

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 υποχρεώνουν 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 υπάρχουν διατάξεις επίβόλλουσαι 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 έπιχειρεί νά δώση τό ίδιον έγγραφον, όταν δεβαιώνη ότι άπομένει πρós εξέτασιν τό άν τά σκάφη παρέχουν ούσιαστικώς (ή υπογράμμισις Ιδική μου) τόν αναγκαίον βαθμόν ασφάλειας. Άλλά και πάλιν τό άπλου έρώτημα: Πώς κρίνεται αυτός ο ούσιαστικός αναγκαίος βαθμός ασφάλειας (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 έπιφύλαξιν πληροφορείται διά τό έγγραφόν τό Πανελλήνιον, ότι τά περιού ό λόγος σκάφη είναι έξ ίσου άσφαλή πρós τά λοιπά άκτοπλοϊκά έπιβατηγά και ότι ούδέ έν εκ τών ύπαρξάντων ή ύφισταμένων άκτοπλοϊκών έπιβατηγών καλύπτει τās άπαιτήσεις τής συμβάσεως. Και έρωτάται και πάλιν: Τότε τί καλύπτουν; Τās αντίληψις —έν 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, εάν έχουν οι άρμόδιοι και ύπεύθυνοι πληροφορηθή τί ισχύει σχετικώς εις άλλα προηγμένα ναυτικά κράτη, διότι δέν είμεθα οι μόνοι που διαθέτομεν έπιβατηγά μη εκτελούντα άποκλειστικώς διεθνείς πλώας. Όταν τό πληροφορηθούν, ασφαλώς δέν θά είναι τόσοσ καταγορηματικοί εις τās διαβεβαιώσεις των, εκτός και εάν τό 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

Κύριε Διευθυντά,

'Ο άμβρογράφος του περιοδικού σας τής 1ης Ιουλίου, εκκινών εκ του έγγραφου του κ. Υπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας πρós 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 έποπτείαν τών κ.κ. Ν. Καμίτση, Μ. Παπασωτηρίου και Ίω. Παναγιώτου. Τό σκάφος φέρει επίσης δύο ήλεκτρογεννητρίδας, κινουμένας διά μηχανών διζελ τών 150 ίππων εκάστης. Είναι μεταφορικής ικανότητος 1.000 έπιβατών, 20 φορηγών αυτοκινήτων και 45 μικρών έπιβατικών ή 85 έν όλω έπιβατικών.

'Ο Γερμανικός Νηογνώμων έπάτησε διά τήν καλήν εκτέλεσιν του πλοίου. Τήν κλάσιν αυτού φέρει.

Τό «Έλλη» θά διαθέτη ύπερπολυτελείς

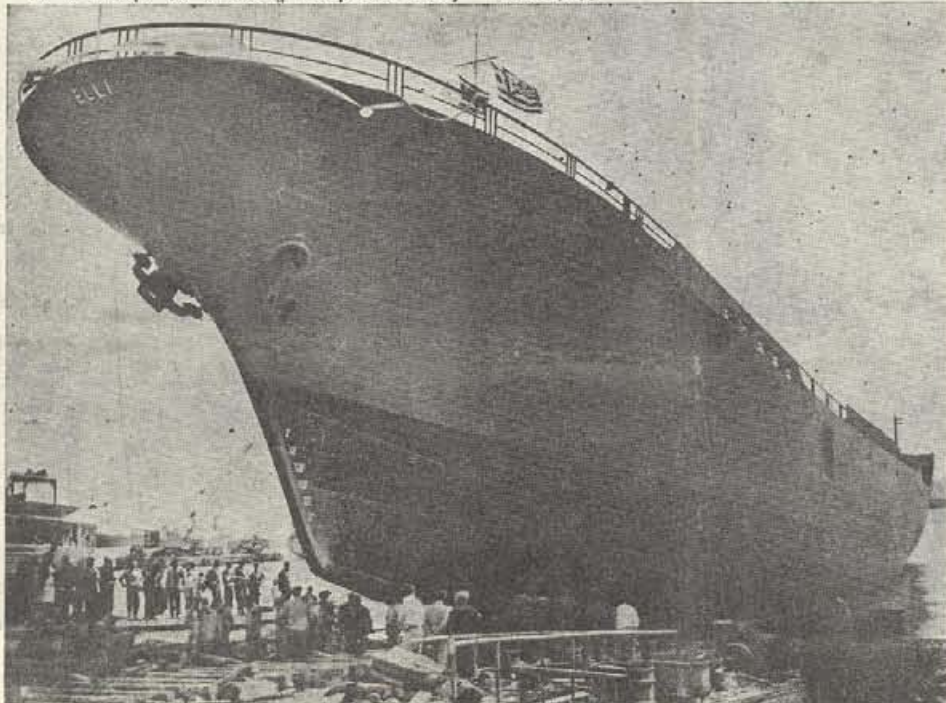
αϊθούσας πρώτης και τουριστικής θέσεως. Όλοι αι καμπίνας του θά είναι δίκλινοι.

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

Άς σημειωθή, ότι ή τρόπις του έτέθη πρós θμήνου 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 έταιρία 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 έπιβατηγόν «Έλλη» τής άεροπλοίας Φραγκουδάκη, κατά τήν καθέλκυσίν του εκ τών ναυπηγείων Καμίτση - Γαλάτη 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 γνώμην του, λειτουργεί πληρμελώς 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) Όκτώ πομπούς ραδιοηλεγραφίας βραχέων ισχύος από 1 - 10 KW έκαστος.

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

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

δ) Δύο πομπούς ραδιοηλεφωνίας βραχέων ισχύος 5 KW έκαστος.

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

Με τās ως άνω προϋποθέσεις ό Σταθμός άντιμετωπίζει 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 άπομεμακρυσμένας άποστάσεις εξυπηρετούνται ικανοποιητικώς, ως προκύπτει εκ του τηρουμένου ήμερησίου 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 ασφάλειας, άνακρινώσεων πρós 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 άκρόσισις από 06.00-23.00 GMT (πλήν Κυριακών) εις συχνότητα ασφαλούς ραδιοηλεφωνίας 2182 Κε/ς.

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

γ) Συνδέονται άπ' εύθείας τα ναυτιλιακά γραφεία (συνδρομητά TELEX) πρós 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 τηλεφωνουμένου 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) Παραβίσις τής περιόδου σιγής τών πλοίων (SP), και

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

Διά τās άνωτέρω παραβάσεις ούδεμίαν εύθύνην φέρει ό Παράκτιος Σταθμός.

Μετά τιμής

'Ο Γενικός Διευθυντής

ΧΡΥΣ. ΚΑΒΟΥΝΙΔΗΣ

Άθήναι, 29 Αύγουστου 1966