



ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ

ΜΗΝΙΑΙΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑ

ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ



ΕΤΟΣ ΚΑ' ΑΘΗΝΑΙ, ΜΑΡΤΙΟΣ - ΑΠΡΙΛΙΟΣ 1920 ΑΡΙΘ. 3-4

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Οι Σιδηρόδρομοι της Παλαιάς Ελλάδος κατά τον Πόλεμον υπό Γ. Π. Βουγιούκα.

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟΝ

Εἰς ἅπαντα τὰ ἐμπόλεμα κράτη αἱ σιδηροδρομικαὶ ἐπιχειρήσεις κατὰ τὰ πέντε τελευταῖα ἔτη ὑπέστησαν ἰσχυρὸν κλονισμόν, τοῦ ὁποῦ αἱ συνέπειαι ἐπὶ μακρὸν χρόνον θὰ εἶναι αἰσθηταί.

Ἡ παρὰ τοῦ ὕλικου ἀπαιτηθεῖσα ἀπόδοσις ἔργου πολὺ μεγαλειότερου ἐκείνου δι' ὃ ἦτο προσωρισμένον, ἢ ἔλλειψις χρόνου ἀπαραίτητου δι' ἐπισκευὰς καὶ ἀνανεώσεις, ἢ ὑπὲρ πᾶν προϋπολογιστὸν ὄριον αὔξεις τῆς ἀξίας ἀπασῶν τῶν διὰ τὴν συντήρησιν καὶ λειτουργίαν τοῦ σιδηροδρόμου ὕλων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς τῆς καισίου, ἢ ἐπιβληθεῖσα ἐκ τῆς ὑπερτιμῆσεως τῶν ἀναγκαίων διὰ τὴν ζωὴν τοῦ ἀνθρώπου εἰδῶν βελτίωσις τῆς οικονομικῆς θέσεως τοῦ προσωπικοῦ, ἀπήτησαν κολοσσιαίας δαπάνας, αἵτινες κατέστρεψαν πᾶσαν ἰσοσκέλειαν ἐν τοῖς προϋπολογισμοῖς τῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἐγέννησαν ἔλλειμματα τρομακτικά.

Πρὸς ἀποσόβησιν τῆς ἐπιταπεινωμένης καταστροφῆς, τὰ διάφορα κράτη ἔθηκαν ἐγκαίρως ἐν ἐφαρμογῇ ποικίλα μέτρα, ὧν τὸ προχειρότερον καὶ κυριώτερον ἦ αὔξεις τῶν τιμολογίων. Ἡ ἐπιτενυθεῖσα ἐκ τούτου αὔξις τῶν εἰσπραξέων κατώρθωσε, νὰ καλύψῃ ὀρισμένον μέρος τῶν ἐξογκωθεισῶν δαπανῶν. Συγχρόνως ἐπέταξαν τοὺς σιδηροδρόμους, παραμερίζοντα τὰς ἐταιρικὰς διοικήσεις ὅπου ὑπῆρχον τοιαῦ-

ται, καὶ διεχειρίσθησαν ὑπὸ ἐνιαίαν διεύθυνσιν τὴν ἐκμετάλλευσιν, ἐκ τοῦ ἰδίου ταμείου μέγα μέρος τῶν ἔλλειμμάτων συμπληρώσαντα.

Κατ' ἀνάγκην ἀναπόδραστον τὰ πράγματα ἐξειλχθησαν καὶ ἐνταῦθα κατ' ἀνάλογον τρόπον. Ἡδη ἀπὸ τοῦ 1915 ἤρξαντο αἱ στενοχωρία ἐν ταῖς σιδηροδρομικαῖς ἐκμεταλλεύσεσι τῆς Ἡ. Ελλάδος. Τὸ προσωπικὸν ἐξήτει αὐξήσις ἀπολαυτῶν αἵτινες τῷ παρεχωροῦντο, τὸ ὕλικὸν ὑπεβάλλετο εἰς ὑπερκόπασιν, ὃ γαῖανθραξ ὑπερετιμᾶτο, τὰ τιμολόγια ἠῤῥξανον καὶ τὰ ἔλλειμματα ἤρξαντο πραγματοποιούμενα ἐδῶ, ὑποφώσκοντα ἐκεῖ. Ἡ κατάστασις αὕτη ἐξηκολούθησεν ἐπὶ τὰ χειρῶ βαινουσα μέχρι σήμερον, χωρὶς νὰ εἶναι δυνατόν τις νὰ προῖδῃ ποῦ θὰ καταλήξῃ καὶ πότε θὰ σταματήσῃ.

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ

Τὸ σιδηροδρομικὸν τιμολόγιον ἐν Ἑλλάδι κατὰ τὴν προπολεμικὴν ἐποχὴν δὲν κατώρθωσε νὰ κατέλθῃ μέχρι τῶν ὄριων τὰ ὁποῖα κατέφθασεν ἐν τῷ λοιπῷ πεπολιτισμένῳ κόσμῳ. Αἱ μεταφοραὶ ἐξετελοῦντο ὑπὸ τιμᾶς ὑψηλοτέρας ἐνταῦθα διὰ πλείστους ὄρους λόγους. Ἐπὶ παραδείγματι ὃ ἐπιβάτης κατέβαλλεν κατὰ μέσον ὄρον 4-5 λεπτὰ ἀνὰ χιλιόμετρον καὶ ὃ τόννος ἐμπορευμάτων μικρᾶς ταχύτητος 8-10, ἐν ᾧ ἐν Βελγίῳ αἱ τιμαὶ αὗται ἔφθασαν περίπου 2,3 καὶ 3,7 λεπτὰ, ἐν Γερμανίᾳ 3,5 καὶ 5 λεπτὰ, ἐν Αὐστρίᾳ 3 καὶ 5 λεπτὰ, ἐν Γαλλίᾳ 4 καὶ 5 λεπτὰ, ἐν Ῥωσίᾳ 2

καὶ 3 λεπτά, ἐν Ἠνωμέναις Πολιτείαις 5 καὶ 2,50 καὶ ἐν αὐτῇ τῇ Βουλγαρίᾳ 4,5 καὶ 6 (1912).

Ὁ πόλεμος ὅμως ἐπέφερε γενικὴν ἀναστάτωση εἰς τὴν τιμολογιακὴν δίαίταν, ἔξαναγκάσας τὴν ὕψωσιν τῆς διατιμῆσεως τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν πολὺ πέραν καὶ τῶν ὑπὸ τῶν συμβάσεων ἐπιτροπομένων ἀνωτάτων ὀρίων. Τινὰ τῶν κρατῶν ἐγκαίρως προβλέψαντα τὸ ἐπικείμενον χάος, ἐγκαίρως ἐνέκριναν καὶ αὐξήσεις τιμολογίων, προλαβόντα οἰκονομικὰς καταστροφάς· ἄλλα ἐπιβραδύναντα τὴν ἐνέργειαν ταύτην, ἐυρέθησαν πρὸ ἀδιεξόδου ὑποστάντα μεγίστας ζημίας.

Ἡμεῖς κατατασσόμεθα μεταξὺ τῶν πρώτων. Τὰ πρώτα δυσάρεστα συμπτώματα τῆς ἐκ τοῦ πολέμου γεννηθείσης ἀνωμαλίας ἀνεφάνησαν ἐνταῦθα ἀπὸ τοῦ 1915, ὅτε ἐζητήθησαν παρὰ τῆς Ἐταιρίας Σ.Π.Α.Π. αἱ πρώται τιμολογιακὰ αὐξήσεις. Αἱ αὐξήσεις αὗται ἐγενικεύθησαν κατὰ τὸ 1916 καὶ ἐξηκολούθησαν βαθμηδὸν ἀνερχόμεναι, κατὰ τὴν σειρὰν ἦτις ἀναφέρεται κατωτέρω.

1. Συμβατικά, γενικὰ καὶ εἰδικὰ τιμολόγια

Τὰ σιδηροδρομικὰ τιμολόγια διακρίνονται εἰς τρεῖς μεγάλας κατηγορίας ὡς πρὸς τὰς τιμὰς καὶ τοὺς ὅρους μεταφορᾶς. Τὰ *συμβατικά* τιμολόγια ὀρίζονται ἐν τῇ συμβάσει, περιλαμβάνοντα τὰ μέγιστα ὅρια κομίστρων καὶ διαφόρους ὅρους ὑφ' οὓς δέον νὰ διενεργῆται ἡ μεταφορά· τὸ *γενικὸν* τιμολόγιον περιλαμβάνει τὸ σύνολον τῶν ἐν τῇ πράξει ἐφαρμοζομένων τιμῶν, γενικῶς κατωτέρων τῶν συμβατικῶν, καὶ τοὺς κανόνας καὶ ὅρους ἐφαρμογῆς, συνήθως πλεονεκτικούς διὰ τοὺς ἀποστολεῖς καὶ ἐπιβάτας, χωρὶς νὰ ἐπιτρέπεται νὰ στερῆσιν τούτους πλεονεκτιημάτων, ὧν δικαιούνται παρὰ τῆς συμβάσεως· τὸ *εἰδικὸν* τιμολόγιον παρέχει τὸ πλεονέκτημα τῆς μεγάλης ἐκπτώσεως, μέχρι καὶ 70⁰/₁₀₀ τῆς τιμῆς μεταφορᾶς δι' ὠρισμένα εἶδη μεταφερόμενα μεταξὺ ὠρισμένων σταθμῶν, ἐπὶ ἀνταλλάγματι διὰ τὴν ἐπιχείρησιν συνισταμένῳ εἰς ὅρους καὶ κανόνας ἐφαρμογῆς διαφόρους τῶν συμβατικῶν (ὡς ἐπὶ παραδείγματι εἰς αὐξήσιν τῆς συμβατικῆς προθεσμίας παραδόσεως, εἰς καταλογισμὸν ὡς πλήρους δῆματός καὶ τοῦ κατὰ μέρος μόνον πεφορτωμένου, εἰς ἐπιβολὴν ἐλαχίστου ὀρίου φορτίου κ.λ.π.).

Πᾶσα τροποποίησις τοῦ γενικοῦ τιμολογίου καὶ τῶν εἰδικῶν ἐγκρίνεται ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου Ὑπουργοῦ, μὴ ἔχοντος ἐν τούτοις τὸ δικαίωμα νὰ καθορίσῃ τιμὰς μείζοντας τῶν συμβατικῶν. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ πολέμου, ὅτε παρήσθη ἀνάγκη αὐξήσεως τῶν τιμολογίων, ὁ Ὑπουργ-

γὸς ἐνέκρινε ὑπερτιμήσεις αἰτινες βαθμηδὸν ἔφθασαν τὰ συμβατικά ὅρια. Ἐπειδὴ ὅμως ἡ ὑπερτίμησις αὕτη μετ' ὀλίγον ἐκρίθη ἀνεπαρκῆς, ἀπληθήθη νομοθετικῇ ἔγκρισις πρὸς αὐξήσιν τῶν κομίστρων ὑπεράνω τῶν συμβατικῶν. Καὶ ἡ ἔγκρισις αὕτη ἐδόθη διὰ τοῦ ἄρθρου 23 τοῦ νόμου 1024 τοῦ 1917, δι' οὗ ἐπετροπή αὐξήσις μέχρι 30⁰/₁₀₀ ἄνω τῶν συμβατικῶν ὀρίων, καὶ βραδύτερον διὰ τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ νόμου 1358 τοῦ 1918, δι' οὗ ἡ αὐξήσις αὕτη ἐξίχθη μέχρι 102,8⁰/₁₀₀¹⁾.

Ἀλλὰ ἡ μεγαλειτέρα τιμολογιακὴ αὐξήσις προῆλθεν ἐκ τῆς καταργήσεως τῶν εἰδικῶν τιμολογίων, δι' ἧς αἱ ἀποστολαὶ αἱ διὰ τούτων ὑπὸ προνομιακὸν τινα τύπον διενεργούμεναι ὑπῆχθησαν εἰς τὰς διατιμήσεις καὶ τοὺς ὅρους τοῦ γενικοῦ τιμολογίου. Οὕτω ηὔξηθησαν σημαντικώτατα αἱ τιμαὶ τοῦ εἰδικοῦ τιμολογίου μέχρι τῶν τοῦ γενικοῦ καὶ ἐπειδὴ κατόπιν ἠκολούθησαν αὗται τὴν γενικὴν ὑπερτίμησιν, κατέφθασαν ὅρια δίδοντα ἑκατοστιαίαν ἀναλογίαν αὐξήσεως μέχρι 500 καὶ 700⁰/₁₀₀.

2. Στρατιωτικὰ τιμολόγια.

Ἡ αὐξήσις τοῦ τιμολογίου ἐπεξετάθη κατ' εὐτυχῆ ἀπόφασιν καὶ εἰς τὰς ἐνδιαφερούσα τὸ Κράτος μεταφορὰς καὶ δὴ τὰς στρατιωτικὰς. Αἱ συμβάσεις τῶν σιδηροδρόμων ἐπιφυλάσσουν ἴδια προνόμια εἰς τὰς ἀποστολάς στρατοῦ καὶ ἐφοδίων, κανονίζουσαι διατιμήσεις κατὰ τὸ 1/4, τὸ 1/3 ἢ τὸ 1/2 κάτω τῶν συμβατικῶν ὀρίων. Ἀλλὰ ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας τιμολογίου στρατιωτικοῦ οἱ σιδηροδρομοὶ, καὶ δὴ ὁ τῆς Λαρίσης καὶ Πελοποννήσου, ἔφθασαν κατὰ τὰς ἐποχὰς τῶν ἐντατικῶν στρατιωτικῶν ἀποστολῶν ἐπὶ μακρὰν περίοδον χρόνου νὰ διαθέτωσιν ἢ τὸ ὅλον ἢ μείριστον μέρος τοῦ τροχαίου τῶν ὕλικου πρὸς μεταφορὰν στρατοῦ καὶ ἐφοδίων, δαπανῶντες πολλὰ καὶ εἰσπράττοντες ἐλάχιστα. Τοῦτο μόνον θὰ ἤρκει νὰ καταβαραθρώσῃ οἰκονομικῶς τὰς σιδηροδρομικὰς ταύτας ἐπιχειρήσεις, ἐὰν τὰ στρατιωτικὰ τιμολόγια δὲν ηὔξάνοντο. Καὶ ηὔξηθησαν λίαν ἐγκαίρως ὥστε νὰ ἀποσοβῆθῃ τὸ χάος, τὸ ὅποιον ἐν Ἰαλλίᾳ πραγματοποιηθὲν ὀφείλεται κυρίως εἰς τὸ ὅτι ἐπὶ μακρὰν ἐμπόλεμον περίοδον διενεργούντο αἱ μεταφοραὶ στρατοῦ Γαλλικοῦ καὶ τῶν διαφόρων συμμάχων ἐπὶ τῇ βάσει τιμο-

¹⁾ Ὁ νόμος 2144 τοῦ Μαρτίου 1920, δίδει ἐν ἄρθρῳ 29 τὸ δικαίωμα κανονισμοῦ νέων βασικῶν τιμολογίων διὰ τὰς κρατικὰς ἐπιχειρήσεις, ἐφ' ἅπασι ἐγκρινόμενων διὰ Β. Διατάγματος· καὶ κατ' ἔτος αὐθρομειομένων ἀναλόγως τῶν ἀποτελεσμάτων χρήσεως τοῦ προηγουμένου ἔτους.

λογίων κεκανονισμένων από τοῦ 1898, ἄτινα ἔχον ὑπ' ὄψιν νὰ μεταφορικά σιδηροδρομικά μέσα ἐκείνης τῆς ἐποχῆς καὶ τὰς τότε ἐν ἰσχύϊ τιμὰς καυσίμου.

Ἡ αὔξηση τοῦ στρατιωτικοῦ τιμολογίου ἐπετράπη διὰ τοῦ νόμου 1458 τοῦ 1918 νὰ ἐξιχθῆ μέχρι τοῦ μεγίστου ὁρίου τοῦ καθορισθέντος ὑπ' αὐτοῦ καὶ διὰ τὰς κοινὰς πολιτικὰς ἀποστολάς.

3. Ἡ ἐξέλιξις τῆς τιμολογιακῆς ὑπερτιμήσεως.

Ἡ βαθμιαία ἐξέλιξις τῆς τιμολογιακῆς αὔξεσεως εἰς τοὺς σιδηροδρόμους τῆς Π. Ἑλλάδος δίδεται ἐν τοῖς κατωτέρω.

Σιδηρόδρομοι Π. Α. Σ.

1916. Νοέμβριος. Αὐξάνονται κατὰ 20% τὰ κόμιστρα ζώων, ἀποσκευῶν καὶ ἐμπορευμάτων μεγάλης καὶ μικρᾶς ταχύτητος.

1916. Δεκέμβριος. Αὐξάνονται κατὰ 10% αἱ τιμαὶ τῶν ἐπιβατικῶν εἰσιτηρίων.

