

ἐμπλουτισμοῦ εἰς ἄμορφον διοξειδίου τοῦ πυριτίου, ἐπὶ πλέον δὲ καὶ εἰς τὴν ἀπόθεσιν αὐτοφροῦς θείου.

* * *

Ὡς μετάλλευμα οἱ ἀργυροῦχοι βαρυτομιγεῖς τόφοι τῆς Μήλου δὲν ὑπολείπονται τῶν ἄλλων ἀργυρούχων μεταλλευμάτων τῆς νήσου. Ἡ μέση περιεκτικότης αὐτῶν εἰς ἄργυρον εἶναι περίπου ἢ αὐτὴ πρὸς ἐκείνην, τὴν ὁποίαν παρουσιάζουν

καὶ τὰ ἄλλα ἀργυροῦχα μεταλλεύματα, καὶ μάλιστα τὰ κυριότερα εἶδη αὐτῶν. Ἡ οἰκονομικὴ λοιπὸν σημασία τῶν ἀργυρούχων βαρυτομιγῶν τόφων τῆς νήσου ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς ἐκτάσεως, ὑπὸ τὴν ὁποίαν ἀναπτύσσονται οὗτοι εἰς τὰ κοιτάσματα αὐτῶν, καὶ ἡ ὁποία ὁμοῦς, ὡς γνωστόν, μόνον κατόπιν ἐρευνητικῶν ἐργασιῶν δύναται νὰ ἐκτιμηθῇ.

Δ)ωρ ΓΕΩΡΓ. Δ. ΒΟΡΕΑΔΗΣ

Γεωλόγος τῆς Γεωλογικῆς Ὑπηρεσίας

Ἡ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1934

Ἡ βιομηχανία μας κατὰ τὸ λήξαν ἔτος ἐμφανίζει βελτίωσιν τῆς παραγωγῆς.

Ὁ δείκτης βιομηχανικῆς παραγωγῆς, ὁ καταρτιζόμενος ὑπὸ τοῦ Ἄν. Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου καὶ ὅστις περιλαμβάνει τὰ 77 ο)ο τῆς ὀλικῆς παραγωγῆς, ἐμφανίζει τὴν ἐξῆς πρόοδον:

1928	100
1929	101
1930	105
1931	109
1932	102
1933	111
1934	126

Δέον ὁμοῦς νὰ σημειωθῇ ὅτι οἱ ἄνω ἀριθμοὶ δεικνύουν τὸν μέσον ὄρον τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς.

Οὕτω αἱ μεταλλουργικαὶ βιομηχανίαι, αἱ τῆς διατροφῆς, δερματίνων εἰδῶν καὶ ἱματισμοῦ παρουσιάζουν στασιμότητα, ἐνῶ τοῦναντίον ἡ αὔξησις τῶν βιομηχανιῶν οἰκοδομικῶν, κλωστοῦφαντουργικῶν, καπνοῦ καὶ ἠλεκτρισμοῦ

ἔχουν αὔξησιν μεγαλειτέραν τῆς ἐμφαινομένης ἐν τῷ πίνακι. Οὕτω τὸ σύνολον τῆς πρώτης κατηγορίας εἶχε τῷ 1934 δείκτην 100, ἐνῶ τῆς δευτέρας εἶχε 160.

Εἰδικώτερον τῷ 1934 ὁ δείκτης βιομηχανιῶν τινῶν ὑπῆρξεν:

Ἡλεκτρικῶν	235
Χαρτοποιίας	198
Κλωστοῦφαντουργίας	150
Οἰκοδομικῶν	136
Χημικῶν	117
Μεταλλουργικῶν	104
Καπνοβιομηχανίας	100
Δέρματος	97
Διατροφῆς	96
Μηχανολογικοῦ	82
Ἰματισμοῦ	44

Ἐξ ἄλλου δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ βιομηχανία κατὰ τὸ 1933 ἐπῆρκεσεν κατὰ 76 ο)ο τῆς καταναλώσεως ἀντὶ τῷ 1928 μόνον κατὰ 50 ο)ο.

(«Βιομηχανικὴ Ἐπιθεώρησις»)

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ - ΠΟΛΕΩΔΟΜΙΚΑ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Τὸν Ἰανουάριον ἔλαβεν χώραν ἐν Ἀθήναις τὸ πρῶτον Συνέδριον τοῦ Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου τῆς Βαλκανικῆς Συνεννοήσεως. Ἡ πρώτη αὕτη ἐκδήλωσις τῆς συνεργασίας τῶν τεσσάρων Βαλκανικῶν Κρατῶν ἐνεφανίσθη ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ πεδίου, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον ἀπήχησεν ἱκανοποιητικῶς ἐπὶ τῇ κοινῇ γνώμῃ.

