Σταθ. Α' Βοηθειῶν 44—44
Πυροσβεστική Ὑπηρεσία 25—61
ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΑΜΕΣΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ Βλάσαι 25—22
Τμῆμα Ἀσφαλείας 28—80
ΣΕΛΙΣ ΤΡΙΤΗ 21 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1963

ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΗΡΥΞ

Τουριστική Ἀστυνομία 34—52
Τουριστικὸν Περίπτερον 45—40
ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ Α' Ἀστυνομικὸν Τμῆμα 28—81
Β' Ἀστυνομικὸν Τμῆμα 28—82
Γ' Ἀστυνομικὸν Τμῆμα 28—83
Δ' Ἀστυνομικὸν Τμῆμα 20—21

ΠΑΡΑ ΤΑ ΤΕΚΤΑΙΝΟΜΕΝΑ ΥΠΟ ΤΩΝ ΚΟΡΙΝΘΙΩΝ

ΤΑΧΥΤΑΤΗΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟΝ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ ΟΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

ΠΟΛΥΤΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΙΝ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣ ΜΑΣ

Ἤδη εἰς προηγούμενα φύλλα ὁ «Ἐθνικὸς Κήρυξ» ἐδημοσίευσε τὴν πληροφορίαν ὅτι ναὶ μὲν ἔχει συνταχθῆ μελέτη διὰ τὴν χάραξιν καὶ κατασκευὴν νέας ὁδοῦ μεταξὺ Πατρῶν — Κορίνθου, ἀλλὰ καὶ οὐδεμία πίστωσις ἔχει προβλεφθῆ διὰ τὸ 1963, διὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ ἔργου αὐτοῦ, τὸ ὁποῖον ἐν τούτοις χαρακτηρίζεται καὶ σοβαρὸν καὶ ἐπείγον. Κατωτέρω δημοσιεύομεν εὐρυτάτην περίληψιν τῆς προαναφερθείσης μελέτης, ἀποβλέποντες τὴν φοράν αὐτὴν εἰς ἕνα ἄλλο ἀντικειμενικὸν σκοπόν. Νὰ πληροφορηθοῦν πάντες ποῖαι εἶναι αἱ ἐπικρατοῦσαι ἀπόψεις καὶ προοπτικαὶ τῶν εἰδικῶν, ὡς πρὸς τὸ μέλλον τῶν Πατρῶν, ἄμα σημειοῦντες ὅτι ἡ μελέτη αὐτὴ συνετάγη ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Συντονισμοῦ, ὅπερ σημαίνει ὅτι πρόκειται περὶ ΕΠΙΣΗΜΩΝ, καὶ συνεπῶς χρησίμων διαπιστώσεων καὶ συμπερασμάτων.

Ἡ περίληψις τῆς περὶ οὗ ὁ λόγος ἐπισήμου μελέτης τοῦ Ὑπουργείου ἔχει ὡς ἑξῆς :

Ἡ Ἐθνικὴ Ὁδὸς Κορίνθου Πατρῶν εἶναι ἐκ τῶν κυριωτέρων ἀρτηριῶν τῆς χώρας, ἐξυπηρετεῖ δὲ περιοχὴν μὲ πληθυσμὸν 1,5 ἑκατ. κατοίκων ἔχοντα ἐτήσιον εἰσόδημα 13 δισεκατ. δρχ. Τὰ προϊόντα τῆς περιοχῆς εἶναι κατὰ βάσιν γεωργικά, ἐνῶ ἡ πόλις τῶν Πατρῶν, τρίτη εἰς πληθυσμὸν ἐν Ἑλλάδι καὶ σημαντικὸς λιμὴν τῆς Μεσογείου, ταχέως ἐξελίσσεται εἰς ἕν τῶν σημαντικωτέρων βιομηχανικῶν καὶ ἐμπορικῶν κέντρων τῆς χώρας.

Ἡ ὁδὸς Κορίνθου — Πατρῶν εἶναι ἐπίσης σημαντικὴ ἀπὸ τουριστικῆς ἀπόψεως δεδομένου ὅτι διασχίζει κατὰ μῆκος τὸ κύριον τουριστικὸν τετράπλευρον τῆς Ἑλλάδος, τὸ ὁποῖον περικλείει τοὺς Δελφούς, τὴν Ὀλυμπίαν, τὴν Σπάρτην, τὸ Ναύπλιον, τὴν Κόρινθον ὡς καὶ τὰς Ἀθήνας.

—ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΟΔΟΥ

Ἡ ὑφισταμένη ὁδός, κατασκευασθεῖσα πρὸ 35 ἐτῶν δὲν ἐπαρκεῖ διὰ τὰς σημερινὰς ἀνάγκας. Τὸ μέσον πλάτος τοῦ ὁδοφράγματος εἶναι 5,70 μέτρα, 58% τῆς ὁδοῦ διαθέτει πλάτος ὁδοστρώματος μικρότερον τοῦ μέσου. Ἡ ὁδὸς διέρχεται διὰ μέσου 47 οἰκισμῶν, οἱ ὁποῖοι καλύπτουν 35% τοῦ συνολικοῦ μήκους αὐτῆς. Ἐπὶ πλέον συναντᾶται ἐν ἰσοπέδῳ διαβάσει μὲ τὸν σιδηρόδρομον 14 φοράς, διασχίζει πλῆθος στενῶν ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον γεφυρῶν καὶ εὑρίσκεται εἰς 32% τοῦ συνολικοῦ μήκους αὐτῆς, ἐν καμπύλῃ, ἡ δὲ μέση ἀκτὶς τῆς καμπύλης εἶναι 150 μέτρα. Τέλος εἰς 35% τοῦ μήκους τῆς ὁδοῦ ἡ ὁρατότης εἶναι μικροτέρα τῶν 450 μέτρων.

Ἐτησίως δαπανῶνται διὰ τὴν συντήρησιν καὶ ἀνακαίνισιν τοῦ ὁδοστρώματος περὶ τὰ 10 ἑκατ. δρχ.

Ἡ ἐπιτυγχανομένη μέση λειτουργικὴ ταχύτης σπανίως ὑπερβαίνει τὰ 45 χιλιόμετρα τὴν ὥραν προκειμένου δι' ἐπιβατικὰ καὶ 40 χιλιόμετρα προκειμένου διὰ φορτηγὰ καὶ λεωφορεῖα.

Ἡ πραγματικὴ πρακτικὴ κυκλοφοριακὴ ἱκανότης τῆς ὁδοῦ λόγῳ τῶν διαφόρων ἀναστολτικῶν αἰτίων εἶναι ἄκρως περιωρισμένη καὶ δὲν ὑπερβαίνει αὕτη τὰ 500 ἐπιβατικὰ ὀχήματα ὡριαίως.

Ἡ σύνθεσις τῆς κυκλοφορίας ἐπὶ τῆς ὁδοῦ εἶναι ὡς ἀκολούθως: Φορτηγὰ 36% λεωφορεῖα 11%, ἐπιβατικὰ 30%, δίκυκλα καὶ τρίκυκλα 23%.

Ἡ κίνησις φορτηγῶν εἶναι σημαντικὴ δεδομένου, ὅτι δι' αὐτῶν τροφοδοτεῖται ἡ πρωτεύουσα μὲ ὀπώρας καὶ λαχανικά, ἡ δὲ ἐξυπηρετουμένη περιοχὴ μὲ βιομηχανικὰ προϊόντα. Ἐπίσης σημαντικῆς σημασίας εἶναι ἡ τουριστικὴ κίνησις τόσον διὰ λεωφορείων ὅσον καὶ δι' ἐπιβατῶν.

Ἡ μέση ἐτησία ἡμερησία κυκλοφορία ἀνῆλθε τὸ 1961 εἰς 1600 ὀχήματα μικτὰ (ἤτοι 3.1000 τουριστικὰ ἐπιβατικὰ ἡμερησίως, ἡ δὲ ἀντίστοιχος ὡριαία κυκλοφορία εἰς 240 ὀχήματα μικτά.

Κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας ἡ κυκλοφορία ἐμφανίζεται κατὰ 20—25% ηὐξημένη τῆς μέσης ἐτησίας.

—ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

Οἱ βασικοὶ τομεῖς, οἱ ὁποῖοι προβλέπεται ὅτι θὰ συμβάλουν ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν μελλοντικὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐξυπηρετουμένων περιοχῶν εἶναι τρεῖς: Ἡ γεωργία, ἡ βιομηχανία καὶ ὁ τουρισμός.

Λόγῳ τῶν διαφόρων ἐγγειοβελτιωτικῶν καὶ ἀρδευτικῶν ἔργων ἀναμένεται σημαντικὴ αὔξησις τῶν ἀρδευομένων ἐκτάσεων (κατὰ 142%).

Ἡ προβλεπομένη αὔξησις τῆς ἀκαθαρίστου ἀξίας τῆς ἀγροτικῆς παραγωγῆς ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς τὰ ἑπόμενα 15 —20 ἔτη εἰς 3.970 ἑκατ. δρχ.

