

προσγγυμένης ούτω διπλής οικονομίας, διότι ἐπὶ τῶν κοινῶν ἔσχαρῶν τὰ κοσινιδία λιγνίτου ἔχονται κατὰ μέγα μέρος.

Ὁ κ. Ἡλίας Ἀγγελόπουλος ὑπέδειξεν ὅτι θὰ ἔπρεπε οἱ ἐκμεταλλεῖται λιγνιτωρυχείων νὰ συνασπισθῶσι καὶ νὰ ἐπιληφθῶσι τῶν ἀναγκασιούτων διαβημάτων ἵνα γίνωνται ἐγκαταστάσεις εἰς τὰς συσκευὰς καύσεως τῶν βιομηχανίων, θεωρῶν δύσκολον τὴν ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐπιβολὴν αὐτῶν.

Ὁ κ. Κ. Φιλάρετος ἐξήγησε τὴν στάσιν τῆς Κυβερνήσεως, ἣτις ἐδεδώρησε ὅτι δὲν ἠδύνατο νὰ ἀυστήρη εἰς τοὺς βιομηχανίους τὴν μετατροπὴν τῶν συσκευῶν τῆς καύσεως ἐνεκα τῆς ἐπισηφαλοῦς θέσεως τῆς λιγνιτοπαραγωγῆς καὶ διὰ τοῦτο καὶ αὐτὸς ἐπιμένει ἐπὶ τῆς ἀνάγκης συνασπισμοῦ τῶν λιγνιτωρυχῶν διότι πᾶσι ἐνέργεια παρὰ τῷ ὕψιουργεῖο θέλει ἀποτυγχάνει ἐὰν δὲν ὑπάρχῃ ἡ ἐμφάνισις συσσωματωμένης ὁμάδος ἀντιπροσωπευούσης τὸν κλάδον αὐτὸν τῆς μεταλλευτικῆς βιομηχανίας.

Ὁ κ. Ἀγαπητὸς συνοψίζει λέγων.

«Σχετικῶς μὲ ὅσα εἶπον οἱ προαλήσαντες συναδελφοὶ ὅτι δηλαδὴ ἡ προστασία τῶν λιγνιτωρυχείων ἐπιβάλλεται ἐφ' ὅσον διὰ τῆς καταλάσεως τοῦ λιγνίτου ἐπέρχεται κέρδος εἰς τὴν ἐθνικὴν ἢ γένει οικονομίαν, ἔχω τοῦτο γὰ προσθέσω, ὅτι ὑπάρχουν λόγοι καὶ λόγοι σοβαροὶ, οἵτινες θὰ ἐπέβαλλον τὴν διατήρησιν τῆς βιομηχανίας τῆς παραγωγῆς λιγνίτου καὶ ἐὰν ἀκόμη ἡ ἐθνικὴ οικονομία, ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ἐδαπάνᾳ αὐτῆς νὰ περισσότερον ἐφ' ὅσον θὰ ἐδαπάνᾳ διὰ τὴν προμήθειαν ξένου γαιάνθρακος.

Οἱ λόγοι οὗτοι δὲν εἶναι μόνον ἡ μὴ ἔξαγωγή συναλλάγματος καὶ ἡ συντήρησις τῶν ἐργατῶν ἀνθρακωρυχείων. Δέον γὰ μὴ μᾶς διαφεύγει ὅτι ἡ σημερινὴ πολιτικὴ, οικονομικὴ καὶ κοινωνικὴ κατάστασις τοῦ κόσμου εἶναι τοιαύτη, ὥστε εἰς τὸ μέλλον πᾶσα ἀνωμαλία νὰ εἶναι δυνατὴ. Οὐδεὶς δύναται γὰ μᾶς ἐγγυηθῆναι ὅτι δὲν θὰ παραστῇ καὶ πάλιν περίστασις καθ' ἣν ἡ εἰσαγωγή ξένου γαιάνθρακος δὲν θὰ εἶναι ἀπολύτως ἀδύνατος.

» Ὁ ξένος γαιάνθραξ ἡμπορεῖ νὰ μᾶς λείψῃ καὶ πάλιν, εἴτε λόγῳ γένου πολέμου, εἴτε λόγῳ ἀποκλεισμοῦ, εἴτε λόγῳ κοινωνικῶν ἢ πολιτικῶν ἀνωμαλιῶν εἰς τὰς ἀνθρακοπαραγωγούσας χώρας κλπ. Εἰς τοιαύτην τινὰ περίστασιν ἡ χώρα μας θὰ εἶνε εὐτυχὴς ἐὰν εὖρη ἀνθρακωρυχεῖα ἔτοιμα καὶ λειτουργοῦντα, οὕτως ὥστε νὰ τὴν ἐφοδιάσωσι μὲ καύσιμον ἕλην, ἂν ὅχι ἐπαρκῶς ἀλλὰ τοῦλάχιστον ἐν μέρῳ ἐπὶ ἀποφυγῆν τελείας καταστροφῆς. Μόνον καὶ μόνον διὰ τὴν ἐνδεχομένην τοιαύτην περίστασιν ἐπιβάλλεται ἡ πάση θυσίᾳ διατήρησις ἐν καταστάσει λειτουργίας τῶν λιγνιτωρυχείων. Ἐχω πεποί-

θησιν ὅτι ἡ ἐν τινι μέτρῳ χρησιμοποίησις τοῦ λιγνίτου εἶναι ἐπιωφελεῖς εἰς τὴν ἐθνικὴν οικονομίαν, ἐπαυλαμβάνω ὅμως ὅτι καὶ τὸ ἀντίθετον ἐὰν συνέβαινε πάλιν θὰ συνεφερε νὰ διατηρηθῶσι τὰ λιγνιτωρυχεῖα δι' ὧσαν ἀνάγκης».

Οἱ παρόντες ἐξ ὀνόματος τοῦ ἐλλ. Πολυτεχνικοῦ Συλλόγου ἐν συμπλεύσει ἀποφασίζουσι καὶ ἐκλέγουσι ἐπιτροπὴν συγκειμενὴν ἐκ τῶν κ. κ. Κ. Νέγγη, Π. Μάτσα, Α. Δελιάν, Σπ. Ἀγαπητοῦ Θ. Χαριτάκη, Π. Ζιχαρία καὶ Χ. Λίτσου, ὅπως συντάξῃ ὑπόμνημα καὶ ὑπὲρβαλλῇ αὐτὸ εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ὅπως μονιμοποιηθῇ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ὀρισμένη πολιτικὴ ὡς πρὸς τὰ λιγνιτωρυχεῖα καὶ ληφθῶσι πάντα τὰ κατάλληλα μέτρα ὅπως ἐξασφαλισθῇ καὶ ἀνδρωθῇ ἡ ἐγχωρεῖα λιγνιτοπαραγωγή καὶ ἐξασφαλισθῇ εἰς τὴν βιομηχανίαν ἡ κυριώτερα βᾶσις τῆς ὑπάρξεως αὐτῆς δῆλον ὅτι ἡ ἐπιτόπιος καύσιμος ὕλη,

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Τὸ Κράτος καὶ οἱ Σιδηροδρομοὶ ἐν Ἑλλάδι.