1917. Αὔγουστος. Καταργοῦνται τὰ εἰδικὰ τιμολόγια. Αὐξάνονται μέχρι τῶν συμβατικῶν τιμῶν τὰ κόμιστρα ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων.

1917. Δεκέμβριος. Αὐξάνονται τὰ τιμολόγια κατὰ 30% ὑπεράνω τῶν συμβατικῶν ὁρίων.

1918. Μάιος. Αὐξάνονται κατὰ 20% τὰ ἤδη ηὔξημένα τιμολόγια.

1918. Νοέμβριος. Αὐξάνονται τὰ ἐν ἰσχύϊ τιμολόγια κατὰ 10%.

1919. Δεκέμβριος. Νέα αὔξησης κατὰ 20%.

Κατὰ ταῦτα ἡ μεγίστη ἐγκριθεῖσα αὔξησης ἄνω τῶν συμβατικῶν ὁρίων ἔφθασε περίπου τὸ ὄριον τοῦ νόμου 1358 ἧτοι 105,6%¹⁾.

Σιδηρόδρομος Π. Α. Π.

1915. Ἰούλιος. Αὐξάνονται κατὰ 20% τὰ κόμιστρα ἐμπορευμάτων μεγάλης καὶ μικρᾶς ταχύτητος.

1917. Ἰούνιος. Αὐξάνονται αἱ τιμαὶ ἀπάντων σχεδὸν τῶν εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν μέχρι τῶν συμβατικῶν ὁρίων. Ὑπερτιμῶνται κατὰ 25% τὰ εἰσιτήρια συνδρομῶν. Μειοῦται ἡ ἐκπτώσις τῶν μετ' ἐπιστροφῆς εἰσιτηρίων εἰς 10%. Αὐξάνονται τὰ τιμολόγια τμηματικῶν ἀποστολῶν ἐμπορευμάτων κατὰ 30% εἰς τὸ δίκτυον Π. Α. Π.

—Αὐξάνονται κατὰ 40% τὰ κόμιστρα τῶν πλήρων ὀχημάτων καὶ αἱ εἰδικαὶ διατιμήσεις εἰς τὰς γραμμὰς Π. Α. Π. καὶ κατὰ 50% εἰς τὰ τμήματα τοῦ Δημοσίου ΜΚ καὶ ΠΚΜ, τῆς

αὔξεσεως τῶν 20% τοῦ Ἰουλίου 1915 συμπεριλαμβανομένης.—Ἐγκρίνονται καὶ ἄλλαι τινὲς ὑπερτιμήσεις εἰσιτηρίων γύρου, χιλιομετρικῶν κ.λ.π.

1917. Δεκέμβριος. Αὐξάνονται ὑπὲρ τὰ συμβατικά ὄρια κατὰ 20% τὰ τιμολόγια ἐπιβατῶν, τὰ τιμολόγια μικρᾶς ταχύτητος τμηματικῶν ἀποστολῶν καὶ τὰ τιμολόγια ἀποσκευῶν.—Καταργοῦνται τὰ εἰδικὰ τιμολόγια καὶ ἐφαρμόζονται ἐπ' αὐτῶν αἱ συμβατικαὶ τιμαί.

1918. Ἰούλιος. Αὐξησης τῶν ἐν ἰσχύϊ τιμολογίων κατὰ 30%.

1918. Δεκέμβριος. Αὐξησης κατὰ 10% τῶν ἐν ἰσχύϊ τιμολογίων.

Ὡστε ἡ ὀλικὴ ἄνω τῶν συμβατικῶν ὁρίων αὔξησης ἔφθασε τὰ 71,6%¹⁾.

Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας

1916. Ἰούλιος. Κατάργησις εἰδικῶν τιμῶν τιμολογίων.

1917. Ἰανουάριος. Κατάργησις, ὑπερτιμήσεως καὶ τροποποιήσεως εἰδικῶν τιμῶν τιμολογίων.

1917. Δεκέμβριος. Αὐξάνονται αἱ τιμαὶ τῶν εἰσιτηρίων μέχρι τῶν συμβατικῶν ὁρίων.

1918. Δεκέμβριος. Αὐξάνονται κατὰ 10% τὰ ἐν ἰσχύϊ τιμολόγια.

1919. Νοέμβριος. Αὐξάνονται τὰ τιμολόγια μέχρις 25% ἄνω τῶν συμβατικῶν ὁρίων.

1920. Μάρτιος. Νέα αὔξησης μέχρι 30% ἄνω τῶν συμβατικῶν ὁρίων.

1920. Ἀπρίλιος. Νέα αὔξησης μέχρι 50% ἄνω τῶν συμβατικῶν ὁρίων.

Ὡθεν ὀλικὴ αὔξησης ἄνω τῶν συμβατικῶν ὁρίων 50%.

Σιδηρόδρομος Β. Α. Ἑλλάδος.

1918. Μάιος. Καταργοῦνται ἅπαντα τὰ εἰδικὰ τιμολόγια καὶ αὐξάνονται ἅπαντα τὰ κόμιστρα μέχρι 10% ἄνω τῶν συμβατικῶν.

1918. Νοέμβριος. Ἐγκρίνεται αὔξησης κόμιστρων μέχρι 30% ἄνω τῶν συμβατικῶν ὁρίων.

Ἡ ὀλικὴ ἄνω τῶν συμβατικῶν ὁρίων αὔξησης 30%²⁾.

Σιδηρόδρομος Ἀττικῆς.

1916. Ἰούλιος. Αὐξάνονται κατὰ 25% τὰ τιμολόγια εἰσιτηρίων.

1917. Δεκέμβριος. Ἐγκρίνονται διάφοροι αὔξησης εἰσιτηρίων

¹⁾ Διὰ τῶν ὑποβληθέντων βασικῶν τιμολογίων (ἴδε ὑποσημείωσιν σελ. 18) αὐξάνονται αἱ τιμαὶ τῶν ἐν ἰσχύϊ τιμολογίων κατὰ 20-50%. Οὗτω ἡ αὔξησης ἀπὸ τῶν συμβατικῶν ὁρίων φθάνει 125% διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ 130-150% διὰ τὰ ἐμπορεύματα τῶν τριῶν πρώτων κλάσεων. Διὰ τὰ τῆς τετάρτης ἐξικνεῖται μέχρι 375%.

²⁾ Ἡ αὔξησης αὕτη ὠρίσθη εἰς τὰ 60% δι' ἐγκρίσεως τοῦ Ἰουνίου 1920.

Κατηγορία	ΠΑΣ. 1			ΠΑΠ. 2			Θεσσ.			Βλ. Ελλ. 3			Αττ.		
	Προπολεμικά τιμὰ	Σημερινὰ τιμὰ	Αύξησης	Προπολεμικά τιμὰ	Σημερινὰ τιμὰ	Αύξησης	Προπολεμικά τιμὰ	Σημερινὰ τιμὰ	Αύξησης	Προπολεμικά τιμὰ	Σημερινὰ τιμὰ	Αύξησης	Προπολεμικά τιμὰ	Σημερινὰ τιμὰ	Αύξησης
	Λεπτά	Λ.	%	Λεπτά	Λεπτά	%	Λεπτά	Λεπ.	%	Λεπτά	Λ.	%	Λεπτά	Λεπτά	%
1. Έπιδάται															
Κατὰ κερ. και χμ..															
Α' θέσις	10,0-11,0	24,7	135	8,5-12	20,6	125	8,0-12	18 21	95	11,0-12,0	15,6	35	6,4-12	12,6-22,0	100
Β' θέσις	7,5- 8,0	20,6	160	6,5- 10	16-17	100	6,5-10	15 18	100	9,5-10,0	13	30	8 -10	21	135
Γ' θέσις	4,5 5,5	12,4	150	4,0- 6	10,3	105	4,0- 6	9-12	110	5 - 6	7,8	35	4,4- 6	8,8-11,2	100
2. Άποσκенаί.															
Κατὰ τόνν. και χμ.	35-50	103	150	50	86	70	50	75	50	50	65	30	50	104	110
3. Εμπορεύματα															
Κατὰ τόνν. και χμ.															
Μεγάλη ταχύτης	35	103	200	20-50	71,5	105	50	75	50	50	65	30	50	104	110
Μικρά ταχύτης															
Α' κλάσις	13 15	40,8	190	10-20	34,3	130	20 22	30 33	50	20 26	30	20	41,6	110	
Β' κλάσις	10 12	31,2	185	10-15	25,7	105	15-20	22 30	50	15 19,5	30	15	31,2	110	
Γ' κλάσις	8 9	20,4	140	8-10	17,2	90	10-16	15-24	50	10 13	30	10	20,8	110	
Δ' κλάσις	6- 7	16,8	160	4 8	7-14	80	5 8	8 12	50	8 10,4	30	8	16,6	110	
4. Ζῶα.															
Κατὰ κερ. και χμ.															
Μεγαλόσωμα															
Μεγ. τ.	20	40,8	105	20	28,6	45	20-24	30-36	50	20 26	30	20	41,6	110	
Μικρά τ.	10	20,4	105	10	14,3	45	10-12	15 18	50	10 13	30	10	20,8	110	
Μέτρια															
Μεγ. τ.	8	16,8	110	8	11,4	45	8-12	12-18	50	8 10,4	30	8	16,6	110	
Μικρά τ.	4	8,4	110	4	5,7	45	4- 6	6- 9	50	4 5,2	30	4	8,3	110	
Μικρόσωμα															
Μεγ. τ.	4	7,2	80	2	2,8	40	4- 6	6-9-9	50	4 5,2	30	4	8,3	110	
Μικρά τ.	2	3,6	80	1	1,4	40	2- 3	3-4,5	50	2 2,6	30	2	4,0	110	

1. — Διά τῶν νέων βασικῶν τιμολογίων (ἴδε ὑπόσημ. σελ 18) καθορίζονται αἱ ἔξῃς τιμαὶ κόμιστρων. — Ἐπιβ. Α' 31 — Β' 26 — Γ 16. Ἄποσκ. 135. Ἐμπορ. μεγ. τ. 135, καὶ ἔμπορ. ἐπιταγνομένης μεγ. τ. 162 — Ἐμπορ. μικ. τ. Α' 54 — Β 40 — Γ' 30 — Δ' 22 — Ζῶα μεγαλός. 45 καὶ 23, μέτρια 18 καὶ 9, μικρόσωμα 8,8 — καὶ 4,6. Αἱ ἀυξήσεις ὄθεν τῆς τρίτης στήλης ΠΔΣ γίνονται κατὰ σειρὰν 210 — 225 — 220 — 220 — 285 — 285 — 265 — 250 — 240 — 125 — 130 — 125 — 125 — 120 — 120 %.
2. — Διά τῶν νέων βασικῶν τιμολογίων τὰ κόμιστρα τῆς δευτέρας στήλης ΣΠΑΠ γίνονται κατὰ σειρὰν 27 — 22 — 14 — 125 — 125 — 46 — 34 — 25 — 19 — 39 — 20 — 15 — 8 — 7, 7 — 4 καὶ ἐπομένως αἱ ἀυξήσεις τῆς τρίτης στήλης γίνονται κατὰ σειρὰν 170 — 175 — 180 — 150 — 255 — 205 — 185 — 175 — 215 — 100 — 100 — 100 — 100 — 235 — 300 %.
3. — Διά τῆς ἐγκριθείσης κατὰ Ἰούνιον ἀυξήσεως ἢ τῆς τρίτης στήλης ἀυξήσις ἀπὸ 30% ἀνέρχεται εἰς 60%.

1918. Ἰούλιος. Καταργοῦνται εἰδικὰ τινα τιμολόγια.

1918. Δεκέμβριος. Αὐξάνονται κατὰ 50% αἱ τιμαὶ εἰσιτηρίων τῆς γραμμῆς Λαυρείου. Καταργοῦνται τὰ μετ' ἐπιτορφοῦς εἰσιτήρια τῆς γραμμῆς Κηφισίας καὶ ἀυξάνονται τὰ ἀπλᾶ κατὰ

15% ἀυξάνονται ἀπαντὰ τὰ τιμολόγια ἐμπορευμάτων κατὰ 60%.

1920. Φεβρουάριος. Αὐξήσις κατὰ 35% τῶν ἐν ἰσχύϊ εἰσιτηρίων τῆς γραμμῆς Λαυρείου. Αὐξήσις κατὰ 30% τῶν ἐν ἰσχύϊ τιμολογίων

έμπορευμάτων τών γραμμών Λαυρείου και Κηφισίας.

1920. Ἀπρίλιος. Αὔξησης κατά 10% τών εισιτηρίων τῆς γραμμῆς Κηφισίας.

Ὀλική αὔξησης ἄνω τών συμβατικῶν δροίων μέχρι 108% μὴ γενικευθεῖσα ὅμως παρὰ μόνον εἰς τὰ τιμολόγια έμπορευμάτων. Τὰ εισιτήρια τῆς γραμμῆς Λαυρείου ὑπερετιμήθησαν κατά 90% περίπου καὶ τὰ τῆς Κηφισίας κατά 25% ὑπὲρ τὴν σύμβαση.

Ἐν τοῖς κατωτέρω δίδονται λεπτομερέστεραι πληροφορίαί ἐπὶ τῶν προπολεμικῶν τιμῶν καὶ τῶν σήμερον ἐν ἰσχύϊ, καθοριζομένης καὶ τῆς ἑκατοστιαίας ἀναλογίας ἐπὶ τῆς ἐγκριθείσης αὔξησης.

4. Αὔξησης τοῦ γενικοῦ τιμολογίου.

Ὁ πίναξ τῆς σελ. 20 περιλαμβάνει τὴν αὔξησιν τῶν τιμῶν τοῦ γενικοῦ τιμολογίου τῶν πέντε κυριωτέρων σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων τῆς Π. Ἑλλάδος, καὶ δὴ τὴν μέχρι τέλους Ἀπριλίου 1920 ἐγκριθεῖσαν.

Ἐκ τοῦ πίνακος τούτου ἐξάγονται αἱ ἑξῆς μέσαι τιμαὶ αὔξησης τοῦ γενικοῦ τιμολογίου.

ΠΑΣ. ΠΑΠ. Θεσσ. Β.Δ. Ἄττ.

Ἐπιβάται	150	110	100	33	100
Ἀποσκευαί	150	70	50	30	110
Ἐμπορ. μεγ. τ.	200	105	50	30	110
Ἐμπορ. μικρ. τ.	170	100	50	30	110
Ζῶα κ. φ.	100	45	50	30	110
Γενικ. μέσ. ὁρος	160	100	70	30	110 ¹⁾

5 Αὔξησης ἐιδικῶν τιμολογίων.

Σημαντικώτεροι ὡς προελέχθη εἶναι αἱ αὔξησης τῶν ἐιδικῶν τιμολογίων. Ἡ λεπτομερὴς ἔρευνα πάντων τούτων ἀπαιτεῖ μακρὸν χρόνον καὶ παρέλκυσιν ἀπὸ τοῦ θέματος τῆς μελέτης ταύτης, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ὁποίας προσαρμόζεται ἡ ἐξέτασις τῆς μεταβολῆς ἐνίων ἐκ τῶν κυριωτέρων ἐιδικῶν διατιμήσεων.

Σιδηρόδρομος ΠΑΣ.

Τιμολόγιον πλήρων ὄχημάτων. Δι' ἀπόστασιν 100 χμ. τιμὴ προπολεμικὴ 60,20 δρ. κατὰ ὄχημα, σημερινὴ 168 ἕως 408 ἀναλόγως τοῦ περιεχομένου έμπορευμάτων Α'. ἢ Δ'. κλάσεως. Δι' ἀπόστασιν 400 χμ. προπολεμικὴ τιμὴ 200 δρ. σημερινὴ 672·1632. Ἐπομένως αὔξησης μέχρις ἄνω τῶν 700%.

Ἰχθεῖς. Διὰ μεγάλης ταχύτητος καὶ ἀπόστασιν 300 χμ. προπολεμικὴ τιμὴ 20 λ/τον/χμ. σημερινὴ 103. Αὔξησης 400%.

Σανός, χόρτα. Διὰ ἀπόστασιν 300 χμ. κατὰ πλήρες ὄχημα 105 δρ. προπολεμικῶς. Σήμερον 371 δρ., ἄρα αὔξησης 360%.

Οἰκοδομικοὶ λίθοι, κατὰ ὄχημα καὶ χμ. προπολεμικῶς 50 λ. σήμερον 168. Αὔξησης 235%.

Οἰκοδομικὰ ἐλικά κατὰ φορτάμαξαν δι' ἀπόστασιν 100 χμ. προπολεμικῶς 60 δρ. σήμερον 168. Δι' ἀπόστασιν 400 χμ. 160 προπολεμικῶς 672 σήμερον. Αὔξησης 180 καὶ 310%.

Πάγος κατὰ τόννον καὶ χμ. 20 λ. προπολεμικῶς 103 σήμερον. Αὔξησης 400%.

