



ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ

ΜΗΝΙΑΙΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑ

ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ ΟΙ Κ. Κ.

Π. ΖΑΧΑΡΙΑΣ, Κ. ΚΤΕΝΑΣ, Γ. ΡΑΖΕΛΟΣ, Ν. ΣΑΛΙΒΕΡΟΣ,
Γ. ΣΑΡΡΟΠΟΥΛΟΣ, Δ. ΦΟΥΝΤΟΥΛΗΣ



ΕΤΟΣ ΙΓ'.



ΑΘΗΝΑΙ, ΜΑΡΤΙΟΣ 1913



ΑΡΙΘ. 11.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις ἐπὶ τῶν ἐγερθεῖσων διαφορῶν κατὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ Σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν - Λαρίσης - Συνόρων μεταξὺ τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς Ἑταιρίας τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων ὑπὸ Λουδοβίκου Σβέριγκ καὶ Ηλία Ι. Ἀγγελοπούλου.

Χρησιμοποίησις τῆς ραφθαλίνης ὡς καυσίμου ὕλης εἰς κινήτηρας ἀναφλέξεως ὑπὸ Θ. Ψ.

Ἡ ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΓΕΡΘΕΙΣΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΑΘΗΝΩΝ — ΛΑΡΙΣΣΗΣ — ΣΥΝΟΡΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

ΓΠΟ

ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΥ ΣΒΕΡΙΓΚ

ΚΑΙ

ΗΛΙΑ Ι. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΥ

Συνέχεια

Συγγραφαί

* Ἄρθρον 30. Τμηματικαὶ παραλαβαὶ καὶ γενικὴ ὀριστικὴ παραλαβή.

«Ἐφ' ὅσον περατοῦνται τὰ ἔργα ἐπὶ τῶν τεμαχίων τοῦ σιδηροδρόμου τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 20 τῆς συμβάσεως ἐκτελεῖται αἰτήσις τῆς ἀναδόχου Ἑταιρίας ἐπιθεώρησις καί, ἐὰν δὲν ὑπάρχῃ τι τὸ κωλύον, ἢ προσωρινὴ παραλαβὴ τῶν ἔργων τῶν τεμαχίων τούτων δι' ἐνὸς ἢ πλείονων ἐπιτρόπων διοριζομένων ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ.

» Ἡ πραγματικὴ ἀξία τῶν συμπληρωτικῶν

ἔργων ἅτινα θέλουσιν ὀρισθῆ ὡς ὑπολειπόμενα πρὸς ἐκτέλεσιν καὶ ἐκτιμηθῆ κατ' ἀντιμωλίαν μεταξὺ τῆς ἐπὶ τῆς παραλαβῆς ἐπιτροπῆς καὶ τῆς ἀναδόχου Ἑταιρίας θὰ κρατηθῆ ἐκ τοῦ τιμήματος τοῦ τμήματος καὶ θ' ἀποδοθῆ ἐφ' ὅσον καὶ καθ' ὅσον ἐκτελῶνται τὰ ἔργα ταῦτα.

» Ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ πρωτοκόλλου τῆς ἐπιθεωρήσεως ταύτης δύναται τὸ Ὑπουργεῖον ἐὰν δὲν ὑπάρχῃ τι τὸ κωλύον νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν παράδοσιν εἰς κοινὴν χρῆσιν τῶν τεμαχίων τούτων.

» Δοθείσης τῆς ἀδείας ταύτης, δύναται ἡ ἀνάδοχος Ἑταιρία νὰ θέσῃ εἰς λειτουργίαν τὰ εἰρημένα τεμάχια καὶ νὰ εἰσπράτῃ τὰ τέλη μεταφορᾶς κατὰ τὴν κάτωθι διατίμησιν καὶ δικαιῶνται, διὰ τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως, εἰς τὰς ἐτησίας χιλιομετρικὰς χορηγήσεις τὰς ὀριζομένας ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 29 τῆς συμβάσεως.

» Τὰς τμηματικὰς παραλαβὰς θὰ ἐπακολουθήσῃ ἡ γενικὴ παραλαβὴ τοῦ τμήματος ἥτις γενήσεται ὑπὸ τὰς αὐτὰς διατυπώσεις ὡφ' ἃς καὶ αἱ τμηματικαὶ παραλαβαί. Μετὰ τὴν γενικὴν ταύτην παραλαβὴν τοῦ τμήματος, τὸ μέρος τῆς ἐγγυήσεως τὸ ἀναλογοῦν εἰς τὸ παραληφθὲν τμήμα θὰ ἀποδίδηται εἰς τὴν ἀνάδοχον Ἑταιρίαν ἐντὸς τῶν ὁρίων τῶν ὀριζομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 19 τῆς συμβάσεως.

» Ἡ ὀριστικὴ γενικὴ παραλαβὴ ὅλου τοῦ σιδηροδρόμου θὰ γείνη ὡς ἀκολουθῶς διὰ τὸ πρῶτον τμήμα ἐν ἔτος μετὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του, διὰ δὲ τὰ δύο ἕτερα τμήματα ὁμοῦ ἐν ἔτος μετὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς γραμμῆς μέχρι Δεμερλῆ. Μετὰ τὴν τελευταίαν ταύτην παραλαβὴν θ' ἀποδοθῆ τὸ δευτερον ἡμισυ τῆς ἐγγυήσεως, ὡς τοῦτο προβλέπεται ἐν τῷ ἄρθρῳ 18 τῆς Συμβάσεως».

