Ἡ Νότιος Κορέα ἀποτινάσσει τὶς ξένες ἐπιδράσεις

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΔΟΣΗ

ΣΕΟΥΛ. Ἡ Νότιος Κορέα καταβάλλει μίαν μεγάλην προσπάθειαν νὰ ἀνακτήσῃ τὸ ἀπωλεσθὲν παρελθόν της, νὰ ἐπανεύρῃ τὰς ἐθνικὰς της ρίζας. Πρόκειται περὶ μιᾶς αὐθορμήτου προσπαθείας τὴν ὁποίαν ἐνθαρρύνει ὁλόκληρος ἡ κυβέρνησις τοῦ Προέδρου Πὰρκ Τσοὺνγκ Χὶ καὶ ἡ ὁποία συνίσταται εἰς τὴν ἔνθερμον καλλιέργειαν τῆς ἐθνικῆς ἱστορίας, Τέχνης καὶ θρησκείας. Πρόκειται περὶ μιᾶς ἀντιδράσεως εἰς τὴν 70ετῆ ξένην κυριαρχίαν καὶ κηδεμονίαν.

Ἡ ἀναβίωσις αὐτὴ τῆς μερίμνης διὰ τὴν καλλιέργειαν τῶν ἐθνικῶν παραδόσεων ἔχει, κατ' οὐσίαν, ἀντι —Δυτικὸν χαρακτῆρα. Οἱ Κορεάται λέγουν ὅτι, ἐφ' ὅσον αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἑτοιμάζονται νὰ ἀποσύρουν τὸν στρατὸν των ἀπὸ τὴν χώραν των πρέπει νὰ προετοιμασθοῦν καὶ αὐτοὶ νὰ ἀναλάβουν μόνοι τὴν ἐθνικὴν των προστασίαν.

Ὁ Σρουὺ Οὐχί, διακεκριμένος συγγραφεὺς καὶ ἀρχισυντάκτης τῆς ἡμερησίας ἐφημερίδος «Τσοζούν Ἴλμπε», κάθε ἄλλο παρὰ εἶναι ὑπερεθνικιστής, ἀλλὰ ἀνησυχεῖ διὰ τὴν ἔκτασιν εἰς τὴν ὁποίαν ἔχουν διαδοθῆ οἱ Δυτικοὶ τρόποι ζωῆς εἰς τὴν χώραν του.

ΟΙ «ΔΙΑΝΟΟΥΜΕΝΟΙ»

«Πρὸ ἡμερῶν συνωμίλουν μὲ τοὺς ἀνηψιούς μου», λέγει «καὶ διεπίστωσα μὲ μεγάλην μου ἔκπληξιν ὅτι ἠδύναντο νὰ γράψουν ὀρθῶς τὸ ὄνομα τῆς Ζακρλὶν Κέννεντυ Ὠνάση, ἐνῶ δὲν ἠδύναντο νὰ γράψουν ὀρθῶς τὸ ὄνομα τοῦ πάππου των. Κάποτε, πάλιν, ἤκουσα μίαν γυναίκα νὰ λέγῃ εἰς κάποιον ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἦτο διανοούμενος, διότι ὡμίλει τὴν Ἀγγλικὴν ὡσὰν μόνον οἱ κατέχοντες τὴν Ἀγγλικὴν εἶναι διανοούμενοι.

Πλεῖστοι Κορεάται διανοούμενοι αἰσθάνονται βαθεῖαν δυσαρέσκειαν διότι ἡ ἄμυνα τῆς χώρας των ἐξαρτᾶται ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς, ἀναφέρουν δὲ περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἔχουν ἐμποδίσει τὰς ἐρεύνας των διὰ τὴν τεχνολογίαν τῆς πυρηνικῆς ἐνεργείας ἢ ἔχουν ἐμποδίσει τὴν εἰσαγωγὴν τῶν πλέον τελειοποιημένων ἠλεκτρονικῶν ἐγκεφάλων.

Εἶναι ἀδύνατον νὰ γνωρίζῃ κανεὶς πόσον βαθέως τὰ αἰσθήματα αὐτὰ διακατέχουν καὶ τοὺς μέσους Κορεάτας, εἶναι, ὅμως, προφανὴς ἡ τάσις ἀπορρίψεως παντὸς ὅ,τι ἀποτελεῖ ἐξάρτησιν ἀπὸ ξένους.

Κατὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ τρέχοντος αἰῶνος, οἱ Κορεάται δὲν εἶχαν — οὔτως εἰπεῖν — ἰδικὴν των ταυτότητα. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς 36ετοῦς κατοχῆς, ἡ ὁποία ἔληξε τῷ 1945, οἱ Ἰάπωνες ἐξερρίζωσαν κυριολεκτικῶς τὸν ἐντόπιον πολιτισμὸν τῆς χώρας. Τοὺς μαθητὰς ἐδίδασκον Ἰάπωνες διδάσκαλοι, εἰς δὲ τὰ σχολεῖα καὶ τὰ δημόσια κτίρια δὲν ἐπετρέποντο νὰ ὁμιλῆται εἰμὴ ἡ Ἰαπωνικὴ γλῶσσα. Τὰ ἐπίθετα μετεβλήθησαν ἀπὸ Κορεατικὰ εἰς Ἰαπωνικά. Τὰ παιδία ἐδιδάσκοντο νὰ ὑποκλίνωνται καθημερινῶς πρὸς τὴν Ἀνατολήν, δηλαδή, πρὸς τὸν Αὐτοκράτορα τῆς Ἰαπωνίας, ὡδηγοῦντο δὲ συχνὰ ὑπὸ τῶν διδασκάλων των εἰς τὰ τεμένη τῆς Ἰαπωνικῆς λατρείας Σίντο, διὰ νὰ λατρεύουν τοὺς Ἰάπωνας θεούς.

ΙΑΠΩΝΟΠΟΙΗΣΙΣ

«Εἴχαμε μεταβληθῆ ὅλοι εἰς Ἰάπωνας», ἐνθυμεῖται εἷς μεσῆλιξ Κορεάτης.

Τὴν Ἰαπωνικὴν κατοχὴν ἠκολούθησε πολιτικὸν χάος, ὁ ἐμφύλιος πόλεμος τοῦ 1950—53, μία δεκαετία μεγάλης πτωχείας, τέλος δέ, ὁ Ἀμερικανικὸς στρατὸς μὲ τὶς τοίκλες, τὴν τζὰζ καὶ τοὺς γλωσσικοὺς ἰδιωματισμούς του. Ἕως τῷ 1970, ὅτε ἡ οἰκονομία των ἤρχισε νὰ ἀναρθοῦται οἱ Κορεάται δὲν ἠδυνήθησαν νὰ φροντίσουν διὰ τὰς παραδόσεις των.

«Ἤδη, ὅμως, τώρα, ἔπαυσαν νὰ λεηλατοῦν συστηματικῶς τοὺς ἀρχαιολογικοὺς θησαυροὺς καὶ τὰ ἀρχαῖα ἀγγεῖα των, τὰ ὁποῖα οἱ ξένοι ἠγόραζαν εἰς ἐξευτελιστικὰς τιμάς.

«Ἠρχίσαμεν νὰ ἔχωμεν μεγάλας οἰκίας, ὅπου ἠμποροῦμεν νὰ διατηροῦμε τὰ ἀρχαῖα ἀντικείμενα, ἐνῶ ἄλλοτε τὰ ἐπωλούσαμε διὰ νὰ ἀγοράσωμεν ὄρυζαν», λέγει ὁ τέως πρεσβευτὴς Χάμ.

Τὰ τρόφιμα σὲ κονσέρβες ἔχουν μερικὰ πλεονεκτήματα

ΜΙΛΑΝΟ. Ἡ Βιομηχανικὴ ἐπεξεργασία τῶν τροφίμων ἔχει μὲν πλεονεκτήματα ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ πεδίου, ἀλλὰ ἔχει μειονεκτήματα ἐπὶ τοῦ πεδίου τῆς θρεπτικότητός των. Δὲν συμβαίνει, ὅμως, πάντοτε, αὐτό. Ὑπάρχουν διάφοροι τύποι ἐπεξεργασίας τῶν τροφίμων, οἱ ὁποῖοι, ἐνῶ ἀφαιροῦν ἐλαχίστην ἀπὸ τὴν θρεπτικότητα τῶν τροφῶν, παρέχουν τὰ πλεονεκτήματα τῆς καταστροφῆς μικροβίων καὶ συντηρήσεως ἐπὶ πολὺν χρόνον. Ἰδοὺ ὡριμόνει ἐπεξεργασία ὡς τὰς περιγράφει ἔγκυρος Ἰταλικὴ ἐφημερίς:

1. Θερμικὴ ἐπεξεργασία: Πρόκειται περὶ τῆς ἀποστειρώσεως καὶ τῆς παστεριώσεως. Σκοπὸς των εἶναι ἡ καταστροφὴ τῶν μικροβίων, τὰ ὁποῖα προκαλοῦν τὴν ἀλλοίωσιν τῶν τροφίμων, μούχλιασμα, ζύμωσιν, σῆψιν, ἢ τὴν ἐμφάνισιν τοξικῶν. Εἰς τὰς ἐπεξεργασίας αὐτὰς ἔχουν ὑποβληθῆ ἅπαντα τὰ τρόφιμα, τὰ ὁποῖα ὑπάρχουν εἰς κυτία εἰς τὰ ράφια τῶν καταστημάτων καὶ οὐχὶ εἰς τὰ ψυγεῖα. Τὰ τρόφιμα αὐτὰ ὑφίστανται ἀπωλείας ὅλων τῶν βιταμινῶν των, πλὴν τῆς ριβοφλαβίνης καὶ τῆς νιαξίνης. Πρόκειται, ὅμως, περὶ ἀπωλειῶν οὐχὶ περὶ καταστροφῆς τῶν βιταμινῶν. Αἱ κονσέρβαι, π.χ., τῶν μήλων διατηροῦν τὰ 70ο)ο τῶν βιταμινῶν C, αἱ κονσέρβαι φασιόλων τὰ 55ο)ο περίπου τῶν βιταμινῶν Β1. Ἀμφότεραι αἱ βιταμίναι αὐταὶ εἶναι ἐξαιρετικῶς εὐαίσθητοι εἰς τὴν θερμότητα. Μελέται καὶ ἔρευναι ἔχουν ἀποδείξει, ὅτι αἱ θερμικαὶ ἐπεξεργασίαι ἐπιτρέπουν καλλίτερον τὴν διατήρησιν τῶν βιταμινῶν, ὅταν ἡ ἐπεξεργασία εἶναι βραχείας διάρκειας.

ΑΠΟΞΗΡΑΝΣΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΨΥΞΙΣ

2) Ἀποξήρανσις. Εἶναι ἡ ἀρχαιοτέρα μέθοδος συντηρήσεως τῶν τροφίμων, ἡ ὁποία, μάλιστα δὲν προκαλεῖ σημαντικὰς ἀπωλείας βιταμινῶν. Βεβαίως, τὰ ἀποξηραμένα φροῦτα, συμφώνως πρὸς τὰς συνταγὰς τῶν γιαγιάδων μας, ὑφίστανται μίαν πτῶσιν τῆς ἀξίας των κατὰ πολὺ μεγαλυτέραν ἐκείνης, τὴν ὁποίαν ὑφίστανται τὰ ἀποξηραινόμενα διὰ τῶν συγχρόνων μεθόδων τα χυτάτης ἐπεξεργασίας. Τὸ μειονέκτημα τῶν ἀποξηραμένων τροφίμων εἶναι ὁ κίνδυνος νὰ ἀλλοιωθοῦν κατὰ τὴν περίοδον τῆς συντηρήσεώς των, λόγω τῆς ἀπορροφήσεως τῆς ὑγρασίας τοῦ ἀέρος. Τὸ μειονέκτημα τοῦτο ἐξαλείφεται, μερικῶς, διὰ τῆς καταλλήλου συσκευασίας ἡ ὁποία τὰ προστατεύει ἐκ τῆς ἐπιδράσεως τοῦ ὀξυγόνου.

3) Κατάψυξις καὶ ὑπέρψυξις. Αἱ ἐπεξεργασίαι αὐταὶ ἐγγυῶνται μίαν καλὴν συντήρησιν τῶν τροφίμων, μὲ ἀρκετὰ περιωρισμένας ἀπωλείας βιταμινῶν. Θὰ πρέπει, ὅμως, νὰ τονισθῆ ὅτι καὶ τὰ ὑπερψυγμένα λαχανικὰ ὑφίστανται, πρὸ τῆς καταψύξεώς των, μίαν ταχεῖαν θερμικὴν ἐπεξεργασίαν πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐνεργοποιήσεως τῶν ἐνζύμων διότι, ἄλλως, θὰ προεκαλεῖτο τα χεῖα ἀλλοίωσις τῆς γεύσεως καὶ τοῦ χρώματός των. Ὅταν ἡ θερμικὴ ἐπεξεργασία γίνεται δι' ἀτμοῦ, αἱ ἀπώλειαι τῶν βιταμινῶν εἶναι ἐλάχισται: Εἰς τὸ σπανάκι, π.χ. παραμένουν τὰ 95—100ο)ο τῶν βιταμινῶν Β1, Β2 καὶ C. Ὅταν γίνεται δι' ὕδατος, αἱ ἀπώλειαι εἶναι αἰσθητότεραι, παραμένουν δὲ εἰς αὐτὰ τὰ 65—90ο)ο τῶν βιταμινῶν. Ἡ θερμικὴ ἐπεξεργασία δι' ἀτμοῦ ἢ δι' ὕδατος προηγεῖται ὅλων τῶν ἐπεξεργασιῶν συντηρήσεως, διότι εἶναι ἀπαραίτητον νὰ ἀναστέλλωνται ἀμέσως ὅλαι αἱ βιολογικαὶ διδικασίαι τῆς ἀλλοιώσεως.