Ὑπὸ Ἀντ. Κ. Μάτσα Μηχανικοῦ, 92 σελ. 8ον Ἀθῆναι 1921, καὶ Ἐφημερίς Συστημάτων Ἄρθρον Γ. Π. Βουγιούκα, 28 Μαρτίου 1922 καὶ Μικ. Χρ. Αἰλιανοῦ 16 Ἀπριλίου 1922.

Ὁ κ. Ἀντ. Κ. Μάτσας διατελέσας ὡς ἀναφέρει ἐν τῇ εἰσαγωγῇ αὐτοῦ ἀπὸ Νοεμβρίου 1920 μέχρι Νοεμβρίου 1921 πρῶτος Ἑλλην Γενικὸς Διευθυντὴς τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους, φέρει διὰ τοῦ ἐν λόγῳ συγγράμματος εἰς γῶσιν οὐ μόνον τοῦ τεχνικοῦ κοινοῦ ἀλλὰ καὶ τοῦ ἐνδιαφερομένου πολιτικοῦ κόσμου τὰ κυριώτερα παρ' ἡμῖν σιδηροδρομικὰ ζητήματα ὧν ἡ λύσις εἶναι ἀνάγκη νὰ ἐξευρεθῇ, καὶ ὧν τινων τὴν λύσιν προτείνει.

Ὁ συγγραφεὺς ἀρχεῖται (Κεφ. Α') ἀπὸ γενικῆς ἐπισκοπήσεως τῆς σιδηροδρομικῆς πολιτικῆς καὶ τῆς καταστάσεως τῶν σιδηροδρόμων εἰς τοὺς ἐμπολέμους καὶ ἐκδέτει συντόμως τὰ παρ' αὐτοῖς σιδηροδρομικὰ ζητήματα. Κατὰ πρῶτον εἰς τὴν Γαλλίαν ὅπου ἐκτός τῶν ζητημάτων τῶν γεννηθέντων ἐκ τοῦ πολέμου καὶ θυμισθέντων ὑπὸ τοῦ ἐπικρατούντος αὐτοῦ πνεύματος τῆς συγχεντρώσεως καὶ ἐνοποιήσεως τῶν Ἐταιρειῶν ὑφίσταται καὶ ἕτερον ζήτημα τὸ τῶν ἀνανεώσεων τῶν συμβατικῶν παρχω-

ρήσεων ληγουσῶν προσεχῶς κατόπιν ἐξετάζει τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ ἔνθα αἱ Ἐταιρεῖαι κατὰ τὸν πόλεμον διοικηθεῖσαι ἐπιτυχῶς ὑπὸ ἐνιαίαν μὲν διοίκησιν ἀλλ' ὄχι καὶ διαχειρίσιν ἤδη πρόκειται νὰ συγχωνευθῶσιν εἰς μεγαλύτερας ὁμοίας πρὸς τὰς ἡδὴ ἐν Γαλλίᾳ ὑπαρχούσας. Εἰς τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας ἡ γενομένη ἐπίταξις καὶ Κρατικὴ ἐκμετάλλευσίς κατὰ τὸν πόλεμον ἀπολήξασα εἰς ἄμεσον ἀποζημίωσιν ἐνὸς περίπου δισεκατομμυρίου Δολλαρίων πληρωθεῖσαν εἰς τὰς Ἐταιρείας, προεκάλεσε ἀντίδρασιν παρὰ τῇ Κοινῇ Γνώμῃ καὶ οὕτω ἀπεδοθήσαν μὲν εἰς τὰς Ἐταιρείας τὰ δίκτυα ἀλλὰ καθιερώθη ἡ κηδεμονία τοῦ Κράτους ἐπὶ τῶν τιμολογίων καὶ ἐξεδηλώθη ὡς καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ ἡ τάσις πρὸς συγχώνευσιν καὶ συγκέντρωσιν τῶν πολλῶν μικροτέρων Ἐταιρειῶν. Περὶ τοῦ ἐν Βελγίῳ ὄργανισμοῦ τῶν σιδηροδρόμων ἀναφέρει τὴν τάσιν πρὸς ἀναδιοργάνωσιν ὑπὸ πνεύμῳ πλέον βιομηχανικόν, ἐν Ἰταλίᾳ δὲ πρὸς οἰκονομικὴν αὐτονομίαν. Ὁ συγγραφεὺς φθάνει εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ Ἐταιρικὴ διαχείρισις εἶναι καλλίτερα ἀπὸ πάσης ἀπόψεως τῆς Κρατικῆς, τοῦ Κράτους ἐπεμβαίνοντος διὰ τὸν κανονισμὸν τῶν τιμολογίων ἐπὶ τῇ βάσει ὅμως τῆς ἐξυπηρέτησεως τοῦ κεφαλαίου. Παραδέχεται δὲ ὡς ἀρχὴν τὸ ὁμοιόμορφον τῶν τιμολογίων ἐντὸς τῆς αὐτῆς χώρας.

Ἐρχόμενος εἰς τὰ ἐν Ἑλλάδι (Κεφ. Β΄) πραγματευέται τὴν βραδείαν ποικιλοτρόπον καὶ δύναμει νὰ εἴτω ἐπίπονον ἐξέλιξιν καὶ πρόοδον τῶν σιδηροδρομικῶν ζητημάτων. Ὑπὸ τοῦ κ. Βενιζέλου ἐνεκαινιάσθη ἀλλαγὴ κατευθύνσεως τῆς σιδηροδρομικῆς ἡμῶν πολιτικῆς διὰ τῆς ἐξαγορᾶς τῆς Ἐταιρείας τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων ὑπὸ τοῦ Κράτους, ἣτις ἐν τούτοις ἐξηκολούθησε νὰ ὑφίσταται ὡς Ἐταιρεία διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ἐξαγορασθέντος δικτύου, παραμένοντος τοῦ Γαλλικοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ Διευθυντοῦ. Τὸ δὲ 19.8 ἐγένετο ἡ ἐπίταξις τοῦ δικτύου τῆς Πελοποννήσου δικαιολογουμένη μόνον ὑπὸ λόγων πολιτικῆς ἐπιβολῆς. Ὁ συγγραφεὺς ἀναφέρει ἐκ τῆς πραγματείας τοῦ κ. Γ. Π. Βουγιούκα «οἱ Σιδηροδρομοὶ τῆς Παλαιᾶς Ἑλλάδος κατὰ τὸν Πόλεμον» (Ἀρχιμήδης Μάρτιος, Ἀπρίλιος 1920 ἀριθ. 3, 4) τὸν ἐκ τῆς ἐξαγορᾶς ταύτης προκύψαντα ἄσκοπον πολλαπλασιασμὸν τοῦ προσωπικοῦ αἰ τῶν περιττῶν δαπανῶν Παρὰ ταῦτα ὅμως τὸ δίκτυον Π.Α.Π. ὑπερῆκε εἰς ὄργανωσιν τοῦ δικτύου τοῦ Π.Α.Σ.

