

ΟΡΓΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

ΕΥΘΗΝΟΝ ΚΟΣΤΟΣ - ΤΑΧΕΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ

Εμφανίζουν εξέλιξιν αξιοθαύμαστον τὰ ναυπηγεία τοῦ Περάματος. Ἐξοπλίζονται μετελιότερα μηχανήματα μαζικῆς παραγωγῆς, ἀναλαμβάνοντα ἤδη ναυπηγήσεις μεγάλων σκαφῶν, κατὰ κοινὴν ἀναγνώρισιν ἀρτίως κατασκευῆς, ταχείας παραδόσεως καὶ εὐθηνοῦ κόστους. Μετὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ ἐπιβατηγῶ «Ἑλλη», ἰδιοκτησίας τοῦ κ. Φραγ-

γῶν - ὀχηματογωγῶν πορθμείων «Ναύτης», πλοιοκτησίας «Ναύτης» Ε.Π.Ε. Διαστάσεις: Μῆκος 46,50 μ., πλάτος 8,70 μ., ὕψος 1,90 μ. καὶ ὀλικῆς χωρητικότητος 400 τόννων. Τὸ σκάφος θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 250 ἐπιβάτας.

—Ἦρχισεν ἡ ἐναρξίς τῶν ἐργασιῶν διὰ τὴν ναυπηγίαν τοῦ ταχυπλόου ἐπιβατηγῶ

«Ἄννα - Τερέζα», ἰδιοκτησίας κ. Θ. Γιαννοῦλη. Τὸ σκάφος, μεταφορικῆς ἱκανότητος 180 ἐπιβατῶν, θὰ εἶναι μῆκους 24,40 μ., πλάτους 5,60 μ. καὶ ὕψους 2,15 μ.

—Παραδίδεται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας διπλόλικον περιπολικὸν σκάφος μῆκους 12 μ., πλάτους 3 μ. καὶ ὕψους 1,32 μέτρων.

—Περὶ τὰ τέλη τρέχ. μηνὸς καθελκύεται τὸ ἀλιευτικὸν «Νηρέυς» (stern trawler), ἰδιοκτησίας τῶν κ.κ. Σουρῆ, Δουβαρτζόγλου καὶ Τζανοπούλου, χωρητικότητος 500 τόννων κατεψυγμένων ἀλιευμάτων. Τὸ σκάφος εἶναι ὀλικῆς μῆκους 65,50 μ., πλάτους 10,20 μ. καὶ ὕψους 4,90 μέτρων.