Θὰ ἦτο ἐνδιαφέρον νὰ ὑπολογίση κανεὶς ποῖαι εἶναι, κατὰ μέσον ὅρον, αἱ ἀπώλειαι βιταμινῶν εἰς τὰ φροῦτα καὶ τὰ λαχανικὰ τὰ ὁποῖα διατίθενται εἰς τὸ ἐμπόριον ὡς «φρέσκα», ἐνῶ εἰς τὴν πραγματικότητα ἔχουν παραμείνει ἐπὶ ἡμέρας εἰς ψυγεῖα καί, τὸ χειρότερον, μένουν ἐν συνεχείᾳ ἐπὶ ἡμέρας εἰς τὸ ὑπαιθρον, εἰς τὰ καλάθια ἢ τὰς προθήκας τῶν λαχανοπωλείων. Ἡ σημασία τῆς καταναλώσεως φρέσκων φρούτων καὶ λαχανικῶν εἶναι τεραστία διὰ τὴν ὑγείαν, πρέπει δὲ νὰ ἀποτελῆ τὴν βάσιν τῆς διατροφῆς μας, εἶναι, ὅμως, ἀπαραίτητον νὰ λαμβάνεται μέριμνα ὥστε αὐτὰ νὰ εἶναι πραγματικῶς φρέσκα ἢ νὰ διατηροῦνται τοιαῦτα εἰς τὰ ψυγεῖα μέχρι τῆς ἀμέσου καταναλώσεώς των. Ἄλλως, αἱ ἀπώλειαι τῶν βιταμινῶν, ἰδίως δὲ αἱ ἀλλοιώσεις, τὰς ὁποίας ὑφίστανται ἐκ τῆς ἀλλαγῆς τῆς θερμοκρασίας μειώνουν σημαντικῶς τὴν ὠφελιμότητά των.

ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΟ ΤΟΠΙΚΟ ΖΗΤΗΜΑ

Γιατί πρέπει νὰ δημιουργηθεῖ διεθνὲς ἀεροδρόμιο στὴν Πάτρα

Ἄρθρο τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗ

Ἐντεταλμένου εἰδικοῦ ἐπιστήμονος τοῦ Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης

Εἶναι γνωστό, πὼς σήμερα, κάθε νησὶ κι' ἴσως ἴσως καὶ κάθε πόλη τῆς Ἑλλάδος, ζητᾶ τ' ἀεροδρόμιό της. Εἶναι λογικό, ἂν σκεφθοῦμε πὼς τὸ ἀεροπορικὸ εἰσιτήριο εἶναι φθηνότερο κατὰ 10—20% ἀπ' τὴν πρώτη θέση τῶν πλοίων καὶ μόλις 30—40%, ἀκριβότερο ἀπ' τὴ δεύτερη θέση, ἐκτὸς ἀπὸ τὰ τόσα ἄλλα πλεονεκτήματα ποὺ τὸ ἀεροπορικὸ ταξίδι προσφέρει. Ἂν ὅμως κάποιος, ζητοῦσε ἢ προτείνε τὴν κατασκευὴ ἀεροδρομίου στὴν Πάτρα, ποὺ μὲ ἐπιβατικὸ αὐτοκίνητο ἀπέχει δυόμισι ὧρες ἀπ' τὴν Ἀθήνα, ἀσφαλῶς θὰ προκαλοῦσε τὴ θυμηδία. Ὅταν ὅμως τὸ θέμα ἀντιμετωπιστεῖ ἀπὸ χωροταξικὴ καὶ στρατηγικὴ πλευρά, σὲ πανελλαδικὴ κλίμακα, τὰ πράγματα εἶναι τελείως διαφορετικά.

Ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὴ γενικότερη καὶ τὴν πανελλαδικὴ σημασία ποὺ θὰ ἔχει τὸ ἀεροδρόμιο τῶν Πατρῶν, σημασία γιὰ τὴν ὁποία θὰ μιλήσουμε παρακάτω εἶναι βέβαια ὅτι ἡ τρίτη ἑλληνικὴ πόλη, μὲ τὶς τόσες της βιομηχανίες καὶ μὲ δικό της πανεπιστήμιο (ποὺ αὔριο σιγὰ—σιγὰ θ' ἀρχίσει νὰ διοργανώνει καὶ δικά του διεθνῆ ἐπιστημονικὰ συνέδρια), δὲν ἐπιτρέπεται νὰ μὴν ἔχει δικό της διεθνὲς ἀεροδρόμιο καὶ οἱ κάτοικοί της ν' ἀναγκάζονται νὰ ἐξυπηρετοῦνται μέσω Ἀθηνῶν. Μὲ τὸ νέο ὅμως ἀεροδρόμιο δὲν θὰ ἐξυπηρετοῦνται μόνο οἱ κάτοικοι τῶν Πατρῶν, ἀλλὰ ἕνα σημαντικὸ μέρος τῶν κατοίκων τῆς Δυτικῆς Ἑλλάδος, ἰδίως μετὰ τὴ συζητουμένη ζεύξη Ρίου — Ἀντιρρίου. Θὰ ἐξυπηρετηθοῦν ἀκόμα οἱ Ἕλληνες τοῦ ἐξωτερικοῦ ποὺ κατάγονται ἀπ' τὴ Δυτικὴ Ἑλλάδα καὶ περιοδικὰ ἐπισκέπτονται τὴν πατρίδα τους. Θὰ ἐξυπηρετηθοῦν οἱ ἐμπορικὲς πτήσεις γιὰ τὴν ἐξαγωγὴ προϊόντων τῆς περιοχῆς. Θὰ ἐξυπηρετηθεῖ τέλος, καὶ μάλιστα μὲ φθηνότερο ἀεροπορικὸ εἰσιτήριο, ὁ ἀπ' τὴ δυτικὴ Μεσόγειο μέσος τουρίστας, μιὰ κι' ἡ Πελοπόννησος μὲ τὴν Ὀλυμπία, τὴν Πύλο, τὶς Μυκῆνες, τὸ Μυστρᾶ καὶ τὴ Μονεμβασία εἶναι ἀναμφισβήτητα ἡ πυκνότερη περιοχὴ τῆς χώρας μας, σὲ ἀρχαίους καὶ μεσαιωνικοὺς, ἀρχαιολογικοὺς χώρους. Ἡ πολὺ εὔκολη μετάβαση στὴν Ἀθήνα καὶ ἡ μέσω Ρίου - Ἀντιρρίου (ἰδίως μετὰ τὴ ζεύξη) ἐπίσης εὔκολη μετάβαση στοὺς Δελφούς, ὁλοκληρώνει καὶ καλύπτει ἀρχαιολογικὰ ἐνδιαφέροντα τοῦ μέσου τουρίστα, γιὰ τὴν ἠπειρωτικὴ Ἑλλάδα. Ἂν τὸ νέο διεθνὲς ἀεροδρόμιο διασυνδεθεῖ ἀεροπορικῶς μὲ τὴ Θεσσαλονίκη, τὴ Μύκονο (μ' ἐπέκταση μέχρι τὴ Ρόδο) καὶ τὸ Ἡράκλειο τῆς Κρήτης, τότε τὸ νέο διεθνὲς ἀεροδρόμιο καλύπτει τοὺς σημαντικότερους ἀρχαιολογικοὺς καὶ τουριστικοὺς τόπους τῆς Ἑλλάδος, ἐξυπηρετώντας τὸν μέσης μορφώσεως Εὐρωπαῖο τουρίστα. Ἂς προστεθεῖ ὅτι οἱ ἐσωτερικὲς αὐτὲς πτήσεις θὰ ἐξυπηρετοῦν καὶ τὴ διακίνηση τῶν φοιτητῶν τοῦ Πανεπιστημίου Πατρῶν. Ἂν ἐξάλλου τὸ νέο ἀεροδρόμιο γίνει πραγματικότης, τότε ἴσως θὰ μποροῦμε νὰ μιλᾶμε ὄχι μόνο γιὰ ἀποσυμφόρηση τῶν δύο ἀεροδρομίων τοῦ Ἑλληνικοῦ, ἀλλὰ καὶ γιὰ ἀναθεώρηση τῆς κατασκευῆς τοῦ νέου ἀεροδρομίου τῶν Σπάτων.

Ὁ ρόλος ὅμως τοῦ διεθνοῦς ἀεροδρομίου τῶν Πατρῶν θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἡ συντομότερη καὶ κατὰ συνέπεια φθηνότερη ἀεροπορικὴ σύνδεση τῆς χώρας μας μὲ τὶς μεγάλες καὶ πυκνοῦ τουρισμοῦ πόλεις καὶ περιοχὲς τῆς Δυτικῆς Μεσογείου. Ἡ Νεάπολη τῆς Ἰταλίας ἔχει 1.220.000 κατοίκους (1965), ἡ Σικελία μὲ τὰ ἔντονα φιλελληνικὰ καὶ ἀρχαιολογικὰ ἐνδιαφέροντα τῶν κατοίκων της, ἔχει πληθυσμὸ 4.800.000 (Παλέρμο 623.000, Κατάνια 388.000), ἡ Γένοβα 842.000, ἡ Βενετία 360.000, ἡ Τεργέστη 280.000. Ἡ Μασσαλία ἔχει 784.000 κατοίκους, ἡ Νίκαια, κέντρο μεσογειακοῦ τουρισμοῦ ποιότητας, 205.000. Ἡ Μαδρίτη τέλος ἔχει 2.518.000 κατοίκους, ἡ Βαρκελώνη 1.634.000, ἡ Βαλλέντσια 505.000. Ἐξ ἄλλου, ἂς μὴν ξεχνᾶμε, ὅτι ὁ τουρισμὸς τῆς Ἰταλίας εἶναι 12πλάσιος τοῦ ἑλληνικοῦ καὶ τῆς Ἱσπανίας 10πλάσιος. Οἱ κάτοικοι ὅλων αὐτῶν τῶν πόλεων ἀλλὰ καὶ οἱ τουρίστες ποὺ συρρέουν σ' αὐτές, εἶναι βέβαιο πὼς θἄθελαν νὰ μποροῦσαν νὰ ἐπισκεφθοῦν τὴ χώρα μας, ἂν ὑπῆρχε ἡ εὐκολία. Μὲ αὐτοκίνητο ἀπ' τὴ Μαδρίτη μέχρι τὸ Πρίντεζι εἶναι 3.000 χιλιόμετρα. Ὁ σιδηρόδρομος εἶναι ἀκόμα χειρότερη λύση. Τὸ πλοῖο εἶναι ἀργὸ κι' ἀκριβό. Σ' ὅλες αὐτὲς περιπτώσεις, ἕνα μεγάλο ποσοστὸ τοῦ χρόνου τῆς ἀδείας (διακοπῶν) χάνεται ἄσκοπα. Ἡ μόνη λύση, εἶναι ἡ ἀεροπορικὴ σύνδεση καὶ μάλιστα αἱ πτήσεις τσάρτερς.

