



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ἐν Ἀθήναις τῇ 3 Αὐγούστου 1937

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

Ἀριθμὸς φύλλου 296

ΟΡΟΙ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ

I) Διὰ συνδρομὴν ἐτησίως.

Διὰ τὸ ἐσωτερικόν :

Δι' ὁλόκληρον τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.....	Δρ. 550
Διὰ τὰ τρία Τεύχη Α', Β' καὶ Γ'	» 400
Διὰ τὸ Τεύχος Α'	» 200
Διὰ τὸ Παράρτημα	» 300
Διὰ τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	» 400
Δι' ὁλόκληρον τὴν Ἐφημερίδα μετὰ τοῦ Δ. Α. Ε.	» 900

Διὰ τὸ ἐξωτερικόν :

Δι' ὁλόκληρον τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.....	Δρ. 1100
Διὰ τὰ τρία Τεύχη Α', Β' καὶ Γ'	» 800
Διὰ τὸ Παράρτημα	» 600
Διὰ τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	» 800
Δι' ὁλόκληρον τὴν Ἐφημερίδα μετὰ τοῦ Δ. Α. Ε.	» 1800

II) Διὰ τὰς κατὰ νόμον δημοσιεύσεις.

Α'. Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν :

1) Ἰσολογισμῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	Δρ. 2000
2) Προσλήσεις καὶ Ἀνακοινώσεις Α. Ε.	» 400
3) Μηνιαίας καταστάσεις τραπεζῶν	» 1000
4) Διὰ καταστατικά Ἀνων. Ἐταιρειῶν	» 5000
5) Διὰ τροποποιήσεις Καταστατικῶν	» 1000

Β'. Εἰς τὸ Παράρτημα :

Διὰ δημοσιεύσεις δικαστικῶν προσλήσεων κλπ.	Δρ. 150
Ἡ τιμὴ ἐκάστου φύλλου	» 4
Ἐκάστου δὲ φύλλου Δελτίου Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν ..	» 5

Ἡ συνδρομὴ ἀρχεῖται τὴν 1ην Ἰανουαρίου ἐκάστου ἔτους καὶ εἶνε προπληρωτέα.

Αἱ πληρωμαὶ διὰ συνδρομᾶς καὶ δημοσιεύσεις ἐνεργοῦνται εἰς τὰ δημόσια ταμεία, προσαγομένου κατόπιν εἰς τὸ Ἐθνικὸν Τυπογραφεῖον τοῦ οἰκείου διπλοτύπου εἰσπράξεως.

ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΟΙ ΝΟΜΟΙ

Ἀναγκαστ. Νόμος ὑπ' ἀριθ. 803. 1937

Περὶ κυρώσεως τῆς ἀπὸ 19 Ἰουλίου ἐ. ἔ. συμπληρωματικῆς συνθήσεως μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρείας Μεταφορῶν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β' ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἀρθρον μόνον.

1. Κυροῦται καθ' ὅλα αὐτῆς τὰ μέρη ἢ, ἀφ' ἑνὸς μὲν μετὰ τοῦ Ὑπουργοῦ Σιδηρῶν καὶ Αὐτοκινήτων κ. Γ. Σπυρίδωνος, ὡς ἐκπροσωποῦντος τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον, καὶ ἀφ' ἑτέρου τῶν κ. Sir Gerald Francis Talbot καὶ Horace A. Reid ἐκπροσωποῦντων τὴν Ἑλληνικὴν Ἐταιρίαν Μεταφορῶν συναρθεῖσα σύμβασις συγκατεστημένη ἐκ 50 ἀρθρῶν ὡς συνεπληρώθη διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 3958)6455 ἀπὸ 19 Ἰουλίου ἐ. ἔ. ἐπιστολῆς τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρείας Μεταφορῶν καὶ τῆς ἀπὸ 19 Ἰουλίου 1937 εἰς τὴν Ἀγγλικὴν τοιαύτης.

2. Αἱ κατὰ τὸ ἀρθρον 13 τῆς ὡς ἄνω κυρουμένης συμβάσεως γενησόμεναι ἀπαλλοτριώσεις, κηρύσσονται διὰ τοῦ παρόντος ὡς δημοσίας ὠφελείας, τηρουμένης κατὰ τὰ λοιπὰ ἐν αὐταῖς τῆς ἐν τῇ συμβάσει διαλαμβανομένης διαδικασίας.

3. Ἐπιτρέπεται ἡ συνομολόγησις τοῦ ἐν τῇ ἀπὸ 19 Ἰουλίου 1937 ἐπιστολῇ ἀναφερομένου δανείου καὶ εἰς ὁμολογίας μετατρεψίμου εἰς μετοχὰς κατὰ τοὺς Ἑλληνικοὺς νόμους. Ἐπίσης ἐπιτρέπεται εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ἐταιρίαν Ἀθηνῶν

Πειραιῶς ὅπως συνομολογήσῃ τὸ ἐν τῇ αὐτῇ ὡς ἄνω ἐπιστολῇ ἀναφερόμενον δάνειον πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Ἐταιρίαν Μεταφορῶν καὶ ἐκ τῶν εἰς δραχμὰς ἐνταῦθα διαθεσίμων αὐτῆς, διὰ τὰς ὑπὸ τῆς τελευταίας ταύτης ἀπαιτηθησόμενας ἐν Ἑλλάδι δαπάνας εἰς δραχμὰς. Τὸ δάνειον τοῦτο δύναται μὲν νὰ εἶναι ἐκπεφρασμένον εἰς λίρας Ἀγγλίας, ἢ ἐξυπηρέτησις ὅμως αὐτοῦ θὰ γίνεταί εἰς δραχμὰς μὲ τὴν τρέχουσαν τιμὴν κατὰ τὰς ἐκάστοτε λήξεις.

3. Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος ἀρχεῖται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως αὐτοῦ εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Ἐν Κερκύρᾳ τῇ 24 Ἰουλίου 1937.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β'

Τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον

Ὁ Πρόεδρος

Ι. ΜΕΤΑΞΑΣ

Τὰ Μέλη

Γ. ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ, Γ. ΛΟΥΡΕΝΤΗΣ, Κ. ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Π. ΡΕΔΙΑΔΗΣ, ΑΓΓ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Γ. ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ, Α. ΔΗΜΗΤΡΑΤΟΣ, Κ. ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗΣ, Π. ΚΡΗΤΙΚΟΣ, Κ. ΜΑΝΙΑΔΑΚΗΣ, Π. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ, ΔΕΥΚ. ΡΕΔΙΑΔΗΣ, Π. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΟΣ.

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 3 Αὐγούστου 1937.

Ὁ ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης Ὑπουργὸς

Γ. ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Συμπληρωματική τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως
«περὶ προμηθείας ἤλεκτρισμοῦ καὶ περὶ μεταφορῶν».

Μεταξὺ :

1. Τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου (ὀνομαζομένου ἐφεξῆς «τὸ Κράτος») ἐκπροσωπούμενου ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ Σιδηροδρόμων καὶ Αὐτοκινήτων κ. Γεωργίου Σπυρίδωνος καὶ

2. τῆς Ἡλεκτρικῆς Ἑταιρείας Μεταφορῶν Α. Ε. (ὀνομαζομένης ἐφεξῆς «ἡ ΗΕΜ») ἐκπροσωπούμενης ὑπὸ τῶν κ.κ. Sir Gerald F. Talbot καὶ Horace A. Reid.

ΜΕΡΟΣ 1ον

Γενικοὶ ὅροι.

Ἄρθρον 1.

Τὸ Κράτος θέλει παράσχει εἰς τὴν Η Ε Μ πᾶσαν δυνατὴν διευκόλυνσιν πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν ὑπ' αὐτῆς ἀναλαμβανομένων κατωτέρω ἔργων, ἡ δὲ Η Ε Μ ἀναλαμβάνει νὰ ἐκτελέσῃ τὰ ἔργα καὶ νὰ συντηρῇ ταῦτα ὡς καὶ τὰ ὕλικά της, συμφώνως πρὸς τοὺς τεχνικοὺς ὅρους τῆς Συμβάσεως τῆς 17ης Ὀκτωβρίου 1925 καὶ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν Ἀσφαλείας καὶ Ἐλέγχου τῆς 5ης Ἰουνίου 1930.

Ἄρθρον 2.

Ἡ παρούσα σύμβασις ἄρξεται ἰσχύουσα ἀπὸ τῆς ἐν τῇ Εφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως δημοσιεύσεως τοῦ κυρωτικοῦ αὐτῆς Νόμου, αἱ δὲ ἐν αὐτῇ προβλεπόμεναι προθεσμίαι ἐκτελέσεως ἔργων ὑπὸ τῆς Η Ε Μ ἄρχονται τρέχουσαι ἀπὸ τῆς, μετὰ τὴν δημοσίευσιν ταύτην, ὁριστικῆς ἐκ μέρους τοῦ Ὑπουργείου τῶν Σιδηροδρόμων ἐγκρίσεως τῶν ἀναγκαζίων σχεδιαγραμμάτων πάντων τῶν ἐν τῇ παρούσῃ συμβάσει προβλεπομένων ἔργων, τῆς ἡμέρας τῆς τελευταίας ἐγκρίσεως ὀνομαζομένης ἐφεξῆς «χρονολογία ἐνάρξεως». Αἱ ὡς εἴρηται προθεσμίαι θὰ ὑπόκεινται εἰς τὰ πρόστιμα καὶ τοὺς ὅρους τῆς πέμπτης παραγράφου τῶν γενικῶν ὅρων τοῦ πρώτου πίνακος τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως. Ἐὰν μέχρι τῆς ἡμέρας ταύτης δὲν ἔχῃ νομίμως μεταβιβασθῇ καὶ τεθῇ εἰς τὴν ἐλευθεράν διάθεσιν τῆς Η Ε Μ τὸ σύνολον τῶν κατὰ τὰ κατωτέρω ἀπαλλοτριωθησάντων ἐκτάσεων, χρονολογία ἐνάρξεως θὰ εἶναι ἡ μεταγενεστέρη αὕτη χρονολογία μεταβιβάσεως καὶ παραδόσεως εἰς τὴν ἐλευθεράν διάθεσιν τῆς Η Ε Μ τῶν ἐκτάσεων τούτων. Αἱ λόγῳ τῶν ἀπαλλοτριώσεων ἐνδεχόμεναι διαμαρτυρίαι ἢ διακρισθητέαι τρίτων ὁποσδήποτε δικαστικῶς ἐπεμβαίνοντων ἀλλὰ μὴ παρακωλύοντων τὴν ἐγκατάστασιν τῆς Η Ε Μ οὐδαμῶς θὰ παρέχουσιν εἰς τὴν Η Ε Μ δικαίωμα ἀνάσχεως ἐργασιῶν. τοῦ Κράτους ἀναλαμβάνοντος τὴν ὑποχρέωσιν τῆς διευθετήσεως τῶν παρουσιαζομένων ἐπεμβάσεων, ἄνευ παρακωλύσεως τῶν ἐκτελουμένων ἔργων ὑπὸ τῆς Η Ε Μ.

Ἐὰν παρὰ τὴν ὑποχρεωτικὴν ἐπέμβασιν ταύτην τοῦ Κράτους ἐπέλθῃ δικαστικῶς διακοπὴ τῶν ἐργασιῶν τῆς Η Ε Μ, ἀφ' ἐνὸς μὲν παρατείνονται ἀναλόγως αἱ ὑπὸ τῆς παρούσης προβλεπόμεναι προθεσμίαι ἐκτελέσεως, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἡ Ἑταιρεία δικαιούται ἀποζημιώσεως ὑπὸ τοῦ Κράτους διὰ τὰς ἐπελθούσας ἐκ τῆς ἀνάσχεως τῆς προόδου τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἔργων ζημίας.

ΜΕΡΟΣ 2ον.

Σιδηροδρόμος Κηφισιάς.

Ἄρθρον 3.

Ἡ Η Ε Μ θὰ προβῇ εἰς τὴν ἠλεκτροκίνησιν τοῦ σιδηροδρόμου Κηφισιάς συμφώνως πρὸς σχεδιαγράμματα, ἐγκριθέντα ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Σιδηροδρόμων καὶ ἅτινα θὰ πε-

ριλάττωσι τὰ κάτωθι χαρακτηριστικὰ κατασκευῆς, κατασκευῶν καὶ τῆς παρούσης ἀπάντων τῶν σχεδιαγραμμάτων καὶ στοιχείων, ἅτινα εἶχον ὑποβληθῇ προηγουμένως διὰ τὰ ταῦτα ἔργα.

(α) Ὁ κατασκευασθησόμενος σιδηροδρόμος θὰ ἀποτελεῖται ἀπὸ διπλὴν κανονικοῦ πλάτους γραμμὴν ἠλεκτρικοῦ σιδηροδρόμου κατὰ τὸ σύστημα τρίτης ράβδου ὑπὸ τάσιν ρεύματος 600 βόλτ, ἐκτεινομένην ἀπὸ ἐνώσεως μετὰ τοῦ ὑπάρχοντος ἠλεκτρικοῦ σιδηροδρόμου ἐν Ἀττικῇ μέχρι τοῦ ὁρισταμένου τέλους τοῦ ἀτμηλάτου σιδηροδρόμου ἐν Κηφισίᾳ, μετὰ διασταυρώσεων (BRETILLES) δὲ εἰς Ἀλυσίδα, Νέαν Ἰωνίαν, Πράκλειον καὶ Ἀμαρούσιον.

(β) Ἡ Η Ε Μ θὰ λάβῃ τὰ ὑπὸ τῆς Συμβάσεως τῆς 17ης Ὀκτωβρίου 1925 καὶ τῶν Κανονισμῶν Ἀσφαλείας καὶ Ἐλέγχου διαγραφόμενα μέτρα διὰ τὴν ἀποφυγὴν ἠλεκτρολύσεως ἐκ διασφύοντων ρευμάτων.

(γ) Ἡ κατασκευὴ θὰ ἐκτελεσθῇ κατὰ τοῖον οἰκονομικὴν συμφώνως πρὸς τὴν πρακτικὴν προστατικὴν σιδηροδρομικὴν χρησιμοποιοῦμένην κατὰ τὸ δυνατόν τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τῶν ὕλικων τοῦ ὑπάρχοντος ἀτμηλάτου σιδηροδρόμου. Ἐξῆς κούεται περαιτέρω, ὅτι αἱ περὶ οἰκονομίας σκέψεις οὐδαμῶς θὰ διακυβεύουσι τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἔργων, τὴν εὐπρεπὴ ἐμφάνισιν τῶν ὀχημάτων καὶ σταθμῶν ἢ τὴν ἀσφάλειαν ταξιδίου συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις αὐτῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως καὶ τῶν ἀπὸ 5ης Ἰουνίου 1930 Κανονισμῶν Ἀσφαλείας καὶ Ἐλέγχου.