Οἱ διαιτηταὶ δὲν ἀποδέχονται τὴν γνώμην

τῆς Ἑταιρίας καθ' ἣν, ἐν περιπτώσει ἀντιφάσεως μεταξὺ τῶν ἐν ταῖς συγγραφαῖς καὶ τῆ συμβάσει, ὑπερισχέει ἡ σύμβασις, θεωροῦντες ἐξ ἴσου ἰσχυρὰ ἀμφοτέρω τὰ κείμενα.

Κατὰ τὰ ἀνωτέρω κείμενα ἡ παραλαβὴ τῶν ἔργων ὄφειλε νὰ ᾗ ὁ προκαταρκτικὸς ὄρος διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως. Διὰ τὴν τοιαύτην παραλαβὴν δὲν ἦτο ἀπαραίτητον νὰ ἔχουσι τελείως περατωθῇ τὰ ἔργα συμφώνως πρὸς τὰ ἐν τῷ ἄρθρ. 30 τῶν συγγραφῶν. Ἄλλ' ἦτο ἐπ'ἀνάγκης τὰ ὑπολειπόμενα ἔργα νὰ μὴ ᾖναι μεγάλῃς ἀξίας καὶ ἡ πρὸς ἐκτέλεσιν αὐτῶν δαπάνη νὰ δύναται νὰ ὑπολογισθῇ κατὰ προσέγγισιν ὅπως θεωρηθῇ ἡ γραμμὴ εἰς τὰ κυριώτερα αὐτῆς μέρη πεπερατωμένη.

Ἐὰν ἐν τούτοις αἱ ἀμαξοστοιχίαι ἐκκυκλοφόρουν ἐν πάσῃ ἀσφαλείᾳ, ἡ Κυβέρνησις εἶχεν ἀναμφιβόλως τὸ δικαίωμα νὰ ἀρνηθῇ τὴν παραλαβὴν καὶ νὰ ἐπιτρέψῃ τῇ Ἑταιρίᾳ τὴν ἔναρξιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν νὰ προβῇ βραδύτερον εἰς τὴν παραλαβὴν, διότι ἐν τῷ ἄρθρ. 30 τῶν συγγραφῶν ὁριζῶς ἀναφέρεται ἡ φράσις «ἐὰν δὲν ὑπάρχῃ τι τὸ κωλύον,» ὅπερ σημαίνει ἐὰν ἐξελπρωθῆσαν κατ' οὐσίαν οἱ ὅροι τῆς ἀποπερατώσεως τῆς γραμμῆς.

Ἡ Ἑταιρία ἐν τούτοις προετίμησε τὴν ἔναρξιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως πρὸ τῆς παραλαβῆς διότι ἔκρινε τοῦτο συμφέρον. Ὅφειλε ἐπομένως νὰ ὑποστῇ τὰς συνεπείας τῆς τοιαύτης ἑνεργείας τῆς.

Κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρ. 30 τῶν συγγραφῶν, ἡ ἐγγύησις θὰ ἐπεστρέφετο μετὰ τὴν παραλαβὴν.

Ἐξ ἄλλου εἶναι καταφανὲς ὅτι ἡ Κυβέρνησις δὲν ὄφειλε νὰ ἀρνηθῇ τὴν παραλαβὴν ἕνεκεν μικρᾶς σημασίας ὑπολειπομένων ἔργων, ἐπὶ τῷ σκοπῷ νὰ παράσῃ μὲν εἰς τὸ δημόσιον τὰ πλεονεκτήματα τῆς ἐνάρξεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἀποφεύγουσα ὁμῶς τὰς συνεπείας τῆς παραλαβῆς (ἐπιστροφὴ τῆς ἐγγύησεως κτλ.).

Ἀνάγκη λοιπὸν νὰ ἐξετασθῶσιν ἰδιαιτέρως αἱ παρουσιαζόμεναι περιπτώσεις δι' ἕκαστον τμήμα.

1^{ον} Τμήμα Πειραιῶς - Λαδί.

Ἡ Ἑταιρία αἰτεῖ ἀποζημίωσιν δρ. 14.167 διότι, κατὰ τὸ λέγειν αὐτῆς, ἡ παραλαβὴ τοῦ τμήματος ἀδικαιολογητῶς ἀνεβλήθη καὶ ἕνεκα τούτου καθυστέρησεν ἡ ἐπιστροφὴ τῶν κρατήσεων ἐκ δρ. 250.000 ἐπὶ 8 1/2 μῆνας.

Ζητεῖ ἐπὶ πλέον ἀποζημίωσιν ἐκ δρ. 68.333 διότι μετὰ τὴν παραλαβὴν, ἡ κράτησις ἀντὶ νὰ περιορισθῇ εἰς τὰ ποσὰ δρ. 500.000, κατὰ τὰ ἐν τῷ ἄρθρ. 19 τῆς Συμβάσεως, ἀνεβιβάσθη ἐκ νέου εἰς δρ. 750.000.

