ΜΕΣΑ ΣΕ 25 ΧΡΟΝΙΑ

Ο ΜΙΚΡΟΤΕΡΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΒΟΝΝΗ — Ὁ ἀριθμὸς τῶν θανασίμων ἐργατικῶν ἀτυχημάτων καθὼς καί τῶν ἐπαγγελματικῶν ἀσθενειῶν σὲ μιὰ τὸ σο ἐκβιομηχανισμένη χώρα ὅπως ἡ Ὁμοσπονδιακή Δημοκρατία τῆς Γερμανίας, ἐσημειώσε ἐντυπωσιακή μείωση κατὰ τὸν περασμένο χρόνο. Οἱ περιπτώσεις θανάτων ἀνῆλθαν σὲ 5186 καί παρουσίασαν μείωση 12 0)0 ἐν σχέσει πρὸς τὸν προηγούμενο χρόνο, ἔφθασαν δηλαδή στὸ κατώτερο ἐπίπεδο ἀπὸ τὴν ἐποχή πού πρωτοεμφανίσθηκε ἡ στατιστική ἀτυχημάτων στὴν Ὁμοσπονδιακή Γερμανία, τὸ 1949.

Ἀκόμα καί ὁ ἀριθμὸς τῶν σοβαρῶν ἀτυχημάτων, ὅπως ἐπίσης καί ὁ συνολικὸς ἀριθμὸς ὅλων τῶν ἀναγγελλομένων ἐργατικῶν ἀτυχημάτων, τῶν ἐπαγγελματικῶν ἀσθενειῶν καί τῶν ἀτυχημάτων ἀπὸ καί πρὸς τὸν τόπο τῆς ἐργασίας ἐμφανίζουν μείωση.

Σ' αὐτήν τὴν γενική βελτίωση ἐνέβαλαν οἱ ἐπίμονες προσπάθειες τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Κυβερνήσεως, τῶν ἐργοδοτῶν καί τῶν συνδικάτων, πού ἔρριξαν τὸ κέντρο βάρους τους στὸν διορισμὸ — στίς βιομηχανικὲς ἰδίως ἐπιχειρήσεις — ἰατρῶν καί ἐμπειρογνωμόνων σὲ θέματα ἀσφαλείας καθὼς ἐπίσης καί ἡ ἐντατική ἔρευνα στὸν τομέα τῶν ἀτυχημάτων.

Ἕνας ἄλλος παράγων πού θὰ συντελέση στὴν περαιτέρω εὐνοϊκώτερη ἔκβαση τοῦ ἀπολογισμοῦ τῶν ἀτυχημάτων στὸν ἐργαζόμενο κόσμο, θὰ εἶναι τὸ διάταγμα γιὰ τὸν ἐκ νέου προσδιορισμὸ τῶν συνθηκῶν ἀπασχολήσεως στὸν τόπο τῆς ἐργασίας. Μέ τίς ἐπί μέρους διατάξεις πού περιλαμβάνει καί οἱ ὁποῖες ἀναφέρονται σὲ μιά ἀνθρώπινη διαμόρφωση τῶν τόπων ἐργασίας, πρόκειται νὰ ἐπέλθη βελτίωση καί στὸν τομέα τῶν ἐπαγγελματικῶν ἀσθενειῶν, πού ἀνῆλθαν τὸ 1974, σὲ 3367 περιπτώσεις.

ΠΡΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ — Ὀργανώσεις ἐπιχειρηματιῶν καί ἐργάτες, συνεχίζουν νὰ προσφέρουν διάφορα χρηματικά ποσὰ γιὰ τὴν ἐνίσχυση τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

Οἱ ἀξιωματικοί καὶ τὰ πληρώματα δύο δεξαμενοπλοίων τῆς Ναυτιλιακῆς Ἑταιρείας Σὴ Τρανσπορτεισὶν, καθὼς καὶ τὸ προσωπικὸ τοῦ γραφείου τῆς ἐπιχειρήσεως στὴν Νέα Ὑόρκη, ἀπέστειλαν ἐπιταγὴ 7.000 δολλαρίων, γιὰ τὴν ἐνισχυση τοῦ ἐξοπλιστικοῦ προγράμματος τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ. Μέ ἐπιστολὴ τούς διαβεβαιοῦν ὅτι εἶναι ἕτοιμοι γιὰ πᾶσα θυσία ὁποτεδήποτε τούς χρειασθῆ ἡ Πατρίς.

