ΜΕΓΑΛΕΠΗΒΟΛΑ ΣΧΕΔΙΑ

Πύλη τῆς Εὐρώπης στὴ Μεσόγειο θὰ καταστήσουν τὴ Θεσσαλονίκη τρία μεγάλα γιὰ τὴν Ἑλλάδα ἔργα

Εὐρωλιμένας, πλωτόδρομος καὶ ἀρτηρία μεταξὺ Βορρᾶ-Νότου

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΝ ΚΑΙ ΠΟΛΛΕΣ ΞΕΝΕΣ ΧΩΡΕΣ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (Ἰδ. Ὑπ.). Ἐδῶ καὶ δέκα περίπου χρόνια ἀκούμε κάνε τόσο νὰ γινεται λόγος γιὰ δύο τεράστιας σημασίας ἔργα: Τὸν πλωτόδρομο τοῦ Δουνάβη — Μοράβα — Ἀξιοῦ καὶ τὸν Εὐρωλιμένα! Τελευταία ἔχει προστεθῆ κι' ἕνα τρίτο ἔργο, ἡ σπουδαιότητα τοῦ ὁποίου εἶναι ἀνάλογη μὲ ἐκείνη τῶν δύο ποὺ προαναφέρηκαν. Πρόκειται γιὰ τὸν μεγάλο αὐτοκινητόδρομο ποὺ θὰ ἑκινᾶ ἀπὸ τὸ Ντάντσιχ, τὴν πολωνικὴ πόλη στὴ Βαλτικὴ Θάλασσα, καὶ θὰ καταλήγη στὴν Ἀθήνα, ἑνώνοντας τὴν βόρεια Εὐρώπη μὲ τὴν κεντρικὴ καὶ τὸ Ἀιγαίο.

Τὰ τρία αὐτὰ ἔργα ποὺ βρίσκονται ἤδη στὸ στάδιο τῆς μελέτης τους, ἀπασχολοῦν πολλὲς εὐρωπαϊκὲς κυβερνήσεις, τὸν ΟΗΕ καὶ τὶς δύο ὑπερδυνάμεις. Ὅλοι ἔχουν τοὺς ἰδιαίτερους λόγους τους — ὅπως θὰ δοῦμε παρακάτω — ποὺ τοὺς ὑποχρεώνουν νὰ πάρουν θέση στὴν πραγματοποίηση τῶν ἔργων αὐτῶν. Γιὰ μᾶς τοὺς Ἕλληνες, ὅμως τὰ ἔργα αὐτὰ ἀποκτοῦν ἐντελῶς ξεχωριστὴ σημασία, ἀφοῦ θὰ ἐκτελεσθοῦν στὴν περιοχήν μας. Δηλαδὴ ἀνάμεσα στὰ γιουγκοσλαβικὰ σύνορα καὶ τὶς ἐκβολὲς τοῦ Ἀξιοῦ. Εἶναι συνεπῶς αὐτονόητο ὅτι ἐκεῖνος ποὺ θὰ ἐπηρεασθῆ ἄμεσα ἀπὸ τὰ μεγαλεπήβολα αὐτὰ ἔργα θὰ εἶναι κυρίως ὁ βορειοελλαδικὸς χῶρος. Καὶ ἡ ἐπιροὴ αὐτὴ θὰ εἶναι καθοριστικὴς σημασίας, ἀφοῦ ἡ μελέτη, ἡ ἐργασία καὶ ἡ πραγμάτωση τῶν σχεδίων θὰ ἀλλάξουν ριζικὰ τὸ δεδομένα τῆς περιοχῆς. Καὶ ὅταν λέμε «δεδομένα» δὲν ἐννοοῦμε μονάχα τὴν εἰκόνα τοῦ τοπίου. Περισσότερο ἐννοοῦμε μεταβολὲς οἰκονομικές, τεχνολογικὲς κοινωνικές, οἰκολογικὲς (δηλαδὴ προστασίας τοῦ περιβάλλοντος), ἀνθρωπογεωγραφικὲς καὶ φυσικὰ πολιτικές! Ἔτσι χάρις στὰ ἔργα αὐτὰ ποὺ θὰ προωθοῦν στὰ ἀμέσως ἑπόμενα χρόνια, ἡ σύνδεση τῆς Ἑλλάδος μὲ τὴν Εὐρώπη θὰ πάρη μορφὴ περισσότερο συγκεκριμένη ἀπὸ ὅ,τι μπορεῖ νὰ σημαίνη ἡ θέση της μέσα στὴν Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότητα.