(δ) Ἡ χάραξις τῆς ὑπαρχούσης σιδηροδρομικῆς γραμμῆς μεταξὺ Ἀττικῆς καὶ Κηφισιάς θὰ ἀκολουθῇ αὐστηρῶς ὡς καὶ ἡ κατατομὴ ταύτης μεταξὺ Ἀλυσίδας καὶ Κηφισιάς, ἡ μόνη δὲ σθεαρὰ ἐν προκειμένῳ μεταβολὴ θὰ εἶναι ἡ καταβίβασις τῆς στάθμης εἰς Νέαν Ἰωνίαν, πρὸς τὸν σημερινὸν ὅπως ἐλαττωθῶσιν εἰς τὸ τμήμα τοῦτο αἱ ἐπιχωματώσεις καὶ τὰ παρεπόμενα ἔργα. Ἡ μέγιστη κλίσις τοῦ σιδηροδρόμου δὲν θὰ υπερβαίῃ 2,80%, ἡ δὲ ἐλαχίστη ἀκτίς καμπύλης (ἐξαιρέσει τῶν παρακαμπτηρίων γραμμῶν) δὲν θὰ εἶναι κατωτέρα τῶν ἐκατὸν ἐδουήκοντα (170) μέτρων.

(ε) Ἡ φύσις τῶν διαβάσεων ὁδῶν εἰς τὴν ὁδὸν Ἀγίου Μελετίου καὶ ὁδὸν Καραβία ἢ κατ' ἐναλλαγὴν ὁδὸν Ἰακωβάτων θὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον συμφωνίας μεταξὺ τοῦ Κράτους καὶ τῆς Η Ε Μ πρὸ τῆς ὑποβολῆς τῶν σχεδιαγραμμάτων συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 9 τῆς παρούσης. Ἡ δαπάνη τῶν συνφώνων ἔργων, συμπεριλαμβανομένης τῆς διαδόσεως εἰς Ἀλυσίδα, θὰ καταλογισθῇ ὡς προβλέπεται ἐν τοῖς ἄρθροις 5, 6 καὶ 7 τῆς παρούσης, ἐν οἷς καθορίζονται ἐπίσης τὰ συμφωνηθέντα μέγιστα ὅρια τῶν μεταβολῶν ἐν τῇ κατατομῇ τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ Κράτος ἀπαιτήσῃ δι' οἰονδήποτε λόγον ὅπως ἡ κατατομὴ τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς μεταξὺ Ἀττικῆς καὶ Ἀλυσίδας μεταβληθῇ εἰς βαθμὸν ὑπερβαίνοντα τὰ ὡς προεῖρηται συμφωνηθέντα ὅρια ἢ εἰς σημεῖα ἄλλα πλὴν τῶν ἐν τῇ παρούσῃ εἰδικῶς ἀναφερομένων, ἢ ἐπὶ πλεόν δαπάνῃ τῶν ἔργων, τὰ ὅποια συνεπάγεται οἰαδήποτε τοιαύτη μεταβολὴ ἐν τῇ ρηθείσῃ κατατομῇ, θὰ βαρύνῃ τὸ Κράτος.

(στ) Εἰς τὴν Ἀλυσίδα θὰ κατασκευασθῇ σιδηροδρομικὴ ἄνωθεν διάβασις, ἥτις θὰ ἀποτελεῖται ἀπὸ λοξὴν μεταλλικὴν γέφυραν ἐπὶ βάθρων ἐκ τοιχοποιίας μὲ καθαρὸν ἄνοιγμα ἄνωθεν τῆς ὁδοῦ Πατηρίων ἐπαρκεῖς πλάτους, ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἡ ἀνετος ἀπόθεν διόδος ὀχημάτων καὶ πεζῶν, τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς ἀνυψομένης οὕτως, ὥστε νὰ προκύβῃ καθαρὸν ὕψος τεσσάρων μέτρων καὶ πεντήκοντα ἐκατοστών (4,50) ὑπὲρ τὴν νέαν στάθμην τῆς ὁδοῦ, ὡς προβλέπεται ἐν ἄρθρῳ 7 τῆς παρούσης. Ὁ σιδηροδρομικὸς σταθμὸς Ἀλυσίδας θὰ μεταφερθῇ εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο οὕτως, ὥστε νὰ πλητีสθῇ πρὸς τὴν θέσιν τῆς γεφύρας.

(ζ) Ἡ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ θὰ περιφραγθῇ καθ' ὅσον

αυτῆς τὸ μήκος ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν διὰ πικρῶν καὶ συρματιπλέγματος.

(η) Αἱ ἄνωθεν διαβάσεις ὁδῶν καὶ αἱ πεζογέφυραι θὰ ἐγκρίνονται εἰς τὰ ὑποβληθέντα σχεδιαγράμματα εἰς σημεία ἐγκρινομένη ἀπὸ τοῦ Ὑπουργείου Σιδηρῶν καὶ Αὐτοκινήτων καὶ θὰ περιλαμβανῶσιν ἄνωθεν διαβάσεις ὁδῶν εἰς τὴν ὁδὸν Ἀγ. Μελετίου καὶ εἰς τὴν ὁδὸν Καραβία ἢ κατ' ἐναλλαγήν ὁδὸν Ἰακωβάτων εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἤθελε συμφωνηθῇ ἡ κατασκευὴ ἄνωθεν διαβάσεων ὁδῶν εἰς τὰ σημεία ταῦτα συμφώνως πρὸς τὴν ὡς ἄνω παράγρ. (ε).

(θ) Ὁ σταθμὸς Νέας Ἰωνίας θὰ μετατεθῇ ὡς ἔγγιστα εἰς τὸ σημεῖον 7,55 χιλιομέτρων τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς (ἐξ Ὀμονοίας), οἱ δὲ ὑπάρχοντες σταθμοί, ἤτοι Ἀττικῆς, Ἡρακλείου, Ἀγαρουσίου καὶ Κηφισίας θὰ ᾖσιν εἰς τὰς σημερινὰς ἐπὶ τῆς γραμμῆς τοῦ ἀπὸ τῆς σιδηροδρομικῆς θέσεις τῶν ἡ πλησίον αὐτῶν. Ἡ στάσις εἰς Κάτω Πατήσια δὲν θὰ καταργηθῇ, καὶ ἐν τῷ σχεδιαγράμματι ἀπαλλοτριώσεων θὰ προβλεφθῇ ἡ ἀπαιτούμενη ἔκτασις διὰ τὴν ἱδρυσιν στάσεων εἰς Κάτω Πατήσια καὶ Περιστὴν, τῶν στάσεων τούτων χαρακτηριζομένων ὡς προαιρετικῶν.

(ι) Ὅλοι οἱ σταθμοί, πλην τῶν τῆς Ἀττικῆς καὶ Ἀλυσίδας, ὅπου δύναται νὰ γίνῃ παρέκκλισις ἀπὸ τὸν πάγιον τύπον ἐπιχειρηματικῆς μεταξὺ τῶν κρηπιδωμάτων, θὰ περιλαμβάνωσι: Δύο κρηπιδώματα ἐξοδμήματα (70) μέτρων μήκους, τεσσάρων (4) μέτρων πλάτους καὶ ἑνὸς καὶ πέντε ἐκατοστωῶν (1,05) μέτρον ὕψους (ἀπὸ τῆς στάθμης τῶν τροχιῶν) καλυπόμενα ἕκαστον ἐπὶ μήκους τριάντα (30) μέτρων δι' ὑποστέγειν ἐκ σκυροκονιάματος ἐλαφροῦς κατασκευῆς μετ' ἀποχωρητηρίων καὶ μετ' ἐπιχειρηματικῆς μεταξὺ τῶν κρηπιδωμάτων διὰ σιδηρᾶς ἄνωθεν πεζογεφύρας πλάτους δύο (2) τοῦλάχιστον μέτρων μετὰ μονῆς κλίμακος εἰς ἑκάτερον ἄκρον.

(κ) Ἡ ἐπιγείως γραμμὴ θὰ ἀποτελεῖται ἀπὸ σιδηροτροχίας τύπου VIGNOLE, βάρους ὡς ἔγγιστα τριάντα πέντε (35) χιλιογράμμων ἀνὰ μέτρον, μήκους τοῦλάχιστον δώδεκα (12) μέτρων, τοποθετημένας εἰς κανονικὸν πλάτος ἑνὸς μέτρον καὶ 485 χιλιοστών (1,485) μὲ ἀμφιδέτας ἐξ κοχλιῶν, στερεωμένας δὲ ἐπὶ ξυλίνων στρωτήρων διὰ κοχλιωτῶν γόμφων. Μεταξὺ τοῦ πέλματος τῆς ράβδου καὶ τοῦ στρωτήρος θὰ τοποθετηθῶσι σιδηρὰ πλακίδια. Μεταξὺ τῶν γραμμῶν θὰ τοποθετηθῶσι ρευματοφόροι ράβδοι, αἵτινες θὰ φέρονται ἐπὶ μονωτήρων, τοποθετούμενων κατὰ διαστήματα πέντε (5) μέτρων περίπου. Ἡ γραμμὴ καὶ αἱ ρευματοφόροι ράβδοι θὰ εἶναι οὕτω διατεταγμέναι ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ διέλευσις συρμῶν ἐκ Πειραιῶς εἰς Κηφισίαν καὶ τανάπαυιν. Οἱ στρωτήρες θὰ ᾖσιν ἐκ δρυὸς ἢ ἐξ ἄλλου καταλλήλου ξύλου, ἐν τῇ τελευταίᾳ δὲ περιπτώσει ἐμπροσθεν ἐν ἀνάγκῃ, προσιμωμένων τῶν ἑλληνικῆς προλεύσεως ἐπὶ ἰσοῖς ὅροις, δύο μέτρων καὶ ἐξήκοντα ἑκατοστών (2,60) περίπου μήκους (2,70 μέτρων εἰς τὴν θέσιν τῶν μονωτήρων), εἴκοσι δύο (22) ἑκατοστομέτρων πλάτους καὶ δέκα τεσσάρων (14) ἑκατοστομέτρων πλάτους, θὰ τοποθετηθῶσι δὲ χίλιοι τετρακῆντα (1,400) περίπου κατὰ μέτρον ὅρον ἀνὰ χιλιομέτρον μονῆς γραμμῆς. Τὸ ἔρμα τῆς γραμμῆς θὰ ἀποτελεῖται ἀπὸ θραυσμένους λίθους, τοποθετημένους εἰς πάχος τριάντα πέντε (35) περίπου ἑκατοστομέτρων. Ὅπου παρίσταται ἀνάγκη θὰ κατασκευασθῶσιν ἀνοικταὶ τάφοι δι' ἀποχετεύσεις.

(λ) Ἡ ὡς ἄνω προδιαγραφῇ τῆς ἐπιγείως γραμμῆς δὲν θὰ ἐφαρμόζεται εἰς τὰς παρακαμπτήριους γραμμὰς, εἰς αἷς ἡ HEM δύναται νὰ προτείνῃ καὶ ἄλλους τύπους κατασκευῆς καὶ νὰ χρησιμοποιοῖ τὰς ὑφιστάμενας σιδηροτροχίας καὶ ὀλισκὰς. Διὰ τὸ τροχαῖον ὀλισκὸν κλπ. θὰ προβλεφθῇ κατάλληλος πείραξις.

(μ) Τοίχοι ὑποστηρίξεως, βάθρα καὶ περυγγοίχοι διὰ γέφυρας, ὀχετοὶ κλπ. θὰ ᾖσιν ἐκ τοιχοποιίας ἢ σκυροκονιάματος, ὡς ἤθελεν ἀποφασίσαι ἡ HEM, οἰκονομικῶν δὲ ἄλλων

πλήρη ἀσφάλειαν παρεχουσὼν διαστάσεων. Τὰ ἔργα ταῦτα θὰ περιερισθῶσιν αὐστηρῶς εἰς τὰ διὰ τὴν ὑποστήριξιν καὶ προστασίαν τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς ἀπαιτούμενα.

(ν) Θὰ ἐγκατασταθῇ κατάλληλον αὐτόματον μὲ χρωματιστὰ εἴδη σύστημα σημάτων συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ άρθρου 3 τῶν Κανονισμῶν Ἀσφαλείας καὶ Ἐλέγχου. Μεταξὺ τῶν σταθμῶν θὰ ἐγκατασταθῇ τηλεφωνικὴ ἐπικοινωνία.

Ἄρθρον 4.

Ἡ HEM θὰ προμηθεύσῃ διὰ τοῦλάχιστον ἀρθροῦς συρμῶν, ἕκαστον ἐκ δύο ἀμαξῶν ἐπὶ τριῶν φορέων (BOGIES). Ἐκαστος συρμὸς θὰ ἔχῃ κινητήρα συνεχοῦς ρεύματος ἐπαρκοῦς ἰσχύος καὶ ἀποδόσεως καὶ τὰ ἀναγκαῖα μηχανήματα χειρισμοῦ καὶ ρευματοληψίας, θὰ εἶναι δὲ ἐξωδισκόμενος μὲ τροχοπέδας διὰ πεπισμένου ἀέρος, ἡλεκτρικῆς καὶ διὰ χειρὸς, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως διατηρῆται δρομολογιακὴ ταχύτης συμπεριλαμβανομένων τῶν στάσεων εἰς τοὺς σταθμούς, εὐχὶ κατωτέρα τῶν 30 χιλιομέτρων ἀνὰ ὥραν.

Ἡ μεταφορικὴ ἱκανότης ἑκάστου συρμοῦ θὰ εἶναι 200 περίπου καθήμενων καὶ ὀρθίων ἐπιβατῶν. Ἐκαστος συρμὸς θὰ ἔχῃ δύο εἴδη θέσεων ἤτοι πρῶτην καὶ τρίτην. Ἐκαστος συρμὸς θὰ ἔχῃ ἐπίσης διαμέρισμα δι' ἀποσκευᾶς, ἡ δὲ HEM θὰ δικαιούται νὰ μεταφέρῃ ἐν αὐτῷ ὀρθίους ἐπιβάτας. Ἡ ἀναλογία μεταξὺ τῶν καθήμενων καὶ ὀρθίων ἐπιβατῶν εἰς ὀχήματα ἢ μέρη ὀχημάτων ἐκτὸς τῶν δι' ἀποσκευᾶς προβλεπομένων τοιούτων θὰ ᾖναι, ἐκτὸς ἂν ἄλλως συμφωνηθῇ, τοῦλάχιστον ἡ ἐφαρμοζομένη εἰς τὰ ἐν ὑπερσείᾳ σιδηροδρομικὰ ὀχήματα τῶν Ἑλληνικῶν Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς παρούσης.

