

302
2/2/64

39



Τὸν ἠρωτικὸν δ/ρὸν
Σπύρου Μπαρσάκου
ἐν Ζαΐδα.

III

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
5 ΦΕΒ 1964
ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ. 10388

6502
12/64
1276
6/2/1964
ΓΕΝ. Δ. ΝΙΣΤΕ ΜΗ
"Αρ. Πρωτ.
"ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΑΔΟΧΗ

Αναφορά

ΚΟΝ/ΠΟΥ ΔΕΤΕΛ
ΝΟΠ. ΜΗΧ/ΚΟΥ

«Ευχαριστῶ ἐπὶ τῇ
βοήθειᾳ ἐπιπέδου»

Ναυπλίῳ τῶν κειμένων
ἐπιβεβαιῶ ἐπὶ συνυπόστατον
εὐχαριστῶ με ἐπὶ τῇ ἐπι-
καταστάσει ἐν γένει τῇ πλο-
γαφῇ καὶ ἀποστάσει τῇ Νο-
ξιαμὴ ἐπιπέδου ἀναζητῶ
ἀναμνη τῇ ἐπὶ ἀριθ. 44016/63
ἀποστάσει τῇ ἀποστολῇ
β. ομολογίας.

Κατὰ ἐπι

ἐν Αἰθῶναι τῇ 5-2-64

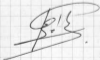
ΕΚΘΕΣΙΣ

ΤΟΥ ΜΗΧ/ΚΟΥ ΚΟΝ/ΝΟΥ ΑΕΤΗ.

«Επί της συμπεριφοράς εν γένει, με ιδιαίτερη επίσημη παρατήρηση της Ναυτικής Επιτροπής»

Εν Αθήναις τῆς 5-2-64

Επιβ. Γραφ.



I. - Έκμετάλλευσις

Ἡ ἐκμετάλλευσις ἐκσφου δρυχείου γίνεται ὑπὸ ἀμέδους μεριδιοφώνων ἐργασιῶν καὶ δὴ εἰς μὲν τὰ δρυχεῖα τῶν Σταθμῶν Κακόρυμνα, Ἀσκαλοθρακοῦ ὑπὸ κατοίκων τῆς περιοχῆς Ἀκραιβάνθου, εἰς δὲ τὰ δρυχεῖα τῶν Σταθμῶν Στραβολαγκίδα, Πεζοθλας, Πηγῆ ὑπὸ κατοίκων τῆς περιοχῆς Κορώνου, Ἐκδοῦ.

Ἡ ἐξόρυξις πῆς σφύριδος συντελεῖται κατὰ ἀρχαίαν ὄρον τρόπον ἤτοι διὰ τῆς χειρωνακτικῆς διανοίξεως διατρημάτων, γομώσεως διὰ δυκαμίτιδος καὶ ἐκρίξεως. Ὁ τρόπος αὗτος τῆς ἐργασίας θὰ πρέπει ἀποδεδειχτοῦ νὰ βελτιωθῇ διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως ἀεροσφύρας στὴν διάνοιξιν τῶν διατρημάτων.

Ἡ μεταφορὰ τοῦ δρυχοῦ ἐντὸς τῶν δρυχείων συντελεῖται κυρίως ὑπὸ τῶν ἐργασιῶν χωρὶς τὴν χρησιμοποίησιν οὐδενὸς μέσου, εἰς ὀλίγας δὲ περιπτώσεις χρησιμοποιοῦνται ντακοβίλ. Ἡ μεταφορὰ θὰ πρέπει νὰ γίνεται διὰ ντακοβίλ εἰς ὅλα τὰ δρυχεῖα ἢ δυνατόν ἀπὸ τοῦ μετώπου ἐξορύξεως μέχρι τῆς κατασκευασθεσμένης ὁδοῦ.

Ὁ ἀερισμὸς τῶν δρυχείων κτὴν ἐλάχιστον ἐξαιρέσεων εἶναι ἀνεπαρκέστατος διότι δὲν θφίσταται δευτέρα στοὰ ἣτις κρίνεται ἀπαραίτητος.

Ὁ φωτισμὸς τῶν δρυχείων συντελεῖται κυρίως ὑπὸ λίχνον ἑλαίου ἐλαχίστης φωτιστικῆς ἐκονδότητος.

