



ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ

ΜΗΝΙΑΙΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑ

ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

Γ. Π. ΒΟΥΓΙΟΥΚΑ

ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ

ΕΤΟΣ Ι'.



ΑΘΗΝΑΙ, ΙΟΥΛΙΟΣ 1909



ΑΡΙΘ. 3.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Τὰ Ταμεία Συντάξεων τῶν Σιδηροδρόμων Λαρίσης καὶ Πελοποννήσου· ὑπὸ Δ. Α. Διαμαντίδου, Νομομηχανικοῦ.

Τὸ Συνέδριον τῆς Ὁδοῦ καὶ αἱ κατ' αὐτὸ ληφθεῖσαι ἀποφάσεις· ὑπὸ Γ. Π. Βουγιούκα.

Κατακρήμνις καπνοδόχων.

Διάταγμα τοῦ ἐπὶ τῶν Σιδηροδρόμων Ὑπουργείου τῆς Αὐστρίας ἀπὸ 28 Αὐγούστου 1904, ἀφορῶν τὰς σιδηροδρομικὰς γεφύρας, τὰς γεφύρας ὑπὲρ τὴν γραμμὴν καὶ τὰς γεφύρας τῶν ὁδῶν προσπελάσεως εἰς τοὺς σταθμούς, μετὰ καταστρώματος σιδηροῦ ἢ ξυλίνου· κατὰ μετάφρασιν Γ. Π. Βουγιούκα.

Ποικίλα.

ΤΑ ΤΑΜΕΙΑ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ

ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

ΛΑΡΙΣΣΗΣ ΚΑΙ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Εὐχάριστον ἀπὸ πολλῶν ἀπόψεων εἶνε, ὅτι καὶ αἱ παρ' ἡμῖν Σιδηροδρομικαὶ Ἐταιρεῖαι (Σιδηροδρομοὶ Πελοποννήσου καὶ Λαρίσης) ἀκολουθοῦσαι τὸ παράδειγμα τῶν λοιπῶν ἐν Εὐρώπῃ Σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀπεφάσισαν τὴν ἰδρυσιν Ταμείου Συντάξεως ὑπὲρ τῶν ἐαυτῶν ὑπαλλήλων.

Ἄξιοι πολλῶν συγχαρητηρίων αἱ Ἐταιρεῖαι αὐτὰ τυγχάνουσι, αἵτινες, ἐν τῇ γενικῇ μερίμνῃ ἣν πάντες τανῦν ἀπανταχοῦ καταβάλλουσι πρὸς βελτίωσιν τῆς τύχης καὶ ἀσφάλειαν τοῦ μέλλοντος τῆς ἐργαζομένης τάξεως, τοιαῦτα λαμβάνουσι μέτρα προνοίας, φιλάνθρωπα ἅμα

καὶ ἀναγκαιῶς ἐπιβεβλημένα, ὑπὲρ τῶν χρησιμωτάτων τούτων ἐργατῶν τῆς βιομηχανίας τῶν Σιδηροδρόμων.

Ἡ μελέτη ὅμως τῶν ἐγκεκριμένων καταστατικῶν τῶν ἰδρυμάτων τούτων, ἄγει ἀναγκαιῶς εἰς παρατηρήσεις ἀπὸ τεχνικῆς ἀπόψεως ἰδίως, ἀρκούντως ἐνδιαφεροῦσας, ὧν ἡ ἀνάλυσις δύναται ἴσως νὰ φωτίσῃ τὸ δυσχερὲς καὶ σκοτεινὸν ζήτημα τῶν Συντάξεων, ἐν ὧρα κατ' ἣν ζωηρῶς, ἀλλ' ἄνευ ὀρθοῦ ἐν ταῦτῳ δὲ καὶ πρακτικοῦ ἀποτελέσματος, συζητοῦνται παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων ὑπαλλήλων τε καὶ Ἐταιρειῶν τὰ τῆς συστάσεως συντάξεων ζητήματα, δι' ἃ τινὰ καὶ αὐτὸ τὸ Κράτος δὲν δύναται νὰ εἶνε βεβαίως ἀδιάφορον, τὸ μὲν ἐκ γενικωτέρων λόγων δημοσίας φιλανθρωπίας καὶ δημοσίας τάξεως, τὸ δὲ καὶ διὰ τὸ ὅτι ἐκ τῶν μετὰ τῶν Ἐταιρειῶν τούτων συμβάσεων, στενὰ χρηματικά τοῦ Δημοσίου συμφέροντα, ὡς γνωστόν, συνδέονται.

Ἀνάλυσις τοῦ Ταμείου Συντάξεως τῶν Σιδηροδρόμων Πελοποννήσου.

Κατὰ τὸ καταστατικὸν τοῦ Ταμείου τούτου, τὸ ἐγκριθὲν κατόπιν τοῦ Νόμου ΓΣΚ' (ἀριθ. 3220) τῆς 19 Ἰουνίου 1907 ἔτους, διὰ τοῦ ἀπὸ 7 Αὐγούστου 1907 Βασ. Διατάγματος, τὸ Ταμεῖον τροφοδοτεῖται ἐκ τριῶν πηγῶν: ἐκ κρατήσεων τοῦ προσωπικοῦ, ἐξ εἰσφορᾶς τῆς Ἐταιρείας καὶ ἐκ συνεισφορᾶς τοῦ Δημοσίου.

