

Ἐρώτων τῶν ἐκ Ἀθηνῶν Ἐπερῶν
 ἐν Σμάρνῳ

Ἀῖνους

Τῶν Ὑπουργῶν τῶν Οὐνοπονητῶν καὶ Ἐωλεπῶν
 ἐν ἀντιπροσώπῳ τοῦ Δημοσίου ἁφωρίων ἐν
 Ἀθηνῶν.

Σκὰρὰ

Τουζιῆπου Ἐμπερζῶ (William Ekersley)
 ἐν ἀντιπροσώπῳ τῶν W. Ekersley, Godfrey καὶ
 Littleclow ἀναδείχθη ἐν παρασκευῇ τοῦ Σιδηροδρό-
 μου Γερμανο-Γαλλοῦς, κατόπιν ἐκ Ἀγγλίας
 καὶ διαφέροντος ἐν ταύτῃ. —

Σκὰρὰ τὸ ἄρθρον 20 ἐν ἡμέρᾳ 15/27 Ιουλίου 1889
 συμβαίνει μετὰ τοῦ Δημοσίου καὶ τῶν ἀντιπῶν
 οὐκ ἀντιθέτως ἀλλὰ ἐν ἰσχυρίᾳ ἐν συμβαίνει
 ταύτῃ δὲ διαφέρει ἐν τῇ διακρίσει τῶν ἐν ταύτῃ
 ἐκείνῃ διακρίσει καὶ ἐκείνῃ καὶ ἐν τῇ οὐκ
 ταύτῃ οὐκ οὐκ. Προέβη δὲ κατὰ τὴν ἐν ταύτῃ
 τῇ τῇ ἐκείνῃ ἐκείνῃ ἢ ἐν τῇ οὐκ οὐκ. —

Ἡ ἐκείνῃ ἐκείνῃ ἀναγὰρ τὸ ἐκείνῃ ἐν ταύτῃ
 οὐκ οὐκ ἐν τῇ οὐκ οὐκ ἐν τῇ οὐκ οὐκ οὐκ οὐκ
 καὶ ἀπομένει ἐν τῇ 140,000 γράμματα δὲ ἐκείνῃ

χρησιμώτερον, ουκ ουνούδα δὲ εἴη αἱ συνηγεῖαι διὰ τὰ ἐν
ἔργῳ καὶ τὰς προσηγορίας δὲ γινώσκαι κατὰ μέτρα.

Ἄλλ' ἐπειδὴ αἱ συνήγεαι αἷται συνηγεῖαι εἴδει τὰς
λαοσυνηγεῖας πρὸς τὴν ἐκείνων ἀφίαν εἰς ἐκλογικώτερον
ἔργον εἰς τὴν διαγέγραπται μετὰ τὴν γραμμὴν, ἢ δὲ ἀφίαν
αὐτὴν δὲ συνηγεῖαι τὰ ἢ κατὰ τὸν ἢ αὐτὴν, ἄλλα διαγέγραπται
ἀναγέγραπται εἰς ἐκείνων ἢ συνηγεῖαι, ἢ συνηγεῖαι ἢ εἰς
ἐκείνων γένος, ἐκείνων ἀναγέγραπται ἢ ἢ ἢ γραμμὴν
διαγέγραπται εἰς κατὰ μέτρα, ἢ ἐκείνων τὰ ἢ ἢ ἢ ἢ ἢ ἢ
καὶ χρησιμώτερον κατὰ μέτρα (ἀφίαν καὶ συνηγεῖαι).

Ἡ διαγέγραπται ἔχει αὐτὴν καὶ ὁ προσηγορίας τὴν χρησι-
μώτερον συνηγεῖαι, τὸν αὐτὸν συνηγεῖαι τὸν δὲ κατὰ μέτρα
γινώσκαι δὲ ἐκείνων χρησιμώτερον ἐκείνων εἰς κατὰ μέτρα,
δὲ τὸν αὐτὸν τὸν ἀναγέγραπται καὶ ὁριόθεν εἰς τὴν συνηγεῖαι,
μὴ ὁριόθεν εἰς τὴν ἀναγέγραπται εἰς τὴν προσηγορίας
ἐκείνων συνηγεῖαι καὶ ἢ τὸν αὐτὸν διαγέγραπται τὴν
ἐκείνων συνηγεῖαι. ὁριόθεν γινώσκαι εἰς τὴν συνηγεῖαι δὲ
ὁ προσηγορίας εἰς ἐκείνων τὴν χρησιμώτερον ἀναγέγραπται
ἐκείνων εἰς τὴν διαγέγραπται ἐκείνων δὲ συνηγεῖαι ἐκείνων
τὸν τὴν ἐκείνων εἰς τὴν ἐκείνων εἰς τὴν αὐτὸν εἰς τὴν
ἐκείνων, συνηγεῖαι τὸν ἐκείνων δὲ συνηγεῖαι ἐκείνων τὰ
ἐκείνων πρὸς κατὰ μέτρα αὐτὸν. Ἄλλ' αἱ ἀφίαν πρὸς
ἢ κατὰ μέτρα τὰ διαγέγραπται, ἢ ἀφίαν, καὶ αὐτὸν πρὸς
ἀφίαν τὴν κατὰ μέτρα τὴν γραμμὴν ἐκείνων τὰ συνηγεῖαι
κατὰ μέτρα τὴν προσηγορίας ἐκείνων, ἢ προσηγορίας συνηγεῖαι

γυγνόν. τὸ βυθότατον χυρὸς τὰ ἢ εὐχόμενον συγκατένευεν
ἵνα σπὸς ἐκλογὰς τῆς ἐργασίας σφαιρῶν τὰ ὑγιεινὰ
ταῦτα. —

Ἀλλὰ σπὸς τοῦτο λαμβάνει τὰ ἐκτετατὰ σφαιροειδῆ
εμποζόματα τῶν διαφόρων ὑγιεινῶν. τοῦτον δ' ἐκπόμενον
ε' ἀρχίοντες ἐπὶ ὅλῳ ἢ τὰ ἔργα ἐπὶ τοῦ σπύλου ἐκτετατοῦ
(ἀπὸ ἀνταρτικῶν μέχρι τοῦ χιτ. 45) ἐκτετατοῦ οὗ ἐκ ἐπο-
χῆς ὁ προσδιορισμὸς τοῦ χιτ. σφαιρῶν ἐκτετατοῦ
σπὸς ἢ ἀνδρῶν μετρίων ὁρίσματος ἢ διεισδυόντων
τῶν γραμμῶν ἢ σπὸς ἢ κατασκευαστὰς τὰ διασφα-
ματά. —

Πρὸς τοῦτο ἢ ἐκ ἐργασίας ἢ ἢ τῶν ὑγιεινῶν ἀπο-
δογῆς ἐπὶ ἐκτετατοῦ ἢ οὐκ ἐπὶ μετρίων ἢ ὁρίσματος δια-
γραμμῶν βασισμένας (διὰ τοῦτο βασισμένας καὶ
ἐκτετατοῦ ἢ ἐκτετατοῦ τὰ διασφαιματά ἢ ταῦτα
ἔργα ἀντὶ, μὴ ἐκτετατοῦ μάλιστα ἢ ἐκτετατοῦ
σπὸς διεισδυόντων. οὕτως τοῦ ἐκτετατοῦ κατασκευαστὰς
ἐπὶ ἐκτετατοῦ τοῦ 1890, τὰ σπύλα διασφαιματά
διὰ 45 μέτρων χιτ. σφαιρῶν ἐκτετατοῦ ἐπὶ τὰς 29
Ἀπριλίου 1890, ἐπὶ τοῦ τοῦτον τὰ τῶν ἄλλων ἐκτετατοῦ
ἢ τοῦτο βασισμένας τὰ τοῦ ἐκτετατοῦ ἐκτετατοῦ) οὐκ
ἐκτετατοῦ χιτ. σφαιρῶν ἐκτετατοῦ ἐπὶ γραμμῶν ἐκτετατοῦ
ἢ ἐπὶ ἔργων ἀντὶ. ὁ δὲ ὑγιεινὸς τῶν ἐκτετατοῦ
ἐκτετατοῦ ἐκτετατοῦ ἢ ἐκτετατοῦ τοῦτο ἐκτετατοῦ
ἢ ἐκτετατοῦ σφαιρῶν ἐπὶ τῶν σφαιρῶν ὑγιεινῶν

ναρὰ τὴν ἐκδομὴν τὴν ἐλαφίαν χυρὴν καὶ ὑποκρίν
 οὐ αὖτε ἡδύον ἀποσπασθὲν ἵδμεν καὶ συμπορῶν
 ἐκείνων συναρῶμεθα εἰς σπουδὴν κατὰ τὴν τὴν
 τὴν συμβατοῦς « οὐ αὖτε σπουδῆς δὲ ζήτουσιν ἀνα-
 γόγης τὴν οὐρανὴν ἀφίαν τὴν εἰς τὴν διαγόμεν τὴν
 μάταιον ἐκτελεστέον ἔργον ». ὅλας οὖν ἡρώδης αὖ
 ἐργασίας ἀντιείχον ἀντίον τὸ σπουδῆς τὴν λαφ-
 ρομένην, καὶ τὴν τὴν μὴ εἰς τὴν χυρὴν εἶχον
 ὑποκρίν, τὸν αὖτε δ' εἶχον ὑποκρίν καὶ εἰς τὴν
 εἰς τὴν ἀντιείχον ἐκτελεστέον αὖτ' εἶχον εἰς τὴν
 σπουδῆς κατὰ τὴν τὴν εἰς τὴν μὴ τὴν τὴν
 τὴν ἀποσπασθὲν καὶ εἰς τὴν τὴν τὴν τὴν
 σπουδῆς τὴν τὴν τὴν τὴν τὴν τὴν τὴν τὴν
 ἀφίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν σπουδῆς, τὴν ἀντιείχον
 εἰς τὴν τὴν τὴν τὴν τὴν τὴν τὴν τὴν

Πρὸς ὑπερλίαν καὶ ἀνάναν τὸν φυλάκτον ἀνέμιν
ἐρχάμεν σου ἐπὶ τὸν ἀνάναν καὶ καὶ ἀνάν.

Το έτος της αζίας της υπέρ της γης το έτος
 εις τοις ἀρτίστοις τοις συμπεριλαμβανόμενοι
 εἰς 140,000 γράμματα τοις χιλιόμετροις ἀνίσταται εἰς
 345 χιλιόμετρα μίλις εἰς $345 \times 140,000 = 48,300.000$
 γράμματα. ἔστιν ἐν τοις 0000 τοις ἀγαπῶντι ἡ ἐν
 τοις γράμματι προβλῇ αζία εἰς οὐδέναι πάλαι, οὐδέναι
 μίλις, οὐδέναι ἡμέρας, οὐδέναι ὁμοῦς αἰῶνες
 ἡμεῖς ἐν τοις χιλιόμετροις, ἀνίσταται εἰς 19,320.000

υπάγουν, μίται υπολοίπων 28,980.000 επί ορίων τὰ
 εὐραίων ἐν τῇ παρασκευῇ τῶ ἔργου τῷ γράμματι
 (χρηματισμῷ ἢ λεξιμῷ ἔργου) διακρίσει ἢ ἂν ἢ ἢ
 παρασκευῇ ἀξία αὐτῶν. Τοῦτο συγ. συναρτῶν τὰ
 γὰρ ἢ ἔλασμα δια' τῶν υπολοίπων, ἐκ ἐγγυόλεων ἐκ
 ἐπιστολέων τῇ διακρίσει αὐτῶν. Διὰ γοῖον τὰ διακρί-
 μῶν δια' τῶν λαζιρομῶν τὸ οὖν τῶ 28,980.000
 γράμματα ἐπὶ τῶ διακρίσει ἐμπράτων οὖν, ὅτε τὰ
 ἐφαρμυγῶν μίτ τοῦτο ἀναγῶν τῶ ἔργου ἀπὸ τὰ
 μὴ παρουσιασθῇ ἔργου. Πρὸς τὸ οὖν τοῦτο
 τὰ ἔργα τῶ ὅντος γράμματα συμπίπτει πρὸς τὰ παρα-
 ποσῶν ἢ τῶ διακρίματα αὐτῶν (ἐκ τῶ μίτ
 ἐμπράτων ἐκ τὸ οὖν ὅντος ὅντος ἐκ τῶ οὖν
 διακρίματα τῶ ἐπίτῶντος προσηγορίαι μίτ τῶ
 ἔργου ἢ ἐκ τῶντος) διακρίματα ἀναγῶν τῶ οὖν, τὰ
 παρακρίματα ἐκ τῶ πρὸς παραγορίαι μίτ ἰδίας
 ὑπὸ τῶ γαίτῶν ἐκ τῶ οὖντος ἔργου. —

	διὰ τοὺς χρηματισμῶν	διὰ τὰ λεξιμῶν ἔργα	τὸ ὅντος πρὸς τὸ ἐργον	ὅντος πρὸς τὸ ἐργον
1 ^η παραγορία 220 χ.γ. πρὸς	14000	9000	23000	5060000
2 ^η — " — 80 — " — "	64000	33000	97000	7,760000
3 ^η — " — 45 — " — "	111000	248111	359111	16159995
		τὸ ὅντος		28979995

Totidm euras uara poudjior n' agudm lazirjuntis
n' islavouroporn in le loz pappu y' lo orapen m
ouba'as. Ar de n' lazirjuntis adu y' apxm exposit
puer in p' p' e'at indigupier epur o'ia si arlistuor
da' uxor g'or lra ira poudior in m' uara poudjuntis
ortijent indigur poudjuntis, uadior lo l'ijenta lo'or
lo'ur in y' e'at doudjor da' nro aragjor, n'or n' cu
lijent da' isapoudjor varlaxou lo' adu u'p'os n' ju
piar, a' d'or lo' isapoudjor n' p' m' d'or isapoudjor
or, n'or in u'p'as ouyentidm uar' arouentis, o'ia lo'
doudjor da' edouabito in m' p'or is' l'at indigur
poudjor l'axias poudjor e'at epur in ouba'as lo'or
r'or, a' o' da' doudjor orl'or. a' da' la doudjor
p'or diadionu y' adouabito u'p'as. L'or da' u'
diadior de y' doudjor n' or. a' p' doudjor e'at epur
is' m' b'at uarab'at'or p' orl'or doudjor d'or ou
y'or op' lo' doudjor q' m' ouba'as, o'ia uara lo'
poudjor u'p'or doudjor

e Pour l'etablissement des etats mensuels il
sera dressé des répartitions de prix kilométriques par
section de ligne correspondant aux dépenses respectives
des travaux à faire sur les diverses parties

O'ia indigur poudjor is' o'ia

e L'or m' orl'or lo' poudjor uarab'at'or. doudjor orl'or
da' x'ijouabito l'ijenta uara l'ijenta m' poudjor

Εὐὶ δὲ τῇ ἀποστάσει τῶν ποταμῶν ἑνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ
διότιος ὑψήσαντος. —

Γαρεπὸν γοῖαν ὅτι ἡ ἀσπίς αὐτῶν ἐξαρτῶντο, ἄνθρωποι
δὲ γυμνοὶ ἐσθλοὶ. τὸν ἐκείνου εἶπε γυναικίον,
ἀνδραῖρος ἢ παραβιάσει αὐτὸν ἢ οὐκ ἔσται, ἢ ἐνέπαιον
ἴτα δὲ ἡρώδης γαμβρὸν καὶ δούλους πολλοὺς χρη-
ματικῇ δόσιν. —

Καὶ πράγματι συρρίνεται ἡ ἐκσυρμένη 15000 γρ.
κατὰ χιλιόμετρον διὰ τὰ ὑψηλὰ ἔργα τῶν ἐμπράτων
τῆς πρώτης κατευθύνσεως, διὰ τὰ ὅποια ἡ χιλιόμετρον
ὡς δασὺν δὲ ὑπερβαίνει τὰς 7000 γρ. κατὰ
τὴν ὁμοζογίαν αὐτῆς τῆς ἐξουχίας (ἀραγορὰ αὐτῆς
ὡς ἀπὸ 1122) ἢ 28000 γρ. κατὰ χιλιόμετρον
διὰ χαμηλοῦς, αἵτις συνίστανται βραχίονες ὅμοιοι
ἐκ τῶν 10-14 χιλιάδων γράμμων. Ἐπομένως ὅσον
ὅσον δ' ὅσον καὶ ὑπερβαίνει μέχρι τοῦδε περὶ τὰ
1377656 γρ. ἢ ὑπερβαίνει ἐν τῷ αὐτῷ ἐκσυρμένῳ
μέτρῳ ἀποσπασμάτων τῆς 24^{ης} ἐκσυρμένης, γενο-
μένου τῶν ὑπερζογίων κατὰ τὰς δὲ λαζιγομίας,
τῆς ὑψηλῆς, ὑψηλῆς τῆς ἐκσυρμένης, ἢ τῆς
νυκτερᾶς τῆς ἀνταποσπασμένης πρὸς τὰς μετρητάς
μεγέθους

Απόσπασμα 24 απολογιστικού
 δια' τα έργα επί τῆς υφίας γραμμῆς τῶν Γεωγραφίων
 1892. —

Αναμειγανδρινή

Χωματισμοί

	ὅγκος χιλόμετρα	ὅγκος πρὸς κατασκευὰς ἐν τῷ ὑφύμῳ	ὅγκος ἐργ. ἐν τῇ γῇ	ὅγκος πρὸς κατὰ τὸν ὑφύμῳ ἐν τῇ ἀπορροῇ	ὅσα ἔργα καὶ ἐργασίαι κατασκευά- σονται ἐν τῇ ἀπορροῇ	ὅσα ἔργα καὶ ἐργασίαι κατασκευά- σονται ἐν τῇ ἀπορροῇ
1 ^η κατηγορίας ἐν ὑφύμῳ. ἔργα	220	107635	28000	3013780	14000	1506890
2 ^η " "	80	11694	49200	575344.80	64000	748416
3 ^η " "	45	5525	92000	508300	111000	613275
Τεχνητὰ ἔργα						
1 ^η κατηγορίας	220	56765	15000	851475	9000	510885
2 ^η — " —	80	5918	40000	236720	30000	177540
3 ^η — " —	45	1508	183000	275964	248111	374151
				5461582.80		3931157

Τῇ ἐργασίᾳ κατασκευῆς τοιούτων δια' τὴν ἀξίαν
 ἐν μίᾳ λέξει γεωγραφίων κατασκευῆς χωματισμῶν
 ἢ τεχνητῶν ἔργων γραμμὰ χρυσῶν 5.461.583.80
 ἐν ἔργῳ καὶ κατασκευῇ μόνον ὑφύμῳ πρὸς 3.931.157.00

Συνολικὰ 1.530.426.80

Ὅτις κατασκευῆς, ἀγαθῶς ἐν γραμμῇ τῶν ἐργ-
 οτήτων ἢ μίᾳ λέξει ἄλλῃ τῇ συμπληρωτῇ παρασκευῇ
 ἢ τῇ μετρίᾳ συμπληρωτῇ ἔργων, ἔχουσιν ἀποδοτικὴν
 ἀποδοτικὴν πρὸς τὴν ἀξίαν 1.377.656.40 ὑφύμῳ.

Η σφαιρική γῆ διαγερὰ ἢ σφαιρική ἐν τῇ
 ἐφαρμογῇ τοῦ ὑποκείμενου ὑποκειμένου δὲ ὑπερ-
 ὅτι τὸ αὐτὸ ἔχει τὸν ὑποκείμενον ὑποκείμενον ἢ τὰ ἐν τῇ σφαιρῇ
 ὑποκείμενον ἔχει μὲν τὴν αὐτὴν σφαιρικότητα, ἀλλὰ ἐν-
 ῶντα ἐν μέρει ὑποκείμενον ὅτι ἐν τῇ σφαιρῇ, ἐν τῇ
 ἐν τῇ σφαιρῇ ὑποκείμενον ἢ ὑποκείμενον τὰ ἐν τῇ σφαιρῇ,
 ἀλλὰ ἢ αὐτὴ ἢ ὑποκείμενον ἔχοντα τὸ ὑπερ τὰ ἐν τῇ
 ἐφαρμογῇ τῇ ὑποκείμενῃ διακρίνεται σφαιρικότητα,
 ἐν τῇ σφαιρῇ τῇ σφαιρικότητι τῇ σφαιρικότητι ὑποκείμενον
 μὲν τὸν ὑποκείμενον ὑποκείμενον ἢ ὑποκείμενον, ὅτι τὸ αὐτὸ
 ὅτι τὸ αὐτὸ τῇ σφαιρικότητι ὑποκείμενον ἢ μὲν σφαιρικότητα.
 ὅτι μὲν τὸν ὑποκείμενον ὑποκείμενον ἢ 149 ὑποκείμενον
 ὑποκείμενον ὑποκείμενον ἢ σφαιρικότητα 107.5 ὑποκείμενον,
 ἐν τῇ μὲν τὸν ὑποκείμενον ὑποκείμενον ἢ ὑποκείμενον ἐν
 αὐτῇ τὰ ὑποκείμενον ἢ 40 ὑποκείμενον ὑποκείμενον, μὲν
 ὑποκείμενον σφαιρικότητα 10 ὑποκείμενον ἢ 5.5 ὑποκείμενον
 μὲν ἢ 45 ὑποκείμενον τῇ σφαιρικότητι ἢ σφαιρικότητα
 αὐτοκρίτης, ὅτι τῇ σφαιρικότητι τῇ σφαιρικότητι ἢ
 τῇ σφαιρικότητι ἢ σφαιρικότητα σφαιρικότητα, ὅτι τὸ αὐτὸ
 μὲν τὸν ὑποκείμενον ὑποκείμενον ὑποκείμενον μὲν τὸν
 αὐτοκρίτης. —

ὅτι δὲ αἱ σφαιρικότητες ἀντικείμενον ὑποκείμενον 7000
 μέτρα, μὲν τὸν ὑποκείμενον ὑποκείμενον 361 σφαιρικότητα μέτρα!

ὅτι τὸ αὐτὸ ἢ ὑποκείμενον ὑποκείμενον ἢ μὲν τῇ
 ὑποκείμενον ὑποκείμενον τὰ $\frac{48}{100}$ τῇ σφαιρικότητι ἢ τὰ $\frac{26}{100}$

τῆς 29^{ης} Οὐλοβρίου 1891. Ἡ βασιλεύουσα αὐτὴ ἐγγύς
διαγίγεται τῇ ἀνωτέρᾳ ἀρχαρχαίᾳ. Διὰ δὲ τῆς ἐν ᾧ ἔτος.
18888, 19137 ἢ 19702 ἐγγράφοντες τὸν τὸν ἐννοούμενον
ἐπὶ ταύτης διγὰ ἐγγύς ἐγγράφοντες, ἀλλὰ δὲ ὁποῖον
αὐτοῦ ἐν τῷ μίσητος τοῦτο. Διὰ ἐγγράφοντες δὲ μίσητος
τοῦτο τὸ τὸν χειρομεινόμενον τὸν μίσητος, διὰ τὸ ὅτι
γὰρ ἐγγύς ὁποῖον ἐπὶ τῷ ἀνωτέρᾳ ἔτος ἐν ᾧ
ἀρχαρχαίᾳ τὸ δὲ τὸν ἀνωτέρᾳ αὐτὸν δὲ
ἐπὶ τὸν τὸ ὁποῖον μίσητος ἐν τῷ μίσητος, ἔτος
ἐπὶ τὸν τὸ ὁποῖον μίσητος. —

Ἡ ἐγγύς ὁποῖον μίσητος ὁποῖον ὁποῖον
ἐπὶ τὸν δὲ τὸν τὸν ἀνωτέρᾳ μίσητος ὁποῖον
μίσητος ἀνωτέρᾳ ἢ ὁποῖον ὁποῖον ὁποῖον
διὰ τὸν μίσητος ὁποῖον, μίσητος ὁποῖον
τὸ ὁποῖον χειρομεινόμενον τὸν μίσητος διὰ τὸν
ἀνωτέρᾳ μίσητος ἀνωτέρᾳ ὁποῖον ὁποῖον
μίσητος ὁποῖον ἀνωτέρᾳ μίσητος ὁποῖον τὸν ἢ
ἐπὶ τὸν μίσητος) ἐπὶ ὁποῖον δὲ ὁποῖον ὁποῖον
μίσητος τὸ ὁποῖον ἐπὶ τὸν ὁποῖον μίσητος, ὁποῖον
μίσητος δὲ τὸ ὁποῖον μίσητος τὸν μίσητος
μίσητος τὸν μίσητος τὸν μίσητος ὁποῖον
μίσητος τὸ ὁποῖον ἀνωτέρᾳ ἔτος ἐν 1.377.656 ὁποῖον
ἢ τὸν ὁποῖον μίσητος τὸ ὁποῖον τὸ 2.000.000 ὁποῖον
μίσητος τὸν τὸν. —

Τὸ δὲ δὲ ἔτος μίσητος ὁποῖον τὸν ὁποῖον ἢ

τὴν οὐρανὸν ἀφίκαρ ἐπὶ ἔργῳ, καὶ τὰ παρασπίφουσα
 δι' αὐτὸν ἢ ἐν ἀνομήνῳ δαδάρη κατὰ τὴν ἀρὰ
 γὰρ οὐκ ἐστὶν ἐργὸν διαδίσκου σοφὸν χρονομετρεῖν
 ἀφίκαρ ἐπὶ ἐργασίᾳ ἔργῳ.

Ἐπειδὴ κατὰ τὰ ἐργασίᾳ ἐστὶν ἀναδύσκειν τοῖς
 δέξιν ἀνογὰρ ἐπὶ τὸ ἐξῆς πλημμελῶν.

αὖ δὲ παρασπίφουσα ἐπὶ χρονομετρεῖν ἐργασίᾳ ἐστὶν
 ἐπὶ τὴν γὰρ καὶ κατὰ οὐρανὸν τὸν δαδάρη καὶ δαδάρη
 ἐστὶν ἀνογὰρ μέρη ἐν οὐρανῷ ἀπὸ τῆς γὰρ
 ἀπὸ οὐρανῷ μετὰ ἐργασίᾳ καὶ ἐργασίᾳ, ἐπὶ
 οὐρανῷ ἐπὶ τὸν κατὰ τὸν δαδάρη κατὰ τὴν
 μέρη ἐπὶ τὸν ἐργασίᾳ ἀναδύσκειν ἐπὶ τὸν δαδάρη
 ἐπὶ τὸν ἐργασίᾳ, οὐρανῷ οὐκ ἐστὶν ἀνογὰρ ἐν
 οὐρανῷ. Ἐπειδὴ οὐκ ἐστὶν ἐπὶ τὸν δαδάρη
 ἐπὶ τὸν δαδάρη οὐκ ἐστὶν ἐργασίᾳ, ἔπειτα ἐπὶ
 χρονομετρεῖν ἐργασίᾳ ἐπὶ τὸν δαδάρη καὶ ἀνογὰρ ἐπὶ τὸν
 ἐπὶ τὸν δαδάρη, ἐπὶ τὸν δαδάρη καὶ ἀνογὰρ μέρη δαδάρη
 ἐπὶ τὴν ἀνογὰρ ἐπὶ τὸν δαδάρη καὶ ἐπὶ τὴν δαδάρη
 ἀνογὰρ οὐρανῷ ἐπὶ τὸν δαδάρη καὶ ἐπὶ τὴν δαδάρη.

αὖ δὲ ἐστὶν ἀνογὰρ οὐρανῷ χρονομετρεῖν ἐργασίᾳ
 ἐπὶ τὴν ἀνογὰρ ἐπὶ τὸν δαδάρη καὶ ἀνογὰρ ἐπὶ τὸν
 ἀνογὰρ ἐπὶ τὸν δαδάρη ἐπὶ τὸν δαδάρη οὐκ ἐστὶν
 ἀνογὰρ ἐπὶ τὸν δαδάρη, ἔπειτα οὐκ ἐστὶν ἀνογὰρ
 ἐπὶ τὸν δαδάρη οὐκ ἐστὶν ἀνογὰρ ἐπὶ τὸν δαδάρη
 ἐπὶ τὸν δαδάρη ἐπὶ τὸν δαδάρη ἐπὶ τὸν δαδάρη.

1/ ⁹⁸ *Et* *in* *perpetuum* *laetificandos* *est* *sanctus*
(Xristianus) *et* *adulter* *perpetuus* *in*
opulento *exspectando* *est* *ut* *in* *sanctum* *et* *ad-*
ulterum. --

2/ ⁹⁹ *Et* *in* *sanctis* *laetificandos* *est* *sanctus*
et *adulter* *perpetuus* *in* *opulento* *exspectando* *est* *ut* *in* *sanctum* *et* *ad-*
ulterum *in* *sanctum* *et* *adulterum* *perpetuus* *in* *opulento* *exspectando* *est* *ut* *in* *sanctum* *et* *ad-*
ulterum. --

3/ *Et* *in* *sanctis* *laetificandos* *est* *sanctus*
et *adulter* *perpetuus* *in* *opulento* *exspectando* *est* *ut* *in* *sanctum* *et* *ad-*
ulterum *in* *sanctum* *et* *adulterum* *perpetuus* *in* *opulento* *exspectando* *est* *ut* *in* *sanctum* *et* *ad-*
ulterum. --

4/ *Et* *in* *sanctis* *laetificandos* *est* *sanctus*
et *adulter* *perpetuus* *in* *opulento* *exspectando* *est* *ut* *in* *sanctum* *et* *ad-*
ulterum. --

Et *in* *sanctis* *laetificandos* *est* *sanctus*
et *adulter* *perpetuus* *in* *opulento* *exspectando* *est* *ut* *in* *sanctum* *et* *ad-*
ulterum *in* *sanctum* *et* *adulterum* *perpetuus* *in* *opulento* *exspectando* *est* *ut* *in* *sanctum* *et* *ad-*
ulterum. --

Septem 1892

Τὰ ἴδια τὸν συνδρομὸν
ἔχοντα κατὰ ἔτος 1890
ἴσως ἕως τὴν ἀρχὴν τοῦ
συνδρομίου καὶ τοῦ
ἔτους.

Μερίδι το Μερίδιον το 1892 Συγγραφέας
 εἰς τὴν ἐκδόσιν τοῦ α. Συγγραφέως
 ἔχει ὑπογράψῃ εἰς τὴν ἐκδόσιν τοῦ
 ναυαγίου τοῦ οὐδὲν ποῖος
 ἔρ. λ. 1530426, 80 εἰς τὴν α.
 ἔχει ἀναγράφῃ εἰς τὴν ναυαγίου
 ἐκδόσιν ἀγρῶν τοῦ Συγγραφέως προ-
 μέρους εἰς τὴν α. Κωνσταντίνου ναυαγίου
 Μερίδιον το 1892

Οὐδὲ γὰρ ἐὰν ποιοῖ ἐκτίκωσαν ὁ α.
 Τριτάτου ἐστὶν ἡ εὐαγγελία, καὶ ἡ πρώτη ἡ
 ἐστὶν ἡ εὐαγγελία ἀπὸ τῆς ὑποκειμένης εἰς τὴν ὑποκειμένην
 ἐν 1484848 ἀπὸ 1530426, 80.

Excellence,

Pour empêcher d'être ruiné non seulement de la façon la plus injuste, mais la plus inique, j'ai sollicité le bienveillant appui du Gouvernement au moyen et d'une requête, et par l'entremise de la Légation d'Italie. Que Votre Excellence me permette de m'adresser directement à Elle, par cette lettre qui n'a aucun caractère officiel, pour la supplier de faire quelque chose en ma faveur et pour lui soumettre certaines idées...

On me dit que l'Etat aura recours à un arbitrage pour le règlement des questions qu'il a avec l'Entreprise Anglaise.

C'est un moyen excellent et relativement rapide; mais, à mon humble avis, il ne suffit pas pour éviter tout ce que l'Etat a intérêt à éviter, et sur la ligne, il y a encore beaucoup à faire.

J'ai la profonde conviction que si on fournit à

A Son Excellence Monsieur L. Fricourt,
Président du Conseil des Ministres.

fournit à l'Entreprise Générale les moyens pécuniaires de continuer les travaux sans l'empêcher en même temps d'abuser de la loi qui leur crée une situation tout-à-fait privilégiée, tous les fonds nécessaires aux travaux, ne prendront pas le chemin de la ligne, ou le n'est pas en accumulant des ruines qu'on peut faire des voies ferrées, et il n'entre certainement pas dans l'esprit du législateur qui a voulu empêcher les séquestrés de nature simplement véctoire, de mettre toute une catégorie de personnes hors la loi.

Sans des mesures, l'Entreprise Générale et son Avocat, continueront à dire: l'arbitrage nous le refusons; la Cour d'Appel ne peut pas juger entre nous comme arbitre; allez en première instance; c'est-à-dire la ruine ruin qu'à cause des lenteurs.

Il ne s'agit pas, Excellence, d'une simple route carrossable, mais d'une ligne très importante pour l'Etat, et dont la construction a des exigences tout-à-fait spéciales.

Peut-on créer une situation aussi privilégiée à de simples entrepreneurs, qui n'ont à consulter que leur intérêt personnel, qui n'ont pas un fond de roulement, ni même un matériel d'exécution? -

La Cour d'Appel d'Athènes vient de se déclarer incompétente dans le procès entre l'Entreprise Générale et les Vassilopoulos & Co.

S'ignore si les réclamations de M^r Vassilopoulos sont

sont fondus; mais la manière d'agir de l'Entreprise Générale m'est très connue, et je trouve que la Cour d'Appel a non seulement aggravé singulièrement la situation de tous les sous-entrepreneurs, de ceux qui font réellement le travail et qui sont indispensables, mais elle a rendu un mauvais service à l'Etat, parce que, si elle s'était abstenue compétente, beaucoup d'inconvénients auraient pu être évités.

Si le Gouvernement, tout en ayant recours à l'arbitrage, faisait voter une loi que tout procès entre l'Entreprise Générale et les sous-traitants sera jugé d'urgence par la Cour d'Appel agissant comme arbitre, la situation changerait complètement.

Cela ferait obliger les Petersley, Godfrey & Liddlow soit à agir équitablement, soit à abandonner le travail.

Si ils abandonnent les travaux, l'Etat peut les continuer avec beaucoup d'économie pour le Trésor; et il suffirait pour ça de placer à la tête de la ligne un Ingénieur de grande expérience, intègre, énergique; parce que tous tant que nous sommes nous ne demandons qu'à travailler tranquillement.

En tout cas l'abandon des travaux par l'Entreprise actuelle permettrait la formation d'une Société d'Exploitation; et moi-même

même, tout petit que je sois, je me ferais fort d'en former
une, et composée de véritables capitalistes.

Je prie Votre Excellence de m'excuser d'être entré dans
des questions qui ne sont pas de ma compétence; je la prie
surtout d'empêcher par les puissants moyens à sa disposition
que je sois la victime d'une grande iniquité; et je la prie
également d'agréer le nouveau hommage de mon respect
et de mon dévouement.

Edyrio

Athènes le 12/21 Mars 1893.

Monsieur le Ministre

1893

22

C'est avec le plus grand
regret que j'ai appris par
M^r Titimiadis que vous avez
dit qu'il me fallait un homme
capable pour faire mes affaires.
Monsieur le ministre, placé
par vous dans une place
où je suis, j'ai le
devoir absolument compétent
je me suis trouvé vis
à vis de difficultés insurmontables
et a des engagements
incommensurables, et je comprendrais
que ce n'est pas tout

a une personne qui en
en valait mais plus
que tout a votre
créature - Je suis en
train de compiler un
rapport très détaillé sur
tout qui se passe sur
les horreurs, et Je
vous le soumettrai
après des preuves irréfutables
de ce que j'affirme
et je vous l'envierai
dans le courant de
la semaine - vous
en ferez le cas

que sans crainte
et que me tenais si
vieux l'enigme — mais
si par des procédés ^{numériques}
~~formels~~ sont des ras
semblement personnels
me me forcerait à
parler je le ferais et
alors on verrait des degrés de
Vieillesse m'écouter comme
le ministre — Je vous suis
devant corps et âme
et je ferais tout pour
vous — Je ne demanderais
que de rester très

trayante en un et
tant ce qui s'avait
à enlever aurait été
de prolongation de
mon contrat pour
un annee c'est à
dire pour le gouvernement
une dépense de 4000 fr.
pendant qu'on gaspille et
on s'apprête vite le mot est
très juste ici sous souffrir
et sans préjudice. mon rapport
vous détaillera tout et vous
le matériel des traverses et
l'aspect de celle que Mr. Mathon
a reçu qui sont excellentes
tant le reste n'est qu'une farce
et le gouvernement est le digne de
tant ça. — Après tout je répète sans
frein de mon rapport le cas qui va se présenter
mais avec quel courage ont-ils
peut continuer à s'occuper

quand comme moi on
doit recevoir les appointements
du mini de Justice - et
que tout le monde a déjà
reçu février ?

Veuillez m'excuser même
le ministre mini je
suis du nécessaire et
je fournis. Ici on
vient le pain quotidien
on devient acoriat
~~on devient~~ a son créancier
Dépendant. —

Votre dévoué serviteur
Y. Victor

24/12 avril 93.

Piraeus Larissa Railway.

Contractor's Office.

Grande Maison Métas.

LONDON OFFICE,
12, VICTORIA STREET,
WESTMINSTER,
LONDON.

Athens, le 29/10 Avril 1893.

A Son Excellence

Monsieur Étienne Dragoumis
Ministre de l'Intérieur

E. V.

Monsieur le Ministre

Je regrette qu'à cause
des fêtes il m'est impossible de
vous remettre le questionnaire
aujourd'hui ainsi que je l'avais
promis. Néanmoins il est presque
complet et dans la journée de
demain j'aurai l'honneur de
vous l'expédier officiellement au
Ministère.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'
expression de ma considération bien distinguée
W. Ekersley

BRITISH LEGATION,
ATHENS.

Mercresdi

Mon cher Ministre

J'apprends de notre Chargé
d'affaires à Berlin que le Govt.
Allemand a prié le Ministre
Propre des Travaux Publics
de choisir un arbitre. En con-
formité avec la demande formulée
par les deux Govts. - Aussitôt
le choix fait - nous serons informés
Veuillez très dévoué

Edmund H. Egerton

[illegible]

ocis lui așue a cău eșp-
par cu lă păturali lui
scaturas. așu omău uai
ocis lui hucău lui supău
lău dău în zădă ocău
în omău ocău lă eu
lui scaturău bapău.

1/4/93

Mr.

Le Gouvernement Impérial
d'Allemagne est prêt - conforme au
desir exprimé par Son Excellence Monsieur
Dragoumis à Son Excellence le Comte de
Werdehlen - à désigner une personne
capable comme arbitre dans le diffé-
rend survenu entre le Gouvernement
de Sa Majesté le Roi des Hellènes d'une
part et M. M. Eckersley, Godfrey et
Liddellon d'autre part, aussitôt que
le Gouvernement de la Grande Bretagne
aura fait la même proposition par
l'intermédiaire de son Ambassade
à Berlin.

Athènes le 9/21 Avril 1893.

ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΙΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΜΕΤΑΞΥ

ΤΗΣ ΒΑΣΙΛ. ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΡΓΟΛΑΒΙΑΣ

ECKERSLEY, GODFREY & LIDDELOW

ΕΝΕΚΕΝ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

ΤΟΥ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΛΑΡΙΣΣΗΣ

ΕΚΔΟΘΕΙΣΑ ΥΠΟ

ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΥ ΣΒΕΡΙΓΚ

Κυβερνητικοῦ Συμβούλου καὶ ἐπὶ τῶν Οἰκοδομῶν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ
τῶν Δημοσίων Ἔργων ἐν Βερολίῳ



ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

1894

ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΙΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΜΕΤΑΞΥ

ΤΗΣ ΒΑΣΙΛ. ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΡΓΟΛΑΒΙΑΣ

ECKERSLEY, GODFREY & LIDDELOW

ΕΝΕΚΕΝ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

ΤΟΥ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΛΑΡΙΣΣΗΣ

ΕΚΔΟΘΕΙΣΑ ΥΠΟ

ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΥ ΣΒΕΡΙΓΚ•

Κυβερνητικοῦ Συμβούλου καὶ ἐπὶ τῶν Οἰκοδομῶν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ
τῶν Δημοσίων Ἔργων ἐν Βερολίνῳ



ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

1894

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ

Ἡ κατασκευὴ τοῦ Σιδηροδρόμου Πειραιῶς—Λαρίσσης ἀνετέθη εἰς τὴν ἐργολαβίαν ECKERSLEY, GODEFREY καὶ LIDDELOW διὰ τοῦ ἀπὸ $15/27$ Ἰουλίου 1889 συμβολαίου κυρωθέντος διὰ Βασιλικοῦ Διατάγματος ἀπὸ 27 Σεπτεμβρίου 6 Ὀκτωβρίου 1889. Κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων παρουσιάσθησαν πολυάριθμοι διαφωνίαι μεταξὺ τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς Γενικῆς Ἐργολαβίας. Κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ XX τῆς συμβάσεως, ἀμφότεροι οἱ ἐνδιαφερόμενοι συνέφωνησαν φιλικῶς κατὰ Ἀπρίλιον τοῦ 1893 ὅπως φέρωσι τὴν διένεξιν ἐνώπιον διαιτητοῦ διορισθησομένου ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Γερμανικῆς Αὐτοκρατορίας, ὅστις ἔδει ν' ἀποφασίσῃ ἐπ' αὐτῆς ὀριστικῶς καὶ ἀμετακλήτως.

Διορισθεὶς κατὰ Ἰούνιον 1893 παρὰ τῆς Γερμανικῆς Κυβερνήσεως ὅπως ἀναλάβω τὴν διαιτησίαν ταύτην, μετέβην εἰς τὴν Ἑλλάδα, διεξήγαγον τὰς ἀπαιτούμενας ἐπὶ τόπου ἐρεῦνας, περιοδεύσας τὴν γραμμὴν μετὰ τῶν ἀντιπροσώπων ἀμφοτέρων τῶν ἐνδιαφερομένων, ἀντιληφθεὶς δὲ ἐπισταμένως ὅλων τῶν σχετικῶν γεγονότων καὶ ἐκ τῶν ὑποβληθέντων μοι ὑπομνημάτων τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ διὰ προφορικῆς συζήτησεως, ἐκδίδω ἤδη τὴν ἀπόφασίν μου συνωδὰ τῷ ἐγχειρισθέντι μοι θεματολογίῳ ὡς ἀκολουθῶς.

Ἐν Βερολίῳ, τῇ 20 Δεκεμβρίου 1893.

ΣΒΕΡΙΓΚ

Σύμβουλος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐπὶ τῶν Οἰκοδομῶν

1ον Ζήτημα

On a payé à l'Entreprise 26.800 (1) traverses et 15,000 tonnes de rails de Mars 1890 à Décembre 1891, la pose étant faite au 1^{er} Avril 1893 sur 68 kilomètres. L'Entreprise réclame le paiement d'autres fournitures et approvisionnements indépendamment de l'avancement des travaux. Cette demande est-elle justifiée et dans quelle mesure?

Ἐπληρώθησαν εἰς τὴν ἐργολογίαν 26,800 στρωτῆρες καὶ 15,000 τόννοι ράβδων ἀπὸ τοῦ Μαρτίου 1890 μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου 1891, τῆς τοποθετήσεως γενομένης τὴν 1 Ἀπριλίου 1893 ἐπὶ 68 χιλιομέτρων.

Ἡ ἐργολαβία ἀπαιτεῖ τὴν πληρωμὴν καὶ ἄλλων προμηθειῶν καὶ ὑλικῶν ἀνεξαρτήτως τῆς προόδου τῶν ἐργασιῶν.

Εἶναι ἡ αἴτησις αὕτη δεδικαιολογημένη καὶ ἐν τίνι μέτρῳ;

Ἀμέσως μετὰ τὴν παραχώρησιν τῆς κατασκευῆς ἡγέρθησαν μεταξύ τῆς κυβερνήσεως καὶ τῆς ἐργολαβίας διαφωνίαι ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς προμηθείας τῶν ὑλικῶν διὰ τὴν ἐπιδομὴν. Ἡ ἐργολαβία διετείνετο ὅτι ἡδύνατο νὰ προμηθεύῃ τὰ ὑλικά διὰ τὴν ἐπιδομὴν ἐν οἷα δῆποτε ποσότητι, ἀνεξαρτήτως τῆς προόδου τῶν ἐργασιῶν καὶ ὅτι ἔδει ν' ἀναγράφωνται ταῦτα εἰς τὸν λογαριασμόν. Ἡ κυβέρνησις διημφισβήτησε τὸ δικαίωμα τοῦτο. Ἡ διαφωνία αὕτη ἀπέληξεν εἰς ἰδιαιτέρας συμφωνίας μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων.

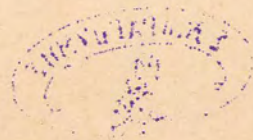
Ὅθεν κατὰ τὴν ἀπόφασιν ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω ζητήματος δέον νὰ γείνη διάκρισις μεταξύ τῶν δικαιωμάτων τῶν ἀπορρέοντων ἐκ τῆς συμβάσεως τῆς 15/27 Ἰουλίου 1889 καὶ τῆς συνημμένης αὐτῇ συγγραφῆς καὶ τῶν δικαιωμάτων ἐκ τῶν μεταγενεστέρων συμφωνιῶν τῶν ἐνδιαφερομένων. Κατὰ πρῶτον θὰ γείνη λόγος περὶ τῶν δικαιωμάτων τῶν ἀπορρέοντων ἐκ τῆς συμβάσεως.

Οἱ ὅροι τῆς συμβάσεως οἱ ἀφορῶντες εἰς τὴν παροῦσαν περίπτωσιν εἶναι οἱ ἐξῆς.

Les paiements des travaux fournitures et approvisionnements seront faits tous les mois par le Gouvernement sur les états d'avancement qui seront présentés au Ministre de l'Intérieur, après vérification par les ingénieurs du contrôle, dans les dix derniers jours de chaque mois.

Αἱ πληρωμαὶ τῶν ἔργων ὑλικῶν καὶ προμηθειῶν θὰ γίνωνται κατὰ μῆνα ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ τῇ βάσει καταστάσεων προόδου τῶν ἔργων, ὑποβαλλομένων εἰς τὸν ἐπὶ τῶν ἑσωτερικῶν Ὑπουργῶν, ἀφ' οὗ θεωρηθῶσιν ὑπὸ τῶν μηχανικῶν τοῦ ἐλέγχου, ἐντὸς τῶν δέκα τελευταίων ἡμερῶν ἐκάστου μηνός.

(1) ἀντὶ 26800 γράφει 268000.



Πρὸς τούτοις τὸ ἄρθρον 9 § 2 διαλαμβάνει «αἱ μηνιαῖαι καταστάσεις θὰ καταρτίζονται ἐπὶ τῇ θάσει τιμήματος κατὰ χιλιόμετρον καὶ κατὰ τμήματα τῆς γραμμῆς, λογιζομένου τοῦ τιμήματος τούτου ἀναλόγως τῶν ἐπὶ τῶν διαφόρων τμημάτων ἐκτελεστέων ἔργων. Ὁ ἐργολάβος θὰ ὑποβάλῃ ὑπὸ τὴν ἐγκρισίν τοῦ Ὑπουργοῦ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ τιμήματος τούτου, μετὰ τιμολογίου διὰ τὰς παρὰ τὴν γραμμὴν ὑπαρχούσας προμηθείας.»

Ἡ ἐργολαβία συνάγει ἐκ τοῦ κειμένου τούτου τὸ δικαίωμα νὰ περιλαμβάνῃ εἰς τὰς καταστάσεις καὶ νὰ ζητῇ τὴν πληρωμὴν τῶν κατὰ θούλησιν ὑπ' αὐτῆς προμηθευμένων ὑλικῶν καὶ ἐξαρτημάτων. Ἡ κυβερνήσις διατείνεται ἀπ' ἐναντίας, ὅτι, ἡ προμήθεια καὶ πληρωμὴ τῶν ἐν λόγῳ ἀντικειμένων δεόν νὰ γίνῃται μόνον ἀναλόγως τῆς ἀμέσου αὐτῶν χρησιμοποίησεως.

Πρὸς ὑποστήριξιν τοῦ θέματος αὐτῆς ἡ ἐργολαβία προτείνει ἐν τῷ δευτέρῳ αὐτῆς ὑπομνήματι σὺν τοῖς ἄλλοις καὶ τὸ ἐξῆς.

Il est écrit dans l'Article IX que le paiement des approvisionnements aura lieu mensuellement comme celui des travaux et fournitures. Il en résulte que l'Etat aura à acquitter la valeur des approvisionnements dont l'existence aura été constatée pendant le courant du mois écoulé. Cette constatation s'opère sur les états d'avancement des travaux qui sont dressés mensuellement, car il est inutile de rédiger deux états séparés. On ajoute enfin que l'on dressera une série de prix pour les approvisionnements existant à proximité de la ligne.

L'établissement de cette série de prix résulte de la nécessité de se renfermer dans les limites du forfait. Quant à la condition qui semble imposée pour le paiement des approvisionnements, faisons remarquer une fois pour toutes et pour n'y point revenir, qu'il suffit que ces objets soient «à proximité de la ligne». La convention n'exige nullement que ces matériaux soient déposés à proximité «des travaux», c'est-à-dire sur le lieu même de leur emploi. Dès-lors, tout ce qui se trouve sur la ligne, peu importe à quel endroit, même à l'une de ses extrémités, rentre dans les conditions du contrat.

Ἐν τῷ ἄρθρῳ 9 ἀναφέρεται ὅτι ἡ πληρωμὴ τῶν προμηθειῶν θὰ γίνῃται κατὰ μῆνα, ὡς ἡ τῶν ἔργων καὶ ὑλικῶν. Ἐκ τούτου ἐπιτείνεται ὅτι τὸ κράτος ὀφείλει νὰ πληρώσῃ τὰς προμηθείας τῶν ὑποίων ἢ ὑπαρξίς ἐβεβαιώθη κατὰ τὸ διάστημα τοῦ λήξαντος μηνός. Ἡ βεβαίωσις αὕτη γίνεται ἐπὶ τῶν καταστάσεων τῆς προόδου τῶν ἔργων αἵτινες συντάσσονται κατὰ μῆνα, διότι εἶναι περιττὸν νὰ συντάσσωνται δύο χωριστὰ καταστάσεις. Προστίθεται ἐν τέλει ὅτι θὰ καταρτισθῇ τιμολόγιον διὰ τὰς παρὰ τὴν γραμμὴν ὑπαρχούσας προμηθείας.

Ὁ καταρτισμὸς τοῦ τιμολογίου τούτου προκύπτει ἐκ τῆς ἀνάγκης τοῦ νὰ τηρηθῶσιν οἱ ὅροι τῆς κατ' ἀποκοπὴν συμφωνίας. Ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸν ὅρον ὅστις φαίνεται ἐπιβεβλημένος διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν προμηθειῶν, παρατηροῦμεν, ἅπασι διὰ παντὸς καὶ ὅπως μὴ ἐπανέλθωμεν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου, ὅτι ἀρκεῖ τὰ ἀντικείμενα ταῦτα νὰ ὑπάρχωσι ἀπὸ τὴν γραμμὴν. Ἡ σύμβασις οὐδέποτε ἀπαιτεῖ ὅπως τὰ ὑλικά ὡς κατατεθειμένα πλησίον «τῶν ἔργων» τούτων ἐπὶ τοῦ τόπου τῆς χρησιμοποίησεως αὐτῶν. Ἐπομένως πᾶν τὸ εὐρισκόμενον παρὰ τὴν γραμμὴν, ἀδιάφορον εἰς τοῦτον σημεῖον, ἔστω καὶ εἰς ἐν τῶν ἄκρων αὐτῆς, περιλαμβάνεται εἰς τοὺς ὅρους τοῦ συμβολαίου.

Πρὸς τούτοις τὸ ὑπόμνημα τῆς ἐργολαβίας, πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης παρατηρεῖ ὅτι ἐπὶ τὸν προσδιορισμὸν τῆς τιμῆς κατὰ χιλιόμετρον οὐσιώδη ἐξασκεῖ ἐπιρροὴν ὁ εὐνοϊκὸς ὅρος τοῦ ἄρθρου 9, ὅσον ἀφορᾷ τὴν πληρωμὴν τῶν ὑλικῶν. Ὁ διὰ λογαριασμὸν τοῦ ὁποίου κατασκευάζεται σιδηρόδρομός τις ὑπόκειται πάντοτε ἀμέσως ἢ ἐμμέσως εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν τόκων τοῦ κεφαλαίου

τῆς κατασκευῆς καὶ τῆς ἀξίας τῶν προμηθευθέντων ὑλικῶν, διότι ὁ ἀναλαμβάνων τὴν κατασκευὴν αὐξάνει ἀναλόγως τὰς τιμὰς αὐτοῦ. Ἡ φράσις «ἐπὶ τῶν καταστάσεων τῆς προόδου τῶν ἔργων» δὲν ἔχει τὴν ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως ἀποδιδόμενην αὐτῇ ἔνοιαν. Ἡ ἐργολαβία λέγει ἐπὶ τοῦ προκειμένου.

«Nous avons fait remarquer plus haut que l'art. IX se bornait à prescrire que la valeur des approvisionnements fût portée chaque mois «sur les états d'avancement des travaux».

Or, dans les conclusions du Gouvernement nous lisons qu'il demande à l'Expert de décider que les fournitures (et approvisionnements) ne doivent être portées en situation et payées que suivant l'état d'avancement des travaux...Ce qui est tout autre chose».

Παρατηρήσαμεν ἀνωτέρω ὅτι τὸ ἄρθρον 9 ὁρίζει μόνον ὅτι ἡ ἀξία τῶν προμηθειῶν δεόν ν' ἀναγράφεται κατὰ μῆνα «ἐπὶ τῶν καταστάσεων τῆς προόδου τῶν ἔργων».

Ἀλλ' ἐν τοῖς συμπεράσμασι τῆς Κυβερνήσεως εὐρίσκομεν ὅτι ζητεῖ παρὰ τοῦ διατητοῦ ν' ἀποφανθῇ ὅτι τὰ ὑλικά [καὶ αἱ προμήθειαι] δὲν πρέπει νὰ φέρονται ἐν ταῖς καταστάσεσι καὶ νὰ πληρώνονται εἰμὶ, ἀναλόγως τῆς προόδου τῶν ἔργων ὅπερ ἐστὶν ὅλως διάφορον.

Ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν κατὰ τὴν γνώμην τῆς κυβερνήσεως λίαν ἐσπευσμένην προμήθειαν τῶν ὑλικῶν, ἡ ἐργολαβία δηλοῖ ἐν πρώτοις ὅτι ἡ κυβερνήσις οὐδὲν ἀπολύτως δικαίωμα ἔχει νὰ ἀναμειγνύηται εἰς τὸ ζήτημα τοῦτο. Ἐκτὸς τούτου ἡ παραγγελία ἐγένετο τόσον ἐσπευσμένως ὅπως ἐξασφαλίσθῃ ἡ προμήθεια ἀπέναντι τῶν διακυμάνσεων τῶν τιμῶν.

Ἡ κυβερνήσις προβάλλει πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ἀντιθέτου γνώμης της περὶ τὴν ἐρμηνείαν τοῦ ἄρθρου 9 ἰδίως τὰ ἐξῆς.

Les mots «fournitures, approvisionnements» sont à la suite du mot «travaux» et par suite subordonnés, comme les mots «les travaux», pour les paiements aux mêmes conditions: celles indiquées à la fin de la phrase; les mots «états d'avancement» ne sont pas suivis dans le texte, comme l'ajoute l'Entreprise pour les besoins de sa cause, du mot «travaux».

Donc on a voulu clairement dire que les fournitures et approvisionnements seront de même que les travaux, et dans les mêmes conditions que les travaux, payés mensuellement suivant les états d'avancement, c'est-à-dire suivant l'état d'avancement des 3 substantifs: travaux, fournitures et approvisionnements: pour les travaux suivant les cubes de terrassements, de maçonnerie, etc.; pour les fournitures et approvisionnements, suivant les quantités achevées ou posées.

En ce qui concerne spécialement les approvisionnements, l'art. IX stipule au § 2 qu'il sera prévu au barème une série de prix pour les approvisionnements existant à proximité de la ligne.

Voici le texte complet:

«Pour l'établissement des états mensuels il sera dressé des répartitions des prix kilométriques par section de ligne, correspondant aux dépenses respectives des travaux à faire sur les diverses parties, que l'entrepreneur soumettra à l'approbation du Ministre, avec une série de prix pour les approvisionnements existant à proximité de la ligne».

Les mots «à proximité de la ligne» venant à cette place au § 2 stipulent que, pour établir cette série de prix, on prendra en considération pour fixer leur valeur qu'ils seront à proximité du lieu de leur emploi, et qu'on ne devra en conséquence ne déduire de leur prix intégral que le prix d'em

ploi ou de pose..... Le mot «sur» est dans le texte, suivant son interprétation grammaticale, absolument synonyme «d'après».

En effet, le Dictionnaire, au mot «sur», dit:

SUR, qui marque la situation d'une chose à l'égard d'une autre, qui la soutient ou qui est au-dessous d'elle; à la surface de, tout près de, du côté de, tou chant, «d'après».

Αἱ λέξεις «Υλικά, προμήθεια» ἀναγράφονται κατόπιν τῆς λέξεως «ἔργα» συνεπῶς ὑπόκειντας ὅσον ἀφορᾷ τὴν πληρωμὴν εἰς τοὺς αὐτοὺς ὁρους εἰς οὓς ὑπόκειται καὶ ἡ λέξις ἔργα, δηλαδὴ εἰς τοὺς ἐν τῷ τέλει τῆς φράσεως ἀναγραφόμενους· αἱ λέξεις «καταστάσεις, προόδου» δὲ ἀκολουθοῦντα ἐν τῷ κειμένῳ ὑπὸ τῆς λέξεως «τῶν ἔργων» τὴν ὁποῖαν προσθέτει ἡ ἐργολαβία πρὸς ὑποστήριξιν τοῦ θέματος τῆς.

Ἡ πρόθεσις λοιπὸν ἦτο νὰ λεχθῇ καθαρώς ὅτι τὰ ὕλικά καὶ αἱ προμήθεια θὰ πληρῶνται μὴνιαιῶς ὅπως καὶ τὰ ἔργα καὶ ὑπὸ τὰς αὐτὰς συνθήκας ὥς καὶ τὰ ἔργα, ἐπὶ τῇ βάσει δὲ τῶν καταστάσεων προόδου, ὅ ἐστὶ συμφώνως πρὸς τὴν πρόδον τῶν 3 οὐσιαστικῶν «ἔργα, ὕλικά καὶ προμήθεια» διὰ μὲν τὰ ἔργα ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ κύβου τῶν χωματώσεων, τῆς λιθοδομῆς κτλ. διὰ τὰ ὕλικά δὲ καὶ τὰς προμήθειας ἐπὶ τῇ βάσει τῶν κατεργασθεισῶν καὶ εἰσρομισθεισῶν ποσοτήτων.

Καθὼς ἀφορᾷ τὰς προμήθειας τὸ ἄρθρον 9 ὁρίζει ἐν § 2 ὅτι θὰ καθορισθῇ εἰς τὸν ὑπ.λο.ισμὸν τοῦ τιμήματος τιμολόγιον διὰ τὰς προμήθειας τὰς ὑπαρχούσας πλησίον τῆς γραμμῆς.

Παραθέτομεν πλῆρες τὸ κείμενον.

«Αἱ μὴνιαῖαι καταστάσεις θὰ καταρτίζονται ἐπὶ τῇ βάσει τιμήματος κατὰ χιλιόμετρον καὶ κατὰ τμήματα τῆς γραμμῆς, λογιζομένου τοῦ τιμήματος τούτου ἀναλόγως τῶν ἐπὶ τῶν διαφόρων τμημάτων ἐκτελεσθέντων ἔργων. Ὁ ἐργολάβος θὰ ὑποβάλῃ ὑπὸ τὴν ἐγκρίσιν τοῦ Ὑπουργοῦ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ τιμήματος τούτου μετὰ τιμολογίου διὰ τὰς πλησίον τῆς γραμμῆς ὑπαρχούσας προμήθειας.»

Αἱ λέξεις «πλησίον τῆς γραμμῆς» ἀναγράφονται εἰς τὴν θέσιν ταύτην τῆς § 2 ἐννοοῦν ὅτι διὰ νὰ συνταχθῇ τὸ τιμολόγιον τοῦτο καὶ προσδιορισθῇ ἡ τιμὴ δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι θὰ εὐρίσκωνται πλησίον τοῦ σημείου τῆς χρησιμοποίησεως τῶν καὶ κατὰ συνέπειαν, ὅτι ἀπὸ τῆς ὀλικῆς τιμῆς θὰ ἀφαιρεθῇ ἡ μόνον εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ἢ τοποθετησὶν ἀντιστοιχοῦσα ἀξία.

Ἐν τῷ κειμένῳ ἡ λέξις «sur» (ἐπὶ) ἐτέθη κατὰ τὴν γραμματικὴν αὐτῆς ἔννοιαν ὡς συνώνυμος πρὸς τὸ «d'après» (συμφώνως). Πράγματι τὸ λεξικὸν εἰς τὴν λέξιν sur γράφει sur (ἐπὶ) δηλοῖ τὴν κατάστασιν ἐνὸς πράγματος ἐν σχέσει πρὸς ἕτερον ὅπερ φέρει αὐτὸ ἢ ὑπόκειται αὐτῷ· εἰς τὴν ἐπιφάνειαν, πολὺ πλησίον, παραπλεύρως, ἐν ἐπαφῇ, συμφώνως.

Ἡ Κυβέρνησις διατείνεται περαιτέρω, ὅτι μόνον ἡ σημασία τοῦ «sur» «d'après» (ἐπὶ) (συμφώνως) δύναται νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν εἰς τὴν περίστασιν ταύτην, διότι μόνον διὰ τῆς ἐρμηνείας ταύτης προκύπτει λογικὴ ἔννοια τῆς διατάξεως.

Ἄν καὶ δὲν δύναται νὰ συμμερισθῇ τὰ ἐπιχειρήματα τῆς Κυβερνήσεως, ἰδίως τὸ πρῶτον αὐτῶν μέρος, ἐν τούτοις καταλήγω κατ' οὐσίαν εἰς τὰ αὐτὰ συμπεράσματα ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἔννοιαν τῆς παραγράφου.

Κατὰ τῆς αἰτιολογίας τῶν ἀπαιτήσεων τῆς ἐργολαβίας δέον νὰ προτάξω ὠρισμένας ἀντιρρήσεις. Ἐν πρώτοις δέον νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς λίαν ἀπίθανον, ὅτι, διὰ μιᾶς ἰδιαιτέρας διατάξεως τοῦ συμβολαίου, ἐσκοπεῖτο νὰ ὁρισθῇ μόνον, ὅτι ὁ ὑπολογισμὸς τῶν ὕλικων κλπ. θὰ γίνηται ἐπὶ τῶν καταστάσεων τῶν ἔργων, ἐπειδὴ ἥτο περιττὸν νὰ καταρτίζονται δύο διάφοροι καταστάσεις. Ἡ λέξις «sur» ἔχει ὅμως πρᾶγματι, ὡς εἶναι πασίγνωστον, ὅχι μόνον τὴν μονομερῆ σημασίαν, τὴν ὁποῖαν ἡ ἐργολαβία θέλει ν' ἀποδώσῃ αὐτῇ, ἀλλὰ καὶ τὴν σημασίαν «d'après» ὡς ὁρθῶς διατείνεται ἡ Κυβέρνησις· «juger sur les pièces», σημαίνει π. χ. οὐχὶ τυπικῶς κρίνειν ἐπὶ τῶν ἐγγράφων, ἀλλὰ κρίνειν «συμφώνως πρὸς τὰ ἔγγραφα».

Διὰ τῆς σημασίας ταύτης τῆς λέξεως παρέχεται εἰς τὸ ἄρθρον ἔννοια ἣτις λίαν πιθανῶς δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἡ ἔννοια ἣν ἀπέδιδον αὐτῇ οἱ συμβαλλόμενοι κατὰ τὴν συνομολόγησιν τῆς συμβάσεως. Ἡ ἔννοια τῆς πρώτης περικοπῆς τοῦ ἁρθρου 9 εἶναι κατὰ τὴν ἀντίληψίν μου ἡ ἐξῆς: Ἡ πληρωμὴ τῶν ἔργων, τῶν προμηθειῶν καὶ τῶν ὕλικων δέον νὰ γίνηται κατὰ μῆνα συμφώνως πρὸς τὰς κατα-

στάσεις τῆς προόδου τῶν ἔργων καὶ συνεπῶς ἀναλόγως τῆς διὰ τῶν καταστάσεων καταδεικνυομένης προόδου τῆς ἐκτελέσεως. Ἡ προμήθεια τῶν ὕλικων εἰς οἰανδήποτε ποσότητα κατὰ τὴν ἀρχὴν τῶν ἔργων ἢ τὴν ἐκτέλεσιν αὐτῶν, χωρὶς νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ περαιτέρω προβλεπομένη πρόδος τῶν ἔργων, θὰ ἦτο παράλογος· διότι θὰ ἦτο εἰς ὑψιστον βαθμὸν ἐναντίον τῆς οἰκονομίας ν' ἀποθηκεύωνται ἐπὶ πολλὰ ἔτη τὰ ὕλικά ἀσκόπως, καὶ κατὰ συνέπειαν ἀνωφελῶς νὰ ἀπόλλυνται οἱ τόκοι, ἀφ' ἑτέρου δὲ νὰ ὑπόκεινται τὰ ὕλικά εἰς φθοράν. Τοιαύτη μέθοδος θὰ ἦτο ὑπὸ τὴν ἐποψιν τῆς οἰκονομίας λεηλασμένη, ἀδιάφορον δὲ ἐὰν τὰς ἐκ διαμέσων τόκων καὶ φθορᾶς ὕλικων προκύπτουσας ζημίας ὤφειλε νὰ ὑποστῇ εἴτε ἡ Κυβέρνησις, εἴτε ἡ ἐργολαβία.

Ὁ ὁρθὸς λόγος ὑπαγορεύει ἵνα αἱ προμήθεια τῶν ὕλικων νὰ γίνωνται ἀναλόγως τῆς προόδου τῶν ἔργων, ἀνεξαρτήτως τῆς σκέψεως τοῦ τίς ὁ πληρῶν αὐτάς.

Ἐπειδὴ ὅθεν ἡ λέξις «sur» ἔχει σημασίαν ἣτις ἐπιτρέπει τὴν λογικὴν ταύτην ἐρμηνείαν, τὴν συνάδουσαν ἄλλως τε πρὸς τὰς συνθήκας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν μεγάλων ἔργων διατάξεις, δέον νὰ παραδεχθῇ τὴν ἐρμηνείαν ταύτην ὡς ὀρθήν.

Οἰκοθεν ἐννοεῖται, ὅτι, ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς προμηθείας καὶ πληρωμῆς τῶν ὕλικων μέχρι τῆς ἐποχῆς τῆς χρησιμοποίησεως δέον νὰ μεσολαβήσῃ ἀνάλογον χρονικὸν διάστημα. Ἡ ἐργολαβία δέον νὰ προφυλαχθῇ ἀπὸ ἀπρόοπτα συμβάντα, ὡς λ. χ. τῆς διακοπῆς τῶν προμηθειῶν κτλ., οἱ στρωτῆρες δέον νὰ παραδοθῶσι χρόνον τινα πρὸ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ὅπως ἀποξηρανθῶσι δεόντως κτλ. Ἄν ὅμως τὰ μεταξὺ παραδόσεως καὶ χρησιμοποίησεως μεσολαβοῦντα χρονικὰ διαστήματα διατεθῶσι καταλλήλως ὡς εἴθισται κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἔργων τοῦ αὐτοῦ εἶδους παραγγελθῶσι δὲ τὰ ὕλικά, ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν, τότε, λαμβανομένων καταλλήλων μέτρων, δὲν δύναται νὰ προκύψῃ ἡ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας προβαλλομένη ἀπώλεια διαμέσων τόκων.

Παρουσιάζεται νῦν τὸ ἐρώτημα πῶς τὰ χρονικὰ ταῦτα διαστήματα δύναται νὰ ἐρισθῶσι σκοπίμως.

Ἐν πρώτοις, ὅσον ἀφορᾷ τοὺς στρωτῆρας δὲν εἶναι ἀπολύτως ὀρθὸν ὅτι ἡ πολυχρόνιος ἀποθήκευσις βελτιοῖ τὴν ποιότητα αὐτῶν. Λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν κλιματολογικῶν συνθηκῶν τῆς Γερμανίας, χρονικὸν διάστημα ἐνὸς ἔτους, λογιζομένου ἀπὸ τῆς ὑλοτομίας, μέχρι τοποθετήσεως τῶν στρωτῆρων θεωρεῖται ἐπαρκὲς διὰ τὴν ἀποξήρανσιν.

Διὰ ὑγιᾶ ξυλείαν ἡ ἀποθήκευσις μέχρι δύο ἐτῶν δὲν βλάπτει. Παρατεινομένης ὅμως τῆς ἀποθηκείσεως, ἐὰν αὕτη δὲν γίνῃ εἰς ἐπίστεγα μέρη, ἐπέρχεται βαθμιαία ἐλάττωσις τῆς ἀξίας τῆς καὶ ἡ μετὰ ταῦτα διάρκεια τῶν στρωτῆρων ἐν τῷ σιδηροδρόμῳ ἐλαττοῦται ἀναλόγως. Ὑπὸ τοὺς κλιματολογικοὺς ὁρους τῆς Ἑλλάδος ἡ ἀποξήρανσις τῶν στρωτῆρων γίνεται, ὡς δύναται τις νὰ προῖδῃ, εἰς χρονικὸν διάστημα κατὰ τι βραχυτέρον ἢ ἐν Γερμανίᾳ. Δέον ὅθεν ν' ἀναμείνῃ τις τὴν ἐλάττωσιν τῆς ἀξίας τῶν πέρα τῶν δύο ἐτῶν ἀποτεταμιευμένων στρωτῆρων ἐνεκὲν τῆς ἐπιδράσεως τῆς ἀλλαγῆς τῆς ὑγρᾶς καὶ ξηρᾶς ὥρας τοῦ ἔτους. Ὑπὸ τὰς συνθήκας ταύτας παραδέχομαι, ὅπως, ἐπειδὴ προφανῶς οἱ στρωτῆρες παραδίδονται σχεδὸν ἀμέσως μετὰ τὴν ὑλοτομίαν, προσάγωνται οὗτοι δώδεκα μῆνας ὡς ἔγγιστα πρὸ τῆς τοποθετήσεώς των, τοιαύτην δὲ παράδοσιν θεωρῶ σύμφωνα μετὰ τὴν διάταξιν τῆς § 1 τοῦ ἁρθρου 9.

Ἐπὶ τῶν ἄλλων ὕλικων τῆς ἀνωδομῆς ἡ μακροχρόνιος ἀποθήκευσις ἐπιδρᾷ

ολιγώτερον εἰς τὴν φθοράν. Διὰ τοιούτου εἶδους ὑλικὰ ἐνδιαφέρει νὰ μὴ παραγ-
γέλλωνται καὶ συνεπὶς νὰ μὴ παραλαμβάνωνται ὑπὲρ πᾶν μέτρον μέγιστα ποσὰ
πρὸς ἀποφυγὴν ἀνωφελοῦς ἀπωλείας τόκων, ἐξ ἄλλου ὅμως πρέπει ν' ἀσφαλιζέ-
ται ἡ κανονικὴ πρόοδος τῶν ἔργων διὰ τῆς προμηθείας ἀναλόγου ποσότητος ὑλι-
κῶν. Ἡ ἄδεια πρὸς παράδοσιν καὶ ἡ παραλαβὴ τῶν λοιπῶν ὑλικῶν τῆς ἀνωδο-
μῆς, ἐξ μῆνας πρὸ τῆς χρησιμοποιήσεως των φαίνεται μοι λοιπὸν δικαία. Ὁ ὀρι-
σμός τοιούτου χρονικοῦ διαστήματος συμφωνεῖ καὶ πρὸς τὰς συνηθείας τὰς ἰσχυού-
σας ἐπὶ ἐτέρων μεγάλων ἔργων.

Καθόσον τέλος ἀφορᾷ εἰς τὴν σημασίαν τῆς φράσεως «à proximité de la
ligne» παρὰ τὴν γραμμὴν, ἡ γνώμη μου εἶναι ὅτι τὰ πληρωτέα ὑλικὰ δέον νὰ
παραδίδωνται πλησίον τοῦ μέρους τῆς γραμμῆς ὅπερ θὰ ἐκτελεσθῇ δι' αὐτῶν καὶ
νὰ δύνανται νὰ μετακομισθῶσιν εἰς τὸ σημεῖον τῆς χρησιμοποιήσεως ἄνευ δυσχ-
ροῦς καὶ δαπανηρῆς μεταφορᾶς.

Υλικά ἀνωδομῆς τὰ ὅποια εἶναι προωρισμένα δι' ἓν τμήμα, διὰ τὸ ὁποῖον γί-
νεται ἡ προμήθεια τῶν ὑλικῶν τούτων ἐξ ἐνὸς ἄκρου τῆς γραμμῆς, δέον νὰ θεω-
ρῶνται ὡς εὐρισκόμενα «παρὰ τὴν γραμμὴν», ἐὰν παραδοθῶσιν εἰς τὸ ἄκρον τοῦ
τμήματος τούτου. Ἐὰν ἀπεναντίας εἶναι προωρισμένα διὰ τμήμα εἰς τὸ ὁποῖον θὰ
δεῖσθαι ἴσως νὰ μεταφερθῶσιν διὰ μακρᾶς κατὰ ξηρὰν ὁδοῦ, τότε ταῦτα κατὰ τὴν
ἐννοιαν τῆς συμβάσεως δὲν εὐρίσκονται «παρὰ τὴν γραμμὴν» καὶ ἂν ἀκόμη εὐρί-
σκονται εἰς τὰ ἄκρα σημεῖα αὐτῆς. Λαξευτοὶ λίθοι οἵτινες εὐρίσκονται εἰς λατομεῖον
μετακρυσιμένον τῆς γραμμῆς καὶ συνδεόμενον μετ' αὐτῆς διὰ σιδηρᾶς τροχιᾶς δύ-
ναι ἀπεναντίας νὰ θεωρηθῶσιν ὡς εὐρισκόμενα «παρὰ τὴν γραμμὴν» καὶ κατὰ
συνέπειαν νὰ πληρωθῶσιν, ἐπειδὴ ἡ ἀπόστασις ἀπὸ τῆς γραμμῆς δὲν ἔχει σπου-
δαίαν ἐπίδρασιν. ἂν οὐ συντέμνεται διὰ τῆς σιδηρᾶς τροχιᾶς.

Προβαίνω νῦν εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἰδιαιτέρων συμφωνιῶν, αἵτινες συνωμολο-
γήθησαν διὰ τὴν παράδοσιν τῶν ὑλικῶν ἀνωδομῆς πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως.
Αἱ ἀμέσως μετὰ τὴν ἐκχώρησιν τῶν ἐργασιῶν παρουσιασθεῖσαι διαφωνίαι περὶ τὴν
ἐρμηνείαν τοῦ ἄρθρου 9 ἡγάγον, ὡς ἤδη ἐρρέθη, εἰς συμβιβασμὸν ὡς πρὸς τὸν τρό-
πον τῆς παραδόσεως τῶν ὑλικῶν, ἀποδεκτοῦ γενομένου ὀρισμένου προγράμματος
ἐργασίας καὶ ὀρισθέντος τοῦ τρόπου τῆς παραδόσεως συμφώνως πρὸς τὸ πρόγραμ-
μα τοῦτο. Ὁ κύριος Ὑπουργὸς δι' ἐγγράφου του τῆς 7 Φεβρουαρίου 1890 ὑπ' ἀριθ.
670 διεβίβασε τὸ πρόγραμμα τοῦτο εἰς τὴν ἐργολαβίαν ἧτις δι' ἀναφορᾶς ἀπὸ 23
Φεβρουαρίου δηλοῖ ὅτι συμφωνεῖ πρὸς αὐτό. Τὸ πρόγραμμα τοῦτο διὰ τὴν πρόο-
δον τῶν προμηθειῶν ἐδέησε νὰ μεταβληθῇ κατόπιν, ἐπειδὴ τὸ πρόγραμμα τῶν ἔρ-
γων δὲν ἦτον δυνατόν νὰ τηρηθῇ. Δι' ἐγγράφου ἀπὸ 25 Ὀκτωβρίου 1890 ἐπρό-
τεινεν ἡ ἐργολαβία ἕτερον πρόγραμμα, ὅπερ ὁ κύριος Ὑπουργὸς ἀπεδέχθη δι' ἐγ-
γράφου του ἀπὸ 4/16 Ἰανουαρίου 1891.

Ἐν τῷ δευτέρῳ παραδοθέντί μοι ὑπομνήματι προτείνει ἡ ἐργολαβία, ἀντιθέτως
πρὸς τὰ συμπεράσματα τοῦ πρώτου ὑπομνήματος, ὅπως ἐν πρώτοις κανονισθῇ ἡ
ὑπόθεσις συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀρχικῆς συμβάσεως, παρατηροῦσα,
ὅτι οἱ ὅροι τῶν μεταγενεστέρων συμφωνιῶν ἐπεβλήθησαν ὑπὸ τῆς Κυβερνή-
σεως εἰς τὴν ἐργολαβίαν, καὶ ὅτι αὕτη δὲν παρεδέχθη αὐτοὺς ὀριστικῶς. Πρὸς
ταύτην τὴν γνώμην δὲν δύναμαι νὰ συνταχθῶ. Ἐν τῷ ἐγγράφῳ τῆς ἐργολα-
βίας ἀπὸ 22 Φεβρουαρίου 1890 ἀναφέρεται ῥητῶς ὅτι παραδέχεται τὴν συμφω-
νίαν ὡς φιλικὸν συμβιβασμὸν (compromis amical) ἐὰν δὲ εἰς τὸ μεταγενέστε-
ρον ἐγγράφον, τὸ ἀφορᾷ εἰς τὴν μεταβολὴν τῶν κατὰ πρῶτον συμφωνηθε-
σῶν προθεσμιῶν, δὲν ἐπαναλαμβάνηται τοῦτο ῥητῶς, δέον νὰ παραδεχθῇ τις,

ὑπ' ὅψει ἔχων τὴν τῶν πραγμάτων κατάστασιν, τὴν αὐτὴν ἀρχὴν καὶ διὰ τὸν κα-
τόπιν συμφωνηθέντα πίνακα.

Διαφωνῶν πρὸς τὸ δεύτερον ὑπομνήμα θεωρῶ τὴν γενομένην συμφωνίαν ὡς
νομίμως ὑφισταμένην καὶ ἐπομένως ὡς ἰσχυράν.

Ἐν τῇ συμφωνίᾳ ταύτῃ ἡ παράδοσις τῶν ὑλικῶν ἐξηρτήθη ἀπὸ ἀνάλογον
πρόοδον τῶν ἔργων. Ἐπίσης δὲ καὶ ἡ ἐργολαβία ἀνεγνώρισε ῥητῶς τὸν ὅρον τοῦ-
τον ἐν τῷ ἐγγράφῳ (*) ἀπὸ 7/19 Ἰανουαρίου 1890 ὑπ' ἀριθ. 1017 ἐν ᾧ παρατη-
ρεῖται ὅτι ἡ ἐργολαβία ὀφείλει νὰ τηρῇ τὴν πρόοδον τῶν ἔργων ἐὰν θέλῃ νὰ πλη-
ρωθῇ διὰ τὰ παραδοθέντα ὑλικά κτλ.

Δέον λοιπὸν νὰ ληρθῶσιν ὑπ' ὅψει διὰ τὴν ἐκτίμησιν τῶν πραγμάτων,
ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰς μέχρι τοῦδε προμηθείας, κατὰ πρῶτον λόγον οἱ ὅροι τῆς συμ-
βιβαστικῆς συμφωνίας, καὶ μόνον κατόπιν αἱ γενικαὶ διατάξεις τῆς συμβάσεως,
ἐφ' ὅσον ἡ συμβιβαστικὴ συμφωνία δὲν ὥρισε τι διὰ τὴν ἐκτέλεσιν, ἢ ἐφ' ὅσον αἱ
διατάξεις αὐτῆς καθίστανται ἀνεφάρμοστοι ἕνεκα τῶν λοιπῶν ὑφισταμένων πε-
ριστάσεων.

Ἐπίσης δὲν ἀπέβη δυνατόν τῇ ἐργολαβίᾳ νὰ τηρήσῃ καὶ τὸ δεύτε-
ρον συμφωνηθέν πρόγραμμα διὰ τὴν πρόοδον τῶν ἔργων. Κατὰ πόσον ἐκάτερον
τῶν μερῶν εὐθύνεται διὰ τὴν ἐπιβραδύνσιν τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἔργων δὲν δύνα-
ται νὰ διευκρινισθῇ ἐνταῦθα, ἀλλὰ δέον νὰ ἐξετασθῇ ἐν συνδυασμῷ μετὰ τοῦ ζη-
τήματος περὶ τῶν λοιπῶν ἐπιβραδύνσεων καὶ τῶν ἕνεκεν αὐτῶν προβαλλομένων
ἀπαιτήσεων ἀποζημιώσεως (ζήτημα 12 τοῦ θεματολογίου).

Θὰ πραγματευθῶ λοιπὸν τὸ ζήτημα τῶν περὶ ἀποζημιώσεως ἀπαιτήσεων, ἃς
ἐκάτερον τῶν μερῶν στηρίζει ἐπὶ τῆς παραδόσεως τῶν διατάξεων τοῦ συμβιβα-
σμοῦ, ὡς καὶ τῶν διατάξεων τῆς συμβάσεως, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ θέματα τοῦ
ζητήματος 12. Συνοψίζω δὲ κατὰ τὰ λοιπὰ τὴν ἀπόφασίν μου ἐπὶ τοῦ προτα-
θέντος μοι ζητήματος ὑπ' ἀριθ. 1 ὡς ἐξῆς.

1) Ἡ ἀπαίτησις περὶ πληρωμῆς ῥάβδων, στρωτήρων, καὶ λοιπῶν ἐξαρτημά-
των, ἀνεξαρτήτως τῆς προόδου τῶν ἔργων, δὲν εἶναι δεδικαιολογημένη. Ἡ παρά-
δοσις τῶν πληρωτέων ὑλικῶν δέον νὰ γίνηται πλησίον τῆς δι' αὐτῶν ἐκτελε-
στέας γραμμῆς· τοῦτέστι τὰ ὑλικά δέον νὰ δύνανται νὰ φθάσωσιν εἰς τὸ σημεῖον
τῆς χρησιμοποιήσεως αὐτῶν ἄνευ δυσχερῶν μεταφορῶν καὶ μεταφορτώσεων.

Διὰ τὰς παραδόσεις κατάλληλοι εἶναι αἱ ἐξῆς προθεσμίαι·
α'.) Ἡ παράδοσις τῶν στρωτήρων δέον νὰ γίνηται εἰς τὸ μέλλον ἐν ἔτος πρὸ
τῆς προβλεπομένης χρησιμοποιήσεως των εἰς τὴν κατασκευὴν τῆς ἀνωδομῆς.

β'.) Ἡ παράδοσις τῶν ῥάβδων καὶ τῶν λοιπῶν σιδηρῶν μερῶν τῆς ἀνωδομῆς,
τῶν διὰ τὸν τηλεγράφον ὑλικῶν καὶ τῶν σημάτων, δέον νὰ γίνηται ἐξ μῆνας πρὸ
τῆς προβλεπομένης χρησιμοποιήσεως.

γ'.) Ἡ παράδοσις τοῦ τροχαίου ὑλικοῦ τὸ ὁποῖον ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ἐκμε-
τάλλευσιν τμήματός τινος, δέον νὰ γίνηται ἐξ μῆνας πρὸ τῆς προβλεπομένης ἐνάρ-
ξεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ τμήματος τούτου, ἐφ' ὅσον ἡ ἐργολαβία δὲν ἤθελε
συμφωνῆσαι ἰδιαιτέρως μετὰ τῆς κυβερνήσεως περὶ ταχυτέρας τυχόν παραδόσεως.

Ἀπαιτήσεις τῆς ἐργολαβίας πρὸς ἀποζημιώσιν ἕνεκα τῆς μέχρι τοῦδε πα-
ραδοχῆς βραχυτέρων προθεσμιῶν πρὸς παράδοσιν τῶν στρωτήρων δὲν δικαιο-
λογούνται.

(*) Τὸ ἐγγράφον τοῦτο διαλαμβάνει: «Les intérêts de l'Etat y sont amplement sau-
vegardés par le degré de l'avancement des travaux y prévus et qui doit être
maintenu par l'Entreprise, si elle veut être payée pour son matériel» κτλ.

2) Η συμφωνία ή άφορώσα εις την παράδοσιν των υλικών και προμηθειών από 25 Οκτωβρίου 1890 4/16 Ιανουαρίου 1891 έχει νόμιμον ισχύν και θα χρησιμεύση ως βάση προς εκτίμησιν των εκατέρωθεν εγειρομένων αξιώσεων προς άποζημίωσιν δια τας μέχρι τούδε γενομένας προμηθείας, περί των οποίων θέλομεν πραγματευθῆ εις τὸ ζήτημα 12. Ἐπειδὴ ἐν τούτοις αἱ ὁρισθεῖσαι προθεσμίαι εἶναι ἐντελῶς ἀνεφάρμοστοι εἰς τὸ μέλλον ἕνεκα τῆς ἐπελθούσης διακοπῆς τῶν ἔργων αἱ μέλλουσαι παραδόσεις θέλουν κανονίζεσθαι ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὑπ' ἀριθ 1 γενικῶν διατάξεων.

2ον Ζήτημα

Le Gouvernement a-t-il le droit, dans certains cas, de refuser de faire l'inspection des approvisionnements et fournitures?

Δικαιοῦται ἡ κυβέρνησις νὰ ἀρνηθῇ εἰς τινὰς περιστάσεις τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν υλικῶν καὶ προμηθειῶν;

Τὸ ζήτημα τοῦτο συνδέεται μετὰ τοῦ πρώτου ζητήματος. Ἐπὶ τοῦ ζητήματος 1 ἀπεράνθη ἡδὴ ὅτι ἡ ἐργολαβία δὲν δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὅπως υλικά καὶ ἄλλαι περιμήθειαι (fournitures et approvisionnements) περιληφθῶσιν εἰς τοὺς λογαριασμοὺς, ἀνεξαρτήτως τῆς προόδου τῶν ἔργων.

Εἰς τὸ ζήτημα 2 πρόκειται περὶ τοῦ ἐὰν ἡ κυβέρνησις ἔχῃ τὸ δικαίωμα ν' ἀποποιηθῇ τὴν προσωρινὴν παραλαβὴν τῶν προμηθευθέντων υλικῶν καὶ ἐξαρτημάτων (fournitures et approvisionnements) καὶ εἰς τὰς περιστάσεις ἐκείνας καθ' ἃς δύναται ν' ἀρνηθῇ τὴν πιστοποίησίν των.

Ἡ κυβέρνησις ἐν τέλει τοῦ ὑπομνήματος αὐτῆς εἰσηγεῖται ὡς πρὸς τὸ ζήτημα 2 τὰ ἑξῆς.

1) Que le Gouvernement a le droit de refuser de procéder à la réception de fournitures et approvisionnements qui ne peuvent être employés dans les délais stipulés par la sentence rendue sur la question N° 1, ou qui ne sont pas approvisionnés à proximité de la ligne conformément aux stipulations de l'article de la convention.

2) Que la réception provisoire ne dégage pas entièrement la responsabilité de l'Entreprise, qui reste pleine et entière jusqu'à la réception définitive et qui, en conséquence, doit remplacer ou réparer les fournitures reconnues défectueuses dans cet intervalle.

1) "Ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἀρνηθῇ ὅπως προβῇ εἰς τὴν παραλαβὴν τῶν υλικῶν καὶ προμηθειῶν αἵτινες δὲν δύναται νὰ χρησιμοποιηθῶσιν ἐντὸς τῶν προθεσμιῶν τῶν ὁρισμένων κατὰ τὴν ἀπόφασιν περὶ τοῦ ζητήματος 1 ἢ ὅσαι δὲν ἐκομισθῶσιν παρὰ τὴν γραμμὴν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 2 τῆς συμβάσεως.

2) "Ὅτι ἡ προσωρινὴ παραλαβὴ δὲν ἀπαλλάσσει τὴν ἐργολαβίαν ἐντελῶς τῆς εὐθύνης, ἥτις μένει πλήρης καὶ ἀνεραία μέχρι τῆς ὁριστικῆς παραλαβῆς κατὰ συνέπειαν δὲ ἡ ἐργολαβία ὀφείλει ν' ἀντικαταστήσῃ ἢ ἐπισκευάσῃ τὰς προμηθείας αἵτινες ἤθελον ἀποδεχθῇ ἐλαττωματικά κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο.

Συμφωνῶ κατ' οὐσίαν μὲ τὰς προτάσεις τῆς κυβερνήσεως, φρονῶ δὲ ὅτι ἡ ἐργολαβία δὲν δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ παρὰ μόνον τὴν παραλαβὴν τῶν υλικῶν ἐκείνων καὶ τῶν προμηθειῶν αἵτινες, συμφώνως πρὸς τὴν ἀπόφασιν ἐπὶ τοῦ ζητή-

ματος 1, δύναται νὰ παραληφθῶσι καὶ νὰ πληρωθῶσιν. Οἰκοθεν ἐννοεῖται ὅτι ἡ κυβέρνησις ὁσάκις, ἀνεξαρτήτως τοῦ ζητήματος τῆς πληρωμῆς, ἡ προσωρινὴ παραλαβὴ ἤθελε δικαιολογεῖσθαι ἀπὸ λίαν ἐπείγοντα συμφέροντα τοῦ ἐργολάβου, θέλει ἐνεργήσῃ ταύτην προσωρινῶς. Δικαίωμα ὅμως ὅπως ἀπαιτήσῃ τοιαύτας παραλαβὰς δὲν ἔχει ἡ ἐργολαβία.

Ἐκτὸς τούτου εἶναι πασίδηλον ὅτι ἡ προσωρινὴ παραλαβὴ δὲν ἀπαλλάσσει τὴν ἐργολαβίαν τῆς εὐθύνης διὰ τὰ προσωρινῶς παραληφθέντα υλικά. Τοῦτο εἶναι καὶ συνέπεια τοῦ γεγονότος ὅτι τὰ υλικά καὶ μετὰ τὴν προσωρινὴν αὐτῶν παραλαβὴν μένουσιν ὑπὸ τὴν ἐπιτήρησιν καὶ φύλαξιν τῆς ἐργολαβίας.

Ἐὰν φθαρῶσι τὰ υλικά ὀφείλει ἡ ἐργολαβία ν' ἀντικαταστήσῃ τὰ φθαρόντα ἀντικείμενα.

3ον καὶ 4ον Ζήτημα

Τὰ ζητήματα 3 καὶ 4 συνδέονται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε πρέπει νὰ ἐξετασθῶσιν ὁμοῦ.

Τὸ ζήτημα 3 διαλαμβάνει.

L'arbitre est invité à dresser d'une manière très-détaillée les répartitions des prix kilométriques conformément à l'article IX, § 2 de la Convention.

Ὁ διαιτητὴς προσκαλεῖται νὰ καταρτίσῃ λεπτομερῶς τὰ χιλιομετρικά τιμήματα τῆς γραμμῆς συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 9, § 2 τῆς συμβάσεως.

Τὸ ζήτημα 4 διαλαμβάνει.

Pour que les paiements mensuels correspondent le plus exactement possible aux travaux effectués et à ceux restant à faire, étant donné le caractère forfaitaire de l'Entreprise, indiquer d'une manière précise, en donnant des tableaux qui serviront de base à l'évaluation des travaux faits, et par des instructions minutieuses, le mode d'arriver à la valeur en longueurs kilométriques des travaux exécutés tant en terrassements qu'en maçonnerie. Indiquer de même les mesures à prendre et les formalités à remplir pour que les quantités soient vérifiées contradictoirement tous les mois par les agents du Gouvernement et ceux de l'Entreprise.

"Ὅπως αἱ μηνιαῖαι πληρωμαὶ ἀντιστοιχῶσιν ὡς ὁλόν τε ἀκριβέστερον πρὸς τὰ ἐκτελεσθέντα ἔργα καὶ πρὸς τὰ πρὸς ἐκτέλεσιν ὑπολειπόμενα, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι ἡ ἐργολαβία ἀνέλαβε τὸ ἔργον κατ' ἀποκοπὴν, νὰ ὑποδείξῃ ἀκριβῶς καταρτίζων πίνακας, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὁποίων θὰ ὑπολογίζωνται τὰ τελεσθέντα καὶ τὰ πρὸς ἐκτέλεσιν ὑπολειπόμενα ἔργα μετὰ λεπτομερῶν ὁδηγιῶν, τὸν τρόπον τῆς εἰς χιλιομετρικὰ μήκη ἐκτιμήσεως τῆς ἔξιας τῶν ἐκτελεσθέντων ἔργων, εἴτε χωματισμῶν εἴτε λιθοδομῶν. Νὰ ὑποδειχθῶσιν ἐπίσης τὰ ληπτέα μέτρα καὶ οἱ τηρητέοι τύποι, ὅπως τὰ ποσὰ ἐξακριβώνωνται κατὰ μῆνα κατ' ἀντιπαράστασιν παρὰ τῶν ὑπαλλήλων τῆς κυβερνήσεως καὶ τῆς ἐταιρίας.

Ὡς γνωστὸν τὸ αἷτιον τῶν μεταξὺ τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς ἐργολαβίας ἀναφρευσῶν διαφορῶν ἦτο κυρίως, ὁ τρόπος τῆς συντάξεως τῶν μηνιαίων πιστοποιήσεων ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρθροῦ 9 τῆς συμβάσεως. Κατὰ τὴν γνώμην τῆς Κυβερνήσεως ἡ συνέπειά τῶν διατάξεων τῆς συμβάσεως συνταχθεῖσα ταξινόμησις τῶν δαπανῶν ἦτο τὸ γνωστὸν barème τοῦ 1890, συμφώνως πρὸς τὸ ὁποῖον ἐνεργοῦνται μέχρι τοῦδε αἱ πληρωμαὶ δὲν ἀνταπεκρίνετο εἰς τὰ ὑπὸ τῆς συμβάσεως

καθοριζόμενα. Φρονεῖ ἡ Κυβέρνησις ὅτι αἱ καθορισθεῖσαι τιμαὶ διὰ τὰς ἐργασίας τῶν διαφόρων κατηγοριῶν δὲν ἀντιστοιχοῦσιν εἰς τὴν ἀξίαν τῶν ἔργων τῶν κατηγοριῶν τούτων. Τὸ ζήτημα ἤχθη ἐνώπιον ἀνωτέρου δικαστηρίου ἐν Ἀθήναις, τὸ ὁποῖον ἀπεφάνθη ὅτι ἐπιτρέπεται ἡ ἀναθεώρησις τοῦ *barème*.

Ἡ σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ δικαστηρίου ἔχει οὕτω.

Il déclare que l'évaluation kilométrique approuvée par le Ministère de l'Intérieur à la date du 16 Février 1890, suivant l'article 9 de la loi AFME peut être changée, parce qu'elle ne correspond pas au vrai état des choses:

Il n'oblige pas le Gouvernement à payer les situations mensuelles pour les travaux de la ligne du Pirée-Larissa qui sont en exécution, qui sont exécutés ou qui restent à exécuter, ainsi que les travaux des sections terminées de la ligne, en se basant sur cette évaluation kilométrique.

Κηρύσσει τὸ διὰ τῆς ἀπὸ 16 Φεβρουαρίου 1892 ἐγκριτικῆς πράξεως τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Ἑσωτερικῶν ἐγκριθέν χιλιομετρικὸν τίμημα, τὸ κατὰ τὸ ἄρθρον 9 ἐδάφ. 2 τῆς διὰ τοῦ AFME νόμου κυρωθείσης ἀπὸ 15/27 Ἰουλίου 1889 συμβάσεως συνταχθὲν, μεταβλητὸν ὡς μὴ σύμφωνον πρὸς τὴν ἀληθῆ τῶν πραγμάτων κατάστασιν.

Δὲν ὑποχρεώνει τὸ δημόσιον εἰς τὴν ἐπὶ τῇ θάψει αὐτοῦ καὶ τῶν ἐν αὐτῇ τιμῶν πληρωμῶν τῶν μηνιαίων καταστάσεων διὰ τὰ ἔργα τῆς γραμμῆς Πειραιῶς-Λαρίσσης τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦνται ἐξετελέσθησαν ἢ εἰσὶν ἐκτελεστέα ὡς καὶ διὰ τὰ ἔργα τῶν ἀποπερατωμένων τμημάτων τῆς γραμμῆς.

Τὸ μέχρι τοῦδε ἐν ἰσχύϊ *barème*, ἐστηρίζετο ἐπὶ διαίρεσεως τῆς γραμμῆς εἰς τρεῖς κατηγορίας, ἥτοι εὐκόλα, μέτρια καὶ δύσκολα τμήματα. Δι' ἐκάστην κατηγορίαν ὠρίζοντο χιλιομετρικαὶ τιμαὶ ἀναλόγως τῆς ἐκτιμήσεως τῶν ἔργων διὰ τὰ τοὺς χωματισμούς καὶ τὰ τεχνικὰ ἔργα. Ἀλλ' εἰς τὴν διαίρεσιν ταύτην τῶν κατηγοριῶν δὲν ἐλαμβάνετο ὑπ' ὄψιν ἡ ἐν τῇ § 7 τῆς συγγραφῆς καθορισθεῖσα διαίρεσις τῆς γραμμῆς εἰς τμήματα. Κατὰ τὴν ἐννοίαν ἣν οἱ συμβαλλόμενοι ἀπέδιδον εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 9, εἶδε τὸ ὅλικόν χιλιομετρικὸν τίμημα τῆς ὅλης γραμμῆς τὸ ὁποῖον προέκυπτε μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν ἀπασῶν τῶν δαπανῶν τῆς ὅλης γραμμῆς, διὰ τὰς προμελέτας, τὴν ἀνωδομήν, τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ τηλεγράφου, τὰ κτίρια τῶν σταθμῶν καὶ τὰ φυλακτεῖα, ὡς καὶ διὰ τὰς εἰδικὰς ἐγκαταστάσεις μηχανημάτων καὶ ἐπιπλώτους, νὰ διανέμηται ἐπὶ τῶν τριῶν κατηγοριῶν ἀναλόγως τῆς ἀξίας τῶν ἔργων αὐτῶν. Κατὰ τὰ ὑποβληθέντα μοι ὅμως ἐκατέρωθεν ὑπομνήματα, ἀμφότεροι οἱ συμβαλλόμενοι παραίτουσιν ἥδη τῆς κατὰ κατηγορίας διαίρεσεως τῆς γραμμῆς. Καὶ ἡ μὲν ἐργολαβία ἀξιοῖ ἵνα, δι' ἑκάστον τμήμα ὀριζόμενον διὰ τοῦ ἄρθρου 7 τῆς συγγραφῆς, διανέμηται τὸ ὅλικόν τίμημα, τὸ προκύπτον ἐκ τοῦ γινομένου τοῦ χιλιομετρικοῦ μήκους ἐνὸς ἐκάστου τμήματος ἐπὶ τῆς ἐνιαίας χιλιομετρικῆς τιμῆς τῶν 140,000 φρ. (καὶ 90,000 φρ. διὰ τὰς διακλαδώσεις) ἀναλόγως τῶν ἔργων καὶ τῶν προμηθειῶν τοῦ τμήματος τούτου. Ἡ δὲ Κυβέρνησις ἀξιοῖ ἵνα, τὸ ὅλικόν τίμημα τοῦ σιδηροδρόμου διανεμηθῇ ἐφ' ὅλων τῶν ἔργων τοῦ σιδηροδρόμου, καθορισθῶσιν ὅμως τμήματα κατὰ τμήματα τῆς γραμμῆς μόνον διὰ προσωρινὰς παραλαβὰς. Τὰ τμήματα ταῦτα θὰ ᾖσιν ἀνάλογα πρὸς τὰς τιμὰς μονάδος ἐκάστου τμήματος τὰς κανονισθείσας ἐπὶ τῇ θάψει τῆς ὀλικῆς ἀξίας τῆς ὅλης γραμμῆς.

Ἡ ἐργολαβία δι' ὅλην τὴν ἐρμηνεία της ἀνταποκρίνεται εἰς τὸ πνεῦμα τοῦ ἄρθρου 9 τῆς συμβάσεως καὶ πρὸς ὑποστήριξιν τῆς γνώμης της μοι ὑπέβαλε μετὰ τῶν ὑπομνημάτων της, καὶ τὰς ἐκτενεῖς γνωμοδοτήσεις δύο νομο-

μαθῶν τοῦ κ. Ὁλὲν, δικηγόρου τοῦ ἐφετείου Βρυξελλῶν καὶ τοῦ κ. Α. Ζενέστ, δικηγόρου τοῦ ἐφετείου Παρισιῶν.

Τὸ ἄρθρον 9 τῆς Συμβάσεως ἔχει οὕτω:

§ 1. Les paiements des travaux, fournitures et approvisionnements seront faits tous les mois par le Gouvernement sur les états d'avancement qui seront présentés au Ministre de l'Intérieur, après vérification par les Ingénieurs du contrôle, dans les dix derniers jours de chaque mois. Le Ministre délivrera, dans les dix jours de la remise des états, une délégation sur les fonds affectés à la construction.

§ 2. Les mandats délivrés par le ministre s'élèveront au montant des situations sauf déduction: de 10 o/o comme garantie des travaux.

Les 10 o/o de garantie pour travaux seront restitués à l'entrepreneur après la réception provisoire.

Pour l'établissement des états mensuels il sera dressé des répartitions des prix kilométriques par section de ligne, correspondant aux dépenses respectives des travaux à faire sur les diverses parties, que l'entrepreneur soumettra à l'approbation du ministre, avec une série de prix pour les approvisionnements existant à proximité de la ligne. Au fur et à mesure de l'achèvement des travaux sur une section, et après la réception de cette section par le Gouvernement, le prix intégral en sera soldé à l'entrepreneur. La longueur, qui servira de base au calcul de la dépense de premier établissement, sera déterminée par un chainage contradictoire, suivant l'axe de la voie principale, ayant pour extrémités les aiguilles extrêmes des gares terminus, ou les aiguilles de raccordement avec d'autres lignes, et les axes des bâtiments des voyageurs.

