ΤΟ ΕΠΙΜΑΧΟΝ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ ΚΑΛΑΒΡΥΤΩΝ

Ἡ ἐθνικὴ ὁδὸς Αἰγίου-Πτέρης-Καλαβρύτων

Ποῖαι αἱ προτεινόμεναι χαράξεις κι' ἡ συμφερωτέρα λύσις

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ κ. ΧΡΙΣΤΟΥ ΜΠΑΛΑΣΚΑ

Ἵνα τεθῇ τέρμα εἰς σφαλερὰς καὶ ἀνευθύνους ἀπόψεις, αἵτινες κατὰ καιροὺς ἐξετέθησαν καὶ διὰ τοῦ Τύπου ἀναφορικῶς πρὸς τὴν χάραξιν τῆς Ἐθνικῆς ὁδοῦ ἀριθ. 55 τῶν ἐπαρχιῶν Αἰγιαλείας—Καλαβρύτων, παραθέτομεν κατωτέρω ἀδιάσειστα στοιχεῖα τῆς ἐνδεδειγμένης καὶ συμφερωτέρας λύσεως σχετικῶς πρὸς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἐν λόγῳ ἔργου:

Τὸ 1928, κατόπιν διαμαρτυρίας τῶν κατοίκων Πετσάκων καὶ τῆς Κάτω Γουμενίτσης, ὡρίζετο διὰ διατάγματος, ὅτι ἡ ἐπαρχιακὴ ὁδὸς 13, ἡ ἑνώνουσα τὴν Αἰγιάλειαν μὲ τὴν ἐπαρχίαν Καλαβρύτων, θὰ διήρχετο ἐξ Αἰγίου—Φτέρης — Πετσάκων—Γουμενίτσης— Κουδουνομύλου, ὅπου θὰ συνηντᾶτο μὲ τὴν ὑπάρχουσαν ὁδὸν Πατρῶν—Καλαβρύτων.

Οὕτως εἶχον τὰ πράγματα, ὅτε ὁ στρατηγὸς Κ. Πετμεζᾶς ἀνακινεῖ πάλιν τὸ ζήτημα ὑποστηρίζων ὅτι ἡ ἐπαρχιακὴ ὁδὸς 13 πρέπει νὰ διέλθῃ ἐξ Αἰγίου — Γεφύρας Κερυνίτου— Σελίσσης— Πλατανιωτίσσης — Κερπινῆς Καλάβρυτα. Δημοσιεύων δὲ σχετικὴν μελέτην μετὰ σχετικοῦ διαγράμματος εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῶν Καλαβρύτων», ἀνέπτυσσε τοὺς λόγους οἵτινες κατὰ τὴν ἀντίληψίν του ἐπέβαλον τὴν ἐκ τῶν προαναφερθέντων σημείων χάραξιν τῆς ὁδοῦ. Ἐπειδὴ ὁ Κ. Πετμεζᾶς — παρὰ τὸ ἀναμφισβήτητον αὐτοῦ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Αἰγιάλειαν καὶ τὰ Καλάβρυτα — ἐν τῇ μελέτῃ του, λόγῳ ἀγνοίας τῶν τοπικῶν καὶ γενικῶν συμφερόντων τῶν κατοίκων καὶ τῆς μορφολογίας τοῦ ἐδάφους, κακῶς εἶχεν ἐκτιμήσει τὰ πράγματα, ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῶν Καλαβρύτων» τὸν Μάϊον τοῦ 1934, μελέτη, ἐν ᾗ ὁποίᾳ ἐξητάζετο τὸ ζήτημα τῆς ὁδοῦ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς συμφερωτέρας λύσεως χαράξεως, τῆς λαϊκῆς οἰκονομίας καὶ τουρισμοῦ, ἀπεδεικνύετο ὅτι ἡ ὁδὸς ἔπρεπε νὰ διήρχετο ἐκ Φτέρης — Πετσάκων — Γουμενίτσης — Κουδουνομύλου — Κρλάβρυτα καὶ οὐχὶ ἐκ Κερυνίτου—Κερπινῆς. «Κατόπιν τοῦ ἐγερθέντος θορύβου, τὰ συμβούλια τῶν ἐν Ἀθήναις Συλλόγων Αἰγιαλέων καὶ Καλαβρυτινῶν, ἀνέθεσαν εἰς ἐπιτροπὴν ἀποτελουμένην ἐκ τῶν κ.κ. Κ. Θεοφανοπούλου πρόεδρου, Ἰωάν. Κουτσοχέρα γεν. γραμματέως καὶ 4 ἄλλων συμβούλων, νὰ μελετήσῃ ποία ἦτο ἡ καλυτέρα χάραξις, ἵνα καταβληθῇ προσπάθεια ὅπως αὕτη χαρακτηρισθῇ ὡς ἐθνική.