Εἰς τὰ ναυπηγεία Θ. Ζέρβα

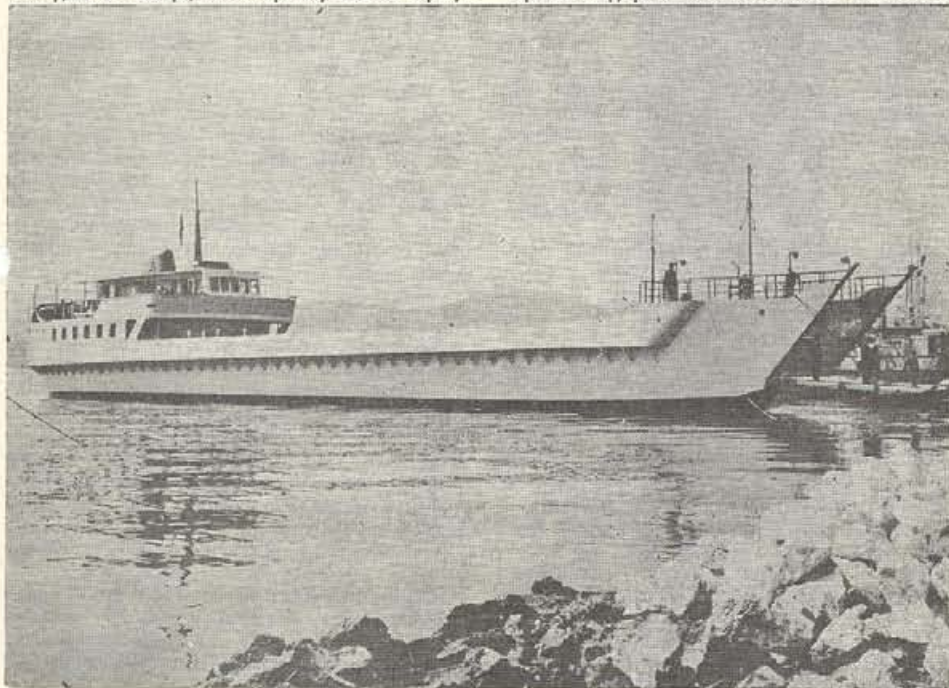
Ἐξ ἄλλου, εἰς τὰ ναυπηγεία Ζέρβα ἤρχισεν ἀπὸ 20ῆμερον ἡ κατασκευὴ δύο ἀδελφῶν σκαφῶν - πορθμείων τὰ ὁποῖα θὰ ὀνομασθῶν «Εὐάγγελος Β.» καὶ «Προκόπιος Β.», πλοιοκτησίας Ἀφῶν Βασιλείου καὶ Σίας. Θὰ εἶναι μῆκους 36 μ., πλάτους 8,60 μ., ὕψους 1,70 μ., θὰ φέρουν δὲ δύο μηχανὰς ἕκαστον, αἵτινες θὰ προσδίδουν ταχύτητα 12 μιλίων. Μεταφορικὴ ἱκανότης: 10 φορτηγὰ αὐτοκίνητα καὶ 300 ἐπιβάτας.

Ἡ ἀξία καὶ τῶν δύο σκαφῶν θὰ ἀνέλθῃ εἰς 8.000.000 δρχ. Παράδοσις μετὰ διμήμων.

Τὸ ἐπιτεύγμα τοῦ «Ἑλλη»

Τὸ μεγαλύτερον ἐπιβατηγὸν σκάφος, ναυπηγηθὲν ποτε ἐν Ἑλλάδι, καθελκύσθη τὴν 8ην τρέχοντος εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Περάματος τῶν κ.κ. Καμίτση καὶ Γαλάτη.

Πρόκειται περὶ τοῦ πορθμείου «Ἑλλη», τῆς Ἐταιρίας τοῦ κ. Γ. Φραγκουδάκη, χωρητικότητος 2.200 τόν. d.w. Κύρια αὐτοῦ χαρακτηριστικά: Ὀλικὸν μῆκος 80 μ., μέγιστον πλάτος 12 μ., βύθισμα 3,5 μ. Φέρει δύο προωστῆριους μηχανὰς τύπου «Ντῶιτς»,



Τὸ ναυπηγηθὲν εἰς τὰ ναυπηγεία Ἀναστασιάδῃ καὶ Τσορτανίδῃ πορθμείον - ἐπιβατηγὸν «Μιχαήλ», μῆκους 58 μ. καὶ ταχύτητος 14 μιλίων, τὸ ὁποῖον ἐκτελεῖ ἤδη θροναλῶγια εἰς τὴν γραμμὴν Αἰδηψοῦ - Ἀρκίτσας.

κουδάκη, εἰς τὰ ναυπηγεία Καμίτση - Γαλάτη, περὶ τοῦ ὁποῖου γράφομεν κατωτέρω, τὰ ναυπηγεία Ἀναστασιάδῃ καὶ Τσορτανίδῃ διαπραγματεύονται τὴν ναυπηγίαν τριῶν ἐξ ἴσου μεγάλων σκαφῶν. Συγκεκριμένως, εἰς τὰ ἐν λόγω ναυπηγεία πρόκειται νὰ ναυπηγηθῶν:

1) Ἐνα ἐπιβατηγὸν μῆκους 80 μ., ταχύτητος 19 μιλίων καὶ μεταφορικῆς ἱκανότητος 1.200 ἐπιβατῶν.