Ἡ κατασκευὴ ὅμως τοῦ ἀεροδρομίου Πατρῶν δὲν ἐπιβάλλεται, μόνο γιὰ ὅσα διατυπώθηκαν παραπάνω. Ἡ μετὰ τοὺς Ὀλυμπιακοὺς Ἀγῶνες τοῦ 1976 πρόταση γιὰ νὰ γίνονται οἱ ἀγῶνες στὴν Ἑλλάδα, εἶναι σ' ὅλους μας γνωστὴ στὶς λεπτομέρειές της. Ἡ πρόταση ὄχι μόνο δὲν ἀπορρίφθηκε, ἀλλὰ συζητεῖται. Τὸ «συζητεῖται» ὅμως δὲ σημαίνει ὅτι καὶ υἱοθετήθηκε. Θ' ἀπαιτηθεῖ πολὺς χρόνος, πολλὲς συζητήσεις καὶ πολλὲς διαπραγματεύσεις. Ἀλλὰ οἱ Ὀλυμπιακοὶ ἀγῶνες δὲν μποροῦν νὰ γίνονται σ' ἕνα τόπο (Ὀλυμπία), ποὺ ἀπέχει 325 χιλιόμετρα ἀπὸ τὸ πλησιέστερο διεθνὲς ἀεροδρόμιο (Ἀθήνα). Οἱ Ὀλυμπιάδες θέλουν τὸ κοντινό τους ἀεροδρόμιο. Ὁ προϋπαρξη διεθνοῦς ἀεροδρομίου, στὴν Πάτρα στὶς συζητήσεις καὶ τὶς διαπραγματεύσεις, ποὺ θὰ γίνουν, θὰ εἶναι ἀσφαλῶς ἕνα ἐγχείρημα ἰσχυρότατο, ἂν ὄχι γιὰ νὰ προσφέρει ἐπιχειρήματα, τουλάχιστον γιὰ νὰ ἄρει ἀντιρρήσεις. Κι' αὐτό, γιατὶ εἶναι ἄλλο νὰ ὑπόσχεται κανεὶς τὴν κατασκευὴ διεθνοῦς ἀεροδρομίου, κι' ἄλλο νὰ ἐπικαλεῖται, τὴν ὕπαρξη διεθνοῦς ἀεροδρομίου, ποὺ ἀπὸ καιρὸ λειτουργεῖ καὶ μόνιμα ἐξυπηρετεῖται ἀπ' τὶς μεγάλες ἀεροπορικὲς ἑταιρίες ποὺ τὸ συνδέουν μὲ πόλεις τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης κι' εἶναι ἤδη γνωστὸ στὸ μέσο Εὐρωπαῖο, ἀλλὰ καὶ Ἀμερικανὸ τουρίστα.

