

βήμα, ρυθμίζεις ὑπὸ ἑξ ἑκείνου λόγος νὰ καταταμηθοῦν αἱ δυνάμεις τῶν τεχνικῶν εἰς δύο περιοδικά.

Τοιοῦτοτρόπως ἡ ἔκδοσις τοῦ «Ἀρχιμήδους» διεκόπη τῷ 1925 καὶ τὰ «Ἔργα» παρέμειναν τὸ μοναδικὸν τεχνικὸν περιοδικόν, ἐκτελέσαν, πρέπει νὰ ὁμολογηθῆ, πλήρως τὸν προορισμὸν του, ἐπὶ ἑπτὰ συνεχῆ ἔτη, μέχρι τοῦ 1932, καὶ προθύμως ἐξυπηρετήσαν πᾶσαν τεχνικὴν σκέψιν, τόσον τοῦ Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὅσον καὶ τοῦ Πολυτεχνικοῦ Συλλόγου ὡς καὶ παντὸς ἐπιστήμονος.

Κατὰ τὸ ἔτος ἐκεῖνο ἐνεφανίσθησαν τὰ «Τεχνικὰ Χρονικά», ἐπίσημον ὄργανον τοῦ Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου.

Ἡ ἔκδοσις αὕτη στηριζομένη εἰς τὰ ἰσχυρὰ οἰκονομικὰ μέσα τοῦ Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὅπερ δι' αὐτὴν δαπανᾷ σχεδὸν ἓν ἑκατομμύριον ἑτησίως, ὡς ἦτο ἐπόμενον, κατέστρεψε τὸ περιοδικὸν «Ἔργα», τὸ ὁποῖον μετ' ὀλίγους μῆνας ἐξέπνευσεν.

Τὰ «Τεχνικὰ Χρονικά» ἐξελίχθησαν ἀναμφισβητήτως εἰς λαμπρὸν περιοδικὸν τὴν τε ἐμφάνισιν καὶ τὸ περιεχόμενον, πάντως ὅμως εἶνε καθ' ὄρισμόν, ἀποκλειστικὸν ὄργανον τοῦ Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ δὲν ἐκφράζει εἰμὴ τὰς γνώμας τὰς συμφώνους πρὸς τὴν διοίκησιν αὐτοῦ. Τοῦτο εἶνε φυσικόν, καὶ ἀπεδείχθη ἄλλως τε καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν διαλέξεων τοῦ 1932 καὶ τοῦ ἀρχιτεκτονικοῦ συνεδρίου τοῦ 1933.

Ἐξ ἄλλου, λόγῳ τῆς κρατικῆς φύσεως τοῦ Ἐπιμελητηρίου, δὲν εἶνε δυνατὸν νὰ ἐκφραστοῦν ἐν τοῖς «Χρονικοῖς» γνώμαι μὴ σύμφωνοι

πρὸς τὰς ἐκάστοτε κυβερνητικὰς ἀντιλήψεις.

Ἡ ἐξαφάνισις ὄθεν τῶν «Ἔργων» ἤγαγε τὴν Ἐφορίαν τοῦ Πολυτεχνικοῦ Συλλόγου εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς ἐπανεκδόσεως τοῦ «Ἀρχιμήδους».

Ὅπως ὁ «Πολυτεχνικός» παραμένει ἐν μικρᾷ δράσει καὶ οὕτως εἰπεῖν ὡς ἐφεδρική δύναμις τοῦ τεχνικοῦ κόσμου, οὕτω καὶ ὁ «Ἀρχιμήδης» δὲν φιλοδοξεῖ ν' ἀποβῆ μέγα τεχνικὸν περιοδικόν, κατ' ἀπομίμησιν τῶν «Τεχνικῶν Χρονικῶν», οὐδ' ἐπὶ βλάβῃ αὐτῶν. Ὁ «Ἀρχιμήδης» θὰ εἶνε μετριόφρων τὴν ἐμφάνισιν καὶ τὰς βλέψεις καὶ δὲν θὰ διαθέτῃ εἰδικὸν ἐπιτελεῖον συντάξεως, ὅπερ δὲν τοῦ ἐπιτρέπει ὁ πενιχρὸς του προϋπολογισμός. Βασίζεται εἰς τὴν ἠθικὴν καὶ ὑλικὴν συνδρομὴν τῶν φίλων τοῦ Πολυτεχνικοῦ Συλλόγου καὶ ὄλων τῶν τεχνικῶν, χάρις εἰς τὴν ὁποίαν ἐλπίζει νὰ συντελέσῃ πὼς εἰς τὴν καλλιτέραν διαρρῦθμισιν τῶν προβλημάτων ποῦ ἐνδιαφέρουν τὸν τεχνικὸν κόσμον καὶ τὴν χώραν.