Ἄρθρον 5.

Ἡ κατασκευὴ τῆς σιδηροδρομικῆς ἄνωθεν διαβάσεως εἰς Ἀλυσίδαν συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 3 (στ) τῆς παρούσης θὰ ἐκτελεσθῇ ὑπὸ τῆς HEM καὶ δαπάναις ταύτης.

Εἰς περίπτωσιν σιδηροδρομικῆς ἄνωθεν διαβάσεως εἰς τὴν ὁδὸν Ἀγίου Μελετίου, ἡ HEM θέλει δαπάναις αὐτῆς ἀνυψώσῃ τὴν στάθμην τῆς γραμμῆς εἰς ὕψος ἑνὸς μέτρον καὶ ἐξήκοντα ἑκατοστών (1,60) κατ' ἀνώτατον ὅριον ὑπὲρ τὴν στάθμην τῆς ὑφισταμένης γραμμῆς.

Ἄρθρον 6.

(α) Ἡ κατασκευὴ τῶν ἄνωθεν διαβάσεων ὁδῶν καὶ τῶν πεζογεφυρῶν, περὶ ὧν γίνεται λόγος εἰς τὸ ἄρθρον 3 (η) τῆς παρούσης, θὰ ἐκτελεσθῇ ὑπὸ καὶ δαπάναις τοῦ Κράτους ἢ καὶ τῶν ενδιαφερομένων δημοτικῶν ἢ κοινοτικῶν Ἀρχῶν ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος δύο ἐτῶν ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐναρξέως, ὡς καθορίζεται αὕτη ἐν ἄρθρῳ 2 τῆς παρούσης, ἐναντι τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 14 τῆς παρούσης εἰσφορᾶς τῆς HEM, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ἅμα τῇ ἐκποσῇ τοῦ ὡς εἴρηται χρονικοῦ διαστήματος τῶν δύο ἐτῶν θὰ ἐπιτρέπεται εἰς τὸν σιδηροδρόμον νὰ κυκλοφορῇ καὶ ἄνευ τῶν διαβάσεων ἢ πεζογεφυρῶν τούτων.

(β) Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν αἱ ἐν ἄρθρῳ 3 (ε) τῆς παρούσης ἀναφερόμεναι διαβάσεις ὁδῶν ἢ οἰκίσματα ἐξ αὐτῶν ᾖσιν ἄνωθεν διαβάσεις, ἡ κατασκευὴ αὐτῶν θὰ ἐκτελεσθῇ συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος άρθρου, τὸ δὲ Κράτος ἢ καὶ αἱ ενδιαφερόμεναι δημοτικαὶ ἢ κοινοτικαὶ Ἀρχαὶ θὰ ὑποστώσι τὴν δαπάνην ὅλων τῶν παρεπόμενων ἔργων τῶν ἀναγκαίων διὰ τὰς διαβάσεις ταύτας καὶ ἡ HEM θὰ καταβιδάσῃ τὰς γραμμὰς τῆς εἰς τὴν ὁδὸν Ἀγίου Μελετίου εἰς βάθος κατ' ἀνώτατον ὅριον 3,50 μέτρων κάτω τῆς στάθμης τῆς ὑφισταμένης γραμμῆς καὶ εἰς τὴν ὁδὸν Καραβία εἰς βάθος κατ' ἀνώτατον ὅριον 3,50 μέτρων κάτω τῆς στάθμης τῆς ὑφισταμένης γραμμῆς ἢ κατ' ἐναλλαγήν εἰς τὴν ὁδὸν Ἰακωβάτων εἰς βάθος κατ' ἀνώτατον ὅριον 3,00 μέτρων κάτω τῆς στάθμης τῆς ὑπαρχούσης γραμμῆς ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, ἡ δὲ HEM θὰ ὑποστῇ τὴν δαπάνην τῆς τοι-

αύτης καταβιάσεως τῶν γραμμῶν, ὡς καὶ τὴν δαπάνην τῶν ἀναγκαιῶν τοίχων υποστηρίξεως καὶ τὸ Κράτος θὰ υποστή τὴν δαπάνην τῶν κατ' ἀκολουθίαν τῆς τοιαύτης καταβιάσεως τῶν γραμμῶν ἀναγκαιῶν ἀπογευματινῶν ἔργων, ἅτινα ἀπογευματινὰ ἔργα θὰ ἐκτελεσθῶσιν ὑπὸ τοῦ Κράτους ἢ καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων δημοτικῶν ἢ κοινοτικῶν Ἀρχῶν.

Ἄρθρον 7.

Εἰς τὴν σιδηροδρομικὴν διαβάσιν Ἀλυσίδας, τὴν ἀναφερομένην εἰς τὸ ἄρθρον 3 (στ) τῆς παρούσης, τὸ Κράτος ἢ ἡ ἐνδιαφερομένη δημοτικὴ Ἀρχὴ θὰ καταβιάσῃ ἰδίαις δαπάναις τὴν στάθμην τῆς ὑπαρχούσης ὁδοῦ κατὰ δύο μέτρα καὶ πενήντη ἑκατοστὰ (2,50) ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος ἐξ (6) μηνῶν ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως ὡς καθορίζεται αὐτῇ ἐν ἄρθρῳ 2 τῆς παρούσης.

Εἰς περίπτωσιν σιδηροδρομικῆς ἀνωθεν διαβάσεως εἰς τὴν ὁδὸν Ἀγίου Μελετίου, τὸ Κράτος ἢ ἡ ἐνδιαφερομένη δημοτικὴ Ἀρχὴ θὰ καταβιάσῃ ἰδίαις δαπάναις καὶ ἐντὸς τοῦ ρηθέντος διαστήματος τῶν ἐξ (6) μηνῶν τὴν στάθμην τῆς ὑπαρχούσης ὁδοῦ κατὰ δύο μέτρα καὶ ἐνενήντη ἑκατοστὰ (2,90) καὶ θὰ κατασκευάσῃ ὅλα τὰ ἀναγκαῖα ἔργα οὕτως, ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ διόδος τροχοφόρων ὑπὸ τὴν σιδηροδρομικὴν γραμμὴν.

Ἄρθρον 8.

Ἐὰν μελλοντικῶς τὸ Κράτος θελήσῃ νὰ προσθέσῃ καὶ ἄλλας ἀνωθεν ἢ κάτωθεν διαβάσεις ὁδῶν ἢ πεζογεφυράς, τοῦτο θὰ γίνεσθαι μετὰ προηγουμένην συμφωνίαν μετὰ τῆς ΗΕΜ καὶ δαπάναις τοῦ Κράτους καὶ ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς λήψεως τῶν ἐπιβεβλημένων μέτρων ὑπὸ τοῦ Κράτους διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ἀδιαλείπτου κυκλοφορίας τῶν συρμῶν καὶ ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι δὲν θὰ ἀλλαγῇ ἡ κατατομὴ τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς. Ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει θὰ ἐπιτραπῶσιν ἰσώπεδοι διαβάσεις εἴτε νῦν εἴτε ἐν τῷ μέλλοντι.

Ἄρθρον 9.

Γενικὰ σχεδιαγράμματα τῶν ἔργων πολιτικοῦ μηχανικοῦ καὶ τῶν τῆς γραμμῆς, σταθμῶν καὶ τροχαίου ὅλκιου θὰ ὑποβληθῶσιν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Σιδηροδρόμων σύμφωνα πρὸς τὴν τρίτην παράγραφον τῶν γενικῶν ὅρων τοῦ πρώτου πίνακος τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως, ἐντὸς τεσσάρων μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως τοῦ κυρωτικοῦ τῆς παρούσης νόμου, κατὰ τὸ χρονικὸν δὲ διάστημα ἀπὸ τῆς ἀρχικῆς ὑποβολῆς τῶν σχεδιαγραμμάτων μέχρι τῆς χρονολογίας τῆς τελικῆς καὶ ἀνευ ὅρων ἐγκρίσεως τῶν ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου θὰ ἰσχύωσιν οἱ κάτωθι ὅροι:

(α) Ἐὰν δὲν ληφθῇ ἀπάντησις τοῦ Ὑπουργείου ἐντὸς ἐνὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς χρονολογίας τῆς ἀρχικῆς ὑποβολῆς τῶν, τὰ σχεδιαγράμματα θὰ θεωρῶνται ὡς ἐγκριθέντα.

(β) Ἐφ' οἷσιν οὐδέποτε ἐγγράφως διατυπωμένης ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου συστάσεως διὰ τὴν τροποποίησιν ἢ ἀναθεώρησιν τῶν σχεδιαγραμμάτων, θὰ δίδεται συντόμως ἀπάντησις ὑπὸ τῆς ΗΕΜ ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος μὴ ὑπερβαίνοντος τὸν ἕνα μῆνα ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς συστάσεως, ἄλλως ἢ ἐν λόγῳ ὑπουργικῆς συστάσεως θὰ θεωρῆται ὡς γενομένη δεκτὴ ὑπὸ τῆς ΗΕΜ.

(γ) Οὐκίμως, ἐφ' οἷσιν οὐδέποτε ἀντιπροτάσεως ὑποβληθείσης ὑπὸ τῆς ΗΕΜ, κατ' ἀκολουθίαν τοῦ ὡς ἄνω ἐξαρίου (β), θὰ δίδεται ἀπάντησις ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος μὴ ὑπερβαίνοντος τὸν ἕνα μῆνα ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς τῆς ἀντιπροτάσεως, ἄλλως ἢ ρηθείσα ἀντιπρότασις τῆς ΗΕΜ θὰ θεωρῆται ὡς γενομένη δεκτὴ ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου.

Διὰ πᾶσαν βλάβην ἢ ἐλαττωματικότητα ἣτις ᾗθελε προκύβῃ ἐν τῇ ἐφαρμογῇ λόγῳ ἀνεπαρκείας τῶν ὑπὸ τῆς ΗΕΜ προταθέντων στοιχείων διὰ τὸν σιδηροδρομικὸν Κηφισιάς θὰ εἶναι ὑπεύθυνος ἡ ΗΕΜ, ἐφ' ὅσον τὸ Κράτος δὲν μετέτρεψε διὰ τῆς ἐπεμβάσεως τοῦ τὰ προταθέντα στοιχεία.

Ἄρθρον 10.

Μετὰ τὴν ἐγκρίσιν τῶν σχεδιαγραμμάτων ἡ ΗΕΜ θὰ ἐκτελέσῃ τὰ ἔργα ἀνευ κωλύματος ἢ ἄλλης διατυπώσεως, τὸ δὲ Κράτος θὰ παράσχῃ εἰς τὴν ΗΕΜ πᾶσαν δυνατὴν καὶ νόμιμον πρὸς τοῦτο ἐνυκολίαν. Οὐδεμίᾳ τροποποίησις ἢ προσθήκῃ θὰ ἐπενεχθῇ εἰς τὰ ἐγκεκριμένα ἔργα ἐκτὸς κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τοῦ Κράτους καὶ τῆς ΗΕΜ.

Ἄρθρον 11.

Τὰ ἔργα θὰ περατωθῶσιν ἐντὸς δύο (2) ἐτῶν ἀπὸ τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 2 χρονολογίας ἐνάρξεως.

Ἄρθρον 12.

Ἵνα διευκολυνθῇ ἡ ταχεῖα διευθέτησις τεχνικῶν ζητημάτων ἀνακυπτόντων κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς περιόδου κατασκευῆς, θὰ συσταθῇ συμβουλευτικὴ ἐπιτροπὴ ἐκ δύο τεχνικῶν εἰδικῶν, ἐξ ὧν ὁ εἰς διορίζμενος ὑπὸ τοῦ Κράτους θὰ εἶναι ἀνώτερος ὑπάλληλος τοῦ Ὑπουργείου Σιδηροδρόμων, ὁ δὲ ἄλλος διορίζμενος ὑπὸ τῆς ΗΕΜ, θὰ εἶναι ἀνώτερος ὑπάλληλος τῆς ΗΕΜ. Ἡ Ἐπιτροπὴ αὕτη θὰ διατυπώσῃ τὰς συστάσεις τῆς ἐγγράφως ἐντὸς δέκα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς εἰς αὐτὴν παραπομπῆς πάσης διαφωνίας, εἰς περίπτωσιν δὲ καθ' ἣν ἡ σύστασις αὕτη ὑποβάλλεται κατόπιν ὁμοφωνίας τῶν δύο μελῶν, θὰ θεωρῆται ὡς ἀπόφασις δεσμευτικὴ διὰ τὴν ΗΕΜ καὶ τὸ Κράτος. Ἐν περιπτώσει διαφωνίας τῶν μελῶν δι' οἷονδήποτε ζήτημα ἢ ζητήματα ὑποβληθέντα εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν, τὰ μέλη θὰ καταρτίζωσι καὶ υποβάλλωσιν ἑκάστην διαλαμβάνουσαν τὰς οἰκείας ἀπόψεις τῶν, ἵνα ἐξετασθῇ αὕτη ἀπὸ κοινοῦ ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Σιδηροδρόμων καὶ τοῦ Διευθύνοντος Συμβούλου τῆς ΗΕΜ, οἵτινες θὰ προσπαθῶσιν ὅπως καταλήξωσι κατόπιν ἀμοιβαίας συμφωνίας εἰς λύσιν τῆς διαφοράς ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ὡς εἴρηται ἐκθέσεως, καὶ εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν δὲν ἐπιτευχθῇ ἡ τοιαύτη ἀμοιβαία συμφωνία μεταξὺ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Σιδηροδρόμων καὶ τοῦ Διευθύνοντος Συμβούλου τῆς ΗΕΜ ἐντὸς δέκα πέντε ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς τῆς ἐκθέσεως, θὰ θεωρῆται ἀναφύσεια διαφορά μεταξὺ τοῦ Κράτους καὶ τῆς ΗΕΜ κατὰ τὴν ἐννοίαν τοῦ ἀρθροῦ 49 τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως.

Ἄρθρον 13.