Οἱ Διαιτηταὶ φρονοῦσιν ὅτι τὰ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως προβαλλόμενα ἐπιχειρήματα, ὅτι δῆθεν ὑπῆρχον ἑλλείψεις ἐν τῇ γραμμῇ, δὲν εἶναι βάσιμα καὶ ὅτι αἱ ἑλλείψεις αὐταὶ δὲν ἠδύναντο νὰ δικαιολογήσωσιν τὴν ἀρνησιν παραλαβῆς. Ἐν σχέσει πρὸς τὴν σπουδαιότητα καὶ τὰς δυσχερείας τοῦ ἔργου, αἱ ὑπολειπόμεναι ἐργασίαι ἦσαν ἀσήμαντοι καὶ ὁ κατὰ τὸ ἄρθρ. 30 τῶν συγγραφῶν ὑπολογισμὸς αὐτῶν ἦτο λίαν εὐχερῆς. Τὰ συμφέροντα τοῦ Κράτους ἐξησφαλίζοντο ἄλλως τε τελείως διὰ τῶν κρατήσεων λόγῳ τῶν ἔργων τούτων.

Οἱ Διαιτηταὶ ἐπομένως φρονοῦσιν ὅτι ἡ παραλαβὴ ἠδύνατο νὰ γίνῃ ἤδη ἀπὸ τοῦ Δεκ. 1904 καὶ ἐπομένως καὶ ἡ ἐπιστροφὴ τῶν κρατήσεων.

Τῆς παραλαβῆς ταύτης γενομένης κατόπιν ἀδικαιολογήτου βραδύτητος, ἥτις προεκάλεσε βροδύτητα ἐν τῇ ἐπιστροφῇ τῶν κρατήσεων, ἡ Ἑταιρία ἔχει δικαίωμα εἰς ἀποζημίωσιν ἣν οἱ Διαιτηταὶ τῇ ἐπιδικάζουσι κανονίζοντες αὐτὴν ἐν τοῖς κατωτέρω.

Ἐτέρα διαφορὰ μεταξὺ Κυβερνήσεως καὶ Ἑταιρίας εἶναι ἡ σχετιζομένη πρὸς τὸ ζήτημα, ἐὰν τὸ ποσὸν τῶν κρατήσεων δύναται ἐκάστοτε νὰ αὐξάνῃ.

Οἱ Διαιτηταὶ συμφώνως πρὸς τὰ ἐν τῷ ἄρθρ. 19 τῆς Συμβάσεως ἀπορρίπτουσι τὴν γνώμην τῆς Κυβερνήσεως, ἀποδεχόμενοι τὴν τῆς Ἑταιρίας. Καταλογίζουσι δὲ ὑπὲρ αὐτῆς ἕνεκα τοῦ λόγου τούτου ἀποζημίωσιν ἐκ δρ. 58.985,61.

2^{ον} Τμήμα Λαδί - Δεμερλί.

Τὸ τμήμα τοῦτο ἐτέθη εἰς χρῆσιν τῇ 24 Αὐγ. 6 7βρίου 1908.

Ἡ Ἑταιρία ἰσχυρίζεται ὅτι ἔχει δικαίωμα εἰς ἀποζημίωσιν ἕνεκα καθυστέρησεως τῆς ἐγγυήσεως ὅχι μόνον ἀπὸ τῆς ἡμέρας ταύτης ἀλλὰ ἀπὸ τῆς 1ης Μαρτίου 1908 ὁπότε τὸ τμήμα ἦτο δυνατὸν νὰ τεθῇ εἰς χρῆσιν.

Τὸν ἰσχυρισμὸν τοῦτον δὲν ἀποδέχονται οἱ Διαιτηταὶ οἵτινες ἀνεγνώρισαν τὸ δικαίωμα τῆς Κυβερνήσεως νὰ ἀπορρίψῃ τὴν παραλαβὴν κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην. Ὁ συνδιαιτητῆς κ. Σβέργιγκ φρονεῖ ὅτι κατὰ τὰ ἐν τῇ ἐκθέσει τοῦ κ. Σνάϊδερ περὶ τῶν γεφυρῶν, ἡ Κυβέρνησις ὄφειλε νὰ ἀρνηθῇ τὴν παραλαβὴν ἕνεκα τῆς καταστάσεως τῶν γεφυρῶν τούτων.

Ἐξ ἄλλου ἐν τῇ ἐπιστολῇ τοῦ Ἐλέγγου τῆς 18 Μαρτίου 1909 πρὸς τὴν Ἑταιρίαν δὲν γίνεται πλέον μνεῖα εἰμὴ περὶ ἀσημάντων ἐλλείψεων. Ἐπομένως οἱ διαιτηταὶ ἔχουσι τὴν γνώμην ὅτι ἡ προσωρινὴ παραλαβὴ τοῦ τμήματος Λιανοκλαδίου - Δεμερλί ἠδύνατο νὰ γίνῃ κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον καθ' ὃν καὶ τὰ τμήματα

Δαδίου - Λιανοκλαδίου και Δεμερλή Λαρίσης δηλ. τὴν 18 Ἀπριλίου 1909. Εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐπεστρέφοντο ὅλαι αἱ κρατήσεις περὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ Μαΐου.

