



ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ

ΜΗΝΙΑΙΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑ

ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

Α. Σ. ΣΚΙΝΤΖΟΠΟΥΛΟΥ



ΕΤΟΣ ΙΘ'

ΑΘΗΝΑΙ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1918

ΑΡΧΗ 10

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Αί σιδηροδρομικαί άπεργίαι εν 'Ελλάδι, Γ. Π. Βουγιούκα.

ΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑΙ ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

Πρό δλίγων ακόμη ετών εν 'Ελλάδι δέν εϊμεθα εϊθισμένοι εις άπεργίας εργατικῶν ομάδων, άπασχολουμένων εις βιομηχανικάς επιχειρήσεις. Πρό τῆς βαθμιαίας επικρατήσεως τῶν κοινωνιολογικῶν ἀρχῶν παρ' ἡμῖν, ὁ εργατής, καίτοι ὑποφέρων, δέν ἐξηγέρθη.

Ἄφ' ἧς ὅμως κατενόησεν, ὅτι συνασπιζόμενος μετά τῶν συναδέλφων του θά ἦτο δυνατόν νά ἐπιτύχη πλεονεκτήματα, ἀνεγνωρίσθησαν δέ καί ὑπό τοῦ Κράτους αἱ εργατικά ὀργανώσεις καί ἐφωδιάσθησαν δι' ὄρισμένων προνομίων, ἐπεξήτησε βελτιώσιν τῆς θέσεώς του ἀπαιτητικώτερον καί ἀπῆργησεν, ἵνα ἐπιτύχη ταύτην.

Τήν γενικήν ταύτην κίνησιν ἠκολούθησεν εἶπερ τις καί ἄλλος ὁ σιδηροδρομικός ὑπάλληλος. Ἐάν δέ ἐξετάσῃ τις τὰς ἐξεγέρσεις τούτου, τὰς ἀποληξιάσας εις ἀποχῆν ἀπό τῆς εργασίας, θά ὁμολογήσῃ ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐπυκνώθησαν αὐταί εις σῆμαίον ἐπίφοβον.

Ἐπειδή δέ τοιαῦτα συχνά ἀταξίαί ἐν τῇ λειτουργίᾳ τοῦ σιδηροδρομικοῦ ὀργανισμοῦ ζημιοῦσι περισσότερο ἀπό πᾶσαν ἄλλην ἀπεργίαν γενικά τοῦ τόπου συμφέροντα, ἀλλά πρό παντός ὑπονομεύουσαι βαθμηδόν διαφθείρουσι τὸ πολύτιμον τοῦτο ὄργανον κοινῆς εὐημερίας καί ἐθνικῆς ἀμύνης, δέν δύναται νά λογισθῇ ἄνευ ἐνδιαφέροντος μελέτη βανθεία τοῦ ζητήματος καί ἐξέτασις τῶν εφαρμοστέων μέτρων πρός ἐπίσχεσιν τοῦ κακοῦ.

Ἡ δρᾶσις τῶν ὀργανώσεων εις αἷς συνησπίσθησαν οἱ σιδηροδρομικοὶ ὑπάλληλοι, ἤρξατο ὄλιγον πρό τῆς συστάσεως τοῦ Ὑπουργείου τῆς Συγκοινωνίας. Κυρίως ὅμως ἀπό τῆς ἐποχῆς ταύτης καί ἐφεξῆς συστηματοποιεῖται ἡ ἐνέργεια τούτων, προκα-

λοῦνται ἀπεργίαι καί ἐπιτυγχάνονται ὄρισμένα εὐεργετήματα.

Διὰ τοῦτο ἐξετάζεται ἡ ἐξέλιξις τῶν σιδηροδρομικῶν ἀπαιτήσεων καί ἀπεργιῶν ἀπό τοῦ 1914 καί πέραν. Ἐρευνῶνται δέ μετά τοῦτο τὰ αἷτια τὰ προκαλέσαντα τὰς μεταξὺ Ἐταιριῶν καί ὑπαλλήλων διαφορὰς καί τὰ ἐλατήρια τὰ εἰς τὴν ἐσχάτην ἀπόφασιν τῆς ἀποχῆς ἀπό πάσης ἐργασίας κινήσαντα ἐκάστοτε τοὺς δευτέρους, ἵνα παρασχεθῶσι τὰ ἀπαραίτητα στοιχεῖα πρός σχηματισμὸν γνώμης ἐπὶ τῶν σκοπιμωτέρων μέτρων, αἷτινα ἐφαρμοζόμενα θά ἄφινον ἐλπίδας περιορισμοῦ τῶν ἀπεργιῶν ἐντὸς ἀνεκτῶν ὀρίων καί ἀποσοβήσεως πλήρους ἐξαρθρώσεως τῆς σιδηροδρομικῆς ὑπηρεσίας.

Α. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΑΠΕΡΓΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟΥ 1914 ΜΕΧΡΙ ΤΟΥ 1918

1. Ἔτος 1914

α'. Σιδηροδρομικαί Ἐταιρίαί

Κατὰ τὴν 31 Μαΐου 1914 ὁ Σύνδεσμος τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων ἀπετάθη πρός ἀπάσας τὰς σιδηροδρομικάς Ἐταιρίας, τίσσων δεκαήμερον προθεσίαν πρός ἀποδοχὴν αἰτημάτων, συνυποβαλλόμενων. Τοῦ ζητήματος μὴ διακανονισθέντος μέχρι τῆς 28 Ἰουνίου, ἐκηρύχθη ἀπεργία τῶν ὑπαλλήλων ΠΑΠ καί ΠΑΣ ἧτις ἔληξε τὴν ἐπομένην, τῶν Ἐταιριῶν ἀφ' ἑνὸς καί τῶν ὑπαλλήλων ἀφ' ἑτέρου ἀποδεχθέντων τὴν διαιτησίαν τοῦ Ὑπουργείου τῆς Συγκοινωνίας. Τοῦτο συνέστησεν ἀμέσως ἐπιτροπήν, ἧτις ὑπέβαλε τὴν σχετικὴν τῆς ἔκθεσιν τὴν 27 Αὐγούστου, τῶν προτάσεων αὐτῆς ἐγκριθεισῶν ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου, ἀποδεχθέντος καί τὰς γνώμας τῆς μειοψηφίας¹⁾.

Αἱ ἀξιώσεις τῶν ὑπαλλήλων ἐπὶ τῆς βελτιώσεως τῶν οἰκονομικῶν συνθηκῶν εργασίας των ἦσαν διεξο-

¹⁾ Ἡ ἐπιτροπὴ ἀπετελέσθη ἐκ τῶν κ. Ι. Ἀργυροπούλου, Α. Καντᾶ καί Γ. Βουγιούκα. Τὴν μειοψηφίαν ἐπὶ τινων θεμάτων ἀπετέλεσεν ὁ κ. Γ. Βουγιούκας.

δικώταται και λεπτομερέσταται, εκτεινόμεναι δι' ἐκάστην τῶν Ἑταιριῶν ἐπὶ πάντων τῶν κλάδων ὑπηρεσίας, ἀπεδείκνυν δὲ ἀσυνείθιστον μελέτην τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τοῦ προσωπικοῦ, διατύπωσιν μεμετρημένην καὶ σταθερὰν ἀπομάρτυσιν ἀπὸ ἐπεμβάσεων εἰς τὰ διοικητικά τῆς Ἑταιρίας δικαιώματα.

Ἡ ἐπιτροπή, κατόπιν λεπτομεροῦς ἐξετάσεως τῶν αἰτουμένων καὶ τῶν ἀναγκῶν τῶν ὑπαλλήλων, ἀνεγνώρισεν ὅτι αἱ ἐν ἰσχύϊ ἀντιμισθίαι τοῦ προσωπικοῦ παρὰ ταῖς πλείσταις τῶν Ἑταιριῶν ἔχρησον πράγματι αὐξήσεως. Λαβούσα δ' ὑπ' ὄψιν, ἐφ' ὅσον τοῦτο τῇ ὑπῆρξεν ἐφικτὸν ἐκ τῶν συλλεγέντων στοιχείων, τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν αὐτῶν καὶ τὰς βιωτικὰς ἀνάγκας τοῦ προσωπικοῦ καὶ συγκρίνασα τὰς παρ' ἐκάστη τῶν Ἑταιριῶν ἰσχύουσας ἀντιμισθίας καὶ τὰς ὑπὸ ἰδιωτικῶν ἀναλόγων ἐπιχειρήσεων παρεχομένας, κατήρτισε καὶ προέτεινε μισθολογικὰς κλίμακας, διὰ πᾶσαν τάξιν καὶ πάντα βαθμὸν ὑπαλλήλων ἑξωτερικῆς ὑπηρεσίας, ἔλξεως, κινήσεως καὶ συντηρήσεως, προσπαθήσασα νὰ ἐξομοιώσῃ τὰς μεταξὺ διαφόρων Ἑταιριῶν ἀντιμισθίας τῶν ὑπαλλήλων τῆς αὐτῆς εἰδικότητος.

Αἱ ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς προταθεῖσαι καὶ ἐφαρμοσθεῖσαι κλίμακες, καθ' ὅσας αἱ αὐξήσεις τῶν ἀντιμισθιῶν ὄριζοντο κατὰ γενικὸν κανόνα ἀνὰ τριετίας, ὑπῆρξαν πλεονεκτικώτεραι τῶν ἐν ἰσχύϊ ὡς πρὸς τοὺς ὑπαλλήλους, εἷς τινὰς περιστάσεις μὴ ἀφιστάμεναι εἰμὴ ἐλάχιστον τῶν ὑπ' αὐτῶν ὑποδειχθειῶν.

Εἰς τὰς κλίμακας ταύτας κατετάγη τὸ ὑπάρχον προσωπικὸν ληφθέντος ὑπ' ὄψιν τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας του καὶ τῶν συνθηκῶν ἐργασίας του, κανονισθεῖσων τῶν προαγωγῶν κατ' ἀρχαιότητα, ἀλλὰ καὶ κατ' ἐκλογὴν.

Τὰ αἰτήματα τῶν ὑπαλλήλων, τὰ ἀφορῶντα αὐξήσεις ἀμοιβῶν καὶ ἀποζημιώσεων δὲν ἐγένοντο δεκτὰ εἰμὴ κατὰ μέρος.

Ἀπαίτησις τοῦ προσωπικοῦ ἀποζημιώσεως τοῦ ὑπερδεκαῶρου γενικῶς ἀπερρίφθη, διότι τὰ ἤδη ἐν ἰσχύϊ Β. Διατάγματα κανονισμοῦ τῶν ὥρων ἐργασίας τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων δὲν ἐπέτρεπον τὴν ὑπὲρ τὰς δέκα ὥρας, κατὰ μέσον ὄρον, ἀπασχόλησιν τούτων. Ἀφορμὴ μάλιστα τῆς ὑπ' ὄψιν ἀπεργίας ὑπῆρξαν αἱ διατάξεις αὗται, δι' ὧν τὸ προσωπικὸν ἔλξεως, κυρίως τῆς ΣΠΑΠ, ἐξημιούτο ὠρισμένας ἀπολαύσας, ὡς μέχρι τότε ἀπελάμβανε διὰ τῆς ὑπερδεκαῶρου ἐργασίας του, ἀναγκασθεῖσης τῆς Ἑταιρίας νὰ πολλαπλασιασθῇ τοῦτο, ὥστε ἡ ἐργασία δι' ἕλαστον ὑπάλληλον μειουμένη, νὰ περιορισθῇ ἐντὸς τῶν ὁρίων τῶν ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ Διαταγμάτων διαγραφέντων.

Ὅμοιως ἀπερρίψεν ἡ πλειοψηφία τῆς ἐπιτροπῆς τὸν καθορισμὸν μισθολογικῶν κλιμάκων διὰ τὸ προσωπικὸν τῶν ἐργατῶν καὶ τεχνιτῶν, ἐπὶ τῷ λόγῳ, ὅτι οὗτοι, μὴ ἔχοντες ἀνάγκην εἰδικῶν γνώσεων διὰ τὴν ἐν τῇ σιδηροδρομικῇ ὑπηρεσίᾳ ἐργασίαν των, ὑπόκεινται εἰς τὸν νόμον τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, ἐλεύθεροι νὰ προσφύγωσιν εἰς ἄλλας ἰδιωτι-

κὰς ἐπιχειρήσεις, πλουσιώτερον τυχὸν ἀμειβούσας αὐτούς.

Ἡ μειοψηφία εἶχε τὴν ἀντίληψιν, ὅτι καὶ δι' αὐτοὺς θὰ ἦτο δίκαιος ὁ καθορισμὸς τοιούτων κλιμάκων, ἀποκτώντων δικαίωμα ὀριστικώτερον διακανονισμοῦ τῆς θέσεως των ἐν τῇ Ἑταιρίᾳ καὶ ἐξασφαλίσσεως τῆς μελλοντικῆς των προαγωγῆς διὰ τῆς πέραν ὄρισμένου ἀριθμοῦ ἐτῶν εὐδοκίμου καὶ συνεχοῦς ὑπηρεσίας των παρ' αὐτῇ. Ἡ ἀντίληψις αὕτη ἐγένετο δεκτὴ καὶ παρὰ τοῦ Ὑπουργείου, κατὰ τὴν μετέπειτα διαρρυθμίσεις καὶ παροχὰς ἐπιδομάτων ἐπικρατήσασα γενικώτερον.

Αἱ τοιαῦται τῆς ἐπιτροπῆς ὑπὲρ τοῦ προσωπικοῦ μεταρρυθμίσεις ἐπέξετάθησαν κυρίως εἰς τὰς Ἑταιρίας ΣΠΑΠ καὶ ΠΑΣ. Διὰ τὰς Ἑταιρίας τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων καὶ Ἀθηνῶν-Πειραιῶς, αἰτινες πρὸ ὀλίγου εἶχον προβῆ εἰς διαρρυθμίσεις τῶν μισθολογικῶν συνθηκῶν τῶν ὑπαλλήλων των, ἡ ἐπιτροπὴ εὗρε ταύτας ἐπαρκεῖς, προτείνασα ἐπουσίωδεις τινὰς συμπληρωματικὰς βελτιώσεις. Διὰ τὸν σιδηροδρομὸν ΒΑ Ἑλλάδος, οὗ ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις δὲν ἐπέτρεπε μεγάλας παροχὰς, διερρυθμίσθησαν ἀναλόγως αἱ μισθολογικαὶ κλίμακες καὶ ἐφηρομύσθησαν αὐξήσεις τινὲς δευτερευουσῶν ἀπολαυῶν, διὰ δὲ τὸν σιδηροδρομὸν Ἀττικῆς, ἀπὸ ζημιῶν εἰς ζημίας μεταπηδῶντα, ἐκανόνισθησαν αὐξήσεις ἡμερομισθίων καὶ μισθῶν δι' ἕκαστον τῶν δικαιουμένων ὑπαλλήλων. Ἡ Ἑταιρία Πύργου-Κατακόλου δὲν ἀπησχόλησε πολὺ τὴν ἐπιτροπὴν.

Κατὰ μέσον ὄρον ἡ ἐτησίαι ἐπιβάρυνσις τῶν δαπανῶν ἐκάστης Ἑταιρίας ἐκ τῶν διαρρυθμίσεων τούτων ὑπελογίσθη εἰς τὰ ἑξῆς ποσά.

Ἑταιρ. ΠΑΣ.—Αὐξήσις δαπανῶν 110,000 δραχμ. π. ἔτησίως. Πλὴν τούτων, ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν Β. Διαταγμάτων περὶ κανονισμοῦ τῶν ὥρων ἐργασίας τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων, ἐπῆλθεν αὐξήσις δαπανῶν περὶ τὰς 200,000 δραχμ.

Ἑταιρ. ΠΑΠ.—Αὐξήσις δαπανῶν περίπου 100,000 δραχμ. ἐτησίως. Ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ὡς ἄνω Β. Διαταγμάτων, αὐξήσις περίπου 200,000 δραχμ. ἐτησίως.

Ἑταιρ. σιδηρ. Θεσσαλίας.—Αὐξήσις ἐκ τῶν ὑπ' αὐτῆς ληφθέντων μέτρων βελτιώσεως τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῶν ὑπαλλήλων καὶ τῶν ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς προταθέντων, περίπου 92,000 δραχμ. ἐτησίως. Τὰ Β. Δ. κανονισμοῦ ὥρων ἐργασίας δὲν ἐπεβάρυνον τὰς δαπάνας, τῆς Ἑταιρίας καὶ πρὸ τῆς δημοσιεύσεως αὐτῶν ἐφαρμοζούσης ἀναλόγους διατάξεις.

Ἑταιρ. ΒΑ Ἑλλάδος.—Ἐκ τῶν ἐφαρμοσθειῶν βελτιώσεων αὐξήσις δαπανῶν περίπου 2,000 δραχμ. Ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἐν λόγῳ Β. Δ. αὐξήσις 5,500 δραχμ. ἐτησίως.

Ἑταιρ. σιδηρ. Ἀττικῆς.—Περίπου 3,000 δραχμ. ἐτ.

β'. Ἑταιρία Τροχιοδρόμων Ἀθηνῶν.

Οἱ ὑπάλληλοι τῆς Ἑταιρίας ταύτης ἀπῆργησαν κατὰ τὴν 22 Ἰουνίου, ἐπωφελοῦμενοι τῆς ἀπεργίας τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων, ἀνευ τινὸς προεδοποίησεως.

Αύθημερόν υπέβαλον εἰς τὸ Ὑπουργεῖον σύντομον ἀναφορὰν, ἐν ἣ ἤτοῦντο αὐξῆσιν μισθοδοσιῶν 20% καὶ μετὰ πενταετῆ ὑπηρεσίαν 10%, συνεχῆ δεκάωρον ὑπηρεσίαν, μονιμοποίησιν ὑπαλλήλων τινῶν καὶ περιθάλψιν τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ παθόντων, τὴν δὲ 25 Ἰουνίου υπέβαλον λεπτομερεστέραν ἐκθεσιν τῶν αἰτημάτων τούτων.

Ἡ συστάσα ἐπιτροπὴ πρὸς ἐξέτασιν τῶν ἀξιῶσεων τούτων ἐκανόνισε μισθολογικὰς κλίμακας ὁδηγῶν, εἰσπρακτόρων καὶ ἐπιθεωρητῶν καὶ διευπώσε διατάξεις λεπτομερεῖς πρὸς κατάταξιν ἐν αὐτῇ τῶν ὑπηρετούντων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ βελτιωθῇ γενικῶς ἡ θέσις τοῦ προσωπικοῦ. Διὰ τοὺς ἐφεδρῶν ὑπαλλήλους ἐκανόνισθη ἐξάμηνον εὐδοκίμου ὑπηρεσίας πρὸς μονιμοποίησιν. Ἡ προαγωγὴ ὥρισθη κατ' ἔτος μετ' αὐξήσεως 5 δραχμ., μετὰ 8 δὲ ἐτῶν συνεχῆ ὑπηρεσίαν ἐτέθη τὸ ἀνώτατον ὄριον μισθοῦ διὰ εἰσπράκτορας καὶ ὁδηγούς.

Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν κλιμάκων ἐγένετο ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου 1915. Αἱ ἐκ τούτων προαγαγαὶ κατ' ἔτος ὑπολογίζονται ὅτι ἐπιβαρύνουσι κατὰ 20 ἔως 30 χιλιάδας δραχ. τὰς δαπάνας. Διὰ τὴν ἐν ταῖς νέαις κλίμαξι κατάταξιν τοῦ ὑπηρετούντος προσωπικοῦ, ἡ Ἐταιρία υπελόγησε δαπάνην ἐπὶ πλεόν 200,000 δραχ.