Πρὸς παγίωσιν ὁμοιομόρφου τινος τάξεως ἐκλήθη ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως Βενιζέλου (Κεφ. Γ΄) πολυπληθὴς Γαλλικὴ ἀποστολή, ἣτις κατέλειπεν ὄχι ἑκανοποιητικὴν κατάστασιν διότι

ἀπαρτιζομένη ἐξ εἰδημόνων μὲν καὶ μεγάλης μορφώσεως προσώπων ἀλλ' ἀγνοούντων τὰς τοπικὰς συνθήκας, τὰ προσόντα καὶ ἐλαττώματα τοῦ Ἑλληνικοῦ προσωπικοῦ, ἐφήρμοσεν ἄπλως τὸ ἐν Γαλλίᾳ σύστημα ἀπολύτως συγκεντρωτικὸν καὶ λίαν βραδὺ εἰς τὴν κίνησιν τῆς διοικητικῆς μηχανῆς, ὀφειλόμενον εἰς τὴν πλήρη διαίρεσιν τῶν ὑπηρεσιῶν γραμμῆς, ἐξέως καὶ ἐκμεταλλεύσεως ἀνευ ἐπικοινωνίας μεταξὺ αὐτῶν εἰμὴ μόνον διὰ τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως, μὴ κατορθωθέντος οὕτε τοῦ ἐνημέρου τῆς λογιστικῆς ὑπηρεσίας καὶ τῆς ἔστω κατὰ προσέγγισιν ἐκτιμήσεως τοῦ ἐλλειμύτου τῆς διαχειρίσεως. Ὡς πρὸς δὲ τὴν κατάστασιν τοῦ σιδηροδρόμου αἱ ἀναφερόμεναι γραμμαὶ ἀλήθην δαπάνην 65 ἕως 70 ἑκατομμυρίων πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἐλλείψεων αὐτῶν ἐνεκα τῆς καθυστέρησεως κατὰ τὸν πόλεμον τῆς συντηρήσεως. Ἐπίσης καθυστερεῖ καὶ ἡ συντήρησις τῶν ἀτραυμαξῶν.

Πρὸς τακτοποίησιν τῆς οὕτω γεννηθείσης ἀνομοιομόρφου καταστάσεως, διὰ τῶν νόμων 2144 2438 καὶ 2765 ἰδρύθη νέος ὄργανισμός, περιλαμβάνων ἐκτὸς τῶν ἄνω καὶ τοὺς ἀποδοθέντας ὑπὸ τῶν Συμμάχων Μακεδονικοὺς σιδηροδρόμους, ὅστις ἐξ ἀρχῆς ἐξακριβώσθη ὡς προοιμιακὸς διὰ τὴν μέλλουσαν ὀριστικὴν ὑθιμίωσιν τοῦ σιδηροδρομικοῦ ἡμῶν ζητήματος.

Ὁ κ. Α. Μάτσας ἀναμετρῶν τὴν ἐκ τούτου δημιουργηθεῖσαν κατάστασιν χαρακτηρεῖ αὐτὴν ὡς καὶ δὴ, ἀφ' ἐνὸς μὲν διότι αἱ σχέσεις πρὸς τοὺς πρότερον κατέχοντα: τὰ σιδηροδρομικὰ συμπλέγματα εἶναι καθ' ἑκάστα διάφοροὶ καὶ παραμένουν ἄλυτοι, ἀφ' ἑτέρου δὲ διότι δὲν κατορθώθη νὰ ὁργανωθῇ τὸ ποικίλον συγκρότημα τῶν διαφόρων δικτύων. Ἡδὴ τὰ πρὸς λύσιν θέματα εἶναι τὰ ἑξῆς: (Κεφ. Δ. καὶ Ε΄).

1) Ρυθμίσις διὰ συμβάσεων τῶν σχέσεων μὲ τὰς προκατὰχως ἑταιρίας ἐν Παλαιᾷ Ἑλλάδι καὶ Μακεδονίᾳ καὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῆς συνθήκης τῶν Σεβρῶν καθορισμὸς τῆς καταστάσεως τῶν Θρακικῶν σιδηροδρόμων.

2) Ἐπάνοδος εἰς μεμονωμένας ἐκμεταλλεύσεις ἢ πραγματοποίησις τοῦ ἐνιαίου αὐτῆς.

3) Πρόγραμμα νέων ἔργων ἐπὶ τῆς γραμμῆς, οὕτω τὸ μὲν δίκτυον Πελοποννήσου, εἶναι ἐν καλῇ καταστάσει ὑπὸ ἐποψίν στρατηγῶν κλπ. Τὸ δίκτυον ΠΑΣ. ὅμως ἔχει ἀνάγκην πλεῖστον ἔργων, 280000 στρωτήρων, ἐνίσχυσεως τῆς ἀνοδομῆς καὶ ὑποδομῆς, τῶν γέφυρῶν διὰ τὰς κυκλοφορούσας νῦν μεγάλας καὶ βαρεῖας ἀμαξοστοιχίας συρομένας ὑπὸ τῶν μηχανῶν Μικάδο. Οἱ Μακεδονικοὶ ἐπίσης χηρῶσι ἔργων καὶ ἰδίᾳ διὰ τὴν μὴ διακοπὴν τῆς

