Λόγοι γενικωτέρου συμφέροντος ἐπιβάλλουν ὅπως προσεγγίζῃ καὶ εἰς Πάτρας τὸ φέρρυ-μπὼτ ποὺ θὰ συνδέσῃ τὴν χώραν μας μετὰ τῆς Ἰταλίας

Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ κ. ΓΚΟΛΦΙΝΟΠΟΥΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΗΜΟΣΙΑΝ ΣΥΖΗΤΗΣΙΝ

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕΚ ΤΗΣ 1ης ΣΕΛΙΔΟΣ

τα ὑγρῶν καυσίμων διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τοῦ σκάφους εἶναι ἐγκατεστημέναι εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν: Ἀκόμη καὶ εἰδικὴ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ ὁδηγεῖ εἰς τὴν ρίβαν καὶ καθιστᾷ οὕτως εὔκολον τὴν φόρτωσιν καὶ βαγονίων πλήρων ἐμπορευμάτων ἰδίᾳ τῶν εὐπαθῶν ἐθνικῶν προϊόντων μας τῶν ὁποίων ἡ κυριωτέρα περιοχὴ παραγωγῆς εἶναι ἡ Πελοπόννησος.

Δυνάμεθα ὅθεν ἀσφαλῶς νὰ εἴπωμεν ὅτι ὁ λιμὴν τῶν Πατρῶν ἀπὸ πλευρᾶς λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων προσφέρεται ὡς ὁ καλύτερος διὰ τὴν προσέγγισιν τοῦ πορθμείου καὶ αἵτινες ἀσφαλῶς θὰ βελτιωθοῦν ἔτι περαιτέρω διὰ τῶν νέων καὶ ὑπὸ ἐκτέλεσιν μεγάλων ἔργων διὰ τὴν προσέγγισιν τῶν μεγάλων ὑπερωκεανείων.

2) Οὐδεὶς δύναται νὰ ἀντείπῃ ὅτι αἱ Πάτραι διὰ τρὺς ἐκ δυσμῶν ξένους τουρίστας εὑρίσκονται εἰς τὸ κέντρον τῶν κυριωτέρων τουριστικῶν χώρων τοῦ τόπου.

Ἄριστοι αὐτοκινητόδρομοι, διότι αὐτοὶ κυρίως ἐνδιαφέρουν τοὺς διὰ τοῦ πορθμείου μεταφερομένους ξένους εἴτε οὗτοι χρησιμοποιοῦν ἰδιόκτητον ὄχημα ἢ λεωφορεῖον ὁδηγοῦν εἰς ὅλους τοὺς δρόμους ἔνθα οἱ ἀρχαιολογικοί μας θησαυροί. Οὕτω α) Ἡ Ὀλυμπία ἀπέχει ἐκ Πατρῶν 120 χιλιόμετρα, ἐνῶ ἡ ἀπόστασις αὕτη μέσῳ Ἠγουμενίτσης διὰ τοῦ πορθμείου Ρίου εἶναι 433 χιλιόμετρα. β) Οἱ Δελφοὶ ἀπέχουν ἐκ Πατρῶν 155 χιλιόμετρα ἐνῶ ἡ ἀπόστασις αὕτη μέσῳ Ἠγουμενίτσης εἶναι 491 χιλιόμετρα. γ) Αἱ Ἀθῆναι ἀπέχουν ἐκ Πατρῶν 220 χιλιόμετρα ἐκ δὲ τῆς Ἠγουμενίτσης 653. δ) Ἡ Ἐπίδαυρος ἀπέχει ἐκ Πατρῶν 235 χιλιόμετρα, ἐκ δὲ τῆς Ἠγουμενίτσης 836 χιλιόμετρα. Τέλος ε) Αἱ Μυκῆναι ἀπέχουν ἐκ Πατρῶν 175 χιλιόμ. ἐκ δὲ τῆς Ἠγουμενίτσης 778 χλμ.

Εἶναι φανερὸν ὅτι ὁ παράγων οὗτος τῶν ἀποστάσεων θὰ ἔχῃ ἀποφασιστικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν ξένων τουριστῶν οἵτινες διὰ λόγους οἰκονομίας, χρόνου καὶ δαπανῶν εἰς καύσιμα καὶ φθορὰς αὐτοκινήτων θὰ προτιμήσουν ὡς λιμένα ἀποβιβάσεως τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν ἐν συγκρίσει μὲ τὸν τοιοῦτον τῆς Ἠγουμενίτσης ἀποκλειομένου παντελῶς τοῦ λιμένος τῆς Κερκύρας διότι πέραν τῶν ἀποστάσεων τῆς Ἠγουμενίτσης θὰ ἔχουν καὶ τὴν πρόσθετον ταλαιπωρίαν ταξειδίου 18 μιλίων ἀδιακρίτως τῆς τοιαύτης ἐκ τῆς ἐπιβιβάσεως καὶ ἀποβιβάσεως τοῦ πορθμείου Κερκύρας—Ἠγουμενίτσης.