Ζῶα δι' ὀλοκλήρον ὄχηματος, εἰς ἀπόστασιν 100 χμ. ἐὰν εἶνε μεγαλόσωμα 60 δρ. προπολεμικῶς 306 σήμερον, ἐὰν μικρόσωμα 54 προπολεμικῶς 253 σήμερον. Εἰς ἀπόστασιν 400 χμ. 200 δρ. κατ' ὄχημα ἐὰν πρόκειται περὶ μεγαλοσώμων ζώων προπολεμικῶς 1224 σήμερον καὶ 160 προπολεμικῶς ἐὰν πρόκειται περὶ μικροσώμων 1013 δρ. σήμερον. Αὔξησης 400, 370, 510 καὶ 530%.

Γεωργικὰ ἐργαλεῖα κατὰ τόννον καὶ χμ. 10 λεπτὰ προπολεμικῶς 41 σήμερον. Αὔξησης 300%¹⁾.

Σιδηρόδρομοι ΠΑΠ.

Σφάγια, θηράματα, ὠά, ἰχθεῖς κατὰ τόννον καὶ χμ. διὰ μεγάλης ταχύτητος 25 λ. προπολεμικῶς 71,5 σήμερον. Αὔξησης 200%.

Γαλακτικὰ ὄδατά δι' ἀπόστασιν ἄνω τῶν 100 χμ. 6 λεπτὰ προπολεμικῶς κατὰ τόννον καὶ χμ. 25,7 σήμερον. Αὔξησης 300%.

Σταφίς διὰ πλήρων ὄχημάτων, κατὰ ὄχημα, ὡς ἑξῆς :

Πάτριαι-Πειραιεύς	64	δρ.	προπ.	640	σήμερ.	Αὔξ.	650%
Καλάμαι	112	"	"	672	"	550	
Πύργος	83	"	"	664	"	650	
Πάτριαι-Καλάμαι	116	"	"	466	"	330	
Πάτριαι-Κυπαρισ.	92	"	"	324	"	250	

Συλάνθρακες ἀπὸ Μεγάρων εἰς Πειραιᾶ κατὰ πλήρες ὄχημα 30·32 δρ. προπολεμικῶς 86 σήμερον καὶ ἀπὸ Κορίνθου εἰς Πειραιᾶ 36·38 προπολεμικῶς 150 σήμερον. Αὔξησης 180 ἕως 310%.

Σιμέντιον ἀπὸ Ἐλευσίνος εἰς Πειραιᾶ κατὰ ὄχημα 20 προπολεμικῶς 36 σήμερον. Αὔξησης 80%.

Ἄλευρα κατὰ πλήρες ὄχημα, ὡς ἑξῆς :

Πειραιεύς-Καλάμαι	112	δρ.	προπ.	504	σήμερ.	Αὔξ.	350%
"	100	"	"	497	"	400	
"	Κυπαρισ.	122	"	508	"	320	

Κυβόλιθοι κατὰ πλήρες ὄχημα ἀπὸ Καλάμα

¹⁾ Μετὰ τῆς τροποποιήσεως τοῦ Ἰουνίου ὁ γενικὸς μέσος ὁρος αὔξησης κατὰ σειράν 240% διὰ τὸν ΠΑΣ. 18% διὰ τὸν ΠΑΠ καὶ 60% διὰ τὴν ΒΔ.

²⁾ Ὅσαι αἱ αὔξησης αὗται, κατόπιν τῶν ὑποβληθέντων βασικῶν τιμολογίων αὔξαντο κατὰ 1/6 περίπου. Τινὲς ὑπερβαίνουν τὰ 1000%.

κίον εις Πειραιᾶ 28 προπολεμικῶς, εις Πάτρας 42 καὶ εις Ναύπλιον 30 δρ. Σήμερον 30, 70, 50. Αὔξησης 60-80%.

Ἐλαιοπυρῆνες ἀπὸ Ἐλευσίνας εις Πειραιᾶ 12 δρ. /δχ. προπολεμικῶς. Σήμερον 33. Αὔξησης 200%.

Κανσόξυλα ἀπὸ Ἀγ. Θεοδώρων εις Πειραιᾶ 30 δρ. /δχ. σήμερον 119. Αὔξησης 300%.

Χόρτον, σαγὸς κατὰ πλήρες ὄχημα ὡς ἑξῆς:

Πειραιεύς-Κόρινθος	32 δρ. προπ.	215 σήμ.	Αὔξ.	600 ¹⁾
Ναύπλιον	40	352	780	
Πάτραι	54	493	800	
Μύλοι Ναύπ.-Καλάμ.	66	371	460%	

Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας.

Ἰχθεῖς. Διὰ μεγάλης ταχύτητος, προπολεμικῶς 20 καὶ 22 λ. ἀνά τον/χμ. σήμερον 75. Αὔξησης μέχρι 270%.

Σίτος, ἀραβόσιτος, ἄχυρα κλπ. κατὰ πλήρες ὄχημα ὡς ἑξῆς:

Λάρισα-Βόλος προπολ.	61 δρ. σήμ.	180	Αὔξ.	185%
Καρδίτσα	100	264	165	
Τρίκαλα	126	329	160	
Καλαμπάκα	145	376	155	
Λάρις.	166	444	165	

Αἱ προπολεμικαὶ τιμαὶ τοῦ εἰδικοῦ τούτου τιμολογίου ἦσαν κατώτεροι ἐφ' ὅσον ἐπρόκειτο περὶ μεταφορᾶς ζεύγους ὀχημάτων, καὶ δὴ κατὰ σειράν 58, 75, 88, 88 καὶ 100. Ἄρα διὰ τὴν περίπτωσηιν ταύτην αἱ αὔξησης ἔφθασαν 205%, 255, 270, 325, 345.

Χημικὰ λιπάσματα κατὰ πλήρες ὄχημα προπολεμικῶς ἀπὸ Βόλου εις Βελεστίνον 20 δρ. εις Περσοφυλί 30. Σήμερον 63, 102 ἄρα αὔξησης 210 καὶ 240%.

Συλεια οἰκοδομήσιμος κατὰ πλήρες ὄχημα, ὡς ἑξῆς:

Βόλος Καλαμπ. προπ.	110 δρ. σήμερον	376	Αὔξ.	240%
Λάρισα	60	180	200	
Καρδίτσα	95	262	180	
Λάρις-Καλαμπάκα	102	444	335	

Αἱ προπολεμικαὶ αὗται τιμαὶ κατήχοντο εἰς 99, 54, 84, 64 ἐφ' ὅσον ὁ ἀποστολεὺς μετέφερον ὑπὲρ τὰ 50 ὀχήματα ἐτησίως. Ἄρα αὔξησης ἐν τῇ περιστάσει ταύτῃ 276%, 235, 210, 600%.

Ἀσβεστος, γύψος, κέραμοι κ.λπ. κατὰ πλήρες ὄχημα ὡς ἑξῆς:

Βόλος-Καλαμπάκα προπολεμ. 70 δρ. σήμερον 260-365, αὔξησης. μέχρι 420%. Βόλος Λάρισα προπολεμ. 40 δρ. σήμερον. 144-180 αὔξησης. μέχρι 350. Βόλος-Δεμερλί προπολ. 50 δρ. σήμερον 133-190 αὔξησης μέχρι 280.

Χόρτον, νομή, κ.λπ. κατὰ ὄχημα ὡς ἑξῆς:

Βόλος-Καλαμπάκα προπ.	58 δρ. σήμ.	225	Αὔξ.	300%
Λάρισα	24	108	350	
Τρίκαλα	50	195	290	
Λάρις-Καλαμπάκα	66	265	310	

Ἐάν ὁ ἀποστολεὺς μετέφερον 100 ὀχήματα τοῦλάχιστον κατ' ἔτος, αἱ τιμαὶ 58, 50 καὶ 66 κατήχοντο εἰς τὸ ἡμισιον. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὄθεν αὔξησης 660, 800, 700, 705%.

Συλάνθρακες κατὰ πλήρες ὄχημα ἀπὸ Βόλου εις Λάρισσαν 28 δρ. εις Καλαμπάκαν 76 εις Δεμερλί 37 προπολεμικῶς. Σήμερον 126, 263, 134. Ἄρα αὔξησης 350, 245, 260%.

Κανσόξυλα κατὰ πλήρες ὄχημα ἀπὸ Βόλου εις Καλαμπάκαν 57 εις Δεμερλί 40. Σήμερον 180, 376, 192 καὶ ἐπομένως αὔξησης 465, 360 καὶ 375%.

Λιγνίτης κατὰ πλήρες ὄχημα ἀπὸ Βόλου εις Λάρισσαν προπολεμικῶς 69 δρ. εις Δεμερλί 75 εις Καλαμπάκαν 98. Σήμερον 180, 129, 163 καὶ αὔξησης: 160, 70 καὶ 65%.

Γεωργικαὶ μηχαναὶ προπολεμικῶς κατὰ τόννον ἀπὸ Βόλου εις Λάρισσαν 6,60 δρ. εις Δεμερλί 8,09 εις Καλαμπάκαν 16,29. Σήμερον 19,80 24,27 καὶ 48,87. Ἄρα αὔξησης 200%.

Ορυζα καὶ σάκχαρις ἐγγώριος ἀπὸ Στεφανοσαίων εις Βόλον κατὰ πλήρες ὄχημα προπολεμικῶς 141 δρ. καὶ 164 δρ. Σήμερον 316 καὶ 407 ἄρα αὔξησης: 125 καὶ 150%.

Σιδηρόδρομος ΒΑ. Ἑλλάδος.

Ἰχθεῖς διὰ μεγάλης ταχύτητος κατὰ κιβώτιον τῶν 80 γγ. ἀπὸ Μεσολογγίου εις Κρουνέριον 50 λ. σήμερον 88, αὔξησης 75%.

Ἐμπορεύματα κατὰ πλήρες ὄχημα μεταφερόμενα, κατὰ τόννον καὶ χμ. 15,10 καὶ 8 λεπτὰ διὰ τὴν Α', Β', Γ' καὶ Δ' κλάσιν, Δ' κλάσιν, καὶ 10, 8 καὶ 5 ἐὰν προωρίζοντο διὰ Πάτρας. Σήμερον 26, 195, καὶ 10,4 · 13. Αὔξησης μέχρις 160%.

Συλεια κατὰ χμ. καὶ τόννον ἀπὸ Ἀχελώων πρὸς τοὺς λοιποὺς σταθμοὺς 8-10 λ., ἐὰν προωρίζετο διὰ Πάτρας 4,5 7,45 λ. καὶ ἀπὸ Ἀγρινίου πρὸς Πάτρας 4,6 λ. Σήμερον αἱ τιμαὶ αὗται ἔφθασαν 19,5 λ. ἄρα αὔξησης μέχρι 330%.

Ζῶα μικρὸσώμα κατ' ἀποστολὰς τοῦλάχιστον 100 πρὸς Πάτρας 0,5 λ. κατὰ κεφαλὴν καὶ χμ. προπολεμικῶς καὶ σήμερον 2,6. Αὔξησης 420%.

Δι' ἀνάλογον περίπτωσιν μεγαλοσώμων ζῶων κατ' ἀποστολὰς 15 τοῦλάχιστον, ἡ τιμὴ ἀπὸ 4 λ. προπολεμικῶς ἀνῆλθεν εἰς 13. Αὔξησης 220%¹⁾.

Σιδηρόδρομοι Ἀττικῆς.

Συλεια, κανσόξυλα, ξυλάνθρακες, γαιάνθρακες, κ.λπ. κατὰ πλήρες ὄχημα τῶν 5 τόν. προ-

¹⁾ Ἄρα αἱ αὔξησης αὗται αὐξάνονται κατὰ τὸ 1/2 περίπου μετὰ τὴν ὑποβολὴν τῶν βασικῶν τιμολογίων.

¹⁾ Μετὰ τὴν ἐντὸς τοῦ Ἰουνίου αὔξησην τῶν κομιστρῶν εἰς τὰ 60 ἄνω τῶν συμβατικῶν τιμῶν, αἱ ἐκατοστιαῖαι αὗται ἀναλογίαι ἄρα αἱ ἠδῆ ἦσαν ἀναλόγως.

πολεμικῶς 50 λεπτά κατὰ χμ. σήμερον 1,05-3,12. ἀνάλογως τῆς κλάσεως τοῦ ἐμπορεύματος Αὔξησης 100 ἕως 500%.

Διάφορα ἐμπορεύματα ἀνεξαρτήτως κλάσεως
διὰ πλήρους ὀχήματος, ὡς ἐξῆς κατὰ τόννον :
Πειραιεὺς Κηφισσία προπολ. 4,40 δρ. σήμερον 6,55-10,00 αὔξ. 50-130%. Πειρ. Μαρκόπουλον προπολ. 7,00 δρ. σήμερον 14,56-19,14 αὔξησης 100-170. Πειρ.-Λαύρειον προπολ. 6,00 12,50-31,20 αὔξ. 100-430.

Ἄλευρα ἀποικιακά κατὰ πλήρες ὄχημα ὡς ἐξῆς:
Πειραιεὺς-Κηφισσία προπολ. 22,00 δρ. σήμερον 37,50-49,90 αὔξ. 70-125%. Πειρ.-Μαρκόπουλον 35,00 σήμερ. 71,50-95,70 αὔξ. 100-175. Πειρ.-Λαύρειον προπολ. 30,00 σήμερον σήμερ. 117,00-156,00 αὔξ. 290-420.

Ζῶα κατὰ πλήρη φορτάμαξαν καὶ κατὰ χμ. προπολεμικῶς 50 λ. σήμερον 1,04, αὔξησης 100%.

6. Αὔξησης τιμολογίου προσθέτων δαπανῶν.

Τὰ τιμολόγια τῶν προσθέτων δαπανῶν, εἰς ἃς ἀνάγονται τὰ δικαιώματα ἐγγραφῆς, φορτώσεως ἐκφορτώσεως καὶ μεταφορτώσεως, σταθμοῦ, ἀποθηκείσεως, ἀργίας ὑλικοῦ, ἀναζυγίσεως, φυλάξεως ἀποσκευῶν, ἀδιαβρόχου, ἀπολυμάνσεως, ἦσαν μέχρι τοῦ 1916 τόσα, ὅσα καὶ αἱ σιδηροδρομικαὶ ἐν Ἑλλάδι ὑπηρεσίαι. Τὰ τιμολόγια ταῦτα κατὰ τὰς διαφόρους σιδηροδρομικὰς συμβάσεις ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ μετατρέπη κατ' ἔτος ὁ ἀρμόδιος Ὑπουργός. Ἐν τούτοις τόσον ἀσήμαντοι παρουσιάζοντο κατ' ἔτος αἰτία μεταβολῆς αὐτῶν ὥστε ἀπὸ μικρᾶς σειρᾶς ἐτῶν ἴσχυρον τιμολόγια προσθέτων δαπανῶν ἀναλλοίωτα σχεδὸν ἀλλὰ κεκανονισμένα ἰδιαιτέρως κατὰ Ἑταιρίαν.

Κατὰ τὴν 29 Δεκεμβρίου 1916 ἐδημοσιεύθη

Εἶδος δικαιώματος καὶ σχετικοὶ ὄροι	Τίμαι καὶ ὄροι τῆς 29 Δεκεμβρίου 1916	Τίμαι καὶ ὄροι ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου 1918	Αὔξησης
1. Φόρτωση καὶ ἐκφόρτωση.			
Ἀποσκευαὶ καὶ ἐμπορεύματα	1,00 δρ. / τ.	2,00	100 %
2. Δικαίωμα σταθμοῦ.			
Ἐμπορεύματα κατὰ δέμα	0,60 δρ. / τ.	1,00	65
» κατ' ὄχημα	0,50 δρ. / τ.	1,00	100
3. Δικαίωμα μεταφορτώσεως.			
Ἀποσκευαὶ καὶ ἐμπορεύματα	0,50 δρ. / τ.	2,00	300
4. Ἀποθήκευσις.			
Ἀποσκευαί			
Προθεσμίᾳ ἀτελοῦς ἀποθηκείσ. μετὰ τὴν ἀφίξιν	18 ὥρ.	18 ὥρ.	
Δικαίωμα ἀποθηκείσεως μετὰ τὰς 18 ὥρας . . .	0,10 δρ. / δέμα / 24 ὥρ.	0,40	300
Ἐμπορεύματα			
Προθεσμίᾳ ἀτελής	18 ὥρ.	18 ὥρ.	
Δικαίωμα	0,50 δρ. / τόν. / 24 ὥρ.	2,50	400
5. Ἀργία ὑλικοῦ.			
Προθεσμίᾳ φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως ὑπὸ τοῦ ἐνδιαφερομένου	8 ὥρ.	5 ὥρ.	
Δικαίωμα ἀργίας μετὰ τὴν λήξιν τῆς προθεσμίας	1,5 δρ. / ὄχ. / ὥρ.	5δρ. / ὄχ. / ὥρ.	235
6. Δικαίωμα ἀδιαβρόχου.			
Δι' ἀπόστασιν 0-100 χμ.	2,50 δρ. / ὄχ.	4,00	60
Ὁμοίως δι' ἀπόστασιν 101—300	4,00	6,00	50
» ἀνω τῶν 300	5,00	8,00	60
7. Ἀπολύμανσις.			
Δι' ἕκαστον μεγαλόσωμον ζῷον	0,40	2,00	400
Δι' ἕκαστον μετρίου ἀναστήματος ζῷον	0,15	0,75	400
» μικρόσωμον ζῷον	0,05	0,25	400
Δι' ἕκαστον ὄχημα μεθ' ἐνὸς διαπέδου	2,00	10,00	400
Ὁμοίως μετὰ δύο διαπέδων	3,00	15,00	400 (!)