συγκοινωνίας Ξενακῆς ὑπερψύσεως τῆς στάθμης τῆς λίμνης τοῦ Οστερόβου. Ὁ συγγραφεὺς τονίζει τὰς ἀνάγκας εἰς τροχαίον ὕλικόν, μηχανὰς διὰ τὸν ΣΠΑΠ, ἐργοστάσια καὶ ἐπιβατικὰ ὀχήματα διὰ τὸν ΠΑΣ, καὶ ἐπιμένει ἐπὶ τοῦ ἀπαρατήτου τῆς κατασκευῆς Κοινότητος Σταθμοῦ ἐν Ἀθήναις «ὅχι μόνον διὰ τὴν ἐκλείψει τὸ ἀηδὲς θέαμα ὕπερ ἀντικρύζει ὁ ἀφικνούμενος εἰς τὴν πρωτεύουσαν ξένος», (Σημ. ἰδία εἰς τὸν Σταθμὸν Λαοίσεως, χαρακτηριστικόν μόνον διὰ τῆς μεγίστης ἀκαθαρσίας τῶν πέριξ ὁδῶν καὶ τάφρων, καὶ διὰ τῆς ἐλλείψεως καὶ τοῦ παραμικροῦ καφφενείου καὶ χώρου ἀναμονῆς), ἀλλὰ καὶ διότι τὸν κοινὸν τοῦτον σταθμὸν θεωρεῖ μεταξὺ τῶν ὡς ἐπιτακτικωτέρων ἐνδεικνυμένων μέσων πρὸς δημιουργίαν ἐπικοινωνίας μεταξὺ τῆς Πελοποννήσου καὶ τῆς λοιπῆς Ἑλλάδος Παλαιᾶς καὶ Νέας Χωρῶν. Προτείνει δὲ τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ ἐν τῷ χώρῳ τῷ πρὸ τοῦ Σταθμοῦ ΣΠΑΠ ἐκμηδενισμένον οὕτω τοῦ ζητήματος τῶν ἀπαλοτριώσεων. Τὸ ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς ἀποστολῆς ἐφαρμοσθὲν συγκεντροῦτικόν σύστημα (Κεφ. 5.) ἔργον τὸ ὁποῖον «δὲν δύναται νὰ θεωρηθῆ ἕστερημένον μελλοντικῆς χρησιμότητος» ἔχει ὡς βέβαιον τὴν ὑπὸ τὴν Γενικὴν Διευθύνειν ὑπαγωγὴν τῶν τριῶν ὑπηρεσιῶν συντηρήσεως τῆς γραμμῆς, ἔξεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως, ἐπενεγκούσαν τὸν πολλαπλασιασμὸν τοῦ προσωπικοῦ ἀξιεθέντος διὰ ἀκαταλλήλων διατάξεων τῶν οἰκημάτων τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως ἐγκατασπαρμένων διὰ τὴν πόλιν, δέον νὰ τροποποιηθῆ ἀφιεμένης αὐτοτελείας εἰς ἕκαστον τῶν τριῶν δικτύων Πελοποννήσου, Στερεᾶς καὶ Μακεδονίας ἐχόντων ἄλλως τε ἰδίῳ προσωπικόν, ὑπὸ τὴν διευθύνειν ὑποδιευθυντῶν ἢ διειθυντῶν δικτύου ἢ περιφερείας. Ἡ δὲ Γενικὴ Διευθύνειν νὰ ἔχη ὡς ἔργον τὴν συγκέντρωσιν τὸν ἔλεγχον καὶ τὴν συμπαραβολὴν τῆς ἐργασίας τῶν τριῶν ὑποδιευθύνσεων, τὰς σχέσεις τοῦ ὅλου δικτύου πρὸς τὰς ἀρχὰς ἢ τρίτους, τὰς προμηθείας, καὶ ἐν ἀρχῇ τὴν ἀφομοίωσιν τῶν κανονισμῶν καὶ μεθόδων ἐκμεταλλεύσεως, ὃ δὲ Γενικὸς Διευθυντὴς νὰ βοηθῆται εἰς τὸ ἔργον τοῦ δι' ἐδικῶν τεχνικῶν συμβούλων εἴτε ξένων εἴτε ἐντοπιῶν.

Ἐξετάζονται κατόπιν τὰ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα τῆς διαχειρίσεως τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων ἐπὶ ἑνδεκάμηνον ἀπὸ 1ης Μαιῦ 1920 ἕως 31ης Μαρτίου 1921 παρουσιάζοντα ἄλλοιμα 10 500 000 δραχμῶν. Ἐνφ' ὅσον ἐκ διαφόρων μέτρων, μεταξὺ ἄλλων καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἐννεαώρου τῆς ἐργασίας προκύπτει ἐπιβάρυνσις εἰσῶν 10 000 000 δρ. διὰ τὴν νέαν χρῆσιν ἐν τούτοις ὅμως οἱ τρεῖς

πρῶτοι μῆνες Μάιος, Ἰούνιος, Ἰούλιος 1921 ὄν εἶναι γνωστὰ τὰ ἀποτελέσματα ἀντὶ ἄλλοιματος ὡς ἐκ τῆς προηγουμένης χρήσεως ἴσου πρὸς 5 700 000, ἀφῆκαν μόνον 1500 δραχ. Δύναται δὲ νὰ ὑπολογισθῆ ὅτι οἱ πέντε πρῶτοι μῆνες ὁ Ἀπριλίου ἕως Ἀυγούστου 1921 παρουσιάζουσι ἄγ. εἰς τὰς ἐισπράξεις μὲν δρ. 38 228 000 ἄλλοιμα δρ. 37 274 000 ὡστε προκύπτει πλεόνασμα ἐνὸς ἑκατομμυρίου καὶ ἡδὴ προβλέπεται ἀρκούντως ἐκ τῶν ὑστερῶν β-βιωθεῖσαι, ὑπεροχῇ τῶν εἰσπράξεων ὑπολογιζομένων μηνιαίως εἰς 7 650 000 δραχ. κατὰ μέσον ὄσον ἀντὶ 6 930 000 τῶν προηγουμένων ἐτῶν ἐπὶ τῶν δαπανῶν ἀνερχομένων εἰς 7 270 000 δραχ. τὸ δὲ πλεόνασμα τοῦ ἔτους ἐκ δραχ. 4 000 000 ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸν 1 1/2 μισθὸν τὸν διδόμενον κατὰ τὸν Νόμον 2144 εἰς τὸ προσωπικόν. Τὸ πλεόνασμα ὅμως θὰ ἐπιτευχθῆ ἐπὶ τῶν δρ. καὶ μὴ ἐπιβαραυνθῆ ἢ καύσιμος ὕλη διὰ μείζονος συναλλαγματικῆς διαφοράς (γαϊάνθρακες πρὸς 250 δραχ. λιγνίται πρὸς 110 δραχ. κατὰ τόνον, μηνιαία δαπάνη 1 480 000 δραχ.), νὰ μὴ ἐπέλθοσι νέα αὐξήσεις εἰς τὰς μισθοδοσίας τοῦ προσωπικοῦ κλπ. Ἐκτὸς τῆς σημαντικῆς αὐξήσεως τῶν εἰσπράξεων ἢ νέα χρήσις ἔχει ὑπὲρ αὐτῆς ὅτι κατὰ τὴν προηγουμένην καταναλίσκοντο μόνον γαιάνθρακες καὶ ἡ δαπάνη ἦτο 2 300 000 δραχ. μηνιαίως καὶ διὰ τὴν νέαν χρῆσιν 2 200 000 δραχ., ἐν τούτοις κατορθώθη νὰ περιορισθῆ εἰς 1 770 000 δρ. ἔνεκα τῆς χρήσεως λιγνιτῶν ἐν συνδυασμῷ πρὸς τοὺς γαιάνθρακας καταλωθέντων κατὰ πεντάμηνον διάστημα 27 000 τόνων περίπου εἰσαχθέντων τῶν λιγνιτῶν ὑπὸ τοῦ κ. Μάτσα παρὰ τὴν ἀντίδρασιν τῶν Γάλλων μηχανικῶν, (καὶ οὕτω κατὰ τὴν ἀπεργίαν τῶν Ἀγγλῶν τὸ προσωπικὸν εὐρέθῃ ἔτοιμῳ διὰ τὴν χρῆσιν λιγνιτῶν). Ἄλλαν τιγὲς οἰκονομαί ἐπίσης ἐπραγματωποιήθησαν.

Κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα ἐπῆλθον σημαντικαὶ βελτιώσεις εἰς τὴν συγκοινωνίαν ὅλου τοῦ δικτύου, βελτιωθεῖσαι καὶ τῆς κατάστασεως τοῦ τροχαίου ὕλικου. Εἰς τὸ Κεφ. Ζ' ἐξετάζεται ἐὰν γενικῶς εἰς νὰ ἐφαρμοσθῆ ἐν Ἑλλάδι ἡ Κρατικὴ ἐκμετάλλευσίς τῶν Σιδηροδρόμων καὶ συμπεραίνει ὁ συγγραφεὺς ὅτι ἔνεκα τῆς μικρότερας ἢ εἰς ἄλλα κράτη πολιτικῆς κλιμακίας, ἢ ἐπέμβασις τῆς ἐκείστοις πλειοψηφίαις τῶν πολιτῶν φέρει προσκόμματα εἰς τὴν καλὴν λειτουργίαν τοῦ συστήματος. Ἀναγνωρίζει ἐν τούτοις ὅτι ἐὰν αἱ δύο πρῶται ἀπόπειραι Κρατικῆς Διοικήσεως τῶν Σιδηροδρόμων ὑπὸ τοῦ Κράτους εἰς τὸν ΠΑΣ καὶ κατόπιν εἰς τὴν Κυβερνητι-

Ἐπιβάρυνσις κανονικοῦ εἴρους, καὶ τῆς ἐπιβάρυνσις εἰσῶν διὰ τὸ δίκτυον τῶν

κὴν Ἰ Υπηρεσίαν τοῦ ΣΠΑΠ εἶχον ἀποτύχει ἐντελῶς, ἢ νέα ὀργανώσεις τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους διὰ τοῦ Νόμου 2144 «ἀποτελεῖ τι τὸ ὑγιές ἀφ' οὗ κατέστη δυνατόν νὰ πραγματοποιηθῇ ὄχι μόνον πολλοῦ λόγου ἀξία βελτίωσις τῆς οικονομικῆς ἀποδόσεως τοῦ δικτύου ἀλλὰ καὶ τῆς κυκλοφορίας καὶ ἐν γένει τῶν ὑπηρεσιῶν ἰδίως ἐὰν ἐπεδιώκετο χειραφέτησις ἀπὸ τῆς πολιτικῆς ὁ ὀργανισμὸς θὰ ἀπέδιδε κολλίτερα ἀποτελέσματα» Ἐλάττωμα οὐσιῶδες ἔχει εἰς τὴν βᾶσιν ὁ νόμος 2144 εἰς τὸ ὅτι θεσπίζεται ὅτι «διὰ τὴν Διοίκησιν τοῦ Νομικοῦ προσώπου τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους καθίσταται Διοικητικὸν Συμβούλιον καὶ Γενικὸς Διευθυντής, διοριζόμενος ὑπὸ τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου οὕτως ὥστε τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον δὲν εἶναι ἡ μόνη διοικοῦσα ἀρχή, ἢ ἐντολοδόχος εἶναι ὁ Γενικὸς Διευθυντής. Τέλος ἡ ἔγκρισις τῶν ἀπαιτούμενων δαπανῶν, παρουσιάζει βραδύτητα ἐπικινδύνους. Τονίζεται ὅτι ὑπάρχει κίνδυνος μὴ οὖν τῶ χρόνῳ παρὰ τῶ σιδηροδρομικῷ ὑπαλλήλῳ ὀλιγωρῆ ἢ ἐμφωλεύουσα ἢ ἢ ψυχολογία γενικῶς τοῦ δημοσίου ὑπαλλήλου κατὰ τὴν ὁποίαν οὗτος προτιμᾷ ἐὰν ἐκ μίσεως ἐγκρίσεως του τοῦ Δημοσίου κινδυνεύει νὰ ζημιωθῇ ἔστω καὶ μίαν δραχμὴν, ἐκ δὲ τῆς ἀνοβιλιῆς τῆς ἐγκρίσεως κινδυνεύει νὰ ζημιωθῇ ἐμμέσως ἐκ διαφυγόντος ἐμμέσου ἢ ἀμέσου κέρδους χιλιάδας δραχμῶν ὁ ὑπᾶλληλος ἀνευ δισταγμοῦ καὶ μὲ ἥσυχον τὴν συνείδησιν ἀναβάλλει τὴν ἔγκρισιν.

Ἐν τῷ ἐπομένῳ κεφαλαίῳ (Η΄ σελ. 67) ὁ συγγραφεὺς προτείνει, ἔνεκα τῶν δυσκολιῶν αἱ ἔχει ἀσπρῆ μὴν τὸ Κράτος πρὸς ἄμεσον διαχείρισιν τῶν ἐπιχειρήσεων ἀφ' οὗ ὀνημίως τὰς σχέσεις του πρὸς τὰς πολιτικὰς Ἐταιρίας τὴν ἀνάθεσιν εἰς Ἐταιρίαν Ἐκμεταλλεύσεως, ἐπὶ τῇ βᾶσει εἰδικοῦ τύπου, ἢτοι ὑπὸ ὄρους ἐντελῶς διασφύρους τῶν συγγραφῶν ὑποχρεώσεων τῶν προϋπαρξασῶν Σιδηροδρομικῶν Ἐταιρειῶν.

Αἱ παλαιαὶ συγγραφαί, ἀφίνοισαι τὴν ἐλευθερίαν τῆς διενεθησεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως περιώριζον τὰ κέρδη τῶν Ἐταιρειῶν, ἰδίως δὲ διὰ τινος γραμμᾶς, ἢσαν τοιαῦται ὥστε νὰ ἀποκλείεται πᾶν συμφέρον τῶν Ἐταιριῶν πρὸς αὔτησιν τῆς κυκλοφορίας. Ἐπὶ πλέον αἱ Ἐταιρεῖαι οὐδὲν εἶχον πραγματοποιήσῃ διὰ τὴν διεκδικολογίαν τῶν ἀπὸ δικτύου εἰς δίκτυον συγκοινωνιῶν.

Πρὸς διόρθωσιν τούτων πάντων δέον τὸ Κράτος νὰ δύναται νὰ ἐπιβάλλῃ συγκοινωνίας τινὰς καὶ νὰ ὀνημίως καὶ τὴν τιμολόγια, ἀλλὰ καὶ συγγρόνως ὁ τύπος ἐκμεταλλεύσεως νὰ παρουσιάζῃ τὴν ἀναγκαίουσαν εὐχέρειαν προ-

σαρμογῆς εἰς τὰς διαρκῶς μεταβαλλομένας συνθήκας τοῦ οικονομικοῦ βίου πρὸς ἐξασφάλισιν τῶν κεφαλαίων.