Ἐπίσης, ὁ Σύνδεσμος Ἰδιοκτητῶν Ταξί προσέφερε 7.500 δραχμὰς ὡς συμβολὴ στὴν προσπάθειαν ἐνισχύσεως τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ

Ἡ Διοίκηση τοῦ Συνδέσμου σέ ἐπιστολὴ της πρὸς τὸν ἀρχηγὸ τοῦ Ναυτικοῦ, τονίζει ὅτι τὸ ποσὸν αὐτὸ εἶναι περισσότερο συμβολικὸ καὶ εὐχεται νὰ ἀποτελέση παράδειγμα γιὰ τὶς ἄλλες ἐπαγγελματικὲς ὀργανώσεις.—

Ἡ χριστιανική οἰκογένεια εἶναι ἁγιασμένη μὲ αἷματα ἁγίων Μαρτύρων. Πατέρες μὲ τούς γιούς, μητέρες μὲ τίς θυγατέρες, Γονεῖς μὲ τὰ παιδιά τους, πολλὲς φορὲς ἐπορεύτηκαν μαζύ στὸ μαρτύριο. Σήμερα πάλι ἡ Ἐκκλησία γιορτάζει τήν μνήμη ἁγίων Μαρτύρων, τοῦ Ἰωάννου καί τῶν δύο γιῶν του Πέτρου καί Ἀντωνίου. Ἐμαρτύρησαν πρῶτα οἱ δύο ἀδελφοί καί τελευταῖος, ἐπάνω στὰ σώματα τῶν παιδιῶν του, ἀπέθανε ὁ πατέρας. Ὅλα τὰ τέτοια περιστατικά, ἀπὸ τὴν ἱστορία τῶν διωγμῶν ἁγίων οἰκογενειῶν μᾶς κάνουν νὰ εὐλαβούμεθα τὸν θεσμὸ τῆς χριστιανικῆς οἰκογένειας.

Σέ καιρὸ πολέμου, ἡ πεποίθηση στὸν ἀρχηγὸ εἶναι γιὰ τὸν στρατιώτη πηγή ἀνδρείας καί θάρρους. Καί στὸν ἀγῶνα τῆς ἀρετῆς, ἡ ἐμπιστοσύνη στὸν ἀρχηγὸ τῆς σωτηρίας Χριστό, εἶναι γιὰ τὸν ἀγωνιζόμενο Χριστιανὸ πηγή δυνάμεως καί ἐνθουσιασμοῦ καί ἡρωισμοῦ. Δέν στηρίζονται ὁ χριστιανὸς στίς δικές του δυνάμεις μόνο. Καί δὲν ἀγνοεῖ ὅτι ἡ δύναμη τοῦ κακοῦ εἶναι μεγάλη ἡ ἁμαρτία πάντα πρόχειρη καί οἱ κίνδυνοι τῆς ψυχῆς πολλοί. Ἐν τούτοις, ὅλα αὐτὰ χάνουν τήν σημασία τους ὅταν ζωηρή πάντοτε καί ἀκμαία διατηρεῖται στήν ψυχή ἡ πίστη στὸν Σωτῆρα Χριστό.

Ἡ σκηνή πού διαδραματίζεται στήν εἴσοδο τοῦ σπιτιοῦ τῆς κοπέλλας. Ὁ πατέρας φωνάζει ἐξαλλος στὸ νεαρὸ πού συνοδεύει τήν κόρη του:

— Ἔλα ἐδῶ ἐσύ! Τί τρόπος εἶναι αὐτὸς νὰ φέρνης τήν κόρη μου σπίτι της στίς ἑπτὰ ἡ ὥρα τὸ πρωΐ;

— Ξέρετε, κύριε, πρέπει στίς ὀκτὼ νὰ βρίσκωμαι στή δουλειά μου, ἀπαντᾶ ἤρεμα ὁ νεαρός.

***

Ἕνας νεαρὸς λόρδος πλησίασε μιὰ μέρα τὸν Μπέρναρντ Σῶ καί τοῦ εἶπε:

— Εἶναι ἀλήθεια, κ. Σῶ, ὅτι ὁ πατέρας σας ἦταν ράφτης;

— Μάλιστα!

— Θὰ ἤμουν περίεργος νὰ μάθω γιατί δὲν γίνατε καί σεῖς ράφτης!

— Μέ συγχωρεῖτε, ἀλλά ὁ πατέρας σας ἦταν τζέντλεμαν, δὲν εἶναι ἀλήθεια;

— Μάλιστα.

— Θὰ ἤμουν περίεργος νὰ μάθω, γιατί δὲν γίνατε καί σεῖς τζέντλεμαν;

ΚΑΛΗΝΥΧΤΕΣ ΠΑΡΟΙΜΙΕΣ

Ὅσο καθίζ' ὁ μασκαρᾶς, τόσο μασκαρεύεται.

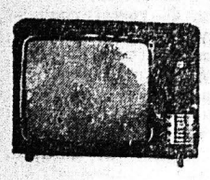
*

Ὅσο μέσα χώνεσαι, τόσο μέσα εἶσαι.

ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ

Οἱ ἄνθρωποι γεννιῶνται μὲ δυὸ μάτια καί μιὰ γλῶσσα, γιὰ νὰ βλέπουνε δυὸ φορὲς περισσότερα ἀπ' ὅσα λένε.