Ἡ ἀνωτέρω ἐπιτροπή, ἀναγνωρίσασα τοὺς λόγους οἵτινες ἐπέβαλον νὰ διέλθῃ ἡ ὁδὸς ἐξ Αἰγίου—Πτέρης, ὁ-πέρριψε τὴν ὑπὸ τοῦ Κ. Πετμεζᾶ ἄποψιν. Ἐνῷ δὲ ἐπέτυχε διὰ τῶν ἐνεργειῶν της νὰ ψηφισθῇ τὸ ὑπ' ἀρ. 208)1935 (τεῦχος Α') διάταγμα δι' οὗ ἡ ὑπ' ἀριθ. 13 ὁδὸς ἐχαρακτηρίζετο ὡς ἐθνική, ὑπέπεσεν, ἐξ ἀγνοίας, εἰς ἄλλο σφάλμα, ὑποστηρίξασα ὅτι ἡ ὁδὸς ἔπρεπε νὰ χαραχθῇ ἀπὸ Αἰγίου—Φτέρης διὰ Κερπινῆς εἰς Καλάβρυτα καὶ οὐχὶ ἀπὸ Αἰγίου—Πτέρης — Πετσάκων — Γουμενίτσης — Κουδουνομύλου—Καλαβρύτων.

Οὕτω, τὰ δύο ὡς ἀνωτέρω σχέδια χαράξεως, προβλέπουν:

1) Χάραξις κατὰ τὴν ἄποψιν τοῦ Κ. Πετμεζᾶ: «Αἴγιον—Γέφυρα Κερυνίτου — Σέλισσα — Μπουφούσκια — Πλατανιώτισσα — Κερπινή—Καλάβρυτα. Ἀπόστασις 39 χιλιομέτρων ἐξ ὧν ὑφίστανται 9 χιλιόμετρα ἕτοιμα (Αἴγιον — Γέφυρα Κερυνίνου). Ἤτοι ὑπὸ μελέτην κατασκευῆς 30 χιλιόμετρα».

2) Χάραξις κατὰ τὴν ἄποψιν τῆς συσταθείσης ἐπιτροπῆς Αἰγιαλέων καὶ Καλαβρυτινῶν: «Αἴγιον—Ἀχλαδιά—Φτέρη—Βάλτσα— Πλατανιώτισσα—Κερπινή — Καλάβρυτα. Ἀπόστασις 40,5 χιλιομέτρων ἐξ ὧν ὑπάρχουν 3,5 Αἴγιον—Κρόκοβα καὶ ὑπολείπονται πρὸς κατασκευὴν 37 χιλιόμετρα».

Ἔναντι τῶν ἀνωτέρω σχεδίων χαράξεων ἡ ἀποδειχθεῖσα ὡς συμφερωτέρα λύσις χαράξεως εἶναι ἡ ἑξῆς, καθορισθεῖσα διὰ τοῦ πρώτου διατάγματος τοῦ 1928: «Αἴγιον—Ἀχλαδιά—Πτέρη—Ἅγιος Παντελεήμων — Πετσάκοι—Κορφαί—Ἄνω καὶ Κάτω Γουμένιτσα — Κουδουνόμυλος—Καλάβρυτα. Ἀπόστασις 48 χιλιομέτρων, ἐξ ὧν 1) ὑπάρχουν 3,5 (Αἴγιον—Κρόκοβα), 2) 24,5 χιλ. (Κρόκοβα — Ἀντίλαλος Πετσάκων) καὶ 3) 15 χιλιόμετρα μεταξὺ Κάτω Γουμενίτσης—Καλαβρύτων, ἐν ὅλῳ 45 χιλ., ὥστε ἀπομένουν πρὸς ἐκτέλεσιν μόνον 5 χιλιόμετρα περίπου, ἀπὸ Ἀντίλαλον Πετσάκων ἕως χωρίον Γουμένιτσα».