3) Ἀπὸ πλευρᾶς ξενοδοχειακῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν ξένων αἱ Πάτραι ἔναντι τῶν 700 περίπου κλινῶν τῆς Κερκύρας, τῆς πλήρους ἀνυπαρξίας ξενοδοχείων ἐν Ἠγουμενίτσῃ διαθέτουν 1200 περίπου κλίνας εἰς 26 ξενοδοχεῖα πάσης κατηγορίας. Φρονοῦμεν ὅτι ὁ παράγων οὗτος πρέπει νὰ ἔχῃ ἀποφασιστικὴν σημασίαν διὰ τὴν ὅλην ὑπόθεσιν, διότι ἀσφαλῶς κάθε ξένος μετὰ 12ωρον, 8ωρον καὶ 5ωρον ἀκόμη διὰ θαλάσσης ταξείδιον χρειάζεται ὁπωσδήποτε ἀνάπαυσιν πρὶν ἢ ἐκκινήσῃ διὰ τὴν ἐπίσκεψιν διὰ τοῦ αὐτοκινήτου του τῶν διαφόρων τόπων. Πλέον τούτου αἱ Πάτραι ἔχουν ἀποκτήσει σχετικὴ πεῖραν διὰ τὴν φιλοξενίαν πολλῶν ξένων ἀπὸ τὰς τοπικὰς τουριστικὰς ἑορτὰς ὅτε 20.000 ἐπισκέπται εὑρίσκουν πλήρη φιλοξενίαν. Ἀντιθέτως ἡ Κέρκυρα διαθέτουσα ὡς ἀνωτέρω ἐτονίσαμεν μόνον 700 κλίνας καὶ προσελκύουσα τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν θερινῶν κυρίως μηνῶν, πολλάκις θὰ εὑρεθῇ κεκορεσμένη ἀπὸ πλευρᾶς ξενοδοχειακῆς ἐξυπηρετήσεως καὶ συνεπῶς ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ δεχθῇ μέγα ἀριθμὸν ξένων, ὅστις θὰ ἀφικνῆται διὰ τοῦ φέρρυ—μπώτ.

Αἱ Πάτραι διαθέτουν τουριστικὸν περίπτερον, ὅπερ κατεσκευάσθη μερίμνῃ τοῦ Δήμου Πατρέων, διὰ τὴν παροχὴν εἰς τοὺς ξένους πάσης πληροφορίας καὶ ἐξυπηρετήσεως, ἀρχαιολογικὸν μουσεῖον καὶ ἀξιολόγους φυσικὰς καλλονὰς διὰ τὰς ὁποίας ἡ προτίμησις τῶν ξένων ἔχει ἤδη ἐκδηλωθῆ διὰ τῆς ἐν Λαμπίρι κατασκευῆς τῆς Μεσογειακῆς Λέσχης, ἀφ' ἑτέρου ἀποτελοῦν πόλιν κατ' ἐξοχὴν εὐπρόσωπον, ὥστε νὰ διαθέτῃ εὐνοϊκῶς τοὺς ἀφικνουμένους ἐν ἀντιθέσει μὲ τὴν Ἠγουμενίτσαν, ἥτις οὐδὲν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ ὡς τουριστικὴ πόλις τῆς Ἑλλάδος. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ ὅτι τὸ Κέντρον τῆς Νέας Ὀρλεάνης εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας εἶναι ἀπὸ οἰκοδομικῆς καὶ ρυμοτομικῆς ἀπόψεως πανομοιότυπον τῶν Πατρῶν διατηρεῖται δὲ ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Κράτους ἀμετάβλητος διὰ λόγους τουριστικοὺς ἀπαγορευομένης πάσης προσθήκης ἵνα μὴ μεταβληθῇ ὁ σπάνιος μουσειακὸς χαρακτήρ. Ἐξ ἄλλου αἱ Πάτραι εἶναι πόλις καθαρὰ πολλάκις κινήσασα διὰ τοῦτο τὸν θαυμασμὸν τῶν διερχομένων ξένων, ἔχει κατὰ τὰς νυκτερινὰς ὥρας ἄπλετον φωτισμόν, διαθέτει προξενεῖα καὶ γενικῶς παρέχει πᾶσαν ἐξυπηρέτησιν διὰ τὴν διαμονὴν καὶ μετακίνησιν τῶν ξένων (τηλεφωνικὰς καὶ τηλεγραφικὰς ἐπικοινωνίας μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἑστιατόρια, καταστήματα τουριστικῶν εἰδῶν).