Κρίνεται ἀπαραίτητος ἡ παροχὴ ἠλεκτρικοῦ ρεύματος εἰς τὰ δρυχεῖα διότι λόγου τοῦ κακοῦ ἀερισμοῦ αὐτῶν, εἶναι ἀδύνατος ἡ χρησιμοποίησις οὐδὲποτε ἄλλου ἐκονοῦ φωτιστικοῦ μέσου.

Ἡ παροχὴ ἠλεκτρικοῦ ρεύματος εἶναι ἀπαραίτητος καὶ διὰ τὴν λειτουργίαν γαιωτροπέδου δυναμένου νὰ λαμβάνῃ δαίγμα ἀδιαταρήχτου κυρήνος (καρβόνου) διὰ τὴν κοίτασμαλογικὴν ἔρευναν.

Τὸ θέμα τοῦτο τῆς ἐρεῦνης εἶναι τὸ σπουδαιότερον διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν δρυχείων δι' ὃ καὶ πρέπει νὰ δοθῇ εἰς τοῦτο ἰδιαιτέρα προσοχή.

Ἡ ἔρευνα θὰ πρέπει ἀπαραίτητως νὰ γίνεται τῇ ὑποδείξει μεταλλειολόγου Μηχανικοῦ. Ἡ μέχρι σήμερον ἐφαρμοζομένη μέθοδος τῶν ἐρευνητικῶν στοῶν (ἀποκείρες) καὶ πολυδάπανος ἐξίσως ἀβερβίων ἀποτελεσμάτων, ἀγαθοῦσα πολλὰκις τοὺς σφαιριδορύχους εἰς οἰκονομικὴν ἐξασθίωσιν.

Ὁ ἠλεκτροφωτισμὸς τῶν δρυχείων εἶναι ἀπαραίτητος καὶ διὰ λόγους ἀσφαλείας. ἔχει συμβεῖ κατὰ τὴν ἔκρηξιν τῆς δυναμίτιδος τῶν διατρημάτων τὸ ρεῖμα ἀέρος τῆς ἐκρήξεως νὰ σβῆσιν τὸν λίχνον

έλαιου του αποκηροθιντος έργάτου, του θέσαντος πέρ, παγηθετον απότον έντός του άρυχείου οτε και απέθανεν άποδάσφυζιαν εκ των άερτων της έκρήξεως.

II. - Μεταφορά από Όρυχείων μέχρι λιμένος Φορτώσεως

Η μεταφορά του άρυκτου από τους Σταθμούς συγκεντρόσεως μέχρι της αποθήκης Μουτσοόνης διενεργείται σήμερα υπό άναερίους σιδηροδρόμους μήκους 8.700 μ. περίπου και διερχομένου διά πέντε Σταθμών (Πηγή, Πεζοθλας, Στραβολαγκάδα, Κακόνγισκα και Άσκαλαθρομακός) διαλλαγής και συγκεντρόσεως ατόου .

Πέρι των ως άνω Σταθμών ευρίσκονται τό μεταλλεία : Η μεταφορά από τό άρυχείο μέχρι των Σταθμών διαλλαγής ένεργείται διά νεοκαθιλιέας απανίας περιπτώσεις διά ζών.

Η λειτουργία τού σιδηροδρόμου αναλαμβάνεται (κατά τό πλείστον) υπό έργολάβου όστις πληρώνεται κατά τόννον μεταφερομένου άρυκτου. Η συνήθης προσφορά των κατά καιρούς έργολάβων κυμαίνεται από 60 -70 άραχ/τον.

Επί πλέον έχομεν και την δαπάνην συντηρήσεως τού σιδηροδρόμου ήτις κυμαίνεται μεταξύ 20 -30 άραχ. ανά μεταφερόμενον τόννον σμόριδος.

Είς την ως άνω δαπάνην θα πρέπει νά προστεθί ή δαπάνη διά την άναγκαστικήν ύπαρξιν Σταθμάργου και θάλακος είς έκαστον Σταθμόν, ήτις υπερβαίνει τάς 40 άραχμάς ανά μεταφερόμενον τόννον όθεν ή συνολική δαπάνη μεταφοράς από των άρυχείων μέχρι της αποθήκης Μουτσοόνης άνέρχεται είς τό ποσόν των 130 άραχμών ανά τόννον.

