Σταθ. Α' Βοηθειῶν 44—44
Πυροσβεστ. Ὑπηρεσία 25—61
Βλάβαι 25—22
Τμῆμα Ἀσφαλείας 28—80
Δευτέρα 28 Ἰανουαρίου 1963

ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΗΡΥΞ

ΠΑΡΑ ΤΑ ΤΕΚΤΕΝΟΜΕΝΑ ΥΠΟ ΤΩΝ ΚΟΡΙΝΘΙΩΝ

ΤΑΧΥΤΑΤΗΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟΝ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ ΟΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

ΠΟΛΥΤΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΙΝ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣ ΜΑΣ

(Μέρος 2ον)

—ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΟΔΟΥ

Ἡ προτεινομένη ὁδὸς θὰ εἶναι ἀνεξάρτητος τῆς ὑφισταμένης, θὰ διέλθῃ νοτίως αὐτῆς. Τὸ πλάτος τοῦ ὁδοστρώματος τῆς νέας ὁδοῦ θὰ εἶναι 7,50 μέτρα, τὸ δὲ πλάτος καταστρώματος 14, μέτρα συμπεριλαμβάνον τὸ ὁδόστρωμα, κράσπεδα ἐγκιβωτισμοῦ τοῦ ὁδοστρώματος, δύο λωρίδας ἐλαφρᾶς κυκλοφορίας πλάτους 1,25 μ. ἑκάστης καὶ ἐρείσματα 1,50 μ. ἑκατέρωθεν.

Ἡ ὁδὸς μελετᾶται διὰ ταχύτητα μελέτης 100 χιλιομ. τὴν ὥραν καὶ ταχύτητα κυκλοφορίας 75 χιλιομ. τὴν ὥραν. Τὸ ἐλάχιστον μῆκος ὁρατότητος θὰ εἶναι 450 μ. ἡ δὲ μεγίστη κατὰ μῆκος κλίσις θὰ εἶναι συνήθως 3% καὶ εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις 4%. Ἡ δὲ Πρακτικὴ Κυκλοφοριακὴ ἱκανότης τῆς προτεινομένης ὁδοῦ θὰ δύναται νὰ ἐξυπηρετήσῃ ἕως 900 ἐπιβατικὰ ὀχήματα τὴν ὥραν μὲ ταχύτητα 75 χιλιομ. τὴν ὥραν.

Ἡ κατασκευὴ τῆς ὁδοῦ θὰ γίνῃ ἀπὸ ἑλληνικὰς τεχνικὰς ἑταιρείας κατόπιν διαγωνισμοῦ, προβλέπεται δὲ νὰ διαρκέσῃ τρία ἔτη.

Ἡ δαπάνη κατασκευῆς ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἀνέλθῃ εἰς 490 ἑκατομ. δρχ. τῶν δὲ ἀπαλλοτριώσεων εἰς 70 ἑκατ. δρχ. Ἐκ τῶν 490 ἑκ. τὰ 90 ἑκ. (3 ἑκατ. δολλάρια ΗΠΑ) θὰ εἶναι εἰς ξένον συνάλλαγμα). Ἐκτὸς πολλῶν ἄλλων ὠφελημάτων ἡ νέα ὁδὸς θὰ ἐδηγήσῃ εἰς ἐξοικονόμησιν σημαντικοῦ χρόνου εἰς τοὺς χρησιμοποιοῦντας αὐτὴν καὶ θὰ αὐξήσῃ τὸ μεταφορικὸν δυναμικὸν τῆς χώρας.

—ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ

Ἡ κυκλοφοριακὴ ἱκανότης τῆς ὑφισταμένης ὁδοῦ εἶναι σημαντικῶς μειωμένη. Μὲ τὴν προβλεπομένην αὔξησιν κυκλοφορίας, ἡ ταχύτης θὰ μειωθῇ συντόμως εἰς ἀπαραδέκτως χαμηλὰ ἐπίπεδα. Ὑπολογίζεται ὅτι κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον τοῦ 1965, ἐὰν ἅπασα ἡ μεταξὺ Κορίνθου-Πατρῶν κυκλοφορία χρησιμοποιήσῃ τὴν ὑφισταμένην ὁδὸν ἡ ταχύτης θὰ κατέλθῃ εἰς 35 χιλιόμετρα τὴν ὥραν. Ἡ ἀντίστοιχος ταχύτης κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας τοῦ 1970, ἐὰν δὲν κατασκευασθῇ ἡ νέα ὁδὸς θὰ ἔχῃ μειωθῇ εἰς 25 χιλιόμετρα τὴν ὥραν.

Εἶναι ἐπομένως προφανὲς ὅτι ἡ κατασκευὴ τῆς νέας ὁδοῦ ἐπιβάλλεται οὐχὶ μόνον ἐκ τῶν ὠφελειῶν, αἱ ὁποῖαι, θὰ προκύψουν ἐκ τῆς κατασκευῆς αὐτῆς, ἀλλὰ καὶ διότι ἡ ὑφισταμένη ὁδὸς δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὸν προβλεπόμενον κυκλοφοριακὸν φόρτον τοῦ ἀμέσου μέλλοντος.

Ἡ κατασκευὴ τῆς νέας ὁδοῦ θὰ ἔχῃ ὡς πρῶτον ἀποτέλεσμα τὴν μείωσιν τοῦ κόστους λειτουργίας τῶν ἐπὶ τῆς νέας ὁδοῦ κυκλοφορούντων ὀχημάτων.

Συγκεκριμένως αἱ ἐτήσιαι δαπάναι τῆς νέας ὁδοῦ διὰ τὴν περίοδον 1965—1985 ὑπολογιζομένων καὶ τῶν δαπανῶν κατασκευῆς καὶ τῶν ἐτησίων ἐξόδων συντηρήσεως, ἀνηγμέναι εἰς τὴν ἀξίαν αὐτῶν εἰς τὸ ἔτος 1966 ἐκτιμῶνται συνολικῶς εἰς 547 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

Εἰς τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα ἡ συνολικὴ ἀξία τῶν ἀμέσων ὠφελειῶν, τῶν προερχομένων ἐκ τῆς μειώσεως τοῦ κόστους κινήσεως ὑπολογίζεται εἰς 1.904 ἑκατομ. δραχμάς.

Ἑπομένως καὶ ἂν ὑποτεθῇ ὅτι μόνον τὸ 75% τῆς προβλεπομένης κινήσεως θὰ χρησιμοποιήσῃ τὴν προτεινομένην ὁδόν, ἡ σχέσις ὠφελειῶν πρὸς δαπάνας θὰ ἀνέλθῃ εἰς 261.

Αἱ ἄμεσοι εἰς συνάλλαγμα ὠφέλειαι προερχόμεναι ἐκ τῆς μειώσεως τοῦ κόστους λειτουργίας ἐκτιμῶνται συνολικῶς εἰς 27 ἑκατ. δολλάρια. Ἐὰν δὲ ὑποθέσωμεν ὅτι μόνον τὸ 75% τῆς προβλεπομένης κινήσεως θὰ διέλθῃ ἐπὶ τῆς νέας ὁδοῦ, διότι κατ' ἐκτὶ μησιν 25% θὰ κάμῃ χρῆσιν τῆς ὑφισταμένης ὁδοῦ, αὗται θὰ εἶναι τῆς τάξεως τῶν 20 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Αἱ ἐτήσιαι δαπάναι εἰς συνάλλαγμα ὑπολογίζονται εἰς 240.000 δολλάρια. Αἱ ἐτήσιαι ὠφέλειαι ὑπολογίζονται εἰς 1.200.000 περίπου δολλάρια καὶ ἑπομένως ἡ σχέσις ὠφελειῶν πρὸς δαπάνας εἶναι ἴση πρὸς 5. Γενικῶς ἡ ὑπὸ μελέτην ὁδὸς εἶναι βασικὸν ἔργον ὑποδομῆς τοῦ ὁποίου ἡ συμβολὴ εἰς τὴν οἰκονομικὴν καὶ δὴ εἰς τὴν τουριστικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας θὰ εἶναι σημαντικωτάτη. Οὕτω ὑπολογίζεται ὅτι λόγῳ τῆς αὐξήσεως τῆς ταχύτητος θὰ ἐξοικονομηθοῦν ὑπὸ τῶν ἐπιβατικῶν ὀχημάτων καὶ λεωφορείων ἐπιβατῶν εἰς τὸ διάστημα 1965—1985 138 ἑκατομμύρια ὧραι, θὰ μειωθῇ δὲ αἰσθητῶς ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ σοβαρότης τῶν ἀτυχημάτων. Ἡ ὁδός, θὰ συμβάλῃ ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν προσπάθειαν ἀναπτύξεως τῆς γεωργίας, τῆς βιομηχανίας καὶ ἰδιαιτέρως τοῦ τουρισμοῦ ἐν Ἑλλάδι. Ἡ νέα ὁδὸς θὰ ἱκανοποιῇ ἀπολύτως τὴν προβλεπομένην κυκλοφορίαν μέχρι τοῦ 1976 ἢ 1977.

Πέραν τοῦ 1976, ἰδιαιτέρως κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας θὰ παρατηρηθῇ κορεσμὸς μὲ ἀποτέλεσμα τὴν χειροτέρευσιν τῶν συνθηκῶν κυκλοφορίας. Μεταξὺ τοῦ 1976 καὶ τοῦ 1980 ἢ καὶ ἐνωρίτερον δέον νὰ ἀντιμετωπισθῇ διαπλάτυνσις τῆς ὁδοῦ, εἰς αὐτοκινηματόδρομον τεσσάρων τροχιῶν, διότι ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει, κατὰ τὸ 1985 ἡ ταχύτης θὰ πρέπει νὰ μειωθῇ καὶ πάλιν εἰς 43 χιλιόμετρα τὴν ὥραν.

—ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Ἡ χρηματοδότησις τοῦ ἔργου τούτου ἀνήκει εἰς τὴν κρατικὴν ἁρμοδιότητα καὶ δὲν εἶναι σκόπιμον νὰ γίνῃ διὰ ἰδιωτικῶν κεφαλαίων.

Ἡ νέα ὁδὸς ἀνήκει εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἔργων τὰ ὁποῖα ὀφείλουν νὰ εἶναι αὐτοεξυπηρετούμενα, εἴτε δηλαδὴ διὰ τῆς ἐπιβολῆς εἰδικῶν φόρων, εἴτε διὰ τῆς ἐπιβολῆς διοδίων. Εἰδικοὶ ὅμως φόροι δὲν συνιστῶνται. Κατὰ συνέπειαν μόνη λύσις εἶναι τὰ διόδια.

Ὁ μηχανισμὸς εἰσπράξεως τῶν διοδίων πρέπει νὰ εἶναι τοιοῦτος, ὥστε νὰ ἀποκλεισθῇ ἡ χρῆσις τῆς ὁδοῦ διὰ τοπικὰς ἀνάγκας. Ἕνα μέτρον θὰ ἦτο ἡ ἐπιβολὴ ὑψηλῶν διοδίων διὰ μικρὰς διαδρομὰς καὶ δι' ὡρισμένα ὀχήματα ὡς π. χ. τρακτέρ κ. λ.π., ὡς καὶ ἡ ἀπαγόρευσις διελεύσεως ποδηλάτων.

Τὸ σύνολον ἐξόδων λειτουργίας τῆς ὁδοῦ θὰ ἀνέλθῃ εἰς 5 ἑκατ. δραχμὰς ἐτησίως ἐξ ὧν 2 ἑκατ. δαπάναι συντηρήσεως καὶ 3 ἑκατ. δαπάναι διοδίων. Τὸ συναφθησόμενον δάνειον μὲ ἐπιτόκιον 3—6% θὰ ἐξοφληθῇ ἐντὸς εἰκοσαετίας.

Ἐξ ἄλλου τὸ δημόσιον θὰ δύναται νὰ ἀποκομίσῃ πρόσθετα ἔσοδα ἐκ τῆς παραχωρήσεως κατ' ἀποκλειστικότητα τοῦ προνομίου πωλήσεως βενζίνης καὶ τῆς ἐν γένει ἐξυπηρετήσεως αὐτοκινητιστῶν ὡς καὶ διὰ τῆς ἐκχωρήσεως δικαιώματος ἀνεγέρσεως καὶ λειτουργίας ἑστιατορίων, μοτέλ κλπ. Ἡ παραχώρησις ἀδειῶν διὰ τὴν ἐγκατάστασιν διαφημιστικῶν πινακίδων δὲν συνιστᾶται, τόσον διὰ λόγους ἀσφαλείας, ὅσον καὶ αἰσθητικούς.

Ἐκ τῆς ἀναλύσεως τῶν στοιχείων τῆς παρούσης μελέτης προκύπτει ὅτι ἡ κατασκευὴ τῆς προτεινομένης ὁδοῦ εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς βιομηχανίας, γεωργίας καὶ ἐμπορίου τῆς περιοχῆς, ὅσον καὶ διὰ τὴν τουριστικὴν ἀνάπτυξιν. Δεδομένου ὅτι ἡ ὁδὸς Κορίνθου — Πατρῶν εἶναι ἡ κατ' ἐξοχὴν τουριστικὴ ἀρτηρία τῆς χώρας καὶ ἡ συνδέουσα τὴν πρωτεύουσαν μετὰ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

Ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω ἡ κατασκευὴ τῆς νέας ὁδοῦ εἶναι ἀπαραίτητος διότι ἀπὸ τοῦ 1965 καὶ ἐκεῖθεν λόγῳ τῆς προβλεπομένης αὐξήσεως τῆς κυκλοφορίας ἡ ὑφισταμένη ὁδὸς θὰ ἀδυνατῇ νὰ παραλάβῃ τὸν προβλεπόμενον κυκλοφοριακὸν φόρτον.

Κατόπιν τῆς ἐξετάσεως τῶν διαφόρων στοιχείων τῆς παρούσης μελέτης ὑποδεικνύονται τὰ ἀκόλουθα:

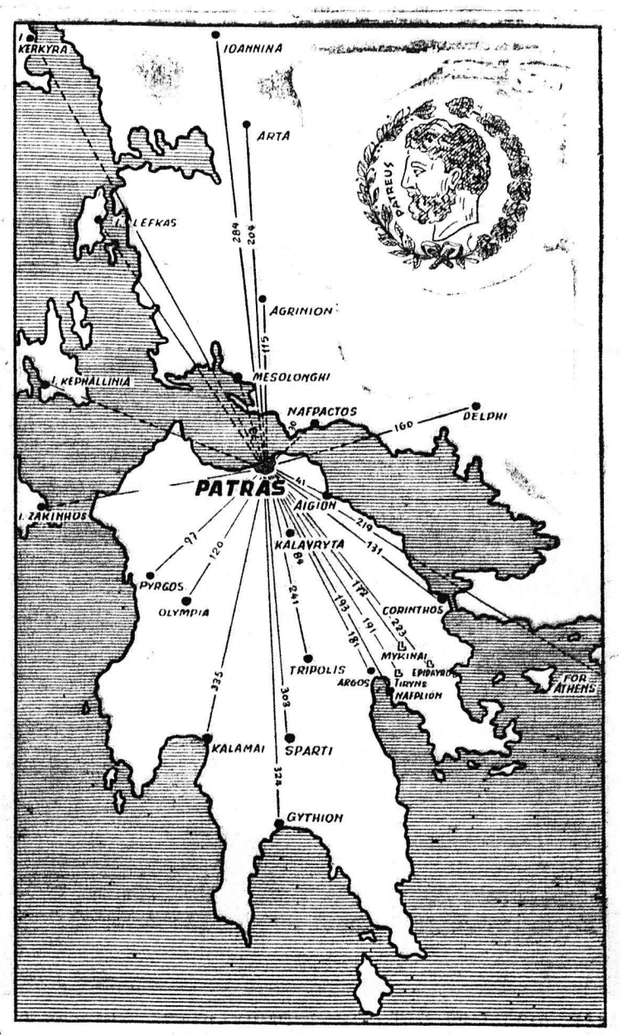
1) Ἡ προτεινομένη ὁδὸς Κορίνθου—Πατρῶν ὀφείλει νὰ κατασκευασθῇ τὸ ταχύτερον. Ἑπομένως ἀναγκαία καὶ ἄμεσος εἶναι ἡ λῆψις ἀποφάσεων ὡς πρὸς τὴν διαμόρφωσιν τῆς τελικῆς χαράξεως τῆς ὁδοῦ.

2) Ἡ χάραξις τῆς προτεινομένης ὁδοῦ ὀφείλει νὰ εἶναι ἐντελῶς ἀνεξάρτητος τῆς ὑφισταμένης.

3) Λόγῳ τοῦ ἐπικειμένου κορεσμοῦ τῆς ὑφισταμένης ὁδοῦ δέον ὅπως δοθῇ ἄμεσος προτεραιότης εἰς τὴν κατασκευὴν τῆς νέας ὁδοῦ, ὥστε νὰ εἶναι αὕτη ἑτοίμη οὐχὶ ἀργότερον τοῦ 1965.

4) Προτείνεται τέλος ἡ ἀπαλλοτρίωσις εὐρυτέρας ζώνης δεδομένου ὅτι θὰ καταστῇ εἰς τὸ μέλλον ἀναγκαία ἡ διαπλάτυνσις τῆς ὁδοῦ εἰς αὐτὸ κινητόδρομον τεσσάρων λωρίδων.

Συνιστᾶται ἑπομένως ἡ χρηματοδότησις τῆς κατασκευῆς τῆς ὁδοῦ ὡς ἔργον οὐχὶ μόνον σημαντικοῦ διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, ἀλλὰ καὶ οἰκονομικῶς αὐτοεξυπηρετουμένου.



Τὸ ἀνωτέρω σχεδιάγραμμα ἀφιεροῦται εἰς ἀμφιβάλλοντας διὸ τὸ μέλλον τῆς πόλεως. Αἱ Πάτραι εἶναι τὸ ἀναμφισβήτητον ἐμπορικὸν καὶ τουριστικὸν κέντρον τῆς Δυτικῆς Ἑλλάδος. Τὸ Ἀγγλικὸν Ὑπουργεῖον Ἐξωτερικῶν θὰ ἀντιληφθῇ πολὺ συντόμως, ὅτι πολὺ προχείρως ἀπεφάσισε τὸ κλείσιμον τοῦ ἐδῶ Προξενείου του.

ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ Η ΠΟΡΕΙΑ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣ

Αἱ ἐνέργειαι τοῦ κ. Ἀχ. Γεροκωστοπούλου

Σχετικῶς μὲ τὴν ἐξέλιξιν τῶν ἐκκρεμῶν ζητημάτων τῆς πόλεως πληροφορούμεθα τὰ ἑξῆς:

ΠΛΑΖ: Κατόπιν ἐνεργειῶν τοῦ ὑφυπουργοῦ Προεδρίας κ. Ἀχ. Γεροκωστοπούλου ἐκτὸς τῶν ἤδη διατεθέντων δύο ἑκατομμυρίων δραχμῶν χορηγοῦνται ἐντὸς τοῦ 1963 ἕτερα 2½ ἑκατ. Κατόπιν τούτου ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους θὰ ἀποπερατωθοῦν αἱ κτηριακαὶ ἐγκαταστάσεις ὁ ἠλεκτροφωτισμὸς ἡ ὕδρευσις, ἡ ἀποχέτευσις καὶ ἡ ὁδὸς προσπελάσεως δι' ἣν θὰ προτιμηθῇ ἡ πλέον ὀρθολογιστικὴ λύσις.

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ: Ἡ ἐρισθεῖσα ὑπὸ τῆς ἁρμοδίας ἐπιτροπῆς προσωρινὴ τιμὴ μοιράδος διὰ τὴν ἀποζημίωσιν τῶν ἀπαλλοτριωθησομένων κτισμάτων καὶ οἰκοπέδων κρίνεται ὑπὸ τοῦ ΕΟΤ ὑψηλὴ καὶ θὰ γίνῃ ἐναντίον αὐτῆς προσφυγή. Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ ἀρχιτέκτων κ. Κουτσούρης προχωρεῖ εἰς τὴν προσαρμογὴν τῆς παλαιᾶς μελέτης εἰς τὰ νέα δεδομένα ἐνῷ ἐπίκειται ἐντὸς 20ημέρου καὶ ἡ ἀνάλυσις τῆς γενομένης γεωτρήνεως διὰ τὴν ἀνθεκτικότητα τοῦ ἐδάφους. Μετὰ ταῦτα δοθέντος ὅτι ἡ ἀναγκαία ἀποστωσις ὑπάρχει θὰ ἀρχίσῃ ἡ ἐκτέλεσις τοῦ ἔργου.

ΡΙΟΝ: Ἐνεργείαις καὶ πάλιν τοῦ κ. Γεροκωστοπούλου ἐνεκρίθη πίστωσις 2½ ἑκατομ. διὰ τὴν τουριστικὴν διαμόρφωσιν τοῦ χώρου προσγιαλώσεως.

ΕΜΠΟΡΟΡΡΑΦΕΙΟΝ
ΜΙΧΑΗΛ Ν. ΑΝΤΩΝΕΛΗ
ΓΩΝΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ 250 & ΠΑΤΡΕΩΣ
ΠΑΤΡΑΙ - ΤΗΛ. 50-29
Πλουσία συλλογὴ ὑφασμάτων τῶν καλλιτέρων Ἑλληνικῶν καὶ Ἀγγλικῶν ἐργοστασίων.
ΜΕΓΑΛΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΙ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

Μία ἐπίλεκτος τάξις

ΟΙ ΕΦΕΔΡΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΙΡΗΝΗΝ

ΤΟΥ κ. ΒΑΣΙΛ. ΒΑΓΕΝΑ

Εἶναι ἐκτὸς πάσης ἀμφισβητήσεως, ὅτι οἱ Ἔφεδροι Ἀξιωματικοὶ ἀποτελοῦν τοὺς σπονδύλους τῆς στελεχώσεως τοῦ Στρατεύματος καὶ τὰ ἀρτηρίας τῆς ἐφεδρικῆς ἡγεσίας αὐτοῦ, ἡ δὲ ἀξία αὐτῶν εἰς τὴν στρατιωτικὴν ζωὴν τοῦ ἔθνους ἐξόχως σημαντική.

Τὰ προσόντα ἐν γένει τῶν Ἐφέδρων Ἀξιωματικῶν ὡς μικρῶν ἡγητόρων στρατιωτικῶν τμημάτων, ἀπεδείχθησαν περιτράνως εἰς τοὺς αἱματηροὺς καὶ ἐνδόξους ἀγῶνας τοῦ ἑλληνισμοῦ, οἱ ὁποῖοι κατατυγάζονται εἰς τὰ ἀλλεπάλληλα «ΟΧΙ» τῆς ἑλληνικῆς παλληκαριᾶς.

Εἰς τοὺς πολέμους αὐτοὺς οἱ Ἔφεδροι Ἀξιωματικοὶ ἀνεδείχθησαν ὑπέροχοι Διμοιρῖται, ἐπιδέξιοι Διοικηταὶ Λόχων καὶ ἐπίλεκτοι βοηθοὶ ἐπιτελῶν Μεγάλων Μονάδων διὰ τῶν προσωπικῶν δὲ ἡρωϊσμῶν ἐγένοντο οἱ ἀνανεωταὶ τῶν μεγαλουργημάτων τῶν κλασσικῶν μας χρόνων.

Ἡ συμβολὴ τῶν Ἐφέδρων Ἀξιωματικῶν εἰς τὴν πολεμικὴν προσπάθειαν τοῦ ἔθνους κατὰ τῶν ἐχθρῶν τῆς Πατρίδος μας καὶ τῆς ἐλευθερίας εἶναι κατὰ πάντα ἀξιόλογος καὶ ἐπαινετή.

Οὗτοι ἀποτελοῦντες σήμερον τὴν μεγάλην φάλαγγα τῶν 80.000 προμάχων τῆς ἐλευθερίας, πλαισιώνουν τὸν ὑπέρλαμπρον στρατὸν μας, εὐθὺς ὡς ἡ Πατρὶς σαλπίσῃ τὸν Ἐθνικὸν Συναγερμόν. Τὸ καθῆκον των πρὸς τὴν Πατρίδα ἀποτελεῖ τὴν συνείδησιν αὐτῶν καὶ ἀπολυόμενοι τῶν τάξεων τοῦ Στρατοῦ μεταφέρουν τὸν ἐθνικὸν παλμόν, καὶ εἰς τὴν εἰρηνικὴν ζωὴν των καὶ τοὺς βλέπομεν, ὡς ἀποστόλους καὶ κήρυκας τῆς ἐθνικῆς μας ἰδέας καὶ ἀεικινήτους ἀστέρας ἀνὰ τὴν ὕπαιθρον χώραν καὶ τὰ ἀστικὰ Κέντρα, μακρὰν πάσης πολιτικῆς κατωτερότητος καὶ κομματικῶν συναλλαγῶν, ν' ἀναλαμβάνουν, μόνοι των ἄνευ τῆς ὑποδείξεως οὐδενός, καὶ νὰ φέρουν μὲ πλήρη ἐπιτυχίαν εἰς πέρας τὸ βαρὺ καὶ ἐπίπονον ἔργον τῆς ἐκπολιτιστικῆς διαφωτίσεως τοῦ λαοῦ μας δι' ὁμιλιῶν ἐπὶ θεμάτων ἐθνικοκοινωνικοῦ περιεχομένου διὰ τὴν ἀναζωογόνησιν κυρίως, τοῦ Ἑλληνικοῦ χωριοῦ καὶ τὴν ἀνύψωσιν τῆς στάθμης τῆς ζωῆς τῶν ἀγροτικῶν πληθυσμῶν μας.

ΒΑΣ. Κ. ΒΑΓΕΝΑΣ
Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Ἐθνικῆς Ὀργανώσεως Ἐφέδρων Ἀξιωματικῶν Νομοῦ Ἀχαΐας

Ἀνάγκαι τοῦ τέως Δήμου Φαρρῶν

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΟΣ ΚΑΤΑΡΡΑΚΤΗΣ

Ἔρευνα τοῦ συνεργάτου μας κ. ΤΑΚΗ ΣΟΥΒΑΛΙΩΤΗ

Τὸ χωρίον Καταρράκτης τὸ ὁποῖον εὑρίσκεται ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Πατρῶν — Καλαβρύτων, εἶναι πασίγνωστον. Αἱ οἰκίαι του, ὁμοιάζουν μὲ τερασταίους λίθους, ἐπιμελῶς καὶ καλλιτεχνικῶς διαμορφωμένους.

Καθ' ὅλους τοὺς μῆνας τῆς ἀνοίξεως, τοῦ θέρους ὡς καὶ τοὺς δύο πρώτους τοῦ φθινοπώρου, τὰ εἰς τὸ ἄκρον τῆς ἐθνικῆς ὁδοῦ διατηρούμενα ἐστιατόρια, δὲν ὑφίστανται οὐδεμίαν δοκιμασίαν ἐκ τῆς θερμότητος τῶν ἀκτίνων τοῦ ἡλίου.

Ἑκάστην Κυριακὴν, τὸν καταρράκτην, μὲ τὰ δροσερὰ νερά του τὸν ἐπισκέπτονται ἀρκετοὶ ἐκ Πατρῶν.

Ὁ πρόεδρος τοῦ χωρίου, ὁ κ. Γ. Γκίνης, ὁ καθ' ὅλα ὑπέροχος αὐτὸς ἄνθρωπος φρονεῖ ὅτι ἐὰν ὑπὸ τοῦ Κράτους, ἀποδοθῇ εἰς τὸν Καταρράκτη ἡ πρέπουσα ἀπὸ τουριστικῆς ἀπόψεως σημασία καὶ ἐκτελεσθοῦν ὡρισμένα ἔργα, ἡ κίνησις τῶν ξένων, θὰ ἀνέλθῃ εἰς ὕψη ἐγγυώμενα μίαν ἀνωτέραν ζωὴν εἰς αὐτὴν τὴν μικρὸν κοινότητα. Ὁ ΕΟΤ., νομίζομεν, ὅτι θὰ ἀνακάλυπτεν μίαν ἰδεώδη τοποθεσίαν, διὰ τουριστικὴν ἀξιοποίησιν, ἐὰν ἀπεφάσιζε τὴν ἀποστολήν εἰς τὸ περιγραφόμενον χωρίον, ἐνὸς εἰδικοῦ ἐκπροσώπου του, διὸ νὰ ἴδῃ καὶ ἐκ τοῦ πλησίον κατὰ πόσον τὸ μέρος τοῦτο, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰ σχέδια ποὺ ἔχει, διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ εἰς τὴν χώραν μας, καταλλήλων συνθηκῶν διὰ τὴν προσέλκυσιν περισσοτέρων ξένων τουριστῶν.

Εἰς τὴν ἐρώτησίν μου, ἐὰν τὸ χρησιμοποιούμενον σχολικὸν κτίριον, εἶναι ἀπ' ὅλας τὰς ἀπόψεις ἐν τάξει, διετύπωσεν τὴν ἀξίωσιν νὰ δημιουργήσῃ τὸ Κράτος νέον τοιοῦτον, παρέχον ὅλας τὰς ἐξυπηρετήσεις εἰς τὸ ἐπίμοχθον ἔργον τοῦ διδασκάλου. Δυνατότης ἐκ μέρους τῆς κοινότητος νὰ ἀγοράσῃ δι' ἰδίων οἰκονομικῶν πόρων τὸ ἀπαιτούμενον οἰκόπεδον δὲν ὑπάρχει.

Ἂς τὸ ἔχουν ὑπ' ὄψιν των οἱ ἁρμόδιοι.

Μετὰ τοῦ προέδρου τοῦ ἄνω χωρίου, μετέβημεν εἰς μίαν τοποθεσίαν ὀλίγα μέτρα ἀνατολικώτερον τοῦ ὑδραγωγείου, εἰς τὴν ὁποίαν κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον, ἐξέρχεται ἐξ ἑνὸς μικροῦ βράχου, σημαντικὸν εἰς ποσότητα ὕδωρ. Ὅταν ὅμως, ὁ χειμὼν παρέλθῃ, τὸ ὕδωρ ἐξηφανίζεται. Πρὸ τινων ἐτῶν, εἰς τὴν ὁπὴν ἐκ τῆς ὁποίας διαφεύγει ὁ ὕδωρ, εἰσήλθεν καὶ ἐπροχώρησεν ἀρκετὰ μέτρα, εἰς τὸ ἐσωτερικὸν ὁ ἐστιάτωρ κ. Ν. Καρελιᾶς, καὶ εἰς ἀρκετὴν ἐκ τῆς προσόψεως τοῦ βράχου ἀπόστασιν, εἶδε μίαν μικρὰν λίμνην νεροῦ. Ἔρριψεν δὲ καὶ ἕναν λίθον καὶ ἐκ καταβυθίσεως αὐτοῦ διεπίστωσεν, ὅτι τὸ βάθος της ἦτο μεγάλο. Πολλοὶ εἰς αὐτὸ τὸ χωρίον λέγουν, ὅτι εἰς τὸ βάθος τοῦ περὶ οὗ ὁ λόγος βράχου, ὑπάρχει καὶ κατὰ τὸ καλοκαίρι ἀρκετὸν ὕδωρ, ἀλλὰ ἡ στάθμη του εἶναι χαμηλὰ καὶ δι' αὐτὸ δὲν συνεχίζεται καθ' ὅλας τὰς ἐποχὰς ἡ ἀνάβλυσίς του.

Τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας, καλὸν θὰ ἦτο νὰ ἔστελεν ἕνα γεωλόγον, διὰ νὰ προβῇ εἰς μίαν προσεκτικὴν ἐξέτασιν αὐτοῦ τοῦ μέρους, καὶ λύσῃ ὅλων τὰς ἀπορίας, ἢ μᾶλλον δώσῃ καθαρὴ ἀπάντησιν εἰς τὸ κρίσιμον ἐρώτημα, ἐὰν εἰς τὴν πηγὴν αὐτὴν ὑπάρχῃ ἀρκετὸν ὕδωρ καὶ κατὰ τὴν ἐαρινὴν περίοδον, καὶ κατὰ ποῖον τρόπον θὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἔξοδος αὐτοῦ ἐκ τῆς κρύπτης του.

Σημειωτέον, ὅτι αἱ καλλιεργούμεναι ὑπὸ τῶν κατοίκων τοῦ Καταρράκτη ἐδαφικαὶ ἐκτάσεις, δὲν ἀρδεύονται ἱκανοποιητικῶς, τυχὸν δὲ αὔξησις τοῦ ἀρδευτικοῦ ὕδατος θὰ χαιρετισθῇ ὑφ' ὅλων ὡς μία βοήθεια ἐκ μέρους τῆς πολιτείας ἀξιομνημόνευτος.

Ὁ ἱερεὺς ποὺ ἱερουργεῖ ἐκεῖ, διαμένει εἰς τὴν Μονὴν τῆς Χρυσοποδαριτίσσης. Τὰς ἀνάγκας τοῦ Ναοῦ των, μὴ ὑπάρχοντος ἱερέως, μοῦ τὰς ἀνέπτυξεν ὁ κ. Γκίνης. Ἡ ἐκκλησία τους, χρειάζεται κωδωνοστάσιον. Διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῆς κατασκευῆς του ἡ ἰδία ἡ ἐκκλησία ἀδυνατεῖ.

Το τελευταῖον αἴτημα τοῦ Καταρράκτη, συνίσταται εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ τηλεφώνου. Τὸ ὑπάρχον τηλέφωνον ἔχει περιαγάγει εἰς ἀγανάκτησιν ὅλους τοὺς κατοίκους. Ἡ ἁρμοδία ὑπηρεσία, ὀφείλει νὰ σπεύσῃ καὶ νὰ ἐξετάσῃ τὴν βασιμότητα αὐτοῦ τοῦ παραπόνου. Οἱ ἁρμόδιοι παράγοντες δὲν πρέπει νὰ ἀρνηθοῦν νὰ δώσουν, εἰς τὰ ἀνωτέρω ζητήματα τοῦ Καταρράκτη, τὴν λύσιν ποὺ θὰ γεμίσῃ τὴν ψυχὴν ὅλων μὲ πραγματικὴν εὐχαρίστησιν. Ἀλλὰ θὰ συνεχίσωμεν.

ΤΑΚΗΣ ΣΟΥΒΑΛΙΩΤΗΣ

ΝΕΟΙ ΔΙΣΚΟΙ
ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΩΝ ΔΙΣΚΩΝ ΣΕ ΛΑΪΚΑ— ΔΗΜΟΤΙΚΑ καὶ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΤΡΑΓΟΥΔΙΑ.
ΡΑΠΤΟΜΗΧΑΝΑΙ: ΠΟΔΟΚΙΝΗΤΟΙ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑΣ ΚΕΝΤΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΡΑΨΙΜΑΤΟΣ μὲ 36 ΔΟΣΕΙΣ ΣΕ ΚΑΤΑΠΛΗΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ.
ΡΑΔΙΟΦΩΝΑ, ΜΑΓΝΗΤΟΦΩΝΑ, ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΝΑ, ΠΙΚ—ΑΠ ΚΑΙ ΧΙΛΙΑ ΑΛΛΑ ΕΙΔΗ
ΑΓΟΡΑΙ ΠΩΛΗΣΕΙΣ καὶ ΑΝΤΑΛΛΑΓΑΙ
Φ. ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ
ΓΕΡΟΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ 33
ΤΗΛΕΦ. 32—34
ΚΑΤΩΘΙ Β' ΑΣΤΥΝ. ΤΜΗ-
ΣΧΟΛΗ ΣΟΦΕΡ
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 34

ΠΑΡΕΛΗΦΘΗΣΑΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ
ΑΚΟΥΣΤΙΚΑ ΒΑΡΥΚΟΪΓΑΣ