§ 1. Αἱ πληρωμαὶ τῶν ἔργων, ὑλικῶν καὶ προμηθειῶν, θὰ γίνωνται κατὰ μῆνα ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ τῇ θάψει καταστάσεων προκαταβολῆς ὑποβαλλομένων εἰς τὸν ἐπὶ τῶν Ἑσωτερικῶν Ὑπουργῶν, ἀφ' οὗ θεωρηθῶσιν ὑπὸ τῶν μηχανικῶν τοῦ ἐλέγχου, ἐντὸς τῶν δέκα τελευταίων ἡμερῶν ἐκάστου μηνός. Ἐντὸς δέκα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς υποβολῆς τῶν καταστάσεων, ὁ Ὑπουργὸς θὰ ἐκδίδῃ ἐπιταγὴν πληρωτέαν ἀπὸ τὰ διὰ τὴν κατασκευὴν προωρισμένα κεφάλαια.

§ 2. Αἱ ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ ἐκδιδόμεναι ἐπιταγαὶ θὰ ᾖσιν ἰσάξια ταῖς ὑποβαλλομέναις καταστάσει μετὰ τὴν προαφαίρεσιν 10 ο/ο λόγῳ ἐγγυήσεως διὰ τὰ ἔργα. Τὰ λόγῳ ἐγγυήσεως τῶν ἔργων κρατηθέντα 10 ο/ο ἐπιστραφήσονται τῷ ἐργολάβῳ μετὰ τὴν προσωρινὴν παραλαβήν.

Αἱ μηνιαῖαι καταστάσεις θὰ καταρτίζωνται ἐπὶ τῇ θάψει τμήματος κατὰ χιλιομέτρον καὶ κατὰ τμήματα τῆς γραμμῆς, λογιζομένου τοῦ τμήματος τούτου ἀναλόγως τῶν ἐπὶ τῶν διαφόρων τμημάτων ἐκτελεστέων ἔργων. Ὁ ἐργολάβος θὰ ὑποβάλῃ ὑπὸ τὴν ἐγκρίσιν τοῦ Ὑπουργοῦ τὸν ὑπολογισμόν τοῦ τμήματος τούτου μετὰ τιμολογίου διὰ τὰς παρὰ τὴν γραμμὴν ὑπαρχούσας προμηθείας. Ἐφ' ὅσον καὶ καθ' ὅσον ἀποπερατώνται τὰ ἔργα τμήματος τῆς καὶ παραλαμβάνεται τούτο ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, πληρωθήσεται τὸ ὅλον τίμημα εἰς τὸν ἐργολάβον. Τὸ μήκος, ὅπερ θέλει χρησιμεῖσαι ὡς βάσις τοῦ ὑπολογισμοῦ τῆς δαπάνης τῆς πρώτης συστάσεως, θὰ ὀρισθῇ διὰ καταμετρήσεως παρ' ἀμφοτέρων τῶν συμβαλλομένων, κατὰ μήκος τοῦ ἀξονος τῆς κυρίας ὁδοῦ, ἀρχομένης τῆς καταμετρήσεως ἀπὸ τὰς ἀκροτάτας κλείδας τῶν τελευταίων ἐκτελεσθέντων ἀκρων σταθμῶν, ἢ τὰς κλείδας τὰς κειμένας εἰς τὰ σημεῖα τῆς συναντήσεως τῆς γραμμῆς μετ' ἄλλων γραμμῶν καὶ τοὺς ἀξονας τῶν οἰκοδομῶν τῶν διὰ τοὺς ἐπιστάτας σταθμῶν.

Ἡ γνωμοδότησις τοῦ κ. Ὁλὲν εἰδικὴν ἀποδίδει σημασίαν εἰς τὸ ὅτι, ἤδη, διὰ τῆς διατάξεως τοῦ ἐδαφίου 2 τοῦ ἄρθρου 9 τῆς ἀφορώσης εἰς τὰς ἐγγυοδοσίας, ὑπονοεῖται ὅτι μετὰ τῶν διαφόρων τμημάτων τῆς γραμμῆς δὲν ὑφίσταται ἀλληλεγγύη, καὶ ὅτι μᾶλλον ἡ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ ὑποδιαιρεῖται εἰς τόσας μερικὰς ἐργολαβίας, ὅσα τμήματα ὑπάρχουσιν, ὡς ἂν τὰ τμήματα ταῦτα κατεκυροῦντο εἰς διαφόρους ἐργολάβους.

Ἡ γνωμοδότησις ἐπιλέγει αὐτολεξεῖ:

Il faut dès lors distinguer entre les diverses parties, avoir égard aux

dépenses respectives de chacune d'entre elles, non pas pour exécuter des paiements partiels, mais pour établir la répartition des prix kilométriques.

Si l'on avait eu en vue de formuler une répartition uniforme, sur quel que point que les travaux fussent réalisés, on aurait dit que la répartition des prix kilométriques (140,000 Frs.) devrait correspondre aux dépenses à faire sur la ligne et non pas aux dépenses respectives des travaux à faire par les diverses parties.

• Δέον κατὰ συνέπειαν νὰ γίνηται διάκρισις μεταξὺ τῶν διαφορῶν μερῶν αὐτῶν νὰ λαμβάνηται ὅπως αἱ ἀντιστοιχοῦσαι εἰς ἕκαστον τούτων δαπάναι οὐχὶ πρὸς τὸν σκοπὸν ἵνα ἐνεργῶνται αἱ μερικαὶ πληρωμαὶ, ἀλλ' ἵνα καταρτισθῇ ὁ καταμερισμὸς τῆς χιλιομετρικῆς τιμῆς.

Ἐὰν ὑπῆρχε πρόθεσις νὰ καθορισθῇ ἐνιαία ταξινόμησις ἐν οἷσδήποτε σημείοις καὶ ἀν' ἐξετελούντο τὰ ἔργα, ὅα ἐλέγετο ὅτι ἡ χιλιομετρικὴ ταξινόμησις τῶν δαπανῶν (140,000 φρ.) ἔπρεπε ν' ἀνταποκρίνηται εἰς τὰς ἐπὶ τῆς γραμμῆς γενησομένης δαπάνας καὶ οὐχὶ εἰς τὰς ἀντιστοιχοῦσας δαπάνας τῶν ἔργων τῶν ἐκτελεσθησομένων ἐπὶ τῶν διαφορῶν μερῶν.

Ἡ γνωμοδότησις ἀναφέρει προσέτι ὅτι ἐν τέλει τοῦ ἀρθροῦ 9 λέγεται.

Au fur et à mesure de l'achèvement des travaux sur une section et après la réception de cette section par le Gouvernement, le prix intégral en sera soldé à l'Entrepreneur.

Le paiement intégral des travaux se fera sur chaque section aussitôt après la réception de celle-ci, quel que soit l'état d'achèvement des autres parties de la ligne.

Le paiement intégral s'entend du prix complet, y compris les 10 o/o prélevés à titre de garantie, puisque d'après l'article 9, paragraphe premier, cette retenue est restituée après la réception provisoire de la section.

Lorsqu'on paye intégralement un entrepreneur, c'est que l'on n'a plus de réclamation à articuler contre lui du chef de ce travail. On envisage donc les diverses sections séparément et le sort des autres sections pas plus que le sort de l'Entreprise dans son ensemble n'exerce d'influence sur la réception ni sur le paiement des parties achevées et reçues.

Il n'est pas possible de déclarer plus explicitement qu'il n'y a pas de solidarité entre les sections, que chacune compose un forfait séparé en proportion de sa longueur kilométrique, et que, dès lors, la répartition du coût de chacune d'elles se fera isolément, en correspondance avec les dépenses respectives à opérer sur cette partie.

L'article VII du Cahier des Charges divise la ligne principale en six sections.

Il y aura donc six répartitions.

Ce serait méconnaître formellement le sens et la portée des clauses du contrat que de soutenir qu'une seule répartition doive être effectuée et que les paiements s'opèrent comme si la ligne n'était pas divisée en sections et comme si le sort de l'une pouvait influencer celui des autres.

Ἐρ' ὅσον καὶ καθ' ὅσον ἀποπερατώνται τὰ ἔργα τμήματός τινος καὶ παραλαμβάνεται τοῦτο ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως πληρωθήσεται τὸ ὅλον τμήμα εἰς τὸν ἐργολάβον.

Ἡ πληρωμὴ τοῦ ὅλου τιμήματος τῶν ἔργων ὅα γείνηται δι' ἕκαστον τμήμα εὐθὺς μετὰ τὴν παραλαβὴν αὐτοῦ, οἰαδήποτε καὶ ἂν ᾖ ἡ κατάστασις τῆς προόδου τῶν ἔργων ἐπὶ τῶν λοιπῶν μερῶν τῆς γραμμῆς.

Διὰ τῆς πληρωμῆς τοῦ ὅλου τιμήματος, ἐννοεῖται ἡ ὅλη τιμὴ συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν 10 0/0 τῶν κρατηθέντων λόγῳ ἐγγυήσεως, διότι κατὰ τὸ α' ἐδάφιον τοῦ ἀρθρ. 9, ἡ κρίτησις αὕτη ἀποδίδεται μετὰ τὴν προσωρινὴν παραλαβὴν τοῦ τμήματος.

Ὅταν ἀποπληρώνη τις τὸν ἐργολάβον, τοῦτο δηλοῖ ὅτι δὲν ὑπάρχει πλέον ἀπαιτήσις κατ' αὐτοῦ διὰ τὸ ἔργον. Θεωροῦνται λοιπὸν ανεξάρτητα τὰ διάφορα τμήματα, καὶ οὔτε ἡ τύχη τῶν λοιπῶν τμημάτων, οὔτε ἡ τύχη τῆς ἐργολαβίας ἐν τῇ συνόλῳ τῆς, δύνανται νὰ ἐπηρεάσωσι τὴν

παραλαβὴν ἢ τὴν πληρωμὴν τῶν συντελεσθέντων καὶ παραληφθέντων μερῶν.

Δὲν εἶναι δυνατόν νὰ διακηρυχθῇ σαφέστερον ὅτι οὐδεμία ὑπάρχει μεταξὺ τῶν τμημάτων ἀλληλεγγύη, ὅτι ἕκαστον τούτων ἀποτελεῖ ἰδίαν κατ' ἀποκοπὴν ἐργολαβίαν ἀναλόγως τοῦ χιλιομετρικοῦ αὐτοῦ μήκους, καὶ ὅτι κατὰ συνέπειαν, ἡ διανομὴ τῆς ἀξίας ἐνὸς ἑκάστου τμήματος δέον νὰ γίνηται κατ' ἰδίαν ἐπὶ τῇ βῆσει τῶν ἀναλογουσῶν δαπανῶν ἐπὶ τοῦ τμήματος τούτου.

Τὸ ἀρθρον 7 τῆς συγγραφῆς διπερεῖ τὴν κυρίαν γραμμὴν εἰς ἑξὶ τμήματα. Ἐπομένως ὅα ὑπάρχουσιν ἑξὶ ταξινομήσεις.

Τὸ νὰ ὑποστηρίξῃ τις ὅτι μίαν μόνον ταξινόμησιν πρέπει νὰ ἰσχύῃ καὶ ὅτι αἱ πληρωμαὶ πρέπει νὰ ἐνεργῶνται ὡς ἂν ἡ γραμμὴ δὲν διηρῆτο εἰς τμήματα καὶ ὡς ἂν τὰ τμήματα ταῦτα θὰ ἠδύναντο νὰ ἀλληλεπηρεάζονταν, ἤθελε εἶναι κατηγορηματικὴ παρεξήγησις τοῦ πνεύματος καὶ τῆς ἐννοίας τῶν διατάξεων τῆς συμβάσεως.

Καὶ ἡ γνωμοδότησις τοῦ κ. Ζενέστ καταλήγει εἰς ὅμοια συμπεράσματα. Καὶ αὕτη ἀποδίδει ἰδιαιτέραν σημασίαν ἰδίως εἰς τὸ ὅτι μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ἔργων ἐνὸς τμήματος, δέον νὰ πληρωῖνται τὸ ὅλικόν τιμὴμα τοῦ τμήματος ἐξ 140,000 φρ. καὶ ὅτι ἐπομένως ἡ ταξινόμησις τῶν δαπανῶν δέον νὰ γίνηται ἰδίᾳ δι' ἕκαστον τμήμα.

Δὲν δύναμαι νὰ ἀποδεχθῶ τὰς σκέψεις τῶν δύο τούτων γνωμοδοτήσεων. Ἐν πρώτοις φρονῶ ὅτι ἡ ὑπὸ τοῦ κ. Ὀλὲν ἐν προοίμῳ τῆς γνωμοδοτήσεώς του τεθεῖσα ἀρχὴ τοῦ ζητήματος ὅτι πρόκειται ἐνταῦθα περὶ τοσούτων μερικῶν ἐργολαβιῶν, ὅσα τμήματα ὑπάρχουσιν, ἀντιβαίνει καθ' ὁλοκληρίαν εἰς τὸ πνεῦμα τῆς ἀνω συμβάσεως. Εἰς διάφορα μέρη τῶν ἀποτελούντων τὴν σύμβασιν ἀντικειμένων, δὲν δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ λογικῶς ἡ κατὰ τμήματα διαίρεσις. Τοῦ κινήτου ὕλικου ἡ προμήθεια δέον νὰ γίνῃ ἐνιαίως διὰ τὴν ὅλην γραμμὴν. Δι' ἐν τμήμα ὅπερ πρόκειται νὰ παραδοθῇ, δυνατόν νὰ ὑπάρχῃ ἀνάγκη κινήτου ὕλικου ἀξίας πολλῶ μείζονος τῆς ἀνταποκρινομένης εἰς τὴν ὅλικὴν τιμὴν τοῦ τμήματος κατὰ χιλιομετρικὸν μήκος. Λογικῶς ἔπρεπε τότε ν' ἀφαιρεθῇ ἡ ἀξία τοῦ κινήτου ὕλικου κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀξίας τῶν τμημάτων. Ἐπρεπε νὰ ὑπολογισθῇ ἰδιαιτέρως τὸ κινήτὸν ὕλικόν κατὰ τὴν παράδοσιν ἐνὸς τμήματος, συμφῶνως πρὸς τὴν συμφωνηθεῖσαν τιμὴν τῶν προμηθειῶν.

Τότε ὅμως ἤθελε καταστραφῇ ἡ ἐννοία τοῦ «ὅλικου τιμήματος» ἐξ 140,000 φρ. κατὰ χιλιόμετρον. Ἀλλως καὶ ἡ ἐκφρασις τοῦ «ὅλικου τιμήματος» δὲν ἔχει τὴν ἐν ταῖς δύο γνωμοδοτήσεσιν ἀποδιδόμενην ἐννοίαν.

Κατὰ τὴν γνώμην μου πρὶν ἰσχυρὸν εἶναι ἡ ὅλικὴ ἀξία τῶν τμημάτων, ἀναλόγως τῆς ἀξίας τῶν ἔργων ἐπὶ τῶν εἰς κοινὴν χρῆσιν παραδοθησομένων τμημάτων, ἂνευ τῆς μέχρι τούδε κρατήσεως τῶν 10 0/0 λόγῳ ἐγγυήσεως. Ἐπίσης δὲν δύναμαι νὰ ἀποδώσω σημασίαν τινὰ εἰς τὴν ἐν τῇ γνωμοδοτήσει τοῦ κ. Ὀλὲν παρατήρησιν περὶ τοῦ ὅτι ἐν τῷ ἀρθρῳ 9 γίνεται λόγος περὶ répartitions des prix (πληθυντικῶς) καὶ ὅχι περὶ repartition (ἐνικῶς), διότι, ὡς ἡ Κυβέρνησις δικαίως διατείνεται ἐν τῷ ὑπομνήματί της, ἀπαιτοῦνται διάφοροι διανομαί.

Il y a la répartition de chacune des subdivisions des prix de l'infrastructure en distinguant la ligne principale des embranchements.

La répartition de chacune des subdivisions des prix de la superstructure en distinguant la ligne principale et les embranchements.

Ἐχομεν τὴν διανομὴν ἐκάστης ὑποδιαίρεσεως τῶν τιμῶν τῆς ὑποδομῆς, καθ' ἣν δέον νὰ γίνηται ἡ ὑποδιαίρεσις μεταξὺ τῆς κυρίας γραμμῆς καὶ τῶν διακλαδώσεων.

Τὴν διανομὴν τῶν διαφορῶν μερῶν τῆς ἀνωδομῆς, καθ' ἣν δέον νὰ γίνηται διάκρισις μεταξὺ τῆς κυρίας γραμμῆς καὶ τῶν διακλαδώσεων.

Ἀσπάζομαι ὁμῶς τὴν γνώμην τῆς ἐργολαβίας, καθ' ἣν ὑπὸ τὴν ἔκφρασιν τμήμα ἡνθόουν κατὰ τὴν συνομολόγησιν τῆς συμβάσεως, τὰ ἐν τῇ συγγραφῇ ἀναφερόμενα 6 (ἢ 8) τμήματα. Συνεπῶς ἐξηγῶ τὸ πνεῦμα τοῦ ἄρθρου 9 ὡς ἐξῆς.

Ἐπρεπε νὰ διανεμηθῇ τὸ τίμημα (γενομένης τῆς διακρίσεως διὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν καὶ τὰς διακλαδώσεις) τὸ ὅποσον θὰ ἐξευρίσκειτο διὰ τὴν ὅλην γραμμὴν μετὰ τὴν προαφαίρεσιν τῶν ἀναγκαίων δαπανῶν διὰ τὸ κινητὸν ὑλικόν, ἐπὶ τῶν διαφόρων τμημάτων κατ' ἀναλογίαν τῆς δυσκολίας τῶν ἔργων ἐπὶ ἐκάστου τμήματος. Τὰ οὕτω προκύπτοντα ὀλίκα τμήματα δι' ἕκαστον τμήμα, τὰ ὅποια θὰ ἀπέβαινον ἐννοεῖται διάφορα κατὰ χιλιόμετρον, διότι αἱ τιμαὶ ἔπρεπε νὰ ὀρίσθωσι «correspondant aux dépenses des travaux à faire sur les diverses parties» (1) (τῆς ὅλης γραμμῆς, ὡς παραδέχομαι) ἔπρεπε νὰ χρησιμεύωσιν ὡς βάσει διὰ τὰς μηνιαίας πληρωμὰς.

Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ποσοῦ τῶν μηνιαίων πληρωμῶν, ἐννοεῖται οἷοθεν, ὅτι ἦτο ἐντελὲς ἀδιάφορον, ἂν ἐγίνετο διαίρεσις κατὰ τμήματα ἢ κατὰ κατηγορίας ὡς ἐγένετο μὲ τὸ μέχρι τοῦδε ἐν ἰσχύϊ barème, ἀρκεῖ μόνον ἂν αἱ τιμαὶ τῶν τμημάτων ἢ τῶν κατηγοριῶν ὑπελογίζοντο ὁρθῶς.

Κατ' οὐσίαν ἔχω τὴν αὐτὴν γνώμην μετὰ τῆς κυβερνήσεως ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰς προτάσεις αὐτῆς διὰ τὴν σύνταξιν νέου barème, μὲ τὴν διαφορὰν μόνον ὅτι ἡ Κυβέρνησις παρεδέχθη διάφορον διαίρεσιν τῶν τμημάτων.

Φρονῶ ὅτι αὐτὸ τὸ καίμενον τοῦ ἐν λόγῳ ἄρθρου συνηγορεῖ ἄρ' ἐνὸς ὑπὲρ τῆς ἐννοίας ἣν ἀποδίδω εἰς αὐτό. Ἀνεξαρτήτως τούτου ὁμῶς δὲν θὰ ἦτο φρόνιμον νὰ συνηγορήσῃ τις ὑπὲρ τῆς γνώμης τῆς ἐργολαβίας, καὶ, ἄρ' οὐ μέχρι τοῦδε ἐπὶ ὀλόκληρα ἔτι ἐδίδετο ὑπ' ἀμφοτέρων τῶν συμβαλλομένων ὠρισμένη τις ἐννοία εἰς τὸ πνεῦμα τοῦ ἄρθ. 9 ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐστηρίζοντο οἱ ὑπολογισμοί, νὰ ἀναγνωρίσῃ αἴφνης ὡς ὁρῶν ἐννοίαν ὅλως διάφορον ἐκείνης καὶ ὡς τὴν προτείνει ἡ ἐργολαβία νὰ διανέμηται δηλαδὴ τὸ ὀλικὸν χιλιμετρικὸν τίμημα, ἀνεξαρτήτως τῆς δυσκολίας τῶν ἔργων, ὁμοιομόρφως ἐπὶ τῶν τμημάτων, καὶ ἀναλόγως τοῦ χιλιμετρ. μήκους. Ἀλλὰ καὶ ταυτὴ διανομὴ τοῦ ὀλικοῦ τμήματος, θὰ ἦτο εἰς τοιοῦτον βαθμὸν παράλογος ὥστε ἀδύνατον νὰ παραδεχθῇ τις ὅτι οἱ συμβαλλόμενοι ἡνθόουν τοιοῦτόν τι κατὰ τὴν ὑπογραφήν τῆς συμβάσεως. Κατὰ τὴν ὑπογραφήν τῆς συμβάσεως ἦτο γενικῶς τοῦλάχιστον γνωστὴ ἡ ἀνισότης τῶν δυσχερειῶν ἐφ' ἐκάστου τμήματος.

Ἦτο γνωστὸν ὅτι σχεδὸν ὀλόκληρον τὸ τέταρτον τμήμα θὰ ἦτο μίᾳ δυσχερεστάτῃ ὀρεινῇ σιδηροδρομικῇ γραμμῇ, ἐνῶ ἕτερα τμήματα ἦσαν ἀπλῶς σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ κεῖμεναι ἐν τῇ πεδιάδι, εὐκόλου κατασκευῆς.

Δὲν δύναμαι νὰ παραδεχθῶ ὅτι ὑπῆρχε πρόθεσις νὰ τεθῇ ἐν τῇ συμβάσει διάταξις τοσοῦτον ἄτοπος, καθ' ἣν νὰ πληρῶνται μὲ τὴν αὐτὴν τιμὴν ἐν τμήμα ὁμαλὸν καὶ ἐν τμήμα ὀρεινὸν τοῦ ὁποίου οἱ χωματισμοὶ καὶ τὰ τεχνικὰ ἔργα ἀξίζουσι τὸ δεκάπλάσιον ἢ τὸ εἰκοσάπλάσιον τοῦ πρώτου δὲν δύναμαι νὰ παραδεχθῶ τοῦτο καὶ ἀκόμη ἂν ὑποτεθῇ ὅτι, ὡς ἐπιθυμῶ τοῦτο ἡ ἐργολαβία, ἕκαστον τμήμα πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ἰδιαίτερα ἐργολαβία. Πρόθεσις ὑπῆρχεν ὡς παραδέχομαι ὅπως καθορισθῇ τὸ χιλιμετρικὸν τίμημα τῶν τμημάτων ἀναλόγως τῶν ἐπὶ ἐνὸς ἐκάστου τῶν τμημάτων ἐκτελεστέων ἔργων.

Μὴ δυνάμενος κατὰ τὰ ἀνωτέρω νὰ ἀσπασθῶ τὴν κατ' ἀρχὴν γνώμην τῆς ἐργολαβίας, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν διανομὴν τοῦ ὀλικοῦ τμήματος ἐπὶ τῶν ἰδιαίτε-
ρων τμημάτων ὀφείλω νὰ ἀναγνωρίσω τὸ ὁρῶν τῆς γνώμης τῆς ἐργολαβίας ὅσον

(1) «Ἀντιστοιχεῖν εἰς τὰς δαπάνας τῶν ἐπὶ τῶν διαφόρων μερῶν ἐκτελεστέων ἔργων».

ἀφορᾷ εἰς τὰς μέχρι τοῦδε ἐνεργηθείσας πληρωμὰς ἐναντίον τῶν ὅσων φρονεῖ ἡ Κυβέρνησις.

Ἡ ἐργολαβία ἀπαιτεῖ ὅπως ἐὰν ἀπορρασιθῇ ἀναθεώρησις τῆς ταξινομήσεως τῶν δαπανῶν, διατηρηθῇ ἐν ἰσχύϊ ἡ παλαιὰ ταξινόμησις διὰ τὰς μέχρι τοῦδε πληρωμὰς.

Ἡ ἐργολαβία λέγει ἐν τῷ 2ῳ της ὑπομνήματι.

Le Barème de 1890 n'a pas cessé un instant d'être appliqué jusqu'à présent. Il a été rédigé régulièrement en exécution du contrat; il a été signé par les parties; il a donc force de loi entre elles jusqu'au moment où la revision sera un fait accompli, soit qu'elle résulte d'une entente des intéressés, soit qu'elle découle de la sentence promulguée par l'arbitre.

Il est dès lors absolument inadmissible comme le soutient le contrôle que l'on puisse revenir sur le passé sur des paiements qui ont été opérés en vertu d'accords valables et obligatoires pour les deux parties.

Que l'on décrète un régime différent pour l'avenir soit. Mais il n'est permis à personne de donner un effet rétroactif à cette révision, d'annuler ce qui a été pratiqué durant plusieurs années en vertu d'un contrat parfait.

Τὸ Barème τοῦ 1890, οὐδ' ἐπὶ στιγμὴν ἔπαυσε νὰ ἦ ἐν ἰσχύϊ μέχρι τοῦδε. Συνετάρχθη δὲ κανονικῶς πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως, ὑπεγράφη ὑπ' ἀμφοτέρων τῶν συμβαλλομένων, ἔχει κατὰ συνέπειαν ἰσχύϊ νόμου διὰ τοὺς συμβαλλομένους μέχρι τῆς στιγμῆς καθ' ἣν ἐνεργηθῇ ἡ ἀναθεώρησις, εἴτε γινῇ αὕτη ἐκ συνεννοήσεως μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων, εἴτε προκύψῃ ἐκ τῆς ἐκδοθησομένης ἀποφάσεως τοῦ διαιτητοῦ.

Ἐν ταιαύτῃ περιπτώσει εἶναι ὅλως ἀπαράδεκτον τὸ νὰ θελήσῃ τις νὰ ἀναρῇ τὸ παρελθόν, ὡς ὑποστηρίζει ἡ ὑπηρεσία τοῦ ἐλέγχου καὶ νὰ τροποποιήσῃ πληρωμὰς γενομένας ἐπὶ τῇ βάσει ἰσχυρῶν συμφωνιῶν καὶ ὑποχρεωτικῶν δι' ἀμφοτέρους τὰ μέρη.

Παραδεχόμεθα νὰ καθιερωθῇ νέον καθεστὸς. Ἀλλ' εἰς οὐδὲνα ἐπιτρέπεται νὰ δώσῃ ὁπισθενερὸν δύναμιν εἰς τὴν ἀναθεώρησιν ταύτην, καὶ νὰ ἐκμηδενίσῃ πᾶν ὅτι ἐγένετο ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν δυνάμει συμβολαίου ἰσχυροῦ.

Τὰς σκέψεις ταύτας ὀφείλω νὰ ἀσπασθῶ, καὶ ναὶ μὲν ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου ἔχει ὡς ἐξῆς:

Il n'oblige pas le Gouvernement à payer les situations mensuelles pour les travaux de la ligne du Pirée Larissa, qui sont en exécution, qui sont exécutés ou qui restent à exécuter, ainsi que les travaux des sections terminées de la ligne, en se basant sur cette évaluation kilométrique.

Δὲν ὑποχρεώνει τὸ Δημόσιον νὰ πληρώσῃ τὰς μηνιαίας καταστάσεις διὰ τὰ ἔργα τοῦ σιδηροδρόμου Πειραιῶς-Λαρίσης, τὰ ἐν ἐκτέλει, τὰ ἐκτελεσθέντα καὶ τὰ ἐκτελεσθησόμενα, ὡς καὶ τὰ ἔργα τῶν συντελεσθέντων τμημάτων τῆς γραμμῆς ἐπὶ τῇ βάσει τῆς χιλιμετρικῆς ταύτης ἐκτιμήσεως.

Βεβαίως ἀπεφάσις τὸ Ἐφετεῖον, ὅτι ἡ Κυβέρνησις δὲν ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ τὰς ἐκτελεσθείσας ἢ τὰς ἐκτελουμένας ἐργασίας κατὰ τὸ παλαιὸν Barème ἀλλὰ τὸ ἐφετεῖον δὲν ἀπεφάνθη περὶ τῶν ἤδη ἐνεργηθειῶν πληρωμῶν. Αἱ πληρωμαὶ αὗται θεωροῦνται ὡς εἰς λογαριασμὸν πληρωμαί, ἐγένοντο νομίμως. Δὲν εἶνε κατὰ συνέπειαν δυνατόν νὰ συνταχθῇ ἀκριβὲς νέον Barème δι' ἅπαντα τὰ ἐκτελεσθέντα καὶ τὰ ἐκτελεσθησόμενα ἔργα καὶ νὰ ὑπολογισθῇ κατ' αὐτὸ τί ὀφείλεται μέχρι τοῦδε εἰς τὴν ἐργολαβίαν καὶ νὰ ζητηθῇ ἡ ἐπιστροφή τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τοῦ ἤδη πληρωθέντος ποσοῦ καὶ τοῦ κατὰ τὸ νέον Barème εἰς τὴν ἐργολαβίαν ὀφειλομένου. Δυνατὸν εἶνε μόνον νὰ συνταχθῇ ὁρῶν νέον Barème διὰ

τὰ υπολειπόμενα πρὸς ἐκτέλεσιν ἔργα, λαμβανομένου ὡς βάσις τοῦ υπολειπομένου διὰ τὰ ἔργα ποσοῦ, ἀφοῦ ἀφαιρεθῶσιν τὰ μέχρι τοῦδε πληρωθέντα. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ἐννοεῖται οἰκοθεν ὅτι δὲν εἶνε βάσιμος ὁ φόβος τῆς Κυβερνήσεως ὃν ἐκφράζει ἐν παραρτήματι τοῦ δευτέρου ὑπομνήματός της, ὅτι δυνατόν νὰ πληρωθῶσιν εἰς τὴν ἐργολαβίαν ἴσως 1,400,000 φρ. πέραν τοῦ συμφωνημένου ὀλικοῦ τιμήματος. Δυνάμει τοιοῦτου νέου Barème δὲν δύναται ἡ ἐργολαβία νὰ λάβῃ παρὰ τὸ πολὺ τὸ κατὰ τὴν σύμβασιν συμφωνηθὲν ὀλικὸν τίμημα. — Δέον νὰ ἐξετασθῇ ταυτοχρόνως ἂν οἱ μέχρι τοῦδε ἀριθμοὶ τοῦ παλαιοῦ Barème εἶναι ἀνώτεροι ἢ κατώτεροι. Ἐὰν εἶνε μικροὶ τότε δικαιούται ἡ ἐργολαβία νὰ ἀπαίτησιν τὴν διαφορὰν, ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει δέον ν' ἀποδώσῃ τὴν διαφορὰν ταύτην ἢ ἐπὶ πλέον ἔλαβεν συνεπείᾳ ἐσφαλμένου ὑπολογισμοῦ.

Ἐννοεῖται ὅτι αἱ πληρωμαὶ κατὰ τὸ μέχρι τοῦδε Barème ἰσχύουσιν ὡς πληρωμαὶ εἰς λογαριασμὸν μόνον ἐφ' ὅσον ὑποθέτομεν ὅτι τὰ ἔργα πρόκειται νὰ ἐξακολουθήσωσιν. Ἀν ὅμως ἡ ἐργολαβία δὲν ᾔθελεν ἐξακολουθήσει τὰ ἔργα, τότε αἱ κατὰ τὸ παλαιὸν Barème ἐνεργηθεῖσαι πληρωμαὶ ἢ καὶ αὐτὸ τὸ ἴδιον Barème οὐδεμίαν ἔχει ἰσχὺν διὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τῶν ἐκτελεσθέντων ἔργων. Ὅποτε κατὰ τὴν γνώμην μου, ἔπρεπε νὰ γίνῃ ὁ ἀπολογισμὸς ἐπὶ βάσει ὅλως διαφορετικῶν χωρὶς νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν τὸ μέχρι τοῦδε Barème, ἔπρεπε ἰσχυρῶς νὰ ἐξευρεθῇ ὁ λόγος τῆς ἀξίας τῶν μέχρι τοῦδε ἐκτελεσθέντων ἔργων πρὸς τὰ πρὸς ἐκτέλεσιν υπολειπόμενα. Ἀλλὰ περὶ τοῦ θέματος τούτου δὲν μοι ἐτέθη ὡρισμένον ζήτημα. Ἡ σύνταξις νέου Barème καὶ αἱ κρίσεις μου περὶ τοῦ ὀρθοῦ τῶν μέχρι τοῦδε πληρωμῶν προϋποθέτουσιν πάντοτε ὅτι αἱ ἐργασίαι θὰ ἐπαναληφθῶσι καὶ θὰ ἐξακολουθήσωσι τακτικῶς.

Διὰ τὴν σύνταξιν ὅμως τοῦ Barème ἐπὶ τῶν ἐν τοῖς ἀνωτέρω ἀναπτυχθεισῶν γενικῶν ἀρχῶν, παρουσιάζονται διάφοροι δυσκολίαι, ὅταν λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν τὸν μέχρι τοῦδε τρόπον τοῦ καταλογισμοῦ τῶν πληρωμῶν.

Ἄν ᾔθελομεν νὰ ὑπολογίσωμεν ἐν πρώτοις, κατὰ τὸ πνεῦμα τῆς συμβάσεως, τὰ διὰ τὰ υπολειπόμενα ἔργα τῶν τμημάτων ἀντιστοιχοῦντα χιλιομετρικὰ τιμήματα, καὶ νὰ συντάξωμεν ἐπὶ τῇ βάσει τούτων τὰς μηνιαίας καταστάσεις, θὰ εὐρίσκομεν διὰ τινὰ τμήματα ἅτινα εἶναι σχεδὸν ἀποπερατωμένα ἐλάχιστον τι χιλιομετρικὸν τίμημα, ἐκτὸς δὲ τούτου θὰ ἡγόμεθα εἰς τὸ ἄτοπον συμπέρασμα ὅτι διὰ διάφορα τμήματα, διὰ τὰ ὅποια ἐπληρώθη ἡδη τὸ κατὰ τὴν σύμβασιν ὀλικὸν τίμημα, ἔπρεπε νὰ καταβληθῶσιν ἀκόμη συμπληρωτικαὶ πληρωμαὶ διὰ τὰ υπολειπόμενα ἔργα τῶν. Ὅπως ἔχουσι νῦν τὰ πράγματα ἡ ἀπλουστερά καὶ λογικώτερα λύσις εἶναι, ἡ καὶ ὑπὸ τῇ Κυβερνήσεως ἀποδεκτὴ γενομένη, νὰ συνενωθῶσι δηλαδὴ διὰ τὰς μηνιαίας πληρωμὰς τὰ τμήματα τῆς κυρίας γραμμῆς, καὶ νὰ ὑπολογίζωνται εἰς τὸ ἐξῆς ὁμοῦ τὰ υπολειπόμενα αὐτῆς ἔργα εἰς τὰς μηνιαίας καταστάσεις. Ὁ ὑπολογισμὸς τῶν μηνιαίων καταστάσεων ἐπὶ τῇ βάσει χιλιομετρικῶν κατὰ μονάδα τιμῶν διὰ τὰ διάφορα τμήματα, καὶ ἐπὶ τῇ ὑποθέσει ὅτι αἱ τιμαὶ αὗται εἶναι ἀκριβεῖς, θὰ ᾔγιν ἀκριβῶς εἰς τὸ αὐτὸ ἀποτέλεσμα, ἀλλ' ὁ τρόπος οὗτος τοῦ ὑπολογισμοῦ θὰ ἐγέννα περιττὰς δυσκολίας δι' ἀμφοτέρω τὰ μέρη. Μία ὅμως διαίρεσις κατὰ τμήματα πρέπει νὰ γείνηται ὡς ἐν τμήμα ἀποπερατωθῇ καὶ γείνη ἡ προσωρινὴ παραλαβή, μετὰ τὴν ὁποίαν θὰ ἀποδοθῶσιν εἰς τὴν ἐργολαβίαν τὰ λόγῳ ἐγγυήσεως κρατούμενα 10 %. Ἐννοεῖται ὅμως ὅτι, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, ἡ γεννησομένη ἀποπληρωμὴ ἐνὸς τμήματος δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίῃ τὸ συμφώνως πρὸς τὴν σύμβασιν ὀλικὸν τίμημα τοῦ τμήματος τούτου.

Διὰ τὸ συμβατικὸν τοῦτο ὀλικὸν τίμημα δὲν ἰσχύουσιν αἱ μέχρι τοῦδε γενόμε-

ναι μηνιαῖαι πληρωμαὶ καὶ ὁ τρόπος τοῦ ὑπολογισμοῦ αὐτῶν κατὰ τὸ παλαιὸν barème. Τὸ συμφώνως πρὸς τὴν σύμβασιν ὀλικὸν τίμημα τῶν τμημάτων εὐρίσκεται, ἐὰν διανεμηθῇ τὸ ὀλικὸν τίμημα ὁλοκλήρου τῆς γραμμῆς, ἀναλόγως τῶν ἐπὶ ἐνὸς ἑκάστου τῶν τμημάτων ἐκτελεστέων ἔργων. Τὸ τίμημα τοῦτο δέον νὰ καθορισθῇ δι' ἑκάστον τμήμα κατόπιν ἰδιαίτερου λογαριασμοῦ. Μετὰ δὲ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ τμήματος δέον νὰ ἐξετασθῇ, ἂν διὰ τὸ τμήμα τοῦτο ἐπληρώθῃ διὰ τῶν μηνιαίων καταστάσεων ποσὸν ἀνώτερον τοῦ κατὰ τὴν σύμβασιν ἀναλογούντος ὀλικοῦ τιμήματος. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, ἥτις εἰκάζεται ὅτι θὰ παρουσιασθῇ διὰ τὰ εὐκόλα τμήματα, τὰ ὅποια ἔχουσι ἀρκούντως προοδεύσει, δὲν δύναται νὰ ἔχῃ ἡ ἐργολαβία ἀξιώσεις ἐπὶ τῆς πληρωμῆς ὑπολοίπου.

Ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει δέον νὰ πληρωθῇ εἰς τὴν ἐργολαβίαν ἡ διαφορὰ μεταξὺ τοῦ συμφωνημένου τιμήματος τοῦ τμήματος, καὶ τῆς ἀναλογούσης ἐν ταῖς μηνιαίαις καταστάσεσι πληρωμῆς τοῦ τμήματος. Ἄν ὅμως ἡ πληρωμὴ ὑπερέβῃ τὸ κατὰ τὴν σύμβασιν τίμημα τοῦ τμήματος, δέον ἡ διαφορὰ αὕτη ν' ἀφαιρεθῇ κατὰ τὴν παράδοσιν ἐνὸς ἄλλου (δυσκόλου) τμήματος, ὅπου κατὰ πᾶσαν πιθανότητα δὲν ἐπληρώθῃ τὸ κατὰ τὴν σύμβασιν τίμημα. Ἐπὶ πλέον πληρωμὴ διὰ τὸ σύνολον τῶν ἔργων εἶναι ἀδύνατος, ἀφοῦ, ὅπως ἔχουσι νῦν τὰ πράγματα, θὰ παραδοθῇ πρῶτον ἐν εὐκόλῳ τμήμα διὰ τὸ ὅποion, ὡς δύναται τις νὰ προΐδῃ, ἡ ἐργολαβία θέλει περιέλθῃ εἰς τὴν ἀνάγκην τοῦ ν' ἀποδώσῃ μέρος τῶν πληρωμῶν.

Ἄρα πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ τρόπου τούτου τῆς πληρωμῆς, δέον πρὸ τῆς ἐπαναλήψεως τῶν ἔργων νὰ ἐξακριβωθῇ, κατὰ τὰς ὑπ' ἐμοῦ δοθησομένας ἐν τοῖς ἐξῆς ὁδηγίας, ποῖον ποσὸν ἐκ τῶν ἄχρι τοῦδε γενομένων πληρωμῶν ἀντιστοιχεῖ εἰς ἐν ἑκάστον τῶν τμημάτων. Ομοίᾳ δὲ ἐξακρίβωσις δέον νὰ γίνῃ μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν ἐνὸς τμήματος, διὰ τὰς κατ' ἐξακολουθήσειν καταλογισθείσας πληρωμὰς, ἀπὸ τῆς ἐπαναλήψεως τῶν ἐργασιῶν μέχρι τῆς ἀποπερατώσεως τοῦ τμήματος.

Ὁ παρ' ἐμοῦ προταθεὶς τρόπος τῆς ἀποδόσεως τοῦ διὰ τινὰ τμήματα ἐπὶ πλέον πληρωθέντος ποσοῦ, ἀνταποκρίνεται κατ' ἐμὴν γνώμην εἰς τὸ δίκαιον. Ἀλλὰ καὶ ἐν τῷ συμφέροντι ἀμφοτέρων τῶν ἐνδιαφερομένων ἔγκειται, διότι διὰ τοῦ τρόπου τούτου αἴρονται δυσκολίαι καὶ αὐστηρότητες διὰ τὴν ἐργολαβίαν καὶ καθίσταται δυνατὴ εἰς αὐτὴν ἡ ἐκτέλεσις τῶν ἔργων. Μετὰ τὰς γενικὰς ταύτας παρατηρήσεις προβαίνω εἰς τὸν τρόπον τοῦ καθορισμοῦ τοῦ νέου barème. Τὸ παλαιὸν barème περιέχει τὰ ἐξῆς κεφάλαια.

- 1) Ἐξαρτήματα (Ausrüstungsgegenstände) καὶ ὕλικά,
- 2) Μελέται.
- 3) Ὑποδομή.
- 4) Ἀνωδομή καὶ κτίρια.
- 5) Κινητὸν ὕλικόν.

Πρὸς εὐκόλιν παραδέχομαι τὴν ὑποδιαίρεσιν ταύτην καὶ διὰ τὸ νέον barème. Διὰ τὸ 1 κεφάλαιον, ἐξαρτήματα παρατηρῶ μόνον, ὅτι ἀνεθεώρησα τὰς ἐν αὐτῷ τιμὰς τὰς ὁποίας συμπλήρωτα ἐν μέρει καὶ μετέβαλον. Ἐκ τῶν μέχρι τοῦδε διὰ τὰ κεφάλαια ταῦτα προβλεπομένων ποσῶν διετήρησα τὸ ποσὸν διὰ τὰς προμελέτας, τῶν ὁποίων τὰς τιμὰς εὐρίσκω ὀρθάς. Ἐκτὸς τούτου διετήρησα καὶ τὸ διὰ τὸ κινήτων ὕλικόν προβλεπόμενον ποσὸν κατὰ χιλιομέτρον.

Ἐκτὸς τούτου φαίνεται μοι, ὅτι ἡ διανομὴ τῶν τιμῶν διὰ τὰς ἀτμαμάξας καὶ τὰς ἀμάξας δὲν εἶνε ὀρθή. Ἐτροποποίησα τὴν διανομὴν ταύτην τῶν τιμῶν καὶ καθώρισα εἰδικώτερον τὰς τιμὰς ταύτας ἀναλόγως τῶν μέχρι τοῦδε γενομένων

συμφωνούν. Διετήρησα επίσης και τὰς τιμὰς διὰ τὴν ἀνωδομήν. Ἀλλ' αἱ τιμαὶ αἱ προβλεπόμεναι διὰ σταθμοὺς, κτίρια καὶ ἐργοστάσια, φαίνονται μοι ὅλως ἀνεπαρκεῖς. Ὑπελόγησα τὰς ἀπαιτούμενας δαπάνας διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν σταθμῶν, ἐπὶ τῇ βάσει προχείρων διαγραμμάτων καὶ λοιπῶν συναφῶν δεδομένων. Προσέθετα ταυτοχρόνως καὶ πίνακα περιέχοντα δαπάνας τῶν σταθμῶν.

Κατὰ ταῦτα ἀνάγκη ὑφίσταται νὰ προϋπολογισθῇ διὰ σταθμοὺς καὶ κτίρια, ποσὸν πολλῶ μείζον τοῦ διαλαμβανομένου ἐν τῷ παλαιῷ barème, ὡς καὶ τοῦ διαλαμβανομένου ἐν τῷ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως προταθέντι νέῳ barème. Κατὰ τοῦς ἤδη ἐγκριθέντας τύπους τῶν σταθμῶν καὶ κτιρίων ἀπαιτεῖται συμφώνως πρὸς τὰς συνημμένας σημειώσεις, ὅλκον ποσὸν 3821000 φρ. διὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν καὶ ποσὸν φρ. 976554 διὰ τὰς διακλαδώσεις συμπεριλαμβανόμενης καὶ τῆς ἀποβάθρας Στυλίδος, ἐνῶ κατὰ τὸ παλαιὸν barème προσεβλέπετο διὰ τὰ ἔργα ταῦτα ὅλκον ποσὸν ἐκ μόνον φρ. 3120000.

Ἐνταῦθα ὑποθέτω προσέτι, συμφώνως πρὸς τὴν ἀπόφασιν ἣν θὰ ἐκδώσω περὶ τοῦ 7ου ζητήματος, ὅτι διὰ τὰ ἐργοστάσια τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Λαρίσσης, ὡς καὶ τὸν ἐπιθαλάσσιον σταθμὸν Πειραιῶς καὶ τὴν ἀποβάθραν ἀγίας Μαρίνης, τίθενται εἰς βάρος τῆς ἐργολαβίας μόνον 455000 φρ. Ὑποθέτω ἀκόμη, ὅτι οἱ σταθμοὶ θέλουσι ἐφοδιασθῇ μὲ τὰς διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν ἀπολύτως ἀναγκαίας ἐγκαταστάσεις, ἄνευ οὐδεμιᾶς πολυτελείας.

Αἱ δὲ μερικαὶ τιμαὶ ὑπελογίσθησαν κατ' ἀκριβῆ ἀναλογίαν, ὡς πρὸς τὰς ἐν τοῖς κατωτέρω ὑπολογισθησόμενας καὶ μόλις ἐπαρκούσας μερικὰς τιμὰς διὰ τὴν ὑποδομήν καὶ ἀνωδομήν.

Διὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν δέον ἐπομένως ν' ἀφαιρεθῶσιν ἐκ τοῦ ὅλκου χιλιομετ. τιμήματος τῶν 140,000 φρ. τὰ ἐξῆς κονδύλια.

1) Μελέται κατὰ χιλιόμε.	2,500	φρ.
2) Ἀνωδομή καὶ κτίρια.		
α) Ἀνωδομή ἐτοιμὴ καθ' ὅλα	30,000	»
β) Τηλέγραφος καὶ μηχανήματα	1,200	»
	3,821,400	
γ) Σταθμοὶ καὶ κτίρια $\frac{347.4}{}$..	11,000	»
	347.4	
Κινητὸν ὕλικόν	14,400	»
	59,100	»

Ὑπολείπεται ὅθεν διὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν

Κατὰ χιλιόμε. 140,000 — 59100 = 80,900

Διὰ τὰς διακλαδώσεις δέον νὰ ἀφαιρεθῇ.

1) Μελέται κατὰ χιλιόμε.	2,500	φρ.
2) Ἀνωδομή, σταθμοὶ καὶ κτίρια		
α) Ἀνωδομή	30,000	»
β) Τηλέγραφος καὶ μηχανήματα	1,200	»
	976,554	
γ) Σταθμοὶ καὶ κτίρια $\frac{40,86}{}$	23,900	»
	40,86	
	57,600	»

Ὑπολείπονται ὅθεν διὰ τὰς διακλαδώσεις διὰ τὴν ὑποδομήν κατὰ χιλιόμετ. 90,000 — 57,600 = 32,400 φράγκα.

Ὡς μῆκος τῆς κυρίας γραμμῆς ὑπολογίζομεν ἐνταῦθα 347,4 χιλιόμε. Πράγματι

τὸ ἀρχικῶς προϋπολογισθὲν μῆκος ἀνέρχεται εἰς 345 χιλιόμε. ἡ δὲ αὐξήσις τοῦ μήκους τῆς γραμμῆς, συνεπεία τῆς διὰ Σκαρμίτζης διελεύσεως, ἀνέρχεται εἰς 3,787 χιλιόμε. Τὸ μῆκος τοῦτο θέλει πληρωθῇ εἰς τὴν ἐργολαβίαν μὲ τὸ τίμημα τῶν διακλαδώσεων πρὸς 90,000 φρ. ἀνὰ χιλιόμετρον κατὰ συναίνεσιν τῆς Κυβερνήσεως, δι' ἐγγράφου τῆς τῆς 15 Ἰανουαρίου 1891. Τοῦτέστι τὰ 3,787 χιλιόμετρα ταῦτα ὅπως ὑπολογισθῶσι μὲ τὸ τίμημα τῆς κυρίας γραμμῆς (140,000 φρ.) δέον νὰ πολλαπλασιασθῶσι μὲ $\frac{90000}{140000}$ ἢτοι $\frac{3,787 \times 90000}{140000} = 2,43$.

Συνεπῶς ἐν τῷ ὑπολογισμῷ δέον νὰ τεθῇ $345 + 2,4 = 347,4$. Τοῦτου ἐνεκεν διαθέσιμα μένουσι διὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν $347,4 \times 80,900 = 28,104,660$ φρ.

Ἐὰν προβῶμεν εἰς τὴν διανομὴν τοῦ ποσοῦ τοῦτου διὰ χωματισμοὺς καὶ τεχνικὰ ἔργα οὕτως ὥστε αἱ τιμαὶ νὰ ᾧσιν ἐν ἀκριβῇ ἀναλογίᾳ, κατόπιν δὲ ὀρίσωμεν τὴν ἀξίαν ἐκάστου τμήματος, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν σχετικῶν τιμῶν, τότε θέλομεν ἔχει τὸ τίμημα ἐκάστου τμήματος ὅπερ δέον νὰ ἐφαρμοσθῇ δι' ἕκαστον αὐτῶν κατὰ τὴν παραλαβήν.

Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ νέου Barème πρέπει ὅμως ἐν πρώτοις νὰ ἀφαιρεθῶσι τὰ ποσὰ ἅτινα ἀνήκουν τῇ ἐργολαβίᾳ συνεπεία ἐφαρμογῆς τοῦ παλαιοῦ Barème. Κατόπιν δὲ πρέπει νὰ διανεμηθῇ τὸ ὑπόλοιπον ἀναλόγως τῶν ἀκριβῶν ἀναλογιῶν τῶν τιμῶν διὰ χωματισμοὺς καὶ τεχνικὰ ἔργα καὶ κατὰ τοῦτο, νὰ ὑπολογισθῶσιν αἱ τιμαὶ διὰ χωματισμοὺς καὶ τεχνικὰ ἔργα αἵτινες ἐφαρμοσθήσονται εἰς τοὺς λογαριασμοὺς.

Πρὶν ἢ ὅμως πραγματοποιηθῇ ὁ ὑπολογισμὸς οὗτος δέον ἐν πρώτοις νὰ καθορισθῇ κατὰ ποῖον κανόνα πρέπει νὰ διεξαχθῇ ὁ προσδιορισμὸς τῆς ἀξίας τῶν χωματισμῶν καὶ τῶν τεχνικῶν ἔργων.

Ἡ Κυβέρνησις ἐπρότεινε νέον Barème ἐν ᾧ καθορίζεται σειρά τιμῶν διὰ χωματισμοὺς καὶ λιθοδομὰς, κανονιζομένων ἀναλόγως τῶν διαφόρων εἰδῶν λιθοδομῆς, τῆς ἀποστάσεως μεταφορᾶς κτλ. Τὴν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως προτεινομένην μέθοδον ὑπολογισμοῦ θεωρῶ λίαν περιπλοκὴν. Κατὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ Barème πρέπει νὰ ἔχη τις πάντοτε πρὸ ὀφθαλμῶν ὅτι πρόκειται περὶ πληρωμῶν εἰς λογαριασμὸν, ὅτι ἀνακρίβειαι εἰς τὰς διαφόρους πληρωμὰς ἀντισταθμίζονται καὶ ὅτι ἡ ἐκκαθάρισις τοῦ πληρωτέου ποσοῦ δέον νὰ γίνῃ ἐν συντόμῳ προθεσμίᾳ. Θεωρῶ ὅθεν καταλληλότερον νὰ ληρθῶσι μὲν ὑπ' ὄψιν αἱ διαφοραὶ τῆς ποιότητος τοῦ ἐδάφους καὶ νὰ κανονισθῶσιν εἰδικαὶ τιμαὶ διὰ συνήθεις γαίας (terre), ἡμίβραχον (demi-rocher) καὶ βράχον (rocher), διὰ τὰς λιθοδομὰς ὅμως νὰ εἰσυχθῇ μία μέση τιμὴ καὶ νὰ ἐκτιμηθῇ ἡ διαφορὰ τῆς δαπάνης διὰ προσθαφαιρέσεων ἐκ τοῦ ὅλκου ὅγκου, τοῦτο δὲ θέλει γίνῃ ὡς ἀκολούθως.

Ἡ λιθοδομή τῶν ὁχητῶν, μικρῶν καὶ μεγάλων γεφυρῶν (πλὴν τῶν ὑψηλῶν ὁδογεφυρῶν) τοίχων ὑποστηρίξεως διὰ κονιάματος, δίδουν μὲν κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς μου διαφορὰς 10 ἕως 15 ο/ο ἀνὰ κυβ. μέτρον τιμῶν ἐφαρμογῆς, αἱ διαφοραὶ ὅμως αὗται θέλουν ἀντισταθμισθῇ.

Δέον ὅθεν δι' ὅλα τὰ εἶδη ταῦτα τῆς λιθοδομῆς νὰ ἐφαρμοσθῇ ἡ θεμελιώδης τιμὴ ἄνευ προσθηκῶν ἢ ἀφαιρέσεων.

Διὰ τὴν λιθοδομήν τῶν ὁδογεφυρῶν ὅμως προκύπτουν ἐπαίσθηται περιπλέον δαπάναι, προσερχόμεναι ἐκ τῶν δυσχερεῶν τῆς δομῆσεως εἰς μεγάλα ὕψη, ἐκ τῶν περιπλοκῶν ἐκτιμῶν, ἰδίως ὅμως καὶ πρωτίστως ἐκ τῆς κατὰ γενικὸν κανόνα χρησιμοποίησεως μεγαλειτέρων ὀγκῶν κατεργασμένων λίθων (moellons têtus, moellons piqués, pierre de taille).

Ἐπεχείρησα τὸν πρόχειρον ὑπολογισμόν τῆς τιμῆς δι' ἱκανὸν ἀριθμὸν μεγάλων ὁδογεφυρῶν, εὗρον δὲ ὅτι ὑπ' ὄψει λαμβανόμενων τῶν ἄνω περιστατικῶν ἡ τιμὴ τῆς διὰ αὐτὰ λιθοδομῆς εἶναι κατὰ 25 0/0 ἀνωτέρω τῆς μέσης τιμῆς.

Τούτου ἕνεκεν ἡ αὐξήσις αὕτη τῆς τιμῆς, δέον νὰ ληρθῇ ὑπ' ὄψει καὶ εἰς τοὺς ἐκτελεσθησόμενους καὶ εἰς τοὺς ἐκτελεσθέντας ὅγκους, διὰ τοῦ καταλογισμοῦ ὅγκου κατὰ 25 0/0 ἀνωτέρω τοῦ προϋπολογιζομένου ἢ τοῦ ἐκτελεσθέντος ὅγκου τῆς δι' ὁδογεφύρας λιθοδομῆς. Διὰ τὸ τμήμα Λιανοκλάδι-Πεντάμυλος θέλουν παρουσιασθῇ ἔκτακτοι δυσχέρειαι διὰ τὴν λιθοδομὴν τῶν ὁδογεφυρῶν ἕνεκεν τῆς προμηθείας τῶν ὕλικων. Συνεπεία τῶν ἀπαιτούμενων μεταφορῶν αἱ τιμαὶ τῶν ὕλικων ἔσονται ἐνταῦθα ἐν γένει πολὺ ἀνώτεραι. Τὸ περιστατικὸν τοῦτο θέλει ληρθῇ ὑπ' ὄψει διὰ τῆς παρεδοχῆς διὰ τὸ τμήμα τοῦτο προσθήκης 33 0/0 = $\frac{1}{3}$, ἀντὶ 25 0/0. Εἶναι δυνατόν ἐν τῇ περιστάσει ταύτῃ ἡ προσθήκη αὕτη νὰ μὴ ᾖ ἐντελὴς ἐπαρκής, ἀλλ' αἱ σχετικαὶ συνθήκαι δὲν δύνανται ἀκόμη νὰ προοραθῶσι ἀσφαλῶς. Ἡ τιμὴ τῆς διὰ ξηρολίθων λιθοδομῆς ἰσοδυναμεῖ κατὰ τὰς ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας δοθείσας μοι πληροφορίας εἰς τὸ $\frac{1}{3}$ τῆς τιμῆς τῆς διὰ κονιάματος λιθοδομῆς. Τούτου ἕνεκεν οἱ προϋπολογιζόμενοι, ὡς καὶ οἱ ἐκτελεσθέντες ὅγκοι τῆς διὰ ξηρολίθων λιθοδομῆς, δέον νὰ καταλογισθῶσι μὲ τὸ $\frac{1}{3}$ τοῦ ὅγκου τῶν. Συλλεκτικαὶ τάφροι ἐξ ἄργων λίθων, ξηροχετοὶ διὰ τὴν ἀποστράγγισιν τῶν ἐκχωμάτων κλπ. λογίζονται ὡς ξηρολιθοδομή. Κατὰ τὸν ὑπολογισμόν δὲν ἀφαιροῦνται τὰ κενὰ τῶν ὀχετῶν. Λιθενδύσεις πρανῶν δι' ἄργων λίθων, λιθοστρώσεις τῶν πρανῶν κλπ. ὑπολογίζονται ἐπίσης κατ' ὅγκον ὡς ξηρολιθοδομή, καταλογίζονται δὲ μὲ τὴν τιμὴν τῆς συνήθους λιθοδομῆς διὰ τὸ $\frac{1}{3}$ τοῦ ὅγκου τῶν. Οἱ ἄχρι τοῦδε ἐκτελεσθέντες ὅγκοι ξηρολιθοδομῆς, οἱ τε προβλεπόμενοι καὶ οἱ ἤδη ἐκτελεσθέντες, δὲν θέλουν καταλογισθῇ εἰμὴ ἐφ' ὅσον εἰσὶν ἀναγεγραμμένοι εἰς τὰς ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ἐγχειρηθείσας μοι σημειώσεις τῶς ὁγκῶν τῶν ἐκτελεσθεισῶν λιθοδομῶν. Ἀπ' ἐναντίας διὰ τὰ ἐν μέλλοντι ἀκόμη ἐκτελεσθησόμενα ἔργα δέον αἱ δαπάναι αὐτῶν νὰ προϋπολογισθῶσι προχείρως καὶ νὰ καταλογισθῶσι ἀναλόγως ὡς ἐκτελεσθεῖσαι εἰς τὰς κατόπιν πιστοποιήσεις.

Τὰς δαπάνας διὰ τὰς ἐργασίας ταύτας ἐξετίμησα προχείρως. Ἰδίως εἰς τὰ τμήματα Δαδί-Λιανοκλάδι καὶ Λιανοκλάδι-Πεντάμυλος ἡ γραμμὴ διέρχεται δι' ἐδάφους λίαν ἀκροσφαλοῦς καὶ ἐπιρρεποῦς εἰς ὀλισθήσεις. Κατὰ τὴν ἐκτίμησίν μου ἐνταῦθα ἀπαιτοῦνται λίαν σημαντικαὶ ἐργασίαι πρὸς ἐξασφάλισιν τοῦ ἐδάφους διὰ βαθυτάτων ἀποστραγγιστηρίων τάφρων. Ἐπίσης καὶ ἐπὶ τοῦ τμήματος Πειραιῶς-Θηβῶν εἶναι ἀναγκαῖαι σημαντικαὶ καὶ δαπανηραὶ ἐργασίαι πρὸς ἐξασφάλισιν τῶν πρανῶν. Αἱ ἐργασίαι αὗται ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψει προβλεπθέντων ἀναλόγων ὅγκων ξηρολιθοδομῆς δι' ἀποστραγγίσεις καὶ ἐπενδύσεις τῶν πρανῶν.

Διὰ τὸν ὑπολογισμόν τῶν σιμῶν θέλομεν διατυπώσαι, κατωτέρω εἰδικὰς διατάξεις. Διὰ τοὺς ἐκτελεσθησόμενους ὑπολογισμούς θέλομεν λῆθαι ὡς διδόμενον ὅτι, πλὴν τῆς σήραγγος τοῦ Μπράλου, τὰ 10 0/0 τοῦ ὅγκου μήκους τῶν μικροτέρων σιμῶν θέλουν μείνει ἄνευ ἐπενδύσεως, ἕτερα 10 0/0 θέλουν ἐκτελεσθῇ μόνον μὲ ὄβλον, ἐνῶν τὰ ἐπίλοιπα θέλουν ἐπενδυθῇ ὁλοσχερῶς, ἐν μέρει δὲ θέλουν κοιτοστρωθῇ.

Τούτου ἕνεκεν διὰ τὰς μικρὰς σήραγγας λογίζομεν ἐπὶ τοῦ παρόντος μέσην τιμὴν 940 φρ. ἀνὰ τρέχον μέτρον, διὰ δὲ τὴν τοῦ Μπράλου 1200 φρ.

Αἱ τιμαὶ αὗται ἀντιστοιχοῦν ὡς ἔγγιστα εἰς τὴν ἐκ φράγ. 1000 μέσην τιμὴν τοῦ πρώτου barème καὶ συμφωνοῦσι μὲ ἀρκετὴν ἀκρίβειαν πρὸς τὰς κατόπιν προσδιορισθησόμενας τιμὰς διὰ χωματισμούς καὶ λιθοδομὰς. Αἱ ἄνω ὑποθέσεις δὲν πρέπει νὰ ἐκληφθῶσι βεβαίως ὡς διατάξεις διὰ τὴν ἐκτέλεσιν, ἀλλὰ θέλουν ἀπλῶς

χρησιμεύσαι ὡς βοηθητικὴ τιμὴ διὰ τὸν ὑπολογισμόν. Διὰ τὸν ὑπολογισμόν τῶν χωματισμῶν θέλομεν διακρίνει κοινὰς γαίας (terre) ἡμίβραχον (demi rocher) καὶ βράχον (rocher).

Εἰς κοινὰς γαίας (terre) κατατάσσομεν ἐν γένει ἐκείνας αἰτίνες ἀνασκάπτονται διὰ πατητοῦ πύου καὶ τῆς ἀξίνης, συνεπῶς εἰς τὰς κοινὰς γαίας κατατάσσονται αἱ φυτικαὶ γαῖαι, ἡ ἄμμος, ἡ κοκκίλη (1), οἱ χάλικες (2) καὶ τὰ μὴ συμπαγῇ λιθοσυντρίμματα (3) πρὸς δὲ ἡ μὴ συμπαγῆς μάργη καὶ ἄργιλλος (4).

Ὡς ἡμίβραχον (demi rocher), κατατάσσομεν ἐν γένει πᾶν ἕδαφος ἀνασκάπτομενον διὰ τῆς δικέλλας, τῆς σφηνῆς καὶ τοῦ λωστοῦ, ἔστω καὶ ἐὰν πρὸς ἀποσύνθεσιν τῆς συνοχῆς ἢ πρὸς καταμελισμὸν ὀγκωδεστέρων τεμαχίων δέον νὰ γίνῃ προσφυγὴ εἰς ἐκκρηκτικὰς ὕλας. Εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην ἀνήκουν συμπαγῆς ἄργιλλος καὶ μάργη, εὐρωτιῶν Γνέις καὶ γρανίτης λίθος καὶ ἄλλα εὐρωτιῶντα ἢ μαλακὰ πετρώματα, χαλκιδῶδη συμφύρματα κατὰ συμπαγῇ στρώματα καὶ λιθοσυντρίμματα ἐκ καταπτώσεων, ἔστω καὶ ἐὰν ἀπαιτῆται ἡ διὰ πυρίτιδος ἀποσύνθεσις λίθων τινῶν, πρὸς δὲ μαλακώτεροι διεβρώγότες (5) τιτανόλιθοι καὶ τινα εἶδη σχιστολίθων.

Εἰς βράχον (rocher) κατατάσσεται πᾶν πέτρωμα ὅπερ ἐν λελογισμένῃ ἐκτελέσει τῶν ἔργων δέον ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ νὰ ἀποσυντεθῇ διὰ τῆς χρήσεως ἐκκρηκτικῶν ὕλων ἐνταῦθα ἀνήκουν σκληροὶ ἰδίως κοκκιδῶδεις (6) σχιστολίθοι, συμπαγεῖς τιτανόλιθοι, γρανίτης, Γνέις, πορφύρεα πετρώματα, Γράουβανς καὶ ὅλα τὰ ἐπίλοιπα συμπαγέστερα πετρώματα.

Διὰ τὸν προϋπολογισμόν τῶν ἐκτελεστέων ἔργων, μοι ἐπαρουσιάθησαν σημειώσεις παρ' ἀμφοτέρων τῶν ἐνδιαφερομένων κατὰ τὴν διεξαγωγὴν τῶν προπορικῶν συζητήσεων. Διὰ τοὺς χωματισμούς ἐπὶ τὴν ὁμοφώνίαν ὅπως κατὰ γενικὸν κανόνα ληφθῶσι ὑπ' ὄψει αἱ τῆς ἐργολαβίας σημειώσεις διὰ τὸν καταλογισμόν αὐτῶν, ἀφοῦ ἐν γένει δὲν ἐπαρουσιάσθησαν μεγάλαι διαφοραὶ μεταξύ τῶν δύο λογαριασμῶν. Διὰ τὸ τμήμα Λιανοκλάδι-Πεντάμυλος διὰ τὸ ὅποῖον προέκυψαν μεγαλείτεροι διαφοραὶ ἐγένετο νέος ὑπολογισμὸς παρ' ἀμφοτέρων τῶν ἐνδιαφερομένων, ἀφ' οὗ προηγουμένως ὄρισαν τὰς κλίσεις τῶν πρανῶν. Κατόπιν τοῦ ὑπολογισμοῦ τούτου δὲν ἐπαρουσιάσθησαν πλέον μεγάλαι διαφοραὶ, τούτου δ' ἕνεκεν παρεδέχθην ἐπίσης τὸν λογαριασμὸν τῆς ἐργολαβίας. Διὰ τὰ τεχνικὰ ἔργα ὑπῆρχον ἐν γένει λογαριασμοί, οἵτινες εἶχον ἐξελεγχθῇ παρ' ἀμφοτέρων τῶν ἐνδιαφερομένων. Διὰ τοίχους ἐπενδύσεως καὶ ὑποστηρίξεως, ξηρολιθοδομὰς, ἀποστραγγίσεις, ἐπενδύσεις πρανῶν ἐνῆργησα ἀναλόγους προσθήκας. Ὡς προηγουμένως παρετήρησα αὗται ἀνέρχονται διὰ τὴν προγενεστέραν 1ην κατηγορίαν 2500 κ. μ. ἀπλῆς λιθοδομῆς

2αν	900	»	»	»
3ην	7500	»	»	»
	300	»	»	»

Διὰ τὰς διακλαδώσεις

Διὰ τοὺς χωματισμούς καὶ τὰ τεχνικὰ ἔργα προσέθεσα εἰς τοὺς ὑπολογισθέντας ὅγκους 1 0/0 δι' ἀπρόοπτα. Περιώρισα τὴν προσθήκην ταύτην εἰς 1 0/0, ἐν ᾧ συνήθως ὑπολογίζεται ὡς γνωστὸν πολὺ ἀνωτέρα, διότι μέγα μέρος τῶν χωματισμῶν καὶ τεχνικῶν ἔργων ἐξετελέσθη, τὰ δ' ἐπίλοιπα ὑπολογίσθησαν ἥδη μετ' ἀρκετῆς ἀκριβείας. Ἐπὶ τοῦ τμήματος Λιανοκλάδι Πεντάμυλος προστετέθη ἐν τούτοις εἰς τὸν ὑπολογισθέντα ὅγκον τῶν χωματισμῶν αὐξήσις 30,000 κυβ. μέτρων, διότι ἐνταῦθα ὡς ἐκ τῆς διελεύσεως τῆς γραμμῆς διὰ λίαν δυσχεροῦς ἐδάφους θέλουν παρουσιασθῇ κατὰ τὴν γνώμην μου σημαντικαὶ δυσκολίαι, συνεπεία ὀλισθήσεων καὶ καταπτώσεων τῶν πρανῶν, αἰτίνες δέον νὰ ληφθῶσι ὑπ' ὄψει.

1) Kies=gravier (2) Schotter=cailloutis (3) Loses Geroelle = pierrailles et galets sans cohesion. (4) argiles et glaises non durcies. (5) Crevassés (6) Kieselhaltige Schiefer.

Διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ἐκτελεσθέντων ὄγκων τῶν χωματισμῶν παρεδέχθη προσωρινῶς, ὡς συμφωνήθη κατὰ τὴν προφορικὴν συζήτησιν, τὸν μέσον ὅρον τὸν προκύπτοντα ἐκ τῶν καταμετρήσεων ἀμφοτέρων τῶν ἐνδιαφερομένων.

Διὰ τὰ τεχνικὰ ἔργα ἔλαβα ὡς βάσιν τὰς πληροφορίας τῶν ἐργολάβων διότι ἐκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως δὲν μοὶ ἐδόθησαν ἀκριβεῖς πληροφορίες περὶ τῶν ἐκτελεσθέντων ὄγκων τῶν λιθοδομῶν. Τὰ διδόμενα περὶ τοῦ ἐκτελεσθέντος μήκους τῶν σηράγγων ἐξηκρίβωσα καὶ ἐν μέρει ἐτροποποίησα ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐπισυναπτομένων σημειώσεων περὶ μιᾶς ἐκάστης αὐτῶν καὶ τῶν ἐγχειρισθέντων μοι διαγραμμάτων προόδου.

ὑπολείπεται νῦν νὰ γείνωσιν οἱ λογαριασμοὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν προλεχθέντων.

1 I. Προοδιορισμὸς τῆς ἀξίας τῶν ἄχρι τοῦδε ἐκτελεσθέντων ἔργων ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄχρι τοῦδε ἰσχύοντος Barème.

Ἐπειδὴ ὁ ὑπολογισμὸς δέον νὰ διεξαχθῇ οὕτως ὥστε ἡ ἀξία τῶν ἐκτελεσθέντων ἔργων νὰ παραβληθῇ μετὰ τὴν ἀξίαν τῶν ἐκτελεστέων, συμφώνως δὲ τῷ λόγῳ τούτῳ νὰ ἐξακριβωθῇ τὸ ὑπολογιστέον χιλιομετρικὸν μήκος δὲν κέκτηται σημασίαν τινα ἡ ἀξία τῶν ἐν τῷ ὑπολογισμῷ εἰσαχθησομένων τιμῶν. Πρόκειται μόνον αἱ διαφοροὶ αὗται τιμαὶ νὰ εὑρίσκωνται εἰς ὁρθὸν πρὸς ἀλλήλας λόγον. Κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς μου τὸ τοιοῦτον ἐπιτυχάνεται ἐὰν καταλογισθῶσιν αἱ ἀκόλουθοι τιμαί.

I. Χωματισμοί.

- 1) Κοινὰ γαῖαι ἀνὰ κυβ. μέτρον = 1,30 φρ.
- 2) Ἡμίβραχος ἀνὰ κυβ. μέτρον = 2,30 φρ.
- 3) Βράχος ἀνὰ κυβ. μέτρον = 4,50 φρ.

II. Τεχνικὰ ἔργα.

- 1) Λιθοδομή ἀνὰ κυβ. μέτρον = 30
- 2) Σιδηραῖ γέφυραι ἀνὰ τόννον = 550
- 3) Μακρὰι σήραγγες ἀνὰ τρέχ. μέτρον = 940 φρ.
- 4) Σήραγξ τοῦ Μπράλου ἀνὰ τρέχ. μέτρον = 1200 φρ.

ὑπολογισμὸς τῆς ἀξίας τῶν μέχρι τέλους Ἰουλίου 1893 ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρχαίου Barème ἐκτελεσθέντων ἔργων.

ΧΩΜΑΤΙΣΜΟΙ

I. Κατηγορία.

Προϋπελογίσθησαν			
1.616.000	κυβικῶν μέτρων κοινῶν γαιῶν πρὸς 1.3 φρ.	=	2,100,800 φρ.
308.000	» » ἡμιβράχου » 2.3 φρ.	=	708,400 φρ.
169.000	» » βράχου » 4.5 φρ.	=	760,500 φρ.

ἄθροισμα 3,569,700 φρ.
ἔστωσαν 3,570,000

Ἐξετελέσθησαν

	κοινὰ γαῖαι	ἡμίβραχος	βράχος	Ἐν ὅλῳ
Κατὰ τὴν ἐργολαβίαν	962,000 κ. μ.	240,000 κ. μ.	101,000 κ. μ.	1,303,000 κ. μ.
Κατὰ τὴν Κυβέρνησιν ⁽¹⁾				1,288,000 »

(¹) Διὰ τὴν πρώτην κατηγορίαν προστετέθησαν 26080 κ. μ. εἰς τὴν ἀναγραφὴν τῆς Κυβερνήσεως διότι κατὰ τὴν ἐκδοχὴν τῆς ἐργολαβίας τὸ τμήμα ἀπὸ χιλ. 39 μέχρι χιλ. 43,3 δέον νὰ λογισθῇ εἰς τὴν πρώτην κατηγορίαν.

Διαφορὰ				15,000 »
Ἀφαιρετέα	5,000	1,000	1,000	7,000 »
Υπόλοιπον	957,000 κ. μ.	239,000 κ. μ.	100.000 κ.μ.	1,296,000 κ.μ.
Ἡ ἀξία τῶν ἐκτελεσθεισῶν ἐργασιῶν ἀνέρχεται εἰς				
957,000	κυβ. μέτρ.	γαϊῶν κοινῶν	πρὸς 1.3 φρ.	1,244,100 φρ.
239,000	»	»	» 2.3 »	549,000 »
100,000	»	»	» 4.5 »	450,000 »
			ἄθροισμα	2,243,100 φρ.
			ἔστωσαν	2,244,000 »

$$\text{Δέον νὰ ὑπολογισθῶσι} \frac{222,4 \times 2244}{3570} = 139.8 \text{ χιλιόμετρα}$$

II. Κατηγορία.

Προϋπελογίσθησαν				
958,000	κ. μ.	κοινῶν γαιῶν πρὸς 1.3 φρ.	=	1,245,400 φρ.
689,000	»	ἡμιβράχου » 2.2 »	=	1,584,700 »
375,000	»	βράχου » 4.5 »	=	1,687,500 »
			ἄθροισμα	4,517,600 φρ.
			ἔστωσαν	4,518,000 »

Ἐξετελέσθησαν

	κοινὰ γαῖαι	ἡμίβραχος	βράχος	Ἐν ὅλῳ
Κατὰ τὴν ἐργολαβίαν	377,000 κ. μ.	393,000 κ. μ.	168,000 κ. μ.	938,000 κ. μ.
Κατὰ τὴν Κυβέρνησιν ⁽¹⁾				871,000 »
Διαφορὰ				67,000 »
Ἀφαιρετέον	14,000 κ. μ.	14,000 κ. μ.	6,000 κ. μ.	34,000 »

ὑπόλοιπον	363,000 κ. μ.	379,000 κ. μ.	162,000 κ. μ.	904,000 »
Ἡ ἀξία τῶν ἐκτελεσθεισῶν ἐργασιῶν εἶνε ἡ ἀκόλουθος				
363,000 κ. μ.	κοινῶν γαιῶν	πρὸς 1.3 φρ.	=	471,900 φρ.
379,000 »	ἡμιβράχου	» 2.3 »	=	871,700 »
162,000 »	βράχου	» 4.5 »	=	729,000 »

ἄθροισμα 2,072,600 φρ.
ἔστωσαν 2,073,000 »

$$\text{Δέον νὰ ὑπολογισθῶσι} \frac{80 \times 2073}{4518} = 36.7 \text{ χιλιόμετρα}$$

III. Κατηγορία.

Προϋπελογίσθησαν			
849,000 κ. μ.	κοινῶν γαιῶν πρὸς 1.3 φρ.	=	1,103,700 φρ.
845,000 »	ἡμιβράχου » 2.3 »	=	1,943,500 »
290,000 »	βράχου » 4.5 »	=	1,260,000 »
			ἄθροισμα 4,307,200 φρ.
			ἔστωσαν 4,307,000 »

(1) Ἐνεκεν τοῦ ὑπὸ Κατηγορίαν I ἐκτεθέντος λόγου ἐκ τῶν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως δεδομένων ἀφηρεύθησαν 26080 κ. μ.

Εξετελέσθησαν

	κοινὰ γαῖαι	ἡμιβράχος	βράχος	Ἐν ὅλῳ
Κατὰ τὴν ἐργολαβίαν	324,000 κ.μ.	267,000 κ.μ.	154,000 κ.μ.	745,000 κ.μ.
Κατὰ τὴν Κυβέρνησιν	.....	.....	.....	713,000 »
Διαφορὰ	.....	.....	.....	32,000 »
Ἀφαιρετέον	6,000 κ.μ.	6,000 κ.μ.	4,000 κ.μ.	16,000 »

Υπόλοιπον	318,000 κ.μ.	261,000 κ.μ.	150,000 κ.μ.	729,000 κ.μ.
Ἡ ἀξία τῶν ἐκτελεσθεισῶν ἐργασιῶν εἶνε ἡ ἀκλόουθος				
318,000 κ. μ. κοινῶν γαιῶν πρὸς 1.3 φρ. =				413,400 φρ.
261,000 » ἡμιβράχου » 2.3 » =				600,300 »
150,000 » βράχου » 4.5 » =				675,000 »

ἄθροισμα 1,688,700 φρ.
ἔστωσαν 1,689,000 »

$$\text{Δέον νὰ ὑπολογισθῶσι} \frac{45 \times 1689}{4307} = 17.6 \text{ χιλ.}$$

ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΕΙΣ.

Προϋπελογίσθησαν

185000 κ. μ. κοινῶν γαιῶν πρὸς 1.3 φρ. =	240500 φρ.
243000 » ἡμιβράχου » 2.3 » =	558900 »
58000 » βράχου » 4.5 » =	261000 »

ἄθροισμα 1060400 φρ.
ἔστωσαν 1060000 »

Εξετελέσθησαν	κοινῶν γαιῶν	ἡμιβράχου	βράχου	Ἐν ὅλῳ
κατὰ τὴν ἐργολαβίαν	173000 κ. μ.	201000 κ. μ.	27000 κ. μ.	401000 κ.μ.
κατὰ τὴν Κυβέρνησιν	.....	.....	.....	370000 »
Διαφορὰ	.....	.....	.....	22000 »
Ἀφαιρετέον	4000 κ. μ.	6000 κ. μ.	1000 κ. μ.	11000 »

Υπόλοιπον	169000 κ. μ.	195000 κ. μ.	26000 κ. μ.	390000 »
-----------	--------------	--------------	-------------	----------

Ἡ ἀξία τῶν ἐκτελεσθεισῶν ἐργασιῶν εἶναι

169000 κ. μ. γαιῶν κοινῶν πρὸς 1.3 φρ. =	219700 φρ.
195000 » ἡμιβράχου » 2.3 » =	448500 »
26000 » βράχου » 4.5 » =	117000 »

ἄθροισμα 785200 »
ἔστωσαν 785000 »

$$\text{Δέον νὰ ὑπολογισθῶσι} \frac{40,86 \times 785}{1060} = 30,3 \text{ χιλ.}$$

ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

I. Κατηγορία

Προϋπελογίσθησαν

39940 κ. μ. λιθοδομῆς	πρὸς 30 φρ.	1198200 φρ.
981 τόννοι σιδηρῶν γεφυρῶν	» 550 »	539550 »

ἄθροισμα 1737750 »
ἔστωσαν 1738000 »

Κατὰ τὰς πληροφορίες τῆς ἐργολαβίας ἐξετελέσθησαν

λιθοδομῆ	.....	23140 κ. μ.
προσθήκη διὰ λιθοδομὴν ὁδογεφυρῶν	270	670 »

4 ἄθροισμα 23310 »

Σιδηραὶ γέφυραι 163 τόν.

Ἡ ἀξία τῶν ἐκτελεσθεισῶν ἐργασιῶν εἶναι

23810 κ. μ. λιθοδομῆς	πρὸς 30 φρ.	714300 φρ.
163 τόννοι σιδηρῶν γεφυρῶν	» 550 »	89650 »

ἄθροισμα 803950 φρ.
ἔστωσαν 804000 »

$$\text{Δέον νὰ ὑπολογισθῶσι} \frac{222,4 \times 804}{1738} = 102,9 \text{ χιλ.}$$

Ἐνεκεν τῶν ἀπαιτουμένων συμπληρωτικῶν ἐργασιῶν τῶν τεχνικῶν ἔργων δέον νὰ ὑπολογισθῶσι 102,3 χιλ.

II. Κατηγορία.

Προϋπελογίσθησαν

52700 κ. μ. λιθοδομῆς	πρὸς 30 φρ.	1581000 φρ.
967 τόννοι σιδηρῶν γεφυρῶν	» 550 »	531850 »
615 μέτρ. σιδηρῶν (*)	» 940 »	5781000 »

ἄθροισμα 2690950 »
ἔστωσαν 2691000 »

Κατὰ τὰς πληροφορίες τῆς ἐργολαβίας ἐξετελέσθησαν

Λιθοδομαὶ	.....	26100 κ. μ.
Προσθήκη δι' ὁδογεφύρας	3600	

4 = 900

ἄθροισμα 27000 »

Σιδηρὰ καταστροφώματα γεφυρῶν τόννοι 278

Σιδηράγγες μέτρα 200

Ἡ ἀξία τῶν ἐκτελεσθέντων ἔργων ἀνέρχεται εἰς

27000 κ. μ. λιθοδομῆς	πρὸς 30 φρ.	810000 φρ.
278 τόννοι σιδηρῶν καταστροφωμάτων	» 550 »	152000 »
200 μέτρα σιδηρῶν	» 940 »	188000 »

ἄθροισμα 1150900 φρ.
ἔστωσαν 1151000 »

$$\text{Δέον νὰ ὑπολογισθῶσιν} \frac{80 \times 1151}{2601} = 34,2 \text{ χιλ.}$$

Ἐνεκα σπουδαίων ἀτελειῶν τῆς κατασκευῆς δέον ν' ἀφαιρεθῇ ἐν χιλιόμετρον, ὥστε ὑπολείπονται 33,2

*) Κατὰ τὸ ἄχρι τοῦδε ἐν ἰσχύει Barème προϋπολογίζονται 1000 φρ. δι' ἐν τρέχον μέτρον σιδηρῶν, συνεπῶς διὰ 9100 μ. σιδηρῶν 9100000 φρ. λογιζομένης τῆς σιδηρῶν Μπρίλου πρὸς 1200 φρ. ἀνὰ μέτρον ὑπολείπεται διὰ τὰς μικροτέρας ἢ ὀλικῇ ἀξίᾳ ἴση πρὸς 9400000 — 2100 × 1200 φρ. = 6580000 φρ., συνεπῶς ἀνὰ τρέχον μέτρον ἔστωσαν 940 φρ.

III. Κατηγορία

Προϋπελογίσθησαν		
108500 κ. μ. λιθοδομῆς	πρὸς 30 φρ.	3255000 φρ.
2155 τόννοι σιδηρῶν γεφυρῶν	» 550 »	1185250 »
2110 μέτρα σήραγγες	» 1200 »	2532000 »
6378 » σήραγγων	» 940 »	5995320 »

ἄθροισμα	12967670 φρ.
ἔστωσαν	12968000 »

Κατὰ τὰς πληροφορίες τῆς ἐργολαβίας ἐξετελέσθησαν
Λιθοδομαὶ

28470 κ. μ.	
6500	ἔστωσαν
4	

ἄθροισμα	30090 » »
Ἀφαιροῦνται	2100 » »

3120 κ. μ. διὰ ξηρολιθοδομὴν ἔστωσαν	ὑπόλοιπον	27990 κ. μ.
	ἔστωσαν	28000 » »

Σιδηραὶ γέφυραι	0 τόννοι
Σήραγγες	850 μέτρα
Σήραγγες	1250 »

Ἡ ἀξία τῶν ἐκτελεσθεισῶν ἐργασιῶν ἀνέρχεται εἰς			
28000	κ. μ. λιθοδομῆς.....	πρὸς 30 φρ.	840000 φρ.
850	μέτρα σήραγγος.....	» 1200 »	1020000 »
1250	»	» 940 »	1175000 »

ἄθροισμα	3035000 φρ.
----------------	-------------

Δέον νὰ ὑπολογισθῶσι $45 \times 3035 = 10,5$ χιλμ.
12968

ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΕΙΣ

Προβλεπόμενα.

7170 κ. μ. λιθοδομῆς	πρὸς 30 φρ.	= 215100 φρ.
89 τόν. σιδηρ. καταστρωμάτ. »	550 »	= 48950 »

ἄθροισμα	264050 φρ.
εἰς ἀκεραίας μονάδας ..	264000.

Ἐξετελέσθησαν.

6400 κ. μ. λιθοδομῆς	πρὸς 30 φρ.	= 192000 φρ.
73 τόν. σιδηρ. καταστρωμάτ. »	550 »	= 40150 »

ἄθροισμα	232150 φρ.
εἰς ἀκεραίας μονάδας ..	232000 »

Θὰ προστεθῶσι $\frac{40,86 \times 232}{264} = 35,9$ χιλιόμετρα.

Ἐκ τούτων θὰ ἀφαιρεθῇ 1 χιλιόμετρον ἕνεκα ἰδιαιτέρων βλαβῶν εἰς τὰ τεχνικὰ ἔργα, ὥστε ὑπολείπονται 34,9 χιλιόμετρα.

Ἡ ὅλική ἀξία τῶν μέχρι τέλους Ἰουνίου ἐκτελεσθέντων ἔργων κατὰ τὸ μέχρι τοῦδε barème εἶνε ἡ ἐξῆς :

Διὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν.

I ΧΩΜΑΤΙΣΜΟΙ

I Κατηγορία	139,8 χιλιόμ.	πρὸς 28000 φρ.	= 3914400 φρ.
II »	36,7 »	» 49200 »	= 1805640 »
III »	17,6 »	» 92000 »	= 1619200 »

ἄθροισμα	7339240 φρ.
----------------	-------------

II ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

I Κατηγορία	102,3 χιλιόμ.	πρὸς 15000 φρ.	= 1534500 φρ.
II »	33,2 »	» 40000 »	= 1328000 »
III »	10,5 »	» 183200 »	= 1923600 »

ἄθροισμα	4786100 φρ.
----------------	-------------

χωματισμοὶ	7339240 »
------------------	-----------

Τὸ ὅλον	12125340 φρ.
---------------	--------------

Ἡ Κυβέρνησις ὑπελόγησε διὰ τὰ ἔργα ταῦτα κατὰ τὴν πληρωμὴν τοῦ Ἰουλίου 1893 φρ. 12646238.

Μένουν διαθέσιμα, κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἐξευρεθέντα, διὰ τὸ νέον barème 28104660 φρ.

Ἐὰν ἀφαιρέσωμεν ἐκ τούτων τὴν ἀξίαν τῶν μέχρι τοῦδε ἐκτελεσθέντων ἔργων, προκύπτει τὸ διὰ τὰ ἐκτελεστέα ἔργα διαθέσιμον ποσὸν ἐξ 28104660 φράγ. — 12125340 φρ. = 15979320 φρ.

Τὰ προβλεπόμενα εἰσὶ

	Γαῖαι	Ἡμίβραχος	Βράχος	Λιθοδομῆ	Σιδηρὰ γεφυρῶν	Μεγάλαι σήραγγες	Μικροὶ σήραγγες
1 Κατηγορία	1616000	308000	169000	39940	981	—	—
2 »	958000	689000	375000	52700	967	—	615
3 »	849000	845000	280000	108500	2155	2110	6378
	3423000	1842000	724000	201140	4103	2110	6993

Ἐξετελέσθησαν

1 Κατηγορία	957000	239000	100000	23810	163	—	—
2 "	363000	379000	162000	27000	278	—	200
3 "	318000	261000	150000	28100	—	850	1250
	1638000	879000	412000	78910	441	850	1450

ὑπολείπονται ἐπομένως πρὸς ἐκτέλεσιν

Ἄθροισμα	1785000	963000	412000	122230	3662	1260	5543
----------	---------	--------	--------	--------	------	------	------

Ἐὰν ἐκτιμήσωμεν τὰ ἐκτελεστέα ἔργα μὲ τὰς προηγουμένας διὰ τὸν ὑπολογισμὸν ἀποδεκτὰς γενομένας τιμὰς, εὐρίσκομεν τὸ ἐξῆς διὰ τὴν ἀξίαν τῶν ὑπολειπομένων πρὸς ἐκτέλεσιν ἔργων :

1,785,000	κ. μ. συνήθων γαιῶν πρὸς	1.3	φρ. =	2,320,500	φρ.
963,000	" " ἡμιβράχου	" 2.3	" =	2,214,900	"
412,000	" " βράχου	" 4.5	" =	1,854,000	"
122,230	" " λιθοδομῆς	" 30	" =	3,666,000	"
3,662	τ Σιδήρου	" 550	" =	2,014,100	"
1,260	μ. Σήραγγος	" 1200	" =	1,512,000	"
5,543	μ. Σήραγγος	" 940	" =	5,210,420	"

Ἄθροισμα 18,792,820 φρ.

Ἐπειδὴ ὅμως δὲν εἶναι διαθέσιμα παρὰ 15979320 φρ. πρέπει νὰ μειωθῶσιν αἱ τιμαὶ κατὰ τὴν ἀναλογίαν $\frac{15979}{18793} = 0,850$.

Εὐρίσκομεν ἐπομένως τὰς ἀκολουθοῦσας τιμὰς :

1) Συνήθεις γαῖαι, ἐκσκαφὴ καὶ μεταφορὰ κατὰ κ. μέτρον	1.11	φρ.
2) Ἡμιβράχος ὁμοίως	1.95	"
3) Βράχος "	3.83	"
4) Λιθοδομή "	25.50	"
5) Σιδηρὸς κατὰ τόνον	467.50	"
6) Σήραγγα Μπράλου	1020.00	"
7) Μικραὶ σήραγγες	799.00	"

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν τιμῶν τούτων προκύπτει ἡ ἐξῆς ὅλική ἀξία τῶν πρὸς ἐκτέλεσιν ὑπολειπομένων ἔργων :

1785000	κ. μ. συνήθων γαιῶν πρὸς	1.11	φρ. =	1981350	φρ.
963000	" " ἡμιβράχου	" 1.95	" =	1877850	"
412000	" " βράχου	" 3.83	" =	1577960	"
122230	" " λιθοδομῆς	" 25.50	" =	3116865	"
3662	τ. σιδηρῶν γεφυρῶν	" 467. 5	" =	1711985	"
1260	μ. σήραγγος	" 1020.00	" =	1285200	"
5543	μ. "	" 799.00	" =	4428857	"

ἄθροισμα 15980067 φρ.

Κατὰ τὴν σύνταξιν τῶν πιστοποιήσεων θὰ ἡδύνατό τις ἤδη νὰ ὑπολογίσῃ τὴν ἀξίαν τῶν ἀπὸ τοῦδε καὶ εἰς τὸ ἐξῆς ἐκτελεσθησομένων ἔργων ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἄνω τιμῶν. Ἐπειδὴ ὅμως, προϊόντος τοῦ χρόνου, δύναται νὰ προκύψῃ ἀλλοίωσις τῶν προϋπολογισθέντων ὄγκων, ἐνεκεν τροποποιήσεως τῶν σχεδίων κτλ. πρὸς δὲ μικρὰ τις τροποποίησις δύναται νὰ ἐπέλθῃ ἐκ τοῦ ὅτι ἐξακολουθοῦσιν αἱ ἐργασίαι τῆς σήραγγος τοῦ Μπράλου, ἐν τέλει δὲ, ἐπειδὴ πρὸ τῆς ἐπαναλήψεως, τῶν ἐργασιῶν δέον νὰ γίνῃ ἡ κατ'ἀντιπαράστασιν ἐξακρίβωσις τῶν ἐκτελεσθέντων ὄγκων πρὸς ἐκκαθάρισιν τῶν λογαριασμῶν ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρχαίου Barème, δέον καὶ ἐν μέλλοντι νὰ τηρηθῇ ὁ κανὼν, ὅτι ἡ ἀξία τῶν ἐργασιῶν προσδιορίζεται πάντοτε ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ λόγου τῶν ἐκτελεσθησομένων πρὸς τὰς ἐκτελεσθείσας ἐργασίας. Ἄλλως τε κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦτον θὰ χρησιμεύωσιν ἀκόλουθως ὡς βάσεις αἱ προηγουμένως ἐξευρεθεῖσαι ἡλαττωμένα τιμαί.

Αἱ πρὸς τοῦτο περαιτέρω εἰδικαὶ διατάξεις θέλουσι διαγραφῇ ἐν τῷ συμπεράσματι.

Ἀκριβῶς ὁ ἴδιος λογαριασμὸς δέον νῦν νὰ διεξαχθῇ καὶ διὰ τὰς διακλαδώσεις.

Ἡ ἀξία τῶν κατὰ τὸ ἀρχαῖον Barème ἐκτελεσθεισῶν ἐργασιῶν προσδιορίζεται ὡς ἀκόλουθος.

I. ΧΩΜΑΤΙΣΜΟΙ

30,3 χιλιομ. πρὸς 25000 φρ. = 757500 φρ.

II. ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

34,9 χιλιομ. πρὸς 23200 φρ. = 813170 "

Ἄθροισμα " 1570670 φρ.

Ἐν τῇ πιστοποίησει διὰ τὸν Ἰούλιον ἡ Κυβέρνησις ἐπιστοποίησε ποσὸν δραχμῶν 1582250 φρ.

Συμφώνως τοῖς ἄνω, μένουν διαθέσιμα διὰ τὰς διακλαδώσεις

$$40,86 \times 32,400 = 1323864 \text{ φρ.}$$

Ὅθεν ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρχικοῦ Barème ἀνήκουσι τῇ ἐργολαβίᾳ 246806 φρ. ἐπὶ πλέον τῶν διαθέσιμων ἐὰν ἄλλως τε ληφθῇ ὑπ' ὄψιν καὶ ἡ δαπάνη διὰ τοὺς σταθμικοὺς κτλ. Ὑπονοεῖται συνεπῶς ὅτι ὑπὸ τὰς ὑφισταμένας συνθήκας δέον ἢ ἐργολαβία νὰ συντελέσῃ τοὺς χωματισμοὺς καὶ τὰ τεχνικὰ ἔργα ἄνευ περαιτέρω ἀποζημιώσεως.

Κατὰ τὴν προσεγῇ πιστοποίησιν δέον νὰ ἐκπεσθῇ τὸ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως κατὰ παραδρομὴν ἐπὶ πλέον πιστοποιηθὲν ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρχαίου Barème ποσὸν ἀνερχόμενον εἰς 1582250 φρ.—1570670 φρ.=11580 φρ. ὅπερ ἄλλως τε θέλει ἐξακριβωθῇ ἀκριβέστερον διὰ τῆς ὑπ' ἀμφοτέρων τῶν ενδιαφερομένων κατ' ἀντι-παράστασιν ἐκτελεσθησομένης καταμετρήσεως. Ἐνεκεν ὅμως τῶν προηγουμένων ἤδη ἀναπτυχθέντων λόγων καὶ ἐπὶ τῇ ὑποθέσει τῆς κανονικῆς ἐπαναλήψεως τῶν ἔργων δὲν πρέπει νὰ γίνῃ ἐπὶ τοῦ παρόντος κράτησις τῶν καθ' ὑπερβάσιν τοῦ διαθεσίμου κεφαλαίου γενομένων πληρωμῶν, ἀλλὰ δέον νὰ κανονισθῇ ἡ ἐκκαθά-ρισις κατὰ τὴν τελευταίαν προσωρινὴν παραλαβὴν τῶν ἔργων τῶν διακλαδώσεων, ὅποτε ἐπέρχεται ἡ ἀπόδοσις ἢ ὁ συμφητισμὸς τοῦ δεκάτου τῶν καρτήσεων. Μὴ γιγνομένης ὅμως ἐπαναλήψεως τῶν ἔργων, τότε ὑποχρεοῦται ὡς εἰκὸς ἡ ἐκκαθά-ρις νὰ ἀποδώσῃ τὸ καθ' ὑπερβάσιν πληρωθὲν αὐτῇ ὀλίγον ποσόν, ἐξαιρουμένης τῆς τῆς ἀξίας τῶν ἐκτελεσθέντων ἔργων ἐν σχέσει πρὸς τὸ σύνολον τῶν ἐργασιῶν καὶ λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ διαθεσίμου κεφαλαίου.

Προσδιορισμὸς τῆς ἀξίας τῶν διαφόρων τμημάτων διὰ τὴν προσωρινὴν παραλαβὴν.

Δέον ἤδη νὰ προσδιορισθῇ ἡ ἀξία ἐνὸς ἐκάστου τμήματος ἥτις ἐφαρμοσθήσεται ὡς ὅλική τιμὴ (prix intégral) κατὰ τὰς προσωρινὰς παραλαβὰς. Ἐὰν προῦπο-λογίσωμεν τοὺς προβλεπομένους ἐν συνόλῳ χωματισμοὺς καὶ τεχνικὰ ἔργα διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀρχικῶς παραδεγεμένων τιμῶν ἔχομεν τὸ ἀκόλουθον ἐξαγό-μενον.

Κυρία γραμμὴ.

1)	3,423,000	χ. μ. κοινῶν γαιῶν πρὸς 1.3 φρ.	φρ.	4,449,900
2)	1,842,000	χ. μ. ἡμιθράχου πρὸς 2.3 φρ.	»	4,236,600
8)	824,000	χ. μ. θράχου πρὸς 4, 5 φρ.	»	3,708,000
4)	201,140	χ. μ. λιθοδομῆς πρὸς 30 φρ.	»	6,034,290
5)	4,103	τόν. σιδηρῶν γεφυρῶν πρὸς 550 φρ.	»	2,256,650
6)	2,110	μ. σήραγγος πρὸς 1200 φρ.	»	2,532,000
7)	6,993	μ. σήραγγων πρὸς 940 φρ.	»	6,573,420
			»	29,790,770

Διὰ τὰ ἔργα ταῦτα εἰσὶ διαθέσιμα $347,4 \times 80,900 = 28,104,660$ φρ.

συνεπῶς αἱ τιμαὶ δέον νὰ ἐλαττωθῶσι κατὰ λόγον $\frac{28,105}{29,791} = 0,943$, ἐξ οὗ προκύπτει

3,423,000	χ. μ. γαιῶν κοινῶν πρὸς 1.23 φρ.	φρ.	4,210,290
1,842,000	χ. μ. ἡμιθράχου πρὸς 2,17 »	»	3,997,140
824,000	χ. μ. θράχου πρὸς 4,24 »	»	3,493,760
201,140	χ. μ. λιθοδομῆς πρὸς 28,29 φρ.	»	5,690,251
4,103	τόν. σιδηρῶν γεφυρῶν πρὸς 518,65 φρ.	»	2,128,021
2,110	μ. σήραγγος πρὸς 1131,6 φρ.	»	2,387,676
6,993	μ. σήραγγων πρὸς 886,42 φρ.	»	6,198,735
			28,105,878

Θητὸν	Τ	μ	μ	μ	α	Μετακινηθισόμενοι ὄγκοι				"Αθροισμα	Λιθοδομῇ	Καταστροφικά γέφυρων	Μακρά	Σηγάδες	Σηγάδες	Διὰ τὸ τμήμα τοῦτο, ἀντὶ τοῦ μήκους 106,52 θλ. ἀναγραφῆν ἐν τῷ λογαριασμῷ μόνον μῆκος (106,52 — 3, 787 + 2,4) χι-λιόμε. (ἢ. κείμε-νον) = 105, 133.
						Κοινὰ γαῖαι	Ἡμιθρά-χου	Βράχου	χ. μ.							
1	Πειραιεύς — Θηβαί, ἀπὸ χιλίου. 0 ἕως χιλίου. 100,323					630000	653000	313000	1596000	37770	394	3084	2110	6378	645	275
2	Θηβαί — Λεβαδεία, ἀπὸ χιλίου. 0 — χι-λίου. 38,860					277000	16000	41000	304000	4420	68	186	—	—	—	—
3	Λεβαδεία — Δαδί, ἀπὸ χιλίου. 0 ἕως χι-λίου. 41,85					255000	19000	74000	348000	7970	186	—	—	—	—	—
4	Δαδί — Λιανοκλάδι — Σκάρμιτζα ἀπὸ χιλ. 0 ἕως χιλ. 106,520					4754000	1148000	419000	3321000	141620	3084	371	2110	6378	645	275
5	Σκάρμιτζα — Λάρισα, ἀπὸ χιλίου. 0 ἕως χιλίου. 61,234					507000	6000	7000	520000	9360	371	—	2110	6993	—	—
						3423000	1842000	824000	6089000	201140	4103	4103	2110	6993	—	—
1	Χαλκίδος, ἀπὸ 0 ἕως χιλίου. 21,16					55000	221000	58000	334000	4150	16	—	—	—	—	—
2	Ἀγία-Μαρίνα ἀπὸ χιλίου. 1 μέτρο χι-λίου. 19,695					130000	22000	—	152000	3020	73	—	—	—	—	—
						185000	243000	58000	486000	7170	89	—	—	—	—	—

Ἡ ἀξία ἐκάστου τμήματος, ἥτις θὰ πληρωθῇ κατὰ τὴν προσωρινὴν παραλαβὴν, εὐρίσκεται κατὰ τ' ἀνωτέρω ὡς ἐξῆς, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ προηγουμένου πίνακος.

1. Τμήμα Πειραιῶς-Θηβῶν.

630,000	κ. μ. κοινῶν γαιῶν	πρὸς 1,23	φρ. = 774,900 φρ.
653,000	» » ἡμιβράχου	» 2,17	» = 1,417,010 »
313,000	» » βράχου	» 4,24	» = 1,327,120 »
37,770	» » λιθοδομῆς	» 28,29	» = 1,068,513 »
394	τόννοι σιδηρῶν γεφυρῶν	» 518,65	» = 204,348 »
275 645	μ. σιδηρῶν γεφυρῶν	» 886,42	» = 545,148 »
ἄθροισμα			5,337,039 φρ.
			5 035 656

2. Τμήμα Θηβῶν-Λεβαδείας.

277,000	κ. μ. κοινῶν γαιῶν	πρὸς 1,23	φρ. = 340,710 φρ.
16,000	» » ἡμιβράχου	» 2,17	» = 34,720 »
11,000	» » βράχου	» 4,24	» = 46,640 »
4,420	» » λιθοδομῆς	» 28,29	» = 125,042 »
68	τ. σιδηρῶν γεφυρῶν	» 518,65	» = 35,268 »
ἄθροισμα			582,380 φρ.