Τὰ θέματα ἐφ' ὧν θὰ ἀσχολῆται τὸ περιοδικὸν θὰ εἶνε κύκλου πολὺ γενικωτέρου ἀπὸ τὸν στενὸν τοιοῦτον τοῦ μηχανικοῦ καὶ θὰ ἐκτείνεται ἰδίως ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ πεδίου, κατὰ παλαιὰν κατεύθυνσιν τοῦ Πολυτεχνικοῦ Συλλόγου. Ἐπομένως ὁ «Ἀρχιμήδης» θὰ ἐξελιχθῆ ἐπὶ ἐντελῶς νεωτέρων καὶ προοδευτικῶν βάσεων, χωρὶς ἐννοεῖται ν' ἀπομακρυνθῆ τῶν παραδόσεων τοῦ Συλλόγου, αἱ ὁποῖαι θ' ἀποτελοῦν τὸ θεμέλιον τῆς πολιτικῆς του.

## Η ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΩΝ ΒΟΡΕΙΩΝ ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ ΑΘΗΝΩΝ

Πολλοὶ τῶν κατοίκων τῶν πρὸς βορρᾶν τῶν Ἀθηνῶν προαστείων ζητοῦν ἐπιμόνωσιν τὴν κατασκευὴν τοῦ κατὰ τὴν σύμβασιν μετὰ τῆς Ἡλεκτρικῆς Ἐταιρείας Μεταφορῶν συμφωνηθέντος ἠλεκτρικοῦ τροχιοδρόμου Ἀθηνῶν Κηφισίας.

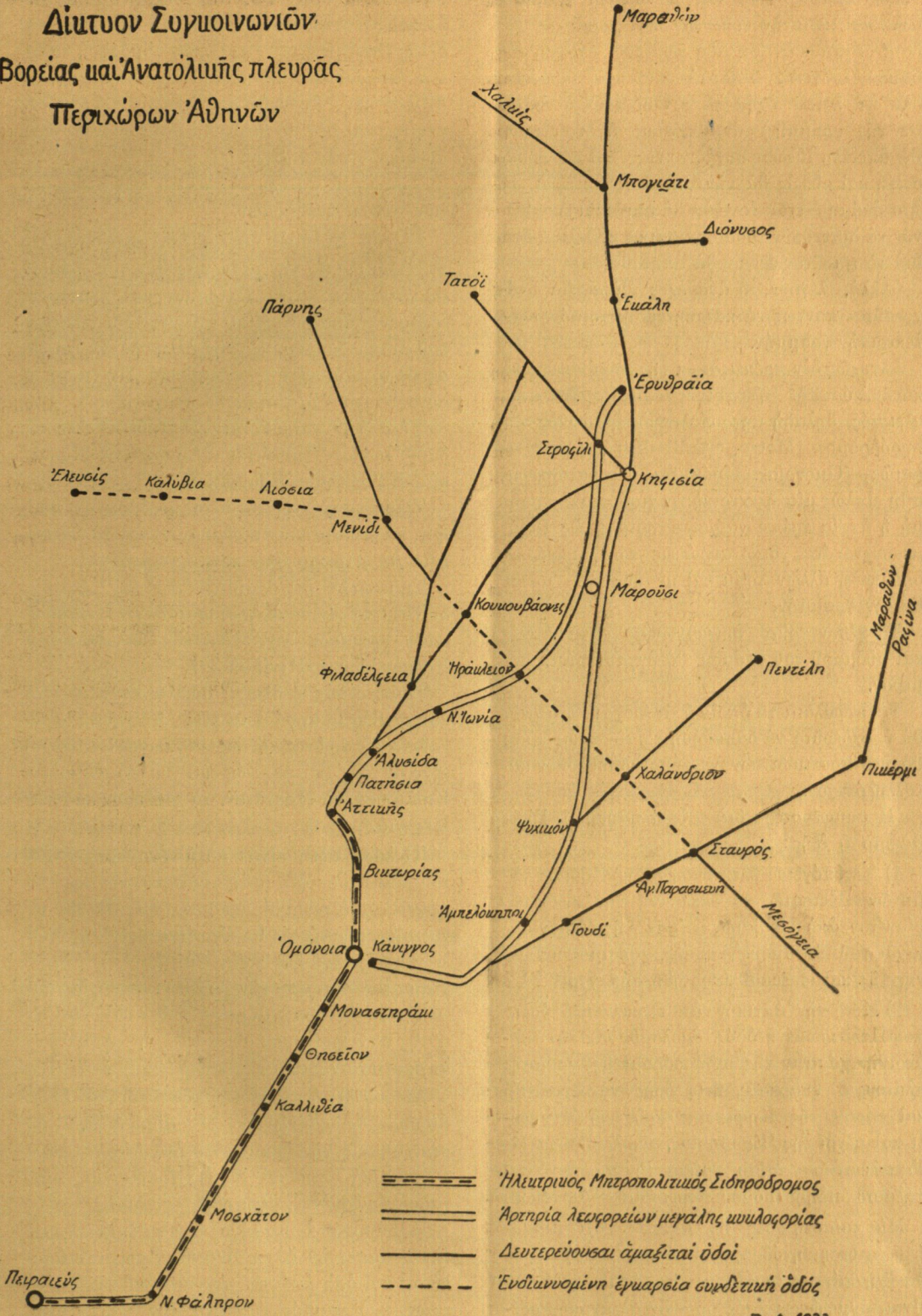
Ἡ ἐπιμονὴ διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῆς ἠλεκτροκινήτου αὐτῆς γραμμῆς ὀφείλεται κυρίως εἰς τὴν δικαίαν ἀπόγνωσιν τῶν ἐν λόγῳ κατοίκων διὰ τὸν ἐπὶ τόσα ἔτη ταλαινωμὸν των μετὰ τὸν ὑφιστάμενον ἀκόμη καὶ ἐκπνέοντα πλέον ἀτμῆρη πανάρχαιον σιδηρόδρομον. Οὐδεμία, φυσικῶς