(Κόλτων)



Η ΤΗΛΕΟΡΑΣΗ

ΕΙΡΤ —ΤΡΙΤΗ

6.30 Οἱ θησαυροί μιάς πολιτείας
7.00 Εἰδήσεις
7.15 Ματιές στὸν στίβο
7.30 Ὁ διαγωνισμὸς τραγουδιοῦ
7.50 Νέα τῆς Ὀθόνης
8.05 Τό Χόλλυγουντ παρουσιάζει
8.40 Συνέδη
9.00 Εἰδήσεις
9.30 Ἡ μενεξεδένια πολιτεια
10.05 Τό δεῖπνο τῆς Τρίτης
10.50 Ὁ κόσμος στὸν πόλεμο
11.40 Πράκτορας ΟΣΣ. Ἀκολουθοῦν Ἑλληνικά Ποιήματα καί Εἰδήσεις.

ΥΕΝΕΔ ΤΡΙΤΗ

5.30 Εἰδήσεις.
6.00 Κάπταιν Σκάρλετ
6.30 Γενική ἐκπαίδευση
7.00 Ἐκπομπή τοῦ Ἀρχηγείου Ἀεροπορίας
7.30 Ἡ Μάχη
8.20 Μουσικό Πρόγραμμα
8.40 Ὁ Ὀνειροπαρμένος
9.30 Εἰδήσεις
10.00 Ταινία μεγάλου μήκους

Οἱ ριψοκίνδυνοι
Εἰδήσεις

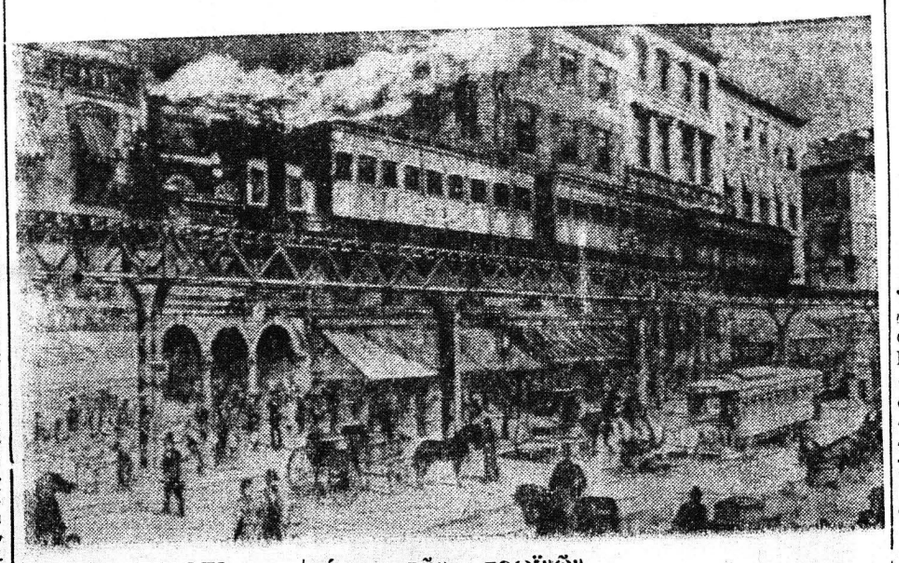
ΚΗΠΟΥΡΟΣ

Ἀναλαμβάνει παντός εἰδους ἀνθοκομικάς καλλιεργείας καί διαμορφώσεις

ΚΗΠΩΝ - ΠΑΡΤΕΡΙΩΝ Κ.Λ.Π.

Πληροφορίαι ΑΝΔΡ. ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΝ
Τηλ. 274—640

ΤΑ 150 ΧΡΟΝΙΑ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ



ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — Ἐφέτος οἱ Βρεταννοί γιορτάζουν τά 150 χρόνια τῶν σιδηροδρόμων τους. Στὶς 27 Σεπτεμβρίου τοῦ ἔτους 1825 ἄρχισε τίς ἐργασίες της ἡ ἑταιρεία σιδηροδρόμων Στόκτον καὶ Ντάρλινγκτον. Εἶναι γεγονός βέβαια ὅτι καὶ πρὶν ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία αὐτὴ στὴν Βρεταννία λειτουργοῦσαν φορτηγοὶ σιδηρόδρομοι καὶ ὅτι μιὰ ἄλλη ἑταιρεία, ἡ Σβάνσο καὶ Ὄυστερμαουθ μετέφερε μὲ τὰ τραῖνα της ἐπιβάτες ἀπὸ τὸ ἔτος 1.807.

Ἀλλά ἡ Στόκτον καὶ Ντάρλινγκτον ἐγκαινία σε πρώτη τὴν μεγάλη παράδοση τῶν βρεταννικῶν σιδηροδρόμων. Καὶ ἡ δραστηριότητά της ἔγινε ἀντικείμενο μελέτης καὶ παράδειγμα γιὰ πολλὲς ἄλλες βρεταννικὲς ἑταιρίες, ὅπως καὶ γιὰ τούς εὐρωπαϊκούς καὶ τούς ἀμερικανικούς σιδηροδρόμους.