3. Τμήμα Λεβαδείας-Δαδίου.

255,000	κ. μ. κοινῶν γαιῶν	πρὸς 1,23	φρ. = 313,650 φρ.
19,000	» » ἡμιβράχου	» 2,17	» = 41,230 »
74,000	» » βράχου	» 4,24	» = 313,760 »
7,970	» » λιθοδομῆς	» 28,29	» = 225,471 »
186	τ. σιδηρῶν γεφυρῶν	» 518,65	» = 96,469 »
ἄθροισμα			990,580 φρ.

4. Τμήμα Δαδίου-Λιανοκλαδίου-Σκαρμίτζης.

1754,000	κ. μ. κοινῶν γαιῶν	πρὸς 1,23	φρ. = 2,157,420 φρ.
1148,000	» » ἡμιβράχου	» 2,17	» = 2,491,160 »
419,000	» » βράχου	» 4,24	» = 1,776,560 »
141,620	» » λιθοδομῆς	» 28,29	» = 4,006,430 »
3,084	τ. σιδηρῶν γεφυρῶν	» 518,65	» = 1,599,517 »
2,110	μ. σιδηρῶν γεφυρῶν	» 1,131,06	» = 2,387,676 »
6718 6378	μ. σιδηρῶν γεφυρῶν	» 886,42	» = 5,653,587 »
ἄθροισμα			20,072,350 φρ.
			20 273 733

5. Τμήμα Σκαρμίτζης-Λαρίσης.

507,000	κ. μ. κοινῶν γαιῶν	πρὸς 1,23	φρ. = 623,610 φρ.
6,000	» » ἡμιβράχου	» 2,17	» = 13,020 »
7,000	» » βράχου	» 4,24	» = 29,680 »
9,360	» » λιθοδομῆς	» 28,29	» = 264,794 »
371	τ. σιδηρῶν γεφυρῶν	» 518,65	» = 192,419 »
ἄθροισμα			1,123,523 φρ.

ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΙΣ

1	Τμήμα	5337039 φρ.	5 035 656
2	»	582330 »	
3	»	990580 »	
4	»	20072350 »	20 273 733
5	»	1123523 »	
ἄθροισμα		28105872 φρ.	

ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΕΙΣ

Ὁλικὴ ἀξία τῶν ἐκτελεσθησάντων ἐργασιῶν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀρχικῶν τιμῶν.

185,000	κ. μ. κοινῶν γαιῶν	πρὸς 1,30	φρ. = 240,500 φρ.
243,000	» » ἡμιβράχου	» 2,30	» = 558,900 »
58,000	» » βράχου	» 4,05	» = 261,000 »
7,170	» » λιθοδομῆς	» 30,—	» = 215,100 »
89	τ. σιδηρῶν γεφυρῶν	» 550	» = 48,250 »
ἄθροισμα			1,324,450 φρ.

Μένουν ὅθεν διαθέσιμα κατὰ τ' ἀνωτέρω διὰ τὰς ἐν λόγῳ ἐργασίας φρ. 1323864.

Δύνανται ὅθεν νὰ διατηρηθῶσιν αἱ τιμαὶ μονάδος.

Ἡ ἀξία τῶν ἔργων ἀμφοτέρων τῶν διακλαδώσεων κατ' ἰδίαν ἀνέρχεται εἰς τ' ἀκόλουθα ποσά.

I. Διακλάδωσις Χαλκίδος.

55,000	κ. μ. κοινῶν γαιῶν	πρὸς 1,30	φρ. = 71,500 φρ.
221,000	» » ἡμιβράχου	» 2,30	» = 508,300 »
58,000	» » βράχου	» 4,50	» = 261,000 »
4,150	» » λιθοδομῆς	» 30,—	» = 124,500 »
16	τ. σιδηρῶν γεφυρῶν	» 550	» = 8,800 »
ἄθροισμα			974,100 φρ.

2. Διακλάδωσις Ἀγίας Μαρίνης.

130,000	κ. μ. κοινῶν γαιῶν	πρὸς 1,30	φρ. = 169,000 φρ.
22,000	» » ἡμιβράχου	» 2,30	» = 50,600 »
3,020	» » βράχου	» 30	» = 90,600 »
73	τόννοι σιδηρῶν γεφυρῶν	» 550	» = 40,150 »
ἄθροισμα			350,350 φρ.

Αἱ ἀπέναντι τοῦ διαθέσιμου κεφαλαίου προκύπτουσι μικραὶ διαφοραὶ θέλουν ἐξισωθῇ κατὰ τὴν τελικὴν πληρωμὴν.

Διατάξεις διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν πιστοποιήσεων, τῶν Σταθμῶν, Στάσεων καὶ Φυλακείων.

Τὰς δαπάνας διὰ τοὺς σταθμοὺς προϋπελόγησα προχείρως ὡς ἔπεται.

I. ΚΥΡΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

α') Πρωτεύοντες σταθμοί.

Πειραιώς, εξαίρεσει τοῦ ἐπιθαλασίου σταθμοῦ, ἀλλὰ συμπεριλαμβανομένης τῆς ἀποθήκης τῶν μηχανῶν καὶ τῆς ἀποθήκης ὕλικῶν διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν	φρ.	400,000
Ἀθηνῶν	»	350,000
Λαρίσσης	»	360,000
	φρ.	1,110,000

β') Σταθμοὶ β' τάξεως.

Θηβῶν	»	240,000
Λεβαδείας	»	180,000
Δαδίου	»	220,000
Σκαρμύτζης	»	180,000
	φρ.	820,000

γ') Σταθμοὶ γ' τάξεως.

Κιόρκα	φρ.	90,000
Σχηματαρίου	»	160,000
Ὀρφανῶν	»	90,000
Μπράλου	»	110,000
Λιανοκλαδίου	»	185,000
Κουρνόβου	»	50,000
Δεμερλή	»	110,000
Μενιδίου, Κακοσάλεσι, Τανάγρας, Μουλκίου, Δαβλίας, Βελίτζης, Δερελή, (κατὰ μέσον ὅρον πρὸς 57,000 φρ.)	»	456,000
	φρ.	1,251,000

Στάσεις.

Στύρφακα	φρ.	36,000
22 Στάσεις κατὰ μέσον ὅρον πρὸς 6,000 φρ.	»	132,000
	φρ.	168,000
33 Φυλακεῖα κατὰ μέσον ὅρον πρὸς 3,800 φρ.	»	125,400
Ἐπιθαλάσσιος σταθμοὶ Πειραιῶς καὶ ἐργοστάσια Πειραιῶς καὶ Λαρίσσης (455,000—108,000)	»	347,000
	φρ.	3,821,400

II. ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΕΙΣ

α') Διακλάδωσις Χαλκίδος.

Χαλκίς (α' τάξεως)	φρ.	325,000
Βαθὺ	»	59,154
2 Φυλακεῖα	»	8,400
	φρ.	392,554

β') Διακλάδωσις Λαμίας.

1) Λαμία (α' τάξεως)	φρ.	310,000
2) Μεγάλη Βρύσι	»	6,000
3) Ἀγία Μαρίνα	»	160,000
4) Προκυμαία Στυλίδος	»	108,000
	φρ.	584,000
Ἐν ὅλῳ διὰ τὰς διακλαδώσεις	φρ.	976,554

Εἰς τὰς ὡς ἄνω προϋπολογισθέντα ποσὰ περιλαμβάνονται τὰ ἐξόδα τῶν τροχιῶν, πλὴν τῆς συνεχοῦς κυρίας τροχίᾳς, τῶν αἰχμῶν, διασταυρώσεων, περιστροφικῶν δίσκων, κινητῶν γεφυρίων, τῶν οἰκοδομῶν ἐν γένει μετὰ τῆς ἐπιπλώσεως, τῶν ἐξασφαλίσεων τῶν ὁδῶν, τῶν περιφραγμάτων καὶ ὅλης τῆς ἐπιλοΐπου συσκευῆς τῶν σταθμῶν. Δέον νῦν νὰ συνταχῶσι προϋπολογισμοὶ ὅλων τῶν σταθμῶν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν παρουσιασθέντων μοι διαγραμμάτων διὰ τὰ ὅποια ἐπετεύχθη ἤδη ὁμοφωνία τῶν ἐνδιαφερομένων ὡς καὶ τῶν κατόπιν συνταχθησάντων διὰ τοὺς ἐπιλοΐπους σταθμοὺς, ἡ ὁλικὴ δὲ αὐτῶν ἀξία δέον νὰ ᾖται ἴση πρὸς τὰ ἄνω ἀναγραφόμενα ποσὰ τῶν 3,821,000 φρ. καὶ 976,554. Ἐντὺς ὅμως τῶν ἄνω ὁλικῶν ποσῶν ἐπιτρέπεται νὰ γίνῃ καὶ διάφορος διανομὴ τῆς καθ' ἕκαστα δαπάνης τῶν διαφόρων σταθμῶν καὶ στάσεων, ἐὰν τοῦτο θεωρηθῇ ἀναγκαῖον κατὰ τὸν προϋπολογισμόν.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἄνω προϋπολογισμῶν καθορισθήσεται ἡ ἀξία τῶν σταθμῶν δι' ἕκαστον τμήμα, αὕτη δὲ θέλει χρησιμεύει μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ τμήματος πρὸς καθορισμὸν τῆς ὁλικῆς αὐτοῦ ἀξίας. Αἱ τιμαὶ μονάδος ὑπολογισθήσονται κατὰ προσέγγισιν ὡς ἀκολουθῶς:

1) Δι' ἓν μέτρον ἀνωδομῆς	φρ.	30
2) Περιπλέον δαπάνη διὰ μίαν αἰχμὴν	»	500
3) Περιστροφικὸς δίσκος δι' ἀμάξας	»	6,500
4) Περιστροφικὸς δίσκος δι' ἀτμαμάξας	»	16,000
5) Βαροῦλκον 10 τόνων δυνάμεως	»	6,000
6) Βαροῦλκον 5 τόνων δυνάμεως	»	3,500
7) Ἀποθήκη διὰ μίαν ἀτμαμάξαν	»	5,000
8) Ἀποθήκη διὰ μίαν ἀμάξαν	»	4,000
9) Διὰ μίαν γεφυροπλαστιγγα	»	4,000
10) Δι' οἰκοδομὰς σταθμῶν ἐπιβατῶν		
α') Πειραιῶς	»	80,000
β') Ἀθηνῶν	»	100,000
γ') Λαρίσσης	»	70,000
δ') Διὰ σταθμοὺς α' τάξεως κατὰ μέσον ὅρον	»	60,000
ε') Διὰ σταθμοὺς β' τάξεως κατὰ μέσον ὅρον	»	35,000
ζ') Διὰ σταθμοὺς γ' τάξεως κατὰ μέσον ὅρον	»	20,000

Αἱ δαπάναι διὰ τοὺς σταθμοὺς ὑδρονομῆς, συμπεριλαμβανομένων τῶν φρεάτων, ἐνδεχομένων ὑδραγωγείων, σωλήνων καὶ κρουνοῶν, ὑπελογίσθησαν κατὰ μέσον ὅρον πρὸς 30,000 φρ. Τὸ ποσὸν τοῦτο ὅμως δέον νὰ προσδιορισθῇ ἀκριβέστερον κατόπιν εἰδικῆς μελέτης δι' ἕκαστην περίπτωσιν.

Ἐπειδὴ καὶ διὰ τοὺς σταθμοὺς ἡ δαπάνη τῶν προβλεπομένων ἔργων δύναται νὰ ὑποστῇ μεταβολὰς συνεπείᾳ τροποποιήσεως τῆς διατάξεως τῶν, δέον καὶ

ἐνταῦθα κατὰ τὴν σύνταξιν τῶν πιστοποιήσεων νὰ τηρῇται πάντοτε ὁ κανὼν, ὅτι αἱ ἐκτελεσθεῖσαι ἐργασίαι πρέπει νὰ τεθῶσι ἐν ἀντιπαράθεσιν πρὸς τὰς ἐκτελεσθησόμενας. Ἐὰν π. χ. διὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν ἐξετελέσθησαν διὰ τοὺς σταθμοὺς κτλ. ἔργα ἀξίας Α φρ., ἡ δὲ ὀλικὴ δαπάνη τῶν προβλεπομένων ἐργασιῶν προϋπελογίσθη εἰς Β φρ., τότε δεόν νὰ ληφθῇ ὡς πιστοποιητέον ποσὸν $\frac{A}{B}$ 3821400 φρ.

Εἰδικαὶ διατάξεις διὰ τὴν ἐπανάληψιν τῶν ἐργασιῶν καὶ τῶν ἀκολουθῶν πιστοποιήσεων.

Πρὸ τῆς ἐπανάληψως τῶν ἐργασιῶν δεόν νὰ γίνῃ ἀκριβὴς ἐπικαταμέτρησις κατ' ἀντιπαράστασιν δι' ἀντιπροσώπων ἀμφοτέρων τῶν μερῶν ὧν τῶν χωματισμῶν καὶ τεχνικῶν ἔργων. Καὶ ὅσον μὲν ἀφορᾷ τὸν καθορισμὸν τῶν ὄγκων δὲν δύνανται ν' ἀναρῶσι δυσχερεῖαι καὶ διαφοραί. Παρατηροῦμεν μόνον ὅτι ὅλοι οἱ χωματισμοὶ πρέπει νὰ ὑπολογισθῶσι εἰς ἔκχωμα. Κατὰ τὴν ἐπικαταμέτρησιν ταύτην δὲν θέλουν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἐκτελεσθέντες ξηρότοιχοι, ἐπενδύσεις πρηνῶν κτλ. ἅτινα δὲν προβλέπονται ἐν τῷ ἐγχειρισθέντι μοι καταλόγῳ τῶν τεχνικῶν ἔργων. Κατὰ τὴν ἐπικαταμέτρησιν τῶν χωματισμῶν δεόν νὰ γίνῃ ἡ τῶν γαιῶν κατάταξις κατὰ ποιότητα.

Ἐὰν κατὰ ταύτην δὲν ἐπιτευχθῇ συμβιβαστικῶς ὁμοφωνία ἀποφασίζω ὅπως κατὰ τὴν κατάταξιν τῶν τε προβλεπομένων καὶ ἐκτελεσθέντων ὄγκων τηρηθῇ ἡ μεταξὺ κοινῶν γαιῶν, ἡμιβράχου καὶ ἐράχου ἀναλογία, ἣν παρεόχθη εἰς τὸν παρ' ἐμοῦ συνταχθέντα λογαριασμὸν ἐπὶ τῇ θάσει τῶν πληροφοριῶν τῆς ἐργολαβίας. Ἐὰν ὅμως ἡ προσεχῶς γεννησόμενη διαιτησία μεταξὺ τῆς γενικῆς ἐργολαβίας καὶ τῶν ἐργολάβων Chirico καὶ Marcucci ἀπολήξῃ εἰς τὸν κανονισμὸν ἄλλων ἀναλογιῶν, τότε πρέπει νὰ ἐφαρμοσθῶσι αὐταὶ εἰς τὰ οἰκεία τμήματα.

Πρὸς κανονισμὸν τοῦ διὰ τὴν ἐπικαταμέτρησιν λογιστέου μήκους τῶν σήραγγων ἰσχύουν αἱ ἐπόμεναι διατάξεις αἵτινες ἐφαρμοσθήσονται ἐν μέλλοντι καὶ διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν πιστοποιήσεων.

1. ΣΗΡΑΓΓΕ ΜΠΡΑΛΟΥ

Α) Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν μὲ κορυφαίαν στοᾶν.

	Ἔργασίαι ἐπὶ τοῖς %
α) Στοαὶ προόδου (galeries d'avancement)	0.20
β) Εὐρυνσις διὰ τὸν θόλον (élargissement de la voûte)	0.12
γ) Μέση στοὰ (Stross)	0.20
δ) Εὐρυνσις ἀκροβάθρων (élargissement des piédroits)	0.10
ε) Λιθοδομὴ θόλου (revêtement de la voûte)	0.20
ζ) Λιθοδομὴ ἀκροβάθρων (revêtement des piédroits)	0.10
η) Κοιτόστρωσις καὶ ὀχετὸς (radier et cunette)	0.08
	1.00

Β) Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν μὲ στοᾶν τῆς κοίτης.

	Ἔργασίαι ἐπὶ %
α) Στοαὶ προόδου (galeries d'avancement)	0.26
β) Εὐρυνσις διὰ τὸν θόλον, συμπεριλαμβανομένων τῶν ἀπαιτουμένων ἀνασκαφῶν (élargissement de la voûte)	0.16
γ) Μέση στοὰ (Stross)	0.16
δ) Εὐρυνσις διὰ τ' ἀκροβάθρα (élargissement des piédroits) ..	0.10
ι) Λιθοδομὴ θόλου (revêtement de la voûte)	0.20
ζ) Λιθοδομὴ ἀκροβάθρων (revêtement des piédroits)	0.10
η) Κοιτόστρωσις καὶ ὀχετὸς	0.08
	1.00

Διὰ τὰς ἐπομένους πιστοποιήσεις τὸ ὀλικὸν τμήμα τῆς σήραγγος Μπράλου θέλει ὑπολογισθῇ πρὸς φρ. 1026 ἀνὰ τρέχον μέτρον, ὡς προέκυψεν ἐκ τοῦ προγενεστέρως διεξαχθέντος ὑπολογισμοῦ, διὰ τὸν κατόπιν ὁμῶς γενησόμενον ὑπολογισμὸν τοῦ τμήματος τοῦ ἐτοίμου τμήματος θέλει ὑπολογισθῇ πρὸς 1131,6 φρ.

2) Μικραὶ σήραγγες (petits tunnels).

Ἐρ' ὅσον αἱ μικρότεραι σήραγγες κατασκευάζονται μετὰ κοιτοστρώσεως καὶ πλήρους ἐπενδύσεως, ἐφαρμοσθήσονται διὰ τὰς πιστοποιήσεις αἱ αὐταὶ ἀναλογίαι τῆς σήραγγας τοῦ Μπράλου.

Διὰ τὰς σήραγγας ὁμῶς ἄνευ κοιτοστρώσεως, ἀλλὰ μὲ πλήρη θόλον καὶ ἐπένδυσιν, τροποποιῶνται αἱ ἀναλογίαι αὐταὶ ὡς ἀκολουθεῖ.

α) Στοαὶ προόδου	0.22
β) Εὐρυνσις διὰ τὸν θόλον	0.14
γ) Μέση στοὰ	0.22
δ) Εὐρυνσις διὰ τὰ ἀκροβάθρα	0.10
ε) Λιθοδομὴ θόλου	0.20
ζ) Λιθοδομὴ ἀκροβάθρων	0.10
η) Ὅχαιοι	0.2
	1.00

Διὰ σήραγγας ἄνευ λιθοδομῆτων ἀκροβάθρων ἀλλὰ μὲ θόλον δεόν νὰ γίνουν παραδεκταὶ αἱ ἀκόλουθοι ἀναλογίαι.

α) Στοαὶ προόδου	0.24
β) Εὐρυνσις διὰ τὸν θόλον	0.16
γ) Μέση στοὰ	0.22
δ) Εὐρυνσις διὰ τὰ ἀκροβάθρα	0.13
ε) Λιθοδομὴ θόλου	0.22
ζ) Ὅχαιοι	0.03
	1.00

Διὰ σήραγγας, ἄνευ ἐπενδύσεως ἢ θόλου, παραδεκτέον.

α) Στοαὶ προόδου	0.30
β) Ἐπίλοιπος διαπλάτυνσις	0.65
γ) Ὅχαιοι	0.05
	1.00

Ἐτοιμα τμήματα σφράγγων ὑπολογίζονται διὰ τὰς πιστοποιήσεις ὡς ἔπεται.

- 1) Μικραὶ σφράγγες μὲ θόλον, ἐπένδυσιν καὶ κοιτοστρώσεσιν, συμπεριλαμβανομένων τῶν ἀψίδων εἰσόδου..... 930 φρ.
- 2) "Ομοῖαι μὲ θόλον καὶ ἐπένδυσιν ἄνευ κοιτοστρώσεως..... 845 »
- 3) "Ομοῖαι μὲ θόλον ἄνευ ἐπένδυσως..... 700 »
- 4) "Ομοῖαι ἄνευ λιθοδομῆς..... 450 »

Ἐκτὸς τούτου δέον νὰ ἐνεργηθῇ κατ' ἀντιπαράστασιν ἀκριβοῦς καταμέτρησις καὶ καταγραφή ἀπάντων τῶν ὑλικῶν τῆς κατασκευῆς, ὡς καὶ ἐκείνων τῆς ἀνωδομῆς. Κατόπιν δέον νὰ καταρτισθῇ πιστοποίησης ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὧτων παρεδέχθην, ὡς πρὸς τὰς κρατήσεις διὰ τὴν ἀνωδομὴν, κατὰ τὴν σύνταξιν τῆς πιστοποιήσεως τοῦ Μαρτίου μηνός, ὡς ἐρρέθη εἰς τὸ 12ον ζήτημα διὰ τῆς πιστοποίησης ταύτης θέλει ἐξευρεθῇ ἀφ' ἐνὸς μὲν ἂν κατὰ τὴν νῦν στάσιν τῶν ἔργων, ἔχῃ λαμβάνειν τι κατὰ τὸ παλαιὸν barème, ἡ ἐργολαβία, ἢ ἡ Κυβέρνησις, ἀφ' ἐτέρου δὲ θέλει ἐξακριβωθῇ ἡ ἀξία τῶν χωματισμῶν καὶ τῶν τεχνικῶν ἔργων κατὰ τὸ παλαιὸν barème. Ἐὰν προκύβῃ διαφορὰ ὑπὲρ τῆς ἐργολαβίας, δέον νὰ πληρωθῇ εἰς αὐτήν, ἂν ὅμως ἡ διαφορὰ εἴναι ὑπὲρ τῆς Κυβερνήσεως, τότε πρέπει ν' ἀφαιρεθῇ ἀπὸ τὴν προσεχῇ πιστοποίησιν, διότι ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει πρόκειται περὶ κατὰ παραδρομὴν πληρωμῆς ποσοῦ ἀνωτέρου τῶν ὀφειλομένων. Τὸ ποσὸν ὅπερ ἤθελε προκύβῃ διὰ τὴν ἀξίαν τῶν ἔργων, δέον νὰ ἀφαιρεθῇ ἐκ τοῦ διαθεσίμου ποσοῦ τῶν 28104660 φρ. ὡς τοῦτο ἐγένετο ἐν τοῖς προηγούμενοις λογαριασμοῖς διὰ τὴν στάσιν τῶν ἔργων κατὰ τὸν Ἰούλιον μῆνα. Ἡ διαφορὰ (28104660 φρ.—Α) διαιρουμένη διὰ 347,4 δίδει τὸ ὀλίγον χιλιομετρικὸν τμήμα τὸ ὁποῖον κατὰ τ' ἀνωτέρω ἐκτεθέντα πρέπει νὰ τεθῇ ὡς βάσις εἰς τὸ μέλλον διὰ τὰς μηνιαίας πιστοποιήσεις.

Πρὸς τούτοις, δέον νὰ ἀφαιρεθῶσιν, ἀκριβοῦς ὡς ὑπέδειξα ἐν τοῖς προηγούμενοις λογαριασμοῖς, ἀπὸ τὰ ὑπ' ἐμοῦ προβλεπόμενα πρὸς ἐκτέλεσιν ὀλίκα ποσά, οἱ κυβισμοί, τὰ μήκη κτλ. καὶ συμφώνως πρὸς ταῦτα δέον νὰ καθορισθῇ ἡ ἀκριβεστέρα ἀξία τῶν ὑπολειπομένων πρὸς ἐκτέλεσιν ἔργων (B), διὰ πολλαπλασιασμοῦ, συμφώνως πρὸς τοὺς προγενεστέρους ὑπολογισμοὺς, τῶν διαφορῶν τῶν κύβων τούτων ἢ μηκῶν ἐπὶ τὰς ὑπ' ἐμοῦ ἐξευρεθείσας τιμὰς μονάδος.

Διὰ τὴν ἐργασίαν ταύτην δὲν εἶναι ἀνάγκη νὰ τροποποιηθῶσιν αἱ τιμαὶ μονάδος, ἅς ὑπελόγησα διὰ τὰς διαφόρους ἐργασίας.

Εἰς τὸ μέλλον δέον νὰ γίνηται τὴν 20ην ἐκάστου μηνός κατ' ἀντιπαράστασιν καταμέτρησις πασῶν τῶν ἐργασιῶν, αἵτινες ἐξετελέσθησαν ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἔλαβε νόμιμον ἰσχὺν ἡ διαιτησία, μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς καταμετρήσεως τῶν ἐκτελεσθεισῶν ἐργασιῶν. Ἐντὸς τῆς αὐτῆς προθεσμίας δέον νὰ γίνηται καὶ ἡ ἀπογραφή τῶν γενομένων προμηθειῶν, ἐξαρτημάτων κτλ. αἵτινες πρέπει νὰ πληρόνωνται συμφώνως πρὸς τὸ barème. Αἱ μηνιαῖαι καταστάσεις ἐπὶ τῇ βάσει τῶν γενομένων καταμετρήσεων θὰ ὑποβάλλωνται μέχρι τῆς 27ης ἐκάστου μηνός εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ἐλέγχου. Εἰς τὰς καταστάσεις, αἵτινες κατὰ τ' ἄλλα θὰ συντάσσωνται ὅπως καὶ πρὶν, θὰ ἐπισυνάπτηται πίναξ ἐν ᾧ θὰ ἐμφαίνεται ἀκριβοῦς ὁ τρόπος τοῦ ὑπολογισμοῦ.

Ἐὰν ὑπάρχωσιν ἀμφιβολαὶ περὶ τῆς ταξινομήσεως τῶν διαφορῶν ποιότητων τοῦ ἐδάφους, αἵτινες δὲν δύνανται νὰ λυθῶσι κατὰ τὴν καταμέτρησιν, τότε δέον προσωρινῶς νὰ ληρῇ ὑπ' ὄψιν δι' ἕκαστον ἔκχωμα ἡ ἀναλογία τῶν διαφορῶν φύσεως ἔκχωμάτων ἥτις ἐφημερίσθη εἰς τὸν ὑποβληθέντα μοι ὑπολογισμὸν τῆς ἐργολαβίας.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἡ ἐργολαβία ὀφείλει νὰ ὑποβάλῃ τῇ Κυβερνήσει ἀν-

τίγραφον τοῦ ὑπολογισμοῦ τούτου, ἐξ οὗ ἐξάγεται ἡ ταξινόμησις τῶν διαφορῶν ἔκχωμάτων (παράβαλε σελ. 40 περὶ τοῦ τμήματος Λιανοκλαδίου—Πενταμύλου).

Οἱ διὰ τῶν καταμετρήσεων τούτων βεβαιούμενοι ὄγκοι, πολλαπλασιαζόμενοι ἐπὶ τὰς τιμὰς μονάδος τὰς προηγούμενας ὑπ' ἐμοῦ ἐξευρεθείσας, δίδουν ὡς παράγοντα τὴν ἀξίαν τῆς ἐργασίας (C) ἀφ' ἧς στιγμῆς ἤρχισεν ἡ ἰσχὺς τῆς διαιτησίας μέχρι τῆς στιγμῆς τῆς πιστοποιήσεως.

Οὕτως ἐξάγεται ὅτι τὸ πιστοποιηθὲν ποσὸν διὰ τοὺς χωματισμοὺς καὶ τὰ τεχνικὰ ἔργα ἀνέρχεται εἰς $\frac{C}{B}$ (28104660 — Α φράγμα).

Ἐντέλει πρέπει ἐν τῷ μέλλοντι ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν νὰ γίνηται ἀναθεώρησις τοῦ ποσοῦ τῶν προβλεπομένων ἐργασιῶν (B), ἐφαρμοζομένων τῶν ὑπ' ἐμοῦ ὀρισθεισῶν τιμῶν μονάδος, διότι ἐννοεῖται ὅτι κατὰ τὴν πρόδον τῶν ἐργασιῶν εἶναι ἐφικτὸς ἀκριβεστέρος, καθορισμὸς, ἀνάλογος πρὸς τὴν πραγματικὴν κατάστασιν τῶν πραγμάτων. Ἡ ἀναθεώρησις αὕτη θὰ ἀποβλέπῃ ἰδίως καὶ εἰς τὰ ποσὰ διὰ τὰς σφράγγας ἅμα ὀρισθῇ ἀκριβεστέρον ὁποῖα ἔσονται τὰ μήκη καὶ τίνα ἐξ αὐτῶν θὰ ἐπενδυθῶσι διὰ τοιχοποιίας.

3ον Ζήτημα

Le Gouvernement a-t-il le droit d'indiquer à l'Entreprise les points ou sections de ligne où elle doit travailler, et de lui défendre d'attaquer les travaux sur certains autres points? L'Entreprise est-elle en droit de refuser de se conformer à de pareilles instructions et, en pareil cas, le Gouvernement est-il en droit de ne pas porter en situation des travaux ainsi exécutés? Cette question générale résolue, l'arbitre décidera, dans le cas particulier relatif à l'interdiction de travailler entre Scarnitza et Demirly.

*Ἐχει ἡ Κυβέρνησις τὸ δικαίωμα νὰ ὑποδεικνύῃ εἰς τὴν ἐργολαβίαν τὰ σημεῖα ἢ τμήματα τῆς γραμμῆς ἐφ' ὧν ὀφείλει νὰ ἐργάζεται καὶ νὰ τῇ ἀπαγορεύῃ νὰ ἐπιληφθῇ τῶν ἐργασιῶν ἐπὶ ἄλλων σημείων; Ἐχει ἡ ἐργολαβία τὸ δικαίωμα ν' ἀρνηθῇ νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τοιαύτας διαταγὰς καὶ ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ἔχει ἡ Κυβέρνησις τὸ δικαίωμα ν' ἀρνηθῇ τὴν πληρωμὴν οὕτω πῶς ἐκτελεσθεισῶν ἐργασιῶν; Μετὰ τὴν λύσιν τοῦ γενικοῦ τούτου ζητήματος ὁ διαιτητής θ' ἀποφασίσῃ περὶ τῆς εἰδικῆς περιπτώσεως ὡς πρὸς τὴν παρεμπόδισιν τῶν ἐργασιῶν μεταξύ Σκαρνίτσης καὶ Δεμιρλή.

Ὅπως κρίνωμεν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου δέον νὰ λάβωμεν ὑπ' ὄψιν τὰς ἐξῆς διατάξεις τῆς συμβάσεως καὶ τῆς συγγραφῆς τῶν υποχρεώσεων.

Τὸ ἄρθρον III τῆς συμβάσεως λέγει.

Les travaux seront commencés dans un délai de deux mois à partir de l'approbation des plans et profils par le Gouvernement.

Αἱ ἐργασίαι θὰ ἀρχίσωσι ἐντὸς δύο μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐγκρίσεως τῶν διαγραμμάτων καὶ δοξαριῶν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως.

Τὸ ἄρθρον V τῆς συμβάσεως λέγει.

Les plans et projets seront dressés par l'Entrepreneur, d'après la ligne de base qui sera donnée par les Ingénieurs nommés par décision ministérielle, sous le contrôle desquels les études, travaux et réceptions seront faits. Les plans et projets seront approuvés par eux au plus tard un mois après leur remise.

Τὰ διαγράμματα καὶ σχέδια θὰ καταρτισθῶσιν ὑπὸ τοῦ ἐργολάβου κατὰ τὴν γραμμὴν ἣτις θὰ δοθῇ ὡς βάσις ὑπὸ τῶν μηχανικῶν οὔτινες θὰ διορισθῶσι δι' ὑποχρεωτικῆς ἀποφάσεως ὑπὸ τῶν ἐλεγχόντων τῶν ὁποίων ἐκτελεσθῶσιν αἱ μελέται, αἱ ἐργασίαι, καὶ παραλαβαί. Τὰ διαγράμματα καὶ τὰ σχέδια θὰ ἐγκρίνωνται ὑπ' αὐτῶν ἕνα τὸ πολὺ μῆνα ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς αὐτῶν.

Τὸ ἄρθρον III τῆς συγγραφῆς τῶν ὑποχρεώσεων ὀρίζει :

Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et ses dépendances qu'avec l'autorisation du Gouvernement et conformément à l'article V de la Convention.

Οὐδεμία ἐργασία δύναται νὰ ἐκτελεσθῇ διὰ τὴν σύστασιν τοῦ σιδηροδρόμου καὶ τῶν ἐξαρτημάτων αὐτοῦ, εἰμὴ τῇ ἐγκρίσει τῆς Κυβερνήσεως καὶ συμφώνως τῷ ἄρθρῳ V τῆς συμβάσεως.

Ἡ Κυβέρνησις ἰσχυρίζεται ὅτι συμφώνως τῷ ἄρθρῳ III τῆς συμβάσεως κέκτηται τὸ δικαίωμα τοῦ κανονίζειν τὴν πορείαν τῶν ἐργασιῶν μὴ ἐπιτρέπουσα ἐν ἀνάγκῃ τὴν ἑναρξίν τῶν ἐργασιῶν ἐπὶ ὠρισμένων τμημάτων. Ἡ ἐργολαβία ἀμφισβητεῖ τὸ δικαίωμα τοῦτο διὰ τοὺς ἐξῆς λόγους :

Ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου III τῆς συγγραφῆς σκοπεῖ κυρίως τὴν ἐπανάληψιν ἐκείνου ὅπου ἐλέχθη ἐν ἄρθρῳ V τῆς συμβάσεως.

Κατὰ τὴν σύμβασιν τὰ διαγράμματα εἶδει νὰ ὑποβληθῶσι τοῖς ὑπαλλήλοις τοῦ Κράτους ἐντὸς ἐνὸς ἔτους. Διὰ τὴν ἐξίλεξιν παραχωρεῖται εἰς μῆνα. Δύο μῆνας μετὰ τὴν ἐξίλεξιν εἶδει νὰ ἀρχίσωσιν αἱ ἐργασίαι. Συνεπῶς ἀπαξ ἐγκριθέντων τῶν διαγραμμάτων, οὐδὲν ἔχει τὸ Κράτος δικαίωμα νὰ ἐμποδίσῃ τὴν ἑναρξίν τῶν ἐργασιῶν. Ἐάν τὸ Κράτος ἤθελε νὰ ἐμποδίσῃ τὴν ἑναρξίν τῶν ἐργασιῶν, ἔχει τὸ μέσον τῆς μὴ ἐγκρίσεως τῶν διαγραμμάτων. Ἐννοεῖται ὅμως ὅτι ὀφείλει νὰ ὑποστῇ τὰς συνεπειὰς τῆς τοιαύτης ἀναβολῆς, καὶ ὅσον τὸ ἄρθρον V τῆς συμβάσεως ὀρίζει προθεσμίαν πρὸς τοῦτο.

Τούτων οὕτως ἐχόντων, ἡ Κυβέρνησις, κατὰ τὴν ἐρμηνείαν τῆς ἐργολαβίας οὐδὲν ἔχει δικαίωμα νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν πρόοδον τῶν ἐργασιῶν. Ἐάν μὲν ἐμποδίσῃ τὴν ἑναρξίν αὐτῶν δι' οἰομένην λόγον μετὰ τὴν ἐγκρίσιν τῶν διαγραμμάτων, τίθεται εἰς ἀντίφασιν, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς ἐργολαβίας πρὸς τὸ ἄρθρον III τῆς συμβάσεως· ἐάν δὲ βραδύνῃ τὴν ἐγκρίσιν τῶν διαγραμμάτων, τότε παραβαίνει τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου V τῆς συμβάσεως, καὶ καθίσταται ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὑπόχρεως εἰς ἀποζημιώσιν.

Δὲν δύναται νὰ συμφωνήσῃ μὲ τὴν ἐρμηνείαν τῆς ἐργολαβίας.

Ἐν ἄρθρῳ III τῆς συγγραφῆς ἀναγράφεται :

Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et ses dépendances qu'avec l'autorisation du Gouvernement et conformément à l'article V de la Convention.

Οὐδεμία ἐργασία δύναται νὰ ἐκτελεσθῇ διὰ τὴν σύστασιν τοῦ σιδηροδρόμου καὶ τῶν ἐξαρτημάτων αὐτοῦ εἰμὴ τῇ ἐγκρίσει τῆς Κυβερνήσεως καὶ συμφώνως τῷ ἄρθρῳ V τῆς συμβάσεως.

Κατὰ τὴν κρίσιν μου τοῦτο σημαίνει ὅτι ὑπάρχουσι δύο ὅροι :

1) ἡ Κυβέρνησις ὀφείλει νὰ χορηγήσῃ τὴν ἐγκρίσιν τῆς πρὸς ἑναρξίν τῶν ἐργασιῶν, καὶ

2) αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου V τῆς συμβάσεως ὡς πρὸς τὴν ἐγκρίσιν τῶν διαγραμμάτων ὑπὸ τῶν μηχανικῶν τῆς Κυβερνήσεως δέον νὰ ἐκπληρωθῶσι.

Ἡ τοιαύτη τοῦ ἄρθρου ἀντίληψις μοι φαίνεται ἐπὶ τοσοῦτον μᾶλλον δεδικο-

λογημένη καθ' ὅσον ἄλλως ἢ εἰδικὴ διάταξις ἐν τῇ συγγραφῇ θὰ ἦτο πάντῃ ἄσκοπος.

Τοιαύτη ὅμως διάταξις εἶναι αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν λογικὴ καὶ σκόπιμος.

Κατ' ἐμὴν ἰδέαν ἐννοεῖται οἰκοθεν ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἐπεφυλάχθη τὸ δικαίωμα τῆς ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἐργασιῶν ἵνα ἐξαναγκάζῃ τὴν ἐργολαβίαν πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ τόπου, νὰ ἐπιλαμβάνηται κατὰ πρῶτον ἐκείνων τῶν ἐργασιῶν αἵτινες θὰ διευκόλυναν τὴν ταχεῖαν ἐκμετάλλευσιν τμημάτων τινῶν τῆς γραμμῆς πρὸς ὄφελος τοῦ τόπου καὶ νὰ ἐγκαταλίπη ἄλλα τμήματα ὧν ἡ ἀποπεράτωσις θὰ ἐθεωρῆτο πρὸς τὸ παρὸν ἄσκοπος.

Ἐάν μὲν ταῦτα ἡ ἐργολαβία ἐπελήφθη καὶ ἀπεπεράτωσε τὴν ὑπόδομὴν τῶν ἐπὶ τοῦ ὁροπέδιου τοῦ Δαουκλῆ κειμένων τμημάτων, ἅτινα κεῖνται μετὰ δύο δυσκόλων καὶ μόλις ἀρξαμένων ὀρεινῶν τμημάτων, ἡ δὲ Κυβέρνησις παρεδέχθη νὰ πληρῶσῃ τὴν κατὰ τὴν κρίσιν μου πάντῃ ἄχρηστον ταύτην ἐργασίαν, τοῦτο ἀποδεικνύει κατ' ἐμὴν γνώμην μεγάλην προθυμίαν τῆς Κυβερνήσεως, εἰς ἣν οὐδόλως κατὰ τὴν σύμβασιν ὑπεχρεοῦτο.

(Ὁ ἀντιπρόσωποι τῆς ἐργολαβίας ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐπιθεωρήσεως τῆς γραμμῆς, ἐρωτηθέντες τίνας ἐνεκεν ἐπελήφθησαν τοῦ τμήματος τούτου, ἀπήντησαν ὅτι τοῦτο ἐγένετο ὅπως τὰ ἐπιχώματα ἐνὸς ἕως δύο μέτρων ὕψους κατακαθίσωσιν ἐπαρκῶς. Ἡ τοιαύτη ὅμως ἐξήγησις δὲν δύναται βεβαίως νὰ θεωρηθῇ σπουδαία.

Ἐννοεῖται ὅμως ὅτι καὶ τὸ δικαίωμα τῆς Κυβερνήσεως τοῦ νὰ ἐμποδίσῃ τὴν ἑναρξίν μερῶν τινῶν τῆς γραμμῆς δὲν εἶναι ἀπόλυτον.

Δὲν δύναται ἐπομένως νὰ ἀναμειγνύηται εἰς τὸ λογικὸν πρόγραμμα τῆς ἐργολαβίας οὔτε νὰ παρεμποδίσῃ τὴν ἐργολαβίαν ἐν τῇ κανονικῇ ἐργασίᾳ αὐτῆς διὰ τῆς ἐξαιρέσεως τμημάτων τινῶν. Πρὸ παντὸς δὲ δὲν δύναται νὰ παρακωλύῃ τὴν ἑναρξίν τμημάτων δι' ὧν παρεμποδίζεται ἡ ἀποπεράτωσις τῆς ὅλης γραμμῆς ἐντὸς τῶν προθεσμιῶν τῆς συμβάσεως.

Ἐξετάσωμεν ἤδη ἂν, ἀναγνωρίζοντο τοῦ γενικοῦ δικαιώματος τῆς Κυβερνήσεως, καὶ ὑπὸ τὴν αἵρεσιν ὅμως τοῦ προμηθεύοντος περιορισμοῦ, αὕτη εἶχεν ἢ μὴ τὸ δικαίωμα νὰ παρεμποδίσῃ τὰς ἐργασίας τοῦ τμήματος Δεμερλῆ-Σκαρμίτσας. Ἡ γραμμὴ αὕτη εἶναι ἡ φυσικὴ ὁδὸς πρὸς τὰς ἐργασίας τοῦ ὀρεινοῦ τμήματος Πεντεμύλων-Σκαρμίτσας. Ὑλικά οἰκοδομῆς ἐφ' ὅσον δὲν προέρχονται ἐκ τῶν ἐπὶ τῶν ὀρέων λατομείων, μηχανήματα, ἐργαλεῖα κ.τ.λ. θὰ μετεφέροντο καταλλήλως διὰ τοῦ τμήματος τούτου ἀπὸ Δεμερλῆ πρὸς τὰς ἐργασίας αἵτινες κεῖνται ἐπὶ τῶν πρὸς τὴν Θεσσαλίαν κλιτύων τῶν ὀρέων. Συνεπῶς νομίζω ὅτι πρὸς τὸ συμφέρον πραγματοποιήσεως κανονικοῦ προγράμματος τῶν ἔργων, ἡ γραμμὴ αὕτη εἶδει ν' ἀρχίσῃ τοῦλάχιστον συγχρόνως μετὰ τῶν ὀρεινῶν τμημάτων. Ἡ δὲ Κυβέρνησις εἶχε παραδεχθῇ ἤδη τοῦτο κατὰ τὸ ἀρχικῶς ὁρισθὲν πρόγραμμα τῶν ἐργασιῶν καὶ ἐπέδιωξε τὴν ταχεῖαν κατασκευὴν του.

Ἡ κατόπιν ἐπελθούσα παρεμπόδις τῆς ἐνάρξεως τῆς κατασκευῆς τοῦ τμήματος τούτου, ὡς ἐξάγεται καὶ ἐκ τοῦ ὑπομνήματος τῆς Κυβερνήσεως, προήλθε μόνον ἐκ τῶν φόβων οὔτινες ἀφορμὴν εἶχον τὴν πληρωμὴν του ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ παλαιοῦ χιλιομετρικοῦ τμήματος. Τοῦτο ὅμως ὅπως δὴποτε ἔσχυε κατ' ἐκείνην τὴν ἐποχὴν, βεβαίως δὲ ἡ Κυβέρνησις δὲν ἠδύνατο ἐκ τῶν ἐντεῦθεν πηγάζουσων αὐτῇ δυσχερέων συνεπειῶν, νὰ ἀρσῇ τὸ δικαίωμα ὅπως ἀρνήθῃ ἢ ἀνακαλέσῃ τὴν ἐγκρίσιν πρὸς ἑναρξίν τῶν ἐργασιῶν τοῦ ἐνωτικοῦ τούτου τμήματος, καὶ ἐμποδίσῃ οὕτω τὴν λογικὴν τοῦ προγράμματος ἐφορμογὴν. Συνεπῶς κατ' ἐμὴν γνώμην δὲν ἐδικαιούτο εἰς τὴν περίστασιν ταύτην ν' ἀρνήθῃ τὴν ἐγκρίσιν τῆς ἐκτελέσεως, ἐνῶ

θα εδικαιοῦτο πληρέστατα νὰ ἐμποδίσῃ τὴν κατασκευὴν τοῦ τμήματος τοῦ Δαου-
κλῆ ἐπὶ τοῦ ὁροπεδίου ἢ καὶ ν' ἀρνηθῇ τὴν πληρωμὴν τῶν παρὰ τὴν θέλησίν της
ἐκτελεσθέντων ἔργων. Συνεπῶς ἐπὶ τῆς τεθείσης μοι 5ης ἐρωτήσεως ἀποφαίνομαι
ὡς ἑξῆς.

Ἡ Κυβέρνησις δικαιοῦται νὰ ὑποδείκνῃ τῇ ἐργολαβίᾳ τὰ σημεῖα ἢ μᾶλλον τὰ
τμήματα ἐν ᾗ ὅν ὀρεῖται αὕτη νὰ ἐργασθῇ καὶ νὰ τῇ ἀπαγορεύσῃ νὰ ἐργάζεται εἰς
ἄλλα σημεῖα.

Ἡ ἐργολαβία δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα ν' ἀντιταχθῇ εἰς τὰς διατάξεις ταύτας ἀπ'
ἐναντίας ἢ Κυβέρνησις ἔχει τὸ δικαίωμα ν' ἀρνήται τὴν πληρωμὴν τοιούτων παρὰ
τὴν θέλησίν της ἐκτελεσθεισῶν ἐργασιῶν.

Ἡ Κυβέρνησις ὅμως δὲν δύναται διὰ τῶν ἀπαιτήσεων ἢ ἀπαγορεύσεων της νὰ
παρεμποδίσῃ τὸ λογικὸν πρόγραμμα τῆς ἐργολαβίας καὶ εἶναι ὑπεύθυνος ἀπέναντι
ταύτης διὰ τὴν ζημίαν ἣτις προκύπτει ἐκ τοιούτων ἐπεμβάσεων.

Ἄν καὶ κατὰ πόσον ἡ Κυβέρνησις εἶναι συνεπῶς ὑπέχρεως πρὸς ἀποζημίωσιν ἐ-
νεκεν τῆς παρεμποδίσεως τῆς ἐνάρξεως τοῦ τμήματος Σιαρμίτσης-Δαμερλῆ, πρέπει
ν' ἀποφασισθῇ συμπτῶνως τῇ σειρά τοῦ θεματολογίου ζητημάτων εἰς τὸ ζήτημα 12.

6ον καὶ 8ον Ζήτημα

Τὸ 6ον καὶ 8ον ζήτημα τοῦ θεματολογίου συνδυάζονται οὕτω πῶς πρὸς ἄλλη-
λα ὥστε νομίζομεν σκόπιμον νὰ τὰ πραγματευθῶμεν ὁμοῦ.

Τὰ ζητήματα ταῦτα εἶναι τὰ ἑξῆς.

6ον Ζήτημα

6^{me} Question.—Le Gouvernement a-t-il le droit de ne pas porter en si-
tuation des ouvrages qu'il considère soit comme représentant des malfaçons,
soit comme exécutés avec de mauvais matériaux ou contrairement aux
règles de l'art, ou mal fondés, tous faits contestés par l'Entreprise?

Examiner et décider les différends points en litige entre le Gouverne-
ment et l'Entreprise, notamment si les briques employées au tunnel de
Bralo sont ou non propres à ce travail.

8^{me} Question.—Le Gouvernement fait des retenues supplémentaires pour
des travaux dans lesquels il dit trouver des défauts. L'Entreprise main-
tient d'une manière générale que les 10 o/o de retenue de garantie (art. IX.
§ 2) faite sur tous les travaux et fournitures est la seule retenue que le
Gouvernement ait le droit de faire, à moins que les ouvrages en question
ne soient reconnus être mauvais par l'Entreprise aussi bien que par le
Gouvernement.

Le Gouvernement est-il en droit de faire ces retenues supplémentaires
sans tenir compte des réclamations de l'Entreprise?

Si le Gouvernement a ce droit, les retenues ne devraient-elles pas être
limitées à la somme correspondante à la partie à refuser ou à réparer? et
dans ce cas, l'arbitre indiquera comment on devra évaluer cette somme.

Cette question générale ayant été résolue l'arbitre décidera sur les
points suivants:

A. Sur le différend entre le Gouvernement et l'Entreprise relativement
à la manière dont la pose est effectuée et aux dimensions et à la nature du
ballast, employé en première et deuxième couche;

B. Sur le différend entre le Gouvernement et l'Entreprise relativement
aux travaux du tunnel de Bralo;

C. Sur le différend entre le Gouvernement et l'Entreprise relativement
aux autres tunnels;

D. Sur le différend entre le Gouvernement et l'Entreprise relativement
aux ouvrages d'art où le Gouvernement fait des objections que l'Entreprise
n'accepte pas.

Ἐχει ἡ Κυβέρνησις τὸ δικαίωμα ν' ἀρνηθῇ τὴν πληρωμὴν ἔργων ἅτινα θεωρεῖ εἴτε ὡς παρουσιάζον-
τα κακὴν ἐργασίαν, εἴτε ὡς ἐκτελεσθέντα διὰ ἀδοκίμων ὑλικῶν ἢ ἐναντίον τῶν κανόνων τῆς τέ-
χνης, εἴτε κακῶς θεμελιωθέντα, ἐνῶ ἡ ἐργολαβία ἀμφοτεροῦς τὰ γεγονότα ταῦτα; Δέον νὰ ἐξετα-
σθῶσι καὶ ἀποφασισθῶσι τὰ διάφορα ἀμφισβητήσιμα ζητήματα μετὰ τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς
ἐργολαβίας, καὶ ἰδίως ἂν οἱ εἰς τὴν σήραγγα τοῦ Μπράλου χρησιμοποιηθέντες ὀπτόπλινθοι εἶναι
ἢ μὴ κατάλληλοι διὰ τὴν ἐργασίαν ταύτην.

8ον Ζήτημα. Ἡ Κυβέρνησις ἐνεργεῖ συμπληρωτικὰς κρατήσεις διὰ τὰ ἔργα ἐν οἷς εὐρίσκει ἐλατ-
τώματα. Ἡ ἐργολαβία διατείνεται ἐν γένει ὅτι ἡ λόγω ἐγγυήσεως γινομένη κράτησις τοῦ 10 0/0
(ἀρθ. IX § 2) ἐπὶ τοῦ ὅλου τῶν ἐργασιῶν καὶ προμηθειῶν εἶναι ἡ μόνη κράτησις ἣν δικαιοῦται νὰ
ἐνεργῇ ἡ Κυβέρνησις, ἐκτός ἂν τὰ περὶ ὧν ὁ λόγος ἔργα ἀναγνωρισθῶσιν ὡς κακῶς ἐκτελεσθέντα
παρὰ τὴν ἐργολαβίαν καὶ παρὰ τῆς Κυβερνήσεως.

Δικαιοῦται ἡ Κυβέρνησις νὰ ἐνεργῇ τὰς συμπληρωτικὰς ταύτας κρατήσεις χωρὶς νὰ λαμβάνῃ
ὑπ' ὄψιν τὰς ἀξιώσεις τῆς ἐργολαβίας; Ἄν ἡ Κυβέρνησις κίετται τὸ δικαίωμα τοῦτο δὲν πρέπει
αἱ κρατήσεις νὰ περιορίζωνται εἰς τὸ ποσὸν τῶν ἀντιστοιχοῦν εἰς τὸ ἀπορρίπτειν ἢ ἐπισκευαστέον μέ-
ρος; — Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ὁ διαιτητὴς δέον νὰ ὑποδείξῃ πῶς πρέπει νὰ ἐκτιμᾶται τὸ
ποσὸν τοῦτο.

Μετὰ τὴν λύσιν τοῦ γενικοῦ τούτου ζητήματος ὁ διαιτητὴς θ' ἀποφασίσῃ ἐπὶ τῶν ἑξῆς ἀντι-
κειμένων.

Α) Ἐπὶ τῆς διαφορᾶς μετὰ τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς ἐργολαβίας ὡς πρὸς τὸν τρόπον καθ'
ὃν ἐξετελέσθη ἡ τοποθέτησις τῆς γραμμῆς καὶ ὡς πρὸς τὰς διαστάσεις καὶ τὴν φύσιν τοῦ ἔρματος
τοῦ χρησιμοποιηθέντος εἰς πρῶτην καὶ δευτέραν διάστρωσιν.

Β) Ἐπὶ τῆς διαφορᾶς μετὰ τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐργολαβίας ὡς πρὸς τὰς ἐργασίας τῆς σήραγ-
γας τοῦ Μπράλου.

Γ) Ἐπὶ τῆς διαφορᾶς μετὰ τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐργολαβίας ὡς πρὸς τὰς ἄλλας σήραγγας.

Δ) Ἐπὶ τῆς διαφορᾶς μετὰ τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐργολαβίας ὡς πρὸς τὰ τεχνικὰ ἔργα, δι' ἃ
ἡ Κυβέρνησις ποιεῖται ἐνστάσεις ἃς ἡ ἐργολαβία δὲν ἀποδέχεται.

Αἱ ἀντίθετοι γνώμαι τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς ἐργολαβίας ὡς πρὸς τὴν ἔννοιαν
τῶν ἐφαρμοστέων κρατήσεων προκύπτουσιν ἐκ τοῦ θεματολογίου. Ἡ ἐργολαβία δὲν
θεωρεῖ παραδεκτὰς κρατήσεις δι' ἔργα ἐλλιπῆ κατὰ τὴν γνώμην τῆς Κυβερνήσεως.
Παραδέχεται μὲν ὅτι δύναται νὰ ὑπάρχωσι σπουδαῖα ἐλλείψεις εἰς ἔργον τι αἰ-
τινες ἡδύναντο νὰ δικαιολογήσωσι τὴν κράτησιν τοῦ πρὸς ἀνικοδομήσιν αὐτοῦ
ἀναγκαίου ποσοῦ, θεωρεῖ ὅμως ὅτι τὰ οὕτω κρατηθέντα ποσὰ δέον νὰ λογισθῶσιν
εἰς ἔαρος τῆς ὑπὸ τῆς συμβάσεως προβλεπομένης κρατήσεως τῶν 10 0/0. Ἰδίως
δὲ διίσχυρίζεται ὅτι αἱ μέχρι τοῦδε γινόμεναι κρατήσεις κατὰ τὰς πληρωμὰς
ἐνηργήθησαν κατὰ τρόπον πάντῃ ἀδικον. Ἡ ἐργολαβία ἀναφέρει εἰς τὸ τέλος τοῦ
δευτέρου ὑπομνήματός της.

Nous demandons que le Gouvernement soit condamné à nous restituer
toutes les retenues extraordinaires qu'il a prélevées en dehors des dix
pour cent conventionnels.

Nous demandons que les sommes que pourrait fixer l'arbitre pour les
réfections jugées par lui nécessaires soient imputées sur les retenues con-
ventionnelles de dix pour cent exécutées sur les bordereaux. On pourra dé-
cider qu'elles ne seront rendues à l'Entreprise, même après réception pro-
visoire, que moyennant l'exécution des travaux jugés nécessaires. Enfin
pour l'avenir les entrepreneurs conjurent l'arbitre de les mettre à l'abri de
l'arbitraire des agents du contrôle dans l'appréciation de leurs travaux.

Ἀζητοῦμεν νὰ ὑποχρεωθῇ ἡ Κυβέρνησις νὰ μᾶς ἐπιστρέψῃ ὅλας τὰς ἐκτάκτους κρατήσεις
ἃς ἐνήργησε πέραν τῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ὀριζομένων 10 0/0.

Ζητοῦμεν ἵνα τὰ ποσὰ ἅτινα ἤθελεν ὀρίσει ὁ διαιτητὴς διὰ τὰς παρ' αὐτοῦ ὡς ἀναγκαῖας

θεωρηθήσονται κρατήσεις, λογισθῶσιν εἰς θάρος τῶν ὑπὸ τῆς συμβάσεως ὀριζομένων κρατήσεων ἐκ 10 ο/ο αἰτίνες ἐνεργοῦνται ἐπὶ τῶν καταστάσεων. Δύναται ν' ἀποφασισθῇ ὅτι δὲν θὰ ἐπιστραφῶσιν εἰς τὴν ἐργολαβίαν, καὶ μετὰ τὴν προσωρινὴν ἀκόμη παραλαβὴν, εἰμὴ ἀφοῦ ἐκτελεσθῶσι τὰ ἔργα ἅτινα θὰ θεωρηθῶσιν ἀναγκαῖα. Τέλος διὰ τὸ μέλλον οἱ ἐργολάβοι ἐξορκίζουσι τὸν διευθυντὴν νὰ τοὺς προφυλάξῃ ἀπὸ τὰς αὐθαίρεσάς τῶν ὑπαλλήλων τοῦ ἐλέγχου κατὰ τὴν ἐκτίμησιν τῶν ἐργασιῶν των».

Ἡ Κυβέρνησις διατείνεται ὅτι ὁ ἐλέγχος δὲν προέβη εἰς οἶαν δὴποτε ἀδικίαν καὶ τίθησιν εἰς τὸ τέλος τοῦ ὑπομνήματός του τὰς ἐξῆς προτάσεις.

1) Que le Gouvernement est en droit d'opérer des retenues indépendantes de la retenue de 10 o/o (affectée à la garantie de la bonne exécution et des accidents jusqu'à la réception provisoire) pour des travaux soit mal fondés, soit exécutés avec de mauvais matériaux, soit contrairement aux règles de l'art et aux prescriptions des cahiers des charges particuliers, soit avec des épaisseurs insuffisantes ou inférieures à celles prescrites sur les projets approuvés, soit non encore exécutés;

2) Que les Ingénieurs du Contrôle sont seuls juges et ont seuls qualité pour apprécier les défauts ou malfaçons donnant lieu à retenue;

3) Que la retenue doit porter sur tout ouvrage tant qu'on n'a pas la certitude que les défauts signalés ou les symptômes constatés n'affectent pas tout l'ouvrage ou que l'ouvrage n'est pas constitué de parties distinctes et absolument indépendantes les unes des autres;

4) Qu'en ce qui concerne:

A — la pose,

B — les travaux du tunnel de Bralo,

C — les autres tunnels,

D — les ouvrages d'art, les travaux d'assainissement, de consolidation, d'adoucisement des talus,

les retenues faites l'ont été de toute justice et doivent être maintenues.

7) "Ὅτι ἡ Κυβέρνησις δικαιούται νὰ ἐνεργῇ κρατήσεις ἀνεξαρτήτως τῆς κρατήσεως τῶν 10 ο/ο, προωρισμένης ὡς ἐγγύησις διὰ τὴν καλὴν ἐκτέλεσιν καὶ τὰ ἀπρόοπτα μέχρι τῆς προσωρινῆς παραλαβῆς δι' ἔργα εἴτε κακῶς θεμελιωθέντα, εἴτε ἐκτελεσθέντα διὰ κακῶν ὑλικῶν ἢ παρὰ τοὺς κανόνας τῆς τέχνης καὶ τὰς διατάξεις τῶν εἰδικῶν συγγραφῶν τῶν υποχρεώσεων, εἴτε ἐνεκεν ἀνεπαρκοῦς πάχους ἢ κατωτέρου ἐκείνου ὅπου διαγράφεται ἐπὶ τῶν ἐγκεκριμένων σχεδίων, εἴτε δι' ἔργα μηκέτι ἐκτελεσθέντα.

2) "Ὅτι οἱ μηχανικοὶ τοῦ ἐλέγχου εἶναι μόνοι κριταὶ καὶ μόνοι ἀρμόδιοι νὰ ἐκτιμῶσι τὰ ἐλαττώματα ἢ κακοτεχνίας τὰς ὑποκειμένας εἰς κράτησιν.

3) "Ὅτι ἡ κράτησις δέον νὰ ἐφαρμόζεται ἐπὶ παντός ἔργου, ἐφ' ὅσον δὲν ὑπάρχει βεβαιότης ὅτι τὰ παρατηρηθέντα ἐλαττώματα ἢ βεβαιωθέντα συμπτώματα δὲν ἐπηρεάζουσι τὸ ὅλον ἔργον εἴτε ἐφ' ὅσον τὸ ἔργον δὲν συνίσταται ἐκ μερῶν αὐτοτελῶν καὶ ἐντελῶς ἀνεξαρτήτων ἀπ' ἀλλήλων.

4) "Ὅτι καθ' ὅσον ἀπορῇ.

Α'. Τὴν τοποθέτησιν τῆς γραμμῆς.

Β'. Τὰς ἐργασίας τῆς σήραγγος Μπράλου.

Γ'. Τὰς ἄλλας σήραγγας.

Δ'. Τὰ τεχνικὰ ἔργα, τὰ ἔργα ἐξυγιάνσεων, στερεοποιήσεως καὶ κανονισμοῦ τῶν πρᾶνῶν, αἱ γενόμεναι κρατήσεις ὑπῆρξαν δικαιοῦται καὶ δέον νὰ τηρηθῶσι.

Αἱ κρατήσεις ἃς ἔκχμεν ἡ Κυβέρνησις εἶναι κυρίως αἱ ἀκόλουθοι :

1) Δι' ἐλλείψεις κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων αἰτίνες ἐγένοντο καθ' οἷον δὴποτε τρόπον καταφανεῖς, εἴτε διὰ βωγμῶν ἐν τῇ λιθοδομῇ, εἴτε δι' ὀλισθησέων εἰς τὰ ἐπιχώματα ἢ ἐκχώματα, κτλ.

2) "Ενεκα μὴ ἀποπερατώσεως τῶν ἔργων, οἷον τῆς ἀνωδομῆς διὰ τὴν κοιτόστρωσιν τῆς σήραγγος τοῦ Μπράλου.

3) "Εν εἶδει τιμωρίας διὰ τὴν μὴ τήρησιν τῶν διαταγῶν τοῦ ἐλέγχου, ὡς τοῦτο συνέβη, καθ' ἃ κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν τῆς γραμμῆς μοὶ διηγήθησαν ὑπάλληλοι τοῦ ἐλέγχου, εἰς ὅχετους αἰτίνες δὲν ἐξετελέσθησαν συμφώνως πρὸς τὴν ὀρισθεῖσαν κλίσιν τῶν πρᾶνῶν, ἐνῶ ῥητῶς ὑπηρετοῦντο τὸ τοιοῦτον.

Εἰς τοιαύτας περιστάσεις ἐκρατήθη κατὰ τὰ λεγόμενα ὁλόκληρον τὸ ἀντίτιμον τοῦ ἔργου, μολοντί διὰ τὴν ζητουμένην συμπλήρωσιν θ' ἀπλητέτο μικρότερον ποσόν.

Κατ' ἐμὴν γνώμην ἡ κράτησις τῶν 10 ο/ο προώριστα πρὸς ἀσφάλειαν δι' ἐλλείψεις αἰτίνες δὲν ἐξηκριβώθησαν κατὰ τὰς μηνιαίας προσωρινὰς παραλαβὰς· εἶναι ἐπίσης ἐπαρκὲς πρὸς ἀσφάλειαν καὶ διὰ μικρὰς ἐλλείψεις αἰτίνες συνήθως παρουσιάζονται καὶ εἰς αὐτὰ τὰ μετὰ μεγάλης προσοχῆς ἐκτελεσθέντα ἔργα οἷον προφανῶς ἀκίνδυνα ῥήγματα κτλ. Δὲν εἶναι ὅμως προωρισμένη πρὸς ἀσφάλειαν διὰ σφαλερῶς ἐκτελεσθέντα ἔργα ὧν αἱ ἐλλείψεις εἶναι πασιφανεῖς, ὧν συζητεῖται ἡ ὑλικὴ ἢ μερικὴ κατεδάφισις καὶ ὧν κατὰ συνέπειαν δὲν δύναται ν' ἀπαιτηθῇ ἡ πληρωμὴ ἐν ταῖς πιστοποιήσεσιν.

Αἱ περὶ τὴν ἐκτέλεσιν ἐλλείψεις παρουσιάσθησαν ἰδίως ἐπὶ τοῦ τμήματος Πειραιῶς-Σχηματαρίου καὶ τῆς διακλαδώσεως τῆς Χαλκίδος, συνεπῶς τὸ πλεῖστον τῶν κρατήσεων ἀναφέρεται ἐπὶ τῶν τμημάτων τούτων. Αἱ ἐλλείψεις ἐπὶ τῶν ἔργων τῶν τμημάτων τούτων καὶ ἰδίως τοῦ τμήματος Πειραιῶς-Σχηματαρίου ἀπὸ τοῦ χλμ. 28 μέχρι τοῦ χλμ. 68 εἶναι πράγματι τόσο πολυάριθμοι καὶ ὑπερακοντίζουσι τοσοῦτον τὸ σύνθετος μέτρον ὥστε ἀπεκόμισα τὴν ἐντύπωσιν ὅτι ἐπὶ τοῦ τμήματος τούτου ἡ ἐπίβλεψις τῆς ἐκ μερῶς ἐργολαβίας δὲν ἦτο ἐπαρκὴς καὶ ὅτι ἐν συνόλῳ ἡ ἐκτέλεσις τοῦ τμήματος τούτου δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐντελῶς κανονικὴ. Τούτου ἐνεκεν δὲν θεωρῶ ἀδικαιολόγητον ἰδιαιτέραν κράτησιν διὰ τὰ ἔργα τοῦ τμήματος τούτου, μόνον ὅτι ἐξ ἄλλου ἐσχημάτισα τὴν ἰδέαν ὅτι εἰς τινὰ μέρη ὁ ἐλέγχος ἐνήργησε λίαν στενοκάρδως καὶ ἐνήργησε κρατήσεις δι' ἔργα ἅτινα δὲν εἰδείκνυν ἐλλείψεις προκαλούσας σπουδαίους φόβους καὶ διὰ τὰ ὅποια κατὰ συνέπειαν ἡ ὑπὸ τῆς συμβάσεως προβλεπομένη ἐγγύησις θὰ ἦτο ἐπαρκὴς. "Εν τῷ ἐπισυναπτομένῳ πίνακι (παράρτημα Β.) ἀνέγραψα τὰς ἐπὶ τῶν διαφόρων ἔργων παρατηρήσεις μου καὶ παραπέμπω εἰς τὸν πίνακα ἐκεῖνον. "Εὰν ἔργα τινὰ δὲν εἶναι ἐντελῶς περαιωμένα, ἐννοεῖται οἷοθεν κατ' ἐμὲ ὅτι ἐκ τῶν τιμῶν τοῦ τμήματος αὐτῶν (barème) γενήσεται ἀνάλογος κράτησις.

"Εὰν π. χ. συμφωνήθῃ τιμὴ διὰ τὴν ἀνωδομὴν καὶ λείπει ἔτι μέρος τῶν ἐργασιῶν πρὸς ἀποπεράτωσιν αὐτῆς, ὡς ἡ προμήθεια μέρους τοῦ ἔργου καὶ τὰ τοιαῦτα, εἶναι φυσικὸν ὅτι θέλει γίνεαι ἐκπτώσις ἐπὶ τῆς τιμῆς τοῦ barème ἀνάλογος πρὸς τὴν ὑπολειπομένην ἐργασίαν.

"Εὰν αἱ τροχαὶ δὲν ὑπεστρώθησαν ἐπαρκῶς ἡ τιμὴ τοῦ barème δέον ἀναλόγως νὰ μειωθῇ. Προβλέπεται κοιτόστρωσις διὰ τινὰ σήραγγα καὶ δὲν ἐξετελέσθη εἰσέτι, ἐννοεῖται ὅτι ἡ τιμὴ θὰ μειωθῇ ἀναλόγως. Ἡ κράτησις τῶν 10 ο/ο δὲν εἶαι προωρισμένη διὰ τοιαῦτα ὑπόλοιπα τῶν ἐργασιῶν.

Τὴν κράτησιν ποσῶν λόγῳ τιμωρίας διὰ τὴν μὴ τήρησιν τῶν ὁδηγιῶν τοῦ ἐλέγχου θεωρῶ ἐν γένει μὴ δεδικαιολογημένην. "Εὰν ἡ ἐργολαβία ἐκτελέσῃ ἔργον τι παρὰ τὰς δοθείσας διαταγὰς οὕτως ὥστε νὰ ἐπέλθῃ ἡ ἀνάγκη τῆς καταδαφίσεως αὐτοῦ τότε βεβαίως εἶναι δεδικαιολογημένη ἡ κράτησις τοῦ ἀντιτίμου αὐτοῦ.

Διὰ κρατήσεις ὁμοῦ ἀνωτέρας τοῦ μέτρου τούτου, δὲν εὐρίσκω δικαιολογίαν βασιζομένην ἐπὶ τῆς συμβάσεως.

Ἡ κράτησις ὥρειλε κατ' ἐμὴν ἰδέαν νὰ ρυθμιζήται ἐν γένει ἀναλόγως τοῦ ποσοῦ ὅπερ ἀπαιτεῖται πρὸς ἀποπεράτωσιν ἢ τακτικὴν ἀνοικοδόμησιν τοῦ ἔργου. Πρὸς τοῦτο δὲν δύνανται νὰ χρησιμεύσωσι πάντοτε αἱ τιμαὶ τοῦ *barème*. Εἰς τινὰς περιστάσεις αἱ πρὸς ἀνοικοδόμησιν ἔργου τινος ἐργασίαι δύνανται ν' ἀπαιτησῶσι δαπάνην πολὺ μείζονα τῆς διὰ τὴν ἀρχικὴν αὐτοῦ κατασκευὴν ἀπαιτηθείσης.

Ἡ ἀπόφασις περὶ τῆς ἀνάγκης συμπληρωτικῶν ἐργασιῶν ὡς καὶ περὶ τῶν ἀναλόγων κρατήσεων ἀπόκειται μόνον εἰς τὴν ἐπιβλέπουσαν ἀρχήν, τὸν ἑλεγχον ἢ τὴν Κυβέρνησιν. Οὐτε εἰς τὴν ἐργολαβίαν δύναται αὕτη ν' ἀνατεθῇ, οὔτε ν' ἀπαιτήσῃ τις συνεννόησιν τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς ἐργολαβίας, οὔτε τέλος νὰ προσκαλῇται τρίτος δι' ἐκάστην ἀπόφασιν. Κατὰ τὸν τρόπον τοῦτον ἤθελε ρθᾷσι τις εἰς πρακτικῶς ἀνεφάρμοστα ἀποτελέσματα. Ἐν ἄρθρῳ XX τῆς συμβάσεως ὁρίζονται αἱ διατυπώσεις αἵτινες ἐφαρμόζονται κατὰ τὰς μεταξὺ τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς ἐργολαβίας διαφορὰς. Πέραν τῶν διατυπώσεων τούτων δὲν δύναμαι ὡς εἰκὸς ν' ἀναγνωρίσω δικαιώματα τῇ ἐργολαβίᾳ.

Συνεπῶς ἀποφαίνομαι ἐπὶ τῆς τεθείσης μοι γενικῆς ἐρωτήσεως ὡς ἑξῆς.

Ἡ Κυβέρνησις δικαιούται κατὰ τὴν σύνταξιν τῶν μνηαίων καταστάσεων πληρωμῆς νὰ μὴ λαμβάνῃ ὑπ' ὄψιν τὰ ἔργα ἐκεῖνα ἅτινα παρουσιάζουσι σπουδαίας βλάβας, εἴτε ἐξετελέσθησαν διὰ κακῶν ὑλικῶν ἢ ἐναντίον τῶν κανόνων τῆς τέχνης, οὕτως ὥστε νὰ διακινδυνεύηται ἡ ὑπαρξίς αὐτῶν. Δικαιοῦται ἐπίσης, δι' ἔργα ἅτινα ἐνεκεν σχετικῶν σφαλμάτων ἀπαιτοῦσι μερικὴν ἀνασκευὴν ἢ ἄλλας ἐργασίας πέραν τῆς κρατήσεως τῶν 10 %/ο, νὰ κρατῇ ἐκ τῶν μνηαίων πληρωμῶν τὸ ποσὸν ἐκεῖνο ὅπερ κατὰ πᾶσαν πιθανότητα θ' ἀπαιτηθῇ πρὸς ἐκ νέου κατασκευὴν ἢ τακτικὴν ἐκτέλεσιν αὐτῶν.

Ἡ Κυβέρνησις ὑποχρεοῦται εἰς τὰς περιστάσεις ταύτας ν' ἀνακοινῇ πρὸς τὴν ἐργολαβίαν τίνι τρόπῳ προσδιώρισε τὸ κρατηθὲν ποσὸν ἵνα ἐν ἀνάγκῃ ἡ ἐργολαβία ὑποστηρίξῃ τὰς περὶ τοῦ ἐναντίου ἐνστάσεις της.

Περὶ τοῦ τρόπου καθ' ὃν δέον νὰ ὑπολογίζηται τὸ ποσὸν τοῦτο, δὲν δύνανται νὰ τεθῶσι γενικοὶ κανόνες. Δύνανται μόνον νὰ ὁρισθῇ ὅτι πρὸς ὁρισμὸν τῆς δαπάνης τῶν ἔργων δέον νὰ ἐφαρμόζωνται αἱ συνήθεις ἐπιτόπιοι τιμαί. Κατὰ τὰ λοιπὰ δέον ν' ἀπορραζίζηται εἰδικῶς δι' ἐκάστην περίπτωσιν.

Δι' ἀσημάντους βλάβας τῶν ἔργων, αἵτινες δὲν διακινδυνεύουσι τὴν ὑπαρξίν αὐτῶν, κρατήσεις πέραν τῆς νενομισμένης τῶν 10 %/ο δὲν θεωρῶ δεδικαιολογημένας. Ἐπίσης θεωρῶ ἀδικαιολόγητον κατὰ τὴν σύμβασιν τὴν κράτησιν ποσῶν πέραν τοῦ κατὰ τ' ἀνωτέρω ὁριζομένου ὁρίου ὡς μέσον ἐξαναγκάσεως ἢ τιμωρίας.

Μεταβαίνω ἤδη εἰς τὰ ὑπ' ἀριθ. 6 καὶ 8 τεθέντα ζητήματα.

Ὡς πρὸς τὸ 6^{ον} ζήτημα.

α') Ὅσον ἀφορᾷ εἰς τοὺς ὀπτοπλίνθους διὰ τὴν σήραγγα τοῦ Μπράλου.

Εἶναι ἀνεγνωρισμένους τεχνικὸς κανὼν ὅτι πρὸς ἐπένδυσιν τῶν σήραγγων δέον νὰ χρησιμοποιοῦνται μόνον καλῶς ἐψημένοι ὀπτόπλιθοι ἀρίστης ποιότητος. Ἐπίσης δὲν ἦσαν ἀβάσιμοι καὶ οἱ φόβοι τῆς Κυβερνήσεως ὅτι τὰ ἐν τοῖς ὀπτοπλίνθοις περιεχόμενα τεμάχια τιτανολίθων θὰ ἠδύναντο νὰ προκαλέσωσι τὴν θραύσιν καὶ καταστροφάς. Ἐν τούτοις φαίνεται ὅτι αἱ διὰ τῶν λίθων τούτων γενόμεναι δοκιμαὶ οἷον ἐμβάπτισις ἐν ὕδατι κλπ. ἦσαν ἐπαρκεῖς ὥπως ἀποκλεισθῶσιν οἱ ἀκατάλληλοι. Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν τῆς γραμμῆς δὲν ἠδυνήθησαν νὰ μοὶ ἐπιδείξωσι θραύσεις ἢ καταστροφὰς ἐντετοιχισμένων πλίνθων. Κατὰ συνέπειαν θεωρῶ τοὺς

πλίνθους ὡς καταλλήλους πρὸς ἐντοιχισμόν, τὰς δὲ ἐνεκα τούτων γενομένας κρατήσεις δὲν θεωρῶ πλέον ὡς βασίμους.

Ὡς πρὸς τὰ λοιπὰ ἔργα παραπέμπω εἰς τὸν συνημμένον πίνακα.

Ἐπὶ τοῦ ζητήματος 8.

A. Σχετικῶς πρὸς τὴν τοποθέτησιν τῆς τροχιᾶς καὶ τὴν ποιότητα τοῦ χρησιμοποιηθέντος ἔρματος, αἱ διαφοραὶ, αἵτινες προέκυψαν, ἰδίως ἐπὶ τοῦ τμήματος Πειραιῶς-Θηβῶν, ἀνάγονται εἰς τὰ ἀκόλουθα ζητήματα.

1) Ὁ ἑλεγχος κατηγορεῖ τὴν ἐργολαβίαν ὅτι ἐξετέλεσεν εἰς πολλὰς θέσεις τὴν σιδηρὴν τροχίαν πρὶν ἢ τοποθετηθῇ τὸ ἔρμα, ὅτι δὲ ἡ οὕτως ἐκτελεσθεῖσα τροχία ἄνευ ἔρματος καὶ ὑποδομῆς, χρησιμοποιηθεῖσα διὰ τὴν μεταφορὰν χωμάτων, ὑπέστη βλάβας.

2) Πρὸς τούτοις οἱ στρωτῆρες τῶν διαφορῶν κατηγοριῶν δὲν ἐχρησιμοποιήθησαν συμφῶνως τῷ προορισμῷ τῶν στρωτῆρες τῶν μικροτέρων διαστάσεων, προσωρισμένοι μόνον ὡς ἐνδιάμεσοι, ἐχρησιμοποιήθησαν, ὡς λέγεται, ὑπὸ τοὺς ἀρμούς.

3) Λέγεται ὅτι ἐγένετο χρῆσις ἔρματος ἐμπεριέχοντος πολὺ μεγάλους λίθους. Εἶχεν ἐπιτραπῇ ὅπως διὰ τὸ πρῶτον στρώμα τοῦ ἔρματος χρησιμοποιηθῶσι λίθοι διαστάσεων 0,10 ἄχρι 0,15μ., τοποθετημένοι κανονικῶς ἐν εἴδει ὑποδομῆς· μεταξὺ στρωτῆρος καὶ ὑποδομῆς ὁμοῦς ἔδει νὰ τοποθετηθῇ καὶ ἐν στρώμα λεπτοτέρων χαλίκων. Ὁ ἑλεγχος κατηγορεῖ τὴν ἐργολαβίαν ὅτι δὲν ἐτήρησε τὴν διάταξιν ταύτην. Ἐν τῷ ὑπομνήματί της ἀπαιτεῖ, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς προγενεστέρας διατάξεις της, ὅπως γίνῃ χρῆσις μόνον χαλίκων ἢ σκύρων διαστάσεων 0,06μ. κατ' ἀνώτατον ὅρον.

4) Ἐν τέλει διατυπῶται ἡ κατηγορία ὅτι ἡ χάραξις καὶ στρώσις τῆς τροχιᾶς δὲν ἐγένετο κανονικῶς, ὅτι δὲ ἡ ἐφαρμογὴ τῶν κοχλίων ἐγένετο διὰ τῆς σφύρας καὶ οὐχὶ διὰ τῆς συστροφῆς.

Ἐνεκεν τῆς παραβάσεως τῶν διαταγῶν του, ὁ ἑλεγχος δὲν ὑπελόγησε τὴν τοποθέτησιν τῆς τροχιᾶς ἐπὶ μεγάλων τμημάτων, προσέβη δὲ καὶ εἰς κρατήσεις διὰ τὴν ἐλαττωματικὴν ποιότητα τοῦ ἔρματος.

Ἐν τῷ ὑπομνήματί της ἡ ἐργολαβία διατείνεται ὅτι ἐπιτρέπεται αὐτῇ νὰ ἐκτελέσῃ τὴν τροχίαν ἄνευ ὑποδομῆς εἰς ὅσας θέσεις τὰ χαλικορυχεῖα εὐρίσκοντο εἰς μεγάλην ἀπόστασιν ἀπαιτοῦσαν τὴν δι' ἀτμομηχανῆς μεταφορὰν τῶν χαλίκων, πρὸς δὲ ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ τὴν τροχίαν διὰ τὴν μεταφορὰν καὶ ἄνευ ἔρματος. Ἀξιοῖ ἵνα ἐπιτραπῇ ἡ ἐκτέλεσις μιᾶς ὑποδομῆς διὰ λίθων μέχρι πάχους 0,15μ. Διατείνεται πρὸς τούτοις ὅτι αἱ γενόμεναι κρατήσεις, ἰδίως διὰ τὴν χρῆσιν στρωτῆρων ἐφαρμένων καὶ διὰ τὴν τοποθέτησιν τῆς τροχιᾶς ἄνευ ἔρματος, εἶναι ὑπερβολικαί.

Κατὰ τὰς πληροφορίες τῆς κυβερνήσεως, ἐνεκα τῆς τοποθετήσεως τῆς τροχιᾶς ἄνευ ἔρματος ἐν τῇ πιστοποιήσει τοῦ Μαρτίου ἐπληρώθησαν μόνον 55 χιλιόμετρα ἀντὶ τῶν ἐκτελεσθέντων 68,438 χιλιομ. Ἐπίσης διὰ τμήμα 14 χιλιομ. μήκους, ἐνεκεν ἐλλείψεως τοῦ ἔρματος, ἐγένετο διὰ τὴν ἀξίαν αὐτοῦ κράτησις $14 \times 1000 \times 3,15 \text{ φρ.} = 44100 \text{ φρ.}$ Πρὸς τούτοις ἀφῆρθησαν διὰ τὴν συντήρησιν, διαρκούσης τῆς κατασκευῆς, 1000 φρ. ἂνὰ χιλιόμετρον, ἐν ὧν 55000 φρ.

Ἡ γνώμη μου ἐπὶ τῆς διαφορίας εἶναι ἡ ἀκόλουθος. Ἡ τοποθέτησις τῆς τροχιᾶς ἄνευ ἔρματος ἐπὶ μεγάλων τμημάτων καὶ ἡ χρησιμοποίησίς της ἄνευ ὑποδο-

μῆς διὰ μεταφορὰν γαιῶν ἐπιδρᾶ ἐπιβλαβῶς ἐπὶ τῆς τροχιᾶς. Κατὰ πόσον ἡ ἐπί-
δρασις αὕτη εἶναι ἐπιβλαβής, ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ ἐὰν ἐπαπειλῶνται καθιζήσεις τῶν
ἐπιχωμάτων, ἐὰν ἡ πρόσκαιρος ὑποστήριξις τῆς γραμμῆς ⁽¹⁾ ἐγένετο λίαν ἐπιμελῶ
καὶ τὸ πρόχειρον ὕλικόν τῶν ἐπιχωμάτων εἶναι ὅπωςδήποτε κατάλληλον πρὸς
τοῦτο, ἐὰν ἡ ἐπὶ τῆς τροχιᾶς διάβασις γίνηται μετὰ προφυλάξεως καὶ βραδέως,
θεωρῶ συνεπῶς ὡς σκόπιμον νὰ καθιερωθῇ ὁ κανὼν, ὅτι ἡ ἄνευ ἔρματος τοποθέτη-
σις δύναται νὰ γίνῃ ἐπὶ μήκους 500 μέτρων κατ' ἀνώτατον ὅρον καὶ κατόπιν νὰ
διαστρωθῇ τὸ ἔρμα ἐφ' ὅσον ὅμως δὲν εἶναι ἐφικτὴ ἡ τοῦ πρώτου στρώματος τοῦ
ἔρματος διάστρωσις, πρὸ τῆς τοποθετήσεως τῆς τροχιᾶς. Ἐνεκεν τῆς θέσεως ὅμως
τῶν χαλικορυχιῶν κτλ. δύναται εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις ν' ἀποβῇ ἀναπόδρα-
στος ἡ ἐπὶ μεγάλου μήκους τοποθέτησις τῆς γραμμῆς ἄνευ ἔρματος, ἵνα μὴ ὑπο-
βληθῇ ἡ ἐργολαβία εἰς ὅλως δυσαναλόγους δαπάνας μεταφορᾶς τῶν χαλίκων, εἰς
τὰς περιπτώσεις ταύτας ὅμως ἡ οὕτω στρωθεῖσα προσωρινὴ γραμμὴ δύναται νὰ
χρησιμοποιοθῇ κατ' ἀνοχὴν μόνον διὰ τὴν μεταφορὰν ὕλικου τῆς ἀνωδομῆς καὶ
οὐχὶ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν χωματισμῶν, ἡ δὲ ἐπ' αὐτῆς πορεία δεῖον νὰ γίνηται βρα-
δέως καὶ μετὰ προσοχῆς.

Εἰς τὴν περίστασιν ταύτην ἡ κυβέρνησις δὲν εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ πληρώσῃ τὴν οὕτω κατὰ παράβασιν τῶν κανονισμῶν ἐκτελεσθεῖσαν τροχίαν, μέχρις οὗ αὕτη συντελεσθῇ διὰ τῆς ἐρματώσεως καὶ τῆς πίεσεως τοῦ ἐρματος, βεβαιωθῇ δὲ ὅτι διὰ τῆς παρατύπου ταύτης χρήσεως δὲν ἐπῆλθον βλάβαι τῶν σιδηρῶν ἐλασμάτων κτλ.

“Όσον αφορά την διάταξιν τῆς ὑποδομῆς ἐκ μεγάλων λίθων, καὶ μὲν φρονῶ ὅτι ὁμοιόμορφον στρώμα ἐκ χαλίκων ἢ σκύρων διαστάσεων 0,μ06 εἶναι προτιμώτερον, οὐχ ἦτον ὅμως ἐπειδὴ εἰς πολλὰς θέσεις ἐξετελέσθησαν τοιοῦτου εἶδους ὑποδομαί, ἡ δὲ Κυβέρνησις ἐπέτρεψεν ἤδη τοιαύτας, δέον καὶ διὰ τὸ μέλλον νὰ ἐπιτραπῶσι. Πρέπει ὅμως ἡ ὑποδομὴ αὕτη νὰ τοποθετηθῇ ἐπιμελῶς καὶ κανονικῶς αἱ δὲ διαστάσεις τῶν λίθων νὰ μὴ ὑπερβαίνουν τὸ 0,μ15. Μεταξὺ τῆς ὑποδομῆς καὶ τῆς κάτω ἐπιφανείας τοῦ στρωτῆρος πρέπει νὰ διατεθῇ ἓν στρώμα πάχους 0,μ10 κατ’ ἐλάχιστον ὅρον ἐκ λεπτῶν χαλίκων ἢ σκύρων διερχομένων διὰ κρίκου 0,μ06 διαμέτρου ὅπως ἀποβῇ ἐφικτὴ ἡ κανονικὴ πίεσις τῆς τροχίᾳς. Ἐὰν παρουσιασθῇ κατόπιν ἡ ἀνάγκη τῆς ἐνισχύσεως τοῦ ἔρματος, ἡ ἐργλαβία ὑποχρεοῦται νὰ ἐκτελέσῃ αὐτὴν ἄνευ ἀποζημιώσεως. Οἰκοθεν ἐννοεῖται ὅτι οἱ στρωτῆρες δέον νὰ χρησιμοποιοῦσιν ἀναλόγως τοῦ προορισμοῦ των, ὅτι δὲ ἡ προσαρμογὴ τῶν κοχλιῶν διὰ τῆς σφύρας εἶναι ἀπαράδεκτος.

Διὰ τὰ ἄχρι τοῦδε ἄνευ ἔρματος ἐκτελεσθέντα τμήματα τῆς τροχιᾶς δικαιο-
λογοῦνται κρατήσεις μέχρι τοῦ ποσοῦ ὅπερ θέλει ἀπαιτηθῇ διὰ τὴν κανονικὴν
ἐκτέλεσιν αὐτῆς. Κατὰ τὰς παρατηρήσεις μου ἡ τροχιά παρουσιάζει ἀκόμη ἐπὶ
διαφόρων τμημάτων ἐλλείψεις, ὅσον ἀφοῶ τὴν τε τοποθέτησιν καὶ τὴν ἐρμάτω-
σιν. Τούτου ἕνεκεν, κατὰ τὴν ἐξέλεγχιν τῶν εἰς λογαριασμὸν γενομένων πληρω-
μῶν, θέλω λάβει ὑπ' ὄψει μου ἀνάλογον κράτησιν. Πλήρης ἀνατοποθέτησις τῆς
τροχιᾶς οὐδαμοῦ φαίνεται μοι ἀναγκαία. Ἐπίσης δὲ θεωρῶ σκόπιμον τὴν κράτη-
σιν διὰ μεγάλα τμήματα ἅτινα ἐρματόθησαν ἤδη, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ἐτοποθετή-
θησαν προγενεστέρως ἄνευ ἔρματος.

Κατά τὰς παρατηρήσεις μου ὁμῶς ἀνάγκη κρατήσεων ὑφίσταται ἐπὶ μεγ-
λειτέρων τμημάτων λόγω ἐλλείποντος ἢ κακῆς ποιότητος ἔρματος.

B) Σήραγξ παρὰ τὸ Μπράλιν

Περὶ τῆς χρήσεως ὀπτοπλίνθων διὰ τὴν σήραγγα τοῦ Μπράλου ἀπεφάνθη
ἤδη ἀνωτέρω.

Αἱ ὑφιστάμεναι ἔτι διαφωνίαι εἶναι αἱ ἐξῆς.

1) Ἡ ἐπικάλυψις τῶν θόλων δὲν ἐκτελεῖται κατὰ τὸν προδιαγεγραμμένον τρόπον.

2) Διὰ τὰς διὰ πετροκονιάματος ἐπενδύσεις ἐγένετο χρῆσις πετροκονιάματος κακῆς ποιότητος, ἰδίᾳ ἡ ποιότης τῆς ἄμμου ἦτο ἀκατάλληλος.

3) Βραδύτερον ἀνέφερεν ἡ ἐργολαβία ὅτι ἡ κυβέρνησις ἐζήτησε νὰ κατασκευασθῇ παντοῦ κοιτόσπρωσις ἣτις δὲν εἶναι ἀναγκαία.

Ὡς πρὸς τὸ 1ον. Κατὰ τὴν ἐπὶ τόπου ἐξέτασιν ἐπέισθην ὅτι ἡ ἐπικάλυψις τῶν θόλων δὲν ἐκτελεῖται κατὰ τὰ κεκαλονισμένα. Ἡ ἐργολαβία περιυρίζεται εἰς τὸ νὰ αὐξάνῃ τὸ πᾶχος τοῦ θόλου κατὰ πᾶχος ἴσον πρὸς τὸ τῆς ἐπικαλύψεως. Οἱ περὶ τὴν κατασκευὴν σήραγγων εἰδικοί διχογνωμοῦν περὶ τῆς χρησιμότητος τῆς ἐπικαλύψεως. Ἡ κατασκευὴ παρέχει πολλὰς δυσκολίας, ἡ ἐπικάλυψις ἐξετελέσθη εἰς πολλὰς σήραγγας, εἰς ἄλλας δὲ παρελείφθη. Λαμβανομένης ὁμως ὑπ' ὄψιν τῆς ὑγρασίας τοῦ ἐδάφους ἐν τῷ ὁποίῳ κεῖνται τμηματὰ τινὰ τῆς σήραγγος, φθόβος ὑπάρχει ὅτι συνεπέειά τῆς παραλείψεως τῆς ἐπικαλύψεως θέλουσιν εὐρεθῇ μέρη τινὰ μὴ στεγανὰ καὶ ὅτι βραδύτερον θέλει καταστῇ ἀναγκαία ἡ λήψις ἰδιαίτερων μέτρων πρὸς ἀποστράγγισιν τῆς σήραγγος, ὥς τῆς δι' ἀντλίας εἰσαγωγῆς ὑδραυλικοῦ κονιάματος. Δικαιολογεῖται ἐπομένως κράτησις ποσὸν τινοῦ ἐν δεγόμενης ἔτι ἐργασίας πρὸς τελειοποίησιν. Αἱ δαπάναι διὰ μεταγενεστέραν ἐπίτευξιν πλήρους στεγανότητος διὰ εἰσαγωγῆς ὑδραυλικῆς κόνεως ἀνῆλθον ὅπου ἐξετελέσθησαν τοιαῦται εἰς 60 περίπου φράγκα κατὰ τρέχον μέτρον σήραγγος. Πρέπει λοιπὸν νὰ κρατηθῇ ἀνάλογον ποσὸν δι' ἓν μέρος τῶν στεγανῶν τμημάτων τῆς σήραγγος.

Ὡς πρὸς τὸ 2. Τὸ πετροχονιάμα τὸ χρησιμοποιηθὲν διὰ τὰς δοκιμὰς εἰς τὰς ἐπενδύσεις ἀπεδείχθη κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν μετρίως ποιότητος.

Ὡς δύναται τις ὅμως νὰ εἰκάσῃ τὸ εἶδος τοῦτο τῆς λιθοδομῆς εἶναι ἐπαρκὲς διὰ τὰ ἐν λόγῳ σημεῖα. Δὲν ὑφίσταται λοιπὸν πλέον ἀνάγκη νὰ γείνῃ κράτησις χρηματικῆς τιμῆς ποσοῦ.

Ὡς πρὸς τὸ 3. Τὸ ζήτημα τῆς κατασκευῆς κοιτοστρώσεως δὲν ἐξητάσθη κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν. Ἐκτὸς τούτου δὲν ἔγινε λόγος περὶ αὐτοῦ οὔτε ἐν τῷ πρώτῳ ὑπομνήματι τῆς Κυβερνήσεως, οὔτε ἐν τῷ πρώτῳ ὑπομνήματι τῆς ἐρογολαβίας.

Ἀκριβεστέρα λοιπὸν ἐξέτασις τοῦ ἐδάφους τῆς κοίτης δὲν ἐγένετο κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν.

Υπ' ὅψει ὁμῶς ἔχων τὴν γενικὴν διάπλασιν τοῦ ἐδάφους θεωρῶ τὴν κοιτόστρω-
σιν ἐν γένει ὡς ἀναγκαίαν. Ἐν εἰς τινὰ σημεῖα δύναται αὕτη νὰ παραλειφθῇ,
πρέπει νὰ ἀποφασισθῇ τοῦτο κατὰ τὴν περαιτέρω πρὸδον τοῦ ἔργου ὑπὲρ τῶν μη-
χανικῶν τῆς κυβερνήσεως μετὰ συζήτησιν τοῦ ζητήματος μετὰ τῆς ἐργολαβίας
καὶ ἀκριβεστέραν ἐπὶ τόπου ἐξέτασιν τῆς κοίτης.

Γ. Περί τῶν ἄλλων σφράγγων ὑρίστανται ἰδιαιτέραι διαφωνίαι, καθόσον ἀφορᾷ τὸν τρόπον καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς λιθοδομῆς. Αἱ περὶ τούτων παρατηρήσεις μου εὐρίσκονται εἰς τὸν συνημμένον πίνακα.

Δ. Επίσης ἐν τῷ σχετικῷ πίνακι εὐρίσκονται αἱ παρατηρήσεις μου περὶ τῶν λοιπῶν τεχνικῶν ἔργων, τῆς ἐλαττώσεως τῶν κλίσεων τῶν πρᾶνῶν, τῶν ἔργων ἀποστραγγίσεως.

(¹) Unterstopfung.

7ον Ζήτημα

Le Gouvernement se dit avoir le droit de refuser, sans tenir compte de l'avis de l'Entreprise, tous les projets qui lui paraissent insuffisants ou contraires aux règles de l'art, ou impropres à assurer une exploitation rationnelle et économique conformément aux stipulations de l'article 4 de la Convention.

Tous faits contestés par l'Entreprise.

Ce droit peut-il être contesté par l'Entreprise et dans quelle mesure d'une manière générale en vue de différends ultérieurs et dans les cas particuliers suivants, sur chacun desquels l'arbitre est invité à donner sa décision.

Ἡ κυβέρνησις διατείνεται ὅτι ἔχει τὸ δικαίωμα ν' ἀπορρίπτῃ, χωρὶς νὰ λάβῃ ὑπ' ὄψιν τὴν γνώμην τῆς ἐργολαβίας, ὅλα τὰ σχέδια τὰ ὅποια φαίνονται εἰς αὐτὴν ἀνεπαρκῆ, ἢ ἐναντία πρὸς τοὺς κανόνας τῆς τέχνης ἢ ἀκατάλληλα ὅπως ἐξασφαλίσωσιν ἔλλογον καὶ οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 4 τῆς συμβάσεως.

Πάντα τ' ἀνωτέρω διαμρισθητοῦνται ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας.

Δύναται ἡ ἐργολαβία νὰ διαμρισθῇ τὸ δικαίωμα τοῦτο καὶ ἐν τίνι μέτρῳ, λαμβανομένων γενικῶς ὑπ' ὄψιν τῶν μεταγενεστέρων διαφορῶν, ὡς καὶ τῶν ἐπομένων εἰδικῶν περιπτώσεων, ἐφ' ἑκάστης τῶν ὁποίων προσκλεῖται ν' ἀποφανθῇ ὁ διαιτητής.

Κατὰ γενικὸν κανόνα ἡ κυβέρνησις στηρίζει τὴν ἀπαίτησίν της τοῦ ν' ἀπορρίπτῃ ὅλα τὰ σχέδια ὅσα εἶναι ἀνεπαρκῆ, ἢ ἐναντίον τῶν κανόνων τῆς τέχνης, ἢ ἀκατάλληλα ὅπως ἐξασφαλίσωσιν ἔλλογον καὶ οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν, εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 5 τῆς συμβάσεως καὶ εἰς τὸ ἄρθρον 3 τῆς συγγραφῆς. Ταῦτα διαλαμβάνουσι.

Ἄρθρ. 5 τῆς συμβάσεως.

Les plans et projets seront dressés par l'Entrepreneur d'après la ligne de base qui sera donnée par les Ingénieurs nommés par décision ministérielle sous le contrôle desquels, les études, travaux et réceptions seront faits. Les plans et projets seront approuvés par eux au plus tard un mois après leur remise.

Τὰ σχεδιαγράμματα καταρτισθήσονται ὑπὸ τοῦ ἐργολάβου ἐπὶ τῇ βάσει τῆς γραμμῆς, ἣτις θέλει χρησιμεύει ὡς βάσις, τῆς δοησομένης ὑπὸ τῶν μηχανικῶν τῶν ὑπὸ τοῦ Ὑπουργίου ὀρισθησομένων, ὑφ' ὧν τὸν ἔλεγχον ἐκτελεσθήσονται αἱ μελέται καὶ τὰ ἔργα καὶ ἐνεργηθήσονται αἱ παραλαβαί. Τὰ σχεδιαγράμματα θὰ ἐγκρίνῃται ὑπ' αὐτῶν ἐντὸς ἐνὸς μηνὸς τὸ ἑαδύτερον ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς των κτλ.»

Τὸ δὲ ἄρθρον 3 τῆς συγγραφῆς διαλαμβάνει.

Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et ses dépendances qu'avec l'autorisation du Gouvernement et conformément à l'article V de la Convention. Les plans et projets de tous les travaux à exécuter seront déposés en double expédition et soumis à l'approbation du service du contrôle.

Ce droit d'approbation légitime la Commission s'il n'est pas fictif, implique logiquement le droit de réclamer des modifications ou de refuser des projets, que le contrôle juge insuffisants ou contraires aux prescriptions de la Convention et du Cahier des Charges, notamment aux articles 4, 5, 6, 7, 8 14 et 23 du Cahier des Charges. ou impropres à assurer une exploitation immédiate, économique et rationnelle, comme il est dit à l'article 4 de la Convention.

«Οὐδεμίαν ἐργασίαν πρὸς κατασκευὴν τοῦ Σιδηροδρόμου καὶ τῶν παρατημάτων του δύναται νὰ γείνῃ ἑναρξίς, εἰμὴ ἀδεία τῆς Κυβερνήσεως καὶ συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 5 τῆς συμβάσεως. Τὰ σχέδια καὶ σχεδιαγράμματα ἀπάντων τῶν ἐκτελεστέων ἔργων κατατεθῇσονται εἰς διπλοῦν καὶ ὑποβληθήσονται ὑπὸ τὴν ἐγκρίσιν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ ἐλέγχου. Τὸ ἐν τῶν ἀντιγράφων ἀποδοθήσεται τῷ ἐργολάβῳ θεωρημένον, τὸ δὲ ἕτερον τηρηθήσεται ἐν τοῖς ἀρχείοις τῆς ὑπηρεσίας τοῦ ἐλέγχου»

«Τὸ δικαίωμα τοῦτο τῆς ἐγκρίσεως», λέγει ἡ κυβέρνησις, ἐὰν δὲν εἶναι ἰδανικὸν συνεπάγεται λογικῶς τὸ δικαίωμα της νὰ ἀπαιτήσῃ μεταβολὰς ἢ ν' ἀπορρίψῃ σχέδια τὰ ὅποια ὁ ἔλεγχος κρίνει ἀνεπαρκῆ ἢ ἐναντία εἰς τὰς διατάξεις τῆς συμβάσεως καὶ τῆς συγγραφῆς, κυρίως εἰς τὰ ἄρθρα 4, 5, 6, 7, 8, 14 καὶ 23 τῆς συγγραφῆς, ἢ ἀκατάλληλα ὅπως ἐξασφαλίσωσιν ἄμεσον ἐκμετάλλευσιν οἰκονομικὴν καὶ ἔλλογον, ὡς ἀναφέρεται ἐν τῷ ἄρθρῳ 4 τῆς συμβάσεως.»

Ἡ ἐργολαβία δὲν διαμρισθητὶ ἄμετῶς εἰς τὸν ἔλεγχον τὸ δικαίωμα νὰ ἐγκρίνῃ τὰ σχέδια, νὰ μεταβάλλῃ αὐτὰ, ἢ ἐνίοτε καθολοκληρίαν ν' ἀπορρίπτῃ, ἀλλ' ἰσχυρίζεται ὅτι ὁ ἔλεγχος ἔκαμε κατάχρησιν τοῦ δικαιώματος τούτου. Πρὸς τοῦτοισι ἐφιστῶ τὴν προσοχὴν ἐπὶ τοῦ ὅτι τὸ δικαίωμα τῆς μεταβολῆς καὶ ἀπορρίψεως τοῦ σχεδίου δὲν δύναται νὰ ᾖ ἀπόλυτον καὶ ὅτι πρέπει νὰ εἶναι δυνατὴ προσφυγὴ τις κατὰ τῶν τυχόν ἀδικαιολογήτων ἀπαιτήσεων τῶν ἀντιπροσώπων τοῦ ἐλέγχου.

Ἡ κυβέρνησις διαμρισθητὶ ἐν γένει τὴν ἀποδιδομένην αὐτῇ κατάχρησιν τοῦ ἀνήκοντος αὐτῇ δικαιώματος.

Κατὰ τὰ ἀνωτέρω δὲν ὑρίστανται πράγματι οὐσιώδεις διαφοραὶ εἰς τὴν ἐκτίμησιν τῆς νομικῆς ὑποστάσεως ἐκτὸς τοῦ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ἐγεσθέντος ζητήματος περὶ προσφυγῆς ἐν περιπτώσει ἀμρισθητήσεων.