Ἐξ ἄλλου, τὸ 1955 προεκρίθη ἡ κατωτέρω χάραξις καθορισθεῖσα ὁριστικῶς διὰ τοῦ Β. Διατάγματος τῆς 9ης Αὐγούστου 1955 — δημοσιευθέντος εἰς τὸ Φ.Ε.Κ. 222 τῆς 20—8—55 — καὶ διὰ τοῦ ὁποίου (τῇ ἐνεργείᾳ τῶν ἐνδιαφερομένων κοινοτήτων ἐπαρχίας Καλαβρύτων, τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου Αἰγίου, τῶν ἄλλων ἐκεῖ ὀργανώσεων) ἐπετεύχθη ὁ χαρακτηρισμὸς τῆς ὁδοῦ καὶ πάλιν ὡς ὑπ' ἀριθ. 55 Ἐθνικῆς ὁδοῦ καὶ ἐν συνεχείᾳ νῦν — κατόπιν ἐπιτοπίου μεταβάσεως καὶ αὐτοψίας τοῦ κ. Ἰσιδώρου Μαντᾶ — Γεν. Διευθυντοῦ Δημ. Ἔργων μετὰ τῶν κ.κ. Χ. Φώτη νομομηχανικοῦ Ἀχαΐας, Μυτσκίδη, Ἀρφάνη, Γεωργοπούλου μηχανικῶν Ὑπουργείου Δημ. Ἔργων, τοῦ ὑποφαινομένου κλπ., προεκρίθη τελικῶς ὡς συμφερωτέρα, κατόπιν ἐπισταμένης ἐξετάσεως καὶ τῆς μορφολογίας κλπ. τῶν ἐν λόγῳ ἐδαφῶν:

«Αἴγιον—Κρόκοβα—Ἀχλαδιά— Πτέρη —Ἅγιος Παντελεήμων—Πετσάκοι — Κορφαί —Ἄνω Γουμένιτσα—χωρίον Βυσωκά—Καλάβρυτα».

Ἡ ἀνωτέρω χάραξις εἶναι ἡ διὰ τοῦ διατάγματος τοῦ 1928 ἔχουσα καθορισθῆ, ὑπάρχουν δὲ ἤδη περὶ τὰ 43 χιλιόμετρα ἑτοίμου δρόμου. Διὰ τὸ ὑπόλοιπον τμῆμα δὲν ὑπάρχει ἀνάγκη σοβαρῶν τεχνικῶν ἔργων, οὔτε ἐμπόδια φυσικὰ διὰ τὴν διάνοιξιν τοῦ ὑπολοίπου τμήματος. Οὕτω αἱ γέφυραι Κουδουνομύλου καὶ Κοκκαλιάρας ἀπὸ καιροῦ ἀπεπερατώθησαν. Δι' αὐτὰς ἐξωδεύθησαν περὶ τὸ ἓν ἑκατομμύριον δραχμῶν. Ὅσον ἀφορᾷ τὸ τμῆμα Κροκόβης, ὅπου ἔχει λεχθῆ ὅτι, λόγῳ τοῦ ποταμοῦ δέον νὰ γίνουν μερικὰ τεχνικὰ ἔργα, ταῦτα εἶναι ἀσήμαντα, διότι διὰ τῶν ὑφισταμένων ἀντιπλημμυρικῶν φραγμάτων (μπαράζ) ἐπὶ τοῦ Σελληνοῦντος ἔχει διασφαλισθῆ πᾶς κίνδυνος διακοπῆς τῆς συγκοινωνίας. Ὡσαύτως καὶ τὰ ἀναφερθέντα σχετικὰ πρὸς ἀποκλεισμὸν τῶν ὁδῶν ὑπὸ τῶν χιόνων, καὶ κατὰ τὰς τρεῖς ἐν λόγῳ χαράξεις, οἱ δρόμοι ἀνέρχονται εἰς ὕψος 1050 μέτρων (μάλιστα ἡ διὰ Κερπινῆς χάραξις φθάνει τὰ 1150), ὥστε αἱ αὐταὶ συνθῆκαι νὰ ὑφίστανται καὶ διὰ τὰς τρεῖς λύσεις.

Ἐὰν ἡ ὁδὸς Αἰγίου—Καλαβρύτων χαραχθῇ κατὰ τὸ σχέδιον τοῦ στρατηγοῦ Κ. Πετμεζᾶ θὰ ἐξυπηρετήσῃ ἀμέσως ἢ ἐμμέσως τοὺς ἑξῆς συνοικισμοὺς καὶ χωρία: Σέλισσα, Μπουφούσκια, Ἀγ. Ἀνδρέας, Μαμουσιά, Πλατανιώτισσα, Βάλτσα, Κερπινή, Ρωγούς, Βιλιβίνα σύνολον κατοίκων κάτω τῶν 2.000. Εἶναι δὲ γνωστὸν ὅτι τὰ προϊόντα τῶν ὡς ἄνω συνοικισμῶν καὶ χωρίων, ὄχι μόνον δὲν ἐξάγονται ἀλλ' οὔτε κἂν ἐπαρκοῦν πρὸς διατροφὴν τῶν ἰδίων.

