

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ἀνεγνωρίσθη παρὰ πάντων καὶ ἀπὸ τῆς πρώτης ἡμέρας τοῦ εὐρωπαϊκοῦ πολέμου ἡ σπουδαιότης τῶν σιδηροδρόμων, ὅχι μόνον ὡς παράγοντος τῆς κινητοποιήσεως τοῦ στρατοῦ καὶ τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ μᾶς χωρὶς ἀλλὰ καὶ ὡς πρωτεύοντος στρατιωτικοῦ στοιχείου. Καὶ ἀπὸ τῆς στρατιωτικῆς ταύτης ἀπόψεως ἡ Γερμανία ἀπεδείχθη ὡς ἡ ἀσυνγκρίτως καλύτερον διοργανωμένη, ἐνδιαφέρει ὅθεν νὰ γνωσθοῦν λεπτομέρειαί τινες τῆς σιδηροδρομικῆς τῆς ὀργανώσεως. Τὰς λεπτομερείας ταύτας ἀνυπόμειθα ἀπὸ μελέτην τοῦ Γάλλου οἰκονομολόγου κ. Α. Παρόλοφτις, δημοσιευθεῖσαν εἰς τὸν γαλλικὸν «Οἰκονομολόγον».

Ἐκτὸς σπανίων τινων ἐξαιρέσεων οἱ γερμανικοὶ σιδηρόδρομοι εἶναι ἰδιοκτησία τοῦ κράτους, τὸ ὅποιον καὶ τοὺς ἐπιμεταλλεύεται. Ἡ λειτουργία τῶν σιδηροδρόμων ἐν καιρῷ πολέμου ἔχει κανονισθεῖ ὑπὸ τοῦ συντακτικοῦ γάρτου τῆς αὐτοκρατορίας ὡς καὶ διὰ διαφόρων ἄλλων νόμων. Οἱ σιδηρόδρομοι ἐν Γερμανίᾳ ὑποχρεοῦνται νὰ τηροῦν πάντοτε ἐν καλῇ κατάστασει τὸ ὑλικὸν τὸ ἀναγκαῖον διὰ τὴν μεταφορὰν ἀνδρῶν, ἵππων, πυροβόλων, πολεμοφοδίων κλπ. προσέτι δὲ νὰ προμηθεύουν τὸ ἀναγκαῖον προσωπικὸν καὶ ὑλικὸν εἰς τὰς γραμμὰς τὰς διοτελοῦσας ὑπὸ

τὴν ἐκμετάλλειαν τῶν στρατιωτικῶν ἀρχῶν. Αἱ στρατιωτικαὶ μεταφοραὶ ἔχουν τὴν ἀπόλυτον προτεραιότητα ἐφ' ὧν τῶν ἄλλων. Ἀπὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου ὅλοι οἱ γερμανικοὶ σιδηροδρόμοι ὑλάγονται ὑπὸ στρατιωτικὴν δικτατορίαν, εἰσῆλθῃ δὲ τὸ στρατιωτικὸν δρομολόγιον, συμφώνως πρὸς τὸ ὅποιον ὅλα τὰ στρατιωτικὰ τραίνα κυκλοφοροῦν μετὰ τῆς αὐτῆς ταχύτητος καὶ εἶναι προωρισμένα ἀπολειπτικῶς διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ στρατοῦ.

Κατὰ τὰ τελευταῖα δεκαπέντε ἔτη, ἡ Γερμανία ἀνέπτυξε κατὰ τὸν μεθοδικώτερον τρόπον τὸ σιδηροδρομικὸν τῆς δίκτυον, τόσον ἀπὸ τῆς ἀπόψεως κατασκευῆς νέων γραμμῶν, διπλασιασμοῦ τῶν τροχιῶν, καὶ αὐξήσεως σημάτων ὡς καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τροχαίου ὕψους. Ἰδίως ἠρξῆσε τὸν ἀριθμὸν τῶν κλειστῶν ἐμπορικῶν βαγονίων, τὰ ὅποια εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὴν μεταφορὰν στρατευμάτων. Σημειωτέον ὅτι τῷ 1870—1871 τὰ 55 ο/ο τῶν γερμανικῶν σιδηροδρομῶν ἦσαν ἰδιοκτησία ἰδιωτικῶν ἐταιριῶν, ἐνῶ τῷ 1914, τὰ 93 ο/ο εὐρίσκοντο εἰς χεῖρας ὀκτῶ πολιτικῶν διαχειρίσεων. Τῷ 1870 μόνον 16 ο/ο τοῦ δικτύου ἦσαν μὲ διπλὴν τροχίαν, ἐνῶ τῷ 1914 ἡ ἀναλογία αὕτη ἦτο 39 ο/ο. Ἀπὸ τοῦ 1870 μέχρι τοῦ 1914 ὁ πληθυσμὸς τῆς Γερμανίας ἠρξήθη κατὰ δύο τρίτα, τὸ μήκος τῶν σιδηροδρομῶν τῆς ἐπετραπλάσιασθη, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτμομηχανῶν ἕπενταπλασιάσθη, ὁ δὲ τῶν βαγονίων ἕξαπλασιάσθη.