Ἡ διαιτητικὴ μου ἀπόφασις ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸ γενικὸν ζήτημα εἶναι λοιπὸν ἡ ἐξῆς.

Ἡ κυβέρνησις ἔχει τὸ δικαίωμα ν' ἀπορρίπτῃ ὅλα τὰ σχέδια ὅσα ἤθελον φανῇ αὐτῇ ἀνεπαρκῆ, ἢ ἐναντία πρὸς τοὺς ἀνεγνωρισμένους κανόνας τῆς τέχνης, ἢ ἀκατάλληλα ὅπως διὰ τῆς ἐφαρμογῆς αὐτῶν ἐξασφαλίσωσιν ἔλλογον καὶ οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 4.

Ἀναμφιβόλως εἶναι καθῆκον τῆς κυβερνήσεως νὰ λαμβάνῃ ὑπ' ὄψιν τὰς ἀντιρρήσεις κατὰ τῶν ἀποφάσεών της, ἢ τελικῇ ὁμῶς ἀπόφασιν ἀνήκει κατὰ τὰς διατάξεις τῆς συμβάσεως εἰς τὴν κυβέρνησιν. Δὲν δύναμαι ν' ἀποφανθῶ περὶ τῆς ἀνάγκης ἰδιαιτέρας προσφυγῆς διὰ τὰς περιπτώσεις ταύτας ἐκτὸς τῆς προσφυγῆς τῆς ὀριζομένης ἐν τῷ ἄρθρῳ 20 τῆς συμβάσεως, διότι τοῦτο θὰ συνεπήγετο μεταβολὴν τῆς συμβάσεως καὶ τοιοῦτον δικαίωμα θεβαίως δὲν ἔχω. Ὅφειλω νὰ περιορισθῶ εἰς τὸ ν' ἀποφανθῶ ὅτι φαίνεται μοι σκόπιμον, ὅπως εἰς σπουδαίας περιπτώσεις, ἢ ἀποφασίς ἐπὶ τῶν διαφορῶν τῶν ἐγειρομένων κατὰ τὸν καθορισμὸν τῶν σχεδίων ἀνατίθεται εἰς διαιτητικὴν ἐκτίμησιν.

Ἐν ἐλλείψει ἀμοιβαίας φιλικῆς συμφωνίας περὶ διορισμοῦ ἰδίου διαιτητοῦ, κέκληται ἡ κυβέρνησις τὸ δικαίωμα ν' ἀπορρίπτῃ ἢ πρέπει νὰ ἐνεργηθῶσιν τὰ ὑπὸ ἄρθρου 20 προβλεπόμενα ἐν περιπτώσει διαφορῶν.

Μεταβαίνω ἤδη εἰς τὴν ἐξέτασιν τῶν εἰδικῶν διαφορῶν τῶν ὑρισταμένων μεταξύ τῶν διαδίκων, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν σχεδίων.

Ζήτημα 7 α

Tenant compte de l'article 2 § 4 de la Convention, concernant la dépense nécessitée par la construction et l'outillage de deux ateliers de répa-

ration, d'une gare maritime au Pirée et de la jetée à ou près Stilide, l'arbitre est invité à se prononcer sur les plans soumis par l'Entreprise.

Λαμβανομένου ὑπ' ὄψει τοῦ ἄρθρου 2 § 4 τῆς συμβάσεως περὶ τῆς ἀναγκαίας δαπάνης διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν προμήθειαν ἐργαλείων, δύο ἐργοστασίων διὰ τὰς ἐπισκευὰς, σταθμοῦ πα-
ραλιακοῦ ἐν Πειραιεῖ καὶ τῆς ἀποβάθρας ἐν Στυλίδι, προσκαλεῖται ὁ διαιτητὴς ν' ἀποφανθῇ ἐπὶ
τῶν σχεδίων τῶν ὑποβληθέντων ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας.

Τὸ ἄρθρον 2 διαλαμβάνει εἰς τὸ μέρος περὶ οὗ πρόκειται.

Art. II. Le capital de premier établissement est fixé à forfait :

Pour la ligne principale du Pirée à Larissa à cent quarante mille francs par kilomètres (140,000) pour les embranchements de Chalcis et de Lamia à quatre-vingt-dix mille francs par kilomètre (90,000).

Les prix ci-dessus s'entendent pour les dépenses (y compris tous frais généraux, frais d'études, de direction, de surveillance et bénéfices) qu'occasionneraient, savoir :

- 1) L'établissement de la ligne et de ses dépendances.
- 2) La construction, l'aménagement, le mobilier, l'outillage des gares.
- 3) L'acquisition du matériel roulant, qui devra comprendre au moins 30 locomotives avec leurs tenders de 30 à 12 tonnes de poids adhérent, des voitures en nombre suffisant pour contenir au moins 320 places de 1^{ère}, 640 de seconde, et 1600 de 3^e ; 16 fourgons et 500 wagons de différents types, dont 100 au moins devront pouvoir être disposés de manière à recevoir 30 hommes ou 8 chevaux.
- 4) La construction et l'outillage de deux ateliers de réparation, la construction d'une gare maritime au Pirée, et celle d'une jetée en pierre ou métallique, atteignant les fonds de 6 mètres à ou près Stilida. La dépense nécessaire pour les travaux du § 4 atteindra la somme de 350,000 francs au moins.

*Ἀρθρον 2. Τὸ κεφάλαιον τῆς πρώτης ἐγκαταστάσεως ὁρίζεται κατ' ἀποκοπὴν διὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαρίσσαν εἰς ἑκατὸν τσσαράκοντα χιλιάδας φράγκα κατὰ χιλιόμετρον (140,000),

διὰ τὰς διακλαδώσεις τῆς Χαλκίδος καὶ Λαμίας εἰς ἑννεήκοντα χιλιάδας φράγκα κατὰ χιλιόμετρον (90,000).

Αἱ ἀνωτέρω τιμαὶ ἐνοῦνται ἀναγόμεναι εἰς τὰς δαπάνας (περιλαμβανομένων τῶν γενικῶν ἐξόδων, τῶν ἐξόδων τῶν ἀπαιτούμενων διὰ τὰς μελέτας, τὴν διεύθυνσιν καὶ ἐπιστάσιν καὶ τῶν κερδῶν) τὰς προελεουσόμενας

- 1) Ἐκ τῆς ἐγκαταστάσεως τῆς γραμμῆς καὶ τῶν παραρτημάτων αὐτῆς.
- 2) Ἐκ τῆς κατασκευῆς καὶ διευθετήσεως τῶν σταθμῶν καὶ τῆς προμήθειας τῶν ἐπιπλῶν καὶ τῶν ἐργαλείων αὐτῶν.
- 3) Ἐκ τῆς ἀγορᾶς τοῦ κινητοῦ ὕλικου, τὸ ὁποῖον θὰ περιλαμβάνῃ τοὺλάχιστον τριάκοντα ἀτ-
μαμάζους βάρους προσφύσεως 30 ἕως 12 τόννων μετὰ τῶν ὑδροφορέων αὐτῶν, ἱκανὸς ἀμάζας, ὅπως
περιλάβωσι τοὺλάχιστον 320 πρώτας, 640 δευτέρας καὶ 1600 τρίτας θέσεις, 16 ἀμάζας ἀποσκευῶν
καὶ 500 ἀμάζας ἐμπορευμάτων διαφόρων τύπων ἐκ τῶν ὁποίων αἱ ἑκατὸν, τοὺλάχιστον, θὰ δύ-
νανται νὰ διατεθῶσι διὰ τὴν μεταφορὰν 30 ἀνδρῶν ἢ 8 ἵππων.
- 4) Ἐκ τῆς κατασκευῆς καὶ τῆς προμήθειας τῶν ἐργαλείων τῶν δύο ἐργοστασίων διὰ τὰς ἐπι-
σκευὰς, τῆς ἀνεγέρσεως παραλιακοῦ σταθμοῦ ἐν Πειραιεῖ ὡς καὶ τῆς κατασκευῆς ἀποβάθρας λι-
θίνης ἢ μεταλλίνης προεούσης μέχρι βάθους ἑξ ἑπτὰ μέτρων ἐν Στυλίδι ἢ παρὰ τὴν Στυλίδα. Ἡ διὰ
τὰ ἔργα τῆς τετάρτης παραγράφου δαπάνη θ' ἀνέλθῃ κατ' ἐλάχιστον ὅρον εἰς 350,000 φράγκα.

Ἀπ' οὗ ἐμελετήθησαν αἱ ἀνάγκαι ἐνὸς ἐκάστου τῶν κατὰ τὸν ἀριθμὸν 4 κατα-
σκευαστέων ἔργων ἐγένετο καταφανὲς ὅτι τὸ κατ' ἐλάχιστον ὅρον ποσὸν, τὸ ἀνα-
γραφόμενον διὰ τὴν δαπάνην ταύτην, δὲν ἀρκεῖ, οὔτε κατὰ προσέγγισιν.

Κατὰ τοὺς ὑπάρχοντας προϋπολογισμοὺς τῆς ἐργολαβίας αἱ δαπάναι τῶν τριῶν
ἐν λόγῳ ἔργων ἔχουσιν ὡς ἑξῆς :

1) Διὰ τὴν ἀποβάθραν ἐν Ἀγίᾳ Μαρίνῃ	120,000	Φρ.
2) Διὰ τὸν παραλιακὸν σταθμὸν ἐν Πειραιεῖ	335,514	»
3) Δι' ἐν ἐργοστάσιον ἐπισκευῶν ἐν Πειραιεῖ	618,000	»
4) Δι' ἐν ἐργοστάσιον ἐν Λαρίσῃ	13,400	»
Ἐν ὅλῳ	1,086,914	»

Ὁ ὑπολογισμὸς διὰ τὸ ἐν Πειραιεῖ ἐργοστάσιον ἐγένετο ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀπαι-
τήσεως τῆς κυβερνήσεως ὅπως ἡ ἐπιφάνεια τῶν κτιρίων τοῦ ἐργοστασίου ἀνέλθῃ
εἰς 5,496 τ. μ.

Νομίζω ὅτι ἡ ἀπαίτησις αὕτη εἶναι ὀλίγον ὑπερβολικὴ. Κατὰ τὰς ἐκτιμήσεις
μου δύναται ἐπὶ ἐπιφανείας 4,000 τ. μ. νὰ κατασκευασθῇ κτίριον ἐργοστασίου
ἐπαρκὲς διὰ μακρὰν σειρὰν ἐτῶν. Ἀλλὰ, ἂν καὶ τοιουτοτρόπως περιορίζωνται αἱ
δαπάναι κατὰ 100,000 φρ. εἰς ἀκέραιον ἀριθμὸν ἐν τούτοις προκύπτει διὰ τὴν
ὅλην δαπάνην ποσὸν ἐνὸς ἑκατομμυρίου περίπου, ἀπέναντι τοῦ ποσοῦ 350,000 φρ.
τὸ ὁποῖον πράγματι ἀναγράφεται ὡς ἐλάχιστος ὅρος.

Ἡ ἐργολαβία διατείνεται ὅτι ἡ ἀπαίτησις τοιαύτης ἐπὶ πλέον δαπάνης ἀπέ-
ναντι τοῦ ἐν τῇ συμβάσει προβλεπομένου ποσοῦ φαίνεται ἄδικος. Τὸ ποσὸν τῶν
350,000 φρ. ἀνεγράφη βεβαίως ὡς κατώτατος ὅρος, ἀλλ' ἡ σημασία τῆς τοιαύ-
της ἀναγραφῆς εἶναι ὅτι τὸ ποσὸν τοῦτο θὰ τηρηθῇ κατὰ προσέγγισιν, δυναμένης
νὰ ἐπιτραπῇ ὥστε ὑπερβάσεως κατὰ 10 ἢ 15 ἐπὶ τοῖς ἑκατόν.

Ἡ κυβερνήσις ἀντιτείνει εἰς ταῦτα ὅτι τὸ ἄρθρον 4 τῆς συμβάσεως διαλαμβάνει.

Ἡ ἐγκατάστασις τῆς γραμμῆς, ἀντὶ τῆς ἐν τῷ ἄρθρῳ 2 κατ' ἀποκοπὴν ὁριζομένης τιμῆς, περι-
λαμβάνει τὴν δαπάνην διὰ τὰς μελέτας καὶ τὰ σχεδιαγράφηματά ὡς καὶ διὰ τὴν ὁλοσχερῆ κα-
τασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου, τῶν σταθμῶν καὶ τῶν παραρτημάτων, τῶν ἐπιθαλασσίων σταθμῶν,
τῶν ἀποβαθρῶν, τῶν ἐργοστασίων διὰ τὰς ἐπισκευὰς, ὅλων τῶν μηχανημάτων ἐγκαταστάσεως, ὡς
καὶ τοῦ τηλεγράφου, ἥτοι ἀπάντων τῶν ἔργων, τῶν ἀπαιτούμενων ὅπως καταστῇ ἀμέσως δυνατὴ
οἰκονομικὴ καὶ ἔλλογος ἐκμετάλλευσις.

Ἡ ἐγκατάστασις τῆς γραμμῆς, ἀντὶ τῆς ἐν τῷ ἄρθρῳ 2 κατ' ἀποκοπὴν ὁριζομένης τιμῆς, περι-
λαμβάνει τὴν δαπάνην διὰ τὰς μελέτας καὶ τὰ σχεδιαγράφηματά ὡς καὶ διὰ τὴν ὁλοσχερῆ κα-
τασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου, τῶν σταθμῶν καὶ τῶν παραρτημάτων, τῶν ἐπιθαλασσίων σταθμῶν,
τῶν ἀποβαθρῶν, τῶν ἐργοστασίων διὰ τὰς ἐπισκευὰς, ὅλων τῶν μηχανημάτων ἐγκαταστάσεως, ὡς
καὶ τοῦ τηλεγράφου, ἥτοι ἀπάντων τῶν ἔργων, τῶν ἀπαιτούμενων ὅπως καταστῇ ἀμέσως δυνατὴ
οἰκονομικὴ καὶ ἔλλογος ἐκμετάλλευσις.

Ἐπομένως ὁρίζεται γενικὴ ὑποχρέωσις διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἐν λόγῳ ἔρ-
γων ἐν ἄρθρῳ 4, αἱ δὲ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 § 4 δὲν περιορίζουσι τὰς ὑπο-
χρεώσεις ταύτας, ἀλλὰ μᾶλλον ἐπεκτείνουν αὐτάς, προσδιορίζουσαι ὠρισμένον
ἐλάχιστον ποσὸν διὰ τινὰ ἔργα.

Δὲν δύναμαι νὰ συμφωνήσω μὲ τὰς σκέψεις ταύτας τῆς Κυβερνήσεως. Ἄν ἐν
τῇ συμβάσει οὐδόλως ἐγένετο λόγος περὶ ἐλαχίστου ποσοῦ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν, τότε
ἀναμφιβόλως θὰ ἦτο ὑπόχρεως ἡ ἐργολαβία νὰ κατασκευάσῃ τὰ ἔργα κατὰ
τρόπον ἀρμόζοντα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν. Ἐπειδὴ ὅμως τὸ Κράτος ὥρισε ἐλαχι-
στόν τι ποσὸν διὰ τὰ ἔργα ταῦτα ἡ ἐργολαβία ὄφειλε νὰ παραδεχθῇ ὅτι τὰ ἔργα
ταῦτα ἠδύναντο νὰ ἐκτελεσθῶσι κατὰ προσέγγισιν ἀντὶ τοῦ ποσοῦ τούτου.

Βεβαίως ἦτο καὶ καθήκον τῆς ἐργολαβίας νὰ σκεφθῇ πρὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς
προσφοράς της, ἂν τὰ ἐν λόγῳ ἔργα ἠδύναντο νὰ ἐκτελεσθῶσι κατὰ προσέγγισιν
ἀντὶ τοῦ ἀναφερομένου ποσοῦ. Ἀλλ' ἡ ἐργολαβία ἠδύναντο ἐν ἐλλείψει σχεδιαγραμ-
μάτων, νὰ παραδεχθῇ ὅτι ἡ Κυβερνήσις πιθανῶς δὲν προετίθετο νὰ ἐκτελέσῃ

ἀπ' εὐθείας τὰς μεγαλειτέρας ἐπισκευὰς, καὶ ὅτι διὰ τὸν παραλιακὸν σταθμὸν καὶ τὴν ἀποβάθραν ἐπρόκειτο μόνον περὶ ἔργων ὀλιγωτέρας σημασίας. Ἐὰν ἐπλανήθη ἡ ἐργολαβία ὡς πρὸς τὸ ἀντικείμενον τοῦτο, βεβαίως παρεσύρθη εἰς τὴν πλάνην ταύτην ἕνεκα τῆς ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως γενομένης συντάξεως τοῦ ἄρθρου 2 τῆς συμβάσεως. Δέον νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι κατὰ τὴν ἐπίδοσιν τῆς προσφορᾶς ἀμρό- τερα τὰ μέρη ὑρίσκοντο εἰς ἐντελῆ πλάνην ὅσον ἀφορᾷ τὴν σημασίαν τῆς § 4 τοῦ ἄρθρου 2. Ἡ πλάνη ὅμως τῆς ἐργολαβίας ἐπιβαρύνει κατ' οὐσίαν τὴν Κυβέρνη- σιν, διότι ἦτο καθήκον τῆς Κυβερνήσεως, νὰ βεβαιωθῇ πρὸ τῆς συντάξεως τῆς συμβάσεως ἂν τὸ ἐν αὐτῇ ἀναφερόμενον ἐλάχιστον ποσὸν ἦτο περίπου ἐπαρκὲς διὰ τὸν ἐν λόγῳ σκοπὸν. Μὴ πράξασα τοῦτο ὀφείλει νὰ ὑποστῇ τὰς συνεπείας τοῦ λάθους τῆς καὶ τῆς πλάνης εἰς ἣν περιήγαγε τὴν ἐργολαβίαν, συνεπείᾳ τῆς συντάξεως τοῦ ἄρθρου 2.

Πρὸς τούτοις δέον νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι ἐὰν ἡ Κυβέρνησις εἶχεν ἀναγράψει ἐν τῷ ἄρθρῳ τούτῳ, ἀνάλογον καὶ ὀρθὸν ποσὸν ἡ ἐργολαβία ἤθελεν αὐξήσει τὸ ἀντί- τιμον τῆς προσφορᾶς αὐτῆς κατ' ἀνάλογον ποσόν. Ἄγεται ἐπὶ τοσοῦτον μᾶλλον νὰ παραδεχθῶ τοῦτο καθόσον ὡς φρονῶ αἱ τιμαὶ τῆς ἐργολαβίας εἶναι ἐν γένει πολὺ μικραί. Προνοητικὴ ἐργολαβία δὲν ἠδύνατο βεβαίως νὰ προῦποθέσῃ ὅτι τὰ ἔργα δύνανται νὰ ἐκτελεσθῶσιν ἀκριβῶς διὰ τοῦ ποσοῦ τῶν 350,000 φράγκων. Ὄφειλεν ὅταν ὑπέβαλε τὴν προσφορὰν αὐτῆς δι' ὁλόκληρον τὸ ἔργον νὰ ὑπολο- γίσῃ ὅτι τοῦ ποσοῦ τούτου ἤθελε γείνει ὑπέρβασις κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐντὸς ὁρίων τινῶν, ἴσως κατὰ 30 τοῖς ἑκατόν, βεβαίως ὅμως δὲν ἠδύνατο νὰ παραδε- χθῇ ὅτι θὰ ἐπῆρχετο ὑπέρβασις κατὰ 200 τοῖς ἑκατόν.

Ἡ δικαιοδικὴ μου ἀπόφασις λοιπὸν ἐπὶ τοῦ προκειμένου ζητήματος εἶναι ἡ ἐξῆς:

Θεωρῶ οὐχὶ δεδικοιολογημένην τὴν ἀπαίτησιν περὶ κατασκευῆς τῶν ἐν ἄρθρῳ 2 § 4 ἀναφερομένων ἔργων ἥτοι 1) τῆς ἀποβάθρας ἐν Ἀγίᾳ Μαρίνῃ, 2) τοῦ παραλιακοῦ σταθμοῦ ἐν Πειραιῇ, 3) τοῦ ἐργοστασίου ἐπισκευῶν παρὰ τὸν Πειραιᾶ καὶ 4) τοῦ ἐργοστασίου ἐπισκευῆς ἐν Λαρίσῃ καθ' ἣν ἐζητήθη δαπάνη ἐνὸς ἑκατομμυρίου περίπου, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι ἀνεγράφη ἐλάχιστον ὄριον τοῦ ποσοῦ διὰ τὰ ἔργα ταῦτα ἐκ 350,000 φρ. Παραδέχομαι ὅτι προνοητικὸς ἐρ- γολάβος ἤθελεν ὑπολογίσει ὑπέρβασιν τοῦ ποσοῦ τούτου κατὰ 30 ο/ο. Δέχομαι λοιπὸν ὡς δίκαιον νὰ περιορισθῇ ἡ ἀπαίτησις διὰ τὰς ἐργασίας ταύτας ἐπὶ το- σοῦτον ὥστε ἡ δαπάνη τῆς ἐκτελέσεως νὰ ἀνέρχεται εἰς 350,000 + 105,000 = 455,000 φρ.

Ἡ κυβέρνησις εἶναι ἐλευθέρᾳ ὅπως κατὰ βούλησιν ἀπλοποιήσῃ τὰ σχέδια οὕτως ὥστε νὰ τηρηθῇ τὸ ποσὸν τοῦτο ἢ νὰ ἐπιμείνῃ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπι- ξημένων σχεδίων.

Εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν εἶναι ἐλευθέρᾳ ν' ἀποχωρήσῃ τὴν κατασκευὴν τῶν ἐργοστασίων ἀπὸ τὰ ἔργα τῆς ἐργολαβίας καὶ νὰ κατασκευάσῃ αὐτὰ κατὰ τὸν ἀρέσκοντα αὐτῇ τρόπον ἢ νὰ ἀφήσῃ τὴν ἐκτέλεσιν καὶ τῶν ἐργοστασίων εἰς τὴν ἐργολαβίαν. Ἐὰν κατὰ τὰ ἀνωτέρω αἱ δαπάναι τῶν ἐκτε- λεσθησομένων ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ἔργων συμπεριλαμβανομένων ἢ μὴ καὶ τῶν ἐργοστασίων, ὑπερβῇ τὸ ποσὸν τῶν 455,000 φρ. πρέπει ἡ κυβέρνησις νὰ πληρώσῃ εἰς τὴν ἐργολαβίαν τὸ ἀντίτιμον τῶν πραγματικῶν δαπανῶν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων τούτων μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τοῦ ποσοῦ τῶν 455,000 φρ.

Ἐὰν ἡ κυβέρνησις παραιτηθῇ τῆς κατασκευῆς τῶν ἐργοστασίων μέσον τῆς

ἐργολαβίας καὶ αἱ δαπάναι τῶν λοιπῶν ἔργων ἀποβῶσι κατώτεραι τῶν 455,000 φρ. ὀφείλει ἡ ἐργολαβία νὰ πληρώσῃ εἰς τὴν κυβέρνησιν τὴν διαφορὰν.

Τὰ ὀριστικὰ διαγράμματα διὰ τὰ ἐργοστάσια τοῦ Πειραιῶς καὶ Λαρίσσης δὲν μοι ὑπεβλήθησαν. Τὸ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ὑποβληθὲν μοι πρόχειρον διάγραμμα τοῦ παραλιακοῦ σταθμοῦ Πειραιῶς ἀνταποκρίνεται κατὰ τὴν ἐκτίμησίν μου εἰς τὰς ὑπαρχούσας ἀνάγκας. Κατὰ τὸ διάγραμμα τοῦ ἐργοστασίου τὸ ὑποβληθὲν μοι ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας τὰ ὑπόστεγα τῶν ἀτμομαζῶν καὶ τῶν ἀμαζῶν διὰ τὸν σταθμὸν Πειραιῶς σημειοῦνται πλησίον τοῦ ἐργοστασίου συνεχόμενα μετ' αὐτοῦ. Τὰ παραρτήματα ταῦτα δὲν ἀνήκουσι προφανῶς οὔτε εἰς τὸν παραλιακὸν σταθμὸν οὔτε εἰς τὸ ἐργοστάσιον, ἀλλὰ εἰς τὸν σταθμὸν Πειραιῶς διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὰ ἐμπορεύματα. Αἱ δαπάναι τῶν παραρτημάτων τούτων μετὰ τῶν εἰς αὐτὰ ἀνηκουσῶν ράβδων καὶ ἐξαρτημάτων, συσκευῶν διὰ τὴν φόρτωσιν τῶν ἀνθρώπων, ὑδαταποθηκῶν κ.τ.λ. δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὸ ποσὸν τῶν 350,000 + 105,000 ἀλλὰ τὰς δαπάνας αὐτῶν θέλει καταβάλει ἰδιαιτέρως ἡ ἐργολαβία καὶ ἐν τῇ περι- πτώσει ἕνεκα τῶν τοπικῶν περιστάσεων ἐκτελεσθῶσι τὰ ἔργα ταῦτα ἐν συνοχῇ μετὰ τοῦ ἐργοστασίου ἢ τοῦ παραλιακοῦ σταθμοῦ.

Ζήτημα 7 B.

Pour la traversée des lignes du Péloponnèse, Laurium et Thessalie, l'Entreprise est-elle en droit à se refuser à exécuter des passages supéri- eurs à ces lignes à moins d'indemnité supplémentaire? L'Entreprise pro- pose des traversées à niveau.

Διὰ τὴν διασταύρωσιν τῶν γραμμῶν Πελοποννήσου, Λαυρίου καὶ Θεσσαλίας ἔχει τὸ δι- καίωμα ἡ ἐργολαβία νὰ ἰρνηθῇ τὴν ἐκτέλεσιν διασταυρώσεων ἄνωθεν τῶν γραμμῶν τούτων, ἐκτὸς ἐὰν λάβῃ συμπληρωματικὴν ἀποζημίωσιν; Ἡ ἐργολαβία προτείνει ἰσοπέδους διαβάσεις.

1) Ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν διασταύρωσιν τῶν σιδηροδρόμων Πελοποννήσου καὶ Λαυρίου.

Ἡ ἐργολαβία διατείνεται ὅτι ἡ κίνησις ἐπὶ τῶν γραμμῶν Πελοποννήσου καὶ Λαυρίου εἶναι μικρὰ καὶ ὅτι τούτου ἕνεκα κατ' ἀρχὴν δύναται νὰ ἐπιτραπῇ ἡ κα- τασκευὴ ἰσοπέδων διασταυρώσεων τοῦ σιδηροδρόμου Πειραιῶς Λαρίσσης μετὰ τῶν γραμμῶν τούτων.

Περαιτέρω ἡ ἐργολαβία ἀναφέρει ὅτι τὸ ζήτημα τῆς διασταυρώσεως τῶν δια- φόρων σιδηροδρόμων συνδυάζεται μετὰ τοῦ ζητήματος τῆς τοποθετήσεως τοῦ σταθμοῦ Ἀθηνῶν. Τὸ ὑπόμνημα τῆς ἐργολαβίας περιγράφει διάφορα σχέδια ἅτινα ἐπροτάθησαν διὰ τὴν τοποθέτησιν τοῦ σταθμοῦ καὶ διὰ τὰς διασταυρώσεις. Κατὰ τὴν γνώμην τῆς ἐργολαβίας προσφορώτερον εἶναι τὸ σχέδιον κοινοῦ σταθμοῦ Ἀθηνῶν ἐν τῷ ὁποίῳ ὁ σιδηρόδρομος Πειραιῶς Λαρίσσης θὰ κατέχῃ τὴν δυτικὴν πλευρὰν, ὁ δὲ σιδηρόδρομος Πελοποννήσου τὴν πρὸς τὴν πόλιν. Εἰς τὴν περίπτω- σιν ταύτην ὁ σιδηρόδρομος Πειραιῶς Λαρίσσης θὰ διεσταύρου ἰσοπέδως τὸν σιδηρό- δρομον Πελοποννήσου πρὸ τῶν σημάτων τοῦ σταθμοῦ καὶ θὰ ἀπεφεύγοντο αἱ δα- παναὶ διασταυρώσεως διὰ γεφυρώσεως. Ἡ δαπάνη τῆς ἐκτελέσεως τοῦ σχεδίου τούτου ὑπολογίζεται εἰς φρ. 233,000. Εὐρίσκεται ὅμως ἐν ἐκτέλει σχέδιον κατὰ τὸ ὁποῖον διὰ τὸν σιδηρόδρομον Πειραιῶς Λαρίσσης τοποθετεῖται ἰδιαιτερός σταθ- μὸς πρὸς τὸ μέρος τῆς πόλεως καὶ κατὰ τὸ ὁποῖον ὁ σιδηρόδρομος Πειραιῶς Λα- ρίσσης διασταυρῶναι τὸν σιδηρόδρομον Πελοποννήσου εἰς τὸ 3,0 χιλιόμετρον διερ-

χόμενος ἄνωθεν αὐτοῦ, κάτωθεν δὲ τοῦ σιδηροδρόμου Λαυρίου εἰς τὸ χιλιόμετρον 10,0.

Αἱ δαπάναι τῆς ἐκτελέσεως τοῦ σχεδίου τούτου ὑπολογίζονται εἰς φρ. 373,450. Ἡ ἐργολαβία ζητεῖ τὴν διαφορὰν τῆς δαπάνης μεταξύ τῶν δύο σχεδίων, ἥτοι φρ. 140,450 ὡς ἰδιαιτέραν ἀποζημίωσιν, ἐπειδὴ, ἀντὶ τοῦ κατὰ τὴν γνώμην αὐτῆς καταλληλοτέρου καὶ εὐθηνότερου σχεδίου ἐκτελεῖται σχέδιον ἥττον κατάλληλον καὶ δαπανηρότερον.

Κατὰ πρῶτον τὸν τρόπον τῆς δικαιολογήσεως τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης θεωρῶ ἐν γένει λίαν ἀμφιβητήσιμον. Θὰ περιηρχόμεθα εἰς ἐντελῶς ἀνυπολογίστους δυσχερείας ἂν ἀνεγνωρίζετο εἰς τὴν ἐργολαβίαν τὸ δικαίωμα νὰ ζητῇ κατ' ἀρχὴν τὴν διαφορὰν δαπάνης μεταξύ σχεδίου ἐγκειμένου πρὸς ἐκτέλεσιν καὶ ἑτέρου ἴσως ἐπίσης καταλλήλου, ἀλλ' ἥττον δαπανηροῦ.

Εἰς περίπτωσιν, ὡς ἡ προκειμένη, εἶναι ἐν γένει δυσκολώτατον νὰ ὁρισθῇ ὅτι τὸ σχέδιον τοῦτο ἢ ἐκεῖνο εἶναι ἀπολύτως τὸ ἄριστον. Κατὰ τὴν σχεδίασιν τοιούτου σταθμοῦ κατὰ τὴν ὁποίαν δέον νὰ ληφθῶσιν ὑπ' ὄψιν πλείστα περιστατικά ἢ περὶ τούτου ἀπόφαισις ἐξαρτᾶται εἰς τοιαύτας περιπτώσεις ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἀπὸ τὴν ἀτομικὴν ἀντίληψιν τοῦ ἀποφασίζοντος, καὶ ἐπομένως δυσκόλως δύναται τις νὰ ὀρίσῃ ποῖον ἐκ τῶν σχεδίων εἶναι τὸ ἀπολύτως ἄριστον.

Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν δέον πρὸς τούτοις νὰ ληφθῶσιν ὑπ' ὄψιν κατὰ τὴν ἐκλογὴν τοῦ ἐκτελεστέου σχεδίου καὶ αἱ συνθήκαι ὑπ' ἃς διατελεῖ ὁ σιδηροδρόμος Πελοποννήτου, ὅστις ὤφειλε νὰ δηλώσῃ ὅτι συμφωνεῖ μὲν κατασκευὴν τοῦ κοινοῦ σταθμοῦ. Ὁφείλω λοιπὸν νὰ χαρακτηρήσω τὴν δικαιολογήσιν τῆς ἀπαιτήσεως τῆς ἐργολαβίας ὡς ἀνίσχυρον καὶ μὴ εὐλογον καὶ περιορίζομαι, συμφώνως μὲν τὴν ἐν τῷ θεματολογίῳ προβληθεῖσαν μοι ἐρώτησιν, ν' ἀποφανθῶ ἂν ἡ ἀπαίτησις περὶ διασταυρώσεως τοῦ σιδηροδρόμου Πειραιῶς Λαρίσσης μετὰ τῶν σιδηροδρόμων Λαυρίου καὶ Πελοποννήσου διὰ γεφυρώσεως ἦτο δεδικαιολογημένη. Εἰς τὸ ζήτημα τοῦτο δέον ν' ἀπαντήσω καταφατικῶς. Καὶ ὁρθότατον μὲν εἶναι ὅτι ὑπάρχουσι πολλαὶ ἰσόπεδοι διασταυρώσεις σιδηροδρόμων καὶ τοιούτων μάλιστα σιδηροδρόμων οἵτινες ἔχουσι πραγματικῶς μεγαλειτέραν κίνησιν, παρὰ οἱ περὶ ὧν πρόκειται ἐνταῦθα. Ἀλλ' αἱ διασταυρώσεις αὗται προέρχονται κυρίως ἀπὸ τῶν πρώτων χρόνων τῆς εἰσαγωγῆς τῶν σιδηροδρόμων καὶ τοιαῦται διασταυρώσεις ἀποτελοῦσι πάντοτε σημεῖον σοβαροῦ κινδύνου διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν. Διατηροῦνται δὲ αὗται, ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ, διότι ἡ μεταβολὴ αὐτῶν παρουσιάζει μεγάλας δυσχερείας· δὲν δύναμαι ὅμως νὰ συμβουλεύσω διὰ νέον ἔργον, ὡς τὸ προκείμενον, ἔστω καὶ ἂν πρόκειται περὶ μικροτέρας συγκοινωνίας, ἰσοπέδους διαβάσεις ἔξωθεν τῶν σταθμῶν. Δὲν θέλω ν' ἀποσιωπήσω ἐνταῦθα ὅτι αἱ ἀπὸ 5 Ἰουλίου 1892 διατάξεις διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὸν ἐξαρτισμὸν τῶν σιδηροδρόμων μεγάλης συγκοινωνίας τῆς Γερμανίας ἐν § 13 περιλαμβάνουσι τὴν διὰ τὴν κατασκευὴν νέων γραμμῶν, ἰσχύον νόμου ἔχουσαν, ἀκόλουθον διάταξιν.

« Ἡ διασταύρωσις σιδηροδρόμου τινὸς δι' ἑτέρου δὲν πρέπει νὰ γίνηται ἰσοπέδως ἔξωθεν τῶν σταθμῶν ἀλλὰ διὰ γεφυρώσεως. »

Ἐκτὸς τούτου εἰς πάσας τὰς τοιαύτας περιστάσεις δέον νὰ λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν ἡ ἀνάπτυξις τῆς συγκοινωνίας. Ἐπίσης δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι ὀκρίβως πλησίον μεγάλης πόλεως ἡ μεταγενεστέρᾳ μεταβολὴ ἰσοπέδου διασταυρώσεως συνδέεται μετὰ μεγίστων δυσχερειῶν ἐνεκα τῆς ἀναπτύξεως τῶν οἰκοδομῶν.

Ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἀπαίτησιν τῆς ἐργολαβίας περὶ πληρωμῆς ποσοῦ 23,00 φρ. ὡς διαφορὰν δαπάνης μεταξύ γεφύρας 7 μ. καὶ 11 μ. πλάτους δὲν ὑπάρχει

κυρίως περὶ τοῦ ζητήματος τούτου, ὅπερ δὲν συμπεριελήφθη ἐν τῷ θεματολογίῳ, ἀμφισβήτησις κατ' ἀρχὴν. Ἡ κυβέρνησις, ὡς μοι ἀνεκοινώθη, ὑπεσχέθη τὴν πληρωμὴν τῆς διαφορᾶς εἰς τὴν ἐργολαβίαν, δὲν δύναμαι ἐν τούτοις νὰ προσδιορίσω τὸ μέγεθος τοῦ ποσοῦ, ἐπειδὴ δὲν μοι ἐδόθησαν τὰ πρὸς τοῦτο ἀναγκαῖα διδόμενα.

2) Διασταύρωσις μετὰ τοῦ Θεσσαλικοῦ σιδηροδρόμου.

Καὶ διὰ τὴν διασταύρωσιν μετὰ τοῦ Θεσσαλικοῦ σιδηροδρόμου προτείνει ἡ ἐργολαβία ἰσόπεδον διάβασιν ἢ ἀπαιτεῖ τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἐπὶ πλέον δαπανῶν συμποσυνμένων εἰς φρ. 229,763 αἰτινὰς προκύπτουσιν ἐκ τοῦ ὅτι ἀντὶ τῆς ἰσοπέδου διασταυρώσεως ἀπαιτεῖται διάβασις τοῦ σιδηροδρόμου Πειραιῶς Λαρίσσης ἄνωθεν τοῦ ἑτέρου. Ἀναφέρει πρὸς τοῦτο ὅτι ἐν τῇ προμελέτῃ ἐγένετο δεκτὴ διάβασις τοῦ Θεσσαλικοῦ σιδηροδρόμου ἄνωθεν τοῦ σιδηροδρόμου Πειραιῶς Λαρίσσης καὶ ὅτι ἡ ἐργολαβία συνεπῶς δὲν εἶναι ὑπόχρεως νὰ κατασκευάσῃ τὴν μετὰ μεγάλων δαπανῶν συνδεομένην ἄνωθεν διάβασιν τοῦ σιδηροδρόμου Πειραιῶς Λαρίσσης.

Ἐναντίον τῆς αἰτιολογίας τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης, παρατηρητέον κατὰ πρῶτον ὅτι γίνεται σύγκρισις μεταξύ ἰσοπέδου διασταυρώσεως καὶ ἄνωθεν διαβάσεως, ἐν ᾗ αὕτη ἡ ἐργολαβία ἀναγνωρίζει ὅτι ἐν τῇ προμελέτῃ ἐγένετο δεκτὴ διάβασις τοῦ σιδηροδρόμου Πειραιῶς Λαρίσσης κάτωθεν τοῦ Θεσσαλικοῦ. Ἡ κατασκευὴ τῆς κάτωθεν διαβάσεως ἥτις ἐνεκα τοῦ ὕψους τῆς στάθμης τῶν ὑδάτων μόνον δ' ὑψώσεως τοῦ σιδηροδρόμου Θεσσαλίας ἠδύνατο νὰ πραγματοποιηθῇ θὰ ἀπῆτει τὴν ὑπερίκτισιν μεγίστων δυσχερειῶν καὶ τὴν καταβολὴν μεγάλων δαπανῶν, πρέπει δὲ ἐὰν ληφθῇ ὡς μέτρον τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ἐργολαβίας ἡ περίπτωσις ὅτι ἐν τῇ προμελέτῃ εἶχε γείνῃ δεκτὴ κάτωθεν διάβασις τοῦ σιδηροδρόμου Πειραιῶς Λαρίσσης νὰ γίνῃ σύγκρισις μεταξύ τῶν δαπανῶν τῆς κατασκευῆς ἄνωθεν διαβάσεως καὶ κάτωθεν διαβάσεως. Δὲν δύναμαι ὅμως ν' ἀποδώσω μεγάλην σημασίαν εἰς τὸ περιστατικὸν ὅτι ἐν τῇ προμελέτῃ ἐγένετο δεκτὴ κάτωθεν διάβασις τοῦ σιδηροδρόμου Πειραιῶς Λαρίσσης. Διὰ τοῦ τοιούτου ὅμως βεβαιοῦται τοῦτο μόνον ὅτι ὑπῆρχε πρόθεσις νὰ γίνῃ διασταύρωσις διὰ γεφυρώσεως. Αἱ περαιτέρω μελέται ὤφειλον μόνον νὰ ἐξεύρωσι ἂν ἄνωθεν ἢ κάτωθεν διάβασις ἦτο προσφορωτέρα.

Πράγματι αἱ συνθήκαι ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῆς ἰσοπέδου διασταυρώσεως παρουσιάζονται διάφοροι κατὰ τι, ἢ αἱ σχετικαὶ εἰς τὴν διασταύρωσιν τῶν σιδηροδρόμων Πελοποννήσου καὶ Λαυρίου. Ἡ διασταύρωσις τῶν δύο γραμμῶν δύναται νὰ γίνῃ ἐντὸς τοῦ χώρου τοῦ κοινοῦ σταθμοῦ. Ἡ διασταύρωσις ἀμφοτέρων τῶν γραμμῶν, θὰ ἐκαλύπτετο οὕτω ὑπὸ τῶν ἀπαγορευτικῶν σημάτων τοῦ σταθμοῦ. Τὰ σήματα ταῦτα θὰ ἦσαν ὑπὸ τὴν ἐπιτήρησιν ὑπευθύνου ὑπαλλήλου τοῦ σταθμοῦ. Πάντα ταῦτα εἶναι περιπτώσεις αἰτινὰς παρέχουσι μεγαλειτέραν ἀσφάλειαν· καθόσον μάλιστα πᾶσαι αἱ ἀμαξοστοιχίαι ἀμφοτέρων τῶν γραμμῶν θὰ σταματῶσιν εἰς τὸν σταθμὸν.

Ἐκτὸς τούτου θέλει διευκολυνθῇ ἡ μετάβασις ἀπὸ τῆς μιᾶς εἰς τὴν ἄλλην γραμμὴν ἐὰν αὗται κεῖνται εἰς τὸ αὐτὸ ὕψος. Δύναμαι λοιπὸν νὰ συστήσω ὅπως τὸ ζήτημα ἐξετασθῇ ἐκ νέου ὑπὸ τὴν ἑννοίαν ταύτην· ἀλλὰ δὲν εἶμαι εἰς θέσιν νὰ ὀρίσω ἐὰν κατὰ τὴν θέσιν ταύτην πρέπει νὰ ἐκτελεσθῇ ἰσόπεδος διασταύρωσις, ἀφ' οὗ μάλιστα δὲν εἶναι διηκρινισμένον ἐὰν κατὰ τὰς νομίμους διατάξεις ὁ Θεσσαλικὸς σιδηροδρόμος δύναται νὰ ἐναντιωθῇ εἰς τὴν κατασκευὴν ἰσοπέδου διαβάσεως, ἢ ν' ἀπαιτήσῃ ἀποζημίωσιν ἐν ᾗ περιπτώσει κατασκευασθῇ τοιαύτη.

Ἡ διαιτητικὴ μου ἀπόφαισις λοιπὸν ἐπὶ τοῦ προκειμένου ζητήματος εἶναι ἡ ἑξῆς.

Ἡ ἐργολαβία δὲν δικαιοῦται ν' ἀρνηθῇ τὴν κατασκευὴν διασταυρώσεων διὰ

γεφυρώσεως τοῦ σιδηροδρόμου Πειραιῶς Λαρίσσης μετὰ τῶν σιδηροδρόμων Πελοποννήσου, Αὐλίου καὶ Θεσσαλίας. Ἐπίσης δὲν δικαιούται νὰ ζητήσῃ ἀποζημίωσιν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διαβάσεων τούτων διὰ γεφυρώσεως.

Τὴν ἰσόπεδον διασταύρωσιν τοῦ Θεσσαλικοῦ σιδηροδρόμου μετὰ τοῦ σιδηροδρόμου Πειραιῶς Λαρίσσης, μετὰ τῶν σημάτων τοῦ σταθμοῦ, θεωρῶ τεχνικῶς ἐπιτρεπτέαν καὶ νομίζω ὅτι αὕτη παρουσιάζει πλεονεκτήματα τινὰ καὶ διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν. Συνιστῶ λοιπὸν εἰς τὴν κυβέρνησιν νὰ μελετήσῃ ἐκ νέου τὸ ζήτημα τοῦτο.

Ζήτημα 7 c

Pour les voûtes au dessous de 3 mètres le gouvernement réclame des moellons de choix c'est à dire dressés suivant les lits et pour les voûtes d'ouvertures supérieures des moellons têtus à la douelle et dans le reste de la voûte des moellons de choix. L'Entreprise est-elle en droit de refuser?

Διὰ τοὺς θόλους ἀνοίγματος ἐλάσσονος τῶν τριῶν μέτρων ἡ κυβέρνησις ἀπαιτεῖ χάλικας ἐκλεκτοὺς τοῦτέστιν κατεργασμένους ἐπὶ τῶν ἀρμῶν, διὰ δὲ τοὺς θόλους μεγαλειτέρου ἀνοίγματος τηκτοὺς χάλικας, εἰς τὴν ἀντύγα καὶ εἰς τὸ ὑπόλοιπον τοῦ θόλου χάλικας ἐκλεκτοὺς. Ἡ ἐργολαβία ἔχει τὸ δικαίωμα ν' ἀρνηθῇ.

Εἶναι γνωστὸν ὅτι κατὰ τοὺς τελευταίους χρόνους εἰς πολλὰ μέρη κατεσκευάσθησαν θόλοι δι' ἀργῶν πλακοειδῶν λίθων καὶ ἀρίστης ὑδραυλικῆς κονίας δι' ἀνοίγματα ἀρκούντως μεγάλα καὶ ὅτι ἡ ἐκτέλεσις αὕτη παρέσχεν εὐάρεστα ἀποτελέσματα. Τοιαύτη ὅμως ἐκτέλεσις ἀπαιτεῖ προσεκτικὴν καὶ διαρκῆ ἐπιτήρησιν ἐκάστου ἔργου, ἐξαίρετον ὑλικὸν ὑδραυλικῆς κονίας ὠρισμένων ἀναλογιῶν, προσεκτικὴν καὶ τακτικὴν δοκιμασίαν τῆς ὑδραυλικῆς κονίας κτλ. Ἀπέναντι ὅμως τῶν πολυαριθμῶν βλαβῶν, αἵτινες παρατηροῦνται εἰς τὰ τεχνικὰ ἔργα τῆς γραμμῆς καὶ τῶν ἐπιδειχθέντων μοι ὑλικῶν καὶ δειγμάτων κονιάματος δὲν ἀπεκόμισα τὴν πεποίθησιν ὅτι οἱ ἐν λόγῳ ὅροι δύνανται γενικῶς νὰ τηρηθῶσιν ἐν τοιοῦτῳ μέτρῳ, ὥστε νὰ δυνήθωμεν νὰ συμβουλευώμεν ὅπως παροραθῇ ἡ ἀπαίτησις περὶ καταργασίας τῶν λίθων.

Ἀποφαίνομαι λοιπὸν ὅτι ἡ ἐργολαβία δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα ν' ἀρνηθῇ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐν τῷ ζήτηματι ἀναφερομένων ὅρων.

Ζήτημα 7 d.

Pour les remblais en mer l'Entreprise est-elle en droit de ne pas se conformer aux modifications demandées par le Contrôle?

Διὰ τὰς ἐπιχωματώσεις ἐντὸς τῆς θαλάσσης ἔχει τὸ δικαίωμα ἡ ἐργολαβία νὰ μὴ συμμορφωθῇ πρὸς τὰς μεταρρυθμίσεις τὰς ζητούμενας ὑπὸ τοῦ ἐλέγχου.

Ἐκ τῆς ἐγγειοθεσίσης μοι ἀλληλογραφίας προκύπτει ὅτι ὑπῆρξαν διαφωναίαι ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἐπιχωμάτων. Ἐν τέλει συνεφωνήθη ὅτι αἱ ἐπιχώσεις θὰ κατασκευασθῶσι διὰ λιθορριπῆς τὸ δὲ πρὸς τὴν θάλασσαν ἐστραμμένον ἀνώτερον μέρος τῆς ἐπιχώσεως θὰ προφυλαχθῇ διὰ λιθηνδύσεως. Διὰ τοὺς ὀγκολίθους τῆς παρὰ τὸν πόδα λιθορριπῆς ἐκανονίσθη δι' ἐγγράφου τοῦ ἐλέγχου ἀπὸ 20 Νοεμβρίου 12 Δεκεμβρίου 1881 ἐλάχιστον βάρος 100 χιλιογ. Ἀφ' οὗ, συμφώνως πρὸς τοὺς ὅρους τούτους συνετάχθη διάγραμμα ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας καὶ ὑπε-

βλήθη εἰς τὸν ἐλέγχον, ἡ προγενεσττέρα αὕτη διάταξις μετεβλήθη, διεγράφη δὲ ὡς κατώτατον βάρος τῶν ὀγκολίθων πρὸς τὸ μέρος τῆς θαλάσσης 200 χιλιογ. καὶ κατὰ ταῦτα ἐκανονίσθη ἡ ἐκτέλεσις τῆς ἐπιχώσεως δι' ὀγκολίθων 200 χιλιογ. ἕως 400 χιλιογ. βάρους· ἐνθ' ἡ ἐργολαβία ἤθελε νὰ μεταχειρισθῇ μόνον ὀγκολίθους 100 χιλιογ. ἕως 400 χιλιογ. (τὸ ὑπόμνημα τῆς κυβερνήσεως παριστᾷ κατὰ διαφορετικὸν τρόπον τὴν διαφωνίαν). Ἡ ἐργολαβία ἀρνεῖται νὰ ὑπακούσῃ εἰς τὴν διαταγὴν ταύτην καὶ δικαιολογεῖ τὴν ἀρνήσιν τῆς ἰδίᾳ διότι διὰ τοῦ ἐλέγχου ἐδόθη ὠριμένη παραγγελία ἥς μεταγενεσττέρα τροποποιήσις δὲν ἐπιτρέπεται. Ἐν περιπτώσει καθ' ἣν ἤθελε πραγματοποιηθῇ τοιαύτη μεταβολὴ ὀφείλει ἡ Κυβέρνησις νὰ ὑποστῇ τὴν περιπλέον δαπάνην τὴν προκύπτουσαν ἐκ τῆς κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν μεταβολῆς.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν οὐσίαν τῆς διαφορᾶς, αὕτη εἶναι κατὰ τὴν ἐκτίμησίν μου ἀσήμαντος. Ἄν τὸ ὕψος τῶν κυμάτων ὡς ἀναφέρεται ὑπ' ἀμφοτέρων τῶν μερῶν δὲν ὑπερβαίνει 0,6 μ. τότε κατὰ τὴν ἐκτίμησίν μου ἡ ἐπιχώσις θὰ ἀντέχῃ ἐπίσης καλῶς ἐὰν ἀσφαλίσθῃ διὰ λιθορριπῆς ἐξ ὀγκολίθων 100 χιλιογ. μέχρι 400 χιλιογ. βάρους, ὡς καὶ ἐν τούτῳ γίνῃ δι' ὀγκολίθων 200 χιλιογ. ἕως 400 χιλιογ. βάρους. Τὴν θεωράωσιν δι' ὀγκολίθων 100 χιλιογ. πρὸς τὸ μέρος τῆς ξηρᾶς, περὶ τῆς ὁποίας ὡς φαίνεται δὲν ἐγένετο σκέψις ἀρχικῶς, θεωρῶ ἀναγκαίαν.

Ὅσον ὅμως ἀφορᾷ εἰς τὸ ζήτημα ἀρχῆς τὸ ἀνακινήθην ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας περὶ τῆς μεταβολῆς τῶν σχεδίων τῆς ἐκτελέσεως, ἡ γνώμη μου εἶναι ἡ ἐξῆς:

Ἡ διαταγὴ ὑπηρεσίας ἡ ἀφορῶσα εἰς τὴν ἐκτέλεσιν εἶναι μονομερὴς πρᾶξις τῆς ἐπιτηρεύσεως ἀρχῆς οὐχὶ δὲ συμφωνία μετὰ τῶν δύο μερῶν. Ἐὰν κατ' ἐξαίρεσιν ἀποδειχθῇ ὅτι ἐνεκα ὅρων οἵτινες πρότερον δὲν ἦσαν γνωστοὶ ἡ μεταβολὴ τῶν ληρθέντων μέτρων εἶναι σκόπιμος ἡ ἀναγκαία, ἡ Κυβέρνησις ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ πράξῃ τοῦτο· ὀφείλει δὲ ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει νὰ ἀποζημιώσῃ τὴν ἐταιρίαν διὰ τὴν ζημίαν ἣτις ἤθελε προκύβῃ τυχὸν εἰς αὐτὴν ἐκ τῆς ἐκτελέσεως τῆς προτέρας διαταγῆς ὡς π. χ. διὰ τὴν μεταβολὴν ἥδη ἀρξάμενων ἔργων κτλ. Τοιαῦται ζημίαι ὅμως δὲν ἀποδεικνύονται ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ἐν τῇ παρουσίᾳ περιπτώσεως, ἐπομένως ἡ ἐργολαβία δὲν ἔχει ἀνεξετάστως τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ τὴν διαφορὰν τῶν δαπανῶν μετὰ τὸ πρῶτον ἐγκριθέντος σχεδίου καὶ τοῦ μεταγενεστέρου, ἐὰν ἡ μεταγενεσττέρα μεταβολὴ εἶναι καθ' αὐτὴν δεδικοιολογημένη καὶ ἔλλογος.

Οἴκοθεν ἐννοεῖται ὅτι τοιαῦται μεταρρυθμίσεις πρέπει νὰ γίνωνται μόνον ἐξαιρετικῶς· ἄλλως θὰ συνέβαινον διαταράξεις εἰς τὴν λειτουργίαν τῆς ἐργολαβίας αἵτινες ἡδύναντο νὰ προκαλέσωσι δεδικοιολογημένας ἀπαιτήσεις ἀποζημιώσεων.

Ἡ δαιτητικὴ μου ἀπόφασις ἐπὶ τοῦ τεθέντος μοι ζητήματος εἶναι ἡ ἐξῆς:

Κατ' ἀρχὴν ἡ ἐργολαβία εἶναι ὑπόχρεως εἰς περιστάσεις ὁμοίας φύσεως ὡς ἡ προκειμένη ν' ἀκολουθῇ τὰς διαταγὰς τοῦ ἐλέγχου ἢ τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἂν μεταγενεσττέρα διαταγὴ μεταβάλῃ προγενεσττέραν τοιαύτην. Ἡ ἐργολαβία ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει δύναται ν' ἀπαιτήσῃ ἀποζημίωσιν διὰ τὴν προκύπτουσαν εἰς αὐτὴν ζημίαν ἐὰν ὀφείλῃ νὰ μεταρρυθμίσῃ ἔργον ἀρξάμενον ἥδη, συμφώνως πρὸς τὴν προγενεσττέραν παραγγελίαν.

Ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει θεωρῶ ἐπαρκῆ διὰ τὰς ἐν θαλάσσῃ ἐπιχώσεις τὰ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας προτεινόμενα σχέδια ἐκτελέσεως τοῦ διὰ λιθορριπῆς διὰ λίθων 100-400 χιλιογράμμων βάρους πρὸς τὸ μέρος τῆς θαλάσσης, ἐπὶ τῇ ὑποθέσει ὅμως ὅτι αἱ δοθεῖσαι μοι πληροφορίες περὶ τοῦ ὕψους τῶν κυμάτων εἶναι σύμφωνοι πρὸς τὴν ἀλήθειαν.

Ζήτημα 7 ο.

L'Entreprise refuse de se conformer aux demandes du Gouvernement concernant les talus des remblais d'au-dessus de 10 mètres de hauteur et les talus de certaines tranchées où le Gouvernement craint des éboulements. Examiner chaque cas et décider.

Ἡ ἐργολαβία ἀρνεῖται νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς κυβερνήσεως τὰς ἀφορώσας εἰς τὰς κλίσεις τῶν ἐπιχωμάτων ὕψους ἀνωτέρου τῶν 10 μέτρων καὶ τὰς κλίσεις ἐκχωμάτων τινῶν ὅπου ἡ κυβερνήτης φοβεῖται καταπτώσεις. Ἐξετασθῆτω ἐκάστη περίπτωση καὶ ἐκδοθῇ τὸ ἀπόφασις.

Α). Περὶ τῶν ἐπιχωμάτων.

Εἰς τὸ πρῶτον υπόμνημα ἡ ἐργολαβία διατείνεται ὅτι ὁ ἑλεγχος ἀπαιτεῖ ὁμοίω-
μορφον κλίσιν $\frac{3}{2}$ τῶν πρανῶν τῶν ἐπιχωμάτων οἰαδήποτε καὶ ἂν ἡ φύσις τοῦ
ὕλικου τῶν ἐπιχωμάτων. Ὁ ἰσχυρισμὸς οὗτος φαίνεται στηριζόμενος ἐπὶ πλάνης ἢ
παρενονήσεως. Εἰς τὸ πρῶτον υπόμνημα τῆς κυβερνήσεως διατυπῶνται αἱ ἀπαι-
τήσεις τῆς κυβερνήσεως ὡς ἑξῆς.

Ὁ ἑλεγχος ἀπαιτεῖ.

Le Contrôle exige :

1) Que les talus de remblai soient partout réglés à 3 de base pour 2 de hauteur, conformément au profil-type approuvé, sauf lorsqu'ils sont entièrement constitués en rocher, le talus pouvant dans ce cas être réglé à 5 de base pour 4 de hauteur, mais à condition que les blocs formant parement seront arrangés à la main et qu'un profil-type spécial aux remblais de cette nature sera soumis à l'approbation du Contrôle.

2) Que, lorsqu'ils sont constitués par de l'argile ou de la marne, les remblais soient protégés par une couche de bonne terre de 1,5 à 2 m. d'épaisseur ou par tout autre mode de défense à soumettre à l'approbation du Contrôle.

1) Ὅπως αἱ κλίσεις τῶν ἐπιχωμάτων κανονισθῶσι πανταχοῦ μὲ βάσιν 3 καὶ ὕψος 2, συμφώνως πρὸς τὸν ἐγκριθέντα τύπον διατομῆς, ἐκτὸς ὅταν αὐταὶ σύγκεινται καθ' ὅλοκληρίαν ἐκ πετρωμάτων, ὅτε ἡ κλίσις δύναται νὰ κανονισθῇ μὲ βάσιν 5 καὶ ὕψος 4 ἀλλ' ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι οἱ ἀποτελοῦντες τὴν ὁρατὴν ἐπιφάνειαν λίθοι θὰ κανονισθῶσι διὰ τῆς χειρὸς καὶ ὅτι εἰδικὸς τύπος διατομῆς θέλει ὑποβληθῇ εἰς τὴν ἐγκρίσιν τοῦ ἐλέγχου.

2) Ὅπως ὅταν τὰ ἐπιχώματα ἀποτελῶνται ἐξ ἀργίλλου ἢ μάρμαρος προφυλάσσονται διὰ στρώματος καλῆς γῆς πάχους 1,5 μ. ἕως 2,0 μ. ἢ καθ' ὅσον δῆποτε ἄλλον τρόπον ἐξασφαλίστως ὑποβληθέν ὑπὸ τὴν ἐγκρίσιν τοῦ ἐλέγχου.

Κατὰ τῶν διατάξεων τοῦ ἐλέγχου ὑπὸ τὸν ἀριθμὸν 1 δὲν δύναται νὰ ἀντι-
ταχθῇ δεδικοιολογημένη ἀντίρρησης. Ἀμφιβολαὶ προέκυψαν περὶ τοῦ διὰ τῆς χει-
ρὸς κανονισμοῦ (arranger à la main).

Κατὰ τὴν ἐπὶ τόπου ἐπιθεώρησιν τῆς γραμμῆς οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς ἐργολα-
βίας ἰσχυρίσθησαν ὅτι διὰ τῆς ἐκφράσεως κανονισμοῦ διὰ τῆς χειρὸς ἐννοεῖται ἐκ
μέρους τῶν μηχανικῶν τοῦ ἐλέγχου ἡ κατασκευὴ πλήρους ἐπενδύσεως διὰ λίθων,
καθ' ἣν οἱ λίθοι δέον νὰ τοποθετηθῶσιν ἐν εἰδεί μωσαϊκοῦ καὶ νὰ σχηματίσωσιν
ὁμαλὰς ἐπιφανείας τῶν πρανῶν. Τοιαύτη ἀπαιτήσις θὰ ὑπερκόντιζε κατὰ τὴν
γνώμην μου τὸ ἐπιτρεπόμενον μέτρον. Ἀρκεῖ ἂν οἱ λίθοι κανονισθῶσιν οὕτω διὰ
τῆς χειρὸς ὥστε νὰ πληρωθῶσι διὰ λίθων τὰ κενὰ, ἅτινα σχηματίζονται εἰς τὴν
ἐπιφάνειαν κατὰ τὴν ριπὴν τῶν ὕλικῶν, ἐνίοτε δὲ νὰ κανονίζωνται οἱ λίθοι εἰς

στρώματα ὡς τοῦτο ἐγένετο χάριν δοκιμῆς παρὰ τὸν ὁχετὸν εἰς τὸ χιλιόμε. 36 +
700 τοῦ τμήματος Θηβῶν-Λεβαδείας.

Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπιχωμάτων μὲ κλίσιν $\frac{3}{4}$ κατὰ τὸν ἀνωτέρω ὑπο-
δειχθέντα τρόπον εἶναι κατάλληλοι μόνον λίθοι μὴ εὐρωτιδῶντες, οἵτινες ὑπὸ τὴν
ἐπίδρασιν τῆς ἀτμοσφαίρας δὲν ἀποσυντίθενται σὺν τῷ χρόνῳ. Ἡ κατασκευὴ τῶν
ἐπιχωμάτων ἐξ εὐρωτιδῶντων σχιστολίθων μὲ κλίσιν $\frac{3}{4}$ ἀπεδείχθη εἰς πολλὰ ση-
μεῖα ὅτι δὲν ὑπόσχεται μακρὰν διάρκειαν. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἀνήκουν
τὰ ἐπιχώματα μεταξὺ χιλιομέτρου 41 καὶ 45 + 50 τοῦ τμήματος Πειραιῶς-Θη-
βῶν τὰ ὅποια ἀπαιτοῦν μεγαλειτέρας κλίσεις. Μόνον εἰς τινὰ μέρη, ὅπου ἐγένετο
χρῆσις στερεωτέρου ὕλικου, ὡς εἰς τὸ ἐπίχωμα τοῦ χιλιομέτρου 42 καὶ 31 θέλει
ἐπαρκεῖται κλίσις $\frac{3}{4}$ διὰ τὰ πρανῆ ἂν τοποθετηθῶσι μετ' ἐπιμελείας εἰς τὴν ἐπι-
φάνειαν οἱ λίθοι.

Ἐὰν διατηρήσωμεν τὴν κλίσιν $\frac{3}{4}$ γενικῶς εἰς τὰ ἐπιχώματα ταῦτα, πρέπει
νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι πρέπει νὰ κατασκευασθῇ ἐπικάλυμμα 0, μ. 05 πάχους ἀπὸ
στερεὰ ὕλικά ὅπως προφυλάξουν τὰ ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν τῆς ἀτμοσφαίρας ἀλλοιού-
μενα πρανῆ.

Ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὅρους εὐρίσκεται τὸ εἰς τὸ χιλιόμετρον 13, 3 ἐπὶ τοῦ τμή-
ματος Λιανοκλάδι—Πεντάμυλος ἐπίχωμα ἀποτελούμενον ἐξ ὄγκων σχιστολίθου.

Ἐνταῦθα ἔσεται ἐξ ἀπαντος ἀναγκαῖος ὁ κανονισμὸς τοῦ πρανοῦς μὲ κλίσιν $\frac{3}{2}$.
Αἱ παρατηρήσεις περὶ ἐκάστου τῶν κατὰ τὴν περιοδείαν μου ἐπιδειχθέντων
μοὶ ἐπιχωμάτων εὐρηναὶ εἰς τὸν ἐπισυνκείμενον πίνακα.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐν 2 ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως προβαλλομένην ἀξίωσιν ὅπως
τὰ ἐξ ἀργίλλου καὶ μάρμαρος ἐπιχώματα περιβληθῶσι διὰ στρώματος γαιῶν καλῆς
ποιότητος πάχους $1\frac{1}{2}$ μέχρι 2 μέτρων, αὕτη βεβαίως θέλει προσκρούει συγχό-
τατα κατ' ἀνυπερβλήτων δυσχερειῶν, διότι ἡ ἐξέυρεσις τοῦ καταλλήλου ὕλικου
ἔσεται ἀνέφικτος. Ἐπίσης δὲν θεωρῶ ὡς λίαν συντελεστικὴν τὴν ἐπὶ τηλικούτου
πάχους ἐπένδυσιν τῶν πρανῶν διὰ γαιῶν καλῆς ποιότητος, διότι ὁ σχηματισμὸς
χλοερᾶς ἐπιφανείας θέλει ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἀποτύχει ἐνεκὸν τῶν ἐπικρατοῦσων
κλιματολογικῶν συνθηκῶν.

Εἶναι γνωστὸν ὅτι ἐπιχώματα ἐξ ἀργίλλου καὶ μάρμαρος δὲν ἡδυνήθησαν νὰ
διατηρηθῶσιν μὲ κλίσιν $\frac{3}{2}$, ὅτι δὲ ἐδέησε νὰ ἐλαττωθῇ ἡ κλίσις τῶν εἰς 2 : 1.
Οὕτω π. χ. ἐπὶ τῆς διακλαδώσεως εἰς Κάστελ—Ἐδεν—Στουκτον. Castle—
Eden—Stockton) τοῦ Βορειο-Ἀνατολικοῦ Σιδηροδρόμου, τὰ ἐξ ἀργιλλωδῶν
ὄγκων ἐπιχώματα ἐξετελέσθησαν μέχρις ὕψους 7 μέτρων μὲ κλίσιν $1\frac{1}{2}$ ὑπερβεν-
δὲ τῶν 7 μέτρων μὲ τοιαύτην 2:1. Ἐπὶ ἄλλων ἀγγλικῶν σιδηροδρόμων, ἐφ' ὅσον
μοὶ εἶναι γνωστὸν, ἐτέθη μάλιστα ὡς κανὼν νὰ μὴ ἐπιτρέπωνται ποτὶς ἐπιχώ-
ματα ἐξ ἀργιλλωδῶν ὄγκων μὲ ὕψη ἀνωτέρω τῶν 6 μέχρις 8 μέτρων. Συνεπῶς
εἶναι βεβαίως λίαν πιθανὸν ὅτι εἰς τὰ ἐνταῦθα ἐκτελεσθέντα ἀργιλλώδη ἐπιχώ-
ματα σὺν τῷ χρόνῳ θέλει παρουσιασθῇ ἡ ἀνάγκη νὰ ἐλαττωθῶσιν αἱ κλίσεις.

Ἐν γένει ὅμως ὅσον ἀφορᾷ τὸ ζήτημα τοῦτο ἀπὸ σκοποῦ θεωροῦμεν ν' ἀνα-
μείνηται τὰ ἀποτελέσματα τῆς προτεχοῦς ὑετώδους ἐποχῆς τοῦ χειμῶνος.

Σχετικῶς πρὸς τὰ πρανῆ ἐκχώματος καὶ τὰ διὰ τὴν ἀποστράγγισιν ἔργα, ἡ
κυβέρνησις ἐν τῷ πρώτῳ υπόμνηματί της ἀπαιτεῖ τὰ ἀκόλουθα.

3) Que pour les tranchées ouvertes dans l'argile ou la marne et en vue
d'éviter l'éboulement, les talus soient adoucis à 45°, et même à 3 de base
pour 2 de hauteur, conformément au profil type approuvé.

4) Que des travaux d'assainissement, de drainage, ou de consolidation soient exécutés dans les tranchées ou au-dessous des remblais, partout où ces travaux ont été indiqués sur le profil en long approuvé, ainsi qu'aux points, où en cours d'exécution on a constaté des glissements, des sources ou des éboulements.

3) "Οτι διά τὰ ἐντὸς τῆς ἀργίλλου καὶ μάρμαρης ἐξορυχόμενα ἐκχώματα καὶ πρὸς πρό-
ληψιν καταπτώσεων, τὰ πρηνῆ δέον νὰ ἐλαττωθῶσιν εἰς 45,0 μάλιστα δὲ καὶ μὲ κλίσιν 3
βάσεως ἐπὶ 2 ὕψους, συμφώνως τῷ ἐγκριμένῳ τύπῳ κατατομῆς.

4) "Οτι δέον νὰ ἐκτελεσθῶσιν ἔργα πρὸς ἐξυγίανσιν, ἀποστράγγισιν ἢ ἐξασφάλισιν τοῦ
ἐδάφους εἰς τὰ ἐκχώματα καὶ ὑπὸ τὰ ἐπιχώματα εἰς ἃς θέσεις ὑποδεικνύονται ταῦτα ἐν τῇ
ἐγκριμένῃ κατὰ μήκος τομῇ, ὡς καὶ εἰς τὰ σημεῖα ἐκεῖνα ἐνθα κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν παρα-
τηρηθῶσι ὁλισθήσεις, πηγάζοντα ὕδατα ἢ καταπτώσεις ἐδάφους.

Σχετικῶς τῇ ὑπὸ τῆς § 3 διατυπωμένη ἀξίῳσι δέον ν' ἀναγνωρίσωμεν ὅτι
πρηνῆ ἐν τῇ ἀργίλλῳ καὶ τῇ μάρμαρῃ ἀπαιτοῦσι κλίσιν 45° κατ' ἐλάχιστον ὅρον.
Κατὰ τὰ ἄλλα ὅμως ἢ ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀπόφασις δέον νὰ κανονίζεται χωριστὰ
δι' ἐκάστην περίπτωσιν, ἀναλόγως τῶν δι' ἐκάστην ἐκχώμα παρυσιαζομένων ἰδι-
αιτέρων συνθηκῶν.

Διὰ τὰ ἐκχώματα ἐκεῖνα δι' ἃ ἐζητήθη ἡ γνώμη μου κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν
τῆς γραμμῆς εὐρηγται αἱ ἀπαιτούμεναι πληροφορίαι εἰς τὸν ἐπισυναπτόμενον
πίνακα.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν παρακατιὼν ἐν § 4 διατυπωμένην ἀξίῳσιν οὐδεμία χωρεῖ
ἀντίρρησης κατὰ τῆς γενικῆς ἀρχῆς ὅτι ἔργα ἀποστραγγίσεως δέον νὰ ἐκτελεσθῶσιν
εἰς ὅσας θέσεις προβλέπεται ὑπὸ τῶν ἀρχικῶν ἐγκριμένων διαγραμμάτων καὶ
ἐκεῖ ἐνθα αἱ ὑφιστάμεναι ἐδαφικαὶ συνθήκαι ἀπαιτοῦσι τοιαῦτα. Ἐπίσης ὅμως
ὅπως δύναται νὰ παρυσιασθῇ ἡ περίπτωσις ν' ἀποβῶσι χρήσιμα, ἔργα ἀποστραγ-
γίσεως, εἰς θέσεις ἐνθα δὲν προβλέπονται ὑπὸ τῶν ἐγκριμένων διαγραμμάτων,
δύναται νὰ παρυσιασθῇ καὶ ἡ περίπτωσις τοῦ νὰ μὴ ᾖ χρήσιμα εἰς θέσεις προ-
βλεπομένης ὑπὸ τοῦ ἀρχικοῦ σχεδίου. Παρυσιαζομένης τῆς περιπτώσεως ταύτης
δέον ἡ ἐργολαβία νὰ συνεννοηθῇ μετὰ τοῦ ἐλέγχου διὰ τὴν παράλειψιν τῶν ἐν τῷ
ἐγκριμένῳ διαγράμματι προβλεπομένων ἔργων ἀποστραγγίσεως, ἄλλως τε καὶ
κατ' οὐσίαν ἢ ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀπόφασις δέον νὰ ληθῇ δι' ἐκάστην εἰδικὴν
περίπτωσιν. Δι' ὅσας θέσεις ἐκλήθη ν' ἀποφανθῇ ἐπὶ ὠρισμένων εἰδικῶν περιπτώ-
σεων αἱ παρατηρήσεις μου ἐσημειώθησαν ἐν τοῖς ἐπισυναπτομένοις πίναξιν.

Ὁ περαιτέρω ἐν λεπτομερεῖα καθορισμὸς τῆς διατησίᾳς μου ἐπὶ τῶν προκει-
μένων περιπτώσεων εἶναι περιττός.

Ζήτημα 7 f

Pour l'établissement des ponts métalliques le Gouvernement demande
qu'on se conforme pour leur calcul à un règlement analogue au règlement
français de 1801 ou aux nouveaux règlements de Suisse, d'Autriche, etc.,
et que l'épaisseur minima des tôles soit de 10 millimètres.

L'Entreprise est-elle en droit de réclamer une indemnité pour se con-
former à ces demandes?

Διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν σιδηρῶν γεφυρῶν, ἡ Κυβέρνησις ἀπαιτεῖ ὅπως ὁ ὑπολογισμὸς
αὐτῶν γίνῃ ἐπὶ τῇ βάσει κανονισμοῦ ἀναλόγου πρὸς τὸν γαλλικὸν κανονισμὸν τοῦ 1891, ἢ
πρὸς τοὺς νέους κανονισμοὺς τῆς Ἑλβετίας, Αὐστρίας κλπ. πρὸς δὲ ὅπως τὸ ἐλάχιστον πάχος
τῶν ἐλασμάτων ὁρισθῇ εἰς 10 χιλιοστά τοῦ μέτρου.

Δικαιοῦται ἡ ἐργολαβία νὰ ζητήσῃ ἀποζημίωσιν ὅπως συμμορφωθῇ μετὰ τὰς ἀπαιτήσεις
ταύτας;

Ἐν ἄρθρῳ 4 τῆς συγγραφῆς τῶν ὑποχρεώσεων ὀρίζεται ὅτι διὰ τὰς σιδηρᾶς
γεφυράς ἡ ἀντοχὴ τοῦ σιδήρου δέον νὰ ᾖ ἐλάσσων τῶν 6 χιλιογράμμων ἀνὰ
τετραγωνικὸν χιλιοστὸν, ἡ δὲ ἀντοχὴ τῆς χάλυβος ἐλάσσων τῶν 10 χιλιογράμ-
μων ἀνὰ τετραγωνικὸν χιλιοστὸν.

Αἱ διατάξεις αὗται διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν γεφυρῶν εἶχον κοινοποιηθῇ διὰ
διαταγῆς τῆς ὑπηρεσίας τοῦ ἐλέγχου ὑπὸ χρονολογίαν 1 Δεκεμβρίου 1889.

Εἰς τὰς διατάξεις ταύτας ἐκانونίζοντο καὶ τινες ἀντοχαὶ διὰ τὸν χυτοσίδηρον
καὶ ἐπεδεδαιούτο τὸ ἀνεκτὸν ἔργον τῶν 6 χιλιογράμμων διὰ τὸν ἐλατὸν σίδηρον
(fer forgé laminé), προσεβλέποντο δὲ καὶ ὁμοιομόρφως διανεμημένα φορτία διὰ
τὸν ὑπολογισμὸν τῶν κυρίων δοκῶν τῶν γεφυρῶν, ἐνῶ διὰ τὰ ἐπίλοιπα μέλη αὐτῶν
διαγράφεται ὅπως ὁ ὑπολογισμὸς γίνῃ ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀνωτέρας ἀνεκτῆς ἀντοχῆς.

Διὰ διαταγῆς ὑπηρεσίας τῆς 28 Σεπτεμβρίου/10 Ὀκτωβρίου 1891 αἱ διατά-
ξεις αὗται ἐτροποποιήθησαν. Ἐν ἄρθρῳ II τῆς ἀνω διαταγῆς ἀναγράφεται,

Pour le fer et l'acier travaillant à l'extension, à la compression ou à la
flexion, les limites, exprimées en kilogrammes par millimètre carré de
section, seront fixées aux valeurs suivantes:

Pour le fer. 6,5 kg.

» l'acier. 8,5 »

Toutefois ces limites seront abaissées respectivement:

A 5,5 kg. pour le fer et à 7,5 kg. pour l'acier dans les pièces de pont,
longerons et entretoises sous rail; à 4,00 kg. pour le fer et à 6,00 kg. pour
l'acier pour les barres de treillis et autres pièces exposées à des efforts
alternatifs d'extension et de compression; ces dernières limites pourront
néanmoins être rapprochées des précédentes pour les pièces qui seront
soumises à de faibles variations de ces efforts.

Dans l'établissement du projet des ouvrages métalliques d'une ouver-
ture supérieure à 30 mètres, les Ingénieurs pourront appliquer au calcul
des fermes principales des limites supérieures à celles qui ont été fixées
plus haut sans jamais dépasser:

Pour le fer. 8,5 kg.

» l'acier 11,5 »

Διὰ τὸν σίδηρον καὶ τὸν χάλυβα ἐργαζομένους εἰς τάνυσιν, πίεσιν ἢ κάμψιν, ἡ ἀξία τῶν
ὁρίων ἐκφραζομένη εἰς χιλιόγραμμα ἀνὰ τετραγωνικὸν χιλιοστὸν κατατομῆς ὀρίζεται ὡς ἀκο-
λουῦσιν.

Διὰ τὸν σίδηρον εἰς 6, 5 χιλιόγραμμα,

Διὰ τὸν χάλυβα » 8, 5 »

Ἐν τοῦτοις τὰ ὅρια ταῦτα κ ταθισασθήσονται ἀναλόγως εἰς 5, 5 χιλιόγραμμα διὰ τὸν
σίδηρον καὶ εἰς 7, 5 χιλιόγραμμα διὰ τὸν χάλυβα διὰ τὰ ὑπὸ τὰς βάθους μέλη τῶν γεφυ-
ρῶν, δοκίδας κατὰ μήκος καὶ κατὰ πλάτος, εἰς 4, 00 χιλιόγραμμα διὰ τὸν σίδηρον καὶ 6, 00
χιλιόγραμμα διὰ τὸν χάλυβα διὰ τὰς ζώνας τῶν δικτυωτῶν καὶ ἄλλα μέλη τῶν γεφυρῶν
ἅτινα εἰσὶν ἐκτεθειμένα ἐναλλὰξ εἰς τανύσεις καὶ συμπίσεις· τὰ τελευταῖα ταῦτα ὅρια δύνα-
ται οὐχ' ἤττον νὰ προσεγγίσουν τὰ προηγούμενα διὰ τὰ μέλη ἐκεῖνα, ἐφ' ὧν αἱ διαφοραὶ
ἐντάσεως τῶν ἐπιδράσεων τούτων εἰσὶν μικραί.

Διὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ σχεδίου τῶν σιδηρῶν γεφυρῶν, ἀνείγματος πέραν τῶν 30 μέτρων
δύνανται οἱ μηχανικοὶ νὰ ἐφαρμόσωσι διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν κυρίων δοκῶν ὅρια ἀνώτερα
ἐκείνων ἅτινα καθορίζονται ἀνωτέρω, χωρὶς ὅμως νὰ ὑπερβῶσι ποτέ,

Διὰ τὸν σίδηρον 8, 5 χιλιόγραμμα

Διὰ τὸν χάλυβα 11, 5 »

Πρὸς τοὺς ἄνω καὶ εἰς μεταγενεστέρων περίστικιν ἀνεγράφη ὅπως τὸ ἐλάχιστον πάχος τῶν ἐξ ἐλατοῦ σιδήρου πλακῶν ἀνέρχεται εἰς 10 χιλιοστά.

Τέλος ὁ ὑπολογισμὸς τῶν σιδηρῶν κατασκευαμάτων δὲν ὤφειλε πλέον νὰ γίνηται ἐπὶ τῇ θάσει ὁμοιομόρφως διανεμημένου φορτίου, ἀλλὰ ἐπὶ τῇ θάσει τοῦ φορτίου μιᾶς ἀμαξοστοιχίας ὠρισμένης συνθέσεως.

Ἡ ἐργολαβία ἀξιοῖ ὅπως ἡ διὰ τὴν ἐκ τῶν ἄνω διατάξεων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἐπὶ τῇ θάσει τῶν προγενεστέρων ὑπολογισθέντα προσχεδιάσματα τῶν γεφυρῶν, προκύπτουσα περιπλέον δαπάνη πληρωθῇ ἰδιαιτέρως, ἐπαρουσίασε δὲ κατόπιν συγκριτικὸν πῖνακα διὰ τοῦ ὁποίου πειρᾶται ν' ἀποδείξῃ, ὅτι διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἐπιβαλλομένων ὅρων διὰ τὴν φόρτωσιν τῶν γεφυρῶν, τὸ θάρος, τῶν ἐχουσῶν ἀνοιγμάτων ἀπὸ 20 μέχρι 70 μέτρων, αὐξάνει κατὰ μέσον ὅρον κατὰ 31 τοὺς ἑκατόν.

Ὁ ὑπολογισμὸς οὗτος ἐρεῖδεται ἐπὶ πεπλανημένης ὑποθέσεως, διότι παρωράθη τὸ περιστατικὸν ὅτι σὺν τῇ τροποποιήσει ταύτῃ ἐπετράπη διὰ τὰς μεγαλειτέρας γεφύρας νὰ ἐργάζεται ὁ σιδηρὸς μὲ ἀντοχὴν 8, 5 χιλιογράμμων ἀντὶ 6 χιλιογράμμων, ὡς ὀρίζεται ἐν τῇ συγγραφῇ.

Ἐπειδὴ ὅμως ἡ ἀλλοίωσις τοῦ θάρους ἐξαρτᾶται τόσον ἀπὸ τὴν φόρτωσιν, ὅσον καὶ ἀπὸ τὴν ἀνεκτὴν ἀντοχὴν ἢ αὐξήσεως τοῦ θάρους περιορίζεται κατ' ἀναλογίαν. Συνεπῶς ὁ ἄνω πῖναξ δὲν δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς περιπλέον δαπάνης. Γενικῶς ὅμως δίδον νὰ ἐξετασθῇ ἐὰν ἡ Κυβέρνησις ἐδικαιούτο νὰ τροποποιήσῃ τὰς ἐν τῇ συγγραφῇ τῶν ὑποχρεώσεων καὶ ἐν τῇ σχετικῇ διαταγῇ ὑπηρεσίας διατυπωθείσας διατάξεις, πρὸς δὲ ἐὰν ἡ ἐργολαβία δύναται νὰ ἐγείρῃ ἀξιώσεις ἀποζημιώσεως διὰ τὴν περιπλέον δαπάνην.

1) Ὅσον ἀφορᾷ ἐν πρώτοις τὴν τροποποίησιν τῶν διατάξεων τῆς διαταγῆς ὑπηρεσίας τῆς σχετικῆς πρὸς τὸν καθορισμὸν τῶν φορτώσεων, αὕτη, ὡς ἤδη καὶ ἐπὶ ἄλλων ἀντικειμένων παρατηρήσαμεν, δὲν ἔχει τὴν σημασίαν ἐνὸς ὅρου τῆς συμβάσεως.

Ἐὰν ἐνεκεν ἀλλοιώσεως τῶν ἀρχικῶν διατάξεων, ἡ ἐνεκεν προόδων τῆς ἐπιστήμης κ.τ.λ. παρουσιασθῇ ἡ ἀνάγκη τροποποιήσεως τῶν ὑπ' αὐτῆς μονομερῶς ἐκδοθέντων κανονισμῶν, ἡ Κυβέρνησις ἐδικαιούτο νὰ πράξῃ τοῦτο. Συνεπῶς ἡ ἐργολαβία δὲν δικαιούται ν' ἀπαιτήσῃ τὴν ἀπότῃσιν τῆς περιπλέον δαπάνης, ἥτις προέκυψεν ἐκ τῆς τροποποιήσεως τῶν προγενεστέρων κανονισθεῖσων συνθηκῶν διὰ τὴν φόρτωσιν, μάλιστα δὲ διότι αἱ τροποποιήσεις αὗται δύνανται νὰ χαρακτηρισθῶσιν ὡς πληρέστατα δεδικοιολογημένα καὶ σκόπιμοι.

Οἷκοθεν ὅμως ἐννοεῖται ὅτι ἡ Κυβέρνησις θὰ ἦτο ὑπόχρεως ν' ἀποζημιώσῃ τὴν Ἑταιρίαν διὰ τὰς ζημίας αἰτίνες ἡδύνατο νὰ προκύψωσι, ἐὰν εἶχεν ἤδη προβῇ εἰς ἐνεργείας συνεπεῖα τῶν προγενεστέρων διαταγῶν ὑπηρεσίας, δι' ἃς ἀσκόπως ἐδωκανήθη ἐργασία κ.τ.λ. Εἰς τὴν παρούσαν περίστασιν ὅμως τοιαύτη ζημία οὔτε καταγγέλλθη, οὔτε δύναται ν' ἀποδειχθῇ.

ὑπὸ ἄλλην μορφήν ὅμως παρουσιάζεται ἡ ὑπόθεσις ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐν τῇ συγγραφῇ τῶν ὑποχρεώσεων κανονισθεῖσαν ἀνωτάτην ἀντοχὴν τῶν 6 χιλ. ἀνὰ τετρ. χιλ. ἥτις διὰ τῆς διαταγῆς ὑπηρεσίας τῆς 28 76ρίου | 10 86ρίου 1891 ἐν μέρει μὲν ὑπετιμήθη πρὸς ἐλάχιστον τῆς ἐργολαβίας, ἐν μέρει δὲ ὑπερετιμήθη πρὸς ὄφελός της.

Ἐὰν αἱ τροποποιήσεις αὗται θέλωσιν ἀποβῇ ἐν συνόλῳ ὑπὲρ ἢ κατὰ τῆς ἐργολαβίας δὲν δύναται ἐκ τῶν προτέρων νὰ θεβαιωθῇ.

Ὁ ἑλεγχος ἐν τῷ ὑπ' ἀριθ. 1002 τῆς 18 | 30 86ρίου ἐγγράφῳ του παραπέμ-

πει εἰς τὰ ἄρθρα 32 καὶ 48 τῆς συγγραφῆς τῶν ὑποχρεώσεων ὅπως ἀποδείξῃ ὅτι ἐδικαιούτο νὰ τροποποιήσῃ τὰς διατάξεις του.

Κατὰ τὴν γνώμην μου ἡ ἐργολαβία δικαίως ἀντιτάσσει, ὅτι αἱ ἄνω διατάξεις ἰσχύουν μόνον διὰ τὸ τροχαῖον ὑλικόν, ἐνῶ διὰ τὰς ἐπιλοιπούς ἐκ σιδήρου ἐργασίας ἰσχύουν αἱ ὠρισμέναι διατάξεις τοῦ ἄρθρου IV. Καὶ ναὶ μὲν ἡ ἐργολαβία κατὰ τὸ ἄρθρον XXIII τῆς συγγραφῆς τῶν ὑποχρεώσεων ὑπόχρεως εἶναι «de se conformer à toutes les règles de l'art de manière à obtenir une construction parfaitement solide et durable.

«Νὰ συμμορφωθῇ μὲ ὅλους τοὺς κανόνες τῆς τέχνης, οὕτως ὥστε νὰ ἐπιτευχθῇ ἔργον ἐν-λὼς στερεὸν καὶ διαρκές.»

Ὅταν ὅμως αἱ γενικαὶ αὗται διατάξεις συμπληρῶνται ἢ ἐπεξηγῶνται δι' ὠρισμένων ἐδικῶν διατάξεων τῆς συγγραφῆς τῶν ὑποχρεώσεων, τότε κατὰ μείζονα λόγον ἰσχύουν αἱ τελευταῖαι αὗται.

Ἐπίσης δέον νὰ ληρθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι ἤδη πολὺν χρόνον πρὸ τῆς συνομολογήσεως τῆς συμβάσεως εἰς πολλὰ μέρη (ὡς π. χ. εἰς τὰ ἐν Γερμανίᾳ ἔργα σχεδὸν γενικῶς) ἰσχύουν ἐπεξηγηματικώτεροι διατάξεις περὶ κανονισμοῦ τῆς ἀντοχῆς τοῦ σιδήρου κανονίζουσαι αὐτὴν μεταβλητὴν ἀναλόγως τῆς ἐργασίας αὐτοῦ. Τούτων ἐνεκεν δὲν δύναται νὰ παραδεχθῇ ἀνεξέταστος ὡς ἐπιτετραμμένην τὴν τροποποίησιν τῶν ἐν ἄρθρῳ IV περιλαμβανομένων διατάξεων.

Ὅσον ἀφορᾷ ὅμως τὴν ἀξίωσιν τῆς Κυβερνήσεως ὅπως τὸ ἐλάχιστον πάχος τῶν ἐξ ἐλατοῦ σιδήρου πλακῶν καθορισθῇ εἰς 0μ.01, θεωρῶ ταύτην ὡς πληρέστατα δεδικοιολογημένην δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου XXIII. Ἄλλως τε εἰς οὐδὲν ἀντίκειται τῶν ἄρθρων τῆς συμβάσεως.

Ἡ διαιτητικὴ μου ὅθεν ἀπόφασις ἐπὶ τοῦ ζητήματος 7 f συνοψίζεται ὡς ἀκολούθως.

1) Ἡ Κυβέρνησις ἔχει τὸ δικαίωμα ν' ἀπαιτήσῃ τὴν διὰ τὸν ὑπολογισμὸν καὶ τὴν κατασκευὴν τῶν γεφυρῶν ἐφαρμογὴν τῶν ἐν τῇ διαταγῇ ὑπηρεσίας τῆς 2 86ρίου καὶ 28 76ρίου | 10 86ρίου 1391 εἰς τὰ ἄρθρ. 4 καὶ 5 διαγραφομένων διατάξεων τοῦ φορτίου, χωρὶς ὡς ἐκ τούτου νὰ δικαιούται ἡ ἐργολαβία ν' ἀπαιτήσῃ ἀποζημιώσιν διὰ τὴν αὐξήσιν τοῦ θάρους ἥτις προκύπτει ἐκ τοῦ ὑπολογισμοῦ αὐτῶν, ἐπὶ τῇ θάσει τῶν προγενεστέρων κανονισθέντων ὅρων τῆς φορτώσεως.

2) Ἡ ἐργολαβία πρέπει νὰ ἐκτελέσῃ τὴν ἀπαίτησιν τῆς Κυβερνήσεως ὅπως τὸ ἐλάχιστον πάχος τῶν ἐλασμάτων καθορισθῇ εἰς 10 χιλιοστά, χωρὶς νὰ δικαιούται ν' ἀπαιτήσῃ ἀποζημιώσιν διὰ τὴν τυχὸν ὡς ἐκ τούτου προκύψουσαν αὐξήσιν τοῦ θάρους.

3) Ἡ ἐργολαβία ὀφείλει νὰ συμμορφωθῇ διὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς μὲ τὰς ἐν τῇ διαταγῇ ὑπηρεσίας τῆς 2 86ρίου 1891 ἄρθρ. 2 (πρὸς δὲ ἐν τῇ πρώτῃ παραγράφῳ τοῦ ἄρθρ. 5) διατυπωμένας ἀξιώσεις περὶ τῆς ἀνεκτῆς ἀντοχῆς.

Δικαιούται ὅμως εἰς τὴν πληρωμὴν τῆς τυχὸν παρουσιασθεῖσας αὐξήσεως τοῦ θάρους, ἥτις θέλει προκύψῃ ἐκ τοῦ ὅτι, ἀντὶ τῶν ἐν ἄρθρῳ IX τῆς συγγραφῆς τῶν ὑποχρεώσεων προβλεπομένων ἀξιών τῆς ἀντοχῆς, ἐγένοντο δεκταὶ αἱ διὰ τῆς προμνησθείσης διαταγῆς ὑπηρεσίας κανονιζόμεναι. Τὸ περιπλέον τοῦτο θάρος θέλει βεβαιωθῇ κατὰ τὸν ἀκόλουθον τρόπον. Ἡ ἐργολαβία ὀφείλει νὰ προβῇ εἰς ἐπιδικτικὸν ἐξελέγχεως προϋπολογισμὸν τοῦ θάρους τῶν σιδηρῶν (Α) τοῦ προκύπτοντος ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν νέων διατάξεων περὶ φορτώσεως τοῦ 86ρίου 1891 καὶ τῶν προγενεστέρων διατάξεων περὶ ἀντοχῆς τοῦ σιδήρου (6 χιλιογράμματα ἀνὰ

τετραγωνικὸν χιλιόστον ἐλατοῦ σιδήρου, 10 χιλιόγραμμα ἀνά τετραγωνικὸν μέτρον (χάλυβος) πρὸς τούτοις δὲ ἐπίσης ἐπιδεικτικὸν ἐξελέγξεως προϋπολογισμοῦ τοῦ θάρους ὧν ἄνω γεφυρῶν ἐπὶ τῇ θάσει τῶν νέων διατάξεων περὶ φορτώσεων καὶ τῶν νέων κανονισμῶν περὶ ἀντοχῆς (B).

Ἐὰν διὰ τὸ σύνολον τῶν ἐπὶ τῇ θάσει τῶν νέων διατάξεων ἐκτελεσθεῖσιν ἡ ἐκτελεσθησόμενων γεφυρῶν προκύπτῃ αὐξήσις θάρους ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἐπὶ τῇ θάσει τῶν ἀρχικῶν διατάξεων ὑπολογισθείσας γεφύρας, τότε τὸ ὑπερβάλλον τοῦτο θάρος θέλει πληρωθῇ τῇ Ἐταιρίᾳ πρὸς φράγκα χρυσὰ 520 ἀνά τόννον σιδήρου. Ἐὰν ὅμως προκύψῃ ἐλάττωσις τοῦ θάρους, τότε ἡ Κυβέρνησις δὲν δικαιούται νὰ προβῇ εἰς τὴν κράτησιν τῆς διαφορᾶς, διότι αὕτη προεκάλεσε τὴν τροποποίησιν τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως.

4) Σχετικῶς πρὸς ἐνταῦθα μὴ ἀναφερομένης ἐπιλοίπους διατάξεις τῆς ἀπὸ 86ρίου 1891 διαταγῆς ὑπηρεσίας, οἰεῖται ἡ ἐργολαβία νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Κυβερνήσεως, χωρὶς ὥς ἐκ τούτου νὰ τροκυψῶσιν ὑπὲρ αὐτῆς δικαιώματα ἀποζημιώσεως.

Ζήτημα 7 g

«Le Gouvernement a-t-il le droit de dicter à l'Entreprise le genre de maçonnerie à exécuter dans les différents ouvrages d'art».

«Ἐχει ἡ Κυβέρνησις τὸ δικαίωμα νὰ διαγράψῃ εἰς τὴν ἐργολαβίαν τὸ εἰς τὸ διάφορα τεχνικὰ ἔργα ἐκτελεσθῆσέμενον εἶδος λιθοδομῆς».

Κατὰ τὴν γνώμην μου ἡ Κυβέρνησις ἔχει ἐξ ἁπαντος τὸ δικαίωμα νὰ διαγράψῃ εἰς τὴν ἐργολαβίαν τὸ εἶδος τῆς λιθοδομῆς τῶν τεχνικῶν ἔργων τῆς γραμμῆς. Οἰκοθεν ἐννοεῖται ὅτι ἐν τῇ ἐξασκήσει τῶν δικαιωμάτων τῆς ἡ Κυβέρνησις δεόν νὰ περιορισθῇ ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς φρονήσεως καὶ νὰ μὴ ἀπαιτήσῃ πλείονα τῶν διὰ τὴν στερεότητα τῶν ἔργων ἀπαιτούμενων. Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν ὅμως τῆς γραμμῆς ἀπεκόμισα τὴν ἐντύπωσιν ὅτι ἐν γένει ἡ Κυβέρνησις δὲν ὑπερέβη τὸ ἄνω διαγραφέν ὄριον. Σχετικῶς πρὸς τὴν ἐν τῷ ὑπομνήματι τῆς ἐργολαβίας εἰδικῶς ἀναφερομένην ἐκτέλεσιν διαφόρων θόλων, ἰδίως θόλων σηράγγων τοῦ τμήματος Παιραιῶς—Σχηματάρι, ἀναφέρωμαι ἐν μέρει πρὸς τὰ ἐν τῷ ζητήματι 7c λεχθέντα,

Ζήτημα 7 h

«Fixer l'emplacement de la gare de Chalcis.»

«Προσδιορισμός τῆς τοποθετήσεως τοῦ σταθμοῦ Χαλκίδος.

Ἐξήτατα ἐπὶ τε τῶν ἐκπονηθέντων σχεδίων, ὡς καὶ ἐπὶ τόπου ὅλας τὰς διὰ τὴν τοποθέτησιν τοῦ σταθμοῦ Χαλκίδος μελετηθείσας λύσεις.

Ἡ γνώμη μου ἐπὶ τῶν διαφόρων σχεδίων εἶναι ἡ ἀκόλουθος.

1) Σχέδιον 2. Κοινὸς σταθμὸς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων μεταξύ τῶν χιλιομ. 19+94 καὶ 20+40.

Ἡ τοποθέτησις τῆς ἀποθήκης τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ ἀδιεξόδου γραμμῆς καί μέρους ἀμέσως παρὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν εἰσόδου μόνον δὲ ἐκ ταύτης προσιτὴν διὰ κινητοῦ ἀμαξίου εἶναι κατὰ τὴν ἐκτίμησίν μου ἀπαραδέκτος διὰ σταθμὸν

ἔχοντα τὴν σημαντικότητα τοῦ τῆς Χαλκίδος. Ἐλλείπει ἐπαρκὲς γραμμὴ διὰ τὴν στάθμευσιν τῶν φορτηγίδων παρὰ τὴν ἀποθήκην τῶν ἐμπορευμάτων. Αἱ γραμμαὶ διὰ τὴν ἐν ὑπαίθρῳ φόρτωσιν φαίνονται μοι λίαν ἀνεπαρκεῖς. Ἡ τοποθέτησις τῆς ἀποθήκης τῶν ἀτμομηχανῶν εἶναι τοιαύτη ὥστε ἡ συγκοινωνία ἔσεται εἰς ἑπακρον δυσχερῆς.

Τέλος καὶ ἡ ἀπὸ τῆς Χαλκίδος ἀπόστασις τοῦ σταθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν εἶναι ὑπερμέτρως μεγάλη. Βεβαίως λίαν ὀρθὸν εἶναι τὸ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας προβαλλόμενον ἐπιχείρημα ὅτι πολλῶν μεγάλων πόλεων οἱ σταθμοὶ κεῖνται εἰς πολὺ μεγαλύτερας ἀπ' αὐτῶν ἀποστάσεις. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας ὅμως οἱ τὴν τοιαύτην τοποθέτησιν ὑπαγορεύοντες λόγοι εἶναι ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ σημαντικώτεροι τῶν ἐνταῦθα ὑφισταμένων. Κατὰ τὴν γνώμην μου ἤθελεν εἶσθαι ἐντελῶς ἀδικαιολόγητον, ἐὰν ὑπὸ τὰς ἐνταῦθα παρουσιαζόμενας συνθήκας καὶ μόνον πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ νὰ ἐπιτευχθῶσιν οἰκονομίαι εἰς τὰς δαπάνας τῆς κατασκευῆς, οἱ ἐπιβάται ὑποχρεῶνται νὰ διατρέξωσιν ἐπὶ πλέον δρόμον 1 χιλιόμετρον ὡς ἔγγιστα, καὶ ἐὰν ἀκόμη κατορθοῦτο ν' ἀποβῇ σκόπιμον τὸ ὑπ' ἀριθ. 2 σχέδιον καταλλήλως τροποποιούμενον.

2) Σχέδιον 2³ καὶ 2⁴. Κοινὸς σταθμὸς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων μεταξύ χιλιομέτρων 20+74 καὶ 21+16.

Καὶ τὴν ἐνταῦθα προτεινομένην λύσιν θεωρῶ ἐπίσης ὡς ἀσύμφορον. Ἐπίσης καὶ ἐνταῦθα ἡ ἀποθήκη τῶν ἐμπορευμάτων εὐρίσκεται ἐπὶ ἀδιεξόδου γραμμῆς, θέσις διὰ τὴν τοποθέτησιν γραμμῶν φορτώσεως ἐν ὑπαίθρῳ δὲν ὑπάρχει. Ἡ θέσις τῆς ἀποθήκης ἀμαξίων καὶ ἀτμομηχανῶν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ μεταξύ τῶν χιλιομ. 20+15 καὶ 20+40 θέλει δυσχεράνει πολὺ τὴν ὑπηρεσίαν.

Ἐὰν πρὸς ἐπίτευξιν τῆς συγκεντρώσεως τῶν οἰκοδομῶν καὶ τῆς σκοπιμότητος τῶν γραμμῶν ἠρῶντο ὁ διὰ τὸν σταθμὸν προωρισμένος χώρος, αἱ δαπάναι θὰ ἦσαν εἰς μέτρον ἀδικαιολόγητον.

3) Σχέδιον 2¹ καὶ 2². Σταθμὸς ἐμπορευμάτων μεταξύ τῶν χιλιομέτρων 19+9 καὶ 20+4. Σταθμὸς ἐπιβατῶν μεταξύ χιλιομέτρων 20+9 καὶ 21+16.

Εἰς τὸ σχέδιον τοῦτο αἱ ἀποθήκαι δι' ἐμπορεύματα εἶναι καταλλήλως προσιτὴ διὰ συνεχῶν γραμμῶν. Δύνανται νὰ τοποθετηθῶσι γραμμαὶ σταθμεύσεως τῶν φορτηγίδων ἐγγὺς τῶν ἀποθηκῶν, διὰ μετρίας δ' αὐξήσεως τῆς ἐπιφανείας τοῦ προσκτηθησομένου χώρου, ἐπιτυγχάνεται διὰ τὸ μέλλον ἡ εὐκολία τοῦ νὰ τοποθετηθῶσι γραμμαὶ διὰ τὴν ἐν ὑπαίθρῳ φόρτωσιν.

Ἡ τοποθέτησις τῆς τῶν δι' ἐπιβάτας ἀμαξίων ἀποθήκης εἰς τὸν σταθμὸν τῶν ἐμπορευμάτων εἶναι ἀκατάλληλος. Δέον νὰ καταβληθῶσι προσπάθειαι ὅπως διὰ τούτων ἐξοικονομηθῇ χώρος παρὰ τὸν σταθμὸν τῶν ἐπιβατῶν. Εὐκτέον ἐπίσης εἶναι νὰ τοποθετηθῇ ἐν τῷ σταθμῷ τῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐτέρα γραμμὴ διὰ τὴν στάθμευσιν τῶν ἀμαξίων.

Κατὰ τ' ἄλλα, ὑπ' ὅφει ἔχων τὰς ὑφισταμένας τοπικὰς καὶ ὁδομικὰς συνθήκας, θεωρῶ κατ' ἀρχὴν ὡς καταλληλοτέραν τὴν λύσιν ταύτην τοῦ ἀποχωρισμοῦ τῶν σταθμῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων.