Ἐὰν ἡ χάραξις ἀκολουθήσῃ τὸ σχέδιον Αἰγίου — Ἀχλαδιά — Πτέρη — Βάλτσα — Πλατανιώτισσα — Κερπινὴ Καλάβρυτα οὐδεμία ἄλλη κοινότης ἐξυπηρετεῖται πλὴν τῶν Βάλτσας — Πλατανιωτίσσης — Κερπινῆς (ἡ Κερπινὴ ἐξυπηρετεῖται ἤδη διὰ τοῦ ὁδοντωτοῦ σιδηροδρόμου). Ἡ διαδρομὴ ἀπὸ Πτέρην—Κερπινὴν ἕως Καλάβρυτα, εἶναι βραχώδης, ἄγονος καὶ μένει πάντοτε ἀκαλλιέργητος, οὐδὲν δὲ προϊὸν παράγεται καὶ μεταφέρεται εἰς Αἴγιον. Ἐνῷ, διὰ τῆς χαράξεως μέσῳ Πετσάκων—Γουμενίτσης ἐξυπηρετοῦνται ἄνω τῶν 15 κοινοτήτων μὲ σύνολον πληθυσμοῦ 5.000 κατοίκων, τὰ δὲ προϊόντα ποὺ παράγει ὁ εὔφορος κάμπος τοῦ τέως Δήμου Λαπαθῶν καὶ τῶν Πετσάκων εἶναι πολλὰ καὶ ποικίλα. Τελευταίως δὲ μὲ τὴν γενίκευσιν τῆς μηλοκαλλιεργείας καὶ σταφιδοκαλλιεργείας, ηὐξήθη ἡ παραγωγή, ὥστε νὰ ἀποστέλλωνται καὶ εἰς τὴν καταναλωτικὴν ἀγορὰν Ἀθηνῶν.

Ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τουριστικῆς πλευρᾶς, ὁ δρόμος διὰ τοῦ Κερυνίτου ποταμοῦ οὐδεμίαν προσφέρει ὑπηρεσίαν, διότι δὲν ὑπάρχει ἐκεῖ οὐδὲν ἄξιον λόγου διὰ νὰ ἑλκύσῃ τὸν ἐπισκέπτην, ἡ δὲ διαδρομὴ πληκτικὴ εἶναι καὶ ἀνιαρὰ διὰ τὴν ἔλλειψιν καθ' ὅλην γύρω τὴν ἔκτασιν χλωρίδος, λόγῳ τοῦ ξηροῦ πετρώδους καὶ ἀγόνου ἐδάφους, κυρίως μάλιστα ἀπὸ Βάλτσα καὶ ἄνω, μέσῳ Κερπινῆς. Τοὐναντίον ἡ διαδρομὴ ἀπὸ Αἴγιον — Ἀχλαδιά — Πτέρη — Ἅγιον Παντελεήμονα — Πετσάκοι — Κορφαί—Ἄνω Γουμένιτσα—Κουδουνόμυλος — Κούτελη — Καλάβρυτα εἶναι πλήρης πρασίνου καὶ ὡραίων φυσικῶν τοπίων καὶ ἀξιολόγων μνημείων κλπ. (Μοναὶ Ταξιαρχῶν καὶ Παναγίας Μακελαριᾶς κλπ). Ὁ ταξιδεύων διέρχεται διὰ δασῶν πεύκης καὶ ἐλάτων καθὼς καὶ κρυσταλλίνων πηγῶν. Τὸ Πυργάκι, ἡ Πτέρη, οἱ Πετσάκοι, αἱ Κορφαί, αἱ Γουμένιτσαι καὶ γενικῶς τὰ Λαπατοχώρια διὰ τῆς ὁλοκληρώσεως τοῦ δρόμου τούτου θὰ καταστοῦν ἐκ τῶν ὡραιοτέρων θερετρων.

Οὕτω, ἡ προκριθεῖσα πρὸ 22 ἐτῶν ὑπὸ τοῦ ἀειμνήστου στρατηγοῦ Πετμεζᾶ λύσις, ἀναφορικῶς πρὸς τὴν συμφερωτέραν χάραξιν τῆς ἐν λόγῳ ὁδοῦ ἰσχύει καὶ νῦν καὶ διὰ τὸ μέλλον. Ἰδίᾳ, σήμερον μάλιστα, ὅπου ἡ ἐθνικὴ ὁδὸς Αἰγίου — Πτέρης — Καλαβρύτων ἔχει φθάσει ἕως τὸν Ἀντίλαλον Πετσάκων διὰ νὰ ἑνωθῇ μὲ τὴν ὁδὸν Καλαβρύτων—Πατρῶν καὶ χρειάζεται μόνον 5 χιλιόμετρα εἰσέτι μέχρι τῆς Ἄνω Γουμενίτσης (ἀπὸ Γουμένιτσαν ἕως Καλάβρυτα δρόμος 15 χιλιομέτρων εἶναι ἤδη ἕτοιμος).