(1) Διὰ τὸ δίκτυον τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους, ἐγκρίνονται τροποποιήσεις τῶν τιμῶν τούτων, διὰ τῶν βασικῶν τιμολογίων (Ἰούνιος 1920).

ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως (παράρτημα δεύτερον, φύλλον 224) τιμολόγιον προσθέντων δαπανῶν ἰσχύον δι' ἀπάσας τὰς σιδηροδρομικὰς Ἐταιρίας τῆς Π. Ἑλλάδος, δι' οὗ, κατόπιν μελετηθείσης ποῦ μὲν αὐξήσεως ποῦ δὲ μειώσεως τῶν μέχρι τότε ἰσχυουσῶν τιμῶν, ἐκανονίσθησαν νέαι κοιναί. Αἱ τιμαὶ αὗται ὑπέστησαν αὐξήσεις τῶν ὁποίων αἱ κυριώτεραι εἶναι αἱ ἑξῆς.

Αἱ τιμαὶ μονάδος τῶν λοιπῶν προσθέντων δαπανῶν δὲν μετεβλήθησαν. Πλήν τῆς αὐξήσεως ὅπως τῶν τιμῶν εἰς τὰ τιμολόγια ταῦτα, δὲν πρέπει νὰ παρορᾶται ὅτι ἡ μείωσις τῶν προθεσιμῶν φορτώσεως ἐκφορτώσεως καὶ ἀποθηκεύσεως ἐπιβαρύνει ἐμμέσως τὰς τιμὰς ἔτι πλέον, καὶ ὅτι ἡ κατάργησις τῆς ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῶν δικαιωμάτων ἀργίας ὑλικοῦ καὶ ἀποθηκεύσεως κατὰ τὰς Κυριακὰς καὶ ἑορτισμένας ἑορτάς, ἰσχυούσης προπολεμικῶς, ἐπέφερε νέαν ἔμμεσον αὐξήσιν τῶν τιμῶν.

7. Αὐξήσεις τῶν στρατιωτικῶν τιμολογίων.

Εἰς ἀπάσας τὰς σιδηροδρομικὰς γραμμάς, πλὴν τῶν ἀνηκουσῶν εἰς τὸ Κράτος ἢ ὑπ' αὐτοῦ ἐπιταχθεισῶν, τὰ στρατιωτικὰ τιμολόγια ἠκολούθησαν τὰς αὐξήσεις τοῦ συμβατικοῦ τιμολογίου. Αἱ στρατιωτικαὶ ἀποστολαὶ τιμολογούνται ὑπὸ τῶν συμβάσεων ἐπὶ τῇ βάσει ἐκπτώσεως 50 ἕως 75% τῶν συμβατικῶν τιμῶν. Ἐφ' ὅσον ἠξιάζοντο τὰ τιμολόγια ἄνω τῶν συμβατικῶν τιμῶν, αἱ ἐκπτώσεις αὗται ἐλογίζοντο ἐπὶ τῶν ἠξημένων τούτων τιμολογίων. Οὕτω ἡ τακτικὴ αὕτη ἰσχύει διὰ τὴν Ἐταιρίαν τοῦ σιδηροδρόμου Θεσσαλίας, τοῦ τῆς Β. Δ. Ἑλλάδος καὶ τοῦ τῆς Ἀττικῆς.

Ἄλλα διὰ τὸν σιδηροδρόμον Λαρίσσης καὶ τὸν ΣΠΑΠ, ἄφ' ἧς τούτων ἐπέταξε τὸ Κράτος, τὰ στρατιωτικὰ τιμολόγια ἐκανονίσθησαν πολὺ μᾶλλον ἠξημένα, κατὰ τὸν ἑξῆς τρόπον.

Σιδηρόδρομος Λαρίσσης. Ἡ σύμβασις ὀρίζει τιμὰς διὰ τὰς μεταφορὰς στρατοῦ τὸ 1/4 τῶν συμβατικῶν. Κατὰ τὸν Μάιον τοῦ 1918 ἠξήθησαν ὡς προελέχθη δυνάμει τοῦ νόμου 1358 αἱ τιμαὶ αὗται εἰς τὸ 1/3 τῶν ἠξημένων συμβατικῶν τιμῶν. Αἱ συμβατικαὶ τιμαὶ τότε εἶχον αὐξηθῆ κατὰ 56% (ἴδε σελ. 19) καὶ ἐπομένως ἡ ἐπελθοῦσα αὐξήσις εἰς τὰ στρατιωτικὰ τιμολόγια ὑπῆρξε 210%. Ἡ νέα αὕτη τιμὴ κομίστρων αὐξηθεῖσα καὶ αὔθις κατὰ Νοέμβριον 1918 κατὰ 10% καὶ κατὰ Δεκέμβριον 1919 κατὰ 20% ἔφθασε τελικῶς τὰ 309% τῆς προπολεμικῆς τιμῆς¹⁾.

Ὅσον ἀφορᾷ εἰς τοὺς ἐκτάκτους στρατιωτικὸς συρμούς, εἶχε κανονισθῆ ἴδιον τιμολόγιον ἀπὸ τοῦ 1911 ὀρίζον τιμὴν 5 δρ. ἀνὰ χιλιόμετρον καὶ συρμὸν μέχρι 12 ὄχημάτων καὶ 140 τὸ πολὺ τόννων. Διὰ τοὺς κενούς συρμούς, τοὺς ἐπιστρέφοντας πρὸς παραλαβὴν νέων στρατευμάτων ἢ ἐφοδίων, ὀρίζετο τιμὴ 3,5 δρ. χμ/συρμὸν, οὕτως ὥστε ἡ ὀλικὴ τιμὴ ἔφθανε τὰς 8,5 δρ. ἀνὰ χιλιόμετρον καὶ συρμὸν. Κατὰ τὸν Μάιον ὁμοῦ τοῦ 1918 ἐνεκρίθη ἀναδρομικῶς ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1918 τὸ ἑξῆς νέον τιμολόγιον ἐκτάκτων συρμῶν: 1,5 δρ. ἀνὰ χιλιόμετρον καὶ ὄχημα με ἐλάχιστον ὄριον εἰσπράξεως 18 δρ./χμ, καταργηθείσης τῆς διὰ τοὺς κενούς συρμούς ἀποζημιώσεως. Οὕτω διὰ ἕκτακτον συρμὸν 12 ὄχημάτων ἢ ἀνὰ χμ. τιμὴ προπολεμικῶς ἦτο 8,5 δρ. μετὰ δὲ τὴν νέαν διάταξιν 18 δρ. Καὶ ἐπειδὴ αἱ αὐξήσεις τῶν 10% καὶ 20% τοῦ Νοεμβρίου 1918 καὶ Δεκεμβρίου 1919 ἐπεβάρυνον καὶ τὸ τιμολόγιον τούτου, ἡ τιμὴ τῶν 18 δρ. ἔφθασε τὰς 22,5 δρ. Ἄρα τελικὴ αὐξήσις 165%.

Σιδηρόδρομοι Π.Α.Π. Διὰ τὰ τμήματα τοῦ Κράτους, Μύλων Καλαμῶν καὶ Πύργου Κυπαρισσίας Μελιγαλᾶ, ἡ αὐξήσις τῶν στρατιωτικῶν τιμολογίων ἔφθασε τὸ ὄριον τῶν 240% ἀντὶ τῶν 310% τοῦ σιδηροδρόμου Λαρίσσης, διότι δὲν ἐφηρμόσθη εἰς τὸν Σ.Π.Α.Π. ἡ τελευταία αὐξήσις τῶν 20% (ἴδε σελ. 19). Διὰ τὸ τμήμα ὁμοῦ Ἀθηνῶν Ναυπλίου Πατρῶν, δι' ὃ τὸ στρατιωτικὸν τιμολόγιον κανονίζεται εἰς τὸ 1/3 τοῦ συμβατικοῦ, ἡ αὐξήσις ἔφθασε τὰ 155%.

Οἱ ἕκτακτοι στρατιωτικοὶ συρμοὶ εἰς τὸν Σ.Π.Α.Π. διετιμῶντο προπολεμικῶς ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ γενικοῦ τιμολογίου, τοῦ ὁποίου ποικίλαι εἶναι αἱ ὡς πρὸς αὐτοὺς διατάξεις. Ἀπὸ τῆς 1ης ὁμοῦ Ἰουλίου 1918, ἄφ' ἧς ἐπετάχθη ὁ σιδηροδρόμος παρὰ τοῦ Κράτους, ἐκανονίσθη τὸ ἑξῆς τιμολόγιον: 1,20 δρ./χμ. διὰ πᾶν ὄχημα ἐπιβατικὸν διαξονικὸν ἀνεξαρτήτως θέσεως καὶ 1,80 διὰ τετραξονικὸν 1,00 δρ./χμ. διὰ πᾶν ὄχημα φορτηγὸν τῶν 7 τόννων καὶ 1,40 διὰ τοιοῦτο τῶν 10 τόννων. Διὰ τοῦ νέου τούτου τιμολογίου, ἀπλοποιήσαντος τὸ μέχρι τότε ἰσχύον, ἐπῆλθε μέση αὐξήσις τῆς προπολεμικῆς τιμῆς κατὰ 15% αὐξηθεῖσα εἰς 135% μετὰ τὴν γενικὴν αὐξήσιν τῶν 10% τοῦ Δεκεμβρίου 1918 (ἴδε σελ. 19).

8. Αὐξήσις τοῦ σιδηροδρομικοῦ τιμολογίου ἐν τῇ ξένη.

Γαλλία. Ἐν Γαλλίᾳ αἱ σιδηροδρομικαὶ Ἐταιρίαι ἔζητησαν ἀπὸ τοῦ φθινοπώρου τοῦ 1915 τιμολογιακὰς αὐξήσεις. Ἀλλά, ἐπειδὴ «la rapidité des solutions n'est pas le propre

¹⁾ Διὰ τῶν βασικῶν τιμολογίων τῶν κρατικῶν γραμμῶν (Ἰούνιος 1920) ἡ αὐξήσις αὕτη ὑπέστη νέαν αὐξήσιν.

de notre regime politique» ὡς ὁμολογεῖ γάλλος συγγραφεὺς πραγματευόμενος διὰ μακρῶν τὰ τῶν σιδηροδρομικῶν πραγμάτων ἐν Γαλλίᾳ κατὰ τὸν πόλεμον¹⁾ μόλις κατὰ τὸ ἔαο τοῦ 1917 υπέγραψεν ἡ Κυβέρνησις μετὰ τῶν μεγάλων σιδηροδρομικῶν Ἐταιριῶν σύμβασιν περὶ αὐξήσεως τῶν τιμολογίων κατὰ 15%. Ἡ σύμβασις αὕτη συζητηθεῖσα ἐν τῇ Βουλῇ δὲν ἐκυρώθη, ἀποφασισθείσης τὴν 8 Ἰανουαρίου 1918 τῆς ἀναβολῆς.

Μετὰ τοῦτο υπεβλήθη εἰς τὴν Βουλὴν νομοσχέδιον περὶ αὐξήσεως τῶν τιμολογίων, ἐξαιρέσει τῶν στρατιωτικῶν, κατὰ 25% ὅπερ μετὰ σφοδρὰν συζητήσιν ἐψηφίσθη περὶ τὰ τέλη Μαρτίου 1918. Τὸ νέον τιμολόγιον ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου 1918.

Ἡ αὐξήσις αὕτη ὁμολογεῖται ἐλαχίστη καὶ ἀνεπαρκεστάτη. Ἐν συγκρίσει μάλιστα πρὸς τὴν αὐξήσιν ἣν εἶχεν ὑποστῆ τότε ἐν Γαλλίᾳ ἡ ἀξία διαφόρων ἐμπορευμάτων, εἶναι ἀπολύτως ἀνεπαίσιμος, σχεδὸν μὴ ἐπιβαρύνουσα αὐτήν. Ἐπὶ παραδειγματι ἀπέναντι τῆς αὐξήσεως ταύτης τῶν 25% ἐπὶ τῶν κομίστρων, ἡ ἀξία τοῦ λιθάνθρακος εἶχεν αὐξηθῆ τότε κατὰ 354%, τῶν χαλυβδίνων ῥάβδων κατὰ 515%, τοῦ χυτοσίδηρου κατὰ 185%, τῶν σιδηρῶν ῥάβδων τῶν σιδηροδρόμων κατὰ 271%, τοῦ πετρελαίου κατὰ 156% τοῦ οἴνου κατὰ 257% κ.λ.π.

Νεώτερος νόμος τῆς 14 Φεβρουαρίου 1920 ἐπιτρέπει εἰς τὸν Ὑπουργὸν τῶν Δημοσίων Ἔργων νὰ ἐγκρίνῃ ἐξαιρετικῶς διὰ τὸ 1920 αὐξήσεις νέας, ἐπιπροστιθεμένας εἰς τὴν τῶν 25% καὶ δὴ μέχρι 45% διὰ τὰ εἰσιτήρια Γ' θέσεως 50% διὰ τὰ τῆς Β', 55% διὰ τὰ τῆς Α' καὶ 115% διὰ τὰ ἐμπορεύματα.

Ἐκ τῆς νέας ταύτης αὐξήσεως ἐξαιροῦνται τὰ ἐργατικά καὶ μαθητικά εἰσιτήρια, παραχωροῦνται δὲ ἐκπτώσεις ἀπὸ 50 μέχρις 75% εἰς τοὺς οἰκογενειάρχας πατέρας τριῶν μέχρις ἑπτὰ τέκνων καὶ τοὺς τραυματίας πολέμου.

Ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἐν Ἑλλάδι τιμολογιακὰς αὐξήσεις, αἱ τῶν εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν κυμαινόμεναι ἐν Γαλλίᾳ μεταξὺ 70 καὶ 80% εἶναι σχεδὸν ἴσαι πρὸς τὰς τῶν ἐταιρικῶν ἐπιχειρήσεων ἐνταῦθα, ἀλλὰ κατὰ τὰ 2/3 περιῖπου μικρότερα πρὸς τὰς τῶν κρατικῶν. Ὡς πρὸς τὰ ἐμπορεύματα, ἐὰν ἐξαίρεθῇ ὁ σιδηροδρόμος Λαρίσης εἰς ὃν αἱ αὐξήσεις εἶναι κατὰ τι μείζονες ὄλων τῶν λοιπῶν σιδηροδρόμων μας, τὰ γενικά τιμολόγια ἠδὲξήθησαν ὀλιγώτερον τῶν

140%, ὅριον εἰς ὃ ἔφθασεν ἡ ἀνάλογος ὑπερτίμησις ἐν Γαλλίᾳ¹⁾.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰ στρατιωτικά τιμολόγια, αἱ μέγισται ἀπὸ μεταφορῶν κατὰ τὸν πόλεμον ἐπληρώθησαν ἐπὶ τῇ βῆσει τῆς συμφωνίας Cotelte τοῦ 1898, ἐν ἣ αἱ τιμαὶ καθωρίσθησαν ληφθεῖσων ὑπ' ὄψιν τῶν διαφόρων σχετικῶν συνθηκῶν ἐν ἰσχύϊ τότε: τιμαὶ καυσίμου, ἀξία ἐργασίας, χωρητικότης ὀχημάτων κ.λ.π. Εἶναι ἀνυπολόγιστοι αἱ ζημίαι τῶν σιδηροδρομικῶν διαχειρίσεων ἐν Γαλλίᾳ ἐκ τούτου, ἐπαυξηθεῖσαι καὶ ἔνεκα τῶν μεγάλων μεταφορῶν συμμαχικῶν στρατευμάτων αἵτινες ἐτιμολογοῦντο ὁμοίως ὡς καὶ τῶν γαλλικῶν. Ἀναθεώρησις τῶν τιμολογίων τούτων ἀπεφασίσθη κατὰ τὸ 1918, κατὰ δὲ τὸν Μάρτιον τοῦ 1919 ἐν Γαλλίᾳ αἱ μεταφοραὶ στρατευμάτων συμμαχικῶν ἔπαυσαν ἐξομοιούμεναι πρὸς τὰς τῶν γαλλικῶν, ὑποβαλλόμεναι εἰς τιμολόγησιν κατὰ τὰ γενικά τιμολόγια.