Ἡ ἐργολαβία ἀξιοῦ, ἐν ἡ περιπτώσει δὲν ἐκτελεσθῇ τὸ ὑπ' αὐτῆς προτεινόμενον σχέδιον 2, ἀποζημιῶσιν ἀνερχομένην εἰς τὴν διαφορὰν τῆς δαπάνης διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν πολυδαπανηρωτέρων σχεδίων 2¹, 2² ἢ 2³, 2⁴. Δὲν δύναται ν' ἀναγνωρίσω τὸ νόμιμον τῆς ἀπαιτήσεως τυχύτης. Καὶ ἐπὶ τῇ ὑπολήσει ὅτι ἡ ἀρχικὴ γραμμὴ δὲν ὤφειλε νὰ προεκταθῇ μέχρι τῆς γεφύρας, γεγονός ὅπερ ἡ μὲν ἐργολαβία βεβαίως, ἡ δὲ Κυβέρνησις ἀποκρούει, δὲν δύναται αὕτη νὰ ὑποχρεωθῇ εἰς

τὴν ἀποδοχὴν ἀκαταλλήλου καὶ πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς συγκοινωνίας ἀντικειμένης λύσεως, ἀφοῦ ἐν τῇ συμβάσει δὲν καθορίζεται ἐπακριβῶς τὸ τελικὸν τῆς γραμμῆς σημεῖον.

Ἡ διαιτητικὴ μου ἀπόφασις ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου εἶναι ἡ ἀκόλουθος.

Θεωρῶ τὸν χωρισμὸν τοῦ σταθμοῦ ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων καὶ τὴν τοποθέτησιν τοῦ μὲν σταθμοῦ ἐπιβατῶν μεταξὺ τῶν χιλιομ. 20+9 καὶ 21+16, τοῦ δὲ ἐμπορευμάτων μεταξὺ τῶν χιλ. 19+9 καὶ 20+4 ὡς τὴν, ἐν τῇ παρουσίᾳ τῶν πραγμάτων καταστάσει, καταλληλοτέραν λύσιν.

Ἡ ἐργολαβία δὲν δικαιούται εἰς ἀποζημίωσιν ἐὰν ὁ σταθμὸς ἐκτελεσθῇ ἐπὶ τῇ θέσει τούτου.

Ζήτημα 2^ο

L'Entreprise prétend qu'une distance verticale de 5,40 m. entre l'intrados et le dessus des rails dans les tunnels autres que celui de Bralo est suffisante. Le Gouvernement réclame 6^m suivant le type approuvé pour la tunnel de Bralo. Vu l'article XV de la Convention, la réclamation de l'Entreprise est-elle fondée?

«Ἡ ἐργολαβία διατίνεται ὅτι κατακόρυφος ἀπόστασις 3μ. 40 μεταξὺ ἄντυγος καὶ ἄνω ἐπιφανείας τῶν ῥάβδων εἶναι ἐπαρκὴς εἰς τὰς σήραγγας πλὴν τῆς τοῦ Μπράλου. Ἡ Κυβέρνησις ἀπαιτεῖ 6μ. συμφώνως τῷ διὰ τὴν σήραγγα Μπράλου ἐγκεκριμένῳ τύπῳ. Ὑπ' ὅψει λαμβανομένου τοῦ ἄρθρου XV τῆς συμβάσεως, εἶναι ἡτιςδήποτε ἡ ἀπαιτήσις τῆς ἐργολαβίας;

Τὸ σχεδιάγραμμα ὅπερ ἐχρησίμευσεν ὡς βάσις κατὰ τὴν εἰς δημοπρασίαν προκήρυξιν τῶν ἔργων περιελάμβανε κατατομὴν σήραγγος μὲ καθαρὸν ὕψος 6 μέτρων ὑπερθεῖν τῆς ἄνω ὀφρύος τῶν ῥάβδων. Παρεμφερὲς διατομὴ ἐνεκρίθη κατόπιν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν καὶ συνεπῶς ἡ σήραγγα τοῦ Μπράλου καὶ αἱ ἐπίλοιποι ἐν ἐκτελέσει προώδευον κατὰ τὸν τύπον τοῦτον.

Ἡ ἐργολαβία ὅμως παραπέμπουσα εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου XV τῆς συγγραφῆς τῶν υποχρεώσεων ἀπαιτεῖ τὴν ἐλάττωσιν τοῦ ὕψους διὰ τὰς ἐπιλοίπους σήραγγας καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τύπου παρουσιάζοντας ὕψος καθαρὸν 5μ. 40 ὑπερθεῖν τῆς ἄνω ὀφρύος τῆς ῥάβδου.

Τὸ ἄρθρον XV ἔχει ὡς ἀκολούθως.

Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins quatre mètres cinquante centimètres (4,5 m.) de largeur jusqu'à deux mètres (2,00 m.) au-dessus du niveau des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas inférieure à cinq mètres vingt centimètres (5,20 m.)

«Αἱ κατασκευασθῆσόμεναι σήραγγες διὰ τὴν τοῦ σιδηροδρόμου διέλευσιν ἔξουσι πλάτος τοῦλάχιστον τεσσάρων μέτρων καὶ πενήκοντα ἑκατοστῶν (4μ. 50) μέχρις ὕψους δύο μέτρων (2μ.) ἄνωθεν τῶν ῥάβδων. Ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις τῆς ἄντυγος ἀπὸ τῆς ἄνω στάθμης τῶν ῥάβδων δὲν δύναται νὰ ᾖ ἑλαττον τῶν πέντε μέτρων καὶ εἴκοσι ἑκατοστῶν (5μ. 20)».

Ἡ Κυβέρνησις ὅμως, ὑπ' ὅψει ἔχουσα ὅτι κατὰ γενικὸν κανόνα ἐγένετο ἀποδεκτὴ διατομὴ ἄνωτέρου ὕψους, ὅτι δὲ ἐν τῷ προσχεδιασμένῳ ἐμπεριείχετο διατομὴ 6μ. ὕψους, δὲν θέλει νὰ ἐπιτρέψῃ ἐλάττωσιν τοῦ ὕψους τούτου εἰμὴ διὰ σήραγγας μῆκους μέχρις 100μ.

Εἰμαι γνώμης ὅτι, λαμβανομένων ὑπ' ὅψει τῶν διατάξεων τῆς συγγραφῆς τῶν

υποχρεώσεων, δεῖν νὰ γείνη ἀποδεκτὴ διὰ τὰς ἐν μέλλοντι ἐκτελεσθησόμενας σήραγγας ἡ αἴτησις τῆς ἐργολαβίας περὶ ἐλαττώσεως τοῦ ὕψους, ἐπὶ τοσοῦτῳ δὲ μᾶλλον καθ' ὅσον ὕψος 6μ. ὑπερθεῖν τῆς ἄνω ὀφρύος τῶν ῥάβδων, ἰδίᾳ διὰ σήραγγας μικροῦ μήκους, δεῖν νὰ θεωρηθῇ ὡς πολυτέλεια. Ἐπὶ Γερμανικῶν καὶ Αὐστριακῶν σιδηροδρόμων πλεῖσται σήραγγες διὰ μίαν σιδηρῶν γραμμὴν παρουσιάζουν ὕψος κατώτερον τῶν 6μ. χωρὶς νὰ παρουσιάζωνται ἐπαισθηταὶ δυσχέρειαι διὰ τὸν ἀερισμὸν. Τὸ ὕψος 5μ. 40 φαίνεται μοι ἀληθῶς καὶ πῶς ἀνεπαρκὲς διὰ σήραγγας μῆκους ἄνωτέρου τῶν 500μ. Ἀλλὰ καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ἐπαρκὲς θεωρῶ τὸ ὕψος 5μ. 60.

Ἡ διαιτητικὴ μου ἀπόφασις ὅθεν ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως ταύτης εἶναι ἡ ἀκόλουθος. Διὰ τὰς ἐν μέλλοντι ἐκτελεσθησόμενας σήραγγας μέχρι μῆκους 500 μέτρων τὸ μεταξὺ ἄνω ὀφρύος τῆς ῥάβδου καὶ τῆς κατωτέρας κόψεως τοῦ θόλου ἐπὶ τοῦ ἄξονος τῆς γραμμῆς, ὕψος, δύναται νὰ ἐλαττωθῇ εἰς 5μ. 40 διὰ σήραγγας ὅμως μῆκους ἄνωτέρου τῶν 500 μέτρων πρέπει τὸ ὕψος τοῦτο νὰ μὴ ᾔται ἑλαττον τῶν 5μ. 60.

9ον Ζήτημα

L'arbitre donnera sa décision relativement aux différends survenus entre le Gouvernement et l'Entreprise pour la fourniture du matériel roulant voitures et wagons.

Ὁ διαιτητὴς θέλει ἐκφέρει τὴν ἀπόφασίν του ἐπὶ τῶν διαφωνιῶν αἵτινες ἐγενήθησαν μεταξὺ Κυβερνήσεως καὶ ἐργολαβίας καὶ σχετικῶν πρὸς τὴν προμήθειαν τῶν ἀτμαμαζῶν, ἀμαζῶν καὶ φορηγίδων.

1) Περὶ τῶν ἀτμαμαζῶν.

Προκειμένου περὶ τῆς προμήθειας τῶν ἀτμαμαζῶν διὰ συμφωνίας τῆς 11/23 Μαΐου 1891 καὶ 30 Μαΐου 1891 ἀπεφασίσθη ὅπως, κατὰ παράβασιν τῶν ἀρχικῶς συμφωνηθέντων, προμηθευθῶσιν αἱ ἀκόλουθοι ἀτμαμαζαί:

a) 10 Locomotives avec tenders séparés à trois essieux couplés et bissel à l'avant, de poids adhérent à vide de 34 tonnes (diamètre des roues motrices 1.40 m.).

b) 6 Locomotives express avec tenders séparés à deux essieux couplés et bogie à l'avant, de poids adhérent à vide de 24 tonnes (diamètre des roues motrices 1.80 m.).

c) 14 Locomotives tenders à deux essieux couplés et bissel ou bogie à l'avant, de poids adhérent à vide de 22 tonnes (diamètre des roues motrices 1.80 m.) Les efforts de traction de ces locomotives seront en rapport avec le poids adhérent et les diamètres des roues.

a) «10 ἀτμαμαζαὶ μὲ χωριστὰς ὑδροφόρους ἀμάξας, μὲ τρεῖς ἐξευγμένους ἄξονας καὶ ἀρθρωτοὶ πρὸς τὰ ἔμπροσθεν (bissel) ἄρους δὲ προσφύσεως ἐν κενῇ καταστάσει 34 τόννων (διάμετρος τῶν ἐλατηρίων τροχῶν 1.40 μ.).

β) «6 ἀτμαμαζαὶ ταχισταὶ μὲ χωριστὴν ὑδροφόρον, μὲ δύο ἐξευγμένους ἄξονας καὶ ἔμπροσθεν ἀρθρωτοὶ (bogie) μὲ βάρος προσφύσεως ἐν κενῇ καταστάσει 24 τόννων (διάμετρος τῶν ἐλατηρίων τροχῶν 1.80 μ.).

γ) «14 ἀτμαμαζαὶ ὑδροφόροι μὲ δύο ἐξευγμένους ἄξονας καὶ ἀρθρωτοὶ (bissel ἢ bogie) ἔμπροσθεν, μὲ βάρος προσφύσεως ἐν κενῇ καταστάσει 22 τόννων (διάμετρος τῶν ἐλατηρίων τροχῶν 1.80 μ.).

Ἡ ἔντασις τῆς ἐλῆως τῶν ἀτμαμαζῶν τούτων ἔσται ἀνάλογος πρὸς τὸ βάρος προσφύσεως καὶ τὴν διάμετρον τῶν τροχῶν».

Εἰς τὸ ὑπόμνημα τῆς ἐργολαβίας ἀναγράφονται ἐκτενῶς ἀφηγήσεις αἰτίνας σκοπὸν ἔχουν ν' ἀποδείξωσι ὅτι ἡ ἐπελθοῦσα συμφωνία εἶναι ἀσκοπος καὶ περιέχει ὁρὸς ἀδίκους. Ἐπὶ τῆς ἀφηγήσεως ταύτης οὐδεμίαν δύναμαι ν' ἀποδώσω οὐσιώδη σημασίαν προκειμένου ν' ἀποφανθῇ περὶ τοῦ ὑπ' ὄψει μου ζητήματος, διότι κατὰ τὴν πεποιθήσιν μου αἱ συμφωνίαι τοῦ Μαΐου 1891 ὑφίστανται καὶ πληρέστατα νομιμοποιημένοι, δὲν δύναται συνεπῶς νὰ γίνῃ λόγος εἰμὴ περὶ διαφωνιῶν ἀναφωριστῶν κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν συμφωνιῶν τούτων. Αἱ διαφωνίαι αὗται ἀποβλέπουν ἰδίως τὰς διατάξεις τῆς σχετικῆς ἐδικτῆς συγγραφῆς τῶν ὑποχρεώσεων καὶ τὸν καθορισμὸν διαφορῶν μεμονωμένων διαστάσεων. Αἱ ἀξιώσεις τοῦ ἐλέγχου σχετικῶς πρὸς τὴν συγγραφὴν ὑποχρεώσεων, ἣν εἶχε συντάξει ἡ ἐργολαβία, ἀναγράφονται εἰς μίαν ἐκθεσιν ὑπὸ χρονολογίαν 11)23 Μαρτίου 1892. Θεωρῶ τὰς ἐν τῇ ἄνω ἐκθέσει περιλαμβανομένας ἀξιώσεις τοῦ ἐλέγχου, ὡς καὶ τὰς δι' ἐρυθρᾶς μελάνης ἐν τῷ ἐγχειρισθέντι μοι κειμένῳ ἐπενεχθείσας τροποποιήσεις ὡς μὴ ὑπερβαίνουσας τὸ μέτρον τῶν λογικῶν ἀπαιτήσεων. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ἰδιαιτέρως ἐκφραστοῦσαν ἐπιθυμίαν τοῦ νὰ παραλειφθῇ ὁ ὅρος καθ' ὃν ὑποχρεοῦται νὰ ἐκτελέσῃ δοκιμὰς ἐν Ἑλλάδι πρὸς ἐξακρίβωσιν τῶν καταναλισκομένων γαιανθράκων καὶ τῆς παραγωγῆς ἀτμοῦ, θεθαίρω συμφωνῶ μὲ τὴν γνώμην τῆς ἐργολαβίας ὅτι, ἐὰν ὀρισθῇ ἐφ' ἅπασι ὅλαι αἱ οὐσιώδεις διαστάσεις αἰτίνας δύνανται νὰ ἐπιδράσωσιν ἐπὶ τῶν παραγόντων τούτων, ἐὰν πρὸς τούτοις θεβαιωθῇ κατὰ τὴν παραλαβὴν τῶν μηχανῶν ὅτι ἡ ἐκτέλεσις εἶναι ἀνεπίληπτος, καὶ ἐπὶ τέλους ἀποδειχθῇ διὰ δοκιμαστικῆς ὑπηρεσίας τῶν ὅτι ἡ μηχανικὴ συσκευὴ λειτουργεῖ καλῶς, τότε δύνανται νὰ παραλειφθῶσι αἱ δοκιμαὶ αὗται περὶ καταναλώσεως γαιανθράκων καὶ παραγωγῆς ἀτμοῦ.

Ἐν τούτοις μόνον νὰ συμβουλευέσω τὴν παράλειψιν ταύτην δύναμαι, ἀλλὰ καὶ ὅχι ν' ἀποφασίσω τὸ τοιοῦτον, διότι ἐν ἄρθρῳ 44 τῆς κυρίας συγγραφῆς ὑποχρεώσεων αἱ δοκιμαὶ αὗται ἐπιβάλλονται ὡς ὅρος τῆς συμβάσεως.

Κατὰ τὰ ἄλλα ὁ ἑλεγχος διατυπώνει τὰς ἀκολουθοῦσας προτάσεις περὶ τῆς προμηθείας τῶν μηχανῶν.

a) Que le Cahier des charges présenté par l'Entreprise soit complété conformément aux annotations en rouge inscrites sur l'exemplaire ci-annexé;

b) Que l'Entreprise se conforme strictement pour la rédaction des projets à la Convention du 11)23 Mai 1891, en ce qui concerne la répartition et le type des machines, le poids adhérent à vide, le diamètre des roues motrices et les efforts de traction:

c) Que, par analogie aux observations faites pour le type C, le seul dont l'étude définitive ait été présentée, les dessins des machines des autres types soient modifiés, complétés et accompagnés d'une nomenclature complète des pièces et d'une description détaillée des conditions d'établissement;

d) Que les appareils de choc et de traction, les freins, les essieux et bandages, les épaisseurs des tôles de cuivre ou de fer, les chaudières, les appareils de changement de marche soient modifiés comme il est dit pour le type C.

e) Que pour les machines type A de poids adhérent à vide de 34 tonnes, la surface de chauffe soit portée à 130 mètres carrés au minimum, et que les dimensions du cylindre soient augmentées, de manière que d^2 soit égal au moins à 0,1208.

f) Que pour les 6 machines type B, de poids adhérent à vide de 24 ton-

nes, la surface de grille soit portée à 1.80, la surface de chauffe à 120 mq. et que d^2 soit égal au moins à 0,1208.

g) Que pour les 14 locomotives-tenders type B, la capacité des caisses à eau soit d'au moins 4 mètres cubes et celle des caisses à charbon de 1 mètre cube.

a) «Ἡ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας παρουσιασθεῖσα συγγραφὴ ὑποχρεώσεων δέον νὰ συμπληρωθῇ σύμφωνα μὲ τὰς ἐν τῷ ἐπισυνημμένῳ ἀντιτύπῳ δι' ἐρυθρᾶς μελάνης ἀναγραφόμενας σημειώσεις.»

b) «Ἡ ἐργολαβία δέον νὰ συμμορφωθῇ αὐστηρῶς μὲ τὴν σύμβασιν τῆς 11)23 Μαΐου 1891 διὰ τὴν σύνταξιν τῶν σχεδίων, ἰδίως δὲ ὅσον ἀφορᾷ τὴν διανομὴν καὶ τὸν τύπον τῶν μηχανῶν, τὸ βάρος προσφύσεως ἐν κενῇ καταστάσει, τὴν διάμετρον τῶν ἐλατηρίων καὶ τὴν ἐντάσιν τῆς ἑλξεως.»

c) «Ἀναλόγως τῶν διὰ τὸν τύπον C, τὸν μόνον διὰ τὸν ὁποῖον ἐπαρουσιάσθη ὀριστικῇ μελέτῃ, γενομένων παρατηρήσεων, τὰ σχέδια τῶν μηχανῶν τῶν ἄλλων τύπων δέον νὰ τροποποιηθῶσι, συμπληρωθῶσι καὶ συνοδευθῶσι διὰ πλήρους ὀνοματολογίας τῶν τεμαχίων τῶν καὶ διὰ λεπτομεροῦς περιγραφῆς τῶν ὁρῶν τῆς συνθέσεως τῶν.»

d) «Αἱ συσκευαὶ συγκρούσεως καὶ ζεύξεως, αἱ τροχοπέδι, οἱ ἄξονες καὶ τὰ ἐπίσωτρα, καὶ πᾶσι τῶν ἐκ χαλκοῦ ἢ σιδήρου ἐλασμάτων τῶν λεβήτων, αἱ συσκευαὶ πρὸς ἀλλαγὴν τῆς πορείας δέον νὰ τροποποιηθῶσι σύμφωνα μὲ τὰ διὰ τὸν τύπον C διαγραφόμενα.»

e) «Διὰ τὰς μηχανάς, τύπου A βάρους, προσφύσεως ἐν κενῇ καταστάσει 34 τόννων, ἡ ἐπιφάνεια θερμάνσεως δέον ν' ἀναβιβασθῇ εἰς 130 τετραγωνικά μέτρα κατ' ἐλάχιστον ὅρον, καὶ δὲ διαστάσεις τοῦ κυλίνδρου δέον ν' αὐξηθῶσι οὕτως ὥστε d^2 νὰ ᾖ ἴσον μὲ 0,1337 τοῦλάχιστον.»

f) «Διὰ τὰς 6 μηχανάς τύπου B, βάρους προσφύσεως ἐν κενῇ καταστάσει 24 τόννων ἡ ἐπιφάνεια τῆς ἐσχάρης δέον ν' ἀναβιβασθῇ εἰς 1.80 μέτρα ἡ ἐπιφάνεια θερμάνσεως εἰς 120 m^2 τὸ δὲ d^2 νὰ ᾖ ἴσον πρὸς 0,1208 τοῦλάχιστον.»

g) «Διὰ τὰς 14 ὑδροφόρους μηχανάς τύπου B ἡ χωρητικότης τῶν ὕδαταποθηκῶν δέον νὰ ᾖ 4 μέτρων κυβικῶν τοῦλάχιστον καὶ ἐκείνη τῶν ἀνθρακαποθηκῶν ἐνὸς κυβικοῦ μέτρου.»

Τὰς ἀπαιτήσεις ταύτας τοῦ ἐλέγχου θεωρῶ ὅτι ὅλας τὰς ἐπόψεις ἡτιολογημένας καὶ σκοπίμους ἐκφέρω δὲ τὴν ἀπόφασίν μου ὅτι ἡ ἐργολαβία δέον νὰ συμμορφωθῇ μὲ αὐτάς.

Τὴν ἐπὶ τοῦ ἄνω ζητήματος ἀπόφασίν μου ἐξέφερα, ὡς οἴκοθεν ἐννοεῖται, ἐπὶ τῇ ὑποθέσει ὅτι αἱ ἄχρι τοῦδε συναρθεῖσαι συμφωνίαι διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν μηχανῶν δύνανται νὰ θεωρηθῶσιν ὡς ὀριστικαί.

Κατὰ τ' ἄλλα ὅμως δὲν δύναμαι παρὰ νὰ συστήσω θερμῶς ὅπως ὑποβληθῇ εἰς νέαν σκέψιν τὸ ζήτημα τῆς χρησιμοποίησεως δικυλίνδρων μηχανῶν (Compound). Ἡ γνώμη ἣν περὶ τῶν δικυλίνδρων μηχανῶν ἐξέφερον ἐν τῇ ἐκθέσει τοῦ ὁ Κύριος Jolun Brunlees, ἐνεκεν τῆς ὁποίας δὲ, ὡς φαίνεται, δὲν ἐγένετο ἀποδεκτὴ ἡ χρῆσις τοιούτων, εὐρίσκειται ἐν πλήρει ἀντιφάσει μὲ τὴν πεῖραν ἣν ἡμεῖς ἐν Γερμανίᾳ ἀπεκτήσαμεν ἐκ τῆς χρήσεως τῶν δικυλίνδρων μηχανῶν. Ἡ ἐργασία τῶν δικυλίνδρων μηχανῶν εἶναι κατὰ τὴν πεῖραν ἣν ἐκτησάμεθα κατὰ τοσοῦτον ἀνωτέρα, ὥστε κατὰ πᾶσαν πιθανότητα μία δικύλινδρος μηχανὴ μὲ τρεῖς ἄξονας ἤθελε ἐπαρκέσει εἰς τὰ ὀρεῖνά τεμήματα εἰς ἀντικατάστασιν συνήθους μηχανῆς μὲ τέσσαρας ἄξονας. Αἱ μὲ τρεῖς ἄξονας δικύλινδροι μηχαναὶ τῆς ἐν Ἀννοβέρῳ διευθύνσεως τῶν σιδηροδρόμων ἔλκουν π. χ. εὐχερέστερα ἀμαξοστοιχίαν βάρους 150 τόννων ἐπὶ ἀνωφερειῶν 1:100 μὲ ταχύτητα 50 χιλιομέτρων ἀνὰ ὥραν. Διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ὅθεν δικυλίνδρων μηχανῶν θὰ ἐπετυγχάνετο πολὺ πιθανὸν οἰκονομία εἰς τὴν δαπάνην τῆς ἀγορᾶς κατὰ τὴν ἐγκατάστασιν, πρὸς τούτοις δὲ κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν σημαντικὴ οἰκονομία καυστικῆς ὕλης, κατὰ τὴν πεῖραν μας,

σχεδόν 15 0/0. Ἀπέναντι τῶν ἐν Ἑλλάδι λίαν ὑπερτετιμημένων τιμῶν τῶν γαιανθράκων τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο δέον νὰ ληθῇ ὑπὸ σπουδαίαν ἐποψίν. Φαίνεται ὅτι ἡ ἀποτυχία τῶν Ἀγγλικῶν δικυλίνδρων μηχανῶν δέον νὰ ἀποδοθῇ εἰς ἄτοπον διάταξιν τῆς συσκευῆς διὰ τὴν ἀλλαγὴν πορείας. Φρονῶ ὅτι γερμανικὰ ἐργοστάσια κατασκευῆς μηχανῶν θὰ ἀνεδέχοντο ἐπαρκεῖς ἐγγυήσεις διὰ τὴν ἐργασίαν δικυλίνδρων μηχανῶν μὲ τρεῖς ἄξονας, ἐὰν ἀνετίθετο αὐτοῖς ἡ κατασκευὴ. Τούτων ἕνεκεν συμφέρουσα δι' ἀμφοτέρω τὰ μέρη εἶναι ἡ σύστασις τοῦ νὰ μελετηθῇ ἐκ νέου τὸ ζήτημα τοῦτο ὑπὸ τοιοῦτον πνεῦμα.

2. Ἀμαξαι καὶ φορτηγίδες.

Διὰ τὰς ἀμᾶξας καὶ φορτηγίδας ὁ ἐλεγχος ἔθετο τὰς ἀκολούθους προτάσεις.
Que les modifications ou changements que réclame le constructeur et qui sont inscrits en rouge sur le cahier des charges ci-annexé, ne peuvent être admis et que l'Entreprise est tenue de fournir le matériel avec tous les accessoires et de faire à ses frais toutes les épreuves prescrites pour le Cahier des Charges.

«Ὅτι αἱ τροποποιήσεις ἢ ἀλλαγαὶ ἃς ἀπαιτεῖ ὁ κατασκευαστὴς καὶ αἵτινες ἐνεγράφησαν ὑπὸ ἐρυθρᾶς μελάνης ἐν τῇ ἐπισυνημμένῃ συγγραφῇ ὑποχρεώσεων εἰσὶν ἀπαράδεκτοι, ὅφειλε δὲ ὁ ἐργολάβος νὰ προμηθεύσῃ τὸ ὑλικὸν μεθ' ὅλων τῶν προσαρτημάτων των καὶ νὰ ὑποβῇ δι' ἐξόδων του εἰς ὅλας τὰς δοκιμασίας ἃς διαγράφει ἡ συγγραφὴ ὑποχρεώσεων».

Αἱ παρουσιαζόμεναι διαφωνίαι ἐπὶ τῆς συγγραφῆς ὑποχρεώσεων εἶναι ἐπυσιώδεις, ὅπως ἄλλως τε καὶ ἡ ἐργολαβία ἀναγνωρίζει ἐν τῷ δευτέρῳ ὑπομνήματί της. Κατὰ τ' ἄλλα θεωρῶ τὰς ἐφ' ὅλων τῶν κεφαλαίων ἀπαιτήσεις τῆς Κυβερνήσεως ὡς ἐντελῶς δικαίας καὶ σκοπίμους.

Τούτων ἕνεκεν ἐκφέρω τὴν ἐπὶ τῆς προμηθείας τῶν ἀμαξῶν καὶ φορτηγίδων ἀπόφασίν μου σύμφωνον καθ' ὅλα μὲ τὴν ἀνω πρότασιν τῆς Κυβερνήσεως.

Ζήτημα 10

Le Gouvernement est-il en droit de refuser de porter en situation des fournitures dont les projets n'ont pas été approuvés et qui n'ont pas été reçues dans les usines conformément au Cahier des Charges? Notamment, l'arbitre se prononcera sur les différends relatifs aux deux locomotives fournies par l'entreprise et non portées en situation. Dans le cas où ces fournitures sont reçues et portées en situation, l'Entreprise est-elle en droit de s'en servir pour les travaux?

«Δικαιοῦται ἡ Κυβέρνησις ν' ἀρνηθῇ τὴν εἰς τὰς πιστοποιήσεις ἐγγραφὴν προμηθειῶν τῶν ὁποίων τὰ σχέδια δὲν ἐνεκρίθησαν, αἵτινες δὲ δὲν παρελήφθησαν εἰς τὰ ἐργαστήρια συμφῶνως πρὸς τοὺς ὅρους τῆς συγγραφῆς ὑποχρεώσεων; Ἰδίως ὁ δικαιοῦται θέλει ἀποφαθῇ περὶ τῆς διαφωνίας ἥτις ἡγήθη ἕνεκεν τῶν δύο ἀτμομηχανῶν ἃς ἐπρομήθευσεν ἡ ἐργολαβία, αἵτινες δὲ δὲν ἐνεγράφησαν εἰς τὰς πιστοποιήσεις. Ἐν ἡ περιπτώσει αἱ προμηθεῖαι αὗται γίνωσι παραδεκταὶ καὶ ἐγγραφῶσιν εἰς τὰς πιστοποιήσεις, δικαιοῦται ἡ ἐργολαβία νὰ τὰς χρησιμοποιήσῃ διὰ τὰ ἔργα;»

Τὸ ἄρθρον 48 τῆς συγγραφῆς τῶν ὑποχρεώσεων ἔχει οὕτω.

L'entreprise sera tenue, avant toute commande, de soumettre à l'approbation du Ministre les plans détaillés du matériel roulant: Voitures, wagons et locomotives, ainsi que les cahiers des charges imposés aux fournis-

seurs. Elle devra, pour la mise en service de ce matériel, se conformer à tous les règlements en vigueur ou à intervenir.

«Ἡ ἐργολαβία ὑποχρεοῦται πρὸ πάσης παραγγελίας νὰ ὑποβάλλῃ πρὸς ἐγκρίσιν τοῦ Ὑπουργείου τὰ λεπτομερῆ σχέδια τοῦ κινητοῦ ὑλικοῦ, ἥτοι τῶν ὀχημάτων δι' ἐπιβάτας καὶ ἡμιπορεύματα καὶ τῶν ἀτμομηχανῶν, ὡς καὶ τὰς συγγραφὰς τὰς εἰς τοὺς προμηθευτὰς αὐτῶν ἐπιβληθησόμενας. Ὅπως θέσῃ εἰς ἐνέργειαν τὸ ὑλικὸν τοῦτο, ὁφείλει νὰ συμμορφωθῇ πρὸς πᾶντας τοὺς ἰσχύοντες ἢ ἐκδοθησόμενους κανονισμούς».

Ἀπέναντι τῆς διαυγестάτης ταύτης συντάξεως τοῦ ἁρθρου τῆς συμβάσεως, οἶκοθεν ἐννοεῖται ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἔχει τὸ δικαίωμα ν' ἀρνηθῇ τὴν εἰς λογαριασμὸν πληρωμῆν ἀντικειμένων τῆς γραμμῆς τῶν ὁποίων τὰ σχέδια δὲν ἐνεκρίθησαν, αἵτινα δὲ δὲν παρελήφθησαν εἰς τὰ ἐργαστήρια.

Τὰ προσχεδιάσματα ἀμφοτέρων τῶν ἐν λόγῳ καὶ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας παραγελθεισῶν ἀτμομηχανῶν δὲν ἐνεκρίθησαν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως. Καὶ ναὶ μὲν τῇ πρωτοβουλίᾳ τῆς Κυβερνήσεως ἐγένοντο ἐν Ἀγγλίᾳ ἐπιθεωρήσεις τῶν μηχανῶν τούτων μετὰ τὴν κατασκευὴν των, τ' ἀποτελέσματα δὲ τῆς ἐπιθεωρήσεως ταύτης δὲν ἀπέβησαν δυσμενῆ, οὐχ ἥττον ὅμως δὲν ἐγένετο μία κανονικὴ δοκιμαστικὴ πορεία οὐδὲ ἡ παραλαβὴ. Αἱ μηχαναὶ μετεφέρθησαν κατόπιν εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἐχρησιμοποιήθησαν ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας εἰς τὴν κατασκευὴν.

Ὑπὸ τὰς συνθήκας ταύτας δὲν δεῖται περαιτέρω ἐξηγήσεων ὅτι οὐδὲ λόγος δύναται νὰ γίνῃ περὶ νομίμου ὑποχρεώσεως τῆς Κυβερνήσεως τοῦ νὰ ἐγγράψῃ εἰς τὰς πιστοποιήσεις τὰς μηχανὰς ταύτας. Ἡ ἐργολαβία ἔθετο ἐκ ποδῶν τοὺς κανονισμένους τύπους καὶ προέβη ἐπὶ ἰδίῳ κινδύνῳ εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν μηχανῶν, δὲν δύναται ἐπομένως νὰ βασίσῃ ἐπὶ νομίμων λόγων τὴν ἀπαίτησίν της περὶ παραλαβῆς καὶ πληρωμῆς τῶν μηχανῶν τούτων.

Ἡ προϋπόθεσις τοῦ τελευταίου μέρους τοῦ ἐν λόγῳ ζητήματος οὐδένα λόγον ὑπάρξας ἔχει, ὅσον ἀφορᾷ τοῦλάχιστον τὰς δύο ταύτας ἀτμομηχανὰς.

Ἡ ἐργολαβία εἶναι ἐπὶ τοῦ παρόντος ἀδιαφιλονέικτος ἰδιοκτήτρια τῶν μηχανῶν καὶ κατὰ φυσικὸν λόγον δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ αὐτὰς ὅπως βούλεται.

Ἐὰν ὅμως, ὡς ἐκ τῶν ἀνω προκύπτει, οὐδεμίαν δύναμιν νὰ ἐξαγάγῃ νομικὴν ὑποχρέωσιν τῆς Κυβερνήσεως τοῦ νὰ παραλάβῃ τὰς μηχανὰς, ἀφ' ἑτέρου ὅμως ἐπιθύμουν νὰ ὑποβάλω ὑπὸ τὰς σκέψεις της ἐὰν δὲν θὰ ἦτο διατεθειμένη νὰ παραλάβῃ καὶ πληρώσῃ ἐξαίρετικῶς τὰς δύο ταύτας ἀτμομηχανὰς, διὰ λόγους ἐπιεικειᾶς, ἐὰν ἄλλως τε αἱ ἐν Ἑλλάδι ἐκτελεσθόμεναι δοκιμαστικαὶ πορεῖαι ἀποδόσωσιν εὐάρεστα ἀποτελέσματα. Ἡ ἐργολαβία κατὰ τὴν ἐκτίμησίν μου ἀνέλαβε τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου ἀντὶ λίαν μικροῦ τιμήματος, ἔργον δ' ἐπιεικειᾶς εἶναι, ἐγκρατεῖα δὲ καὶ εἰς τὸ συμφέρον τῆς Κυβερνήσεως νὰ καταστήσῃ αὐτῇ ἐφικτὴν τὴν κανονικὴν διεξαγωγὴν τῆς ἐργολαβίας διὰ συγκαταβάσεων εἰς ζήτηματα τοιαῦτα ἔνθα ἡ συγκατάβασις δὲν δύναται νὰ παραβιάσῃ οὐπωδὼς τὰ συμφέροντα τῆς Κυβερνήσεως, ἀπέναντι ὅμως τῶν τόσον τραπῶς ὑπιστανένων νομικῶν λόγων, δὲν δύναμαι, ὡς οἶκοθεν ἐννοεῖται, νὰ ἐκδόσω διαιτητικὴν ἀπόφασιν ὑπὸ τὸ πνεῦμα τοῦτο, δύναμαι ὅμως νὰ συστήσω μίαν ἐπιεικῆ ἐκτίμησιν τοῦ ζητήματος τούτου. Ὡς εἰκὸς κατὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ τιμήματος τῶν μηχανῶν δέον νὰ ληθῇ ὑπ' ὅφει καὶ ἡ ἐκ τῆς χρήσεως προκύψασα φθορά. Ὅσον ἀφορᾷ τὸ ζήτημα ἐὰν ἐν γένει δικαιοῦται ἡ ἐργολαβία νὰ χρησιμοποιοῖ διὰ τὴν κατασκευὴν ἀντικείμενα τοῦ σιδηροδρόμου ὡς ἀτμομηχανὰς, ἀμᾶξας κτλ. κατὰ τοὺς ὅρους τῆς συμβάσεως οὐδὲν προκύπτει τοιοῦτον ὑπὲρ αὐτῆς δικαίωμα.

Ἀντιφρόβως ἡ Κυβέρνησις δύναται ν' ἀπαιτήσῃ τὴν παράδοσιν ἐντελῶς νέου τροχαίου ὕλικου, δύναται δὲ ν' ἀπορρίψῃ τοιοῦτον ὅπερ ὑπέστη φθορὰν κατὰ τὴν διὰ τὴν κατασκευὴν χρῆσιν. Συνεπῶς ὁσάκις ἐν μέλλοντι θελήσῃ ἡ ἐργολαβία νὰ χρησιμοποιήσῃ διὰ τὴν κατασκευὴν τροχαίον ὕλικον, ὅπερ ἐπρομηθεύθῃ διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ σιδηροδρόμου, παρίσταται ἀνάγκη νὰ ἐπέλθῃ συμφωνία μεταξὺ Κυβερνήσεως καὶ ἐργολαβίας, ὅπως ἤδη συνήθηται τοιαύτη διὰ τὰς φορτηγίδας χαλίκων. Καὶ εἰς τὴν περίστασιν ταύτην ὀφείλω νὰ περιορισθῶ εἰς τὴν θερμὴν σύστασιν ὅπως ὑπὸ τὰς ὑφισταμένας συνθήκας τοιοῦτου εἶδους προτάσεις τῆς ἐργολαβίας γίνωνται εὐμενῶς ἀποδεκταί, ἐν τῷ συμφέροντι ἀμφοτέρων τῶν ἐνδιαφερομένων.

11 Ζήτημα

L'entreprise refuse catégoriquement au Gouvernement le droit de prendre des mesures pour s'assurer que l'entreprise paie régulièrement ses tâcherons, ouvriers, employés, etc.

Le Gouvernement peut-il réclamer ce droit? Dans quelle mesure et de quelle manière?

« Ἡ ἐργολαβία ἀρνεῖται κατηγορηματικῶς εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὸ δικαίωμα τοῦ νὰ λάβῃ μέτρα ὅπως βεβαιωθῇ ὅτι ἡ ἐργολαβία πληρώνει τακτικὰ τοὺς ὑπεργολάβους, ἐργάτας, ὑπαλλήλους τῆς κτλ..

« Δύναται ἡ Κυβέρνησις νὰ διεκδικήσῃ τὸ δικαίωμα τοῦτο;

« Ἐν ποίῳ μέτρῳ καὶ διὰ τίνος τρόπου;

Ἐν τῷ πρώτῳ ὑπομνήματι τῆς Κυβερνήσεως ἐμπεριέχεται ὁ ἰσχυρισμὸς ὅτι ἡ ἐργολαβία κατ' ἐπαρχίαν δὲν ἐπλήρωσεν ἐπαρκῶς τοὺς ὑπεργολάβους καὶ ἐργάτας, μολοντί ἡ Γενικὴ Ἐργολαβία εἶχε πληρωθῇ ὁλοσχερῶς παρὰ τῆς Κυβερνήσεως, ἀναφέρεται προσέτι ὅτι οἱ ὑπεργολάβοι ὑπέβαλον παρὰ πονα εἰς τὴν Κυβέρνησιν ὅτι ἐνεκεν καθυστερήσεως τῶν πληρωμῶν ἐξεργάγησαν ταραχαὶ μεταξὺ τῶν ἐργατῶν κτλ.

Ἀφ' ἐτέρου ὅμως καὶ αὐτὴ ἡ Κυβέρνησις ἀνομολογεῖ ὅτι οὐδὲν ἄρθρον τῆς συμβάσεως ἢ τῆς συγγραφῆς τῶν ὑποχρεώσεων δίδει αὐτῇ τὸ δικαίωμα νὰ ἐπέμβῃ καὶ νὰ διατάξῃ ἐπισήμως τὴν εἰς τοὺς προμηθευτὰς καὶ ἐργάτας πληρωμὴν τῶν εἰς αὐτοὺς παρὰ τῆς Γενικῆς Ἐργολαβίας ὀφειλομένων.

Πρὸς τούτοις ἀνηγράφεται ὅτι ὁ Νόμος ΑΡΜΒ' τῆς 19 Μαρτίου 1884 ἀπαγορεύει τὴν κατάσχεσιν τῶν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου εἰς τρίτους ὀφειλομένων· συνεπῶς οἱ ἐργολάβοι οὐδὲν μέσον ἔχουν ὅπως διεκδικήσωσι τὸ δικαίον των ἀπέναντι τῆς Γενικῆς ἐργολαβίας, πλὴν δικαστικοῦ ἀγῶνος ἀμφιβόλου ἐκβάσεως.

Est-il équitable, ἐξακολουθεῖ τὸ ὑπόμνημα qu'en présence d'une aussi criante injustice, l'Etat reste neutre et permette ainsi à l'Entreprise de ruiner des fournisseurs et ouvriers qui remplissent strictement les engagements qu'ils ont contractés?

Si l'Etat n'est pas légalement responsable vis-à-vis des sous-entrepreneurs et ouvriers, il l'est moralement; car, en autorisant de tels abus, il s'engage à payer deux fois les travaux, qui seront fatalement suspendus, lorsque les tâcherons auront épuisé leurs ressources.

Le Gouvernement pense donc qu'il est en droit d'intervenir et de prendre des mesures nécessaires pour que la Convention et la loi ΑΡΜΒ' soient interprétées et appliquées dans un esprit de justice et d'équité.

Cette loi, qui interdit la saisie-arrest des sommes mandatées par l'Etat et sous le couvert de laquelle l'Entreprise peut se soustraire aux engagements qu'elle a contractés vis-à-vis de ses sous-entrepreneurs, a été spécialement faite en vue des travaux publics exécutés directement par l'Etat et soumis au cahier des clauses et conditions générales édicté par l'ordonnance royale du 20 mars 1884. Il est donc rationnel que, si cette loi s'applique à la construction du chemin de fer du Pirée à Larissa, elle soit atténuée par l'application des clauses et conditions générales, auxquelles sont soumises toutes les autres entreprises. Or, l'article 17 de ces clauses autorise le Ministre à ordonner d'office le paiement des salaires arriérés.

Du reste l'Entreprise est seule responsable vis-à-vis de l'Etat; elle est donc tenue de payer intégralement les ouvriers et les fournisseurs, au même titre qu'un particulier quelconque résidant en Grèce est tenu, d'après les lois générales du pays, de satisfaire aux engagements qu'il a contractés avec des tiers. L'Entreprise ne pourrait être dispensée de cette obligation que si la dispense était spécifiée d'une façon expresse dans la loi qui a approuvé la Convention.

En ne réglant pas mensuellement les comptes de ses sous-entrepreneurs, fournisseurs et ouvriers, l'Entreprise ne remplit donc pas les obligations qu'elle a contractées, en signant la convention et le Cahier des Charges; elle est par suite passible des pénalités prévues à l'article 18 de la Convention.

Le Gouvernement serait donc en droit de prononcer la déchéance; mais, sans appliquer une pénalité aussi rigoureuse, il pourrait prendre des mesures efficaces pour être assuré que l'Entreprise satisfait régulièrement aux engagements qu'elle a contractés vis-à-vis de ses sous-entrepreneurs, fournisseurs et ouvriers.

« Εἶναι δίκαιον, ἐξακολουθεῖ τὸ ὑπόμνημα, τὸ Κράτος νὰ μένῃ οὐδέτερον ἀπέναντι τόσοις προφανοῦς ἀδικήματος καὶ νὰ ἐπιτρέπῃ οὕτω εἰς τὴν ἐργολαβίαν ὅπως καταστρέψῃ προμηθευτὰς καὶ ἐργάτας ἐκπληρώσαντας κατὰ γράμμα ἄς ἀνέλαβον ὑποχρεώσεις;

« Ἐάν τὸ Κράτος νομίμως εἶναι ἀπηλλαγμένον πείσης εὐθύνης ἀπέναντι τῶν ὑπεργολάβων καὶ ἐργατῶν, ἠθικῶς ὅμως ὑπέχει εὐθύνην, διότι, ἐπιτρέπον τοιαύτας καταχρήσεις, ἀναλαμβάνει νὰ πληρῶνῃ δις τὰ ἔργα, ἅτινα μοιραίως θὰ διακοπῶσιν ἅμα οἱ ὑπεργολάβοι ἐξαντλήσωσιν ὅλα τὰ μέσα των.

« Ἡ Κυβέρνησις φρονεῖ ὅθεν ὅτι ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐπέμβῃ καὶ νὰ λάβῃ τὰ νόμιμα μέτρα ὅπως καὶ ἡ σύμβασις καὶ ὁ νόμος ΑΡΜΒ' ἐρμηνευθῶσι καὶ ἐφαρμοσθῶσιν ὑπὸ πνεῦμα δικαιοσύνης καὶ ἰσότητος.

« Ὁ νόμος οὗτος ὅστις ἀπαγορεύει τὴν κατάσχεσιν τῶν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου ἐνταλθεισῶν πληρωμῶν καὶ ὑπὸ τὴν σκέπην τοῦ ὁποίου ἡ ἐργολαβία δύναται νὰ ὑπεκφύγῃ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων ἄς ἀνέλαβεν ἀπέναντι τῶν ὑπεργολάβων ἐγένετο εἰδικῶς διὰ τὰ ἀμέσως ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐκτελούμενα ἔργα καὶ ἐν συνδυασμῷ μὲ τοὺς γενικοὺς ὅρους τοῦ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν δημοσίων ἔργων ἐκδοθέντος ἀπὸ 20 Μαρτίου 1884 Β. Διατάγματος. « Λογικὸν ὅθεν εἶναι ὅπως ἐάν ὁ νόμος οὗτος ἐφαρμόζηται εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου Πειραιῶς-Λαρίσης, μετράσθῃ οὗτος διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν γενικῶν ὅρων εἰς οὓς ὑπόκειται ὅλοι αἱ ἄλλαι ἐργολαβίαι. Τὸ ἄρθρον 17 ὅμως τῶν γενικῶν τούτων ὅρων δίδει εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τὸ δικαίωμα νὰ πληρώσῃ ἀπ' εὐθείας τὰ καθυστερούμενα.

« Ἄλλως τε ἡ ἐργολαβία μένει μόνῃ ὑπεύθυνος ἀπέναντι τοῦ Κράτους, ὑπόχρεως εἶναι ὅθεν νὰ πληρώσῃ ὁλοσχερῶς τοὺς ἐργάτας καὶ προμηθευτὰς, ὡς οἰοσθήποτε ἰδιώτης διαμένων ἐν Ἑλλάδι, ὑποχρεοῦται κατὰ τοὺς διέποντας τὴν πολιτείαν νόμους νὰ ἐκπληροῖ τὰς ὑποχρεώσεις ἄς συνῆψε πρὸς τρίτους. Τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης τότε μένον θὰ ἡδύνατο ν' ἀπαλλαγθῇ ἡ ἐργολαβία ἐάν ἡ ἀπαλλαγὴ αὕτη ῥητῶς ἀνεγράφετο ἐν τῷ κυροῦντι τὴν σύμβασιν νόμῳ.

« Διὰ τῆς μὴ ἐξοφλήσεως τῶν μετὰ τῶν ὑπεργολάβων καὶ προμηθευτῶν λογαριασμῶν τῆς

«κατὰ μὴνα, ἡ ἐργολαβία δὲν ἐκπληροῖ ἄς διὰ τῆς ὑπογραφῆς τῆς συμβάσεως καὶ τῆς συγγραφῆς τῶν ὑποχρεώσεων ἀνέλαιεν ὑποχρεώσεις καὶ συνεπῶς ὑπόκειται εἰς τὰ ἐν ἀρθρῷ 18 τῆς συμβάσεως προβλεπόμενα ἐξαναγκαστικά μέτρα.

«Ἡ Κυβέρνησις θὰ εἴχῃ συνεπῶς τὸ δικαίωμα νὰ χρηρῆται ἐκπτώτων τῶν ἐργολαβίων, ἀλλὰ χωρὶς νὰ προβῇ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν μέτρου τόσο ἀυστηροῦ, ὅσῳ ἡδύνατο νὰ λάβῃ συντελεστικὰ μέτρα ὅπως ἐξασφαλισθῇ ὅτι ἡ ἐργολαβία ἐκπληροῖ τακτικῶς τὰς ὑποχρεώσεις ἃς ἀνέλαιεν ἀπέναντι τῶν προμηθευτῶν καὶ ἐργατῶν.

Ἡ Κυβέρνησις προτείνει ἐν τέλει τὰ ἀκόλουθα :

1) Que l'Entreprise, étant soumise aux lois générales du pays, est tenue de payer régulièrement ses entrepreneurs, tâcherons, fournisseurs, employés et ouvriers ;

2) Que, si elle ne satisfait pas à ses engagements vis-à-vis des tiers, l'Etat a le droit, après avis préalable, de retenir, soit partiellement, soit intégralement le montant des situations, jusqu'à ce qu'elle y'ait satisfait ;

3) Que, pour s'en assurer, l'Etat a le droit de réclamer de l'Entreprise, avant la délivrance du mandat du mois écoulé, les décomptes des mois antérieurs, établissant que les sous-entrepreneurs, fournisseurs et ouvriers ont été complètement et intégralement réglés et qu'ils n'ont aucune réclamation à faire.

«Ὅτι ἐπειδὴ ἡ ἐργολαβία ὑπόκειται εἰς τοὺς διέποντας τὴν πολιτείαν γενικοὺς νόμους, ὑποχρεοῦται νὰ πληρῶνῃ τακτικὰ τοὺς ὑπεργολάβους, τοὺς κατ' ἀποκοπὴν ἐργαζομένους, τοὺς προμηθευτὰς, ὑπαλλήλους καὶ ἐργάτας.

«2) Ὅτι ἐὰν δὲν ἐκπληροῖ τὰς πρὸς τοὺς τρίτους ὑποχρεώσεις τῆς, τὸ Κράτος ἔχει τὸ δικαίωμα, κατόπιν ἀρμοδίας γνωμοδοτήσεως, νὰ κρατῇ εἴτε ἐν μέρει εἴτε ἐν ὅλῳ τὰ πιστοποιηθέντα ποσά, μέχρις οὗ αὕτη ἐκπληρώσῃ τὰς ὑποχρεώσεις τῆς.

«3) Ὅτι ὅπως ἡ Κυβέρνησις βεβαιωθῇ περὶ τούτου, δικαιούται ν' ἀπαιτήσῃ παρὰ τῆς ἐργολαβίας πρὸ τῆς ἐγχειρίσεως τοῦ ἐντάλματος, τοῦ λήξαντος μηνὸς τοὺς ἀπολογισμοὺς τῶν προηγούμενων μηνῶν ἐξ ὧν νὰ προκύπτῃ ὅτι οἱ ὑπεργολάβοι, προμηθευταὶ καὶ ἐργάται ἐπληρώθησαν ὅλοι καὶ ὁλοσχερῶς καὶ ὅτι οὐδὲν ἔχουν νὰ προβάλλουν παράπονον».

Κατὰ τῶν προτάσεων τῆς Κυβερνήσεως καὶ κατὰ τοῦ τρόπου τῆς αἰτιολογίας τῶν δέον νὰ προτάξω ῥητοὺς ἐνδοιασμοῦ. Τὴν ἀπόφασίν μου δὲν πρέπει νὰ ἐκδόσῃ ὑπὸ τὸ πνεῦμα τοῦ νὰ ἐρευνήσω ἐὰν μέτρον τι εἶναι σκόπιμον καὶ ἐπιθυμητὸν, ἀλλὰ καλοῦμαι ἀπλῶς νὰ περιορισθῶ ἐν τῷ ὑπὸ τῆς μεταξύ τῶν διαμαχομένων ὑφισταμένης συμβάσεως διαγραφομένῳ κύκλῳ.

Ἡ σύμβασις ὅμως οὐδαμῶς ἐμπεριέχει διάταξιν τινά, ἥτις νὰ χορηγῇ τὸ δικαίωμα τῆς ἐξασκήσεως ἐπὶ τῆς ἐργολαβίας ἐλέγχου τοιοῦτου ὃν ἐπιθυμεῖ ἡ Κυβέρνησις. Τοιαῦται διατάξεις, βεβαίως ὅμως ὅχι καὶ τόσο ἐνδεῖαι ὥς ἐπιθυμεῖ αὐτὸς ὁ ἑλεγχος, περιλαμβανόμενοι εἰς ἀποσας τὰς ὑπὸ τοῦ Πρωτοβουλίου Κράτους συναπτομένας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν παρεμφερῶν ὅρων συμβάσεις.

Εἰς τὰς συμβάσεις ταύτας ῥητῶς καθορίζεται, ὅτι οἱ ἐργολάβοι εἶναι ὑποχρεοὶ διὰ πᾶσαν τοῦ ἔργου στάσιν νὰ δίδωσι πληροφορίας περὶ τῶν μεταξύ αὐτῶν καὶ τῶν τεχνιτῶν ἢ ἐργατῶν των συμφωνιῶν. Ἐπίσης ἐπιφυλάσσεται εἰς τὴν διευθύνουσαν τὸ ἔργον ἀρχὴν τὸ δικαίωμα ὅπως εἰς ὠρισμένας περιπτώσεις πληρῶνῃ ἀπ' εὐθείας εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους τὰ εἰς τὸν ἐργολάβον ὀφειλόμενα ποσά.

Ἡ κυβερνήσις παρέλειψε νὰ συμπεριλάβῃ εἰς τὴν σύμβασιν τοιαύτην διάταξιν, οἷοθεν ἐννοεῖται ὅθεν ἐγὼ δὲν δύναμαι νὰ ἀναγράψω αὐτὴν κατόπιν.

Ἐὰν τὸ Κράτος ἐν περιπτώσει καθυστέρησεως τῶν πληρωμῶν ἐκ μέρους τῆς Γενικῆς Ἐργολαβίας πρὸς τοὺς ὑπεργολάβους καὶ ἐργάτας δύναται, δυνάμει ἄλλων νόμων τοῦ Κράτους, ἢ πρὸς τὸ συμφέρον τῆς δημοσίας τάξεως, νὰ ἐπέμβῃ

ὅπως δι' οἰωνδήποτε καταναγκαστικῶν μέτρων ὑποχρεώσῃ τὴν ἐργολαβίαν εἰς πληρωμὴν, ἀδυνατῶ ν' ἀποφανθῶ, διότι δὲν γνωρίζω τὴν Ἑλληνικὴν νομοθεσίαν.

Τοῦτο πράττων ἤθελον περιπλανηθῇ εἰς ὅλως ξένον ἔδαφος, ὅπερ δι' ἀμφοτέρω τὰ διαμαχομένα μέρη ἤθελον ἀποβῇ ἀμφιδόλου χρησιμότητος. Κατὰ τὴν γνώμην μου τὸ ζήτημα τοῦτο δὲν δύναται νὰ λυθῇ διὰ διαιτησίας, ἀλλὰ δεόν νὰ λυθῇ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως καὶ κατὰ τὴν ἐκτίμησίν της ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὑφισταμένων νόμων τοῦ Κράτους.

Τὴν ἐπὶ τοῦ προκειμένου ζητήματος διαιτητικὴν μου ἀπόφασιν συνοψίζω ὅθεν ὡς ἀκολουθῶς.

Στηριζομένη ἐπὶ τῆς συμβάσεως καὶ τῆς συγγραφῆς τῶν ὑποχρεώσεων, ἡ Κυβέρνησις δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ λάβῃ μέτρα ὅπως βεβαιωθῇ ὅτι ἡ ἐργολαβία πληρῶναι τακτικῶς τοὺς τεχνίτας, ἐργάτας καὶ ὑπαλλήλους τῆς. Ἐὰν ἡ Κυβέρνησις κίττηται τὸ δικαίωμα, νὰ λάβῃ τριαῦτα μέτρα δυνάμει ἄλλων νόμων τοῦ Κράτους, δὲν δύναται ν' ἀποφανθῶ.

Μελέτη καὶ ἀπόφασις ἐπὶ τοῦ τελευταίου τούτου ζητήματος ἀπόκειται εἰς τὴν Κυβερνήτην.

Ζήτημα 12ον

L'Entreprise réclame une augmentation du délai d'exécution et une compensation pour les retards provenant du Gouvernement.

Cette réclamation est-elle fondée?

Dans ce cas, quelle est la compensation à accorder à l'Entreprise? Dans le cas où ces retards proviendraient de l'Entreprise, quels sont les droits du Gouvernement et quelles sont les compensations dues à l'Etat?

Ἡ ἐργολαβία ἀπαιτεῖ παράτασιν τῆς διὰ τὴν ἐκτέλεσιν χορηγηθείσης προθεσμίας, καὶ ἀποζημιώσιν διὰ τὰς ἐξ ὑπαιτιότητος τῆς Κυβερνήσεως προσελθούσας βραδύτητας.

Ἡ ἀπαίτησις αὕτη εἶναι δεδικοιολογημένη :

Εἰς τὴν περίστασιν ταύτην ποία ἡ εἰς τὴν ἐργολαβίαν χορηγητέα ἀποζημιώσις ;

Ἐὰν ἡ βραδύτης προῆλθεν ἐξ ὑπαιτιότητος τῆς ἐργολαβίας ποία τὰ δικαιώματα τῆς Κυβερνήσεως καὶ τίνες αἱ εἰς τὸ Κράτος ἀποδοτέαι ἀποζημιώσεις ;

Εἰς τὰ ἐπόμενα θέλω πραγματευθῇ κατὰ πρῶτον τὰς ἀξιώσεις τῆς ἐργολαβίας, διὰ τὴν σειρὰν δὲ αὐτῶν θέλω ἀκολουθήσει τὸ πρῶτον αὐτῆς ὑπόμνημα.

Αἱ βραδύτητες, ἃς ἡ ἐργολαβία διατείνεται ὅτι ὑπέστη ἐξ ὑπαιτιότητος τῆς Κυβερνήσεως εἶναι αἱ ἀκόλουθοι.

I. Βραδύτης εἰς τὸν καθορισμὸν τῆς γραμμῆς, καὶ λίαν σημαντικαὶ βραδύτητες κατὰ τὴν ἐγκρισιν τῶν διαγραμμάτων.

II. Βραδύτητες κατὰ τὴν ἀπαλλοτρίωσιν.

III. Βραδύτητες συνεπείρ ἐλλειπῶν πληρωμῶν ἀναλόγως τῶν ἐκτελεσθεισῶν ἐργασιῶν.

I. Βραδύτητες ἐνεκεν τῆς αἰτίας I.

I. 1. Βραδύτης προσελθούσα ἐκ τῆς ἀλλαγῆς τῆς χαράξεως μεταξύ Πειραιῶς καὶ Ἀθηνῶν. Πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ἀξιώσεώς της ἡ ἐργολαβία ἀναφέρει τ' ἀκόλουθα.

Sur la section Pirée-Thèbes les plans et profils entre les km. 0 et 101 ont été préparés en suivant deux routes différentes, sur la demande du Directeur du Contrôle.

L'Entreprise déclare que cette exigence des Ingénieurs du Gouvernement lui a causé une grande dépense inutile.

La ligne étudiée en premier lieu, avec le consentement des Ingénieurs du Gouvernement, suivait le côté gauche de la ligne du Péloponnèse, qu'elle croisait au klm. 14+400. Les Ingénieurs du Gouvernement changèrent d'avis relativement à la route à adopter, et l'Entreprise fut forcée de faire de nouvelles études en suivant à droite la ligne du Péloponnèse.

La dépense supplémentaire, causée entièrement par le Contrôle, est de 35000 Frs. et constitue la réclamation N° IX faite par l'Entreprise.

Ἐπὶ τοῦ τμήματος Πειραιῶς-Θηβῶν, τῇ αἰτήσῃ τῆς διευθύνσεως τοῦ ἐλέγχου, ἡ ὁριζοντιογραφία καὶ αἱ διατομαὶ μεταξὺ τῶν χιλιομέτρων 0 καὶ 101 καθιερώθησαν διὰ δύο διαφόρους διευθύνσεις.

Ἡ ἐργολαβία δηλοῖ ὅτι ἡ ἀπαίτησις αὕτη τῶν μηχανικῶν τῆς Κυβερνήσεως ὑπῆρξε δι' αὐτὴν πρόσθετος μεγάλῃς περιττῆς δαπάνης.

Ἡ ἀρχικῶς, τῇ συγκαταθέσει τῶν μηχανικῶν τῆς Κυβερνήσεως μελετηθεῖσα γραμμὴ ἠκολούθει ἀριστερὰ τὴν γραμμὴν Πελοποννήσου ἣν διέτμενεν εἰς τὸ χιλ. 14+400. Οἱ μηχανικοὶ τῆς Κυβερνήσεως ἠλλαξαν γνώμην ὡς πρὸς τὴν παραδεκτέαν διευθύνσιν, ἡ δὲ ἐργολαβία ὑπεχρεώθη νὰ προβῇ εἰς νέας μελέτας ἀκολουθοῦσα δεξιὰ τὴν γραμμὴν τῆς Πελοποννήσου.

Ἡ καθ' ὁλοκληρίαν ἐξ ὑπαιτιότητος τοῦ ἐλέγχου γενομένη πρόσθετος δαπάνη ἀνέρχεται εἰς 35.000 φρ. ἀποτελεῖ δὲ τὴν ὑπ' ἀριθ. IX ἀπαίτησιν τῆς ἐργολαβίας.

Ἐκ τῆς μετὰ τοῦ ὑπομνήματος ἐγχειριθείσης μοι ἀλληλογραφίας, προκύπτει ὅτι ἡ μελέτη τῶν δύο γραμμῶν ἐξαρθᾶται ἐκ τῆς ἀποφάσεως περὶ τοποθετήσεως τοῦ σταθμοῦ Ἀθηνῶν. Ἐγένετο σκέψις νὰ τοποθετηθῇ ὁ σταθμὸς εἰς τὴν θέσιν ἣν κατέχει σήμερον ὁ σταθμὸς τοῦ σιδηροδρόμου Πελοποννήσου. Πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τούτου ὁ σιδηρόδρομος Πελοποννήσου ὄφειλε νὰ παραχωρήσῃ τὸν σταθμὸν του, ἀποζημιούμενος διὰ μὲν τὸ ἔδαφος παρὰ τῆς Κυβερνήσεως, διὰ δὲ τὰς οἰκοδομὰς καὶ λοιπὰ τεχνικὰ ἔργα παρὰ τῆς ἐργολαβίας. Αἱ διαπραγματεύσεις ἐναυάγησαν. Κατὰ τὴν γνώμην μου ὅμως ἡ ἐργολαβία δὲν προσήγαγεν ἀποδείξεις ὅτι αἱ διαπραγματεύσεις ἐναυάγησαν ἐξ ὑπαιτιότητος τοῦ Κράτους, ἔτι δὲ ὀλιγώτερον ὅτι τὸ Κράτος φέρει ἄλλην τινα εὐθύνην ἐνεκὸν τῆς ἐπελθούσης ἀποφάσεως. Συνεπῶς θεωρῶ τὴν ἀπαίτησιν τῆς ἐργολαβίας περὶ πληρωμῆς ἀποζημιώσεως διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τῶν τροποποιηθέντων σχεδίων ὡς μὴ βάσιμον καὶ κατὰ συνέπειαν ἀπορριπτέαν.

I. 2. Πρὸς αἰτιολογίαν τῶν περαιτέρω ἀξιώσεων τῆς ἡ ἐργολαβία ἀναφέρει ἐν τῷ πρώτῳ ὑπομνήματί της τ' ἀκόλουθα.

La Convention stipule que la rampe fondamentale de la partie ou section Pirée-Thèbes est de 0,016. Le Gouvernement était pourtant d'avis qu'une rampe de 0,020 pourrait être adoptée entre le klm. 20 et le klm. 101 du Pirée, et il fit demander à l'Entreprise quelle somme elle serait disposée à payer pour l'adoption de cette rampe.

Le piquetage et les plans et profils entre le klm. 20 et 45+500 furent préparés à la rampe de 0,020, et l'Entreprise offrit au Gouvernement une somme de 400,000 frs. pourvu que les plans et profils préparés sur cette base fussent acceptés par le Gouvernement.

Vers le mois d'avril 1890, M. Tricoupis, Président du Conseil, informa l'Entreprise qu'il lui était impossible de faire passer aucun acte par la Chambre, et que l'Entreprise devait donc revenir à la rampe de 0,016; la lettre de l'Entreprise du 17/29 Septembre 1890 prouve qu'elle dut se soumettre à cette décision, à son grand regret, attendu qu'elle retardait l'achèvement des plans pour au moins six mois.

L'Entreprise fut donc forcée de préparer de nouveaux plans et profils et de subir une grande perte d'argent et de temps.

La réclamation de l'Entreprise pour la préparation de cette seconde série de plans et profils et pour le retard est de 150,000 frs. et constitue la réclamation N° X.

Ἡ σύμβασις συνολογεῖ ὅτι ἡ θεμελιώδης ἀνωφέρεια τοῦ μέρους ἢ τμήματος Πειραιῶς-Θηβῶν ἔσται 0. 016. Ἡ Κυβέρνησις ὅμως ἐφρόνει ὅτι ἡδύνατο νὰ ἐφαινεθῇ ἀνωφέρεια 0.020 μεταξὺ τῶν χιλ. 20 καὶ 101 ἀπὸ Πειραιῶς, καὶ ἠρώτησε τὴν ἐργολαβίαν ποτὸν ποσὸν ἦτο διατεθειμένη νὰ πληρώσῃ διὰ τὴν παραδοχὴν τῆς ἀνωφέρειας ταύτης.

Ἡ χάραξις καὶ ἡ ὁριζοντιογραφία καὶ αἱ τομαὶ μεταξὺ τῶν χιλιομέτρων 20 καὶ 45+500 προητοιμάσθησαν δι' ἀνωφέρειαν 0.20, ἡ δὲ ἐργολαβία προσέφερεν εἰς τὴν Κυβέρνησιν ποσὸν 400,000 φραγ. ὑπὸ τὸν ὅρον νὰ ἐγκριθῇ ὑπ' αὐτῆς τὰ ἐπὶ τῇ βάσει ταύτῃ προητοιμασθέντα σχέδια καὶ διατομαί.

Περὶ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον τοῦ 1890 ὁ κύριος Τρικούπης, πρόεδρος τοῦ Συμβουλίου, εἰδοποίησε τὴν ἐργολαβίαν ὅτι τῷ ἦτο ἄδύνατον νὰ ἐπιτύχῃ παρὰ τῆς Βουλῆς οἰονδήποτε νόμον, ὅτι δὲ ἡ ἐργολαβία ἔπρεπε νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὴν ἀνωφέρειαν τῶν 0.016.

Ἡ ἐπιστολὴ τῆς ἐργολαβίας ὑπὸ χρονολογίαν 17/29 759 ου 1890 ἀποδεικνύει ὅτι ὑπεχρεώθη νὰ ὑποκύβῃ πρὸς μεγάλῃν τῆς λύπην εἰς τὴν ἀπόφασιν ταύτην, διότι δι' αὐτῆς ἐπιβραδύνετο ἡ συντέλεσις τῶν διαγραμμένων ἐπὶ ἐξ τοῦλάχιστον μῆνας.

Ἡ ἐργολαβία ὑπεχρεώθη λοιπὸν νὰ παρουσιάσῃ νέαν ὁριζοντιογραφίαν καὶ διατομὰς καὶ νὰ ὑποστῇ μεγάλῃν ἀπώλειαν χρόνου καὶ χρημάτων.

Ἡ ἀπαίτησις τῆς ἐργολαβίας διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τῆς δευτέρας ταύτης σειρᾶς ὁριζοντιογραφίας καὶ διατομῶν καὶ διὰ τὴν ἐπελθούσαν βραδύτητα εἶναι 150,000 φραγ. ἀποτελεῖ δὲ τὴν ὑπ' ἀριθ. X ἀπαίτησιν.

Εἰς ταῦτα ἡ Κυβέρνησις ἀντιτάσσει ὅτι ἡ πρωτοβουλία πρὸς ἐπεξεργασίαν σχεδίου ἐπὶ τῇ βάσει ἀνωφέρειας 0.20 διὰ τὸ τμήμα Πειραιῶς—Θηβῶν δὲν ὀφείλεται εἰς αὐτὴν, ἀλλ' ὅτι πολὺ μᾶλλον προῆλθεν ἐξ αὐτῆς τῆς ἐργολαβίας, ἥτις εἶχε συμφέρον νὰ γίνῃ ἡ τροποποίησις αὐτῆς.

Κατὰ τὴν προφορικὴν συζήτησιν τὸ ζήτημα τοῦτο ἐξητάσθη ἐπισταμένως, διὰ δὲ τὴν διεκπεραίωσιν τῆς ὑποθέσεως ταύτης, σπουδαιόταται ὑπῆρξαν αἱ καταθέσεις τοῦ κυρίου Chauvin ὅστις ὑπηρετεῖ ὡς μηχανικὸς παρὰ τῇ ἐργολαβίᾳ. Κατὰ τὰς καταθέσεις του τὸ ἱστορικὸν τῆς ὑποθέσεως ταύτης εἶναι ἐν συντόμῳ τὸ ἀκόλουθον.

Ὁ κύριος Chauvin ὅστις διετέλει ἀρχικῶς μέλος τῆς Γαλλικῆς Ἀποστολῆς, ἀλλ' ἤδη κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ ἔτους 1890 εἶχε μεταβῇ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς ἐργολαβίας, φαίνεται ὅτι πρῶτος συνέλαβε τὴν ἰδέαν τῆς τροποποιήσεως τῆς ἀνωφέρειας πρὸς ἀποφυγὴν τῶν μεγάλων ἐκχωμάτων παρὰ τῷ Μπογιατί καὶ Μάξι. Δοθείσης εὐκαιρίας ἔκαμε περὶ τούτου λόγον κατὰ Φεβρουάριον 1890 εἰς τὸν κύριον Gotteland Διευθυντὴν τοῦ ἐλέγχου. Οὗτος δὲν ἔλαβεν ἀκριβῶς ἀρνητικὴν στάσιν κατὰ τῆς ἰδέας ταύτης· ἐσκέπτετο ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ταύτῃ περὶ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν οἰκονομιῶν τούτων πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἀνεπαρκῶν κεφαλαίων διὰ τὸν σιδηρόδρομον Διακοφτοῦ-Καλαβρύτων. Κατόπιν ὁ κ. Chauvin ἔκαμε λόγον περὶ τῆς ὑποθέσεως ταύτης εἰς τὸν κ. Ἐκερσεύ. Οὗτος ἐπίσης ἀνεγνώρισε τὴν χρησιμότητα τῆς ὑποθέσεως ταύτης διὰ τὰ συμφέροντα τῆς ἐργολαβίας, ὑπ' ὅψιν τοῦ ἔχων τὰς πιθανὰς ὠφελείας αἰτίνας ἤθελον προκύβῃ αὐτῇ ὡς ἐκ τούτου. Ἡ ἐργολαβία κατήρτισε προϋπολογισμὸν τῶν ἐπετευχθησομένων οἰκονομιῶν, προσέφερε δὲ εἰς τὴν Κυβέρνησιν ἀρχικῶς μὲν ποσὸν 300,000 φρ. κατόπιν δὲ 400,000, καθ' ἣν περίπτωσιν ἤθελον ἐγκριθῇ ἡ τροποποίησις τῆς ἐν λόγω ἀνωφέρειας. Δέον νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι τὸ ἄνω μνησθὲν ποσὸν παριστάνει οὐσιῶδες μέρος τῶν οἰκονομιῶν ἃς ἤθελε πραγματοποιήσῃ ἡ ἐργολαβία διὰ τῆς παραδοχῆς τῆς ἀνωφέρειας, ὅτι ὅμως ὅπωςδήποτε θὰ προσεπορίζετο καὶ ἡ ἐργολαβία ἀμέσους ἢ ἐμμέσους ὠφελείας, λ. χ. χρηματικὰς οἰκονομίας, ταχυτέραν συντέλεσιν

τοῦ τμήματος Πειραιῶς-Θηβῶν κτλ. Καὶ μεταγενεστέρως διεξήχθησαν περαιτέρω διαπραγματεύσεις αἰτίνες ἡγαγον τέλος εἰς τὴν σύνταξιν σχεδίου νόμου ὅπερ εἶδει νὰ υποβληθῇ εἰς τὴν ἔγκρισιν τῆς Βουλῆς.

Κατὰ τὴν ὑπ' ὄψει μου ἀλληλογραφίαν τῇ 15/27 Ἀπριλίου 1890 ἀπεστάλη εἰς τὸν κ. Ἐκερσλεῦ παρὰ τοῦ διευθύνοντος τὸν ἔλεγχον σχετικὸν νομοσχέδιον, τῇ δὲ 16/28 Ἀπριλίου ὁ κ. Ἐκερσλεῦ ἀπέστειλε εἰς τὸν κ. Gotteland σχεδίων τροποποιήσεως τοῦ νομοσχεδίου.

Ἐν τῷ μεταξὺ, καὶ ἐπὶ τῇ ὑποθέσει τῆς προσεχοῦς παραδοχῆς τοῦ νομοσχεδίου παρὰ τῆς Βουλῆς, ἠκολούθουν αἱ μελέται ἐπὶ τῇ θάσει ἀνωφείας; 1|50, τὰ δὲ σχετικὰ σχέδια ὑπεβλήθησαν εἰς τὸν ἔλεγχον τῇ 29 Ἀπριλίου 1890.

Κατὰ τὴν αὐτὴν σχεδὸν ἐποχὴν ὅμως φαίνεται ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἐπέσθη ὅτι ἡ ὑπὸ τῆς Βουλῆς παραδοχὴ τοῦ νομοσχεδίου δὲν ἦτο δυνατὴ, προέτρεψεν ὅθεν τὴν ἐργολαβίαν νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸ σχέδιον μὲ τὴν ἀρχικῶς προβλεπομένην ἀνωφείαν 0.016. Τῇ 1/13 Ἰουνίου 1890 ὑπεβλήθησαν συνεπῶς παρὰ τῆς ἐργολαβίας τὰ σχέδια μὲ τὴν ἀνωφείαν 0.016.

Ἐκ τῶν ἀνω ἐξάγεται ὅτι δὲν δύναται τις ὠρισμένως νὰ ὑποστηρίξῃ ὅτι ἡ πρωτοβουλία διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τῆς ἀνωφείας τῶν 0.020 προήλθεν ἐκ τῆς Κυβερνήσεως ἢ ἐκ τῆς ἐργολαβίας.

Οὐδέτερος τῶν ἐνδιαφερομένων ἀντετίχθη εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ κ. Chauvin προκληθεῖσαν τροποποίησιν τοῦ σχεδίου, διότι ἀμφότεροι προσεδόκουν ὠφέλειαν ἐκ τῆς πραγματοποιήσεως τῆς ιδέας ταύτης.

Ἡ ὑπόθεσις αὕτη κατὰ τὴν κρίσιν μου δὲν ὑπερέβη τὰ ὅρια τῆς προκαταρκτικῆς συζητήσεως καὶ διαπραγματεύσεως. Αἱ προκαταρκτικαὶ αὗται διαπραγματεύσεις ἐφθασαν μέχρι σημείου ἀρκούντως προκεχωρημένου πλησιάζοντος πρὸς τὴν συνολόγησιν.

Κατὰ τὴν κρίσιν μου ὅμως σύμβασις μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων δὲν εἶχε συνολογηθῇ εἰσέτι, ὡς ὑπεστήριξε τοῦτο κατὰ τὴν προφορικὴν συζήτησιν ὁ κ. συνήγορος τῆς ἐργολαβίας.

Ἡ ἐργολαβία εἰργάσθη ἐπ' ἐλπίδι ὅτι τὸ νομοσχέδιον θὰ ὑπεβάλλετο τῇ Βουλῇ καὶ θὰ ἐγίνετο παρ' αὐτῆς δεκτόν. Ἀλλ' ὥφειλε νὰ ἔχῃ πάντοτε ὑπ' ὄψει τῆς τὴν πιθανότητα ὅτι ἡ Βουλὴ, ὁ ἐν τῷ ζητήματι τοῦτο παρουσιαζόμενος τρίτος ἀνεξάρτητος παράγων, θὰ ἀπέρριπτεν αὐτό. Ἐὰν ὅμως ἡ Κυβέρνησις εἶχε πεισθῇ ἐκ τῶν προτέρων ὅτι ἡ Βουλὴ δὲν θὰ ἐψήφισε τὸ νομοσχέδιον, ἔπραξεν ἔργον συνειτὸν ἀποσχοῦσα τῆς ὑποβολῆς του, διότι ἄλλως θὰ προεκαλοῦντο μόνον νῆαι ἐπιβραδύνσεις. Ἐὰν λοιπὸν ἀφ' ἐνὸς μὲν δὲν ἀποδεικνύηται ὅτι ἡ πρωτοβουλία τῆς τροποποιήσεως προήλθεν ἐκ τῆς Κυβερνήσεως, ἀφ' ἑτέρου δὲ δὲν εἶχε εἰσέτι συνολογηθῇ σύμβασις περὶ τροποποιήσεως, δὲν εὐρίσκειται εἰς θέσιν ν' ἀποφανθῇ περὶ χορηγήσεως ἀποζημιώσεως εἰς τὴν ἐργολαβίαν διὰ τὴν ἐπὶ ματαίῳ γενομένην ἐργασίαν.

Διαφέρει ὅμως τὸ πᾶγμα ἐὰν, ἐνεκεν τῶν ἀνω ἐκτεθέντων περιστατικῶν, δὲν πρέπει νὰ χορηγηθῇ εἰς τὴν ἐργολαβίαν παράτασις προθεσμίας. Κατὰ τὴν γνώμην μου δέον ἐπὶ τοῦ προκειμένου νὰ ληφθῶσι ὑπ' ὄψει λόγοι ἐπιεικειᾶς ἔχοντες μεγάλην βαρύτητα, ἀφοῦ μάλιστα ἐν τῇ καταθέσει του ὁ κ. Chauvin ἀναφέρει ἐπὶ λέξει.

Le gouvernement n'a pas demandé l'étude de la rampe de 0,020, mais il l'a encouragée.

«Ἡ Κυβέρνησις δὲν ἐζήτησε τὴν μελέτην τῆς ἀνωφείας 0.020, ἀλλὰ τὴν ἐνεύρρυνε.»

Ἐρειδόμενος ἐπὶ τοῦ ιστορικοῦ ὅλης τῆς ὑποθέσεως ταύτης, πρέπει νὰ παραδεχθῶ ὅτι ἡ κατάθεσις αὕτη τοῦ κ. Chauvin ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ἀνταποκρίνεται κατ' οὐσίαν πρὸς τὰ πραγματικὰ γεγονότα, ὅτι δὲ ἡ Κυβέρνησις ἐπέτρεψε τοῦλάχιστον τὰς ἐργασίας χωρὶς ν' ἀντιταχθῇ ποσῶς δι' οἰουδήποτε τρόπου. Συνεπῶς, ὅπως ὤμεν δίκαιοι, πρέπει νὰ λάβωμεν ὑπ' ὄψει μας τὸ περιστατικὸν τοῦτο ὑπὲρ τῆς ἐργολαβίας κατὰ τὴν ἐξέτασιν τοῦ ζητήματος τῆς διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ἔργων χορηγηθησομένης προθεσμίας.

Κατὰ πόσον τὸ τοιοῦτον εἶναι δεδικαιολογημένον, θέλει ἐξετασθῇ παρ' ἐμοῦ εἰς τὸ συμπέρασμα τῆς συζητήσεως τοῦ ζητήματος XII.

I. 3. Ἡ ἐργολαβία ἀφηγεῖται ἐν τῷ πρώτῳ ὑπομνήματί της τ' ἀκόλουθα.

Ce retard provient de la perte de temps occasionnée par le Gouvernement dans la question de la rampe à adopter sur l'embranchement de Chalcis.

La Convention fixe à 45 klm. la longueur des embranchements de Chalcis et d'Aghia-Marina.

L'embranchement d'Aghia-Marina a une longueur de 17 klm.+675; il restait donc une longueur de 25 klm.+305 pour celui de Chalcis; de cette manière la rampe de 0,016 demandée par le Gouvernement pouvait être adoptée.

Mais l'Entreprise était d'avis que la conformation du terrain justifiait une rampe de 0,020, par l'adoption de laquelle on a effectué une économie de klm. 4+905, équivalent à 441450 frs.

L'Entreprise possède une preuve par écrit que M. Gotteland considérait que, d'après la convention, la rampe sur l'embranchement de Chalcis devait être de 0,020.

L'embranchement de Chalcis forme une voie de communication importante avec la mer, par laquelle le matériel, les matériaux, outils, etc., nécessaires au chemin de fer devaient être transportés.

Le retard que le Gouvernement a apporté dans l'approbation des plans et profils de cet embranchement a forcé l'Entreprise à construire une ligne provisoire de Dilessi, afin de transporter du matériel.

Dans le but pourtant de venir à une entente avec le Gouvernement, entente qui devait mettre fin à des retards devenus intolérables, l'Entreprise consentit à fournir les 30 locomotives destinées à la ligne entière, d'une puissance bien supérieure, et par conséquent d'une valeur bien augmentée.

Le retard causé par cette question de l'embranchement de Chalcis a coûté à l'Entreprise la somme de 263300 frs; ceci constitue la réclamation N° XI. Cette somme se détaille comme suit: 170,000 frs pour la dépense supplémentaire occasionnée pour les locomotives, et 96300 frs pour la voie provisoire de Dilessi, rendue nécessaire par le retard dans l'approbation de la rampe de 0,020 sur l'embranchement de Chalcis, pour frais de personnel etc. etc.

Ἡ βραδύτης αὕτη προέρχεται ἐκ τῆς χρονοτριβῆς ἣν προσέκαλεσε τὸ δημόσιον εἰς τὸ ζήτημα τοῦ καθορισμοῦ τῆς διὰ τὴν διακλάδωσιν Χαλκίδος παραδεκτέας ἀνωφείας.

Ἡ σύμβασις ὁρίζει εἰς 45 χιλιόμετρα τὸ μῆκος τῶν διακλαδώσεων τῆς Χαλκίδος καὶ Ἀγίας Μαρίνης.

Ἡ διακλάδωσις Ἀγίας Μαρίνης ἔχει μῆκος χιλ. 19+695, ὑπελείπετο λοιπὸν μῆκος 25 χιλ.+305 δι' ἐκκίνησιν τῆς Χαλκίδος, τοιοῦτοτρόπως δὲ ἡ παρὰ τῆς Κυβερνήσεως ἀπαιτούμενη ἀνωφεία τῶν 0.016 ἠδύνατο νὰ γίνῃ ἀποδ. κτή.

Ἡ ἐργολαβία ὅμως ἐφφώνει ὅτι ἡ διάπλασις τοῦ ἐδάφους ἐδικαιολόγει ἀνωφείαν 0.020

διὰ τῆς παραδοχῆς τῆς ὁποίας ἐπραγματοποιεῖτο οἰκονομία χιλ. 4+905 ἀντιστοιχοῦσα πρὸς ποσὸν 441.450 φρ.

Ἡ ἐργολαβία εἶναι εἰς χεῖρας τῆς ἐγγράφου τεκμήριον ὅτι ὁ κύριος Gotteland ἐφρόνει ὅτι, συνφθὰ τῇ συμβάσει, ἡ ἐπὶ τῆς διακλαδύσεως Χαλκίδος ἀνωφέρεια ἐπρεπε νὰ εἶναι 0.020.

Ἡ διακλαδύσις Χαλκίδος ἀποτελεῖ σπουδαῖον μέσον συγκοινωνίας μετὰ τῆς θαλάσσης, διὰ τῆς ὁποίας ἐπρεπε νὰ μεταφερθῶσι τὰ τροχὰν ὑλικά, τὰ ὑλικά, τὰ ἐργαλεῖα κτλ. τὰ διὰ τὸν σιδηρόδρομον χρήσιμα.

Ἡ βραδύτης ἣν ἡ Κυβέρνησις ἐπὶνιγχε κατὰ τὴν ἐγκρίσιν τῆς ὀριζοντιογραφίας καὶ τῶν διατομῶν τῆς διακλαδύσεως ταύτης, ὑπεχρέωσε τὴν ἐργολαβίαν νὰ κατασκευάσῃ προσωρινὴν γραμμὴν ἀπὸ Δίλεσση διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ὑλικῶν.

Ὅπως ὅμως προκαλέσῃ συνεννόησιν τινι μετὰ τῆς Κυβερνήσεως, δι' ἧς νὰ τεθῇ τέρμα εἰς ἐπιβραδύνσεις αἰτίνας εἶχον καταστῇ ἀνυπόφοροι, ἡ ἐργολαβία συγκατετέθη νὰ προμηθεύσῃ 30 ἀτμαμάξας προσωρισμένας δι' ὅλην τὴν γραμμὴν, δυνάμεις πολὺ ἀνωτέρας καὶ συνεπῶς δαπανηρωτέρας τῶν συμπεφωνημένων.

Ἡ ἐκ τοῦ ζητήματος τῆς διακλαδύσεως Χαλκίδος προεβούσα βραδύτης ἐστοίχισε εἰς τὴν ἐργολαβίαν 266,300 φρ. ἀποτελεῖ δὲ τὴν ὑπ' ἀριθ. XI ἀπαίτησιν. Τὸ ποσὸν τοῦτο ἀναλύεται ὡς ἑξῆς: 170,000 φρ. διὰ τὴν πρόσθετον δαπάνην τῶν ἀτμαμαξῶν καὶ 96,300 φρ. διὰ τὴν προσωρινὴν γραμμὴν τοῦ Δίλεσσι, ἥτις ἀπέβη ἀναγκαία, συνεπείᾳ τῆς κατὰ τὴν ἐγκρίσιν τῆς ἀνωφέρειας τῶν 0.020 ἐπελθούσης βραδύτητος, δι' ἧς προσωπικοῦ κτλ.

Βέβαιον εἶναι ὅτι ἐπὶ τοῦ ζητήματος τοῦ καθορισμοῦ τῆς κλίσεως τῶν ἀνωφερειῶν διὰ τὴν διακλαδύσιν Χαλκίδος, διεξήχθησαν μακροχρόνιοι διαπραγματεύσεις, αἵτινες ἀφορμὴν εἶχον τὴν διάφορον ἐρμηνείαν τὴν δεδομένην εἰς τὸ ἄρθρον 7 τῆς συγγραφῆς ὑποχρεώσεων, σχετικῶς πρὸς τὴν κλίσιν τῶν ἀνωφερειῶν τῶν διακλαδύσεων. Κατὰ τὰ φαινόμενα ὅμως περὶ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ ἔτους 1891 εἶχεν ἐπέλθῃ συμφωνία τις ἐπὶ τῶν οὐσιωδεστέρων κεφαλαίων, πρὸς τοῦτοις κατὰ τοὺς ἐγχειρισθέντας μοι πίνακας αἱ ἐργασίαι χράζεως τῆς διακλαδύσεως εἶχον ἤδη ἀρχίσει τὴν 14/26 Ἀπριλίου 1891. Ὁ ὀριστικὸς ὅμως κανονισμὸς τῆς ὑποθέσεως ταύτης, ἐπὶ ἦλθεν ἐν τούτοις μόλις μετὰ τὸ ἀπὸ 11/23 Μαΐου ἐγγράφον τῆς ἐργολαβίας καὶ τῆς ἐπ' αὐτοῦ ἀπαντήσεως τοῦ κυρίου Ὑπουργοῦ ἀπὸ 30 Μαΐου 1891. Ἐν τῷ ἐγγράφῳ τῆς ἐργολαβίας μετὰ τὴν ἀνάπτυξιν διαφορῶν ἄλλων διαφιλονεικουμένων ζητημάτων ἀναγράφονται τ' ἀκόλουθα.

Embranchement de Chalcis et Locomotives.

Il est convenu que le Gouvernement fixe à 0,020 les rampes fondamentales des embranchements de Chalcis et de Lamia et l'Entreprise accepte de fournir sans supplément de prix:

a. 10 Locomotives avec tenders séparés à trois essieux couplés et bis-sels à l'avant, de poids adhérent à vide de 34 tonnes (diamètre des roues motrices: 1,4^m).

b. 6 Locomotives express avec tenders séparés à deux essieux couplés et bogie à l'avant, de poids adhérent à vide de 24 tonnes (diamètre des roues motrices: 1,8^m).

c. 14 Locomotives-tenders, à deux essieux couplés, bissel ou bogie à l'avant, de poids adhérent à vide de 22 tonnes (diamètre des roues: 1,3^m).

Les efforts de traction de ces Locomotives seront en rapport avec le poids adhérent et le diamètre des roues.

Διακλαδύσις Χαλκίδος καὶ Ἀτμαμάξαι.

Συμφωνήθη ὅπως ἡ Κυβέρνησις ὀρίσῃ εἰς 0.020 τὰς θεμελιώδεις ἀνωφερείας

τῶν διακλαδύσεων Χαλκίδος καὶ Λαμίας, ἡ δὲ ἐργολαβία ἀναδέχεται νὰ προμηθεύτῃ ἀνεὺ αὐξήσεως τιμῆματος.

α') 10 ἀτμαμάξας με χωριστὰς ὑδροφόρους ἀμάξας, με τρεῖς ἐξευγμένους ἀξονας καὶ ἀρθρωτὰς πρὸς τὰ ἐμπροσθεν (bissel) βάρους δὲ προσφύσεως ἐν κενῇ καταστάσει 34 τόννων (διάμετρος τῶν ἐλατηρίων τροχῶν 1.40 μ.).

β') 6 ἀτμαμάξας ταχέας με χωριστὴν ὑδροφόρον, με δύο ἐξευγμένους ἀξονας καὶ ἐμπροσθεν ἀρθρωτὰς (bogie) βάρους προσφύσεως ἐν κενῇ καταστάσει 24 τόννων (διάμετρος τῶν ἐλατηρίων τροχῶν 1.80 μ.).

γ') 14 ἀτμαμάξας ὑδροφόρους με δύο ἐξευγμένους ἀξονας καὶ ἀρθρωτὰς (bissel ἢ bogie) ἐμπροσθεν, με βάρους προσφύσεως ἐν κενῇ καταστάσει 22 τόννων (διάμετρος τῶν ἐλατηρίων τροχῶν 1.30 μ.). Ἡ δύναμις ἐξέως τῶν μηχανῶν τούτων θὰ ᾖ ἀνάλογος πρὸς τὸ βάρους προσφύσεως καὶ τὴν διάμετρον τῶν τροχῶν.

Ἐν τῇ ἀπαντήσῃ του τῆς 30 Μαΐου ὁ Κύριος Ὑπουργὸς γράφει τ' ἀκόλουθα.

Nous avons sous les yeux votre lettre N° 1158, en date du 11/23 courant, et nous vous faisons savoir que nous acceptons la manière dont vous avez formulé les vues que nous avons échangées sur les questions suivantes:

- 1° Pour le passage de Lamia,
- 2° Pour les viaducs et remblais pour lesquels nous vous avons adressé la lettre N° 7203,
- 3° Pour les maisons de garde,
- 4° Pour les wagons de ballast,
- 5° Pour l'embranchement de Chalcis et les machines.

Ἐχομεν πρὸ ὀφθαλμῶν τὴν ὑπ' ἀριθ. 1158 τῆς 11/23 τρέχοντος ἐπιστολὴν σας καὶ σὰς γνωρίζομεν ὅτι ἀποδεχόμεθα τὸν τρόπον καθ' ὃν διευτυπώσατε τὰς σκέψεις ἃς ἔχομεν ἀνταλλάξει ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν ζητημάτων.

- 1) Διὰ τὴν διάβασιν τῆς Λαμίας.
- 2) Διὰ τὰς ὁδογεφύρας καὶ ἐπιχώματα δια τὰ ὅποια σὰς εἴχομεν ἀπευθύνει τὴν ὑπ' ἀριθ. 7203 ἐπιστολήν.
- 3) Διὰ τὰ φυλακεῖα.
- 4) Διὰ τὰς φορτηγίδας πρὸς μεταφορὰν ἔρματος.
- 5) Διὰ τὰς διακλαδύσεις Χαλκίδος καὶ τὰς μηχανάς.

Καίτοι ἐν τῷ ἐγγράφῳ τοῦ Κυρίου Ὑπουργοῦ δὲν ἀναφέρονται διάφορα διαφιλονεικούμενα ζητήματα δευτερευούσης σημασίας περὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο λόγος ἐν τῷ ἐγγράφῳ τῆς ἐργολαβίας, μολαταῦτα ἀνώτερον πάσης ἀμφιβολίας εἶναι ὅτι ἡ ἐργολαβία ἀπεδέξατο τὴν περὶ Χαλκίδος ἀπόφασιν, ἀφοῦ ἐξετέλεσεν τὰς ἐπιλοίπους ἐργασίας ἐπὶ τῇ βάσει ἀνωφερείας 0.02.

Τούτων ἕνεκεν διὰ τῶν δύο ἄνω ἐγγράφων ἐπὶ ἦλθεν ἰδιαίτερὰ συμφωνία ἐπὶ τοῦ προκειμένου ζητήματος. Ἡ Κυβέρνησις ἐπέτρεψε τὴν ἰσχυροτέραν ἀνωφέρειαν, εἰς ἀντάλλαγμα δὲ τῆς συγκαταβάσεως ταύτης καὶ δὴ ὑπὸ τὸν ἡτὸν ὅρον «sans supplément de prix» ἀνεὺ αὐξήσεως τοῦ τιμήματος, ἡ ἐργολαβία ἀνέλαβε τὴν προμηθειαν ἰσχυροτέρων μηχανῶν. Ἐπὶ τοῦ γεγονότος τούτου οὐδὲως ἐπιδρᾷ τὸ περιστατικόν, ὅτι ἴσως ἡ ἐργολαβία ἐφρόνει, ὅτι ἡ ἀξίωσις τῆς Κυβερνήσεως περὶ τῶν ἀνωφερειῶν τῆς διακλαδύσεως δὲν ἦτο δεικνυομένη.

Δὲν δύναται δὲ τις νὰ τροβάλλῃ καὶ τὸ ἐπιχείρημα ὅτι κατὰ τὴν σύναψιν τῆς συμφωνίας ἡ ἐργολαβία δὲν ἦτο εἰς θέσιν νὰ διαβλέψῃ τὰς συνεπείας τῆς, ὅπως τοῦτο προετάρθη κατὰ τὴν προφορικὴν συζήτησιν, διὰ τὴν ἐν τῇ αὐτῇ συμφωνίᾳ κανονισθεῖσαν ὑπόθεσιν τῆς διὰ Λαμίας διελθείας. Καὶ πράγματι κατὰ τὴν προφορικὴν συζήτησιν οἱ ἀντιπροσωποὶ τῆς ἐργολαβίας ἀνεκήρυξαν τὴν ἀρχὴν ὅτι πρὸς παραίτησιν ἐνὸς δικαιώματος ἀπαιτεῖται ῥητὴ τῆς θελήσεως ἑκφρασίς, τοῦ δι-

καιώματος όμως του ν' απαιτήση κατόπιν αποζημιώσεις δεν παρητήθη ή εργολαβία εν τῇ συμβάσει. Συνεπώς ή εργολαβία κέκτηται σήμεραν ακόμη τὸ δικαίωμα τοῦτο. Ἄλλ' ἂν ἐνὸς μὲν ή εργολαβία εν τῷ ἀπὸ 11/23 Μαΐου ἐγγράφῳ της ἐδήλωσε ῥητῶς ὅτι εἶναι διατεθειμένη νὰ προμηθεύσῃ τὰς ἀτραμμάξας «sans supplément de prix» ἄνευ αὐξήσεως τοῦ τιμήματος. Δὲν συνάδει ὅμως κατὰ τὴν γνώμην μου μὲ τὰς ἐπικρατούσας συνθηκὰς κατὰ τὴν συνομολόγησιν ὑποθέσεων, ὅπως, εἰς περιπτώσεις τοιαύτας, καθ' ἃς ὑφίστασθαι διαφωνίαι ἐλύθησαν συμβιβαστικῶς προβάλλῃ τις κατόπιν εἰς τὸν ἀντίδικον ἀξιώσεις ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ὁ συμβιβασμὸς οὗτος ἐπῆλθεν πολὺ ἄργά, μάλιστα δὲ νὰ ζητῇ ἀπὸ τὸν ἀντίδικον ὡς ἀποζημιώσιν διὰ τὴν βραδύτητα τῆς συνομολογήσεως τοῦ συμβιβασμοῦ τούτου ἀκριβῶς ἐκεῖνο, τὸ ὅποιον οὗτος κατὰ τὸν συμβιβασμὸν ἐθεώρει προφανῶς ὡς συγκατάβασιν ἢ ἀντάλλαγμα ἐκ μέρους του εἰς τὸ ἀντικείμενον δι' οὗ ἀπέζημιούτο. Ἄλλως τε ή εργολαβία, ἐρωτηθεῖσα παρ' ἐμοῦ κατὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς προφορικῆς συζητήσεως, ἐδήλωσεν ὅτι κατὰ τὴν συνομολόγησιν τοῦ συμβιβασμοῦ δὲν εἶχε τὴν πρόθεσιν νὰ προβάλλῃ τὴν ἐν λόγῳ ἀξίωσιν.

Τούτου ἕνεκεν ἐνισχύομαι ἔτι μᾶλλον εἰς τὴν γνώμην ὅτι κατὰ τὴν συνομολόγησιν τοῦ συμβιβασμοῦ ἀμφότεροι οἱ διάδικοι ἐνεφοροῦντο ὑπὸ τῆς ἐπιθυμίας τοῦ νὰ ἀποκλεισθῶσι αἱ περαιτέρω ἀμοιβαῖαι ἀπαιτήσεις ἐπὶ τῶν ἀντικειμένων εἰς ἃ ἀπέβλεπεν ὁ συμβιβασμός. Μετὰ τὴν ἄνω ἀφήγησιν πρέπει ν' ἀπορρίψω ὡς ἀβάσιμον τὴν ἀπαίτησιν τῆς εργολαβίας διὰ τὴν ἐπιβράδυνσιν τῆς ἀποφάσεως περὶ τῆς ἀνωφερείας τῆς διακλαδώσεως Χαλκίδος.

I. 4. Ἡ εργολαβία γράφει περαιτέρω τ' ἀκόλουθα ἐν τῷ πρώτῳ ὑπομνήματι τῆς:

Ce retard se rapporte aux différentes études de l'embranchement d'Agghia-Marina. Le Gouvernement, de par la manière d'agir du Contrôle, occasionné à l'Entreprise une dépense très-exagérée, en changeant plusieurs fois la route à suivre, et (pour des raisons inexplicables) en insistant sur ce que la ligne devait être portée encore plus près de la ville de Lamia de ce que la Mission Française avait approuvé, causant ainsi à l'Entreprise une forte dépense supplémentaire.

La réclamation de l'Entreprise pour l'augmentation des frais d'études pour l'emplacement très-couteux de la gare de Lamia et pour indemnité et retards se chiffre à frs 200000 (Voir lettre N° 1103 du 8)20 avril 1891) et constitue la réclamation N° XII.

L'attention de M. l'arbitre est spécialement appelée sur la lettre N° 1179 du 12)24 mars 1892, adressé par M. Gotteland au Ministre de l'Intérieur, laquelle nous fut communiquée, et qui prouve que la question de la gare de Lamia était encore en discussion à cette époque.

«Ἡ βραδύτης αὕτη ἀνάγεται εἰς τὰς διαφόρους μελέτας διὰ τὴν διακλάδωσιν Ἀγ. Μαρίνης.

«Ἡ Κυβέρνησις, ἐξ ὑπαιτιότητος τοῦ ἐλεγχῶ, ἐπροξένησεν ὑπερβολικὰς δαπάνας εἰς τὴν ἐργολαβίαν, μεταβαλλοῦσα πολλάκις τὴν ἀκολουθησομένην διεύθυνσιν καὶ ἐπιμενοῦσα διὰ ἀλόγους ἀνεξηγήτους, ὅπως ἡ γραμμὴ πλησιάζῃ ἔτι μᾶλλον πρὸς τὴν πόλιν Λαμίας, παρ' ὅσον εἶχεν ἐγκριθῇ παρὰ τῆς Γαλλικῆς ἀποστολῆς, προξενήσασα οὕτω μεγάλην συμπληρωτικὴν δαπάνην εἰς τὴν εργολαβίαν.

«Ἡ ἀπαίτησις τῆς εργολαβίας διὰ τὴν αὐξήσιν τῆς δαπάνης τῶν μελετῶν διὰ τὴν πολυδάπανον τοποθέτησιν τοῦ σταθμοῦ Λαμίας καὶ διὰ ἀποζημιώσιν καὶ βραδύτητας ἀνέρχεται εἰς 200,000 φρ. (ἴδε ἐπιστολὴν ἀρ. 1103 τῆς 8)20 Ἀπριλίου 1891) ἀποτελεῖ δὲ τὴν ὑπ' ἀριθ. XII ἀπαίτησιν.

«Ἐπικαλούμεθα ἰδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τοῦ κυρίου διαιτητοῦ ἐπὶ τῆς ὑπ' ἀριθ. 1179 αἰτῆς 12)24 Μαρτίου 1892 ἐπιστολῆς τοῦ κυρίου Gotteland πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ἑσω-

«τερικῶν, κοινοποιηθεῖσαν ἡμῖν, καὶ ἥτις ἐπιδεικνύει ὅτι τὸ ζήτημα τοῦ σταθμοῦ Λαμίας εὐερίσκειτο ἀκόμη ὑπὸ συζητήσιν κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην.

Τὸ ἱστορικὸν τῶν διαπραγματεύσεων περὶ τῆς τοποθετήσεως τοῦ σταθμοῦ Λαμίας ὑπῆρξεν ἐν συντόμῳ τὸ ἀκόλουθον.

Τῇ 21 Ἰουλίου (2 Αὐγούστου) 1890 ὁ ἐλεγχὸς ἐπέστρεψε τὸ σχέδιον τῆς χαρτῆς μεταξὺ Λιανοκλάδι καὶ Ἀγίας Μαρίνης μὲ προτάσεις τροποποιήσεως διὰ τὸν σταθμὸν Λαμίας.

Ὑπὸ χρονολογίαν 1)13 Αὐγούστου 1890 ἐστάλησαν τῇ εργολαβίᾳ περαιτέρω συμπληρωτικαὶ παρατηρήσεις.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἤρξαντο διαπραγματεύσεις περὶ διελύσεως τῆς κυρίας γραμμῆς διὰ Λαμίας, ἢ τροποποιήσις δὲ αὕτη κατὰ πᾶσαν πιθανότητα θὰ ἐπέδρα καὶ ἐπὶ τῆς τοποθετήσεως τοῦ σταθμοῦ Λαμίας. Φαίνεται λοιπὸν ὅτι, ὡς ἐκ τούτου, προέκυψε βραδύτης εἰς τὰς περὶ σταθμοῦ διαπραγματεύσεις. Περὶ τῶν διαπραγματεύσεων τούτων θέλει γίνῃ ἐκτενέστερος λόγος ἐπὶ εὐκαιρίᾳ τῆς συζητήσεως τῶν ἀκολουθῶν ζητημάτων.