2. Ἔτος 1915

α'. Σιδηροδρομικαὶ Ἐταιρίαι.

Κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο οἱ ὑπάλληλοι τῶν σιδηροδρομικῶν Ἐταιριῶν δὲν υπέβαλον γενικῆς φύσεως ἀπαιτήσεις. Ἄλλως τε, πλὴν τοῦ προσωπικοῦ τῶν σιδηροδρομῶν Ἀττικῆς, τὸ τῶν ἄλλων Ἐταιριῶν οὔτε κἀν διευπώσεν ἀξιῶσεις σημασίας τινός. Τοῦτο εἶνε ἀδόξει, ὅτι ἡ κατόπιν τῆς ἀπεργίας τοῦ 1914 διαρρῦθμῖσι τῶν οἰκονομικῶν συνθηκῶν ἐργασίας τῶν ὑπαλλήλων ὑπῆρξεν εὐστοχος.

Τὴν 25 Ἀπριλίου ὁ Σύνδεσμος τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων υπέβαλε ἀριθμὸν τινα αἰτημάτων, ἀφορώντων τὴν Ἐταιρίαν τῶν σιδηροδρομῶν Ἀττικῆς, τῆς ἀπειληθείσης ἀπεργίας ἀποσοβηθείσης τῇ ἐγκαίρῳ ἐπεμβάσει τῆς Διοικήσεως, δι' ἧς ἐγένοντο δεκτὰ τὰ ἐξῆς: ἀπόλυσις ἐνὸς μηχανοδηγοῦ προσληφθέντος ἔξωθεν, χορήγησις ἐπιδομάτων 20 καὶ 25 δραχ. εἰς ὑποσταθμάρχας τινάς, μὴ περικοπὴ ἀπολαυῶν ἐγκριθειῶν καὶ μὴ ἀνάθεσις χρεῶν θερμοστοῦ εἰς μηχανοδηγούς ἐφαρμοστάς.

Ἐπιβάρυνσις δαπανῶν περίπου 2,500 δραχ. ἐτησίως.

β'. Τροχιόδρομοι Ἀθηνῶν.

Κατὰ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1915, καὶ δὴ ἀπὸ τῆς 26 μέχρι καὶ τῆς 28ης, οἱ ὑπάλληλοι τῶν τροχιοδρομῶν ἀπήγγησαν, ἀφορηθέντες ἐκ τοῦ ἐξῆς.

Κατὰ Ἰούνιον τοῦ 1909, κατόπιν ἀπεργίας, οἱ ὑπάλληλοι ἐπέτυχον τὴν ἐφαρμογὴν ὑπηρεσίας ἐπὶ συνεχῆς δεκάωρον μετὰ πάροδον χρόνου τινός ἢ Ἐταιρία ἔθηκεν ἐν ἰσχύϊ πίνακας ἐργασίας δεκάωρου μὲν οὐχὶ ὁμοῦ καὶ συνεχοῦς, δι' ὅπερ οἱ ὑπάλληλοι δὲν διεμαρτυρήθησαν. Ἐν τῷ μεταξὺ ἐδημοσιεύθη-

σαν τὰ Β. Δ. περὶ κανονισμοῦ τῶν ὥρων ἐργασίας τῶν τροχιοδρομικῶν ὑπαλλήλων (Ἀπρίλιος 1914), δι' ὧν δὲν ἀπεκλείετο ἡ μὴ συνεχῆς ἐργασία, ἐπὶ τούτων δὲ στηριχθεῖσα ἡ Ἐταιρία ἐγένικευσε σχεδὸν τὴν διακεκομμένην ὑπηρεσίαν.

Τοῦτο ἐξήγγειρε τοὺς ὑπαλλήλους, οἵτινες ἀπεργήσαντες υπέβαλον δύο δεκάδας περίπου αἰτημάτων, ἐξ ὧν τὸ κυριώτερον ἦτο τὸ τῆς διπλῆς δεκαώρου συνεχοῦς ὑπηρεσίας.

Διὰ τοῦ ὄρου τούτου, ἐννοεῖται ὑπηρεσία ἐκτελουμένη εἰς δύο ἐντὸς τοῦ εικοσιτετραώρου περιόδου ὑπὸ δύο ὑπαλλήλων συνεχῶς ἐκάστου ἐργαζομένου, καὶ δὴ τοῦ μὲν π. μ. τοῦ δὲ μ. μ., ἴνα ἀπομένῃ ἐλευθέρᾳ αὐτοῖς ἡ ἡμίσεια ἡμέρα. Οὕτω, ὄχημα κατὰ τὸ δρομολόγιον ἐξερχόμενον τῆς ἀποθήκης τὴν 5 π. μ. καὶ εἰσερχόμενον τὴν 1 μετὰ τὸ μεσονύκτιον θὰ ἐξυπηρετεῖτο ὑπὸ δύο ὑπαλλήλων τοῦ μὲν ἐργαζομένου ἀπὸ 5 π. μ. μέχρι 3 μ. μ., τοῦ δὲ ἀπὸ 3 μ. μ. μέχρι τῆς 1 π. μ. συνεχῶς καὶ ἄνευ διακοπῆς. Ἐὰν ὄχημά τι ὄφειλε νὰ ἐξέλθῃ τὴν 9 π. μ. καὶ ἐπανάλθῃ τὴν 7 μ. μ., ἡ ὑπηρεσία του θὰ διενεργεῖτο πάλιν ὑπὸ δύο ὑπαλλήλων, τοῦ μὲν ἐργαζομένου ἀπὸ 9 π. μ. μέχρι 1 ἢ 2 μ. μ. τοῦ δὲ ἐντεῦθεν μέχρι 7 μ. μ., ὥστε ἡ ἡμίσεια ἡμέρα νὰ μένῃ ἐλευθέρᾳ ἐκάστῳ, ἀμειβομένη ὁμοῦς διὰ 10 ὥρας, καίτοι ἐργασθέντι 5 ἢ 6.

Ἐν τῷ πρωτοκόλλῳ λύσεως τῆς ἀπεργίας ἐγένετο δεκτὸν τὸ αἴτημα τοῦτο σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου, καὶ τοι οὔτε ἐπὶ τοῦ δικαίου, οὔτε ἐπὶ τῶν νενομισμένων ἐστηρίχθη.

Πλὴν τούτου ἐπέτυχον οἱ ὑπάλληλοι: δωδεκάμηρον ἄδειαν ἀπουσίας κατ' ἔτος μετὰ πλήρων ἀποδοχῶν, σύστασιν ἐπιτροπῆς πρὸς μελέτην αὐξήσεων τῶν ἀπολαυῶν τεχνιτῶν καὶ ἐργατῶν, ἀποζημίωσιν τούτων κατὰ 50% μείζονα τῆς συνήθους δι' ἐργασίαν πέραν τοῦ δεκαώρου καὶ 100% διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν Κυριακῶν καὶ εορτῶν, καὶ ἄλλα τινὰ ἐπουσιωδέστερα.

Ἡ Ἐταιρία υπελόγησεν ἐπιβάρυνσιν δαπανῶν ἐκ τῶν παραχωρήσεων τούτων 90,000 δραχ. ἔτ. ἐξ ὧν 40,000 δραχ. διὰ τὰς ἀδείας καὶ 50,000 δραχ. διὰ τὴν αὐξῆσιν τοῦ προσωπικοῦ πρὸς ἐφαρμογὴν ὑπηρεσίας συνεχοῦς.

3. Ἔτος 1916

α'. Σιδηροδρομικαὶ Ἐταιρίαι.

Κατὰ τὸν Αὐγουστον τοῦ ἔτους τούτου κατεδείχθη ἡ ἀνάγκη ἀπονομῆς χορηγημάτων εἰς τοὺς σιδηροδρομικοὺς ὑπαλλήλους, ὑποφέροντας ἐκ τῆς ὀσημέραι ὑπερτιμῆσεως τῶν εἰδῶν πρώτης ἀνάγκης. Ἄπασαι αἱ σιδηροδρομικαὶ Ἐταιρίαι, τινὲς μὲν ἀφ' ἐαντῶν, ἄλλαι δὲ κατόπιν αἰτήσεων τοῦ προσωπικοῦ ἢ καὶ ἐξεγέρσεως αὐτοῦ καὶ τῇ ἐπιβολῇ τοῦ Κράτους, ἐγκρίναντος εἰς τινὰς περιπτώσεις ἀνταλλάγματά τινὰ, ἐχορήγησαν ἐπιδόματα προσωρινὰ διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τῶν.

1. Ἡ ΠΑΣ προήγαγε κατὰ μίαν βαθμίδα τῆς

μισθολογικῆς κλίμακος τοὺς ὑπαλλήλους τῆς καὶ ἐχορήγησεν ἐπιδόματα ἴσα πρὸς τὸ $\frac{1}{10}$ τῆς ἀντιμισθίας κατὰ μέσον ὄρον εἰς τοὺς καταφθάσαντας τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα καὶ εἰς τοὺς τεχνίτας καὶ ἐργάτας.

Ἐπιβάρυνσις δαπανῶν 150,000 δρ. ἐτησίως.

Παρὰ τὰς αὐξήσεις ταύτας τὸ προσωπικὸν ἔλξεως καὶ κινήσεως ἀπήργησε τὴν 9 Ὀκτωβρίου, ἀπαίτησαν, μεταξὺ ἄλλων, τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ Μηχανοστασιάρχου, τὴν προαγωγὴν ὑπαλλήλων τινῶν παραγκωνισθέντων κατὰ τὴν κρίσιν αὐτοῦ, τὴν ἀπόλυσιν τριῶν ἐργοδηγῶν καὶ αὐξήσεις ἀποζημιώσεων διαφόρων. Τῇ ἐπεμβάσει τοῦ Ὑπουργείου ἐλύθη ἡ ἀπεργία αὐθημερόν, γενομένων δεκτῶν τῶν ἐξῆς.

Οἱ μηχανοστασιάρχαι τῶν Ἐταιριῶν πρέπει νὰ ἔχωσι πείραν ἐπαρκῆ μηχανοδηγοῦ καὶ θερμοστατοῦ. Οἱ παραγκωνισθέντες ὑπάλληλοι θὰ ὑποστώσιν ἐξέτασιν ἐνώπιον ἐπιτροπῆς, ἀποτελεσθησομένης ὑπὸ ὑπαλλήλων τοῦ Κράτους καὶ μελῶν τοῦ Συνδέσμου. Οἱ τρεῖς ἐργοδηγοὶ δὲν θὰ καταλάβωσιν ὄργανικὰς θέσεις. Θὰ αὐξηθῶσιν ἀποζημιώσεις χιλιμετρικῶν διανύσεων, διανυκτερεύσεων καὶ οἰκονομίας κανοσίου. Θὰ χορηγηθῇ ἀποζημιώσεις ἐφεδρείας καὶ ἐλιγμῶν. Θὰ ἀμειβεται ἡ ὑπερδεκάωρος ἐργασία. Θὰ καθιερωθῇ ἀποζημιώσεις στολῆς.

Πάντα ταῦτα ἀντιπροσωπεύουσιν ἐπιβάρυνσιν δαπανῶν 100,000 δρ. ἐτησίως.

Κατὰ τὸ τέλος Ὀκτωβρίου ἡ Ἐταιρία ἐξηναγκάσθη εἰς νέας παραχωρήσεις πρὸς τὸ προσωπικὸν σταθμῶν καὶ κέντρον, δι' ἃς ἀντέπραξεν ὁ Σύνδεσμος τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι τοῦτο, μὴ ὑπαγόμενον εἰς αὐτὸν δὲν ἀπήργησε κατὰ τὴν 9 τοῦ μηνὸς τούτου. Αἱ παραχωρήσεις αὗται συνίσταντο εἰς αὐξήσιν μισθοδοσιῶν 8—20 δρχ. μηνιαίως, ἀναλόγως τῆς ἀντιμισθίας, καὶ ἀποζημιώσιν στολῆς.

Ἐπιβάρυνσις δαπανῶν διὰ τούτου 40,000 δραχμ. ἐτησίως.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν νέων τούτων βαρῶν ἐνεκρίθη αὐξήσις 20% ἐπὶ τῶν κομίστρων ἀποσκευῶν, ζῶων καὶ ἐμπορευμάτων.

Κατὰ τὸν Νοέμβριον ἐγκρίνεται ἡ σύστασις ταμείου προνοίας διὰ τοὺς ὑπαλλήλους, ὑποβαλόντας κατὰ τὴν ἀπεργίαν τοῦ Νοεμβρίου σχετικὴν ἀπαίτησιν, προικοδοτουμένον ὑπὸ τῆς Ἐταιρείας διὰ 5 λεπτ. ἀνὰ πωληθὲν εἰσιτήριον, τοῦλάχιστον ὁμῶς διὰ 50,000 δρ. ἐτησίως. Συγχρόνως ἐγκρίνεται αὐξήσις τμῆς εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν 10%.

2. Ἡ ΠΑΠ. ἐχορήγησε κατ' Αὐγουστον ἐπιδόματα μηνιαῖα 10-23 δρχ. ἀναλόγως ἀντιμισθίας 80-300 δρχ. καὶ ἄνω. Ὅμοίως εἰς τοὺς τεχνίτας καὶ ἐργάτας τοὺς κεκτημένους ὑπηρεσίαν ἄνω 3 καὶ 5 ἐτῶν ἐνέκρινε ἐπιδόματα 10% κατὰ μέσον ὄρον. Ἐπιβάρυνσις δαπανῶν 230,000 δρχ. ἐτησίως.

Σημειωθῆτο ἐνταῦθα, ὅτι ἡ Ἐταιρία αὕτη ἀπὸ τοῦ Ἰουλίου 1915 εἶχεν ἐπιτύχη αὐξήσιν κομίστρων ἐμπορευμάτων κατὰ 20%.

3. Οἱ σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας ἐχορήγησαν ὑπὸ τύπον δανείου ἓνα μισθὸν εἰς τοὺς ὑπαλλήλους,

χαρισθέντα αὐτοῖς κατὰ τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1917.

Ἐπιβάρυνσις 56,000 δρχ. ἐτησίως.

4. Διὰ τὸν σιδηρόδρομον Ἀττικῆς τὸ Ὑπουργεῖον, ἀναγνωρίσας τὴν οἰκονομικὴν του στενωρίαν, ἐνέκρινε αὐξήσιν τιμολογίων ἐπιβατῶν 25%, ἀναλαβόντα τὴν ὑποχρέωσιν, ἀντὶ χορηγήσεως ἐπιδομάτων, νὰ καταθέτῃ εἰς τὴν Ἐθν. Τράπεζαν 10% ἐπὶ τῶν μισθοδοσιῶν πρὸς προικοδοτήσιν ταμείου συντάξεων τῶν ὑπαλλήλων, τοῦλάχιστον ὁμῶς 37,000 δρχ. ἐτησίως.

Ὑπελογίσθη αὐξήσις εἰσπράξεων συνολικῆ 60-70 χιλ. δρχ. κατ' ἔτος.

Ἐν τούτοις κατὰ τὴν 29 Ὀκτωβρίου οἱ ὑπάλληλοι τοῦ σιδηροδρόμου τούτου ἀπήργησαν, ἐπιτυχόντες τὰ ἐξῆς.

Ἐκ τῶν 10% ἐπὶ τῶν μισθοδοσιῶν τῶν προωρισμένων πρὸς προικοδοτήσιν τοῦ ταμείου συντάξεων, χορηγοῦνται τὰ 7% τοῖς ὑπαλλήλοις—αὐξάνονται αἱ χιλιμετρικαὶ ἀμοιβαὶ—καθορίζονται ἀποζημιώσεις ἐλιγμῶν καὶ ἐφεδρείας—εἰσάγεται ἀμοιβὴ οἰκονομίας κανοσίου—χορηγοῦνται ἄδειαι μετ' ἀποδοχῶν—γίνονται δεκταὶ ἀποζημιώσεις ἐπικουρίας.

Ἐπιβάρυνσις δαπανῶν 53,000 δρ. ἐτησίως περίπου.

Ἀντὶ τούτων παρέχονται ἀνταλλάγματά τινα τῇ Ἐταιρίᾳ.

5. Ἡ Ἐταιρία τῶν σιδηροδρόμων ΒΔ. Ἑλλάδος ἐχορήγησε διὰ τὸ πρῶτον ἐξάμηνον 1916 τὸ $\frac{1}{2}$ τῆς ἀντιμισθίας, ἐὰν αὕτη ὑπερέβαινε τὰς 150 δρχ. μηνιαίως καὶ τὰ $\frac{3}{4}$ ἐὰν ἦτο κατωτέρα τοῦ ὀρίου τούτου, καὶ διὰ τὸ δεύτερον ἐξάμηνον ἀντιστοίχως τὰ $\frac{3}{4}$ διὰ τὴν πρώτην περίπτωσιν καὶ ὀλόκληρον τὸν μισθὸν διὰ τὴν δευτέραν. Ἐπιβάρυνσις πρῶτον ἐξάμηνον 9,000 δρ. δευτέρου ἐξάμηνον 10,500 δραχμαί.

6. Ἡ Ἐταιρία τοῦ ἀπ' Ἀθηνῶν εἰς Πειραιᾶ σιδηροδρόμου ἔδωκε κατὰ μέσον ὄρον 9, 7% κατὰ μῆνα ἐπὶ τῆς ἀντιμισθίας εἰς τοὺς ὑπαλλήλους τῆς ἐμπορικῆς ὑπηρεσίας, 13, 2 εἰς τοὺς τῆς ἔλξεως καὶ ἐργοστασιῶν, 14, 4 εἰς τοὺς τῆς γραμμῆς καὶ 6, 3 εἰς τοὺς τοῦ κέντρον.

Κατὰ μέσον ὄρον 11%. Ἐπιβάρυνσις 46,000 δρχ. ἐτησίως.

β'. Τροχόδρομοι Ἀθηνῶν.

Ἀπεργία δέκα πέντε ἡμερῶν ἀπὸ τῆς 25 Αὐγούστου μέχρι τῆς 8 Σεπτεμβρίου, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ἡ Ἐταιρία κωφεύουσα ἀπὸ τοῦ Μαΐου, ἀρνεῖται νὰ χορηγήσῃ τοῖς ὑπαλλήλοις αὐξήσεις ἀντιμισθιῶν.

Τὰ ὑποβληθέντα αἰτήματα φθάνουσι τὴν εἰκοσάδα. Τὰ χαρακτηριστικώτερα τούτων εἶνε: ἀπόλυσις τῶν μὴ ἀπεργησάντων, πᾶς νέος ὑπάλληλος νὰ γίνετα ὑποχρεωτικῶς μέλος τοῦ Συνδέσμου, καταβολὴ τῶν ἡμερομισθίων τῶν ἀπεργῶν, ἐπαναφορὰ ἀπολυθέντων ὑπαλλήλων καὶ ὑπογραφῆ συμβολαιογραφικῆς πράξεως μεταξὺ Ἐταιρίας καὶ Συνδέσμου, καθ' ἣν ἡ πρώτη θὰ καταβάλῃ εἰς τὸν δεύτερον 500,000 δρχ., ἐὰν δὲν τηρήσῃ τὰ συμφωνηθέντα. Τὰ δὲ σημαντικώτερα: αὐξήσις μισθοδοσιῶν ἀπὸ

10-25%, χορήγησις ἀδειῶν μετ' ἀποδοχῶν, ἀποζημιώσεις ἐν μεταθέσει, σύστασις ταμείου συντάξεων, παραλαβὴ ὑπὸ τοῦ Συνδέσμου τοῦ ταμείου ἀλληλοβοηθείας, διότι ἡ Ἐταιρία κακῶς διεχειρίσθη αὐτό.