Ὑπάρχει ὅμως καὶ ὁ πόλεμος Σὲ περίπτωση ποὺ ἡ χώρα μας ἀναγκαστεῖ νὰ πολεμήσει μὲ τὴν Τουρκία, εἶναι περισσότερο ἀπὸ βέβαιο ὅτι καὶ τὰ τρία μας μεγάλα διεθνῆ ἀεροδρόμια (Ἀθηνῶν, Θεσσαλονίκης καὶ Ρόδου), ἀχρηστεύονται καὶ ἡ χώρα μας ἀεροπορικῶς ἀπομονώνεται. Ὄχι βέβαια γιατὶ τουρκικοὶ πύραυλοι, ἢ ἡ τουρκικὴ ἀεροπορία θὰ τὰ ἀχρηστεύσει, ἀλλὰ γιατὶ εἶναι ἀμφίβολο ἂν οἱ ξένες ἀεροπορικὲς ἑταιρίες (καὶ ἴσως — ἴσως καὶ ἡ Ὀλυμπιακή) θὰ δέχονται νὰ κινδυνεύσουν πτήσεις στὴν Ἀθήνα ἢ τὴ Θεσσαλονίκη. Τὸ διεθνὲς ὅμως ἀεροδρόμιο τῆς Πάτρας, μπορεῖ νὰ λειτουργεῖ μόνιμα καὶ τελείως ἀπρόσκοπτα κι' ὅλη ἡ κίνηση τῶν δύο ἀεροδρομίων τοῦ Ἑλληνικοῦ νὰ μεταφερθεῖ στὴν Πάτρα, ἀκριβῶς ὅπως σήμερα ἡ ἀεροπορικὴ συγκοινωνία τῆς Κύπρου. Δὲ γίνεται πιὰ μέσω Λευκωσίας ἀλλὰ Λάρνακος. Ἡ ἀλυσίδα τῶν βουνῶν Παναχαϊκὸν (ὕψ. 1926) Ἐρύμανθος (2224), Χελμὸς (2341), Μαίναλον (1981), Ταΰγετος (2404), ἤδη, ἰδίως μὲ κάκες καιρικὲς συνθῆκες, εἶναι ἕνα φυσικὸ ὀχύρωμα τοῦ ἀεροδρομίου, σὲ περίπτωση τουρκικῆς ἀεροπορικῆς ἐπιθέσεως. Ἔξω ἀπ' αὐτό, τὰ πρόσθετα 500 χιλιόμετρα (Ἀθήνα — Ἀνδραβίδα — Ἀθήνα) ποὺ θὰ πρέπει νὰ καλύψει ὁ ἀεροπορικὸς στόλος προσβολῆς — καὶ μάλιστα πάνω ἀπὸ ἐχθρικὸ ἔδαφος καὶ ὄχι θάλασσα — εἶναι βέβαιο ὅτι θ' ἀποτρέψει μιὰ ἐνδεχόμενη σκέψη ἢ καὶ ἀπόφαση γιὰ τουρκικὴ ἀεροπορικὴ ἐπίθεση Τὰ πρόσθετα αὐτὰ χιλιόμετρα ἀπαιτοῦν ἐξάλλου πυραύλους μεγαλύτερου βεληνεκοῦς ἐκτὸς τοῦ ὅτι δημιουργοῦν καὶ προβλήματα σκοπεύσεως. Ἐπειδὴ ὅμως θὰ πρέπει νὰ βλέπει κανεὶς πάντα πολὺ μακρυά, θὰ πρέπει νὰ σημειώσουμε ὅτι τὸ νέο διεθνὲς ἀεροδρόμιο θὰ μπορεῖ νὰ προστατευθεῖ καὶ ἀπὸ μιὰ πιθανὴ ἀεροπορικὴ ἐπίθεση, ποὺ θὰ ξεκίναγε ἀπὸ ἀεροπλανοφόρα ποὺ θὰ πλέουν στὸ Ἰόνιο (φυσικὰ δὲν ἐννοῶ τουρκικὰ ἀεροπλανοφόρα). Ἡ στάθμευση καταδιωκτικῶν κατ' ἀρχὴν στὸν Ἄραξο (καὶ τὴν Ἀνδραβίδα;) ἀλλὰ καὶ στὰ πολιτικὰ ἀεροδρόμια Ἀκτίου, Ἀγρινίου, Κεφαλληνίας, Ζακύνθου καὶ ἴσως — ἴσως τῆς Καλαμάτας, θὰ μποροῦσαν νὰ τὸ προστατεύσουν.

Ἡ ὕπαρξη τοῦ νέου λαμπροῦ αὐτοκινητοδρόμου Ἀθηνῶν—Πατρῶν, σὲ συνδυασμὸ μὲ τὴν ὕπαρξη καὶ τοῦ παλαιοῦ αὐτοκινητοδρόμου καὶ τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, θὰ ἐπιτρέπουν σὲ περίπτωση πολέμου, στὰ πούλμαν τῶν ἀεροπορικῶν ἑταιριῶν νὰ καλύπτουν τὴν ἀπόσταση αὐτὴ σὲ τρεῖς περίπου ὧρες, ἂν ὄχι λιγότερο. Ἴσως θὰ παρατηροῦσε κάποιος ὅτι μιὰ πιθανὴ ἑλληνοτουρκικὴ σύρραξη δὲ θὰ κρατοῦσε πολὺν καιρό, ἀλλὰ θὰ ἦταν πόλεμος «ἓξι ἡμερῶν». Ἴσως ναί καὶ ἴσως ὄχι, ἀλλὰ τοὺς ὀλιγοήμερους πολέμους τοὺς ἀκολουθεῖ πολυήμερος ἂν ὄχι μακροχρόνιος ἀνακωχή. Οἱ ἀεροπορικὲς ἑταιρεῖες, σ' αὐτὴν τὴν «θερμὴ» καὶ «ἐπικίνδυνη» ἀνακωχή, θὰ ἐκτελέσουν τὰ ἀεροπορικά τους δρομολόγια. Τὰ ἀεροδρόμια Ἀθηνῶν καὶ Θεσσαλονίκης, εἶναι βέβαιο, ὅτι δὲ θὰ ἔχουν ὑποστεῖ καμμιὰ βλάβη ὥστε ἀπρόσκοπτα νὰ λειτουργήσουν; Εἶναι πολὺ ἀμφίβολο.