Αἱ ἀναγκαῖαι ἀπαλλοτριώσεις γαιῶν μεταξὺ Ἀθηνῶν καὶ Κηφισιάς, ὡς ἐμφαίνονται ἐν τῷ συνημμένῳ τῇ παρούσῃ προσχεδίῳ, συμποσούμεναι δὲ εἰς τεσσαράκοντα ἐξ χιλιάδας ἀκρόσια (46.200) τετραγωνικὰ μέτρα περίπου, θὰ ἐνεργηθῶσιν ὑπὸ τοῦ Κράτους ὑπὲρ τῆς ΗΕΜ συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 27 τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως, βάσει κτηματολογικῶν διαγραμμάτων υποβληθέντων ὑπὸ τῆς ΗΕΜ. Τὸ Κράτος περαιτέρω συμφωνεῖ, δεδομένης τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 14 τῆς παρούσης εἰσφοράς τῆς ΗΕΜ, ὅπως ἡ δαπάνη τῶν ὡς εἴρηται ἀπαλλοτριώσεων βαρύνῃ τὸ Κράτος ἢ καὶ τὰς ἐνδιαφερομένας δημοτικὰς ἢ κοινοτικὰς Ἀρχὰς μερίμνη αὐτοῦ. Ἐν περιπτώσει ὑπερβάσεως τοῦ ὡς ἄνω ὁρίου τῶν 46.200 τετραγωνικῶν μέτρων, ἡ ΗΕΜ ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ τὸ ἐπὶ πλέον τίμημα βάσει τῆς μέσης τιμῆς ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς ἀπαλλοτριωθείσης ἐκτάσεως. Πᾶσα μεταβολὴ ἢ μετατόπισις τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς ὑπόκειται εἰς τὴν ἐγκρίσιν τοῦ Κράτους.

Ἄρθρον 14.

Ἡ ΗΕΜ θὰ καταβάλῃ εἰς τὸ Κράτος ποσὸν δραχμῶν εἴκοσιν ἐνὸς ἑκατομμυρίου (21.000.000), ὡς εἰσφορὰν διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν πεζογεφυρῶν καὶ τῶν ἀνωθεν καὶ κάτωθεν διαβάσεων, κατὰ τὴν περίπτωσιν, καὶ τὴν ἀπαλλοτριώσιν γαιῶν, αἵτινες ἐνεργηθήσονται δαπάναις τοῦ Κράτους ἢ καὶ τῶν δημοτικῶν καὶ κοινοτικῶν Ἀρχῶν, συμφώνως πρὸς τὰ ἄρθρα 6 καὶ 13 τῆς παρούσης. Τὸ ὡς εἴρηται ποσὸν

θὰ δοθῇ ἐντολὴ ἐκ μέρους τῆς ΗΕΜ πρὸς τὴν Ἐθνικὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος, ὅπως ἐκ τοῦ παρ' αὐτῇ λογαριασμοῦ τῆς πληρωθῇ εἰς τὸ Κράτος εὐθὺς μετὰ τὴν τελικὴν ἐγκρίσιν ὧλων τῶν σχεδιαγραμμάτων συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 2ῳ τῆς παρούσης καὶ τὴν ἐκδοσὶν τῶν διαταγμάτων ἀπαλλοτριώσεως εἰς ἐκπλήρωσιν τοῦ ἄρθρου 13 τῆς παρούσης.

Ἄρθρον 15.

Ἡ ὑπάρχουσα συγκοινωνία ἀτμηλάτου σιδηροδρόμου θὰ διακοπῇ καθ' ἣν ἡμερομηνίαν ἡ ΗΕΜ ἤθελε κρίνῃ τοῦτο ἀναγκαῖον διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν καὶ οἰκονομικὴν κατασκευὴν τῶν ἔργων ἡλεκτροκινήσεως. Ἡ ΗΕΜ θὰ ἀναγγεῖλῃ ἐγγράφως εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τοῦλάχιστον τρεῖς μῆνας πρότερον τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν προτίθεται νὰ ἐνασκήσῃ τὸ τοιοῦτον δικαίωμα διακοπῆς τῆς συγκοινωνίας διὰ τοῦ ἀτμηλάτου σιδηροδρόμου καθ' ὃ προσεῖρηται, καὶ θὰ γνωρίσῃ ταῦτο γράφως εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τὰς προθέσεις τῆς ἐν σχέσει πρὸς ἕτερον προσωρινὸν μέσον μεταφορᾶς. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ ΗΕΜ δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ παράσχῃ τὸ προσωρινὸν τοῦτο μέσον μεταφορᾶς, τὸ Κράτος θὰ εἶναι ἐλεύθερον νὰ χορηγήσῃ ἀδείας διὰ προσωρινῇ συγκοινωνίαν ὑπὸ ἰδιωτικῶν λεωφορείων.

Ἄρθρον 16.

Ἀπὸ τῆς χρονολογίας καθ' ἣν ἡ ΗΕΜ θὰ ἐγκαθιδρύσῃ ὑπηρεσίαν συρμῶν ἐπὶ τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς ἀπὸ Πλατείας Ὀμονοίας μέχρις Ἡρακλείου ἢ ἀπὸ Πλατείας Ὀμονοίας μέχρι Κηφισιάς, κατὰ τὴν περίπτωσιν, καὶ ἣν χρονολογίαν ἡ ΗΕΜ θὰ γνωστοποιήσῃ ἐγγράφως εἰς τὸ Κράτος δύο μῆνας πρότερον, ἡ λειτουργία λεωφορείων κυκλοφορούντων μεταξὺ Ἀθηνῶν καὶ Ἡρακλείου μέσῳ Περιστεῦ καὶ Νέας Ἰωνίας ἀρ' ἐνός, καὶ μεταξὺ Ἀθηνῶν καὶ Κηφισιάς μέσῳ Ἀμπερσίου ἀρ' ἐτέρου, θὰ γίνῃται συμφώνως πρὸς τοὺς κάτωθι ὅρους:

(α) Ὁ ἡλεκτρικὸς σιδηρόδρομος καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ὑπ' αὐτοῦ παρεχομένην μεταξὺ Ἀθηνῶν καὶ Ἡρακλείου συγκοινωνίαν καὶ ἡ λεωφορειακὴ γραμμὴ ἐπὶ τῆς ἀπ' Ἀθηνῶν εἰς Ἡράκλειον μέσῳ Περιστεῦ καὶ Νέας Ἰωνίας ὁδοῦ, θὰ θεωρῶνται ὡς τροχιδοδρομικὴ γραμμὴ καὶ εἰς τὴν γραμμὴν ταύτην θὰ ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ ἐδαφίου 4 τοῦ ἄρθρου 4 τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν λεωφορείων, τῶν ἀνηκόντων εἰς ἄλλους πλὴν τῆς ΗΕΜ, ἅτινα θὰ ἐπιτρέπεται νὰ διεξάγῃσι συγκοινωνίαν ἐπὶ τῆς ὅλης ἢ τμήματος τῆς γραμμῆς ταύτης, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν οὕτως ἐπιτρεπόμενων ὅπως κυκλοφοροῦσι λεωφορείων οὐδέποτε θὰ εἶναι κατώτερος τῶν τεσσάρων ἐξ ὧν 3 θὰ κυκλοφοροῦσιν ὁποῦνδήποτε τοῦ τετάρτου ὄντος ἐφεδρικοῦ, θὰ ὑπερβαίῃ δὲ τὸν ἀριθμὸν τοῦτον μόνον εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον 4 τοῦ ἄρθρου 4 τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως ὑπολογισμὸς, καθ' ὃ προσεῖρηται, δώσῃ ἀριθμὸν ἀνώτερον τῶν τριῶν.

(β) Ἐπὶ τῆς ἀπ' Ἀθηνῶν εἰς Κηφισίαν μέσῳ Ἀμπερσίου ὁδοῦ θὰ ἐπιτραπῇ ἡ κυκλοφορία λεωφορείων ἀνηκόντων εἰς ἄλλους πλὴν τῆς ΗΕΜ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἐδαφίου Β τῶν ἀπὸ 21)22 Μαρτίου 1927 ἐπιστολῶν, αἵτινες ἀντηλλάγησαν μεταξὺ τῆς ΗΕΜ καὶ τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνίας καὶ ἐδημοσιεύθησαν ἐν τῷ ὑπ' ἀριθ. 60 φύλλῳ τῆς 11ης Ἀπριλίου 1927 (τεύχος Α') τῆς Ἐφημ. τῆς Κυβερνήσεως, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὰ λεωφορεῖα ταῦτα θὰ τηρῶσι τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 85 τῶν Κανονισμῶν Ἀσφαλείας καὶ Ἐλέγχου. Ἡ ἀπόστασις τῶν 500 μέτρων ἡ ἀναφερομένη εἰς τὸ ὡς εἴρηται ἄρθρον 85 καθορίζεται ἐν τῇ προκειμένη περιπτώσει ὡς ἀπόστασις 500 μέτρων πρὸς τὴν κατεύθυνσιν Κηφισιάς ἀπὸ τῆς συνάντησεως τῆς ὁδοῦ Ἀθηνῶν—Κηφισιάς μετὰ τὴν νέαν ὁδὸν Ἀθηνῶν—Χαλανδρίου. Οἱ ἰδιο-

κτῆται τῶν ὡς εἴρηται λεωφορείων θὰ καταβάλλωσι διόδιον δύο (2) δραχμῶν κατὰ λεωφορεῖον καὶ ἀπλοῦν ταξείδιον, εἰσπραττόμενον καὶ ἀποδιδόμενον κατὰ τὰ ἐν τῇ παραγράφῳ 3 τοῦ ἄρθρου 39 τῆς παρούσης καθοριζόμενα.

Ἡ ΗΕΜ θὰ εἶναι ἐλεύθερα νὰ θέτῃ εἰς κυκλοφορίαν τὰ λεωφορεῖα αὐτῆς ἐπὶ τῆς ὡς ἄνω γραμμῆς ἄνευ περιορισμοῦ.

ΜΕΡΟΣ 3ον.

Τροχιδοδρομικαὶ ἐπεκτάσεις.

Ἄρθρον 17.

Ἡ ΗΕΜ θὰ ἐπεκτείνῃ τὴν ὑπάρχουσαν τροχιδοδρομικὴν γραμμὴν τῆς πρὸς Πειραιῶνα ἐπὶ μήκους ἑξακοσίων ὀγδοήκοντα (680) περίπου μέτρων ἀπλῆς γραμμῆς διὰ τῶν ὁδῶν Θεσσαλονίκης, Δρυῶν καὶ Τριῶν Ἱεραρχῶν, καταργοῦσα τὴν ὑφιστάμενην γραμμὴν εἰς τὴν ὁδὸν Κυδαντιδῶν. Ἡ ἐπέκτασις αὕτη θέλει ἀποπερατωθῇ ἐντὸς ἑξ (6) μηνῶν ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως ὡς καθορίζεται αὕτη ἐν ἄρθρ. 2 τῆς παρούσης.

Ἄρθρον 18.

Ἡ ΗΕΜ. θὰ κατασκευάσῃ τροχιδοδρομικὴν ἐπέκτασιν ἐννεακοσίων (900) περίπου μέτρων μήκους ἀπὸ τῆς συναντήσεως τῶν ὁδῶν Σαχτούρη καὶ Σωκράτους ἐν Πειραιεὶ κατὰ μήκος τῆς ὁδοῦ Χατζηκυριάκου πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς Σουλῆς Δοκίμων Βασιλικῆς Ναυτικῆς. Ἡ ἐπέκτασις αὕτη θέλει ἀποπερατωθῇ ἐντὸς 12 μηνῶν ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως, ὡς αὕτη καθορίζεται ἐν ἄρθρῳ 2 τῆς παρούσης.

Ἄρθρον 19.

Μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν τροχιδοδρομικῶν ἐπεκτάσεων, τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰ προηγούμενα ἄρθρα, οὐδεμίαν πλέον ὑφίσταται ὑποχρέωσις τῆς ΗΕΜ δι' ἄλλας τροχιδοδρομικὰς ἐπεκτάσεις, οὐδ' ἀξιώσεις τις τοῦ Κράτους ἐκ τοῦ δευτέρου κεφαλαίου (τροχιδοδρομοὶ καὶ λεωφορεῖα) τοῦ πρώτου πίνακος τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως, ὅπερ θεωρεῖται ὡς τελείως ἐκτελεσθέν.

ΜΕΡΟΣ 4ον.

Δίκτυον Μεταφορῶν Πειραιῶς

Ἄρθρον 20.

Ἡ ΗΕΜ θὰ ἐγκαθιδρύσῃ δύο ὑπηρεσίας ἡλεκτρικῶν διὰ καραίας λεωφορείων (TROLLEY BUS) ἐν Πειραιεὶ, αἵτινες θὰ ἔχωσι κοινὴν ἀφετηρίαν τὸ ὑφιστάμενον τροχιδοδρομικὸν τέρμα εἰς τὴν γωνίαν τῶν ὁδῶν Τζαβέλλα καὶ Τροχιδοδρομῶν καὶ θὰ προχωρῶσιν ἀμφότεραι διὰ τῆς ὁδοῦ Τζαβέλλα μέχρι τῆς γωνίας τῆς ὁδοῦ ταύτης καὶ τῆς λεωφόρου Φαλήρου ὅπου θὰ ἀποσχιζόνται. Ἡ μία ὑπηρεσία θὰ προχωρῇ ἐκεῖθεν διὰ τῆς λεωφόρου Φαλήρου ἐπὶ τῆς ὑφισταμένης τροχιδοδρομικῆς γραμμῆς ὑπ' ἀριθμὸν 20 γύρω τῆς Καστέλλας καὶ διὰ τῆς παραλίας θὰ φθάσῃ εἰς τὴν πλατεῖαν Κανάρη. Ἐκεῖθεν θὰ προχωρῇ διὰ τῶν ὁδῶν Μπουμπουλίνας καὶ Φίλωνος, θὰ ἐπιστρέψῃ δὲ διὰ τῆς ὁδοῦ Ἡφαίστου, λεωφόρου Βασιλ. Σοφίας καὶ ὁδοῦ Πύλης εἰς τὴν συνάντησιν τῆς ταλευταίας ταύτης ὁδοῦ μετὰ τῆς ὁδοῦ Τζαβέλλα καὶ ἐκεῖθεν διὰ τῆς ὁδοῦ Τζαβέλλα εἰς τὸ τέρμα. Ἡ ἄλλη ὑπηρεσία θὰ προχωρῇ κατ' ἀντίθετον διςὺνυσιν ἀπὸ τὸ ὡς ἄνω σημεῖον ἀποσχίσεως, δηλαδὴ θὰ ἀνέρχεται τὴν ὁδὸν Τζαβέλλα, ἐκεῖθεν θὰ βαίνει διὰ τῆς ὁδοῦ Πύλης, λεωφόρου Βασιλ. Σοφίας καὶ ὁδοῦ Ἡφαίστου καὶ θὰ ἐπιστρέψῃ διὰ τῶν ὁδῶν Φίλωνος καὶ Μπουμπουλίνας εἰς τὴν πλατεῖαν Κανάρη. Ἐκεῖθεν διὰ τῆς ἀκτῆς Τ. Μουτσοπούλου, λεωφόρου Φαλήρου γύρω τῆς Καστέλλας θὰ φθάσῃ εἰς τὴν συνάντησιν μετὰ τῆς ὁδοῦ Τζαβέλλα, θὰ κατέρχεται τὴν ὁδὸν Τζαβέλλα καὶ θὰ καταλήγῃ εἰς τὸ τέρμα.