Η δαπάνη αύτη κρίνεται υπερβολική δυναμένη νά μειωθί διά της κατασκευής δύο συνδεούσας τό άρυχείο μετά του Όρυμου Μουτσοόνης, καταργουμένου τελείως του άναερίου σιδηροδρόμου και μεταφερομένης της σμόριδος δι' ιδιωτικών φορτηγών ατόκιν ήτων.

Όύτω άπαιτείται ή κατασκευή δύο τμημάτων όδοσ, ένα διά νά ένώση τους Σταθμούς Κακόνγισκα, Άσκαλαθρομακός είτε άπ' ευθεία μετά του Όρυμου Μουτσοόνης είτε μετά της νεοκατασκευασθείσης ήδοσ άκειρόνθου Μουτσοόνης και έτερον από τάς Σταθμούς Στραβολαγκάδα, Πεζοθλας, Πηγή, άπ' εθείας μετά της Μουτσοόνης .

*Η λίστα αυτή του δευτέρου προαναφερθέντος τμήματος να κατασκευασθή ἕτερον συνέδον τοῦ σταθμοῦ Στραβολαγιάδα, Πιζοδία, Πηγή, μετ' τὴν Ἐθνικὴν ὁδὸν Κορώνου Ἀπερρύνου Κουτσούνης, πρὸς τὴν ἀποκλεισθῆ δεξιὰ ἀρ' ἑνὸς ἔχουσαν μήκος ὁδοῦ περίπου 25 χιλιομέτρων ἀπὸ τῶν ὁριζῶν μέχρι Κουτσούνης ἔναντι τῶν 10 χιλμ. τῆς πρώτης λίστας, ἀρ' ἑτέρου ἔχουσαν τμήματα μετ' μεγάλην ἀνωφέραιαν, προσιθιμένης εἰς κατ' τῆς κατῆς ἀνοδομῆς τῆς ὁδοῦ εἰς ἀμιουργοῦνται ἀνοδομῆς εἰς τὴν κίνησιν τῶν ὁχημάτων, ἵνα συνήθως ἀποφορτοῦνται.

Τὸ συνολικὸν μήκος τῶν ὁδῶν προαναφερθέντων τμημάτων ὁδοῦ προσετιμᾶται εἰς 15 χιλμ.

Λαμβάνον ἔκτων ὑπ' ὄψιν τῶν αὐτῶν συνθημῶν κατασκευῆς (Κατασκευῆ ὑπὸ τῶν Ν.Ο.Ν.Α.) τῆς ὁδοῦ Ἀπερρύνου Κουτσούνης ἔκτου τῶ κῆτος ἀνήλθε εἰς 160.000 ὄρχ. περίπου ἀπὸ χιλιομέτρων, ἡ δαπάνη τῶν ἀπαιτωμένων ὁχημάτων τμημάτων ὁδῶν εἰς ὑπερβῆ τὸ ποσὸν τῶν 2.400.000 ὄρχ.

Μετ' τὴν κατασκευὴν τῶν ὡς ἔκτων ὁχημῶν τμημάτων ἡ παρέρουε τῆς ἀνοδομῆς ὁδῶν νὰ γίνεταί εἰς τὴν ἀποθήκην Κουτσούνης καταργουμένων τῶν σταθμῶν συγκαταρροῦς.

Ὅταν ἔν ὁριζῶν δαπάνη μετ' ὡς ἀπὸ τὸν ὁριζῶν μέτρον 2,50 ὄρχ. κατ' ὁρίων χιλιομέτρα μέσην ἀπόστασιν ἔχουσαν δαπάνην 15 ὄρχ. /τόνους ἴσως οικονομίαν 115 ὄρχ./τόνους

Λαμβανόμενου ὑπ' ὄψιν ὅτι κατ' ἕτος μεταφέρεται ποσὸς τῆς 7.000. τόνων περίπου ἡ δαπάνη κατασκευῆς ὁδοῦ ἀπορρύνουται εἰς χρόνον
$$X = \frac{2.400.000}{115 \times 7.000} = 296$$
 ἴσως περίπου εἰς

τρεῖς ἔτη.