Ἔξω ὅμως ἀπ' ὅλα αὐτὰ καὶ κατὰ τὴ διάρκεια ἑνὸς ὀλιγοήμερου πολέμου, ἡ χώρα μας δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ἀπομονωθεῖ ἀεροπορικῶς μὲ τὸ ἐξωτερικό. Μὲ τὴν ἔναρξη τῶν ἐχθροπραξιῶν χιλιάδες στρατιωτικῶν καὶ πολιτικῶν ὑπαλλήλων, σὲ ἀποστολὴ ἢ σὲ ἄδεια (ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν ἐποχή), ἀλλὰ καὶ στρατευσίμων, πρέπει ἀμέσως νὰ ἐπιστρέψουν στὴν Ἑλλάδα. Διπλωματικοὶ ὑπάλληλοι θὰ πρέπει νὰ ἔρθουν νὰ δώσουν ἀναφορὲς, νὰ πάρουν ὁδηγίες. Ἀνταλλακτικὰ ὅπλων ἢ καὶ πυρομαχικὰ θὰ πρέπει ἐσπευσμένα νὰ μεταφερθοῦν ἀπ' τὸ ἐξωτερικό. Ἂν τὸ ἀεροδρόμιο τῆς Πάτρας δὲν ὑπάρχει, ὅλα αὐτὰ θὰ πρέπει νὰ γίνουν μέσω τοῦ ἀεροδρομίου Κερκύρας (ἴσως καὶ Ἰωαννίνων) καὶ μετὰ ὁδικῶς. Θὰ μποροῦσαν ἴσως νὰ γίνουν καὶ μὲ στρατιωτικὰ ἀεροπλάνα, ποὺ ὅμως θἄχουν νὰ κάμουν, ἄλλη δουλειὰ σπουδαιότερη ἐκτὸς τοῦ ὅτι θὰ πρέπει νὰ παίρνουν ἄδειες γιὰ νὰ περάσουν τοὺς ἀεροπορικοὺς δρόμους καὶ νὰ προσγειωθοῦν σὲ πολιτικὰ ἀεροδρόμια. Σὲ περίπτωση πολέμου τύπου «ἓξι ἡμερῶν» τὸ ἀεροδρόμιο Πατρῶν, θὰ μᾶς κερδίσει χρόνο, χρόνο ποὺ πάντα ἀπ' ὅλα εἶναι πολύτιμος σὲ πολέμους αὐτοῦ τοῦ τύπου.

Δὲν πρόκειται ὅμως μόνο γιὰ αὐτά. Σὲ περίπτωση πολέμου δεκάδες χιλιάδες (πάλι ἐξαρτᾶται ἀπ' τὴν ἐποχή) θὰ εἶναι οἱ τουρίστες ποὺ ἀμέσως θὰ θελήσουν (ἴσως μάλιστα καὶ νὰ πρέπει) νὰ φύγουν. Τὰ ἀσφαλῶς κλειστὰ ἀεροδρόμια τῶν Ἀθηνῶν καὶ τῆς Θεσσαλονίκης δὲ θὰ μποροῦσαν νὰ τοὺς ἐξυπηρετήσουν, ἐνῶ τὸ ἀεροδρόμιο Πατρῶν, ἀκόμα καὶ μὲ ἔκτακτα δρομολόγια θὰ μποροῦσε νὰ προσφέρει τὴ λύση. Ἂς μὴν ξεχνᾶμε ὅμως καὶ κάτι ἄλλο· χιλιάδες (πάλι ἐξαρτᾶται ἀπ' τὴν ἐποχή) εἶναι πάντα τὰ προεκδεδομένα καὶ ἀνοιχτῆς ἐπιστροφῆς ἀεροπορικὰ εἰσιτήρια τῆς Ὀλυμπιακῆς. Τὸ κλείσιμο τῶν ἀεροδρομίων θ' ἀναγκάσει τοὺς τουρίστες νὰ φύγουν ἢ σὲ πλοῖα μέσω Πατρῶν γιὰ τὴν Ἰταλία καὶ τὴ Δυτικὴ Εὐρώπη, ἢ ὁδικῶς καὶ σιδηροδρομικῶς γιὰ τὴν Κεντρικὴ Εὐρώπη. Ἔτσι ὅμως ἡ Ὀλυμπιακὴ θ' ἀναγκαστεῖ νὰ ἀναστρέ