Τὴν Στόκτον καὶ Ντάρλινγκτον μιμήθηκε καὶ μιά ἄλλη περίφημη βρεταννική ἑταιρία σιδηροδρόμων, ἡ Λίβερπουλ καὶ Μάντσεστερ, τῆς ὁποίας μάλιστα ἡ μοναδικὴ δραστηριότητα ἦταν ἐπί χρόνια ἡ μεταφορὰ ἐπιβατῶν μόνον καί ὄχι ἐμπορευμάτων καὶ κάρβουνου ὅπως συνέβαινε μέ τὴν Στόκτον καὶ Ντάρλινγκτον. Συνέδεσε τὸ λιμάνι τοῦ Λίβερπουλ, πού βρισκόταν ἐκεῖνα τὰ χρόνια στὴν μεγάλη του ἀνθηση, μὲ τὴν ὑφαντουργικὴ περιοχὴ τοῦ Μάντσεστερ καὶ πραγματοποίησε τὴ μεταφορὰ χιλιάδων ἐπιβατῶν μέ τρόπο πού θά ἦταν ἀδύνατον νὰ τὸ πετύχουν οἱ μεταφορικὲς ἁμαξες.

Ἡ ἐπιτυχία τῆς ἑταιρίας Λίβερπουλ καὶ Μάντσεστερ ἔδειξε τὸ δρόμο σὲ πολλὲς ἄλλες. Τὴν ἐποχή πού παρόμοιες σιδηροδρομικὲς γραμμὲς ἄρχιζαν νὰ λειτουργοῦν καὶ στὸ ἐξωτερικὸ στὴ Βρεταννία συνθέθηκαν σιδηροδρομικὰ οἱ μεγαλύτερες τὸν καιρὸ ἐκεῖνο πόλεις.

Οἱ διαφορές ὅμως οἱ ὁποῖες ἐπρόκειτο νὰ ἐπηρεάσουν μελλοντικὰ πολύ σοβαρὰ τὶς σιδηροδρομικὲς ἐπικοινωνίες, ἄρχισαν νὰ φαίνωνται ἤδη ὁλοκάθαρα Στὴ Βρεταννία καὶ κατά κύριο λόγο στὶς Ἡνωμένες Πολιτεῖες, οἱ σιδηροδρομικὲς ἑταιρίες ἦταν ἰδιωτικὲς Στὴν Εὐρώπη, οἱ περισσότερες δημιουργήθηκαν καὶ λειτουργοῦσαν σὰν κρατικὲς Παρ ὅλον ὅτι ἡ ἰδιωτικὴ μορφὴ τῶν σιδηροδρόμικῶν ἑταιρειῶν εἶχε σὰν ἀποτέλεσμα τὴν γρηγορότερη τεχνολογική πρόοδο τῆς σιδηροδρομικῆς μεταφορᾶς στὴ Βρεταννία σέ σύγκριση μὲ τὴν Εὐρώπη καὶ τὶς Ἡνωμένες Πολιτεῖες, δημιούργησε καὶ τὰ εἰδικὰ προβλήματα τοῦ ἰδιωτικοῦ ἀνταγωνισμοῦ.

Ἐν τούτοις, οἱ βρεταννικοὶ σιδηρόδρομοι συνέχισαν νὰ ἁπλώνωνται συνεχῶς μετὰ τὴν δεκαετία τοῦ 1830 καὶ ἔφθασαν στὴν πραγματική σιδηροδρομική μανία τοῦ 1844 — 47. Ἀπὸ ἐκεῖ καὶ ἔπειτα οἱ σιδηρόδρομοι στὴ Βρεταννία συνέχισαν νὰ ἀναπτύσσωνται κανονικὰ συνδέοντας τίς περισσότερες πόλεις μέ τὸ Λονδίνο καὶ μεταξύ τους, μὲ ἰδιαίτερες γραμμές.

Ὅπως ὅμως ἦταν μοιραῖο τὸ μεγάλο κόστος τῆς ἀγορᾶς τῆς ἀδείας λειτουργίας, ἡ ἀκρίβεια τῆς γῆς γιὰ τὴν ἐγκατάσταση τῶν γραμμῶν, σέ συνδυασμὸ μέ τὴν ὑποχρεωτική ἔκπτωση στὰ εἰσιτήρια τῶν πρωϊνῶν δρομολογίων — ὥστε νὰ ἐξυπηρετοῦνται οἱ ἐργαζόμενοι — καὶ μὲ τὴν προσπάθεια νὰ μὴν κατασκευασθοῦν τοῦννελ καὶ γέφυρες, γιὰ μείωση τοῦ κόστους ἐγκαταστάσεως, δημιούργησαν προηγούμενα πού ἀκόμα βαραίνουν στούς σημερινούς βρεταννικούς σιδηροδρόμους. Γιατί εἶναι ἀκόμα ὑποχρεωμένοι νὰ διανύουν ἀποστάσεις πολύ μεγαλύτερες ἀπὸ τούς καινουργιοχαραγμένους δρόμους γιὰ τὰ αὐτοκίνητα καὶ — σὲ μικρότερο ποσοστὸ ἀπὸ αὐτές πού διανύουν οἱ εὐρωπαϊκοὶ σιδηρόδρομοι.