Αὐτὸ θὰ συμβῆ γιατὶ τὰ τρία ἔργα ποὺ προαναφέραμε θὰ ἀποτελέσουν φυσιολογικὰ τὴν Ἑλλάδα τὴν Εὐρώπη καὶ θὰ ἀνοίξουν τὸν δρόμο γιὰ μιὰ κολοσσιαία δισκίνηση τῶν ἐμπορευμάτων μεταξὺ τῆς Εὐρώπης, τῆς Ἀσίας Ἀνατολῆς καὶ τῆς Ἀφρικῆς.

Δὲν πάει πολὺς καιρὸς ποὺ ὁ κ. Ι. Μπούτος, πρώην ὑπουργὸς ἀναπληρωτὴς συντονισμοῦ τῶν ὑπουργῶν νεωτερισμῶν δήλωνε ὅτι τὰ τρία ἔργα θὰ συμβάλλουν ὥστε νὰ προβληθῆ ἡ ἐξέχουσα γεωπολιτικὴ ἀνάπτυξη τῆς χώρας μας στὴν περιοχὴ τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀσίας.

Ὅπως, εἶναι γνωστό, ὁ κ. Καραμανλῆς στὰ ἐγκαίνια τῆς Ἐκθέσεως Θεσσαλονίκης πρόπερσι, εἶχε μιλήσει γιὰ τὴν ἰδέα τῆς δημιουργίας διεθνοῦς ἐλευθέρας ζώνης τοῦ Ἀξιοῦ μὲ τὰ τὴν κατασκευὴ τῆς ὑδάτινης ἀρτηρίας Ἀξιοῦ — Δούναβη. Ἐξ ἄλλου, οἱ ἑλληνικὲς καὶ γιουγκοσλαβικὲς ἐπιτροπὲς ποὺ ἔχουν ἀπὸ καιρὸ δημιουργηθῆ βρίσκονται σὲ διαρκῆ ἐπαφὴ καὶ συνεργασία μὲ τὶς ὑπηρεσίες τοῦ ΟΗΕ, μὲ τὶς ὁποῖες συγκεντρώνουν τὰ ἀπαραίτητα στοιχεῖα (οἰκονομικὰ καὶ τεχνικὰ) γιὰ τὴν πραγμάτοποίηση τοῦ ἔργου.

Ἡ κατασκευή τοῦ, προβλέπεται νὰ γίνη σὲ πέντε στάδια. Τὸ πέμπτο στάδιο ἀφορᾶ τὴν Ἑλλάδα καὶ προβλέπει τὴν κατασκευὴ διώρυγος ἀπὸ τὰ ἑλληνογιουγκοσλαβικὰ σύνορα μέχρι τὴν Θεσσαλονίκη μήκους 75 χιλιομέτρων. Στὴν διαδρομὴ αὐτὴ θὰ κατασκευασθοῦν τρία φράγματα γιὰ τὴν ρύθμιση τῶν ὑψομετρικῶν διαφορῶν κι' ἕνα τεχνητὸ κανάλι μήκους 16 χιλιομέτρων.

Ἡ πλωτὴ ὁδὸς Δούναβη — Μοράβα — Ἀξιοῦ

Ὁ ΠΛΩΤΟΔΡΟΜΟΣ

Ἐπίσης προβλέψεις ὑπογραμμίζουν ὅτι τὸ ἔργο αὐτὸ θὰ ἀπαιτήση τὸν περισσότερο χρόνο ἀπὸ τὰ ὑπόλοιπα: 30 χρόνια! Ἡ ἰδέα μιᾶς τέτοιας διώρυγας ξεκίνησε τὸ 1841 ὅταν ἔγινε πλωτὸς ὁ Μοράβας. Διάφορες κυβερνήσεις τῆς ἐποχῆς μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὴν γαλλικὴ ποὺ τότε δέσποζε τῆς Εὐρώπης, εἶχαν ἐνδιαφερθῆ γιὰ τὴν διεύρυνση τοῦ πλωτοῦ δικτύου.