Ἐκ τῶν γενομένων δεκτῶν τὰ κυριώτερα: ἐπίδομα 12% εἰς τοὺς ὑπαλλήλους ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας, καταβολὴ 3% ἐπ' αὐτῆς πρὸς προικοδοτήσιν ταμείου συντάξεων, μέχρι τῆς συστάσεως αὐτοῦ χορηγουμένων τῷ προσωπικῷ—χορήγησις ὡς ἀτόκου δανείου τοῦ 1/3 τοῦ μισθοῦ—χορήγησις αὐξήσεων εἰς τεχνίτας—ἀποζημιώσεις ἐν ἀποσπάσει—ἀποζημιώσεις διπλῆ κατὰ Κυριακὰς καὶ ἑορτὰς εἰς τοὺς τεχνίτας—ἄδεια μετὰ πλήρων ἀποδοχῶν 18 ἡμερῶν, ἐὰν κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος ὁ ὑπάλληλος δὲν ἔλαβε τὴν δωδεκάμηρον, ἧς δικαιούται—παραλαβὴ ὑπὸ τοῦ Συνδέσμου τοῦ ταμείου ἀλληλοβοηθείας.

Ἀπέναντι τῶν παραχωρήσεων τούτων, αἰτινες, κατὰ τὴν Ἐταιρίαν, ἐπιβαρύνουσι τὰς δαπάνας τῆς κατὰ 175,000 δρχ. ἐτησίως, ἐχορηγήθησαν δύο ἀνταλλάγματα ταύτη: αἱ αὐξήσεις δαπανῶν ἐκ τῆς καταβολῆς τοῦ 12% δὲν θὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν ὑπολογισμόν τοῦ τιμητικοῦ ἔξαγορᾶς ἢ πύκνωσις τῶν δρομολογίων ἀνεστάλη διὰ τὰ τρία ἔτη καὶ ἐμειώθη διὰ τὰ δύο ἐπόμενα τῆς πενταετίας, καθ' ἣν ὁ Ὑπουργὸς εἶχε τὸ δικαίωμα ἀναθεωρήσεως αὐτῶν, καὶ ἦτις ἤρχετο ἀπὸ τοῦ 1915.

4. Ἔτος 1917

α'. Ἐταιρία Π. Α. Σ.

1. Κατὰ τὴν ἀπεργίαν τῶν ἠλεκτροτεχνιῶν τῆς 13 καὶ 14 Μαρτίου ὁ Μηχανουργικὸς σύνδεσμος ἐξήτησε, μεταξὺ ἑνδεκα αἰτημάτων, κυρίως αὐξήσιν ἀπολαυῶν τῶν τεχνιτῶν κατὰ 40%, ὁ δὲ Πανελληνίος σύνδεσμος τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων, μεταξὺ δώδεκα αἰτημάτων, κυρίως τὴν χορήγησιν ἐπιδομάτων καὶ εἰς τοὺς ὑπαλλήλους συντηρήσεως, παραλειφθέντας κατὰ τὸν Ὀκτώβριον τοῦ 1916. Τὸ Ὑπουργεῖον ἐνέκρινε τὴν χορήγησιν ἐπιδομάτων προσωρινῶν 8-12% τῆς ἀντιμισθίας εἰς πάντας τούτους, καὶ τινὰς ἄλλας παραχωρήσεις, ἐπιβαρυνούσας ἐν ὅλῳ τὰς δαπάνας κατὰ 110,000 δρχ. ἐτησίως.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν νέων τούτων βαρῶν ἐνεκρίθησαν νέαι τιμολογιακαὶ αὐξήσεις: κατάργησις εἰδικῶν τιμολογίων, ἐφαρμογὴ συμβατικῶν τιμῶν διὰ τὰ εἰσιτήρια ἐπιβατῶν καὶ κόμιστρα ἐμπορευμάτων κλπ.

2. Κατὰ τὸν Δεκέμβριον δίδονται νέαι αὐξήσεις ἀντιμισθιῶν 15-45%, ἀναλόγως τοῦ μεγαλειτέρου ἢ μικροτέρου μισθοῦ, συγχρόνως μειωθεισῶν τῶν ἀποζημιώσεων τῶν μηχανοδηγῶν καὶ θερμομαστῶν ἐξ οἰκονομικῶν κανόνων εἰς 165 καὶ 82,50 δρ. μηνιαίως, αἰτινες εἶχον φθάσει 340 καὶ 170 δρχ. ἀπὸ 100 καὶ 50 κατὰ τὰς κανονικὰς περιστάσεις ἐκμεταλλεύσεως. Ἐπιβάρυνσις 852,000 δρ. ἐτησίως.

Πρὸς ἀνακούφισιν ἐγκρίνεται αὐξήσις τιμολογίων κατόπιν νεαροῦ νόμου μέχρι 30% ὑπὲρ τὰ συμβατικά δρια.

β'. Ἐταιρία Π. Α. Π.

1. Κατόπιν αἰτήσεων τοῦ Πανελληνίου συνδέσμου τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου 1916 καὶ συνεννοήσεων, εἰς ἃς τὸ Ὑπουργεῖον δὲν ἐπενέβη, ἡ Ἐταιρία ἐχορήγησεν ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου 1917 αὐξήσεις ἀποζημιώσεων καὶ διανυκτερεύσεων εἰς τὸ προσωπικὸν ἕλξεως καὶ κινήσεως καὶ ἄλλα πλεονεκτήματα, δι' ὧν ἐπεβαρύνθησαν αἱ δαπάναι τῆς κατὰ 60,000 δρχ. ἐτησίως.

2. Κατὰ Φεβρουάριον ὁ σύνδεσμος τῶν ὑπαλλήλων ΣΠΑΠ, ἀπαρτισθεὶς ἐξ ἀποσκηρτησάντων μελῶν τοῦ Πανελληνίου καὶ ὑπαλλήλων τοῦ σιδηροδρομοῦ Ἀθηνῶν-Πειραιῶς, ὑποβάλλει νέα αἰτήματα, δώδεκα τὸν ἀριθμόν, ἐξ ὧν τὰ κυριώτερα: πληρωμὴ ὑπερδεκαῶρου, αὐξήσεις χιλιομετρικῶν ἀμοιβῶν, αὐξήσεις ἀντιμισθιῶν τεχνιτῶν, προσθήκη ὑπαλλήλων, συμπλήρωσις θέσεων.

Κατὰ τὴν 18ην Ἀπριλίου ὁ ἴδιος σύνδεσμος ἀπήτησε, πλὴν τούτων, καὶ αὐξήσιν κατὰ 20% τῶν ἀντιμισθιῶν τοῦ προσωπικοῦ σταθμῶν συντηρήσεως καὶ ἄλλων τινῶν ὑπαλλήλων, μὴ περιλαμβανομένων ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ εἰς τὸν Πανελληνίον Σύνδεσμον, τάσων προθεσμίαν τριῶν ἡμερῶν πρὸς ἀποδοχὴν. Ἡ ἀπεργία ἀπεσοβήθη τῇ ἐπεμβάσει τοῦ Ὑπουργείου, πείσαντος τὴν Ἐταιρίαν νὰ παραχωρήσῃ ἀποζημιώσεις ὑπερδεκαῶρου, νὰ αὐξήσῃ τὰς τῶν χιλιομετρικῶν διανύσεων, νὰ ὀρίσῃ νέον ἐπίδομα 5% εἰς τὸ προσωπικὸν τὸ μὴ ὑπαγόμενον εἰς τὴν ἕλξιν καὶ κίνησιν καὶ 6-8% εἰς τὸ ἔξαιρεθὲν κατ' Αὐγουστον 1916.

Ἀπέναντι τούτων ἔλαβεν ἡ Ἐταιρία ὡς ἀντάλλαγμα τὴν ὑπόσχεσιν, ὅτι τὸ Κράτος δὲν θὰ τὴν ὑποχρεώσῃ εἰς τὴν ἄμεσον καταβολὴν τῶν μεριδίων τοῦ 1916 καὶ 1917 (1,400,000 δρχ. περίπου) ἐκ τῶν κερδῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν τμημάτων του ΜΚ, ΠΚΜ καὶ ΔΚ, καὶ ὅτι θὰ τὴν χρεώσῃ ἀτόκως δι' αὐτά.

Πλὴν τούτων ἐνεκρίθησαν κατὰ Ἰούνιον τιμολογιακαὶ αὐξήσεις 30% διὰ τὰ ἐμπορεύματα ἐπὶ τῆς γραμμῆς Ἀθηνῶν-Ναυπλίου, Πατρῶν-Πύργου, καὶ 40% ἐπὶ τῶν γραμμῶν ΜΚ καὶ ΠΚΜ, τῆς αὐξήσεως τῶν 20% τοῦ Ἰουλίου 1915 συμπεριλαμβανομένης. Συγχρόνως ἐνεκρίθησαν καὶ μειώσεις ἐκπτώσεων τινῶν ἐπὶ εἰδικῶν ἐπιβατικῶν εἰσιτηρίων.

Ἄξιον σημειώσεως εἶνε ὅτι ὁ Πανελληνίος Σύνδεσμος τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων ἐδήλωσεν ἐγγράφως κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις ταύτας, ὅτι δὲν ἐννοεῖ ν' ἀναμειχθῇ, οὐδὲν ἀπαιτῶν καὶ ἐπομένως θεωρῶν ἐπαρκῆ τὰ δοθέντα κατὰ Ἰανουάριον. Ἐπίσης σημειωτέον ὅτι κατὰ τὸν διακανονισμόν ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου τῶν χορηγηθησομένων, ὑπερέβησαν ταῦτα ἐν τισὶ σημείοις τὰ αἰτηθέντα.

3. Κατὰ Δεκέμβριον παραχωρεῖ εἰς ὅλον τὸ προσωπικὸν ἡ Ἐταιρία νέας αὐξήσεις ἀντιμισθιῶν ἀπὸ 20-40% καὶ ἀποζημιώσεων ἐλιγμῶν, ἐφεδρείας, χιλιομετρικῶν διανύσεων, διανυκτερεύσεως, ὀδοιπορι-

κῶν κλπ. Πρὸς τούτοις τὰ ἡμερομίσθια τῶν τεχνι-
τῶν ἠδῆθήσαν ἐν ὄλῳ κατὰ 3,000 δρχ. μηνιαίως.
Ἐπιβάρυνσις συνολικὴ 1,300,000 δρχ. ἐτησίως.

Πρὸς ἀντιστάθμισμα καταγοῦνται τὰ εἰδικὰ τι-
μολόγια καὶ αὐξάνονται τὰ τιμολόγια κατὰ 20 %
πέραν τῶν συμβατικῶν ὀρίων.

γ'. Ἐταιρία σιδηροδρόμων Θεσσαλίας.

1. Κατόπιν ἐξεγέρσεως τοῦ προσωπικοῦ, κατὰ
Ἰανουάριον χορηγοῦνται αὐτῷ αὐξήσεις ἀντιμισθιῶν,
κατὰ μέσον ὄρον 10 %, καὶ ἄλλα τινὰ πλεονεκτή-
ματα. — Ἐπιβάρυνσις δαπανῶν 108,000 δρχ. ἐτησίως.

Πρὸς ἀνακούφισιν ἐγκρίνονται τιμολογιακαὶ τινες
παραχωρήσεις ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου, συμπληρούμε-
ναι κατὰ Μάϊον, αἵτινες ὑπολογίζονται εἰς 70,000
δρχ. ἐτησίως περίπου.

2. Ἀπὸ καιροῦ οἱ ὑπάλληλοι τοῦ σιδηροδρόμου
Θεσσαλίας ἐξήτουν τὴν ἐπαναφορὰν εἰς τὴν ὑπηρε-
σίαν δύο συναδέλφων των, ὧν ὁ εἰς ἀπελύθη ὑπὸ
τῆς Ἐταιρίας λόγῳ καταχρήσεων ἀπὸ τοῦ 1916.

Πρὸ τῆς κατηγορηματικῆς ἀρνήσεως τῆς Ἐται-
ρίας κηρύσσεται ἀπεργία τῆς 8 Αὐγούστου. Τὸ
Ὑπουργεῖον συνιστᾷ τότε τὴν ἐπαναφορὰν προσω-
ρινῶς, μέχρις ἀποφάσεως τῶν δικαστηρίων εἰς ἃ
παρεπέμφθη ἡ ὑπόθεσις. Ἡ Ἐταιρία ἐπαναφέρει
πράγματι τοὺς ἀπολελυμένους καὶ τοποθετεῖ τὸν ἕνα
εἰς Βόλον, ἀλλ' ὅμως ἡ ἀπεργία ἐξακολουθεῖ, ἵνα
ἐπιτύχη τὴν εἰς Τρίκαλα τοποθέτησιν. Κατόπιν τῆς
ἐπιμονῆς ταύτης ἐπιτάσσεται ὁ σιδηροδρόμος Θεσ-
σαλίας καὶ τὸ προσωπικὸν αὐτοῦ ὑπὸ τῆς στρατιω-
τικῆς ἀρχῆς, καὶ ἐπαναλαμβάνεται οὕτω ἡ κανονικὴ
λειτουργία ἀπὸ τῆς μεσημβρίας τῆς 11 Αὐγούστου.

Μετὰ πάροδον δύο μηνῶν περίπου, οἱ ἀπεργή-
σαντες παραδέχονται νὰ συζητήσωσιν ἐπὶ 17 αἰτη-
μάτων των ὑποβληθέντων κατὰ τὸν Ἰούνιον, ὧν
ἐγένοντο δεκτὰ, πλὴν ἐπουσιωδῶν τινῶν ἄλλων, τὰ
ἐξῆς: προαγωγή τῶν ὑπερικοσιπενταετῆ ὑπηρεσίαν
κεκτημένων, αὐξήσις χιλιομετρικῶν ἀμοιβῶν καὶ
διανυκτερεύσεων, ἀποζημιώσεις δι' ἐργασίαν πέραν
τῆς ὀριζομένης εἰς τὰ σχετικὰ Β. Διατάγματα, συμ-
πλήρως θέσεων, χορηγήσις στολῆς. — Ἐπιβάρυνσις
δαπανῶν 37,000 δρχ. ἐτησίως.

3. Κατόπιν νέων ἀπαιτήσεων, χορηγοῦνται 50
δρχ. ἀνὰ μῆνα εἰς πάντα ἔμμισθον ὑπάλληλον καὶ
1, 5 δρχ. ἡμερησίως εἰς πάντα ἡμερομίσθιον.

Ἐπιβάρυνσις 250,000 δρχ. ἐτησίως.

Ἀντάλλαγμα: ἐπαναφορὰ ἀπάντων τῶν τιμολο-
γίων ἐπιβατῶν εἰς τὰ συμβατικὰ ὄρια. Περίπου
αὐξήσις εἰσπράξεων 500,000 δρχ. ἐτησίως.

γ'. Ἐταιρία σιδηροδρόμων Ἀττικῆς.

Χορηγοῦνται αὐξήσεις κατὰ Δεκέμβριον 10—25%
ἐπὶ τῶν ἀντιμισθιῶν τῶν ὑπαλλήλων καὶ εἰς ἀντά-
λλαγμα ἐγκρίνονται τιμολογιακαὶ αὐξήσεις. Ὑπολογί-
ζεται ἐπιβάρυνσις 57,000 δρχ. ἐτησίως, ἴση πρὸς τὴν
αὐξήσιν εἰσπράξεων.

δ'. Ἐταιρία σιδηροδρόμων Β. Α. Ἑλλάδος.

1. Κατόπιν ἀπεργίας, διαρκεσάσης ἀπὸ 17 Φε-

βρουαρίου μέχρι καὶ τῆς 19, χορηγεῖται εἰς τοὺς
ὑπαλλήλους προκαταβολικῶς τὸ ἐπίδομα, ὅπερ θὰ
ἐδίδετο αὐτοῖς κατὰ τὸ τέλος τῆς πρώτης ἐξαμηνίας
1917 καὶ ὅπερ ἦτο ἴσον πρὸς τὸ δοθὲν κατὰ τὸ
τέλος τῆς δευτέρας ἐξαμηνίας 1916 (ἴδ. § 3 α 5).

2. Κατ' Ἀπρίλιον ὁ Σύνδεσμος ἀποτεινόμενος
πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον διεκτραγωδεῖ τὴν ἀθλίαν κα-
τάστασιν τοῦ προσωπικοῦ, μὴ ἐπαρκῶς τρεφομένου
ὡς ἐκ τοῦ ἀποκλειοῦ, καὶ ὑποβάλλει ἐπὶ τῇ εὐκαι-
ρίᾳ 17 αἰτήματα. Μὴ γενομένων ἀπάντων τούτων
δεκτῶν ἀμέσως, κηρύσσεται ἀπεργία τὴν 14 Ἰου-
νίου, ἣτις λήγει τὸ ἑσπέρας τῆς 18.

Ἐκ τῶν ἀπαιτήσεων ἐχορηγήθησαν: αὐξήσις τῶν
κάτω τῶν 150 δρχ. ἀντιμισθιῶν κατὰ 20 % καὶ τῶν
ἄνω κατὰ 15 %, καταγοῦμένου τοῦ ἐπιδόματος
(ἴδε παράγρ. 1), παροχὴ δανείου 1/2 μισθοῦ, αὐξή-
σις ἀποζημιώσεων διανυκτερεύσεων, χορηγήσις ἐρέας,
χορηγήσις χιλιομετρικῶν ἀμοιβῶν εἰς τὸ προσωπι-
κὸν κινήσεως καὶ ἔλξεως ἀντὶ τῆς μέχρι τότε ἐν
ἰσχύϊ σταθερᾶς καὶ μικροτέρας ἀποζημιώσεως,
ἀποζημιώσεις διπλῆς τεχνιτῶν κατὰ τὰς ἐορτάς καὶ
Κυριακάς. — Ἐπιβάρυνσις δαπανῶν 39,500 δρχ.
ἐτησίως ἢ αὐξήσις ἐπὶ μισθοδοσιῶν 26 % περίπου.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν ἐφαρμόζονται τιμολογιακαὶ
αὐξήσεις.

ε'. Ἐταιρία σιδηροδρόμου Α. Π.

1. Κατόπιν ἀπεργίας κατὰ τὴν 13 καὶ 14 Μαρ-
τίου χορηγοῦνται ἐπίδομα 12—37 % ἀναλόγως
τῶν μισθοδοσιῶν, εἰς ἃ συμπεριελήφθη καὶ τὸ δο-
θὲν κατ' Αὐγούστιον 1916, καὶ παρέχονται καὶ ἄλλα
τινὰ πλεονεκτήματα τοῖς ὑπαλλήλοις. Ἐπιβάρυνσις
50,000 δρχ. ἐτησίως.

Ὡς ἀντάλλαγμα ἐπιτυγχάνει ἡ Ἐταιρία τὴν μείω-
σιν τοῦ φόρου τῶν εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν, ἑξομοιω-
θέντος πρὸς τὸν καταβαλλόμενον ὑπὸ τῆς τῶν Τρο-
χιδοδρόμων.

2. Ὑποβολὴ κατὰ τὸν Ἰούλιον 22 νέων ἀπαι-
τήσεων, μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ ἡ ἀπομάκρυνσις
ἐνὸς ἀρχιμηχανοδηγοῦ, ἣτις καὶ ἐπιτυγχάνεται. Πλὴν
τούτων παρέχονται καὶ ἄλλα τινὰ πλεονεκτήματα εἰς
τὸ προσωπικόν.

Κατόπιν τῶν χορηγημάτων τῶν ἐπιτευχθέντων
διὰ τοὺς ὑπαλλήλους ἀπὸ τοῦ 1914 μέχρι τοῦ τέ-
λους 1917, οὗτοι ἀπολαμβάνουσιν ἀναλόγως τῆς
ἀντιμισθίας των 40—70 % ἐπὶ πλέον ἐκείνου, ὅπερ
θὰ ἀπελάμβανον ἐὰν ἐξηκολούθει τακτικὴ ἢ ἐφαρ-
μογὴ τῶν κανονισθέντων κατὰ τὸ 1914.