Συμφώνως πρὸς τὰ ἀνωτέρω, σχετικῶς πρὸς τὴν χάραξιν τῆς ἐν λόγῳ ὁδοῦ, πᾶσα ἀντίθετος ἄποψις εἶναι τὸ ὀλιγώτερον ἀμελέτητος καὶ τὸ ὀρθὸν εἶναι ὅσοι ἀσχολοῦνται καὶ εἰσηγοῦνται, λόγῳ ἀξιώματος εἰς τοὺς ἁρμοδίους βουλευτὰς τοῦ τόπου των ὁδικὰ ζητήματα, νὰ ἔχουν ὑπ' ὄψιν, ἀναφορικῶς πρὸς τὰς συμφερωτέρας λύσεις, τοὺς ἑξῆς παράγοντας:

1) Τὰ χωρία καὶ τὸν πληθυσμὸν ποὺ θὰ ἐξυπηρετήσῃ ἕνας δρόμος.

2) Τὰ προϊόντα ποὺ παράγουν τὰ χωρία ποὺ ἐξυπηρετοῦνται ἀπὸ τὸν δρόμον.

3) Τὰ τουριστικὰ ὀφέλη ποὺ θὰ προκύψουν ἀπὸ τὴν κατασκευὴν ἑνὸς δρόμου, τόσον τὰ τοπικὰ τῶν χωρίων ὅσον καὶ γενικώτερα τοῦ τόπου μας.

4) Τὸν ἀπώτερον σκοπὸν ποὺ θὰ ἐξυπηρετήσῃ ἐν προκειμένῳ ἡ κατασκευὴ τοῦ δρόμου τούτου π. χ. ἤτοι τῆς συνδέσεως ὁλοκλήρου τῆς Πελοποννήσου μὲ τὴν Στερεὰν Ἑλλάδα καὶ ἐκεῖθεν μέσῳ Αἰγίου—Ἰτέας (μὲ φέρρυ—μπὼτ) καὶ Μπράλου μὲ ὁλόκληρον τὴν ὑπόλοιπον Ἑλλάδα κλπ., διὰ τὴν ἐξαγωγὴν ἄνευ μεταφορτώσεων τῶν ἐξαιρέτων προϊόντων τῆς Πελοποννήσου καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικόν.

5) Τὴν οἰκονομικὴν πλευρὰν τοῦ συγκοινωνιακοῦ προϋπολογισμοῦ. Ἤτοι δέον νὰ μὴν ἀγνοοῦνται οἱ ἤδη ὑπάρχοντες ἕτοιμοι δρόμοι οἵτινες χρησιμοποιούμενοι περιορίζουν κατὰ πολὺ τὸ κόστος ἑνὸς νέου δρόμου.

6) Τέλος, οὐδένα ἀπολύτως ρόλον παίζουν καὶ οὐδεμίαν σημασίαν ἔχουν διὰ τὰ σημερινὰ μεταφορικὰ μέσα, ἀποστάσεις κατὰ 2 ἢ 3 χιλμ. μακρότεραι ἢ συντομώτεραι.

ΧΡΙΣΤΟΣ Γ. ΜΠΑΛΑΣΚΑΣ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΝΕΑ

Τὸ ἀλκοὸλ ἐναντίον τοῦ ψύχους. Ἕνα παιδὶ 14 ἐτῶν ἐφευρίσκει ρομπότ

Η ΕΞΑΤΜΙΣΙΣ ΤΩΝ ΥΔΑΤΩΝ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. Ὁ Δρ Φάμπριακαντ αὐθεντία εἰς τὴν ὠτορινολαρυγγολογίαν, τοῦ πανεπιστημίου τοῦ Σικάγου, ἐδημοσίευσε, εἰς τὴν ἔκδοσιν τῆς ἀμερικανικῆς ἰατρικῆς ἑταιρίας, ἄρθρον, εἰς τὸ ὁποῖον ἀναφέρεται ὅτι εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ κοινοῦ κρυολογήματος ἡ χρησιμοποίησις οἰνοπνεύματος καταπολεμεῖ τοῦτο.

Ὅλαι αἱ ἀντιδράσεις ποὺ προέρχονται ἀπὸ τὴν λῆψιν ποτῶν περιεχόντων οἰνόπνευμα, δηλαδὴ καλλιτέρα κυκλοφορία τοῦ αἵματος, ἀνακουφίσεως, ἐπιθυμία πρὸς ἀνάπαυσιν, βοηθοῦν τὸν ἀσθενήσαντα. Ἡ ἀνάπαυσις ἐλαττώνει τὴν ἔνταση τοῦ κρυολογήματος μειώνει τὴν ἐπικοινωνίαν μὲ τοὺς ἄλλους καθὼς καὶ τὸν κίνδυνον περιπλοκῶν.