2) Ἐνα ὀχηματογωγῶν - ἐπιβατηγὸν μῆκους 65 μ., μεταφορικῆς ἱκανότητος 47 ὀχημάτων καὶ 300 ἐπιβατῶν καὶ

3) Ἐτερον ὀχηματογωγῶν - πορθμείον, μῆκους 45 μ.

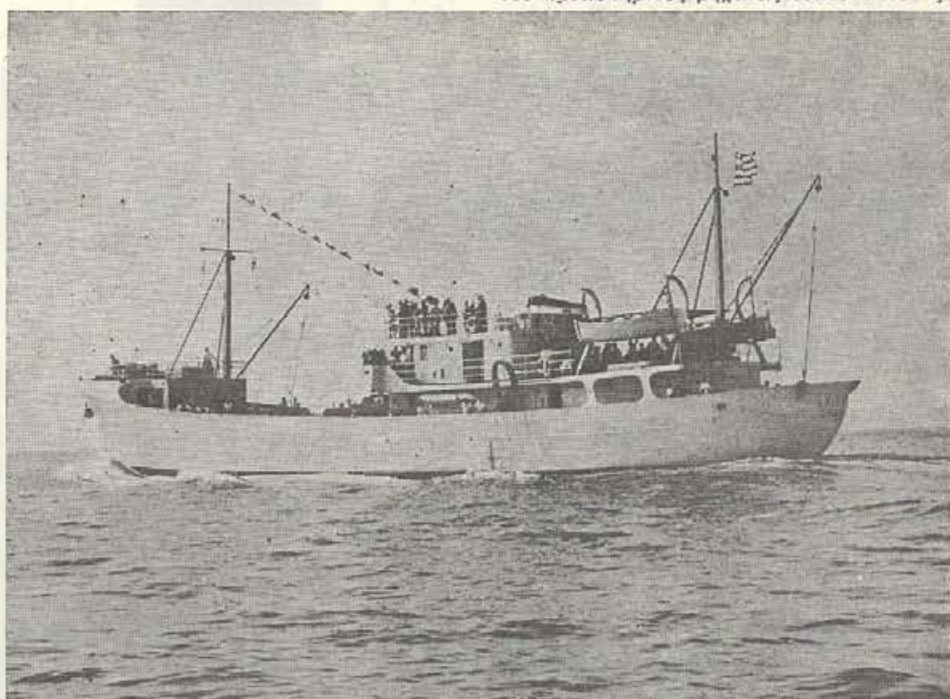
Περὶσσότεραι λεπτομέρειαι ἐπὶ τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν, δὲν ἀνεκοινώθησαν.

Ἄλλαι ἐργασίαι

Ἐκ τῶν αὐτῶν ναυπηγείων θὰ καθελκύσθῃ τὴν 21ην τρέχοντος ὁ πλωτὸς γερανὸς «ΜΑΡΗ Σ. Κ. II», ἰδιοκτησίας κ. Σ. Κονοφάγου. Ἡ ἀξία τοῦ σκάφους, ὅπερ ἔχει διαστάσεις 15 X 8 X 1,80 μ., πλὴν τοῦ γερανοῦ, ἀνήλθεν εἰς 600.000 δρχ.

—Τὴν 25ην Σεπτεμβρίου θὰ καθελκύσθῶν δύο φορτηγίδες μετ' ἐπικλειστῶν (κλαπέ) ἰδιοκτησίας τῆς Α.Ε. «Γενικὰ Ἔργα». Τὰ σκάφη θὰ φέρουν τὰ ὀνόματα «Προμηθεὺς III» καὶ «Προμηθεὺς IV». Ἐχουν δὲ διαστάσεις ἕκαστον 23 X 6 X 2 μ. Κόστος ἀμφοτέρων 1.300.000 δρχ.

—Περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου ἐκ τῶν ἰδίων ναυπηγείων θὰ καθελκύσθῃ τὸ ἐπιβατηγὸν



Εἰδικότης τῶν ἐν Περάματι Ναυπηγείων Ἀναστασιάδῃ καὶ Τσορτανίδῃ τὰ ἀλιευτικὰ ἀνοικτῆς θαλάσσης. Ἀνωτέρω τὸ ἀλιευτικὸν ἀτλαντικῆς ἀλιείας «Ἀρίων», χωρητικότητος 280 τόννων κατεψυγμένων ἀλιευμάτων καὶ ταχύτητος 13 μιλίων, τὸ ὁποῖον ἐργάζεται ἤδη ἀποδοτικῶς. Τὸ σκάφος καθελκύσθη τὸ 1965 καὶ εἶναι πλοιοκτησίας τῶν κ.κ. Ρουδέλα καὶ Πρωτοφάλη.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ "ΦΑΙΣΤΟΣ"

Αξιότιμε Κε Διευθυντά,

Δέν είμαι φίλος τών άντεγκλήσεων, ούτε του θορύβου, όσα όμως δημοσιεύονται εις τό τεύχος σας τής 1ης Σεπτεμβρίου σχετικώς με τήν ύπόθεσιν του «ΦΑΙΣΤΟΣ», με ύποχρεώνουν νά σας άπειθύνω τήν παρούσαν.

1. Έσφαλμένη είναι κατά τήν άπάντησιν τών άρμόδιων ή αντίληψις τών τεχνικών (περιλαμβανόμεναι εις αυτούς), ότι έπρεπε νά εφαρμοσθή ή διεθνής σύμβασις, διότι δέν ύπάρχουν διατάξεις επιβάλλουσαι τήν εφαρμογήν ταύτης.

Άφού λοιπόν 37 έτη μετά τήν σύμβασιν του 1929, 18 έτη από τήν του 1948 και 6 έτη από τήν του 1960 άμφιβάλλουν οι άρμόδιοι ή και όμολογούν, χωρίς ένδοιασμόν, ότι δέν ισχύει τίποτα, τίθεται από μόνον του τό άπλου έρώτημα: Με ποία τότε κριτήρια ελέγχεται ή ασφάλεια τών πλοίων;

Τήν άπάντησιν επιχειρεί νά δώση τό ίδιον έγγραφον, όταν δεβαιώνη ότι άπομένει πρός εξέτασιν τό άν τά σκάφη παρέχουν ούσιαστικώς (ή υπογράμμισις Ιδική μου) τόν αναγκαίον βαθμόν ασφαλείας. Άλλά και πάλιν τό άπλου έρώτημα: Πώς κρίνεται αυτός ο ούσιαστικός αναγκαίος βαθμός ασφαλείας (ώς έν ό κατά τήν σύμβασιν είναι άπλώς τυπικός), με ποία δηλαδή παραδεγμένα κριτήρια; Διότι έδώ δέν πρόκειται περί έρμηνείας διατάξεων και λεκτικών κατασκευασμάτων, αλλά περί σαφώς τεχνικώς έλεγχόμενων στοιχείων και τιμών, τά όποια καθώρισαν διεθνούς κύρους έπιστήμονες και

πραγματογνώμονες.

2. Χωρίς καμμίαν επιφύλαξιν πληροφορείται διά τό έγγραφόν τό Πανελλήνιον, ότι τά περι όύ λόγος σκάφη είναι έξ ίσου άσφαλή πρός τά λοιπά άκτοπλοϊκά επιβατηγά και ότι ούδέ έν εκ τών ύπαρξάντων ή ύφισταμένων άκτοπλοϊκών επιβατηγών καλύπτει τās άπαιτήσεις τής συμβάσεως. Και έρωτάται και πάλιν: Τότε τί καλύπτουν; Τās αντίληψις — άν μή τι άλλο — του Α ή του Β; 'Ο Θεός, δηλαδή, νά βάλη τό χέρι του!