Ἐνεκα τῆς βραδύτητος ταύτης ἡ Ἐταιρία ἔχει δικαίωμα εἰς ἀποζημίωσιν ἣν οἱ διαιτηταὶ ὑπολογίζουσιν εἰς δραχμὰς 4.776.

Ἐγγύησις.

Κατὰ τὴν γνώμην τῶν διαιτητῶν ἔκ τε τῆς Συμβάσεως καὶ τῶν Συγγραφῶν προκύπτει ὅτι ἡ Ἐταιρία ἐδικαιούτο εἰς τὴν ἐπιστροφήν τοῦ ἐτέρου ἡμίσεως τῆς Ἐγγυήσεως, πολὺ προγενεστέρως ἢ ὅσον ἐγένετο, καθ' ὅσον αἱ σημειωθείσαι ἐλλείψεις ἦσαν ἐλαχίστης σημασίας. Ἐπομένως οἱ διαιτηταὶ ἐπιδικάζουσιν ὑπὲρ τῆς Ἐταιρίας ὡς ἀποζημίωσιν διὰ τὴν ἐν λόγῳ βραδύτητα ἐν τῇ ἀποδόσει τοῦ δευτέρου ἡμίσεως τῆς Ἐγγυήσεως, ποσὸν ὅπερ ὑπολογίζουσιν εἰς δραχμὰς 15.000.

Γνώμη τοῦ Διαιτητοῦ Κου Ἀγγελοπούλου.

Ἐπὶ τῶν σημείων τῶν σχετιζομένων πρὸς τὸ ζήτημα τῆς προσωρινῆς παραλαβῆς πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως.

Ἐκ τῆς σειρᾶς τῶν γεγονότων τῶν μνημονευθέντων ἐν τῇ ἐκθέσει τῆς γνώμης μου ἐπὶ τοῦ ζητήματος 24, ἐξάγεται ὅτι, ἡ καθυστέρησις τῶν κρατήσεων καὶ τῆς ἐγγυήσεως εἶναι κατὰ τὴν γνώμην μου ἀδικαιολόγητος.

Ἀνάγκη νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ Σύμβασις διαρκῶς ἐπαναλαμβάνει, σχεδὸν κατὰ λέξιν, τοὺς ὅρους ὧν ποιοῦνται χορῆσιν ἐν Γαλλίᾳ εἰς παρομοίας περιστάσεις. (Ἴδε Γαλλικοὺς Πανδέκτας εἰς τὴν λέξιν Σιδηρόδρομοι: Παράδοσις τῶν ἔργων Νῦ 2121, 2123 καὶ 2128, παραλαβὴ τῶν ἔργων Νῦ 2134).

Ἐπὶ πλέον ἡ θεωρία καὶ ἡ νομολογία ἐν Γαλλίᾳ συμφωνοῦσιν εἰς τὴν ἐρμηνεῖαν τὴν ὁποίαν δίδομεν εἰς τὰ ἄρθρα τὰ μνημονευθέντα εἰς τὸ ζήτημα 24, δηλαδή ὅτι, πρὸ πάσης ἐνάρξεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἡ παραλαβὴ εἶναι ἀπολύτως ἐπιβλημένη ἵνα καθορισθῶσι καὶ ἐκτιμηθῶσι τὰ ὑπολειπόμενα ἔργα ὅταν ταῦτα εἶναι τοιαύτης φύσεως ὥστε οἱ συρμοὶ νὰ δύνανται νὰ κυκλοφορῶσιν ἐν πλήρει ἀσφαλείᾳ. (Ἴδε Γαλλικοὺς Πανδέκτας: Σιδηρόδρομοι Νῦ 2124 «αἵτησις τῆς παραλαβῆς πρὸ τῆς ἐκμεταλλεύσεως» (Νομολογία) Νῦ 2128. «Ἡ Ἐπιτροπὴ καταλήγει ἐν συμπεράσματι εἰς τὴν ἄμεσον ἔναρξιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἢ εἰς τὴν προηγουμένην ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων ἀποπερατώσεως». (Θεωρία). Εἰς τὴν λέξιν Δημόσια Ἔργα: Νῦ

2017, 2018. «Ἐδικάσθη ὅτι ἡ παραλαβὴ δὲν ἠδύνατο νὰ ὀρισθῇ εἰς ἐποχὴν μεταγενεστέραν τῆς εἰρημένης παραλαβῆς». (Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας) Νῦ 2021, 2024, 2025 καὶ 2027.

«Ἐάν εἶναι ἀποδεδειγμένον ὅτι ἡ παραλαβὴ παρεμποδίσθη, ὡς μὴ ὄφειλεν, ἢ ἐνηργήθη παρὰ τὰ κεκανονισμένα ἐκ σφάλματος τῆς Διοικήσεως, τὸ Συμβούλιον τῆς Νομαρχίας δύναται νὰ κηρύξῃ τὰ ἔργα ὡς ἔτοιμα πρὸς παραλαβὴν». (Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας) Νῦ 2055. «Ἐδικάσθη ὅτι ἐλλείψει ὀριστικῆς παραλαβῆς ἡ ἔναρξις τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σιδηροδρόμων δύναιται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀντιστοιχοῦσα πρὸς ὀριστικὴν παραλαβὴν (Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας 11 Μαρτίου 1898) Νῦ 2056 καὶ 2060.