"Άρθρον 21.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ Ἑταιρεία Ἀ' Ἑλληνικοὶ Ἡλεκτρικοὶ Σιδηροδρόμοι Α. Ε. ὁρᾷ τὰς ἀντιρρήσεις τῆς διὰ τὴν σύμπτωσιν τοῦ τέρματος τῶν ὡς εἰρηται ὑπηρεσιῶν ἡλεκτρικῶν λεωφορείων μὲ τὸ ὑπάρχον τέρμα τοῦ τροχιοδρόμου Νέου Φαλήρου ἡ ΗΕΜ θὰ μεταθέσῃ τὸ τέρμα τῶν ἐν λόγῳ ὑπηρεσιῶν ἡλεκτρικῶν λεωφορείων εἰς τὴν γωνίαν τῆς ὁδοῦ Νυμφῶν καὶ τῆς περαλίας, αἱ δὲ ρηθεῖσαι ὑπηρεσίαι θὰ ἀνέρχονται τὴν Λεωφόρον Πατριάρχου καὶ ὁδὸν Γιαννοπούλου καὶ ἐκεῖθεν ὡς καθορίζεται ἐν τῷ ἄρθρῳ 20 τῆς παρούσης, θὰ ἐπιστρέψωσι δὲ εἰς τὸ τέρμα διὰ τῶν ὁδῶν Γιαννοπούλου καὶ Νυμφῶν.

"Άρθρον 22.

Ἡ ΗΕΜ θὰ ἐκμεταλλεῖται τὰς ὡς ἄνω συγκοινωνίας δι' ἡλεκτρικῶν λεωφορείων τοῦ τύπου γενικῶς τοῦ ἐμφανισμένου εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 4050 σχεδιάγραμμα, τὸ συνημμένον εἰς τὴν ὑπ' ἀριθ. 1908)4700 ἀπὸ 23ης Ἀπριλίου 1935 ἐπιστολῇ τῆς ΗΕΜ πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον Συγκοινωνίας, ἀλλὰ μὲ συνολικὸν μῆκος καὶ ἀπόστασιν μεταξὺ τῶν ἀξόνων ἡλεκτωμένην κατὰ τεσσαράκοντα τέσσαρα (44) ἐκἀποστόμετρα περίπου. τοῦθ' ὅπερ δίδει εἰς τὸ λεωφορεῖον χωρητικότητά τριᾶκοντα ἐνός (31) καθημένων καὶ εἴκοσι τεσσάρων (24) ὀρθίων ἐπιβατῶν. Οἰκοθεν νοεῖται ὅτι ὀριστικὰ σχεδιαγράμματα τῶν ὡς εἰρηται ἡλεκτρικῶν λεωφορείων θὰ ὑποβληθῶσιν ὑπὸ τῆς ΗΕΜ πρὸς ἐγκρίσιν ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Σιδηροδρόμων συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονιστῶν Ἀσφαλείας καὶ Ἐλέγχου, τὰ ἐν λόγῳ δὲ σχεδιαγράμματα θὰ ὑποβληθῶσιν ἐντός τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τοῦ κυρωτικοῦ τῆς παρούσης συμβάσεως νόμου.

"Άρθρον 23.

Αἱ ἐγκαταστάσεις καὶ τὰ ὀλικά τοῦ ὑπάρχοντος τροχιοδρόμου θὰ χρησιμοποιοῦσιν ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ πρακτικῶς δυνατοῦ καὶ σκοπίμου διὰ τοὺς σκοποὺς τῆς ἐναερίου γραμμῆς.

"Άρθρον 24.

Τὸ Κράτος ἀναλαμβάνει ὅπως αἱ ὁδοὶ ἐφ' ὧν θὰ κυκλοφορῶσι τὰ ἡλεκτρικὰ λεωφορεῖα ὡς ἐν τῇ παρούσῃ καθορίζονται, στρωθῶσιν ὀλοκληροὶ μὲ μόνιμον ὁδστρωμα ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων Ἀρχῶν ἐντός δώδεκα (12) μηνῶν ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως, ὡς αὕτη καθορίζεται εἰς τὸ ἄρθρον 2 τῆς παρούσης.

"Άρθρον 25.

Τὸ Κράτος ἀναγνωρίζει τὰς ἐν τῇ παρούσῃ ἀναφερομένας γραμμὰς τῶν ἡλεκτρικῶν λεωφορείων ὡς τροχιοδρομικὰς γραμμὰς κατὰ τὴν ἐννοιαν τοῦ ἄρθρου 4 τῆς ἐπὶ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως καὶ συμφωνεῖ, ὅπως ἐπὶ τοῦ συνόλου ἢ τμήματος τῶν ἐν λόγῳ γραμμῶν περιορισθῇ ὁ συναγωνισμὸς τῶν λεωφορείων τῶν μὴ ἀνηκόντων εἰς τὴν ΗΕΜ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἐδαφίου 4 τοῦ ὡς εἰρηται ἄρθρου.

"Άρθρον 26.

Ἡ ΗΕΜ ἀναλαμβάνει νὰ ἀρχίσῃ τὴν λειτουργίαν τῶν ὡς προείρηται ὑπηρεσιῶν διὰ δώδεκα (12) ἡλεκτρικῶν λεωφορείων (συμπριλαμβανομένων τῶν ἐφεδρικών), τοῦ τύπου τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὸ ἄρθρον 22 τῆς παρούσης ἐντός δώδεκα (12) μηνῶν ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως, ὡς αὕτη καθορίζεται ἐν ἄρθρῳ 2 τῆς παρούσης, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν πάντοτε ὅτι ἐντός τῆς χρονικῆς ταύτης περιόδου θὰ ἔχωσι παρατεθῇ τὰ ἔργα ὁδοστρώσεως, τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸ ἄρθρ. 24.

"Άρθρον 27.

Τὸ Κράτος συμφωνεῖ νὰ καταργηθῶσιν αἱ ὑπάρχουσαι τρο-

χοδρομικαὶ γραμμὰι ὑπ' ἀριθμὸν 20 (Κατέλλα) καὶ 18 (Μακρὰς Στοᾶς) ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως τῶν ἐν ἄρθρῳ 24 ἀναφερομένων ἔργων ὁδοστρώσεως, τῆς ΗΕΜ ἀπαλλασσομένης ἐντεῦθεν τῆς ὑποχρεώσεως τῆς, ὅπως ἔχει ἐν λειτουργίᾳ τροχιοδρομικὴν συγκοινωνίαν ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ γραμμῶν.

"Άρθρον 28.

Ἀλλ' ἡ ΗΕΜ παύσῃ τὴν λειτουργίαν τῶν τροχιοδρομικῶν συγκοινωνιῶν τῶν ἀναφερομένων ἐν τῷ προηγουμένῳ ἄρθρῳ θὰ ἀφαιρέσῃ αὕτη τὰς σιδηροτροχίας τῆς κατὰ μῆκος τῆς Λεωφόρου Φαλήρου καὶ ἀκτῆς Τ. Μουτσοπούλου μέχρι τῆς πλατείας Κανάρη, ἀλλὰ δὲν ὑποχρεοῦται νὰ πράξῃ τὸ αὐτὸ εἰς τὴν ὁδὸν Ἰξαδέλλα. Ἡ ΗΕΜ θὰ ἀφαιρέσῃ ἐμῶς τὰς σιδηροτροχίας τῆς ἐξ ἐκείνου τοῦ τμήματος τῆς ὁδοῦ Ἀλιπέδου, ὅπερ καίται μεταξὺ τῆς συναντήσεως τῆς ὁδοῦ ταύτης μετὰ τῆς ὁδοῦ Ντενὸ Κοσσέν καὶ πλατείας Ἰπποδαμείας, πλὴν δὲν θὰ ὑποχρεοῦται νὰ πράξῃ τὸ αὐτὸ εἰς ἐκεῖνο τὸ τμήμα τῆς ὁδοῦ Τροχιοδρόμων, ὅπερ καίται μεταξὺ τῆς συναντήσεως ταύτης μετὰ τῆς ὁδοῦ Ντενὸ Κοσσέν καὶ πλατείας Ἰπποδαμείας, ἢ εἰς τὴν ὁδὸν Μακρὰς Στοᾶς.

"Άρθρον 29.

Ἡ ὑπ' ἀριθ. 19 τροχιοδρομικὴ γραμμὴ (Φρεαττόδε) θὰ τροποποιηθῇ οὕτως ὥστε τὸ τέρμα ταύτης νὰ εἶναι εἰς τὴν συνάντησιν τῆς ἀκτῆς Μουτσοπούλου μετὰ τῆς ὁδοῦ Φρεαττόδε, ἢ δὲ γραμμὴ θὰ ἀκολουθῇ τὴν ἀκτὴν Τ. Μουτσοπούλου μέχρι τῆς πλατείας Κανάρη καὶ ἐκεῖθεν διὰ τῶν λεωφορῶν Βασιλίσσης Σοφίας, Γεωργίου Α', Μικαῶλη καὶ Τσαμαδοῦ καὶ διὰ τῆς ὁδοῦ Ναυαρίνου. θὰ κατὰλήγῃ εἰς τὸ σημερινὸν τέρμα παρὰ τὸν Σταθμὸν τῶν Ἑλλήν. Ἡλ. κτρ. Σιδηροδρόμων ἐν Πειραιεῖ. Ἡ ΗΕΜ θὰ κατασκευάσῃ διπλὴν τροχίαν καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς γραμμῆς ταύτης ὡς τροποποιεῖται, θὰ ἀφαιρέσῃ δὲ τὰς σιδηροτροχίας τῆς ἀπὸ τοῦ σημερινοῦ τέρματος ἐν τῇ Λεωφ. Πειραικῆς Νερσονήτου μέχρι τῆς ὁδοῦ Φρεαττόδε, ἐν τῇ Λεωφ. Βασιλίσσης Σοφίας ἀπὸ τῆς γωνίας τῆς Λεωφόρου Γεωργίου Α' μέχρι τῆς ὁδοῦ Ἡραίου καὶ καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς ὁδοῦ Ἡραίου.

"Άρθρον 30.

Ἡ ΗΕΜ ἀπαλλάσσεται ὡς τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ὅπως ἔχει ἐν λειτουργίᾳ ἐκεῖνο τὸ τμήμα τῆς τροχιοδρομικῆς γραμμῆς ὑπ' ἀριθ. 21, ὅπερ καίται εἰς τὴν Λεωφ. Μικαῶλη μεταξὺ ὁδοῦ Τσαμαδοῦ καὶ πλατείας Ἰπποδαμείας, ὡς καὶ εἰς τὰς ὁδοὺς Ρεσσίνᾳ καὶ Παλαμυδίου. Ἀλλ' ἡ ΗΕΜ παύσῃ τὴν λειτουργίαν τῶν τροχιοδρομικῶν ὑπηρεσιῶν ὡς ἀνωτέρω, θὰ ἀφαιρέσῃ αὕτη τὰς σιδηροτροχίας τῆς ἐκ τοῦ προμηνησθέντος τμήματος τῆς ἐν λόγῳ γραμμῆς, ἐξαιρέσει τῶν σιδηροτροχιῶν εἰς τὴν Λεωφ. Μικαῶλη καὶ ὁδὸν Ρεσσίνᾳ.

"Άρθρον 31.

Εἰς ἀπάντα τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς ἡ ΗΕΜ θὰ ἀφαιρέσῃ τὰς τροχιοδρομικὰς γραμμὰς τῆς κατὰ τὰ ὡς ἄνω ἄρθρα ἢ δαπάνη ἀποκαταστάσεως τῶν ὁδῶν κατὰ τὴν πλάτος τὸ καταλαμβανόμενον ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ τροχιοδρομικῶν γραμμῶν θὰ βαρύνῃ τὴν ΗΕΜ, ἐκεῖ δὲ ὅπου θὰ παραμείνῃ ἐν ἀρχεῖ τῇ τροχιοδρομικῇ γραμμῇ, ἡ ΗΕΜ θὰ ἐπιδορῶνῃ δαπάναις τῆς οἰκονομικῆς τῆς τροχιοδρομικῆς γραμμῆς τῆς, αἱ δὲ ὑποχρεώσεις τῆς ΗΕΜ ὡς πρὸς τὰ ἀνωτέρω θὰ εἶναι οἱ καθορίζονται ἐν τῷ τελευταίῳ ἐδαφίῳ τοῦ ἄρθρου 10 τῆς ἐπὶ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως.

ΜΕΡΟΣ 6ον.

Υπηρεσίαι Λεωφορείων.

"Άρθρον 32.

Η ΗΕΜ θά ἐγκαθιδρύσῃ ὑπηρεσίαν λεωφορείων ἀπὸ Ὁμονοίας εἰς Ψυχικό, ἀποκλεισθεύσαν τὴν σημερινὴν γραμμὴν τῶν λεωφορείων Χαλκιδίου μέχρι τῆς συναντήσεως τῆς ὁδοῦ Κηφισίας μετὰ τῆς ὁδοῦ Διχαυνίδου, εἰσερχομένην διὰ τῆς ὁδοῦ ταύτης εἰς Ψυχικό καὶ ἔχουσαν τέρμα τῆς τὴν δευτέραν πλατεῖαν ἐπὶ τῆς τελευταίας ταύτης ὁδοῦ. Εἰς λεωφορεῖα, μὴ ἀνήκοντα εἰς τὴν ΗΕΜ θά ἐπιτραπῇ νὰ κυκλοφορῶσιν ἐπὶ τῆς γραμμῆς ταύτης καὶ νὰ ἐξυπηρετῶσιν ἐπίσης τὴν Ἀγίαν Φιλότην, καὶ ἐνδεχομένως πρὸς Γαλάττι-Κυπριάδου-Πατη-να, ἐφαρμοζομένων τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 85 τῶν Κανονισμῶν Ἀσφαλείας καὶ Ἐλέγχου, τὰ λεωφορεῖα δὲ ταῦτα θά ὑποχρεωθῶσι νὰ μὴ παραλαμβάνουσιν ἢ ἀφίηουσιν ἐπιβάτας εἰς σημεία καίμενα εἰς ἀπόστασιν ἐλάσσονα τῶν 500 μέτρων ἀπὸ τῆς ὁδοῦ Ἀθηνῶν—Χαλκιδίου καὶ τῆς ὁδοῦ Πατησίων. Ἡ ὑπηρεσία αὕτη θά τεθῇ εἰς λειτουργίαν ἐντὸς δέκα ἡμέρῶν (18) ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως, ὡς καθορίζεται αὕτη ἐν ἄρθρῳ 2 τῆς παρούσης.