Ἀγγλία. Ἐν Ἀγγλίᾳ ἡ αὐξήσις τῶν τιμολογίων τῶν ἐπιβατῶν ἤρξατο ἀπὸ τοῦ 1914 καὶ τῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ τοῦ 1915. Σημειωθήτω ὅτι ἤδη τὸ 1912 τὰ τιμολόγια ἐπιβατῶν εἶχον ὑποστῆ πρώτην αὐξήσιν καὶ τὸ 1913 τὰ τῶν ἐμπορευμάτων.

Κυρίως ὅμως πολεμικαὶ αὐξήσεις εἶνε αἱ ἐξῆς: Κατὰ τὸν Ἰανουάριον 1917 ἐνεκρίθη αὐξήσις 50% ἐπὶ τῶν ἐπιβατικῶν εἰσιτηρίων πλὴν τῶν ἐργατικῶν, διαρκῶν καὶ ἄλλων τινῶν κατηγοριῶν καὶ κατάργησις πάσης ἐκπτώσεως ἐπὶ εἰδικῶν εἰσιτηρίων ἐκδρομῶν κ.λ.π.

Τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1918 ἠδὲξήθη ἡ τιμὴ τῶν διαρκῶν εἰσιτηρίων κατὰ 10% δι' ἀποστάσεις 12 μιλίων καὶ 20% διὰ μείζονας.

Μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1919 τὰ κόμιστρα τῶν ἐμπορευμάτων δὲν εἶχον αὐξηθῆ. Ἀπὸ 15 Ἰανουαρίου 1920 ἠδὲξήθησαν τὰ ἐμπορικά τιμολόγια ὡς ἐξῆς: δι' ἐμπορεύματα Α' κλάσεως κατὰ 30%, Β' κατὰ 40%, Γ' κατὰ 50%, διὰ γαιάνθρακας καὶ καύσιμον ὕλην κατὰ 25%, διὰ μικρὰ δέματα κατὰ 100%, διὰ τὰ λαχανικά κατὰ 25%, διὰ τὸ γάλα καὶ τὰ φυσικὰ καὶ χημικὰ λιπάσματα κατ' οὐδὲν καὶ διὰ τὰ λοιπὰ ἐμπορεύματα κατὰ 60% περίπου.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰς στρατιωτικὰς μεταφορὰς τούτων τὰ τιμολόγια ἠδὲξήθησαν κατὰ 50% ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου 1919.

Κατὰ ταῦτα τὰ σιδηροδρομικά τιμολόγια ἐν Ἀγγλίᾳ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἡμέτερα ἠδὲξήθησαν κατ' ἀναλογίαν μικράν.

¹⁾ M. Peschaud: Les chemins de fer pendant la guerre 1914-1918 Revue générale des chemins de fer livraison de guerre, Septembre 1914 à Juin 1918.

¹⁾ Μετὰ τὴν ὑποβολὴν ὅμως τῶν βασικῶν τιμολογίων τῶν κρατικῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ αὐξήσεις αἱ παρα τούτων ὀριζόμεναι ὑπερβαίνουσιν τὰς ἐν Γαλλίᾳ.

Ἰταλία. Ἐνταῦθα αἱ πρῶται τιμολογιακαὶ αὐξήσεις ἐνεκρίθησαν τὸν Ἰούλιον τοῦ 1914. Ἐπηρεολούθησαν ἄλλαι κατὰ τὸν Μάρτιον 1916, τὸν Σεπτέμβριον 1916, τὸν Δεκέμβριον 1916, τὸν Ἰανουάριον 1919, τὸν Ἀπρίλιον 1917.

Μέχρι τοῦ Ἰουνίου 1918 εἶχον ἐγκριθῆ αὐξήσεις ἐπὶ τῶν προπολεμικῶν τιμῶν τῶν εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν μέχρι 30% καὶ τῶν ἐμπορευμάτων μέχρι 300%.

Τὰ τιμολόγια στρατιωτικῶν μεταφορῶν ἠδ-ξήθησαν ἐν Ἰταλίᾳ ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου 1918 κατὰ 30%.

Ἡνωμένοι Πολιτεῖαι. Κατὰ τὸ 1914 ἠδ-ξήθησαν μέχρι 5% τὰ ἐμπορικὰ τιμολόγια ἐπὶ τοῦ δικτύου τῶν Ἀνατολικῶν Σιδηροδρόμων, κατὰ τὸ 1915 μέχρι 20% ἐπὶ τοῦ τῶν Δυτικῶν. Ἐπὶ τούτων κατὰ τὸ 1916 ἐνεκρίθη γενικὴ αὐξήσις τῶν ἐπιβατικῶν τιμολογίων 20% ἕως 30% καὶ μέχρι 50%. Κατὰ τὸ 1917 ἐνεκρίθησαν αὐξήσεις ἐμπορικῶν τιμολογίων κατὰ δίκτυα, ἐξιχθεῖσαι μέχρι 15%.

Τέλος κατὰ Ἰούνιον 1918 πρὸς κάλυψιν τῶν ἀπαιτηθειῶν δαπανῶν διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τοῦ προσωπικοῦ καὶ ἀντιμετώπισιν τῆς ὀλοῦν ὑφουμένης τιμῆς τῆς καυσίμου, ἠδ-ξήθησαν ὅλα τὰ ἐμπορικὰ τιμολόγια τῶν σιδηροδρόμων κατὰ 25% καὶ τὰ ἐπιβατικά κατὰ 20%.

Β. ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Ἦδη ἀπὸ τοῦ 1916 κατέστη ἀναγκαῖα ἡ λήψις μέτρων διὰ τὴν ἀνακούφισιν τοῦ προσωπικοῦ τῶν σιδηροδρόμων, ἀπὸ τῶν δαπανῶν εἰς ἃς τοῦτο ὑπεβάλλετο ὡς ἐκ τῆς υπερτιμῆσεως παντὸς εἶδους ἀναγκαίου εἰς τὴν ζωὴν. Ἡ αὐξήσις τῶν μισθοδοσιῶν, ἡ χορήγησις ἐπιδο-

Ἐπὶ μισθοῦ 0- 90 δρ/μ.	ἡ ἡμερομισθ. 0- 3,00	δρ/ ἡμ. ἐπίδομα 100%
» » 91-150 »	» » 3,01- 3,00 »	» σταθερὸν 90 δρ/μ. ἢ 3 δρ./ἡμ.
» » 151-200 »	» » 5,01- 8,65 »	» 50%
» » 201-250 »	» » 6,66- 8,35 »	» σταθερ. 100 δρ/μ. ἢ 3,33 δρ./ἡμ.
» » 251-300 »	» » 8,36-10,00 »	» 40%
» » 301-400 »	» » 10,01-13,33 »	» σταθερ. 120 δρ/μ. ἢ 4 δρ./ἡμ.
» » 401-600 »	» » 13,36-20,00 »	» 50%
» » 601 καὶ ἄνω »	» » ἄνω τῶν 20 δρ.	» σταθερ. 180 δρ/μ. ἢ 6 δρ./ἡμ.

κατὰ τὰς ἀπὸ τοῦ 1916 μέχρι τοῦ 1918 γενομένας ἐκάστοτε αὐξήσεις ἀπολαυῶν εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν διαφορῶν κλάδων τῶν διαφορῶν σιδηροδρομικῶν Ἐταιριῶν.

Τὰ μέτρα ταῦτα ἐκοινοποιήθησαν κατὰ τὴν 15 Ὀκτωβρίου 1918 καὶ ἐφημερόσθησαν ἀναδρομικῶς ἀπὸ 1ης Ἰουλίου, ἐπιβαρύναντα τοὺς προϋπολογισμοὺς τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπηρεσιῶν ὡς ἑξῆς:

Τὰ μέτρα ταῦτα ἐκοινοποιήθησαν κατὰ τὴν 15 Ὀκτωβρίου 1918 καὶ ἐφημερόσθησαν ἀναδρομικῶς ἀπὸ 1ης Ἰουλίου, ἐπιβαρύναντα τοὺς προϋπολογισμοὺς τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπηρεσιῶν ὡς ἑξῆς:

μάτων, ἡ βελτίωσις τῶν δευτερευουσῶν ἀπολαυῶν καὶ ἀποζημιώσεων ἐξηκολούθησεν ἔκτοτε τακτικῶς, παρακολουθοῦσα τὸν πολλαπλασιασμὸν τῶν δυσχερειῶν καὶ τὴν υπερτίμησιν τῶν τροφίμων καὶ λοιπῶν χρεωδῶν, τῇ ἀληθείᾳ ὄχι ἐκ τοῦ πλησίον καὶ παραλλήλως ὡς ὄφειλεν, ἀλλὰ μακρόθεν καὶ καρκίνοβατοῦσα.

1. Αὐξήσεις ἀπολαυῶν χορηγηθεῖσαι ἐντὸς τοῦ 1918.

Ἐν μελέτῃ μου δημοσιευθείσῃ κατὰ τὸ 1918¹⁾ ἐκθέτω λεπτομερῶς τὰς ἐξεγέρσεις τοῦ σιδηροδρομικοῦ προσωπικοῦ τὰς ἀποσκοπούσας τὴν αὐξήσιν τῶν ἀπολαυῶν του καὶ τὰ ἐκάστοτε ἐπιτευχθέντα ἀποτελέσματα. Ἐν συνόψει τὰ ἀποτελέσματα ταῦτα ὑπῆρξαν μέχρι τέλους τοῦ 1917 αὐξήσεις τῶν ἀπολαυῶν τοῦ προσωπικοῦ τῆς Ἐταιρίας τῶν Ἑλληνικῶν Σιδ/μων, τῆς τοῦ Π.Α.Π. καὶ τῆς τοῦ Θεσσαλικοῦ κατὰ 50% ὡς πρὸς τὰς προπολεμικὰς τοῦ 1914, τῆς τοῦ Ἀττικῆς κατὰ 31% τῆς τοῦ Β.Δ. κατὰ 26%.

Κατὰ τὸ 1918 ἀνεγνωρίσθη ὅτι αἱ δοθεῖσαι αὐταὶ αὐξήσεις ἦσαν ἀνεπαρκέσταται πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ὀλοῦν ἐπὶ τὰ χεῖρω τρεπομένων οἰκονομικῶν συνθηκῶν τοῦ βίου καὶ ἀπεφασίσθη ἡ χορήγησις προσωρινῶν ἐπιδομάτων εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν σιδηροδρόμων. Κατηργήθησαν τότε πᾶσαι αἱ γενόμεναι αὐξήσεις ἀπολαυῶν εἰς πάντας τοὺς σιδηροδρομικοὺς ὑπαλλήλους ἀπὸ τοῦ 1914 καὶ ἐντεῦθεν, ἠδ-ξήθησαν οἱ βασικοὶ μισθοὶ οἱ κανονισθέντες κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο κατὰ 20% καὶ ἐπὶ τῶν νέων τούτων βασικῶν ἀπολαυῶν ἐχορηγήθησαν προσωρινὰ ἐπιδόματα κατὰ τὴν ἑξῆς ἀναλογία:

¹⁾ Αἱ σιδηροδρομικαὶ ἀπεργαίαι ἐν Ἑλλάδι. Νέος Αἰὼν φύλ. 43-47 1918 καὶ Ἀρχιμήδης Ὀκτώβ. 1918.

Διά 1,700,000	δρ. περίπου	ετησίως
» 1,600,000	»	»
» 300,000	»	»
» 130,000	»	»
» 300,000	»	»

τὸν τῆς	Ἑταιρίας τῶν Ἑλλ.	Σιδηρ.
»	»	Σιδ/μου Π.Α.Π.
»	»	» Θεσσαλίας
»	»	» Β.Δ. Ἑλλ.
»	»	» Ἀττικῆς

Πρὸς ἀντιστάθμειν ηὔξήθησαν τὰ τιμολόγια κατὰ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1918 ὡς ἐν σελ. 19 ἐκτίθεται.

2. Αὐξήσεις ἀπολαυῶν χορηγηθεῖσαι ἐντὸς τοῦ 1919.

Κατὰ τὸ 1919 ἐχορηγήθησαν νέα χρηματικά βοηθήματα εἰς τὸ προσωπικόν.

Ἑταιρία Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων. Ἀπὸ 1ης Αὐγούστου ἐφηροδόθη ἐν τοῖς ἐργοστασίοις καὶ μηχανοστασίοις σύστημα ἐργολαβικῆς παραδόσεως ὄρισμένης ἐργασίας εἰς ὄρισμένους τεχνίτας, ἀπολαμβάνοντας ἀμοιβῶν ἀναλόγως τῆς ταχυτέρας ἐκτελέσεως. Ἐπιβάρυνσις δαπανῶν περίπου 450,000 δρ/ ἔτ.

Ἐνεκρίθησαν κατὰ Δεκέμβριον ἴδια ἀποζημιώσεις διὰ τὸ προσωπικὸν οὗ ἡ ἐργασία ἔξετελεῖτο τὴν νύκτα ἢ παρετεινέτο μέχρι τῆς νυκτὸς ἢ ἤρχετο ἀπ' αὐτῆς. Ὡς νυκτερινὴ ὑπηρεσία ἐλογίσθη ἡ μεταξὺ 22 καὶ 4 ὥρ. καὶ ἡ ἀποζημίωσις ὄρισθη κατὰ νύκτα 2,5 δρ. διὰ τοὺς μηχανοδηγούς, 1,75 διὰ τοὺς θερμαστιάς, 1,50 δρ. διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τῶν συρμῶν, 1,25 διὰ τοὺς σταθμάρχας καὶ βοηθοὺς καὶ 1,00 διὰ τοὺς κλειδούχους φύλακας κ.λ.π. Ἐτησίω δαπάνη περίπου 250,000 δρ/μ.

Ἑταιρία Σιδηροδρόμων Π.Α.Π. Ἐφηροδόθη καὶ ἐνταῦθα τὸ σύστημα τῆς κατ' ἀποκοπὴν παραδόσεως ἐργασίας εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν ἐργοστασίων καὶ μηχανοστασίων. Ἐπιβάρυνσις 600,000 δρ/ ἔτ. περίπου.

Ἑταιρία Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας. Αὐξήσις ἀπολαυῶν ὑπαλλήλων κέντρου κατὰ 25%. Ἐπιβάρυνσις 100,000 δρ/ ἔτ.

Αὐξήσις ἀπολαυῶν τεχνιτῶν κατὰ 50% περίπου. Ἐπιβάρυνσις 115,000 δρ. περίπου ετησίως.

Τὰ μέτρα ταῦτα ἐφηροδόθησαν ἀπὸ 1ης Ὀκτωβρίου 1919.

Οἱ ὑπάλληλοι τῶν Σιδηροδρόμων Ἀττικῆς καὶ Β.Δ. οὐδὲν ἔλαβον ἐντὸς τοῦ 1919.

Κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο διεκανονίσθησαν καὶ αἱ δευτερεύουσαι ἀπολαυαὶ τῶν τριῶν μεγάλων δικτύων ΠΔΣ, ΠΑΠ καὶ Θεσσαλίας, αἵτινες μέχρι τότε κατὰ διάφορον τρόπον ἐν ἰσχύϊ εἰς τὰς τρεῖς ταύτας γραμμάς ἐγένοντο πολλακῆς ἀφορμῆς διαμαρτυριῶν δικαίων.

Αἱ ἀπολαυαὶ αὗται εἶναι: ἀποζημιώσεις μετα-

κινήσεως, χιλιομετρικῆς διανύσεως, διανυκτερεύσεως, ἀποζημιώσεις εἰδικῆ προσωπικοῦ συρμῶν ἔργων, ἀποζημιώσεις ἐπικουρίας, ἐλιγμῶν, ἐφεδρείας ὑπ' ἄμιόν, ἀμοιβὴ καλῆς συντηρήσεως τῶν ἀτμαμαξῶν, ἀποζημιώσεις κατοικίας, ἀποσπάσεως, χορήγησις στολῆς, ἀμοιβὴ οικονομίας ἐπὶ τῆς καυσίμου καὶ λιπαντικῆς ὕλης. Κατὰ τὸν ὁμοίωμορον διακανονισμόν τῶν ἀπολαυῶν τούτων, ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν αἱ νέαι συνθήκαι ἐργασίας καὶ βίου καὶ ηὔξήθησαν ἅπασαι, ἐφαρμοσθεῖσαι ἀπὸ 1ης Αὐγούστου 1919. Ἡ ἐπιβάρυνσις ὡς ἐκ τούτου τῶν δαπανῶν ὑπῆρξε 180,000 δρ. ετησίως περίπου διὰ τὸν ΠΔΣ, 275,000 διὰ τὸν ΠΑΠ καὶ 125,000 διὰ τὸν Θεσσαλικόν.

Τέλος κατὰ τὸν Δεκέμβριον 1919 ἐχορηγήθη εἰς ἅπαν τὸ προσωπικὸν τῶν σιδηροδρόμων εἰς μισθὸς μετὰ τοῦ προσωπικοῦ ἐπιδόματος, τοῦθ' ὅπερ ἀντιπροσώπευσε 500,000 δρ. διὰ τὸν ΠΔΣ καὶ ΠΑΠ περίπου, 110,000 δρ. διὰ τὸν Θεσσαλικόν, 60,000 δρ. διὰ τὸν τῆς Ἀττικῆς καὶ 31,000 διὰ τὸν τῆς Β.Δ. Ἑλλάδος.