Dalloz. Δημόσια ἔργα. Παραλαβὴ τῶν ἔργων Νῦ 554. «Ἡ ὀριστικὴ παραλαβὴ εἶναι ζητήτῃ ἢ σιωπηρά: ζητήτῃ ὅταν συνετάχῃ πρωτόκολλον, σιωπηρὰ ὅταν ἡ Διοίκησις ἀφήσῃ νὰ ἐκπνεύσῃ ἡ προθεσμία χωρὶς νὰ ἐγείρῃ διαμαρτυρίαν κατὰ τοῦ ἐργολάβου».

Κατὰ τὸ ἄρθρον XXX § 2 τῶν Συγγραφῶν ἡ πραγματικὴ ἀξία τῶν ἔργων ἀποπερατώσεως πρέπει νὰ καθορίζεται καὶ νὰ ἐκτιμᾶται ὑπὸ τε τῆς Ἐπιτροπῆς τῆς προσωρινῆς παραλαβῆς καὶ τῆς Ἐταιρίας, ἀναγραφομένης τῆς γνώμης ἐκάστου τῶν ἀντιθέτων μερῶν. Ὁ καθορισμὸς καὶ ἡ ἐκτίμησις ἠδύνατο βεβαίως νὰ γίνωσι κατὰ τὴν προσωρινὴν παραλαβὴν καὶ πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως καθόσον, συμφῶνως πρὸς τὴν § 1 τῶν Σημειώσεων καὶ Παρατηρήσεων τοῦ Τιμολογίου, αἱ καταστάσεις συνετάσσοντο πολὺ πρὶν δι' ἀφαιρέσεως, «τῆς καταμετρήσεως τῶν ὑπολειπομένων πρὸς ἐκτέλεσιν ἔργων εἰς τὰ διάφορα τμήματα δυναμένης νὰ γίνῃ μετ' ἀρκετῆς ἀκριβείας».

Οὕτω αἱ πρῶται πιστοποιήσεις συνταχθεῖσαι δι' ἀφαιρέσεως ἐκ τοῦ κατ' ἀποκοπὴν τμήματος τοῦ τμήματος τῆς ἀξίας τῶν ὑπολειπομένων πρὸς ἐκτέλεσιν ἔργων εἶναι τὰ ἀκόλουθα:

1ον τμήμα τὴν	8 Μαρτίου	1903
2ον » »	24 Ὀκτωβρίου	1904
3ον » »	24 Νοεμβρίου	1905
4ον » »	11 Μαρτίου	1907
5ον » »	11 Μαΐου	1908

Ἐνῶ ἡ ἔναρξις τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἐπετρόπη κατὰ τὰς ἐπομένας χρονολογίας

1ον τμήμα τὴν	12/25 Νοεμβρίου	1904
2ον » »	24 Αὐγ./6 Σεπτ.	1908
3ον » »	6 Σεπτεμβρίου	1908
4ον » »	6 »	1908
5ον » »	12/25 Ἰουλίου	1909

Ἐξ ἄλλου αἱ ἐπιτροπαὶ τῆς παραλαβῆς τοῦ 2ου 3ου 4ου καὶ 5ου τμήματος, ἀποδέχονται ἐν τοῖς πρωτοκόλλοις αὐτῶν τῆς προσωρινῆς πα-

ρολαβῆς ὅτι ὄφειλον νὰ ἐκτιμῶσι μετὰ τῆς Ἑταιρίας τὰ ὑπολειπόμενα πρὸς ἐκτέλεσιν ἔργα, ἀναγνωρισμένης τῆς γνώμης ἐκάστου τῶν μερῶν. Κατὰ συνέπειαν αἱ Ἐπιτροπαὶ αὗται τῆς προσωρινῆς παραλαβῆς, ἀναγνωρίζουσι ἐμμέσως τὴν ἀληθῆ ἐρμηνείαν τοῦ ἄρθρου XXX τῶν Συγγραφῶν ὅπερ προβλέπει τὴν ἐκτίμησιν ταύτην πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως.

Ὅσον δ' ἀφορᾷ τὴν δῆθεν ἐπικίνδυνον κατὰστασιν τῶν γεφυρῶν, αὐτὸ τοῦτο τὸ γεγονός, λαμβανομένων ὡσαύτως ὑπ' ὄψιν τῶν χρονολογῶν τῶν εἰς τὰς γεφύρας ταύτας γενομένων ἐπισκευῶν, ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἐπέτρεψε τὴν ἐκμετάλλευσιν, ἀποδεικνύει σαφῶς τὸ ἐναντίον.