Τὸ σιδηροδρομικὸ δίκτυο πού δημιουργήθηκε κάτω ἀπὸ τὶς συνθῆκες τοῦ ἰδιωτικοῦ ἀνταγωνισμοῦ εἶναι ἰδιαίτερα περίπλοκο καὶ σὲ πολλὲς περιπτώσεις κυριολεκτικὰ λαβυρινθώδες. Σέ ὡρισμένες πόλεις δύο σταθμοὶ διφορετικῶν ἑταιρειῶν χτίσθηκαν στὰ δύο ἀντίθετα ἄκρα καὶ πολύ συχνὰ τὸ πλάτος τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν διαφέρει ἀπὸ ἑταιρία σέ ἑταιρεία.

Τὸ 1880 τὸ σιδηροδρομικὸ δίκτυο τῆς Βρεταννίας εἶχε σχεδὸν ὁλοκληρωθῆ Στὸν τομέα τῶν μηχανῶν εἶχαν ἐπιτελεσθῆ μεγάλες πρόοδοι. Σημαντικές γέφυρες καὶ ὑποδομές εἶχαν κατασκευασθῆ καὶ τὸ ἀτσάλι ἔδινε μεγαλύτερες δυνατότητες στούς τεχνικούς - σχεδιαστές.

Οἱ ἀτμομηχανὲς ἐξελίχθηκαν σύντομα καὶ σταθερὰ. Σχεδιάσθηκαν τύποι χωριστοὶ γιὰ φορτηγὰ καὶ ἐπιβατηγὰ τραῖνα. Καὶ τὰ βασικὰ στοιχεῖα τῶν ἀτμομηχανῶν αὐτῶν ἦταν γραφτὸ νὰ διατηρηθοῦν ὡς τὸ 1968, ὁπότε καταργήθηκε ὁ ἀτμός. Τὰ βαγόνια ἄρχισαν νὰ ἐκπολιτέζονται σιγὰ - σιγὰ, πράγμα πού αὔξησε τὶς ἐργασίες. Ὅσο, ὅμως, αὐξάνονταν ἡ ταχύτης, τὸ μέγεθος καί ἡ πυκνότητα τῶν σιδηροδρομικῶν συρμῶν, τόσο μεγάλωναν καὶ τὰ προβλήματα ἀσφαλείας.

Τὰ πρῶτα χρόνια τὸ θέμα ρυθμίζονταν μὲ τὸν χρόνο. Τὸ ἕνα τραῖνο ἀκολούθησε τὸ ἄλλο, ἔπειτα ἀπὸ συμπεφωνημένο χρονικὸ διάστημα. Μὲ τὸν πολλαπλασιασμὸ τῆς κυκλοφορίας ὅμως, ἡ μέθοδος αὐτὴ ἔγινε ἀπελπιστικὰ μὴ ἐξυπηρετικὴ καὶ ἄρχισε ἡ χρησιμοποίηση πρωτόγονων μηχανικῶν σημάτων.

Ἡ ἀνακάλυψη τοῦ ἠλεκτρικοῦ τηλεγράφου βελτίωσε πάρα πολύ τὴν κατάσταση ἀλλὰ κι αὐτὸ ὡς ἕνα ὁρισμένο σημεῖο. Οἱ τεχνικοὶ ἀναγκάστηκαν νὰ καταφύγουν στὰ πρῶτα στοιχεῖα τῶν αὐτομάτων συστημάτων, πού χρησιμοποιοῦνται σήμερα. Μέ αὐτά, ἡ κίνηση τῶν συρμῶν ρυθμίζεται μὲ τὴν ἀπόσταση μεταξύ τους περισσότερο παρὰ μὲ τὸν χρόνο.

Παρ' ὅλον ὅτι ὁ μεγάλος καὶ διαρκῶς αὐξανόμενος ἀνταγωνισμὸς μεταξύ τῶν 100 περίπου σιδηροδρομικῶν ἑταιρειῶν πού δημιουργήθηκαν στὴ Βρεταννία, ὁδήγησε στὴν ἐγκατάσταση πολλὲς φορὲς διπλῶν γραμμῶν, εἶχε παράλληλα καὶ τὰ καλά του. Παρά τὰ ὑψηλὰ ἔξοδα γιὰ ἀσφάλεια καὶ ἄλλες βελτιώσεις, ἡ προσπάθεια νὰ προσφερθῆ στὸ κοινὸ μεγαλύτερη ταχύτητα καὶ ἄνεση, αὔξηση στὴ δημοτικότητα τῶν σιδηροδρόμων.