α.) Κρατήσεις προσωπικοῦ.

Αὐταὶ ὀρίζονται ὡς ἀκολουθῶς:

5-6%, τῶν μισθῶν, ἐπιμισθίων, χιλομετρικῶν διανύσεων, οἰκονομίας καυσίμων ὕλης κτλ.

5% τῆς ἀξίας τοῦ ἐνοικίου λογιζομένης εἰς ποσὸν ἴσον πρὸς $\frac{1}{10}$ τῆς μισθοδοσίας.

Κράτησις 1^{ου} μηνιαίου μισθοῦ παντὸς νεοδιοριζόμενου ὑπαλλήλου.

Κράτησις ἀυξήσεως μισθοδοσίας τῶν δύο πρώτων μηνῶν παντὸς προαγομένου ὑπαλλήλου.

Πρὸς τούτοις, αἱ ἐκ μέρους τῶν ὑπαλλήλων κρατήσεις, λόγφ γάμου, εἰσὶν :

Οἱ καταβάλλοντες

μέχρι 5 δρ. μηνιαίως, εἰσφέρουσιν ἐφ' ἅπαξ 50 δρ.			
ἀπὸ 5-10	»	»	75 »
ἀπὸ 10-15	»	»	100 »
ἄνω τῶν 15	»	»	200 »

β.) *Εἰσφορὰ Ἑταιρείας.*

3% ἐπὶ τῶν μηνιαίων μισθῶν τῶν ὑπαλλήλων.

10% ἐπὶ τῶν κερδῶν τῶν ἐργασιῶν ἄς ἐργολαβικῶς ἀναλαμβάνει ἡ Ἑταιρεία ἐν τοῖς ἐργοστασίοις τῆς.

γ.) *Συνεισφορὰ Δημοσίου.*

Δεκάλεπτον δικαίωμα ἐγγραφῆς ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν καὶ δελτίων ἀποσκευῶν.

10% ἐκ τῆς ἀναλογίας τῶν ὀφειλομένων κερδῶν ὑπὸ τῆς Ἑταιρείας πρὸς τὸ Δημόσιον, τούτο δὲ ἐπὶ συνεχῆ εἰκοσαετίαν.

Εἰς τοὺς πόρους τοῦ Ταμείου ἐπίσης καταλέγονται :

Δωρεαὶ καὶ κληροδοτήματα. Τὸ 1/2 τοῦ ὑπολοίπου τοῦ ὀφισταμένου Ταμείου ἀλληλοβοηθείας τῆς Ἑταιρείας. Τόκοι καὶ ἄλλαι ὀφέλεια.

Τὸ Ταμεῖον διοικεῖται παρὰ Συμβουλίου συγκροτουμένου ἐκ τοῦ ἀντιπροέδρου τοῦ Ἑλεγκτικοῦ Συνεδρίου, ὡς προέδρου, τοῦ τμηματάρχου τοῦ Σιδηροδρομικοῦ τμήματος, καὶ 6 μετόχων μελῶν τοῦ Ταμείου Συντάξεων ἐκλεγομένων κατὰ τὸ 1/2 ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑταιρείας καὶ κατὰ τὸ ἕτερον 1/2 ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ἐσωτερικῶν.

Ἡ Σύνταξις χορηγεῖται :

Μετὰ 25 ἐτῶν ὑπηρεσίαν καὶ ἡλικίαν 60 ἐτῶν.

Ἀνεξαρτήτως χρόνου ὑπηρεσίας, ἔνεκεν βιαιού συμβάντος.

Ἐνεκεν ἀνικανότητος πρὸς ἐργασίαν μετὰ δεκαετῆ ὑπηρεσίαν.

Εἰς τὴν χήραν ἢ τὰ τέκνα τοῦ συνταξιούχου ἢ ὑπαλλήλου, μετὰ δεκαετῆ ὑπηρεσίαν.

Ἐνεκεν ἀπολύσεως ἐκ τῆς ὑπηρεσίας μετὰ 15ετῆ ὑπηρεσίαν.

Αἱ χορηγούμεναι συντάξεις ὡς ἐξῆς ὀρίζονται :

Ἡ κανονικὴ σύνταξις, ἐν περιπτώσει εἰσφορᾶς 5 δρ. κατὰ μέσον ὄρον, εἶνε τὸ ἔννεαπλάσιον.

Δι' εἰσφορὰν ἄνω τῶν 5 δρ., ἡ σύνταξις εἶνε δραχ. 45 σὺν τῷ ὀκταπλασίφ τοῦ ὑπερβάλλοντος ὑπὲρ τὰς 5 δραχμ.

Δι' ὑπηρεσίαν ἄνω τῆς εἰκοσιπενταετίας, προστίθενται 3/100 ἐπὶ τῶν ἄνω ποσῶν.

Διὰ πλήρη ἀνικανότητα ἔνεκεν βιαιού συμβάντος ἢ σύνταξις ἰσοῦται πρὸς τὸ 1/2 τῶν ἀπολαυῶν, διὰ μερικὴν δὲ τὸ 1/3 τῶν ἀπολαυῶν.

Ἡ σύνταξις τῶν χηρῶν καὶ ὀρφανῶν εἶνε τὸ 1/2 τῆς συντάξεως τοῦ ὑπαλλήλου.