στ'. Ἐταιρία Τροχιδοδρόμων.

1. Ἐνεκα τοῦ περιορισμοῦ τῶν δρομολογιῶν,
ἐλλείψει ἐπαρκῶς καισμοῦ πρὸς παροχὴν ρεύματος,
ἀριθμὸς τις ὑπαλλήλων παρέμεινεν ἄνευ ἐργασίας,
τῆς Ἐταιρίας ἀρνηθείσης τὴν πληρωμὴν των. Κατό-
πιν ἐξεγέρσεως τοῦ προσωπικοῦ δέχεται αὕτη τὴν
ἐξακολούθησιν πλήρους ἀποζημιώσεως τῶν ἀργούν-
των ὑπαλλήλων, λαβοῦσα ὡς ἀντάλλαγμα αὐξήσεις
τινὰς τιμολογιακάς, καλυπτούσας τὰς ἀντιστοίχους

ταύτας δαπάνας και τὰς ἀναφερομένας εἰς τὴν ὑπερτίμησιν τοῦ ρεύματος.

Περίπου αὔξεις εἰσπράξεων 35,000 δρχ. μηνιαίως ἐκ τῶν ὑπερτιμήσεων τούτων, ἐγκριθεῖσάν κατα Μάρτιον.

2. Κατὰ Δεκέμβριον ἐλειτούργει μόνον ἡ γραμμὴ Π. Φαλήρου, ὅτε οἱ ὑπάλληλοι ταύτης ἀπεργῶσιν, ἀπαιτοῦντες τὴν καταβολὴν τῶ ἀργουντι προσωπικῶ τριάκοντα ἡμερομισθίων κατὰ μῆνα καὶ ὄχι εἰκοσιπέντε, δι' ὧσων ἡ Ἐταιρία ἐξίτηι νὰ ἀποζημιώσῃ αὐτό, δεδομένου ὅτι καὶ καθ' ὄν χρόνον πλήρης καὶ κανονικὴ ἦτο ἡ ὑπηρεσία, οἱ ὑπάλληλοι δὲν ὑπερέβαινον κατὰ μέσον ὄρον τὰς 25 ἡμέρας ἐργασίας κατὰ μῆνα. Ἡ ἀπεργία διαρκέσασα ἀπὸ 5 ἕως 7 Δεκεμβρίου λύεται κατόπιν ὑποχωρήσεως τῆς Ἐταιρίας διαταγῇ τοῦ Ὑπουργείου, ὑποσχεθέντος νέαν ὑπερτίμησιν τιμολογιακὴν πρὸς κάλυψιν τῶν ἐπιπροσθέτων τούτων δαπανῶν.

Ἐν συνόψει αἱ ἐπιτευχθεῖσαι βελτιώσεις τῶν ἀπολαυῶν τοῦ προσωπικοῦ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὡς πρὸς τὰς κανονισθείσας μετὰ τὴν ἀπεργίαν τοῦ 1914, ἔχουσιν ὡς ἑξῆς κατὰ μέσον ὄρον:

Π.Δ.Σ. Αὐγ. 1916	10 ⁰ / ₀	Π.Α.Π. Αὐγ. 1916	10 ⁰ / ₀
Ὀκτ. 1916	} 10	Ἰαν. 1917	2
Μάρ. 1917		Μαῖ. 1917	3
Δεκ. 1917	30	Δεκ. 1917	35
	50 ⁰ / ₀		50 ⁰ / ₀
Θεσσαλ. Σεπτ. 1916	8 ⁰ / ₀	Ἀττικ. Ἀπρ. 1915	1 ⁰ / ₀
Ἰαν. 1917	7	Ὀκτ. 1916	15
Αὐγ. »	5	Δεκ. 1917	15
Δεκ. »	30		31 ⁰ / ₀
	50 ⁰ / ₀		

ΒΔ. Ἑλλ.

Ἐντὸς τοῦ 1916	14 ⁰ / ₀		
Ἰούνιος 1917	12		
	26 ⁰ / ₀		
Ἀθ-Πειρ. Αὐγ. 1916	11 ⁰ / ₀	Τρ/δρ. Ἀπρ. 1915	5 ⁰ / ₀
Φεβ. 1917	8	Αὐγ. 1916	16
Μαῖ. »	10		21 ⁰ / ₀
Ἰούλ. »	5		
	34 ⁰ / ₀		

Β. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΚ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΑΠΕΡΓΙΩΝ ΕΞΑΓΟΜΕΝΑ

1. Αἰτήματα ὑπαλλήλων.

Ἐκ τῆς ἐπισκοπήσεως τῶν ὧσων τὸ δυνατόν συντομώτερον ἐκτεθεισῶν ἀνωτέρω ἀξιώσεων, τὰς ὁποίας ὑπέβαλον ἐκάστοτε οἱ ὑπάλληλοι πρὸς τὰς Ἐταιρίας των, διακρίνει τις ἀμέσως, ὅτι αὐταὶ κατὰ τὸ τετραεστὲς διάστημα, ὅπερ ἐξετάζεται, μετέπεσαν βαθμηδὸν ἀπὸ τοῦ ἡλιωτέρου καὶ καλῶς μελετημένου εἰς τὸ ἀπαιτητικώτερον.

Κατὰ τὴν ἀπεργίαν τοῦ 1914 ὑπεβλήθησαν αἰτήματα μελετηθέντα ὑπὸ τοῦ προσωπικοῦ μετὰ πά-

σης ἐπιμελείας, ἀποσκοποῦντα τὴν βελτιώσιν μόνον τῆς οἰκονομικῆς αὐτοῦ θέσεως καὶ τῶν συνθηκῶν ἐργασίας καὶ μὴ περιέχοντα ἀξιώσεις ἐπεμβάσεως εἰς τὰ διοικητικὰ δικαιώματα τῶν Ἐταιριῶν.

Μετὰ ὧμως τὴν ἀπεργίαν ταύτην παρουσιάζονται βαθμηδὸν ἀπαιτήσεις τοῦ ἐργαζομένου σιδηροδρομικοῦ κόσμου ἐν τῇ Π. Ἑλλάδι, ὁλοὲν σημαντικώτεροι, βιαιότερον ἀξιούμενοι, ἐξερχόμενοι τοῦ κύκλου τοῦ ὀρίζοντος τὰ καλῶς ἐννοούμενα συμφέροντα τοῦ ἐργάτου καὶ εἰσερχόμενοι εἰς τὰ δικαιώματα, ἅτινα αἱ Ἐταιρίαι πρέπει νὰ ἔχουσιν ἀπέναντι τοῦ προσωπικοῦ των, ἵνα μὴ παραλύσῃ πλήρως ἡ ἐπιβολὴ αὐτῶν, ἐπὶ προφανεῖ ζημίᾳ τῆς συγκοινωνίας.

Οὕτω ἐπὶ παραδείγματι, μεταξὺ αἰτημάτων διακαίων, συζητησίμων, μελετηθέντων καλῶς, ἀναφαίνονται κατ' ἀρχὰς δειλῶς μετέπειτα εὐδαρσέστερον καὶ βιαιότερον, ἀξιώσεις ὡς αἱ ἀκόλουθοι.

Ἐπαναφορὰ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ὑπαλλήλων παυθέντων δικαίως· ἄριστος ἐπιβληθείσης τιμωρίας· πρόσληψις εἰς ὄρισμένην θέσιν τούτου ἢ ἐκείνου· προαγωγή κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Συνδέσμου ἀδικηθέντων· μὴ χορήγησις πλεονεκτημάτων, δοθέντων κατόπιν ἀπεργίας εἰς ὄρισμένην τάξιν ὑπαλλήλων, εἰς ἑτέραν τάξιν, ὡς μὴ ἀπεργήσασαν καὶ αὐτὴν ἢ μὴ ἀποτελοῦσαν μέρος τοῦ τάδε Συνδέσμου· ἀπόλυσις τοῦ Διευθυντοῦ τῆς Ἐταιρίας· ἀντικατάστασις ὄρισμένων ἀνωτέρων ὑπαλλήλων· ἀνατροπὴ ἐγκεκριμένων διὰ Β. Διαταγμάτων, στηριζομένων ἐπὶ νόμον, διατάξεων· διανομὴ ἐργασίας ἀπολύτως ἄδικον κλπ. κλπ.

Ἀπέναντι τοιούτων ἀξιώσεων ἡ Διοίκησις ἀντέταξε πολλάκις κατηγορηματικὴν ἀρνησιν. Ἐνίοτε ὧμως, εὐρεθεῖσα πρὸ διωργανωμένης καὶ ἐπιμόνου ἀντιστάσεως, ὑπεχρεώθη εἰς ὑποχώρησιν, ἐξαναγκασθεῖσάν τῶν Ἐταιριῶν εἰς παραχωρήσεις καταρριπτύσας πᾶσαν ἔννοιαν αὐτοδιοικήσεως.

Ἡ ὑποχώρησις αὕτη ἐκράτυνε τὴν ἐπιθυμίαν οὐσιαστικώτερας ἐπεμβάσεως εἰς τὰ διοικητικὰ δικαιώματα τῆς Ἐταιρίας, γεννηθείσης συγχρόνως εἰς τοὺς ὑπαλλήλους τῆς πεποιδήσεως, ὅτι πραγματικὴ βελτίωσις τῆς θέσεως αὐτῶν θὰ ἐπέλθῃ, ὅτε ἀποκτησῶσιν οὗτοι ἔγκυρον π. χ. γνώμην ἐπὶ τῆς προσλήψεως ἢ τῆς τιμωρίας συναδέλφων των ἢ καὶ προϊσταμένων των, ἢ καὶ ἐπὶ ζητημάτων γενικώτερας σημασίας.

Ἄλλὰ αἱ ἐπιτυχία αὐταὶ ἀποδίδουσι πρόσκαιρα μόνον ὠφελήματα εἰς τὸν ἐργάτην, ἀποκρύπτουσαι κινδύνους δι' αὐτὸν σημαντικούς. Διότι ἔχουσαι ὡς κύριον ἀποτέλεσμα τὴν κατάλυσιν πάσης ἔννοιας πειθαρχίας καὶ τὸν ἐκ βάθρων κλονισμόν τοῦ σιδηροδρομικοῦ οργανισμοῦ, ἀφ' ἐνὸς συνεπιφέρουσι παραγκονίσεις καὶ καταπιέσεις ὄρισμένης μερίδος ὑπαλλήλων, ἐνῶ ἀφ' ἑτέρου γίνονται πρόξενoi ἀρνήσεων ὑπηρεσίας, ἀκανονιστιῶν ἐν τῇ λειτουργίᾳ τῶν συρμῶν, ἀταξιῶν καὶ ἀνωμαλιῶν ποικίλων, αἵτινες ζημιούσιν ἀπ' εὐθείας τὸ πολὺ κοινόν, τὸ μετὰ τοῦ σιδηροδρομοῦ συναλλασσόμενον. Οὕτω ἀπεργάζονται βαθμηδὸν τὴν δυσμένειαν τῆς κοινῆς γνώμης ἐναντίον τοῦ ἀγωνιζομένου ἐργάτου, ὅστις εἶνε

ἀδύνατον νὰ ἐπιτύχη ἐν τῷ ἀγῶνι του, ἐὰν ἀποξε-
νωθῆ τῶν συμπαθειῶν τοῦ κοινοῦ.

2. Ἀντιδράσεις τῶν Ἐταιριῶν.

Κατὰ κανόνα, σχεδὸν ἄνευ ἐξαίρεσεων, ἡ Ἐταιρία ἀντιδρᾷ εἰς πᾶν αἴτημα προερχόμενον ἐκ μέρους τοῦ προσωπικοῦ, ὁποσδήποτε σημασίας τινός. Καὶ ἐφ' ὅσον ἡ ἀντίδρασις αὕτη σκοπεῖ τὴν ἀποτροπὴν ἐπεμβάσεως τῶν ὑπαλλήλων εἰς τὴν ἐσωτερικὴν δι-
οίκησιν τῆς Ἐταιρίας, ἐντὸς ὁρίων ὑπὸ τοῦ Κρά-
τους ἐγκριθέντων δρῶσαν, τὸ δίκαιον εὐρίσκεται ἐξ ὁλοκλήρου πρὸς τὸ μέρος ταύτης.

Ἐφ' ὅσον ὅμως πρόκειται περὶ ἀντιδράσεως τει-
νούσης εἰς τὴν μὴ χορήγησιν οἰκονομικῶν πλεονε-
κτημάτων εἰς τὸ προσωπικόν, ἅτινα ἐπιβαρύνοντα τὰς δαπάνας μειοῦσι τὰ κέρδη τῆς ἐκμεταλλεύσεως τὰ προοριζόμενα διὰ τοὺς μετόχους, εἶνε δυσχερέ-
στατον ν' ἀποφανθῆ τις πρὸς ποῖον μέρος τὸ δί-
καιον ἀποκλίνει.

Πρὸς σχηματισμὸν ἐπὶ τούτου σαφοῦς γνώμης, θὰ ἔπρεπε νὰ ἦτο γνωστὴ κατὰ βάθος ἡ οἰκονομικὴ κατὰστασις τῶν Ἐταιριῶν καὶ ὁ τρόπος διαθέσεως τῶν περισσευμάτων ἐκμεταλλεύσεως. Διότι τότε ἡ κρίσις εἶνε ἐφικτὴ ἐπὶ τοῦ ἐὰν ἡ ἀντίδρασις τῆς Ἐταιρίας προέρχεται ἐκ καθαρᾶς ἀδυναμίας ἢ ἐξ ἀπληστίας.

Ἄλλὰ τοιαῦτα στοιχεῖα ἐλλείπουσι, τῶν πληροφο-
ριῶν τῶν δεδομένων ἐν τοῖς ἰσολογισμοῖς καὶ ταῖς ἐκθέσεσι τῶν διοικούντων συμβουλίων οὐσῶν βοη-
θημάτων ἀνεπαρκεστάτων, ἐφ' ὅσον δὲν ἐλέγχονται καὶ ἐπιβεβαιοῦνται ὑπὸ τῆς Διοικήσεως.

Ὅπως ἐν τούτοις παρασχεθῆ ἰδέα τις γενικὴ τῆς οἰκονομικῆς διαίτης τῶν Ἐταιριῶν κατὰ τὰ πέντε τελευταῖα ἔτη, συνελέγησαν ἐκ τῶν δημοσιευομένων ὑπ' αὐτῶν ἐτησίως ἐγγράφων στοιχεῖα τινά, ἐν τῷ πίνακι I καταγεγμένα. Ἐν τούτῳ ὑπολογίζονται δι' ἑκάστην χρῆσιν, θεωρουμένην ἀνεξάρτητον τῶν ἄλ-
λων, αἱ πραγματικαὶ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως, περι-
λαμβάνουσαι καὶ τὰς κατὰ τοὺς ἰσολογισμοὺς χρεώ-
σεις τῶν κεφαλαίων προβλέψεων. Αἱ δαπάναι αἱ ἀναγόμεναι εἰς τὴν πρώτην ἐγκατάστασιν ἢ προεκ-
τάσεις ταύτης δὲν περιελήφθησαν εἰς τὰ ἔξοδα ἐκ-
μεταλλεύσεως. Τὰ καθαρὰ κέρδη καθωρίσθησαν ὡς ὑπόλοιπον ἀπὸ τῶν εἰσπράξεων τῶν καθαρῶς δαπα-
νῶν ἐκμεταλλεύσεως καὶ τῆς ὑπηρεσίας τῶν δανείων, διευκρινίσθη δὲ ἡ διάθεσις αὐτῶν εἰς ἀποσβέσεις, εἰς πραγματικὰς κρατήσεις, εἰς μερίσματα καὶ φόρους.

Ἐκ τῶν πληροφοριῶν τούτων, αἵτινες δὲν εἶνε ἀποτέλεσμα ἀναλύσεως καὶ ἐλέγχου τῶν ἰσολογισμῶν, ἀλλὰ συνοπτικῆς καὶ ἰδιαίτερας κατατάξεως τῶν σχετικῶν δαπανῶν, γίνεται ἀμέσως ἀντιληπτὴ ἡ τῆς Ἐταιρίας Ἀθηνῶν - Πειραιῶς ἀρίστη οἰκονο-
μικὴ θέσις καὶ ἡ τῆς τοῦ σιδηροδρόμου Ἀττικῆς χειρίστη.

Αἱ Ἐταιρίαι Θεσσαλίας καὶ ΒΑ. Ἑλλάδος ἀπο-
δεικνύουσαι διοίκησιν ἐκμεταλλεύσεως μεμετρημένην, μόλις κατορθοῦσι νὰ ἐξασφαλίσωσι τόκον εἰς τοὺς μετόχους 2 3/4 %.

ἀποσβενύουσι δαπάνας ἐγκαταστάσεως καὶ ἄλλας ὑπερβολικὰς, ἐλάχιστα διέθεσαν διὰ μερίσματα. Ἡ ΣΠΑΠ κατώρθωσε νὰ μηδενίσῃ κατὰ τὸ 1917 τὸ μερίσμα τοῦτο θὰ ἔπρεπε νὰ εἶχε γίνει καὶ κατὰ τὸ 1916, ἔτος καθ' ὃ αἱ πραγματικαὶ κρατήσεις δίδονται ἀρνητικαί, ἐνῶ ἐν τῷ ἰσολογισμῷ ἀναβιβάζονται εἰς 1, 5 εκατομμύριον περίπου, ἀπόδειξις σα-
φῆς ὅτι αἱ διατεθεῖσαι 261,000 δραχ. διὰ τοὺς με-
τόχους δὲν προήλθον ἐκ καθαρῶν κερδῶν. Ἡ ΠΑΣ εὐρίσκεται ὑπὸ συνθήκας ὅλως ἐξαιρετικῆς, ἀποδί-
δουσα διαρκῶς ἐλλείμματα σημαντικώτατα, ἐὰν λη-
φθῆ ὑπ' ὄψιν καὶ ἡ ὑπηρεσία τοῦ ὑπὸ τοῦ Κράτους συνομολογηθέντος διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηρο-
δρόμου τούτου δανείου. Ἄνευ τούτου τὰ κέρδη τῆς ἐκμεταλλεύσεως εἶνε τοιαῦτα, ὥστε νὰ ἀποδώσωσιν εἰς τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον τόκον ἐλάχιστον.

Ἐκ τούτων συνάγεται ὅτι, διὰ τὰς πλείστας τῶν Ἐταιριῶν δὲν λείπουν στοιχεῖα δικαιολογούντα τὴν ἀντίστασιν εἰς τὴν χορήγησιν οἰκονομικῶν ὠφελι-
μάτων εἰς τὸ προσωπικόν. Τοσοῦτο δὲ τοῦτο εἶνε ἀληθές, ὥστε ἡ Διοίκησις πολλάκις ἀναγνωρίσασα τὴν οἰκονομικὴν τῶν Ἐταιριῶν στενοχωρίαν, παρε-
χώρησεν εἰς ταύτας ὀρισμένα ἀνταλλάγματα πρὸς αὔξησιν τῶν εἰσπράξεων, κατὰ μέτρον ἱκανὸν νὰ ἀντισταθμίσῃ τὰς ἀναγκὰς ἐπὶ πλέον δαπάνας, ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἐξασφαλίσσεως εἰς τὸ προσωπικὸν ἀμοι-
βῶν δεδικαιολογημένων.