3. Έκείνο τό όποϊον θά έπρεπε νά γνωσθή είναι, άν έχουν οι άρμόδιοι και ύπεύθυνοι πληροφορηθή τί ισχύει σχετικώς εις άλλα προηγμένα ναυτικά κράτη, διότι δέν είμεθα οι μόνοι που διαθέτομεν επιβατηγά μη εκτελούντα άποκλειστικώς διεθνείς πλώας. 'Όταν τό πληροφορηθούν, ασφαλώς δέν θά είναι τόσοσ καταγορηματικοί εις τās διαβεβαιώσεις των, εκτός και άν τών έχουν μεν πληροφορηθή, αλλά πιστεύουν ότι με όλίγας φράσεις τακτοποιούν τό πελώριον αυτό θέμα.

Με πολλάς εύχαριστίας και φιλίαν

ΒΑΣ. Ε. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ

Ναυπηγός - Καθηγητής Ε. Μ. Πολυτ.

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ο κ. Υπουργός άς δώση τήν άπάντησιν.

Ο ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΑΘΗΝΩΝ

Κυρία Διευθυντά,

'Ο άμβρογράφος του περιοδικού σας τής 1ης Ιουλίου, εκκινών εκ του έγγραφου του κ. Υπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας προς τά Πειθαρχικά Συμβούλια, διά τό όποϊου συνι-

εκάστην ισχύος 2.000 ίππων, μελλούσας νά προσδώσουν εις τό σκάφος μεγίστην ταχύτητα 20 μιλίων και ύπηρεσιακήν 19 μιλίων. Τό σκάφος είναι διπλέλικον. Αί μηχαναί έτοποθετήθησαν βάσει του νέου συστήματος ΣΙΜΠΛΕΣ, υπό τήν έποπτεϊαν τών κ.κ. Ν. Καμίτση, Μ. Παπασωτηρίου και Ίω. Παναγιώτου. Τό σκάφος φέρεi επίσης δύο ήλεκτρογεννητρίαις, κινουόμενας διά μηχανών διζελ τών 150 ίππων εκάστης. Είναι μεταφορικής ικανότητος 1.000 επιβατών, 20 φορηγών αυτοκινήτων και 45 μικρών επιβατικών ή 85 έν όλω επιβατικών.

'Ο Γερμανικός Νηογνώμων έπώπτευσε διά τήν καλήν εκτέλεσιν του πλοίου. Τήν κλάσιν αυτού φέρεi.