Ἡ σύνταξις τέλος, τῶν ἀνικάνων πρὸς ἐργασίαν μετὰ δεκαετῆ ὑπηρεσίαν καὶ τῶν ἀπολυομένων μετὰ ὑπηρεσίαν 15 ἐτῶν, ἰσοῦται πρὸς τὴν κανονικὴν, ἡλατωμένην κατὰ 4/100 δι' ἕκαστον ἔτος ὑπηρεσίας ἕλαττον τῆς εἰκοσιπενταετίας.

Ὁ ἀπολυόμενος τῆς ὑπηρεσίας διὰ κλοπῆν, πλαστογραφίαν εἰς βαθμὸν πλημμελήματος ἢ κακουργήματος, ἢ δι' ἄλλο σιδηροδρομικὸν ἀδίκημα, ἀποβάλλει τὸ πρὸς σύνταξιν δικαίωμα.

Τεχνικὸν ἰσοζύγιον ἐτήσιον, καταρτιζόμενον ἐπὶ τῇ βᾶσει τιμολογίου συντασσομένου ἐξ ἐρεύνης τῆς πιθανῆς ἀξίας τοῦ κινδύνου, καὶ οὐχὶ ἀπλοῦς λογιστικὸς ἰσολογισμὸς, δὲν προβλέπεται ἐκ τοῦ καταστατικοῦ, ἐν ᾧ μόνον σημειοῦται ὅτι προϋπολογίζονται ἐτησίως τὰ ἔσοδα καὶ ἔξοδα, ἀφαιρεῖται δὲ ἐκ τῶν εἰσπράξεων ποσὸν τι πρὸς προσάυξησιν τοῦ κεφαλαίου. Ἐὰν τὸ ὑπόλοιπον ποσὸν δὲν ἐπαρκῆ πρὸς πληρομὴν τῶν συντάξεων, προκαλεῖται ἡ ἀύξησις τῶν καταβολῶν τῶν ὑπαλλήλων, ἐν περιπτώσει δὲ καὶ πάλιν ἐλλείμματος μειοῦνται αἱ συντάξεις.

Ἀνάλυσις τοῦ Ταμείου Συντάξεων τῆς Ἑταιρείας τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων.

Κατὰ τὸ ἐγκριθέν καταστατικὸν διὰ τοῦ ἀπὸ 4 Φεβρουαρίου 1909 Β. Διατάγματος, ἐκ τριῶν ὁμοίως πηγῶν τροφοδοτεῖται τὸ Ταμεῖον Συντάξεων τῆς Ἑταιρείας ταύτης.

α.) *Κρατήσεις προσωπικοῦ.*

Αἱ κρατήσεις εἰσὶ :

4-5% ἐφ' ὄλων τῶν ἀπολαυῶν τῶν ὑπαλλήλων.

5% τῆς ἀξίας τοῦ ἐνοικίου, λογιζομένης εἰς τὸ 1/10 τοῦ μισθοῦ.

Κράτησις ἐνὸς μισθοῦ μηνὸς τοῦ νεοδιοριζομένου.

Κράτησις ἀυξήσεως μισθοδοσίας τῶν δύο πρώτων μηνῶν παντὸς προαγομένου ὑπαλλήλου.

Κρατήσεις λόγφ γάμου :

Ἐπὶ μηνιαίου μισθοῦ

δραχ. 150	, καταβολὴ ἐφ' ἅπαξ δραχ.	75
» 150-300	»	» 150
» 300-500	»	» 250
» 500 καὶ ἄνω	»	» 300

β.) *Εισφορά Ἐταιρείας.*

Μέχρι 4% τῶν μηνιαίων καταβολῶν τῶν ὑπαλλήλων.

10% ἐπὶ τῶν κερδῶν ἄτινα πραγματοποιεῖ ἐκ τῆς ἀναλήψεως ἐργασιῶν ἐργολαβικῶς ἐν τοῖς ἐργοστασίοις αὐτῆς.

Τὸ 1/2 τῶν κερδῶν τῆς τυχὸν συναφθησομένης μετὰ τοῦ Δημοσίου συμβάσεως διὰ τὴν μεταβίβασιν ἰδιωτικῶν τηλεγραφημάτων διὰ τῶν γραμμῶν αὐτῆς.

γ.) *Συνεισφορά Δημοσίου.*

Δεκάλεπτον δικαίωμα ἐγγραφῆς ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν καὶ δελτίων ἀποσκευῶν κατὰ τὸν νόμον ΓΣΚ'.

Εἰς τοὺς πόρους τοῦ Ταμείου ἐπίσης καταλέγονται:

Τὰ ἐπιβαλλόμενα εἰς τοὺς ὑπαλλήλους πρόστιμα. Τὰ ποσὰ τὰ προερχόμενα ἐκ τῆς πώλησεως ἀποσκευῶν ἢ ἐμπορευμάτων ἀζητήτων, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν δικαιωμάτων τῆς Ἐταιρείας. Δωρεὰ καὶ κληροδοτήματα. Οἱ τόκοι τῶν κεφαλαίων τοῦ Ταμείου.