Ἐκτὸς ὅμως τῆς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς λόγῳ τῶν μεγάλων ἔργων, προβλέπεται οὐσιώδης ἀνάπτυξις καὶ αὔξησις τῆς παραγωγῆς τῶν ἐκτελουμένων μικρῶν κοινωφελῶν ἔργων τοῦ προγράμματος δημοσίων ἐπενδύσεων. Γενικῶς ὑπολογίζεται ὅτι ἡ μέση αὔξησις τοῦ γεωργικοῦ εἰσοδήματος ἐκ τῶν ἔργων τούτων θὰ ἀνέλθῃ εἰς 2% ἐτησίως κατὰ τὴν προσεχῆ εἰκοσαετίαν. Βάσει τῶν ἐκτιμήσεων τούτων, ἡ συνολικὴ αὔξησις τῆς ἀξίας τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς θὰ εἶναι 7 περίπου δισεκ. δρχ. ἤτοι ἡ ἀξία τῆς παραγωγῆς θὰ ὑπερδιπλασιασθῇ ἐντὸς εἰκοσαετίας. Ἡ ὑπολογισθεῖσα ὡς ἄνω αὔξησις εἶναι ἄκρως συντηρητική, ἀντιστοιχεῖ δὲ εἰς μέσον ἐτήσιον ποσοστὸν μόνον 3,8% ὅπερ εἶναι κατώτερον τοῦ ἐπιτευχθέντος ρυθμοῦ γεωργικῆς ἀναπτύξεως ὁλοκλήρου τῆς Ἑλλάδος κατὰ τὴν λῆξασαν δεκαετίαν.

Μὲ ἐξαίρεσιν τὴν πόλιν τῶν Πατρῶν, ἡ μεταποιητικὴ δραστηριότης εἶναι σήμερον περιωρισμένη εἰς τὰς ἐξυπηρετουμένας περιοχάς. Γενικῶς οἱ ἀπασχολούμενοι εἰς τὴν βιοτεχνίαν δὲν ὑπερβαίνουν τὰς 75.000 ἄτομα, ἤτοι 5% τοῦ συνολικοῦ καὶ 12% τοῦ ἐνεργοῦ (οἰκονομικῶς) πληθυσμοῦ τῶν ἐξυπηρετουμένων περιοχῶν.

Ὑπολογίζεται ὅτι εἰς τὸ μέλλον θὰ παρατηρηθῇ σημαντικὴ δραστηριότης εἰς τὴν ἀνάπτυξιν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἀγροτικῶν προϊόντων κονσερβοποιΐας, χυμῶν γαλακτομικῶν προϊόντων ὡς καὶ παραγωγὴν μεταποιητικῶν κλάδων συνδεομένων μὲ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν ἑκάστης περιοχῆς ἤτοι ἀλευροβιομηχανιῶν, ἐπιπλοποιΐας, ὑποδημάτων τοπικῆς, ἐνδυμάτων, οἰκοδομικῶν ὑλῶν κλπ.

Ἡ πόλις τῶν Πατρῶν, συγκεντρώνουσα σοβαρὰ πρὸς τοῦτο τὰ πλεονεκτήματα ἀναμένεται ὅτι θὰ ἐξελιχθῇ εἰς ἕν τῶν σημαντικωτέρων βιομηχανικῶν κέντρων τῆς χώρας. Ἡ γεωγραφικὴ της θέσις εἰς τὸ κέντρον τοῦ συγκοινωνιακοῦ δικτύου τῆς Δυτικῆς Ἑλλάδος καὶ ἐπὶ τῆς κυριωτέρας ἀρτηρίας πρὸς Δυτικὴν Εὐρώπην εὐνοεῖ ἰδιαιτέρως τὰς Πάτρας.

Ὑπολογίζεται ὅτι θὰ δημιουργηθῇ σημαντικὴ αὔξησις τῆς ἐργατικῆς ἀπασχολήσεως. Γενικῶς ἡ συνολικὴ αὔξησις ἐκτιμᾶται λίαν συντηρητικῶς νὰ ἀνέλθῃ εἰς 7,5% ἐτησίως, ποσοστὸν κατώτερον τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τῶν ἐπισήμων ὑπηρεσιῶν τοῦ Κράτους δι' ὁλόκληρον τὴν χώραν διὰ τὴν δεκαετίαν 1960—1969.

Λόγῳ τῆς γεωγραφικῆς της θέσεως, ἡ ὁδὸς Κορίνθου — Πατρῶν. εἶναι σημαντικὴ ἀπὸ τουριστικῆς ἀπόψεως, συνδέουσα μὲ τὰς Πάτρας, σημεῖον εἰσόδου τῶν δι' αὐτοκινήτου ἐρχομένων ἐκ Δυτικῆς Εὐρώπης τουριστῶν, καὶ ταυτοχρόνως ἀποτελοῦσα τὴν κυρίαν ὁδὸν πρὸς τὰς σημαντικωτέρας τουριστικὰς περιοχὰς τῆς χώρας.