Μεταξὺ τῶν θεμάτων τῶν τεθέντων εἰς τὸ πρῶτον τοῦτο συνέδριον ἦσαν καὶ ἡ Συγκοι-

νωνία καὶ ὁ Τουρισμός.

Μεταξὺ τῶν μέλῶν τῶν ἀντιπροσωπειῶν εἰδικοὶ συγκοινωνιολόγοι ἦσαν εἰς μὲν τὴν ρουμανικὴν ἀντιπροσωπειάν ὁ Πρόεδρος τοῦ Δ. Συμβουλίου τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Ρουμανικοῦ Κράτους κ. Ταμπακοβίτς, εἰς δὲ τὴν Ἑλληνικὴν ὁ Γ. Διευθυντὴς τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους κ. Κορώνης.

Ἐν τῷ Συνεδρίῳ οὐδὲν ζήτημα ἐλύθη, ἐτέθησαν μόνον τὰ θέματα τῆς συζητήσεως κατὰ τὸ προσεχὲς Συνέδριον, μεταξὺ δὲ τῶν θεμά-

των ἐτέθη καὶ τὸ γνωστὸν ζήτημα τῶν γεφυρῶν τοῦ Δουνάβεως.

Ἐψηφίσθη καὶ ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν ὁ Νέος Νόμος περὶ Ἑλληνικοῦ Ὁργανισμοῦ Τουρισμοῦ, τροποποιῶν τὸν ὑφιστάμενον Ν. 4377 (1929). Διὰ τοῦ νέου νόμου ἐπέρχονται αἱ ἐξῆς μεταβολαί : Καταργεῖται τὸ ὑπάρχον δυνάμει τοῦ ἀπὸ πενταετίας καὶ πλέον ἰσχύοντος νόμου Διοικητικὸν Συμβούλιον καὶ ἀντ' αὐτοῦ συνιστᾶται Ἀνώτατον Συμβούλιον Τουρισμοῦ ἀποτελούμενον ἐξ 22 μελῶν, ἐξ ὧν 9 μὲν ἀντιπροσωπεύουσι τὰ Σωματεῖα Τουριστικά, τὰ Ξενοδοχεῖα, τὰ ταξιδιωτικὰ γραφεῖα, τοὺς σιδηροδρόμους, τὴν ἀτμοπλοῖαν, τὴν ἀεροπλοῖαν κτλ., 8 κατέχουσι διαφόρους δημοσίας θέσεις καὶ 5 θὰ ἐκλεγῶσι μεταξὺ τῶν ἰδιωτῶν τῶν εἰδικῶν περὶ τὰ τουριστικά.

Τῶν συνεδριάσεων τοῦ Α. Σ. Τ. προεδρεύουν ὡσάκις τὸ κρίνουν σκόπιμον ὁ Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως ἢ οἱ ἀρμόδιοι ὑπουργοί.

Τὸ Α. Σ. Τ. συνεδριάζον κατὰ τρίμηνον τοῦλάχιστον, μὲ ἀπαρίαν 10 ἐκ τῶν μελῶν διαγράφει τὰς κατευθυντηρίους γραμμάς, καταρτίζει τὸ τουριστικὸν πρόγραμμα καὶ ἐγκρίνει τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ Ἑλληνικοῦ Ὁργανισμοῦ Τουρισμοῦ.

Οὗτος παραμένει νομικὸν πρόσωπον δημοσίου δικαίου. Διοικεῖται ἀπὸ συμβούλιον ἐξ 7 μελῶν, ἧτοι τοῦ Γενικοῦ Διευθ. τοῦ Δημοσίου Λογιστηρίου καὶ 6 μελῶν ἐκλεγομένων παρὰ τοῦ Α. Σ. Τ.

Δίδεται εἰς τοὺς ὑπαλλήλους τοῦ Ε. Ο. Τ. δικαίωμα ἐγκρίσεως, διὰ πᾶν ἀδίκημα ἀφορῶν παραβάσεις τουριστικῆς φύσεως εἴτε ἐκ μέρους ἰδιωτῶν εἴτε ἐκ μέρους ἐπαγγελματιῶν.

Δίδεται τὸ δικαίωμα ὅπως διὰ πενταμελοῦς ἐπιτροπῆς ἐξασκεῖται ἔλεγχος ἐπὶ τῶν διαφημίσεων καὶ τουριστικῶν ἐντύπων. Παρέχονται ὡς πόροι δέκα ἑκατομύρια ετησίως ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ καὶ δικαίωμα εἰδικῶν γραμματοσήμου. Παραμένει τὸ δικαίωμα ἀπαλλοτριώσεων διὰ τουριστικὸν σκοπὸν. Παρέχονται εἰς τὸν Ε. Ο. Τ. διάφορα δικαιώματα ἐπὶ τῶν ὄρεινῶν, παραλιακῶν καὶ ἀρχαιολογικῶν χώρων.