Αἱ ἀμοιβαὶ αὗται ὑπέστησαν διαρκῆ αὔξησιν ἀπὸ τοῦ 1914, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὡς ἐκ τῶν ὁλοῦν ἐπιτεινομένων βιωτικῶν ἀναγκῶν, βελτιωθεῖ-
σαι σημαντικῶς. Ἐν τῷ πίνακι II συνεκεντρώθησαν στοιχεῖα ἱκανὰ πρὸς ἀπόδειξιν τῆς βαθμιαίας βελ-
τιώσεως τοῦ μέσου ἐτησίου ἡμερομισθίου τοῦ σιδη-
ροδρομικοῦ ἐργάτου.

Καταφαίνεται ἐκ τούτων ὅτι, κατὰ τὸ 1917, ἐὰν θεωρήσῃ τις τὸν ὑπάλληλον τῆς ἐξωτερικῆς ὑπηρε-
σίας τῶν σιδηροδρόμων, ἠξήθη τὸ ἡμερομισθιον τοῦτου ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ τοῦ 1914 κατὰ 25—40% περίπου. Τὸ μέσον ἡμερομισθιον εἶνε συγκριτικῶς μεγαλειότερον εἰς τὰς τροχοδρομικὰς Ἐταιρίας, διότι εἰς ταύτας τὸ κατώτατον προσωπικὸν ἀπὸ ἀπόψεως ἀμοιβῆς εἶνε σχετικῶς πολὺ ὀλιγώτερον.

Δὲν ὑστέρησαν λοιπὸν αἱ σιδηροδρομικαὶ Ἐται-
ρίαι εἰς χορήγησιν ἐπιδομάτων, βελτιούντων τὴν οἰ-
κονομικὴν θέσιν τοῦ ἐργάτου, ἀδιάφορον ἐὰν διὰ τὰς καχεκτικωτέρας ἐπετεύχῃ τοῦτο-τῆ παροχῆ αὐ-
ταῖς ἀνταλλαγμάτων ὑπὸ τῆς Διοικήσεως.

Διὰ πάντων τούτων δὲν ἐννοῶ νὰ ὑποστηρίξω, ὅτι πρέπει νὰ παύσῃ ἐδῶ ἡ οἰκονομικὴ βελτίωσις τῆς θέσεως τοῦ σιδηροδρομικοῦ ἐργάτου, συνδεδε-
μένη ἄλλως στενότερα πρὸς τὴν γενικὴν κατὰστασιν καὶ τὰς ἐκ ταύτης ἐπιβαρυνόμενας βιωτικὰς ἀνάγκας. Εἶνε ὅμως καταφανές, ἐφ' ὅσον τοῦλάχιστον ἔχει νὰ στηριχθῆ τις ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων ἐκμε-
ταλλεύσεως ὡς ταῦτα παρέχονται ὑπὸ τῶν Ἐταιριῶν, ὅτι δὲν δύναται αἱ πλείστοιαι τούτων νὰ ἐντεινωσὶ τὰ ὑπὲρ τοῦ προσωπικοῦ εὐεργετικὰ των μέτρα, ἄνευ προφανοῦς μειώσεως τοῦ ἰσχνοῦ μερίσματος

Έταιρεία	Έτη	Μετοχών κεφάλαιον	Δάνεια δι' όμολογίων	Εισπραξεις	Δαπάναι έμμεταλλείσεως	Υπηρεσία δανείων	Κέρδη χρήσεως	Υπόλοιπον προηγούμενης χρήσεως.	Διάθεσις κερδών						
									Άποσβέσεις	Κρατήσεις πραγματικά			Ποσά διανεμηθέντα τοις μετόχοις.		
										όπερ προσωπικού του	δι' αποσβέσεως, προλέγει, αποθεματικά κλ.	εις νέων	Έν όλοφ	Έπί τοις 0/0 του μετοχικού	Φόροι μερισμάτων, χρεολογίων κλπ.
Σ. Π. Α. Π.	1913	12 394 ¹⁾	29 498	8 392	5 762	1 358	1 272	403	80	35	397	138	932	7 5 ²⁾	93
	1914	13 183	29 332	8 388	5 956	1 355	1 077	138	5	33	157	215	725	5 5	80
	1915	13 108	30 358	8 400	6 412	1 392	596	215	6	18	319	23	393	3 0	52
	1916	13 068	30 175	11 503	9 774	1 426	303	23	8	12	18	20	261	2 0	43
	1917	13 040	30 309	10 437	9 366	1 448	-377 ³⁾	20	413	—	33	-16	—	—	—
Π. Δ. Σ.	1913	10 000	55 642	3 445	2 698	2 297 ⁴⁾	747 ⁵⁾	—	123	—	132	—	— ⁶⁾	—	—
	1914	13 000	55 567	3 847	3 277	2 297	570	—	186	—	132	—	—	—	—
	1915	» ⁷⁾	55 492	4 130	3 750	2 298	380	—	220	—	132	—	—	—	—
	1916	»	55 409	6 546	6 058	2 297	488	—	240	—	131	—	—	—	—
	1917	»	55 334	6 637	8 688	2 297	-2 051	—	140	—	123	—	—	—	—
Θεσσαλίας	1913	22 213	5 432	2 255	1 101	336	818	90	5	20	59	43	711	3 2	70
	1914	22 175	5 376	2 332	1 184	336	862	43	5	20	59	41	710	3 2	70
	1915	22 133	5 317	2 422	1 402	336	684	41	5	15	44	75	531	2 4	55
	1916	22 102	5 254	2 933	1 899	336	748	75	5	16	48	120	575	2 6	59
	1917	22 064	5 189	3 170	1 854	337	979	120	69	20	119	115	706	3 2	70 ⁸⁾
Άττικής	1913	5 268	815	888	774	55	56	16	37	—	7	28	—	—	—
	1914	»	800	920	804	57	59	28	62	—	—	25	—	—	—
	1915	»	766	944	927	54	-37	25	16	—	—	28	—	—	—
	1916	»	772	1 159	1 148	55	44	-28	—	—	—	-72	—	—	—
	1917	»	757	1 211	1 157	54	0	-72	—	—	—	-72	—	—	—
ΒΔ. Ελλάδος	1913	1 493	1 259	518	360	74	84	7	3	1	34	4	45	3 0	4
	1914	1 490	1 248	516	366	74	76	4	5	1	18	16	37	2 5	3
	1915	1 488	1 236	534	414	74	46	16	—	1	30	7	22	1 5	2
	1916	1 486	1 223	697	476	75	146	7	29	1	25	58	37	2 5	3
	1917	1 484	1 210	694	551	74	69	58	3	1	38	43	37	2 5	5
Άθην.-Πειρ.	1913	5 659	7 605	2 929	1 065	448	1 416	29	90	9	331	42	905	16 0	68
	1914	»	9 945	3 114	1 119	587	1 408	42	66	9	347	55	905	16 0	68
	1915	»	9 761	3 378	1 328	607	1 443	55	89	9	242	185	905	16 0	68
	1916	»	9 566	4 103	1 939	607	1 561	185	77	11	256	242	1 075	19 0	81
	1917	»	9 365	3 630	1 721	606	1 103	242	27	9	282	254	905	16 0	68
Τροχιοδρόμων	1913	18 280	8 718	3 714	2 546	504	664	1	308	3	189	1	146	0 8	18
	1914	»	8 604	4 314	3 032	505	777	1	299	3	250	4	200	1 1	22
	1915	»	8 486	4 419	3 326	504	619	4	66	5	328	1	200	1 1	23
	1916	»	8 363	4 818	4 195	504	119	1	26	—	43	51	—	—	—
	1917	»	» ⁹⁾	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Όλα τα χρηματικά ποσά του πίνακος εκφράζονται εις χιλιάδας δραχμών.

¹⁾ Δέν περιλαμβάνονται αι άνήκουσαι τη Έταιρία.

²⁾ Ζημία - 377 + 20 = - 357 αύξανόμενη εις - 357 - 413 - 16 + 33 = - 787 ένεκα των γενομένων άποσβέσεων. Πρὸς κάλυψιν της ζημίας χρησιμοποιήθησαν κεφάλαια κρατήσεων προηγούμενων χρήσεων.

³⁾ Αρχική αξία μετοχών 250. Έξηγοράσθησαν τὸ 1914 ὑπὸ τοῦ Κράτους εις τιμὴν 325. Ἀριθμὸς μετοχῶν 40.000.

⁴⁾ Εἰς φρ. χρ. Κατὰ τὰ ὑπ' ὄψιν ἔτη σχεδὸν ἰσοτιμία.

⁵⁾ Τὰ κέρδη ταῦτα ὑπολογίζονται ἄνευ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ δανείου. Ἐάν ληφθῆ καὶ αὕτη ὑπ' ὄψιν αἱ ζημιαὶ ἐκάστης χρήσεως κυμαίνονται μεταξύ 1,5 καὶ 2 ἑκατομμυρίων. Ἡ ζημία τοῦ 1917 ἔξικνεῖται εἰς 4611 χιλ. δρ. καὶ ἐάν δέν συνυπολογισθῆ ἡ ὑπηρεσία τοῦ δανείου εἰς 2314 χιλ. δρ.

⁶⁾ Τοῖς μετόχοις οὐδέν διανεμήθη, ἔνεκα ταμιακῶν στενοχωριῶν τῆς Έταιρίας.

⁷⁾ Αρχική αξία μετοχῶν:

Σ. Π. Α. Π.	100	δραχμ
Π. Δ. Σ.	325	»
Θεσσαλ.	240	»
Άττικ.	200	»
Β. Δ. Έλλ.	100	»
Άθ. Πειρ.	200	»
Τροχιοδρ.	500	»

⁸⁾ Εἰς τὰς εἰσπράξεις τοῦ 1917 Θεσσαλίας περιλαμβάνονται καὶ 152 χιλ. δραχ. προερχόμενοι ἐξ ἐπιστροφῆς μέρους τῆς καταχώσεως τῶν 2118 χιλ. δραχ. ἐσχάτως ἀνακαλυφθείσης.

⁹⁾ Δέν ἐδημοσιεύθη εἰσὶ τὸ ἰσολογισμὸς.

'Εταιρία	'Ετος	'Ολικόν ποσόν άμοιβών: μισθοί, ήμερομισθία, χιλ. άποζημιώσεις, διανυκτερεύσεις, στολαί, έκτακτοι άμοιβαί κ.λ.π.		Μέσος άριθμός ύπαλλήλων		Μέσος όρος ήμερομισθίου		Αθήνας, ήμερομισθίου προσωπικού έξωτερικής ύπηρεσίας ως προς τού 1914	Εισφορά ύπερ του προσωπικού		Βοηθήματα 'Εταιρείας εις άποχωρούντας ύπαλλήλους, εις οικογενείας άποθανόντων κ.λ.π.	'Αναλογία εισφορών και βοηθημάτων επί του μέσου ήμερομισθίου του προσωπικού
		προσωπικού κεντρικής ύπηρεσίας.	προσωπικού έξωτερικ. ύπηρεσίας.	κεντρικής ύπηρεσίας	έξωτερικής ύπηρεσίας	προσωπικού κεντρικής ύπηρεσίας.	προσωπικού έξωτερικής ύπηρεσίας.		Εισφορά εις τού ταμείον συντάξεων.	Εισφορά εις τού ταμείον επιβοηθείας, νοσήλειας, κ.λ.π.		
Σ. Π. Α. Π.	1913	439	2624	141	1929	8 53	3 72		75 4	37 9	7 4	0 16
	1914	442	2835	142	1998	8 53	3 89		79 0	41 4	13 9	0 17
	1915	443	2834	144	1938	8 52	4 01	2 8%	84 7	41 1	8 8	0 18
	1916	490	2860	144	1868	9 32	4 19	7 7	83 7	51 5	8 1	0 19
	1917	441	3314	142	1913	8 51	4 75	22 1	89 8	67 4	—	0 21
Π. Δ. Σ.	1913	243	1230	78	1085	8 53	3 11		78 6	21 7	—	0 24
	1914	266	1412	87	1188	8 38	3 25		104 9	29 6	—	0 29
	1915	295	1597	90	1192	9 00	3 67	12 9%	113 4	37 9	—	0 32
	1916	308	1819	98	1287	8 61	3 87	19 1	124 2	54 7	—	0 35
	1917	405	2623	118	1567	9 40	4 59	40 7	187 4	97 7	—	0 46
Θεσσαλίας	1913	160	507	47	374	9 32	3 71		42 0	12 9	5 6	0 39
	1914	157	559	51	425	8 43	3 60		47 2	15 3	3 8	0 38
	1915	158	593	50	440	8 60	3 69	2 5%	44 3	15 6	6 3	0 37
	1916	159	643	53	439	8 22	4 01	11 4	46 2	20 5	8 7	0 43
	1917	166	735	53	455	8 58	4 43	23 1	43 6	22 0	7 9	0 39
'Αττικής	1913	42	274	17	212	6 77	3 54		—	2 6	—	0 03
	1914	45	310	18	236	6 85	3 60		—	2 6	—	0 03
	1915	56	331	20	245	7 67	3 70	2 8%	—	2 6	—	0 03
	1916	59	325	22	233	7 34	3 82	6 1	11 4	2 6	—	0 15
	1917	66	363	23	227	7 86	4 38	21 7	37 0	2 6	—	0 43
ΒΑ. 'Ελλάδος	1913	51	115	13	97	10 75	3 25		3 3	1 6	—	0 12
	1914	50	115	14	91	9 78	3 46		2 9	1 6	—	0 12
	1915	57	122	16	101	9 07	3 31	-4 3%	3 5	1 8	—	0 12
	1916	62	130	16	97	10 62	3 67	6 1	3 5	1 8	—	0 13
	1917	59	115	15	73	10 78	4 32	24 8	3 6	3 2	—	0 21
'Αθην. Πειρ.	1913	84	265	20	176	11 51	4 12		7 9	2 8	14 7	0 35
	1914	89	335	21	202	11 61	4 54		8 6	3 9	8 8	0 26
	1915	95	330	22	235	11 83	4 66	2 8%	9 9	4 7	20 0	0 47
	1916	101	392	22	224	12 57	4 79	5 5	10 4	4 5	3 0	0 20
	1917	119	465	22	212	14 82	6 01	32 4	11 8	4 7	9 7	0 31
Τροχίδο.	1913	119	853	42	660	7 76	3 54		—	5 0	—	0 02
	1914	154	1059	49	802	8 61	3 62		—	5 0	—	0 02
	1915	155	1027	50	725	8 49	3 88	7 2%	—	10 0	—	0 03
	1916	151	1024	48	644	8 62	4 36	20 4	—	6 1	—	0 02
	1917	172	1205	52	651	9 07	5 07	40 1	—	2 0	—	0 01

Κατά τού 1915 μειούται τού μέσον ήμερομισθίου τού σιδηροδρόμου ΒΑ. 'Ελλάδος ένεκα προσλήψεως έκτάκτων έργατών συντηρήσεως, άνευ τών όποιών παραμένει σχεδόν ίσον πρός τού 1914.

Πλήν τών άνω χορηγημάτων ή ΠΑΣ και ή 'Αθηνών Πειραιώς έδαπάνησαν κατά τού 1917 και 14000 όρ. περίπου διά τού συσσίτιον τών ύπαλλήλων.

τών μετόχων, εις τούς όποιους κατά δίκαιον λόγον όφείλει νά άναγνωρίση τις τού δικαίωμα άπολήψεως μικρού έστω τόκου επί τών καταβληθέντων χρημάτων των.

3. 'Επέμβασις τού Κράτους.

α'. Επί τής διοικητικής έξουσίας τής 'Εταιρίας επί τού ύπαλλήλου.

Διά τούς σιδηροδρομικούς έν γενεί ύπαλλήλους ή επέμβασις τής άρχής ύπηρεξεν ευεργετική, καιτοι έκδηλωθείσα σχετικώς άργά, βραδέως ένεργήσασα και μη εισέτι επεκταθείσα άρκούντως.

Τού πρώτον βήμα έγένετο διά τής ψηφίσεως τού Νόμου ΔΚΗ (4028) τού 'Ιανουαρίου 1912, δι' ου έπεβάλετο ή έκδοσις Β. Διαταγμάτων διακανονίζόντων τās ώρας έργασίας τών σιδηροδρομικών ύπαλλήλων και ή έπεξεργασία και έγκρισις κανονισμών «επί τών προσόντων τών ύπαλλήλων πάσης κατηγορίας ως και τής όλης όργανώσεως τής ύπηρεσίας».

Τά έν λόγω Β. Διατάγματα δημοσιευθέντα κατά 'Απρίλιον τού 1914 περιλαμβάνουσι λεπτομερείς διατάξεις άναφερομένας εις πάσης ειδικότητος και κατηγορίας ύπαλλήλων και διακανονίζούσας κυρίως τήν μέσην ήμερησίαν έργασίαν αυτών και τās ήμέρας

καθ' ἃς ἡ Ἐταιρία ὑποχρεοῦται νὰ παρέχη τούτοις πλήρη ἀνάπαυσιν.

Τὰ ἀποτελέσματα ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τούτων δὲν ὑπῆρξαν οἷα ἀνεμόνοντο. Καὶ τοῦτο, διότι μετεφράσθησαν πιστῶς ἐκ τοῦ Γαλλικοῦ, μὴ τροποποιηθεῖσαι ἐπὶ τῷ σκοπῷ προσαρμογῆς αὐτῶν πρὸς τὰς συνηθείας, τὰς ἀνάγκας καὶ τὰς ἀντιλήψεις τοῦ ἕλληνος σιδηροδρομικοῦ ὑπαλλήλου. Οὕτω ἐγένοντο ἡ ἀφορημὴ τῆς γενικῆς ἀπεργίας τοῦ 1914, ἐγέννησαν τὸ ζήτημα τοῦ συνεχοῦς δεκαῶρου τῶν τροχιοδρομικῶν ὑπαλλήλων, ἀπεργησάντων τὸ 1915, ἀπεκροῦσθησαν ρητῶς ὑπὸ τῶν ὑπαλλήλων τῶν Μακεδονικῶν σιδηροδρόμων καὶ δὲν κατάρθωσαν νὰ ἐκρίζωσιν τὸν φόβον τὸν ὁποῖον δεικνύει ὁ κατῶτερος, ὅπως ἐν τοῖς βιβλίοις παραπόνων καταγγέλλει ἀνωτέρους του ἐπὶ παραβάσει τῶν διατάξεων ἐργασίας καὶ ἀναπαύσεως γενομέναις ἐναντίον του.

Παρ' ὅλα ταῦτα τὰ Διατάγματα ταῦτα ἐγένοντο αἰτία τοῦ ἐξῆς ἀγαθοῦ, ὅτι ἀφηρέθη ἀπὸ τῆς Ἐταιρίας ἡ ἐλευθερία τοῦ καταπονεῖν πλέον τοῦ πρέποντος τὸν ὑπάλληλον, ἀναγνωρισθέντος αὐτῷ τοῦ δικαιώματος ἀναπαύσεως κατὰ ὄρισμένης ἐποχᾶς. Εἶνε δὲ εὐνόητον πόσον τὸ πλεονέκτημα τοῦτο εἶνε σοβαρὸν καὶ διὰ τὸν σιδηροδρομικὸν ἐργάτην, ἀλλὰ γενικώτερον καὶ διὰ τὴν κανονικωτέραν καὶ ἀσφαλῆ λειτουργίαν τοῦ σιδηροδρομικοῦ μηχανισμοῦ.

Πολὺ μετὰ τὴν δημοσίευσιν τῶν Διαταγμάτων τούτων, ἤδη κατὰ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1917, ἐδημοσιεύθη ὁ γενικὸς κανονισμὸς τοῦ προσωπικοῦ τῆς ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν ἀιτημάτων σιδηροδρόμων καὶ κατὰ Ἰανουάριον τοῦ 1918 ὁ τῶν ἠλεκτροκινήτων σιδηροδρόμων καὶ τροχιοδρόμων.