Παρὰ τὴν κατὰ τὸ 1913—1914 ἔξασθένειν τῆς βιομηχανικῆς καὶ ἐμπορικῆς ὁρμῆς, ἡ κυκλοφορία τῶν ταξιδιωτῶν ἦτο ἐντεταμένη κατὰ τὸν Ἰούλιον τοῦ 1914 ὡς ἐκ τῶν θερινῶν διακοπῶν. Ἡ διατάραξις ἡ ἐπελθούσα κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ ἰδίου μηνὸς ὡς ἐκ τοῦ ἀστριακοῦ τελεσιγράφου, κατόπιν δὲ διὰ τῆς κηρύξεως τοῦ κατὰ τῆς Σερβίας πολέμου ἦτο σημαντικὴ, φθάσασα μέχρι πανικοῦ ὄταν τῇ 1 Αὐγούστου ἐδημοσιεῦθη τὸ διάταγμα περὶ τῆς γενικῆς ἐπιστρατεύσεως. Τῇ 30 καὶ 31 Ἰουλίου, ἑκατοντάδες χιλιάδων ταξιδιωτῶν πάσης ἡλικίας κατέκλυον τοὺς σιδηροδρομικοὺς σταθμοὺς καὶ κατελάμβανον ἐξ ἐφόδου τὰ τραίνα. Εἰς τὸ ρεῦμα τοῦτο τῶν ἐσπευσμένως ἐπιστρεφόντων εἰς τὰς ἐστίας των, προσετέθησαν οἱ ἐν τῷ ἔξωτερικῷ ἐγκατεστημένοι Γερμανοί, ἐνῶ ταυτοχρόνως ἐσπευδον νὰ φύγουν ἐκ Γερμανίας οἱ ἐκεῖ ἐγκατεστημέτοι ξένοι. Τὸ τελευταῖον ἐπιβατικὸν τραῖνον μὲ κατεύθυνσιν τὴν Γερμανίαν ἀνεχώρησεν ἐκ Παρισίων τῇ 2 Αὐγούστου εἰς τὰς 5 μ. μ., ἐσταμάτησε δὲ εἰς τὸν ἐπὶ τῶν γαλλικῶν συνόρων σταθμὸν.

Ἐν Γερμανίᾳ ἔμεινε τῇ 2 καὶ 3 Αὐγούστου ἐν ἰσχύϊ τὸ σύνθημα δρομολόγιον, καταργηθέντων μόνον τῶν τραίνων πολυτελείας καὶ τῶν βαγονίων μετὰ κλινῶν ὡς καὶ τῶν βαγονίων—ἐστιατορίων. Ἡ εἰς τοὺς σταθμοὺς εἴσοδος δὲν ἐπετρέπετο πλέον ἢ εἰς τοὺς ταξιδιωτάς. Ἡ πώλησις οἰνοπνευματωδῶν ποτῶν ἀγορεύθη ἐντὸς τῶν σταθμῶν, οὐδεὶς δὲ πλέον εἶχε τὸ δικαίωμα ν' ἀξιῶσθαι τὴν διὰ τοῦ σιδηροδρομοῦ μεταφορὰν του. Ἐν τούτοις αἱ σιδηροδρομικαὶ ἀρχαί, διὰ νὰ διευκολύνουν τὴν παλιννόστησιν τοῦ κόσμου, ἐδιπλασίασαν, ἐτριπλασίασαν καὶ μάλιστα ἕπετραπλάσιασαν τὰ τραίνα, ἐπέτρεψαν δὲ τὸν ἐν τοῖς

βαγονίοις συνωστισμὸν καὶ τὴν κατάληψιν θέσεως ἐν τοῖς διαδρόμοις.