III. Μεταφορὰ κῆτος ἀπὸ Ἀποθήκης κατ' ἔκτασιν εἰς τοῦ πλοῦς.

*Ἡ ἐργασία αὕτη συνίσταται εἰς τὴν ^{τῶν ἐπιβίοντων ἐπι-} μεταφορὰ αὐτῶν μέχρι τοῦ ὑπάρχοντος μικροῦ προβλήτου ἐκκίνωσιν τῶν θαγονόντων ἐντὸς κῆτων εὐρισσομένων ἐντὸς λέμβων (μασῶδες) μεταφορὰ αὐτῶν παρελεδρωμένων πλοῦς, ἵνα ἀγκυροβυλοῦν εἰς ἀπόστασιν 50-100 μέτρων ἀπὸ τοῦ προβλήτου ἐκκίνωσιν τῶν κῆτων εἰς τὸ δευτερικὸν τοῦ πλοῦς εἰς τῶν βαροῦλων αὐτοῦ.

Τὸ χρησιμοποιοῦμενα μέσον εἰς τῆς ὡς ἔκτων ἐργασίας εἶναι ἰδιοκτησία τοῦ Δημοσίου (ἢ τῶν λέμβων).

*Ἡ ἐργασία αὕτη γίνεταί ὑπὸ ἐργολάβου πληρωμένου

από των άγοραστών της ομάδος άντι έργ. 95 άνά τόννον. Το ποσό τοϋτο κόννεται υπερβολικών διά τοϋτου όδ πρόξη νά σταματήσει ή έργολαβική φάση. Πρός τοϋτο όδου νά κατοικουαση προβλής διά τήν είς αυτόν παραβολήν των πλοδών. Η μεταφορά της ομάδος από της άποψήςης μέχρι τοϋ προβλήτος είναι δυνατόν νά γίνει κατά δύο τρόπους. α) διά της τροποποιήσεως των υαρχόντων βαγονέτων ντεκασβλ ώστε νά τοποθετηται έπ'αυτών είς κώδες, ήτοι πληροδύμενος νά μεταφέρεται είς τόν προβλήτα έατ'έν' διά τοϋ βαρδίου τοϋ πλοδου νά έκκενοϋται είς τό κοίτος αυτός. β) διά της προσιμοποιήσεως φορτωτοϋ μετ'έλαστιών έιςέσφρων καί πλατρορβών ρυμουλιωμένων έπ'αυτοϋ καί φερόντων οδωροϋς κώδους:ίς αυτών προκόννεται ή πρώτη λδός λόγω τοϋ μικροϋ οχαιτισμοϋ άπαιτουμένου κεφαλαίου διά τήν τροποποίησην των υαρχόντων βαγονέτων έναντι τοϋ άπαιτουμένου διά τήν άγοράν φορτωτοϋ καί πλατρορβών.

Διά της άγοράς αυτής τ'ς πρώτης λδός όδ άπαιτη-
 θούν περί τοϋς 26 έργάτας ήτοι όακάνη 2.000 /έκρου.

Η απόδοσις άνά έκρου δόναται νά φθίση τοϋς 200 τόν-
 νους ήτοι κώτος έργάτας 10-15 έργ/τόννον.

Είναι δυνατόν καί συμφών τόσον διά τό δημόσιον ό-
 σον καί διά τοϋς έργάτας όπως δημιοιυγηθή συνεταιρισμοϋ
 έργατών φορτωτοϋ είς όν νά άνατεθί κατ'έπισημοποιησίν
 ή φάση της ομάδος έναντι καθωροθησομένης έπισημοϋ
 τιμής κατά τόννον νά υπερβαινοϋση διά της σημερινής συν-
 θέμας της 15 έργ: υπό τήν προϋπόθεσιν βεβαίως της κατασκευ-
 ής τοϋ προβλήτος καί της τραμής ντεκασβλ μετά της προανα-
 φερθείσης τροποποιήσεως των βαγονέτων.

Όπως είναι δυνατόν τό δημόσιον νά άναλαβή τήν παρ-
 όσιν τοϋ έργοτοϋ άντίς τοϋ κοίτους τοϋ πλοδου (ΠΟΒ).