Τό «Έλλη» θά διαθέτη ύπερπολυτελείς

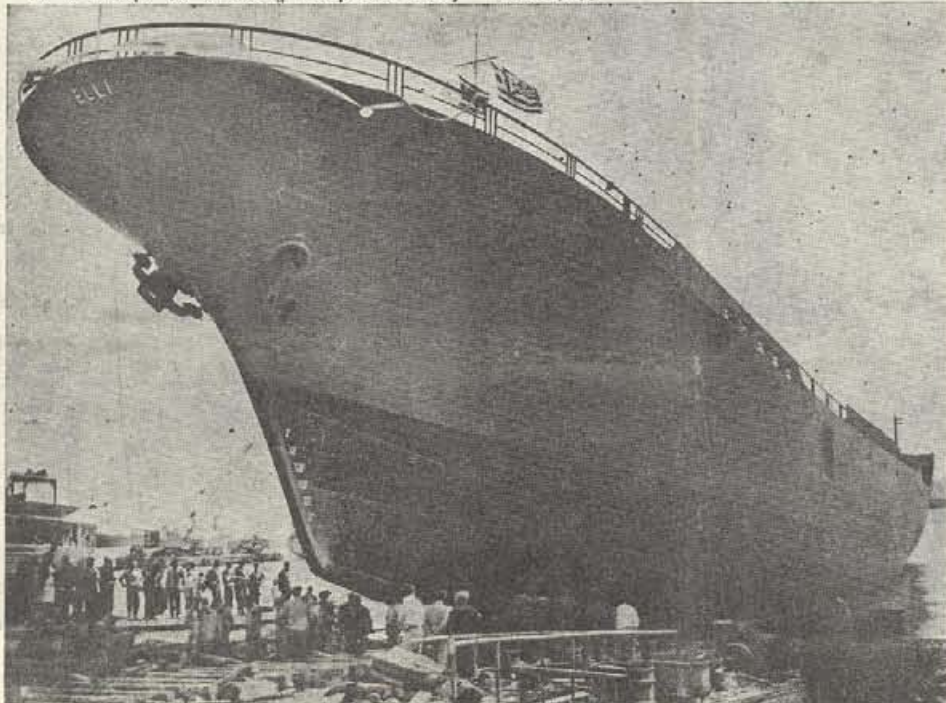
αϊθούσας πρώτης και τουριστικής θέσεως. 'Όλοι αι καμπίναι του θά είναι δίκλινοι.

Δέν έν γνώση εις ποίαν γραμμήν θά δρομολογηθή τό σκάφος, τό όποϊον θά παραδοθή μετά δύο μήνας.

Άς σημειωθή, ότι ή τρόπις του έτέθη πρό 8μήνου μόνον. Η όλη αξία του σκάφους θά άνέλθη εις 30.000.000 δρχ. Διά σκάφος τής ίδιας χωρητικότητος και τύπου, εύρωπαϊκά ναυπηγεία εξήτησαν από τόν κ. Φραγκουδάκη τό ποσόν τών 80.000.000 δρχ.

Η εταιρία Φραγκουδάκη λίαν προσεχώς θά προδη εις τήν ναυπήγησιν άδελφού σκάφους του «Έλλη» εις τά ναυπηγεία του Περάματος.

'Ο ναυπηγός του «Έλλη» είναι ο κ. Χρ. Μεσσήνης.



Τό νέον επιβατηγόν «Έλλη» τής άεροπλοΐας Φραγκουδάκη, κατά τήν καθέλκυσίν του εκ τών ναυπηγείων Καμίτση - Γαλάττη του Περάματος.

στά αύστηράς κυρώσεις εις περιπτώσεις παραβάσεων του Διεθνούς Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών, θεωρεί ύπεύθυνον διά τās παραβάσεις ταύτας τόν Παράκτιον Άθηνών, ό όποιος, κατά τήν γνώμη του, λειτουργεί πλημμυρώς και είναι άνεπαρκής.

Έπ' αυτού έχομεν νά σας πληροφορησώμεν τά κάτωθι:

'Ο έν λόγω σταθμός είναι έγκατεστημένος εις Λούτσαν και εις κτίριον έμβαδού 520 μ2, είναι δε έξωπλισμένος με τά κάτωθι μηχανήματα:

α) 'Οκτώ πομπούς ραδιοηλεγραφίας βραχέων ισχύος από 1 - 10 KW έκαστος.

β) Τρεις πομπούς ραδιοηλεγραφίας μεσαίων ισχύος από 1 - 3 KW έκαστος.

γ) Τέσσαρας πομπούς ραδιοηλεφωνίας μεσαίων ισχύος 450 Watts έκαστος, και

δ) Δύο πομπούς ραδιοηλεφωνίας βραχέων ισχύος 5 KW έκαστος.

Τό έξ 73 επίλεκτων ύπαλλήλων προσωπικόν του εξυπηρετεί τόν Σταθμόν καθ' όλον τό 24ωρον.