Ὅταν ἡ ἑταιρεία Μέντλανντ Ραίηλγουαέη κατάργησε, γύρω στὸ 1875, τὴν δεύτερη θέση καὶ βελτίωσε σημαντικὰ τὶς ἀνέσεις γιὰ τὸν ἐπιβάτη καὶ τῆς πρώτης καὶ τῆς τρίτης θέσεως, οἱ ἄλλες ἑταιρεῖες ἀναγκάσθηκαν νὰ τὴν μιμηθοῦν σὲ λίγο. Ἀργότερα οἱ ἀνέσεις ἔγιναν ἀκόμα μεγαλύτερες, μὲ τὴν προσθήκη στούς σιδηροδρομικούς συρμούς βαγονιῶν — ἐστιατορίων, κλιναμαξῶν κλπ.

Οἱ βρεταννικοὶ σιδηρόδρομοι, μέ τὶς τεχνικὲς βελτιώσεις τους καὶ μὲ τὴν ἐμπειρία πού εἶχαν ἀποκτήσει, δὲν εἶναι παράξενο ὅτι ἀνταποκρίθηκαν ἱκανοποιητικὰ στὶς μεγάλες ἀπαιτήσεις μεταφορᾶς τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου. Ἡ Κυβέρνηση ἵδρυσε μὲ ἰδικὴ ὑπηρεσία γιὰ τὴ συντονισμένη διοίκησή τους, ἔτσι πού νὰ μποροῦσαν νὰ ἐξυπηρετήσουν ὅπως ἔπρεπε τὶς ἔνοπλες δυνάμεις.

Μετὰ τὸν πόλεμο δὲν μπορεῖ νὰ πῆ κανείς ὅτι οἱ σιδηροδρομικὲς ἑταιρίες ζημίωναν στὸ σύνολό τους. Ἀλλὰ ἦταν πιὰ ὁλοφάνερο, ὅτι ἡ βελτίωση τῆς σιδηροδρομικῆς μεταφορᾶς στὴ Βρεταννία θά ἦταν πολύ μεγαλύτερη ἂν ὅλες οἱ ἑταιρεῖες συνεργάζονταν ἀντὶ νὰ ἀνταγωνίζωνται.

Ἡ κυβέρνηση Λὶ ὑντ Τζώρτζ ἀποφάσισε τὸ 1913 νὰ τὶς ἐνοποιήση καὶ δημιουργήθηκαν ἔτσι δύο μεγάλες ἰδιωτικὲς ἐπιχειρήσεις.

Ἐνῶ ὅμως οἱ τέσσερις αὐτοί καινούργιοι φορεῖς ἀγωνιζόντουσαν νὰ ξεπεράσουν τὶς δυσκολίες ἀπὸ τὴν συγχώνευση, παρουσιάσθηκε μιὰ μεγάλη ἀπειλὴ Ὁ ἀνταγωνισμὸς τοῦ δρόμου. Τὸ καινούργιο, ὁλοκληρωμένο δικό δίκτυο τῆς Βρεταννίας δημιούργησε καὶ πολλὲς ἐπιχειρήσεις μεταφορᾶς μὲ ὑπεραστικὰ λεωφορεῖα. Καὶ ὁ μόνος τρόπος γιὰ ν' ἀντιδράσουν οἱ σιδηρόδρομοι ἦταν νὰ συνεργασθοῦν μὲ τὸ καινούργιο μεταφορικὸ μέσο. Ἔτσι, δημιουργήθηκαν οἱ συνδυασμένες μεταφορὲς τραίνου) λεωφορείου, πού εἶχαν μεγάλη ἐπιτυχία στὴ Βρεταννία ἀπὸ τὸ 1930 περίπου κι' ἔπειτα.

Ὁ δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος ἦταν ἀφορμὴ δεύτερης ἀναστολῆς στὶς ἐξελίξεις τῆς σιδηροδρομικῆς μεταφορᾶς στὴν Βρεταννία. Γιὰ ἄλλη μιὰ φορὰ ὅμως ὁ σιδηροδρομος συνέβαλε ἰδιαίτερα στὴν πολεμική προσπάθεια τῆς χώρας.

Μετὰ τὸν πόλεμο ἡ ἐργατικὴ κυβέρνηση ἐθνικοποίησε τούς σιδηροδρόμους, ὅπως καὶ ὅλες τὶς ἄλλες ἐσωτερικὲς μεταφορές.

Μέσα στὴν τριακονταετία πού πέρασε ἀπὸ τότε δημιουργήθηκαν πολλὰ προβλήματα γιὰ τούς βρεταννικούς σιδηροδρόμους. Καὶ ἤδη ἐκφράζονται πολλοί φόβοι ὅτι ἡ βασιλεία τοῦ σιδηροδρομικοῦ συρμοῦ, πού ἔχει τέτοια παράδοση στὴν Βρεταννία, πρόκειται ὁριστικὰ νὰ σώση.