"Άρθρον 33.

Η ΗΕΜ θά ἐγκαθιδρύσῃ τὰς κάτωθι ὑπηρεσίας λεωφορείων ἐπὶ τῆς λεωφόρου Συγγροῦ:

(i) Γραμμὴ ἀπὸ Ἀκαδημίας διὰ τῆς ὁδοῦ Πανεπιστημίου καὶ λεωφόρων Ἀμαλίας καὶ Συγγροῦ, ἀφίνοσα τὴν λεωφο-ρον Συγγροῦ εἰς τὴν πρὸς Νέαν Σμύρνην ἀγούσαν ὁδόν. Ἐκείθεν θά προχωρῇ κατὰ μῆκος τῆς κεντρικῆς ὁδοῦ μέχρι τέρματος καίμενου εἰς τὴν συνάντησιν τῆς ὁδοῦ ταύτης μετὰ τῆς λεωφόρου Ἐλευθερίου Βενιζέλου.

(ii) Γραμμὴ ἀπὸ Ἀκαδημίας διὰ τῆς αὐτῆς διαδρομῆς, ἀλλὰ καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς λεωφόρου Συγγροῦ καὶ κατὰ μῆκος τῆς παραλιακῆς ὁδοῦ μέχρι τοῦ Μπάρ. Ἐκείθεν διὰ τῶν ὁδῶν Ἀμφιτρίτης καὶ Ἀγ. Ἀλεξάνδρου ἐντὸς τοῦ Παλαιῦ Φαλήρου μὲ τέρμα τὴν συνάντησιν τῆς τελευταίας ὁδοῦ μετὰ τῆς ὁδοῦ Ναϊάδων.

(iii) Γραμμὴ ἀπὸ Ἀκαδημίας διὰ τῆς ὁδοῦ Πανεπιστημίου καὶ λεωφόρων Ἀμαλίας καὶ Συγγροῦ, ἐκείθεν δὲ κατὰ μῆκος τῆς παραλιακῆς ὁδοῦ εἰς Παλ. Φάληρον μὲ τέρμα αὐτῆς τὸ Ἐξέμ.

Η ΗΕΜ θά θέσῃ εἰς λειτουργίαν τὰς ὑπηρεσίας ταύτας ἐντὸς δέκα ἡμέρῶν (18) ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως, ὡς καθορίζεται εἰς τὸ ἄρθρον 2 τῆς παρούσης.

Ἀπὸ τῆς χρονολογίας καθ' ἣν ἡ ΗΕΜ θά ἐγκαθιδρύσῃ τὴν ὡς ἄνω (iii) λεωφορεϊκὴν ὑπηρεσίαν, θά δικαιοῦται αὕτη νὰ διακόπτῃ ἢ καταργῇ τὴν σημερινὴν τροχιοδρομικὴν συγκοινωνίαν ἀπὸ Ἀκαδημίας εἰς Παλαιὸν Φάληρον ὅποτεδήποτε ἐπιθυμῇ τοῦτο.

"Άρθρον 34.

Ἀπὸ τῆς χρονολογίας καθ' ἣν ἡ ΗΕΜ θά ἐγκαθιδρύσῃ τὰς ἐν τῷ προηγουμένῳ ἄρθρῳ καθοριζόμενας λεωφορεϊκὰς ὑπηρεσίας, θά ἐπιτραπῇ εἰς λεωφορεῖα μὴ ἀνήκοντα εἰς τὴν ΗΕΜ νὰ κυκλοφορῶσιν ἐπὶ τῶν γραμμῶν (i) καὶ (ii), ὡς καθορίζονται αὗται ἐν τῷ προηγουμένῳ ἄρθρῳ, ἐφαρμοζομένων τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 85 τῶν Κανονισμῶν Ἀσφαλείας καὶ Ἐλέγχου. Ὁ ἀριθμὸς τῶν λεωφορείων τῶν μὴ ἀνήκοντων εἰς τὴν ΗΕΜ εἰς τὰ ὁποῖα θά ἐπιτραπῇ ἢ κυκλοφορεῖν ἐπὶ τοῦ ὅλου ἢ τμήματος τῆς ἐν τῷ προηγουμένῳ ἄρθρῳ καθοριζόμενης γραμμῆς (iii), (ἐξαιρέσει τῶν ὡς ἄνω γραμμῶν (i) καὶ (ii), ὧν συμπίπτουσι τμήματα μὲ τοιαῦτα τῆς ὡς ἄνω γραμμῆς (iii)) θά περιορισθῇ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἐδαφίου 4 τοῦ ἄρθρου 4 τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως.

"Άρθρον 35.

Η ΗΕΜ θά ἐγκαθιδρύσῃ ὑπηρεσίαν λεωφορείων μεταξὺ

Παλαιῦ Φαλήρου καὶ τοῦ τέρματος τῆς ὁδοῦ Μελεῶν Στάδης ἢ τοῦ Ὁρεολογίου ἐν Πειραιῇ ἐντὸς δέκα ἡμέρῶν (18) ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως ὡς αὕτη καθορίζεται ἐν ἄρθρῳ 2 τῆς παρούσης.

"Άρθρον 36.

Η ΗΕΜ θά προμηθεύσῃ ἐξήκοντα (60) λεωφορεῖα κινούμενα δι' ἀκαθάρτου πετρελαίου συμφώνως πρὸς τὸ ὑπ' ἀριθ. 4045 σχεδιάγραμμα τὸ συννημμένον εἰς τὴν ὑπ' ἀριθ. 1908) 4700 ἀπὸ 23ης Ἀπριλίου 1935 ἐπιστολῇ τῆς ΗΕΜ, ὡς ἤδη ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνίας διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 35390 τῆς 15ης Ἰουνίου 1935 ἐγγράφου τοῦ δι' ὀρι-σμένας γραμμὰς. Ἡ ἐν λόγῳ ὑπουργικὴ ἐγκρίσις ἐπεκτείν-νεται διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὥστε νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν κυκλοφορίαν τοῦ ἰδίου τύπου λεωφορείου δι' ἀκαθάρτου πε-τρελαίου ἐπὶ τῶν ἐξῆς γραμμῶν: Ὁδοῦ Σταδίου—Βεΐκου, Ἀθηνῶν—Χαλκιδίου, Ἀθηνῶν—Ἀμαρουσίου—Κηφισίας, Ἀθηνῶν—Ψυχικοῦ, Ἀκαδημίας—Νέας Σμύρνης, Ἀκαδη-μίας—Παλαιῦ Φαλήρου, Ἀκαδημίας—Ἐξέμ, Παλαιῦ Φαλήρου—Πειραιῶς.

"Άρθρον 37.

Πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 24 καὶ 25 τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως καὶ τὰς διατάξεις τῆς παραγρά-φου 4 τοῦ ἐδαφίου Β τῶν ἀπὸ 21)22ας Μαρτίου 1927 ἐπι-στολῶν, αἵτινας ἀντηλλάγησαν μεταξὺ τῆς ΗΕΜ καὶ τοῦ Ὑ-πουργείου Συγκοινωνίας καὶ ἐδημοσιεύθησαν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 60 τῆς 14ης Ἀπριλίου 1927 φύλλον (τεύχος Α') τῆς Ἐφη-μερίδος τῆς Κυβερνήσεως, ἡ ΗΕΜ θά καταβάλλῃ ἐξαιρετι-κῶς εἰς τὸ Κράτος φόρον διὰ τὸ ἀκάθαρτον πετρελαῖον, τὸ χρησιμοποιοῦμενον ὡς καύσιμον διὰ τὰ λεωφορεῖα τῆς, ἀλλ' ὁ τοιοῦτος φόρος θά καταβάλληται μόνον μετὰ προηγουμένην συμφωνίαν μεταξὺ Κράτους καὶ ΗΕΜ ἀφορῶσαν εἰς τὸν τρό-πον ὑπολογισμοῦ τοῦ ὡς εἰρηται φόρου, ἡ τοιαύτη δὲ συμφω-νία θά προβλέπη σὺν τοῖς ἄλλοις ὅτι ὁ ρηθεὶς φόρος θά κα-ταβάλληται κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον ὑπολογισμοῦ καὶ ἐπὶ τῇ αὐτῇ κλίμακῃ ὑφ' ὅλων τῶν ἐν Ἑλλάδι ἰδιοκτητῶν λεωφο-ρείων κινουμένων δι' ἀκαθάρτου πετρελαίου καὶ ἐκτελούντων δρομολόγια ἀστικὰ καὶ προαστικὰ ἐντὸς τῆς συμβατικῆς πε-ριοχῆς τῶν 20 γ) καὶ ὅτι ὁ φόρος θά ὑπολογίζεται οὕτως, ὥστε νὰ μὴ ὑπερβαίῃ τὸν ἀνὰ τόννον φόρον ὅστις ἤθελεν ἐπι-βάλλεσθαι ἐκάστοτε ἐπὶ τῆς βενζίνης, τῆς χρησιμοποιουμέ-νης διὰ σκοποὺς ἑλξεως.

Μέρος 6ον.

Τροχιοδρομικὰ Ὀχήματα.

"Άρθρον 38.

Η ΗΕΜ θά προμηθεύσῃ ἐξήκοντα (60) συγχρονισμένα τροχιοδρομικὰ ὀχήματα μετὰ διπλῶν φορέων συμφώνως πρὸς τὸ ὑπ' ἀριθ. 6011 σχεδιάγραμμα, ὡς ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ὑπουρ-γείου Σιδηροδρόμων διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 400 τῆς 21ης Αὐγούστου 1936 ἐγγράφου. Ἡ προμήθεια τῶν τροχιοδρομικῶν τούτων ὀχη-μάτων θά γίνῃ ἐντὸς ἀνωτάτου χρονικοῦ διαστήματος εἰκοσι τεσσάρων (24) μηνῶν ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως, ὡς αὕτη καθορίζεται ἐν τῷ ἄρθρῳ 2 τῆς παρούσης.

ΜΕΡΟΣ 7ον.

Δεκάλεπτον.

"Άρθρον 39.

1. Η ΗΕΜ μετ' αὐτῆς δὲ καὶ ἡ Ἀνώνυμος Ἑταιρεία Σι-δηροδρόμων Ἀττικῆς θεωροῦνται ἀνέκαθεν ἀπ' ἀλλήλα κινούμε-ναι τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου 3828 καὶ τοῦ ἀπὸ 8 Σεπτεμβρίου 1932 διατάγματος ἀπερὶ ἐπεκτάσεως τῶν διατάξεων τοῦ νό-μου 3828 εἰς τὰ δίκτυα τῶν ἐν Ἑλλάδι τροχιοδρομικῶν καὶ

ήλεκτρικών εταιρειών», ὅπου ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τῆς 12ης Σεπτεμβρίου 1932 καὶ ἀνεδημοσιεύθη μετὰ δευτερευούσης σημασίας διορθώσεις εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τῆς 14ης Νοεμβρίου 1932. Ἀντὶ τῶν εἰσφορῶν τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῶν ὡς ἄνω νόμου 3828 καὶ διατάγματος τῆς 8ης Σεπτεμβρίου 1932, ἡ ΗΕΜ δέχεται νὰ καταβάλῃ ἐτησίως ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως ὡς αὕτη καθορίζεται ἐν ἄρθρῳ 2 τῆς παρούσης τὰ κάτωθι ποσά:

(1) τὸ εἰς δραχμὰς ἰσόποσον δέκα χιλιάδων (10.000) Λιρῶν Ἀγγλίας πρὸς τὸ Ταμεῖον Συντάξεων Προσωπικοῦ τῆς ΗΕΜ.

(2) τὸ εἰς δραχμὰς ἰσόποσον δύο χιλιάδων (2.000) Λιρῶν Ἀγγλίας πρὸς τὸ Ταμεῖον Συντάξεων Προσωπικοῦ Σιδηροδρόμων Ἀττικῆς

ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι οἱ ἰδιοκτῆται τῶν λεωφορείων τῶν μὴ ἀνηλόντων εἰς τὴν ΗΕΜ θὰ ἐπιβαρύνωνται μετὰ τὸ κατὰ τὸ ἄρθρον 25 ἐδαφ. 2 τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως ποσοστὸν φόρου 5 ο)ο καὶ μετὰ εἰσφορὰν ποσοῦ ἀναλόγου πρὸς τὸ ὑπὸ τῆς ΗΕΜ καταβαλλόμενον ὡς ἄνω ποσὸν τῶν Λιρῶν Ἀγγλίας 12.000, ὑπὲρ ταμεῖου ὁρισθησμένου ὑπὸ τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου πρὸς τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως ὡς αὕτη καθορίζεται ἐν ἄρθρῳ 2 τῆς παρούσης.

2. Τὸ ἐκ δύο (2) δραχμῶν διδίδιον κατὰ λεωφορεῖον καὶ ἀπλοῦν ταξείδιον, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὸ ἄρθρ. 85 τῶν Κανονισμῶν Ἀσφαλείας καὶ Ἐλέγχου θὰ εἰσπράττεται ὑπὸ τοῦ Κράτους καὶ θὰ ἀποδίδεται ὑπ' αὐτοῦ κατὰ ἡμερολογιακὸν τρίμηνον καὶ ἐντὸς τῶν δέκα πέντε (15) πρώτων ἡμερῶν τοῦ ἐπομένου μηνὸς κατὰ τὸ ἥμισυ μὲν εἰς τὸ Ταμεῖον Συντάξεων Προσωπικοῦ ΗΕΜ, κατὰ τὸ ἕτερον ἥμισυ δὲ εἰς τὸ Ταμεῖον Εἰδικοῦ Λογαριασμοῦ.