Ἡ Σύνταξις δίδεται:

Μετὰ ὑπηρεσίαν 20 ἐτῶν καὶ ἡλικίαν 55 ἐτῶν. Ἀνεξαρτήτως χρόνου ὑπηρεσίας, πᾶς παθὼν ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐκ βιαίου συμβάντος, δικαιούται εἰς σύνταξιν.

Ἐνεκεν ἀνικανότητος πρὸς ἐργασίαν, μετὰ δεκαετῆ ὑπηρεσίαν.

Εἰς τὴν χήραν ἢ τὰ τέκνα τοῦ συνταξιούχου ἢ ὑπαλλήλου, μετὰ δεκαετῆ ὑπηρεσίαν.

Ἐνεκεν ἀπολύσεως ἐκ τῆς ὑπηρεσίας, μετὰ δεκαπενταετῆ ὑπηρεσίαν.

Κατὰ ποσόν, αἱ διδόμεναι συντάξεις, ὡς ἑξῆς ὁρίζονται:

Ἡ κανονικὴ σύνταξις, ἰσοῦται πρὸς τόσα ἐξηκοστὰ τοῦ μέσου ὄρου μισθοδοσίας τῶν 5 τελευταίων ἐτῶν, ὅσα καὶ τὰ ἔτη τῆς ὑπηρεσίας συμπληρωμένα.

Διὰ πλήρη ἀνικανότητα ἐκ βιαίου συμβάντος, ἢ σύνταξις ἰσοῦται πρὸς τὸ 1/2 τῶν ἀπολαυῶν, διὰ μερικὴν δὲ αὐτῆ ὀρίζεται εἰς τὸ 1/3 τούτων.

Αἱ συντάξεις τῶν χηρῶν καὶ ὀρφανῶν, εἶνε τὸ 1/2 τῶν συντάξεων τῶν ὑπαλλήλων.

Ἐν ταῖς λοιπαῖς περιστάσεσιν, ἦτοι ἔνεκεν ἀνικανότητος μετὰ δεκαετῆ ὑπηρεσίαν καὶ ἔνεκεν ἀπολύσεως μετὰ δεκαπενταετῆ τοιαύτην, ἢ σύνταξις ἰσοῦται πρὸς τὴν κανονικὴν, ἡλαττωμένην κατὰ τὸ 1/60, δι' ἕκαστον ἔτος ὑπηρεσίας ἔλαττον τῶν 20 ἐτῶν.

Ὁ ἀπολυμένος τῆς ὑπηρεσίας διὰ κλοπῆν, σιδηροδρομικὸν ἀδίκημα κτλ., ὡς καὶ εἰς τοὺς Σιδηροδρόμους Πελοποννήσου, ἀποβάλλει τὸ πρὸς Σύνταξιν δικαίωμα.

Ὡς καὶ εἰς τοὺς Σιδηροδρόμους Πελοπον-

νήσου, τεχνικὸν ἰσοζύγιον δὲν προβλέπεται ἀλλ' ἀπλοῦς ἰσολογισμὸς ἐτησίων εἰσπράξεων καὶ δαπανῶν. Ἐν περιπτώσει ἐλλείμματος, ἀυξάνονται μέχρι τοῦ σημειωθέντος ὀρίου αἱ καταβολαὶ τῶν ὑπαλλήλων, ἐν νέᾳ δὲ καὶ πάλιν ἀνεπαρκείᾳ, μειοῦνται αἱ πληρωτέαι συντάξεις.

Παρατηρήσεις ἐπὶ τοῦ οικονομικοῦ ὄργανου ἀμφοτέρων τῶν ἰδρυμάτων.

Πρέπει νὰ παρατηρήσῃ τις εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς, ὅτι ἀτυχῶς ἀμφοτέρα τὰ ὡς εἴρηται Ταμεία, ἐγένοντο κατὰ τὸν πρὸ πολλοῦ ἐγκαταλειφθέντα πλέον, λόγῳ τῶν πολλῶν ἀτόπων, τύπον τῶν ἐμπειρικῶν Ταμείων Συντάξεων, τῶν καὶ ἐσωτερικῶν καλουμένων, ἐνίων Γαλλικῶν Σιδηροδρομικῶν Ἐταιρειῶν, καὶ οὐχὶ κατὰ τὰς ἐνδείξεις τῶν ἀσφαλῶν δεδομένων τῶν ἐπὶ τῆς ζωῆς ἀσφαλειῶν, δι' ὧν ἐδραιοῦται ἐπὶ ἀκλονήτων βίσεων εἰς ἀπεριόριστον διάστημα χρόνου, ἢ ὑπαρξίς καὶ ἡ κανονικὴ λειτουργία παντὸς ἀληθοῦς ἰδρυματος προνοίας, ἀξίου τῆς προσωνυμίας αὐτῆς.

Καὶ τὰ δύο ταῦτα Ταμεία, ἐκ τριῶν τροφοδοτούμενα πηγῶν, κατὰ τὰ ἄνω σημειωθέντα, ὑπόσχονται συντάξεις ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ μέσου ὄρου τῶν καταθέσεων, ἢ τῶν τελευταίων μισθοδοσιῶν.