Δυστυχῶς, οἱ πολιτικὲς καὶ στρατιωτικὲς συνθῆκες στὴν εὐαίσθητη περιοχὴ τῶν Βαλκανίων δὲν ἐπέτρεψαν τὴν ὑλοποίηση τοῦ ἔργου. Ἔτσι, μέχρι τὸ 1961 μποροῦμε νὰ σημειώσουμε δύο μονάχα σχετικὲς πρωτοβουλίες: Τὸ 1904 οἱ Σέρβοι ἔθεσαν σὲ ἐνέργεια ἕνα συγκεκριμένο σχέδιο ποὺ τὸ βάπτισαν «Βορεμτρικὴ Εὐρωπαϊκὴ Γραμμὴ γιὰ τὴν σύνδεση μὲ τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ». Μιὰ ἀμερικανικὴ ἑταιρία προχώρησε τότε στὴν μελέτη τοῦ σχεδίου, ἔκανε πρόσθετες ἔρευνες καὶ ὑπέβαλε τὰ συμπεράσματά της γιὰ τὴν ναυσιπλοΐα τοῦ Μοράβα — Ἀξιοῦ στὴν ὀθωμανικὴ κυβέρνηση.

Ἀπὸ τότε, ὅμως, καὶ μεχρὶ τὴν ἐπαύριο τοῦ ψυχροῦ πολέμου τὸ ὅλο θέμα παρεμεινε στὸ ἀρχεῖο.

Τὸ 1961 ἦταν ἡ χρονιὰ ποὺ ἀνασυγκροτήθηκε ἡ παλιὰ ἰδέα. Ἡ σταθεροποίηση τῶν καταστάσεων καὶ τὸ εἰλικρινὲς πνεῦμα συνεργασίας σὲ συνδυασμὸ μὲ τὴν παγκόσμια ἐπιδίωξη τῆς «ὑφέσεως», ὡδήγησε σὲ μία ἐπανατοποθέτηση τοῦ ἐνδιαφέροντος σχετικὰ μὲ τὴν ὑλοποίηση τοῦ ἔργου. Αὐτὴ τὴν φορὰ πάνω σὲ σταθερὲς βάσεις.

Τὴν ἴδια ἐποχὴ τὰ Ἡνωμένα Ἔθνη μελετοῦσαν τὸ θέμα, ἐνῶ ἡ Ἑλλάδα τὸ ἐνέτασσε μέσα στὰ πλαίσια ἑνὸς προγράμματος γιὰ τὴν ἀξιοποίηση τῆς κοιλάδος τοῦ Ἀξιοῦ. Ἡ ἀρχικὴ ἔκθεση τοῦ ΟΗΕ ὁλοκληρώθηκε τὸ 1973, ὁπότε μία ὁμάδα ἐμπειρογνωμόνων ποὺ εἶνε ἐπισκεφθῆ τὴν Γιουγκοσλαβία καὶ τὴν Ἑλλάδα ὑποστήριζε πὼς «ἡ κατασκευὴ τῆς πλωτῆς διώρυγος μεταξὺ Δουνάβεως καὶ Αἰγαίου εἶναι τεχνικῶς πραγματοποιήσιμη».

Ἔτσι στὴν 5η σύσκεψη ποὺ ἔγινε στὶς ἀρχὲς τοῦ 1975 στὸ Βελιγράδι, ἡ μικτὴ ἑλληνογιουγκοσλαβικὴ ἐπιτροπή, ὑιοθέτησε τὸ σχέδιο συμφώνου ἀνάμεσα στὶς δύο κυβερνήσεις γιὰ τὴν ἐκπόνηση μελέτης ποὺ νὰ ἀφορᾶ τὴν κατασκευὴ τοῦ πλωτόδρομου Μοράβα — Ἀξιοῦ.

Ὅπως προβλέπεται, ἡ τελικὴ ὁλοκλήρωση τῆς μελέτης θὰ γίνη κάποιο ἀνάμεσα στὰ τέλη τοῦ '77 μὲ ἀρχὲς τοῦ '78. Τότε προβλέπεται καὶ ἡ ἔναρξη τῶν ἐργασιῶν τῆς κατασκευῆς τοῦ ἔργου. Τὸ κόστος αὐτοῦ τοῦ δημιουργήματος εἶναι δύσκολο νὰ ὑπολογιστῆ ἀφοῦ ἡ μελέτη δὲν ἔχει ὁριστικοποιηθῆ. Λογικὰ τὰ ἀνέβη σὲ πολλὲς ἑκατοντάδες ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Ἀρκεῖ νὰ ἀναφερθῆ ὅτι τὰ ἔξοδα τῆς μελέτης θὰ ξεπεράσουν τὰ 2.000.000 δολλάρια.

Τὸ βασικώτερο ὀφέλημα ποὺ θὰ προκύψη ἀπὸ τὸν πλωτόδρομο γιὰ τὴν Εὐρώπη, εἶναι ἡ μείωση τοῦ μεταφορικοῦ κόστους μεταξὺ κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ Μεσογείου. Ἡ ἀπόσταση θὰ μικραίνη κατὰ 1.200 χιλιόμετρα γιὰ τὰ σκάφη ποὺ τώρα κάνουν τὸν γῦρο τῆς Μαύρης Θάλασσας προτοῦ μποῦνε (ἢ βγοῦνε) στὸν Δούναβη.