ΑΙ ΩΡΑΙ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

Ἡμέραι καί ὧραι ἐπισκέψεως τοῦ Γενικοῦ Νοσοκομείου Πατρῶν «Ὁ ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ» καθορίζονται ὡς κάτωθι:

Ἑκάστην ΤΡΙΤΗΝ —ΠΕΜΠΤΗΝ — ΚΥΡΙΑΚΗΝ καί ὥραν 4—5 μ.μ.

(Ἐκ τοῦ Νοσοκομείου)

Η ΣΟΦΙΑ ΛΟΡΕΝ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΚΑΙ ΤΡΙΤΟ ΠΑΙΔΙ;

Γιὰ τρίτη (ἢ τετάρτης...) φορά, μὲ σα σέ λίγους μῆνες, μεγάλες ἐφημερίδες διεθνοῦς κύρους, ὁ πως τὸ Νταίηλυ Μὶρρορ, ἔγραψαν ὅτι ἡ Σοφία Λῶρεν κι' ὁ Κάρλο Πόντι θὰ χωρίσουν— ἢ χωρίσανε, τετέλεσται!

Ἡ εἴδησι μάλιστα ἀνέφερε καὶ ἀρκετὲς λεπτομέρειες, πού δὲν ἄφηναν ἀμφιβολίες. Καὶ ἡ ἠχὼ τῆς εἰδήσεως αὐτῆς, δὲν εἶχε σβήσει ἀκόμη, ὅταν ἀπὸ τὴν Ρώμη καὶ συγκεκριμένα ἀπὸ τὴν βίλλα — φρούριο στὸ Μαρένο, ὅπου κατοικεῖ τὸ πιὸ διάσημο αὐτὸ ζευγικὸ ζεῦγος τοῦ κόσμου, ἦρθε μιὰ κατηγορηματικὴ διάψευσι. οἱ δύο σύζυγοι ὁ Κάρλο καὶ ἡ Σοφία, ἦταν μαζί καὶ ποτὲ δὲν φαίνονταν τόσο εὐτυχισμένοι.

— Μάλιστα, ὅταν τούς βλέπης, εἶπε χαρακτηριστικὰ ἕνας στενὸς φίλος τους, νομίζεις πὼς περνοῦν τὸν μῆνα τοῦ μέλιτος...

Μήπως ἡ Σοφία Λῶρεν ἑτοιμάζεται νὰ δώση ἕνα ἀδελφάκι στὸν Τσέπι καὶ τὸν Ντοντό— τὰ δύο ἀγοράκια πού ἔχει τὸ ζεῦγος; Αὐτὴ τὴν ὑπόθεσι κανείς δὲν τὴν ἐπιβεβαιώνει ἀλλὰ οὔτε καὶ τὴν διαψεύδει Ἀλλά ἡ ἐπιστροφή της στὸ Μαρένο, πού ἔγινε πολύ διαστικά, ἄφηνε ἀνοικτὴ τὴν πόρτα γιὰ μιὰ τέτοια εἰκασία

Ἡ Σοφία εἶχε ἐγκατασταθῆ στὶς Παρίσι ἀπὸ τὸν περασμένο Φεβρουάριο καὶ τότε ἔγινε γιὰ πρώτη φορά λόγος γιὰ ντέφακτο διαζύγιο... Ὁ Πόντι εἶχε κλείσει τὴν βίλλα καὶ εἶχε προτιμήσει νὰ ἐγκατασταθῆ σὲ ξενοδοχεῖο, κοντὰ στὰ γραφεῖα τῆς κινηματογραφικῆς του ἑταιρείας.

Τότε, ἡ Σοφία εἶχε ἐξηγήσει ὅτι ἐγκαταστάθηκε στὸ Παρίσι γιὰ δύο λόγους: γιὰ νὰ δι εὐκολύνη τὶς σπουδὲς τοῦ γιοῦ Τσέπι, πού μπῆκε στὴν πρώτη Δημοτικοῦ, σὲ γαλλικὸ σχολεῖο. καὶ γιατὶ φοβόταν καὶ καμμία ἀπαγωγὴ τοῦ!.

Λίγες ἑβδομάδες πρὶν, (ἀλλὰ τὸ νέο δὲν ἔγινε γνωστὸ, παρὰ δύο μῆνες ἀργότερα...), ὁ Πόντι, μόλις εἶχε ξεφύγει, ὡς ἐκ θαύματος, ἀπὸ μιὰ ἐπίθεσι πού τοῦ ἔκαναν τέσσαρες λησταί, λίγα χιλιόμετρα ἔξω ἀπὸ τὴν Ρώμη. Οἱ λῃστὲς τὸν ὑποχρέωσαν νὰ σταματήση, ἀλλὰ καθὼς περνοῦσε ἕνα ἄλλο αὐτοκίνητο πού τὸ νομίσανε γιὰ ἀστυνομικό, τρομάξανε καὶ τὸ βάλανε στὰ πόδια.