καὶ παρ' οὐδενὸς προβάλεται γνώμη ὅτι ὁ ἐν λόγῳ σιδηρόδρομος, μὴ ἐκπληρῶν οὐδενὸς εἴδους συγκοινωνίαν, δὲν ὀφείλει τάχιστα νὰ ἐξαφανισθῆ καὶ νὰ ἀντικατασταθῆ δι' ἄλλου μέσου, συγχρονισμένου καὶ καταλλήλου.

Ἄλλ' ἐδῶ εἶναι τὸ ἐρώτημα.—Τὸ σχεδιαζόμενον ἠλεκτρικὸν τράμ, εἶναι ἤρᾳ γε συγχρονισμένον καὶ κατάλληλον διὰ τὴν περίπτωσιν, μέσον συγκοινωνίας; Φυσικὰ οἱ κάτοικοι τῶν προαστείων εἶναι δικαιολογημένοι νὰ ἀγνοοῦν αὐτὰ τὰ ζητήματα.

Ἐὰν ἡ σχεδιαζομένη γραμμὴ Ἀττικῆς Κηφισίας ἐπρόκειτο νὰ κατασκευασθῆ κατὰ πρόετασιν τοῦ ὑπάρχοντος Ἡλεκτρικοῦ Σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν Πειραιῶς καὶ πανομοιότυπον αὐτοῦ ἦτοι ὄχι μόνον μετὰ σιδηρὰν τροχίαν κανο-

Δίπτυον Συρμωινωνιών  
 Βορείας καί Ανατολικής πλευράς  
 Περιχώρων Ἀθηνών



- ==== Ἡλεκτρικὸς Μετροπολιτικὸς Σιδηρόδρομος
- == Ἀρτηρία λεωφορείων μεγάλης κυκλοφορίας
- Δευτερεύουσαι ἀμαξίται ὁδοί
- - - Ἐυδίνυση ἐγχαρμμία συνδετική ὁδός

Σ. Α. 1933

νικου πλάτους 1.45 και με διπλή γραμμή αλλά και κλειστή τοιαύτην και χωρίς ισοπέδους διαστάσεις, (δηλαδή χωρίς να υπάρχει ούδαμοῦ· ισόγειος διασταύρωσις και επομένως όλα τὰ λοιπὰ ὄχηματα νὰ διέρχονται κάτωθεν τῆς γραμμῆς) τότε βεβαίως ἢ λύσις αὕτη θὰ ἀπετέλῃ ἰδεώδη συγκοινωνίαν διὰ τὰ προάστεια και οὐδεὶς θὰ τὴν ἀπηνεῖτο, καίτοι θὰ ἦτο ἀκόμη ἐξεταστέον ἐὰν θὰ ἦτο δικαιολογημένον νὰ διατεθῶν τόσα σημαντικὰ κεφάλαια ὅσα διὰ τὸ τοιοῦτον ἔργον θὰ ἀπαιτοῦντο.

Ἄλλὰ, λέγουν, ἡ ἀνάδοχος Ἑταιρεία ὑποχρεοῦται πάντως νὰ κατασκευάσῃ τοιαύτην ἠλεκτρικὴν γραμμήν.

Ἀτυχῶς δὲν πρόκειται ἐκ τῆς συμβάσεως νὰ κατασκευασθῇ ἠλεκτρικὸς **σιδηρόδρομος**, κλειστός, δηλαδή μητροπολιτικὸς ἢ ἀστικὸς σιδηρόδρομος, (Metro, Stadtbahn) ὡς ὁ Πειραιῶς—Ὀμοιοίαις. Πρόκειται νὰ κατασκευασθῇ ἀπλῶς μία ἠλεκτρικὴ τροχιοδρομικὴ γραμμὴ ἢ ὁποία πρέπει νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς τράμ, με συχνοτάτας διασταυρώσεις τῶν διαφόρων δρόμων ἢ ἄλλων τράμ και με ἓν μέρει μόνον διπλὴν γραμμήν,

Τὸ μέσον τοῦτο συγκοινωνίας εἶναι ἀτελές και οὐδαμοῦ τοῦ κόσμου θὰ ἐγκαθιδρύετο σήμερον.

Τὰ κεφάλαια τὰ ὁποία ἡ ἀνάδοχος Ἑταιρεία θὰ ὑποχρεοῦτο νὰ δαπανήσῃ εἰς τὸ τράμ αὐτὸ θὰ ἦτο προτιμώτερον νὰ χρησιμοποιηθῶν καταλληλότερον.

Ἡ συμφεροτέρα διὰ τοὺς πληθυσμοὺς λύσις θὰ ἦτο ἡ ἑξῆς:

1) Ὁ ὑπόγειος ἠλεκτρικὸς σιδηρόδρομος Ἀθηνῶν—Πειραιῶς νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν κυκλοφορίαν του ἀπὸ Πειραιῶς πέραν τῆς Ὀμοιοίαις μέχρι τοῦ Σταθμοῦ Ἀττικῆς, χρησιμοποιουμένης τῆς κατασκευασθείσης ἤδη σήραγγος.

2) Μετὰ τὴν Ἀττικὴν νὰ κατασκευασθῇ εὐρείαι ἀσφαλτοστρωμένη ὁδὸς, ἀκολουθοῦσα τὴν σημερινὴν χάραξιν τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς πλάτους 8' ἐπαρκούς, ἣτις ὁδὸς νὰ ἐπεκταθῇ και πέραν τῆς Κηφισίας πρὸς τὸ Στροφύλι και μέχρι τῆς Ἐρυθραίας, ἀκολουθοῦσα εἰς τὸ τελευταῖον τοῦτο τμήμα τὴν χάραξιν τοῦ παλαιοῦ σιδηροδρόμου Κηφισίας—Διονύσου.

Μία τοιαύτη ὁδὸς θὰ ἀπετέλῃ ὄχι βέβαια ἓνα «αὐτοκινητόδρομον» (Autostrada) ἀφοῦ θὰ ἔχη πάντως ἰσοπέδους διαβάσεις, ἀλλὰ θὰ εἶναι, συμφώνως πρὸς ὅρον δὲν ἀλλαγῶν προέτινα, ἓνα εἶδος «ἡμι-αὐτοκινητοδρόμου» (Semi-

autostrada) διότι ἐκτὸς τοῦ μειονεκτήματος τῶν ἰσοπέδων διαβάσεων, ἡ ὁδὸς θὰ ἔχη ὅλας τὰς ἄλλας ιδιότητας τοῦ αὐτοκινητοδρόμου, καθόσον ἀκολουθοῦσα τὴν σιδηροδρομικὴν χάραξιν θὰ ἔχη κατ' ἀνάγκην μικρὰς κλίσεις, μεγάλας ἀκτίνας και δὲν θὰ διέρχεται διὰ τῶν κεντρικῶν συνοικιῶν τῶν πόλεων.

Ἐπομένως θὰ ἔχη τὰ πλεῖστα τῶν στοιχείων τῶν αὐτοκινητοδρόμων.

Εἰς τὸν Σταθμὸν Ἀττικῆς θὰ κατασκευάζετο πεζοδρόμιον εἰς τὴν μίαν πλευρὰν τοῦ ὁποίου θὰ κατέληγον αἱ ἐκ Πειραιῶς και Ὀμοιοίαις ἐρχόμεναι ἀμαξοστοιχίαι τοῦ μεγάλου ἠλεκτρικοῦ σιδηροδρόμου, εἰς τὴν ἄλλην δὲ θὰ ἐστάθμευον τὰ αὐτοκίνητα λεωφορεῖα τῆς μεγάλης συγκοινωνίας ἔτοιμα νὰ ἀναχωρήσουν ἀμέσως διὰ τὴν κατεύθυνσιν Πατησίων—Ἀλυσίδας—Ἰωνίας—Ἡρακλείου—Ἀμαρουσίου—Κηφισίας—Στροφυλίου—Ἐρυθραίας.

Ὀλόκληρος ἐννοεῖται ὁ σιδηροδρομικὸς συρμός, τὸ ἐνδιάμεσον πεζοδρόμιον και τὰ λεωφορεῖα θὰ ἐτίθεντο ὑπὸ κοινὸν ὑπόστεγον.

Σημειώτεον ὅτι ὁ αὐτὸς Σταθμὸς Ἀττικῆς δύναται τὰ γίνῃ και ἀφετηρία ἄλλων λεωφορεϊκῶν γραμμῶν π.χ. Ἀττικῆς—Φιλαδελφείας—Κουκουβάουνες—Μενίδιον κλπ.

Τοιοτοτρόπως ὅλαι αἱ βόρειαι συγκοινωνίαι και τὰ βόρεια προάστεια τῶν Ἀθηνῶν θὰ ἠνοῦντο με πρώτης τάξεως συγκοινωνίαν με τὸ κέντρον τῆς πόλεως ὡς και με τὸ Θησεῖον, Καλλιθέαν, τὸ Μοσχάτον, τὸ Φάληρον και τὸν Πειραιᾶ.

Ἡ λύσις αὕτη εἶναι πολὺ εὐνοϊκώτερα διὰ τοὺς πληθυσμοὺς ἀπὸ τὴν κατασκευὴν τῆς ἐπιφανειακῆς ἠλεκτρικῆς γραμμῆς ἣτις δὲν θὰ εἶναι οὔτε ταχύτερα οὔτε ἐλαστικώτερα τῆς τῶν λεωφορείων και ἐπὶ πλέον θὰ ἔχη τὸ μειονέκτημα νὰ διαιρέσῃ τὴν βορείαν περιοχὴν τῶν Ἀθηνῶν εἰς δύο τμήματα ἔνθεν και ἐκεῖθεν αὐτῆς δυσχεραίνουσα οὕτω και τὴν μεταξύ των συγκοινωνίαν.

Λέγουν ὅτι ἡ κατασκευὴ τῆς ὁδοῦ και ἐγκαθίδουσις συγκοινωνίας δι' αὐτοκινήτων θὰ στοιχίσῃ εἰς τὴν Ἑταιρείαν ὀλιγώτερον παρὰ ἡ κανονικὴ, ἔστω και τῆς ὡς τράμ παρ' ἐμοῦ χαρακτηριζόμενης, ἠλεκτρικῆς γραμμῆς.

Ἄλλὰ εἶναι τοῦτο λόγος διὰ νὰ ἐπιβάλλωμεν τὴν κατασκευὴν ἔργου ἀντενδεικνυομένου ἀπολύτως και ἀπὸ ἀπόψεως τεχνικῆς και ἀπὸ ἀπόψεως πρὸ παντός, τῶν ἀναγκῶν τοῦ πληθυσμοῦ;

Ἐάν ἡ δαπάνη τῆς πρώτης ἐγκαταστάσεως θὰ εἶναι, καὶ ἀσφαλῶς θὰ εἶναι, μικρότερα, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς κατασκευῆς καὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς τῆς ὁδοῦ ὡς καὶ ἰδίως τῶν ἀπαιτηθησομένων ἀπαλοτριώσεων διὰ τὴν διαπλάτυναι, τότε ἂς ἐπιβληθοῦν εἰς τὴν Ἑταιρείαν ἄλλα ἀνταλλάγματα, χρήσιμα πάντως ὅπως π.χ. ἀκόμη μεγαλύτερον πλάτος τῆς ὁδοῦ, πεζοδρομία, δένδροφύτευσις, ὑπόνομος, ἠλεκτροφωτισμὸς τῆς πόλεως καὶ τῶν προαστείων κλπ. ἄλλὰ ὅχι νὰ ἐπιβληθῇ ἡ κατασκευὴ ἔργου πολὺ ὀλίγον χρήσιμον καὶ ἀναχρονιστικοῦ μόνον καὶ μόνον διὰ νὰ πραγματοποιηθῇ μία ὑποχρέωσις δαπάνης διὰ τὴν ὁποίαν ἀσφαλῶς θὰ μετανοήσωμεν ἀπὸ τῆς ἐπομένης.

Ἐξ ἄλλου ἐκτὸς τῶν εὐνοϊκωτέρων ὄρων διὰ τοὺς πληθυσμούς τῶν προαστείων, ἡ προτεινομένη λύσις θὰ ἔχη καὶ ἄλλα πλεονεκτήματα

ὅπως τὴν ἐν μέρει ἀπόφραξιν τῆς κυκλοφορίας τῆς Ὀμοιοίας διὰ τῆς ὁποίας διέρχονται σήμερον ὅλοι σχεδὸν οἱ κάτοικοι τῶν Ἀθηνῶν. Ἡ ἀπόφραξις δὲ αὕτη θὰ ἀποβῇ περισσότερο ἀποτελεσματικὴ ἢ καθιδρυθούνη λεωφορειακαὶ γραμμαὶ ἐντὸς τῆς πόλεως μὲ ἀφετηρίας τοὺς Σταθμούς Βικτωρίας καὶ Ἀττικῆς.

Φρονῶ ὅθεν ὅτι ἡ προτεινομένη λύσις ἐνδείκνυται ὡς ἐξυπηρετούσα γενικῶς πάσας τὰς ἀνάγκας τῶν πληθυσμῶν καλλίτερον ἀπὸ τὴν ἐκ τῆς συμβάσεως ἀπορρέουσαν τοῦ ἠλεκτρικοῦ τράμ. Ἐκτὸς δὲ τοῦ ὅτι ἡ τοιαύτη διαρρῦθιμις εἶνε περισσότερο ἐξυπηρετικὴ τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν θὰ εἶνε καὶ ἀσυγκρίτως οικονομικωτέρα, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον ἔχει ἀκόμη μεγαλύτεραν σημασίαν διὰ τοὺς ἐνδιαφερομένους πληθυσμούς.

ΣΠΗΛ. ΑΓΑΠΗΤΟΣ

## ΤΟ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΙΚΗΣ ΠΟΛΕΩΣ

Πρὸ τινων μηνῶν ἐξέδραμεν ἐναυθὰ ὄμιλος Ἀρχιτεκτόνων, ἀποτελούντων κλειστήν, ὡς ἐδηλώθη, ἔνωσιν ὁμοφρόνων· εἰς τὴν ἐκδρομὴν δὲ ταύτην εἶχον ἀπονεύει οἱ μετασχόντες αὐτῆς τὴν ἐπωνυμίαν τοῦ Συνεδρίου τῆς ὀργανικῆς πόλεως.

Τὸ Τεχνικὸν Ἐπιμελητήριον ἐδεξιώθη προσχόντως τὸν ὄμιλον τοῦτον· ὀφείλεται δ' ἔπαινος αὐτῷ διότι ἐδράξατο τῆς εὐκαιρίας ὅπως δημιουργήσῃ κίνησιν ζωηρὰν περὶ τὰ εἰς τὴν ἀστυδομίαν καὶ τὴν δομικὴν ἀναγόμενα ζητήματα, τῆς κινήσεως ταύτης τ' ἀποτελέσματα θὰ ἦσαν ἀσφαλῶς ἄξια μείζονος προσοχῆς, ἂν εἶχε δοθῇ εἰς τὸ Τ. Ε. ὁ προσήκων χρόνος παρασκευῆς.

Αἱ ἐπιφυλάξεις ἡμῶν δὲν ἄπτονται συνελῶς τῆς ἐν προκειμένῳ ἐνεργείας τοῦ Τ. Ε., ἀλλ' ἀνάγονται εἰς τὰς ὑπὸ τινων τῶν ἐκδρομέων ἀναπτυχθείσας ἀνατρεπτικὰς οὕτως εἰπεῖν, ἀπόψεις εἰς τὴν ὑπὸ μορφὴν νέων θεσφάτων, διατύπωσιν καθιερωμένων κοινοτοπιῶν, εἰς τὴν ὑπόδειξιν τῶν προβληθεισῶν ὑπερβολῶν εἰς τὸν ξηρὰν καὶ ἐξ ἀπόπτου κριτικὴν τῶν διατυπωθεισῶν ἀπόψεων.

Εἰς τὰ συγκροτούμενα τεχνικὰ καὶ ἐπιστημονικὰ Συνέδρια καθορίζονται ἐκ τῶν προτέρων, πρὸ ἐνὸς συνήθως ἔτους, τ' ἀπασχολή-

σοντα αὐτὰ θέματα, κατατίθενται δ' ἐγκαίρως αἱ γενησόμεναι ἀνακοινώσεις, ὅπως καταστῇ ἐφικτὴ ἡ διατύπωσις καὶ ὑποστήριξις τῶν προβληθησομένων ἀντιρρήσεων· ὀρίζεται ἐφ' ἐκάστου θέματος ἐπιτροπὴ, ἐνώπιον τῆς ὁποίας διεξάγεται ἡ σχετικὴ συζήτησις καὶ διατυπῶνται ἐν τέλει ἡ ἐπὶ τοῦ θέματος ἀπόφασις, κρίσις ἢ εὐχὴ τοῦ συνεδρίου.

Ἐκ τῶν λεπτομερειῶν τούτων τῆς διαδικασίας λειτουργίας τῶν Τεχνικῶν Συνεδρίων, συνάγεται πῶς δὲν ἐκλήθη, οὐδ' ἐδύνατο νὰ συμβεῖται εἰς τὸ συγκροτηθὲν ἐν προκειμένῳ Συνέδριον ὁ Πολυτεχνικὸς Σύλλογος, οὗτινος εἰσι πασίγνωστοι οἱ ὑπὲρ τῆς πόλεως ἀγῶνες, ἀδιάπτωτον δὲ τὸ ὑπὲρ αὐτῆς ἐνδιαφέρον.

Ἐν σχέσει πρὸς τὰς Ἀστυδομικὰς ἐπιδιώξεις τῶν ἐκδρομέων Ἀρχιτεκτόνων, ἐμφανιζόντων ἑαυτοὺς ὡς καταλύτας καὶ ἀνατροπεῖς τῶν μέχρι τοῦδε καθιερωμένων ἀρχῶν, κατατάσσομεν αὐτὰ εἰς τὰς ἀκόλουθους κατηγορίας :

1ον. Εἰς ἀρχὰς μὴ ἀμφισβητούμενας καὶ κοινῶς παραδεδεγμένας, θεωρητικῶς τοῦλάχιστον, καὶ 2ον εἰς ἀντιλήψεις μὴ πρακτικὰς καὶ συνελῶς μὴ ἐπιδεκτικὰς ἐφαρμογῆς ἢ μὴ σαφῶς καθωρισμένας.

Εἰς τὴν πρώτην κατηγορίαν ἐπιδιώξεως κοινῶς παραδεδεγμένων ἀρχῶν, περιλαμβάνονται αἱ ἀκόλουθοι συστάσεις μελῶν τοῦ Συνεδρίου.

α') Ἡ δημιουργία μεγάλων ἐλευθέρων πεφτευμένων χώρων· δύναται δὲ νὰ ἐπιτευχθῇ