Κατὰ τὴν δευτέραν ἡμέραν τῆς ἐπιστρατεύσεως ἀνεστάλη ἡ μεταφορὰ ἐμπορευμάτων. Τὰ γενικὰ ἐπιβατικὰ τραίνα καὶ τὰ ταχέα ἐκυκλοφόρουν μέχρι τοῦ μεσονυκτίου τῆς δευτέρας ἡμέρας τῆς ἐπιστρατεύσεως. Τὴν τρίτην ἡμέραν, τὰ πάντα ἀνεκκτεστάθησαν ἀπὸ τὸ στρατιωτικὸν δρομολόγιον. Τὰ τραίνα ἐκυκλοφόρουν μὲ ταχύτητα 40 χιλιομέτρων τὴν ὥραν. Παρὰ τὴν εἰσαγωγὴν τοπικῶν στρατιωτικῶν τραίνων εἰς τὰ ὅποια ἐγίνοντο δεκτοὶ καὶ ἰδιῶται, ὑπῆρχον γραμμαὶ εἰς τὰς ὁποίας δὲν ἐκυκλοφόρουν ἢ τραίνα καθαρῶς στρατιωτικά. Μόλις ὅμως αἱ περιστάσεις τὸ ἐπέτρεψαν ἠπλοποιήθη μεγάλως ἡ συνήθης κυκλοφορία, ἤρχισαν δὲ νὰ κυκλοφοροῦν τέσσαρα ἢ τρία συνήθη τραίνα εἰς ἐκάστην κατεύθυνσιν, ἀναχωροῦντα κατὰ ἐξάωρα διαλείμματα. Ἐπειδὴ ὅμως τὸ ἐν γένει δρομολόγιον ἦσαν πολὺ περισσότερα καὶ ἢ ταχύτης εἶχε μετριάσθαι μέχρις 20—25 χιλόμετρα καθ' ὥραν, ἐν ταξιδίῳ τὸ ὅποιον πρὸ τοῦ πολέμου ἀπῆται μίαν ὥραν, ἀπῆται ἤδη τέσσαρας ἢ πέντε.

Ἡ ἐντεταμένη μεταφορὰ τῶν γερμανικῶν στρατευμάτων εἰς τὰ σύνορα τῆς αὐτοκρατορίας διήρξασε μέχρι τῆς 21 Αὐγούστου. Μόλις ἡ ἐπιστράτευσις ἐθεωρήθη ὡς λήξασα, ἀνεκκτεστάθη ἐκ νέου ἡ κυκλοφορία ταχυτάτων τραίνων μεταξὺ Βερολίνου καὶ τῶν κυριωτέρων πόλεων. Τὰ τραίνα ταῦτα ἐκυκλοφόρουν κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἡμέρας, κατ' ἐξαιρέσειν δὲ ἐκυκλοφόρουν κατὰ τὴν νύκτα μόνον τὰ μεταξὺ Βερολίνου—Κολωνίας καὶ Βερολίνου—Μονάχου τραίνα. Ἀντὶ ὀκτῶ ἢ ἐννέα ὥρῶν τὸ ταξίδιον διήρκει δώδεκα. Κατὰ Σεπτέμβριον ἤρχισε πάλιν ἡ λειτουργία τῶν βαγονίων μετὰ κλινῶν καὶ τῶν βαγονίων—ἐστιατορίων. Εἰς τὴν Γαλλίαν ἡ λειτουργία τῶν «βαγῶν—ρεστωρῶν» ἐτέθη ἐκ νέου χρήσει μόλις κατὰ Νοέμβριον. Κατὰ τὸν μῆνα τοῦτον ἡ στρατιωτικὴ Διοίκησις τῶν γερμανικῶν σιδηροδρομῶν ἐπέτρεψε τὴν ἐνανάληψιν τῶν πρὸ τοῦ πολέμου δρομολογίων μεταξὺ Ρήνου καὶ Βιστούλα. Ἐν τέλει ἐμετριάσθησαν τὰ κόμιστρα διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν πρῶτης ἀνάγκης τροφίμων.

Οἱ Γερμανοί, διὰ τῆς καταλήψεως τοῦ Βελγίου, τῆς Πολωνίας καὶ τῆς βορείου καὶ ἀνατολικῆς Γαλλίας, εὐρέθησαν κάτοχοι μεγάλου ἀριθμοῦ σιδηροδρομῶν, οὓς ὑπῆγαγον εἰς τὴν στρατιωτικὴν διοίκησιν. Ἐν Βελγίῳ, ἐδημιούργησαν εἰδικὸν ὄργανισμὸν, ὑπαγόμενον ὑπὸ τὰς διαταγὰς τοῦ στρατιωτικοῦ διοικητοῦ τῶν Σιδηροδρομῶν καὶ διοικούμενον ὑπὸ εἰδικοῦ συμβουλίου. Ἐπὶ πλέον κατασκευάζουν νέας γραμμάς ἢ ἐπισκευάζουν τὰ κατεστραμμένα τμήματα. Βεβαιοῦται ὅτι οἱ Γερμανοὶ κατασκευάζουν καθ' ἐκάστην 3—5 χιλόμετρα νέων γραμμῶν.

Παρακαλοῦνται αἱ ἐφημερίδες αἱ ἀναδημοσιεύουσαι ἄρθρα τοῦ «Πλούτου», νὰ ἀναφέρουν τὴν πηγὴν ἐξ ἧς τὰ λαμβάνουν.