***

Ἕνας νεαρὸς 14 ἐτῶν εἰς τὴν Νέαν Ὑόρκην, κατεσκεύασε ἕνα ἠλεκτρονικὸν ρομπὸτ ὕψους 1,8 μέτρου καὶ ἀξίας 1000 δολλαρίων ποὺ βαδίζει, ὁμιλεῖ καὶ κάνει ὑπολογισμούς.

Ὁ νεαρὸς ἐφευρέτης ὀνομάζεται Ντόναλ Ρίχ, ἀπησχολήθη δὲ διὰ τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ τοῦ ρομπὸτ ἐπὶ ἕνα ἔτος. Εἰργάζετο εἰς τὴν οἰκίαν του καὶ πολλαὶ ἀμερικανικαὶ ἑταιρίαι τοῦ ἔδωσαν διάφορα εἴδη διὰ τὸ ἔργον του. Τὸ ρομπὸτ αὐτὸ εἶναι κατασκευασμένο ἀπὸ μασονίτην (τεμάχια ξύλου ὑποστάντα πίεσιν ἀτμοῦ 1000 λιμπρῶν κατὰ τετρ. ἴντσαν) καὶ εἶναι ἐξωτερικῶς ἐπιχρισμένον μὲ ἀλουμίνιον. Δύναται νὰ βαδίζῃ ἕως δώδεκα μέτρα ἐμπρὸς καὶ ὀπισθεν καὶ σταματᾶ εἰς οἱονδήποτε ἐμπόδιον. Ἐπίσης χρησιμοποιεῖ τὰ ἄνω καὶ κάτω ἄκρα.

***

Ἐπιστήμονες τοῦ πανεπιστημίου τῆς Κουλούμπια παρήγαγον μίαν «χημικὴν ἐπίστρωσιν», ἡ ὁποία ἀπεδείχθη λίαν ἀποτελεσματικὴ καὶ εὐθηνὴ μέθοδος διατηρήσεως ἑκατομμυρίων γαλονίων ὕδατος ποὺ χάνονται ἀπὸ τὴν ἐξάτμισιν.

Σχετικῶς ὁ χημικὸς Λὰ Μέρ, εἶπεν ὅτι ἔπειτα ἀπὸ πειράματα πολλῶν μηνῶν ἐπέτυχε τὴν μείωσιν κατὰ 50—65 ο/ο εἰς τὰς δεξαμενὰς ὕδατος τῶν νοτιοδυτικῶν τῆς Ἀμερικῆς καὶ Αὐστραλίας διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως ἐξαδικῆς ἀλκοόλης.

Αὐτὴ ἡ ἀβλαβὴς χημικὴ οὐσία ἐπιστρώνεται ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὕδατος καὶ ἐμποδίζει τὴν ἐπαφὴν αὐτοῦ μὲ τὸν ἀέρα καὶ τοιουτοτρόπως προλαμβάνεται ἡ ἐξάτμισις. Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ οὐσία αὐτὴ εἶναι τόσον λεπτὴ οὕτως ὥστε ἕνα χιλιόγραμμον εἶναι ἀρκετὸν διὰ ἔκτασιν 8,8 ἑκταρίων.

Ὁ δρ Λὰ Μέρ, εἶπεν ὅτι ἡ χρησιμοποίησις αὐτῆς τῆς μεθόδου εἰς περιοχὰς ὅπου τὸ πρόβλημα τοῦ ὕδατος εἶναι ὀξύ, π. χ. στὸ Τέξας, θὰ ἐξοικονομήσῃ πολλὰ ἑκατομμύρια δολλάρια ἐτησίως.

Ἡ οὐσία αὐτὴ δὲν στοιχίζει παρὰ 88 σέντς τὸ χιλιόγραμμον καὶ εἶναι ἀρκετὸν 1,12 χιλιόγραμμα τὸν μῆνα κατὰ ἑκτάριον ἐπιφανείας ὕδατος νὰ προληφθῇ ἐξάτμισις κατὰ μέγιστον ποσοστόν.