Τῇ 4)16 Ἀπριλίου 1891 ἡ εργολαβία ἀνεκοίνωσε τῷ κυρίῳ Ὑπουργῷ τῶν Ἑσωτερικῶν ὅτι αἱ ἐργασίαι τοῦ τμήματος Λαμίας-Ἀγίας Μαρίνης εἶχον ἀρχίσει ἀπὸ τοῦ χιλιομέτρου 3, 5. Ἐν τῷ ἐγγράφῳ τῆς 8)20 Ἀπριλίου 1891 ἡ εργολαβία προβάλλει ἐνδοιασμούς κατὰ τῆς ὑπὸ τῆς ἀρεσκούσης τῇ Κυβερνήσει εἰς ὑψηλοτέραν θέσιν τοποθετήσεως τοῦ σταθμοῦ. Τῇ 5)17 Ὀκτωβρίου ὁ ἐλεγχὸς γνωστοποιεῖ τῇ εργολαβίᾳ τὴν μετατόπισιν τοῦ σταθμοῦ ἐπὶ τῆς γραμμῆς κατὰ 300 ὡς ἐγγιστα μέτρα, ἀφοῦ οἱ κάτοικοι τῆς Λαμίας δι' αἰτήσεώς των εἶχον ἀποφανθῇ περὶ τῆς νέας ταύτης τοποθετήσεως. Τῇ 14)26 Ὀκτωβρίου ἡ εργολαβία ὑποβάλλει νέας προτάσεις ἀναφερομένη ἐπὶ ἐνὸς σχεδίου τὸ ὅποιον εἶχε προκαλέσει δῆθεν ὁ μηχανικὸς κύριος Μητσάκης. Τῇ 6)18 Νοεμβρίου ὁ ἐλεγχὸς ὑπενθυμίζει τὸ ὑπὸ τοῦ ἀρχιμηχανικοῦ τῆς εργολαβίας κυρίου Stables ὑποσχεθὲν χωροσταθμικὸν σχέδιον τῶν πέριξ τοῦ σταθμοῦ ὅπως διηγήθῃ ν' ἀπορασίῃ ἐπὶ τοῦ ζητήματος τοῦ σταθμοῦ. Πρὸς τούτοις ὁ ἐλεγχὸς καθιστᾷ προσεκτικὴν τὴν εργολαβίαν ὅτι ἐπελήφθη δῆθεν τῆς κατασκευῆς ἐνὸς ὁχετοῦ ὅστις ἐν περιπτώσει πραγματοποιήσεως τῆς μελετωμένης μετατοπίσεως τῆς γραμμῆς, δὲν θὰ εὕρισκετο πλέον ἐπ' αὐτῆς. Τῇ 23 Νοεμβρίου ἡ εργολαβία ὑποβάλλει εἰς τὴν Κυβέρνησιν πρὸς ἔγκρισιν νέαν τροποποίησιν διὰ τὴν τοποθέτησιν τοῦ σταθμοῦ. Δι' ἐγγράφου τοῦ Ὑπουργοῦ ἀπὸ 27 Νοεμβρίου 1891 ἡ πρότασις αὕτη ἀπορρίπτεται, συγχρόνως δὲ προσδιορίζεται ὁριστικῶς ἡ τοποθέτησις τοῦ σταθμοῦ.

Εἶναι ἀληθὲς ὅτι ἡ εργολαβία ἐπισυνάπτει προσέτι καὶ μίαν ἐπιστολὴν τοῦ κυρίου Gotteland πρὸς τὸν κύριον Ὑπουργὸν ἀπὸ 12)24 Μαρτίου 1892 ἐν ἣ καὶ πάλιν γίνεταί λόγος περὶ μετατοπίσεως. Ἐν τούτοις δὲν ἐξηγεῖται διὰ ποίας ὁδοῦ ἡ ἐκθεσις αὕτη, ἥτις δέον νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐσωτερικὴ ὑπηρεσιακὴ ὑπόθεσις, περιῆλθεν εἰς χεῖρας τῆς εργολαβίας. Ἐν πάσῃ περιπτώσει τὸ ἐγγράφον τοῦτο οὐδεμίαν εἶχε συνέπειαν, τούτου δ' ἕνεκεν οὐδεμίαν ἐξασκεῖ οὐσιώδη ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἀποφάσεώς μου ἐν τῷ προκειμένῳ.

Ἐκ τοῦ καθ' ὅλα ἱστορικοῦ τῆς ὑποθέσεως ταύτης προκύπτει ὅμως ὅτι κατ' οὐσίαν τὸ περιστάτικόν τοῦτο διεξήχθη, ὅπως συνήθως γίνεταί κατὰ τὴν ἐπεξεργασίαν διὰ τὴν τοποθέτησιν μεγάλων σταθμῶν. Ἐγένοντο προτάσεις ἐκατέρωθεν. Τὰ συμφέροντα τῶν κατοίκων διευτυπώθησαν δι' ἀναφορῶν. Ἡ Κυβέρνησις ὑπεχώρησεν εἰς τούτους καὶ διέταξε τὴν μετατόπισιν τῆς ἀρχικῶς παραδεδεγμένης

τροποθετήσεως τοῦ σταθμοῦ, αὕτη ὅμως μικρὸν ἐπέδρασεν ἐπὶ τῆς διευθύνσεως τῆς γραμμῆς καὶ τῶν τμημάτων συναρμογῆς μετὰ τοῦ σταθμοῦ. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν διαπραγματεύσεων τούτων, ἐφ' ὅσον ἡδυνήθη νὰ πληροφορηθῶ, αἱ ἐργασίαι ἐξηκολούθουν ἀπροσκόπτως ἐπὶ τῶν τμημάτων συναρμογῆς μέχρι πλησίον τοῦ σταθμοῦ, ἐξαιρέσει τοῦ προγενεστέρως ἀναφερθέντος ἀσημάντου περιστατικοῦ τοῦ ἀφορῶντος τὸν ὄχετον παρὰ τὸ χιλιόμε. 0+510. Οὐδὲν μοι ἐκοινοποιήθη σχετικὸν περὶ ἀξιώσεων τῶν ὑπεργολάβων συνεπείᾳ διακοπῆς τῶν ἐργασιῶν τοῦ σταθμοῦ.

Ἡ ἐργολαβία ἀπαιτεῖ τὴν πληρωμὴν ἀποζημιώσεως 200,000 φρ. διὰ τὴν βραδύτητα τοῦ καθορισμοῦ τῆς τοποθετήσεως τοῦ σταθμοῦ καὶ διὰ ὑπερβάλλουσαν δαπάνην ἐνεκεν τῆς ἐκλεχθείσης θέσεως διὰ σταθμὸν.

Ἐκ τῶν γενομένων μοι ἀνακοινώσεων κατὰ τὴν προφορικὴν διεξαγωγὴν ἡ ζήμια αὕτη ἀναλύεται ὡς ἑξῆς:

1) Διὰ περιπλέον δαπάνας τῶν χωματισμῶν, (ἐπιστολὴ τοῦ κ. Gotteland τῆς 12/24 1892 ἀριθ. 1117) 35,000 κυβ.μέτρ. πρὸς φρ. 3,5 φρ.	122,000
2) Περιπλέον δαπάνη χαράξεως 13 χιλιομ. πρὸς 2600	» 32,500
3) Ζημίαι καὶ ἔξοδα γραφείου ἐπὶ 18 μῆνας	» 45,000
Ἄθροισμα φρ.	200,000

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν πρώτην ἀπαίτησιν, προκειμένου περὶ τῆς ἀποζημιώσεως διὰ τὴν τροποποίησιν τοῦ σταθμοῦ Ἀθηνῶν καὶ τοῦ τρόπου τῆς διασταυρώσεως τῶν ἐκεῖ διαφόρων γραμμῶν, ἐξέφρασα ἤδη τὴν γνώμην μου ὅτι κατ' ἀρχὴν μετὰ μεγάλῃς δυσπιστίας δεόν νὰ γίνωνται ἀποδεκταὶ αἱ ἀξιώσεις ἀποζημιώσεως ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ἀντὶ ὀλιγοδαπανωτέρου σχεδίου ἐξετελέσθη ἕτερον δαπανηρότερον. Τὸ ἐκτελεσθὲν σχέδιον ἔχει ὀρισθῇ κανονικῶς κατὰ τὴν σύμβασιν, εἶναι δὲ καθ' ὅλα σχέδιον λογικώτατον, ἡ ἐργολαβία ὑποχρεοῦτο συνεπῶς νὰ τὸ ἐκτελέσῃ. Οὐδεμίαν δ. καιοῦται νὰ λάβῃ ἀποζημιώσιν ἀνερχομένην εἰς τὴν διαφορὰν τῆς δαπάνης μεταξὺ τοῦ σχεδίου τούτου καὶ ἑτέρου ἴσως ὀλιγοδαπανωτέρου.

Ἐν τούτοις δὲν δύναμαι νὰ παρέλθω χωρὶς νὰ ἐκφράσω ἀπορίαν περὶ τοῦ τρόπου καθ' ὃν ἐδικαιολογήθη τὸ ποσὸν τῆς ἀπαιτήσεως. Ἡ ἐργολαβία δράττεται ἀπλούστατα ἐνὸς ποσοῦ ὅπερ ἀναγράφεται ἐπὶ ἐνὸς ἐγγράφου, τὸ ὅποῖον οὔτε ἀπευθύνετο κἄν πρὸς αὐτήν, ὅπερ δὲ, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, ὑπελογίσθη κατὰ προσέγγισιν, παραδεχομένη δὲ αὐτὸ ὡς ὀρθὸν στηρίζει ἐπ' αὐτοῦ τὰς περὶ ἀποζημιώσεως ἀξιώσεις τῆς. Εἰς τεκμήρια τοῦ εἶδους τούτου οὐδεμίαν δύναμαι ν' ἀποδώσω σημασίαν.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν περαιτέρω ἀπαίτησιν, ἥτις ὡσαύτως στερεῖται ἐπαρκοῦς δικαιολογήσεως κατὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ποσοῦ, δὲν ἡδυνήθη νὰ πεισθῶ ὅτι ἡ Κυβέρνησις ὑπέπεσεν εἰς παράλειψιν δυναμένην νὰ προκαλέσῃ ἀπαιτήσεις πρὸς ἀποζημιώσιν ἐνεκεν βραδύτητος τῆς ἐγκρίσεως τῶν σχεδίων. Ἀμφότεροι οἱ διάδικοι διεπραγματεύθησαν πρὸς ἀλλήλους καὶ ἀντήλλαξαν προτάσεις. Ἡ βραδύτης ὅθεν περὶ τὴν ἐκδοσιν τῆς ἀποφάσεως ἐπιβαρύνει ἀμφοτέρους. Ἄλλως τε βραδύτητες εἰς ζητήματα τῆς φύσεως ταύτης, προσερχόμεναι ἐξ ἀναφορῶν κτλ. τῶν ἐνδιαφερομένων, εἶναι πᾶντα συνθησάτα καὶ ἐκ τῶν προτέρων δεόν νὰ προϋπολογίζονται αἱ περιπέτειαι αὗται. Τούτου ἐνεκεν αἱ συνέπειαι δὲν δύνανται ν' ἀποδοθῶσι μονομερῶς εἰς τὴν Κυβέρνησιν.

Κατὰ συνέπειαν πρέπει νὰ ἀπορρίψω τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἐργολαβίας ὡς ἀνυποστάτους.

15. Πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ἀπαιτήσεώς της ἡ ἐργολαβία ἀναφέρει τ' ἀκόλουθα:

Ce retard est le plus sérieux de tous ceux résultant de l'approbation des plans par le Gouvernement, et il se rapporte à la partie de la ligne entre la rivière Sperchius, au klm. 219+600 et Pentamylos, au klm. 266+652 du Pirée. Les plans et profils de cette partie furent expédiés au Gouvernement le 19 Juillet 1890. Le Gouvernement, par les Ingénieurs de la Mission Française, approuva, le 19 Août 1890, la route proposée par l'entreprise.

À l'arrivée de M. Delyannis au pouvoir, au mois d'octobre 1890, le Gouvernement exprima à l'entreprise le désir de voir la ligne principale passer par Lamia, et il fut décidé, vers le mois de Janvier 1891, qu'une ligne serait piquetée par un M. Pauliny, ligne passant par Lamia et rejoignant la ligne étudiée par l'Entreprise à Pentamylos, au klm. 266+652 du Pirée. Les plans et profils en long de cette ligne tracée par M. Pauliny étaient complètes vers la fin du mois de Mai 1891, et une estimation fut faite du coût probable de cette ligne par Lamia à Pentamylos; il en résulta qu'elle coûterait de 1 1/2 à 2 millions de frs de plus que la ligne étudiée par l'Entreprise. Une lettre N° 1204, datée du 24 Juin 1891, fut expédiée au Gouvernement lui communiquant cette évaluation et demandant du Ministre une décision définitive.

Pendant l'été de 1891, en l'absence de M. Gotteland, l'Ingénieur en Chef M. Quellenec, Ingénieur aussi de la Mission Française, le remplaça. Il s'occupa de cette question du passage par Lamia et offrit verbalement à l'entreprise de conseiller au Gouvernement de lui payer une somme de 1,200,000 frs, si elle adoptait la route par Lamia.

L'Entreprise refusa cette offre parce qu'elle était sûre que la modification proposée coûterait bien au-delà de 1,200,000 frs et entraînerait un retard de plus de quatre ans.

Pendant les printemps de 1891, M. Gotteland fit une nouvelle proposition, qui consistait à porter la ligne du passage du Sperchius par Lamia et de là à un point près de Styrfaka.

Cette proposition fut aussi repoussée, parce qu'elle entraînait une augmentation de longueur de cinq kilomètres environ et une grave augmentation de dépenses. Quoique la lettre du 4/13 Juillet 1891 du Ministre abandonnait la route par Lamia et autorisait l'entreprise à passer par Béki et Kournovo, le Contrôle, par sa lettre du 6/18 Août 1891, tout en approuvant la ligne par Béki et Kournovo, notifiait à l'entreprise l'avis que la route par Lamia était préférable et que cette question serait de nouveau soumise à la considération de M. le Président du Conseil; De cette manière, cette question de la route par Lamia ne fut finalement arrangée que le 4/16 Octobre 1891, par la lettre du Gouvernement, 16491, par laquelle la route proposée en premier lieu par l'Entreprise a été définitivement acceptée par le Gouvernement.

Néanmoins un nouveau retard fut causé par le Gouvernement relativement à la route Pentamylos-Skarmitza. Le Contrôle, par sa lettre du 22 Septembre 1891, accepta la ligne par Skarmitza, dont le piquetage fut immédiatement commencé par une brigade spéciale.

Par la lettre ministérielle du 4/16 Octobre 1891, le Gouvernement demandait à l'entreprise de suspendre le piquetage pour quelques temps, et ce ne fut qu'à la fin de Novembre de la même année, lorsque le mauvais temps d'hiver avait commencé, que l'Entreprise put reprendre le travail.

Malgré ce retard causé par lui-même, le Gouvernement écrivit à l'Entreprise, en date du 21 février | 4 mars 1892, lui demandant d'urgence l'achèvement des plans et profils, lesquels, disait-il, avaient été approuvés par le Gouvernement plus de six mois auparavant.

Le profil d'exécution fut soumis, le 1/13 mai 1892, et fut retourné approuvé par le Contrôle le 14/26 juillet 1892; de sorte qu'un nouveau retard d'un mois et 1/2 de la part du Gouvernement eut encore lieu dans l'approbation de cette section.

En somme, un retard équivalent à près de deux années a eu lieu, ainsi que cela est prouvé par la correspondance, puisqu'il était impossible de faire des études pendant les mois d'hiver, lequel hiver était exceptionnellement rigoureux, et le coût à l'Entreprise de cet énorme retard en frais de personnel et autres se monte à la somme de 1,750,000 frs; il est à remarquer que l'Entreprise avait parfaitement raison, comme c'est prouvé par l'adoption de la route proposée par elle en premier lieu.

Η βραδύτης αυτή είναι ή σπουδαιότερα όλων εκείνων αϊτινες προεκήθησαν ενεκεν της έγκρίσεως των σχεδίων υπό της Κυβερνήσεως, ανάγεται δέ εις το τμήμα της γραμμής μεταξύ του Σπερχίου ποταμού εις το χιλιόμε. 249+600 και Πενταμύλων εις το χιλιόμε. 266+652 από του Πειραιώς.

Η όριζοντιογραφία και αι τομαί του τμήματος τούτου άπεστάλησαν εις την Κυβέρνησιν την 19 Ιουλίου 1890. Η Κυβέρνησις διά των μηχανικών της Γαλλικής Αποστολής ένεκρινε την 19 Αυγούστου την παρά της έργολαβίας προταθείσαν γραμμήν.

Κατά την άνοδον του κυρίου Δεληγιάννη εις την εξουσίαν κατά Οκτώβριον του 1890, ή Κυβέρνησις εξέφρασε εις την έργολαβίαν την επιθυμίαν όπως ή κυρία γραμμή διέλθαι διά Λαμίας, ήπερασίσθη δέ περί τόν μήνα Ιανουάριον 1891 ότι εις κύριος Pauli y ήθελε χαράξει γραμμήν διερχομένην διά Λαμίας και ένομένην με την υπό της έργολαβίας μελετηθείσαν εις Πενταμύλους χιλιόμε. 266+652 από του Πειραιώς. Η όριζοντιογραφία και αι τομαί της υπό του κυρίου Pauli y μελετηθείσης γραμμής ταύτης είχαν συντελεσθή περί τὰ τέλη του μηνός Μαΐου 1891 εγένετο δέ και έκτίμησις της πιθανής δαπάνης της διά Λαμίας και Πενταμύλων γραμμής ταύτης. Έν τούτοις προέκυψεν ότι αυτή ήθελεν άπαιτήσθαι 11/2 έως 2 εκατομμύρια άνωτέραν δαπάνην της υπό της έργολαβίας μελετηθείσης γραμμής. Έπιστολή υπ' άρ.θ. 1204 και χρονολογούμενη από 24 Ιουνίου 1891 άπεστάλη εις την Κυβέρνησιν έν η έγνωρίζετο αυτή ή άνω έκτίμησις, εξητέτο δέ μία όριστική ή άπόφασις.

Κατά τό θέρος του 1891 άπουσιάζοντος του κ. Gotteland, ό άρχιμηχανικός κ. Quellennec επίσης μέλος της Γαλλικής άποστολής αντικατέστησεν αυτόν. Ησυχολήθη με τό ζήτημα τούτο της διά Λαμίας διαβάσεως προσεφέρθη δέ προπορικώς εις την έργολαβίαν να συμβουλευθή την Κυβέρνησιν όπως πληρώσθαι αυτήν ποσόν φρ. 1,200,000 εάν παρεδίχετο την διά Λαμίας διάβασιν.

Η έργολαβία άπέρριψε την προσφοράν ταύτην, διότι ήτο θεαία ότι ή προτεινομένη μεταρρυθμίσις θα άπήτει δαπάνην άνω του 1,200,000 φρ. και θα έπροξένοι χρονοτριβήν άνωτέραν των τεσσάρων ετών.

Κατά την άνοιξιν του 1891 ό κ. Gotteland είχε κάμει νέαν πρότασιν ήτις συνίστατο εις τό να διευθυνθή ή γραμμή από της διαβάσεως του Σπερχίου εις Λαμίαν και εκείθεν εις έν σημείον πλησίον του Στύρφακα.

Η πρότασις αυτή άπερρίφθη επίσης διότι άπήτει τήν κατά πέντε ως έξι χιλιόμετρα αύξησιν του μήκους και σημαντικήν αύξησιν δαπάνης. Καί τοι ή από 1/13 Ιουλίου 1891 έπιστολή του Υπουργού παραιτουμένη της διά Λαμίας διαβάσεως επέτρεπεν εις την έργολαβίαν να διέλθωι διά Μπεκή και Κουρνόδου, ό έλεγχος διά της από 6/18 Αυγούστου 1891 έπιστολής έν φ' άφ'ένος ένεκρινε την γραμμήν Μπεκή και Κουρνόδου, άφ'έτερου έγνώριζε τή έργολαβία ότι ή διά Λαμίας διέδυσιν ήτο προτιμωτέρα και ότι τό ζήτημα τούτο θα υπεβάλλετο και πάλιν υπ' όψει του Κυρίου Προέδρου του Συμβουλίου.

Τοιοιούτρόπως τό ζήτημα τούτο της διά Λαμίας διευθύνσεως μόλις την 4/16 Οκτωβρίου 1891 έκανονίσθη όριστικώς διά της υπ' άρ.θ. 16191 έπιστολής της Κυβερνήσεως δι' ης ή άρχικώς υπό της έργολαβίας προταθείσα διευθύνσις εγένετο όριστικώς άποδεκτή παρ' αυτής.

Ούχ ήτον όμως νέα χρονοτριβή έδημιουργήθη παρ' της Κυβερνήσεως σχετικώς προς την διέδυσιν Πενταμύλων-Σκαρμίτζης. Ο έλεγχος διά της από 22 Σεπτεμβρίου 1891 έπιστολής του άπέδεδετο την διά Σκαρμίτζης διέδυσιν της όποιας ή χάραξις ήρξατο άμέσως διά ιδιαιτέρου συνεργείου μηχανικών.

Δι' Υπουργικής έπιστολής από 4/16 Οκτωβρίου 1891 ή Κυβέρνησις εξήτει παρ' της έργολαβίας ν' άναστείλῃ επί τινα χρόνον την χάραξιν μόλις δέ περί τὰ τέλη Νοεμβρίου του αὐτοῦ

έτους, όπόταν αι χειμεριναί κακοκαιρίαι είχαν άρχίσει, ήδυνήθη ή έργολαβία να επανέλθῃ την έργασίαν ταύτην.

Μολονότι όμως ή βραδύτης αυτή προήλθεν εξ υπαιτιότητός της, ή Κυβέρνησις άπετάθη προς την έργολαβίαν τή 21 Φεβρουαρίου 4 Μαρτίου 1892 ζητούσα κατεπειγόντως την συντέλεσιν της όριζοντιογραφίας και των τομών, αϊτινες, ως έλεγεν, είχαν έγκριθῇ παρ' αυτής πρό εξ και επέκεινα μηνών.

Η τομή έκτελέσεως υπεβλήθη τή 1/13 Μαΐου 1892 έπιστράφη δέ έγκειμένη παρ' του έλέγχου τή 14/26 Ιουλίου 1892, ως εκ τούτου νέα βραδύτης ένός και ήμισιως μηνός έλαβε χώραν κατά την έγκρισιν του τμήματος τούτου.

Έν συνόλω προεκήθη βραδύτης άντιστοιχούσα προς δύο σχεδόν έτη, όπως τούτο άποδεικνύεται διά της άλληλογραφίας, άφού άδύνατον ήτο να προβῇ τις εις μελέτας κατά τούς χειμερινούς μήνας ιδίως κατά τόν δρυμύτατον εκείνον χειμώνα, τὰ δέ έξοδα της έργολαβίας συνεπεία της υπερμειγέθους ταύτης βραδύτητος διά έξοδα προσωπικού και λοι' ά άνέρχονται εις 1,750,000 φρ. Παρατηρητέον ότι ή έργολαβία είχε πληρέστικα δικαιον όπως τούτο άποδεικνύεται εκ της άποδοχής της παρ' αυτής άρχικώς προταθείσης διευθύνσεως.

Αι βραδύτητες άς διατείνονται ότι υπέστη αυτή εις :

1) Ένεκεν της έπεξεργασίας των σχεδίων του τμήματος Σπερχίου-Πενταμύλων συνεπεία της μελετωμένης διελεύσεως της γραμμής διά Λαμίας.

2) Ένεκεν της έπεξεργασίας των σχεδίων του τμήματος Πενταμύλων-Σκαρμίτζης. Έν σχέσει προς τ' άνω δέον αι δύο αύται παράγραφοι να πραγματευθώσι χωριστά.

Επί του 1) Αι άφηγήσεις της έργολαβίας δέονται εις πολλά ουσιώδη σημεία συμπληρώσεων έτι δέ και επανορθώσεων.

Έν πρώτοις δέον να γίνη μνεία του σπουδαίου περιστατικού, ότι, άφού ή Κυβέρνησις ένεκρινε κατ' άρχήν τή 19 Αυγούστου 1890 τό υπό της έργολαβίας υποβληθέν σχέδιον διά τό τμήμα Σπερχίου-Πενταμύλων, διαγράψασα όμως και αριθμόν τινα τροποποιήσεων, ή έργολαβία άπέσχε της έκτελέσεως του έγκριθέντος σχεδίου και άνευ παραιτέρω έξουσιοδοτήσεως προέβη εις την μελέτην έντελώς διαφόρου χαράξεως (χάραξις Gardy).

Οι άντιπρόσωποι της έργολαβίας κατά την προπορικήν συζήτησιν έδήλωσαν, ότι τό τοιοῦτον εγένετο, διότι διά των επενεχθεισών τροποποιήσεων ή Κυβέρνησις είχαν επιβάλῃ αυτήν ύπερβολικάς αξιώσεις. Της διαβεβαιώσεως ταύτης όμως δεν προσήχη ή άπόδειξις, έφ' όσον δέ μοι είναι γνωστόν, ουδέ καν άπόπειρα εγένετο όπως πεισθῇ ή Κυβέρνησις να μετριάσῃ τὰς αξιώσεις της. Υπό τούς όρους τούτους ούδόλως φαίνεται μοι δεδικαιολογημένη ή αξίωσις της έργολαβίας του να επιρρίψῃ εις βάρος της Κυβερνήσεως την συνεπεία της μελέτης της δευτέρας χαράξεως (Gardy) προκύψασαν βραδύτητα.

Η μελέτη της χαράξεως Gardy υπεβλήθη μόλις τή 5 Ιουλίου 1891 εις τον έλεγχον. Κατά την διάρκεια της μελέτης της χαράξεως Gardy κατά τό φθινόπωρον του έτους 1890 άνεφάνη ή ιδέα του να δοκιμασθῇ εάν ήτο έφικτή ή διά Λαμίας διάβασις της κυρίας γραμμής. Αι διαπραγματεύσεις αύται ήγαγον εις συμφωνίαν ήτις είχε καθορισθῇ ήδη κατ' άρχήν κατά Ιανουάριον 1891 συνωμολογήθη όμως όριστικώς μόλις κατά Μάιον Παράβαλε άπαιτήσιν XII 3). Έν τῷ σχετικῷ έγγραφῷ της έργολαβίας από 11/23 Μαΐου αναγράφονται τ' ακόλουθα, έν σχέσει προς την διά Λαμίας διάβασιν της γραμμής.

1. Question de Lamia.— Il est convenu que l'Etat prendra à sa charge les frais du piquetage de la variante par Lamia. Une évaluation des dépenses des deux tracés de la ligne principale entre les points de raccordement —le pont du Sperchius et l'entrée de la vallée du Pentamylos— sera faite par les agents du Gouvernement et les agents de l'Entreprise. Il reste bien entendu, d'autre part, que la comparaison sur la ligne principale sera faite

entre le tracé étudié par l'Entreprise, passant par le col de Kournovo, si ce tracé est plus économique que celui soumis antérieurement, et passant par le col de Mouklouka.

Dans ces conditions l'Entreprise consentira à suivre le tracé par Lamia, pourvu qu'il n'en résulte aucune perte réelle pour elle.

1) Ζήτημα Λαμίας. Συνεφωνήθη ὅπως τὸ Κράτος ἐκτελέσῃ δι' ἐξόδου τοῦ τὴν χάραξιν «τῆς παραλλαγῆς τῆς γραμμῆς διὰ Λαμίας. Ὑπάρχοντες τῆς Κυβερνήσεως μετὰ τῶν τῆς ἐργολαβίας θέλουν προῆλθαι εἰς τὴν ἐκτίμησιν τῆς δαπάνης τῶν δύο χιρᾶξεων τῆς κυρίας γραμμῆς μεταξὺ τῶν σημείων σταντήσεως ἢ τοῦ γεφύρου τοῦ Σπερχεῖου καὶ τῆς εἰς τὴν καλὰ δακτύλων Πενταμύλων εἰσόδου. Ἀφ' ἐτέρου ὅμως συμπεφωνημένον θεωρεῖται ὅτι ἡ ἐπὶ τῆς κυρίας γραμμῆς σύγκρισις θέλει γίνεσθαι μὲν τὴν ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας μελετηθεῖσαν χάραξιν τὴν διερχομένην τὴν κορυφαίαν γραμμὴν ἐν Κουρινόβω, ἐάν ἡ χάραξις αὕτη εἴναι οικονομικωτέρα «τῆς προγενεστέρως ὑποβληθείσης καὶ ἣτις διέρχεται τὴν κορυφαίαν γραμμὴν ἐν Μουχλούκα. «Ὑπὸ τοὺς ὅρους τούτους ἡ ἐργολαβία θέλει συγκατατεθῇ ὡς ἀκολουθήσῃ τὴν διὰ Λαμίας «χάραξιν, ἀρκεῖ νὰ μὴ προκύψῃ δι' αὐτὴν ἐκ τούτου οὐδεμία πραγματικὴ ζημία».

Μετὰ τὴν συμφωνίαν ταύτην ἡ Κυβέρνησις προέβη εἰς τὰς μελέτας τῆς τροποποιήσεως διὰ τὴν διὰ Λαμίας διάβασιν, δέον δὲ νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο ἡ ἐργολαβία ἐξηκολούθει τὰς μελέτας τῆς διὰ τὴν χάραξιν Gardy.

Ὡς ἐκ τοῦ ἀπὸ 7/19 Μαρτίου 1891 ὑπ' ἀριθ. 1078 ἐγγράφου τῆς ἐργολαβίας ἐξάγεται, φαίνεται ὅτι κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἡ ἐργολαβία δὲν εἶχεν ἀποπερατώσει ἀκόμη τὴν ἐργασίαν τῆς. Τῇ 3 Ἀπριλίου 1891 ὁ ἐλεγχος ἐγνώρισεν εἰς τὴν ἐργολαβίαν ὅτι ἡ χάραξις τῆς διὰ τὴν τροποποίησιν θὰ ἐπερατωτο ἐντὸς 15 ἡμερῶν, προσηλαῖ δὲ τὴν ἐργολαβίαν ὅπως καὶ αὕτη ἀποπερατώσῃ τὴν ἐργασίαν τῆς ἐντὸς τῆς προθεσμίας ταύτης. Διεξάγονται διαπραγματεύσεις ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῶν δαπανῶν χωρὶς νὰ ἐπέλθῃ συμφωνία, ἡ δὲ Κυβέρνησις γνωρίζει εἰς τὴν ἐργολαβίαν τῇ 1 Ἰουλίου 1891 ὅτι παραιτεῖται τοῦ σχεδίου τῆς διὰ Λαμίας διαβάσεως τῆς κυρίας γραμμῆς.

Συνεπεία τοῦτο ἡ ἐργολαβία ὑποβάλλει τῇ 5/17 Ἰουλίου 1891 τὸ σχέδιον μὲ τὴν χάραξιν Gardy. Τῇ 6/13 Αὐγούστου ἐπιστρέφεται τὸ σχέδιον τοῦτο ἐγκριμένον.

Μέχρι τῆς ἐποχῆς ταύτης δὲν δύναται νὰ ἐξακριβώσῃ ἐνοχὴν τῆς Κυβερνήσεως παρέχουσαν δικαίωμα ἀποζημιώσεως διὰ τὰς βραδύτητας τῶν ἐργασιῶν. Ἡ ἐργολαβία εἰργάσθη μέχρις Ἀπριλίου μάλιστα δὲ μέχρις Ἰουλίου 1891 εἰς τὴν πρὸς τὸ συμφέρον τῆς καὶ πρὸς ἐλάττωσιν τῶν δαπανῶν μελέτην τῆς νέας γραμμῆς. Λίαν ἄδικον ἦτο δὲν εἶσθαι νὰ ἀποδώσῃ τις τὴν περὶ τούτου εὐθύνην εἰς τὴν Κυβέρνησιν. Δυνατὸν εἶναι ἡ ἐργολαβία νὰ ἐπεβράδυνεν τὰς ἐργασίας τῆς ὑπ' ὄψει τῆς ἔχουσα τὴν μελέτην τῆς τροποποιήσεως. Ἀλλὰ ἀποκλειστικῶς πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον εἶχε συναφθῇ συμφωνία μετὰ τῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ νομικὸς ἀντιπρόσωπος τῆς ἐργολαβίας ἀπεπειράθη νὰ παραστήσῃ κατὰ τὴν διεξαγωγὴν τῶν προφορικῶν συζητήσεων ὅτι ἐν τῇ ἀνω συμφωνίᾳ δὲν εἶχε διατυπωθῇ παραιτήσις διὰ τὴν ἐνεκὴν τῆς βραδύτητος ἀποζημιώσιν, ὅτι δ' ἐνεκὴν τούτου τὸ δικαίωμα ὑφίσταται ἀκόμη. Προσέθεσε δὲ ὅτι πλὴν τούτων κατὰ τὴν σύναψιν τῆς συμφωνίας καὶ τὴν ὑποβολὴν τῆς ἀπὸ 16/23 Μαΐου 1891 δηλώσεως δὲν ἦτον εἰσέτι γνωστὸν ποίας θὰ ἐλάβανον διςτάσεις αἱ περαιτέρω βραδύτητες καὶ συνεπῶς δὲν ἠδύνατο νὰ ὁρισθῇ ἡ ἀπαιτητέα ἀποζημιώσις. Τὸν συλλογισμὸν τοῦτον δὲν δύναται νὰ παραδεχθῶ ἐν τῷ συνόλῳ αὐτοῦ. Κατὰ τὴν ὑποβολὴν τῆς δηλώσεως κατὰ Μαΐον 1891 ἡ ὑπόθεσις αὕτη εἶχε προχωρήσει ἐπὶ τοσοῦτον ὥστε ἡ ἐργολαβία ἠδύνατο κατ' ἀρχὴν νὰ διατυπώσῃ τὴν περὶ ἀποζημιώσεως ἀξιωσίν τῆς,

ἐὰν πράγματι ἤθελε νὰ καταστήσῃ ὑπεύθυνον τὴν Κυβέρνησιν διὰ τὴν ἄχρι τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ἐπελθοῦσαν βραδύτητα. Ἐὰν τοῦτο δὲν ἐγένετο δίδεται μοι ὡς ἐκ τούτου ἐνδοσίμῳ νὰ παραδεχθῶ, ὅτι κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην καὶ αὕτη ἡ ἐργολαβία ἦτο γνώμη ὅτι ἡ βραδύτης δὲν προέκυπεν ἐξ ὑπατιότητος τῆς Κυβερνήσεως. Ἀλλ' ἔστω καὶ ἐὰν εἰς τοιαύτην περίστασιν ἡ δικονομία δὲν ἀπαιτεῖ ὅπως ἤδη κατὰ τὴν σύναψιν τῆς συμφωνίας διατυπωθῶσιν αἱ περὶ ἀποζημιώσεως ἀξιώσεις διὰ τὴν μὴ ἐγκαιρὸν συνομολόγησιν τῆς συμφωνίας ἢ τῶν δι' αὐτῆς κανονιζομένων διατάξεων, ἀλλ' ὅτι σιωπηλῶς ἐπιφυλάσσεται τὸ δικαίωμα τοῦ νὰ προβληθῶσι κατόπιν αἱ ἀξιώσεις αὗται, οὐχ ἦττον ἡ τοιαύτη ἐνέργεια δὲν ἀρμόζει εἰς ἐργολαβικὰς συναλλαγὰς αἵτινες ἐρείδονται ἐπὶ τῆς ἀμοιβαίας καλῆς πίστεως, τοῦλάχιστον ἐφ' ὅσον τοῦτο μοι εἶναι γνωστόν.

Τούτου ἐνεκὴν δέον ν' ἀπορρίψω πᾶσαν ἀξίωσιν ἀποζημιώσεως διὰ τὴν τυχὸν προσελθοῦσαν βραδύτητα μέχρι τῆς ὑποβολῆς τῶν σχεδίων τῇ 5 Ἰουλίου 1891 καὶ μέχρι τῆς ἐποχῆς τῆς ἐγκρίσεώς των τῇ 6/18 Αὐγούστου 1891, ἣτις εὐρίσκειται ἐντὸς τῆς κανονισθεῖσης προθεσμίας.

Ἀπ' ἐναντίας ὅμως τὴν περαιτέρω ἐνέργειαν τῆς Κυβερνήσεως κατὰ τὴν ἐξακολούθησιν τῶν διαπραγματεύσεων ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως ταύτης δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐντελὴς ὁρθήν.

Ἡ περαιτέρω ἐξέλιξις τῆς ὑποθέσεως ἦτο ἡ ἀκόλουθος.

Κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν ἐγκριθέντων διαγραμμάτων τῇ 6/18 Αὐγούστου 1891 ὁ προσωρινὸς διευθυντὴς τοῦ ἐλέγχου κ. Quel ennec προσέθετε εἰς τὸ περὶ ἐγκρίσεως ἔγγραφο τ' ἀκόλουθα :

Mais nous devons vous confirmer à ce sujet notre entretien d'hier, par lequel nous vous avons fait savoir que notre opinion personnelle, basée sur une étude approfondie de la question, est que le tracé par Béki ne répond pas aux intérêts majeurs du pays et que le tracé par Lamia devait lui être préféré sous tous les rapports.

Nous devons donc en toute conscience soumettre de nouveau la question au Président ou Conseil, lui faire connaître l'exacte vérité et lui demander de reprendre avec vous les négociations relatives au passage par Lamia. Dans ces conditions, et en présence d'une entente qui pourrait survenir et qui sauvegarderait également les intérêts du pays et ceux de l'Entreprise, nous vous laissons le soin de juger, si vous devez entreprendre immédiatement le piquetage par Béki.

«Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ταύτῃ ὅμως δέον νὰ τὰς ἐπιβεβαιώσωμεν ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὴν χρεωστικὴν συνδιάλεξιν μας δι' ἧς σὰς ἐγνωρίσαμεν ὅτι ἡ προσωπικὴ μας γνώμη, βασιζομένη ἐπὶ «ἐμβριθοῦς τοῦ ζητήματος μελέτης, εἶναι ὅτι ἡ διὰ Μπεκὴ χάραξις δὲν ἱκανοποιεῖ τὰ ὑφιστα τοῦ τόπου συμφέροντα, ὅτι δὲ ὑπὸ πᾶσαν ἐποψὴν εἶδε νὰ προτιμηθῇ ἡ διὰ Λαμίας «χάραξις.

«Εὐσυνειδήτως ὅθεν δέον νὰ ὑποβάλωμεν ἐκ νέου τὸ ζήτημα τοῦτο εἰς τὴν ἐκτίμησιν τοῦ «κυρίου Προέδρου τοῦ συμβουλίου, νὰ ἐκθέσωμεν αὐτῷ τὴν πλήρη ἀλήθειαν καὶ νὰ ζητήσωμεν παρ' αὐτοῦ ὅπως ἐπαναληφθῶσιν αἱ μεθ' ὧν διαπραγματεύσεις διὰ τὴν διὰ Λαμίας «διέλευσιν. Οὕτως ἐχόντων τῶν πραγμάτων καὶ ἐπὶ τῇ προσδοκίᾳ ἐνδεχομένου συμβιβασμοῦ «ὅστις ἤθελεν ἀποβῇ ἐξ ἴσου λυσίτελις διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ τε Κράτους καὶ τῆς ἐργολαβίας, «ἀφίμενοι ἡμῖν νὰ κρίνῃτε ἐάν πρέπη νὰ ἐπιληφθῇτε ἀμέσως τῆς διὰ Μπεκὴ χάραξεως».

Καί τοι ἡ Κυβέρνησις ἐν τῷ ὑπομνήματί τῆς ἐπιμένει ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὁ διευθυντὴς τοῦ ἐλέγχου μόνον τὴν προσωπικὴν του ἐξέφρασε γνώμην ὅτι δὲ ὡς ἐκ τούτου δὲν ἀκυροῦται ἡ ὑπουργικὴ ἀπόφασις, εἶναι ὅμως γνώμη ὅτι

ὅταν ὁ διευθυντὴς τοῦ ἐλέγχου διατυπώσῃ οὕτω πῶς τὴν γνώμην του, ἔργον προ-
νήσεως διὰ τὴν ἐργολαβίαν ἦτο ν' ἀναστείλῃ τὰς ἐργασίας της ὅτι δὲ εἰς τὴν
περίπτωσιν ταύτην ἡ εὐθύνη ἦθελεν ἐπιβαρύνει τὴν Κυβέρνησιν.

Ἡ ἐργολαβία ὅμως, ὡς ἐκ πολλῶν ἐπιστολῶν προκύπτει, οὐδεμίαν ἀκρόασιν
ἔδωκεν εἰς τὴν αἴτησιν ταύτην τοῦ διευθυντοῦ τοῦ ἐλέγχου.

Γράφουσα πρὸς τὸν κύριον Ὑπουργὸν ὑπὸ χρονολογίαν 16)28 Αὐγούστου καὶ
διαμαρτυρομένη κατὰ τῆς προτάσεως τοῦ κυρίου διευθυντοῦ, δηλοῖ ὅτι τὴν ὑπόθε-
σιν ταύτην θεωρεῖ ἀποφασισμένην ὅτι δὲ ἡ διὰ Μπεκῆ χάραξις εὐρίσκεται ἤδη ἐν
ἐκτελέσει. Τοῦτο προκύπτει ἐπίσης ἐκ τῶν ἐγχειρισθέντων μοι γενικῶν ἡμερολογίων
περὶ τῆς προόδου τῶν ἐργασιῶν χαράξεως.

Φαίνεται μάλιστα ὅτι αἱ ἐργασίαι αὗται ἐξηκολούθησαν καὶ κατόπιν, μολο-
νόντι ὁ διευθυντὴς τοῦ ἐλέγχου διὰ δύο μεταγενεστέρων ἐπιστολῶν του ἐπανέλαβε
τὸ ζήτημα τῆς διὰ Λαμίας διελεύσεως, χαρακτηρίζων αὐτὸ ὡς ἐκκενρὸς εἰσέτι,
ἐθεωρήθη δὲ ὡς ὀριστικῶς ἀποφασισμένον μόνον διὰ τῆς ἀπὸ 4)16 Ὀκτωβρίου
1891 καὶ ὑπ' ἀριθ. 16491 ἀποφάσεως τοῦ κυρίου Ὑπουργοῦ.

Τούτων ἕνεκεν φρονῶ ὅτι κατ' ἀρχὴν ὀρεῖται τῇ ἐργολαβίᾳ ἀποζημίωσις
διὰ τὴν ἀπὸ 6)18 Αὐγούστου μέχρι 4)16 Ὀκτωβρίου ἐπελθούσαν βραδύτητα
ἕνεκα τῶν ἀμφοτεροῦν καὶ ἀντιπραγματικῶν ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀποφάσεων. Δὲν
δύναμαι ὅμως νὰ ἐξακριβώσω τὴν ὑπαρξίν πραγματικῆς ζημίας διότι ἡ ἐργο-
λαβία, θεθαίως ἐπὶ κινδύνῳ της, δὲν ὑπῆκουσεν εἰς τὴν πρόσκλησιν τοῦ διευθυντοῦ
τοῦ ἐλέγχου, ἀλλὰ κατὰ τὸ ἀπὸ 25 Αὐγούστου μέχρι 3 Ὀκτωβρίου χρονικὸν
διάστημα, συνετέλεσεν διὰ τοῦ εἰς τὴν διάθεσίν της συνεργεῖον μηχανικῶν τὴν
χάραξιν μέχρι τοῦ χιλιομέτρου 14.6.

Ἀπ' ἐναντίας ὅμως φρονῶ ὅτι ἀπὸ λόγους ἐπιεικειᾶς ἐπιβάλλεται νὰ ληρθῶσι
ὑπ' ὅψι τὰ κατὰ τὴν ἀπόφασιν τῆς διὰ Λαμίας διελεύσεως τῆς γραμμῆς πα-
ρυσιασθέντα εἰδικὰ περιστατικά, κατὰ τὸν καθορισμὸν τῆς εἰς τὴν ἐργολαβίαν
χορηγηθησομένης παρατάσεως προθεσμίας. Ἐπὶ τοῦ προκειμένου θὰ ἐπανέλθω κατὰ
τὴν συζήτησιν τοῦ ζητήματος XII.

Μελέται διὰ τὸ τμήμα Πεντάμυλος-Σκαρμίτζα.

Ἡ ἐπὶ τοῦ τμήματος τούτου πορεία τῶν ἔργων εἶναι ἡ ἀκόλουθος.

Διὰ διαταγῆς ὑπηρεσίας τῆς 20 Ὀκτωβρίου 1889 ἐκοινοποιήθη τῇ ἐργολαβίᾳ
ἡ γενικὴ γραμμὴ τοῦ τμήματος τούτου ἐπὶ τῇ βάσει τῆς προμελέτης. Ἡ ἐργο-
λαβία ὅμως ἐμελέτησε ἄλλην χάραξιν διερχομένην διὰ Σκαρμίτζης καὶ Ὀρφανῶν.
Ἡ χάραξις αὕτη ὑπεβλήθη τῇ 7)19 Ἰουλίου 1890 εἰς δύο τμήματα.

1) Ἀπὸ Σκαρμίτζης εἰς Ὀρφανά.

2) Ἀπὸ Λιανοκλαδίου εἰς Σκαρμίτζαν.

Τὸ πρῶτον τμήμα ἐπεστράφη τῇ 13 25 Ἰουλίου 1890 τὸ δεύτερον τῇ 1)13
Αὐγούστου 1890, ἐπὶ ἀμφοτέρων δὲ προστετέθησαν παρατηρήσεις τινες. Ἐπὶ τῶν
παρατηρήσεων τούτων ἀπήντησεν ἡ ἐργολαβία τῇ 19 Ἀπριλίου 1891 εἰδοποιούσα
τὸ Ὑπουργεῖον ὅτι εἶχε μελετήσῃ διαφόρους παραλλαγὰς τῆς χαράξεως, ὅτι ὅμως
ἐπέμενε διὰ τὴν ἀρχικὴν γραμμὴν.

Ἡ Κυβέρνησις ἐζήτησε τῇ 4 Μαΐου ὅπως ὑποβληθῇ αὐτῇ γενικὸν διάγραμμα
τῶν παραλλαγῶν τούτων.

Τὸ διάγραμμα ἐστάλη τῇ 16 Μαΐου 1891 τῇ δὲ 4 Ἰουνίου 1891 ἡ Κυβέρ-
νησις εἰδοποιεῖ τὴν ἐργολαβίαν ὅτι ἡ χάραξις της δὲν ἐγκρίνεται, ἀλλ' ὅτι πρέπει
νὰ ἐκτελεσθῇ ἡ διὰ Παζαρακίου χάραξις ἣτις εἶχεν ὑποδειχθῇ αὐτῇ τὴν 28 Ὀκτω-
βρίου 1889. Διὰ τῶν ἐγγράφων της τῆς 6)18 καὶ 14)26 Ἰουνίου ἡ ἐργολαβία

ἀνακινεῖ πάλιν τὸ ζήτημα τῆς τροποποιήσεως τῆς γραμμῆς προτείνουσα τὴν πα-
ραδοχὴν γραμμῆς διερχομένης διὰ Σκαρμίτζης καὶ Δομοκοῦ. Ὁ Ὑπουργὸς παρ-
δέχεται τέλος τὴν γραμμὴν ταύτην δι' ἐγγράφου τῆς 15 Ἰουνίου 1891. Ἐν τού-
τοις δι' ἐγγράφου του τῆς 4)16 Ὀκτωβρίου ὁ κύριος Ὑπουργὸς ἀναίρει ἐν μέρει
τὴν ἀπόφασιν ταύτην, γνωρίζει δὲ ὅτι διωρίσθη ἐπιτροπὴ ὅπως ἐξετάσῃ ἐκ νέου
τὸ ζήτημα καὶ παρακαλεῖ συγχρόνως ὅπως ἀνασταλῶσιν ἐπὶ τινὰς ἡμέρας αἱ ἐρ-
γασίαι τῆς χαράξεως.

Τὴν 17 Ὀκτωβρίου 1891 ἡ ἐργολαβία ὑποβάλλει τὰ διαγράμματα διὰ τὸ
τμήμα Σκαρμίτζης-Ὀρφανῶν, τῇ 26 Ὀκτωβρίου τὰ διαγράμματα ταῦτα ἐγκρί-
νονται καὶ φυσικῶς ὀρίζεται συνάμα καὶ ἡ διὰ Σκαρμίτζης διέλευσις τῆς γραμμῆς.
Ἐν τῷ μεταξύ ἡ ἐπιτροπὴ εἶχεν ἀποφασίσῃ ὑπὲρ τῆς γραμμῆς ταύτης.

Ἐκ τῶν ἄνω πραγματικῶν γεγονότων δὲν δύναμαι νὰ ἐξαγάγω ὑπαιτιότητα
τῆς Κυβερνήσεως ὡς πρὸς τὴν βραδύτητα τοῦ καταρτισμοῦ τῶν σχεδίων μέχρι
τῆς ἐποχῆς τῆς ἐκδόσεως τοῦ ἀπὸ 4 Ὀκτωβρίου ἐγγράφου τοῦ κυρίου Ὑπουργοῦ
περὶ διακοπῆς τῶν ἐργασιῶν τῆς χαράξεως. Ἡ βραδύτης προήλθεν κυρίως ἐκ τῆς
μελέτης τῶν παραλλαγῶν, τὴν ὁποίαν, ἀναμφιβόλως, καὶ λίαν φρονίμως ποιοῦσα,
ἐπεχείρησεν ἡ ἐργολαβία ὅπως ἐλαττώσῃ τὰς δαπάνας. Καὶ ἡ πρωτοβουλία τῆς
κατόπιν τροποποιήσεως τῆς ἤδη ἐγκριθείσης χαράξεως (ἐγγράφον τῆς ἐργολαβίας
ἀπὸ 6)18 καὶ 14)26 Ἰανουαρίου 1891) προήλθεν ἐκ τῆς ἐργολαβίας. Τὸ ὑπόμνημα
τῆς Κυβερνήσεως διατείνεται ὅτι ἡ τροποποίησις αὕτη προεκλήθη παρὰ τῆς ἐρ-
γολαβίας ὅπως ἐκλιπαρήσῃ τὴν εὐνοίαν ἰσχυρόνων προσώπων. Εἰς τὴν κατηγορίαν
ταύτην ἥτις δὲν ἀποδεικνύεται, οὐδεμίαν ἀποδίδω σημασίαν. Τὴν ἀπόφασίν μου
δὲν δύναμαι νὰ στηρίξω εἰμὴ ἐπὶ ἀποδεδειγμένων γεγονότων. Ὡς δ' οἴκοθεν
ἐννοεῖται μόνον ἡ Κυβέρνησις εὐθύνεται ἐὰν ἐνδίδῃ εἰς τοιαύτας ἀπαιτήσεις. Δι'
ἐμὲ ὑπολείπεται μόνον τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ ἐργολαβία προεκάλεσεν διὰ τῶν ἐγγρά-
φων της τὴν τροποποίησιν, τούτου δ' ἕνεκεν κατὰ πᾶσαν πιθανότητα εἶχε κάποιον
συμφέρον νὰ πράξῃ τοῦτο.

Ἐὰν λοιπὸν κατόπιν τῶν ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας προκληθεῖσιν τροποποιήσεων
τούτων εἰς τὰ προαποφασισμένα προέκυψαν βραδύτητες, ἄδικον ἦθελεν εἶσθαι νὰ
ἐπιρρίψῃ τις τὴν εὐθύνην ἐπὶ τῆς Κυβερνήσεως. Ἀνεπίδεκτον συζητήσεως εἶναι ὅτι
ἡ Κυβέρνησις δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἐκ τῆς ἐπεξεργασίας τῶν
παραλλαγῶν προσελθούσαν χρονοτριβήν. Ἐνταῦθα ἡ δύνατο μόνον νὰ ἐγεθῇ τὸ
ζήτημα ἐὰν ἡ ἐργολαβία δὲν ἑδράνησεν ὑπὲρ πᾶν μέτρον ἀνώτερον χρονικὸν διά-
στημα τοῦ ἀπαιτουμένου διὰ τὴν μελέτην τῶν παραλλαγῶν καὶ συνεπῶς δὲν
εὐθύνεται αὕτη διὰ τὴν εἰς τὸν καταρτισμὸν τῶν διαγραμμάτων ἐπελθούσαν βρα-
δύτητα. Θὰ ἐπανέλθω ἐπὶ τοῦ προκειμένου κατὰ τὴν ἐξέτασιν τῶν ἀπαιτήσεων
τῆς Κυβερνήσεως.

Βραδύτης δι' ἣν εὐθύνεται ἡ Κυβέρνησις ἐπῆλθεν ἐν τούτοις διὰ τῆς ἐν τῷ
ἀπὸ 4 8βρίου ἐγγράφου τοῦ κυρίου Ὑπουργοῦ περιεχομένης διαταγῆς τοῦ νὰ δια-
κοπῶσιν ἐπὶ τινὰς ἡμέρας αἱ ἐργασίαι τῆς χαράξεως τοῦ ἀπὸ Πενταμύλου εἰς
Σκαρμίτζαν τμήματος. Ἡ ἐργολαβία δικαιούται εἰς ἀποζημίωσιν τῶν ἐξόδων
διὰ τὴν διακοπὴν τῶν ἐργασιῶν τοῦ προσωπικοῦ ἀπὸ 4)16 8βρίου μέχρι 26
8βρίου 7 9βρίου καθ' ἣν ἐλήφθη ἡ ὀριστικὴ ἀπόφασις. Κατὰ τὴν ἐγχειρισθεῖσαν
μοι συνοπτικὴν κατάστασιν τῶν ἐργασιῶν χαράξεως καὶ τῶν προφορικῶν, ἐπ' αὐ-
τῆς πληροφοριῶν συνεπεία τῆς ὑπουργικῆς διαταγῆς ἀπὸ 4)16 8βρίου τὸ συνερ-
γεῖον Stevens διέκοψε τὰς ἐργασίας του, ἀπὸ 24 8βρίου, μέχρι 21 Νόβριου ν. ἔ.

Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἡ ἐργολαβία ὑπολογίζει φρ. 8175 δι' ἐνὸς μηνὸς διακοπὴν τῶν ἐργασιῶν τοῦ προσωπικοῦ.

Ἀλλ' ἤδη τὴν 26 86ρίου (7 96ρίου) ἐκοινοποιήθη εἰς τὴν ἐργολαβίαν ἡ ἐγκρίσις τοῦ τμήματος Σκαρμίτζης-Ὀρφανῶν. Ἀλλ' ἔστω καὶ ἐὰν τὸ ἐγγραφὸν τοῦτο ἐβράδυνε ἐπὶ δύο ἢ τρεῖς ἡμέρας ὅπως περιέληθαι εἰς χεῖρας τῆς ἐργολαβίας, ἐξ ἀπαντος ὅμως περὶ τὴν 10 Νεβρίου ν. ἔ. θὰ περιῆλθεν εἰς τὴν κατοχὴν τῆς, ὥστε ἦτο εἰς θέσιν νὰ διατάξῃ τηλεγραφικῶς, ὅπως αἱ ἐργασίαι ἐπαναληφθῶσι περὶ τὴν 12 96ρίου ν. ἔ. Δεδικαιολογημένην ὅθεν θεωρῶ κατ' ἀνώτατον ὅρον διακοπὴν ἀπὸ 24 86ρίου μέχρι 12 96ρίου, τὴν δὲ ὡς ἐκ τούτου τῇ ἐργολαβίᾳ προσγενομένην ἀμείων ζημίαν ἐκτιμῶ εἰς φρ. 4000. Δὲν δύναμαι νὰ ἐπιδικάσω εἰς τὴν ἐργολαβίαν καὶ ἐτέραν ἀποζημιώσιν δι' ἐμμέσους ζημίας προελθούσας ἐκ τῆς ἀναβολῆς τῶν ἐργασιῶν εἰς μᾶλλον προεχωρημένην τοῦ χειμῶνος ἐποχὴν ἐκ τῆς αὐξήσεως τῶν γενικῶν ἐξόδων κτλ., ὑπ' ὅψει μου ἔχων τὸ βραχυχρόνιον τῆς διακοπῆς καὶ τὰ ἐπίλοιπα περιστατικὰ τὰ σχετιζόμενα πρὸς τὰς ἐργασίας τῆς χαράξεως.

1. 6. Ἀπαιτήσεις τῆς ἐργολαβίας σχετικὴ πρὸς τὴν παρεμπόδισιν τῶν ἐργασιῶν ἐπὶ τοῦ τμήματος Σκαρμίτζης-Δεμερλί.

Ἐν τῷ πρώτῳ ὑπομνήματί της ἡ ἐργολαβία ἀφηγεῖται τ' ἀκόλουθα πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ἀπαιτήσεώς της.

Ce retard a été occasionné par le refus du Gouvernement de permettre à l'Entreprise l'attaque des travaux entre Scarmitza et Demirly. Cette question a été spécialement soumise par le questionnaire sous le N° 5.

L'Entreprise soutient que le Gouvernement n'a aucunement le droit d'intervenir dans les arrangements de l'Entreprise, en ce qui concerne la question de l'attaque des travaux; c'est prouvé par la Convention.

L'art. 3 de la Convention stipule que les travaux seront commencés dans un délai de deux mois à partir de la date d'approbation des plans et profils par le Gouvernement.

L'art. 5 stipule que les plans et profils seront acceptés dans les délais d'un mois après leur soumission.

L'art. 2 du Cahier des Charges stipule que les travaux seront commencés dans le délai fixé par la Convention.

L'art. 3 du Cahier des Charges stipule qu'aucun travail ne sera commencé sans l'autorisation du Gouvernement et en conformité à l'art. 5 de la Convention.

L'Entreprise soutient que la vraie interprétation de ces clauses est que, lorsque les prévisions et stipulations de l'art. 5 de la Convention auront été remplies, les travaux pourront être attaqués.

Si la prétention du Gouvernement est justifiée, alors le Gouvernement pourra refuser son consentement à l'attaque des travaux partout où il le croira nécessaire, et, en pareil cas, l'Entreprise sera libérée de toute responsabilité relativement au délai d'achèvement, et le Gouvernement devra supporter les réclamations de l'Entreprise pour s'être immiscé dans son travail.

Secondement, cette question fut discutée dans une entrevue avec M. Delyannis et il fut convenu que, puisque l'attaque des travaux entre Orfana et Larissa n'était pas d'une importance immédiate pour l'Entreprise, cette dernière s'engageait à ne pas commencer, pour quelque temps, les travaux sur cette section.

A part cette exception, tout le reste de la ligne pourrait être attaqué.

Maintenant cet arrangement a été mis de côté et le Gouvernement n'a assurément pas agi en bonne foi.

Le montant de l'indemnité à réclamer ne peut être justement fixé, car l'Entreprise ne sait pas quand le Gouvernement enlèvera son interdiction.

L'historique de ce retard que l'Entreprise estime à 3 ans est contenu dans la correspondance ci-annexée sous le N° 22. Si on admet que l'Entreprise serait mise à même d'attaquer maintenant, elle estime sa perte à 1,500,000 frs.

Ἡ βραδύτης αὕτη προέκυψεν ἐκ τῆς ἀρνήσεως τῆς Κυβερνήσεως τοῦ νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἔναρξιν τῶν ἐργασιῶν μεταξὺ Σκαρμίτζης καὶ Δεμερλί. Τὸ ζήτημα τοῦτο ὑπεβλήθη ἰδιαίτερος ὑπὸ τοῦ ἀρθρ. 5 τοῦ θεματολογίου.

Ἡ ἐργολαβία ὑποστηρίζει ὅτι ἡ Κυβέρνησις οὐδαμῶς δικαιούται νὰ ἐπέμβῃ εἰς τὰ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας κανονιζόμενα, ὅσον ἀφορᾷ τὸ ζήτημα τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν· τοῦτο ἀποδεικνύεται δι' τῆς συμβάσεως.

Τὸ ἀρθρ. 3 τῆς συμβάσεως ὁρίζει ὅτι αἱ ἐργασίαι θὰ ἀρχίζωσι ἐντὸς δύο μηνῶν ἀπὸ τῆς ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἐγκρίσεως τῶν σχεδιογραφημάτων καὶ διατομῶν.

Τὸ ἀρθρ. 5 ὁρίζει ὅτι τὰ σχεδιογραφήματα θὰ ἐγκρίνωνται ἐντὸς ἐνὸς μηνὸς τὸ βραδύτερον ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς των.

Τὸ ἀρθρ. 2 τῆς συγγραφῆς ὑποχρεώσεων, ὁρίζει ὅτι τὰ ἔργα θὰ ἀρχίσωσι ἐντὸς τῶν ὑπὸ τῆς συμβάσεως ὁριζομένων προθεσμιῶν.

Τὸ ἀρθρ. 3 τῆς συγγραφῆς ὁρίζει ὅτι οὐδεμίαν ἐργασίαν δύναται νὰ γίνῃ ἔναρξις, εἰμὴ ἀδεία τῆς Κυβερνήσεως, καὶ συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρ. 5 τῆς συμβάσεως.

Ἡ ἐργολαβία διατείνεται ὅτι ἡ ἀληθὴς ἐρμηνεία τῶν ὁρῶν τούτων εἶναι ὅτι, ἅμα ὡς ἐκπληρωθῶσι αἱ προβλέψεις καὶ αἱ διατάξεις τοῦ ἀρθρ. 5 τῆς συμβάσεως, αἱ ἐργασίαι δύναται ν' ἀρχίσωσιν.

Ἐὰν αἱ ἀξιώσεις τῆς Κυβερνήσεως εἶναι δεδικαιολογημέναι, τότε δύναται νὰ ἀρνηθῇ τὴν συγκατάθεσιν τῆς εἰς τὴν ἔναρξιν τῶν ἐργασιῶν παντοῦ ὅπου θεωρήσῃ αὐτὸ ἀναγκαῖον, εἰς τὴν περίστασιν ταύτην ὅμως ἡ ἐργολαβία ἀπαλλάσσεται πάσης εὐθύνης διὰ τὴν τήρησιν τῆς προθεσμίας πρὸς συντέλεσιν τῶν ἔργων, ἡ δὲ Κυβέρνησις θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἱκανοποιήσῃ τὰς ἀξιώσεις τῆς ἐργολαβίας διότι ἀνεμίχθη εἰς τὸ ἔργον τῆς.

Κατὰ δεύτερον λόγον, τὸ ζήτημα τοῦτο συνεζητήθη ἐν μίᾳ μετὰ τοῦ Κυρίου Δηλιγιάννη συνεντεύξει, συνειληφθῆ δὲ ὅτι, ἐπειδὴ ἡ ἔναρξις τῶν ἐργασιῶν μεταξὺ Ὀρφανῶν καὶ Λαρίσης οὐδεμίαν εἶχε διὰ τὴν ἐργολαβίαν ἀμείων σπουδαιότητα, αὕτη ὑπεχρεώθη νὰ μὴ κάμῃ, ἐπὶ τινα χρόνον, ἔναρξιν τῶν ἐργασιῶν τοῦ τμήματος τούτου. Πλὴν τῆς ἐξαιρέσεως ταύτης, ἐξ ὅλης τῆς ἐπιλοίπου γραμμῆς, ἠδύνατο ν' ἀρχίσουν αἱ ἐργασίαι.

Νῦν ἡ συμφωνία αὕτη ἐτίθη ἐκποδὸν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, ἥτις ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ δὲν ἐνέργησε ἐν καλῇ πίστει.

Τὸ ποσὸν τῆς ἀπαιτητέας ἀποζημιώσεως δὲν δύναται νὰ καθορισθῇ ἐπακριδῶς, διότι ἡ ἐργολαβία δὲν γνωρίζει πότε θὰ ἀρθῇ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἡ ἀπαγόρευσις αὕτη.

Τὸ ἱστορικὸν τῆς βραδύτητος ταύτης, ἢ ἡ ἐργολαβία ἐκτιμᾷ τριετῇ, ἐμπεριέχεται εἰς τὴν συνημμένην ὑπ' ἀριθ. 22 ἀλληλογραφίαν. Ἐὰν παραδεχθῶμεν ὅτι θέλει ἐπιτραπῇ εἰς τὴν ἐργολαβίαν νὰ κάμῃ τὴν ἔναρξιν ἐκτιμᾷ τὴν ζημίαν τῆς εἰς 1,500,000 φρ.

Τὸ ζήτημα ἐὰν ἐδικαιούτο ἡ Κυβέρνησις ν' ἀπαγορεύσῃ τὴν ἔναρξιν τῶν ἐργασιῶν ἐπὶ τοῦ τμήματος Σκαρμίτζης-Δεμερλί, ἐπραγματεύθην ἤδη, συμφώνως μὲ τὸ θεματολόγιον, εἰς τὸ ζήτημα ὑπ' ἀριθ. 5, ἐξέδωκα δὲ τὴν ἀπόφασίν μου ἀποφανθεὶς ὅτι δὲν ἀναγκάζω εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὸ δικαίωμα τοῦ νὰ ἐκδώσῃ τοιαύτην ἀπαγόρευσιν.

Ὑπολείπεται ὅθεν ἐνταῦθα μόνον ν' ἀποφανθῶ ἐὰν, συνεπεία τῆς ἀπαγορεύσεως, δικαιούται ἡ ἐργολαβία εἰς ἀποζημιώσιν καὶ ποία ἔσται αὕτη.

Κατὰ τὴν ὑπ' ὅψιν μου αἰτιολογίαν τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης, ἡ ἐργολαβία προβάλλει ἀξιώσεις ἀποζημιώσεως κυρίως διὰ τὰ ἀκόλουθα αἴτια.

1) Ἐκτέλεσιν ἀνωφελῶν προμελετῶν.

2) Ἀποζημιώσιν ὑπεργολάβων ἐνεκεν ἀλλοιώσεως τοῦ προγράμματος τῶν ἐργασιῶν.

3) Αὐξήσιν τῶν γενικῶν ἐξόδων καὶ ζημίαν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἄλλων σταθμῶν.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ὑπ' ἀριθ. 1 ἀξίωσιν περὶ ἀνωφελῶν προμελετῶν, δὲν ἠδυνή-

6.456

θην νὰ σχηματίσω πεποίθησιν ὅτι εὐθύνεται ποσῶς ἡ Κυβέρνησις διὰ τὴν ἐκτέλεσιν των. Κατὰ τὴν γνώμην μου ἡ Κυβέρνησις ἐδικαιούτο νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν μελέτην τοιούτων παραλλαγῶν ἀνεὺ ἀποζημιώσεως. Πλὴν τούτου ὅμως στερεῖται πάσης δικαιολογήσεως ὁ καθορισμὸς τοῦ ἀπαιτουμένου ποσοῦ.

Τοῦτου ἕνεκεν δὲν δύναμαι ν' ἀναγνωρίσω εἰς τὴν ἐργολαβίαν δικαίωμα ἀποζημιώσεως.

Περὶ τῶν ὑπ' ἀριθ. 2 καὶ 3 ἀξιώσεων. Ὡς ἐκ τῆς τροποποιήσεως τοῦ προγράμματος τῶν ἐργασιῶν προέκυψε θεθαίως, καθ' ὃ φρονούμεν, ζημίαι εἰς τὴν ἐργολαβίαν, ἐφ' ὅσον εἶχε ποσῶς εἰς προετοιμασίας διὰ τὴν προβλεπομένην ἐναρξιν τῶν ἐργασιῶν ἐπὶ τοῦ τμήματος τούτου, ὡς ἐκ τῆς παρεμποδίσσεως δὲ τῆς ἐναρξέως τοῦ τμήματος, προέκυψαν διαταράξεις καὶ ἀναβολαὶ τῶν γενομένων προετοιμασιῶν. Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ταύτῃ δέον ὅμως νὰ λάβω ὑπ' ὄψιν μου ὅτι ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ἐναρξέως τῶν ἔργων ἐξεδόθη μόνον διὰ τὸν λόγον ὅτι τὸ ὀρεινὸν τμήμα δὲν εἶχεν ἀρχίσει συγχρόνως.

Αἱ ἐργασίαι τοῦ τμήματος Σκαρμίτζης-Δεμιρλί εἶναι αὐταὶ καθ' αὐτὰς ἀσήμαντοι, δύναται δὲ νὰ συντελεσθῶσι ἐντός ὀλίγων μηνῶν. Σημασίαν μόνον ἔχουν διότι ἀποτελεῖ τὴν ἐνωτικὴν γραμμὴν μετὰ τοῦ ὀρεινοῦ τμήματος.

Συνεπῶς, ἀνεξαρτήτως τῆς γενικῆς διαταράξεως τοῦ προγράμματος τῶν ἐργασιῶν, εἰς τὴν ἐργολαβίαν θὰ ὠφείλετο ἀποζημιώσις, ἕνεκεν τῆς παρεμποδίσσεως τῆς ἐναρξέως τῶν ἔργων τούτων, μόνον διότι παρεμποδίσθη νὰ ἐπιληφθῇ τῆς κατασκευῆς τοῦ δυσχεροῦς ὀρεινοῦ τμήματος.

Ἐρωτᾶται τώρα. Ἡ ἐργολαβία ἐξετέλεσεν ἐπὶ τοῦ ὀρεινοῦ τμήματος Πενταμύλου-Σκαρμίτζης ὅ,τι ἦτο δυνατόν πρὸς ἐπίσπευσιν τῶν ἔργων; Τὸ τοιοῦτον πρέπει ν' ἀρνηθῇ κατηγορηματικῶς. Κατὰ τὴν γνώμην μου ἡ ἐναρξὶς τῶν δυσχερῶν ἐκχωμάτων ἐν τῷ πετρώδει ἐδάρει τοῦ ὀρεινοῦ τμήματος ἦτο δυνατὴ τῇ χωρὶς νὰ συντελεσθῇ προηγουμένως τὸ ἐν τῇ πεδιάδι τμήμα.

Τοῦτο ὡμολόγησεν ἄλλως τε καὶ ὁ ὑπεργολάβος de Chirico κατὰ τὴν προφορικὴν συζήτησιν. Ἐὰν συνέβαινε τοῦτο φρονῶ ὅτι θὰ ἔπρεπε νὰ δοθῇ πλήρης ἀποζημιώσις διὰ τὰς ζημίας καὶ περιπλέον δαπάνας, αἵτινες θὰ προέκυπτον ἐκ τῆς παρεμποδίσσεως τῆς ἐνωτικῆς γραμμῆς, λόγω ἀνωτέρων δαπανῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ὕλικου κτλ.

Συγχρόνως ὅμως ἡ ἐργολαβία θὰ ἠδύνατο διὰ τὰς τοιαύτας ἐνεργείας ν' ἀποφύγῃ πραγματικῶς τὴν δῆθεν προσγενομένην αὐτῇ ζημίαν τῶν 1,500,000 φρ. Ἀλλ' ἐπὶ τοῦ ὀρεινοῦ τμήματος Πενταμύλου-Σκαρμίτζης, οὐδὲ καὶ ἐναρξὶς ἐγένετο τῶν ἔργων. Βεβαίως ἡ ἐπὶ τοῦ τμήματος τούτου ἀπαλλοτριώσεις τῶν κτημάτων καθυστερεῖ πολὺ, ἐρειδόμενος ὅμως ἐπὶ τῆς πείρας τῶν ἐπὶ τῶν ἄλλων ὀρεινῶν τμημάτων συμβάντων, δέον νὰ θεωρήσω ὡς πιθανότατον ὅτι ἡ ἐναρξὶς τῶν ἐργασιῶν ἐπὶ τοῦ τμήματος Πενταμύλου-Σκαρμίτζης, ἦτο δυνατὴ, ἔστω καὶ ἂν αἱ ἀπαλλοτριώσεις δὲν εἶχον κατὰ τύπους ἀποπερατωθῇ.

Πρὸς τούτοις ἡ ἐργολαβία δὲν ἡγεῖται ἀξιώσεως ἀποζημιώσεως διὰ τὴν βραδύτητα τῶν ἀπαλλοτριώσεων. Ἐὰν ὅμως ἡ ἐργολαβία ἐπειρᾶτο νὰ προβάλῃ τὸ ἐπιχείρημα ὅτι δὲν ἦτο ὑποχρεωμένη νὰ κάμῃ ἐναρξιν τῶν ἐργασιῶν, πρὶν ἢ διεκπεραιωθῶσι κατὰ τύπους αἱ ἀπαλλοτριώσεις, τότε θὰ ἔπρεπε νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι μόνον κατὰ Σεπτέμβριον καὶ Ὀκτώβριον τοῦ 1892 ὑπέβαλεν αὐτὴ τὰ σχετικὰ κτηματολόγια. Ἡ νόμιμος ὁδὸς προθεσμίας πρὸς παράδοσιν τοῦ ἀπαλλοτριωθέντος ἐδάφους ἔληγε μόνον τὸν Δεκέμβριον 1892 ἢ τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1893, ἐὰν δὲ συνέβαινε ὅ,τι καὶ ἐπὶ ἄλλων τμημάτων συνέβη, νὰ ἐπείθῃ δηλ. βραδύ-

της λογισμένη εἰς ἓνα μῆνα τοῦλάχιστον, ἕνεκεν ἀνακριβειῶν τῶν διαγραμμάτων, τότε θὰ ἔληγε μόνον τὸν Ἰανουάριον ἢ Φεβρουάριον τοῦ 1893. Ἡδύνατο ἐπομένως νὰ λογισθῇ βραδύτης ἀρχομένη ἀπὸ τῆς ἐποχῆς ταύτης μέχρι τῆς διακοπῆς τῶν ἔργων.

Καὶ ἐκ τῶν ἐπιλοίπων ὅμως ὑρισταμένων γνωστῶν περιστατικῶν δὲν δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ μετὰ σπουδαιότητος ἡ ἐπὶ τούτων ἀξιώσις πρὸς ἀποζημιώσιν. Διὰ τὴν ἐκτίμησίν μου ἐπιδρᾷ πρὸς τούτους καὶ ἡ κατάστασις τῶν ἐπιλοίπων γειτνιαζόντων τμημάτων. Ἐπὶ τούτων, ὡς παρακατιῶν θέλω ἐκθέσει, ἡ ἐργολαβία καθυστερεῖ σημαντικῶς. Μόλις μικρὸν μέρος τῶν ἐνταῦθα ἐκτελεστέων καὶ σημαντικῶν ἐργασιῶν ἐξετελέσθη, τὸ δὲ ἐκ Λαμίας τμήμα εἰπέτι δὲν συνετελέσθη. Ἡ κατάστασις αὕτη ἐπὶ τοῦ τμήματος Λιανοκλάδι-Πεντάμυλος ἥτις κατὰ τὴν γνώμην μου ἐδημιουργήθη ἐξ ὑπαιτιότητος τῆς ἐργολαβίας καὶ δι' ἣν θὰ ἀποδόσθῃ θεθαίως εὐθύναι εἰς τὴν Κυβέρνησιν εἶναι παρὰ τὸ ὅτι ἡ ἐπιβράδυνσις ἐπὶ τοῦ ἥττον δυσχεροῦς τμήματος Πενταμύλου-Σκαρμίτζης δὲν ἐξασκεῖ σπουδαίαν ἐπιρροὴν ἐπὶ τῆς προόδου τοῦ ὅλου ἔργου. Κρίνων ἐκ τῆς ἐπὶ τῶν γειτνιαζόντων τούτων τμημάτων καταστάσεως θεωρῶ ἐν γένει ὅτι ἐλαχίστη ὑπῆρχε πιθανότης νὰ ἐπιληφθῇ ἡ ἐργολαβία τῶν ἐργασιῶν τοῦ τμήματος Πενταμύλου-Σκαρμίτζης, ἔστω καὶ ἐὰν ἡ Κυβέρνησις εἶχε παρὰ δώσει αὐτῇ τὸ ἔδαρος κατὰ Δεκέμβριον 1892 ἢ Ἰανουάριον 1893.

Ἐκ τῶν ἀνω σκέψεων ἄρχομαι εἰς τὸ ἀκόλουθον συμπέρασμα. Διὰ τῆς παρὰ τύπου παρεμποδίσσεως τῶν ἐργασιῶν ἐπὶ τοῦ τμήματος Σκαρμίτζης-Λιανοκλαδίου, θεθαίως προέκυψαν ζημίαι εἰς τὴν ἐργολαβίαν, διότι διεταράχθη τὸ πρόγραμμα τῶν ἐργασιῶν τῆς. Τὴν διὰ τὴν ἐργολαβίαν προκύψαν ζημίαν ταύτην θέλω ἐκτιμᾶν εἰς τὸν παραβολικὸν πῖνακα τῶν ὑπὸ ἀμφοτέρων τῶν ἐνδιαφερομένων πληρωτέων ἀποζημιώσεων. Παρεμποδίσαι ὅμως τῶν ἐργασιῶν ἐπὶ ἄλλων τμημάτων δι' ἣν νὰ εὐθύνεται ἡ Κυβέρνησις δὲν προήλθεν ἐκ τοῦ γεγονότος τούτου, ἐπὶ τοσοῦτον δὲ μᾶλλον, καθ' ὅσον καὶ αὐτὴ ἡ ἐργολαβία δὲν ἔλαβεν ἐπ' αὐτῶν τὰ μέτρα ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα ἠδύνατο νὰ λάβῃ διὰ νὰ ἐπιληφθῇ καὶ ἐπισπεύσῃ τὰ ἔργα. Ἀπ' ἐναντίας ἐγένετο καὶ αὐτὴ ἔνοχος μεγάλων χρονοτριβῶν ἕνεκεν τῶν ὁποίων ἡ τῆς Κυβερνήσεως εὐθύνη διὰ τὴν ἀναστολὴν τῶν ἔργων ἐν μέρει αἴρεται, θεθαίως ὅμως κατὰ πολὺ μετριάζεται.

Ἐνεκεν τῶν χρονοτριβῶν τούτων ἡ ἐργολαβία δὲν δύναται ν' ἀπαιτήσῃ ἀποζημιώσιν διὰ τὴν βραδύτητα τοῦ συνόλου τῶν ἐργασιῶν καὶ τὴν ἐκ ταύτης προκύπτουσαν αὔξησιν τῶν γενικῶν ἐξόδων. Ἀπ' ἐναντίας θέλω λάβει ὑπ' ὄψιν μου τὰ ἐνταῦθα ἐκτεθέντα περιστατικὰ κατὰ τὴν ἐκτίμησιν τῶν εἰς θάρος τῆς ἐργολαβίας λογισθησομένων χρονοτριβῶν. Ἐπίσης τὰ περιστατικὰ ταῦτα θέλω λογίσαι ὑπὲρ τῆς ἐργολαβίας εἰς τὸ ζήτημα τῆς παρατάσεως τῆς προθεσμίας.

II. Βραδύτης ἕνεκεν τοῦ αἰτίου II.

Εἰς τὸ πρῶτον ὑπόμνημα τῆς ἐργολαβίας ἀναγράφονται τ' ἀκόλουθα,
Les retards dans l'expropriation des terrains ont eu lieu principalement sur la section Pirée à Mazi et la section de Bralo.

Un examen du document N° 24 et de la partie de la correspondance N° 27 relative aux retards de la section Pirée-Mazi, fera ressortir que M. Searle, auquel les travaux de cette section avaient été confiés, rencontra tant de difficultés et subit tant de pertes, par cause de la non-possession des terrains qu'il perdit courage et fut tellement démoralisé que l'Entreprise

fut forcée de lui enlever son travail et de le confier à une Société Française qui jouissait de la haute recommandation de M. Quellenec, Ingénieur en Chef du Gouvernement Hellénique.

Par cause de ce retard provenant de la non expropriation des terrains, l'Entreprise, afin de gagner une partie du temps perdu, fut obligée d'accorder à Messieurs Pujès et Cie des prix plus forts que ceux de M. Searle et elle réclame le paiement de ce supplément de prix causé entièrement par le Gouvernement qui ne donna pas possession des terrains dans les délais stipulés.

Le retard sur cette question très-importante a aussi occasionné des pertes à l'Entreprise en frais de personnel, frais généraux et autres.

La réclamation donc de l'Entreprise, par suite du retard dans l'expropriation des terrains sur cette section de la ligne, se compose comme suit:

1. Pertes occasionnées par la résiliation du Contrat de M. Searle et la reprise par Mrs Pujès et Cie	314,596 frs
2. Frais de personnel, généraux etc.	108,620 »
Total	423,216 frs

Αἱ βραδύτητες κατὰ τὴν ἀπαλλοτριώσιν τοῦ ἐδάφους ἐπαρουσιάσθησαν κυρίως ἐπὶ τοῦ τμήματος Πειραιῶς-Μάζι καὶ τοῦ τμήματος Μπράλου.

Ἡ ἐξέτασις τοῦ ἐγγράφου ἀριθ. 24 καὶ τοῦ πρὸς τὴν βραδύτητα τοῦ τμήματος Πειραιῶς-Μάζι σχετικοῦ μέρους τῆς ὑπ' ἀριθ. 27 ἀλληλογραφίας, θέλουν ἀποδείξει ὅτι ὁ Κυρ. Searle, εἰς ὃν εἶχον ἀνατεθεῖ αἱ ἐργασίαι τοῦ τμήματος τούτου προσέκρουσε κατὰ τοσοῦτων δυσχερειῶν καὶ ὑπέστη τοσαύτας ζημίας διὰ τὴν μὴ ἀπαλλοτριώσιν τοῦ ἐδάφους, ὥστε ἀπηλπίσθη, ἐπὶ τοσοῦτω δὲ ἀπεθαρρύνθη ὥστε ἡ ἐργολαβία ὑπεχρεώθη νὰ τῷ ὀφειλέσῃ τὴν ἐργασίαν του καὶ νὰ τὴν ἀναθέσῃ εἰς μίαν γαλλικὴν ἐταιρίαν ἣτις ἔχαιρε τῆς ὑψηλῆς συστάσεως τοῦ Κυρίου Quellenec ἀρχιμηχανικοῦ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως.

Ἐνεκεν τῆς βραδύτητος ταύτης, προσελθούσης ἐκ τῆς μὴ ἀπαλλοτριώσεως τοῦ ἐδάφους, ἡ ἐργολαβία ὅπως κερδίσῃ μέρος τοῦ ἀπολειπόμενου χρόνου ὑπεχρεώθη νὰ πληρώσῃ εἰς τοὺς κ. κ. Pujès καὶ Σα τιμὰς ἀνωτέρας ἐκείνων τοῦ Κυρ. Searle, ἀπαιτεῖ δὲ τὴν πληρωμὴν τῆς αὐξήσεως ταύτης τῶν τιμῶν, προσελθούσης ὁλοκληρῶς ἐξ ὑπαιτιότητος τῆς Κυβερνήσεως, ἣτις δὲ παρέδωσε τὸ ἔδαφος εἰς τὴν κυριότητα τῆς ἐργολαβίας ἐντὸς τῶν συμφωνηθέντων προθεσμιῶν.

Ἡ βραδύτης ἐπὶ τοῦ σπουδαιοτάτου τούτου ζητήματος ἐπεξεκλήθη ζημίας εἰς τὴν ἐργολαβίαν, λόγω ἐξόδων τοῦ προσωπικοῦ, γενικῶν ἐξόδων καὶ λοιπῶν.

Αἱ ἀπαιτήσεις τῆς ἐργολαβίας λόγω βραδύτητος τῆς ἀπαλλοτριώσεως τῶν γαιῶν ἐπὶ τοῦ τμήματος τούτου τῆς γραμμῆς συνίστανται εἰς τὰ ἑξῆς:

1) Ζημία προσελθούσα ἐκ τῆς διαλύσεως τοῦ συμβολαίου Searle καὶ τῆς ἐκ νέου ἐναρξέως τῶν ἔργων διὰ τοὺς Κυρ. Pujès καὶ Σα	314,596 φρ.
2) Ἐξόδα προσωπικοῦ, γενικὰ ἐξόδα καὶ λοιπά	108,620 .
Ἀθροισμα	423,216 φρ.

Ὡς ἐκ τῶν ἄνω ἐξάγεται ἡ ἐργολαβία διατείνεται ὅτι ἡ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας Searle παραιτήσις τῶν ἔργων προσκλήθη μόνον ὑπὸ τῶν κατὰ τὴν ἀπαλλοτριώσιν παρουσιασθεισῶν δυσχερειῶν καὶ συνεπῶς ὅτι δικαιούται ν' ἀπαιτήσῃ τὸ περιπλέον ποσόν, ὅπερ ὑπεχρεώθη νὰ πληρώσῃ εἰς τοὺς ἐργολάβους Pujès καὶ Σα σχετικῶς πρὸς τὸ μετὰ τοῦ Searle συμφωνηθέν. Δὲν ἠδυνήθη νὰ πεισθῇ ὅτι ἡ ἐκθεσις αὕτη τῶν γεγονότων συμφωνεῖ μὲ τὰ πραγματικά. Ἐπὶ εὐκαιρίᾳ τῆς προφορικῆς διεξαγωγῆς πολλάκις ἀπεπειράθη νὰ ἐξακριβώσῃ κατὰ τίνα τρόπον ἐπίδρασαν ἐπὶ τῇ, προόδου τῶν ἔργων αἱ κατὰ τὴν ἀπαλλοτριώσιν συμβῆσαι χρονοτριβαί. Ἐκ τῶν συνδιαλέξεων τούτων προέκυψεν ὅτι ὁ μεγαλύτερος ἀριθμὸς τῶν διακοπῶν ἐπαρουσιάσθη εἰς τὰς θέσεις ἐκεῖνας τοῦ τμήματος ἐνθα ἐγένετο ἐναρξίς τῶν ἐργασιῶν πρὸ τῆς λήξεως τῆς συμφωνημένης προθεσμίας διὰ τὴν παράδοσιν τοῦ ἐδάφους. Οἴκοθεν ἐννοεῖται ὅτι ἐπὶ διακοπῶν τοῦ εἶδους τούτου ἡ ἐργολαβία δὲν δύναται νὰ στηρίξῃ τὰς περὶ ἀποζημιώσεως ἀξιιώσεις της. Πρὸς

τούτοις ἐπειράθη νὰ ἐξακριβώσῃ, τῇ συνδρομῇ τοῦ διευθύνοντος τὸ ἔργον μηχανικοῦ, ἐὰν καὶ τίνι τρόπῳ ἐγένοντο διακοπαὶ τῆς ἐργασίας εἰς τὰς θέσεις ἐκεῖνας, δι' αἷς, κατὰ τὰς ἰσχυοῦσας διατάξεις τῆς συμβάσεως, ἡ ἀπαλλοτριώσις ὄφειλε νὰ ἔχῃ γίνῃ πρὸ πολλοῦ. Τὸ τοιοῦτον ἰσχύει πρὸ πάντων διὰ τὸ ἀπὸ χιλ. 11 μέχρι 19 τμήμα διὰ τὸ ὅποιον εἶχε παρουσιασθῇ ὑπερμερία, οὐχὶ ἄλλως τε λίαν σημαντικῇ, διὰ τὴν παράδοσιν τοῦ ἐδάφους. Μοὶ ἐπαρουσιάσθη σημείωσις τῶν ἐργασιῶν καὶ τῆς διακοπῆς τῶν ἐργασιῶν ἐπὶ τῶν διαφόρων μερῶν τοῦ τμήματος. Ἀλλὰ δὲν ἐστάθη δυνατόν νὰ μοὶ δοθῇ ἡ ἀπόδειξις ὅτι διὰ τὴν μόνην, ὅπως δὲ ποτε σημαντικὴν, ἐκχωμάτωσιν ἐν τῷ χιλ. 11.2 μέχρι 13.5, ἡ διακοπὴ προῆλθεν ἐνεκεν ἐλλείψεως ἐδάφους.

Ἐπὶ τῶν πολλῶν ἀναφερομένων καὶ ἀποδεικνυμένων μικρῶν διαταράξεων, αἵτινες ἐγένοντο παρανόμως παρὰ χωρικῶν τινων κτλ. δὲν δύναται θεθαίως νὰ στηριχθῇ παρομοία ἀξιώσις πρὸς ἀποζημιώσιν, ὡς παρουσιάζεται ἡμῖν ἐνταῦθα. Ὅταν ὅμως μετὰ ἀπόδοσιν πολλῶν ἐτῶν, ὅποτε ἡ ἐξακριβώσις τῶν γεγονότων ἀπέβη τόσον δυσχερὴς, ἡ ἐργολαβία προβάλλῃ τοιαύτην ἀξίωσιν ἀποζημιώσεως, ἀνερχομένην εἰς ἡμῖς, ὡς ἔγγιστα, ἑκατομμύριον, ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ἔπρεπε νὰ ἔχῃ ἀνὰ χεῖρας ἀκριβεῖς ἀποδείξεις πρὸς ὑποστήριξιν τῶν ἰσχυρισμῶν της.

Ἀλλὰ καὶ δι' ἄλλους λόγους ὁ ἰσχυρισμὸς τῆς ἐργολαβίας ὅτι ὁ ἐργολάβος Searle ὑπεχρεώθη νὰ παραιτηθῇ τῶν ἔργων, ἐνεκεν τῆς κατὰ τὴν ἀπαλλοτριώσιν βραδύτητος, ἀποδεικνύεται εἰς ὑψιστον βαθμὸν ἀπίθανος.

1). Ἐπὶ ἐγγράφου τοῦ Ὑπουργοῦ ὑπὸ χρονολογίαν 27 Δεκεμβρίου 1890, σχετικῶς πρὸς τὰ ἔργα τοῦ τμήματος Πειραιῶς-Μάζι ἀπαντᾷ ἡ ἐργολαβία τῇ 1/13 Ἰανουαρίου 1891 ἀριθ. 1010 ὡς ἐξῆς:

Que nous avons déjà adressé des reproches sévères à notre entrepreneur pour le manque d'activité sur les chantiers km. 37 et 45 et que cet état de choses sera remédié sans retard.

Ὅτι ἔχομεν ἤδη ἀπευθύνει αὐστηράς ἐπιπλήξεις εἰς τὸν ἐργολάβον μας διὰ τὴν ἐλλείψιν δραστηριότητος ἐπὶ τῶν ἔργων τοῦ χιλ. 37 καὶ 45 καὶ ὅτι ἡ κατάστασις αὕτη τῶν πραγμάτων θέλει κανονισθῇ ἄνευ ἀναβολῆς.

Ἐπὶ περαιτέρω παραστάσεων τοῦ κυρίου Ὑπουργοῦ ἀπὸ 5 Ἰουλίου 1891, ἡ ἐργολαβία ἀπήντα πρὸς τοῦτον ἐν τῷ ἀπὸ 6/18 Ἰουλίου ὑπ' ἀριθ. 1225 ἐγγράφῳ της:

Nous vous ferions observer qu'en ce qui regarde le lot entre klm. 0 et klm. 45 du Pirée à Mazi, les travaux ont été arrêtés parce que l'Entreprise de ce lot marchait excessivement lentement et pour éviter toute semblance de lenteur de notre part nous avons dû faire des sacrifices très-réels pour résilier avec le premier entrepreneur et conclure le contrat avec son successeur.

Ἐπιτρέψατέ ἡμῖν νὰ σᾶς παρατηρήσωμεν ὅτι ὅσον ἀφορᾷ τὸ τμήμα μεταξὺ τῶν χιλ. 0 καὶ 45 ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Μάζι τὰ ἔργα διεκόπησαν διότι ἡ ἐργολαβία τοῦ τμήματος τούτου προέβαινε πάρα πολὺ βραδέως, ἵνα δὲ ἀποφύγωμεν ἔστω καὶ τὴν κατὰ φαινόμενον ἐκ μέρους μας βραδύτητα, ὑπεχρεώθημεν νὰ ὑποστώμεν λίαν πραγματικὰς θυσίας ὅπως διαλύσωμεν τὴν πρώτην ἐργολαβίαν καὶ συνάψωμεν συμβόλαιον μετὰ τῶν διαδόχων αὐτῆς.

Ἐν τέλει ἀπαντᾷ ἡ ἐργολαβία ἐπὶ ἐτέρου ἐγγράφου τοῦ κυρίου Ὑπουργοῦ, πραγματευομένου περὶ βραδύτητος, τῇ 7/19 Ἰουλίου 1891 ὡς ἀκολούθως.

2. Section Pirée-Thèbes. Sur cette section, nous admettons qu'il y a

eu du retard. L'entrepreneur du premier lot s'est trouvé dans des embarras légaux et les travaux n'ont pas marché comme nous attendions, etc.

2). Τμήμα Πειραιώς-Θηβών. Παραδεχόμεθα ὅτι ἐπὶ τοῦ τμήματος τούτου ἐπαρουσιάσθη βραδύτης. Ὁ ἐργολάβος τοῦ πρώτου τμήματος περιπλέχθη εἰς δικαστικὰ δυσχερείας καὶ αἱ ἐργασίαι δὲν προώδευσαν ὅπως ἀνεμένανεν κτλ.

Ἐὰν ἡ ἐργολαβία ἀπαντᾷ τοιοῦτοτρόπως εἰς τὰ παράπονα τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν βραδύτητα τῶν ἔργων, ἀντὶ νὰ προβάλῃ τὴν περὶ τὴν ἀπαλλοτριώσιν ἀργοπορίαν ὡς αἰτίαν τῆς βραδύτητος ταύτης, ἀναφέρει δὲ ὅτι ὁ ἐργολάβος Searle ὑπεχρεώθη νὰ ἐγκαταλείψῃ τὰ ἔργα τῆς ἑνεκεν τούτου, θεβαίως πρέπει νὰ ἐκπλαγῇ τις ὑπερμέτρως βλέπων προβαλλομένους σήμερον τοιοῦτους ἰσχυρισμούς.

Οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς ἐργολαβίας ἀπέναντι τῶν παραστάσεων μου ἐδήλωσαν κατὰ τὴν προφορικὴν συζήτησιν ὅτι δὲν ἀνέφερον τὴν βραδύτητα τῶν ἀπαλλοτριώσεων ὡς αἴτιον τῆς βραδύτητος τῶν ἔργων, διότι τοῦτο ἐγένετο εἰς ἄλλας περιστάσεις. Ἀλλὰ τὴν δικαιολογίαν ταύτην οὐδόλως δύναμαι νὰ παραδεχθῶ. Ἐὰν εἶχον τὴν πρόθεσιν νὰ ζητήσουν τὴν διαφορὰν τῶν προσφορῶν τῶν δύο ἐργολαβιῶν ὡς ἀποζημίωσιν, ὁρθὸν ἦθελεν εἶσθαι νὰ πράξωσι τοῦτο ἐν ἔτει 1891 ἀπέναντι τῶν παραστάσεων τῆς Κυβερνήσεως, οὐχὶ δὲ μετὰ πάροδον δύο ἐτῶν, ὁπότε λίαν δυσχερὲς εἶναι νὰ προσαχθῶσι ἀκριβεῖς ἀποδείξεις.

Τούτου ἑνεκεν ἐπείσθην ὅτι αἱ δυσχερείαι τῶν ἐργολάβων Searle ἀπορρῆν εἶχεν τὴν ἀνεπαρκῆ ικανότητά του, ἴσως δὲ καὶ τὸ εὐτελὲς τῶν τιμῶν του, ὅτι ἴσως αἱ δυσχερείαι αὗται ἐδεινώθησαν ποῦ καὶ ποῦ ὑπὸ τῶν ἐκ τῆς ἀπαλλοτριώσεως πηγαζουσῶν δυσχερειῶν, ὅτι ὁμοίως αὗται δὲν ὑπῆρξαν τὸ αἴτιον τῆς διαλύσεως.

Πρέπει λοιπὸν ν' ἀπορρίψω ὡς ἀνυπόστατον τὴν ἀξίωσιν τῶν ἐργολάβων (ἀξιώσεις ἀρ.θ. XV).

Σχετικῶς πρὸς τὰς βραδύτητας ἐπὶ τοῦ τμήματος Μπράλου ἡ ἐργολαβία ἀφηγεῖται :

Les retards sur la section de Bralo sont énumérés dans la correspondance annexée à ce mémoire et les pertes occasionnées à l'Entreprise, en frais de personnel, frais généraux et autres, sont estimés au moins à 110,000 frs et ceci constitue la réclamation N° XVI.

Αἱ βραδύτητες ἐπὶ τοῦ τμήματος Μπράλου ἀπαριθμοῦνται ἐν τῇ εἰς τὸ ὑπόμνημα τοῦτο συναρθεῖση ἀλληλογραφίᾳ, αἱ δὲ διὰ τὴν ἐργολαβίαν προκύψασαι ζημίαι δι' ἔξοδα προσωπικοῦ, γενικὰ ἔξοδα καὶ λοιπὰ, ἐκτιμῶνται εἰς 110,000 φρ. τοῦλάχιστον, τοῦτο δὲ ἀποτελεῖ τὴν ὑπ' ἀριθ. XVI ἀπαίτησιν.

Ὡς ἐξάγεται ἐκ τῆς ἀλληλογραφίας καὶ τῶν πληροφοριῶν αἵτινες μοι ἐχορηγήθησαν κατὰ τὴν προφορικὴν συζήτησιν, τὰ παράπονα τῆς ἐργολαβίας περὶ βραδύτητος κατὰ τὴν ἀπαλλοτριώσιν δὲν ἀνάγονται τόσον εἰς τὴν ἀπαλλοτριώσιν ἐδάφους προωρισμένου διὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν, ἢ εἰς αἱ ἐργασίαι εἶχον ἀρχίσει γενικῶς ἤδη, πρὸ τῆς κατὰ τύπους ἀπαλλοτριώσεως, ὅσον εἰς τὴν τῶν κατόπιν συμπληρωτικῶν αἰτηθεισῶν γαιῶν δι' ἀποθήκας, παραπήγματα, οἰκίσκους, λατομεῖα, διακλαδώσεις ὁδῶν, διὰ τὴν κατοικίαν ἐνὸς μηχανικοῦ καὶ δι' ἐν ὀπτοπλινθοποιεῖον. Ἡ ἐργολαβία δὲν ἀπεπειράθη νὰ διατυπώσῃ αἰτιολογίαν τῆς ἀξίουμένης ἀποζημιώσεως, ἀλλὰ μὲ παραπέμπει ἀπλῶς εἰς τὴν ἀλληλογραφίαν.

Ἐκ τῆς μελέτης τῆς ἀλληλογραφίας ταύτης, καὶ μὲν ἐπείσθην ὅτι δυσχερεῖαι τινες ἐπροξενήθησαν εἰς τὴν ἐργολαβίαν, συνεπεία διακοπῶν τινων, ὡς καὶ διαφορῶν παρανόμων ἐπιθέσεων ὀλίγων χωρικῶν, ἀλλ' ἐξ αὐτῆς δὲν ἠδυνήθη νὰ ἐξάγῃ πραγματικὴν ζημίαν, δυναμένην νὰ παρασταθῇ δι' ἀριθμῶν. Συνεπῶς ἀδυνατῶ νὰ ἐπιδικάσω εἰς τὴν ἐργολαβίαν ἀποζημιώσιν τινα διὰ τὰς βραδύτητας ταύτας.

III. Βραδύτητες συνεπεία τῆς αἰτίας III.

Πρὸς αἰτιολογίαν τῆς ἀπαιτήσεώς της ἡ ἐργολαβία ἐκθέτει τ' ἀκόλουθα ἐν τῷ πρώτῳ ὑπομνήματί της.

Le retard causé par le non-paiement des travaux exécutés, constitue une question fort grave, et, dans presque tous les cas, les paiements ont eu lieu bien en retard sur les époques fixées par la Convention; de cette manière d'agir il en résulte qu'une grande perte a été causée à l'Entreprise et qu'un sentiment d'insécurité des paiements et de méfiance a envahi les tâcherons et les ouvriers.

Un examen de la liste P indiquant les sommes dues à la fin de chaque mois prouve que le système de paiements insuffisants a été continué pendant deux ans environ.

Il est notoire que les fonds nécessaires à la construction du chemin de fer Pirée-Larissa ont été, conformément à la loi du 7 avril 1889, obtenus par l'émission d'un emprunt sur le marché de Londres, en Juin 1890, par des obligations appelées: Obligations du chemin de fer Pirée-Larissa; et l'entreprise, au commencement de son travail avait pleine confiance dans ce que le Gouvernement disposerait toujours des fonds nécessaires pour les paiements de ses situations. Mais cette confiance disparut lorsque, plus tard, la plus grande partie de la première émission de cet emprunt fut affectée à d'autres fins.

La conséquence de cet usage de fonds, contraire à leur but, a été que l'Entreprise a reçu, systématiquement pendant 2 ans environ, des paiements insuffisants, et que l'avancement des travaux en a été complètement paralysé.

Cette condition regrettable a existé pendant deux ans et a empêché l'avancement vigoureux et actif du travail qui se serait certainement produit si le Gouvernement avait gardé les fonds nécessaires à un avancement sérieux et continu de la construction.

Les situations ont été dressées par les Ingénieurs du Gouvernement sans égard au montant des travaux du mois; il paraît pour l'Entreprise, que les situations ont été dressées pour cadrer avec les fonds disponibles en Caisse.

L'Entreprise soutient que ce système de paiement insuffisant lui a causé, jusqu'à la fin de Mars 1893 une perte d'au moins une année de temps, sans compter les frais de personnel, les frais généraux et autres. Cette perte se monte à la somme de 700,000 frs. Ceci constitue la réclamation N° XVII.

Relativement à la prolongation de délai à accorder pour l'achèvement de l'œuvre, l'Entreprise réclame une (1) année pour la partie entre le Pi-

rée et le tunnel de Bralo, deux (2) ans pour la section Bralo à Lianokladi, et trois (3) ans pour la partie entre Lianokladi et Larissa. Ces prolongations de délai d'achèvement doivent être consenties d'un commun accord entre le Gouvernement et l'Entreprise.

Une crise a été la conséquence du très-grave retard dans le paiement de la situation d'Avril de cette année, retard occasionné exclusivement par le manque de fonds.

L'attention de M. l'arbitre est tout particulièrement attirée sur la correspondance à ce sujet, annexée sous le N° 26 B, qui prouve que les travaux ont été abandonnés par la grande majorité des ouvriers à cause du retard, par le Gouvernement, de cette situation d'Avril.

Cette violation incontestable de la Convention par le Gouvernement a produit une désorganisation complète des chantiers qui aura pour effet certain de retarder les travaux pendant une année au moins. La perte pécuniaire et les frais de réorganisation pour reprendre les travaux sont difficiles à évaluer; mais une somme de 1,000,000 frs constitue, en prenant tout en considération, une estimation très-modérée.

Ceci constitue la réclamation N° XVII a.