Προτείνεται δὲ ἡ Ἐταιρεία ἐκμεταλλεύσεως νὰ ἔχῃ τὸ κεφάλαιον αὐτῆς ἐσηματισμένον ὡς ἑξῆς: ἔξ ἐνὸς ὀμολογιακοῦ κεφαλαίου ἴσου πρὸς τὴν ἀξίαν τῶν ἀναγκαίων ἔργων ἢτοι ἀκινήτων, αἵτινα ἐκτιμῶνται εἰς 60 ἑκατομμύρια δραχμῶν καὶ ἐὰν ἡ γραμμὴ ἐνισχυθῇ διὰ σιδηρῶν σιρωτήρων εἰς 80 ἕως 90 ἑκατομμύρια δραχμῶν, τὸ κεφάλαιον τοῦτο θὰ ἐξεδίδετο βαθμηδὸν ἅμα τῇ ἐκτελέσει τῶν ἔργων τούτων εἰς τρία ἢ τέσσαρα ἔτη, καὶ ἔξ ἐνὸς μετοχικοῦ Κεφαλαίου ἀντιπροσωπεύοντος τὰς ἀνάγκας προμηθείας νέου τροχαίου ὀλικοῦ καὶ τὰς ἀνάγκας κεφαλαίου κινήσεως, καὶ ἀνερχομένου εἰς 25 ἕως 30 ἑκατομμύρια.

Τὸ δὲ Κράτος θὰ ἠγγυᾶτο τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ὀμολογιακοῦ κεφαλαίου καὶ ἐλάχιστόν τι μέρος εἰς τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον, ἀλόγοι πρὸς τὸ συμφερόν ἐπιτόκιον 7 ἐπὶ %.

Τὸ μὲν ὀμολογιακὸν κεφάλαιον ἀντιπροσωπεῖον καθυστερηθέντα ἔργα τῆς γραμμῆς καὶ κινήτων ἀποτελεῖ τὰς δαπάνας τοῦ ἰδιοκτητοῦ τοῦ πορέουτος «μισθίου πρὸς μίσθωσιν, ἵνα τοῦτο καταστῇ ἱκανὸν πρὸς ἐκπλήρωσιν τοῦ σκοποῦ του».

Τὸ δὲ μετοχικὸν κεφάλαιον ἀποτελεῖ τὸ ἀνογκαιὸν εἰς τὸν μισθωτὴν διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς ἐπιχειρήσεως διὰ τὸ ὁποῖον τὸ Κράτος ἔγγυᾶται ἐν μέρει ἔνεκα τῶν εἰς τὴν Ἐταιρίαν ἀνατεθειμένων ὑποχρεώσεων ἔναντι τοῦ κοινού.

Διὰ δὲ τὰς ἀνανεώσεις τῶν ἀκινήτων καὶ τροχαίου ὀλικοῦ προτείνεται ὁ σχηματισμὸς ἀποθεματικοῦ κεφαλαίου 500 δρχ. κατὰ χιλίον μετρον κατ' ἔτος.

Τὰ κέρδη θὰ διανεμῶνται ἀνάλογως τῶν ἀντιλήψεων τούτων περὶ συνεργασίας Κράτους καὶ μισθωτοῦ, μεταξὺ αὐτῶν ὥστε νὰ προαπίζονται καὶ τὰ συμφέροντα τοῦ Κράτους, καὶ τῶν κεφαλαίουχων ἵνα δυνηθῶσι νὰ εὐρεθῶσι τοιοῦτοι.

Τὰ δὲ τιμολόγια θὰ καθορίζονται ἐπὶ τῇ βᾶσει τῶν ὀρχῶν τούτων.

Ὁ κ. Μάτσοξ παρέχει ἀρκετὰς λεπτομερείας καὶ ἐξηγήσεις ἐπὶ τῶν ζητημάτων τούτων, καὶ παραλληλίζει αὐτὰς πρὸς τὰ θεσπισθησόμενα ἐν Γαλλίᾳ διὰ τοῦ νέου καταστατικοῦ Νόμου τῶν Σιδηροδρόμων μεταξὺ ἄλλων τῆς ἀμοιβῆς καλῆς ἐκμεταλλεύσεως prime de gestion).

Σημειώσεων δὲ ὅτι τὸ Γαλλικὸν Κράτος διὰ τῶν συμβάσεων τοῦ 1883 εἶχε οὕτω κατορθῶσει αἱ Ἐταιρεῖαι νὰ ἐπιτύχῃσι δάνεια κεφαλαίων 8 δισεκατομμυρίων φράγκων ἔγγυθμένα, χωρὶς αὔτησιν τοῦ ἰδίου δημοσίου χρέους ὥστε

ἡ μεσολάβησις οὕτως εἶπεν δύο βαθμῶν ὑπευθύνων νομικῶν προσώπων ἔναντι τῶν δανειστῶν διηκολύνε μεγάλως τὴν εὐρεσιν κεφαλαίων πρὸς πραγματοποίησιν τοῦ περιωνύμου προγράμματος τοῦ Freycinet.

Ἐν τῷ τελευταίῳ Κεφαλαίῳ τονίζεται ἡ ἀνάγκη χαραζεῶς σιδηροδρομικῆς πολιτικῆς ὑπὸ ἔποψιν ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπαρχουσῶν γραμμῶν καὶ νέων κατασκευῶν.

Αἱ γενόμεναι μελέται κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἶναι :

1ον) Γραμμὴ Καλαμπάκας, Κοζάνης Σόρο-	
βίτις	χιλ. 166
2ον) Κοζάνης Βεροῖας (ἡμιτελής) »	77
3ον) Γραμμὴ Λαρίσσης Διμηνίτης »	113
4ον) » Ἰωαννίνων Μοργκάνι »	105
(ἡ Διμηνίτσα καὶ τὸ Μοργκάνι κεντὰ ἐπὶ τῆς	
ἴης γραμμῆς)	
5ον) Θεσσαλονίκης Ἀγγίστας	134
6ον) Δράμας Καβάλλας	42
τὸ ὅλον χιλ.	637

Ἐπίσης ὑπάρχει ἡ μελέτη τοῦ Ἰταλοελληνικοῦ Συνδέσμου Αὐλῶνος διὰ τριῶν διαφόρων λύσεων μήκους 275, 315, ἢ 500 χιλ. Διὰ τινος τῶν γραμμῶν τούτων ὑπάρχουσι οἱ ἑξῆς προπολεμικοὶ προϋπολογισμοί.

Γραμμὴ Λαρίσσης	χιλ. 113	40 000 000 Δρχ.
Διμηνίτας	χιλ. 105	106 000 000
Ἰωαννίνων Μοργκάνι	χιλ. 134	20 500 000
Θεσσαλονίκης Ἀγγίστας	χιλ. 42	13 000 000
Δράμας Καβάλλας	χιλ. 394	173 000 000

ἦτοι 440 000 δρ. κατὰ χιλιόμετρον, ἢ νῦν ἀπαιτηθσομένη δαπάνη ἔσεται τοῦλάχιστον τετραπλάσια.

Μετὰ διαφόρων γραμμῶν τῆς Πελοποννήσου καὶ τῆς διαπλατύνσεως τοῦ Θεσσαλικοῦ ἀπαιτοῦνται τὸ ὅλον 2 1/2 δισεκατομμύρια ἦτοι ἑξήτσια δαπάνη 200 ἑκατομμυρίων ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ κατὰ τὰ ἔτη τῆς κατασκευῆς.