Ἀνατίθεται ἡ ἐπίβλεψις καὶ ἐποπτεία ἐπὶ τῶν ξενοδοχείων, κέντρων ψυχαγωγίας, συγκοινωνιακῶν μέσων, μικροπωλητῶν, σωφῆρ καὶ λεμβούχων, ταξιδιωτικῶν γραφείων, διερμηνέων, ὁδηγῶν.

Συνιστᾶται τμημα τουριστικῆς ἀστυνομίας, ὑπαγομένης εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ἐσωτερικῶν, δι' ἀποσπάσεως ἐκ τῆς Χωροφυλακῆς ἢ Ἀστυνομίας Πόλεων.

Ἡ Ἑλλὰς δύναται νὰ καυχᾶται παγκοσμίως διὰ τὴν ἀεροπορικὴν τῆς μεταφορικῆν ὁργανῶσιν χάρις εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ἐταιρίαν Ἐναερίων Συγκοινωνιῶν «Ἰκαρος».

Ἡ κανονικότης τῶν συγκοινωνιῶν καὶ ἡ ἀπόλυτος ἀσφάλεια ἀποδεικνύει ὅτι τὸ πτητικὸν ὅσον καὶ τὸ ἔμφυχον ὕλικὸν ἔχουσιν ἄριστα.

Βεβαίως, ὡς παρατηρεῖται, ἡ Ἐταιρία τῶν Ἐναερίων μας Συγκοινωνιῶν ἐπιχορηγεῖται, ὡς τοῦτο γίνεται καὶ εἰς ὅλας ἀνεξαρτήτως τὰς ἐμπορικὰς ἀεροπορικὰς γραμμάς ὅλου τοῦ κόσμου. Ἄλλ' ἡ ἰδικὴ μας ἐπιχορηγεῖται ὀλιγότερον πάσης ἄλλης ὡς ἀποδεικνύει ὁ κάτωθι πῖναξ τῶν κατὰ τὸ 1932 ἐπιχορηγήσεων εἰς γαλλικὰ φράγκα κατὰ χιλιόμετρον:

Γαλλία, Ἰσπανία	18—20
Σουηδία, Ἰταλία, Βέλγιον, Ἀγγλία	13—17
Τσεχοσλοβακία, Νοτιοσλαβία, Αὐστρία	
Ρωσία, Πολωνία	11—12
Ρουμανία, Δανία, Ἑλλὰς	6—7

Τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὴν καλὴν διοίκησιν καὶ τὴν ἀρίστην χρησιμοποίησιν τοῦ πτητικοῦ ὕλικου ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ ἐξῆς πίνακος δεικνύοντος τὰς κατὰ ἀεροπλάνον ὥρας πτήσεως (1932).

Ἑλλὰς	609
Ρωσσία, Ἀγγλία	500—550
Φιλανδία, Ἰσπανία	400—450
Αὐστρία, Δανία, Ἰταλία, Ἑλβετία	300—350
Γαλλία, Γερμανία, Ὀλλανδία	
Πολωνία, Σουηδία, Τσεχοσλοβακία	200—300
Βέλγιον, Οὐγγαρία,	
Ρουμανία, Νοτιοσλαβία	126—200

Ἡ Ἑλλὰς πάντως εἶνε ἐκ τῶν ἐχόντων τὰ ὀλιγότερα ταχυδρομικὰ ἀεροπλάνα ἐν λειτουργείᾳ ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ κάτωθι πίνακος (εὐρωπαϊκὸν δίκτυον)—ἀριθμὸς ἀεροπλάνων (1932).

Γαλλία	181—
Γερμανία	154—
Ἰταλία	82—
Βέλγιον, Ὀλλανδία, Πολωνία	
Τσεχοσλοβακία	26—28
Ἀγγλία	18—
Ρουμανία, Νοτιοσλαβία,	

Αυστρία, Ίσπανία, Ἑλβετία 9—12
Ἑλλάς, Δανία, Φινλανδία 4—5

Ἡ Ἑταιρία τῶν Ἐναερίων Συγκοινωνιῶν ὑπέβαλλε εἰς τὴν Κυβέρνησιν προτάσεις διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν γραμμῶν ἐσωτερικῶς μὲν εἰς Κέρκυραν, Καλάμας καὶ Κρήτην, ἐξωτερικῶς δὲ εἰς Αἴγυπτον.