Η βραδύτης ή προσελθούσα ως εκ της μη πληρωμής των εκτελεσθέντων έργων αποτελεί βαρυσήμαντον ζήτημα, εις πάσας δὲ σχεδὸν τὰς περιπτώσεις αἱ πληρωμαὶ ἐγένοντο πολὺ βραδύτερον παρ' ὅσον διὰ τῆς συμβάσεως ἐκανονίζετο. Η ἐνέργεια αὕτη ἔσχε τὸ ἀποτέλεσμα νὰ ζημιώσῃ σημαντικὰ τὴν ἐργολαβίαν, νὰ προκαλέσῃ δὲ παρὰ τοῖς ὑπεργολάβοις καὶ ἐργάταις αἰσθημα δυσπιστίας περὶ τῆς πληρωμῆς των.

Η ἐρευνα τῆς πίνακος Ρ ἐν ἣ ἀναγράφονται τὰ κατὰ τὸ τέλος ἐκάστου μηνὸς ὀφειλόμενα ποσὰ, ἀποδεικνύει ὅτι τὸ σύστημα τῶν ἀνεπαρκῶν πληρωμῶν, συνεχίζετο ἐπὶ διετίαν ὡς ἐγγίστα.

Γνωστὸν εἶναι ὅτι τὰ διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου Πειραιῶς-Λαρίσης ἀπαιτούμενα κεφάλαια ἀπεκτλήθησαν δυνάμει τοῦ ἀπὸ 8 Ἀπριλίου 1889 νόμου διὰ τῆς ἐκδόσεως κατὰ Ἰούνιον τοῦ 1890 δανείου εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου διὰ χρεωγράφων φερόντων τὴν τίτλον «Χρεῶγραφα τοῦ Σιδηροδρόμου Πειραιῶς-Λαρίσης» ἡ ἐργολαβία δὲ πλήρῃ εἶχε τὴν πεποίθησιν κατὰ τὴν ἐναρξίν των ἐργων ὅτι ἡ Κυβέρνησις θὰ διέθετε πάντοτε τ' ἀπαιτούμενα κεφάλαια πρὸς ἀπότισιν των εἰς λ/σμὸν πληρωμῶν της. Ἀλλ' ἡ ἐμπιστοσύνη αὕτη ἐξέλειπεν ὅποτε ἀργότερον τὸ πλεῖστον μέρος τῆς πρώτης ἐκδόσεως ἐχρησιμοποιήθη πρὸς ἄλλους σκοπούς.

Συνέπεια τῆς ἐναντίον τοῦ προορισμοῦ των χορήσεως των κεφαλαίων τούτων ὑπῆρξεν ὅτι ἐπὶ διετίαν σχεδὸν αἱ πρὸς τὴν ἐργολαβίαν πληρωμαὶ ἐγένοντο ἀνεπαρκεῖς. Ἐκ τούτου δὲ τὰ ἔργα παρέλυταν ὁλοτελῶς.

Αἱ λυπηραὶ αὗται συνθήκαι ἐπεκράτησαν ἐπὶ διετίαν καὶ παρεμπόδισαν τὴν ἰσχυρὰν καὶ δραστηρίαν πρόδον των ἐργων ἥτις θεθαίως θὰ ἐπεκράτει ἐὰν ἡ Κυβέρνησις εἶχεν ἐπιφυλάξει τὰ διὰ τὴν πραγματικὴν καὶ συνεχῆ πρόδον τῆς ἐργασίας ἀπαιτούμενα κεφάλαια.

Αἱ πιστοποιήσεις συνετάσσοντο ὑπὸ των μηχανικῶν τῆς Κυβερνήσεως, χωρὶς νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ ἀξία των ἐντὸς τοῦ μηνὸς εκτελεσθέντων ἐργων, ἡ δὲ ἐργολαβία ἐσχμήτισε τὴν ἰδέαν ὅτι αἱ πιστοποιήσεις συνετάχθησαν κατὰ τύπους ἀναλόγως των ἐν τῷ ταμείῳ διαθεσίμων πόρων.

Η ἐργολαβία ὑποστηρίζει ὅτι τὸ σύστημα τοῦτο των ἀνεπαρκῶν πληρωμῶν ἐπροξένησεν αὕτῃ μέχρι τέλους Μαρτίου 1893 ἀπώλειαν ἐνὸς τοῦλάχιστον ἔτους, ἀνεξαρτήτως των ἐξόδων τοῦ προσωπικοῦ, γενικῶν ἐξόδων καὶ λοιπῶν. Η ζημία αὕτη ἀνέρχεται εἰς τὸ ποσὸν των 700,000 φρ. ἀποτελεῖ δὲ τὴν ὑπ' ἀριθ. XVII ἀπαίτησιν.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν χορηγητέαν παράτασιν προθεσμίας διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν των ἐργων ἡ ἐργολαβία ἀπαιτεῖ ἐνὸς (1) ἔτους διὰ τὸ τμήμα ἀπὸ Πειραιῶς εἰς σήραγγα Μπρίλου, δύο (2) ἐτῶν διὰ τὸ τμήμα Μπρίλου-Λιανοκλάδι, καὶ τριῶν (3) ἐτῶν διὰ τὸ τμήμα Λιανοκλάδι-Λαρίσης. Η παράτασις αὕτη προθεσμίας πρέπει νὰ συμφωνηθῇ μεταξὺ Κυβερνήσεως καὶ ἐργολαβίας.

Κρίσις ἐπῆλθε συνέπεια τῆς λίαν σημαντικῆς βραδύτητος κατὰ τὴν πληρωμὴν τῆς πιστο-

ποίησεως τοῦ Ἀπριλίου τοῦ τρέχ. ἔτους, ἡ βραδύτης δὲ αὕτη ἀποδοτέα ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἑλλείψιν κεφαλαίων.

Ἐπικαλούμεθα ὅλως ἰδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τοῦ κυρίου διαιτητοῦ ἐπὶ τῆς σχετικῆς ἀλληλογραφίας, ἐπισυναπτομένης ὡς ὑπ' ἀριθ. 26 B, ἥτις ἀποδεικνύει ὅτι οἱ πλεῖστοι ἐργάται ἐγκατέλειψαν τὰ ἔργα ἐνεκὸν τῆς ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως προσελθούσης βραδύτητος κατὰ τὴν πιστοποίησιν των ἐργων τοῦ Ἀπριλίου.

Η ἀκαταλόγιστος αὕτη παράβασις τῆς συμβάσεως παρὰ τῆς Κυβερνήσεως ἐπροξένησε τελεῖαν των ἐργασιῶν ἀποσύνθεσιν, ἐκ ταύτης δὲ προέκυψε θεθαίως ἀναβολὴ των ἐργων ἐπὶ ἐν τοῦλάχιστον ἔτος. Αἱ χρηματικαὶ ζημίαι καὶ τὰ ἐξοδα ἀναδιοργανώσεως διὰ τὴν ἐπανάληψιν των ἐργων δυσκόλως προϋπολογίζονται, ἀλλὰ, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν ὅλων των περιστάσεων, δεόν νὰ θεωρηθῇ ὡς λίαν μετρία ἐκτίμησις τὸ 1,000,000. Τοῦτο ἀποτελεῖ τὴν ὑπ' ἀριθ. XVII α ἀπαίτησιν.

Η Κυβέρνησις ἀντικρούει τοὺς ἰσχυρισμοὺς τῆς ἐργολαβίας ἐφ' ὅλων των κεφαλαίων. Πρὸς ἐξέτασιν των ἐν τοῖς προηγούμενοις διατυπωθεῖσων ἀξιώσεων ἐπρεπεν ἐν πρώτοις νὰ διευκρινισθῇ ἐὰν πραγματικῶς ἐγένοντο καθυστερήσεις πληρωμῶν κατὰ τὰς πιστοποιήσεις. Ἐὰν ἀποδεχθῇ ὅτι οἱ ἰσχυρισμοὶ οὗτοι τῆς ἐργολαβίας εἰσὶν ἀνυπόστατοι, καταπίπτουσι ἀφ' ἐαυτῆς αἱ ἀξιώσεις της καὶ αἱ ἐξ αὐτῶν ἀπορρέουσιν συνέπειαι δὲν δύνανται πλέον νὰ ληφθῶσιν ὑπ' ὄψιν.

Τούτου ἐνεκὸν ὑπέβαλον εἰς ἀκριβέστατον ἑλεγχον τὴν πιστοποίησιν τοῦ μηνὸς Μαρτίου, δι' ἣν παρ' ἀμφοτέρων των μερῶν μοὶ παρεδόθησαν πολυπληθέστατα σχετικὰ.

Περὶ των παρ' ἀμφοτέρων των μερῶν ἐγχειρισθέντων μοι σχετικῶν παρατηρῶ τ' ἀκόλουθα.

Τὸν λ/σμὸν τῆς ἐργολαβίας δὲν δύνامي νὰ θεωρήτω ὡς σοβαρὸν δικαιολογητικὸν πρὸς ὑποστήριξιν των παρ' αὐτῆς ἐγειρομένων ἀξιώσεων. Ἀντὶ νὰ διατηρήσῃ τὴν ἀρχὴν ὅτι πρὸς ὑπολογισμὸν τοῦ χιλιομετρικοῦ μήκους διὰ τοὺς χωματισμοὺς καὶ τὰς λιθοδομὰς πρέπει νὰ γίνῃ παραβολὴ μεταξὺ τῆς ἀξίας των εκτελεσθέντων πρὸς τὴν των εκτελεσθησομένων ἐργασιῶν, ὅπερ καὶ μόνον ὀρθόν, ἐν τῷ λ/σμῷ της ἡ ἐργολαβία παρεκτρέπεται τῆς ἀρχῆς ταύτης κατὰ τρόπον ὅλως αὐθαίρετον. Καθ' ἃ διατείνεται, τοῦτο ἐγένετο διότι τὰ διαγράμματα δὲν εἶχον ἀκόμη ἐγκριθῇ ὀριστικῶς δι' ἐν μέρος τῆς γραμμῆς. Ἀλλὰ πραγματικῶς τὰ διαγράμματα ἦσαν ἤδη γνωστὰ εἰς τὴν ἐργολαβίαν, ἔστω δὲ καὶ ἐὰν ἐπῆρχετο μικρὰ τροποποιήσεις, δὲν ἡδύνατό τις νὰ προσδοκᾷ ὅτι αὕτη θὰ ἐπηρέαζεν οὐσιωδῶς τὸν τρόπον τοῦ ὑπολογισμοῦ. Οὐδεμίαν διάκρισιν ἐγένετο μεταξὺ πετρώδους καὶ συνήθους ἐδάφους, ἐν ᾧ ὡς οἴκοθεν ἐννοεῖται, μόνον διὰ τοῦ τρόπου τούτου δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ λογικὸς καταρτισμὸς τοῦ λογαριασμοῦ.

Διὰ τῆς μεθόδου ταύτης τοῦ καταρτισμοῦ των λογαριασμῶν ἡ ἐργολαβία κατέληξεν εἰς ἀποτελέσματα λελανθασμένα καὶ ἀπομακρυνόμενα των πραγματικῶν γεγονότων.

Ὁ λογαριασμὸς τῆς Κυβερνήσεως ἀπ' ἐναντίας βασίζεται τοῦλάχιστον ἐπὶ λογικῶν ἀρχῶν. Ἐὰν ἐνταῦθα παρεισέφρουσε ποῦ καὶ ποῦ παραδρομὴ, τοῦτο ἐξαρτᾶται ἐν μέρει ἐκ τοῦ ὅτι ἡ Κυβέρνησις δὲν διέθετε τὰ ἀπαιτούμενα στοιχεῖα.

Σχετικῶς πρὸς τὸν ὑπολογισμὸν μου παρατηρῶ τ' ἀκόλουθα (Παράρτημα C.)

1). Σχετικῶς πρὸς τοὺς χωματισμοὺς.

Παραπέμπω εἰς τὰς ἐν τοῖς ζητήμασι 3 καὶ 4 ἤδη γενομένας παρατηρήσεις περὶ τῶς σχετικῶν λογαριασμῶν.

Ἐπίσης καὶ ἐδῶ παρεδέχθημεν τὸν μέσον ὅρον τῶν ὑπ' ἀμφοτέρων τῶν μερῶν ἀναφερομένων ὄγκων.

2). Σχετικῶς πρὸς τὰ τεχνικὰ ἔργα.

Καὶ ἐνταῦθα δύναμαι νὰ παραπέμψω εἰς τὰς ἐν τοῖς ζητήμασιν 3 καὶ 4 γενομένας παρατηρήσεις.

Τοὺς ἀναγραφόμενους ὄγκους τῶν λιθοδομῶν παρεδέχθη κατὰ τὰς πληροφορίες τῆς ἐργολαβίας, διότι ἐλλείπουσιν τοιαῦται τῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ ὑπολογισμὸς τοῦ μήκους τῶν σήραγγων παρὰ τῆς ἐργολαβίας στηρίζεται ἐν μέρει ἐπὶ πεπλανημένων δεδομένων.

Διὰ τὴν σήραγγα τοῦ Μπράλου δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς δεδικαιολογημένος ὁ ὑπολογισμὸς τῶν φρεάτων. διότι ταῦτα εἶναι μέσα πρὸς ἐκτέλεσιν, οὐδὲν δ' ἔχουσι τὸ κοινὸν μετὰ τῆς ἐτοιμοῦ σήραγγος. Αἱ τιμαὶ τῆς ἐργολαβίας διὰ τὴν στοὰν προόδου ὑπολογίζονται εἰς τιμὴν ὑπερβολικὴν. Πρὸς τοῦτοις δέον νὰ γίνουν κρατήσεις διὰ τοὺς ἐλλείποντας θόλους τῆς κοιτοστρώσεως καὶ διὰ τὰς συνεπείας ἐλλείψεως τοῦ καλυπτήρος τῶν θόλων, λίαν πιθανῶς, ἐκτελεσθησομένης ἀποστραγγίσεως.

Συνεπῶς διὰ τὴν πιστοποίησιν τοῦ Μαρτίου τὸ ὑπολογιστέον μῆκος τῆς σήραγγος Μπράλου εἶναι ἐκ μέτρων 620 καὶ οὐχὶ 575.61, ὡς ἀναγράφει ἡ ἐργολαβία, τὸ μῆκος δὲ τοῦτο προκύπτει ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν παρ' ἐμοῦ ἐν τῷ ζητήματι 3 καὶ 4 ὁριστέων κανόνων διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ νέου Barème, κατὰ τ' ἄλλα δὲ ἐκ τῶν ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας δεδομένων μερικῶν διαστάσεων.

Διὰ τὰς μικρὰς σήραγγας τοῦ τμήματος III ἡ ἐργολαβία ὑπολογίζει μῆκος 1370, ἡ Κυβέρνησις παραδέχεται 1101. Ἡ μέθοδος τοῦ ὑπολογισμοῦ τῆς Κυβερνήσεως βασίζεται ἐπὶ λογικωτέρων ἀρχῶν.

Μολαταῦτα ὑπελόγισα ἐκ νέου τὸ ἐν τῷ λογαριασμῷ ἀναγραφόμενον μῆκος δι' ἄλλης μεθόδου, ὡς ἀκολουθῶς. Κατὰ τὰ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας χορηγηθέντα μοι δεδομένα εἰς τὰς σήραγγας ταύτας ἐξετελέσθησαν 50,228 κυβ. μέτρα ἐκχωμάτων καὶ 1497,5 κυβ. μ. λιθοδομῆς. Ὁ διὰ τὰς σήραγγας ταύτας ὀλικὸς ὄγκος τῶν ἐκχωμάτων προϋπολογίζεται εἰς $2243 \times 36 = 80,748$ κυβ. μ. τῶν δὲ λιθοδομῶν κατὰ μέσον ὅρον εἰς $2243 \times 6.00 = 13,458$ κυβ. μ. λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι μέρος μὲν τῶν σήραγγων θὰ ἐπενδυθῇ διὰ τοίχων μ. 0,5 πάχους, μέρος δὲ διὰ τοιούτων μ. 0,35 μόνον, ἐνῶ τμήματά τινα δύναται νὰ μείνουν ἄνευ ἐπενδύσεως, πρὸς δὲ ὅτι πιθανὸν εἰς θέσεις τινὰς ν' ἀπαιτηθῶσι θόλοι διὰ τὴν κοιτόστρωσιν.

Ἡ προβλεπομένη ἄνω ἐργασία προϋπολογίζεται ὅθεν ὡς ἔπεται :

80,700	κυβ. μέτρ. ἐκχωμάτων πρὸς 16 φρ.	1,291,200 φρ.
13,458	» » λιθοδομῶν » 50 »	672,900

Ἀθροισμα 1,964,100 φρ.

Αἱ ἐκτελεσθεῖσαι ἐργασίαι εἶνε.

50,300	κυβ. μ. ἐκχωμάτων πρὸς 16 φρ.	804,800 φρ.
1,500	» » λιθοδομῆς » 50 »	75,000

Ἀθροισμα 879,800 φρ.

Ἐκ τούτου προκύπτει τὸ ὑπολογιστέον μῆκος τῶν σήραγγων ἀναλόγως τῆς ἀξίας τοῦ ἔργου.

$$\frac{2,243 \times 880}{1964} = 1005, \text{ μέτρα ὡς ἔγγιστα.}$$

Μολαταῦτα διετηρήσαμεν τὸ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἀναγραφὸν μῆκος 1100 μέτρων διότι εἰς τὸν ἄνω ὑπολογισμὸν δὲν ἐλάβομεν ὑπ' ὄψιν τὰς δυσχερείας, ἃς παρουσιάζει ἡ κατασκευὴ τῆς πρώτης ὑπονόμου, καὶ διὰ τὰς ὁποίας δέον νὰ λογισθῇ πρόσθετος δαπάνη.

Διὰ τὰς σήραγγας τοῦ τμήματος παρεδέχθη τὰ διδόμενα τῆς ἐργολαβίας, μὴ ὑπαρχόντων ἐτέρων.

Τὰς ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἄχρι τοῦδε ἐν τοῖς λογαριασμοῖς γενομένας εἰδικὰς κρατήσεις περιώρισα ἐπαισθητῶς καὶ δὴ κατεβίβασα αὐτὰς εἰς 50,000 φρ. ὡς ἔγγιστα διὰ τὰς σπουδαίας βλάβας, ἃς παρουσιάζουν τὰ τεχνικὰ ἔργα τοῦ τμήματος Πειραιῶς-Σχηματαρίου καὶ 23,000 φρ. ὡς ἔγγιστα, διὰ τὴν διακλάδωσιν Χαλκίδος. Δυνατὸν εἶναι ὁ καταλογισμὸς οὗτος νὰ εἶνε πολὺ εὐνοϊκὸς διὰ τὴν ἐργολαβίαν, ἀφοῦ διὰ τὸν Μάρτιον ἐδικαιολογεῖτο ἡ κράτησις πολὺ ἀνωτέρου ποσοῦ, ἀλλὰ δὲν δύναμαι πλέον νὰ ἐξακριβώσω τοῦτο λεπτομερέστερον.

Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀξίας τῶν ἐκτελεσθησομένων καὶ ἐκτελεσθέντων ἔργων παρεδέχθη τὰς ἀκολουθοῦσας τιμὰς.

1) Λιθοδομὴ κατὰ κυβ. μέτρ.	.....	φρ.	30
2) Σίδηρος ὁ τόνος.....	.....	»	550
3) Σήραξ Μπράλου ἀνὰ μέτρον	.....	»	1200
4) Μικραὶ σήραγγες » »	.....	»	940

Αἱ τιμαὶ τῶν σήραγγων ἐκανονίσθησαν συμφώνως τῇ ἐν τῷ ἀρχικῷ barème ἀναγραφομένῃ γενικῇ μέσῃ τιμῇ τῶν 1000 φρ. ἐξ ἧς δι' ἐν τρέχον μέτρον σήραγγος τοῦ Μπράλου προκύπτουσιν 1200 φρ. διὰ δὲ τὰς μικροτέρας σήραγγας 940 φρ.

Αἱ τιμαὶ τῆς ἐργολαβίας πρὸς 1000 καὶ 600 φρ. δὲν συμφωνοῦσι μὲ τὴν μέσιν τιμὴν.

Ἐὰν κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἔργων τῆς τρίτης κατηγορίας κατὰ τὰς ὑπ' ἐμοῦ τεθείσας τιμὰς μονάδος προκύπτῃ ὀλικὴ τιμὴ ὑπερτέρα τῆς ὑπὸ τῆς διατιμῆσεως τῶν ἔργων (Barème) προβλεπομένης χιλιομετρικῆς τιμῆς, οἶκοθεν ἐννοεῖται ὅτι δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν. Ἡδυνάτ' οἱ νὰ μειώσῃ τὰς τιμὰς μονάδος ἀναλόγως τῶν διαθεσίμων ποσῶν καὶ νὰ καταλήξῃ οὕτως ἀκριβῶς εἰς τὸ αὐτὸ τελικὸν ἐξαγόμενον.

3. Οἰκοδομαί.

Ἐνταῦθα παρεδέχθη τὰ διδόμενα τοῦ ἐργολάβου καὶ παρεῖδον τὰς μικρὰς διαφορὰς πρὸς τοὺς λογαριασμοὺς τῆς Κυβερνήσεως,

4. Ἀνωδομή.

Περὶ τοῦ τρόπου τῆς ἐκτελέσεως τῆς τροχιᾶς ἐξέφερον ἤδη τὴν γνώμην μου ἐν τοῖς ζητήμασιν 6 καὶ 8. Κατὰ ταῦτα ἱκανὰ μῆκη τῆς γραμμῆς δὲν δύναται νὰ θεωρηθῶσιν ὡς τακτικῶς συντελεσθέντα καὶ οἶκοθεν ἐννοεῖται ὅτι δέον νὰ γίνωσιν ἐπὶ τούτων κρατήσεις καὶ δὴ ἐν οὐσιωδῶς μείζονι μέτρῳ ἢ τῷ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ἀποδεκτῷ γενομένῳ. Ἀφ' ἐτέρου δὲν θεωρῶ τὰ ἤδη συντελεσθέντα τμήματα τῆς γραμμῆς τόσο κακὰ, ὥστε νὰ ἀπαιτῇται ὁλοσχερὴς μετακίνησις, καὶ νὰ δικαιολογῇται συνεπῶς ἡ ἐν τῷ λογαριασμῷ κράτησις ὁλοκλήρων τμημάτων

τῆς τροχίως, ὡς ἐγένετο ἐν τῷ λογαριασμῷ τῆς Κυβερνήσεως. Κατὰ τὸ ὑπὸ ταύτης δόθῃν μοι ἰδιαιτέρον ὑπόμνηματι περὶ τῆς πιστοποιήσεως τοῦ Μαρτίου ὀφείλω νὰ παραδεχθῶ ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἀνεγνώρισεν ὡς ἀκριβὲς τὸ ὑπὸ τῆς εταιρείας εἰς 72863 μέτρα ὑπολογισθὲν ὀλικὸν μῆκος, ἐνῶ πρὸ τούτου ἡ Κυβέρνησις ἐσημείωσε ὅτι μόνον 63438 μέτρα ἱσοπεθετήθησαν. Συνεπῶς ἔλαβον ὡς ἔχουσιν τὸν ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ἀναγραφόμενον ἀριθμὸν.

Ἐκ τοῦ ἐντεῦθεν προκύπτοντος ὀλικοῦ ποσοῦ τῶν 2,185,890 φράγκων ἀφῆρεσα καὶ τὸ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ὑπολογιζόμενον ποσὸν δι' ἐλλείπον ἔρμα ἐπὶ 34 ὡς ἔγγιστα χιλιομέτρων, πλὴν δὲ τούτου ποσὰ 51,000 φρ. καὶ 36,431 φρ. διὰ συμπληρωτικὰ ἔργα ἐνὸς ἀνεῦ ἔρματος ἱσοπεθετηθέντος τμήματος καὶ διὰ τὴν περαιτέρω βελτίωσιν καὶ συντήρησιν τῆς ὅλης γραμμῆς.

Κατὰ ταῦτα προκύπτει ὑπὲρ τῆς ἐργολαβίας ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν λογαριασμὸν τῆς Κυβερνήσεως ποσὸν 68,000 φράγκων.

Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν στρωτήρων κατὰ τὰ ἐν τοῖς ζητήμασιν 1 καὶ 2 ἐκτεθέντα ὑπελόγησα μόνον τοὺς παραληφθέντας καὶ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἐν τῇ πιστοποιήσει λογισθέντας οὐχὶ δὲ καὶ τοὺς ὑπὸ ὅρους παραληφθέντας.

Τὰ ἔξω τῶν σιδηρῶν ῥάβδων κατὰ τὸν ἐμὸν ὑπολογισμὸν διαφέρουσι τῶν ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ὑπολογιζομένων.

5. Ὑλικά ἀνωδομῆς καὶ λοιπὰ ὑλικά καὶ ἐξαρτήματα.

Τὸν ὑπολογισμὸν τῶν τηλεγραφικῶν γραμμῶν ἐσθῆριζα ἐπὶ τῶν ἐκτιμήσεων τῆς Κυβερνήσεως. Κατὰ τὸν ὑπ' ἐμοῦ γενομένον ὑπολογισμὸν τῆς δαπάνης τὸ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ἀναγραφόμενον ποσὸν δὲν εὐρίσκεται ἐν ἀληθείᾳ σχέσει πρὸς τὸ σύνολον τῆς ἐργασίας.

Διὰ τὰ ὑλικά διὰ λιθοδομᾶς (τσιμέντον, ἄσβεστον, λίθους, ὀπτοπλίνθους καὶ ἄμμον) ἀπεδέχθην τὰ διδόμενα τοῦ ἐργολάβου. Αἱ οὐσιώδεις διαφοραὶ προκύπτουσιν ἐνταῦθα ἐκ τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν ἀργῶν λίθων καὶ τῶν λαξευτῶν. Ἡ Κυβέρνησις κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τῆς δὲν ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν τὰ ἐν τοῖς παρὰ τὸ Μπράντον λατομείοις κείμενα ὑλικά.

Ἐπειδὴ τὰ ἐνταῦθα ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ὀρυχθέντα λατομεῖα συνδέονται μετὰ τῶν ἔργων δι' ὁδῶν ἢ σιδηρῶν γραμμῶν κατασκευασθεισῶν ὑπὸ τοῦ ἐργολάβου, φαίνεται μοι ἐπιεικὲς νὰ ὑπολογισθῶσιν ὑπὲρ τῆς ἐργολαβίας τὰ ἐν τοῖς λατομείοις εὐρισκόμενα ὑλικά, καὶ τοι ὀφείλω νὰ ἀνομολογήσω ὅτι ὡς πρὸς τοῦτο ἡ τοῦ τιμολογίου σύνταξις δύναται νὰ πηράσχη ἀφορμὴν εἰς ἀμφιβολίας.

Τούναντίον δὲ λαμβάνων ὑπ' ὄψιν τὸν τρόπον τῆς θραύσεως τῶν λίθων θεωρῶ ὡς δεδικαιολογημένην ἑκπτώσιν τινα τοῦ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ἀναγραφέντος ποσοῦ ἔρματος.

Εἰς τὸν κατὰ τ' ἀνωτέρω ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ παραρτήματος Β συνταχθέντα λογαριασμὸν προκύπτουσι τὰ ἑξῆς.

Ὁ ἐργολάβος ἐδικαιοῦτο νὰ λάβῃ κατὰ τὸ τέλος Μαρτίου τοῦ 1893 φράγκα 188,375 ἐνῶ ἀπῆται 3,311,133 φράγκα καὶ ὁ ἑλεγχος ἀνεγνώρισε αὐτῷ 344,954 φρ. Πλὴν τούτου δι' ἰδιαιτέρας ὑπουργικῆς διαταγῆς ἐπληρώθη αὐτῷ ποσὸν 250,000 φράγκων. Ἐπομένως κατὰ τὸν Ἀπρίλιον ἔλαβε 250,000 + 344,954 = 594,954 φράγκα. Συνεπῶς ἐπληρώθησαν αὐτῷ κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ παλαιοῦ τιμολογίου (Barème) ἐπὶ πλέον 406,597 φράγκα.

Ἐκ τούτου αἱ ἀξιώσεις τῆς ἐργολαβίας καὶ αἱ ἐντεῦθεν περαιτέρω ἀπαιτήσεις αὐτῆς ἀπεδείχθησαν ὅλως ἀβάσιμοι. Τούναντίον ὀφείλομεν νὰ ἐξάσωμεν ὅτι ἡ Κυ-

βέρνησις κατὰ τὴν σύνταξιν τῆς πιστοποιήσεως ἀπέδωκε τῇ ἐργολαβίᾳ πληρέστατα τὸ δίκαιόν της.

Ἀκριβεστέρᾳ ἐξέτασις τῶν προηγηθεισῶν πληρωμῶν οἴκοθεν ἐννοεῖται ὅτι ἀποβαίνει μοι ἀδύνατος. Ἀλλὰ κατὰ τὰ πορίσματα τῆς προκειμένης ἐξετάσεως, ὀφείλομεν μετὰ μεγάλης πιθανότητος νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι καὶ πρότερον ἡ Κυβέρνησις ἐπλήρωσε τὴν ἐργολαβίαν ἀκριβέστατα.

Ὑπολείπεται ἤδη νὰ ἐξετάσωμεν, ἂν ὁ ἐργολάβος δικαιούται εἰς ἀποζημιώσιν διὰ τὰς μὴ ἐμπροθέσμως γενομένας αὐτῷ πληρωμὰς. Τὸ ἄρθρον 9 ὁρίζει.

Les paiements des travaux, fournitures et approvisionnements seront faits tous les mois par le Gouvernement sur les états d'avancement qui seront présentés au Ministère de l'Intérieur (après vérification par les Ingénieurs du Contrôle) dans les dix derniers jours de chaque mois. Le Ministre délivrera dans les dix jours de la remise des états une délégation sur les fonds affectés à la construction.

Αἱ πληρωμαὶ τῶν ἔργων, ὑλικῶν καὶ προμηθειῶν, θὰ γίνωνται κατὰ μῆνα ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ τῇ βάσει καταστάσεων προκαταβολῆς, ὑποβαλλομένων εἰς τὸν ἐπὶ τῶν Ἐσωτερικῶν Ὑπουργῶν, ἀφ' οὗ θεωρηθῶσιν ὑπὸ τῶν μηχανικῶν τοῦ ἐλέγχου, ἐντὸς τῶν δέκα τελευταίων ἡμερῶν ἐκάστου μηνός. Ἐντὸς δέκα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς τῶν καταστάσεων, ὁ Ὑπουργὸς θὰ ἐκδίδῃ ἐπιταγὴν πληρωτέαν ἀπὸ τὰ διὰ τὴν κατασκευὴν προωρισμένα κεφάλαια.

Αἱ πληρωμαὶ αὗται δὲν ἐγένοντο ἀκριβῶς ἐντὸς τῶν προδιαγεγραμμένων προθεσμιῶν. Ἡ κυβέρνησις εἶνε γνῶμης, ὅτι καθυστέρησις ὑρίσεται μόνον ἐὰν ἐγένετο ὑπέρβασις τῆς προδιαγεγραμμένης προθεσμίας τῶν 10 ἡμερῶν διὰ τὴν ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ ἑκδοσιν τῆς ἐπιταγῆς, καθ' ὅσον διὰ τὴν ἐξέλεγχσιν τῶν πιστοποιήσεων καὶ διὰ τὴν πληρωμὴν οὐδεμία ἐτέθη προθεσμία.

Ἀλλὰ δὲν δύναμαι νὰ παραδεχθῶ τοῦτο. Τὸ πνεῦμα τῆς συμβάσεως εἶνε προφανές, ὅτι ἡ ἐπιταγὴ τοῦ κυρίου Ὑπουργοῦ ὄφειλε νὰ ἐκδίδηται ἐντὸς τῶν 10 ἡμερῶν. Ἔργον δὲ τῆς Κυβερνήσεως ἦτο νὰ λάβῃ τὰ ἀπαιτούμενα μέτρα ὅπως ἡ ὑποβολὴ εἰς τὸν κύριον Ὑπουργὸν γίνηται πρὸ τοῦ τέλους τοῦ προηγουμένου μηνός. Ἐπίσης ὀφείλομεν νὰ παραδεχθῶμεν ὡς οἴκοθεν ἐννιδύμενον ὅτι ἡ πληρωμὴ ἐπέρχεται ἐν βραχείᾳ προθεσμίᾳ μετὰ τὴν ἐχτολὴν πρὸς πληρωμὴν.

Δυνάμεθα νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι εἰς τὸν ἐργολάβον ἐπροξενήθησαν ἐνίοτε βραδύτητες καὶ δυσχέρειαι διὰ τῆς ἀναβολῆς. Ἐν τούτοις ἀφ' ἑτέρου ὀφείλομεν νὰ προϋποθέσωμεν, ὅτι ἐργολαβία τοιαύτης σπουδαιότητος οἷα ἡ προκειμένη δὲν ἠδύνατο διὰ τοιούτων ἐπουσιωδῶν ἀναβολῶν τῶν πληρωμῶν νὰ περιέλθῃ εἰς σπουδαίας δυσχερείας. Πάντως ὅμως τὴν καθυστέρησιν ταύτην τῆς Κυβερνήσεως θὰ λάβω ὑπ' ὄψιν κατὰ τὴν ἐκτίμησιν τοῦ συνόλου τῶν περιστάσεων διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν τυχόν χορηγητέων παρατάσεων προθεσμίας καὶ τῶν ἀξιώσεων ἀποζημιώσεως.

Σπουδαῖαι δυσχέρειαι ἐπῆλθον ἐκ τῆς ἀναβολῆς τῆς πληρωμῆς κατὰ μῆνα Ἀπρίλιον καὶ Μάιον. Κατὰ μῆνα Ἀπρίλιον ἐν τούτοις μόνον ἡμερῶν τινων καθυστέρησις ἔλαβε χώραν καὶ αὕτη ἐξισώθη θεαίμως πλουσιοπαρόχως διὰ τῆς γενομένης ἐπὶ πλέον πληρωμῆς.

Ὡς πρὸς τὴν μεγάλην καθυστέρησιν τῆς πληρωμῆς κατὰ μῆνα Μάιον, ὁ ἐργολάβος φρονεῖ, ὅτι ἡ πληρωμὴ δὲν ἐγένετο ἐγκαίρως ἐλλείψει χρημάτων, ἐνῶ ἡ Κυβέρνησις διατείνεται ὅτι ἡ πληρωμὴ ἐκρατήθη συνεπείᾳ τῶν εἰς τὴν Κυβέρνησιν περιελθόντων παραπόνων τῶν ὑπεργολάβων περὶ τῆς μὴ πληρωμῆς αὐτῶν.

Κατὰ τὸ δεύτερον ὑπόμνημα τῆς Κυβερνήσεως, φρονεῖ αὕτη, ὅτι ἡ ἀπόφασις ἐπὶ τοῦ ζητήματος, ἂν ὁ ἐργολάβος δύναται νὰ ζητήσῃ ἀποζημιώσιν διὰ τὰς συνεπείας τῆς καθυστέρησάσης ταύτης πληρωμῆς, δὲν εἶναι τῆς ἀρμοδιότητός μου, καθ' ὅσον αἱ καθυστερήσεις ἐπ' ἡλθον μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς περὶ διαιτησίας συμφωνίας.

Ἀλλ' ἐπειδὴ τὰ προκείμενα περιστατικὰ ἀναμφιβόλως ἔχουσι σπουδαιότητα διὰ τὴν ἐκτίμησιν τοῦ συνόλου τῆς καταστάσεως, μόλα ταῦτα ἀπορρίνωμαι καὶ περὶ τούτου, καὶ εἰς τὴν Κυβέρνησιν ἀπόκειται νὰ προσβάλῃ τὸ μέρος τοῦτο τῆς διαιτησίας μου, ἂν θεωρῇ αὐτὸ ὡς ἀδικαιολόγητον.

Εἰμὶ γνώμης ὅτι θεβαίως παρενεβλήθησαν εἰς τὸν ἐργολάβον σπουδαῖαι δυσχέρειαι διὰ τῆς ἀναβολῆς τῆς πληρωμῆς, καὶ ὅτι ἐκ τούτου ὑπέστη οὗτος ζημίας, ὅτι μία ὑπ' αὐτοῦ προσδοκώμενη καὶ ἐν τῷ συνόλῳ καὶ ὑπ' αὐτῆς τῆς Κυβερνήσεως ἀναγνωρισθεῖσα πληρωμὴ κατεβλήθη ἐκπροθέτως. Ἀλλ' ὑπὲρ τῆς Κυβερνήσεως δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ παλαιοῦ Barème κατὰ μῆνα Ἀπρίλιον εἶχεν ἤδη καταβληθῇ ἐπὶ πλέον πληρωμὴ ἴση ὡς ἔγγιστα πρὸς τὴν ἀπαίτησιν τῆς ἐργολαβίας διὰ τὴν πιστοποίησιν τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου. Προσέτι κατὰ τὰς ὑπ' ἐμοῦ ὑπολογισθείσας ἀναλογίας τῶν πληρωμῶν, ἡ ἐκ μέρους τῆς ἐργολαβίας ἀρνήσις τῶν πληρωμῶν εἰς τοὺς ὑπεργολάβους ἦν ἀβάσιμος καὶ αἱ ἐντεῦθεν προκύψασαι δυσχέρειαι ἐπιβαρύνουσι αὐτήν.

Ἡ ἔλλειψις τῶν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων κεφαλαίων, εἰς ἣν ὁ ἐργολάβος ἀποδίδει ἰδιόχουσαν βαρύντητα κέκτῃται δι' ἐμὲ ὅπως δευτερεύουσιν σημασίαν διότι ἔχω ὑπ' ὄψιν τὴν ἐπὶ τῇ θάσει τῶν ὑπολογισμῶν μου στάσιν τῶν πληρωμῶν. Ἐν τούτοις ὀφείλω νὰ ἀναγνωρίσω ὅτι τὸ περιστατικὸν τοῦτο δέον νὰ λογισθῇ ὑπὲρ τῆς ἐργολαβίας εἰς τὸ ζήτημα τῆς διακοπῆς τῶν ἔργων. Ὡς εἶχον τὰ πράγματα ἡδύνατο ἡ ἐργολαβία νὰ φεβηθῇ ὅτι ἡ Κυβέρνησις δὲν θὰ εὕρισκετο εἰς θέσιν νὰ ἐνεργήσῃ τακτικὰς πληρωμὰς ἐὰν ἐξηκολούθουν τὰ ἔργα.

Συνεπῶς κατὰ τὴν κρίσιν μου ἡ διακοπὴ τῶν ἔργων ἐπιβαρύνει ἀμφοτέρω τὰ μέρη καὶ ὀφείλουσιν ἀμφοτέρω τὰ μέρη νὰ ὑποστώσι τὰς συνεπείας τῆς.

Ἡ Κυβέρνησις διὰ σημαντικῆς ἀναβολῆς μιᾶς πληρωμῆς, ἣν θεβαίως αὕτη κατὰ τὴν γνώμην τῆς ἐθεώρησεν ὡς δεδικοιολογημένην καὶ ἣν ἡ ἐργολαβία ἔπρεπε νὰ προσδοκᾷ, ἐζημίωσεν αὐτήν. Διὰ δὲ τῆς δι' ἄλλους σκοποὺς χρησιμοποίησεως τῶν διὰ τὴν κατασκευὴν προωρισμένων κεφαλαίων διήγειρε παρὰ τῷ ἐργολάβῳ τὸν βάσιμον φόβον, ὅτι θὰ ἐπέλθῃ ἔλλειψις χρημάτων διὰ τὰς περαιτέρω πληρωμὰς. Ἡ ἐργολαβία διὰ τῆς ὅπως ἀδικαιολογήτου διακοπῆς τῶν πληρωμῶν πρὸς τοὺς ὑπεργολάβους, ἐνῶ αὐτὴ κατὰ τὸ Barème πραγματικῶς εἶχεν ὁλοσχερῶς πληρωθῇ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἀναλόγως τῶν ἐκτελεσθέντων ἔργων, ἐπέφερε τὴν ἀτυχῇ αὐτῶν διακοπὴν.

Συνεπῶς εὐνόητον εἶνε ὅτι δὲν δύναμαι νὰ ἀναγνωρίσω ἀποζημιώσιν διὰ τὴν διακοπὴν τῶν ἔργων, εἰς οὐδέτερον τῶν ἐνδιαφερομένων.

Ἀπαιτήσεις τῆς Κυβερνήσεως ἐνεκα βραδύτητος κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων ὑπὸ τοῦ ἐργολάβου.

Κατὰ τὸ ὑπόμνημα τῆς Κυβερνήσεως ὁ ἐργολάβος θεωρεῖται ὑπεύθυνος.

1.— Des retards, apportés dans la préparation des projets définitifs, des plans parcellaires, du piquetage et de l'étude des ouvrages d'art, retards provenant surtout du manque d'un personnel technique expérimenté.

2.— Des retards provenant de ce que l'Entreprise ne s'est pas confor-

mée aux ordres de service notifiant la ligne de base, et a étudié, en dehors du Contrôle, des variantes dans l'espoir de trouver un tracé plus économique.

3.— Des retards apportés dans l'ouverture des travaux.

4.— Des retards provenant de la suspension des travaux sur certains points et du peu d'activité déployée surtout dans l'exécution des parties difficiles et des ouvrages d'art importants.

1. Βραδύτητες παρουσιασθεῖσαι κατὰ τὸν καταρτισμὸν τῶν ὁριστικῶν διαγραμμάτων, τῶν κτηματολογίων, τῆς χαράξεως καὶ τῆς μελέτης τῶν τεχνικῶν ἔργων, προσερχόμεναι κυρίως ἐκ τῆς ἐλλείψεως πεπειραμένου προσωπικοῦ μηχανικῶν.

2. Βραδύτητες προκύπτουσι ἐκ τοῦ ὅτι ἡ ἐργολαβία δὲν συναμορφώθη μετὰ τὰς διαταγὰς ὑπηρεσίας αἵτινες διέγραφον αὐτῇ τὴν γενικὴν διεύθυνσιν, ἐμελέτησε δὲ παρὰ τὰς ὑποδείξεις τοῦ ἐλέγχου παραλλαγὰς ἐπ' ἐλπίδι τοῦ ν' ἀνιχνεύτῃ οἰκονομικωτέραν χάραξιν.

3. Βραδύτητες κατὰ τὴν ἐναρξιν τῶν ἐργασιῶν.

4. Βραδύτητες προσερχόμεναι ἐκ τῆς διακοπῆς τῶν ἔργων ἐπὶ τινων σημείων καὶ τῆς ἐλαχίστης δραστηριότητος μεθ' ἧς ἐξτελέσθησαν πρὸ πάντων τὰ δυσχερῆ τμήματα καὶ τὰ σημαντικὰ τεχνικά ἔργα.

Ἡ Κυβέρνησις φρονεῖ, ὅτι ὡς πρὸς τὰς διὰ τῆς συμβάσεως ὁριζόμενας προθεσμίας θὰ ἐπέλθῃ κατὰ μέσον ὅρον ἐνὸς μέχρι δύο ἐτῶν βραδύτης, εἰς τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ἔργων. Ἐπὶ τοῦ τμήματος Πειραιῶς-Θηβῶν-Χαλκίδος κατὰ τὴν γνώμην τῆς Κυβερνήσεως, θὰ ἐπέλθῃ ἐνὸς ἔτους ὑπέρβας τῆς διὰ τοῦ ἀπὸ 4 Ἰανουαρίου προγράμματος τῶν ἔργων, τοῦ κανονίζοντος τὴν προμήθειαν τῶν στρωτήρων καὶ τῶν ῥάβδων, ὁρισθείσης προθεσμίας (1 Ἰανουαρίου 1892). Τὸ τμήμα Μπράλου-Διανοκλαδίου κατὰ τὴν γνώμην τῆς Κυβερνήσεως δὲν θὰ εἶνε ἀποπερατωμένον πρὸ τῆς 1 Μαρτίου 1896, ἥτοι δύο ἔτη μετὰ τὴν ὑπὸ τῆς συμβάσεως ὁριζομένην προθεσμίαν. Ἐπὶ τῆς ἀπὸ Λαμίας μέχρι Σκαρμύτζης γραμμῆς ἡ ἐπιβράδυνσις κατὰ τὴν γνώμην τοῦ ἐλέγχου θὰ ἀνέλθῃ εἰς 2 τοὐλάχιστον ἔτη. Τὰς ἐκ τῆς διατοῦς ἐπιβραδύνσεως τῆς παραδόσεως προσγιγνομένης εἰς τὸ Κράτος ζημίας ἡ Κυβέρνησις ἐκτιμᾷ εἰς 2,820,000 φράγκα καὶ δὴ ὡς ἐξῆς:

1. Perte de l'Etat sur l'exploitation de 400 km. pendant deux ans	8,000—5,000 2	× 2 × 400	1,200,000fr.
2. Reveurs du timbre, patente, qui pour les autres lignes atteignent 1000 frcs par kilomètre.	400 × 2 × 1000 =		800,000—
3. Frais de contrôle pendant deux ans.			300,000—
4. Intérêts de 3,000,000 frcs payés pour fournitures (voir question N° 1) soit, pour une période de deux ans.	3,000,000 × 0,12 =		360,000—
5. Revenus indirects provenant de l'augmentation dans la production des régions desservies et que, d'après les estimations les plus faibles, on peut évaluer au 1/5 de la recette brute	6,000 × 2 × 400 5	= 960,000 frcs	
6. Dont il faut déduire N° 2 =	800,000 »		
7. Et qui se réduit ainsi à			160,000—
Total			2,820,000—
Soit, pour chaque année de prolongation de délai			1,410,000—

1. Ζημία τοῦ Κράτους ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως 400 χιλιομέτρων ἐπὶ δύο ἔτη $\frac{8000-500}{2} \times 2 \times 400$	1,200,000 φρ.
2. Ἔσοδα χαρτοσήμου, ἐπιτηδεύματος, ἄτινα διὰ τὰς ἄλλας γραμμὰς ἀνέρχονται εἰς 1000 φράγκα κατὰ χιλιομέτρον $400 \times 2 \times 1000$	800,000 φρ.
3. Ἔσοδα ἐλέγχου ἐπὶ διετίαν	300,000 φρ.
4. Τόκοι 3,000,000 φράγκων πληρωθέντων διὰ προμηθείας (ἴδε ζήτημα ἀριθ. 1) ἥτοι διὰ περὶ ὁδὸν δύο ἐτῶν $3,000,000 \times 0.12$	360,000 φρ.
5. Ἑμμεσὰ ἔσοδα προσερχόμενα ἐκ τῆς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς ἐν ταῖς ἐ- ξυπηρετηθησομέναις χώραις καὶ ἄτινα κατὰ τὰς ἐπικειστέρας ἐκτιμήσεις δύνα- ται τις νὰ ἐκτιμήσῃ εἰς τὸ 1)5 τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων $\frac{6000 \times 2 \times 400}{5} = 960,000$ φρ.	
6. Ἐξ ὧν δέον νὰ ἐκπεσθῶσι τὰ ὑπ' ἀρ. 2 ἥτοι 800,000.	
7. Τοῦθ' ὅπερ περιορίζεται εἰς ποσὸν ὀλίγον	160,000 φρ.
Ἔσοδα	2,820,000 φρ.
ἥτοι δι' ἕκαστον ἔτος παρατάσεως τῆς προθεσμίας 1,410,000 φρ.	

Ἡ πρότασις τῆς Κυβερνήσεως τελειώνει οὕτως :
En conséquence, le Gouvernement demande qu'il plaise à l'arbitre de décider que:

1. La demande de délai et par suite d'indemnité, formulée par l'entreprise n'est pas fondée et doit être rejetée;

2. Le Gouvernement, en raison de ce que l'Entreprise n'a pas soumis les projets définitifs dans les délais prévus pour la Convention et le Cahier des Charges et n'a pas poursuivi les travaux avec l'activité nécessaire pour les terminer dans les délais fixés, a le droit soit de prononcer la déchéance avec confiscation du cautionnement et de la retenue de garantie, soit de réclamer pour chaque année de retard une somme de 1,410,000 frs.

Συνεπῶς ἡ Κυβέρνησις ζητεῖ ὅπως εὐαρεστηθῇ ὁ δικαιοκτὴς νὰ ἀποφασίσῃ ὅτι :

1. Ἡ αἴτησις παρατάσεως προθεσμίας καὶ συνεπῶς ἀποζημιώσεως ἢ διατυπωθεῖσα ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας εἶνε ἀβάσιμος καὶ δέον νὰ ἀπορριφθῇ.

2. Ἡ Κυβέρνησις, ἐπειδὴ ὁ ἐργολάβος δὲν ὑπέβαλε τὰ ὀριστικὰ σχεδιαγράμματα ἐντὸς τῶν ὁρισθεισῶν ὑπὸ τῆς συμβάσεως καὶ τῆς συγγραφῆς προθεσμιῶν καὶ δὲν ἐξηκολούθησε τὰ ἔργα μετὰ τῆς δραστηριότητος τῆς ἀπαιτουμένης πρὸς ἀποπεράτωσιν αὐτῶν ἐντὸς τῶν ὁρι-
σθεισῶν προθεσμιῶν, ἔχει τὸ δικαίωμα ἢ νὰ κηρύξῃ τὴν ἐκπτώσιν οἰκιοποιουμένη τὴν κα-
τάθεσιν καὶ τὴν κράτησιν λόγῳ ἐγγυήσεως ἢ νὰ ἀπαιτήσῃ δι' ἕκαστον ἔτος ὑπερμερίαν
ποσὸν 1,410,000 φράγκων.

Ἐν τῷ ἄνω λογαριασμῷ τῆς Κυβερνήσεως παρεισέφρυσεν ἀντίρρasis τις ἐν τοῖς
ὑπ' ἀριθ. 1 καὶ 5 κονδυλίοις ἐξόδων, καθ' ὅσον τὸ ἀκαθάριστον ἔσοδον ἐν τῷ
πρώτῳ μὲν ἐλογίσθη εἰς 8000 φράγκα ἐν δὲ τῷ δευτέρῳ εἰς 6000. Ἐπὶ τοῦ πα-
ρόντος ὁμῶς τοῦτο δὲν ἔχει σημασίαν.

Μεταβαίνω ἤδη εἰς τὴν ἐξέτασιν μιᾶς ἐκάστης τῶν εἰς τὴν ἐργολαβίαν ἀπο-
διδουμένων χρονοτριβῶν.

1. Des retards apportés dans la préparation des projets définitifs, des plans parcellaires, du piquetage et de l'étude des ouvrages d'art, retards provenant surtout du manque d'un personnel technique expérimenté.

1. Βραδύτητες παρουσιασθεῖσαι κατὰ τὸν καταρτισμὸν τῶν ὀριστικῶν διαγραμμάτων, τῶν κτηματολογίων, τῆς χαράξεως καὶ μελέτης τῶν τεχνικῶν ἔργων, προσερχόμενοι κυρίως ἐκ τῆς ἐλλείψεως πεπειραμένου προσωπικοῦ μηχανικῶν.

Ἐν ἄρθρῳ 5 τῆς συμβάσεως εἴρηται :

Les plans et projets seront soumis par l'entrepreneur à l'approbation dans un délai de 1 an à partir de l'approbation de la présente convention.

Ces plans et projets, dressés après études définitives, pourront être présentés successivement par sections.

Τὰ σχέδια καὶ αἱ μελέται ὑποβληθήσονται ὑπὸ τοῦ ἐργολάβου πρὸς ἑγκρίσιν ἐντὸς προ-
θεσμίας ἐνὸς ἔτους ἀπὸ τῆς ἐγκρίσεως τῆς παρούσης συμβάσεως. Τὰ σχέδια καὶ αἱ μελέται
αὗται, καταρτιζόμενοι κατόπιν τῶν ὀριστικῶν μελετῶν, δύνανται νὰ ὑποβάλλωνται ἀλληλοει-
διαδόχως καὶ κατὰ τμήματα.

Ἡ ὑπὸ τοῦ Βασιλέως κύρωσις τῆς ἀπὸ 15/27 Ἰουλίου 1889 συμβάσεως ἐγένε-
το τὴν 24ην Σεπτεμβρίου (6 Ὀκτωβρίου) 1889. Ἐπομένως τὰ σχέδια ἔδει νὰ
ὑποβληθῶσι τὴν 24ην Σεπτεμβρίου (6 Ὀκτωβρίου) 1890. Ὁ ὅρος οὗτος ὡς πρὸς
τὰ προκαταρκτικὰ διαγράμματα τῆς προμελέτης ἐξετελέσθη. Ἡ Κυβέρνησις ὁμῶς
ἐννοεῖ τὸν ὅρον τοῦτον οὕτω, ὅτι δηλαδὴ ἐντὸς τῆς ταχθείσης προθεσμίας ἔδει νὰ
ὑποβληθῇ καὶ τὸ σύνολον τῶν ὀριστικῶν σχεδίων. Ἀλλ' ἡ ἐκπλήρωσις τοῦ ὅρου
τούτου κατ' ἐμὲ κριτὴν ἦν ὅλως ἀδύνατος. Ἡ κατάρτισις τῶν προμελετῶν τῆς ἐν
μέρει λίαν δυσχεροῦς γραμμῆς ταύτης, παρεμφεροῦς εἰς τινὰ τμήματα, πρὸς τοὺς
δυσχερεστάτους τῶν Ἀλπεων σιδηροδρόμους, ἔδει νὰ γίνῃ κατὰ πρῶτον, εἴτα δὲ
νὰ ἐπακολουθήσῃ ἡ ἑγκρίσις αὐτοῦ. Συνεπῶς εὐνόητον ὅτι προέκυψαν τροποποιή-
σεις τινες αἰτινες προεκάλεσαν συζητήσεις. Μόνον δὲ μετὰ τοῦτο ἦτο δυνατόν νὰ
ἄρξῃται ἡ σύνταξις τῶν ὀριστικῶν σχεδίων. Πῶς εἶνε δυνατόν νὰ φαντασθῇ τις,
ὅτι κατόπιν τούτων ἦτο δυνατόν νὰ γίνῃ ἡ ὑποβολὴ τοῦ ὀριστικοῦ σχεδίου ἐντὸς
ἔτους; Διὸ θεωρῶ τὴν αἰτίαν τῆς Κυβερνήσεως, ὅτι ἡ ὑποβολὴ τῶν ὀριστικῶν
σχεδίων δὲν ἐγένετο ἐντὸς ἔτους, ὡς ἀβάσιμον. Ἐὰν ὅντως ἔδει νὰ ἐννοηθῇ οὕτω τὸ
περὶ οὗ ὁ λόγος ἄρθρον τῆς συμβάσεως, ἐπεταί ὅτι ἐτέθη ὅρος κατ' ἐμὲ κριτὴν
ἀδύνατος.

Συνεπῶς δέον νὰ ἐξετασθῇ, ἂν ἀνεξαρτήτως τοῦ ὅρου τούτου ὁ ἐργολάβος
ἐνήργησεν ἐντὸς εὐλογωτέρας προθεσμίας τὴν ὑποβολὴν τῶν μελετῶν καὶ τῶν σχε-
διαγραφημάτων.

Λαμβανόμενων ὑπ' ὄψιν τῶν δυσχερειῶν, ἃς παρουσιάζει ἡ ἐξακρίβωσις τῆς
ἐγγείου ιδιοκτησίας ἐλλείψει κτηματολογίου, θεωρῶ τὰς προθεσμίας, ἐντὸς τῶν
ὁποίων ὁ ἐργολάβος ὑπέβαλε τὰ κτηματολόγια ἐν γένει ὡς μὴ ὑπερμέτρως μακράς.
Μίαν ἐξαίρεσιν θὰ ὑποδείξω βραδύτερον. Ὅσον δ' ὁμῶς ἀφορᾷ τὰ σχέδια σπου-
δαίων τεχνικῶν ἔργων κατ' ἐμὴν γνώμην, δικαίως κατηγορεῖται ἡ ἐργολαβία ἐπὶ
βραδύτητι. Τὰ σχέδια τῶν σπουδαίων γεφυρώσεων παρὰ τὸ Μπράλον καὶ ὑπεράνω
αὐτοῦ Ἀσωποῦ ἀπαιτουσῶν δαπάνην 1000000 φράγκων καὶ 300000 φράγκων ὧν
ἡ συντέλεσις εἶνε ἀπαραίτητος ὅπως παραδοθῇ εἰς ἐκμετάλλευσιν ἡ γραμμὴ Ἀθη-
νῶν-Λαμίας, δὲν προέβησαν πέραν τοῦ σταδίου τῶν προκαταρκτικῶν μελετῶν.
Διὰ τὴν ὁδογέφυραν τοῦ Μπράλου ἐλλείπουσι μέχρι τοῦδε τὰ ὀριστικὰ ἐξαγόμενα
τῆς ἐρεῦνης τοῦ ἐδάφους, ἥτις εἰς τινὰς μόνον θέσεις ἐπερατώθη ἐννοεῖται ὅτι πρὸ
ἐτῶν ἔδει νὰ εἶχον γείνῃ αἱ ἐρευναι αὗται. Μόνον δὲ μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν
ἐρευνῶν τούτων δύναται νὰ συνταχθῇ σχέδιον ἐπιδεκτικὸν ἐφαρμογῆς. Λαμβάνων
ὑπ' ὄψιν τὰς ἐκτάκτως δυσχερεῖς θεμελιώσεις προϋπολογίζω τὸν εἰσέτι ἀπαιτού-
μενον χρόνον διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν καὶ τὸν ὀριστικὸν καταρτισμὸν τῶν σχεδίων
καὶ τὴν κατασκευὴν τῆς γεφύρας τοῦ Μπράλου εἰς 1 1/2 μέχρι 2 ἔτη. Ἐπειδὴ δὲ
κατὰ τὴν πολλὰν ἐκφρασθεῖσαν μοι ἐκτίμησιν τοῦ ἐργολάβου ἡ σήραγξ τοῦ
Μπράλου θὰ εἶνε ἀποπερατωμένη ἐντὸς ἔτους περίπου, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα
ἡ καθυστέρησις αὕτη τῆς ἐργολαβίας εἰς τὴν ἑγκαιρον προπαρασκευὴν τῶν δια-
γραμμάτων τῆς γεφύρας θὰ ἐπιβραδύνῃ τὴν συντέλεσιν τοῦ σιδηροδρόμου κατὰ
1/2 μέχρις 1 ἔτους.

2) Προσέτι αποδίδεται εις τὴν ἐργολαβίαν ἡ κατηγορία.

«des retards provenant de ce que l'Entreprise ne s'est pas conformée aux ordres de service notifiant la ligne de base et a étudié en dehors du contrôle des variantes dans l'espoir de trouver un tracé plus économique.»

2) Βραδύτητες προκύπτουν ἐκ τοῦ ὅτι ἡ ἐργολαβία δὲν συνεμορφώθη μετὰ τὰς διαταγὰς ὑπερρεσίας αἰτίνας διέγραφον αὐτῇ τὴν γενικὴν διεύθυνσιν, ἐμελέτησε δὲ παρὰ τὰς ὑποδείξεις τοῦ ἐλέγχου παραλλαγὰς ἐπ' ἐλπίδι τοῦ ν' ἀνιχνύσῃ οἰκονομικωτέραν χάριν.

Ταύτην τὴν κατὰ τοῦ ἐργολάβου κατηγορίαν θεωρῶ οὐχὶ βάσιμον. Ὁ ἐργολάβος ἀνέλαβε τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου εἰς τιμὴν κατὰ τὴν κρίσιν μου λίαν σμικρὰν. Ὅπως δ' εὐνόητον ἦν ὅτι ἀπειροπατοὶς νὰ μετριάσῃ τὰ ἔξοδα διὰ παραλλαγῶν τῆς χαράξεως. Τοιαῦται δὲ παραλλαγὰι λογικὸν εἶνε νὰ μελετῶνται εἰς τοιαύτας δυσχερεῖς περιπτώσεις, ὅσας δὲν θέλῃ τις νὰ σπαταλήσῃ ἐπὶ ματαίῳ κεφάλαιῳ.

Οἰκοθεν ἐννοεῖται ὅμως ὅτι ὁ ἐργολάβος δὲν δικαιούται νὰ διατυπώσῃ ὡς ἐκ τούτου ἀξιώσεις ἀποζημιώσεως διὰ τὴν ἐκ τῆς μελέτης τῶν παραλλαγῶν τούτων προκύψαν χρόνον τριβὴν, ὡς ἤδη κατέδειξε κατὰ τὴν ἐξέτασιν τῶν ἀπαιτήσεων του.

Ἐπίσης φρονῶ ὅτι ὁ ἐργολάβος, κατὰ τὰ φαινόμενα ἐλλείπει ἐπαρκοῦς προσωπικοῦ, κατηγάωσε διὰ τὴν μελέτην τῶν παραλλαγῶν χρόνον ἀνώτερον τοῦ πρέπιντος. Τοῦτο ἀφορᾷ ἰδίως τὰ σχέδια τῆς γραμμῆς Λιανοκλαδίου-Πενταμύλου,

3) καὶ 4). Κατηγορεῖται ὁ ἐργολάβος.

Des retards apportés dans l'ouverture des travaux.

Des retards provenant de la suspension des travaux sur certains points et du peu d'activité déployée surtout dans l'exécution des parties difficiles et des ouvrages d'art importants,

Διὰ βραδύτητας ἐπελθούσας κατὰ τὴν ἐναρξιν τῶν ἐργασιῶν.

Διὰ βραδύτητας προσερχομένας ἐκ τῆς διακοπῆς τῶν ἔργων ἐπὶ τινων σημείων καὶ τὴν ἐλαχίστην δραστηριότητα μεθ' ἧς ἐξετελέσθησαν πρὸ πάντων τὰ δυσχερῆ τμήματα καὶ τὰ σημαντικὰ τεχνικὰ ἔργα.

Τὰς ὑπὸ τὴν ἐποψιν ταύτην κατὰ τοῦ ἐργολάβου γενομένας κατηγορίας θεωρῶ ἐν μέρει ὡς βάσιμους. Τὰ ἔργα ἐπὶ τῆς γραμμῆς Πειραιῶς-Θηβῶν ἐν τοῖς δυσχερεστέροις τμήμασι τῆς δευτέρας κατηγορίας δὲν προώδευσαν μετ' ἐπαρκοῦς δραστηριότητος πρὸς ζημίαν τῶν συμφερόντων τοῦ Κράτους. Ἡ κατασκευὴ τῶν σημαντικωτέρων σταθμῶν τοῦ τμήματος Πειραιῶς-Ἀθηνῶν καθυστέρουσιν ὀλοσχερῶς. Ἐὰν τὸ πρόγραμμα τῶν ἐργασιῶν ἦτο λογικώτερον καὶ ἰδίως ἐὰν ἐγκαίρως καὶ δραστηρίως προώδευον τὰ ἐνταῦθα ἀπαντῶμενα δυσχερῆ ἔργα, ἡ γραμμὴ μέχρι Θηβῶν ἠδύνατο εὐκόλως νὰ παραδοθῇ εἰς χρῆσιν ἀπὸ τῆς 1 Ἰανουαρίου 1892, ὡς καὶ ἡ ἐργολαβία αὐτὴ εἶχεν ἀναγνωρίσει κατὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ προγράμματος τῆς προμηθείας τῶν ὕλικων τῆς ἀνωδομῆς ἀπὸ 25 Ὀκτωβρίου 1890. Ἀναμφιβόλως διὰ τῆς ἀναβολῆς ταύτης ἐκ μέρους τῆς ἐργολαβίας προέκυψε ζημία εἰς τὸ Κράτος, καθ' ὅσον ἄνευ ἀνάγκης προώρως κατέβαλε τὸ κεφάλαιον διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς γραμμῆς, καὶ συνεπῶς ἀπώλεσε τὸ ἐκ τῆς χρήσεως τῆς γραμμῆς ταύτης κέρδος.

Ἐὰν λοιπὸν δύναται νὰ ληρῇ ὑπ' ὄψει ὑπὲρ τῆς ἐργολαβίας, ὅτι ἡ ἀρχικὴ κατὰ τὴν σύμβασιν προθεσμία διὰ τὴν εἰς χρῆσιν παράδοσιν τῆς γραμμῆς ταύτης δὲν ἐξέπνευσεν εἰσέτι καὶ ὅτι τὸ πρόγραμμα τῆς 25 Ὀκτωβρίου 1890 συνετάχθη μόνον διὰ τὴν παράδοσιν τοῦ ὕλικου τῆς ἀνωδομῆς, οὐχ ἥττον ὁ ἐργολάβος ἀποδεχόμενος τὸ πρόγραμμα ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐπισπεύσῃ τὰ

ἔργα συμφώνως τῷ προγράμματι καὶ εὐθύνεται διὰ τὴν ζημίαν τὴν προκύψαν ἐκ τῆς ὀλιγορίας πρὸς ἐκπλήρωσιν τῆς ὑποχρεώσεώς του ταύτης.

Ἐτέρα, τὸν ἐργολάβον ἐπιβαρύνουσα, σπουδαία βραδύτης ἐπῆλθεν ἐπὶ τῆς γραμμῆς Λιανοκλαδίου-Πενταμύλου. Τὰ ἔργα τῶν δυσχερῶν ὀρεινῶν τμημάτων ἀπὸ τῆς ἀφειτηρίας τοῦ τμήματος Λιανοκλαδίου-Πενταμύλου προϋχώρησαν ὅπως ἀνεπαρκῶς, μόλις δ' ἐνένετο ἐναρξίς τῶν σπουδαίων ἐργασιῶν διὰ τὰς σήραγγας.

Τὸ ἐν τῇ πεδιάδι τῆς Λαυρίας τμήμα τὸ ἄγον εἰς τὰ ὀρεινὰ τμήματα δὲν ἀπεπερατώθη εἰσέτι μολονότι διὰ τὴν ἐτέραν πλευρὰν τοῦ ὄρους-τὴν πρὸς τὴν Θεσσαλίαν κλιτὺν—ἰδιαίτερα ὅπως σημασία ἀπεδόθη ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας εἰς τὰ τμήματα τὰ ἄγοντα εἰς τὰ ὀρεινὰ μέρη καὶ ὑπεστηρίχθη ὅτι ἄνευ τῶν τμημάτων τούτων δὲν ἠδύνατο νὰ γίνῃ ἐναρξίς τῶν ἔργων. Τὰ τεχνικὰ ἔργα καθυστεροῦν ὀλοσχερῶς· προξενεῖται δὲ πολλοῦ ἡ ἐντύπωσις, ὅτι ἐλλείπει τῶν τεχνικῶν ἔργων ἐδέησε νὰ διακοπῶσι καὶ τὰ ἔργα τῆς ἐπιχωματώσεως.

Τὸ αἷτιον τῆς ἀργοπορίας τῶν ἔργων ἀποδίδεται δῆθεν εἰς δυσχερείας μετὰ τοῦ ὑπεργολάβου.

Κατὰ τὰ διαμειφθέντα ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῶν προφορικῶν συζητήσεων ὁ ἐργολάβος Κίρκος ὑπέδειξε ὅτι αἱ δυσχερεῖαι προῆλθον μετὰ ἄλλων λόγῳ τῆς ἐκλογῆς τῶν λίθων διὰ τὰ τεχνικὰ ἔργα.

Εἰς τὴν προκειμένην διαφορὰν μετὰ τῆς γενικῆς ἐργολαβίας καὶ τῆς Κυβερνήσεως δὲν λαμβάνεται φυσικῶς ὑπ' ὄψει, ἂν ἐν τῇ μετὰ τῆς γενικῆς ἐργολαβίας καὶ τοῦ ὑπεργολάβου τῆς διαφορᾷ ἔχει δίκαιον ἡ ἐργολαβία ἢ ὁ ὑπεργολάβος. Διὰ τὴν ἀπόφασιν ἢν ὀφείλω νὰ ἐκδώσω δέον μόνον νὰ λάβω ὑπ' ὄψει τὸ γεγονός ὅτι τὰ ἔργα τῆς γραμμῆς ταύτης ἀνεβλήθησαν, δὲν ἦτο δὲ δυνατόν νὰ δοθῶσιν ἐπαρκεῖς δικαιολογίαι διὰ τὴν ἀναβολὴν ταύτην, δυνάμεναι νὰ ἀπαλλάξωσι τὴν ἐργολαβίαν τῆς ἀπέναντι τῆς Κυβερνήσεως εὐθύνης.

Καὶ ὕστερεῖ μὲν τὸ καθ' ἑαυτὴν ἡ Κυβέρνησις ἐπὶ τῆς γραμμῆς ταύτης ὡς πρὸς τὴν τυπικὴν διεξαγωγὴν τῶν ἀπαλλοτριώσεων, οὐχ ἥττον δὲν ἠγέρθησαν ὡς ἐκ τούτου παράπονα καὶ ὁ ὑπεργολάβος Κίρκος κατὰ τὰς προφορικὰς συζητήσεις ἐδήλωσεν ὅτι διὰ τῆς βραδύτητος τῶν ἀπαλλοτριώσεων ἐπὶ τῆς κυρίας γραμμῆς δὲν παρεκωλύθη οὐσιωδῶς ἡ πρόοδος τῶν ἔργων του.

Προσέτι εὐθύνεται ἡ ἐργολαβία ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ καὶ διὰ τὴν βραδεῖαν ὑποβολὴν τῶν κτηματολογικῶν διαγράμμάτων. Ἢ κατὰ μῆκος τομὴ τῆς γραμμῆς ἀπὸ τοῦ χιλιόμετρο 14,4 μέχρι τοῦ 14,7 ἐνεκρίθη τὴν 6 Μαΐου 1892, ἡ δὲ κατασκευὴ τῆς γραμμῆς ἤρξατο κατὰ τὰς πληροφορίες τῆς Κυβερνήσεως κατὰ τὰς ἀρχὰς Μαρτίου 1892, ἀλλὰ τὰ κτηματολογικὰ διαγράμματα ὑπεβλήθησαν τὴν 19ην Ὀκτωβρίου 1892, καὶ κατὰ τὰς πληροφορίες τῆς Κυβερνήσεως αἱ διατυπώσεις τῆς ἀπαλλοτριώσεως εἶχον ἀποπερατωθῇ τὴν 1 Μαρτίου 1893.

Ἐπομένως ἡ μὲν ἐργολαβία καθυστέρησε τὴν ὑποβολὴν τῶν κτηματολογικῶν διαγράμμάτων καὶ ἡ Κυβέρνησις τὴν διεξαγωγὴν τῶν ἀπαλλοτριώσεων.

Εἰς τὰς ἀργοπορίας τὰς ἐπελθούσας ἐπὶ τῆς γραμμῆς ταύτης κατὰ τὴν ἀπαλλοτριώσιν ὀλίγων προσωρινῶς ἀναγκαίων κτημάτων δὲν δύναμαι νὰ ἀποδώσω σπουδαίαν σημασίαν. Ὅπως δὲ ὅμως ἡ ἐκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως προελθοῦσα ἀργοπορία κατὰ τὴν ἀπαλλοτριώσιν τῶν γαιῶν διὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν εἶνε ἀρκούντως σπουδαία καὶ ὀφείλω νὰ λάβω αὐτὴν ὑπ' ὄψει ὅταν ἐκτιμήσω τὴν ἐνοχλήν τῆς ἐργολαβίας ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἐκ τῆς λίαν βραδείας ἀποπερατώσεως τῆς γραμμῆς, προκύψαν ζημίαν τῆς Κυβερνήσεως.

Ἐτεροι ἀργοποροῦσι ἐπιβαρύνουσι κατὰ τὴν κρίσιν μου τὴν ἐργολαβίαν διὰ τὴν μὴ ἀποπεράτωσιν τῆς εἰς Χαλκίδα διακλαδώσεως. Ἐὰν ὁ ἐργολάβος ἐπελαμβάνετο τῶν ἔργων προσηκόντως ἡ γραμμὴ αὕτη θὰ ἦτο ἀποπερατωμένη.

Ἐπίσης καὶ ἡ ἀργοπορία διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς γραμμῆς Θηβῶν-Μπράλου κατὰ τὸ ἀπὸ 25 Ὀκτωβρίου 1890 πρόγραμμα τῶν ἐργασιῶν ἐπιβαρύνει κατὰ τὴν γνώμην μου κατ' ἐξοχὴν τὸν ἐργολάβον.

Ἰδιαίτεροι ἀπαιτήσεις διὰ τὴν παράδοσιν ὑλικῶν ἀνωδομῆς.

Κατόπιν τῶν ἄνω ρηθέντων δέον νὰ ἐξετασθῶσι προσέτι καὶ αἱ ἰδιαίτεροι ἀπαιτήσεις ἀμφοτέρων τῶν μερῶν ὡς πρὸς τὴν παράδοσιν τῶν ὑλικῶν ἀνωδομῆς αἰτινες διετυπώθησαν εἰς τὰ ζητήματα 1 καὶ 2 περὶ τῶν ὁποίων ὅμως δὲν ἦτο δυνατόν νὰ ληρθῇ ἀπόφασις κατὰ τὴν ἐξέτασιν τῶν ζητημάτων 1 καὶ 2, ἀλλ' ἐπεφυλάχθη ἡ περὶ αὐτῶν συζήτησις εἰς τὸ ζήτημα XII.

Κατὰ τὸ πρόγραμμα τῆς 25 Ὀκτωβρίου 1890 συμφωνήθησαν τὰ ἐξῆς διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν ἐκάστου τμήματος ὡς καὶ διὰ τὴν προμήθειαν τῶν ὑλικῶν ἀνωδομῆς. (ἶδε πίνακα σελ. 119).

Ἡ ἐργολαβία δὲν ἠδυνήθη νὰ τηρήσῃ ποσὺς τὸ πρόγραμμα τοῦτο διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν τμημάτων. Μέχρι τοῦδε μόνον ἡ γραμμὴ Στυλίδος-Λιανοκλαδίου ἀποπερατώθη. Τὸ τμήμα Ἀθηνῶν-Θηβῶν, ὅπερ ἔδει νὰ ᾖ ἀποπερατωμένον τὴν 1 Ἰανουαρίου 1892, σήμερον ἀκόμη δὲν συνετελέσθη καὶ κατὰ πᾶσαν πιθανότητα μόνον 6 μῆνας μετὰ τὴν ἐπανάληψιν τῶν ἐργων θὰ ᾖ δυνατὴ ἡ ἀποπεράτωσις τῆς ὑποδομῆς. Ἐκ τούτου προκύπτει ὑπερῆμερία τῆς συμφωνημένης προθεσμίας 2 ὡς ἔγγιστα ἐτῶν, ἔστω καὶ ἂν δὲν ληρθῇ ὑπ' ὅψει τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς σημερινῆς σχεδὸν ὁλοσχεροῦς διακοπῆς τῶν ἐργων.

Ἡ ἀργοπορία αὕτη ἐπιβαρύνει οὐσιωδῶς τὴν ἐργολαβίαν. Διὰ τὸ τμήμα Σχηματάρη-Χαλκίδος, θέλει ἐπέλθῃ ἐπίσης διετής ὑπερῆμερία ὑπ' ὅψει λαμβανόμενων τῶν ἄνω περιστατικῶν. Ἡ ἀργοπορία αὕτη ἐπῆλθεν ἐν μέρει ὡς ἐκ τῆς διεξαγωγῆς τῶν συζητήσεων περὶ ἀνωφερειῶν τῆς διακλαδώσεως. Ἡ ἀργοπορία αὕτη ἐπιβαρύνει ἀμφοτέρω τὰ μέρη. Κατὰ μείζονα ὅμως λόγον προῆλθεν ἐξ ἀργοποριῶν τῆς ἐκτελέσεως, αἵτινες ἐπιβαρύνουσι τὴν ἐργολαβίαν. Ἡ ἀποπεράτωσις τῆς γραμμῆς Καλαμπρεζίου-Λαρίσσης ἢ τοῦ τμήματος Σκαρμίτζης-Δεμερλῆ τοῦ κατόπιν ἄλλων συμφωνιῶν δημιουργηθέντος θὰ ᾖ δυνατὴ 6 περίπου μῆνας μετὰ τὴν ἑναρξιν τῶν ἐργασιῶν. Ἡ ὑπέρβασις τῆς ἀρχικῆς συμφωνηθείσης προθεσμίας κατὰ ταῦτα ἀνέρχεται ἐπίσης εἰς 2 περίπου ἔτη.

Τὰ διαγράμματα διὰ τὴν γραμμὴν ταύτην Σκαρμίτζης-Δεμερλῆ ὑπεβλήθησαν τὴν 27 Ἰουνίου 1892 ἐνεκρίθησαν δὲ τὴν 30 Ἀπριλίου 1893. Κατὰ τοὺς ὅρους τῆς συμβάσεως ἡ ἔγκρισις ὤφειλε νὰ ἐπέλθῃ μέχρι τῆς 27 Ἰουλίου 1892. Ὑποτιθεμένου, ὅτι μετὰ τὴν ἐπανάληψιν τῶν ἐργων θὰ ἐπιτραπῇ ἡ κατασκευὴ τῆς γραμμῆς, ἡ Κυβέρνησις ἐπιβαρύνεται μὲ τὴν ἀργοπορίαν 9 τοῦλάχιστον μηνῶν. Ἐὰν δὲ παραδεχθῶμεν, ὅτι ἡ γραμμὴ θὰ ᾖ ἤδη ἀποπερατωμένη ὅταν διεκόπησαν τὰ ἔργα, τοῦθ' ὅπερ ὅμως εἶνε ἀμφίβολον, ἔπρεπε νὰ προσμετρήσωμεν καὶ τὸν χρόνον τοῦτον διὰ τὴν διακοπὴν τῶν ἐργων. Ἡ ἀργοπορία αὕτη ἐπιβαρύνει τὴν Κυβέρνησιν.

Ἡ γραμμὴ Θηβῶν-Μπράλου ἔδει νὰ εἶνε ἀποπερατωμένη τὴν 1 Αὐγούστου 1892. Ἡ ἀποπεράτωσις θὰ εἶνε δυνατὴ 9 μῆνας μετὰ τὴν ἐπανάληψιν τῶν ἐργων. Χωρὶς νὰ ληρθῇ ὑπ' ὅψει τὸ σύνολον τῆς διακοπῆς προκύπτει ἐντεῦθεν ἀργοπορία 19 περίπου μηνῶν. Ἡ ἀργοπορία αὕτη ἐπιβαρύνει οὐσιωδῶς τὴν ἐργολαβίαν.

Ἡ γραμμὴ Καλαμπρεζίου-Λιανοκλαδίου ἦτις κατὰ τὰς νῦν συμφωνίας ἀντιστοιχεῖ πρὸς τὴν γραμμὴν Λιανοκλαδίου-Σκαρμίτζης ἔδει νὰ εἶνε κατὰ δύο τρίτα ἀποπερατωμένη τὴν 1 Ἰανουαρίου 1893. Ἀλλ' ἡ ἀποπεράτωσις ἀντιστοίχου

Τμήμα	Μήκος	Χρονολογία ἀποπερατώσεως	Ἐποχὰς εἰς ἃς γενήσονται αἱ πληρωμαὶ	Ποσότητες			
				Ράβδοι καὶ ἑξαετήματα	Σφωτῆρες	Λοκινγολογία	Δαπάναι κατὰ προσέγγισιν
Στυλίδος - Λιανοκλάδι	28 χιλίόμε.	Ἔτος 1890	Ἔτος 1891	15890	120000	—	2979375
Ἀθηνῶν - Θηβῶν	175	1 Αὐγούστου 1891	{ Ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου μέχρι 1ης Μαΐου }	2055	100000	70%	1283072,50
Σχηματάρη - Χαλκίδος	40	1 Ἰανουαρίου 1892	{ Ἀπὸ 1ης Μαΐου 1891 μέχρι 1ης Ἰανουαρίου 1892 }	2055	100000	45%	3170912,50
Θηβῶν - Μπράλου	100	Ἔτος 1892	{ Ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου μέχρι 1ης Μαΐου }	3000	65000	26%	2211680
Καλαμπρεζίου - Λιανοκλαδίου	40	1 Ἰανουαρίου 1893	{ Ἀπὸ 1ης Μαΐου μέχρι 1ης Ἰανουαρίου }	3000	65000	10%	1416800
Καλαμπρεζίου-Λιανοκλάδι (συνέχ.)	20	Ἔτος 1893	{ Ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου μέχρι 1ης Μαΐου }	1500	15000	6%	661830
Μπράλου εἰς Λιανοκλάδι ...	27	1 Ἰανουαρίου 1894	{ Ἀπὸ 1ης Μαΐου μέχρι 1ης Ἰανουαρίου 1894 }	1500	15000	6%	661830

τμήματος ἐπὶ τῇ ὑποθέσει ὅτι τὰ ἔργα διεξάγονται δραστηρίως θὰ ᾖ προφανῶς δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ ταχύτερον 2 περίπου ἔτη ἀπὸ τῆς ἐπαναλήψεως τῶν ἔργων. Συνεπῶς ἡ πιθανὴ ἀργοπορία ἀνέρχεται εἰς 2 1/2 ἔτη. Ἡ ἀργοπορία αὐτῇ προήλθεν ἐν μέρει μὲν ἐκ τῆς διεξαγωγῆς τῶν διαπραγματεύσεων περὶ τῆς ἀλλαγῆς τῆς διευθύνσεως τῆς γραμμῆς καὶ μελέτης παραλλαγῶν κτλ. δι' ἧς ὑπὸ τὰς ὑφισταμένους συνθήκας ἀμφότερα τὰ μέρη φέρουσι τὴν εὐθύνην, ἐν μέρει δ' ἐκ τῆς βραδείας πορείας τῶν ἔργων τῆς κατασκευῆς.

Τὴν ἐκ τοῦ τελευταίου τούτου περιστατικοῦ κατ' ἐξοχὴν ἐξ ὑπαιτιότητος τοῦ ἐργολάβου προερχομένην ἀργοπορίαν ἐκτιμῶ εἰς ἡμισὺ περίπου ἔτος.

Τὸ αὐτὸ συμβαίνει καὶ διὰ τὸ ἀκόλουθον τμήμα Καλαμπρέζι-Λιανοκλάδι νῦν δὲ Σκάρμισσα-Λιανοκλάδι, ὅπερ ἔδει νὰ εἴνε ἀποπερατωμένον τὴν 1 Αὐγούστου 1893.

Πλὴν τούτου, διὰ τὸ τμήμα Πενταμύλου-Σκαρμίτζης μόνον κατὰ τοῦτο δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ κατάστασις τοῦ τμήματος Σκαρμίτζης-Δεμερλή, καθ' ὅσον νὰ μὲν ἡ ἐναρξὶς τῶν χωματισμῶν τοῦ τμήματος τούτου ἦτο δυνατὴ, ἀλλὰ διὰ τὴν περαιτέρω δραστηρίαν πρόοδον τῶν ἔργων προαπητεῖτο ἡ κατασκευὴ τῆς γραμμῆς Δεμερλή-Σκαρμίτσης.

Διὰ τὴν γραμμὴν Μπράλου-Λιανοκλαδίου εἶχεν ὁρισθῇ ὡς προθεσμία ἀποπερατώσεως ἡ 1 Ἰανουαρίου 1894. Ἡ ἀποπεράτωσις θὰ ἐπέλθῃ προδήλως 1 1/2 ἔτος μετὰ τὴν ἐπαναλήψιν τῶν ἔργων. Ἐπομένως εἶνε λίαν πιθανὴ ὑπερμερία 1 1/2 ἔτους πέραν τῆς συμπρωθυνημένης προθεσμίας. Ἡ ἀργοπορία αὕτη ἐπιβαρύνει κατ' ἐξοχὴν τὴν ἐργολαβίαν.

Ἀμφότερα τὰ μέρη ἡγείραν ἀξιώσεις ἀποζημιώσεως διὰ τὴν παραβίασιν τοῦ προγράμματος τοῦ Ὀκτωβρίου 1890 καὶ τῶν ὁρῶν τοῦ ἄρθρου 9 τῆς συμβάσεως.

Ἡ Κυβέρνησις ὑπολογίζει τὴν ζημίαν τόκου ἐκ προώρου πληρωμῆς τῶν ῥάβδων καὶ στρωτήρων εἰς 725,000 φράγκα καὶ ἀπαιτεῖ, συμφώνως τῷ πρώτῳ αὐτῆς ὑπομνήματι εἰς τὸ ζήτημα XII, πληρωμὴν 360,000 φρ. διὰ τὴν ζημίαν τόκου κεφαλαίου 300,000 φράγκων ἕνεκα διετούς ἀργοπορίας.

Ὁ ἐργολάβος ἀπαιτεῖ κατὰ τὸ πρῶτον αὐτοῦ ὑπόμνημα τὰ ἑξῆς.

1.— Le Gouvernement est forcé à accepter livraison de ces rails et accessoires, actuellement en dépôt à Maryport, et montant à 2194 tonnes, et de les payer à raison de 187,50 frs en or, moins 10 frs par tonne pour fret.

2.— Le Gouvernement doit payer à l'Entreprise l'intérêt sur les sommes dues pour ces rails, à raison de 8 o/o par an; intérêts composés pour 29 mois, jusqu'au 17 Juillet 1893.

3.— Le Gouvernement doit accepter livraison et payer après livraison 6496 tonnes rails et accessoires, y compris les rails en dépôt à Maryport, livrables conformément au programme N° 2.

4.— Que le Gouvernement doit payer des indemnités pour le refus d'accepter les 6996 tonnes de rails et accessoires.

Reclamation N° 1	Monte en frs or	389,435
» N° 2	»	82,758
» N° 3	sera due lorsque les rails auront été livrés en Grèce	
» N° 4	Monte en frs, or.	252,000
Total		724,193

Quant aux traverses, l'Entreprise demandera le paiement de 384,023 traverses conformément au programme N° 2, c'est-à-dire 116,023 au-delà

de 268,000 déjà payées; de ces 116,023 traverses, 29,815 ont été inspectées, reçues et acceptées par les Ingénieurs du Gouvernement depuis Novembre 1891.

L'Entreprise demande le paiement de trois années de loyer de terrain, sur lequel les traverses sont ou seront empilées, sur la section entre Liannokladi et Larissa. Cette réclamation est faite en conséquence du retard de trois ans établi ci-après.

Les réclamations au sujet des traverses sont:

Reclamation N° 1.	Paiement des traverses livrées, mais pas inspectées 60,000 à frs 5,56	330,000 fr.
» N° 2.	Paiement des traverses inspectées et acceptées	
N° 2 a.	Intérêt sur 163,927 fr. à 8 o/o du 1er 8ème 1891 au 17 Juillet 1893	22,710: —
	Intérêt sur 85,215,40 à 8 o/o du 24 Janvier au 17 Juillet 1893	3,323. —
» N° 3.	Loyer pendant trois ans.	10,000. —
» N° 4.	Sera dû quand les 26,218 traverses auront été livrées	252,000. —
» N° 5.	Indemnités	
Total.		781,960 fr.

La somme totale demandée par l'Entreprise pour cause de refus de la part du Gouvernement de recevoir et payer les rails et accessoires et les traverses, monte donc à 1506153 frs en or et constitue la réclamation N° 1.

1. Ἡ Κυβέρνησις εἶνε ἡναγκασμένη νὰ δεχθῇ τὴν παράδοσιν τῶν ῥάβδων καὶ εξαρτημάτων, ἀποθηκευμένων ἐπὶ τοῦ παρόντος ἐν Maryport καὶ ἀνερχομένων εἰς 2194 τόννους, καὶ νὰ πληρώσῃ αὐτὰ πρὸς 18750 φράγκα εἰς χρυσόν, μείον δέκα φράγκα κατὰ τόννον διὰ ναύλον.

2. Ἡ Κυβέρνησις ὀφείλει νὰ πληρώσῃ εἰς τὸν ἐργολάβον τὸν τόκον ἐπὶ τῶν ποσῶν τῶν ὀφειλομένων διὰ τὰς ῥάβδους ταύτας πρὸς 8 o/o ἐτησίως ἐπὶ ἀνατοκισμῷ δι' 29 μῆνας μέχρι τῆς 17 Ἰουλίου 1893.

3. Ἡ Κυβέρνησις ὀφείλει νὰ παραλάβῃ καὶ νὰ πληρώσῃ μετὰ τὴν παράδοσιν 6496 τόννους ῥάβδων καὶ εξαρτημάτων συμπεριλαμβανομένων τῶν ῥάβδων τῶν ἐν Maryport ἀποθηκευμένων, παραδοτέων συμφώνως τῷ προγράμματι ὑπ' ἀριθ. 2.

4. Ὅτι ἡ Κυβέρνησις ὀφείλει νὰ πληρώσῃ ἀποζημιώσεις διὰ τὴν ἄρνησιν τοῦ νὰ δεχθῇ τοὺς 64996 τόννους ῥάβδων καὶ εξαρτημάτων.

Ἀπαίτησις ὑπ' ἀριθ. 1	ἀνέρχεται εἰς φρ. χρυσᾶ	389435
» 2	»	82758
» 3	θὰ ὀφείλῃται ὅταν οἱ ῥάβδοι παραδοθ. ἐν Ἑλλάδι	
» 4	ἀνέρχεται εἰς φρ. χρυσᾶ	252000
Σύνολον		724193

Ὡς πρὸς τοὺς στρωτήρας ὁ ἐργολάβος ζητεῖ τὴν πληρωμὴν 384023 στρωτήρων συμφώνως τῷ ὑπ' ἀριθ. 2 προγράμματι, δηλαδὴ 116023 ἐπὶ πλέον τῶν ἤδη πληρωθέντων 268000. Ἐκ τῶν 116023 τούτων στρωτήρων 29815 ἐπιθεωρήθησαν, παρελήφθησαν καὶ ἐγένοντο δεκτοὶ ὑπὸ τῶν μηχανικῶν τῆς Κυβερνήσεως ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου τοῦ 1891.

Ἡ ἐργολαβία ζητεῖ τὴν πληρωμὴν τριῶν ἐτῶν ἐνοικίου τοῦ ἐδάφους, ἐφ' οὗ οἱ στρωτήρες εἶνε ἢ ἔσονται ἀποθηκευμένοι ἐπὶ τοῦ τμήματος μεταξὺ Λιανοκλαδίου καὶ Λαρίσσης. Ἡ ἀπαίτησις αὕτη ἐγένετο συνεπείᾳ τῆς βραδύτητος τριῶν ἐτῶν, καθὰ ἐκ τῶν κατωτέρω προκύπτει.

Αἱ ἀπαίτησις ὡς πρὸς τοὺς στρωτήρας εἰσὶ:

Ἀπαίτησις 1	πληρωμὴ στρωτήρων παραδοθέντων ἀλλὰ μὴ ἐπιθεωρηθέντων 60000 πρὸς φρ. 5,50	330000 φρ.
» 2	πληρωμὴ στρωτήρων ἐπιθεωρηθέντων καὶ παραληφθέντων 29805 πρὸς φρ. 5,50	163927 »

Εἰς μεταφορὰν 493927

		Ἐκ μεταφορᾶς.....	493927
2α	Τόκος τῶν 163927 φράγκων πρὸς 8 οἷο ἀφαιλούμενος ἀπὸ 1ης 86ρίου 1891 μέχρι 17 Ἰουλίου 1893		22740
	Τόκος 85215.40 πρὸς 8 οἷο ἀπὸ 24 Ἰανουαρίου μέχρι 17 Ἰουλίου 1893		3323
3	Ἐνοίκιον ἐπὶ 3 ἔτη		10000
4	Θὰ οφείλωται μετὰ τὴν παράδοσιν τῶν 26218 στρωτήρων....		252000
5	Ἀποζημιώσεις		

Σύνολο..... 781960 φρ.

Τὸ ὅλικόν ποσὸν τὸ ζητούμενον ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας λόγω ἀρνήσεως τῆς Κυβερνήσεως νὰ παραλάβῃ καὶ νὰ πληρώσῃ τὰς ράβδους καὶ τὰ ἐξαρτήματα καὶ τοὺς στρωτήρας ἀνέρχεται λοιπὸν εἰς 1506153 φράγκα εἰς χρυσὸν καὶ ἀποτελεῖ τὴν ὑπ' ἀριθ. 1 ἀπαίτησιν.

Κατὰ τὰς προταχθείσας παρατηρήσεις περὶ τῶν ἐπελθουσῶν χρονοτριβῶν, κατὰ τὴν ἐμὴν κρίσιν, προκύπτει, ὅτι αἱ ἐναντίον τοῦ προγράμματος τῶν ἔργων ἐπιβουλοῦσαι βραδύτητες ἐπιβαρύνουσι, καὶ δὴ κατὰ μέγα μέρος, τὴν ἐργολαβίαν, καὶ ὅτι μέρος τῆς βραδύτητος, ἰδίως διὰ τὴν γραμμὴν Σκαρμίτζης-Δεμερλῆ ἐπιβαρύνει τὴν Κυβέρνησιν. Τρίτον μέρος τῆς βραδύτητος προῆλθεν ἐκ τῶν διαπραγματεύσεων, ἃς ἀμφότερα τὰ μέρη διεξήγαγον, ἐκ τῆς μελέτης παραλλαγῶν αἰτινες ἐγένοντο μὲν πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ἐργολαβίας, ἀλλὰ τῶν ὁποίων τὴν ἐπεξεργασίαν θεωρῶ λογικὴν καὶ σκόπιμον.

Τούτων οὕτως ἐχόντων ἐννοεῖται οἰκοθεν, ὅτι οὔτε ὁ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως συνταχθεὶς λογαριασμὸς, οὔτε ὁ τοῦ ἐργολάβου δύνανται νὰ χρησιμεύσωσιν ὡς βάσις διὰ τὴν ἐξεύρεσιν τῶν τυχόν εἰς ἀμφότερα τὰ μέρη ἀποδοτέων ἀποζημιώσεων, καθ' ὅσον τὰ ἐπιχειρήματα ἐφ' ὧν ἐρείδονται αἱ ἀντεγκλήσεις ἀμφοτέρων τῶν μερῶν ὡς πρὸς τὴν ὑπαιτιότητα εἶνε ἀνυπόστατα. Θέλω ὁμῶς λάβει καὶ ταῦτα ὑπ' ὄψιν μου κατὰ τὴν διεξαγωγὴν τοῦ γενικοῦ συμπέρασματος περὶ τῶν ζημιῶν αἰτινες ἐπιβαρύνουσιν ἐκάτερον τῶν μερῶν λόγω ζημίας διὰ τὴν πρόωρον ἢ ἀπορριφθεῖσαν παράδοσιν καὶ παραλαβὴν ὑλικῶν ἀνωδομῆς. Ἡ παραλαβὴ τῶν ὑπαρχόντων ὑλικῶν κατὰ τὴν ἐπανάληψιν τῶν ἔργων κανονίζεται συμφώνως πρὸς τοὺς παρ' ἐμοῦ τεθέντας κανόνας κατὰ τὴν ἐξέτασιν τοῦ ζητήματος 1. Τοῦτ' ἐστὶ αἱ διὰ τοὺς προσεχεῖς 6 μῆνας ἀπαιτούμεναι ράβδοι μετὰ τῶν ἐξαρτημάτων καὶ οἱ διὰ τοὺς προσεχεῖς 12 μῆνας ἀπαιτούμενοι στρωτήρες θέλουσι παραληφθῇ καὶ πληρωθῇ. Διὰ λόγους ἐπιχειρίας δεόν νὰ ἐπιτραπῇ ἐκτὸς τούτου εἰς τὴν ἐργολαβίαν ἀμέσως μετὰ τὴν ἐπανάληψιν τῶν ἔργων νὰ παραδῶσιν ὁλόκληρον τὸ ὑλικὸν τῆς ἀνωδομῆς διὰ τὸ τμήμα Σκαρμίτζης-Δεμερλῆ καὶ νὰ πιστοποιηθῇ τοῦτο ἐφ' ὅσον δὲν ἐγένετο ἤδη παραλαβὴ καὶ πληρωμὴ ὑλικῶν διὰ τὸ τμήμα τοῦτο.

Γενικὸν συμπέρασμα.

Τὸ γενικὸν συμπέρασμα περὶ τῆς εὐθύνης, ἣτις ἐπιβαρύνει ἐκάτερον τῶν μερῶν διὰ τὰς ἀμοιβαίας ζημίας ὡς ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐξάγεται εἶναι τὸ ἀκόλουθον. Ἡ ἐργολαβία εὐθύνεται.

α') Διὰ τὴν βραδύτητα τῆς ἀποπερατώσεως τῶν τμημάτων Πειραιῶς—Θηβῶν, Θηβῶν—Μπράλου καὶ Σχηματαρίου—Χαλκίδος, κατὰ παράβασιν τοῦ προγράμματος τῶν ἐργασιῶν ἀπὸ 25 8)βρίου 1890. Συνεπείᾳ τούτου ἡ Κυβέρνησις πρόωρος ἐπλήρωσεν εἰς τὸν ἐργολάβον ὑλικά ἀνωδομῆς κατὰ πολὺ ὑπέρτερα τῶν ἀπαιτούμενων. Ἡ Κυβέρνησις ζημιούται ἐκ τούτου ἂν μὲν ἐκ τῆς ἀνωφελοῦς καταβολῆς τόκων τῶν πληρωθέντων κεφαλαίων, ἂν μὲν ἐκ τῆς ἐλαττώσεως τῆς ποιότητος τῶν ἀποθηκευμένων στρωτήρων. Ἡ Κυβέρνησις

πρὸς τούτοις συνεπείᾳ τῆς ἀργοπορίας κατὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἀνω τμημάτων ὑπόκειται καὶ εἰς ἑτέραν ζημίαν διότι τὸ ὅλον κεφάλαιον διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἔμεινε νεκρόν.

β') Ἡ καθυστέρησις τῆς ἀποπερατώσεως τῆς γραμμῆς Μπράλου—Λιανοκλαδίου κατὰ παράβασιν τῶν διὰ τῆς συμβάσεως τῆς 25ης 8)βρίου 1890 ὡς καὶ τῶν διὰ τῆς ἀρχικῆς συμβάσεως ὁρισθεισῶν προθεσμιῶν ἐπιβαρύνει ἐπίσης οὐσιωδῶς τὴν ἐργολαβίαν, ἣτις διὰ βραδείας τῶν ἔργων ἐκτελέσεως, ἰδίως ὁμῶς δι' ἀνεπαρκοῦς προπαρασκευῆς σπουδαίων σχεδίων ἐγένετο παράιτιος τῆς καθυστέρήσεως ταύτης. Ἐκ τῆς καθυστέρήσεως ταύτης ἡ Κυβέρνησις ζημιούται ἐκ τῆς ἀνωφελοῦς καταβολῆς τόκου τοῦ μέχρι τοῦδε διὰ τὴν κατασκευὴν χρησιμοποιηθέντος κεφαλαίου.

γ') Ἀνάλογον ζημίαν ὑφίσταται ἡ Κυβέρνησις διὰ τῆς καθυστέρήσεως τῶν ἔργων ἐπὶ τῆς γραμμῆς Λιανοκλαδίου—Πενταμύλου.

Ἀρ' ἑτέρου ἡ Κυβέρνησις ἐζημιώσε τὴν ἐργολαβίαν.

α') Διὰ τῆς διακοπῆς τῆς πασσαλώσεως τῆς γραμμῆς Πενταμύλου—Σκαρμίτσης, συνεπείᾳ τοῦ ἀπὸ 4/16 Ὀκτωβρίου 1891 ἐγγράφου.

β') Διὰ καθυστέρήσεως διαφόρων μερικῶν πληρωμῶν κατὰ παράβασιν τῶν κατὰ τὸ συμβόλαιον προθεσμιῶν.

γ') Δι' ἀπαγορεύσεως τῆς ἐνάρξεως τῶν ἔργων ἐπὶ τοῦ τμήματος Σκαρμίτσης—Δεμερλῆ. Κατέστησε δ' οὕτω ἐν γένει ἀδύνατον τῷ ἐργολάβῳ τὴν πλήρη ἐκτέλεσιν τοῦ ἀπὸ 25 Ὀκτωβρίου 1890 προγράμματος τῶν ἔργων.

Προσέτι ἡ Κυβέρνησις ἀναμειχθεῖσα εἰς τὰ ἤδη ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ληφθέντα μέτρα διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων ἐπροξένησεν εἰς αὐτὴν ζημίαν. Ἀλλ' ἐνταῦθα λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ὑπὲρ τῆς Κυβερνήσεως ὅτι ἡ ἐργολαβία παρέλειψε νὰ λάβῃ κατάλληλα μέτρα ὅπως ἀρθῇ ἡ ἀπαγόρευσις.

Ἀκριβεστέρᾳ ἐκτίμησιν τοῦ ἰσοτίμου ἐκάστης τῶν ζημιῶν, ἐξαιρέσει τῶν ζημιῶν τῶν ἐκ τῆς διακοπῆς τῆς πασσαλώσεως προκυψασῶν, προσκόπτει εἰς μεγάλας δυσχερείας· οἱ πρὸς καθορισμὸν αὐτῶν ὑπ' ἀμφοτέρων τῶν μερῶν, δοθέντες λογαριασμοὶ δὲν δύνανται νὰ παράσχωσι ἀκριβῆ διδόμενα διὰ τὴν ἐκτίμησιν ταύτην. Ἰδίως οἱ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ἀναγεγραμμένοι ἀριθμοὶ ὑπερβαίνουν κατὰ τὴν ἐμὴν κρίσιν πᾶν λογικὸν μέτρον ἐν τούτοις ὑπὸ τὰς προκειμένας συνθήκας ἡ ἐνοχὴ διὰ τὰς ἀμοιβαίας ζημίας ἀλληλοβαρύνει ἐξ ἴσου ἀμφότερα τὰ μέρη, αἱ δὲ ἀμοιβαῖαι ζημίαι ἀντιστοιχοῦσιν οὕτως, ὥστε οφείλω νὰ καταλήξω εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι αἱ ἐκάτερα τὰ μέρη ἐπιβαρύνουσαι ἀποζημιώσεις ἀμοιβαίως ἐξισοῦνται καὶ ὅτι συνεπῶς οὐδέτερον τῶν μερῶν δικαιούται ἀποζημιώσεως λόγω τῶν ζημιῶν τούτων δυναμένης νὰ ἐκφρασθῇ δι' ἀριθμῶν.

Τοῦναντίον διὰ τὸ ζήτημα τῆς παρατάσεως τῶν κατὰ τὸ συμβόλαιον προθεσμιῶν συνηγοροῦσιν ὑπὲρ τῆς ἐργολαβίας κυρίως τὰ ἑξῆς.

- 1) Αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνωφέρειαν Πειραιῶς—Θηβῶν.
- 2) Αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνωφέρειαν τῆς διακλαδώσεως Χαλκίδος.
- 3) Αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὸν σιδηροδρομικὸν σταθμὸν Λαμίας.
- 4) Αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν διάβασιν τῆς κυρίας γραμμῆς διὰ Λαμίας.
- 5) Αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν διάβασιν τῆς γραμμῆς μετὰξὺ Λιανοκλαδίου καὶ Δεμερλῆ.