Πρὸς ἐλάττωσιν τῆς δαπάνης ταύτης προτείνεται ἡ παραδοχὴ δύο δικτύων τοῦ ἐνὸς κανονικοῦ εὗρους καὶ τοῦ ἑτέρου στενῆς γραμμῆς, καὶ ὡς παραδείγματα φέρονται τὸ Βέλγιον τὸ ὁποῖον ἔχει 4330 χιλ. κανονικῆς γραμμῆς καὶ 4255 στενῆς, ἡ Βοσνία καὶ Ἐρζεγοβίνη χώρα θυερινῆ ἔχουσα πλῆρες δίκτυον 0,75 μ. καὶ ἡ Γαλλία ἣτις ἔχει 6700 χιλ. γραμμῶν ἐνὸς μέτρον ἔναντι 50.000 κανονικοῦ εὗρους.

Ἐπὶ τῇ βάσει τούτων θὰ ἦτο δυνατόν αἱ νέαι γραμμαὶ ἀνατολικῆς καὶ Δυτικῆς Μακεδονίας νὰ γίνωσι κανονικοῦ εὗρους, τοῦ ἐδάφους ὄντος μάλ-

λον ὁμαλοῦ, τὸ δὲ μήκος αὐτῶν εἶναι 410 χιλ. καὶ ἡ δαπάνη 1500000 δρ. κατὰ χιλ. ἦτοι τὸ ὅλον 615 ἑκατομμύρια δραχμῶν. Τὸ δὲ στενὸν δίκτυον θὰ περιελάμβανε τὴν γραμμὴν Ἡλείρου.

Τὴν γραμμὴν Κοζάνης, Γρεβενῶν, Μετσόβου,	
Ἰωαννίνων	130 χιλ.
Καλαμπάκας, Μετσόβου,	40 »
Ἰωαννίνων, Φιλιπιάδος,	
Ἄρτης Ἀργινοῦ	135 »
Φιλιπιάδος, Περβεζῆς	30 »
τὸ ὅλον	335 χιλ.

ὡς καὶ τὰς γραμμάς Ἰωαννίνων Αὐλῶνος 140 » καὶ τὰς γραμμάς Τριπόλεως Σπάρτης καὶ Κυπαρισσίας, Γαργαλιάνων, 85 » ἐν ὅλῳ 560 χιλ.

Αἱ γραμμαὶ αὗται θὰ ἀπῆλθον δαπάνην 800000 δρχ. κατὰ χιλ. ἦτοι τὸ ὅλον 450 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

Αἱ μόναι ἀντιρρήσεις εἶναι στρατιωτικῆς φύσεως διὰ τὰ μεταβιβάσεις μεταξὺ δύο δικτύων τοῦ Στρατοῦ Ἡλείρου, καὶ ἡ δυσκολία αὕτη αἴρεται διὰ τεχνικῶν ἐγκαταστάσεων εἰς τοὺς κοινούς σταθμούς Δεμερλῆ καὶ Κοζάνης.

Ὁ ἀνδνασμός οὗτος παρουσιάζει μεγάλην οἰκονομίαν καὶ δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψει.

Θὰ ἦτο εὐκταῖον ἀπὸ τοῦδε τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας νὰ ἐπελαμβάνετο τῆς μελέτης προγράμματος ἐκτελέσεως τῶν ἔργων ταύτων. Πρὸς τοῦτο ὁ Συγγραφεὺς προτείνει λόγῳ τοῦ ὄγκου τῆς τρεχούσης ὑπηρεσίας τὴν ἴδρουν Ἀνωτάτης Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν Σιδηροδρόμων ὁμοίαν πρὸς τὸ ἐν Ἀγγλίᾳ Select Railway Committee καὶ τὴν ἐν Ἠνωμέναις Πολιτείαις Interstate Commerce Commission ὁργανισμὸν ἀνεξάρτητον συμβουλευτικὸν καὶ τοῦ Ὑπουργείου καὶ τῆς βουλῆς. Ἐκθέτει δὲ τὸν τρόπον τῆς λειτουργίας καὶ τὸν σκοπὸν αὐτῆς.

Τέλος προτείνει ἵνα αἱ περιφερόμαι εἰς ἃς θὰ κατασκευασθῶσιν αἱ νέαι γραμμαὶ συμβάλλωσιν εἰς τὰς δαπάνας κατασκευῆς καὶ ἐπὶ πλέον τὰ ἐκ τῶν ἐνιαίων καὶ ὁμοιομόρφων τιμολογίων προκύπτοντα τυχόν πλεονάσματα εἰς τὸ Κράτος διατίθενται διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν.

Ὁ κ. Γ. Βουγιούκος, ἕν Διευθυντῆς τῶν Σιδηροδρόμων παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ ἀσχολούμενος μετὰ τὸ ζήτημα τοῦτο ἐν ἀθροῦ ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῶν Συζητήσεων, συμφωνεῖ εἰς τὰ πλείστα τῶν συμπρασμάτων τοῦ κ. Μάτσα, διαφωνῶν μόνον ὡς πρὸς τὸ ἐνιαῖον τῆς Ἐταιρίας Ἐκμεταλλεύσεως καὶ προτείνει τὸν σχηματισμὸν τριῶν Ἐταιριῶν, μίας διὰ τὸ δίκτυον τῆς Πελοποννήσου ἑτέρας διὰ τὸ δίκτυον τῶν

Σιδηροδρόμων τῆς Στερεᾶς Ἑλλάδος καὶ τρίτης διὰ τοὺς Μακεδονικοὺς καὶ Θρακικοὺς ἔδρευουσιν εἰς Θεσσαλονίκην. Διότι λέγει πρέπει νὰ ἀποφύγωμεν τὴν παντοδυναμίαν μίᾳς μόνον Ἐταιρίας χωρὶς τὸ πολυάριθμον τῶν Ἐταιριῶν νὰ δύναται νὰ φέρῃ ἐμπόδια εἰς τὰ κοινὰ ζητήματα καὶ τὸ ἐνιαίον τῶν σιδηροδρόμων, ἐξασφαλιζόμενα ὑπὸ τοῦ Κράτους. Φοβέται μεταξὺ ἄλλων στηριζόμενος ἐπὶ σχηματισθείσης πείρας ὅτι εἰς μοναδικὴν μεγάλην Ἐταιρίαν τὸ Κράτος δὲν θὰ δύναται νὰ ἐπιβάλῃ τὰ τιμολόγια, τοὺς κανονισμοὺς κτλ. Ἐπειτα ἡ μονοπωλία τῆς συγκοινωνίας θὰ παρημποδίζε τὴν ἐξεύρεσιν ἀναδόχου διὰ διακλάδωσιν τινα ἥτις θὰ μετοχέτευε μέρος τῆς κινήσεως ὡς ἡ γραμμὴ Λαρίσσης, Κοζάνης, Σόροβιτις καὶ ἦν ἡ Ἐταιρία θὰ ἀπέφευγε νὰ κατασκευάσῃ.