Οἱ κανονισμοὶ οὗτοι περιέστειλαν τὴν ἐλευθερίαν τῆς Ἐταιρίας ἐπὶ ἐνεργεῖαν ἀφορῶσιν τὴν πρόσληψιν τῶν ὑπαλλήλων, μετὰθῆσαν αὐτῶν καὶ τιμωρίαν ἐκάνοντῃσαν τὸν τρόπον προαγωγῆς καθώρισαν τὰς χορηγιέας τῷ προσωπικῷ ἀδείας. Διὰ τὰς πλείστας τῶν ἐνεργειῶν τούτων ἀπαιτεῖται γνώμη συμβουλίων, εἰς ἃ λαμβάνουσι μέρος ἀντιπρόσωποι τοῦ Ὑπουργείου, προκειμένου δὲ περὶ ἐπιβολῆς βαρεῶν ποινῶν ἢ περὶ στασιμότητος ἐν τῇ προαγωγῇ καὶ αὐτῶν τῶν ὑπὸ κατηγορίαν ὑπαλλήλων.

Πρὸς τούτοις ἀνεγνώρισαν διάφορα ἄλλα δικαιώματα εἰς τὸν ὑπάλληλον καὶ ἐξησφάλισαν, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶνε ἐφικτόν, τὴν ἀκριβοδικαίαν ἐνεργεῖαν τῶν προϊσταμένων του, ὑπὸ τὸν ἄμεσον ἔλεγχον τῆς Διοικήσεως, ἐπὶ ζητημάτων ἀφορῶντων ἐν γένει τὸν ὑπηρεσιακὸν αὐτοῦ βίον, καταργήσαντες τὴν μεγάλην περὶ τοῦτο προτέραν ἐλευθερίαν τῆς Ἐταιρίας.

Ἐπὶ τοῦ παρόντος ἐδῶ ἐσταμάτησεν ἡ ἐνεργὸς ἐπέμβασις τοῦ Κράτους εἰς τὰ ἐσωτερικὰ πράγματα τῆς Ἐταιρίας, τὰ ἀναγόμενα εἰς τὴν διοίκησιν τῶν ὑπαλλήλων αὐτῆς. Τὰ ἐπιτελεσθέντα δὲν νομίζω βεβαίως ἐπαρκῆ, ἔχων τὴν γνώμην ὅτι καὶ ἄλλα ὑπολείπονται πρὸς ἐπίτευξιν ὑπὲρ τοῦ σιδηροδρομικοῦ ἐργάτου. Εἶνε ὅμως ταῦτα τοιαῦτα ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὥστε νὰ πείσωσιν αὐτὸν περὶ τοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ ὁποῖον ἐπιδεικνύει τὸ Κράτος ὑπὲρ βελτιώσεως

ἐν γένει τῆς θέσεως αὐτοῦ, ἀποτελοῦντος τὸ κυριώτερον ὄργανον τῆς σιδηροδρομικῆς μηχανῆς, τόσῳ πολυτίμῳ διὰ τὰ γενικά συμφέροντα τῆς χώρας, ὅτε κανονικῶς λειτουργεῖ, ὅσῳ ἐπιζημίῳ ὅτε παρακρούει.

Κατόπιν τούτων ἡ διαρκῶς ἀπὸ τινος παρατηρουμένη τάσις ἐπεμβάσεως τῶν ὑπαλλήλων εἰς τὴν ἐσωτερικὴν διοίκησιν τῆς Ἐταιρίας, εἶνε ἀπολύτως ἀδικαιολόγητος. Εἰς τὴν διενέργειαν ταύτην ἡ Ἐταιρία δέον νὰ μὲνη ἀπολύτως ἐλευθέρα, περιοριζομένη μόνον ὑπὸ τῶν ἐν ἰσχύϊ διατάξεων ἐπὶ τὴν τήρησιν τῶν ὁποίων ἐφορεύει ἡ Διοίκησις.

β'. Ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς βελτιώσεως τῆς θέσεως τῶν ὑπαλλήλων.

Ἐχει ἐπικρατήσῃ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἡ γνώμη, ὅτι τὰ δικαιώματα ἐπεμβάσεως τοῦ Κράτους παρὰ ταῖς Ἐταιρίας δὲν εἶνε τόσῳ εὐρέα ὅσῳ προκειμένου περὶ διακανονισμοῦ τῆς πειθαρχικῆς καὶ διοικητικῆς ἐξουσίας τούτων ἐπὶ τῶν ὑπαλλήλων, καὶ ὅτι ἐλευθερία τις πρέπει ν' ἀφίεται εἰς ταύτας διὰ τὴν διαρρυθμίσιν τῶν ἀπολαῶν τοῦ προσωπικοῦ, ἐξαρτωμένην ἐκ τῆς οἰκονομικῆς εὐφροσύνης τῶν ἐπιχειρήσεων.

Καθ' ὅλας σχεδὸν τὰς ἐξεγέρσεις τοῦ προσωπικοῦ διὰ ζητήματα οἰκονομικῆς φύσεως, ἡ γενικὴ αὕτη σκέψις καθωδήγησε τὰς ἐνεργείας τοῦ ὡς διατητοῦ ἐπεμβάντος Κράτους, προσπαθῆσαντος νὰ πείσῃ τὰς μὲν Ἐταιρίας νὰ παραχωρήσωσι πλείονα, τοὺς δὲ ὑπαλλήλους νὰ ἀποδεχθῶσιν ὀλιγώτερα.

Ἀπὸ τῶν χειρῶν τῆς Διοικήσεως λείπουσι τὰ ὄπλα, τὰ ὁποῖα, πλήρης γνώσις τῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων τῆς Ἐταιρίας καὶ βαθεῖα ἐκτίμησις τῶν ἀναγκῶν τοῦ προσωπικοῦ, παρέχουσι, καὶ διὰ τοῦτο ἔλυσεν τὰς ἀναφνεῖσας ἐκάστοτε διαφορὰς διὰ τῆς διπλωματικῆς αὐτῆς μᾶλλον ἰκανότητος ἢ διὰ τῆς λελογισμένης ἐπιβολῆς τῆς καὶ τῶν θετικῶν ἀποφάσεών της, ἐπειγομένη νὰ ἐπαναφέρῃ τὴν τάξιν, ὡς τάχιστα καὶ ὅπως ὅπως.

Δὲν ἔχει νὰ ἐξαίρεση τις παρὰ τὴν ἐπὶ τῶν αἰτημάτων τῆς γενικῆς ἀπεργίας τοῦ 1914 ἀπόφασιν, ἥτις ἐπικυρώσασα προτάσεις ἐπιτροπῆς βαθέως καὶ ἐπὶ τρίμηνον μελετήσεως τὰ πράγματα, κατάρθωσε νὰ ἐπιβάλλῃ τὴν τάξιν ἐπὶ μακρῶν, ἀπὸ τοῦ 1916 διαρκῶς καὶ συνεχῶς πάλιν διαταρασσομένην.

Οὕτω θετικὸν ἀποτέλεσμα οὐδὲν ἐπετεύχθη διὰ τῆς ἐπεμβάσεως τοῦ Κράτους, τῶν ἐκάστοτε ἀναφνομένων οἰκονομικῶν ζητημάτων μεταξὺ Ἐταιριῶν καὶ ὑπαλλήλων μὴ λυθέντων ριζικῶς, ἀλλὰ ἐπιτολαίως καὶ κατὰ τρόπον μὴ ἐξασφαλίζοντα μακροτέραν ἡσυχίαν, διὰ τῆς ὀριστικῆς ἰκανοποιήσεως τῶν δευτέρων κατὰ τὰ σημεῖα καθ' ἃ εἶχον τὸ δίκαιον ὑπὲρ αὐτῶν. Τοῦτο δ' ἐγένετο ἀφορημὴ θυσίῶν ἐνίων τῶν Ἐταιριῶν μεγαλειτέρων ἐκείνων, ἃς θὰ ὑφίσταντο ἐὰν ἀρχικῶς ἐλύοντο ὀριστικῶς τὰ ζητήματα. Διότι οἱ ὑπάλληλοι ἐπανήλθον ἐν πρώτῃ εὐκαιρίᾳ, αἰτήσαντες τὰ τότε παραλειφθέντα καὶ ἄλλα πλείονα, καὶ ἐπιτυχόντες πάλιν κεκολοβωμένην λύσιν, ἐπανήλθον βραδύτερον μετ' ἀξιώσεων ἔτι σημαντικωτέρων.

Συνέπεια τούτων ἐπιβλαβεστάτη ὑπῆρξε καὶ διαφορά μεταξὺ τῶν ἀπολαυτῶν, ἃς διάφοροι Ἐταιρίαὶ καθόρισαν δι' ὑπαλλήλους τοῦ αὐτοῦ κλάδου καὶ εἰδικότητος, τοῦθ' ὅπερ ἔδωκεν ἐπανεπιλημμένως ἀφορμὴν εἰς νέας ἀπαιτήσεις τῶν ὑπαλλήλων καὶ νέας ἐξεγέρσεις.

Ἐν τοσούτῳ, παρ' ὅλα τὰ ἄτοπα τὰ ὁποῖα ἐπικολούθησεν ἢ μὴ μελετημένη ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐν πρώτῃ εὐκαιρίᾳ λύσις τῶν οἰκονομικῆς φύσεως ἀπαιτήσεων τοῦ σιδηροδρομικοῦ προσωπικοῦ, πρέπει νὰ ὁμολογηθῇ ὅτι ἐπενέβη ἀποτελεσματικῶς κατὰ τὸ πλεῖστον ὑπὲρ αὐτοῦ ὁσάκις ἔκρινε τοῦτο δίκαιον, ἐπιτυχὸν παραχωρήσεις διὰ τῆς ἐπιβολῆς του.

Ἀναγνωρίσαν δ' ἐνίοτε διὰ τινος Ἐταιρίας, ὅτι αἱ παραχωρήσεις αὐταὶ ὑπερβαίνουν τὰς δυνάμεις των, ἐνέκρινε τιμολογιακὰς αὐξήσεις ἢ παρέσχεν ἄλλα ἀνταλλάγματα. Ἄλλοτε πάλιν, ἵνα ἐπιτύχῃ ὄρισμένα εὐεργετήματα διὰ τὸ προσωπικόν, ἔφθασε νὰ χορηγήσῃ πλεονεκτήματα καὶ εἰς Ἐταιρίας εὐρισκομένας εἰς ἀρίστην οἰκονομικὴν κατάστασιν, ἀλλὰ ἀνθισταμένας σθεναρῶς εἰς πᾶσαν νέαν παραχώρησιν διὰ τοὺς ὑπαλλήλους αὐτῶν καὶ μὴ καταναγκαζομένας εἰς τοῦτο δι' ἄλλου μέσου.

Ἡ ἐκτεθεῖσα ἀρχικῶς σύντομος ἱστορία τῶν ἀπεργιῶν δίδει παραδείγματα τοιαῦτα.

Γ. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΡῶΝ ΠΡΟΣ ΠΕΡΙΣΤΟΛΗΝ ΤῶΝ ΑΠΕΡΓΙῶΝ

Ἡ σιδηροδρομικὴ ὑπηρεσία καὶ ὅταν ὑπὸ ἰδιωτικῆς Ἐταιρίας διενεργεῖται, δὲν παύει νὰ ἐνέχη ἐν ἐαυτῇ τὰ χαρακτηριστικὰ δημοσίου λειτουργίας. Ἐξυπηρετοῦσα ἐν εἰρήνῃ συμφέροντα τοῦ τόπου, ὄχι μόνον βιομηχανικὰ καὶ ἐμπορικὰ, ἀλλὰ καὶ ἐθνικὰ, συναποτελοῦσα ἐν πολέμῳ ἐν τῶν δραστικωτάτων ὄπλων, τὰ ὁποῖα ἔχει νὰ παρατάξῃ τὸ Κράτος ἐναντίον τοῦ ἐχθροῦ, συνδεδεμένη δὲ πάντοτε στενότητα μετὰ τῆς δημοσίας τάξεως καὶ ἀσφαλείας, κατατάσσεται μεταξὺ τῶν ὑπηρεσιῶν, δι' ἃς ἡ Διοίκησις ἐνδιαφέρεται ἀμέσως, καὶ διὰ τὰς ὁποίας δὲν εἶνε δυνατόν νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως διεξάγονται κατὰ τὸ ἄμεσον συμφέρον τῶν ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων εἰς ἃς τυχὸν παρεχωρήθησαν.

Τὸ δικαίωμα τῆς ἐπεμβάσεως τῆς Διοικήσεως εἰς τὴν σιδηροδρομικὴν ὑπηρεσίαν ἀπορρέει ἐκ τῆς ὑποχρέσεως τὴν ὁποίαν ἔχει νὰ ἐφορευῇ ἐπὶ τῶν λειτουργιῶν, ἀφ' ὧν ἐξαρτᾶται ἡ ἐπιτυχία γενικωτάτων καὶ σημαντικωτάτων ἐθνικῶν καὶ τοπικῶν σκοπῶν.

Ἐν τῇ ὑποχρεώσει ταύτῃ τὸ καθήκον τῆς ἐπιβλέψεως ἐπὶ τῆς δημοσίας τάξεως καὶ ἀσφαλείας λαμβάνει θέσιν ὑποτεταγμένην. Τούτου ὑπερέχει τὸ καθήκον τῆς διαμορφώσεως σιδηροδρομικῆς λειτουργίας, δυναμένης νὰ ἐξυπηρετῇ ἀποτελεσματικῶς τὰ γενικὰ συμφέροντα, ἐν πάσῃ δὲ σιγμῇ νὰ συντελῇ ἄνευ τῆς παραμικροτέρας ἑλλείψεως εἰς τὴν πραγματικῶν ἐλπίδων ἀπὸ μακρῶν αἰῶνων τρεφομένων ὑπὸ τοῦ Ἔθνους.

Ἡ σιδηροδρομικὴ ὑπηρεσία εἶνε πολύπλοκος μη-

χανισμός, τοῦ ὁποίου πάντα τὰ ὄργανα, ἔμφυχα καὶ ἄμφυχα, δεόν νὰ λειτουργῶσιν ἀπαισίτως. Τῶν ὄργανων τούτων τὸ κυριώτατον εἶνε τὸ σιδηροδρομικὸν προσωπικόν, καθιστῶν ἀνωφελεῖς πᾶσας τὰς φροντίδας βελτιώσεως τῆς ὅλης ὑπηρεσίας, ἐφ' ὅσον τοῦτο προσωπικὸν δὲν καταφθάνει τὸν ἀπαιτούμενον βαθμὸν τελειότητος. Καὶ τοῦτο κατορθοῦται μόνον διὰ παγιώσεως πειθαρχίας σιδηρᾶς, μὴ ἀναγνωρίζουσης ἐξαιρέσεις καὶ ἐξασφαλισίτουσιν τὴν ἀπονομὴν τῆς δίκαιον.

Ἡ πειθαρχία ὅμως δὲν θεμελιούται διὰ ὀργανισμῶν. Πρέπει νὰ πεισθῇ ὁ ὑπάλληλος, ὅτι ἡ ἀποζημίωσις αὐτοῦ εἶναι ἐπαρκής, ἡ περιθάλψις ἐν ἀνάγκῃ τῆς οἰκογενείας του ἱκανή, ἡ τιμωρία του ἀναπόφευκτος ἐν περιπτώσει παρεκτροπῆς καὶ ἡ ἀμοιβή του ἀσφαλῆς ἐν περιπτώσει ἐξαιρετικῆς ἐπιδόσεως.

Πρέπει βαθέως νὰ ριζωθῇ ἐν τῇ καρδίᾳ του αἰσθημα πλήρους ἐμπιστοσύνης πρὸς τοὺς ἀνωτέρους του καὶ βεβαιότης, ὅτι μόνη ἡ ἰσότης καὶ τὸ δίκαιον τὸν διοικοῦσιν.

Τὸ πρᾶγμα δὲν εἶνε ἀκατόρθωτον, ἀπέβη ὅμως δυσχερέστερον νῦν ἀπὸ ἄλλοτε. Ὁ σιδηροδρομικὸς ὑπάλληλος κατανοήσας ὅτι μεμονωμένος δὲν εἶνε δυνατόν νὰ ἐπιτύχῃ σημαντικὰ πλεονεκτήματα, συνῆλθεν εἰς συνδέσμον μετ' ὅν σκοπὸν βελτιώσεως τῆς θέσεώς του. Ἡ ἐνέργεια αὕτη ὄχι μόνον δυσμενῶς δὲν ἐγένετο δεκτὴ ὑπὸ τοῦ Κράτους, ἀλλὰ καὶ ὑπεβηθῆθη ὑπ' αὐτοῦ, διὰ παντὸς νομίμου μέσου περιφρονησαντος ταύτην. Καὶ πολὺ δίκαιως καὶ σκοπιμῶς ἄλλως τε.

Ἀλλὰ αἱ ὀργανώσεις αὐταὶ ἤρξαντο παρεκκλίνουσαι τῆς ὁδοῦ, ἣν τὸ καλῶς ἐννοούμενον συμφέρον τοῦ ἐργάτου χαράσσει. Ἀποτελέσασαι δυνάμιν σημαντικὴν ἐπέτυχον ἐνίοτε ὑποχωρήσεις καὶ τῶν Ἐταιριῶν καὶ τοῦ Κράτους εἰς ἀπαιτήσεις μὴ δίκαιας καὶ κατώρθωσαν ἀ' αὐτοῦ νὰ κρατύνωσιν ἀφ' ἐνὸς τὸ αἰσθημα ἐχθρότητος, τὸ ὁποῖον λανθάνει πάντοτε εἰς τὸν ἐργάτην ἐναντίον τοῦ μισθοδοτοῦντος αὐτόν, καὶ ἀφ' ἑτέρου νὰ ἐμπεδώσῃ τὴν πεποίθησιν, ὅτι μόνον διὰ βιαίων μέτρων εἶνε δυνατόν νὰ κατορθωθῇ ἡ βελτίωσις τῆς θέσεως αὐτοῦ. Καὶ οὕτω πᾶσα ἔννοια πειθαρχίας ἐκλονίσθη ἀπὸ τῆς ρίζης.

Ἡ ἐπέμβασις τοῦ Κράτους κατέστη πλέον ἀναγκαία, μὴ ἐπιβαλλομένη μόνον ἐκ τοῦ καθήκοντος ὅπερ τοῦτο ἔχει διατηρήσεως τῆς δημοσίας τάξεως, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς ὑποχρέσεως διαμορφώσεως προσωπικοῦ ἐγγνωμένου σιδηροδρομικῆς λειτουργίας ἀπαιστον καὶ τελείαν.

Τὴν ἐπέμβασιν ταύτην φαντάζομαι ἀποφέρουσαν ἀγαθοὺς καρπούς, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς μέτρων ὡς τὰ ἐπόμενα.

1. Καθοδήγησις τοῦ σιδηροδρομικοῦ ὑπαλλήλου.

Ἐὰν οἱ σύνδεσμοι τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων παρεξέκλινον τῆς πορείας ἣν ἔδει ν' ἀκολουθῶσι, τοῦτο προήλθε κατὰ τὸν μείζονα λόγον, διότι τὸ Κράτος ἐγκατέλειπεν αὐτοὺς εἰς τὴν τύχην των

ἅμα συμπαγένας. Ἄλλοτε ὑπὸ συμβούλους ἔξω τῆς σιδηροδρομικῆς ὑπηρεσίας λαμβανομένους καὶ μὴ ἀμέσως ἐνδιαφερομένους διὰ τὰ σιδηροδρομικὰ πράγματα οὔτε ἐν πλήρει γνώσει αὐτῶν, κατὰ τὰ τελευταῖα δὲ ἔτη ὑπὸ μόνην τὴν γνώμην ἐνίων τῶν ὑπαλλήλων, τῶν ζωηροτέρων καὶ μᾶλλον πειστικῶν καὶ εὐγλώττων, ἔδρασαν καὶ δρῶσιν οὐχὶ σπανίως κατὰ τρόπον ἐπιζήμιον καὶ εἰς τὰ γενικὰ συμφέροντα ἀλλὰ καὶ εἰς αὐτὰ τὰ ἐργατικά.