Ο ΕΥΡΩΛΙΜΕΝΑΣ

Ἡ δημιουργία τοῦ Εὐρωλιμένα στὸν Θερμαϊκὸ Κόλπο θὰ καταστήση τὴν Ἑλλάδα γέφυρα Εὐρώπης — Ἀφρικῆς — Ἀσίας καὶ τὴν Θεσσαλονίκη μεγάλο διαμετακομιστικὸ κέντρο τοῦ εἰδικοῦ ἐμπορίου.

Ἡ ἀνάπτυξη τῆς πόλεως αὐτῆς εἶναι ἐλλιγιώδης καὶ δὲν εἶναι ὑπερβολικὸ αὐτὸ ποὺ εἰπώθηκε ὅτι δηλαδή, ἡ Θεσσαλονίκη θὰ γίνη ἕνα εὐρωπαϊκὸ Χόγκ Κόνγκ ποὺ θὰ γιγαντώνεται μέρα μὲ τὴν μέρα στὸν κόλπο τοῦ Θερμαϊκοῦ.

Ἡ πρώτη σκέψη ἦταν ἡ δημιουργία μιᾶς ἐλεύθερης τελωνειακῆς καὶ βιομηχανικῆς ζώνης στὴ Θεσσαλονίκη γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση τῶν σημερινῶν ἐπιχειρησιακῶν δεδομένων. Σύντομα ὅμως τὸ σχέδιο διευρύνθηκε καθὼς προέκυψαν τὰ ἑξῆς στοιχεῖα:

Ἡ κατασκευὴ τῆς πλωτῆς ὁδοῦ Δούναβη — Μοράβα — Ἀξιοῦ καὶ οἱ ἐγκαταστάσεις ποὺ θὰ ἀπαιτηθοῦν στὴν νότια εἴσοδό της στὸν Θερμαϊκὸ Κόλπο, κοντὰ στὴ Θεσσαλονίκη.

Ἡ πιθανὴ ἐγκατάσταση δεξαμενῶν γιὰ τὸν σχεδιαζόμενο ἀγωγὸ πετρελαίου Ἑλλάδος — Γιουγκοσλαβίας.

Ἡ ἐγκατάσταση ναυπηγείων.

Ἡ διεύρυνση τοῦ ὑπάρχοντος δικτύου μεταφορῶν ἀπὸ ξηρά, θάλασσα καὶ ἀέρα.

Ἡ οἰκονομικὴ ἀνάπτυξη τοῦ πληθυσμοῦ τῆς περιοχῆς, καθὼς καὶ προστασία τοῦ περιβάλλοντος.

Ὅλα τὰ παραπάνω δεδομένα κρατήθηκαν ὑπ' ὄψη στὴν πρώτη φάση τῶν μελετῶν γιὰ τὸν Εὐρωλιμένα, ποὺ πραγματοποιοῦν 10 μαζὶ ἑλληνικὲς τεχνικὲς ἑταιρίες. Ἡ ἐπιλογὴ τοῦ Θερμαϊκοῦ γιὰ τὸν Εὐρωλιμένα ἔγινε γιατὶ εἶναι τὸ πλησιέστερο λιμάνι τῆς Εὐρώπης πρὸς τὸν ἀραβικὸ κόσμο. Ἡ ἀπόσταση Θεσσαλονίκης— Πόρτ — Σαΐδ εἶναι 1.420 χιλιόμετρα, ἐνῶ ἀπὸ τὴν Γένοβα εἶναι 2.750 χιλιόμετρα, τὴν Μασσαλία 2.850 χιλμ. τὴν Τεργέστη 2.420 χλμ τὴν Κωνσταντζα 1.820 χλμ. κ.λ.π.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ

Ἡ ἰδέα αὐτοῦ τοῦ ἔργου ἀνήκει στὴν Πολωνία. Πρόκειται γιὰ ἕναν αὐτοκινητόδρομο ταχείας προσπελάσεως ποὺ ἀνοίγει ἀπὸ τὴν Βαλτικὴ Θάλασσα (Ντάντσιχ) προκειμένου πρὸς τὴν Βιέννη καὶ τὴν Βουδαπέστη (μὲ παρακλάδια πρὸς τὴ Οὐγγαρία, τὴν Ἰταλία, τὴν Γιουγκοσλαβία καὶ τὴν Μαύρη Θάλασσα) ἀπὸ κατεβαίνει ἀπὸ τὸ Βελιγράδι πρὸς τὰ Σκόπια καὶ τὴν Ἀθήνα. Μιὰ παρακλαδωτὴ θὰ πηγαίνη ἀπὸ τὴν Σόφια καὶ θὰ καταλήγη στὴν Κωνσταντινούπολη.