Ἐννοεῖται ὅτι πᾶσαι αὗται αἱ βελτιώσεις τῶν ἀπολαυῶν καὶ τὰ χρηματικά χορηγήματα ἠκολουθοῦντο ὑπὸ τιμολογιακῶν αὐξήσεων ἐκτιθεμένων ἐν σελ. 19.

3. Αὐξήσεις ἀπολαυῶν ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1920.

Ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1920 ἐφηροδόθησαν εἰς τὰς τρεῖς γραμμάς Λαρίσσης, Πελοποννήσου καὶ Θεσσαλίας διὰ τὸ προσωπικὸν τῆς ἔξωτερικῆς ὑπηρεσίας νέαι μισθολογικὰ κλίμακες, αἵτινες καθώριζον διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τῆς αὐτῆς κατηγορίας τοὺς αὐτοὺς ὀργανικοὺς μισθοὺς, ὥστε νὰ παύσῃ ἡ ἐπικρατοῦσα μέχρι τότε ἀνομοιομορφία, γενῶσα διαρκῶς παράπονα καὶ ἐξεγέρσεις. Κατὰ τὸν νέον τοῦτον διακανονισμόν τῶν ἀπολαυῶν ηὔξήθησαν αἱ βασικαὶ μισθοδοσίαι περὶ τὰ 30-35% περίπου καὶ κατὰ μέσον ὄρον, καὶ ἀντικατετάγησαν εἰς τὰς νέας κλίμακας οἱ ὑπάλληλοι κατὰ τὸν εὐνοϊκώτερον δι' αὐτοὺς δυνατὸν τρόπον.

Ἴδου αἱ νέαι κλίμακες.

Γ ρ α μ μ ἦ.

1. Φύλακες 120— 130— 140— 150— 160δρ/μ.
2. Ἐργάται συντηρ. 4.50— 5.00— 5.50— 6.00 δρ/ ἡμ.
3. Ὑπαρχιεργάται 160— 180— 200 δρ/μ.
4. Ἀρχιεργάται . . . 220— 240— 260— 280 δρ/μ.
5. Ἐργοδηγοὶ . . . 300— 325— 350— 375 δρ/μ.
6. Στασιάρχαι . . . 150— 160— 170— 180— 200δρ/μ.

Κίνησις.

1. Μαθητ. βοηθοί... 4,25 δρ/ήμ.
2. Βοηθοί σταθμού 160-175-200-250 δρ/μ.
3. Σταθμάρχαι... 240-260-280-300-325-350-375-400-425δ/μ.
4. Μαθητ. κλειδοῦχ 3,50 δρ/ήμ.
5. Κλειδοῦχοι... 130-140-150-160-170δ/μ.
6. Ἀρχικλειδοῦχοι... 190 210-230-250 δρ/μ.
7. Μαθητ. τροχοπεδ. 3 75 δρ/ήμ.
8. Τροχοπεδηταί... 130-145 160 δρ/μ.
9. Ὀδηγοί... 170-185-200 δρ μ.
10. Προϊστάμενοι... 220-240-260 δρ/μ.
11. Ἐλεγκταί... 280-300-325 δρ/μ.
12. Φορτωταί, ζυγιστῶν, νυκτοφύλακ. 4,50-4,75-5,00-5,50 δρ/ήμ.

Ἐλξίς.

1. Ἀνιληταί κ.λ.π. 5,00-5,50-6,00-6,50-7,00δ/ήμ.
2. Ἐπισκέπται... 6,00-6,50-7,00-7,50-8,00δ/ήμ.
3. Θερμιστῶν... 190-205-220 δρ/μ.
4. Θερμιστῶν κεκτημένοι διπλώματος μηχανοδηγοῦ 240 δρ/μ.
5. Μηχανοδηγοί. 260-280-300-325-350 δρ/μ.
6. Ἐπιμηχανοδηγ. 375 δρ/μ.

Ἐννοεῖται ὅτι εἰς τοὺς ὀργανικοὺς τούτους μισθοὺς προστίθενται τὰ προσωρινὰ ἐπιδόματα τοῦ 1918 (ἴδε σελ. 26), ἅτινα μάλιστα ὡς πρὸς τοὺς ἐργάτας συντηρήσεως ἠδὲξήθησαν κατὰ 50%.

Ὁ χρόνος προαγωγῆς ἀπὸ βαθμίδος εἰς βαθμίδα εἶναι τριετία, πλὴν τῶν πρῶτων βαθμίδων τοῦ βοηθοῦ σταθμοῦ δι' ἃς ὀρίζεται διετία¹.

Οἱ νέοι οὗτοι μισθοὶ σὺν τοῖς προσωρινοῖς ἐπιδόμασιν εἶναι μεγαλείτεροι τῶν προπολεμικῶν κατὰ τὰς ἑξῆς ἀναλογίας:

Φύλακες.....	κατὰ 145-180 %
Ἐργάται.....	» 150-225
Ὑπαρχιεργάται... »	120-160
Ἐργοδηγοί..... »	65-155
Στασιάρχαι..... »	120-200
Βοηθοί..... »	100-180
Σταθμάρχαι..... »	75-135
Κλειδοῦχοι..... »	135-170
Ἀρχικλειδοῦχοι... »	95-160
Τροχοπεδηταί... »	125-195
Ὀδηγοί..... »	125-170
Προϊστάμενοι... »	105-160
Ἐλεγκταί..... »	110-145
Φορτωτ.καὶ νυκτοφ. »	125-170
Ἀνιληταί..... »	125-170
Ἐπισκέπται..... »	90-120
Θερμιστῶν..... »	115-215
Μηχανοδηγοί..... »	100-215

Ἐπολογίζω οὕτω διὰ τὸ προσωπικὸν ἑξωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν τριῶν γραμμῶν ΠΑΠ ΠΑΣ καὶ Θεσσαλίας μέσον ὕρον αὐξήσεως 150% ἐπὶ τοῦ προπολεμικοῦ μισθοῦ.

Διὰ τὸ προσωπικὸν τῆς κεντρικῆς ὑπηρεσίας τῶν τριῶν ὡς ἄνω γραμμῶν ἀπὸ τῆς 1ης Ἰα-

¹ Νεῖα μισθολογικὰ κλίμακες καθιερώθησαν ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς ὀργανωτικῆς ἀποστολῆς, ὑποβληθεῖσαι πρὸς ἐγκρίσιν περὶ τὰ τέλη Ἰουνίου.

νουαρίου 1920 ἠδὲξήθησαν οἱ ὀργανικοὶ μισθοὶ κατὰ 30%. Ἐπειδὴ δὲ οὗτοι ἦσαν οἱ τοῦ 1914 ἠδὲξήμενοι ὡς ἐλέχθη ἄνωτέρω κατὰ 20%, ἡ ὀλικὴ αὐξήσις ὡς πρὸς τοὺς ὀργανικοὺς προπολεμικοὺς μισθοὺς τοῦ 1914 εἶναι 56% καὶ ἐὰν προστεθῇ καὶ τὸ προσωρινὸν ἐπίδομα τοῦ 1918 τὸ ὅποιον κατὰ μέσον ὕρον εἶναι 50-55% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ, ἡ τελικὴ αὐξήσις φθάνει τὰ 110%.

Ὡς πρὸς τοὺς τεχνίτας τῶν ἐργοστασίων, ἡ ἐργολαβικὴ ἀνάθεσις καὶ ἐκτελέσεις τῆς ἐργασίας δὲν ἐπιτρέπει ἀκριβῆ σχετικῶς ὑπολογισμὸν τῆς αὐξήσεως τοῦ ἡμερομισθίου ὡς πρὸς τὸ προπολεμικόν. Κατὰ μέσον ὕρον εἶναι μεγαλείτερα τῶν προηγουμένων ὑπερβαίνουσα τὰ 200%.

Αἱ δοθεῖσαι αὗται νέαι αὐξήσεις ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1920 ἐπεβάρυνον τοὺς προϋπολογισμοὺς τῆς ΠΑΠ καὶ ΠΑΣ περὶ τὸ 1,000,000 καὶ τὸν τοῦ σιδηροδρόμου Θεσσαλίας κατὰ 300,000 δρ.

Εἰς τὰς λοιπὰς σιδηροδρομικὰς Ἐταιρίας αἱ ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου ἐφαρμοσθεῖσαι αὐξήσεις ἦσαν 25% ἐπὶ τῆς ὀργανικῆς ἀντιμισθίας. Τοῦτο δίδει ἀπολαυὴν σημερινήν, τοῦ προσωρινοῦ ἐπιδόματος συμπεριλαμβανομένου, κατὰ 100% περίπου μεγαλειτέρα τῆς προπολεμικῆς. Οἱ τεχνίται τῶν ἐργοστασίων καὶ ἐνταῦθα ἠμεῖρθησαν περισσότερον. Ἡ αὐξήσις αὕτη τῶν 25% ἐπεβάρυνε τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ Σιδηροδρόμου Ἀττικῆς κατὰ 105,000 δρ. ἐτησίως καὶ τὸν τοῦ σιδηροδρόμου Β.Δ. Ἑλλάδος κατὰ 55,000 δρ¹.

4. Παραβολὴ πρὸς τὴν ἀκριβείαν τῆς ζωῆς.

Ἀνακεφαλαιοῦντες τὰς προηγουμένας ἐκτεθείσας αὐξήσεις τῶν ἀπολαυῶν, καταλλήγομεν εἰς βελτίωσιν τῆς ὀικονομικῆς θέσεως τοῦ σιδηροδρομικοῦ ὑπαλλήλου κατὰ τὰς ἀρχὰς 1920 ὡς πρὸς τὴν προπολεμικὴν, κυμαινομένην μετὰξὺ 100 καὶ 200%. Ἀκριβέστερον διὰ τὸ προσωπικὸν τῶν τριῶν δικτύων ΠΑΠ, ΠΑΣ καὶ Θεσσ. ἡ βελτίωσις ἐφθάσε κατὰ μέσον γενικὸν ὕρον τὰ 160% καὶ διὰ τὸ τῆς Ἀττικῆς καὶ Β.Δ. Ἑλλάδος τὰ 120% περίπου.

Θὰ ἦτο ἰδιαιτέρως ἐνδιαφέρουσα παραβολὴ ἀκριβῆς τῆς σχέσεως τῆς ἀπολαυῆς τοῦ σιδη-

¹ Καθ' ὃν χρόνον ἐξετυπώθη ἡ παροῦσα μελέτη ἐνεκρίθησαν (τέλη Ἰουνίου) αἱ ἑξῆς αὐξήσεις διὰ τὸ προσωπικὸν τῶν σιδηροδοσῶν τοῦ Κράτους καὶ δι' ἀναδρομικῶς ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1920. Κατὰ μῆνα 45 δρ. διὰ τὸς τεχνίτας καὶ ἐργάτας τοὺς ἀπολαμβάνοντας 1 1/2 ἐπίδομα, 65-90 δρ. διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τοῦ κέντρου καὶ 60 δι' ἄπαν τὸ λοιπὸν προσωπικόν. Ἐπιβάρυνσις προϋπολογισμοῦ Κράτους (ἦτοι ΠΑΠ, ΠΑΣ, Θ.Μ.Α.Σ καὶ Ε.Θ.Κ.) περὶ τὰ 7,500,000 δρ. ἔτ. Ἀνάλογος αὐξήσις θὰ χορηγηθῆ καὶ εἰς τοὺς ὑπαλλήλους τῶν σιδηροδρομικῶν Ἐταιριῶν.

ροδρομικοῦ ὑπαλλήλου πρὸς τὰς βιωτικὰς ἀνάγκας καὶ τὰς κοινωνικὰς ὑποχρεώσεις αὐτοῦ, προπολεμικῶς ἀφ' ἑνὸς καὶ μεταπολεμικῶς ἀφ' ἑτέρου. Ἐὰν μετὰ τὴν ἀπεργίαν τοῦ 1914 εἰς ἣν μετέσχον σχεδὸν ὅλοι οἱ σιδηροδρομικοὶ ὑπάλληλοι τῆς Π. Ἑλλάδος, ἐκανονίσθησαν ἀπολαυαὶ αὐτῶν βελτίονες διὰ τὴν τότε ἐποχὴν καὶ ἀνεκταί, θὰ ἔπρεπεν αἱ ὅλοεν ἐπὶ τὰ χεῖρω τρεπόμενα συνθῆκαι τοῦ βίου νὰ ἐγένοντο τακτικῶς παραίτιοι ἀναλόγως βελτιώσεως τῆς οικονομικῆς καταστάσεως τοῦ προσωπικοῦ.

Ἐξήτησα στατιστικὰς ἐπισήμους πληροφορίας ἐπὶ τῆς υπερτιμῆσεως τῶν διαφόρων ἀπαραιτήτων εἰδῶν τοῦ βίου, ἀλλ' ἀτυχῶς δὲν κατώρθωσα νὰ ἐπιτύχω, διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον τῆς μὴ ὑπάρξεως τοιούτων. Ἐν τούτοις ὑποπίπτει εἰς τὴν κοινὴν ἀντίληψιν ὅτι σήμερον τρόφιμα, ὑπόδησις, ἐνδύματα καὶ λοιπὰ χρειώδη τιμῶνται ἐνταῦθα κατὰ μέσον ὄρον 300% περισσότερον ἢ κατὰ τὸ 1914. Καὶ ἐὰν ἡ ἀναλογία αὕτη εἶναι πραγματικὴ, ἔπεται ὅτι ἡ βελτίωσις τῆς οικονομικῆς καταστάσεως τοῦ σιδηροδρομικοῦ κόσμου δὲν ἠκολούθησε τὴν αὐτὴν ἀνωῦσαν κλίμακα.

5. Βελτιώσις τῆς οικονομικῆς θέσεως τοῦ σιδηροδρομικοῦ ὑπαλλήλου ἐν τῇ ξένη.

Γαλλία. Ἐν Γαλλίᾳ ἡ βελτιώσις τῶν ἀπολαυῶν τοῦ προσωπικοῦ ἔφθασε μεγαλύτερα σχετικῶς ὄρια. Ἐὰν ληφθῶσιν ὑπ' ὄψιν μόνον οἱ μισθοὶ καὶ αἱ κανονικαὶ ἀποζημιώσεις, ἡ αὔξησις αὐτῶν κατὰ τὸ 1919 ὡς πρὸς τὸ 1913, ἔφθασε εἰς 134%. Ἐὰν εἰς ταύτην τὴν αὔξησιν προσεθῆ καὶ ἡ χορηγηθεῖσα ἀποζημίωσις λόγῳ τῆς ἀκριβείας τοῦ βίου, ἡ ἀναλογία φθάνει εἰς 226%. Ἐὰν δὲ αἱ ἐντὸς τοῦ 1919 περαχωρηθεῖσαι εἰς τὸ προσωπικὸν οικονομικαὶ ἐνισχύσεις ἐχορηγοῦντο ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1919, ὑπολογίζεται ὅτι ἡ ὅλικη βελτιώσις φθάνει εἰς 292%.

Ἡ κατὰ ὑπάλληλον μέση δαπάνη προπολεμικῶς ἔφθανε 2160 φρ. ἐτησίως καὶ σήμερον 6632 ἤτοι αὔξησις 207%. Οὕτω ἐπὶ παραδείγματι ἡ ἀπολαυὴ ἐργάτου τῆς γραμμῆς ἠδύξθη κατὰ 166% ἐὰν εἶναι ἄτεκνος κατὰ 200% ἐὰν ἔχη δύο τέκνα, ὑπαλλήλου γραφείων κατὰ 158 καὶ 192% διὰ τὴν δευτέραν περιπτώσιν, τεχνίτου ἐργοστασιῶν κατὰ 154% καὶ 184%.

Ἐκ τῶν δοθεισῶν δις λόγῳ τοῦ πολέμου αὔξεσων εἰς τὸ προσωπικόν, αἱ πρῶται ἐβάρυνον τὸ ταμεῖον τοῦ Κράτους μέχρι τῆς ἐποχῆς καθ' ἣν ἐνεκρίθη ἡ αὔξησις τῶν τιμολογίων, αἱ δευτέραὶ χορηγοῦνται πάντοτε ὑπὸ τοῦ Κράτους, παρόμοιοι οὖσαι πρὸς τὰς πα-

ραχωρηθείσας ὑπ' αὐτοῦ εἰς τοὺς ὑπαλλήλους τῶν διοικήσεών του.

Ἐν Γαλλίᾳ ἐβελτιώθη ἀναλόγως καὶ ἡ ἀπολαυὴ τῶν συνταξιούχων σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων, τῆς δαπάνης ἀναληφθείσης ὑπὸ τοῦ Κράτους.