Τῶν ὁμάδων τούτων τὴν καθοδήγησιν καὶ τῶν ἀποτελούντων ταύτας ὑπαλλήλων τὴν διαπαιδαγώγησιν, πρέπει νὰ ἀναλάβῃ τὸ Κράτος.

Ἡ συντέλεις τοῦ οὕτω τιθεμένου σκοποῦ θὰ ἀπαιτήσῃ χρόνον πολὺν καὶ θὰ συναντήσῃ δυσχερείας. Ἄλλὰ τοῦτο δὲν πρέπει νὰ γενήσῃ δισταγμοῦς.

Τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας πρέπει νὰ παρακολουθῇ διαρκῶς τὰς ἐργασίας τῶν Συνδέσμων δι' εἰδικῶν ἀντιπροσώπων του, παρισταμένων εἰς τὰς συνεδριάσεις τῶν συμβουλίων αὐτῶν. Ἀποφάσεις οἰαδιῆποτε δὲν θὰ πρέπει νὰ λαμβάνωνται ἄνευ τῆς παρουσίας τούτου, τῶν ἐν κρυπτῷ ἐνεργειῶν ἀπαγορευθησομένων αὐστηρῶς. Ἐκ παραλλήλου θὰ ἐπιδιωχθῇ μεγαλειτέρα προσέγγις τοῦ ὑπαλλήλου πρὸς τὴν Διοίκησιν, ἥτις διὰ πλείονων ὀργάνων αὐτῆς πρέπει τακτικῶς νὰ παρακολουθῇ αὐτὸν ἐκ τοῦ σύνεγγυς, νὰ ἀντιλαμβάνεται ἀπ' εὐθείας τὰς ἀνάγκας αὐτοῦ καὶ τὰς συνθήκας ὅφ' ἂς ἐργάζεται.

Διὰ τῶν ἀντιπροσώπων αὐτῆς ἐχόντων πείραν περὶ τὰ σιδηροδρομικὰ πράγματα καὶ κερτημένων ἐπιβολὴν ἐπὶ τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων, ἡ Διοίκησις θὰ διδάξῃ τούτους μέχρι ποῦ ἐκτείνονται αἱ ὑποχρεώσεις των καὶ ποῦ περιορίζονται τὰ δικαιώματά των.

Θὰ διαφωτίξῃ ἐκάστοτε αὐτοὺς ἐπὶ τῶν ἀναφωμένων ἀπαιτήσεών των πρὶν ἢ αὐτὰ διατυπωθῶσιν εἰς ἀξιώσεις, θὰ ὑποδεικνύῃ τὰ τρωτὰ αὐτῶν καὶ θὰ παρέξῃ εἰς τοὺς ὑπαλλήλους τὴν εὐκαιρίαν κρίσεως ὠριμωτέρας καὶ μελέτης λεπτομερεστέρας, ποδηγετούσα τὰς σκέψεις αὐτῶν καὶ ρυθμίζουσα τὰς ἐνεργείας.

Θὰ προσπαθήσῃ ὀλίγον κατ' ὀλίγον νὰ ἐκρῖζῶσῃ ἀπὸ τὸν ὑπάλληλον τὰς ἐσφαλμένας πεποιθήσεις, ἄστινας ἀπέκτησεν ἐναντίον τῆς Ἐταιρίας του, καὶ νὰ τακτοποιήσῃ τὰς ἐπικρατούσας ἐν αὐτῷ σχετικὰς ἰδέας, διδάσκουσα αὐτῷ τὴν πραγματικὴν κατάστασιν αὐτῆς, τὰς ὑποχρεώσεις της καὶ τὰ δικαιώματά της, καὶ βαθμηδὸν ἐμπνέουσα εἰς αὐτὸν τὴν βεβαιότητα, ὅτι τὸ πραγματικὸν συμφέρον ἀμφοτέρων ἔγκειται ἐν τῇ ἀποκαταστάσει ὁμαλῶν σχέσεων μεταξὺ των διὰ τῆς ἐπιδείξεως καὶ ἐντεῦθεν καὶ ἐκεῖθεν ἀγαθῶν ἐπὶ τούτου προαιρέσεων, ἐνσαρκουμένων εἰς πραγματικὰς ὑποχωρήσεις.

Ἡ στενὴ αὕτη μετὰ τοῦ ἐργάτου ἐπικοινωνία θὰ τηρῇ τὴν Διοίκησιν πάντοτε ἐνήμερον τῶν σκέψεών του, τῶν σκοπῶν του, τῶν ἐπιθυμιῶν του. Αὕτη συνδεομένη ὑπηρεσιακῶς μετὰ τῶν Ἐταιριῶν ἄμεσώτερον, θὰ εἶνε δυνατὸν νὰ ἐπεμβαίῃ ἄνευ χρονοτριβῶν, προλαμβάνουσα ἔκτροπα ἢ ἐντεῦθεν ἢ

ἐκεῖθεν καὶ ἐπιτυχάνουσα δεδικαιολογημένας παραχωρήσεις.

Ἡ τοιαύτη βαθμιαία διαπαιδαγώγησις τοῦ ὑπαλλήλου θὰ ἐπιφέρῃ ἀσφαλῶς ἀγαθὰ ἀποτελέσματα, ἐφ' ὅσον παραλλήλως βαίνει καὶ ἡ ἐπὶ τῶν Ἐταιριῶν ἐπέμβασις καὶ ἐπιβολὴ τοῦ Κράτους, ὡς κατωτέρω ἐξηγεῖται. Διὰ τῆς ἐμπνευμένης δὲ ὀλίγον κατ' ὀλίγον εἰς τὸν ὑπάλληλον πεποιθήσεως ἐπὶ τῶν ἀγαθῶν ὑπὲρ αὐτοῦ σκοπῶν τοῦ Κράτους καὶ τῆς ὀλοῦν ἀναζωπυρουμένης ἐν αὐτῷ ἐμπιστοσύνης πρὸς τὴν Ἐταιρίαν του, θὰ ἐπιτευχθῇ παγίωσις πειθαρχίας.

2. Περιορισμὸς ἐπὶ τῆς ἐκλογῆς τῶν μελῶν τῶν διοικητικῶν συμβουλίων τῶν Συνδέσμων. — Ὑποχρεωτικὴ εἰδοποίησις ἐν περιπτώσει ἀπεργίας.

Εἶνε ἀνάγκη ἡ ἐκλογὴ τῶν μελῶν τῶν διοικητικῶν συμβουλίων τῶν Συνδέσμων νὰ γίνεται μετὰ πάσης ἐπιμελείας καὶ προσοχῆς. Θὰ ἔπρεπε ἴσως ἡ ἔγκρισις τῆς ἐκλογῆς ταύτης, νὰ ἐναπόκειται ὑπὸ ὄρους εἰς τὸν ἀρμόδιον Ὑπουργὸν τῆς Συγκοινωνίας, κάλλιον παντὸς ἄλλου δυνάμενον νὰ σχηματίσῃ, διὰ τῶν ὀργάνων ἅτινα διαθέτει, ἀσφαλῆ γνώμην ἐπὶ τοῦ χαρακτῆρος τῶν ἐκλεγομένων. Τὰ μέλη ταῦτα μέλλοντα νὰ ὀδηγῶσι διὰ τῶν ἀποφασῶν των ὄλον τὸ προσωπικὸν εἰς ὠριόμενας ἐνεργείας, πρέπει νὰ εἶνε σχετικῶς μεμορφωμένα καὶ παρελθόντος ἀνεπιλήπτου.

Πρέπει νὰ ἀπαγορευθῇ αὐστηρότατα ἡ κήρυξις ἀπεργίας ἄνευ προειδοποιήσεως τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Συγκοινωνίας. Θὰ ἦτο εὐκταῖον νὰ ἐτίθετο ὄριον τοῦλάχιστον 15 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς αἰτημάτων, ὅπως δοθῇ καιρὸς εἰς τὴν Διοίκησιν πρὸς μελέτην τῶν διαφορῶν καὶ ἀπόδοσιν τοῦ δικαίου.

Ἐὰν παρ' ὅλας τὰς ἀγαθὰς προθέσεις τῆς Διοικήσεως ὑπὲρ τῶν ὑπαλλήλων, τινὲς τούτων διὰ κρυφίων ἐνεργειῶν κατορθώσωσιν ἔκρηξιν ἀπεργίας ἑξαφνικῆς καὶ ἀπροσοκῆτου, ἡ τιμωρία πρέπει νὰ ἐπέρχηται αὐστηρὰ καὶ ἄμεσος.

3. Ἐνημερότης τῆς Διοικήσεως ἐπὶ τῶν ἀναγκῶν τοῦ σιδηροδρομικοῦ ὑπαλλήλου

Ἡ Διοίκησις πρέπει νὰ καταστῇ ἐνήμερος τῶν βιωτικῶν ἀναγκῶν τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων. Δὲν ἀρκοῦσιν αἱ πληροφορίαι τὰς ὁποίας δίδουσιν αὐτοὶ οὗτοι οἱ ὑπάλληλοι ἢ ἀναγράφουσιν αἱ ἐφημερίδες, καὶ τὰ μέχρι τῶν ὧτων τῶν διοικούντων ἀφικνούμενα παράπονα.

Ἀπαιτεῖται ἔρευνα λεπτομερῆς. Πῶς ὁ ὑπάλληλος διάγει ἐκτὸς τῆς ὑπηρεσίας καὶ κατὰ τὸν χρόνον αὐτῆς, πῶς διαίτῃται, ποίας ἀνάγκας κοινωνικὰς τῷ ἐπιβάλλει ἡ θέσις αὐτοῦ, ποῖαι αἱ οἰκογενειακαὶ αὐτοῦ ὑποχρεώσεις, τί χρειάζεται διὰ νὰ ζῇ σχετικῶς ἀνέτως. Ἐν παραβολῇ πρὸς ὑπαλλήλους, τεχνίτας καὶ ἐργάτας ἀναλόγου χρησιμοποίησεως παρ'

ἄλλαις ἐπιχειρήσεσι βιομηχανικαῖς ποῖαι εἶναι αἱ ἀπολαυαί του, πόσας ὥρας ἐργάζεται, πῶς ἀποζημιούται δι' ἐπιπρόσθετον ἐργασίαν.

Ἴδου θέματά τινα χρήζοντα ἐξακριβώσεως καὶ διαρκοῦς παρακολουθήσεως, ἵνα ὁ ἔχων νὰ κρίνη ἐκάστοτε ἐπὶ ἀπαιτήσεων σχηματίζῃ σαφῆ γνώμην καὶ ἐκδίδῃ δικαίαν ἀπόφασιν.

4. Ἐνημερότης τοῦ Κράτους ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῶν Ἐταιριῶν.

Ἡ ἀδιαφορία τὴν ὁποίαν μέχρι τοῦδε ἐπέδειξε τὸ Κράτος ἐπὶ τῆς πορείας τῆς οἰκονομικῆς διαίτης τῶν σιδηροδρομικῶν Ἐταιριῶν εἶνε χαρακτηριστικῆ. Τὸ πρᾶγμα δὲν θὰ ἦτο μεγάλης σημασίας προκειμένου περὶ κοινῆς ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως. Διὰ τὸν σιδηροδρομὸν ὅμως, ἀποτελοῦντα ἐν ἑκ τῶν κυριωτέρων ὀργάνων ἐθνικῆς προαγωγῆς, ἡ ἀδιαφορία αὕτη συνεπαγομένη ἀνωμαλίας ἐν τῇ λειτουργίᾳ δυσχερέστατα ἐπανορθωσίμους, εἶνε ἐγκληματικῆ.

Ἰσολογισμοὶ οὐχὶ ἐπὶ τῶν πραγμάτων στηριζόμενοι, ἀποθεματικὰ ἀερώδη, κρατήσεις διὰ προβλέψεως διαφόρους ἀδικαιολόγητοι εἴτε ὑπερβολικαὶ εἴτε ἀσήμαντοι, ἀποσβέσεις μείζονες ἢ ἐλάσσονες τοῦ δέοντος, διανομὴ μερισμάτων ὅταν κέρδη πραγματικὰ δὲν ὑπάρχουσι, χρησιμοποίησις ἀποθεματικῶν ἢ κεφαλαίων προβλέψεων διὰ σκοποῦς ἀνεξαρτήτους τοῦ προορισμοῦ τῶν, ἰδού οὐχὶ σπανία εἰκὼν οἰκονομικῆς διαχειρίσεως ἐνίων Ἐταιριῶν.

Συνέπεια δὲ πάντων τούτων, ἐκτὸς τῆς προεξαρχούσης ἐξαρθώσεως τοῦ ὅλου σιδηροδρομικοῦ ὀργανισμοῦ καὶ τῆς ὑποτασσομένης ζημίας τῶν μετόχων, εἶνε ἀδυναμία ἐκπληρώσεως ἀπαραιτήτων ὑποχρεώσεων καὶ ἄρα ἐπιβαρύνσεις ἔμμεσοι καὶ ἄμεσοι τοῦ πολλοῦ κοινοῦ: τιμολογιακαὶ αὐξήσεις, δάνεια ἄτοκα, χορηγήματα διάφορα, ἀνοχαὶ ποικίλια.

Τὸ Κράτος ἔχει καὶ δικαίωμα καὶ ὑποχρέωσιν νὰ ἐμφανίζεται ὡς ὁ ἀνώτερος ρυθμιστὴς τῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων τῶν σιδηροδρομικῶν Ἐταιριῶν ἐν τινὶ μέτρῳ πάντοτε, καθορίζον ἐνιαῖον τύπον ἰσολογισμοῦ, ἐλέγχον τοῦτον πρὸ τῆς δημοσιεύσεως, διακανονίζον κρατήσεις καὶ ἀποσβέσεις, ἐπιβλέπον τὴν διάθεσιν τῶν ἀποθεματικῶν καὶ τῶν κεφαλαίων προβλέψεων καὶ ἐγκρίνον καὶ τὸ μέρος αὐτό.

Καὶ ἐὰν ταῦτα θὰ ἰσχύσωσι διὰ τὸ μέλλον, διὰ τὰς παρελθούσας χρήσεις ἐπιβάλλεται λεπτομερῆς ἐξέλεξις τῆς οἰκονομικῆς διαχειρίσεως τῶν σιδηροδρομικῶν Ἐταιριῶν, διότι ὁ χρόνος ἐξαγορᾶς παρῆλθεν ἢ φθάνει διὰ τινος τούτων.

Εὐτυχῶς πάντα ταῦτα κατενοήθησαν ὑπὸ τῆς Διοικήσεως πρὸ ὀλίγου, ἀναλόγων διατάξεων ἐλέγχου περιληφθεισῶν ἐν τῷ νόμῳ 1024 τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου. — Meglio tardi che mai.

Ἐφαρμοζομένων τῶν μέτρων τούτων θὰ προκύψωσιν ἀγαθὰ ἀδιαφιλονίκητα, ὧν ἐν, βεβαίως οὐχὶ ἐκ τῶν δευτερευόντων, θὰ εἶνε καὶ ἡ διαρκὴς ἐνημερότης εἰς ἣν θὰ εὐρίσκειται ἡ Διοίκησις ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῆς σιδηροδρομικῆς Ἐται-

ρίας, ἥτις θὰ τῇ παρέχῃ ἐν πάσῃ στιγμῇ τὰ ἀναγκαῖα στοιχεῖα πρὸς σχηματισμὸν σαφοῦς γνώμης ἐπὶ τοῦ μέτρου παραχωρητέων τοῖς ὑπαλλήλοις πλεονεκτημάτων, διὰ τὴν δικαίαν ἀποζημίωσιν καὶ περιθάλψιν τῶν ὁποίων εἶνε ἀνάγκη νὰ διατίθενται ὠρισμένα ποσά, ἀναλόγως ὡς διὰ τὰ ἄψυχα ὄργανα τῆς σιδηροδρομικῆς μηχανῆς διατίθενται, ἢ τοῦλάχιστον πρέπει νὰ διατίθενται, κεφάλαια συντηρήσεως, ἀποσβέσεως καὶ ἀνανεώσεως.

5. Ἀφομοίωσις μισθοδοσιῶν.

Διὰ τοὺς εἰδικευμένους σιδηροδρομικοὺς ὑπαλλήλους, τοὺς μὴ ὑποκειμένους εἰς τὸν νόμον τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς ὑπαγομένους εἰς αὐτὸν ἀκόμη ἐφ' ὅσον πολυχρόνιος καὶ εὐδόκιμος ὑπηρεσία δικαιολογοῦσι τοῦτο, ἔχω τὴν γνώμην ὅτι εἶνε λίαν ἐπιζήμιος ὁ διακανονισμὸς μισθολογίου διαφορτικοῦ ἀπὸ Ἐταιρίας εἰς Ἐταιρίαν.

Ἡ ἐπικρατοῦσα ποικιλία ἀπολαυῶν ἐγένετο ἥδη ἐπανεπιληθὲς ἀφορμὴ παραπόνων καὶ ἐνίοτε ἀπεργιῶν, τῶν ὑπαλλήλων τῆς ὀλιγώτερον ἀμειβούσης Ἐταιρίας ἀπαιτούντων τὰς μεγαλειτέρας ἀπολαυὰς τῆς ἄλλης.

Αἱ βασικαὶ μισθοδοσίαι πρέπει νὰ εἶνε αἱ αὐταὶ διὰ πάσας τὰς Ἐταιρίας. Αἱ ἄλλαι ἀποζημιώσεις αἱ μὴ ἔχουσαι σχέσιν πρὸς τὸ κοπιωδέστερον ἢ ἀνετώτερον τῆς διεξαγωγῆς τῆς ὑπηρεσίας ἐν τῇ Ἐταιρίᾳ ταύτῃ ἢ ἐκεῖνῃ, πρέπει νὰ εἶνε ἐπίσης αἱ αὐταί, ὡς π. χ. διανυκτερεύσεις, ὁδοιπορικὰ κλπ. Θὰ ποικίλουσιν αἱ ἀμοιβαὶ ἐπὶ προσφερομένων, πέραν τοῦ κανονικοῦ, κόπων, ἀναγκαστικῶς ἐπιβαλλομένων ὡς ἐκ τῆς διατάξεως τῆς ὑπηρεσίας καὶ τοῦ τόπου ἐκτελέσεως: π. χ. αἱ χιλιμετρικαὶ ἀποζημιώσεις τῶν μηχανοδηγῶν ἐξαρτῶνται ἐκ τοῦ εἴδους τῶν ἀτμαμαζῶν καὶ τῆς συνθέσεως καὶ προορισμοῦ τῶν συρμῶν, αἱ οἰκονομίαι ἐπὶ τῆς καυσίμου ὕλης ἐκ τῆς φύσεως ταύτης τῆς καυσίμου, αἱ ἀποζημιώσεις δι' ἐνοίκιον ἐκ τοῦ τόπου διαμονῆς κλπ.

Καὶ βαίως ἐτι περαιτέρω. Νομίζω ὠφέλιμον, αἱ μισθοδοσίαι αὐταὶ καὶ αἱ σταθεραὶ ἀποζημιώσεις, νὰ ὀρίζοντο κατόπιν ἐγκρίσεως τῆς Διοικήσεως, τῶν Ἐταιριῶν ὑποχρεουμένων εἰς τὴν ἀπαρέγκλιτον τήρησιν.