Ἡ ἑλληνικὴ κυβέρνηση, ὅπως ἔγραψε σὲ ἄρθρο της ἡ ἐκδότις καὶ βουλευτὴς, στηρίζει πολλὲς ἐλπίδες στὰ ὀφέλη ποὺ θὰ προκύψουν γιὰ τὴν Ἑλλάδα ἀπὸ τὸν αὐτοκινητόδρομο».

Ἡ πλωτὴ ὁδός, ὁ Εὐρωλιμένας καὶ ὁ μέγας αὐτοκινητόδρομος θὰ ὁδηγήσουν στὴν χώρα μας τὸν κύριο ὄγκο τῶν μεταφορῶν ποὺ ἐξυπηρετοῦν τὴν κεντρικὴ καὶ βόρεια (τουλάχιστον) Εὐρώπη. Στὶς μεταφορὲς αὐτὲς θὰ περιλαμβάνεται ἀσφαλῶς καὶ πετρέλαιο. Ἡ μείωσις τοῦ κόστους μεταφορᾶς αὐξάνει ἀνυπολόγιστα τὴν σημασία τῆς Ἑλλάδος σὰν διαμετακομιστικοῦ κόμβου, ἐπομένως καὶ τὴν γνωστὴ οἰκονομικὴ καὶ πολιτικὴ ἰσχύ της.

Ἔτσι οἱ ὑπερδυνάμεις ποὺ ἀντιπαρατίθενται πάνω ἀπ' τὴν Μεσόγειο (Ἡνωμένες Πολιτεῖες καὶ Σοβιετικὴ Ἕνωση), θὰ ἀναχρεωθοῦν σὲ ἀναθεώρηση τῆς στάσης τους ἀναφορικὰ μὲ τὴν Ἑλλάδα! Καὶ αὐτὸ γιατὶ ἡ Ἑλλάδα θὰ ἐνισχύση τὶς διακρατικὲς σχέσεις της καὶ ἑπομένως θὰ ἀπαιτήση μεγαλύτερη ἀνεξαρτησία ἔναντι τῶν φίλων καὶ τῶν ἐνθρῶν της. Συνάμα ἡ Ἑλλάδα θὰ ἀποροφήση τὴν ἐμπορευματικὴ κίνηση ἀπὸ τὴν Δυτικὴ Μεσόγειο, πρᾶγμα ποὺ ἐνδεχομένως τῆς δημιουργήση προβλήματα μὲ παραδοσιακοὺς «φίλους».

Ἡ Μπέττυ Νταΐβις (68 ἐτῶν) λέγει: Ἀπορῶ πῶς εἶμαι ἀκόμα ζωντανή!

ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ. «Ἐπὶ 48 χρόνια εἶμαι ἠθοποιός. Τώρα, ἐφτασα τὰ 68 χρόνια καὶ, πολλὲς φορὲς διαρωτῶμαι: Πῶς εἶναι δυνατὸ νὰ ζῶ ἀκόμη; Σὲ ὅσους μὲ ρωτοῦν «τί γίνομαι», ἀπαντῶ ἁπλῶς: ὅτι εἶμαι ζωντανή».

Εἶναι ἡ Μπέττυ Νταΐβις, ποὺ λέει αὐτὰ τὰ λόγια σὲ ἕναν δημοσιογράφο, τὸν Μπὸμπ Τόμας, ποὺ τὴν συνάντησε στὴ βίλλα της στὸ Λὸς Ἄντζελες. Ἀλλὰ ἴσως δὲν λέει ὅλη τὴν ἀλήθεια: Στὰ 68 χρόνια της, ἡ Μπέττυ Νταΐβις καὶ ζωντανὴ εἶναι καὶ δραστήρια. Συμμετέχει στὶς κοινωνικὲς ἐκδηλώσεις, παίρνει πρωτοβουλίες γιὰ τελετὲς καὶ ἀπονεμὴ βραβείων τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ἰνστιτούτου Ταινιῶν καὶ παρακολουθεῖ τὴν πορεία τοῦ κινηματογράφου.