Ἀγγλία. Ἐν Ἀγγλίᾳ ἤρξατο ἡ χορηγησις πολεμικῶν ἐπιδομάτων ἀπὸ τοῦ Φεβρουαρίου τοῦ 1915 καὶ ἐξηκολούθησε μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1919. Μέχρι τοῦ Ἀπριλίου 1917 εἶχον δοθῆ ἐπιδοματα προσωρινὰ 15 σελινίαν καθ' ἑβδομάδα εἰς τοὺς ἄνω τῶν 18 ἐτῶν ἄρρενας ὑπαλλήλους καὶ 7,6 εἰς τοὺς κάτω καὶ ἀναλόγως 5,6 καὶ 3,9 εἰς τὰς γυναῖκας. Κατὰ τὸν μῆνα Αὐγούστου 1917 ἐμονιμοποιήθησαν τὰ ἐπιδοματα ταῦτα καὶ συμπεριελήφθησαν ἐν τῷ μισθῷ, κατὰ δὲ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1918 ἠδύξθησαν ὡς ἑξῆς κατὰ σειρὰν : 33 σελίνια, 16,6, 17,6 καὶ 8,9 καθ' ἑβδομάδα.

Κατὰ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1919, ἐν ᾧ ἐξηκολούθουν συνεννοήσεις ἐπὶ τοῦ καθορισμοῦ τῶν μεταπολεμικῶν μισθῶν, ἐξεργάγη ἀπεργία διαρκέσασα ἐννέα ἡμέρας. Ἀποτέλεσμα ταύτης ὑπῆρξε νέος διακανονισμὸς τῶν μισθολογίων δημοσιευθεὶς κατὰ τὴν 5 Ἰανουαρίου 1920, οὗ αἱ κυριώτεραι διατάξεις ἦσαν : ἐπὶ τοῦ μέσου ἐβδομαδιαίου προπολεμικοῦ μισθοῦ προστίθενται 38 σελίνια τὸ σύνολον ὑπόκειται εἰς αὐξομειώσιν κατὰ 1 σελίνιον καθ' ἑβδομάδα ἐφ' ὅσον αὐξάνεται ἡ μειοῦται ἡ τιμὴ τῶν εἰδῶν πρώτης ἀνάγκης κατὰ 5%, ληφθείσης ὡς ἀφετηρίας τῆς περὶ τὰ τέλη 1919 αὔξεσεως κατὰ 125% τῆς τιμῆς ταύτης ὡς πρὸς τὴν προπολεμικὴν, κατὰ τὸ ἐπίσημον δελτίον τοῦ Ὑπουργείου Ἐργασίας. Σηγχρόνως ὠρίσθησαν καὶ κατώτατα ὄρια μισθοῦ, ὑπὸ τὰ ὅποια εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν δύνανται αἱ ἀπολαυαὶ νὰ κατέλθωσιν ὅσονδήποτε καὶ ἐὰν κατέλθῃ ἡ τιμὴ τῶν εἰδῶν πρώτης ἀνάγκης, ὡς τοιαῦτα δὲ ἐλήφθησαν τὰ προπολεμικὰ ἠδύξεμένα κατὰ 100%.

Ἴδου διὰ τινος κατηγορίας τὰ οὕτω ὀρισθέντα μισθολόγια, εἰς σελίνια καθ' ἑβδομάδα, παρὰ τὰ ὅποια ἐν παρενθέσει τὰ κατώτατα ὄρια. Ὅδηγοὶ 60-69 (50-65), ἀρχιεργάται 63-72 (48-65), ἐργάται γραμμῆς 58-63 (40-50), ἐπισκέπται 65-67 (56-60) ἐλιγμοδηγοὶ 60-69 (50-65) συλλέκται εἰσιτηρίων ἐν τοῖς συρμοῖς 65 (60) κ.λπ.

Κατὰ μέσον ὄρον ὅθεν εὐρίσκεται ὅτι ἡ αὔξησις τῶν ἀπολαυῶν φθάνει εἰς 175% ὡς πρὸς τὰς προπολεμικὰς, τῆς αὔξεσεως τῶν τιμῶν πρώτης ἀνάγκης εἰδῶν τοῦ βίου ἐξηχθείσης εἰς τὰ 125%.

Ἰταλία. Ἐν Ἰταλίᾳ αἱ πρὸς τὸ σιδηροδρο-

μικόν προσωπικόν χορηγήσεις ὑπῆρξαν σχετικῶς μικρότεροι, ληφθέντων ἐγκαίρως μέτρων οἰκονομίας ἐπὶ τῷ σκοπῷ μειώσεως τῶν δι' αὐτὸ δαπανῶν. Κατὰ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1916 Β. Διάταγμα ἀπηγόρευσε τὸν διορισμὸν νέων ὑπαλλήλων εἰς πάσας τὰς σιδηροδρομικὰς διευθύνσεις καὶ ἠξήσῃ τὸν ἀπαιτούμενον χρόνον πρὸς προαγωγὴν κατ' ἀρχαιότητα κατὰ ἕξ μῆνας διὰ πάντα μισθοδοτούμενον ἄνω τῶν 1800 φρ. κατ' ἔτος καὶ κατὰ τρεῖς διὰ πάντα οὗ ὁ μισθὸς δὲν ἔφθανε τὸ πῶσον τοῦτο.

Τὰ μέτρα ταῦτα ἐμείωσαν τὰς δαπάνας σημαντικῶς, ἀλλὰ κατὰ τὸν Αὐγούστον 1918 ἐπεβαρύνθησαν αὐταὶ διὰ τῆς χορηγήσεως ἐπιδόματων προσωπικῶν, ὡς ἐκ τῆς ἀκριβείας τοῦ βίου, ὀρισθέντων εἰς 70-100 φρ. ἀνά μῆνα διὰ πάντα ἔγγαμον ὑπάλληλον ἀναλόγως τοῦ τόπου διαμονῆς αὐτοῦ, καὶ κατὰ $\frac{1}{3}$ μικρότερον διὰ τοὺς ἀγάμους. Συγχρόνως ἠδῆξήθησαν αἱ ἀποζημιώσεις νυκτερινῆς ὑπηρεσίας καὶ ἄλλαι τινές.

Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι. Μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου 1917, αἱ διάφοροι Ἑταιρίαι εἶχον ἐγκρίνει διὰ τὸ προσωπικὸν αὐτῶν ποικίλας αὐξήσεις μισθῶν καὶ χορηγήσει διάφορα ἐπιδόματα. Τὸ Κράτος ἀναλαβὼν τὴν διοίκησιν τῶν σιδηροδρομῶν ἀπὸ τοῦ μισθοῦ τούτου εὐρέθη πρὸ ἀπολαυῶν τῶν ὑπαλλήλων ἀνομοιομόρφων, καὶ ἀπεφάσισε νὰ ἐξομοιωσῇ τούτους ὡς πρὸς τοὺς μισθοὺς. Κατόπιν μελέτης ἐφηρημόθησαν ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1918 νέα μισθολογία, δι' ἣν κατηγοροῦντο πᾶσαι αἱ ἀπὸ τοῦ 1915 ἐγκριθεῖσαι ὑπὸ τῶν Ἑταιρικῶν βελτιώσεις τῶν ἀπολαυῶν καὶ ἐχορηγοῦντο αἱ ἐξῆς αὐξήσεις: 43% διὰ τοὺς μισθοδοτούμενους μέχρι 50 δολ. κατὰ μῆνα ὀρισθέντος ἐλαχίστου ἐπιδόματος 20 δολ. 41% διὰ τοὺς μισθοδοτούμενους μεταξὺ 51 καὶ 60 δολ. κατὰ μῆνα. Τὸ ἐπίδομα μειοῦται ὅσον ὁ μισθὸς αὐξάνει, κατέρχεται δὲ εἰς 25% διὰ τοὺς μισθοὺς τῶν 115 δολ. εἰς 15% διὰ τοὺς τῶν 155 καὶ 4,56% διὰ τοὺς τῶν 240. Διὰ μισθοδοσίας ἄνω τῶν 240 δολ. οὐδὲν ἐπίδομα ἐχορηγεῖτο.

Κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἡ αὐξήσις τῆς τιμῆς τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν ζωὴν εἰδῶν ὑπελογίσθη 40%. Ἐπομένως μόνον διὰ τοὺς κατωτάτους ὑπαλλήλους ἐχορηγήθη ἐπίδομα ἴσον πρὸς τὴν ἀνάλογίαν ταύτην.

Τελευταίως, κατόπιν τῶν ἀπεργιῶν αἰτινες ἔλαβον χώραν ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτεῖαις, αἱ ἀπολαυαὶ τοῦ προσωπικοῦ τῶν σιδηροδρομῶν ἠξήσαν.

Γ. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΩΝ ΑΥΞΗΣΕΩΝ

Ἐκ τῶν ἐφαρμοσθεῖσων κατὰ καιροὺς αὐξή-

σεων εἰς τὰ διάφορα τιμολόγια τῶν σιδηροδρομικῶν διαχειρίσεων ἐπλήθην αὐξήσις τῶν εἰσπράξεων ἀφ' ἑνὸς καὶ μειώσεις τῆς κυκλοφορίας ἀφ' ἑτέρου. Ἡ μείωσις ὁμοῦς αὕτη ἐξακριβοῦται εἰς ὀλίγας γραμμάς, μὴ γενικευθεῖσα. Τοσαῦται ἀπ' ἐναντίας εἶναι αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ ἐμπορίου καὶ τοιαύτη ἡ κίνησις ἐπιβατῶν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὥστε παρ' ὅλην τὴν αὐξήσιν τῶν κομιστρῶν εἰς τὰς πλείστας τῶν γραμμῶν ὄχι μόνον δὲν ἠλαττώθη συγκριτικῶς ἡ εἰσπράξις ἀλλὰ καὶ ἠξήθη.

Ἐπειδὴ αἱ τιμολογιακαὶ αὐξήσεις ἐτίθεντο ἐν ἰσχύϊ κατὰ διαφόρους ἡμέρας τοῦ ἔτους ἡ ἐπιρροή αὐτῶν ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων δὲν ἐξικνεῖτο ἐφ' ὅλης τῆς ἐτησίας χρήσεως. Δι' ὃ καὶ ὁ μᾶλλον πρὸς τὴν ἀκριβείαν πλησιάζων τρόπος ὑπολογισμοῦ τῆς αὐξήσεως, λόγῳ τιμολογιακῶν μεταβολῶν, τῶν εἰσπράξεων χρήσεώς τινος ὡς πρὸς ἑτέραν λαμβανομένην ὡς βάσιν, εἶναι ὁ ἀναλογισμὸς τούτων ἐπὶ τῆς μονάδος τῆς ὑπὸ τῆς ἐπιχειρήσεως πραγματοποιηθείσης ἀποδόσεως ὠφελίμου ἔργου. Καὶ ἐπὶ τῆς μονάδος ταύτης πρέπει νὰ ἀναλογισθῶσι καὶ αἱ δαπάναι χρήσεως ἵνα προκύψωσι σαφῆ συγκριτικὰ ἀποτελέσματα.

Συγκρίνεται κατωτέρω ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο ἡ χρῆσις τοῦ 1919 καὶ 1918 πρὸς τὴν τοῦ 1914. Οἱ διδόμενοι ἀριθμοὶ παριστῶσι μέσους τιμὰς, αἰτινες δὲν πρέπει νὰ συγχέωνται πρὸς τὰς ἀναφερομένας ἐν τοῖς προηγουμένοις κεφαλαίοις, ὅπου ἐξητάσθησαν αἱ τιμολογιακαὶ μεταβολαὶ καὶ αἱ χορηγηθεῖσαι αὐξήσεις ἀπολαυῶν μέχρι τέλους Ἀπριλίου 1920.

1. Μέση γενικὴ αὐξήσις εἰσπράξεων.

Ὁ κατωτέρω πίναξ περιέχει μέσας τιμὰς εἰσπράξεως ἀνά χιλιομετρικὸν ἐπιβάτην καὶ χιλιομετρικὸν τόννον ἐμπορευμάτων, συγχρόνως δὲ τοιαύτας διὰ τὴν μονάδα τοῦ συνόλου τοῦ μετενεχθέντος ὠφελίμου βάρους, τοῦ ἐπιβάτου λογισθέντος ὅτι βαρύνει 70 χγ.

Αἱ τιμαὶ αὗται ἐξήχθησαν μετὰ τῆς μεγίστης δυνατῆς ἀκριβείας. Μνημονευτέον ἐν τούτοις ὅτι διὰ τοιοῦτου εἶδους ἐργασίας μεγίστας παρεμβάλλει δυσχερείας ἡ παραμέλησις τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας παρὰ ταῖς διαφόρους σιδηροδρομικὰς ὑπηρεσίας τῆς Ἑλλάδος. Ὅχι μόνον δὲν τηροῦνται μετ' ἀκριβείας ὠρίσματα στοιχεῖα, ἀπαραίτητα διὰ τὴν ἔξαγωγὴν συμπερασμάτων πολυτίμων ἐπὶ τῆς χρήσεως τοῦ σιδηροδρόμου, ἀλλὰ καὶ τὰ τηρούμενα κακῶς τηροῦνται, διαφόρως παρὰ ταῖς διαφόρους ὑπηρεσίας δίδονται καὶ ἐπὶ ἀνομοιομόρφου βάσεως ὑπολογίζονται.

Ένταξη	Έτος	Μέση εισπραξις ανά χμ. επιβατην		Αύξησης		Μέση εισπραξις ανά χλμ. τόν. εμπορευμ.		Αύξησης		Μέση γενική εισπραξις ανά χμ. τόν.	Αύξησης		Παρατηρήσεις
		Δρ.	%	Δρ.	%	Δρ.	%	Δρ.	%				
ΠΑΣ.	1914	0,042		0,100		0,196							1. Έν τη στήλη ταύτη οι αριθμοί ἐξήχθησαν ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ ὀλικοῦ μετενεχθέντος βάρους ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν. Ὁ ἐπιβάτης ἐλογίσθη πρὸς 70 χγ. 2. Μόνον διὰ τὴν κυρίαν ἀρτηρίαν Βόλου Λαρίσσης καὶ Βόλου Καλαμπάκας.
	1918	0,081		0,320		0,560							
	1919	0,126	200	0,380	280	0,720	265						
ΠΑΠ.	1914	0,048		0,101		0,209							
	1918	0,069		0,249		0,411							
	1919	0,097	100	0,311	200	0,520	150						
Θεσσ. ²	1914	0,041		0,125		0,197							
	1918	0,046		0,200		0,327							
	1919	0,054	30	0,214	70	0,360	80						
Ἄττ.	1914	0,046		0,148		0,414							
	1918	0,064		0,270		0,730							
	1919	0,091	100	0,480	220	1,110	175						
Β.Δ.	1914	0,051		0,145		0,383							
	1918	0,057		0,210		0,493							
	1919	0,072	40	0,310	110	0,642	70						

Ἐάν ὄθεν ληφθῶσιν ὑπ' ὄψιν αἱ ἐγκριθεῖσαι μέχρι τέλους τοῦ 1919 ἀξήσεις τῶν τιμῶν τοῦ συμβατικοῦ τιμολογίου, τῶν γενικῶν καὶ εἰδικῶν τιμολογίων, τῶν στρατιωτικῶν τιμολογίων καὶ αὐτῶν τῶν τιμολογίων προσθέτων δαπανῶν διὰ τινος τῶν σιδηροδρομικῶν Ἑταιριῶν, ἐξάγεται ὅτι ἡ γενικὴ μέση συνολικὴ αὔξησης τῆς εἰσπράξεως κατὰ τὸ 1919 ὡς πρὸς τὸ 1914 εἶναι 265%· διὰ τὴν ΠΑΣ, 150% διὰ τὴν ΠΑΠ, 80% διὰ τὴν Θεσσ.² 175% διὰ τὴν Ἄττικὴν καὶ 70% διὰ τὴν Β.Δ.

Ἐκ τῶν γενικῶν τούτων μέσων ὄρων, ἐὰν ληφθῶσιν ὑπ' ὄψιν οἱ ἀριθμοὶ τῶν χιλιόμετρικῶν ἐπιβατῶν καὶ τόνων, εὐρίσκεται μετὰ προσεγγίσεως ἐπαρκοῦς, ὅτι ἡ ὑπερτίμησις τῶν κομιστῶν ἠξήσῃ τὰς εἰσπράξεις κατὰ τὸ 1919 ὡς πρὸς τὸ 1914 ὡς ἑξῆς.

Διὰ τὴν ΠΑΣ κατὰ 8.300.000 ἐκ τῆς μεταφορᾶς ἐπιβατ. εμπορευμ.
14.400.000

Διὰ τὴν ΠΑΠ » 5.900.000 » ἐπιβατῶν εμπορευμ.
7.100.000
13.000.000

Διὰ τὴν Θεσσ. κατὰ 600.000 ἐκ τῆς ἐπιβατ. εμπορευμ.
850.000
1.450.000

Διὰ τὴν Ἄττ. κατὰ 800.000 ἐκ τῆς μεταφορ. ἐπιβατῶν εμπορευμ.
100.000 » » » ἐμπορευμ.
900.000
Διὰ τὴν Β.Δ. » 150.000 » » ἐπιβατῶν εμπορευμ.
» 100.000 » » ἐμπορευμ.
250.000

2. Μέση γενικὴ αὔξησης τῶν κυριωτέρων δαπανῶν.