ΚΕΝΤΡΟΝ "ΛΟΥΖΙΤΑΝΙΑ,,

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ
(ΠΡΩΗΝ ΜΠΥΡΑ ΜΑΡΑΤΟΥ)
●●●
Ἀπὸ σήμερον καὶ κάθε βράδυ θὰ παίζῃ τὸ μοντέρνο λαϊκο—εὐρωπαϊκὸ συγκρότημα
ΝΟΤΗ
μὲ τὴν μπριόζα βεντέττα τοῦ ραδιοφωνικοῦ σταθμοῦ Θεσσαλονίκης
ΒΟΥΛΑ
στὰ τελευταῖα μοντέρνα σουξὲ
Συμμετέχουν:
Ὁ μοναδικὸς ἀκκορντεονίστας
ΣΠΥΡΟΣ ΧΑΛΚΙΟΠΟΥΛΟΣ
Ὁ ἐξαίρετος κιθαρίστας
ΦΩΤΑΚΗΣ
Μόνο στὴ «ΛΟΥΖΙΤΑΝΙΑ» θὰ βρῆτε ἐκλεκτοὺς καὶ πικάντικους μεζέδες. Στὴ «ΛΟΥΖΙΤΑΝΙΑ» θὰ βρῆτε κέφι, ἄκρα περιποίησι καὶ τιμὰς λογικὰς
ΠΑΝ. ΣΑΡΑΝΤΙΔΗΣ
Τηλέφ. 34—19

Προσεχῶς μεταφέρεται ἡ Νέα Μαιευτική—Χειρουργική—Γυναικολογική Κλινική
ΒΑΣ. ΚΟΥΡΛΙΟΥΡΟΥ
εἰς τὸ νεόδμητον κτίριον ἐπὶ τῆς Κορίνθου 200 καὶ Κολοκοτρώνη, τηλ. 42—58

ΕΠΙΣΤΟΛΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ "ΗΜΕΡΑΝ,,

ΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΩΝ ΣΥΝΟΙΚΙΣΜΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Σᾶς παρακαλῶ ὅπως ἀπὸ τῶν στηλῶν τῆς ἀγαπητῆς «Ἡμέρας» θέσετε ὑπ' ὄψιν τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου τὰς ἀκολούθους ἀνάγκας τοῦ Προσφυγικοῦ Συνοικισμοῦ, τὰς ὁποίας ὁ Δῆμος ὡς ἐκ συστήματος παραγνωρίζει πρὸς μεγίστην δυσφορίαν τῶν κατοίκων τῆς περιοχῆς:

1) Αἱ ὁδοὶ Φωκαίας καὶ Περγάμου ἔχουν ἀνάγκην κρασπεδώσεως καὶ συντηρήσεως. Ἡ διέλευσις τῶν λεωφορείων τῆς συγκοινωνίας καὶ τὸ γεγονὸς ὅτι δὲν καταβρέχονται οἱ δρόμοι αὐτοί, ἀναγκάζουν τοὺς περιοίκους νὰ ἔχουν συνεχῶς κλειστὲς τὶς πόρτες καὶ τὰ παράθυρα τῶν σπιτιῶν τους.

2) Τὸ πλησίον τοῦ γηπέδου τοῦ «Ὀλυμπιακοῦ» τμῆμα τοῦ Β' Συνοικισμοῦ ὑδρεύεται πλημμελῶς.

3) Ἡ ἀποπεράτωσις τῶν δημοτικῶν λουτρῶν τοῦ Α' Συνοικισμοῦ ἔχει ἐγκαταλειφθῆ καὶ ἔτσι ἔχει δημιουργηθῆ ἐκεῖ μιὰ ἑστία μολύνσεως καὶ διαφθορᾶς τῶν νέων.

Παρὰ τὰς προεκλογικὰς ὑποσχέσεις τόσον τοῦ κ. Δημάρχου ὅσον καὶ τῶν κ. κ. Συμβούλων οὐδεὶς ἐνδιεφέρθη ἢ ἐπρότεινε τι ὑπὲρ τῶν συνοικισμῶν. Καὶ εἴχαμε τόσες ἐλπίδες. Κρίμα!

Εὐχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν

Μετὰ τιμῆς
ΚΩΝ. ΜΑΝΑΣΙΑΔΗΣ

Η ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΑΡΟΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. Νομάρχου περιωρίσθη ἡ λεωφορειακὴ γραμμὴ Ἀρόης λόγῳ ἀκαταλληλότητος τμήματος τῆς ὁδοῦ ἀπὸ στάσεως Ἁγ. Κωνσταντίνου μέχρι στάσεως Χαραλάμπη. Δεδομένου ὅμως ὅτι καθ' ὅλον τὸν χειμῶνα, ὅτε οἱ κίνδυνοι ἦσαν προφανῶς μεγαλύτεροι, ἐγίνετο χρῆσις τοῦ τμήματος αὐτοῦ, θὰ ἠδύνατο ὁ κ. Νομάρχης ν' ἀναστείλῃ προσωρινῶς τὸ μέτρον, διὰ νὰ μὴ καταπονῆται πλῆθος κατοίκων καὶ παραθεριστῶν πεζοπορούντων ὑπὸ ἀφόρητον καύσωνα.