ΕΧΕΙ ΚΟΥΡΑΣΤΕΙ

Εἶπε ἀκόμη ὅτι μερικὲς φορὲς τὴν θυμοῦνται καὶ τῆς ἀπανέμουν μετάλλια καὶ τιμητικὲς διακρίσεις γιὰ τὸ ἔργο της. Ἀλλὰ δηλώνει πὼς ἔχει κουραστεῖ καὶ δὲν θέλει πλέον τίποτε ἄλλο. Δέχθηκε μόνο μιὰ τελευταία διάκριση ἀπὸ τὸ Ἰνστιτοῦτο Ταινιῶν, ποὺ ἀπονέμεται σὲ ἀνθρώπους τοῦ κινηματογράφου, οἱ ὁποῖοι ἐργάσθηκαν καὶ κοπίασαν σὲ ὅλη τὴ ζωή τους. Τὸ βραβεῖο αὐτό, τὸ πῆραν ἕως τώρα ὁ σκηνοθέτης Τζὼν Φόρντ, ὁ ἠθοποιὸς Τζαίημς Κάγκνεϋ, ὁ Ὄρσον Οὐέλλες καὶ ὁ Οὐίλλιαμ Οὐάϊλερ.

Ἡ Μπέττυ Νταΐβις, γεννήθηκε στὴ Νέα Ἀγγλία καὶ θὰ ἤθελε νὰ μένει νὰ μένει στὴ γενέτειρά της, ἀλλὰ τὸ κρύο εἶναι τόσο δριμὺ ἐκεῖ, ποὺ δὲν τὸ ἀντέχει. Ἰδιαίτερα ἐφέτος ὑπέφερε περισσότερο ἀπὸ κάθε ἄλλη φορά. Λέει μὲ παράπονο: «Ὑποφέρω ἀπὸ τὸ πολὺ κρύο καὶ δὲν μπορῶ νὰ πάω στὴν πατρίδα μου. Πρέπει νὰ ζῶ σὲ ἤπιο κλίμα».

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ Ο.Σ.Ε.

Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ο.Σ.Ε.), πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ ἐπιβατικοῦ κοινοῦ τῆς πόλεώς μας ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν Πράκτορα κ. ΒΑΣ. ΚΑΡΑΜΠΕΡΟΝ, ἀνοιξε Πρακτορεῖον ἐκδόσεως ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ εἰς τὴν Ἄνω Πόλιν ἐπὶ τῆς πλατείας ΟΜΟΝΟΙΑΣ 15

«ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΟΙ ΚΑΤΩΘΙ ΤΥΠΟΙ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ»:

1. ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ: ΤΡΑΙΝΩΝ—ΤΑΧΕΙΑ & ΩΤΟΜΟΤΡΙΣ: ΠΑΤΡΑ—ΑΘΗΝΑ —ΘΕΣ)ΝΙΚΗ—ΟΛΥΜΠΙΑ, ΠΥΡΓΟΣ —ΚΑΛΑΜΑΤΑ κ.λ.π.

2. ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ —ΠΑΤΡΑ — ΑΘΗΝΑ—ΘΕΣ)ΝΙΚΗ

3. ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ: ΔΙΕΘΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ —ΒΑΓΚΟΝ—ΔΙ ΔΙ' ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ ΚΑΙ ΒΑΛΚΑΝΙΑ

ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ — ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΕΠΙΣΗΣ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΕΩΣ

Γιὰ κάθε πληροφορία καὶ κρατήσεις θέσεων
ΤΗΛΕΦ. 222-629

ΕΝΑΡΞΙΣ ΑΠΟ 1ην ΜΑΡΤΙΟΥ 1977

ΚΟΜΜΩΣΕΙΣ ΝΙΑΣ

ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ & ΟΜΟΡΦΙΑΣ

ΠΛΑΤΕΙΑ ΓΕΩΡΓΙΟΥ — ΚΟΡΙΝΘΟΥ 244

ΤΗΛ. 277-485 & 272-354

ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Ἡ ἐπιλογὴ ἐργασίας καὶ οἱ σύγχρονοι νέοι

Ἐκλεκτικότης καὶ μετανάστες

ΤΡΟΧΟΠΕΔΗ Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΝ

ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ (Ἰδ. Ὑπ.). Ἕνα ἀπὸ τὰ σοβαρότερα ἐπακολουθα τῆς πρόσφατης οἰκονομικῆς κρίσεως στὴν Ευρώπη εἶναι ἡ ὀραμετικὴ αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνέργων νέων.