Ἐπὶ τῆς ὁδοῦ ταύτης ἐπομένως διέρχεται τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος τῆς χώρας, τόσον τὸ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ προερχόμενον, ὅσον καὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ.

Διὰ τοῦ πενταετοῦς προγράμματος ἐπιδιώκεται αὔξησις τῆς τουριστικῆς κινήσεως κατὰ 18% ἐτησίως διὰ τὴν πενταετίαν 1960 — 1964 καὶ 15% διὰ τὴν πενταετίαν 1964 —1969. Βάσει τῶν ποσοστῶν αὐτῶν ἀναμένεται ὅτι θὰ ἀνέλθῃ εἰς 700.000 τὸ 1964 καὶ εἰς 1.400.000 τὸ 1969. Οἱ στόχοι οὗτοι θεωροῦνται ἀπολύτως πραγματοποιήσιμοι ἐφ' ὅσον ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν τόσον αἱ ὑφισταμέναι δυνατότητες ὅσον καὶ ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τῆς παρελθούσης δεκαετίας καὶ τὰ ἐπιτευχθέντα ἀποτελέσματα τῶν ἄλλων χωρῶν. Ἐξ ἄλλου διὰ τῆς ἀπορροφήσεως μικροῦ ποσοστοῦ τῶν τουριστῶν ἄλλων χωρῶν, ἡ Ἑλλὰς δύναται νὰ αὐξήσῃ πολλαπλῶς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπισκεπτομένων σήμερον τὴν Ἑλλάδα.

Μὲ βάσιν τὴν προηγουμένην ἐκτίμησιν ὑπολογίζεται ὅτι ἡ αὔξησις τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος θὰ ἀνέλθῃ εἰς 10% ἐτησίως διὰ τὴν περίοδον 1969 —1980 καὶ συνεπῶς ὁ ἀριθμὸς τῶν τουριστῶν κατὰ τὸ 1980 θὰ εἶναι τῆς τάξεως τῶν τεσσάρων ἑκατομμυρίων ἐτησίως.

Ἐκτὸς τοῦ ἐξωτερικοῦ τουρισμοῦ ἀναμένεται σημαντικὴ αὔξησις καὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ τοιούτου μὲ ταυτόχρονον ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὴν ὁδόν. Ἡ ἀρτηρία αὕτη γειτνιάζει μὲ τὴν περιοχὴν πρωτευούσης εἰς τὴν ὁποίαν κατοικεῖ τὸ 1)5 τοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας, μὲ ἀνώτερον διωτικὸν ἐπίπεδον, ἡ δὲ κατασκευὴ τῆς νέας ὁδοῦ Ἀθηνῶν Πατρῶν θὰ καταστήσῃ ἔτι εὐκολωτέραν τὴν διαδοχὴν ταύτην μίαν τῶν ἤδη συνθεστέρων ἰδίᾳ κατὰ τὰς ἐορτάς, θερινὰς διακοπὰς καὶ κατὰ τὸ Σαββατοκύριακον.

—ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

Ἡ προβλεπομένη αὔξησις τῆς ζητήσεως τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου διὰ τῆς ὁδοῦ Κορίνθου —Πατρῶν ἀποτελεῖ τὴν βασικὴν αἰτίαν τῆς ἀνάγκης κατασκευῆς τῆς νέας προτεινομένης ὁδοῦ.

Κατὰ τὸ ἔτος 1961 διεκινήθησαν περὶ τὸ ἓν ἑκατομμ. τόννοι μεταξὺ Κορίνθου καὶ Πατρῶν ἐκ τῶν ὁποίων τὸ 46% ἀπετελεῖτο ἀπὸ γεωργικὰ προϊόντα καὶ τὸ 54% ἀπὸ βιομηχανικὰ εἴδη καὶ καταναλωτικὰ ἀγαθά.

Τὰ προϊόντα ταῦτα διεκινήθησαν δι' αὐτοκινήτων 84% καὶ διὰ σιδηροδρόμου 16%.