Αἱ Πάτραι — συνέχισεν ὁ κ. Γκολφινόπουλος — βέβαιαι περὶ τῆς προκρίσεώς των, διότι τελικῶς ἡ λογικὴ καὶ ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων θὰ ὑπερισχύσουν δέχονται νὰ προσεγγίζῃ τῷ φέρρυ—μπώτ καὶ εἰς Κέρκυραν ἐνῶ ἡ Κέρκυρα φοβεῖται καὶ ἀποκρούει τὴν λύσιν ταύτην γνωρίζουσα καλῶς ὅτι ἐφ' ὅσον ὑπάρχει εἰς τὸ δρομολόγιον καὶ ὁ λιμὴν τῶν Πατρῶν δὲν ἔχει νὰ ἐλπίζῃ εἰς τὴν ἄφιξιν πολλῶν ξένων. Παρὰ ταῦτα τὴν διαβεβαιοῦμεν ὅτι δὲν ἔχει νὰ ζημιωθῇ, διότι κατὰ τὴν ἐπιστροφήν των οἱ ξένοι θὰ διέρχωνται ἐξ αὐτῆς, ἐνῶ ἀφ' ἑτέρου τὸ πορθμεῖον θὰ ἐξυπηρετήσῃ καὶ τὸ μέγα ρεῦμα τοῦ ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ πρὸς αὐτήν, ὅπερ ἀνεπαρκῶς σήμερον ἐξυπηρετεῖται διὰ τοῦ φέρρυ—μπώτ Κερκύρας—Ἠγουμενίτσης.

Τέλος φρονοῦμεν ὅτι ἡ λύσις τῶν Πατρῶν ἀποσοβεῖ κάθε κίνδυνον τοῦ νὰ μετατραπῇ ὁ ἐν Ἑλλάδι λιμὴν προσεγγίσεως εἰς ἁπλοῦν διαμετακομιστικὸν τοιοῦτον ξένων ἐπισκεπτῶν προοριζομένων διὰ τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς ἐφ' ὅσον καὶ οὗτοι θὰ εἶναι ὁπωσδήποτε ὑποχρεωμένοι λόγῳ τῶν μικρῶν ἐπαναλαμβάνομεν ἀποστάσεων, ἀποβιβαζόμενοι εἰς Πάτρας νὰ ἐπισκεφθοῦν τοὺς τουριστικοὺς τόπους τῆς χώρας μὲ ὅλας τὰς ἀγαθὰς διὰ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν ἐκ τούτου συνεπείας.

Ἀντιτείνουν ἡ Κέρκυρα καὶ Ἠγουμενίτσα ὅτι αἱ Πάτραι εὑρίσκονται μακρὰν τοῦ ἐν Ἰταλίᾳ λιμένος ἐπιβιβάσεως καὶ ἰσχυρίζονται ὅτι δὲν δύναται νὰ νοηθῇ σύνδεσις τῆς Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας διὰ πορθμείου χωρὶς ἡ σύνδεσις αὕτη νὰ πραγματοποιηθῇ διὰ τῶν πλησιεστέρων ὅρμων τῶν δύο χωρῶν.

Αἱ Πάτραι εὑρίσκονται βεβαίως εἰς ἀπόστασιν 240 ναυτικῶν μιλίων ἀπὸ τὸ Βρινδήσιον ἀλλὰ ἡ ἀπόστασις αὕτη οὐδόλως δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι ἀποτελεῖ ἐμπόδιον ὅπερ καθιστᾶ ἀνέφικτον τὴν δρομολόγησιν τοῦ πορθμείου. Τὸ ζήτημα τῆς ἀποστάσεως πρέπει νὰ κρίνεται ἐν συναρτήσει μὲ τὴν ταχύτητα τοῦ χρησιμοποιηθησομένου σκάφους, ἀσφαλῶς δὲ τοῦτο δὲν θὰ εἶναι ἀπὸ τὰ κοινὰ ἀποβατικὰ σκάφη τὰ ὁποῖα οἱ σύμμαχοι ἐχρησιμοποίησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ἀλλὰ θὰ πρόκειται περὶ σκάφους ἀναλόγου μὲ ἐκεῖνον τὸ ὁποῖον συνδέει σήμερον τὴν Κοπεγχάγην μὲ τὴν Σκανδιναβίαν χωρητικότητος 100 περίπου αὐτοκινήτων καὶ μὲ ὅλας διὰ τοὺς ἐπιβάτας ἀνέσεις, ἤτοι καμπίνας, ἑστιατόρια, αἰθούσας ἀναπαύσεως κλπ. πλέον συνεργείου ἐπισκευῆς αὐτοκινήτων καὶ ἐλαστικῶν. Ἡ ταχύτης τοῦ πλοίου τούτου θὰ εἶναι 20 μίλια ὡριαίως ὥστε τοῦτο θὰ καλύπτῃ τὴν ἀπόστασιν μεταξὺ Βρινδησίου—Πατρῶν εἰς χρονικὸν διάστημα μικρότερον τῶν 12 ὡρῶν.

Βεβαίως ἡ ἀπόστασις μεταξὺ Βρινδησίου—Κερκύρας καὶ Βρινδησίου — Ἠγουμενίτσης θὰ ἐκαλύπτετο εἰς χρονικὸν διάστημα ὑπὸ τοῦ πλοίου τούτου εἰς 7 1)2 καὶ 8 1)2 ἀντιστοίχως ὡρῶν, ἀλλὰ ἡ μεγαλυτέρα διάρκεια τοῦ ταξιδίου εἰς Πάτρας κατὰ 4 1)2 ἢ 3 1)2 ὥρας ἀντιστοίχως παρουσιάζει πολλὰ πλεονεκτήματα τὰ ὁποῖα ἀσφαλῶς θὰ πείθουν κάθε ξένον ἐπισκέπτην ὅτι ἔναντι τῶν μειονεκτημάτων τῶν λύσεων Κερκύρας καὶ Ἠγουμενίτσης εἶναι προτιμητέος ὁ λιμὴν τῶν Πατρῶν καὶ διὰ τοὺς ἑξῆς λόγους:

α) Διότι ἡ δαπάνη εἰς καύσιμα καὶ φθορᾶς τοῦ αὐτοκινήτου ἥτις θὰ ἀπαιτῆται δι' ἕνα ταξίδιον ἀπὸ Κέρκυραν καὶ Ἠγουμενίτσαν εἰς τοὺς τουριστικοὺς τόπους μετ' ἐπιστροφῆς θὰ εἶναι πολὺ μεγαλυτέρα ἀπὸ τὴν δαπάνην τῆς μεταφορᾶς τοῦ αὐτοκινήτου διὰ τοῦ φέρρυ—μπὼτ εἰς Πάτρας.

β) Ἡ ἀποβίβασις εἰς Πάτρας θὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ἐπίσκεψιν ὅλων ἀνεξαιρέτως τῶν τουριστικῶν τόπων εἰς πολὺ μικρότερον χρονικὸν διάστημα μὲ συνέπειαν τὴν οἰκονομίαν χρόνου, χρήματος καὶ καμάτου διότι ἐπαναλαμβάνομεν ἡ διαδρομὴ Κέρκυρα—Ἠγουμενίτσα—Ρίον δι' αὐτοκινήτου οὐδὲν ἀπολύτως τουριστικὸν ἐνδιαφέρον παρουσιάζει.

γ) Διότι θὰ συνδυάσῃ τὴν διὰ ξηρᾶς ἀπὸ Κεντρικὴν Εὐρώπην εἰς τὰ Νότια παράλια τῆς Ἰταλίας καθ' ὁδόν του μὲ ἕνα ὡραῖον καὶ λίαν εὐχάριστον καὶ ἀπὸ πολλοὺς ξένους ἐπιδιωκόμενον κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας θαλάσσιον ταξίδιον.

Φρονοῦμεν ὅτι ἄνευ ἐνδοιασμοῦ τινὸς δυνάμεθα νὰ ἰσχυρισθῶμεν ὅτι ἡ ἀπόστασις τῶν 240 μιλίων ἅτινα χωρίζουν τὸ Βρινδήσιον ἀπὸ τὴν Πάτρα δὲν ἀποτελοῦν διὰ τὴν προκειμένην περίπτωσιν μειονέκτημα, ὡς διάφοροι ματαίως ἐπιχειροῦν νὰ παρουσιάσουν, ἀλλὰ πλεονέκτημα τὸ ὁποῖον ἐπιδρᾷ εὐνοϊκῶς διὰ τὴν ἄλην ὑπόθεσιν καὶ τὸ ὁποῖον κάθε ξένος ἐκδρομεὺς θὰ θελήσῃ νὰ ἐκμεταλλευθῇ. Ἄλλως τε μεγάλαι ἀποστάσεις καλυπτόμεναι διὰ πορθμείων δὲν εἶναι κάτι τὸ νέον διὰ τὴν Εὐρώπην ἐφ' ὅσον ἤδη λειτουργοῦσι παρόμοια μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Βελγίου, Ντόβερ καὶ Βουλώνης, Γερμανίας καὶ Σκανδιναυϊκῶν χωρῶν καὶ τὰ ὁποῖα τυγχάνουν τῆς ἀπολύτου προτιμήσεως τῶν ἐκδρομέων διὰ τοὺς ὡς ἄνω ἀναφερθέντας λόγους.

Τέλος, κατέληξεν ὁ κ. Γκολφινόπουλος, ὀφείλομεν νὰ τονίσωμεν ὅτι τὸ φέρρυ—μπὼτ προσεγγίζον εἰς Πάτρας ἐν ἀντιθέσει μὲ τὰς λύσεις Κερκύρας καὶ Ἠγουμενίτσης θὰ εἶναι καὶ ἐμπορικῶς ἐκμεταλλεύσιμον.

Νωπαὶ σταφυλαί, φροῦτα, οἶνοι, ἐσπεριδοειδῆ τὰ ὁποῖα παράγονται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Πατρῶν θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ ἐξάγωνται ταχέως καὶ μὲ ὀλιγωτέρας δαπάνας καλῶς διετηρημένα εἰς Ἰταλίαν καὶ ἐκεῖθεν πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην.

Περαίνοντες πιστεύομεν ὅτι πάντα τὰ ἀνωτέρω συναποτελοῦν κραυγάζουσαν πραγματικότητα, τὴν ὁποίαν οὐδεὶς καλῆς πίστεως συζητητὴς δύναται νὰ ἀμφισβητήσῃ, εἴμεθα δὲ βέβαιοι ὅτι θὰ κατευθύνουν τὰς σκέψεις παντὸς ἔχοντος ἀποφασιστικὴν γνώμην ἐπὶ τοῦ ζωτικωτάτου τούτου θέματος τῆς χώρας ἐπ' ἀγαθῷ τοῦ Τουρισμοῦ καὶ τῆς ἐν γένει οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ τόπου.

ΠΕΡΙΕΡΓΑ

Η ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΜΕ ΚΟΡΣΕ ΚΑΙ ΜΕ ΣΤΗΘΟΔΕΣΜΟΝ

ΠΑΡΙΣΙ. Ὁ γνωστὸς Γάλλος σχεδιαστὴς φορεμάτων καὶ διάσημος μοντελίστας Ντιόρ, εἰς προσφάτους δηλώσεις του εἰς Λονδῖνον εἶπε πρὸς τοὺς δημοσιογράφους, ὅτι, ὅπως πιστεύει, «καὶ ἡ Ἀφροδίτη θὰ εἶχεν ἀνάγκην νὰ χρησιμοποιήσῃ στηθόδεσμον καὶ κορσέ, ἂν ἐπρόκειτο νὰ φορέσῃ φορέματα».

ΗΣΑΝ ΦΡΙΚΤΟΙ ΟΙ ΠΟΝΟΙ ΚΑΙ ΟΜΩΣ ΑΝΥΠΑΡΚΤΟΙ

ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ. Ἡ ἰδέα καὶ μόνη, ἐνίοτε, δύναται νὰ προκαλέσῃ πόνους καὶ ἀναστάτωσιν. Αὐτὸ ἀποδεικνύει ἡ περίπτωσις τῆς φράου Μαλίντε Κάουφμαν, ἡ ὁποία κατέφθασε πρό τινων ἡμερῶν εἰς ἓν νοσοκομεῖον τοῦ Βερολίνου κλαίουσα καὶ κραυγάζουσα: «Βοήθεια, κατάπια τὴν ὀδοντοστοιχία μου!». Ἐπειδὴ ὅμως αἱ ἀκτινογραφήσεις δὲν ἐπρόδιδαν τὴν παρουσίαν ἐξένου τινὸς σώματος εἰς τὸν στόμαχον τῆς παραπονουμένης, ἐνῷ αὕτη διεμαρτύρετο διὰ «φρικτοὺς» πόνους, οἱ ἰατροὶ ἀπεφάσισαν νὰ τὴν ἐγχειρήσουν ἐπειγόντως. Τὴν τελευταίαν ἐν τούτοις στιγμὴν καὶ ἐνῷ οἱ χειρουργοὶ ἡτοιμάζοντο διὰ τὴν ἐγχείρησιν, κατέφθασεν ἀσθμαίνουσα ἡ κόρη τῆς Κάουφμαν κομίζουσα τὴν ὀδοντοστοιχίαν, τὴν ὁποίαν εἶχεν ἀνεύρει κάτωθεν ἑνὸς ἐπίπλου. Ὡς δὲ ἦτο ἐπόμενον, οἱ «φρικτοὶ» πόνοι ἐπέρασαν ἀμέσως ὡς διὰ μαγείας.

8 ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ ΟΙ ΒΟΣΚΟΠΟΥΛΕΣ

ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ. Ἡ ὡραία ἐποχή, κατὰ τὴν ὁποίαν οἱ βασιλεῖς ἐνυμφεύοντο βοσκοποῦλες, παρῆλθεν ἀνεπιστρεπτί, ὄχι μόνον διότι οἱ ἐστεμμένοι εὑρίσκονται εἰς τὴν ἐποχήν μας ἐν παρακμῇ, ἀλλὰ κυρίως διότι δὲν ὑπάρχουν σήμερον βοσκοποῦλες — τοὐλάχιστον εἰς τὴν Ἀγγλίαν! — Πράγματι, συμφώνως πρὸς τελευταίαν στατιστικὴν δοθεῖσαν εἰς τὴν δημοσιότητα καὶ σχετιζομένην μὲ τὸ ἐπάγγελμα καὶ τὰς ἀσχολίας ὅλων τῶν ἐκτὸς οἴκου ἐργαζομένων Ἀγγλίδων ἐκ διαφόρων περιοχῶν, ἀπεκαλύφθη ὅτι ὑπάρχουν σήμερον εἰς τὴν χώραν ταύτην 973 γυναῖκες ὁδηγοὶ αὐτοκινήτων καὶ ἰδίως φορτηγῶν, 607 θηλυκοὶ ὁδηγοὶ τρακτέρ, 150 γυναῖκες λατόμοι, 72 κλειθροποιοί, 50 γυναῖκες ἀσχολούμεναι μὲ τὴν ἐπίστρωσιν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, 10 σιδηρουργοί, 4.177 γυναῖκες ἐργαζόμεναι εἰς χυτήρια μετάλλων καὶ μόλις ὀκτὼ βοσκοποῦλες.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Τὸ Γραφεῖον Μεταφορῶν Πατρῶν

ΑΧΙΛΛΕΩΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΜΕΘΕΝΙΤΗ

ΟΘΩΝΟΣ-ΑΜΑΛΙΑΣ 74 ΤΗΛ. 35-39

ἀνακοινοῖ ὅτι τὴν τόσον ἀξιεπαίνως καὶ εὐσυνειδήτως ἐξυπηρετουμένην γραμμὴν Πατρῶν, Ἀχαΐας, Σαγεΐκων, Λάππα, Νέας Μανωλάδος, Βάρδας, ἐπεκτείνει ἀπὸ σήμερον μέχρι Πύργου δεχόμενον ἐμπορεύματα διὰ Κουρτέσι, Λεχαινά, Ἀνδραβίδα, Γαστούνη, Καβάσιλα, Σαβάλια, Ἀμαλιάδα καὶ Πύργον πρὸς ὀκτὼ λεπτὰ τὴν ὀκᾶ.

ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΕΣ

Ἡ ἀγχόνη

Τὸ δικαστικὸ ἔγκλημα τῶν Ἄγγλων εἰς βάρος τῆς ζωῆς τοῦ Κυπρίου ἐφήβου Παλληκαρίδη δὲ μπορεῖ νὰ περάσῃ ἀπαρατήρητο. Γιατὶ βγαίνουμε πλέον ἀπ' τὰ πλαίσια τοῦ ἀγῶνος γιὰ τὴν ἀπελευθέρωσι τῆς Κύπρου. Αὐτὴ ἡ δικαστικὴ δολοφονία παραμερίζει τὰ προσχήματα τῆς τέως θαλασσοκράτειρας, τῆς βγάζει τὸ προσωπεῖο καὶ μᾶς παρουσιάζει τὸ βυθὸ τῆς ἠθικῆς της καταπτώσεως.

Συλλαμβάνονται στὴν Κύπρο δυνάμει ἐκτάκτου νόμου δύο ὁπλοφοροῦντες, ὁ ἕνας Τοῦρκος, ὁ ἄλλος Ἕλληνας. Ὁ ἴδιος νόμος καὶ γιὰ τοὺς δύο, ἴδια κι' ἡ παράβασίς του. Κατὰ τὴ στοιχειωδέστερη λογικὴ ἴδια θἄπρεπε νἆναι κι' ἡ μεταχείρισίς τους ἀπ' τὴν ἀγγλικὴ δικαιοσύνη. Ἀλλ' ἡ λογικὴ δὲ μπορεῖ νὰ συμβαδίσῃ μὲ τὸν ἀποικιακὸ δεσποτισμὸ ποὺ στηρίζεται στὴ βία καὶ τὴν αὐθαιρεσία. Κι' ἐξ ἄλλου ἡ ἀποικιακὴ δικαιοσύνη μπορεῖ μὲ τὴ μεγαλύτερη εὐκολία ν' ἀλλοιθωρίσῃ σ' ἕνα μονάχα νεῦμα τοῦ δυνάστου.

Κλείνοντας τὸ νόμο ἀλλοιθώρισε καὶ μπροστὰ στὸν Τοῦρκο παραβάτη.

—Κατηγορεῖσαι κλπ.

—Δὲ φταίω, ἐφέντημ. Τὸ βρῆκα σ' ἕνα δρόμο τ' ἀναθεματισμένο.

—Ἀ! τὸ βρῆκες; Εἶσαι ἀθῶος. Καὶ κύτταξε νὰ μὴ τὰ πιάνῃς στὰ χέρια σου αὐτὰ τὰ πράγματα. Ὁ νόμος τῆς κατεπειγούσης ἀνάγκης εἶναι πολὺ αὐστηρός, τζάνουμ.

Καὶ πράγματι γιὰ τὸν ἄλλο παραβάτη, τὸν Παλληκαρίδη, ὁ νόμος αὐτὸς ἦταν ὄχι μονάχα αὐστηρὸς ἀλλ' ἀνέλεκτος. Δὲν εἶχε τώρα ὁ κ. Πρόεδρος μπροστά του τὴν ἀνατολίτικη κουτοπονηριὰ οὔτε τὸ ἀθῶωτικὸ νεῦμα τοῦ νικητοῦ τῶν Μάου—μάου. Εἶχε τὴ παλληκαρίσια ἀπολογία τοῦ ἥρωος Παλληκαρίδη καὶ τὸ θανατηφόρο νεῦμα τοῦ αὐθέντου του. Δύο λέξεις μονάχα εἶπεν ἀπολογούμενος ὁ Παλληκαρίδης.

—Θέλω τὴν ἐλευθερία μου. Αὐτὸ εἶναι ὅλο.

Καὶ πέρασε στὴν ἀγχόνη.

Γιὰ τὴν ὁπλοφορία μήπως; Ὄχι βέ! Εἶναι τόσο μεγάλη ἡ ἀπόστασις ἀπ' τὴν ἀθῶωσι ὡς τὴν ἀγχόνην ὥστε ὅσο μικρὸς καὶ νἆναι κανεὶς δὲ θὰ μπορέσῃ νὰ πιστεύσῃ σὲ μιὰ τέτοια δικαστικὴ ἀνοησία.

Τὴν πραγματικὴ αἰτία θὰ πρέπει νὰ τὴν ἀναζητήσῃ κανεὶς στὴ λιγόλογη κι' ὑπερήφανη ἀπολογία τοῦ Παλληκαρίδη καὶ στὸ θάρρος του νὰ μιλήσῃ—μέσα στὸ δικαστήριο—γιὰ τὴ λευτεριά του.

Αὐτὸ καὶ μόνον αὐτὸ ἦταν τὸ ἔγκλημα ποὺ τὸν ἔστειλε στὴν ἀγχόνη.

Μπορεῖτε νὰ τὸ χαρακτηρίσετε νεανικὸ ἐνθουσιασμό, ἄκαμπτο φανατισμό, ἀκόμα, ἂν θέλετε, ἀδίκημα πολιτικό. Ἀφῆστε ὅμως κατὰ μέρος τὴν ὁπλοφορικὴ σκηνοθεσία.

Ἂς πάρουν ἐπὶ τέλους οἱ ἐκτελεσταὶ τοῦ νεαροῦ Κυπρίου ἕνα μάθημα ἀνδροπρέπειας ἀπ' τὸ θῦμα τους κι' ἂς παύσουν τὰ γελοῖα τους καμουφλαρίσματα.

ΛΙΜΟΣ ΕΠΑΧΤΙΤΗΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Ἀνακοινοῦται, ὅτι κατὰ τὸν διαγωνισμὸν τῆς 22ας Μαρτίου ἐ. ἔ. ἀλέσεως 10.130. Μ. Τ. σίτου, δύνανται διὰ τὴν περιφέρειαν Ἀθηνῶν—Πειραιῶς νὰ ὑποβληθῶσι προσφοραὶ ἀναφερόμεναι καὶ εἰς τὸ ἥμισυ τῆς δυναμικότητος ἀλέσεως ἑκάστου κυλινδρομύλου.

Ἀθῆναι τῇ 19 Μαρτίου 1957

(Ἐκ τῆς Δ)νσεως Κρατικῶν Ἀγορῶν).

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

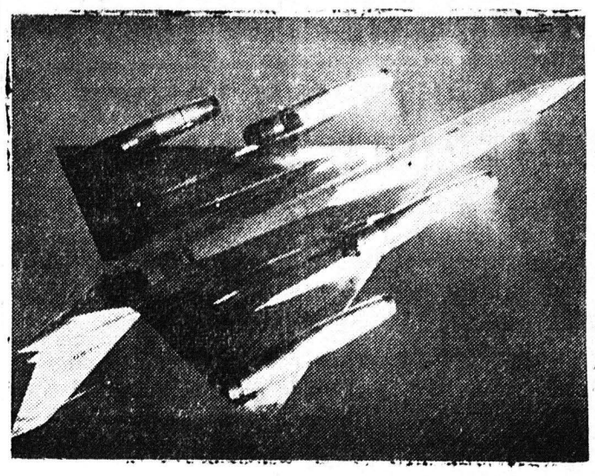
ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Ἡ Δ)νσις Κρατικῶν Ἀγορῶν τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίου ἀνακοινοῖ ὅτι τὴν 8ην Ἀπριλίου 1957, ἡμέραν Δευτέραν καὶ ὥραν 13.30 ἐπαναλαμβάνεται ὁ διαγωνισμὸς διὰ τὴν προμήθειαν 3.167 Μ.Τ. Μαζοῦτ τύπου **Navy Special**, συμφώνως ὅροις ὑπ' ἀριθ. 213354)18909)21—2—57 διακηρύξεως ἡμῶν.

Διὰ πλείονας πληροφορίας δύνανται οἱ ἐνδιαφερόμενοι νὰ ἀπευθύνωνται εἰς τὸ Γραφεῖον Πληροφοριῶν (εἴσοδος ἐκ τῆς Πλατείας Κάνιγγος).

(Ἐκ τῆς Δ)νσεως Κρατικῶν Ἀγορῶν)

ΝΕΟΥ ΤΥΠΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ ΒΟΜΒΑΡΔΙΣΤΙΚΟΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΝ



Ἡ Ἀμερικανικὴ ἀεροπορία ἔδωσε πρὸς δημοσίευσιν τὴν φωτογραφίαν αὐτὴν τοῦ νέου βομβαρδιστικοῦ ἀεροπλάνου Β—58 «Χάστλερ», τὸ ὁποῖον κινούμενον μὲ τέσσαρας κινητῆρας ἀεριοωθήσεως J—79 τῆς Ἑταιρείας Τζένεραλ Ἐλέκτρικ, δύναται νὰ ἀναπτύξῃ ὑπερηχητικὰς ταχύτητας καὶ νὰ ἀνέλθῃ εἰς στρατοσφαιρικὰ ὕψη.

Τὸ Β—58 τὸ ὁποῖον ἔχει σχεδιασθῆ διὰ νὰ ἵπταται εἰς ὕψος ἄνω τῶν 50.000 ποδῶν ἔχει μῆκος 32 μέτρα καὶ τὸ ἄνοιγμα τῶν πτερύγων του, αἱ ὁποῖαι ἔχουν σχῆμα δέλτα, εἶναι 18 μ. Τὸ πλήρωμά του ἀποτελεῖται ἀπὸ 3 ἄνδρας.

ΤΟ ΕΛΕΥΘΕΡΟΝ ΒΗΜΑ ΤΗΣ «ΗΜΕΡΑΣ»

ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΕΝΙΑΙΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΣΤΑΦΙΔΟΣ

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ κ. ΤΣΙΡΩΝΗΝ

Οὔτε εἰς τὸν ἀγροτικὸν κόσμον, οὔτε εἰς τὸν ἀστικὸν προκαλοῦν ἐντυπώσεις, αἱ παραπλανητικαὶ ἑρμηνεῖαι περὶ δῆθεν συστημάτων ὁλοκληρωτικοῦ τύπου, ὅπως ἐπιζητῇ νὰ μετατοπίσῃ τὰς ἀντιρρήσεις του ὁ δικηγόρος φίλος κ. Τσιρώνης εἰς τὸ ἐπιζητούμενον σύστημα τῆς Ἑνιαίας Συγκεντρώσεως τῆς Σταφίδος, διὰ λόγους καθαρῶς ἀντιπολιτευτικοὺς καὶ προσωπικούς, ἀπαντῶν εἰς προηγούμενον δημοσίευμα μας. Τὸ παληὸ βιολὶ δὲν στέκει πλέον νομίζω καὶ δὲν πιάνει εἰς τὴν ἐξελισσομένην Ἑλληνικὴν νοοτροπίαν καὶ εἰς μάτην ὁ κ. Τσιρώνης ἐπιδιώκει νὰ προβάλῃ τὸν μπαμπούλα τοιούτων μεθόδων διὰ τῶν ὁποίων δῆθεν, ἐπιδιώκεται, διὰ τοῦ προτεινομένου συστήματος, ἡ ἀντιγραφή του καὶ εἰς τὴν πατρίδα μας.

Δὲν θὰ ἔπρεπε ὁ κ. Τσιρώνης νὰ μονοπωλ