Τὸ γεγονὸς ὅτι ἄτομα κάτω τῶν 25 ἐτῶν ἀποτελοῦν τὴν εὐρύτερη ὁμάδα ἡλικιας μέσα στὶς τάξεις των ἀνέργων, ἔχει προκαλέσει μεγάλο πολιτικὸ θέμα ποὺ καταβροχθίζει ποσὰ καὶ ἀπειλεῖ νὰ γίνει μιὰ δημογραφικὴ ὡρολογιακὴ βόμβα στὸ μέλλον.

Οἱ εἰδικοὶ ποὺ ἀσχολοῦνται μὲ τὸ θέμα στὸ «ἀρχηγεῖο» τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς στὶς Βρυξέλλες, ὑπολογίζουν ὅτι οἱ κάτω τῶν 25 ἐτῶν, ἀντιπροσωπεύουν τὸ 1)3 ἀπὸ τὰ 5.000.000 τῶν ἀνέργων στὰ ἐννέα κράτη —μέλη. Δὲν εἶναι σὲ θέση νὰ τὸ βεβαιώσουν μὲ σαφήνεια γιατὶ ἡ στατιστικὴ βάση ποικίλλει πάρα πολὺ μεταξὺ τῶν κρατῶν —μελῶν. Τὸ πρόβλημα τῆς νεανικῆς ἀνεργίας ὑποτιμᾶται ἀπὸ τοὺς δι ἀθέσιμους ἀριθμούς.

«Ἡ τάση ἦταν ἐμφανὴς ἀπὸ τὸ 1969», παρατήρησε πρόσφατα ἕνας εἰδικὸς τῆς Ε.Ο.Κ., «ἀλλὰ ἡ τελευταία δραματικὴ αὔξηση δημιούργησε πολιτικὸ θέμα σὲ ὅλη τὴν Ἑνωση. Χωρὶς ἀμφιβολία τὸ σημερινὸ ἐπίπεδο εἶναι ὑψηλότερο παρὰ ποτὲ ἄλλοτε στὴν ἱστορία τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς». Ἐξ αἰτίας αὐτῆς τῆς ἀνησυχητικῆς τάσεως, δόθηκε τὸ πράσινο φῶς γιὰ νὰ χρησιμοποιηθεῖ τὸ κεντρικὸ κοινωνικὸ ταμεῖο τῆς Ε.Ο.Κ., γιὰ τὴν χρηματοδότηση προγραμμάτων τῶν κρατῶν — μελῶν ποὺ ἀποβλέπουν στὴν μείωση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνέργων νεων. Τοιουτοτρόπως, αἰτήσεις ἀξίας περίπου 50.000.000 ἐν. λογιστικῶν μονάδων ὑπεβλήθησαν στὶς Βρυξέλλες. Οἱ αἰτήσεις ἔχουν ἤδη φθάσει τὸ ὕψος τῶν 350.000.000 ἐν. λογιστικῶν μονάδων, πολλὲς φορὲς δὲ τὸ ποσὸ τῶν αἰτήσεων εἶναι μεγαλύτερο ἀπὸ τὸν προβλεπόμενο προϋπολογισμὸ γι' αὐτὴ τὴ κατηγορία.

Μερικὲς χῶρες ἔχουν ὑψηλότερο ποσοστὸ ἀπασχολήσεως τῶν νεων ἀπὸ ἄλλες ἀλλὰ οὐσιαστικὰ ὅλες οἱ κυβερνήσεις βρῆκαν ὅτι τὸ πρόβλημα ἦταν ἕνας ἀπὸ τοὺς μεγαλύτερους πονοκεφάλους τους. Τὸ θέμα ἔχει πάρει ἀρκετὴ δημοσιότητα καὶ σημασία στὴν Γερμανία, ὅπου τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεργίας εἶναι λιγώτερο σοβαρὸ σὲ σύγκριση μὲ ὅλες χῶρες. Ἐν ἀπὸ τὰ κράτη—μέλη ποὺ ἔχουν πληγεῖ σοβαρὰ εἶναι ἡ Μεγάλη Βρετανία, ὅπου οἱ ἀπολύσεις νέων κάτω τῶν 25 ετῶν ἔφθασαν μέχρι τὰ μέσα τοῦ 1976 στὸν ἐκρηκτικὸ ἀριθμὸ τῶν 436.000 ἐναντι 174.000 στὰ μέσα τοῦ 1975. Στὴν Γαλλία καὶ Ἰταλία, τὸ ποσοστὸ γιὰ τὸ 1976 κυμαινόταν γύρω στὶς 400.000 καὶ μερικοὶ εἰδικοὶ τὸ τοποθετοῦν πλησιέστερα στὸ μισὸ ἑκατομμύριο γιὰ τὴν Γαλλία καὶ 600.000 γιὰ τὴν Ἰταλία.

ΑΝΗΣΥΧΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Πλὴν τῆς Γερμανίας ὅπου ἡ ἀνεργία ἐπιμείωσε πέρυσι πτώση κατὰ 30%, ἡ αὔξηση τῆς ἀνεργίας στὶς ὑπόλοιπες ὀκτὼ χῶρες τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος παίρνει ἀνησυχητικὲς διαστάσεις. Στὸ σύνολο, ἡ εἰκόνα τῆς οἰκονομίας καὶ ἀπασχολήσεως στὴν Κοινότητα θεωρήθηκε ὡς ἡ χειρότερη ἀπὸ τὸ τέλος τοῦ Β' παγκοσμίου πολέμου. Τὸ ἀκαθάριστο ἐθνικὸ προϊὸν τῶν ἐννέα κρατῶν — μελῶν ἐμειώθηκε περίπου, κατὰ 2% ἐνῶ ἡ συνολικὴ ἀνεργία σὲ ὅλες τὶς κοινωνικὲς ὁμάδες αὐξήθηκε κατὰ 50%.

Ἐκτὸς ἀπὸ τὰ ἐμφανῆ αἴτια τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως τῶν εὐρωπαϊκῶν κρατῶν, ὑπάρχουν καὶ οἱ βαθύτερες ρίζες τοῦ προβλήματος. Σύμφωνα μὲ ἐπισήμους τῆς Ε.Ο.Κ. αὐτὲς ἀφοροῦν τὴν στάση τῆς νέας γενιᾶς ἀπέναντι στὴν παιδεία καὶ ἐργασία τους οἰκονομικοὺς καὶ πολιτικοὺς συσσωρεύσεις στὶς βιομηχανικὲς χῶρες καὶ τὴν πολιτικὴ τῶν κυβερνήσεων στὴν κατάλληλη λήψη μέτρων.

Μερικοὶ ἐπίσημοι πιστεύουν ὅτι αὐτὴ ἡ σύγχρονη στάση ἀπέναντι στὴν ἐργασία ἔχει σημαντικὸ ἀντίκτυπο στὸν τομέα τῆς ἀπασχολήσεως. Σύμφωνα μὲ μιὰ ἄποψη ποὺ διατυπώθηκε τελευταία «ἡ πρόσφατη ἀπότομη ἄνοδος τοῦ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου δημιούργησε προσδοκίες γιὰ ἀπασχόληση ἀνάλογες πρὸς τὴ νέα κατάσταση». Πιστεύεται ἐξ ἄλλου, ὅτι ἡ πανεπιστημιακὴ μόρφωση προετοιμάζει μᾶλλον πτυχιούχους, γιὰ διοικητικὲς καὶ ὑπαλληλικὲς ὑπηρεσίες, παρὰ πτυχιούχους ποὺ ἀποβλέπουν σὲ παραγωγικὴ ἐργασία.

Μιὰ ἄλλη ἔνδειξη τῆς ἐκλεκτικότητος στὴν ἐπιλογὴ ἐργασίας, σύμφωνα μὲ τὴν ἴδια ἄποψη εἶναι ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων νέων σὲ μερικὲς χῶρες εἶναι ἴσος μὲ τὸν ἀριθμὸ τῶν ξένων μεταναστῶν, ἐργατῶν ποὺ συνήθως ἀναλαμβάνουν τὶς χειρωνακτικὲς καὶ δύσκολες δουλειές: «Ἀναρρωτιόμαστε», εἶπε ἕνας ἀρμόδιος, «κατὰ πόσο οἱ νέοι θὰ γύριζαν στὶς δουλειὲς ἂν σταματοῦσε ἡ μετανάστευση. Θὰ δεχόντουσαν ἄραγε νὰ ἀλλάξουν τὴν στάση τους καὶ νὰ ἀναλάβουν τὶς βρώμικες ἐργασίες, ἂν καλλιτέρευε ἡ κοινωνική τους θέση;». Ἡ γαλλικὴ κυβέρνηση προσπάθησε νὰ ἀνεβάσει τὴν κοινωνικὴ θέση τῶν ἐργατῶν μὲ μιὰ πλατειὰ διαφωτιστικὴ ἐκστρατεία. Ἄλλοι εἰδικοὶ ἔχουν παρατηρήσει ὅτ