Δεδομένου ὅτι ἡ εἰσοδηματικὴ ἐλαστικότης ζητήσεως βιομηχανικῶν προϊόντων ἐκτιμᾶται εἰς 1,25 ἡ ζήτησις θὰ εἶναι ταχυτέρα τῆς προβλεπομένης αὐξήσεως τοῦ εἰσοδήματος. Μὲ τὴν προϋπόθεσιν δέ, ὅτι ὁ μὲν πληθυσμὸς θὰ αὐξηθῇ ἐντὸς τῆς προσεχοῦς εἰκοσαετίας κατὰ 20% τὸ δὲ κατὰ κεφαλὴν εἰσόδημα θὰ διπλασιασθῇ, ἡ συνολικὴ ζήτησις προϊόντων θὰ αὐξηθῇ κατὰ 150%. Ὁ συντελεστὴς διακινήσεως βιομηχανικῶν προϊόντων εἶναι κατώτερος τῆς μονάδος δεδομένου ὅτι μὲ τὴν αὔξησιν τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου αὐξάνει σταθερῶς ἡ σημασία προϊόντων τῶν ὁπαίων ἡ σχέσις ἀξίας πρὸς βάρος εἶναι μεγαλυτέρα.

Ὑπολογίζεται συνεπῶς αὔξησις διακινήσεως γεωργικῶν προϊόντων κατὰ 150% καὶ βιομηχανικῶν προϊόντων κατὰ 120%.

Τὸ σύνολον τῶν προϊόντων πρὸς διακίνησιν μεταξὺ Κορίνθου καὶ Πατρῶν τὸ 1981 ἐκτιμᾶται εἰς 2.340.000 τόννους, ἐκ τῶν ὁποίων 1.150 000 τόννοι ἀγροτικῶν καὶ 1.190.000 τόννοι βιομηχανικῶν προϊόντων.

Ἐκτιμᾶται δὲ ὅτι 87%τῶν ὡς ἄνω προϊόντων, ἤτοι 2. 040.000 τόννοι θὰ διακινηθοῦν δι' αὐτοκινήτων, τὰ δὲ ὑπόλοιπα διὰ σιδηροδρόμου.

Ἡ συνολικὴ κίνησις ἐπιβατῶν μεταξὺ Κορίνθου καὶ Πατρῶν κατὰ τὸ 1961, ἀνὰ λόγως τοῦ εἴδους ὀχήματος ἀνῆλθεν εἰς 1.530.000 ἄτομα κινούμενα διὰ λεωφορείων, 605 000 δι' ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων καὶ 200.000 διὰ μοτοσυκλετῶν. Ἦτοι σύνολον 2. 335.000 ἐπιβατῶν.

Κατὰ τὴν ἰδίαν περίοδον διεκινήθησαν σιδηροδρομικῶς 660 000 ἐπιβάται, καὶ ἐπομένως ὑπολογίζεται ὅτι τὸ σύνολον τῶν διακινηθέντων μεταξὺ Κορίνθου καὶ Πατρῶν ἀτόμων εἶναι τῆς τάξεως τῶν τριῶν ἑκατομμυρίων.

Ἡ συνολικὴ δι' αὐτοκινήτου κίνησις εἰς τὸ τέλος τῆς προσεχοῦς εἰκοσαετίας προβλέπεται εἰς 11.500.000 ἐπιβάτας ἤτοι αὔξησις κατὰ 390%. Ἐκ τούτων 2.800.000 ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἀποτελοῦνται ἀπὸ ξένους τουρίστας (1.200 000 διὰ λεωφορείων καὶ 1. 600.000 δι' ἐπιβατικῶν). Ὑπολογίζεται δὲ ἐπίσης ὅτι τὸ ἥμισυ τῶν εἰσερχομένων τουριστῶν θὰ χρησιμοποιῇ ἰδιωτικὸν αὐτοκίνητον καὶ ὅτι ποσοστὸν 80% ἐξ αὐτῶν θὰ διασχίσῃ τουλάχιστον ἅπαξ τὴν ὁδὸν Κορίνθου — Πατρῶν. Ἐκ τῶν ὑπολοίπων 2.000.000 τουριστῶν ὑπολογίζεται ὅτι 75% αὐτῶν θὰ ἐκτελέσουν τουλάχιστον ἅπαξ τὴν διαδρομὴν διὰ λεωφορείων πούλμαν. Οἱ Ἕλληνες ἐπιβάται κατὰ τὸ 1981 ἐκτιμῶνται εἰς 8.645.000. Ἐκ τούτων ὑπολογίζεται ὅτι 4.450.000 θὰ διακινηθοῦν μὲ λεωφορεῖα (αὔξησις κατὰ 265%) 3.230.000 μὲ ἐπιβατικὰ ὀχήματα (αὔξησις 572%) καὶ 4000.000 μὲ μοτοσυκλέτες (αὔξησις 100%).