Καὶ ἡ μὲν Ἐταιρεία τῶν Σιδηροδρόμων Πελοποννήσου, χορηγεῖ συντάξεις μετὰ εικοσιπενταετῆ ὑπηρεσίαν καὶ ἡλικίαν 60 ἐτῶν, ἐν ᾧ ἡ τοῦ Σιδηροδρόμου Λαρίσσης, ἔτι βαρύτερον, καὶ δύναται τις εἰπεῖν ὀλεθριώτερον, ὑπόσχεται μικρότερας μὲν κατὰ τι συντάξεις, μετὰ εικοσαετῆ ὁμῶς ὑπηρεσίαν καὶ ἡλικίαν 55 μόνον ἐτῶν.

Τὰ στοιχεῖα ταῦτα τῶν πολυειδῶν καταβολῶν, οὐδεμία μαθηματικὴ ἐξίσωσις ἢ σχέσις πρὸς τὰς ἀορίστους συντάξεις συνδέει, δυναμένη βραδύτερον νὰ ἐξακριβωθῇ καὶ διὰ στατιστικῆς, εἰς τρόπον ὅστε νὰ ὑφίσταται πραγματικὸν καὶ τεχνικὸν ἰσοζύγιον, εἰς ἐγγὺς ἢ ἀπώτερον μέλλον. Καὶ οἱ μὲν Σιδηροδρομοὶ Πελοποννήσου, ὀρθότερον, ὀρίζουσι τὰς συντάξεις ἐν σχέσει πρὸς τὰς προσωπικὰς καταβολὰς τῶν ὑπαλλήλων· ὁ Λαρισσαϊκὸς ὁμῶς, σχετίζει ταύτας πεπλανημένως, πρὸς τὰς κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν μισθοδοσίας τῶν ὑπαλλήλων, εἰς τρόπον ὅστε οὐδ' ἀπλῆ λογιστικὴ σύγκρισις τῶν μελλουσῶν εἰσπράξεων πρὸς τὰς δαπάνας τοῦ Ταμείου εἶνε δυνατή, κατὰ τὴν περίοδον τῆς πλήρους λειτουργίας τοῦ Ταμείου, διότι εἰς οὐδένα κανόνα δύναται νὰ ὑπαχθῶσιν αἱ διαβαθμίσεις τῆς αὐξήσεως τῶν μισθοδοσιῶν τῶν ὑπαλλήλων.

Ἀμφότερα τὰ ὡς εἴρηται Ταμεῖα, προβλέπουν αὔξησιν τῶν εἰσφορῶν τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ ὑπαλλήλων, μέχρις ὁρίου τινός, πρὸς κάλυψιν τῶν ἐν ἰσχύϊ συντάξεων ἐν περιπτώσει ἐλλείμματος, ἐν τυχόν δὲ νέᾳ ἀνεπαρκείᾳ τοῦ Ταμείου, ἀπεικείται ἀπροοδίστος κατὰ ποσὸν μείωσις τῶν πληρωτέων συντάξεων. Ἐν ἄλλοις λόγοις, δὲν δύναται νὰ προΐδωσι τὴν τύχην τοῦ Ταμείου καὶ διὰ τοῦτο οὐδὲν βέβαιον καὶ ὠρισμένον ὑπόσονται. Τοιοῦτον ὅμως ἴδρυμα «προνοίας ἄνευ προνοίας», καὶ δὴ ἄνευ ὑπολογισμῶν, εἶνε πλοῖον ἄνευ πυξίδος, ὅπερ κατὰ κρημνῶν φέρεται. Ἡ μελλοντικὴ ἀνεπάρκεια τῶν Ταμείων τούτων ἄματῶδῶς σὺν τῷ χρόνῳ αὐξάνουσα, βαθέως θὰ διασειση βραδύτερον τὰ οἰκονομικὰ τῶν Ἐταιρειῶν, ὡς ἐν Γαλλίᾳ συνέβη, διότι δὲν εἶνε πιθανὸν ὅτι μετὰ μακρὰ ὑπηρεσίας ἔτι, θὰ εἶνε δυνατόν ἄνευ σοβαροῦ κλονισμοῦ τῶν ἀπαραιτήτων ὁμαλῶν σχέσεων κεφαλαίου καὶ ἐργασίας, νὰ περιορισθῶσι αἱ ὑποσχεθεῖσαι συντάξεις τῶν ὑπαλλήλων, οἵτινες ἐπὶ δεκάδας ἐτῶν ἀφιερωθέντες εἰς ἐργασίαν διηνεκῆ καὶ ἑξαντλητικῆν, ἀπέβλεψαν εἰς τὴν ὑποσχεθεῖσαν διὰ τὸ γῆρας αὐτῶν τε καὶ τῆς οἰκογενείας των περιθάλψιν.