IV. Όρμος Κουτουσίνης

Ο όρμος Κουτουσίνης είναι πλήρως καί φυσικώς προστατευ-
 μένος από τοϋς βορραίους καί βουτινοϋς άνέμους οφείνας άπο-
 τελοϋν καί τοϋς συνηθεστέρους είς της κυκλίδας, ός έκ τοϋ-
 του όάν ύφίσταται άνδγική τεχνική προστασίας τοϋ όρου είς
 τόν όποιον δόναται νά γίνονται φορτώσεις πλέον των 300 ή-
 κρων κατ'έτος.

Τό βάθος του θρύου διαπορεύει τοσ προβλήτος (δυσκ ότου άγκυροβυλοθν οήμερον τή πλοία) καί προς τό δυτικόν μέρος ατότο είναι μικρόν κυμαίνόμενον άπό -2,50 έως -3,50, εις τό άνωτολικόν άκρον μέρος ατότο τό βάθος άρχίζει νά μεγαλύνη ώστε διαπορεύει της νύν ύπαρχούσης καλαίης άδούρας καί εις άδοτασιν άπ' ατόης περί τή 40 μέτρα τοότο φάσκει τή -7 μέτρα. Ένθ πρό ατόης είναι -1,50 άδξανόμενου άναλόγως μέ τήν άδοτασιν άπ' ατόης.

Έξ ατόων άγόμεθα εις τό συμπέρασμα ότι άποκαίεται (λόγω μικρού βάθους) ή έκπέτασις του νύν ύπαρχόντος προβλήτος . Η θάλας ήτις προσφάσκει διά τόν νύον προβλήτα είναι τό σημείον θύου βαθαίνουον τή ύδατα ήτοι ύπαρούσιν της ύπαρχούσης άδούρας εις τό άνωτολικόν μέρος του θρύου . Είς τήν θάλαν ατόην ό πυθμήν παρουσιάζεται σκαρδέ προσφάσκεινος διά θεμελίωσιν άπ' ατότο θύου σοβαράς έκσκαφής .

Η μορφή προβλήτος ήτις κείται νά προσημωθή είναι ή του σχήματος Γ' μέ τό κέντρον κέντρος προς άνωτολίκ. Τό πρώτον κέντρος όδον νά ήη μήκος περί τή 30 μέτρα μέ πλάτος 5 μέτρ. τό δε δεύτερον (κεφαλόκαλο) διαστάσεις 20x10 διά νά γίνωνται άπ' ατότο οι έλιγμοί τ'ν μέσων μεταφορής της σιδερός. Διά της κατασκευής του ός άνω προβλήτος όθ άδωνται νά παραβδύουον καί νά γίνονται ή φάσκεινος άπ' ατόων άπευθείας πλοία χωρητικότητος 4.000-5.000 τόνων ήτις κείνεται έκπευκτική .

Η περίπτωσης μεταφορής του θρύου άπ' της άμφοσ άρυχείων της Κερύου εις τόν θρύον Αθηνος καίτοι άπό πλευρής όδον είναι κατά πολύ άνοήμιότερα της έκπέτασης του όδον άνω όδον όπως άποκαίεται λόγω του ότι ό θρύος Αθηνος εύρεσκεται έκτεθειμένος εις τοσ βορειούς άνέμους ούτως ως προαναφάραμεν είναι οι συνθηόότεροι της πολεμής καί όθ άπητέτο τεραστία άσάνη διά τήν κατασκευήν έκτεθειμένην λιμνοειδήν έργων διά τήν προστασίαν ατότο έκπ' αλλού της άσάνης κατασκευής προβλήτος φορτίσεως. Η άσάνη της κατασκευής του νύου προβλήτος προεκτείνεται εις τό ποόν του 1,200,000. Όταν έκτεθειμένης καί της άσάνης διά τήν προστασίαν τών βαγονέτων καί άνακατασκευήν της γραμμής νεκροβελ εις τό ποόν τήν 200,000 άρχ. Έχουον συνολικήν άσάνην 1,400,000 ήτις άποβένεται εις χρόνον $x = \frac{1.400.000}{7.000 \times 40} = 5,00$ ήτοι

εις 5 έτη.