3. Τὸ Κράτος ἀναγινώρizei ὅτι κατὰ τὴν ἐννοίαν τῆς ἀπὸ 17 Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως εἰς περίπτωσιν ἐπιβολῆς βάρους τινὸς, ὑπὲρ εἰδικοῦ σκοποῦ κοινωνικῆς προνοίας δὲν θὰ προβαίνει εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ βάρους τούτου ἄνευ προηγουμένης συμφωνίας μετὰ τῆς ΗΕΜ περὶ τοῦ τρόπου τῆς ἀποζημιώσεως αὐτῆς.

ΜΕΡΟΣ 8ον.

ΔΙΑΤΗΣΙΑΙ.

Ἄρθρον 40.

Ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως ὡς αὕτη καθορίζεται ἐν ἄρθρῳ 2 τῆς παρούσης, τὸ Κράτος καὶ ἡ ΗΕΜ θεωροῦσι γενικῶς ὡς ἀποσβεσθεῖσας ὅσας τὰς οἰκονομικὰς ἢ μὴ ἐκκρεμείας ἀπαιτήσεις, αἵτινες δι' ἀλληλογραφίαν προγενεστέρως τῆς χρονολογίας τῆς παρούσης συμβάσεως εἶχον ἀναφερθῇ ὡς διαφοραὶ κατὰ τὴν ἐννοίαν τοῦ ἄρθρου 49 τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως, εἰδικώτερον δὲ θεωροῦσιν ἀποσβεσθεῖσας τὰς ἐκτετέλεσθαι προβλεθείσας ἀπαιτήσεις διὰ τὰς κάτωθι διαφοράς, αἵτινες εἰσὶν ἔτι ἐκκρεμείας ἐνώπιον δικαιοσύνης:

(α) Πρόστιμα ἐπιβληθέντα εἰς τὴν ΗΕΜ ὑπὸ τοῦ Κράτους διὰ τὴν κατὰ τὴν ἀντίληψιν αὐτοῦ μὴ ἐκπλήρωσιν τῆς υποχρεώσεώς της ὅπως ἠλεκτροκίνησιν τὸν σιδηρόδρομον Κηφισίδας.

(β) Ἀνταπαιτήσεις τῆς ΗΕΜ κατὰ τοῦ Κράτους διὰ ζημίας ὡς αὕτη, κατὰ τὴν ἀντίληψιν της, ὑπέστη ἐκ τῆς παρατεταμένης ἀτμηλάτου λειτουργίας τοῦ σιδηροδρόμου Κηφισίδας.

(γ) Πρόστιμα ἐπιβληθέντα ὑπὸ τοῦ Κράτους εἰς τὴν ΗΕΜ διὰ τὴν κατὰ τὴν ἀντίληψιν αὐτοῦ μὴ ἐκπλήρωσιν τῆς υποχρεώσεώς της ὅπως κατασκευάσῃ τροχιοδρομικὰς ἐπεκτάσεις.

(δ) Ἀπαιτήσεις τῆς ΗΕΜ κατὰ τοῦ Κράτους δι' ἀξιωματικὰ κατὰ τὴν ἀντίληψιν της ζημίας ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ αὐτοκινήτων ταξὶ κυκλοφορούντων ὡς λεωφορείων, ὡς

καὶ ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ ἰδιωτικῶν λεωφορείων προσερχομένων ὁποσδήποτε.

(ε) Πρόστιμα ἐπιβληθέντα ὑπὸ τοῦ Κράτους λόγω ἠλεκτρολύσεως προκληθείσης, κατὰ τὴν ἀντίληψιν τοῦ Κράτους, ἐξ ἀμελείας τῆς ΗΕΜ.

(στ') Ἀπαιτήσεις τοῦ Κράτους ὅπως οἱ τὰς ἐξωτερικὰς ὑπηρεσίας τῶν ἠλεκτρικῶν σιδηροδρόμων καὶ τροχιοδρόμων διέποντες κανονισμοὶ ἐπεκταθῶσι καὶ εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν λεωφορείων τῆς ΗΕΜ.

(ζ) Ἀπαιτήσεις τοῦ Κράτους κατὰ τῆς ΗΕΜ ἐκ τοῦ θαλασπέτου τέλους.

(η) Ἀπαιτήσεις τοῦ Κράτους κατὰ τῆς ΗΕΜ ἐκ τοῦ Ταμείου Συντάξεων Αὐτοκινήτισσων.

(θ) Διαφορὰ σχετικὴ μετὰ τὸν τόπον τῶν δικαιοσύνης.

Ἄρθρον 41.

Ὡς πρὸς τὰς ὑπὸ στοιχεῖα (α) μέχρι καὶ (ε) ἀναφερομένας ἐν τῷ προηγουμένῳ ἄρθρῳ διαφοράς, τὸ Κράτος ἀκυροῖ τὰ ὑπ' αὐτοῦ ἐπιβληθέντα μέχρι σήμερον πρόστιμα, ἢ δὲ ΗΕΜ ἀποσύρει τὰς μέχρι σήμερον ἀπαιτήσεις της, ἀμφοτέρων τῶν μερῶν παραιτουμένων ἀναδρομικῶς πάσης ἀξιώσεως τῶν ἐκ τῶν αἰτιῶν τούτων καὶ θεωρούντων τὰ μὲν πρόστιμα ὡς μὴ ἐπιβληθέντα, τὰς δὲ ἀπαιτήσεις ὡς μὴ προβλεθείσας.

Ἄρθρον 42.

Ὅταν ἀφορᾷ τὴν ὑπὸ στοιχεῖον (στ) ἀναφερομένην διαφορὰν ἐν τῷ ἄρθρῳ 40 τῆς παρούσης, τὸ Κράτος ἀναγινώρizei ὅτι οἱ τὰς ἐξωτερικὰς ὑπηρεσίας τῶν σιδηροδρόμων καὶ τροχιοδρόμων διέποντες κανονισμοὶ δὲν ἐφαρμόζονται εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν λεωφορείων τῆς ΗΕΜ. Ἡ ΗΕΜ θέλει υποβάλῃ εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Σιδηροδρόμων καὶ Αὐτοκινήτων τοὺς κανονισμοὺς τοὺς διέποντας τὸ προσωπικὸν τῶν λεωφορείων της, πρὸς ἐγκρίσιν ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ Ὑπουργείου ἐξ ὁνόματος τοῦ Κράτους.

Ἄρθρον 43.

Ὡς πρὸς τὴν ὑπὸ στοιχεῖον (ζ) ἀναφερομένην διαφορὰν ἐν τῷ ἄρθρῳ 40 τῆς παρούσης, τὸ Κράτος ἀναγινώρizei ὅτι ἀποσύρονται ἅπασαι αἱ ἐκκρεμείαι ἀπαιτήσεις, ἢ δὲ διαφορὰ θεωρεῖται ὡς διευθετηθεῖσα ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὅρων τοῦ ἄρθρου 39 τῆς παρούσης.

Ἄρθρον 44.

Ὡς πρὸς τὴν ὑπὸ στοιχεῖον (η) ἀναφερομένην διαφορὰν ἐν τῷ ἄρθρῳ 40 τῆς παρούσης, τὸ Κράτος ἀναγινώρizei ὅτι ἡ ΗΕΜ ἀπαλλάσσεται πάσης εἰσφορᾶς εἰς τὸ Ταμεῖον Συντάξεων Αὐτοκινήτισσων, αἱ δὲ σχετικαὶ διατάξεις τοῦ νόμου 4841 τῆς 31ης Ἰουλίου 1930 καὶ τοῦ εἰς ἐκτέλεσιν αὐτοῦ ἐκδοθέντος διατάγματος τῆς 6ης Αὐγούστου 1932 (περὶ συστάσεως Ταμείου Ἀσφαλίσεως Αὐτοκινήτισσων), (δημοσιευθέντος ἐν Ἐφημερίδῃ Κυβερνήσεως, τεύχος Α', φύλλον 255 τῆς 9 Αὐγούστου 1932) μετὰ πάσης μεταγενεστέρως τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῶν ἀκυροῦνται κατ' ἀκολουθίαν διὰ τῆς παρούσης συμβάσεως.

Ἄρθρον 45.

Ὡς πρὸς τὴν ὑπὸ στοιχεῖον (θ) ἀναφερομένην διαφορὰν ἐν τῷ ἄρθρῳ 40 τῆς παρούσης, ὁ τόπος τῆς δικαιοσύνης θὰ καθορίζεται ἐκάστοτε ὑπὸ δικαιοκτῆται, διοριζομένων συνολικῶς τῷ ἄρθρῳ 49 τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συμβάσεως ἢ ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας τῶν ἐν λόγῳ δικαιοκτῆται.

Ἄρθρον 46.

Ἡ δὲ διακρίπτει διαφορὰ, διαφορὰ ἢ ζήτημα, δυνάμενον νὰ ἐγερθῇ κατ' οἰονδήποτε χρόνον μετὰ τοῦ Κράτους καὶ τῆς ΗΕΜ ἐν σχέσει πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης συμβάσεως

ή συνεσία των εν λόγω διατάξεων, θα θεωρηται ως διαφωνία, διαφορά ή ζήτημα εν τη έννοια του άρθρου 49 της από 17ης Οκτωβρίου 1925 Συνθέσεως.

ΜΕΡΟΣ 9ον.

Διάφοροι διατάξεις.

*Άρθρον 47.

Η ΗΕΜ θα παράσχη εις τὸ προσωπικὸν ὅπου ὑπηρετεῖ νῦν εἰς λεωφορεῖα ἀνήκοντα εἰς ἄλλους πλὴν τῆς ΗΕΜ. προστίμην προσλήψεως εἰς τὴν ὑπηρεσίαν της. ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὸ προσωπικὸν τοῦτο θὰ πλῆροί τοὺς ὅρους οἱτινες διέπουν τὴν πρόσληψιν προσωπικοῦ διὰ τὰς ἰδίας της ὑπηρεσίας λεωφορείων.

Τὰ ἥδη ἐν ὁρισμένη γαμμή δυνάμει ἀδείας κυκλοφορίας ἐναρμόνια λεωφορεῖα. τὰ μὴ ἀνήκοντα εἰς τὴν ΗΕΜ. ἐοῖσι ὡς διὰ τῆς ἐρασιμότητος της παρούσης ἀντικαθίστανται ὑπὸ λεωφορείων τῆς ΗΕΜ θὰ ἐξακολουθήσωσιν ἐργαζόμενα ὡς σήμερον μέντοι λήξεως τῆς ἀδείας αὐτῶν. ἥτις ἀδεία, ἀπορρέει τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Σιδηροδρόμων δύναται νὰ παραταθῇ μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς πραγματοποιήσεως τῆς ἀντικαταστάσεως αὐτῶν ὑπὸ τῆς ΗΕΜ.

Τὸ Ὑπουργεῖον Σιδηροδρόμων καὶ Αὐτοκινήτων θέλει ἀνακοινώσει εἰς τὴν ΗΕΜ ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἐν τῇ Ἑφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως δημοσιεύσεως τοῦ κυρωτικοῦ τῆς παρούσης συμβάσεως νόμου ὡς ἀποφασιστικὸν πῖνακα τῶν τοιούτων λεωφορείων κατὰ γαμμήν. ἐπὶ τῆς ὁποίας κυκλοφοροῦσιν, ἐμφαίνοντα τὴν ἡμέραν λήξεως τῆς ἀδείας ἐκάστου.

*Άρθρον 48.

Η παρούσα σύμβασις συνήθη εἰς ἐκμνησίαν καὶ ἐπέκτασιν τῶν ἐν τῇ ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συνθέσει ἀπὸ προηγουμένης ἡλεκτρονικῆς καὶ πρὸς μεταφορῶν ἀναρρασμένων ἐκατέρωθεν δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων καὶ νοεῖται ὡς ὅτι, ὅτι αἱ διατάξεις αὐτῆς, εἴτε ἐκμνησίσουσιν ἢ τροποποιήσουσιν ὡς τινὲς ἀρθρα τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συνθέσεως, εἴτε ὑποδηλοῦσιν ὅτι ἐκάτερος τῶν συμβαλλομένων ἐν τῇ ἐνασχέσει τῶν κατὰ τὴν Σύμβασιν τῆς 17ης Ὀκτωβρίου 1925 δικαιωμάτων του, παραιτεῖται ὁρισμένων ἐκ τῶν δικαιωμάτων τούτων, περιλαμβάνονται ἀποκλειστικῶς εἰς τὰ ἐν τῇ παρούσῃ ἀναρρασμένα σημεία καὶ δὲν δύνανται νὰ θεωρηθῶσιν ὡς ἐπηρεάζονται καθ' οἷονδήποτε τρόπον τὴν ἐρμηνείαν τῶν μὴ ἀναρρασμένων ἐν τῇ παρούσῃ συμβάσει σημείων τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συνθέσεως καὶ τῶν κατ' ἐξακολουθίαν ταύτης ἐπιστηλῶν ἀπὸ 21 καὶ 22ας Μαρτίου 1927.

*Άρθρον 49.

Αἱ διατάξεις τοῦ Νόμου 4420 ἀπερὶ μεταβιβάσεως τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Λαυρίου τῆς Ἑταιρείας Σιδηροδρόμων Ἀττικῆς πρὸς τὴν Ἑταιρείαν Σ.Π.Α.Π. καὶ κατασκευῆς ἐνωτικῆς γραμμῆς μεταξὺ Ἡρακλείου—Λιουσίων» παραμένουσιν ἐν ἰσχύϊ.

*Άρθρον 50.

Ἡ παρούσα σύμβασις θεωρεῖται ἀντικαθιστῶσα τὰς ἐν ταῖς ὑπ' ἀριθ. 321 ἕως καὶ 329 ἀπὸ 19ης Ἰανουαρίου 1937 ἐπι-

στολαῖς τῆς ΗΕΜ περιεχομένης προτάσεις καὶ τὴν ἐπ' αὐτῶν ἀπάντησιν τοῦ Ὑπουργείου Σιδηροδρόμων καὶ Αὐτοκινήτων. τὴν διαλαβανόμενὴν εἰς τὰ ὑπ' ἀριθ. 2519 ἕως καὶ 2527 ἀπὸ 9ης Μαρτίου 1937 ἔγγραφα αὐτοῦ. ἅμα δὲ τῇ δημοσιεύσει ἐν τῇ Ἑφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως τοῦ κυρωτικοῦ τῆς παρούσης συμβάσεως νόμου ἀκυροῦνται αἱ ὡς ἄνω ἐπιστολαὶ τῆς τε ΗΕΜ καὶ τοῦ Ὑπουργείου Σιδηροδρόμων καὶ Αὐτοκινήτων.

Ἐν Ἀθῆναις τῇ 19 Ἰουλίου 1937.