Τέλος

Μετὰ τὴν ἐπὶ τῶν διαφόρων ἀπαιτήσεων συζήτησιν, οἱ διαιτηταὶ προσθέτουσιν ὀλίγας μόνον λέξεις ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς γενικῆς ἀπαιτήσεως διὰ ζημίας μὴ ἐκτιμητέας καὶ διὰ τόκους ὑπερμερίας.

Ἡ Ἑταιρία ζητεῖ δι' ἐν γένει ζημίας, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν διαφόρων αὐτῆς ἀπαιτήσεων, ἀποζημιῶσιν ἐκ δρ. 1,071, 857. 22 καὶ φρ. 133,351.03.

Ἡ αἴτησις αὕτη τῆς Ἑταιρίας δικαιολογεῖται οὕτω.

Αἱ ἀποζημιώσεις εἶναι τελείως δεδικαιολογημέναι ἐκ τῆς ἐπελθούσης βραδύτητος εἰς τὴν παράδοσιν τῶν γηπέδων καὶ τοῦ ὕλικου, τὰς πολυαριθμούς παραβάσεις τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως, τὰς συνεχεῖς ἐνοχλήσεις τῶν Μηχανικῶν τοῦ Ἐλέγχου, τὴν ἔλλειψιν ἀσφαλείας εἰς τὰ συνεργεῖα, τὰς ζημίας τὰς ὁποίας προεκάλεσεν ἡ μὴ ἔγκαιρος παραδοχὴ τῶν διαφορῶν τροποποιήσεων τῶν σχεδίων, τὰς δυσκολίας οἰκονομικῆς φύσεως ὀφειλομένας εἰς βραδύτητα πληρωμῆς τῶν πιστοποιήσεων, τὰς ἀδικαιολογήτους καὶ ἀνθαιρέτους αὐτῶν ἐλαττώσεις καὶ τὴν μὴ πληρωμὴν εἰς τὰς προβλεπομένας χρονολογίας τῶν κρατήσεων καὶ τῆς ἐγγυήσεως.

Οἱ διαιτηταὶ δὲν δύνανται νὰ δεχθῶσι καὶ ἀπορρίπτουσι τὴν γενικὴν ταύτην ἀπαιτήσιν τῆς Ἑταιρίας ὡς ἀόριστον καὶ ἀβάσιμον. Ὅσον ἀφορᾷ τὸ ζήτημα τῶν τόκων ὑπερμερίας ἔλαβον τούτους ὑπ' ὄψει εἰς τὰς ἀποφάσεις των διὰ τὰς βραδύτητας τῶν πληρωμῶν πέραν τῶν ὑπὸ τῆς Συμβάσεως ὀριζομένων προθεσμιῶν. Κατὰ τὸ Ἑλληνικὸν Δίκαιον, οἱ τόκοι ὑπερμερίας τρέχουσιν ἀπὸ τῆς νομίμου ἀγωγῆς. Ἐὰν ἐφαρμοσθῶσιν αἱ διατάξεις αὗται εἰς τὴν διαδικασίαν τῆς διαιτησίας, ὑπὲρ τῆς Ἑταιρίας, οὐχὶ κατὰ τὸ γράμμα ἀλλὰ κατὰ τὴν ἔννοιαν αὐτῶν, οἱ τόκοι θὰ ὑπολογισθῶσι τὸ ἔνω-

ρίτερον ἀπὸ τῆς 3/16 Μαΐου 1911, δηλαδὴ ἀπότου ἡ Ἑταιρία ἐπεκαλέσθη τὴν διαιτησίαν πρὸς ἀνορισμὸν τῆς διαφορᾶς.

Καὶ ἂν ἐτι παραδεχθῆ τις ὅτι ὁ διακανονισμὸς τῶν ποσῶν αἴτια ἐπεδικάσθησαν εἰς τὴν Ἑταιρίαν ἔπρεπε νὰ γίνῃ συμφώνως πρὸς τὴν ἀπόφασιν τῶν διαιτητῶν, τὸ βραδύτερον τὴν 18 Σεπτεμβρίου 1912, δὲν θὰ ἠδύναντο νὰ ἐπιδικάσωσιν αὐτῇ τόκους ὑπερμερίας ἢ διὰ χρονικὸν διάστημα ἐνὸς ἔτους καὶ 4 1/2 μηνῶν. Ἐπειδὴ ὁμως ἡ πρώτη ἀπόφασις τῆς Κυβερνήσεως ἠδύνατο νὰ ἐπισπευθῆ, (διὰ τὴν ἀπαίτησιν τῆς 8/21 Φεβρουαρίου 1910 ἡ ἀπόφασις ἐλήφθη τὴν 30 Μαρτίου 1911) μία παράτασις τοῦ χρονικοῦ διαστήματος διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν τόκων ὑπὲρ τῆς Ἑταιρίας ἐπιβάλλεται καὶ ἀνταποκρίνεται εἰς τὸ δίκαιον.

Ὑπολογίζονται λοιπὸν οἱ τόκοι τῶν ἐπιδικαζομένων εἰς τὴν Ἑταιρίαν ποσῶν, διὰ 2 ἔτη πρὸς 6% ὡς ἐλέχθη ἐν τῇ εἰσαγωγῇ.

Κατὰ συνέπειαν αἱ κατωτέρω μνημονευόμεναι ἀποζημιώσεις παρέχονται παρὰ τῶν διαιτητῶν εἰς τὴν Ἑταιρίαν.

Αἱ ληφθεῖσαι ὑπ' ὄψιν ἀπαιτήσεις τῆς Ἑταιρίας.

1η Λατομεῖα	3.500.—
3η Διαλλογὴ σιδηροτροχιῶν	1.000.—
8η Συμπληρωτικὴ παραγγογέφυρα	13.750.—
» Ἐπιμήκυνσις γεφυριδίων	10.000.—
» Ἐπίχωμα Μανδρίτσας	10.500.—
» Κοιτόστρωσις τῆς σήραγγος Μπράλλου	27.960.—
12η Ἀποβάθρα καὶ κρηπιδιάματα Πειραιῶς	4.450.—
13η Κτίριον ἐπιβατῶν Ἀθηνῶν	9.910.—
14η Γέφυρα Γοργοποτάμου, » ἐξυγιάνσεις	59.529.—
» ἀποζημιώσεις	100.000.—
16η Διακλάδωσις Λεβαδείας	3.000.—
17η Παραλλαγὴ Κουρνόβου	120.436.—
18η Δεμερλίη-Λάρισσα, μελέται	16.500.—
» » » ἀπρόοπτα	2.500.—
19η Λάρισσα-Σύνορα, » ἀκύρωσις πιστοποιήσεως	2.200.—
» ἀπρόοπτα	2.800.—
» ὑπερῦψωσις τῆς γραμμῆς	50.000.—
» λιθένδυνια	10.000.—
20η Ἔργα ἐν τοῖς Σταθμοῖς	7.559.—
21η Ἀτμάμαξαι. Μελέται	3.000.—
» » δι' ἐπὶ πλέον βάρος	16.380.—
22η Περικοπαὶ τῶν μηνιαίων πιστοποιήσεων	6.000.—
Εἰς μεταφορὰν	480.974.—

Ἐκ μεταφορᾶς	480 974.—
22η Ἀνταλλακτικὰ ἔξαρθήματα . . .	2 000.—
23η Βραδύτης ἐν τῇ πληρωμῇ τῶν πιστοποιήσεων	22.743.—
25η Καθυστερήσις ἀποδόσεως τῶν κρατήσεων	8.750.—
» Ἐλάττωσις εἰς 500 χιλ. δραχ. τῶν κρατήσεων	50 235.—
» Τμήμα Δαδι-Δεμερλῆ	4.776.—
» Καθυστερήσις ἐν τῇ ἀποδόσει τῆς ἔγγυθσεως	15 000.—
Ἐν ὄλφ Δοχ. 584.478.—	

Οἱ τόκοι δύο ἐτῶν πρὸς 6% ἀνέρχονται εἰς 70.137 δραχ. καὶ τὸ ὀλίκον ποσὸν εἰς ὁ δικαιούται ἡ Ἐταιρία τῶν Ἑλληνικῶν σιδηροδρόμων, συμπεριλαμβανομένων τῶν τόκων, εἶνε δραχ. 654.615.

Ἐν συνόψει οἱ διαιτηταὶ διὰ τῆς ἀποφάσεως αὐτῶν ὀρίζουσιν ὅπως ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις, τὸ βραδύτερον μέχρι τῆς 18 Σεπτεμβρίου/1 Ὀκτωβρίου 1912 :

1ον) Πληρῶσι τῇ Ἐταιρίᾳ τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων τὸ ποσὸν τῶν 654.615 δραχ.

2ον) Ἐπιστρέψῃ τῇ αὐτῇ Ἐταιρίᾳ τὸ δευτερον ἡμισυ τῆς ἔγγυθσεως, ἀφοῦ προηγουμένως προβῆ εἰς τὴν ὀριστικὴν παραλαβὴν ὀλοκλήρου τῆς γραμμῆς, καὶ

3ον) Πληρῶσι τὸ ὀφειλόμενον ὑπόλοιπον τῇ Ἐταιρίᾳ ἐκ τοῦ κατ' ἀποκοπὴν τιμήματος καὶ ἐν γένει διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς γραμμῆς.

Ἐν ἡ περιπτώσει τὰ ἐπιδικάζόμενα τῇ Ἐταιρίᾳ ὑπὸ τῶν Διαιτητῶν ποσά, δὲν ἤθελον καταβληθῆ μέχρι τῆς 18 Σεπτεμβρίου/1 Ὀκτωβρίου 1912, θὰ ἐδικαιούτο αὐτὴ εἰς τόκον 6% ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τούτου.

Ὑπολογίζοντες τοὺς ἐπιδικάζομένους τόκους, οἱ Διαιτηταὶ ἔλαβον ὑπ' ὄψιν τὰς ἐπισυμβάσας τῇ Ἐταιρίᾳ ζημίας, λόγῳ τῶν βραδυτήτων ἐν τῇ πληρωμῇ, ἰδίως ἐν τῷ ζητήματι 23, καὶ τὰς βλάβας ἃς ὑπέστη αὐτὴ, ὡς ἀπεδείχθη κατὰ τὴν ἐξέτασιν τῶν ἀπαιτήσεών της.

Ὀῦτω οἱ τόκοι ἐπιδικάζονται ὑπὸ τῶν Διαιτητῶν τῇ Ἐταιρίᾳ, τόσον ὡς ἀντιστάθμισμα ὅσον καὶ ὡς ἀποζημίωσις τῶν διαφόρων ζημιῶν αἵτινες προσεγίνοντο αὐτῇ. Τὰ ἔξοδα καὶ αἱ δαπάναι ὅσαι προεκλήθησαν ἢ θὰ προκληθῶσιν ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ἔνεκα τῆς διαφορᾶς ταύτης, τῆς ὑποβληθείσης τοῖς διαιτηταῖς, θὰ ἐπιβαρύνωσι τὴν Κυβέρνησιν. Ἐπίσης τὰ ἔξοδα καὶ αἱ δαπάναι ὅσαι προεκλήθησαν ἢ θὰ προκληθῶσιν ὑπὸ τῆς

Ἐταιρίας τῶν Ἑλλ. Σιδηροδρόμων, ἔνεκα τοῦ αὐτοῦ λόγου, θὰ ἐπιβαρύνωσι τὴν Ἐταιρίαν.

Ἐν Σααρμπρούκεν, τῇ 17 Αὐγούστου 1912.

ΛΟΥΔΩΒΙΚΟΣ ΣΒΕΡΙΓΚ **ΗΛ. Α. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ**
 Wirklicher Geheimer Oberbaurat Μηχανικός
 und
 Eisenbahndirections-Präsident

ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΦΘΑΛΙΝΗΣ

ΩΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΥΛΗΣ ΕΙΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ ΑΝΑΦΛΕΞΕΩΣ

Ἡ καθημερινὴ αὔξησις τῶν τιμῶν τῶν ἤδη χρησιμοποιουμένων καυσίμων ὑλῶν διὰ τοὺς κινητήρας ἀναφλέξεως, ἄγει τοὺς κατασκευαστὰς εἰς ἀναζήτησιν σώματος ὑδρανθρακούχου εὐκόλως ἀεριοποιουμένου καὶ δυναμένου νὰ παρέχῃ τὴν κινητήριον δύναμιν εἰς χαμηλὴν τιμὴν.

Ὡς τοιοῦτον ἐξέλεξαν τὴν ναφθαλίνην ἥτις συλλέγεται μεταξὺ τῶν προϊόντων τῆς ἀποστάξεως τῆς πίσσης τῶν γαιανθράκων εἰς θερμοκρασίαν περίπου 172°.

Ἡ ναφθαλίνη εἶναι σῶμα λευκὸν κρυσταλλῶδες, ὁ χημικὸς τύπος αὐτῆς εἶναι C¹⁰H⁸, ἡ πυκνότης της εἶναι 1,15, τήκεται εἰς 79°,7 ἔνθα ἡ πυκνότης εἶναι 0,98, ἡ ἔντασις τοῦ ἀτμοῦ της εἰς 100° εἶναι 13,5 χτμ. ὑδραργύρου. Ἡ θερμαντικὴ δύναμις αὐτῆς εἶναι 9,700 θερμαντικαὶ μονάδες κατὰ χιλιόγραμμα (τοῦ βενζελαίου εἶναι 10,000, τῶν δὲ διαφόρων βενζιῶν φθάνει 11,025).

Ὑπὸ χημικὴν ἔποψιν, ἡ ναφθαλίνη ἀνήκει εἰς τὴν σειρὰν τῶν αρωματικῶν ὑδρογονανθράκων τῶν ὁποίων ὁ τύπος εἶναι CⁿH²ⁿ⁻¹², περιέχει 93,7% ἄνθρακα καὶ ὡς ἐκ τούτου ἡ τελεία καύσις αὐτῆς εἶναι δυσκολωτέρα τῶν ἄλλων ἐν χρήσει καυσίμων ὑλῶν.

Εἰς τὴν Γαλλίαν ἀποσταῖζον πολὺ ὀλίγην πίσσαν γαιανθράκων, ἡ παραγωγὴ τῆς ναφθαλίνης εἶναι περίπου 8,000 τόννοι, εἰς τὴν Γερμανίαν 175,000 τόννοι, εἰς τὴν Ἀγγλίαν 126,000 τόννοι καὶ εἰς τὸ Βέλγιον 12,000 τόννοι.

Αἱ τιμαὶ τῆς ἀκαθάρου ναφθαλίνης δυναμένης νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τοὺς κινητήρας ἀναφλέξεως εἶναι περίπου αἱ ἑξῆς· εἰς τὴν Γαλλίαν πλησίον τῶν Παρισίων Δρ. 7 τὰ 100 χιλιόγραμμα (ἀνὰ 5000 γρ.), εἰς τὴν Ἀμβέρσαν Δρ. 5 τὰ 100 γρ., εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἀπὸ Δρ. 6 25, εἰς τὴν Γερμανίαν Δρ. 14,75 τὰ 100 γρ. (ἀνὰ 10 τόννους) περίπου.

Ἡ σημερινὴ τρέχουσα τιμὴ τῆς καθαρᾶς ναφθαλίνης εἶναι ἡ ἑξῆς.