Ἐκεῖνο πού ἔρριξε ἐπίσης λάδι στὴν φωτιά, στὶς φῆμες τοῦ χωρισμοῦ τους, ἦταν καὶ τὸ παγκόσμιο κουτσομπολιὸ — πὼς ὁ Κάρλο εἶχε δηλαδὴ ἐρωτευθῆ τὴν Δαλιδὰ Ντί Λαζάρο, μιὰ εἰκοσάχρονη νεαρὴ ἠθοποιὸ, πού παίζει ἕνα μικρὸ ρόλο στὸ φίλμ

Ἡ κούκλα τοῦ γκάγκστερ, ὅπου πρωταγωνιστεῖ ἡ Σοφία Λῶρεν. Ὁ Πόντι διαφήμισε τὴν νεαρὴ καλλιτέχνιδα ὡς ἀντίζηλο τῆς Σοφίας.

Κατόπιν, ἡ Σοφία πέρασε ἄσχημες στιγμὲς ὅταν ὁ Τσέπι χρειάσθηκε νὰ μπῆ ἐπειγόντως στὸ παρισινὸ νοσοκομεῖο, γιὰ μιὰ ἐπείγουσα μικρὴ χειρουργικὴ ἐπέμβασι στὸ ἀναπνευστικὸ του σύστημα κι' ὅταν ἀργότερα ὁ Κάρλο ἔκανε μιὰ λεπτὴ ἐγχείρησι σὲ γλινικὴ τῆς Ζυρίχης.

Ὅταν πέρασαν κι' αὐτά, ἡ ἁρμονία ἀνάμεσα στὸ ζεῦγος ἔμοιαζε πὼς εἶχε ἀποκατασταθῆ Ὁ Κάρλο Πόντι βρισκόταν ὅσο γινόταν πιὸ συχνὰ δίπλα στὴν γυναῖκα του καὶ στὰ παιδιὰ του. Κι ὅλα πήγανε καλά.

Αὐτὸ ὅμως δὲν ἐμπόδισε νὰ κυκλοφορήση ἡ καινούργια εἴδησι γιὰ τὸν χωρισμὸ τους... Τὶ συνέβη πάλι; Κανείς δὲν ξέρει.

Τὸ βέβαιο εἶναι πὼς διαψεύδοντας αὐτὴν τὴν εἴδησι, τὸ ζεῦγος ἔσπευσε νὰ ἐγκατασταθῆ στὴν βίλλα τοῦ Μαρένο— ἔνα ἀπὸ τὰ πολλὰ σπίτια πού διαθέτει σχεδὸν σὲ κάθε γωνιὰ τοῦ κόσμου!

Αὐτὴ ἡ ξαφνικὴ ἐπιστροφή, ὅμως, ἔδωσε τὴν εὐκαιρία νὰ ἀκουσθῆ πὼς ἡ Σοφία Λῶρεν θὰ γίνη γιὰ τρίτη φορὰ μαμά! Κι ἂν αὐτὸ δὲν ἐπαληθεύσουν τελικὰ ἕνα εἶναι βέβαιο πὼς ἀπὸ τὸν οὐρανὸ τοῦ Κάρλο Πόντι καὶ τῆς Σοφίας Λῶρεν, ἐξαφανίσθηκαν τὰ σύννεφα καὶ βασιλεύει ἡ αἰθρία.

ΘΕΛΟΥΝ ΝΑ ΦΕΡΟΥΝ ΠΑΛΙ ΤΟ ΒΑΛΣ ΣΤΗ ΜΟΔΑ!

ΓΙΟΡΤΕΣ ΣΤΡΑΟΥΣ

ΓΙΟΡΤΕΣ ΣΤΡΑΟΥΣ

ΒΙΕΝΗ. Ἡ Αὐστριακή πρωτεύουσα ἑτοιμάζεται νὰ γιορτάσῃ τὰ 150 χρόνια τοῦ Γιόχαν Στράους, τοῦ βασιλιᾶ τοῦ βάλς. Θὰ γίνουν πολλὲς ἐκδηλώσεις τελετές, συναυλίες, ἀλλὰ ὅλο τὸ πρόγραμμα τῶν ἑορτῶν δέν θὰ εἶναι τυπικό. Θὰ προσκληθῆ νὰ συμμετάσχῃ ὁλόκληρος ὁ λαός.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ, αὐτὸ πού γίνεται ἀπὸ μερικὲς ἡμέρες στὴ Βιέννη εἶναι χωρὶς προηγούμενο. Οἱ Βιενέζοι καλοῦνται νὰ ὑποβάλουν τίς ἰδέες τους νὰ ἐκφέρουν ὑνῶμες γιὰ τὸ ἔργο τοῦ Στράους καί