Ἄμεσον πλεονέκτημα, ὅτι παύουσιν αἱ ἀντιζηλταί, ὅτι ρυθμίζεται ὀριστικῶς ὁ τρόπος ἀμοιβῆς, ὅτι ἐν μέρει ἀποσπᾶται ἀπὸ τὴν διάθεσιν τῆς Ἐταιρίας ὁ τοιοῦτος τῆς μισθοδοσίας κανονισμὸς, ὅτι ὁ ὑπάλληλος θὰ στρέψῃ κατὰ τῆς Διοικήσεως τυχὸν παράπονά του ἐπὶ τῶν ἀποζημιώσεών του, ἥτις εὐρισκομένη πλέον ἐν πλήρει γνώσει καὶ τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῆς Ἐταιρίας καὶ τῶν ἀναγκῶν τοῦ προσωπικοῦ, δύναται νὰ ἐπιβάλῃ τὴν ἀπόφασιν αὐτῆς ἀποτελεσματικώτερον.

Ἄντίρρησις τῆς Ἐταιρίας, ὅτι οὕτω δεσμεύεται ἐν τῇ διαχειρίσει τῶν οἰκονομικῶν της συμφερόντων δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ βάσιμος.

Ἡ Ἐταιρία καταθλιβομένη ὑπὸ τοῦ ὑπαλλήλου,

ἀπειλούντος ἀπεργίαν καὶ δυναμένου νὰ πραγματοποιήσῃ ταύτην, ὑπεχώρησε καὶ παρεχώρησε πολλάκις πλείονα τοῦ ὑπαγορευομένου ὑπὸ τοῦ αὐστηροῦ δικαίου. Τοῦτ' αὐτὸ συνέβη πιεζομένη ἐνίοτε καὶ ὑπὸ τῆς Διοικήσεως, ἐπισπευδύσης λύσιν ἀπεργίας ἢ σκοπούσης ἀποτροπὴν ἀνωμαλιῶν.

Ἐνῶ ἐὰν τὸ Κράτος ἔχει διακανόνισιν τοὺς μισθοὺς, ὁ ὑπάλληλος θὰ εὐρεθῇ ἀντιμέτωπος πρὸς τὴν Διοίκησιν, ἣτις καὶ προχειρότερα τὰ μέσα ἔχει νὰ ἐπιβάλλῃ τὸ δίκαιον, ἀλλὰ καὶ πειστικωτέρα εἶναι καὶ εὐμενέστερον ὑπὸ τοῦ ἐργάτου προσβλέπεται.

Ἐκτὸς τούτων, καὶ νῦν ἔτι, τὰ πλείστα τῶν μισθολογιῶν τῶν ὑπαλλήλων εἰς τὰς περισσοτέρας Ἐταιρίας εἶνε οἴωναι ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐγκερκίμενα. Διότι τὰ προτείνων ἢ ἐπιτροπῇ ἐπὶ τῆς ἀπεργίας τοῦ 1914, τὰ ἐνέκρινεν ὁ Ὑπουργὸς καὶ τὰ παρεδέχθησαν αἱ Ἐταιρίαί. Μετὰ τὴν γενικὴν ὁμωσ ἀφομοίωσιν ἦν προτείνω, θὰ παύσῃ πλέον ἡ αὐτόβουλος τροποποιήσις αὐτῶν ἄνευ τῆς ἐγκρίσεως τοῦ Ὑπουργείου, τὸ ὅποιον ἐπὶ ὅλων τῶν Ἐταιριῶν ἐφορεῖον καὶ τὴν θέσιν τούτων καὶ τῶν ὑπαλλήλων τῶν καλῶς γνωρίζον, θὰ ὑποδεικνύῃ ἐκάστοτε τὰς δικαίας ἀξιομειώσεις, γενικῶς ἐφαρμοστέας.

6. Συμμετοχὴ τοῦ ὑπαλλήλου εἰς τὰ κέρδη.

Καίτοι τὸ ζήτημα τοῦτο, μελετηθὲν εὐρέως ἀλλὰχοῦ, δὲν ἐλύθη εἰσέτι ὀριστικῶς, ἐν τοσούτῳ ἐπετεύχθησαν ἐνιαχοῦ τοιοῦτου εἴδους παραχωρήσεις διὰ τὸν ἐργάτην, ἐκ τῆς καλῆς οἰκονομικῆς πορείας τῆς ἐπιχειρήσεως ἐξαρτώμεναι, ὥστε νὰ δύνανται νὰ θεωρηθῶσιν ὡς αἱ ἀπαρχαὶ ὀριστικῆς καὶ εὐνοϊκῆς λύσεως ὑπὲρ αὐτοῦ. Καὶ τοῦτο διότι ἔχει ἀναγνωρισθῆ ὡς πράξις ὑπερτάτου δικαίου, ἢ διανομὴ μέρους τῶν πλεονασμάτων, τῶν ὑπερβαίνοντων ὄριον τι λογικῶν κέρδους ἐπὶ τῶν καταθεθειμένων κεφαλαίων τῆς ἐπιχειρήσεως, εἰς τοὺς καταβαλόντας πάντα κόπον πρὸς ἐπίτευξιν αὐτῶν.

Τοῦ μέτρου τούτου τὴν εἰσαγωγὴν εἰς τὰς σιδηροδρομικὰς Ἐταιρίας θεωρῶ ἀναγκαίαν. Ἐὰν τὰ κέρδη ὑπερβῶσι μεθ' ὅλας τὰς ἀποσβέσεις καὶ κρατήσεις, διακανονίζομένης πάντοτε ὑπὸ τοῦ Κράτους, 4 ἢ 5%, ἐκ τῶν πλεονασμάτων δὲ καλυφθῶσι προηγούμενων χρήσεων ἑλλείμματα μέχρι τοῦ τόκου τούτου, τὸ περίσσευμα θὰ ἔπρεπε νὰ διανέμεται κατὰ ἕνα κλίμακα μετὰξ μετόχων καὶ ὑπαλλήλων, ἀναλόγως τῆς εἰδικότητός των, τῆς ἐργασίας των καὶ τῆς ἐπιδόσεώς των. Δὲν ἐπιμένω οὔτε ἐπὶ τοῦ ὄριου τοῦ τόκου οὔτε ἐπὶ τοῦ τύπου διανομῆς, πράγματα τὰ ὅποια χρήζουσιν ἰδίας μελέτης καὶ τὰ ὅποια ἐξαρτῶνται ἐκ στοιχείων τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἄλλοιων ἀπὸ Ἐταιρίας εἰς Ἐταιρίαν. Ἐπὶ τῆς ἀρχῆς μόνον συζητῶ.

Ἡ ἐφαρμογὴ ταύτης θὰ εἶνε τὸ κυριώτατον στοιχεῖον παγιώσεως ἀλληλεγγύης μετὰξ ὑπαλλήλου καὶ Ἐταιρίας, ἐξ ἧς ἀμφοτέροι θὰ ὠφεληθῶσιν. Ἐκεῖνος θὰ μετριάσῃ τὰς ἀξιώσεις του, κατανοῶν ὅτι ἐπιβαρύνων ταύτην ζημοῖ ἑαυτὸν, αὕτη δὲ θὰ κερ-

δίση ἐκ τῆς προσπαθείας ἐκείνου, ἐντεινόντος τὰς δυνάμεις του πρὸς ἀπόδοσιν μεζζονος ἔργου. Οὕτω δ' ἀμφοτέρων μετ' ἴσου ζήλου ἐργαζομένων πρὸς ἐπίτευξιν κοινού σκοποῦ, εἶνε φανερόν ποῖα θὰ εἶνε τὰ ἀγαθὰ ἀποτελέσματα ἐπὶ τῆς ὅλης λειτουργίας τοῦ σιδηροδρομικοῦ μηχανισμοῦ.

Εἶνε ἀληθές, ὅτι Ἐταιρίαί τινὲς χορηγοῦσιν ἔκτακτα βοηθήματα εἰς τοὺς ὑπαλλήλους των, διαθέτουσαι 1 ἢ 2% ἐκ τῶν κερδῶν, ὅσαδήποτε καὶ ἂν εἶνε ταῦτα. Ἀλλὰ, ὡς γίνεται τοῦτο, εἶνε ἄσκοπον μέτρον, διότι τὸ ποσοστὸν εἶνε ἐλάχιστον, ἢ διανομὴ γίνεται εἰς τοὺς ἐμμίσθους μόνον ὑπαλλήλους ἢ μόνον τοὺς τοῦ κέντρου, καὶ τὸ βοηθῆμα δίδεται καὶ πρὶν ἢ εἰς τὸ κεφάλαιον ἀποδοθῆ ὠρισμένον ἐλάχιστον ὄριον τόκου.

7. Βίαία μέτρα.

Ἐάν, ἐν περιπτώσει ἀναφύσεως διαφορᾶς μετὰξ ὑπαλλήλων καὶ Ἐταιρίας, δὲν κατορθωθῇ νὰ ἐπέλθῃ συμφωνία, λίβωσι δ' οἱ πρῶτοι ἀποφάσεις πρὸς ἀπεργίαν, τὸ Κράτος πρέπει νὰ εἶνε ὁ ἀνώτατος κριτῆς καὶ διαιτητῆς, καὶ πρέπει ν' ἀναγνωρισθῇ καὶ ἀπὸ τῶν δύο μερῶν ὡς τοιοῦτος· εἰς τὰς ἀποφάσεις αὐτοῦ πρέπει ἀμφοτέρα τὰ δι' ὑστάτα μέρη νὰ ὑποτάσσωνται ἀσυζητητέ. Ἄλλως αὐταί πρέπει νὰ ἐπιβληθῶσι διὰ τῆς βίας, ἐν τοιαύτῃ τινὶ περιπτώσει καὶ μόνον ἀναγκαίως, πρὸς κατανόησιν καὶ τῶν μὲν καὶ τῶν δέ, ὅτι δὲν ἐπιτρέπεται οὐδενὶ νὰ διαταράσῃ τὴν δημοσίαν τάξιν καὶ οἰκονομίαν, νὰ ζημοῖ συμφέροντα τοῦ κοινού σημαντικὰ καὶ νὰ συγκλονίξῃ τὴν καλὴν λειτουργίαν ὀργάνου πολυτίμου διὰ τὰς ἐθνικὰς βλέψεις.

Διὰ τὰς δυστροποῦσας Ἐταιρίας πρέπει ἢ Διοίκησις νὰ ἔχη τὸ δικαίωμα ἀναλήψεως τῆς διοικήσεως αὐτῶν ἐν τοιαύτῃ τινὶ περιπτώσει καὶ ἐπιστροφῆς ταύτης μετὰ τὸν διακανονισμόν τῶν ζητημάτων.

Ἦδη, διὰ τῶν ἐν ἰσχύϊ συμβάσεων, τὸ Κράτος ἔχει τὰ δικαίωμα τοῦτο ἐν περιπτώσει διακοπῆς τῆς κυκλοφορίας, ἐξαιρουμένης τῆς περιστάσεως βεβαιωμένης ἀνωτέρας βίας. Ἡ ἀπεργία εἶνε ἀνωτέρα βία;

Κατὰ τὴν ἐν ταῖς ξέναις χώραις νομολογίαν ὄχι, ἐὰν δὲν ἔχη τὸν χαρακτῆρα *sympathetic strike*, ἐὰν δὲν ὑποκινήται ὑπὸ ξένων πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν αἰτίων (πολιτικῶν κλπ.), ἐὰν δὲν ἐκδηγνται αἰφνιδίως καὶ ἄνευ τινὸς προειδοποιήσεως. Τοιαῦτα περιπτώσεις παρ' ἡμῖν σπανιώτατα ἀπηντήθησαν, διὰ τῶν προτεινομένων δὲ μέτρων ὀριστικῶς ἀπομακρύνονται. Ἐν πάσῃ περιπτώσει τὸ ζήτημα εἶνε καθαρῶς νομικῆς φύσεως, ἐὰν δὲ κριθῇ ὅτι διὰ τῶν ὑπαρχουσῶν διατάξεων δὲν κέκτηται τὸ Κράτος τὸ δικαίωμα τοῦτο, πρέπει νὰ τὸ ἀποκτήσῃ, ἵνα πρὸ ἀποδεδειγμένης τῆς Ἐταιρίας δυστροπίας δύνανται νὰ ἐπιβληθῇ.

Διὰ τοὺς ἀπειθοῦντας ὑπαλλήλους, τοὺς μὴ ἐννοοῦντας νὰ ὑποταχθῶσιν εἰς τὴν δικαίαν κρίσιν τῆς Διοικήσεως, ὑπάρχει ὁ νόμος 325 τοῦ 1914, ἐπιτρέπων τὴν ἐπιστροφάτευσιν αὐτῶν καὶ ὑπαγωγὴν εἰς τὰς

διατάξεις τοῦ στρατιωτικοῦ νόμου. Πρὸς ἀποτροπὴν δὲ ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει συμπαθητικῆς ἀπεργίας καὶ ἄλλων ἐργατικῶν ὁμάδων, πρέπει νὰ χωρισθῶσιν αὐταὶ ἐκείνων καὶ νὰ ἀπαγορευθῇ ἡ συνεννόησις καὶ συνάσπισις αἰτίνες ἐπιτρέπονται νῦν διὰ τῆς κειμένης νομοθεσίας. Τοῦτο δὲ θὰ εἶνε δίκαιον νὰ ἐπιβληθῇ μετὰ τὰ μέτρα ἅτινα ἀνωτέρω προτείνονται, δι' ὧν ὁ σιδηροδρομικὸς ὑπάλληλος ὑποκείμενος εἰς κανονισμοὺς διοικητικοὺς καὶ μισθολογικοὺς ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐγκρινομένους, καὶ εὐρισκόμενος ὑπὸ τὴν ἄμεσον ἐποπτεῖαν αὐτοῦ, ἀπομακρύνεται τοῦ ὑπαλλήλου τῶν κοινῶν ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀποκλίνων πρὸς τὸν δημόσιον.

Καὶ διὰ τὸν δημόσιον ὑπάλληλον εἶνε γνωστὸν, ὅτι νομοθεσίαι τινὲς δὲν ἀναγνωρίζουσι τὸ δικαίωμα ἀπεργίας, ἄλλαι δὲ μὴ ἀναγνωρίζουσι τοῦτο μόνον δι' ἐκείνους τῶν δημοσίων ὑπαλλήλων, εἰς οὓς ἔχει ἀνατεθῆ διοικήσεις, τείνουσι νὰ τὸ ἀφαιρέσωσι καὶ ἀπὸ πάντας τοὺς λοιποὺς.

Τὰ ἄλλαχού ἐφαρμοσθέντα μέτρα πρὸς περιστολὴν τῶν ἐξεγέρσεων τοῦ ἐργάτου δὲν ἐφαρμόζονται εἰς τὸν σιδηροδρομικὸν ὑπάλληλον.

Τὰ lock-out καὶ οἱ μαῦροι πίνακες ἀποκλείονται ἐφ' ὅσον δὲν πρέπει ν' ἀφίεται ἐλευθερία εἰς τὴν Ἑταιρίαν ἐπὶ τῆς ἰχύος τοῦ ὑπαλλήλου. Διαμόρφωσις ἰδίου σώματος εἰδικῶν ὑπαλλήλων δυναμένου ν' ἀναλάβῃ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπηρεσίας ἐν ἀπεργίαις εἶνε δυσχεροστάτη, ἐὰν μὴ ἀδύνατος, ἀπαιτεῖ δαπάνας ἐξαιρετικὰς καὶ θὰ γεννήσῃ ἄτοπα καὶ ἀπευκταῖα. Ὁ ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τοῦ si vis pacem para bellum συνασπισμὸς τῶν Ἑταιριῶν πρὸς ἐφαρμογὴν ἐν ἀνάγκῃ ἀνταπεργιῶν, δὲν δύναται νὰ ἐπιτραπῇ ὑπὸ τοῦ Κράτους, δι' ἐπιχειρήσεις ἄλλης φύσεως δεκτὸς γενόμενος εἰς ἄλλας χώρας, ἐφαρμοζόμενος δὲ τελεσφόρως, κατὰ τὸ πλεῖστον, καὶ ἐν εὐρείᾳ κλίμακι. Καθορισμὸς δικαστικῆς ἀρχῆς ἢ ἐπέμβασις εἰδικῶν προσώπων πρὸς συνδιαλλαγὴν καὶ διαιτησίαν, καὶ ἄλλαχού μὴ μετ' ἐπιτυχίας ἐφαρμο-

σθέντα, εἶνε μέτρα ἄσκοπα καὶ περιττά, ὅταν αὐτὸ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας ἐπεμβάιῃ, ἄρμολιώτερον παντὸς ἄλλον.

Καταλήγων τὴν μελέτην μου ταύτην συνοψίζω εἰς τὰ ἑξῆς τὰς σκέψεις μου ἐπὶ τοῦ ὑπ' ὄψιν θέματος.

Διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν τοῦ σιδηροδρομικοῦ μηχανισμοῦ ἀπαιτεῖται πειθαρχία. Ἐκ τῆς συνεχοῦς διαμάχης μεταξὺ ὑπαλλήλου καὶ Ἑταιρίας, ἐκείνου μὲν ἐπιζητούντος βελτιώσιν τῆς θέσεώς του, ταύτης δὲ ἀντιδρώσης ἐφ' ὅσον θίγονται τὰ χρηματικά της συμφέροντα, ἡ πειθαρχία ἐκλονίσθη ἐκ ρίζης. Πρὸς παγίωσιν ταύτης δεόν νὰ πεισθῶσιν ἀμφοτέρω τὰ μέρη ὅτι τὸ πραγματικὸν συμφέρον αὐτῶν ἔγκειται ἐν τῇ ἀποκαταστάσει ὁμαλῶν σχέσεων καὶ ἀλληλεγγύης μεταξὺ τῶν, ἐμπνεομένης ἐμπιστοσύνης πλήρους ὑπὸ ἐκάστου τούτων πρὸς τὸ ἕτερον. Διὰ τοῦτο χρειάζεται ἡ μὲν Ἑταιρία νὰ διοικήσῃ δικαίως καὶ ἀποζημιώσῃ ἐπαρκῶς, ὁ δὲ ὑπάλληλος νὰ βεβαιωθῇ ὅτι ἱκανὰ τὰ παραχωρούμενα. Πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τούτου θὰ ἐπέμβῃ τὸ Κράτος, ἐφαρμόζον μέτρα πρὸς χειραγώγησιν ἐκείνης καὶ διαπαιδαγώγησιν τούτου. Τὰ μέτρα ταῦτα θὰ βραδύνωσι νὰ ἀποφέρωσι τοὺς ἀναμενομένους καρπούς, βαθμηδὸν ὅμως καὶ κατ' ὀλίγον θὰ ἐπιτύχωσιν ἀσφαλῶς τὴν περιστολὴν καὶ κατάπαινον τῶν ἀταξιῶν καὶ ἀνωμαλιῶν ἐν τῇ σιδηροδρομικῇ ὑπηρεσίᾳ, ἐφ' ὅσον ἐδραιώνεται δι' αὐτῶν ἡ ἀμοιβαία ἐμπιστοσύνη. Ἐν τῷ μεταξύ, ἀποφάσεις τοῦ Κράτους, σκοποῦσαι τὴν συνδιαλλαγὴν καὶ ἐπαγορὰν τῆς μιᾶς ἢ ἄλλης μερίδος εἰς τὴν κανονικὴν ὁδόν, πρέπει νὰ ἐπιβάλλωνται παντὶ μέσῳ, ἐν ἀπολύτῳ δ' ἀνάγκῃ καὶ διὰ τῆς βίας.

Μάρτιος 1918

Γ. Π. ΒΟΥΓΙΟΥΚΑΣ