Με τās ως άνω προϋποθέσεις ό Σταθμός αντιμετώπιζει κατά λίαν ικανοποιητικόν τρόπον τήν συνήθη κίνησιν τής ραδιοηλεγραφικής και ραδιοηλεφωνικής ανταποκρίσεως τών πλοίων, άφού ή περίοδος άναμονής έλαχίστων πλοίων σπανίως ύπερβονει τήν ήμισειαν ώραν κατά τās ήμέρας μεγίστης κινήσεως, λόγω έορτών.

Τά πλοία τά πλέοντα εις λίαν άπομεμακρυσμένες άποστάσεις εξυπηρετούνται ικανοποιητικώς, ως προκύπτει εκ του τηρουμένου ήμερησιου πίνακος στιγμάτων, άφού έρχονται εις έπαφήν μετά τό Σταθμόν 500 - 600 ώκεανοπόρα πλοία ήμερησίως.

Άλλά και ή ποσοτική άπόδοσις του Σταθμού είναι λίαν ικανοποιητική, όταν ή συνήθης ήμερησία κίνησις του άνέρχεται εις 800 - 1.000 ραδιοηλεγραφήματα και 150 - 200 ραδιοσυνδιαλέξεις, μη ύπολογιζόμενων τών μετεωρολογικών σημάτων ασφαλείας, άνακρινώσεων πρός τούς ναυτιλλόμενους κ.λ.π.

Έκτός του άνωτέρω σταθμού, διά τήν εξυπρέτησιν τής ανταποκρίσεως τών πλοίων, λειτουργούν και έξ (6) ραδιοηλεφωνικοί σταθμοί κατεσπαρμένοι εις τόν νησιωτικόν χώρον τής Έλλάδος.

Διά τήν βελτίωσιν τών παρεχομένων υπό τών παρακτίων σταθμών ύπηρεσιών προσφάτως έλήφθησαν τά κάτωθι μέτρα:

α) Τηρείται νόμιμος άκρόασις από 06.00-23.00 GMT (πλην Κυριακών) εις συχνότητα ασφαλείας ραδιοηλεφωνίας 2182 Κε/ς.

β) Διατίθεται δεύτερον κύκλωμα ραδιοηλεφωνίας βραχέων κυμάτων εις περιοχήν 12 Με/ς.

γ) Συνδέονται άπ' εύθείας τα ναυτιλιακά γραφεία (συνδρομηταί TELEX) προς κατάθεσιν και λήψιν τών ραδιοηλεγραφημάτων των.

δ) Γίνεται έκπομπή δελτίου ειδήσεων δις τής ήμέρας εκ τριών συχνοτήτων.

ε) Έγκατεστάθη πομπός εις τά 22 Με/ς δι' εξυπρέτησιν πλοίων πλεύοντων εις λίαν άπομακρυσμένας περιοχάς.

στ) Λειτουργεί ύπηρεσία τηλεφωνουμένων ραδιοηλεγραφημάτων.

'Όσον άφορά τās διαπραττομένας παραβάσεις του Διεθνούς Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών υπό τών άσυρματιστών τών πλοίων, έν τή προσπάθεια των νά επικοινωνήσουν με τόν Παράκτιον Άθηνών, είναι δύο ειδών:

α) Παραβιάσις τής περιόδου σιγής τών πλοίων (SP), και

β) Παρενόχλησις τών συχνοτήτων κινδύνου και ασφαλείας (500 Κε/ς διά τήν ραδιοηλεγραφίαν και 2182 Κε/ς διά τήν ραδιοηλεφωνίαν) διά παρατεταμένων κλήσεων προς τόν Παράκτιον ή προς έτερα πλοία.

Διά τās άνωτέρω παραβάσεις ούδεμίαν εύθύνην φέρεi ό Παράκτιος Σταθμός.

Μετά τιμής

'Ο Γενικός Διευθυντής

ΧΡΥΣ. ΚΑΒΟΥΝΙΔΗΣ

Άθήναι, 29 Αύγουστου 1966