόλησις

Μὲ τὸ ἤδη ἰσχύον σύστημα ἀδρανεῖ ἡ ὑποαπασχολεῖται τμήμα τοῦ παγίου κεφαλαίου τῶν συγκοινωνιακῶν ἐπιχειρήσεων, σιδηροδρομικῶν καὶ αὐτοκινητικῶν. Εἰδικώτερον, κυκλοφοροῦν πολλαὶ συγκοινωνιακαὶ μονάδες, ἀνεπαρκῶς χρησιμοποιοῦμεναι.

Ταῦτα σημαίονον προφανῶς σπατάλην. Τὸ πραγματικὸν κόστος τῆς μεταφορᾶς ὀξογκοῦται, ἀφοῦ ἐπιβαρύνεται καὶ μὲ τὰς ἀποσβέσεις τοῦ τμήματος τοῦ του, τοῦ ἀδρανοῦντος ἢ ὑποαπασχολουμένου.

7. Σπατάλη συναλλάγματος

Ἄξια ἰδιαίτερας ἐξάρσεως εἶναι ἡ σπατάλη συναλλάγματος, τὸ ὁποῖον ἀπαιτεῖται διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ἀσκόπως καταναλισκομένων καισίων καὶ διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἀσκόπως φθειρομένων ὀχημάτων.

8. Φοροδιαφυγή

Με τὸ ἤδη ἰσχύον σύστημα μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων δι' αὐτοκινήτου ὑποθάλπεται ἡ φοροδιαφυγή. Ἐπιτυγχάνεται δὲ αὕτη : α) μετὴν ὑπερφόρωσιν τῶν φορητῶν αὐτοκινήτων καὶ β) μετὸ ὅτι εἶναι εὐκόλον νὰ μὴ ἐκδίδωνται φοροτικαὶ διὰ τὴν μεταφορὰν (11).

9. Ἄγονοι γραμμαὶ

Ἐπιβάλλεται νὰ τονισθῇ ἰδιαιτέρως, ὡς λίαν δυσάρεστον χαρακτηριστικὸν τοῦ σημερινοῦ συγκοινωνιακοῦ καθεστώτος, καὶ τὸ ὅτι ἐνῶ ἡ ἐξυπηρέτησις τῶν γονίμων γραμμῶν εἶναι, βοηθοῦντος τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, πλουσία, τουναντίον, ἡ ἐξυπηρέτησις τῶν ἀγόνων γραμμῶν εἶναι ἀνεπαρκής. Εἶναι δὲ φανερόν, ὅτι τοῦτο στραγγαλίζει τὴν προσπάθειαν πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς οἰκονομίας εἰς τὰ μὴ ἐπαρκῶς ἀνεπτυγμένα τμήματα τῆς χώρας. Προκαλεῖται δὲ οὕτω καὶ μία ἄλλη ζημία, τὴν ὁποίαν, μολοντί σοβαράν, σπανιώτατα προσέχομεν: ὅτι ἐνισχύεται ἡ καταστρεπτικὴ διὰ τὸν τόπον στροφή τοῦ πληθυσμοῦ ἐκ τῆς ὑπαίθρου πρὸς τὰ μεγάλα κέντρα. Ὡς γνωστόν, εἰς ἐκ τῶν παραγόντων, οἱ ὁποῖοι, συγκρατοῦντες τὸν πληθυσμὸν εἰς τὴν ὑπαίθρον, ἀποτρέπουσιν τὴν ἀστυφιλίαν, εἶναι ἡ καλὴ συγκοινωνία. Καλὴν ὅμως συγκοινωνίαν δὲν ἔχει σήμερον ἡ ὑπαίθρος, μετὸ κρατοῦν σύστημα.

10. Οἰκονομικὴ ἀπόδοσις

Εἶναι γνωστόν ὅτι οἱ σιδηρόδρομοι ἀφήνουσιν ἑλλείμματα (12). Ἐκεῖνο, ὅμως, τὸ ὁποῖον δὲν ἔχει προκαλέσει τὴν προσοχήν μας, εἶναι τὸ ὅτι τὰ ἑλλείμματα ταῦτα εἶναι εἰς τὴν πραγματικότητα πολὺ μεγαλύτερα ἀπὸ ἐκεῖνα ποῦ ἐμφανίζονται εἰς τοὺς ἀπολογισμοὺς τῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων. Καὶ τοῦτο, διότι δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν ἀποσβέσεις.

Ἡ χρῆσις π. χ. 1954 τῶν Σ. Ε. Κ. ἐμφανίζει εἰσπράξεις 288 ἐκ. καὶ δαπάνας 384 ἐκ. ἄρα ἑλλεμμα 96 ἐκ. δραχ., ἀλλὰ δὲν φέρει εἰς τὸ σκέλος τῶν δαπανῶν οὔτε μίαν δραχμὴν δι' ἀποσβέσεις μονίμων ἐγκαταστάσεων καὶ τροχαίου ὕλικου. Ἄν, ὅπως πρέπει, ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν καὶ αἱ ἀποσβέσεις αὗται,

11) Ταῦτα ἀποτελοῦν καὶ σπουδαῖον παράγοντα, ἐνισχύοντα τὸν ἀνταγωνισμὸν τοῦ αὐτοκινήτου πρὸς τὸν σιδηρόδρομον. Ὁ ἐπιδικῶν τὴν φοροδιαφυγὴν, ἀπὸ τὴν ὁποίαν θὰ κερδίσῃ πολλά, προτιμᾷ τὸ αὐτοκίνητον, δεχόμενος νὰ καταβάλλῃ εἰς αὐτὸ κόμιστρα ἔστω καὶ πολὺ μεγαλύτερα ἀπὸ ὅσα ζητεῖ ὁ σιδηρόδρομος, εἰς τὸν ὁποῖον ἡ φοροδιαφυγὴ εἶναι ἀδύνατος.

12) Ἴδου μερικοὶ ἀριθμοὶ εἰς ἑκατομμύρια νέων δραχμῶν.

Ἔτος	Σ. Ε. Κ.			Σ. Π. Α. Π.		
	Δαπάναι	Εἰσπράξεις	ἑλλεμμα ἐκμεταλλεύ- σεως	Δαπάναι	Εἰσπράξεις	ἑλλεμμα ἐκμεταλλεύ- σεως
1950	158,8	98,8	60	61,0	49,6	11
1951	240,8	146,5	94	83,0	54,3	29
1952	273,2	181,5	92	98,7	61,9	37
1953	312,8	260,2	53	120,6	77,8	43
1954	383,8	287,7	96	149,2	93,1	56

τὸ ἔλλειμμα θὰ ἀναφανῆ πολὺ μεγαλύτερον, θὰ γίνῃ περίπου διπλάσιον ⁽¹³⁾.

Ἀντιθέτως, αἱ αὐτοκινητικαὶ ἐπιχειρήσεις, ἀφήνουν κέρδη, ἐνίοτε ἀρκετὰ μεγάλα. Καὶ δὲν ὑπάρχουν μὲν ἀριθμοὶ συγκεκριμένοι βεβαιούμεντοι τοῦτο, τὴν βεβαίωσιν ὅμως παρέχει χωρὶς ἀμφιβολίαν ἡ πανταχόθεν, ὡς γνωστὸν, ἐκδηλουμένη ἐπιθυμία πρὸς ἀπόκτησιν, ἀντὶ πάσης θυσίας, ἀδείας ἐκμεταλλεύσεως αὐτοκινήτου δημοσίας χρήσεως. Βέβαια, ἂν ληφθοῦν καὶ ἐνταῦθα ὑπ' ὄψιν αἱ ἀποσβέσεις καὶ αἱ δαπάναι διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν συντήρησιν τῆς ὁδοῦ, μέγα μέρος τῶν κερδῶν τῶν αὐτοκινητικῶν ἐπιχειρήσεων θὰ ἐξανημισθῆ, ἐν τούτοις ὁ ἐπιχειρηματίας αὐτοκινητιστὴς δὲν ἔχει κανένα λόγον νὰ προσυπολογίσῃ τὰς δαπάνας ταύτας, ἀφοῦ δὲν βαρύνεται μὲ αὐτάς. Οὗτος διαπιστώνει μόνον ὅτι πραγματοποιεῖ κέρδη καὶ ἀρκεῖται εἰς τοῦτο. Ἀσφαλῶς ὅμως δὲν δύνανται νὰ ἀρκοῦνται εἰς τὴν διαπίστωσιν ταύτην τὰ ἀρμόδια κριτικὰ ὄργανα, τὰ ὅποια ὑποχρεοῦνται νὰ λαμβάνουν ὑπ' ὄψιν ὅλα τὰ παντὸς εἶδους στοιχεῖα τοῦ κόστους μεταφορᾶς, φανερὰ καὶ ἀφανῆ.

Ὅστε ζημίαν ἀφήνει ἡ ἐκμετάλλευσίς τοῦ σιδηροδρόμου, κέρδη ἔχουν τὰ αὐτοκίνητα. Τοῦτο δὲ τὸ γεγονός ἀποτελεῖ ἐμφανὲς μειονεκτήμα τοῦ ὅλου συστήματος. Ἐξάρεται δὲ ἡ σπουδαιότης τοῦ μειονεκτήματος τούτου μὲ τὴν παρατήρησιν ὅτι τὰ μὲν κέρδη ἀποκομίζουσιν μερικοὶ ἰδιῶται ἐπαγγελματῆαι αἱ δὲ ζημίαι, καλυπτόμεναι διὰ κονδυλίων τοῦ κριτικοῦ προϋπολογισμοῦ, βαρύνουν τὸ σύνολον τῶν φορολογουμένων πολιτῶν.

*
* *

Αὐτὰ εἶναι τὰ κυριώτερα—μόνον τὰ κυριώτερα, ἐν συντομίᾳ δὲ κατ' ἀνάγκην ἀναπτυσσόμενα—χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα τῆς σημερινῆς ὀργανώσεως τῆς ὑπεραστικῆς συγκοινωνίας καὶ τὰ μειονεκτήματα αὐτῆς.

Καὶ τώρα προχωροῦμεν πρὸς τὸ συμπέρασμα.

Τί ἐπιδιώκομεν; Ἐπιδιώκομεν ὀργανῶσιν, ὥστε νὰ ἔχωμεν τὸ ἄριστον ἀποτέλεσμα. Διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν δὲ τοῦτο πρέπει νὰ ἐναρμονισθοῦν οἱ πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ ἐπιδιωκόμενου σκοποῦ διατιθέμενοι συντελεσταί: ὁ σιδηρόδρομος καὶ τὸ αὐτοκίνητον.

Σήμερον δὲν τίθεται πλέον τὸ ἐρώτημα, μήπως πρέπει ἐν ἑκ τῶν δύο τοῦτων συγκοινωνιακῶν μέσων νὰ τεθῆ ἐκποδὸν ⁽¹⁴⁾. Δὲν τίθεται ἐπίσης πλέον τὸ

13) Πρὸ πολλῶν ἐτῶν (βλ. X. I. Κανελλοπούλου, Ὑπολογισμὸς τοῦ κόστους μεταφορᾶς τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους, Ἀθήναι, 1932, σελ. 8) ὑπελόγησα διὰ τοὺς Σ.Ε.Κ. τὰς ἀποσβέσεις εἰς 75 ἑκ. Ἐκτοτε, καθ' ὅσον γνωρίζω, δὲν ἔχει γίνῃ ἄλλος ὑπολογισμὸς τῆς δι' ἀποσβέσεις ἐπιβαρύνσεως. Ὅθεν, ἐλλείπει ἄλλου, λαμβάνω ὑπ' ὄψιν τὸν ὑπολογισμὸν ἐκεῖνον, διὰ νὰ ἐξαγάγω συμπέρασμα διὰ τὴν σημερινὴν κατάστασιν. Αἱ ἀποσβέσεις, αἱ ὅποιαί τότε ἦσαν 75 ἑκ. τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, θὰ εἶναι σήμερον ἀσφαλῶς περισσότεραι ἀπὸ 75 ἑκ. σημερινῶν δραχμῶν. Στοιχεῖον ὅμως ἄλλο παρέχον βάσιν ὑπολογισμοῦ, ἔστω καὶ κατὰ προσέγγισιν, δὲν ὑπάρχει.

14) Φυσικὸν θὰ ἦτο τὸ ἐρώτημα «Μήπως πρέπει ἐν ἑκ τῶν δύο νὰ καταργηθῆ»; Ἀς υποθέσωμεν ὅτι τίθεται τὸ ἐρώτημα τοῦτο, δηλ. τίθεται τὸ ἐρώτημα «σιδηρόδρομος ἢ αὐτοκίνητον»; Διὰ νὰ ἀπαντήσωμεν εἰς αὐτό, παρατηροῦμεν ὅτι καὶ ὁ σιδηρόδρομος καὶ τὸ αὐτοκίνητον ἔχουν τὴν δύναμιν νὰ ἐξασφαλίσουν πραγματικὴν συγκοινωνίαν, ὅπως τὴν ἐννοοῦμεν εἰς τὴν ἐποχὴν μας. Ὅστε οἰκονομικὸν μόνον ζήτημα πρέπει νὰ εἶναι ἡ ἐκλογὴ

ἐρώτημα, μήπως πρέπη τὸ ἐν ἑξ αὐτῶν νὰ κυκλοφορῇ ἐδῶ καὶ τὸ ἄλλο ἐκεῖ¹⁵⁾. Ἄμφότερα κυκλοφοροῦν καὶ θὰ ἐξακολουθοῦν νὰ κυκλοφοροῦν ἐν Ἑλλάδι εἰς γραμμὰς ἀλληλοεμπλεκόμενας. Τὸ μόνον δὲ ἐρώτημα τὸ ὁποῖον τίθεται σήμερον εἶναι : « Ποία ἢ ἐνδεδειγμένη ὀρθολογικὴ ὁργάνωσις αὐτῶν » ;

* *

Ἄν παρακολουθῶμεν ἐν πρὸς ἐν τὰ προηγουμένως διερευνηθέντα στοιχεῖα, ἐπὶ τῶν ὁποίων στηρίζεται ἡ σημερινὴ ὁργάνωσις, ἂν ἀπομονώσωμεν τὰ διαπιστωθέντα μειονεκτήματα καὶ ἐπιζητήσωμεν λύσιν, μὲ τὴν ὁποίαν ταῦτα δὲν θὰ παρουσιάζωνται, θὰ φθάσωμεν εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ λύσις ἢ ὁποία αἴρει ὅλα ἀνεξαιρέτως τὰ μειονεκτήματα τῆς σημερινῆς καταστάσεως εἶναι μία, ἢ ἑξῆς : κοινὴ ἐκμετάλλευσις σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου ὑπὸ μίαν ἐνιαίαν ἐπιχείρησιν, ἢ ὁποία δὲν θὰ εἶναι οὔτε ἐπιχειρήσις μεταφορᾶς διὰ σιδηροδρόμου οὔτε ἐπιχειρήσις μεταφορᾶς δι' αὐτοκινήτου, ἀλλὰ θὰ εἶναι **ἐπιχειρήσις χειρῶν μεταφορῶν**.

Αὕτη εἶναι ἡ μόνη ὀρθολογικὴ ὁργάνωσις. Ἴδου δὲ ἐν συντόμῳ τὰ πλεονεκτήματα αὐτῆς.

τοῦ ἐνός ἐκ τῶν δύο. Μεταξὺ τούτων πρέπει βέβαια νὰ προτιμηθῇ τὸ οἰκονομικώτερον. Ποῖον ὅμως ἐξ αὐτῶν εἶναι οἰκονομικώτερον; Εἰς τὸ ἐρώτημα τοῦτο ἀπάντησις δὲν μπορεῖ νὰ δοθῇ, διότι δὲν εἶναι δυνατόν, ὑπὸ τῆς σημερινῆς ἰδίως συνθήκας, νὰ ὑπολογισθῇ οὐδὲ κἂν μὲ στοιχειώδη προσέγγισιν τὸ πραγματικὸν κόστος τῆς μεταφορᾶς. Μόνον δὲ ὡς γενικῆς φύσεως κατευθυντήριον γραμμῆς θὰ μπορούσαν νὰ χρησιμεύσουν αἱ ἑξῆς παρατηρήσεις : α) Ὁ σιδηρόδρομος, ἐπειδὴ χρησιμοποιεῖ σιδηροὺς τροχούς, κυλιόμενους ἐπὶ σιδηρᾶς τροχιάς, ἔχει μικρότερον τριβὴν ἐκ κυλίσεως, ἐξοικονομεῖ οὕτω κινήτηριον δύναμιν, ἄρα ἔχει ἐκ τοῦ λόγου τούτου κόστος μικρότερον, β) ὁ σιδηρόδρομος χρησιμοποιεῖ μεγάλης ἐκτάσεως ἐγκαταστάσεις, ἄρα χρειάζεται μεγάλα ποσὰ μεταφορῶν διὰ νὰ λειτουργῇ μὲ καλὴν οἰκονομικὴν ἀπόδοσιν καὶ γ) διὰ μετακίνησιν εἰς μικρὰν ἀπόστασιν τὸ ἐκ τῆς οἰκονομικώτερας μεταφορᾶς πλεονέκτημα τοῦ σιδηροδρόμου ἐξαφανίζεται, διότι εἰς τὴν καθαρῶς σιδηροδρομικὴν μεταφορὰν προστίθενται πάντοτε αἱ πρόσθετοι ὀδικοί μεταφοραὶ κατὰ τὴν ἀποστολὴν καὶ κατὰ τὴν ἀφίξιν. Ὅπωςδήποτε δὲν εἶναι δυνατόν νὰ δοθῇ ἀσφαλὴς ἀπάντησις εἰς τὸ ἐρώτημα, ἂν εἶναι οἰκονομικώτερος ὁ σιδηρόδρομος ἢ τὸ αὐτοκίνητον, καὶ δη ἀπάντησις περικλείουσα ὅλας τὰς περιπτώσεις χρησιμοποίησεως αὐτῶν. Ἐξ ἄλλου, ἂν ἀποβλέψωμεν εἰς τὰ συγκοινωνιακὰ χαρακτηριστικὰ τῶν δύο τούτων συγκοινωνιακῶν μέσων, ἔχωμεν δὲ ὑπ' ὄψιν καὶ τὴν πείραν ἢ μικρὰν ἀπόστασιν τῶν δύο ὑπὲρ τὸν αἰῶνα διατηρουμένης ζωῆς καὶ τῆς συνεχιζομένης προόδου τοῦ σιδηροδρόμου καὶ ἐκ τῆς ὑπὲρ τὸ τέταρτον αἰῶνος διατηρουμένης ζωῆς καὶ τῆς συνεχιζομένης προόδου τοῦ αὐτοκινήτου, θὰ καταλήξωμεν εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι καὶ τὰ δύο, σιδηρόδρομος καὶ αὐτοκίνητον, εἶναι πολὺτιμα συγκοινωνιακὰ μέσα, μεγάλης δὲ ἀποδόσεως ἀμφότερα, συμβάλλοντα εἰς τὴν προαγωγὴν τῆς ἐθνικῆς οικονομίας, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἀσφάλισιν τῆς ἐθνικῆς ἀμύνης. Εἰς τὸ ἐρώτημα « σιδηρόδρομος ἢ αὐτοκίνητον ; » ἡ ὀρθὴ ἀπάντησις εἶναι « σιδηρόδρομος καὶ αὐτοκίνητον ».

15) Δὲν ἔχει τώρα πλέον πρακτικὴν ἀξίαν ἡ ἔρευνα, μήπως θὰ ἦτο ἐνδεδειγμένον νὰ διαχωρισθῇ τὸ πεδῖον δράσεως αὐτῶν, μήπως δηλαδὴ θὰ ἦτο ἐνδεδειγμένον κατὰ συγκοινωνιακὴν γραμμὴν τῆς χώρας νὰ ἐξυπηρετῆται ἀπὸ ἐν μόνον ἐν τῶν συγκοινωνιακῶν τούτων μέσων, μόνον ἀπὸ σιδηροδρόμου ἢ μόνον ἀπὸ αὐτοκινήτου. Τῶν αὐτῶν λύσεις, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἂν εἶναι ὀρθὴ ἢ ὄχι, εἶναι ἀσυμβίβαστος πρὸς τὴν σημερινὴν πραγματικότητα. Σιδηρόδρομος καὶ αὐτοκίνητον κινῶνται ἤδη καὶ εἰς παραλλήλους γραμμὰς. Ἡ δὲ ἀπὸ μακροῦ δημιουργημένη καὶ σταθεροποιηθεῖσα πλέον κατάστασις αὕτη δὲν δύναται νὰ μεταβληθῇ, τουλάχιστον ἀπὸ τῆς μίαις ἡμέρας εἰς τὴν ἄλλην.

1. Ἀντὶ πολλῶν μικρῶν ἐπιχειρήσεων θὰ ὑπάρχουν ὀλίγα μεγάλα.

2. Ἀφοῦ σταθμισθοῦν μετὰ προσοχῆς τὰ πλεονεκτήματα καὶ τὰ μειονεκτήματα τῆς κρατικῆς καὶ τῆς ἰδιωτικῆς ἐκμεταλλεύσεως—καὶ εἶναι ταῦτα ἀληθῶς πολλὰ ἐκατέρωθεν, ὥστε μὲ δισταγμὸν νὰ κλίνῃ ἡ πλάστιγξ πρὸς τὴν μίαν ἢ πρὸς τὴν ἄλλην πλευρὰν—τότε θὰ ἀποφασισθῇ ἂν ἡ ἐπιχειρήσις χερσαίων μεταφορῶν θὰ εἶναι κρατικὴ ἢ ἰδιωτικὴ. Οὕτω, θὰ παύσῃ ἡ σημερινὴ κατάστασις—κρατικὴ ἐκμετάλλευσις εἰς τὸν σιδηρόδρομον, ἰδιωτικὴ ἐκμετάλλευσις εἰς τὰ αὐτοκίνητα—διὰ τὴν ὁποίαν μπορεῖ νὰ εἰπῇ κανεὶς ὅτι δὲν ἀποτελεῖ μὲν αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν ἐλάττωμα, συνιστᾷ ὅμως κάποιαν ἀντινομίαν, διότι δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἐξηγηθῇ εὐκόλως ἢ προτιμήσις τῆς κρατικῆς ἐπιχειρήσεως δι' ἓν τμήμα τῆς ὑπεραστικῆς συγκοινωνίας καὶ τῆς ἰδιωτικῆς δι' ἄλλο.

3. Ὅταν θὰ ἔχωμεν ἐνιαίαν ἐπιχειρήσιν χερσαίων μεταφορῶν, τὸ ὑπὲρ αὐτῆς μονοπώλιον θὰ δημιουργηθῇ αὐτομάτως μὲ τὰς ἐξ αὐτοῦ ὠφελείας. Εἶναι δὲ τοῦτο ἡ μόνη ὀρθὴ βᾶσις, ἐπὶ τῆς ὁποίας πρέπει νὰ στηριχθῇ τὸ ὅλον οἰκοδόμημα.

4. Ἀντὶ τῆς σημερινῆς τιμολογιακῆς ἀταξίας θὰ ὑπάρχῃ τιμολογιακὴ τάξις, ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας. Εἰδικώτερον, θὰ ἰσχύη τὸ αὐτὸ τιμολόγιον διὰ μεταφορὰν ὅπουδήποτε ἐντὸς τῆς περιοχῆς, τῆς ἐξασφαλιζομένης ἀπὸ τὴν ἐπιχειρήσιν.

5. Θὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν ὡς δαπάναι τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ αἱ δαπάναι διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν συντήρησιν τῆς ὁδοῦ. Οὕτω, τὰς δαπάνας ταύτας θὰ καταβάλλουν, ὅπως καὶ πρέπει, μόνον οἱ πελάται τῆς ἐπιχειρήσεως, οἱ ὁποῖοι θὰ ὠφελῶνται ἀπὸ τὴν παροχὴν τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς, ὅχι δὲ τὸ σύνολον τῶν φορολογουμένων πολιτῶν, ὅπως σήμερον. Ἄν μάλιστα ἀναλάβῃ ἡ ἐνιαία ἐπιχειρήσις χερσαίων μεταφορῶν καὶ τὴν συντήρησιν τῶν ὁδῶν, ὅπως θὰ ἔχη τὴν συντήρησιν τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, τότε ἡ ὀρθολογικὴ ὁργάνωσις θὰ ἔχη προχωρήσει ἔτι περαιτέρω, διότι θὰ ἔχωμεν καὶ τὴν ὠφέλειαν ἐκ τοῦ ὅτι ἡ ἐπισκευὴ τῶν βλαβῶν θὰ γίνεται κατὰ τὸ εἰς τοὺς σιδηροδρόμους ἰσχύον σύστημα, τοῦ ὁποίου ἀνέπτυξα προηγουμένως τὶ πλεονεκτήματα.

6. Ἡ ἐν γένει ἐξυπηρέτησις τοῦ κοινοῦ θὰ εἶναι καλυτέρα. Αἱ παντὸς εἶδους ἐγκαταστάσεις καὶ τὸ τροχαῖον ὕλικόν τῆς ἐπιχειρήσεως θὰ λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν ὡς σύνολον καὶ οὕτω θὰ χρησιμοποιοῦνται μὲ τὴν καλυτέραν δυνατὴν ἀπόδοσιν, περιοριζομένης τῆς ἀδρανείας ἢ τῆς ὑποαπασχολήσεως. Συγκοινωνιακαὶ δὲ μονάδες θὰ κινῶνται ἐν συνόλῳ ὀλιγώτεροι, ἀλλὰ θὰ χρησιμοποιοῦνται καλυτέρον. Ἡ ἐπιχειρήσις θὰ θέτῃ εἰς κυκλοφορίαν σιδηροδρομικοὺς συρμούς ἢ αὐτοκίνητα ἀναλόγως τῶν πραγματικῶν ἀναγκῶν καὶ εἰς γραμμὰς καὶ εἰς ὥρας καταλλήλους, καθοριζομένας πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ κοινοῦ καὶ ὅχι, ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, πρὸς καταπολέμησιν τοῦ ἀντιπάλου. Ἐξ ἄλλου, θὰ μπορῇ νὰ γίνῃ κατὰ τὸν καλυτέρον δυνατὸν τρόπον ἐκμετάλλευσις τοῦ συνδυασμοῦ τῆς τεχνικῆς τοῦ σιδηροδρόμου μὲ τὴν τεχνικὴν τοῦ αὐτοκινήτου: ἐννοῶ ἰδίως μεταφορὰς διὰ κιβωτίων, αἱ ὁποῖαι ἀλλοῦ εἶναι πλέον κοινόταται, ἂν μὴ καὶ μεταφορὰς δι' ἀμφιβίων ὀχημάτων, κινουμένων ἐναλλάξ ἐπὶ ὁδοῦ καὶ ἐπὶ σιδηροτροχῆς. Ἄλλὰ καὶ τὰ ἰδιοκίνητα (16), τὰ ὁποῖα

16) «Ἴδιοκίνητα» εἶναι αἱ ὠτομοτρεῖς (ὁ ὅρος «αὐτοκινήταμαξα» εἶναι, κατὰ τὴν γνώ-

προσαρμόζονται καλῶς πρὸς τὰ; ἑλληνικὰς συγκοινωνιακὰς συνθήκας, θὰ μπορέσουν νὰ ἀναπτυχθοῦν περισσότερο ἀπὸ σήμερον.

7. Θὰ παύσῃ ἡ ἄσκοπος σπατάλη συναλλάγματος.

8. Ἡ φοροδιαφυγὴ δὲν θὰ εὐρίσκη ἔδαφος ἀναπτύξεως.

9. Θὰ ἐξυπηρετοῦνται καλῶς αἱ ἄγονοι γραμμαῖ, θὶ παύσῃ δὲ ἡ ἐκ συγκοινωνιακῶν λόγων ἐνίσχυσις τῆς ἀστυφιλίας.

10. **Θὰ παύσουν τὰ ἐλλείμματα τῶν σιδηροδρόμων νὰ βαρύνουν τὸν κρατικὸν προϋπολογισμόν.** Τοῦτο δὲ καὶ μόνον θὰ ἦ ο ἄρκετόν διὰ νὰ ἐπιβάλλῃ τὴν προτεινομένην λύσιν. Καὶ τέλος:

11. Θὰ εἶναι εἰς τὴν ἐνιαίαν ἐπιχείρησιν *χερσαίων μεταφορῶν* δυνατὸν καὶ εὐχερὲς νὰ ἐφαρμόσῃ κανόνας ἐπιστημονικῆς ὀργανώσεως τῆς ἐργασίας (οἱ ὅποιοι: σήμερον ἢ οὐδόλως ἢ μόνον ὑποτυπωδῶς λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν) διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ οὕτω τὸ μικρότερον δυνατὸν κόστος ὑπὸ τὴν μεγαλύτεραν καὶ καλύτεραν δυνατὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ κοινοῦ (17). Ἐνδεικτικῶς σημειῶνω τὰ ἐξῆς μέτρα: α) Ἐγκαίριος ἐπαγγελματικὴ μόρφωσις τοῦ προσωπικοῦ (σήμερον ὄλως ἀνεπαρκής). β) Ἐπαγγελματικὴ καθοδήγησις, ἡ ὁποία γίνεται μὲ ἐπαγγελματικὴν ἐπιλογὴν καὶ μὲ ἐπαγγελματικὸν προσανατολισμόν (σήμερον ἄγνωστα). γ) Ὁρθολογικὴ ἐγκιλιᾶσις τῶν οἰκονομικῶν μονάδων (σήμερον δὲν γίνεται ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἢ ἀπαιτουμένη ἐπιστημονικὴ ἐπεξεργασία). δ) Προτυποποίησις (καὶ αὕτη εἶναι σήμερον σχεδὸν ἀνύπαρκτος). ε) Πρόβλεψις, προσανατολισμὸς καὶ ἔλεγχος (καὶ τούτοις δὲν γίνονται σήμερον κατὰ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἐπιστημονικῆς ὀργανώσεως). στ) Ἀνάλυσις τῶν κινήσεων καὶ τοῦ χρόνου τῶν ἔργων (ἄγνωστα σήμερον). ζ) Πρότυπα ἀποτελεσματικότητος τῆς παραγωγῆς πρὸς ἀξιολόγησιν τῶν ἀπασχολουμένων (ἄγνωστα σήμερον) καὶ η) Κίνητρα τῶν ἐργαζομένων πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς (ταῦτα σήμερον εἶναι ὑποτυπώδη μὲν εἰς τὸν σιδηροδρόμον, ἄγνωστα δὲ εἰς τὸ αὐτοκίνητον).

*
* *

Μὲ τὴν ἐνιαίαν *ἐπιχείρησιν χερσαίων μεταφορῶν* καταλύεται ἡ σήμερον ἐπικρατοῦσα ἀναρχία διὰ νὰ ἐπικρατήσῃ ἀντ' αὐτῆς ἡ τάξις. Εἶναι δὲ ἀπαραίτητον νὰ ὀργανώσωμεν τὰς συγκοινωνίας κατὰ τὸν ὀρθὸν λόγον, δηλαδὴ ἐπὶ τῇ βάσει ἐπιστημονικῶν κριτηρίων, χωρὶς νὰ ἐπαφιέμεθα εἰς τὸ ἔνστικτον ἢ νὰ παρασυρῶμεθα ἀπὸ αἰσθητισμοῦς. Ἡ ρουτίνα καὶ ὁ εὐπειρισμὸς, χαρακτηριστικὰ γνωρίσματα τῆς σημερινῆς καταστάσεως, καταδικάζονται ὡς προκαλοῦντα σπατάλην. Πρέπει δὲ ταῦτα νὰ καταδικάζωνται περισσότερο ἀπὸ ὅπουδήποτε ἄλλοῦ ἔδῳ εἰς τὴν Ἑλλάδα, χώραν ἐκ φύσεως μὲν πτωχὴν, ἀνεπαρκῶς δὲ ἀνεπτυγμένην, ἡ ὁποία δὲ τὸν λόγον τοῦτον δὲν διαθέτει περιθώρια διὰ σπατάλας.

μην μου, ὄχι μόνον ἀδόκιμος ἀλλὰ καὶ ἀτυχῆς).

17) Βλ. εἰς πρόσφατον ἔκδοσιν τοῦ Γραφείου Ἐρευνῶν τῆς Ἀνωτέρας Σχολῆς Βιομηχανικῶν Σπουδῶν, Κ. Β. Μπανταλούκα: Ἡ ὀργανωτικὴ τῆς οἰκονομίας, Ἀθῆναι 1955.