Γ. ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ
GERALD F. TALBOT
H. A. REID

ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ Α. Ε.

Ὄδὸς Σταδίου 4, Ἀθήναι.

19η Ἰουλίου 1937.

Ἀριθ. 3958)6455.

Π ρ ο ς

Τὸ Σ/ἐν Ὑπουργεῖον Σιδηροδρόμων & Αὐτοκινήτων.

Ἐν τ α ὅ θ α.

Ἀξιότιμος Κύριε Ὑπουργέ.

Ἐν σέβει πρὸς τὸ ἄρθρον 16 τῆς μεταξὺ τοῦ Κοδῆτος καὶ τῆς Ἑταιρείας μας ὑπογραφίστας σύμβασιν Συνθέσεως. ἔγουμεν τὴν τιμὴν νὰ παρασχωμεν εἰς τὴν Ὑμετέραν Ἑξουχίαν τὴν διασφύρην ἣν ἐκλήθηκατε ὡς πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ τελευταίου μέλους τοῦ άρθρου τούτου διὰ τὴν ἐρασιμότην τοῦ άρθρου 85 τῶν Κανονισμῶν Ἀσφαλείας καὶ Ἐλέγχου εἰς λεωφορεῖα ἀνήκοντα εἰς ἄλλους πλὴν τῆς Ἑταιρείας μας. διεξάγοντα συννονησίαν μεταξὺ Ἀθηνῶν — Κηφισίας.

Ἐπιθυμοῦμεν νὰ διαβεβαιώσωμεν τὴν Ὑμετέραν Ἑξουχίαν ταῦτα ὅτι Ἑταιρεία μας διατηροῦσα τὴν πλήρη αὐτῆς ἐλευθερίαν ὡς πρὸς τὰ κόμιστάς ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς ἀπὸ 17ης Ὀκτωβρίου 1925 Συνθέσεως. δὲν θέλει προδῇ εἰς αὐτῶν τῶν κομιστῶν τῶν λεωφορείων τὰς μόνον Ἀθηνῶν—Χαλανδρίου μὲ τὴν ἀποκλειστικὴν σκοπὴν νὰ ἐπιβῇ ὑποχρεώσιν ἐπὶ τῶν προμηθευτῶν λεωφορείων Ἀθηνῶν — Κηφισίας ὅπως αὐξήσῃ τὰ μεταξὺ Ἀθηνῶν καὶ Κηφισίας κόμιστρό των καὶ ὅτι ἐὰν ἐν τῷ μέλλοντι ἡ Ἑταιρεία μας ἀποφασίσῃ νὰ αὐξήσῃ τὴν τιμὴν τῶν κομιστῶν τῶν λεωφορείων τῆς Ἀθηνῶν—Χαλανδρίου. θέλει ὅπως πρῶτον τοῦτο μόνον συγγένως μὲ προσαρμονίαν τῶν κομιστῶν εἰς ἄλλας γραμμὰς ἢ κατόπιν τοιαύτης προσαρμονίης, οἷαδήποτε δ' αὐτίς τῶν κομιστῶν τῶν λεωφορείων τῆς Ἀθηνῶν—Χαλανδρίου θὰ εἶναι λογικῶς ἀνάλογος πρὸς τὴν τοιαύτην ἄλλην προσαρμονίαν, λαμβανόμενων ὑπ' ὄψιν ὅλων τῶν συναρῶν συνθηκῶν.

Διατελοῦμεν μετ' ἐξόχου τιμῆς

Ἡλεκτρικὴ Ἑταιρεία Μεταφορῶν Α. Ε.

Ὁ Διευθύνων Σύμβουλος

H. A. REID
GERALD F. TALBOT

Athens, 19th July, 1937.

Son Excellence,

Monsieur Jean Metaxas,

Président du Conseil du Royaume de la Grèce,
etc., etc.,

Athens.

Monsieur le Président,

In regard to the agreement signed today between the Greek State and the Electric Transport Company Limited, I have the honour to confirm the statement which I made to your Excellency today that it is proposed to find the finance required for the programme of works envisaged in that agreement in accordance with the following arrangements.

The Electric Transport Company will raise the necessary capital by inviting subscriptions from time to time for convertible debentures in sterling ranking after the existing 5 1/4 o/o debentures issued in favour of Société Générale Hellénique and bearing interest at a rate not exceeding 6 o/o per annum with a 22 (twenty two) year sinking fund commencing on 1st July 1940. The Athens Piraeus Electricity Company will take up such of these debentures as are not taken up by other subscribers, the Athens Piraeus Electricity Company subscribing for such debentures from its own cash resources in drachmas and undertaking to raise the balance required by further issues of sterling shares by itself as and when new money is required.

It is understood that the sterling exchange required for the service of the capital raised as aforesaid shall be provided in full on the due dates in so far as such capital is subscribed in free exchange abroad, it being understood that such of the capital as is subscribed in drachmas shall be expressed in sterling and shall be served in drachmas at the current rate of exchange between sterling and drachmas at the date of payment of the service of this capital.

I have the honour to be,
Excellency,

Your obedient servant,
GERALD TALBOT

ΜΕΤΑΦΡΑΣΙΣ

Ἐν Ἀθήναις τῇ 19ῃ Ἰουλίου 1937

Π ρ ό ς

τὴν Αὐτοῦ Ἐξουχότητα

τὸν κ. Ἰωάννην Μεταξᾶν

Πρόεδρον τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου

τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος κλπ. κλπ.

Ἐνταῦθα

Κύριε Πρόεδρε,

Ἐν σχέσει πρὸς τὴν υπογραφεῖσαν σήμερον σύμβασιν μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους καὶ τῆς Ἡλεκτρικῆς Ἑταιρείας Μεταφορῶν Α. Π., ἔχω τὴν τιμὴν νὰ ἐπιβεβαιώσω τὴν εἰς ἣν προέβην σήμερον δηλώσιν πρὸς τὴν Ὑμετέραν Ἐξουχότητα, ὅτι τὰ κεφάλαια ἅτινα ἀπαιτοῦνται διὰ τὸ πρόγραμμα τῶν ἐν τῇ συμβάσει ταύτῃ προβλεπομένων ἔργων, προτείνεται νὰ ἐξευρεθῶσι κατὰ τὸν κάτωθι τρόπον.

Ἡ Ἡλεκτρικὴ Ἑταιρεία Μεταφορῶν θέλει ποριθῇ τὰ ἀναγκασιούντα κεφάλαια προβαίνουσα ἐκάστοτε εἰς προπλήσεις ἐγγραφῆς εἰς ὁμολογίας εἰς Λίρας Ἀγγλίας μετατρεψίμους εἰς μετοχὰς καὶ ἐργαζόμεναι κατὰ σειρὰν μετὰ τὰς ὑπαρκούσας ὁμολογίας 5 1/4 ο/ο, αἵτινες ἔχουσιν ἐκδοθῆ ὑπὲρ τῆς Γενικῆς Ἑλληνικῆς Ἑταιρείας, καὶ ἀποσφραδίσας τὸν ὅρον κατ' ἀνώτατον ὅριον 6 ο/ο ἐτησίως μὲ ἀπόσβεσιν ἐντὸς εἰκοσι δύο (22) ἐτῶν ἀπὸ 1ης Ἰουλίου 1940. Ἡ Ἡλεκτρικὴ Ἑταιρεία Ἀθηνῶν Πειραιῶς θέλει ἀναλάβῃ τὸς ἐν τῶν ὁμολογιῶν τούτων τὸς δὲν ἤθελον καλύψῃ ἄλλοι. Ἡ Ἡλεκτρικὴ Ἑταιρεία Ἀθηνῶν Πειραιῶς θὰ καλύψῃ τὰς ἐν λόγῳ ὁμολογίας διὰ τῶν ἰδίων τῆς ταμειακῶν πόρων εἰς δραχμὰς. ἀναλαμβάνει δὲ τὴν υποχρέωσιν νὰ ἐξέσῃ τὸ ἀπαιτούμενον ὑπόλοιπον διὰ νέων ὑπ' αὐτῆς ἐκδόσεων μετοχῶν εἰς Λίρας Ἀγγλίας ἅμα καὶ ὅταν χρειασθῶσι νέα κεφάλαια.

Οἰκοθεν νοεῖται, ὅτι, τὸ ἀπαιτούμενον εἰς Λίρας Ἀγγλίας συνάλλαγμα διὰ τὴν ὑπὸστίαν τοῦ ἐξευρεθισμένου καθ' ἡ ποσότητος κεφαλαίου, θέλει χορηγηθῇ εἰς ἀνέρισον κατὰ τὰς ἡμερομηνίας λήξεως, ἐόσταν τὸ κεφάλαιον τοῦτο καλύπτεται εἰς ἐλεύθερον συνάλλαγμα ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. ἔκπαινον ὅτι, ὅσον κεφάλαιον καλυφθῇ εἰς δραχμὰς θὰ εἶναι ἐκπαισσιμένον εἰς Λίρας Ἀγγλίας καὶ θὰ ἐξυπηρετεῖται εἰς δραχμὰς ἐπὶ τῇ τρενούσῃ τιμῇ συναλλάγματος τῆς Λίρας Ἀγγλίας κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν πληρωμῆς τῆς ὑπηρεσίας τοῦ τριούτου κεφαλαίου.

Διατελῶ Κύριε Πρόεδρε,

Μετ' ἐξόχου τιμῆς,

(Ὑπογραφή) G. TALBOT

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ

Διὰ τῶν ἀπὸ 13 Φεβρουαρίου 1933 καὶ 19 Φεβρουαρίου 1934 Π. Διαταγμάτων, δημοσιευθέντων εἰς τὰ ὑπ' ἀριθ. 43 τοῦ ἔτους 1933 καὶ 79 τοῦ ἔτους 1934 φύλλα τοῦ Α' Τεύχους τῆς Ἐφημ. τῆς Κυβερνήσεως ἡ τιμὴ τῶν τμηματικῶς πωλουμένων φύλλων ὁρίζεται εἰς δραχμὰς μὲν τέσσαρας (4) δι' ἑκάστον φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ δραχμὰς πέντε (5) δι' ἑκάστον φύλλον τοῦ Δελτίου Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν, ἡ δὲ ἔτησία συνδρομὴ αὐτῆς λογιζομένη ἀπὸ 1^{ης} Ἰανουαρίου ἑκάστου ἔτους ὁρίζεται ὡς ἑξῆς:

**Α) Δι' ὁλόκληρον τὴν Ἐφημερίδα μετὰ τοῦ
Δελτίου Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν**

ΔΙΑ ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ: ΔΡΑΧΜΑΣ ΕΝΝΕΑΚΟΣΙΑΣ.....(900)

ΔΙΑ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ: ΔΡΑΧΜΑΣ ΧΙΛΙΑΣ ΟΚΤΑΚΟΣΙΑΣ 1800

Β) Διὰ τὰ τρία Τεύχη Α', Β', Γ' καὶ Παράρτημα

ΔΙΑ ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ: ΔΡΑΧ. ΠΕΝΤΑΚΟΣΙΑΣ ΠΕΝΤΗΚΟΝΤΑ(550)

ΔΙΑ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ: ΔΡΑΧΜΑΣ ΧΙΛΙΑΣ ΕΚΑΤΟΝ . (1100)

Γ) Διὰ τὰ τρία Τεύχη Α', Β' καὶ Γ'

ΔΙΑ ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ: ΔΡΑΧΜΑΣ ΤΕΤΡΑΚΟΣΙΑΣ.....(400)

ΔΙΑ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ: ΔΡΑΧΜΑΣ ΟΚΤΑΚΟΣΙΑΣ (800)

Δ) Διὰ τὸ Α' Τεῦχος

ΔΙΑ ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ: ΔΡΑΧΜΑΣ ΔΙΑΚΟΣΙΑΣ..... (200)

Ε) Διὰ τὸ Παράρτημα

ΔΙΑ ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ: ΔΡΑΧΜΑΣ ΤΡΙΑΚΟΣΙΑΣ... .. (300)

ΔΙΑ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ: ΔΡΑΧΜΑΣ ΕΞΑΚΟΣΙΑΣ... .. (600)

ΣΤ) Διὰ τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν

ΔΙΑ ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ: ΔΡΑΧΜΑΣ ΤΕΤΡΑΚΟΣΙΑΣ ... (400)

ΔΙΑ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ: ΔΡΑΧΜΑΣ ΟΚΤΑΚΟΣΙΑΣ..... (800)

Τὸ ἀντίτιμον τῶν συνδρομῶν κατατίθεται εἰς τὰ κατὰ τόπους Δημόσια Ταμεία καὶ τὸ ἐκδιδόμενον σχετικῶς διπλότυπον εἰσπράξεων ἀποστέλλεται εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ

Ἡ Δημοσίευσις εἰς τὸ «Παράρτημα» τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως τῶν διαφόρων δικαστικῶν πράξεων καὶ προσκλήσεων κλπ. ὡς καὶ ἡ δημοσίευσις εἰς τὸ «Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν», τῶν Καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν, Τραπεζῶν κλπ. ὁρίζεται:

- 1) Τῶν δικαστικῶν πράξεων εἰς δραχμὰς ἑκατὸν πενήκοντα 150).
- 2) Τῶν Καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν εἰς δραχμὰς πέντε χιλιάδας (5.000).
- 3) Τῶν τροποποιήσεων τούτων εἰς δραχμὰς χιλίας (1.000).
- 4) Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς Γενικὰς Συνελεύσεις, τακτικὰς ἢ ἐκτάκτους τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν ἐν γένει εἰς δραχμὰς τετρακοσίας (400).
- 5) Τῶν Ἱσολογισμῶν εἰς δραχμὰς δύο χιλιάδας (2.000) καὶ
- 6) Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων Τραπεζικῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν εἰς δραχμὰς χιλίας (1.000) δι' ἑκάστην δημοσίευσιν.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 28 Φεβρουαρίου 1934

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
Κ. Α. ΣΤΕΡΓΙΑΚΗΣ

ΣΗΜ. Παρακαλοῦνται οἱ λαμβάνοντες τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως ὅπως διαφυλάττωσι ταύτην, καθόσον τὰ φύλλα τῆς ἐκδίδονται εἰς ὠρισμένον ἀριθμὸν ἀντιτύπων. Ὅμοίως νὰ παρακολουθῶσι τὰ φύλλα, διότι τινὰ τούτων πολλάκις λόγῳ ὑπηρεσιακῆς ἀνάγκης συνεκτυποῦνται μετ' ἄλλων, ἅλλα δὲ προθυστέρως ἐκδίδονται καὶ ἀποστέλλονται.

Ἐκ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου