

Ἐπίσης πρόκειται νὰ ἐκτελεσθῶσι τὰ ἐξῆς ἔργα :

4ον) Caralbio.— Ὅμοίως δυνάμεως 4000 χιλιοβάτων, παραγωγῆς θαϊκῶν ἀμμωνίου 1800 τόννων καὶ 1500 τόνν. πίσης (παρὰ τὸ Grosseto).

5ον) Gualdo Cattaneo.—εἰς Spoleta ἐπαρχία ἐπίσης Περούγιας. Χρησιμοποίησις λιγνιτῶν, σταθμὸς 15000 χιλιοβάτων, παραγωγῆ 4750 θαϊκῶν ἀμμωνίου, 13300 τόννοι πίσης καὶ 50 ἑκατομμυρίων κυβικῶν μέτρων ἀερίων διὰ τὴν κατασκευὴν οἰτοπλίνθων.



Στατιστικὴ τῆς βιομηχανίας αὐτοκινήτων τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς.

Κατὰ τὸ Ἐθνικὸν Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, τὸ ὁποῖον δημοσιεύει ἐτησίως τεύχος περὶ τῶν ἐπισήμων στατιστικῶν τῆς βιομηχανίας τῶν αὐτοκινήτων, προκύπτει ὅτι κατὰ τὸ 1922 ἡ βιομηχανία αὕτη ἀναπτύσσεται ὡς καὶ τὰ προηγούμενα ἔτη.

Τὰ ἐγγεγραμμένα ἐν ταῖς Ἠνωμέναις Πολιτείαις ὡς λειτουργοῦντα αὐτοκίνητα τῆ 1 Ἰανουαρίου 1923 ἦσαν 12239114 ἔναντι 10464005 κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος καὶ 1711339 τῷ 1915. Ἐν φ τῷ 1912 δὲν ὑπῆρχον εἰμὴ 944000 αὐτοκίνητα, ὥστε ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν ἕδεκατριαπλασιάσθη ἐντὸς δέκα ἐτῶν.

Ἡ παραγωγή αὐτοκινήτων τῷ 1922 ἦτο 2659064 ἔξ ὧν 256680 φορτηγὰ καὶ ρυμουλκὰ, ὅθεν τὰ ἑννέα δέκατα τῆς παραγωγῆς εἶναι εἶναι αὐτοκίνητα ἐπιβατικὰ ἢ μεταφορὰς προσώπων. Ἡ παραγωγή ἠῆξσε κατὰ 60% ἔναντι τοῦ 1921. Ἡ ἀξία τῶν παραχθεῖσων ἀμαξῶν εἶναι 1789638365 δολλαρίων, ἦτοι κατὰ μέσον ἑκάστη ἀμαξα τιμᾶται 700 δολλάρια. Τὰ ἀνταλλακτικὰ καὶ ἐξαρτήματα ἅτινα ἐπωλήθησαν κατὰ τὸ ἔτος 1922 εἶναι 380503024 δολλαρίων. Ἡ κατανάλωσις βενζίνης τῆς χώρας ἦτο τῷ 1922 5382504000 γαλλονίων (ἕκ 3,785 λίτρων ἕκαστον), ὧν τὰ 80% δέον νὰ θεωρηθῶσιν ὡς καταναλωθέντα ὑπὸ τῶν αὐτοκινήτων.

Ὁ ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐν ἐνεργείᾳ αὐτοκινήτων εἰς ὅλον τὸν κόσμον ὑπολογίζεται ὅτι ἦτο τὸ 1922 14507600 περίπου, ὥστε εἰς τὸς Ἠνωμένας Πολιτείας ὑπάρχουν τὰ 84% τοῦ ἀριθμοῦ τούτου. Ἦτοι ὑπάρχει μία ἀμαξα δι' 8,6 κατοίκους.

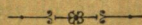
Εἰς δὲ τὴν Πολιτείαν Καλιφρονίας ἡ ἀναλογία αὕτη εἶναι ἐν αὐτοκινήτων διὰ 3,8 κατοίκους.

Ὁ ἀριθμὸς αὐτοκινήτων ὁ χρησιμοποιούμενος εἰς τὴν γεωργίαν εἶναι 3500000 ὧν 300 χιλ. ρυμουλκὰ ἢ φορτηγὰ.

Πολλὰι σιδηροδρομικαὶ ἐταιρίαι χρησιμοποιοῦσι αὐτοκίνητα εἰς ὄρισμένας μεταφορὰς, καὶ μεταξὺ ἄλλων ἀναφέρονται 40 ἔξ αὐτῶν αἰτίνας εἰς μικροῦ μήκους γραμμὰς χρησιμοποιοῦσι πλαισία αὐτοκινήτων ὧν τὰ ἐλαστικὰ ἀντεκατεστάθησαν διὰ σιδηρῶν ἐπισώστρων δυναμένων νὰ κυκλοφορῶσιν ἐπὶ τῶν σιδηρῶν ράβδων.

Ἡ ἔξαγωγή ἀμερικανικῶν αὐτοκινήτων ἦτο 78549. Ἄν καὶ ὁ ἀριθμὸς οὗτος εἶναι μικρὸς ὡς πρὸς τὴν ὀλικὴν παραγωγὴν τῆς χώρας, ἐν τούτοις φέρει τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας εἰς τὴν πρώτῃν γραμμὴν τῶν ἔξαγωγῶν αὐτοκινήτων. Οὕτως αἱ Ἠνωμένας Πολιτείας ἐξήγαγον τὰ 50% τῆς παγκοσμίου ἔξαγωγῆς αὐτοκινήτων καὶ ὁ Καναδᾶς 23% (οἱ καναδικοὶ οἴκοι εἶναι κατὰ μέγιστον μέρος ὑποκαταστήματα τῶν ἐργοστασίων τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν).

Ἡ Γαλλία ἔρχεται τρίτη μεταξὺ τῶν ἔξαγωγῶν αὐτοκινήτων, ἔξάγουσα 10% τοῦ παγκοσμίου ἔξαγωγικῶν ἐμπορίου αὐτοκινήτων. Μετὰ τὴν Γαλλίαν ἔρχεται ἡ Ἰταλία, ἦτις ἔξάγει 8% ἢ Γερμανία 6% καὶ ἡ Ἀγγλία μόνον 2%,



Δαπάναι διὰ τὴν βελτίωσιν καὶ συντήρησιν τῶν ὁδῶν ἐν Ἀγγλίᾳ.

Κατὰ τὸν Times τῆς 13 Δεκεμβρίου τοῦ 1922. Ἡ ἔκθεσις τοῦ Ὑπουργείου τῶν Μεταφορῶν ἐν Ἀγγλίᾳ πρὸς τὸ Κοινοβούλιον διὰ τὴν διαχείρησιν τοῦ Road Fund (Ταμεῖον ὁδῶν) κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1921-1922 πραγματεύεται τὰ ἀποτελέσματα τοῦ πρώτου πλήρους ἔτους ἐφαρμογῆς τῶν νέων τελῶν ἀδείας κυκλοφορίας τῶν αὐτοκινήτων ὀχημάτων συνετεία τοῦ νόμου περὶ ἐσόδων τοῦ κράτους τοῦ 1920.

Οὕτω ἐπιστώθη τὸ ταμεῖον ὁδῶν διὰ τὸ ἔτος τοῦτο διὰ 12.600.000 λιρῶν περίπου, καὶ ἐπληρώθησαν 10.000.000 λιρῶν περίπου.

Αἱ πιστώσεις κατανέμονται εἰς τὰ ἐξῆς :

1) Πιστώσεις διὰ τὴν συντήρησιν καὶ βελτίωσιν τῶν ὁδῶν I καὶ II τάξεως	8.100.000 λιρ.
2) Πιστώσεις διὰ τὴν ἐπέλεσιν ἔργων ὁδοποιίας πρὸς χρησιμοποίησιν τῶν ἄργων	4.500 000 >
3) Ἄλλα ἔργα	850.000 >
Τὸ ὅλον περίπου 13.500.000	

Ἐκ τούτων ἔδαπανήθησαν ἤδη τὰ 10.000.000 λιρῶν, ὧν 750.000 διετέθησαν εἰς δάνεια.

Εἶχον προϋπολογισθῆ τὰ 50% τῶν ἐσόδων νὰ διατεθῶσι διὰ τὰς ὁδοὺς καὶ γεφύρας I καὶ

τὰ 25 % διὰ τὰς II τάξεις· διετήρησε δὲ δι' ἀμφοτέρω 60 %.

Τὸ κεφάλαιον τῶν ἔργων πρὸς ἀρωγὴν τῶν ἀέργων διετέθη εἰς τὰς νέας ὁδοὺς τῶν κοιμητηρίων τοῦ Κέντ καὶ Ἐσσεξ, ὧν ἡ ἐκτέλεσις προχωρεῖ κανονικῶς (ἄρα Ἀρχιμήδους αἱ νέαι μεγάλαι ὁδοὶ ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐκ τῶν περιοδικῶν ἔτος ΚΓ' σελ. 73 Σεπτέμβριος 1922) καὶ ἐν ἄλλαις ἐπαρχίαις καὶ ὑπολείπονται ἀκόμη ἐκ τοῦ ὀρισθέντος κεφαλαίου ἕξ 6.000.000 λιρῶν τὰ ὑπόλοιπα.

Κατὰ τὸ αὐτὸ ἔτος ἐγένοντο δυνάμει τοῦ νόμου περὶ ἀρωγῆς τῶν ἀέργων πλεῖστοι ἀπαλοτριώσεις διὰ τὴν ὁδοποιίαν.

Αἱ δὲ εἰσπράξεις τοῦ Ταμείου τούτου ἴσαν 10.200.000 λιρῶν τῶν φορολογηθέντων ὀχημάτων ἀνερχομένων εἰς

873.655 αὐτοκίνητα ὀχήματα

269.200 ἵπποκίνητα »

Τὰ ἔσοδα συλλογῆς τῶν τελῶν ἀνῆλθον εἰς 290.000 λίρας ἧτοι 3 % τοῦ εἰσπραχθέντος.

Ἡ νέα ταξινόμησις τῶν ὁδῶν εἰς I καὶ II τάξεις συνετελέσθη· ἐδόθησαν δὲ ἀριθμοὶ εἰς τὰς ὁδοὺς, ὡς εἰς ἄλλας χώρας. Πρὸς βελτίωσιν τῶν ὁδογεφυρῶν ἐμελετήθη πρότυπον φορτίον, προβλεπομένου ὅτι, αἱ γέφυραι δεόν νὰ κατασκευάζονται πρὸς ἀντιμετώπισιν ἀναγκῶν ἑκατὸν τοῦλάχιστον ἑτῶν· ἐλήφθη δὲ ὡς βάσις μία ἀτμήλατος ἄμικτα ἔλκουσα τρία ὀχήματα, ἐκ τῶν ἤδη διαδεδομένων ἐν Ἀγγλίᾳ, ἀξυθθέντος τοῦ φορτίου κατὰ 50 % διὰ τὰς τρώσεις.

Ἡ ἀρκετὰ βαρεῖα φορολογία τῶν χρησιμοποιοῦντων τὰς ὁδοὺς ὁρμητικῶν ἀπέδωσε, ὡς βλέπομεν σημαντικὰ ἀποτελέσματα, συγκεντρωθέντων ἄνω τῶν δέκα ἑκατομμυρίων λιρῶν. Σημειωτέον ὅτι αἱ ὀλικαὶ δαπάναι συντηρήσεως, καθαρισμοῦ καὶ γεφυροδοποιίας διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1919-20, ἴσαν 28,5 ἑκατ. λιρῶν. Ἡ ἀποκέντρωσις εὔρηται εἰς τὴν βάσιν τῆς ὑπηρεσίας ταύτης, δημιουργηθέντος ἐνὸς ἐπιθεωρητοῦ εἰς τὸ Ἐδιμβούργον καὶ τμηματορχῶν μηχανικῶν ἐπὶ τῶν ὁδῶν εἰς Βριστόλην, Βιομηχάνην, Λήηδς καὶ Κάρδιφ, εἰς δὲ τὴν κεντρικὴν ὑπηρεσίαν ἐπήχθησαν αἱ ὁδοὶ τοῦ Λονδίνου καὶ τῶν πέριξ κοιμητιῶν. Οὕτω αἱ τοπικαὶ ἀνάγκαι ἐξετάζονται ἐπιτοπίως. Οἱ τμηματορχαὶ μηχανικοὶ ἐκάστης περιφερείας προεδρεύοντες τῶν συμβουλίω τῶν τοπικῶν ὀδικῶν ἀρχῶν ἐπέτυχον τὴν ἐνότητα ἐνεργείας καὶ τὴν ἐπιλυσιν πάσης ἐμφανισθείσης συγκρούσεως συμφερόντων.

Ἐπίσης συμπληροῦντες καὶ διορθοῦντες τὰ ἀποτελέσματα τῆς τοπικῆς πείρας συνδυάζουσι τὴν ἐνότητα μεταξὺ τῆς καθ' ἑαυτὸ ὁδοποιίας καὶ τῆς χαράξεως τῶς πόλεων (town-planning).

Ἐν γένει τὰ ὁδοστρώματα καὶ αἱ κλίσεις τῶν ὁδῶν βελτιοῦνται, αἱ δὲ γωνίαι ἀποστρογγυλοῦνται. Ἐπίσης κατασκευάζονται παρακαμπτήριοι ὁδοί, συνοικισμοί, ὡς καὶ νέα τμήματα μεγάλων ὁδῶν.

—*—*—*—

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Σαπνᾶ Μ. Ingénieur des Mines A. I. L. g. παρὰ τῆ Διευθύνσει τῶν Μεταλλείων τοῦ Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας. Ἡ ὕδρευσις τῶν Ἀθηνῶν ἀπὸ τὸν Ὑμητιῶν (20—40 χιλιάδες κυβικά μέτρα ὕδατος ἡμερησίως). Ἀθῆναι 1923, 4ον, σελ. 16, σχ. 2 (γεωλογικὸς χάρτης καὶ τομὴ Ὑμητιοῦ) ἀνατύπωσις ἐκ τοῦ περιοδικοῦ Ἑλληνικαὶ Σπουδαί.

Εἰς τὸ ἄνω τεῦχος ὁ κ. Σαπνᾶς ἐκθέτει πῶς κατὰ τὴν γνώμην του εἶναι δυνατὴ ἡ ὕδρευσις τῶν Ἀθηνῶν διὰ τῶν ὑδάτων τῶν πιπτόντων ἐπὶ τοῦ Ὑμητιοῦ καὶ διευθυνομέναν ἐντὸς αὐτοῦ. Μετὰ σύντομον ἀνασκόπησιν τῶν διαφορῶν προταθέντων σχεδίων ὕδρευσεως τῶν Ἀθηνῶν ὑποστηρίζει ὅτι ἡ ὑπ' αὐτοῦ ἐκπονηθεῖσα μελέτη ἄγει εἰς ἀποτελέσματα οἰκονομικῶς πολὺ προτιμότερα καὶ αὐτῆς τῆς τεχνικῆς λίμνης καὶ στηριζόμενος ἐπὶ τῶν ἔργων ὕδρευσεως τοῦ Λαυρίου ἀναπτύσσει τὰ γεωλογικὰ καὶ ὑδραυλικά δεδομένα τῆς μελέτης αὐτοῦ.

Τὰ προτεινόμενα ὑπ' αὐτοῦ ἔργα περιουλογοῦν καὶ διοχετεύσεως ἀποτελοῦνται ἐκ στοῆς μήκους 1000 μέτρων καὶ φρέατος βάθους 30 μέτρων εἰς Πουρναρόρευμα κείμενον εἰς τὸ νότιον πέρας τοῦ Βορρείου Ὑμητιοῦ ἐνθα περατοῦται τὸ ἀντίκλινον ὄπερ ἀποτελεῖ τὴν ἔξαρσιν τοῦ ὄρους τούτου. συλλεγομένων τῶν διηθησομένων ἐντὸς τῶν διαπερατῶν στρωμάτων αὐτοῦ ὑδάτων πρὶν ἢ ἐκβάλλωσι ὑπογείως εἰς τὴν παραλίαν Γλυφάδας. Ἐγκατάστασις ἀντλιῶν ἰσχύος 950 ἵππων θὰ χρησιμεύσῃ διὰ τὴν ἀνύψωσιν τῶν ὑδάτων τούτων μέχρι τῶν δεξαμενῶν τῶν Ἀθηνῶν. Ἡ τοιαύτη ἰσχύς θὰ ἀρκεῖ διὰ 20.000 μέτρα κυβικά ἡμερησίως. Τὸ ὑδραγωγεῖον θὰ ἔχη μήκος δύο ἕως τεσσάρων χιλιομέτρων.

Ἡ δαπάνη τῶν ἔργων ὑπολογίζεται ὡς ἑξῆς :

Φρέαρ, στοῆ, ἀντλίας	
μετὰ τῶν μηχανῶν	543000 χρυσαῖς δρ.
Ὑδραγωγεῖον	600000 » » »

Οὕτω ὁ συγγραφεὺς ὑπολογίζει ὅτι ἡ τιμὴ τοῦ ὕδατος κατὰ κηρικὸν μέτρον θὰ εἶναι μόνον 5,5 λεπτῶν χρυσῶν, συμπεριλαμβανομένων τῶν χρεωλυσιῶν καὶ ἀποσβέσεων.

Ἐν τέλει ὑποδεικνύει ὅτι τὰ ἔργα δύνανται νὰ ἐκτελεσθῶσι τάχιστα, ἧτοι ἐντὸς διετίας μόνον.