Τὰ ὡς ἄνω ποσὰ δὲν ὑπῆρξαν ἱκανὰ δι' ὅλας τὰς ἐπιχειρήσεις ὅπως καλύψωσι τὴν αὔξησην τῶν δαπανῶν τὴν προελθοῦσαν ἐκ τοῦ πολέμου.

Εἷς τινος μάλιστα μόνον ἡ βελτίωσις τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τοῦ προσωπικοῦ καὶ ἡ ὑπερτίμησις τῆς καυσίμου ἀπήτησαν δαπάνας πολὺ μείζονας τοῦ εἰσπραχθέντος ἐπὶ πλεόν ἐκ τῆς αὔξησης τῶν τιμολογίων.

Ὁ ἐπόμενος πίναξ δίδει στοιχεῖα τινὰ τῶν δαπανῶν τούτων (σελ. 32).

Ἐκ τοῦ πίνακος τούτου ἐξάγεται ὅτι ἡ αὔξησης δαπανῶν μόνον διὰ τὴν καύσιμον καὶ τὸ προσωπικὸν κατὰ τὸ 1919 ὡς πρὸς τὸ 1914 εἶναι :

διὰ τὴν ΠΑΣ. 6.900.000 διὰ τὸ προσωπικὸν
8.800.000 διὰ τὴν καύσιμον
15.700.000

Σιδηροδρομικαί ύπηρεσίαι	Έ τ η	ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ			ΑΠΟΔΟΣΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ			ΚΑΥΣΙΜΟΣ						
		Μέσος αριθμός υπαλλήλων	Μισθοί και πάσης φύσεως αποζημιώσεις του προσωπικού	Μέσων ημερομισθίων	Χιλιομετρικοί έπιβάται	Χιλιομετρικοί τόννοι	Σύνολον χλ. τόννων	Καταναλωθέντες γαϊάνθρακες	Μέση αξία του τόννου	Καταναλωθέντες λιγνίται	Μέση αξία του τόννου	Καταναλωθέντα καυσόξυλα	Μέση αξία του τόννου	Όλων ποσόν δαπανη- θέν διά καύσιμον
ΠΔΣ.	1914	1275	1678	3,61	47,600	14,000	17,400	11157	35	—	—	—	—	391
	1918	2065	5217	7,00	100,500	17,900	25,000	9092	353	37875	122	3704	68	8068
	1919	2794	9631	9,45	98,000	21,800	28,600	33524	271	2431	140	976	72	9482
ΠΑΠ.	1914	2140	3277	4,19	96,300	30,400	37,100	18084	36	—	—	—	661	
	1918	2323	6157	7,26	113,500	28,700	36,600	3703	360	23796	102	20007	67	5084
	1919	2511	8960	9,78	114,70	34,000	42,000	18265	265	8559	92	7790	64	6142
Θεσσ.	1914	431	619	4,12	22,600	8,800	10,300	3603	36	—	—	—	130	
	1918	479	1524	8,71	51,100	9,300	12,800	537	332	4580	150	7449	100	1637
	1919	513	1842	9,83	46,50	9,200	12,400	2698	292	2119	148	3852	107	1516
Άττ.	1914	254	355	3,67	16,400	1,000	2,174	3133	38	—	—	—	119	
	1918	244	582	6,53	20,000	517	1,917	313	401	1935	146	2943	77	636
	1919	255	865	9,31	18,000	308	1,608	1468	296	170	165	2469	75	619
ΒΔ Έλλ.	1914	105	165	4,28	5,300	543	916	73	45	—	—	—	33	
	1918	102	271	7,28	7,000	563	1,051	84	310	575	—	674	163	
	1919	107	352	8,96	7,30	610	1,100	156	393	509	139	1263	83	236

1) Οί αριθμοί αποδόσεως τής επιχειρήσεως διά τού 1919 έξήχθησαν κατά μέσον όρον εκ των υπαρχόντων έτοιμων στατιστικών αποτελεσμάτων μέχρι τέλους Απριλίου 1920. Είναι πιθανόν οί δριστικοί αριθμοί να είνε κατά τι διάφοροι, κατ' ούδέν όμως σχεδόν μέλλοντες να μεταβά- λωσι τά γενικά συμπεράσματα τής μελέτης ταύτης.

2) Μόνον τής κυρίας γραμμής Βόλου - Λαρίσης και Καλαμπάκας.

3) Οί αριθμοί των χιμ. τόν. και χιμ. έπιβατών του 1918 και 1919 έξήχθησαν κατά συμπερα- σμόν, ληφθείσης ύπ' όψιν τής μέσης χιλιομετρικής διαδρομής παρελθόντων έτών.

διά τήν ΠΑΠ. 5.300.000 διά τού προσωπικόν
5.400.000 διά τήν καύσιμον
10.700.000

διά τήν Θεσσ. 950.000 διά τού προσωπικόν
1.300.000 διά τήν καύσιμον
2.250.000

διά τήν Άττ. 420.000 διά τού προσωπικόν
560.000 διά τήν καύσιμον
980.000

διά τήν ΒΔ. 150.000 διά τού προσωπικόν
200.000 διά τήν καύσιμον
350.000

Παραλείπω τήν αύξισιν των άλλων δαπα- νών εκ τής υπερτιμήσεως των υλικών προελ- θούσαν. Σχετικώς πρός τας άνω αύξήσεις εί- ναι πάντως μικράί.

3. Συμπεράσματα.

Η εξέτασις των δεδομένων άνωτέρω επί

των εισπραξέων και δαπανών και η σύγκρισις κατά σιδηροδρομικάς Έταιρίας αποδίδει τά εξής συμπεράσματα.

Π.Δ.Σ. Η αύξισις των εισπραξέων η προ- ελθούσα εκ τής υπερτιμήσεως των κομιστρων δέν εκάλυψε τας απαιτηθείσας δαπάνας διά τήν αύξισιν των απολαυών του προσωπικού και τήν προμήθειαν καύσιμον. Τό έλλειμμα φθάνει 1,300,000 περίπου, αυξανόμενον κατά πολυ έάν συνυπολογισθώσιν εις τας δαπάνας και τά διατεθέντα ποσά διά συντήρησιν του τροχαίου κ.λ.π. Και έάν λάβη τις ύπ' όψιν και τήν ύπηρεσίαν του απαιτηθέντος δανείου διά τήν κατασκευήν τής γραμμής 2,300,000 περί- που, έξασφαλιζομένην ύπό του Δημοσίου, τους τόκους του μετοχικού περίπου 600,000 τους τό- κους του εκ 17,000,000 δρ. περίπου κεφαλαίου του δαπανηθέντος ύπό του Κράτους διά τον σιδηρόδρομον τουτον κατά τήν πρώτην εργο- λαβίαν του Eckersley και τέλος τους τόκους του δαπανηθέντος κεφαλαίου εκ 18,000,000 διά τήν κατασκευήν τής γραμμής Παπαπούλι

Πλατύ, καταλήγει εις ἔλλειμμα σημαντικώτατον.

Τὸ ἔλλειμμα τῆς χρήσεως τοῦ 1919 θὰ ἦτο μικρότερον ἂν ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπαλλήλων καὶ δὴ τῶν τῆς κεντρικῆς ὑπηρεσίας, δὲν ἠδῆξαντο ὑπερμέτρως καὶ δυσαναλόγως πρὸς τὴν ἐπιτευχθεῖσαν αὐξῆσιν ὠφελίμου ἔργου. Κατὰ τὸ 1911 ἀνὰ μονάδα ὠφελίμου ἔργου ἀποδοθέντος ὑπὸ τῆς ἐπιχειρήσεως ἦτοι ἀνὰ μετενεχθέντα χμ. τόννον, ἀπτήθησαν 0,018 ἡμερομισθίου, κατὰ τὸ 1912 0,024, κατὰ τὸ 1913 0,025, κατὰ τὸ 1914 0,026, κατὰ τὸ 1918 0,030 καὶ κατὰ τὸ 1919 0,036. Ἡ αὐξῆσις εἶνε σημαντικὴ φθάνουσα περίπου τὰ 50 % ὡς πρὸς τὸ 1914 καὶ ἀντιπροσωπεύουσα δαπάνην ἐπιπλέον, ἥτις θὰ ἐξοικονομεῖτο ἐὰν ὁ ἀριθμὸς τοῦ προσωπικοῦ ἀνὰ μονάδα ἔργου δὲν μετεβάλλετο, 2,400,000 δρ. περίπου. Καὶ ὁ ὑπολογισμὸς οὗτος γίνεται ἐπὶ τοῦ μέσου ἀριθμοῦ τῶν 2794 ὑπαλλήλων κατὰ τὸ 1919 ἂν ἐλαμβάνετο ὑπ' ὄψιν ὁ ἀριθμὸς ὑπαλλήλων κατὰ τὸν Δεκέμβριον, ἀνεληθὼν εἰς 3300 περίπου, τὰ ἀποτελέσματα θὰ ἦσαν πολὺ μᾶλλον δυσάρεστα.

Ὡς πρὸς τὴν καύσιμον ἐπίσης παρατηρεῖται κατανάλωσις ὑπέρομετρος. Ἐν ᾧ κατὰ τὸ 1914 ἐδαπανήθησαν 0,64 χγ. ἀνὰ χμ. τόννον, τὸ 1918, ἐὰν ληφθῆ ἡ ἀπόδοσις τοῦ λιγνίτου καὶ καυσξύλου ἴση πρὸς τὸ $\frac{1}{4}$ τῆς τοῦ γαιάνθρακος, κατηναλώθησαν 0,80 χγ/χμ. τόν. καὶ τὸ 1919 1,20. Δηλαδὴ κατὰ τὸ 1919 ἠδῆξθη ἡ κατανάλωσις κατὰ τὸ διπλάσιον, ἐπιβαρύνουσα τὰς δαπάνας κατὰ 4,400,000 δρ. Ἄλλαις λέξεσιν ἐν ᾧ κατὰ τὸ 1919 ἡ ἀπόδοσις τῆς ἐπιχειρήσεως ἠδῆξθη ὡς πρὸς τὸ 1914 ἀπὸ 17,400,000 χμ. τόνν. εἰς 28,600,000 περίπου, ἦτοι κατὰ 65 %, ὁ ἀριθμὸς τοῦ προσωπικοῦ ἠδῆξθη κατὰ 120 %, καὶ ἡ καταναλωθεῖσα καύσιμος κατὰ 210 %. Καὶ αἱ αὐξήσεις αὗται ἐβάρυνον τὴν χρεῖαν διὰ 6,800,000 δρ. περίπου.

Παραδέχομαι ὅτι ἡ ὑπερκόπωσις τοῦ τροχαίου καὶ ἡ μὴ σύντονος τακτικῆ συντηρήσεως αὐτοῦ εἶναι μία τῶν κυριωτέρων αἰτιῶν καταναλώσεως καύσιμου πέραν παντὸς ἐπιρεπομένου ὄριου. Ὅμοίως ὅτι ἡ ἀνάγκη μεγάλων ἐπισκευῶν ἐπέβαλε τὴν ὑπέρομετρον αὐξῆσιν τοῦ προσωπικοῦ εἰς τοὺς κλάδους συντηρήσεως γραμμῆς καὶ τροχαίου. Ἄλλά, καίτοι εἰς ταῦτα θὰ εἶχε τις ν' ἀντιεπιπὴ ὅτι ἡ ἐπὶ μακρὸν κατὰ τὰ παρελθόντα ἔτη παραμέλησις τῆς συντηρήσεως ἤγαγεν εἰς τὰς μεγάλας ταύτας δαπάνας, εἶναι ἀναντίρρητον ὅτι καὶ παρὰ τοῦτο ἡ χρεῖσις δὲν θὰ ἦτο δυνατὸν μετὰ τὰς τιμολογιακὰς αὐξήσεις νὰ ἀφίση ἔλλειμματα, ἐὰν μετὰ φειδοῦς καὶ λελογισμένης τάξεως διενηργεῖτο ἡ ἐκμετάλλεσις.

Π.Α.Π. Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ταύτην ἡ αὐξῆσις τῶν τιμολογίων ἐπέφερον αὐξῆσιν εἰσπράξεων καλύψασαν τὰς περιπλέον δαπάνας καυσίμου καὶ ἀπολαυῶν καὶ ἀφίσασαν περίσσευμα περί τὰ 2,300,000 δρ. Διὰ τούτων ἐξασφαλίζεται ἡ ὑπηρεσία τῶν δανείων 1,500,000 περίπου καὶ ἄλλαι τινὲς δαπάναι ἐπισκευῶν κ.λ.π. ὥστε ζημία σχεδὸν νὰ μὴ ἀναφαίνηται. Περί μερίσματος ἐν πάσῃ περιπτώσει λόγος δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γίνῃ, περισσεύματος μὴ ἀπομένουτος.

Ἐνταῦθα ἡ αὐξῆσις τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ προσωπικοῦ καὶ ἡ κατ' ἀναλογίαν ἐπὶ πλέον κατανάλωσις τῆς καυσίμου, γίνονται αἰσθητὰ κατὰ τὸ 1918 καὶ δὴ εὐθὺς μετὰ τὴν ὑπὸ τοῦ Κράτους ἀνάληψιν τῆς ἐκμεταλλείσεως. Ἡ ἐκθεσις τῆς ἐξελεγκτικῆς ἐπιτροπῆς¹⁾ τῆς χρήσεως τοῦ 1913 ὑπολογίζει εἰς 250,000 δρ. τὰ ἐπὶ πλέον δαπανηθέντα δι' ὑπαλλήλους προσληφθέντας ἐντὸς τοῦ δευτέρου εξαμήνου καὶ εἰς 330,000 δρ. τὰ δαπανηθέντα ἐπὶ πλέον διὰ καύσιμον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν πρώτην εξαμηνίαν, καθ' ἣν ἡ Ἐταιρία διεχειρίσθη τὴν ἐπιχειρήσιν. Καὶ ταῦτα χωρὶς νὰ αὐξήθῃ ἡ εἰς ἔργον ἀπόδοσις.

Κατὰ τὸ 1919 τὰ ἀποτελέσματα φαίνονται εὐνοϊκώτερα, διότι ἠδῆξθη ἡ ἀπόδοσις. Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1914 καὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῆς μονάδος τοῦ ἔργου, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπαλλήλων εἶναι ὁ αὐτὸς περίπου 0,021 ἡμερομισθ. ἀνὰ χμ. τόνν., ἡ δὲ κατανάλωσις τοῦ καυσίμου ἀπὸ 0,48 χγ/χμ. τόν. τὸ 1914 ἠῦξσε μόνον εἰς 0,53.

Τοῦτο παρουσιάζει αἰσθητὴν βελτίωσιν ὡς πρὸς τὴν δευτέραν εξαμηνίαν τοῦ 1918, καταδεικνυομένου συγχρόνως πόσον ὑστερεῖ ἡ διοίκησις τῆς ΠΑΣ ἀπέναντι τῆς ΠΑΠ.

Θεσσαλίας. Ἀπέναντι τῶν δύο προηγουμένων κρατικῶν ἐπιχειρήσεων, ἔρχεται μᾶλλον πρὸς αὐτὰς τῶν λοιπῶν συγκριτέα, ἡ ἑταιρικὴ τοῦ σιδηροδρόμου Θεσσαλίας.

Εἰς ταύτην παρουσιάζεται μέγα ἔλλειμμα, τῆς αὐξήσεως τῶν δαπανῶν ὡς πρὸς τὸ 1914 ἐξηχθείσης εἰς 2,250,000 περίπου τῆς δ' αὐξήσεως τῶν εἰσπράξεων ἐκ τῆς ὑπερτιμήσεως τῶν τιμολογίων ἀνεληθούσης μόνον εἰς 1,450,000. Τὸ ἔλλειμμα ἐκαλύφθη, παρὰ τὴν ἀνεπαρκῆ αὐξῆσιν τῶν τιμολογίων, διότι ἐδιπλασιάσθη ἡ κίνησις τῶν ἐπιβατῶν, ἀποδόσασα 1,200,000 περίπου ἐπὶ πλέον, χωρὶς ὅμως ν' αὐξήθῃ ἀναλόγως ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπαλλήλων ἢ ἡ καύσιμος. Οὗτω ἐὰν ἐπὶ τοῦ συνόλου τοῦ ἀποδοθέντος ὠφελίμου ἔργου γίνῃ ἡ σύγκρισις, εὐρίσκει-

¹⁾ Ἐφημερίς Κυβερνήσεως, παράρτημα 5 Νοεμβρίου 1919, ἀριθμὸς φύλλου 262.