Φαίνεται, ὅτι τὰ στοιχεῖα ἐφ' ὧν ἐκανονίσθη ἡ σχέσις τῶν καταβολῶν πρὸς τὰς συντάξεις, ἐλήφθησαν ἐκ τῶν στατιστικῶν τοῦ μέσου ὅρου τῶν Γερμανικῶν Σιδηροδρόμων. Καὶ ἐὰν ὅμως τοιαύτη ἐν παρόντι βάσις ἦτο δυνατὴ (τοῦτο ἐκ πολλῶν, περὶ ὧν οὐ τοῦ παρόντος, λόγων εἶνε ἀπαράδεκτον), δύναται τις εὐθὺς ἀμέσως ν' ἀντείπῃ, ὅτι ὅπως ἦ δυνατὴ τεχνικὴ καὶ πραγματικὴ ἰσορροπία τοῦ Ταμείου, ἔπρεπε ὁ μέσος οὗτος ὅρος, ὁ ἑξαχθεὶς ἐκ τῶν στατιστικῶν τῆς ἐνώσεως τῶν Γερμανικῶν Σιδηροδρόμων, νὰ ἐφαρμοσθῆ ἐπὶ τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν ἑκατοντάδων χιλιάδων περιπτώσεων ἐξ ὧν παρήχθη, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον βεβαίως δὲν συμβαίνει μὲ τὸν περιορισμένον ἀριθμὸν τῶν μετόχων τῶν μικροσκοπικῶν Ταμείων, ἐν οἷς, πρὸς τούτοις, ἦ τε εἴσοδος καὶ ἔξοδος τῶν ὑπαλλήλων ἐκ τῆς ὑπηρεσίας καὶ ἡ διαβάμισις τῆς μισθοδοσίας, δὲν ὑπάγονται εἰς ὠρισμένους καὶ ἀμεταβλήτους κανόνας. Διὰ πάντας δὲ τούτους τοὺς λόγους, δύναται τις μετὰ λύπης νὰ προΐδῃ τὴν οἰκονομικὴν ἀνεπάρκειαν τῶν ἰδρυμάτων τούτων εἰς ἀπώτερον μέλλον.

Τύπος Ταμείου Συντάξεων δι' ἅπαντας τοὺς Σιδηροδρομικοὺς ὑπαλλήλους.

Βάσις ἰδρύσεως καὶ στερεὸν θεμέλιον τῶν τοιούτων Ταμείων, καθ' ἃ σήμερον ἀπανταχοῦ

ἄνευ ἀντιρρήσεως ἀνεγνωρίσθη, εἶνε ἡ ἀσφάλεια καὶ δὴ ἡ μικτὴ ἐπὶ ζωῆς καὶ θανάτου, διὰ τὴν περίπτωσιν συντάξεως ζῶντος τοῦ ὑπαλλήλου καὶ τῆς ἀναλόγου βοηθείας τῆς οἰκογενείας αὐτοῦ ἐν περιπτώσει προώρου ἢ κανονικοῦ θανάτου αὐτοῦ. Ἡ ἀσφαλὴς ὀργάνωσις τῶν ἰδρυμάτων τούτων πρὸς σύστασιν συντάξεων, δὲν εἶνε κοινὸν οὐδ' εὐχερὲς ἔργον, ἀποτελεῖ δὲ τὴν σήμερον ἀντικείμενον μαθηματικῆς ἐρεῦνης ἐκ μερῶν εἰδικῶν ἐπιστημῶν πολλῆς ἀξίας, actiatives λεγομένων.

Εἰς τοιοῦτό τι ἴδρυμα, αἱ τῶν ὑπαλλήλων καταβολαί, αἱ εἰσφοραὶ τῆς Ἐταιρείας, ἡ τοῦ Κράτους συνδρομὴ, οἱ τόκοι τῶν κεφαλαίων κτλ. φέρονται εἰς προσωπικὸν λογαριασμὸν ἐκάστου τῶν ὑπαλλήλων καὶ μετατρέπονται εἰς σύνταξιν ἐφ' ὅρου ζωῆς, ἅμα τῇ ἀποχωρήσει αὐτῶν ἐκ τῆς ὑπηρεσίας, ἐπὶ τῇ βάσει πινάκων ἐν οἷς λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ ἡλικία καὶ ἡ πολιτικὴ τοῦ συνταξιούχου κατάστασις (ἔγγαμος κτλ.). Ἐξ ἰδίου κεφαλαίου, πρὸς καταρτισμὸν τοῦ ὁποῖου πάντες εἰσφέρουσι, δίδονται βοήθειαι εἰς τὰ ὄρφανὰ καὶ εἰς τοὺς ἐκ βιαίου συμβάντος ἐκ τῆς ὑπηρεσίας ἀποχωροῦντας.

Ἐκ τοιαύτης τελείας μαθηματικῆς ὁργανώσεως, δύναται νὰ δοθῶσι ἴσως οὐχὶ μεγάλοι, βέβαιαι ὅμως συντάξεις, ἐν ᾧ ἐκείναι ὡς τὰ προκειμένα ἰδρύματα συντάξεως ἐπαγγέλλονται, ἐπὶ τῇ βάσει ὑπολογισμῶν πεπλανημένης καὶ ἀτελοῦς λογιστικῆς, εἶνε πιθανὸν ὅτι οὐδέποτε θὰ δοθῶσι. Τὸ κοινὸν τοῦτο Ταμεῖον δι' ἅπαντας ἐν γένει τοὺς Σιδηροδρομικοὺς ὑπαλλήλους, μὲ ἐνιαίαν διοίκησιν καὶ κοινὰ ἔξοδα, πρὸς τοῖς ἄλλοις, ἤθελε συνενώσει ἐν ἀλληλεγγύῃ πάντας τοὺς ἐργάτας τῆς βιομηχανίας τῶν Σιδηροδρόμων. Ἡ ἀνάμιξις Σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων ἐν τῇ διοίκησει τοῦ Ταμείου, οὐδὲν πρακτικὸν ἀποτέλεσμα θὰ εἶχεν, ἐκ ταύτης δὲ καλὸν θὰ ἦτο νὰ ἐξαιρεθῶσι καὶ αἱ Σιδηροδρομικαὶ Ἐταιρεῖαι πρὸς ἀποφυγὴν δυναμένων νὰ συμβῶσι παρεξηγήσεων. Ἡ Διοίκησις αὕτη, δύναται ν' ἀνατεθῆ εἰς Διοικητικὸν Συμβούλιον ἐξ ἀνωτέρων λειτουργῶν τοῦ Κράτους, περιοριζόμενον ἐν τῇ ἐνεργείᾳ αὐτοῦ ἐντὸς στενῶς διαγεγραμμένων ἐκ τῶν προτέρων ὁρίων.