Ἡ ὡς ἄνω αὔξησις βασίζεται ἀφ' ἑνὸς εἰς τὴν προβλεπτὸν μένην ἄνοδον τοῦ κατὰ κεφαλὴν εἰσοδήματος κατὰ 115% ἀπὸ 11.400 δρχ. ἐτησίως τὸ 1961 εἰς 24.650 δραχμὰς ἐτησίως 1968, καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς συντελεστὴν εἰσοδήματος ἐλαστικότητος ζητήσεως ἴσον πρὸς 2,0. Ἐπομένως ἡ κίνησις ἐπιβατῶν κατὰ τὸ 1981 θὰ εἶναι κατὰ 280% ἀνωτέρα τῆς κινήσεως τοῦ 1961.

Ἐκ τῶν προβλεπομένων διὰ τὸ 1981, 4930 ἐπιβατικῶν ἡμερησίως, περὶ τὰ 3.460 ὑπολογίζεται ὅτι θὰ μεταφέρουν Ἕλληνας ἐπιβάται ἔναντι 440 ἐπιβατικῶν ἡμερησίως κατὰ τὸ 1961. Ἦτοι ἡ αὔξησις θὰ ἀνέλθῃ εἰς 785%. Τὰ κυκλοφοροῦντα τὸ 1961 ἐπιβατικὰ ὀχήματα ἐν Ἑλλάδι ἀνέρχονται εἰς 50.000 περίπου. Τὸ 1981 τὸ προβλεπόμενον κατὰ κεφαλὴν εἰσόδημα προβλέπεται ὅτι θὰ ἀνέλθῃ εἰς 820 δολλάρια κατ' ἄτομον.

Συγκρίνοντες τὸ εἰσόδημα τοῦτο μὲ τὸ εἰσόδημα ἄλλων χωρῶν καὶ τὰ ἀναλογοῦντα ἀνὰ κάτοικον ἐπιβατικά, ἐκτιμᾶται διὰ τὴν Ἑλλάδα κατὰ τὸ 1981 μία ἀναλογία ἑνὸς ἐπιβατικοῦ ὀχήματος ἀνὰ 25 κατοίκους. Οὕτω ὑπολογίζεται ὅτι τὸ σύνολον τῶν κυκλοφορούντων ἐπιβατικῶν ὀχημάτων κατὰ τὸ 1981 θὰ ἀνέλθῃ εἰς 400.000, ἤτοι θὰ εἶναι 800% ἀνώτερον τοῦ 1961.

Ἡ αὔξησις τῆς προβλεπομένης Μέσης Κυκλοφορίας μεταξὺ 1961 καὶ 1981 ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἐπιτελεσθῇ προοδευτικῶς μὲ φθίνοντα ρυθμόν. Συγκεκριμένως ὁ Μέσος ρυθμὸς Αὐξήσεως εἶναι 4,5% ἐτησίως προκειμένου περὶ φορτηγῶν, 5,6% ἐτησίως διὰ λεωφορεῖα, 12.4% δι' ἐπιβατικὰ καὶ 3.4% διὰ μοτοσυκλέττας καὶ 8. 1% ἐτησίως διὰ τὸ σύνολον τῶν ὀχημάτων συγκρινόμενος μὲ μέσον ρυθμὸν αὐξήσεως, ἤτοι 12,9%, ἐτησίως διὰ τὴν περίοδον 1952—1961.

Ἡ σύνθεσις τῆς κυκλοφορίας κατὰ τὸ 1981 ὑπολογίζεται εἰς φορτηγὰ 18%, λεωφορεῖα 7%, ἐπιβατικὰ 65% καὶ μοτοσυκλέττας 10%.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ : Εἰς τὸ ἑπόμενον.

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΗΜΕΡΑ ΛΕΠΡΩΝ

ΕΚ ΤΗΣ 1ΗΣ ΣΕΛΙΔΟΣ — — — — — ΣΥΝΕΧΕΙΑ

τωνομάσθησαν σὲ «Κέντρα Φολλερῶ».

Τὴν μετάφρασιν τῆς ἐκκλήσεως τοῦ Φολλερῶ παραθέτω διότι δὲν θέλω νὰ χαθῇ οὔτε μία λέξις νὰ διαφύγῃ οὔτε μία σκέψις, οὔτε ἕνα νόημα, ἀπὸ ὅσα μὲ τόσην ἀνωτερότητα τοποθετεῖ ὁ μέγας ἀνθρωπιστής.

Στὴν Ἑλλάδα ἦρθε πολλὲς φορές. Πρὸ ἐτους σὲ μιὰ θαυμασία διάλεξις τοῦ μὲ θέμο «Ἡ ἀγάπη νίκησε, τὰ τεί χη γκρεμίστηκαν» μᾶς ἐξέθεσε τὸ διεθνὲς πρόβλημα τῶν χανσενικῶν.

Τοὺς λεπροὺς τῆς χώρας μας, ἐνίσχυσε χρηματικῶς καὶ ἠθικῶς μὲ τὴν ἐπίσκεψίν του στὰ λεπροκομεῖα. Δὲν ἐδίστασε νὰ τοὺς ἀγκαλιάζῃ καὶ νὰ τοὺς φιλῇ, διὰ νὰ τοὺς ἐνθαρρύνῃ.

Μπροστὰ σ' αὐτὸ τὸ ψυχικὸν μεγαλεῖον αἰσθάνεται κανεὶς ἔνοχος, ποὺ δὲν διαθέτει οὔτε λίγη σκέψι γιὰ τὶς συμφορὲς τῶν ἄλλων.

Κανεὶς μας δὲν σκέφθηκε νὰ χαίρεται ὄχι μόνον γιὰ ὅ,τι ἔχει, ἀλλὰ γιὰ ὅ,τι δὲν ἔχει.

Μιὰ παληὰ ἀραβικὴ παροιμία λέει «Νόμιζα πὼς ἤμουν δυστυχής, ἐπειδὴ δὲν εἶχα παπούτσια, ὡς τὴν στιγμὴ ποὺ εἶδα κάποιον ποὺ δὲν ἔχει πόδια».

Ἂν δὲν δοῦμε τὴν συμφορὰ δὲν τὴν αἰσθανόμεθα.

Ἡ γλαφυρὰ καὶ γεμάτη τρυφερότητα γιὰ τοὺς συνανθρώπους του ἔκκλησις τοῦ μεγάλου Γάλλου Ἀκαδημαϊκοῦ, ἂς μᾶς βοηθήσῃ νὰ βροῦμε καὶ ἐμεῖς τὸν προορισμό μας.

Φαίνεται πὼς ἰδιαιτέρως στὴν χώρα μας, ἀπὸ ὅ,τι μοῦ ἔδόθη ἡ εὐκαιρία νὰ πληροφορηθῶ, ἡ θέσις τῶν ἀπωλεσθέντων χανσενικῶν εἶναι αὐτόχρημα τραγική, διότι στὴν ἐποχή μας ἡ λέπρα χατίθηκε χάρις στὴν «Σουλφόνη», ἀλλὰ παρέμεινε ὁ λεπρός. ....

Ὁ λεπρὸς σὰν ἀποθεραπευμένος ἄνθρωπος, δὲν μοιάζει οὔτε μὲ τὸν ἀποφυλακισθέντα ἐγκληματία, γιατὶ αὐτὸς ἐξακολουθεῖ νὰ τημωρεῖται, γιὰ ἔγκλημα ποὺ δὲν διέπραξε. Τὸ 85% — 90% τῶν σημερινῶν χανσενικῶν ἔχει «λευκανθῆ» εἶναι δηλαδὴ ἀποθεραπευμένον, πλὴν τὰ προβλήματά του δὲν εἶναι λελυμένα.

Ἀπὸ τὸ 1955 μὲ τὸν νόμο 3369 οἱ συνθῆκες εἰσαγωγῆς στὰ ἀπομονωτήρια τῶν ἀσθενῶν ἄλλαξαν ἐπὶ τὰ βελτίω, καθὼς καὶ ἡ γενικὴ τους μετα χείρησις. Ὅμως παραμένουν ἄλυτα τὰ προβλήματά τους.

Οἱ σχέσεις τους μὲ τὴν κοινωνία καὶ κυρίως τὰ ὑγιᾆ παιδιὰ τῶν λεπρῶν τὰ ὁποῖα ζοῦν ἀπομεμονωμένα καὶ βγαίνουν κάποτε στὴν ζωὴ μὲ εἰδικὴ σφραγῖδα, ἀποτελοῦν τὸ ἄγχος τους.

Δὲν ξέρω τί μπορεῖ νὰ γίνῃ. Ξέρω ὅμως, ὅτι ἀπὸ τὶς ἄλλοτε φρικτὲς συνθῆκες διαβιώσεως τῶν λεπρῶν οἱ σημερινὲς εἶναι ἀπείρως καλλίτερες, δὲν εἶναι ὅμως ἀκόμη οἱ πρέπουσες.

Ἀφήνω σὲ ὅσους διαβάσουν τὴν παρακάτω ἔκκλησιν τὴν πρωτοβουλίαν τῆς ἀνακουφίσεως τοῦ μεγάλου αὐτοῦ ἀνθρωπίνου πόνου. Ἡ ἔκκλησις τοῦ Ἀκαδημαϊκοῦ Ραοὺλ Φολλερού ἔχει οὕτω:

Δέκα χρόνια... Νὰ 10 χρόνια ἀπὸ τότε ποὺ ἔβαλα τὴν ἰδέα τῆς παγκόσμιας ἡμέρας τῶν λεπρῶν ποὺ θὰ ἑορτάσουμε μαζὶ τὴν Κυριακὴν 27ην Ἰανουαρίου 1963.

Χωρὶς δύναμι, χωρὶς πίστωσι χωρὶς μέσα, ἐδῶ καὶ πολλὰ χρόνια φώναζα στοὺς ἀνθρώπους:

Θὰ ἀφίσουμε νὰ πεθάνουν, νὰ σαπίσουν χιλιάδες ἀνθρωπίνων ὑπάρξεων ἀφοῦ μποροῦμε νὰ τοὺς φροντίσουμε, νὰ τοὺς σώσουμε με νὰ τοὺς θεραπεύσουμε;

Καὶ ἀπευθύνθηκα στὴν συνείδησιν τοῦ καθενός. Ὑπάρχουν 12 ἕως 15 ἑκατομμύρια λεπρῶν πάνω στὴ γῆ. Γιατὶ αὐτοὶ καὶ ὄχι ἐσεῖς;

Ἐσεῖς ἔχετε φαγητό, ροῦχα, κατοικίαν καὶ προστασίαν... Τί ἔχετε κάνει γι' αὐτούς;

Ἀγγίζοντας τὴν πιὸ εὐαίσθητη χορδὴ τῆς ἀνθρωπίνης καρδιᾶς αὐτὴ ἡ ἔκκλησις εἰσακούστηκε ἀμέσως. Ἂς θυμηθοῦμε:

1954: Γιὰ πρώτη φορά, συγκρατημένες μὲ ὡστόσο ἀποφασισμένες ὁμάδες φίλων καὶ εὐθυμοι ὁμιλοι παιδιῶν κτυποῦν τὶς πόρτες τῶν λεπροκομείων γιὰ νὰ εὐχηθοῦν καλὲς γιορτὲς στοὺς ἀρρώστους καὶ γιὰ νὰ τοὺς δώσουν τὸ χέρι.

1955: Στὴν Μαδαγασκάρη, εἶναι 2000 ἀνθρώπων ποὺ θέλουν νὰ συμπληρώσουν αὐτὴ τὴν χειρονομία ἀγάπης. Χρειάστηκε ἕνα τραῖνο γιὰ νὰ τοὺς μεταφέρῃ.

1956: Οἱ λεπροὶ τῆς Μαρτινίκας προσφέρουν μίαν ψυχαγωγικὴ βραδυὰ στοὺς ὑγιεῖς μέσα στὸ π.ὸ μεγάλο κινηματοθέατρο τῆς πόλεως. Κατόπιν ἕνα χορὸ καὶ ὅλος ὁ κόσμος χορεύει μαζύ τους.

Παρόμοιες γιορτὲς ἔγιναν σὲ 60 χῶρες τὸ 1957 σὲ 80 ντὰ 1958. Στὸ Μπαμάκο 30.000 ἄνθρωποι ἐπεσκέφθησαν ἐκείνην τὴν ἡμέρα τοὺς λεπρούς.

Στὸ 1959 82 χῶρες ἀποκρίθηκαν στὴν ἔκκλησί μου. Ἔγιναν 88 τὸ 1960, 116 τὸ 1961.

16 Βασιλεῖς ἢ ἀρχηγοὶ κρατῶν ἑνώνονται μαζί μου προσωπικῶς.

Οἱ Ἰνδοὶ γιορτάζουν τὴν παγκόσμιο ἡμέρα τῶν χωρῶν σὰν μία ἐθνικὴ ἑορτή.

Πέρυσι, ἕνα μήνυμα τοῦ Προέδρου Κένεντυ, ἕνας λόγος τῆς Φοράχ Δίβα, αὐτοκρατείρας τοῦ Ἰράν, μία ἔκκλησις τοῦ πνευματικοῦ ἀρχηγοῦ τῶν Βουδιστῶν τῆς Κίνας, ὑπογραμμίζουν τὴν παγκόσμιο ἀπήχηση ποὺ εἶχε αὐτὴ ἡ σταυροφορία,

Αὐτοκινητικά ΝΕΑ

Διά τούς ὁδηγούς καί τήν ξυχκοινωνίαν

ΚΑΙ ΝΕΟΣ ΤΥΠΟΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

ΤΟΚΙΟ. Ἰαπωνικὴ ἑταιρία «Χόντα» κατεσκεύασε ἕνα νέο τύπου αὐτοκίνητον, τὸ «Χόντ