

μένην υπό του προϋπολογισμού.

5) Ο Λογιστικός και διαχειριστικός έλεγχος του Σχολικού ταμείου ανατίθεται εις έπιτροπήν άποτελουμένην εκ δύο δημοσίων ύπαλλήλων όριζομένων παρὰ του Υπουργού της Έθνικής Οικονομίας.

6) Η Έξελεγκτική Έπιτροπή ενεργούσα έντός του Οκτωβρίου και Νοεμβρίου λεπτομερεΐ λογιστικών και διαχειριστικών έλεγχον ύποβάλλει σχετικήν έκθεσίν της εις την Δ. Έπιτροπήν και εις τό Υπουργείον Έθνικής Οικονομίας.

Άρθρον 13ον

—Κατάθεσις — Ανάλυσις Κεφαλαίων —

1) Άπαντα τὰ Κεφάλαια του ταμείου κατατίθενται εις την Έθνικήν Τράπεζαν της Έλλάδος έπιτροπομένης της εις χείρας του ταμίου παρακρατήσεως ποσού μέχρι 5.000 δραχ. διά τὰς εκάστους δαπάνας της Σχολής.

2) Ανάλυσις χρημάτων εκ της Τραπέζης ενεργείται υπό του ταμίου κατόπιν άποφάσεως της Διοικητικής Έπιτροπής.

3) Πάσα εισπραξις ή πληρωμή ενεργείται υπό του ταμίου διά γραμματίων ή ένταλμάτων υπογραφομένων υπό του προέδρου και του ταμίου και μετ' άποφασιν της Έπιτροπής.

Διά πάσαν προκύπτουσαν άμφιβολίαν εις την εφαρμογήν του παρόντος και έν γένει των κειμένων Διατάξεων περι έμπορικης Έκπαιδεύσεως ή διά πάσαν μη προβλεπομένην υπό του παρόντος περιπτώσιν άποφαινεται ό Υπουργός της Έθνικής Οικονομίας.

Η ισχύς του παρόντος άρχεται από της δημοσιεύσεώς του εις την Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Εις τόν ύμέτερον επί της Έθν. Οικονομίας Υπουργόν ανατίθεμεν την δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος.

Έν Αθήναις τῇ 11 Μαρτίου 1929

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας

ΠΑΥΛΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ

Ο επί της Έθνικής Οικονομίας Υπουργός
Η. ΒΟΥΡΛΟΥΜΗΣ



—Άι καυνοδόχοι τῶν ύπερωκεανείων.

Τὰ μεγάλα άιμόπλοια ίδίως δὲ τὰ του

Βορείου Ἀτλαντικοῦ ἀναπτύσσουν καθ' ἑκάστην και μεγαλειέραν ταχύτητα, πρῶγμα τὸ ὁποῖον προϋποθέτει και μηχανὴν ἰσχυρῆς ἀντοχῆς και δυνάμεως.

Μερικαὶ ἐξ αὐτῶν φθάνουν τὴν φανταστικὴν δύναμιν τῶν 100.000 ἴππων!

Ὡς ἐκ τούτου ἠναγκάσθησαν ν' αὐξήσουν τὸν ἀριθμὸν τῶν λεβήτων και ἐπομένως και τῶν καυνοδόχων.

Πολλὰ τῶν μεγάλων ἀιμοπλοίων κοσμοῦνται κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον διὰ τριῶν ἢ τεσσάρων καυνοδόχων. Καὶ τὸ ἀδελὸς κοινὸν ἔφθασε νὰ πιστεύσῃ, ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν καυνοδόχων ἐνδὸς ἀιμοπλοίου ἐφθίσκεται εις ἀναλογίαν πρὸς τὴν ταχύτητα του, πρῶγμα τὸ ὁποῖον εἶναι ἀρκετὰ παρακεκινδυνευμένον. Διότι πολλαὶ ἑταιρίαι ἀιμοπλοῖαι διὰ νὰ αὐξήσουν τὸ γόστρον τῶν ἀιμοπλοίων των τὰ ἐφοδίασαν μετ' ἐρισσοτέρας τῆς μιάς καυνοδόχου, αἵτινες ὅμως δὲν χρησιμοποιοῦν ἢ πρὸς ἀερισμὸν!

Αἱ καυνοδόχοι τῶν μεγάλων ὑπερωκεανείων εἶναι τεράστια.

Χρησιμοποιοῦν συνήθως εις τὴν ἐκκίνησιν εἴκοσι και τριάκοντα ἑστίων καταναλισκουσῶν ὁμοῦ τὸ ποσὸν τῶν χιλίων χιλῶν ἀνθρακος εις τὸ εἰκοσιτετράωρον.

Ἀπὸ αὐτὸ δύναται νὰ λάβῃ τις μίαν ἰδέαν ἀπὸ τὴν παραγομένην ποσότητα καυνοῦ.

Πολλαὶ τῶν καυνοδόχων τούτων εὐκόλως θὰ ἠδύνατο ν' ἀποτελέσουν ἕνα τουρνέλ, διὰ τοῦ ὁποῖου θὰ ἠδύνατο νὰ διέρχεται ὁλόκληρος ἀμαξοστοιχία.

Τινὲς ἐξ αὐτῶν, ἰδίᾳ δὲ τῶν Ἀμερικανικῶν ὑπερωκεανείων, φθάνουν τὰ 15 μέτρα εις ὕψος και σχεδὸν ἕξ μέτρα εις διάμετρον.

Κλείοντες τὰς ὀλίγας ταύτας γραμμὰς εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ προσθέσωμεν, ὅτι μία καυνοδόχος ἀιμοπλοίου, παρ' ὄλην τὴν ἐπιμέλειαν, ἥτις δύναται νὰ καταβληθῇ πρὸς συντήρησίν της δὲν διατηρεῖται ἐν λειτουργίᾳ πλέον τῶν δώδεκα ἐτῶν καθὼς ἐπίσης και οἱ λέβητες.

Ἡ θερμότης, τὸ θαλάσσιον ἄλας, αἱ παντὸς εἶδους βλάβαι ὑπασκᾶπτον και ἐν τέλει καθιστοῦν αὐτὴν μετὰ πάροδον τῆς δωδεκαετίας τελείως ἀχρηστον.