Ἐξάλλου, λόγῳ τοῦ κατεπείγοντος, ἡ δημοτικὴ ἀρχὴ θὰ ἠμποροῦσε, ἐκ τοῦ ἐσχάτως ψηφισθέντος κονδυλίου συντηρήσεως τῆς ὁδοῦ Ἀρόης, νὰ μεριμνήσῃ διὰ τὴν προσωρινὴν ἀμμοχαλικόστρωσιν μικροῦ τμήματος μεταξὺ Ἁγίου Κωνσταντίνου καὶ Ρηγοπούλου, ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ μέσῳ ταύτης ἐπανάληψις τῆς συγκοινωνίας τὸ ταχύτερον.

Μετὰ τιμῆς
Ν. Α.

ΘΕΑΤΡΟΝ
ΟΡΦΕΥΣ
ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΑΡΟΥΔΑ
ΝΕΑ ΜΟΥΣΙΚΗ ΣΚΗΝΗ
ΓΙΩΡΓΟΥ ΞΥΔΗ
ΣΟΥΛΑ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΗ
ΜΕ 15 ΑΚΟΜΗ ΗΘΟΠΟΙΟΥΣ
ΣΗΜΕΡΟΝ
Ἀπογευματινὴ 8—10
καὶ βραδυνὴ 10.30
Ἡ πρεμιέρα τῆς ἀθάνατης ὀπερέττας
Η ΓΥΝΑΙΚΑ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ
Τιμὴ εἰσιτηρίου Α' ἠριθμημένης δρ. 8
Πλατείας Β' θέσις γενικὴ εἴσοδος δρ. 6
Εἰσιτήρια προπωλοῦνται εἰς τὸ βιβλιοχαρτοπωλεῖον Κουλουμπῆ ἀπὸ πρωΐας

Γωνιὰ τοῦ Βιβλίου
Τηλεφ. 23-96
★ Ἑλληνικὸς κ. Ξένος Τύπος.
★ Κάθε βιβλίο ποὺ θὰ χρειασθῆτε.
★ Ὅλα τὰ καλὰ φιγουρίνια.
★ Ὅλα τὰ βιβλία σὲ τεύχη.
★ Κάρτ-ποστάλ.
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ 16 ΠΑΤΡΑΙ

ΕΛΛΗΝ ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ
Κυριακὴ 3 Αὐγούστου
ΚΥΛΛΗΝΗ
12—20 Αὐγούστου
ΡΟΔΟΣ
Πληροφορίαι καὶ δηλώσεις στὴν Λέσχη τηλ. 38—82 καὶ 38—39.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ
Φέρομεν εἰς γνῶσιν τοῦ κοινοῦ ὅτι ἀπὸ Δευτέραν 4ην Αὐγούστου τὸ κατάστημα ὑφασμάτων Α. ΣΑΚΑΡΕΛΛΟΥ ἀρχίζει τὰς ἐργασίας του
ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΗ
ΤΙΜΑΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΟΙ
ΜΑΙΖΩΝΟΣ 94
ΣΑΚΑΡΕΛΛΟΣ

ΝΕΑ ΚΛΙΝΙΚΗ
ΩΤΟΡΙΝΟΛΑΡΥΓΓΟΛΟΓΙΚΗ
ΙΑΤΡΟΥ ΣΠΥΡ. ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΗ
ΕΙΔΙΚΟΥ ΩΤΟΡΙΝΟΛΑΡΥΓΓΟΛΟΓΟΥ
ΔΕΧΕΤΑΙ ΚΑΘ' ΕΚΑΣΤΗΝ
Πλατεῖα Γεωργίου Α' ἀριθ. 9. Τηλ. 36—65
ΔΕΧΕΤΑΙ ΚΑΙ ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥΣ Ι.Κ.Α. δι' ἐγχειρήσεις

Ηὐξήθη ἡ τάσις τῶν Ἑλλήνων νὰ πηγαίνουν εἰς τὴν Εὐρώπην δι' ἐξετάσεις καὶ ἐπεμβάσεις

παρὰ τὴν πρόοδον τῆς ἑλληνικῆς ἰατρικῆς

ΠΟΙΑΙ ΧΩΡΑΙ ΠΡΟΤΙΜΩΝΤΑΙ ΚΑΙ ΔΙΑ ΠΟΙΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ

ΑΘΗΝΑΙ. (Ἰδ. Ὑπηρ.). Ἂν