6) Αἱ καθυστερήσεις τῶν πληρωμῶν τῶν μηνῶν Ἀπριλίου καὶ Μαΐου 1893.

7) Αἱ καθυστερήσεις τῶν ἀπαλλοτριώσεων ἐπὶ διαφόρων τμημάτων.

Φαίνεται μοι δίκαιον, ἐὰν τὰ περιστατικὰ ταῦτα ληφθῶσιν ὑπ' ὄψιν, ὅπως ὁρισθῶσι διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ἔργων αἱ ἐξῆς προθεσμίαι :

1) Διὰ τὰ τμήματα Πειραιῶς-Θηβῶν, Σχηματαρίου-Χαλκίδος καὶ Θηβῶν - Δαδίου ἡ 1η Ἀπριλίου 1895.

2) Διὰ τὰς γραμμὰς Δαδίου-Λιανοκλαδίου-Λαμίας ἡ 1η Δεκεμβρίου 1895.

3) Διὰ τὰς γραμμὰς Λιανοκλαδίου-Σκαριέτζης-Λαρίσσης ἡ 1η Ἰουλίου 1897.

Ἐὰν ὅμως ἡ διαιτητικὴ μου ἀπόφασις περιέλθῃ εἰς γνῶσιν τῶν ἐνδιαφερομένων μετὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1893, αἱ ἀνωτέρω προθεσμίαι θέλουσι παραταθῇ κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ὅπερ θέλει μεσολαβῆσαι ἀπὸ τῆς 31 Δεκεμβρίου μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἡ ἀπόφασίς μου περιέλθῃ εἰς γνῶσιν τῶν ἐνδιαφερομένων. Αἱ χρονολογίαι ἐσημειώθησαν κατὰ τὸ Ἰουλιανὸν ἡμερολόγιον.

Ζήτημα 13.

Le Gouvernement réclame le droit d'être le seul juge de la nécessité ou de l'utilité de l'acquisition des terrains dont l'Entreprise demande l'expropriation. L'Entreprise au contraire maintient que le Gouvernement est obligé d'exproprier tous les terrains qu'elle considère comme nécessaires.

Quelle est l'interprétation à donner à la Convention à ce sujet?

Ἡ Κυβέρνησις ἀξιοῖ ὅτι μόνη ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ κρίνῃ περὶ τῆς ἀνάγκης καὶ τῆς χρησιμότητος τῆς προσκτήσεως γηπέδων ὧν ἡ ἐργολαβία αἰτεῖται τὴν ἀπαλλοτριώσιν. Ἡ ἐργολαβία τοῦναντίον ἰσχυρίζεται ὅτι ἡ Κυβέρνησις εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ ἀπαλλοτριώσῃ πάντα τὰ γήπεδα ἅτινα θεωρεῖ ἀναγκαῖα.

Τίς εἶνε ἡ ἐρμηνεία τῆς συμβάσεως ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τοῦτο;

Κατὰ τὸ ἄρθρον 6 τῆς συμβάσεως ἡ Κυβέρνησις ὑποχρεώθη νὰ ἀπαλλοτριώσῃ τὰ διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου ὀριστικῶς ἢ προσωρινῶς ἀναγκαῖα γήπεδα. Εἶναι δὲ μόνον ζήτημα τίς ἀποφαίνεται περὶ τῆς ἀνάγκης τῆς χρήσεως τῶν γηπέδων. Κατὰ τὴν γνώμην μου ἡ ἀπόφασις αὕτη δέον νὰ μὲν εἰς διάθεσιν τοῦ Κράτους. Τὸ δικαίωμα τοῦτο εἶνε ἀπόρροια τῆς ἐξουσίας τοῦ Κράτους. Καὶ εἰς ἄλλας δὲ χώρας τὸ Κράτος ἀποφαίνεται, ἂν πρόκειται ἡ ἀνάγκη τῆς ἀπαλλοτριώσεως. Καθ' ὅσον ἐν τῷ ὑπομνήματι τῆς Κυβερνήσεως λίαν ὀρθῶς διετυπώθη, ὅτι ὁ περιορισμὸς τῆς ιδιοκτησίας, οἷος εἶνε ἡ ἀπαλλοτριώσις, ἀπαιτεῖ ἐγγυήσεις τινάς. Ἡ ἐγγυήσις αὕτη μόνον διὰ τοῦ Κράτους δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ, διότι εἰς τὸ Κράτος ἀνήκει ἡ προστασία τῆς ιδιοκτησίας τῶν πολιτῶν. Συνεπῶς τὸ Κράτος δὲν δύναται νὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἐκτελῇ πᾶσαν πρότασιν τοῦ ἐργολάβου περὶ ἀπαλλοτριώσεως γηπέδου τινός· οὐ μόνον δὲ τὸ δικαίωμα ἔχει, ἀλλὰ καὶ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐξετάζῃ ἂν ὑφίσταται ἡ ἀνάγκη τῆς ἀπαλλοτριώσεως.

Εἰς τὴν λέξιν ἀνάγκη δὲν πρέπει ὡς εἰκὸς νὰ δοθῇ ἡ ἔννοια ὅτι τότε μόνον γήπεδόν τι πρέπει νὰ ἀπαλλοτριουῖται, ὅταν κατ' οὐδένα ἄλλον τρόπον δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ ὁ ἐπιδιωκόμενος σκοπός. Τὸ Κράτος ὀφείλει μᾶλλον κατὰ τὸ πνεῦμα τῆς συμβάσεως νὰ ἀποδέχεται τὴν πρότασιν τότε, ὅταν ὁ σκοπὸς δύναται μὲν καὶ κατ' ἄλλον τρόπον νὰ ἐπιτευχθῇ ἀλλ' ἐκ τούτου θὰ προέκυπτον ὑπερβολικαὶ δαπάναι εἰς τὴν ἐργολαβίαν. Δυνατὸν εἶναι εἰς τινὰς περιπτώσεις νὰ ἀποφύγωμεν τὴν ἀπαλλοτριώσιν γηπέδου τινός διὰ τὴν κατασκευὴν φράγματος πρὸς ἐξόρυξιν σήραγγος, ἀλλ' ἐντεῦθεν δύνανται νὰ προκύψωσι διὰ τὴν ἐργολαβίαν πρόσθετοι δαπάναι μεταφορᾶς, ὅπως δυσανάλογοι πρὸς τὴν ἀξίαν τοῦ γηπέδου. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ἡ ἀνάγκη τῆς ἀπαλλοτριώσεως εἶνε φανερά ἐκτὸς ἐὰν δὲν πρόκεινται ὅπως εἰδικοὶ λόγοι, οἵτινες πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ ιδιοκτήτου καθιστῶσι τὴν ἀπαλλοτριώσιν ἀπραγματοποίητον. Ὡσαύτως ἡ πρόσ-

καιρὸς παραχώρησις γηπέδων διὰ τὴν ἐναπόθεσιν σκύρων (Kieslager), ἥτις κατ' ἀρχὰς δὲν ἐγένετο ἀποδεκτὴ ὑπὸ τοῦ ἐλέγχου, δύναται ὑπὸ ὅρους νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἀναγκαῖα. Ἐν γένει δύναται τις νὰ εἴπῃ ὅτι ἡ ἀπαλλοτριώσις δικαιολογεῖται μόνον ὅταν τὸ Κράτος ὑπὸ τὰς ὑφισταμένας συνθήκας θὰ προέβαιεν εἰς αὐτήν, ἐὰν ἡ ἐκτέλεσις τῶν ἔργων καὶ ἡ πρόσκτησις τῶν γηπέδων ἐγένετο ἀπ' εὐθείας παρ' αὐτοῦ.

Ἡ ἀπαλλοτριώσις τῶν γηπέδων διὰ τὴν διακλάδωσιν εἰς Δήλεσι, κατασκευασθεῖσαν συνεπείᾳ τῆς μὴ ἀποπερατώσεως τῆς διακλαδώσεως εἰς Χαλκίδα, ἦν μὲν ἀναγκαῖα, ἀλλ' ὑπῆρξε συνεπείᾳ ὀλιγορίας τῆς ἐργολαβίας, ἥτις ἐβράδυνε κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων τῆς διακλαδώσεως εἰς Χαλκίδα. Κατὰ τὴν γνώμην μου τὸ Κράτος ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ἔδει νὰ προβῇ εἰς τὴν ἀπαλλοτριώσιν, θὰ ἐδικαιούτο δὲ, ν' ἀπαιτήσῃ ἀπὸ τὴν ἐργολαβίαν τὴν ἀπόδοσιν τῶν γενομένων δαπανῶν. Ἀλλ' ἐπειδὴ ἐν τούτοις οὐδεμία ἐκ τούτου οὐσιώδης διαφορὰ θὰ προέκυπτεν ὑπὲρ τῆς ἐργολαβίας δύναται τούτο νὰ παροραθῇ.

Περὶ τῆς ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας, ἐνεκα τῆς εἰς Χαλκίδα διακλαδώσεως, ἀπαιτηθείσης ἀποζημιώσεως ἐξήνεγκον ἤδη κατὰ τὰ ἄλλα τὴν κρίσιν μου ἐν ζητήματι 12.

Λόγῳ ἀρνήσεως τῆς ἀπαλλοτριώσεως ἄλλων γηπέδων δὲν διατυπώθησαν ἐν τῷ ζητήματι τούτῳ αξιώσεις ἀποζημιώσεως ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας.

Ἐπομένως τὴν ἐπὶ τοῦ ζητήματος 13 ἀπόφασίν μου συνοψίζω ὡς ἐξῆς.

Ἡ Κυβέρνησις δικαιούται νὰ ἀποφαίνεται ἂν αἱ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας προτεινόμεναι ἀπαλλοτριώσεις γηπέδων δικαιολογοῦνται ἢ οὐ. Ἡ πρότασις δέον νὰ γίνηται ἀποδεκτὴ καὶ ὅταν, ἄνευ ἀπαλλοτριώσεως τοῦ αἰτουμένου γηπέδου, εἶνε μὲν δυνατὴ ἡ ἐκτέλεσις ἀλλὰ προξενοῦνται ἐκ τούτου εἰς τὴν ἐργολαβίαν μείζονες δαπάναι, τῆς δαπάνης ἣν ἡ Κυβέρνησις θὰ ὑφίστατο διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ γηπέδου, καὶ ἂν δὲν ὑπάρχωσιν εἰδικοὶ λόγοι, ἀπαιτοῦντες τὴν μὴ ἀπαλλοτριώσιν πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ ιδιοκτήτου.

14ον Ζήτημα

Le Gouvernement a prélevé des droits de douane sur des fournitures de bureau, selles, etc. et réclame de l'Entreprise et de son personnel le paiement de l'impôt sur le revenu. L'Entreprise maintient qu'elle est exemptée de ces paiements.

L'arbitre est invité à donner sa décision sur ce différend.

L'article XI de la Convention dit:

Les fers, outils, machines, le matériel, matière et matériaux, le mobilier des gares et stations et les engins quelconques, que l'Entrepreneur ferait venir de l'étranger pour servir à l'établissement, à la construction du chemin de fer et à son exploitation jusqu'à la réception définitive, seront admis en Grèce en franchise, libres et exempts de tous droits de douane, d'octroi, de môle et autres droits quelconques.

Ἡ Κυβέρνησις εἰσέπραξε τελωνειακὰ δικαιώματα ἐπὶ τῶν προμηθειῶν γραφείου, ἐπιπλῶν κτλ. καὶ ἀπαιτεῖ παρὰ τῆς ἐργολαβίας καὶ τοῦ προσωπικοῦ αὐτῆς τὴν πληρωμὴν τοῦ φόρου ἐπὶ εἰσοδήματος. Ἡ ἐργολαβία ἰσχυρίζεται ὅτι εἶνε ἀπηλλαγμένη τῶν πληρωμῶν τούτων.

Ὁ διαιτητὴς προσκαλεῖται νὰ ἀποφανθῇ ἐπὶ τῆς διαφορᾶς ταύτης.

Τὸ 11 ἄρθρον τῆς συμβάσεως ἔχει ὡς ἐξῆς:

Τὰ σιδηρὰ, τὰ ἐργαλεῖα, αἱ μηχαναὶ, τὰ ὑλικά, αἱ ὕλαι καὶ τὰ ὑλικά, ἡ ἐπίπλωσις τῶν σταθμῶν καὶ τῶν στάσεων, καὶ οἱ ἀπὸ μηχανήματα, ἅτινα ὁ ἐργολάβος ἤθελεν εἰσαγαγεῖ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς διὰ τὴν σύστασιν καὶ τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου καὶ τῶν ἐκμε-

τάλλευσιν αὐτοῦ μέχρι τῆς ὁριστικῆς παραλαβῆς, θὰ εἰσάγωνται εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀτελῆ, ἐλεύθερα καὶ ἀπηλλαγμένα παντὸς τελωνειακοῦ ἢ δημοτικοῦ φόρου, δικαιωμάτων προκυμίας ἢ οἷων δῆποτε ἄλλων τελῶν.

Κατὰ τὸ γράμμα τοῦτο τῆς συμβάσεως φρονῶ ὅτι κατὰ τὴν καθ' ὅλου ἔννοιαν ὠφείλον ν' ἀπαλλαγῶσι παντὸς τελωνειακοῦ δασμοῦ ἅπαντα τὰ ἀντικείμενα ἐκεῖνα τῶν ὁποίων θὰ ἐγίνετο χρῆσις διὰ τὴν κατασκευὴν ἢ θὰ ἐχρησιμοποιούντο ὅπως δῆποτε διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων. Ἰδίως φρονῶ ὅτι ὑπὸ τὴν ἐκφράσιν οἷα δῆποτε μηχανήματα (*engins quelconques*, δέον νὰ ἐννοῶνται, ὄργανα καὶ βοηθητικὰ μέσα παντὸς εἶδους.

Καὶ καὶ μὲν ἐν τῷ σχετικῷ ἄρθρῳ ἀναγράφεται μόνον, ὅτι τὰ περὶ οὗ ὁ λόγος ἀντικείμενα *seront admis en Grèce en franchise libres et exempts de tous droits de douane, d'octroi, de môle et autres droits quelconques* «θὰ γείνῃσι δεκτὰ εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀτελῆ, ἐλεύθερα καὶ ἀπηλλαγμένα παντὸς » τελωνειακοῦ ἢ δημοτικοῦ φόρου, δικαιωμάτων προκυμίας ἢ οἷων δῆποτε ἄλλων » τελῶν».

Ὅχι ἤττον ὅμως κατ' ἐμὴν γνώμην ἀναμφιβόλως θὰ ἀντέκειτο εἰς τὸ πνεῦμα τῆς συμβάσεως ἐὰν κατὰ τὴν μεταφορὰν τῶν διαφόρων ἀντικειμένων τῶν ἀπηλλαγμένων τελῶν εἰσαγωγῆς ἀπὸ ἐνὸς μέρους τῆς Ἑλλάδος εἰς ἕτερον ἐζητοῦντο τελωνειακὰ τέλη, ὡς κατὰ τὰ φαινόμενα συνέβη ἢ ἐγένετο ἀπόπειρα.

Κατὰ τὸ ὑπόμνημα τῆς ἐργολαβίας καὶ τῆς συνημμένης αὐτῇ ἀλληλογραφίας, αὕτη παραπονεῖται ἰδίως διὰ τὰς ἐξῆς παραβιάσεις τῶν κατὰ τὴν σύμβασιν κεκτημένων δικαιωμάτων τῆς.

1) Διὰ πληρωμὴν τελῶν εἰσαγωγῆς καὶ δημοτικοῦ φόρου, δι' ἐφίππια, ἀντικείμενα ἐξαρισμοῦ (*fournitures*) καὶ ἐπιπλα γραφείου κτλ.

2) Δι' ἀπαιτήσεις πληρωμῆς ἐγερθείσας κατὰ τὴν μεταφορὰν ἀντικειμένων ἐντὸς τῆς Ἑλλάδος.

3) Διὰ τὴν ἀπαίτησιν τελωνειακῶν δικαιωμάτων δι' ἵππους ὑπηρεσίας, οἵτινες ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ μετενέχθησαν εἰς Ἀθήνας.

Κατὰ τὴν γνώμην μου τὰ παράπονα τῆς ἐργολαβίας ὡς πρὸς τὰ ἐκτεθέντα ζητήματα εἰσὶ δεδικαιολογημένα. Ἐφίππια διὰ τοὺς ἵππους τῆς ὑπηρεσίας, ἀντικείμενα ἐξαρισμοῦ καὶ ἐπιπλα διὰ τὰ γραφεῖα ὑπάγονται κατ' ἐμὴν γνώμην εἰς τὰ ἀντικείμενα, ἅτινα χρησιμοποιούνται διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου καὶ ἐπομένως ἀπαλλάσσονται τελῶν. Ἐπίσης θεωρῶ τὴν πληρωμὴν τελωνειακῶν φόρων διὰ τὰ ἐντὸς τῆς Ἑλλάδος μετενεχθέντα ἀντικείμενα, ὡς ἀντιβαίνουσαν εἰς τὸ πνεῦμα τοῦ ἁρθροῦ 11 τῆς συμβάσεως.

Αἱ λοιπαὶ ἀξιώσεις τῆς ἐργολαβίας περὶ ἀπαλλαγῆς τῆς πληρωμῆς φόρου ἐπὶ τοῦ εἰσοδήματος αὐτῆς καὶ τῶν ὑπαλλήλων τῆς δὲν στηρίζονται ἐπὶ διατάξεώς τινος τῆς συμβάσεως. Διὸ τὰς ἀξιώσεις ταύτας ὀφείλω ν' ἀπορρίψω ὡς ἀδικοιολογήτους.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ἀπεφάνθην ἐπὶ τῶν τεθέντων μοι ζητημάτων ὅπως ταῦτα ἀπορρέουν κατὰ τὴν ἐμὴν κρίσιν ἐκ τῶν νομικῶν σχέσεων τῶν ὑφισταμένων μεταξὺ Κυβερνήσεως καὶ τῆς ἐργολαβίας, αἵτινες ἐκανονίσθησαν ἐν μέρει μὲν ὑπὸ τῆς συμβάσεως, ἐν μέρει δὲ ὑπὸ μεταγενεστέρως συναφθεισῶν συμφωνιῶν.

Ἐν τούτοις εἰς τὴν ἀπόφασίν μου ταύτην προστίθην τὰς ἐξῆς παρατηρήσεις.

Ἐν τοῖς προηγουμένοις κατὰ διαφόρους εὐκαιρίας ἐξῆρα ὅτι ἡ ἐργολαβία ἀνέλαβε τὰ ἔργα εἰς λίαν μετρίαν τιμὰς. Αἱ τιμαὶ αὗται, ὡς ἐξάγεται ἐκ τῶν υπολογισμῶν τῶν παρατεθέντων ἐν τῇ ἀπαντήσεϊ εἰς τὰ ζητήματα 3 καὶ 4, εἰσὶν ὄντως λίαν σμικραὶ, ὥστε ἡ ἐργολαβία, καὶ ἐν ἡ περιπτώσει ἡ ἐκτέλεσις ἐνηργεῖτο ὁμαλῶς, θὰ ἐξετέλει τὰ ἔργα ἐπὶ μεγίστῃ αὐτῆς ζημίᾳ. Αἱ τιμαὶ αἵτινες, ὑπελογίσθησαν ἐπὶ τῇ προϋποθέσει ἀκριβοῦς τιμολογίου (*Barème*) διὰ τὸ σύνολον τοῦ ἔργου, τοῦτ' ἐστὶν ἐν συνόλῳ διὰ τε τὰ ἤδη ἐκτελεσθέντα καὶ διὰ τὰ ἐκτελεσθσόμενα ἔργα διὰ χωματισμοὺς καὶ τεχνικὰ ἔργα, περιλαμβανομένης μετρίας αὐξήσεως δι' ἀπροόπτους δαπάνας, ἀναλογῶσι περίπου πρὸς τὰς τιμὰς εἰς ἃς ἡ γενικὴ ἐργολαβία παρεχώρησε τὰ ἔργα εἰς τοὺς ὑπεργολάβους. Διὰ τὰ γενικὰ ἔξοδα, τὴν ὠφέλειαν τῆς ἐργολαβίας καὶ τὰ ἐπισηφαλῆ δὲν ὑπολείπονται εἰς τὴν ἐργολαβίαν ἀνάλογα ποσά. Ἐπισηφαιστατὴ εἶνε ἰδίως κατὰ τὴν ἐμὴν γνώμην ἡ ἐκτέλεσις τοῦ τμήματος Σπερχειοῦ-Πενταμύλου ἐπὶ ἐδάφους ἐν μέρει εἰς ἄκρον δυσμενοῦς, ἐπιρρέπου δὲ κατὰ πᾶσαν πιθανότητα εἰς ἐπικινδύνους ὀλισθήσεις. Αἱ ἀσύμφοροι τιμαὶ τῆς ἐργολαβίας οἴκοθεν ἐννοεῖται ὅτι οὐδὲν ἐπέδρασαν ἐπὶ τῆς ἀποφάσεώς μου, διότι ἀναμφίβολον εἶνε ὅτι ἡ ἐργολαβία ἔχει τὴν νομικὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἀποπερατώσῃ τὴν κατασκευὴν καὶ ἐπὶ ζημίᾳ. Ἀλλ' ἐθεώρησα ἐνταῦθα ὑποχρέωσίν μου νὰ ἀναφέρω τὰ περιστατικὰ ταῦτα. Οἴκοθεν δ' ἐννοεῖται ὅτι εἰς τὴν ὅλως ἐλευθέραν ἐκτίμησιν τῆς Κυβερνήσεως ἀπόκειται ἐὰν καὶ κατὰ πόσον διὰ λόγους ἐπιεικειᾶς θὰ λάβῃ τὰ περιστατικὰ ταῦτα ὑπ' ὄψιν κατὰ τὴν περαιτέρω ἐξακολούθησιν τῶν ἔργων.

ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΣ ΣΒΕΡΙΓΓ

διοικητικὸς καὶ ἐπὶ τῶν οἰκοδομῶν
σύμβουλος

ΔΙΑΤΙΜΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΕΚΤΕΛΕΣΘΗΣΟΜΕΝΑ ΕΙΣΕΤΙ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι.

Υλικά καὶ προμήθειαι παραδεδομέναι ἐπὶ τοῦ τόπου
τῶν ἐργασιῶν.

1. 1 τόννος σιδηρῶν ράβδων, ἥλων, ἀμφιδέσμων, κοχλιῶν καὶ ἐδρῶν, ἑκατὸν ὀγδοήκοντα ἐπτὰ φράγκα καὶ πενήτηκοντα λεπτὰ 187,5 φρ.
2. Στρωτῆρες δρύϊνοι, ἀνὰ τεμάχια πέντε φράγκα καὶ πενήτηκοντα λεπτὰ 5,5 φρ.
3. Ἐν κυβικὸν μέτρον χαλίκων ἢ σκυρῶν, δύο φράγκα 2,00 φρ.
4. Εἰς τόννος ἑλατοῦ ἢ χυτοσιδήρου ἢ χάλυβος διὰ σιδηρᾶς οἰκοδομᾶς, τριακόσια ἑνενήκοντα φράγκα 390 φρ.
5. Μία αἶχμη ἢ διασταύρωσις ἄνευ στρωτῆρων ἐπτακόσια φράγκα 700 φρ.
6. Εἰς κρουὸς ὑδροληψίας χίλια πεντακόσια φράγκα 1 500 φρ.
7. Μηχανήματα διὰ μίαν ὑδαταποθήκην πέντε χιλιάδες φράγκα 5 000 φρ.
8. Ὑδαταποθήκη χωρητικότητος 25 κυβ. μέτρων ἀνὰ τεμάχιον δύο χιλιάδες φράγκα 2 000 φρ.
9. Ὑδαταποθήκη χωρητικότητος 50 κυβ. μέτρων ἀνὰ τεμάχιον τρεῖς χιλιάδες φράγκα 3 000 φρ.
10. Βαροῦλκα δυνάμει 2 μέχρι 6 τόννων, ἀνὰ τεμάχιον κατὰ μέσον ὅρον τέσσαρες χιλιάδες φράγκα 4 000 φρ.
11. Κινητὸν γεφύριον δι' ἀμάξας ἀνὰ τεμάχιον τρεῖς χιλιάδ. φράγκα 3 000 φρ.
12. Περιστροφικοὶ δίσκοι δι' ἀμαμάξας ἀνὰ τεμάχιον δέκα τρεῖς χιλιάδες φράγκα 13 000 φρ.
13. Περιστροφικοὶ δίσκοι δι' ἀμάξας, ἀνὰ τεμάχιον πέντε χιλιάδες πεντακόσια φράγκα 5 500 φρ.
14. Γεφυροπλάστιγγες δι' ἀμάξας, ἀνὰ τεμάχιον τρεῖς χιλιάδες πεντακόσια φράγκα 3 500 φρ.
15. Εἰς τόνος (1000 χιλιογρ.) ὑδραυλικῆς ἀσθέστου (Theil) πενήκοντα φράγκα 50 φρ.
16. Εἰς τόννος (1000 χιλιογρ.) τσιμέντου Πορτλάνδ ἐξήκοντα φράγ. 60 φρ.
17. Ἀργοὶ λίθοι.
 - α) ἐκ λατομείων ἐν κυβικὸν μέτρον πέντε φράγκα 5 φρ.
 - β) ἐκ τῶν ἐκχωμάτων ἐν κυβικὸν μέτρον δύο φράγκα καὶ πενήκοντα λεπτὰ 2,5 φρ.
18. Ἡμικατεργασμένοι λίθοι (Moellons têtues) ἐκ λατομείων, ἢ τῶν ἐκχωμάτων ἐν κυβικὸν μέτρον δέκα φράγκα 10 φρ.

19. Ἡμίξεστοι λίθοι (Moellons piqués) ἐκ λατομείων ἢ ἐκ τῶν ἐκ-
χωμάτων ἐν κυβικὸν μέτρον ἐπὶ τοῦ τόπου τῶν ἐργασιῶν εἴ-
κοσι φράγκα 20 φρ.
20. Λαξευτοὶ λίθοι (pierre de taille) ἐν κυβικὸν μέτρον ἐξήκοντα φρ. 60 φρ.
21. Ὀπτόπλινθοι ἐγγώριοι ἢ χιλιάς τριάκοντα φράγκα 30 φρ.
22. Διπλαῖ ὀπτόπλινθοι Γενοῦης ἢ Μασσαλίας ἢ χιλιάς ἐξήκοντα φρ. 60 φρ.
23. Ξυλεία ἐξ ἀμερικανικῆς πίτυος ἐν κυβ. μέτρ. διακόσια φράγκα .. 200 φρ.
24. Ἄμμος διὰ λιθοδομὰς ἀνά κυβ. μέτρον δύο φράγκα 2 φρ.
- Ἐάν τὰ ἄνω εἶδη δὲν παραδοθῶσι ἐπὶ τοῦ τόπου τῶν ἐργασιῶν τότε θέλει
γίνῃ ἐπὶ τῶν ἄνω τιμῶν κράτησις ἀνάλογος πρὸς τὰ ἀπαιτηθησόμενα ἔξοδα με-
ταφορᾶς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ II.

Τιμαὶ ἐργασιῶν ἐφαρμοστέαι κατὰ τὴν σύνταξιν τῶν μνημνίων πιδτοποιήσεων.

25. Ἐν κυβικὸν μέτρον ἐκσκαφῆς γαιῶν κοινῶν (terres ordinaires), μεταφορὰ
εἰς ἐπίχωμα ἢ εἰς ἀπόθρεσιν, σὺν τῷ κανονισμῷ τῶν πρανῶν διὰ τὴν κυρίαν
γραμμὴν ἐν φράγκον ἑνδεκα λεπτὰ 1,11 φρ.
26. Ἐν κυβικὸν μέτρον ὡς ἄνω ἡμιθράχου (demi-rocher) ἐν φράγ.
ἐννεμήκοντα πέντε λεπτὰ 1,95 φρ.
27. Ἐν κυβικὸν μέτρον ὡς ἄνω θράχου (rocher) τρία φράγκα καὶ
ὀγδοήκοντα τρία λεπτὰ 3,83 φρ.
28. Ἐν κυβικὸν μέτρον λιθοδομῆς διὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν συμπερι-
λαμβανομένων ὅλων τῶν παραπληρωματικῶν ἐργασιῶν, ἐξδ-
ρύξεως θεμελίων, ξεστῆς λιθοδομῆς κτλ. εἴκοσι πέντε φράγκα
καὶ πεντήκοντα λεπτὰ (1) 25,50 φρ.
29. Εἰς τόννος ἐλατοῦ ἢ χυτοῦ σιδήρου ἢ χάλυβος συνεζευγμένου καὶ
χρωματισμένου διὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν, τετρακόσια ἐξήκοντα
ἐπτὰ φράγκα καὶ πεντήκοντα λεπτὰ 467,5 φρ.
30. Ἐν τρέχον μέτρον ἐτοιμῆς σήραγγος:
α) σήραγξ Μπράλου χίλια εἴκοσι φράγκα 1020 φρ.
β) διὰ μικροτέραν σήραγγα μετὰ ἐπενδύσεως καὶ κοιτοστρώ-
σεως, ἐννεακόσια τριάκοντα φράγκα 930 φρ.
γ) Ὡς ἄνω μὲ ἐπένδυσιν, ἀλλ' ἄνευ κοιτοστρώσεως ὀκτακόσια
τεσσαράκοντα πέντε φράγκα 845 φρ.
δ) Ὡς ἄνω μόνον μὲ θόλον ἐπτακόσια φράγκα 700 φρ.
ε) Ὡς ἄνω ἄνευ θόλου ἢ ἐπενδύσεως τετρακόσια πεντήκοντα φρ. 450 φρ.
- Εἰς τὸ κείμενον ὑπάρχουν ἰδιαίτεροι διατάξεις διὰ τὸν κα-
ταλογισμὸν τῶν σήραγγων εἰς τὰς πιστοποιήσεις.
Διὰ τὴν πιστοποίησιν τῶν οἰκοδομῶν καὶ τῆς συσκευῆς τῶν
σταθμῶν ἰσχύει ὁ συμφώνως πρὸς τὰς ἐν τῷ κειμένῳ δοθείσας
ὁδηγίας καταρτισθησόμενος γενικὸς προϋπολογισμός.

(1) Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς λιθοδομῆς τῶν ὁδογεφυρῶν τῆς ξηρολιθοδομῆς, τῆς λιθοδο-
μῆς, τῶν ἀποστραγγίσεων παραπέμπομεν εἰς τὸ κείμενον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III.

Μελέται.

1. Ἐν χιλιόμετρον ὀριζοντιογραφίας μετὰ τῶν ὑψομέτρων καὶ κατὰ
μῆκος τομὴ χίλια ὀκτακόσια φράγκα 1800 φρ.
2. Ἐν χιλιόμετρον χαράξεως ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τριακόσια φράγκα .. 300 φρ.
3. Ἐν χιλιόμετρον ὀριζοντιογραφίας κτηματολογίου τετρακόσια φρ. 400 φρ.
- Ἐν ὅλῳ δύο χιλιάδες πεντακόσια φράγκα 2500 φρ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV.

Ὑποδομή.

Ὅλικὴ τιμὴ τῶν τμημάτων διὰ τὴν πληρωμὴν μετὰ τὴν προσωρινὴν
παραλαβὴν.

Τμήματα	Μήκη	Ὅλη ἀξία
1. Πειραιῶς-Θηβῶν	100,323 χιλ.	5 035 656 φρ.
2. Θηβῶν-Λεβαδείας	38,860 χιλ.	582,380 φρ.
3. Λεβαδείας-Δαδίου	41,850 χιλ.	990,580 φρ.
4. Δαδίου-Λιανοκλάδι-Σκαρμίτζης	105,133 χιλ.*	20 373 733 φρ.
5. Σκαρμίτζης-Λαρίσσης	61,234 χιλ.	1 123 523 φρ.
	347,4 χιλ.	28 105 872 φρ.

Διακλαδώσεων

1. Λιανοκλάδι Ἀγίας Μαρίνης	19,695 χιλ.	350 350 φρ.
2. Σχηματάρι Χαλκίδος	21,16 χιλ.	974 100 φρ.
Ἐν ὅλῳ	49,86 χιλ.	1 324 450 φρ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ V.

Ἀνωδομὴ καὶ κτίρια.

1. Τοποθέτησις ἀνωδομῆς καὶ ἔρμα.
Δ' ἐν χιλιόμετρον ἀνωδομῶν ἀπαιτοῦνται
- | | |
|-------------|------------------------------|
| Ῥάβδοι | { 2000 μ. ῥάβδων = 68,0 τόν. |
| καὶ | { 1125 ἑδραι = 2,8 τόν. |
| παραρτήματα | { 5500 κοχλῖαι = 2,1 τόν. |
| | { 500 ἀμφίδεσμοι = 4,4 τόν. |
| | { 1000 ἥλοι = 0,8 τόν. |
| | 78,10 τόν. |

συνεπῶς μὲ τιμὴν 187,5 φράγκων ἀνὰ τόν-
νον περίπου } δεκατέσσαρες χιλιάδες ἐ-
ξακόσια τεσσαράκ. φράγκα 14,640 φρ.

1125 στρωτῆρες πρὸς 5,5 φρ. περίπου } ἐξ χιλιάδες ἑκατὸν ἐννε-
νήκοντα φράγκα 6,190 φρ.

τοποθέτησις ἀνωδομῆς } τρεῖς χιλιάδες πεντακόσια
φράγκα 3,500 φρ.

Εἰς μεταφορὰν 24,330 φρ.

* Πραγματικὸν μῆκος τμήματος εἶναι 106,52 χιλ.

Ἐπομένως τοποθέτησις ἀνωδομῆς ἀνευ ἔρματος	εἴκοσι τέσσαρες χιλιάδες τριακόσια τριάκοντα φρ.	24,330φρ.
Τοποθέτησις τοῦ ἔρματος συμπεριλαμβανομένης τῆς κατ' ἐπανάληψιν ἀνυψώσεως καὶ μορφώσεως τῆς τροχιᾶς μετὰ τὴν διάβασιν	πέντε χιλιάδες ἑκατὸν ἑβδόμηκοντα φράγκα	5,170φρ.
Διὰ τὴν συντήρησιν τῆς ἀνωδομῆς μέχρι τῆς παραλαβῆς	πεντακόσια φράγκα	500φρ.
Ἐν ὅλῳ τριάκοντα χιλιάδες φράγκων		30 000φρ.

Τηλεγραφικὴ γραμμὴ καὶ μηχανήματα τηλεγράφου, πινακίδες ἀνωφερειῶν, χιλιόμετρικοὶ ὅροι, σήματα καὶ ἐπιλοιποὶ συσκευαί.

2. Προμήθεια ὑλικῶν διὰ τὴν τηλεγραφικὴν γραμμὴν ἥτοι στῆλοι, σύρματα, καὶ τηλεγραφικὰ μηχανήματα ἐν γένει	πεντακόσια πεντήκοντα φράγκα	550φρ.
3. Τοποθέτησις τῆς γραμμῆς καὶ ὅλων τῶν μηχανημάτων	τριακόσια φράγκα	300φρ.
4. Προμήθεια καὶ τοποθέτησις τῶν πινακίδων ἀνωφερειῶν, χιλιόμετρικῶν ὁρῶν, σημάτων καὶ ἐπιλοίπων συσκευῶν ..	τριακόσια πεντήκοντα φρ.	350φρ.
Ἐν ὅλῳ		1200φρ.

5. Διὰ τὴν πιστοποίησιν τῶν σταθμῶν μεθ' ὅλων τῶν παραρτημάτων των ἰσχύει ὁ ἐπὶ τῇ θάσει τῶν ἐν τῷ κειμένῳ δοθεισῶν ἰδιαιτέρων ὁδηγιῶν συνταχθησόμενος ὀλιγὸς προϋπολογισμὸς τοῦ ὁποίου ἡ ὀλικὴ δαπάνη πρέπει ν' ἀνέλθῃ διὰ μὲν τὴν κυρίαν γραμμὴν εἰς	τρία ἑκατομύρια ὀκτακόσια εἴκοσι μίαν χιλιάδας τετρακόσια φράγκα	3 821 400φρ.
Διὰ τὰς διακλαδώσεις	ἑννεακόσια ἑβδόμηκοντα ἑξ χιλιάδες πεντακόσια πεντήκοντα τέσσαρα φρ.	976 554φρ.

Συνεπῶς ἀνὰ χιλιόμετρον κυρίας γραμμῆς	ἑνδεκα χιλιάδες φράγκα	11 000φρ.
καὶ διὰ τὰς διακλαδώσεις	εἴκοσι τρεῖς χιλιάδες ἑννεακόσια φράγκα	23 900φρ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VI.

Τροχαῖον ὑλικόν.

1) Ἀτμάμαξαι.

- 14 Ὑδροφόροι ἀτμάμαξαι τύπου ἀριθ. 1 (C) μὲ βάρος προσφύσεως 22 τόννων ἐν κενῇ καταστάσει, μὲ τέσσαρας ἐξευγμένους τροχοὺς 1,3 μέτρων διαμέτρον ἔμπροσθεν ἀρθρωταί (bogies) σύμφωνα μὲ τὰ ἐγκεκριμένα σχέδια, ἑτοιμαὶ πρὸς λειτουργίαν ἐπὶ πᾶσι τροχιᾶς πρὸς τεσσαράκοντα πέντε χιλιάδας φράγκα 45 000 = 630 000φρ.
 - 6 ἀτμάμαξαι τύπου ἀριθ. 2 (B) μὲ βάρος προσφύσεως 24 τόννων ἐν κενῇ καταστάσει, μὲ τέσσαρας ἐξευγμένους τροχοὺς 1,8 μέτρων διαμέτρον ἀρθρωταί ἔμπροσθεν (bogies) σύμφωνα μὲ τὰ ἐγκεκριμένα σχέδια ἑτοιμοὶ πρὸς λειτουργίαν ἐπὶ τῆς τροχιᾶς πρὸς πεντήκοντα χιλιάδας φράγκων 50 000 = 50 000φρ.
 - 10 ἀτμάμαξαι τύπου ἀριθ. 3 (A) μὲ βάρος προσφύσεως 24 τόννων ἐν κενῇ καταστάσει μὲ ἑξ ἐξευγμένους τροχοὺς ἀρθρωταί ἔμπροσθεν (bogies ἢ bissels) σύμφωνα μὲ τὰ διαγράμματα ἑτοιμοὶ πρὸς λειτουργίαν ἐπὶ τῆς τροχιᾶς πρὸς ἐξήκοντα μίαν χιλιάδας φράγκων 61 000 φρ. = 610 000φρ.
 - 16 ὕδροφόροι ἀτμάμαξαι διὰ τὰς ὑπ' ἀριθ. 2 καὶ 3 ἀτμάμαξας πρὸς δέκα χιλιάδας φράγκων 10 000 φρ. = 160 000φρ.
- Ἐν ὅλῳ 1 700 000φρ.

II. Φορτηγίδες.

- 500 φορτηγίδες ἑτοιμοὶ ἐπὶ τῆς τροχιᾶς πρὸς λειτουργίαν σύμφωνα πρὸς τὰ ἐγκεκριμένα διαγράμματα ἐξ ὧν $\frac{1}{3}$ μὲ κοχλιοφόρους τροχοπέδας, $\frac{2}{3}$ δὲ μὲ χειροκινήτους τροχοπέδας κατὰ μέσον ὅρον πρὸς τρεῖς χιλιάδες ἑξακόσια φράγκα .. 3 600 φρ. = 1 800 000φρ.
- Ἡ τῶν φορτηγίδων τούτων διανομὴ ἔσεται ἡ ἀκόλουθος:
- 172 ἐστεγασμέναι φορτηγίδες χωρητικότητος 30 ἀνδρῶν ἢ 8 ἱππων, τέσσαρες χιλιάδες διακόσια φράγκα .. πρὸς 4,200 φρ. = 722,400φρ.
 - 125 ἄστεγοι φορτηγίδες μὲ τοιχώματα 1,4μ ὕψους, τρεῖς χιλιάδες διακόσια φράγκα πρὸς 3 200 φρ. = 400,000φρ.
 - 80 ὅμοιοι μὲ τοιχώματα 0,8μ τρεῖς χιλιάδες φράγκα πρὸς 3 000 φρ. = 240,000φρ.
 - 50 ὅμοιοι μὲ κινητὰ πλάγια τοιχώματα τρεῖς χιλιάδες φράγκα πρὸς 3 000 φρ. = 150 000φρ.
 - 40 φορτηγίδες διὰ ζῶα τέσσαρες χιλιάδες πεντακόσια φράγκα πρὸς 4 500 φρ. = 180 000φρ.
 - 30 φορτηγίδες ἀνευ τοιχωμάτων δύο χιλιάδες τετρακόσια φράγ. πρὸς 2 400 φρ. = 72 000φρ.
 - 2 φορτηγίδες μὲ δεξαμενὴν ὕδατος τέσσαρες χιλιάδες διακόσια φράγκα πρὸς 4 200 φρ. = 8 400φρ.
 - 1 φορτηγὶς μὲ βαροῦλκον δυνάμει 7 τόννων δέκα χιλιάδες φράγ. πρὸς 10 000 φρ. = 10 000φρ.
 - Διὰ παραρτήματα καὶ πρὸς ἐξίσωσιν πρὸς 17 200 φρ. = 17 200φρ.
- Ἀρθροισμα 1 800 000φρ.

III. Ἀμαξαι.

1. 5 ἄμαξαι ἐπιβατῶν α' θέσεως διὰ 30 θέσεις ἀρθρωταὶ (bogie) μὲ κατὰ μῆκος διάδρομον, ἀποχωρητήριον καὶ νιπτῆρα, σύμφωνα μὲ τὴν ἐγκριμμένην συγγραφὴν ὑποχρεώσεων ἑτοιμαὶ πρὸς λειτουργίαν ἐπὶ τῆς τροχιᾶς πεντήκοντα χιλιάδες φράγκα. πρὸς 50 000 = 250 000 φρ.
 2. 7 ἄμαξαι δευτέρας θέσεως ἀρθρωταὶ μὲ 56 θέσεις σύμφωνα μὲ τὴν συγγραφὴν ὑποχρεώσεων ἑτοιμοὶ πρὸς λειτουργίαν ἐπὶ τῆς τροχιᾶς τεσσαράκοντα χιλιάδες φράγκα. πρὸς 40 000 φρ. = 280 000 φρ.
 3. 14 ἄμαξαι τρίτης θέσεως ἀρθρωταὶ μὲ 90 θέσεις σύμφωνα μὲ τὴν συγγραφὴν ὑποχρεώσεων ἐπὶ τῆς τροχιᾶς ἑτοιμοὶ πρὸς λειτουργίαν τριάκοντα χιλιάδες φράγκα. πρὸς 30 000 φρ. = 420 000 φρ.
 4. 15 ἄμαξαι ἀρθρωταὶ μὲ 12 θέσεις 1ης, 16 2ας καὶ 24 θέσεις 3ης, διαμέρισμα ταχυδρομείου σύμφωνα μὲ τὴν συγγραφὴν ὑποχρεώσεων ἑτοιμαὶ πρὸς λειτουργίαν ἐπὶ τῆς τροχιᾶς τριάκοντα ἐξ χιλιάδες φράγκα. πρὸς 36 000 φρ. = 540 000 φρ.
- Διὰ παραρτήματα καὶ πρὸς ἐξίσωσιν. 12 560 φρ.
- Ἀθροισμα. 1 502 560 φρ.

Ὅλική δαπάνη διὰ τροχαῖον ὑλικόν.

1. 30 ἀτμάμαξαι μετὰ τῶν ὑδροφόρων. 1 700 000 φρ.
 2. 500 φορτηγίδες. 1 800 000 φρ.
 3. 41 ἄμαξαι ἐπιβατῶν. 1 502 560 φρ.
- Ἀθροισμα. 5 002 560 φρ.

Συνεπῶς δι' ἓν χιλιόμετρον κυρίας γραμμῆς $\frac{5\,002\,560}{347,4} = 14\,400$ φρ.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Τοποθεσία	Ἐνδειξις τοῦ ἔργου	Κρατηθέν ποσόν Φρ.	Κρατητέον ποσόν Φρ.	Ἐλαττώματα τῶν ἔργων καὶ αἴτιον τῶν κρατήσεων
-----------	--------------------	-----------------------	------------------------	---

Πειραιεύς—Σχηματὰρι.

Χιλ. 0-10	Γεφύρια	—	—	Μικραὶ ἐλλείψεις περὶ τὴν τοποθέτησιν τῶν στρωτήρων.
Χιλ. 5-038	Λοξὴ γέφυρα 5,65 μ. ἀνοίγματος	—	1000	Τὸ μῆκος τῶν δοκῶν ἀνεπαρκές, δεόν νὰ κατασκευασθῇ λιθόδμητα θάθρα. Ἐν ἀνάγκῃ ἐνεκεν τῆς ἐλαττώσεως τοῦ ἀνοίγματος δεόν νὰ κατασκευασθῇ νέος ὀχετός.
Χιλ. 28,049	Ὀδογέφυρα	11000	11000	Τὰ ἀκρόβαθρα ἐθεμελιώθησαν ἐπὶ τῶν πρηνῶν τοῦ βεύματος. Τὸ ἀρκτικὸν ἀκρόβαθρον ἀνεκαινίσθη. Τὸ μεσημβρινὸν μεσόβαθρον πρέπει νὰ ἐξασφαλισθῇ. Τὸ κρατηθέν ποσὸν δικαιολογεῖται.
Χιλ. 29,110	Ὀχετὸς 3 μέτρων ἀνοίγματος	5590	2000	Ῥήγματα κατὰ πλάτος. Ἡ κατάστασις τοῦ ἔργου δὲν δικαιολογεῖ τὴν κράτησιν ὁλοκλήρου τοῦ ἔχρι τοῦδε κρατηθέντος ποσοῦ.
Χιλ. 31,865	Ὀχετὸς 4 μέτρων ἀνοίγματος	6200	1000	Τὰ ὑπάρχοντα κατὰ μῆκος ῤήγματα δὲν ἠρῶνθησαν πρὸ δέκα μηνῶν, συνεπῶς δύναται νὰ περιορισθῇ τὸ κρατηθέν ποσόν.
Χιλ. 32,600 μέχρι 33,500	Ἐκχῶμα παρὰ τὸ Μπογιατί	—	—	Τὸ ἔκχῶμα παρουσιάζει σημαντικὰς ὀλισθήσεις, αἱ τάφροι προσεχώθησαν ἐν μέρει. Δέον νὰ ἐκτελεσθῶσι σημαντικαὶ ἐργασίαι διὰ τὴν ἀποστράγγισιν τοῦ ἐκχώματος πιθανῶς δι' ἐγκοπῶν πρὸς συλλογὴν τῶν πηγῶν. Δέον νὰ συνταχθῇ σχέδιον. Κατὰ τὸν προϋπολογισμὸν τῆς ὅλης ἐργασίας δεόν νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν δαπάνη τις.

Τοποθεσία	Ἐνδειξις τῶν ἔργων	Κρατηθέν ποσόν Φρ.	Κρατητέον ποσόν Φρ.	Ἐλαττώματα τῶν ἔργων καὶ αἰτίων τῶν κρατήσεων
Χιλ. 35,142	Γεφύριον 3μ. ἀνοίγματος	4300	—	ῤήγματα παρουσιάσθηκα κατὰ τὴν ἐπίχωσιν. Ἡ κράτησις δύναται νὰ ἀποδοθῇ.
Χιλ. 35,500	Σήραγξ (πρὸς μεσημβρίαν)	14490	—	Ὀλισθήσεις εἰς τὸ πρὸ τῆς σήραγγος ἔκχωμα. Δέον ἢ σήραγξ νὰ προεκταθῇ ἢ νὰ ἀποστραγγισθῇ τὸ ἔκχωμα, ἐργασίαι διὰ τὰς ὁποίας προβλέπεται ποσὸν εἰς τὸν προϋπολογισμόν τοῦ συνόλου τῶν ἔργων.
Χιλ. 35,600	Σήραγξ (πρὸς ἄρκτον)	—	—	—
Χιλ. 35,672 μέχρι 35,837	Σήραγξ	—	—	Ἐκτέλεσις τῶν θόλων ἐν μέρει ἐλαττωματική. Ἐν τούτοις δὲν δικαιολογεῖται κράτησις.
Χιλ. 37,050	Ὀχετοὶ	19790	19790	Κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπιχωμάτων ἐπαρουσιάσθησαν ῤήγματα ἅτινα ἡρμολογήθησαν. Κατόπιν ἐπαρουσιάσθησαν νέα ῤήγματα ἅτινα ἡρμολογήθησαν ἐκ νέου. Τούτου ἐνεκεν δὲν δύναται νὰ ἀποφασισθῇ κατὰ πόσον τὰ ῤήγματα ταῦτα εἶναι ἐπικίνδυνα, δέον ὅθεν ἐπὶ τοῦ παρόντος νὰ κρατηθῇ τὸ ὅλον τίμημα.
Χιλ. 37,433 μέχρι 39	Μικροὶ ὀχετοὶ	800	—	Αἱ μικραὶ αὗται κρατήσεις δέον νὰ ἀποδοθῶσι.
Χιλ. 40,286	Μικρὸς ὀχετὸς	80	—	Ὡς ἄνω.
Χιλ. 40,532	Ὡς ἄνω	100	—	Ὡς ἄνω.
Χιλ. 41-45	Ὀχετοὶ	11260	10000	Οἱ ὀχετοὶ ἐκλονίσθησαν διὰ πρηνῶν κλίσεως 5:4. Τὸ ὑλικὸν τῶν ἐπιχωμάτων δὲν ἐπιτρέπει ὥς ἐπὶ τὸ πλεῖστον τοιαύτην κλίσιν. Δέον ὅθεν νὰ ἐλαττωθῇ ἡ κλίσις καὶ νὰ προεκταθῶσιν οἱ ὀχετοὶ ἢ νὰ στερεοποιηθῶσι τὰ πρηνῇ διὰ λιθενδύσεων κτλ. Ὀχετοὶ τινες παρουσιάζουν ῤήγματα.
Χιλ. 47,070	Γεφύριον 3μ. ἀνοίγματος	1453	1000	Ἐλαττωματικὴ κατασκευὴ τοῦ θόλου.
Χιλ. 47,740 μέχρι 47,950	Ἐκχώματα	—	—	Ἀπαιτοῦνται εἰς τινὰς θέσεις ἐξασφαλίσεις τῶν πρηνῶν καὶ ἀποστραγ-

Τοποθεσία	Ἐνδειξις τοῦ ἔργου	Κρατηθέν ποσόν Φρ.	Κρατητέον ποσόν Φρ.	Ἐλαττώματα τῶν ἔργων καὶ αἰτίων τῶν κρατήσεων
Χιλ. 48,120	Ὀχετοὶ 2,5μ. ἀνοίγματος	1400	—	γίσεις. Ἐλλείψει σχεδίου δέον νὰ προϋπολογισθῇ ποσὸν τι διὰ τὰ συμπληρωματικὰ ταῦτα ἔργα εἰς τὸ κονδύλιον τῆς ξηρολιθοδομῆς.
Χιλ. 49,210	Γεφύριον 4μ. ἀνοίγματος	4900	2000	Ὁ ὀχετὸς παρουσιάζει κατὰ μῆκος ῤήγματα 6μ. μήκους καὶ 2 χιλιοστών πλάτους. Ἡ κράτησις δύναται νὰ ἀποδοθῇ.
Χιλ. 51,60 μέχρι 51,210	Ἐκχώμα	—	—	ῤήγμα κατὰ μῆκος, πιθανῶς κατὰ συνέπειαν μηχανικῆς προσχώσεως, περιορισμὸς τῆς κρατήσεως ἐφικτός. Ἡ κλίσις τῶν πρηνῶν δὲν εἶναι παντοῦ ἐπαρκής. Ἀπαιτεῖται ἐν μέρει ἡ ἐλάττωσις τῆς.
Χιλ. 52,280	Ὀχετὸς 1μ. ἀνοίγματος	1500	—	Οἱ ὀχετοὶ ἀπὸ 52,280 μέχρι 56,444 δὲν ἐπεθεωρήθησαν. Αἱ κρατήσεις διὰ μικρὰς ἐλλείψεις δύνανται νὰ ἀποδοθῶσιν.
Χιλ. 52,540	ὥς ἄνω	1500	—	—
Χιλ. 53,550	Ὀχετὸς 0,80μ. ἀνοίγματος	430	—	—
Χιλ. 53,940	Ὀχετὸς 1,00μ. ἀνοίγματος	2450	—	—
Χιλ. 55,570	Γεφύριον 2μ. ἀνοίγματος	300	—	—
Χιλ. 56,140	Ὀχετὸς 1μ. ἀνοίγματος	400	—	—
Χιλ. 56,444	Γέφυρα 5μ. ἀνοίγματος	800	—	—
Χιλ. 57,920	Γεφύριον 1μ. ἀνοίγματος	1620	1620	Ὁ ὀχετὸς μὲ χαίνοντας ἄρμους. Κράτησις μέχρι περαιτέρω δοκιμασίας ἢ ἀκριβεστέρας ἐρεύνης δικαιολογεῖται.
Χιλ. 63,210 μέχρι 63,510	Ἐκχώμα	—	—	Εἶναι ἀναγκαία ἡ ἐπένδυσις τῶν ἐκ χώματος πρηνῶν.
Χιλ. 63,720 μέχρι 64	ὥς ἄνω	—	—	Ὡς ἄνω
Χιλ. 64,890	Ὀχετὸς 1μ. ἀνοίγματος	1300	500	ῤήγματα ἡρμολογηθέντα κατὰ Μάϊον ἡρυνήθησαν κατὰ τι κατόπιν.
Χιλ. 65,240	ὥς ἄνω	426	—	ῤήγματα κατὰ πλάτος. Ἡ κράτησις δύναται νὰ ἀποδοθῇ.

Τοποθεσία	Ἐνδειξις τοῦ ἔργου	Κρατηθέν ποσόν Φρ.	Κρατητέον ποσόν Φρ.	Ἐλαττώματα τῶν ἔργων καὶ αἷτιον τῶν κρατήσεων
Χιλ. 66,220	Ὅχετος 3μ. ἀνοίγματος	5200	—	ῤήγματα τινὰ κατὰ μῆκος καὶ πλάτος. Τὸ δοκιμαστικὸν ἀρμολόγημα ὅπερ ἐξετελέσθη κατὰ Ἰανουάριον καὶ Μάϊον ε. ε. δὲν προδίδει νέαν κίνησιν. Ἡ κράτησις δὲν δικαιολογεῖται πλέον.
Χιλ. 66,680	—	—	—	Ἡ κατασκευὴ ἐνὸς μὴ προβλεπομένου ὀχετοῦ (σωλήνος) εἶναι ἀναγκαία.
Χιλ. 68,810	Ὅχετος ἀνοίγματος 1,5μ.	3500	—	Αἱ αὐταὶ περιστάσεις τοῦ χιλιομ. 66,220.

Σχηματάρι—Θῆβαι

Χιλ. 0,820	Ὅχετος 1,00μ ἀνοίγματος	210	—	Μικραὶ ἐλλείψεις κατασκευῆς. Ἡ κράτησις ἀποδοτέα.
Χιλ. 1,300	Ὅχετος 1,50μ ἀνοίγματος	330	—	Ὡς ἄνω
Χιλ. 6,3-6,5	Ἐκχώμα	—	—	Ἐλάττωσις τῆς κλίσεως εἰς 5:4 ἢ ἐξασφάλισις τῶν πρανῶν ἀναγκαία. Δαπάνη προϋπολογιστέα.
Χιλ. 7,1	Ὅχετος 1μ. ἀνοίγματος	625	—	Κατὰ πλάτος ῤήγματα. Κράτησις ἀποδοτέα.
Χιλ. 7,57	ὥς ἄνω	850	—	Ὡς ἄνω
Χιλ. 7,98	ὥς ἄνω	875	—	Ὡς ἄνω
Χιλ. 8,02 μὲ- χρι 8,33	Ἐκχώμα	—	—	Ἐλάττωσις τῆς κλίσεως τῶν πρανῶν εἰς 5:4 μέχρι 6:4 εἶναι ἀναγκαία, πρὸς τούτοις ἀπαιτεῖται ἀποστράγγισις δι' ἣν δέον νὰ προϋπολογισθῇ δαπάνη.
Χιλ. 8,75 μὲ- χρι 9,1	Ἐκχώμα	—	—	Τὸ ἐκχώμα ἐξετελέσθη μὲ ἀπότομον κλίσιν ἥτις δέον νὰ ἐλαττωθῇ εἰς 1:1 ἀποστράγγισις.
Χιλ. 9,200	Ὅχετος 1μ. ἀνοίγματος	3200	2000	ῤήγματα κατὰ πλάτος.
Χιλ. 9,5 μὲ- χρι 10,0	Ἐκχώμα	—	—	Σημαντικαὶ ὀλισθήσεις. Ἐλάττωσις κλίσεως εἰς 3:2 πιθανή, ἀναγκαία δὲ ἀποστράγγισις. Δαπάνη προϋπολογιστέα.

Τοποθεσία	Ἐνδειξις τοῦ ἔργου	Κρατηθέν ποσόν Φρ.	Κρατητέον ποσόν Φρ.	Ἐλαττώματα τῶν ἔργων καὶ αἷτιον τῶν κρατήσεων
-----------	--------------------	--------------------	---------------------	---

Θῆβαι—Λεβαδεῖα—Δαδί

Χιλ. 0,780	Γέφυρα 5μ. ἀνοίγματος	856	—	Μικρὰ ἐλαττώματα κατὰ τὴν κατασκευὴν. Κράτησις δὲν δικαιολογεῖται πλέον.
Χιλ. 8,365	Ὅχετος 1μ. ἀνοίγματος	234	—	Ὡς ἄνω
Χιλ. 11,2— 12,4	Χαμηλὸν ἐπίχωμα	—	—	Τὸ ἐξ ἀργιλλωδῶν γαιῶν ἐπίχωμα τοῦτο ἐπὶ ἐδάφους ἐκτεθειμένου εἰς πλημμύρας θὰ ἀπαιτήσῃ πιθανὸν ἔργον πρὸς συντήρησιν καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἔργων.
Χιλ. 15-15,5	Ἐκχώμα	—	—	Μερικὴ ἐλάττωσις τῆς κλίσεως τῶν πρανῶν.
Χιλ. 36,240 μέχρι 39,780 Λεβαδεῖα— Δαδί	7 ὀχετοὶ	4008	—	Οἱ ὀχετοὶ διετεθέσαν διὰ κλίσεις πρανοῦς 5:4. Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ ἐλέγχου ἡ κλίσις δέον νὰ ᾖ 6:4. Ἡ κλίσις 5:4 δύναται νὰ διατηρηθῇ εἰς οἱ ἐπὶ τοῦ πρανοῦς λίθοι τακτοποιηθῶσι διὰ τῆς χειρὸς π. χ. ὡς ἐγένετο χάριν δοκιμῆς εἰς τὸ χιλ. 36,700. Τὸ διὰ τὴν προέκτασιν τῶν ἔργων τούτων κρατηθέν ποσὸν δύναται ν' ἀπαλειφθῇ.
Χιλ. 6,0 μὲ- χρι 6,9 Λεβαδεῖα Δαδί	Ἐπιχώματα	—	—	Δέον νὰ προϋπολογισθῇ ἡ δαπάνη ἐξασφαλίσεως τῶν πρανῶν.

Δαδί—Λιανοκλάδι

Χιλ. 6,750	Γέφυρα μὲ τρία ἀνοίγματα 36 ἐν ὅλῳ μέτρων	—	—	Ἡ μετατόπισις τοῦ ρεύματος δέον νὰ ἐξασφαλισθῇ διὰ λιθοδομῆτων τοίχων. Κατὰ τὸν προϋπολογισμὸν δέον νὰ ληθῇ ὑπ' ὄψει ἡ δαπάνη αὕτη.
Χιλ. 8,8-8,9	Μετατόπισις ρεύματος	—	—	Ἀπαιτοῦνται ἀμυντήρια τῶν ὀχθῶν ἔργα.
Χιλ. 9,15	ὥς ἄνω	—	—	Ὡς ἄνω
Χιλ. 10,860	Ἀμυντήρια ἔργα	—	—	Ἀπαιτεῖται ἡ ἐνίσχυσις τοῦ ἐπιχώματος εἰς τὴν βάσιν.
Χιλ. 15,280	Ἐκτέλεσις ἀμυντηρίων ἔργων	—	—	Ἀπαιτοῦνται ἀμυντήρια κατὰ τῆς πλημμύρας ἔργα.

Τοποθεσία	Ἐνδείξεις τοῦ ἔργου	Κρατῆθ' ἔργου Φρ.	Κρατῆθ' ἔργου Φρ.	Ἐλαττώματα τῶν ἔργων καὶ αἴτιον τῶν κρατήσεων
Χιλ. 15,4 μέ- χρι 15,65	Ἐκχῶμα	—	—	Αἱ ἐπὶ τῶν πρανῶν τοῦ ἐκχώματος παρουσιάζονται πηγαὶ ἀπαιτοῦν ἔργα πρὸς ἀποστράγγισιν.
Χιλ. 15,7 μέ- χρι 16,00	Ἐκχῶμα πρὸ τῆς σήραγγος Μπράλου	—	—	Παρουσιάζονται σημαντικαὶ ὀλισθήσεις. Ἀναγκαία ἔσεται ἡ κατὰ 60 μέτρα προέκτασις τῆς σήραγγος.
Χιλ. 16,00 μέ- χρι 18,00	Σήραγξ Μπράλου	17000	—	Τὸ ποσὸν τῶν 17,000 φρ. ἐκρατήθη ἕνεκεν χρήσεως ὀπτοπλίνθων κακῆς δῆθεν ποιότητος, ἕνεκεν παραλείψεως τοῦ καλυπτήρος τοῦ θόλου καὶ τῆς ἀποστραγγίσεως, ἕνεκεν χρησιμοποίησεως πετροκονιάματος κακῆς ποιότητος. Παραπέμπομεν εἰς τὸ κείμενον. Δαπάνη διὰ τὰ ἐκτελεστέα εἰσέτι ἔργα προβλέπεται ἐν τῇ προϋπολογισμῷ.
Χιλ. 18,7 μέ- χρι 18,95	Ἐκχῶμα	—	—	Ἴσως ἀπαιτηθῇ ἡ ἐλάττωσις τῆς κλίσεως τῶν πρανῶν ἀπὸ $\frac{3}{4}$ εἰς 1. Νὰ προϋπολογισθῇ ἡ λιθόδυσσις τῶν ἐξ ἀργίλλου κοιτασμάτων.
Χιλ. 19,35 μέ- χρι 19,6	Ἐκχῶμα	—	—	Ἐπένδυσις διαρόρων θέσεων ἔνθα ἐγένοντο καταπτώσεις ἀναγκαία.
Χιλ. 19,89	Γέφυρα 2,5μ ἀ- νοίγματος	—	—	Σημαντικὰ ῥήγματα ἐπὶ τῶν μετώπων καὶ δι' ὅλης τῆς γεφύρας εὐρους 2 ἑκατοστ. Δὲν ἐγένετο εἰσέτι κράτησις. Ἀπαιτοῦνται περαιτέρω παρατηρήσεις.
Χιλ. 20 μέ- χρι 20,25	Ἐκχῶμα	—	—	Πιθανὸν ν' ἀπαιτηθῇ ἡ ἐλάττωσις τῆς κλίσεως εἰς 3:2,
Χιλ. 20,3 μέ- χρι 20,5	Ἐπίχῶμα	—	—	Ὀλισθήσεις αἰτίνες καθιστοῦν ἀναγκαίαν τὴν ἀποστράγγισιν.
Χιλ. 20,47	Ὅχετοὶ 1μ ἀ- νοίγματος.	615	615	Ἡ τοιχοποιία τοῦ θόλου ἐγένετο δικτυωτὴ. ῤήγματα κατὰ πλάτος.
Χιλ. 20,5 μέ- χρι 20,7	Γέφυρα 4μ ἀ- νοίγματος	—	—	Παρατηροῦνται ὀλισθήσεις. Ἀπαιτοῦνται ἐκτεταμένα ἔργα ἀποστραγγίσεως πιθανὸν δι' ἔγκοπῶν.
Χιλ. 22,96	Γεφύριον 4μ ἀ- νοίγματος	—	—	Ἡ γέφυρα εἶχε παρουσιάσει ῥήγματα. Προσφάτως φαίνεται ὅτι δὲν ἐκινήθη. Κράτησις δὲν εἶναι ἀναγκαία.

Τοποθεσία	Ἐνδείξεις τοῦ ἔργου	Κράτησις ποσόν Φρ.	Κρατῆθ' ἔργου ποσόν Φρ.	Ἐλαττώματα τῶν ἔργων καὶ αἴτιον τῶν κρατήσεων
Χιλ. 23,120	Γεφύριον 2μ ἀ- νοίγματος	—	—	Ἐσχάτως ἐπαρουσιάσθησαν ῥήγματα. Ἐπὶ τοῦ παρόντος δὲν ἀπαιτεῖται κράτησις.
Χιλ. 24,3 μέ- χρι 24,53	Ἐκχῶμα	—	—	Ἀπαιτεῖται ἐλάττωσις τῶν πρανῶν.
Χιλ. 24,58 μέ- χρι 24,70	Ἐκχῶμα	—	—	Ἀπαιτεῖται ἡ ἐλάττωσις τῶν πρανῶν τοῦ ἄνω μέρους τοῦ ἐκχώματος εἰς 1:1 μέχρι 1:1 $\frac{1}{2}$.
Χιλ. 24,82 μέ- χρι 25,3	Σήραγξ	—	—	Δύναται νὰ παραλειφθῇ ἡ ἐπένδυσις δι' ἑν μέρος τῆς σήραγγος ἔνθα τὰ κοιτάσματα συμπαγέστερα.
Χιλ. 26,02 μέ- χρι 26,57	Σήραγξ	—	—	Δι' ἑν τμήμα δύναται νὰ παραλειφθῇ ἡ λιθοδομή τῶν ἀκροβάθρων.
Χιλ. 27,3 μέ- χρι 27,5	Σήραγξ	—	—	Διὰ τὸ πλεῖστον τῆς σήραγγος ἀπαιτεῖται ἐπένδυσις. Διὰ μικρὰ τμήματα τὸ πολὺ, ἔνθα τὰ κοιτάσματα συμπαγέστερα δύνανται νὰ παραλειφθῶσι τὰ ἀκροβάθρα.
Χιλ. 28,025 μέ- χρι 28,048	Σήραγξ	—	—	Πλήρης ἐπένδυσις
Χιλ. 28,311 μέ- χρι 28,345	Σήραγξ	—	—	ὡς ἄνω
Χιλ. 28,652 μέ- χρι 28,750	Σήραγξ	—	—	Ὡς ἄνω. Ἴσως ἐπὶ μικρῶν τμημάτων περιττὴ ἡ λιθοδομή.
Χιλ. 29,737 μέ- χρι 30,080	Σήραγξ	—	—	Ἡ σήραγξ ἠγεώχθη ἐν μέρει μόνον. Τὸ πλεῖστον τῆς σήραγγος δέον πιθανὸν νὰ ἐπενδυθῇ.
Χιλ. 30 μέ- χρι 33	Ἐπιχώματα καὶ ἐκχώματα	—	—	Δέον νὰ προϋπολογισθῶσιν ἐπαρκῆ ποσὰ δι' ἀποστραγγίσεις.
Χιλ. 31 μέ- χρι 31,08	Ἐκχῶμα	—	—	Παρουσιάζονται ὀλισθήσεις. Ἡ ἐργολαβία θέλει νὰ εὐρύνη τὸ ἐκχῶμα ἐπὶ τοσοῦτον ὥστε νὰ προληφθῶσιν αἱ ὀλισθήσεις, διότι αἱ γὰρ δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῶσιν ἀλλοχού. Τούτου μὴ γιγνομένου ἀπαιτοῦνται σημαντικὰ ἔργα ἀποστραγγίσεως.
Χιλ. 32,05 μέ- χρι 32,25	Ἐκχῶμα	—	—	Ἀνάγκη ἐλαττώσεως τοῦ πρανοῦς πρὸς τὴν κλιτὺν ἢ ξηροτοίχου, ἅλως δέον νὰ κατασκευασθῶσι ἐγκάρσιοι τάφροι πρὸς ἀποστράγγισιν.

Τοποθεσία	Ἐνδείξεις τοῦ ἔργου	Κρατὴθέν ποσόν Φρ.	Κρατῆτέον ποσόν Φρ.	Ἐλαττώματα τῶν ἔργων καὶ αἷτιον τῶν κρατήσεων
Χιλ. 32,44 μέχρι 32,60	Ἐκχώμα	—	—	Ἐλάττωσις τοῦ πρανοῦς τοῦ ἐκχώματος ἐπὶ τοῦ $\frac{1}{3}$ τοῦ μήκους ἀναγκαία.
Χιλ. 33,120 μέχρι 34,44	Ἐκχώμα	—	—	Ἐλάττωσις τοῦ πρανοῦς πρὸς τὴν κλιτὺν καὶ ἐγκαρσίου τάφρου ἀναγκαία.
Χιλ. 35,8 μέχρι 35,9	Ἐκχώμα	—	—	Μετρία ἐλάττωσις τοῦ πρανοῦς ἀναγκαία.

Λιανοκλάδι-Πεντάμυλος

Χιλ. 3,15 μέχρι 3,33	Ἐκχώμα	—	—	Αἱ ὀλισθήσεις τοῦ με κλίσιν 1:1 ἐκτελεσθέντος ἐκχώματος θέλουν ἀπαιτήσῃ πιθανῶς τὴν ἐλάττωσιν τοῦ πρανοῦς εἰς 1:1 $\frac{1}{2}$ καὶ τὴν ἀποστράγγισιν τῆς ὁρατῆς ἐπιφανείας.
Χιλ. 3,58 μέχρι 3,88	Ὡς ἄνω	—	—	Ὀλισθήσεις τοῦ με κλίσιν 1:4 ἐκτελεσθέντος ἐκχώματος θέλουν ἀπαιτήσῃ πιθανὸν τὴν εἰς 1:1 $\frac{1}{2}$ ἐλάττωσιν με σημαντικὰς ἐργασίας ἀποστραγγίσεως ἕως δι' ἐγκαρσίων τάφρων.
Χιλ. 4,81	Γέφυρα 10μ ἀνοίγματος	3072	1000	Ἐγένετο χρῆσις λίθων κακῆς ποιότητος ὡς παραδέχεται καὶ ἡ ἐργολαβία. Ἐλάττωσις τῆς κρατήσεως εἶναι δυνατή.
Χιλ. 5,91	Γέφυρα 5μ ἀνοίγματος	1178	—	Λέγεται ὅτι ἡ λιθοδομὴ ἐγένετο διὰ κονιάματος κακῆς ποιότητος. Ἡ κράτησις δέον ν' ἀποδοθῇ διότι ἐλαττώματα δὲν εἶναι καταφανῆ.
Χιλ. 7,01	Γέφυρα 10μ ἀνοίγματος	5120	—	Ὡς ἄνω
Χιλ. 7,30	Ἐξασφάλισις τῶν πρανῶν	—	—	Ἐνεκεν τῶν ἐν τῇ θέσει ταύτῃ παρυσιαζομένων πλημμυρῶν δέον νὰ ἐξασφαλισθῶσι τὰ πρανῆ ἐπὶ 700 μ. ὡς ἔγγιστα (Σχεδία λέγεται ὅτι ἐγένοντο ἤδη).
Χιλ. 12,194	Γεφύριον 1μ ἀνοίγματος	512	—	Λέγεται ὅτι ἡ λιθοδομὴ εἶναι κακῆς ποιότητος. Δὲν ἐπεθεωρήθη. Κράτησις ἀποδοτέα.

Τοποθεσία	Ἐνδείξεις τοῦ ἔργου	Κρατὴθέν ποσόν Φρ.	Κρατῆτέον ποσόν Φρ.	Ἐλαττώματα τῶν ἔργων καὶ αἷτιον τῶν κρατήσεων
Χιλ. 12,838	Γεφύριον 3μ ἀνοίγματος	205	—	Ὡς ἄνω.
Χιλ. 13,3	Ἐπίχωμα	—	—	Τὸ ἐπίχωμα ἐγένετο διὰ λιθοσυντριμμάτων με κλίσιν 5:4. Ἡ κλίσις πρέπει νὰ ἐλαττωθῇ εἰς 6:4 καὶ νὰ προσεκταθῇ ὁ ὀχετός.
Χιλ. 13,72 μέχρι 14,15	Ἐκχώμα	—	—	Τὸ πρανὲς 1:4 δέον νὰ ἐλαττωθῇ εἰς 1:2 μέχρις 1:1 πρὸς μεσημβρίαν.
Χιλ. 15,50 μέχρι 15,63	Ὡς ἄνω	—	—	Δέον νὰ ἐλαττωθῇ τὸ πρανὲς τοῦ ἐκχώματος εἰς 3:4 κατὰ μέσον ὄρον.
Χιλ. 15,235 μέχρι σήραγγος	Ὡς ἄνω	—	—	Προσωρινῶς δέον νὰ παραδεχθῶμεν διὰ τὸν ὑπολογισμὸν 3:4. Ἀπόφασις ἀργώτερον μόνον δύναται νὰ ληφθῇ.
Χιλ. 15,45 μέχρι σήραγγος	Ὡς ἄνω	—	—	Ὡς ἄνω.
Χιλ. 15,630 μέχρι 15,740	Ἐπίχωμα ἢ Ὀδογέφυρα	—	—	Τὸ ζήτημα εἰς τὴν θέσιν ταύτην δέον νὰ ἐκτελεσθῇ ἐπίχωμα ἢ ὁδογέφυρα δὲν ἀπεφασίσθη εἰσέτι. Ἐπίχωμα δὲν φαίνεται ἀδύνατον, ἀλλὰ δέον νὰ γίνῃ ἀκριβεστέρα ἔρευνα τοῦ ἐδάφους.
Χιλ. 27,627	Ὀχετός, 1μ ἀνοίγματος	—	—	Ὁ ὀχετός ἐγένετο ὡς λέγεται ἐλαττωματικός. Ἡ κράτησις ποσοῦ τινος περιττή.
Χιλ. 28,200	Γεφύριον 2,5μ ἀνοίγματος	1358	1000	Ἡ ἐκτέλεσις τῆς λιθοδομῆς ἐλαττωματικὴ ὡς παραδέχεται καὶ ἡ ἐργολαβία. Ἡ κράτησις ποσοῦ τινος δεδικαιολογημένη.
Χιλ. 27 μέχρι 32	Ἐπικλώματα καὶ ἐκχώματα	—	—	Δέον νὰ προϋπολογισθῶσι σημαντικὰ ποσὰ διὰ ἐργὰ ἀποστραγγίσεως καὶ διὰ ξηροτοίχους.

Τοποθεσία	Ενδειξίς τοῦ ἔργου	Κρατηθέν ποσόν Φρ.	Κρατητέον ποσόν Φρ.	Ελαττώματα τῶν ἔργων καὶ αἷτιον τῶν κρατήσεων
-----------	--------------------------	--------------------------	---------------------------	---

Διακλάδωσις Χαλκίδος.

Γενικὴ παρατήρησις. Ἐπὶ τοῦ τμήματος τούτου τὰ ἐκχώματα ἐγένοντο εἰς κοιτάσματα ἐκ μάργης ἃτινα δὲν παρουσιάζουν ἱκανὴν στερεότητα διὰ τὴν ἐν γένει ἐφαρμοσθεῖσαν κλίσιν 1 : 1. Διὰ ἐκχώματα μικροῦ βάθους ἢ κλίσις ἔσεται κατὰ τὸ πλεῖστον ἐπαρκής, διὰ μεγαλότερα βάθη ὅμως λίαν πιθανὸν ν' ἀπαιτηθῇ ἐν μέρει αὐξήσις τῶν πρανῶν ἢ ἡ ἐξασφάλισις των.

Χιλ. 1,26 μέ- χρι 1,53	Ἐκχώμα	—	—	Ελάττωσις πρανῶν ἐπὶ τοῦ παρόντος περιττή.
Χιλ. 1,83 μέ- χρι 2,16	Ὡς ἄνω	—	—	Ελάττωσις περίπου μέχρι 5 : 4 ἢ ἐξασφάλισις ἀναγκαῖα.
Χιλ. 2,3 μέ- χρι 2,46	Ὡς ἄνω	—	—	Ὡς ἄνω.
Χιλ. 2,51 μέ- χρι 2,60	Ὡς ἄνω	—	—	Ελάττωσις πρανῶν ἐπὶ τοῦ παρόντος περιττή. Ὅποι με ἄμμον δέον νὰ ἐπενδυθῶσι διὰ συμπαγεστέρων χωμάτων ἢ λίθων.
Χιλ. 2,72 μέ- χρι 2,85	Ὡς ἄνω	—	—	Μερικὴ ἐλάττωσις τῶν πρανῶν ἢ ἐπένδυσις ἀναγκαῖα.
Χιλ. 2,96 μέ- χρι 3,10	Ὡς ἄνω	—	—	Ἡ κατάστασις εἶναι κατὰ τι καλλιτέρα τῆς τοῦ προηγουμένου ἀλλὰ ἀποβαίνει ἀναγκαῖα μερικὴ ἐλάττωσις τῶν πρανῶν εἰς 5 : 4 ἢ ἡ ἐπένδυσίς των.
Χιλ. 5,40 μέ- χρι 5,75	Ὡς ἄνω	—	—	Τμήματά τινα τῶν πρανῶν, δέον νὰ ἐπενδυθῶσι διὰ λιθενδύτων ἢ ἄλλως.
Χιλ. 5,315	Ὀχετὸς 1 μ. ἀ- νοίγματος	5700	3000	Διάφορα κατὰ πλάτος ῥήγματα εἰς τὸ μέσου καὶ πλησίον τῶν μετώπων. Τὸ κρατηθέν ποσὸν δύναται νὰ ἐλαττωθῇ.
Χιλ. 5,825	Ὡς ἄνω	500	—	Μικρὰ ῥήγματα. Κράτησις ποσοῦ τινος δὲν ἀπαιτεῖται.
Χιλ. 5,985	Ὡς ἄνω	4500	2000	Ῥήγματα κατὰ μῆκος καὶ κατὰ πλάτος. Ἡ κράτησις δύναται νὰ περιορισθῇ.
Χιλ. 6,1 μέ- χρι 6,35	Ἐκχώμα	—	—	Ἐπὶ τοῦ παρόντος δὲν ἀπαιτεῖται τροποποιήσις τῶν πρανῶν, Ἔργα διὰ τὴν ἀποστράγγισιν πιθανὸν ν' ἀποβῶσι ἀναγκαῖα.
Χιλ. 6,488	Ὀχετὸς 1,5 μ. ἀνοίγματος	18000	4000	Ῥήγματα κατὰ μῆκος ἐπὶ μεγάλῃς ἐκτάσεως.

Τοποθεσία	Ενδειξίς τοῦ ἔργου	Κρατηθέν ποσόν Φρ.	Κρατητέον ποσόν Φρ.	Ελαττώματα τῶν ἔργων καὶ αἷτιον τῶν κρατήσεων
-----------	--------------------------	--------------------------	---------------------------	---

Χιλ. 6,6 μέ- χρι 6,9	Ἐκχώμα	—	—	Τὸ πρανὲς 1 : 1 δύναται νὰ διατηρηθῇ ἐπὶ τοῦ παρόντος. Ἔργα τινα πρὸς ἐξασφάλισιν εἶναι ἀναγκαῖα.
Χιλ. 7,037	Ὀχετὸς 2,5 μ. ἀνοίγματος	19000	10000	Ῥήγματα διαγώνια. Τὸ κρατηθέν ποσὸν δύναται νὰ ἐλαττωθῇ.
Χιλ. 7,1 μέ- χρι 7,5	Ἐκχώμα	—	—	Πιθανὸν ἀργότερα νὰ παρουσιασθῇ ἡ ἀνάγκη ἐλαττώσεως τῶν πρανῶν ἢ τῆς ἐξασφαλίσεως των.
Χιλ. 8,0 μέ- χρι 8,2	Ὡς ἄνω	—	—	Ἐπὶ τοῦ παρόντος οὐδεμίαν ἀπαιτεῖται τροποποιήσις.

ΕΞΕΛΕΓΕΙΣ ΤΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΜΑΡΤΙΟΥ

Υπολογισμός των εκτελεσθέντων έργων.

I Κατηγορία.

Διδόμενα τῆς ἐργολαβίας	1,300,980 κ.μ.
Διδόμενα τῆς κυβερνήσεως	1,281,450 κ.μ.
"Αθροισμα	2,582,430 κ.μ.
Μέσον	1,291,215 κ.μ.
Έστω	1,291,000 κ.μ.

Ταῦτα διανέμονται κατὰ λόγον 96:24:10 (κοινὰ γαῖαι, ἡμίβραχος, βράχος) ἔστωσαν:	
κοινὰ γαῖαι	955,000 κ.μ.
ἡμίβραχος	233,000 κ.μ.
βράχος	103,000 κ.μ.
"Αθροισμα	1,291,000 κ.μ.

II Κατηγορία.

Διδόμενα ἐργολαβίας	883,055 κ.μ.
Διδόμενα κυβερνήσεως	821,331 κ.μ.
"Αθροισμα	1,704,386 κ.μ.
Μέσον	852,103 κ.μ.
Έστω	852,000 κ.μ.

Διανεμόμενα κατὰ λόγον 38:39:17 ἔστωσαν:	
κοινὰ γαῖαι	341,000 κ.μ.
ἡμίβραχος	358,000 κ.μ.
βράχος	153,000 κ.μ.
"Αθροισμα	852,000 κ.μ.

III Κατηγορία.

Διδόμενα ἐργολαβίας	703,293 κ.μ.
Διδόμενα κυβερνήσεως	691,450 κ.μ.
"Αθροισμα	1,394,743 κ.μ.
Μέσον	697,371 κ.μ.
Έστω	697,000 κ.μ.

Διανεμόμενα κατὰ λόγον 32:27:15 ἔστωσαν	
κοινὰ γαῖαι	300,000 κ.μ.
ἡμίβραχος	258,000 κ.μ.
βράχος	139,000 κ.μ.
"Αθροισμα	697,000 κ.μ.

Διακλαδώσεις

Διδόμενα ἐργολαβίας	372,303 κ. μ.
Διδόμενα κυβερνήσεως	358,070 κ. μ.
"Αθροισμα	730,373 κ. μ.
Μένουν	365,186 κ. μ.
ἔστωσαν	365,000 κ. μ.
Διανεμόμενα κατὰ λόγον 17: 20: 3 ἔστωσαν	
κοινὰ γαῖαι	155,000 κ. μ.
ἡμίβραχος	183,000 κ. μ.
βράχος	27,000 κ. μ.
"Αθροισμα	365,000 κ. μ.

Υπολογισμός χιλιομετρικοῦ μήκους κατὰ τὸ Barème

I. Κατηγορία.

Χωματισμοὶ

Προϋπολογισθέντα	1,616,000 κ. μ.	κοινῶν γαιῶν πρὸς 1.3 φρ.	2,100,800 φρ.
	308,000 κ. μ.	ἡμιβράχου πρὸς 2.3 φρ.	708,400 φρ.
	169,000 κ. μ.	βράχου πρὸς 4.5 φρ.	760,500 φρ.
"Αθροισμα			3,569,700 φρ.
ἔστωσαν			3,570,000 φρ.
Ἐκτελεσθέντα	955,000 κ. μ.	κοινῶν γαιῶν πρὸς 1.3 φρ.	1,241,500 φρ.
	233,000 κ. μ.	ἡμιβράχου πρὸς 2.3 φρ.	535,900 φρ.
	103,000 κ. μ.	βράχου πρὸς 4.5 φρ.	463,500 φρ.
"Αθροισμα			2,240,900 φρ.
ἔστωσαν			2,241,000 φρ.

$$\frac{222,4 \times 2241}{3570} = 139.6 \text{ χιλιόμετρα}$$

Παρατήρησης. Τὸ μήκος τῆς κυρίας γραμμῆς νυξήθη κατὰ 3,187 χιλίωμ. ἄτινα πληρώνονται μετὰ τὸ τίμημα τῶν διακλαδώσεων 3,787 χιλίωμ. διακλαδώσεων ἰσοδυναμοῦν μετὰ 90. 3,787

$\frac{140}{140} = 2,4 \text{ χιλ. τῆς κυρίας γραμμῆς καὶ κατὰσσονται εἰς τὴν I Κατηγορίαν.}$

II. Κατηγορία.

Προϋπολογισθέντα	958,000 κ. μ.	γαιῶν κοινῶν πρὸς 1.3 φρ.	1,245,400 φρ.
	689,000 κ. μ.	ἡμιβράχου πρὸς 2.3 φρ.	1,584,700 φρ.
	375,000 κ. μ.	βράχου πρὸς 4.5 φρ.	1,687,500 φρ.
"Αθροισμα			4,517,600 φρ.
ἔστωσαν			4,518,000 φρ.
Ἐξετελέσθησαν	341,000 κ. μ.	γαιῶν κοινῶν πρὸς 1,3 φρ.	443,300 φρ.
	358,000 κ. μ.	ἡμιβράχου πρὸς 2,3 φρ.	823,400 φρ.
	153,000 κ. μ.	βράχου πρὸς 4,5 φρ.	688,500 φρ.
"Αθροισμα			1,955,200 φρ.
ἔστωσαν			1,955,000 φρ.

$$\frac{80.1955}{4518} = 34,6 \text{ χιλιάμ.}$$

III Κατηγορία.

Προϋπολογισθέντα	849,000	κ. μ. γαιών κοινών	πρὸς 1,3 φρ.	1,103,700 φρ.
	845,000	κ. μ. ἡμιβράχου	πρὸς 2,3 φρ.	1,943,500 φρ.
	280,000	κ. μ. βράχου	πρὸς 4,5 φρ.	1,260,000 φρ.

Ἀθροισμα 4,307,200 φρ.
ἔστωσαν 4,307,000 φρ.

Ἐκτελεσθέντα	300,000	κ. μ. κοινών γαιών	πρὸς 1,3 φρ.	390,000 φρ.
	258,000	κ. μ. ἡμιβράχου	πρὸς 2,3 φρ.	593,400 φρ.
	139,000	κ. μ. βράχου	πρὸς 4,5 φρ.	625,500 φρ.

Ἀθροισμα 1,608,900 φρ.
ἔστωσαν 1,609,000 φρ.

$$\frac{45.1609}{4307} = 16,8 \text{ χιλιομ.}$$

Διακλαδώσεις

Προϋπολογισθέντα	185,000	κ. μ. κοινών γαιών	πρὸς 1,3 φρ.	240,500 φρ.
	243,000	κ. μ. ἡμιβράχου	πρὸς 2,3 φρ.	558,900 φρ.
	58,000	κ. μ. βράχου	πρὸς 4,5 φρ.	261,000 φρ.

Ἀθροισμα 1,060,400 φρ.
ἔστωσαν 1,060,000 φρ.

Ἐκτελεσθέντα	155,000	κ. μ. κοινών γαιών	πρὸς 1,3 φρ.	201,500 φρ.
	183,000	κ. μ. ἡμιβράχου	πρὸς 2,3 φρ.	420,900 φρ.
	27,000	κ. μ. βράχου	πρὸς 4,5 φρ.	121,500 φρ.

Ἀθροισμα 743,900 φρ.
ἔστωσαν 744,000 φρ.

$$\frac{40.86.744}{1060} = 28,7 \text{ χιλιομ.}$$

Παρατήρησις. Τὸ ὑπὸ τῆς ἐργολαβίας ἐν τῇ πιστοποιήσει τοῦ Μαρτίου ἀναγραφόμενον μῆκος τῶν διακλαδώσεων ἠϋξήθη ἐνεκὲν τῆς προεκτάσεως τῆς γραμμῆς Χαλκίδος μέχρι τῆς γεφύρας.

Τεχνικὰ ἔργα.

I Κατηγορία.

Προϋπολογισθέντα	39,940	κ. μ. λιθοδομῆς	πρὸς 30 φρ.	1,198,200 φρ.
	981	τόν. σιδηρῶν γεφυρ.	πρὸς 550 φρ.	539,550 φρ.

Ἀθροισμα 1,737,750 φρ.
ἔστωσαν 1,738,000 φρ.

Κατὰ τὰς πληροφορίας τῆς ἐργολαβίας ἐξετελέσθη λιθοδομή	22,675	κ. μ.	
Προσθετέον διὰ ὁδογεφύρας	500	κ. μ.	

Ἀθροισμα 23,175 κ. μ.
ἔστωσαν 23,200 κ. μ.

Ἡ ἀξία τῶν ἐκτελεσθέντων τεχνικῶν ἔργων ἀνέρχεται εἰς
23,200 κυβ. μ. λιθοδομῆς πρὸς 30 φρ. 696,000 φρ.
121 τόννοι σιδηρ. γεφυρῶν πρὸς 550 φρ. 66,550 φρ.

Ἀθροισμα 762,550 φρ.
ἔστωσαν 763,000 φρ.

Συνεπῶς δεόν νὰ λογισθῶσι

$$\frac{222,4763}{1738} = 97,6 \text{ χιλιομ.}$$

Ἐνεκὲν τῶν ἀπαιτούμενων συμπληρώσεων τῶν τεχνικῶν ἔργων δεόν νὰ λογισθῶσι 97,0 χιλιομέτρα.

II Κατηγορία.

Προϋπολογισθέντα	52,700	κ. μ. λιθοδομῆς	πρὸς 30 φρ.	1,581,000 φρ.
	967	τόννοι σιδηρ. γεφυρῶν	πρὸς 550 φρ.	531,850 φρ.
	615	μ. σήραγγος	πρὸς 940 φρ.	578,100 φρ.

Ἀθροισμα 2,690,950 φρ.
ἔστωσαν 2,691,000 φρ.

Ἐξετελέσθησαν κατὰ τὰς πληροφορίες τῆς ἐργολαβίας λιθοδομή 25,867 κ. μ.
Προσθετέον διὰ ὁδογεφύρας ὡς ἔγγιστα 900 κ. μ.

Ἀθροισμα 26,767 κ. μ.
ἔστωσαν 26,800 κ. μ.

26,800	κ. μ. λιθοδομῆς	πρὸς 30 φρ.	804,000 φρ.
4	τόννοι σιδηρῶν γεφυρῶν	πρὸς 550 φρ.	2,200 φρ.
117	μ. σήραγγος	πρὸς 940 φρ.	166,380 φρ.

Ἀθροισμα 972,580 φρ.
ἔστωσαν 973,000 φρ.

Συνεπῶς δεόν νὰ λογισθῶσι

$$\frac{80.973}{2691} = 28,9$$

Ἐνεκὲν σπουδαίων ἐλλείψεων τῆς κατασκευῆς δεόν ν' ἀφαιρεθῇ τὸ τίμημα ἑνὸς χιλιομέτρου. Συνεπῶς λογισθήσονται 27,9 χιλιομ.

III Κατηγορία.

Προϋπολογισθέντα	108.500	κ. μ. λιθοδομῆς	πρὸς 30 φρ.	3,255,000 φρ.
	2155	τόννοι σιδηρῶν γεφυρῶν	πρὸς 550 φρ.	1,185,250 φρ.
	2110	μ. σήραγγος	πρὸς 1200 φρ.	2,532,000 φρ.
	6378	μ. σήραγγος	πρὸς 940 φρ.	5,996,320 φρ.

Ἀθροισμα 12,967,570 φρ.
ἔστωσαν 12,968,000 φρ.

Ἐξετελέσθησαν κατὰ πληροφορίας τῆς ἐργολαβίας λιθοδομαὶ ὡς ἔγγιστα 25,700 κ. μ.
Προσθετέον διὰ 6400 κ. μ. ὡς ἔγγιστα ὁδογεφυρῶν 1,600 κ. μ.

Ἀθροισμα 27,300 κ. μ.
Ἀφαιρετέον διὰ 3000 κ. μ. ξηροστοίχων ὡς ἔγγιστα 2,000 κ. μ.

Ἐπομένως 25,300 κ. μ.

25,300 κ.μ. λιθοδομῆς	πρὸς 30 φρ.	759,000 φρ.
0 τόννοι σιδηρῶν γεφυρῶν		
620 μ. σήραγγος	πρὸς 1200 φρ.	744,000 φρ.
1100 μ. σήραγγος	πρὸς 940 φρ.	1,034,000 φρ.
* Ἀθροισμα		2,537,000 φρ.

Συνεπῶς δέον νὰ λογισθῶσι.

$$\frac{45.2537}{12968} = 8,8 \text{ χιλιόμετρα.}$$

Διακλαδώσεις.

Προϋπολογισθέντα 7170 κ.μ. λιθοδομῆς	πρὸς 30 φρ.	215,100 φρ.
89 τόννοι σιδηρῶν γεφυρῶν πρὸς 550 φρ.		48,950 φρ.
* Ἀθροισμα		264,050 φρ.
ἔστωσαν		264,000 φρ.
Ἐκτελεσθέντα 6400 κ.μ. λιθοδομῆς	πρὸς 30 φρ.	192,000 φρ.
59 τόννοι σιδηρῶν γεφυρῶν πρὸς 550 φρ.		32,450 φρ.
* Ἀθροισμα		224,450 φρ.
ἔστωσαν		224,000 φρ.

Συνεπῶς δέον νὰ λογισθῶσι

$$\frac{40,86.224}{264} = 34,7 \text{ χιλιόμετρα.}$$

Ἐνεκεν σημαντικῶν φθορῶν τῶν τεχνικῶν ἔργων δέον ν' ἀφαιρεθῇ τὸ τίμημα ἐνὸς χιλιομέτρου καὶ νὰ ὑπολογισθῶσι μόνον 33,7 χιλιομ.

Πιστοποιήσεις διὰ τὸν μῆνα Μάρτιον 1893.

I Μελέται	988,450
II Χωματισμοί.	
139,6 χ.μ. I Κατηγορία πρὸς 28,000 φρ.	3,908,800
34,6 χ.μ. II Κατηγορία πρὸς 49,200 φρ.	1,702,320
16,8 χ.μ. III Κατηγορία πρὸς 92,000 φρ.	1,545,600
28,7 χ.μ. διακλαδώσεων πρὸς 25,000 φρ.	717,500
II Χωματισμοὶ ἐν ὅλῳ	7,874,220
III Τεχνικὰ ἔργα.	
97,0 χ.μ. I Κατηγορία πρὸς 15,000 φρ.	1,455,000
27,9 χ.μ. II Κατηγορία πρὸς 40,000 φρ.	1,116,000
8,8 χ.μ. III Κατηγορία πρὸς 183,200 φρ.	1,612,160
33,7 χ.μ. Διακλαδώσεων πρὸς 23,300 φρ.	785,210
III Τεχνικὰ ἔργα ἐν ὅλῳ	4,968,370
* Ἀποβάθρα	108,000
Εἰς μεταφορὰν	13,939,040

IV Οἰκοδομαί.	Ἐκ μεταφορᾶς	13,939,040
2 Ἀποθήκαι ἐν Πειραιεῖ	40,000	
Στάσις Ἀγ. Ἰωάννου	7,000	
Στάσις 4,71. 15,000	70,650	
Φυλακτεῖα 6,8. 2,500	17,000	

V Ἀνωδομαί.	IV Οἰκοδομαί ἐν ὅλῳ	134,650
72,863 μ. ἀνωδομῆς πρὸς 30 φρ.	2,185,890 φρ.	
Ἀφαιροῦνται		
Δι' ἐλλείπον ἔρμα 33,963.315	106,983	
Τμήματα τοποθετηθέντα ἀνευ ἔρ- ματος 17,000.3	= 51,000	
Διὰ συντήρησιν κτλ 72,863.0,5	= 36,431	
Ἀφαιρετέα ἐν ὅλῳ	194,414 φρ.	
V Ὑπόλοιπον ἀνωδομῶν		1,991,476

VI Προμήθειαι ὑλικῶν.		
(16,004—72,863.78,1) =		
10,313 τόννοι ράβδων καὶ παραρτημάτων	πρὸς 187,5 φρ.	1,993,687
(268,977—72,863.1125) =		
187,007 στρωτῆρες	πρὸς 5,5 φρ.	1,028,539
40,000 κ. μ. χαλίκων	πρὸς 1,5 φρ.	60,900
79 τόννοι τσιμέντου		
Πορτλάνδ	πρὸς 60 φρ.	4,740
969 τόννοι ὑδραυλικῆς τιτάνου	πρὸς 30 φρ.	29,000
261 χιλιομ. τηλεγρα- φικῆς γραμμῆς	πρὸς 850 φρ.	221,850
54 αἰχμαὶ καὶ διασταυ- ρώσεις	πρὸς 600 φρ.	32,400
23,337 κ. μ. ἀργῶν λίθων πρὸς 5 φρ.		116,685
2,515 κυβ. μ. ἡμιξέσιων λίθων	πρὸς 30 φρ.	75,450
442 κ. μ. ξεστῶν λίθων πρὸς 60 φρ.		26,520
33 χιλ. ὀπτοπλίνθων πρὸς 30 φρ.		990
6,715 κ. μ. ἄμμου	πρὸς 2,5 φρ.	16,787
608 τόννοι σιδ. γεφυρῶν πρὸς 470 φρ.		285,760
VI Προμήθειαι ἐν ὅλῳ		3,832,478

VII Τροχαῖον ὑλικόν:		
58 ἄμαξαι χαλίκων ἔτοιμα	πρὸς 2,600 φρ.	150,800
2 ἄμαξαι χαλίκων εἰς τεμάχια πρὸς 2,300 φρ.		4,600
VII Τροχαῖον ὑλικὸν ἐν ὅλῳ		155,400
Εἰς μεταφορὰν ἄθροισμα		20,053,044

Ἐκ μεταφορᾶς	20,053,044
Κράτησις 10 %	2,005,304
ὑπόλοιπον	18,047,740
Ἀφαιρεῖται τὸ ἄχρι τοῦδε πληρωθὲν ποσὸν κατὰ τὰς ὑπ' ὄψει μου ἀναγραφὰς τῆς Κυβερνήσεως	17,859,365
ὑπόλοιπον	188,375
Προστίθενται δυνάμει ὑπουργικῆς διαταγῆς	250,000
ἄθροισμα	438,375φρ.

ΔΙΟΡΘΩΣΙΣ

Τῶν κυριωτέρων παροραμάτων

Σελίς 6. Στίχος 1. Κατόπιν τῆς λέξεως «διαλαμβάνει» ἀνάγνωθι.
Pour l'établissement des états mensuels il sera dressé des répartitions des prix kilométriques par section de ligne, correspondant aux dépenses respectives des travaux à faire sur les diverses parties, que l'entrepreneur soumettra à l'approbation du Ministre, avec une série de prix pour les ap-provisionnementnements existant à proximité de la ligne.

Σελίς	6	στίχος	48	ἀντί	«ὁ δὲ» ἀνάγνωθι «ἐκεῖνος δὲ»
»	20	»	36	»	«συνεννοηθῶσι» ἀνάγνωθι «συνεννοηθῶσι».
»	25	»	40	»	«γίνῃ» ἀνάγνωθι «γείνῃ».
»	30	»	4	»	«σῆραγες» ἀνάγνωθι «σηραγες».
»	47	»	10	»	«οἱ εἰς τὴν σῆραγγα» ἀνάγνωθι «αἱ εἰς τὴν σῆραγγα».
»	47	»	10	»	«χρησιμοποιηθέντες» ἀνάγνωθι «χρησιμοποιηθεῖσαι».
»	48	»	5	»	«διεσυντίν» ἀνάγνωθι «διαιτητήν».
»	50	»	10	»	«οὔτε ν' ἱπαιτήρη» ἀνάγνωθι «οὔτε δύναται ν' ἱπαιτήρη».
»	50	»	11	»	«νὰ προσκαλῆται» ἀνάγνωθι «πρέπει νὰ προσκαλῆται».
»	52	»	21	»	«ἀδιάταξιν τῆς ὑποδομῆς ἐκ» ἀνάγνωθι «ἐκτελεσιν τῆς ὑποδομῆς διὰ».
»	60	»	14	»	«ἰπυλύτως» ἀνάγνωθι «ἀπολύτως».
»	60	»	22	»	«χαρακτηρήσω» ἀνάγνωθι «χαρακτηρίσω».
»	61	»	22	»	«προκύπτουσι» ἀνάγνωθι «προκύπτουσι».
»	77	»	24	»	«ἐκ ποδῶν» ἀνάγνωθι «ἐκ ποσίων».
»	83	»	49	»	«διαγραμμένων» ἀνάγνωθι «διαγραμμάτων».
»	91	»	1	»	«ὑποστήρηξιν» ἀνάγνωθι «ὑποστηρίξειν».
»	92	»	24	»	«διέλθει» ἀνάγνωθι «διέλθῃ».
»	93	»	42	»	«δρυμύτατον» ἀνάγνωθι «δριμύτατον».
»	102	»	47	»	«ἐπίδρασαν» ἀνάγνωθι «ἐπεδρασαν».
»	106	»	24	»	«τῆς πίνακος P ἐν ἧ» ἀνάγνωθι «τοῦ πίνακος P ἐν ᾧ».
»	107	»	47	»	«τῶς» ἀνάγνωθι «τῶν».
»	114	»	23	»	«cosfication» ἀνάγνωθι «confiscation».
»	115	»	4	»	«μελέτα» ἀνάγνωθι «μελεῖται».
»	115	»	5	»	«ἀλληλοδιαδόχως» ἀνάγνωθι «ἀλληλοδιαδόχως».
»	129	»	11	»	«χυτοσιδήρου» ἀνάγνωθι «χυτοῦ σιδήρου».
»	132	»	15	»	«στῆλοι» ἀνάγνωθι «στύλοι».
»	142	»	8	»	«ἐγκαρσίου τάφρου» ἀνάγνωθι «ἐγκαρσία τάφρος».
»	144	»	8	»	«μεγαλητέρα» ἀνάγνωθι «μεγαλειτέρα».
»	144	»	13	»	«ἐξασφάλις» ἀνάγνωθι «ἐξασφάλις».
»	144	»	29	»	«μέσου» ἀνάγνωθι «μέσον».

ΔΙΟΡΘΩΣΙΣ

ἐπενεχθεῖσαι ὑπὸ τοῦ διαιτητοῦ.

Σελίς	35	στήλη	10	ἀντί	615	ἀνάγνωθι	275
»	35	»	10	»	6378	»	6748
»	36	στίχος	9	»	615	»	275
»	»	»	»	»	545148	»	243765
»	»	»	10	»	5337039	»	5035656
»	»	»	32	»	6378	»	6718
»	»	»	»	»	5653587	»	5954970
»	»	»	33	»	20072350	»	20373733
»	37	»	2	»	5337039	»	5035656
»	»	»	5	»	20072350	»	20373733