Σημειωτέον, ἐν τέλει, ὅτι αἱ διατάξεις περὶ ἀπωλείας τῆς συντάξεως τῶν καταδικαζομένων ὑπαλλήλων διὰ κλοπῆν καὶ σιδηροδρομικὰ ἀδικήματα, εἶνε ἀτυχεῖς, καὶ δέον ν' ἀντικατασταθῶσι διὰ διατάξεως, καθ' ἣν ἐν περιπτώσει στερήσεως πολιτικῶν δικαιωμάτων ὑπαλλήλου τινός, ἕνεκα καταδίκης, ἀπόλλυσι μὲν οὗτος τὴν σύνταξιν, αὕτη ὅμως ζῶντος αὐτοῦ καὶ μέχρις ἀποκαταστάσεώς του, αὐτοδικαίως καταπίπτει ὑπὲρ τῆς οἰκογενείας του.

Ἐπὶ τοιούτων βάσεων πρέπει, ἦδη ὅτε εἶνε καιρὸς καὶ ἐδόθη ἢ πρὸς τοῦτο ἀφορμή, νὰ ἰδρυθῆ τὸ Ταμεῖον Συντάξεων τῶν Σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων, ἴδρυμα δυνάμενον ν' ἀσφαλίσῃ καὶ δώσῃ ὅ,τι ὑπόσχεται, ἐπ' ὠφελεία τῶν τε Ἐταιρειῶν καὶ τῶν ὑπαλλήλων.

Δ. Α. ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ
Νομομηχανικός.

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ

ΚΑΙ ΑΙ

ΚΑΤ' ΑΥΤΟ ΛΗΦΘΕΙΣΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Κατὰ τὸ ἐσχάτως (11-18 Ὀκτωβρίου 1908 ν.) ἐν Παρισίοις συγκροτηθὲν διεθνὲς συνέδριον, καθ' ὃ συνεζητήθησαν πάντα τὰ ζητήματα τὰ ἀφορῶντα τὴν κατασκευὴν, συντήρησιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν ὁδῶν, τὰ ἐξῆς συμπεράσματα συνήχθησαν :

Α. Κατασκευὴ καὶ ἐκμετάλλευσις.

1. Ἡ ὁδὸς ὡς νῦν κατασκευάζεται (ὑπόβαθρον, ἐκλογή ἐπιστροφῆς, μέθοδοι κατασκευῆς, δαπάνη κλπ.). — Ἐπὶ ἐνὸς ἐκάστου τῶν ζητημάτων τούτων διάφορα συμπεράσματα ἐκ τῆς συζητήσεως συνελέγησαν, γενόμενα δεκτὰ ὑπὸ τοῦ συνεδρίου· κυρίως παρεδέχθη τοῦτο ὅτι ἐν γένει σήμερον τὰ ὑπόβαθρα τῶν ὁδῶν εἶνε ἀνεπαρκοῦς ἀντοχῆς, καὶ ἐφιστὰ τὴν προσοχὴν τῶν κατασκευαστῶν ἐπὶ τῆς θεμελιώσεως ἐφ' ἧς τὸ ὁδόστρωμα ἐπιστρώννεται, ἥτις δέον νὰ προετοιμάζηται μετὰ πολλῆς φροντίδος καὶ ἐπιμελείας ὥστε νὰ ἀντέγῃ τελείως εἰς τὰς φορτίσεις, κινήτας καὶ μὴ, εἰς ἃς προορίζεται. Τὸ συνέδριον συνιστὰ ἰδιαίτερως τὴν κατασκευὴν ὑποστρώματος ἐκ σκιρροκονιάματος πάχους 10 ἕως 15 ἐκ. προκειμένου περὶ ὁδοστρώματος ἐκ λιθίνων πλινθίδων ἕστω καὶ μεγάλου τύπου.