Διὰ τοῦτο ὁ κ. Βουγιούκας συμφωνῶν εἰς τὸ ὅτι ἡ Κρατικὴ ἐκμετάλλευσίς ἀπέτυχε «οικτροτάτα» προτείνει τὴν ἄμεσον ἀπόδοσιν τοῦ ΣΠΑΠ εἰς τὴν Παλαιὰν Ἐταιρίαν, ἣτις εἶχε φανῆ ἀνταξία τοῦ προορισμοῦ τῆς διὰ τῆς τάξεως καὶ οἰκονομίας τῆς ἐκμεταλλευσέως τῆς. Ἀφ' ἑτέρου δὲ κατόπιν οἱ Μακεδονικοὶ θὰ ἐχωρίζοντο παραδιδόμενοι εἰς ἄλλην ἔταιρίαν, τέλος θὰ ἐδίδοτο εἰς τρίτην ὁ Πειραιῶς Παππουλλίου. Προσωρινῶς δὲ θὰ ἔμενον εἰς τὸ Κράτος περὶ τὰ 1300 χμ. ἀφαιρουμένον ἀμέσως τοῦ δικτύου τῆς Πελοποννήσου. Ὁ κ. Βουγιούκας δὲν εἰσέρχεται εἰς τὴν συζήτησιν τῶν βάσεων τοῦ καταρτισμοῦ τῶν νέων συμβάσεων.

Ἐν ἑτέρῳ ἀρθρῷ τῆς αὐτῆς Ἐφημερίδος ὁ κ. Μιχ. Αἰλιανός, συμφωνεῖ πρὸς τὸν κ. Μάτσαν καθ' ὅλα, πρὸς θεραπείαν δὲ τῶν κακῶς ἐχόντων προτείνει ἵνα οἱ ἐκ τοῦ ἐνδιαφερομένου κοινουῦ δυνάμενοι νὰ κρίνωσι συντρέξωσι τὸ ἔργον καὶ πρὸς τοῦτο τὰ ἀπανταχοῦ τῆς Ἑλλάδος Βιομηχανικά καὶ ἔμπορικά Ἐπιμελητήρια θὰ ἠδύναντο νὰ ἐκφράσωσι εὐχάς.

Ποία θὰ εἶναι ἡ περαιτέρω ἐξέλιξις τοῦ ζητήματος θὰ δεῖξωσι τὰ πράγματα, δυστυχῶς ὀλίγοι εἶναι οἱ ἐν Ἑλλάδι διατυπώσαντες γνώμην. ἐπὶ ζητήματος ἐπὶ τοῦ ὁποίου συζητήσις αὐθεντικὴ καὶ πεφωτισμένη θὰ ἦτο λίαν ἀφελιμος. Φαίνεται δὲ ὅτι πρὸς τὸ παρὸν ἡ Κυβέρνησις τάσσεται πρὸς τὸ πρῶτον τοῦλάχιστον μέρος τῆς γνώμης τοῦ κ. Βουγιούκα διὰ τῆς ἀποδόσεως τοῦ δικτύου ΣΠΑΠ εἰς τὴν Ἐταιρίαν.

Θ. ΧΑΡΙΤΑΚΗΣ

## ΕΚ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΩΝ

Ο καταλογισμὸς τῶν μισθῶν μὴ ἀμέσως ἀποδίδοντος προσωπικοῦ ἐν τῇ βιομηχανίᾳ

Τὸ Iron Age τῆς 18ης Δεκεμβρίου 1919, δημοσιεύει τὰς ἀντιλήψεις τῶν ἀμερικανῶν ἀρχηγῶν τῆς βιομηχανίας ἐπὶ τοῦ ἀνω ζητήματος.

Οὕτω κατὰ τὴν προπολεμικῶς ἐπικρατήσασαν κρίσιν ἀπὸ τοῦ 1914 μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1915 ἑκατοντάδες μηχανιστῶν τῆς Ἐταιρείας Οὐεστινγκάουζ ἔμειναν ἀνευ παραγωγικῆς ἐργασίας ἐπὶ πολλοὺς μῆνας.

Συνήθως ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τὸ πλεῖστον τῶν Ἐταιριῶν καταλογίζον τοὺς μισθοὺς τοῦ προσωπικοῦ εἰς λογαριασμὸν ἐκάστης εἰδικῆς ἐργασίας δι' ἣς εἶναι ἐπιφορτισμένον, ἀπαλλάσσεται τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτοῦ ἅμα τῷ πέρατι τῆς ἐργασίας. Ὁ γράφων τὴν μελέτην, ἀντιπρόεδρος τῆς ἀνω Ἐταιρείας, διαμαρτύρεται κατὰ τῆς συνηθείας ταύτης, καὶ ὑποδεικνύει τὴν ἀνάγκην νὰ ἐμπνευσθῇ εἰς τὸ πρόσωπικὸν συναίσθημα ἀσφαλείας καὶ ἀναφέρει τὸ παράδειγμα τῆς Ἐταιρείας ἣς προΐσταται ἥτις, χωρὶς σημειωτέον νὰ ἀποβλέπῃ οὐδόπως εἰς φιλανθρωπικὸν σκοπὸν ἐνέπνευσε εἰς τοὺς μηχανικοὺς αὐτῆς καὶ τὸ πλεῖστον τῶν ἐργατῶν τὴν ἐννοιαν ταύτην ἀσφαλείας, ἐξ ἣς ἀφελήθη τὰ μέγιστα ἅμα τῷ πέρατι τῆς κρίσεως.

Οὕτω ἅμα τῇ ἐπαναλήψει τῶν ἐργασιῶν τὰ στελέχη καὶ τὸ διατηρηθὲν ἐκ τεχνικῶν προσωπικῶν ἀνεγνώρισαν τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Ἐταιρείας καὶ ἐπέδειξαν δραστηριότητα καὶ ἰκανότητα μὴ δελεαζόμεναι ὑπὸ ἀνωτέρων προσφορῶν.

Ἐὰν δὲν ὑπάρξει παραγωγικὴ ἐργασία πρὸς καταλογισμὸν τῆς δαπάνης τῶν ἀργούντων μηχανικῶν δέον κατὰ τὸν συγγραφεὰ νὰ ἐγγράφεται εἰς εἰδικὸν κεφάλαιον ἐξόδων ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «ὀργάνωσις» πᾶσα δαπάνη τοιαύτης φύσεως διότι ὁ σχηματισμὸς μονίμου προσωπικοῦ ἔχοντος τὴν συναίσθησιν τῆς ἀσφαλείας πιστοῦ καὶ ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐν περιπτώσει ζητήσεως προσωπικοῦ δύναται νὰ στηριζέται ἡ Ἐταιρεία, ἀποτελεῖ τὴν βᾶσιν τῆς ὀργάνωσεως μίᾳς ἐπιχειρήσεως.