2. Γενικαὶ μέθοδοι συντηρήσεως (ὁδοστρώματα σκιρρόστρωτα, λιθόστρωτα, διάφορα ἄλλα). — Εὐρεῖα ἐγένετο συζήτησις μεταξὺ τῶν ὑποστηρίζοντων τὴν συντήρησιν κατὰ γενικὰ τμήματα κυλινδρούμενα καὶ τῶν προτιμώντων τὰς μερικὰς ἐπισκευὰς τοῦ ὁδοστρώματος (ἀμέσως μολὶς τοῦτο καταστραφῆ κατὰ θέσεις). Ἡ διαφορὰ αὕτη γνωμῶν μεταξὺ τῶν μηχανικῶν γνωστὸν εἶνε ὅτι ἀπὸ πολλοῦ χρονολογεῖται ἐν τούτοις φαίνεται ὅτι ἐσχάτως οἱ ὑποστηρίζοντες τὰς μερικὰς διορθώσεις τῶν ὁδοστρω-

μάτων κατὰ πολὺ ἠλαττώθησαν τὸν ἀριθμὸν, τῆς μεθόδου τῆς πληρώσεως τῶν κοιλοτήτων διὰ σκίρρων κοπανιζομένων καὶ τῆς διανομῆς αὐτῶν ἐπὶ τῶν τμημάτων τῶν μάλλον ἐργαζομένων μὴ συναδούσης πλέον πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς σημερινῆς κυκλοφορίας.

Ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου ἡ ἀπόφασις τοῦ συνεδρίου ὑπῆρξεν : γενίκευσις τῆς ἐφαρμογῆς τῆς κατὰ τμήματα γενικῆς συντηρήσεως τῆς ὁδοῦ, περιοριζομένης τῆς μεθόδου τῶν μερικῶν ἐπισκευῶν μόνον διὰ τὴν ἐξάλειψιν τῶν μεγαλειτέρων κοιλοτήτων τοῦ ὁδοστρώματος.

3. Καταπολέμησις τοῦ κοινοῦ τοῦ καὶ τῆς φθορᾶς τοῦ ὁδοστρώματος. — Κατὰ βῆθος περὶ τὸ σημεῖον τοῦτο περιστράφησαν ἅπασαι αἱ ἐν τῷ συνεδρίῳ συζητήσεις· αἱ ἀπαντήσεις ἐπὶ τοῦ ζητήματος τόσῃ αἱ δι' ἐκθέσεων ὑποβληθεῖσαι ὅσῃ καὶ αἱ κατὰ τὰς συζητήσεις διατυπωθεῖσαι, ὑπῆρξαν ἀμύητοι. Ἴδου τὶ τὸ συνέδριον ἐπὶ τούτου παρεδέχθη :

α. Συνιστᾶται ὁδόστρωμα ἐκ λιθίνων πλινθίδων ἢ οἰαδήποτε ἄλλῃ ἐπίστρωσις τελειοποιημένου συστήματος δι' ὁδοῦς κυκλοφορίας μεγάλης βαρέων ὀχημάτων.

Ἡ σύστασις ὡς διατυπῶνται εἶνε ὁμολογουμένως λίαν ἐλαστικὴ καὶ οὐδὲν σαφῶς διδάσκει ἐπὶ τῆς ἐκλογῆς τοῦ καταλληλοτέρου ἐπιστρώματος δι' ὁδοῦς κυκλοφορίας ὡς ἀνωτέρω ορίζεται, ἀφ' οὗ παρὰ τὰ ἐκ λιθίνων πλινθίδων ὁδοστρώματα οὐδὲν ἕτερον ἀποκλείεται, ἀρκεῖ τὸ σύστημα αὐτοῦ νὰ εἶνε τελειοποιημένον· φανερόν ὅτι τὸ συνέδριον διὰ τῆς αἰῶν ἀποφάσεώς του ἀποκλείει τὸ σκιρρόστρωμα δι' ὁδοῦς τοιαύτας, μὴ θελήσαν νὰ προτιμῆσιν τοῦτο ἢ ἐκεῖνο ἐκ τῶν λοιπῶν συστημάτων, καίτοι ἡ συζήτησις ἐπὶ τοῦ προκειμένου ὑπῆρξεν εὐρεῖα καὶ μακρὰ.

β. Συνιστᾶται ἡ γενίκευσις τοῦ διὰ μηχανημάτων καθαρισμοῦ τῶν ὁδοστρωμάτων καὶ τοῦ καταβρέγματος αὐτῶν δι' ὕδατος ἐλαφρῶς ἐπιχυνομένου κατὰ μικρὰ χρονικὰ διαλλείμματα ὁμοίως συνιστᾶται πρὸς τοῦτο ἡ ἐφαρμογὴ συστημάτων ἐπιστροφῆς διενκολυνοῦσης τὸν διὰ σαρώθρων καθαρισμὸν καὶ τὴν ἀφαίρεσιν τῆς λάσπης.

Ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου, ψηφισθέντος ἐν τῷ Συνεδρίῳ ἐσπευσμένως πως, πολλοὶ μηχανικοὶ ἔχουσι γνώμην ὅπως ἐναντίαν φρονοῦντες ὅτι κατάβρεγμα δι' ὕδατος μὴ μετὰ δυνάμει ἐξακοντιζομένου παρὰ τὸ καθαρισθῆσόμενον ὁδόστρωμα εἶνε δυνατὸν νὰ ἔγῃ λαμπρὰ ἀποτελέσματα εἰς τὰ σκιρρόστρωτα καταστρώματα τῶν ὁδῶν, ἀλλὰ εἶνε ἥμισυ ἐνδεειγμένον διὰ τοιαῦτα ἀσφαλτόστρωτα, ξυλόστρωτα, λιθόστρωτα καὶ πισωτὰ σκιρρόστρωτα. Ἐπὶ τῶν