Ἡ τελευταία ἰδίως γραμμὴ εἶνε ἀπαραίτητος ἐπιβεβλημένον νὰ ἐγκαθιδρυθῆ, καθόσον ἡ γραμμὴ Θεσσαλονίκης—Ἀθηνῶν—Αἴγυπτου εἶνε προωρισμένη νὰ καταστῆ ὁ ἄξων τῶν Ἐναερίων συγκοινωνιῶν μεταξὺ Εὐρώπης ἀπ' ἑνὸς καὶ Ἀσίας καὶ Ἀφρικῆς ἀπ' ἑτέρου.

Ἡ Ρωσικὴ κυβέρνησις ἐξακολουθεῖ τὰς εἰς μεγάλην κλίμακα Ἐναερίους μεταφορὰς διὰ συρμῶν, δηλαδὴ ἑνὸς ἀεροπλάνου ρυμουλκοῦντος 1 ἢ 2 ἢ 3 ἀνεμοπλάνα ἅτινα ὡς γνωστὸν στεροῦνται οἰασδήποτε κινητηρίου δυνάμεως.

Ἡ τελευταία, δωδεκάτη, δοκιμὴ ἐξετελέσθη ὑπὸ συρμοῦ διανύσαντος 1360 χιλιόμετρα εἰς 11 ὥρας, ἔξ ὧν μέρος κατὰ τὴν νύκτα.

(Ἀεροπλοῖα)

Ἡ Ἀερολέσχη τῆς Ἑλλάδος ἀνένεωσε τὸ Προεδρεῖον τῆς ὡς ἑξῆς: Πρόεδρος κ. Α. Σταθάτος, Ἀντιπρόεδροι κ. κ. Σ. Παπαρηγόπουλος, Γ. Λασκαράκης, Ν. Μελετόπουλος καὶ Γεν. Γραμματεὺς κ. Κ. Ἰωαννίδης.

Ἡ Γενικὴ Ἀεροπορικὴ Ἐνωσις τῆς Ἑλ-

λάδος ἐν Γενικῇ Συνελεύσει ἐξέλεξε πρόεδρον αὐτῆς τὸν κ. Β. Τσαρπαλῆν καὶ γεν. γραμματέα τὸν κ. Κ. Ψαλλίδα.

Ἡ Ἀεροπορικὴ Ἐνωσις τῇ βοηθείᾳ τοῦ Ὑπουργείου Ἀεροπορίας καὶ τῆς Ἀερολέσχης ἐπέτυχε κατὰ τὸ παρελθὸν θέρους ἀρκετὰ ἐπιτυχῆ κίνησιν ἀνεμοπορίας.

Τὸ Ἰταλικὸν πρακτορεῖον «Ὀριέντε» πληροφορεῖται ὅτι ἡ ἄλβανικὴ κυβέρνησις διαπραγματεύεται μετὰ γαλλικῆς ἐταιρίας τὴν κατασκευὴν σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Τιράνων—Σκοπίων ὅπου θὰ συνδέεται μὲ τὴν κεντρικὴν ἄσθηριαν Ἀθηνῶν—Θεσσαλονίκης—Βελιγραδίου.
(Balkan)

Βεβαιοῦται ὅτι ἐπεραιώθη ἡ διὰ σωλήνων διοχέτευσις τῶν πετρελαίων τοῦ Ἰράκ μέχρι τῶν λιμένων Χαΐφας καὶ Τριπόλεως εἰς τὴν Μεσόγειον.

Τὸ μῆκος τῆς διοχετεύσεως ἀνέρχεται εἰς 2000 χιλιόμετρα περίπου καὶ ἡ σωλήνωσις (πετρελαγωγεῖον, ἂν ἐπιτρέπεται ἡ λέξις) διασχίζει τοὺς μεγάλους ποταμοὺς Τίγρητα καὶ Εὐφράτην.

Ἡ δαπάνη ἀνῆλθεν εἰς 10 ἑκατομμύρια λίρας ἤτοι ἄνω τῶν πέντε δισεκατομμυρίων δραχμῶν, ὅπερ ἀντιστοιχεῖ εἰς δρ. 2.500 κατὰ τρέχον μέτρον.

ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΥ

Αἱ ἐκδρομαί.—Αἱ προαγγελθεῖσαι ἐκδρομαί τοῦ Δεκεμβρίου ἔλαβον χώραν εἰς τὰς ταχθείσας προθεσμίας μετὰ μεγάλης ἐπιτυχίας. Οἱ «πολυτεχνικοὶ» ἐπισκέφησαν τοὺς συνοικισμοὺς Ν. Φιλαδελφείας, Ν. Ἰωνίας, Γαλατοῖου, Ψυχικοῦ, Τραπέζης, τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν διύλιστηρίων τῆς Ἑταιρείας τῶν Ὑδάτων, τὴν Σιβιτανεῖδιον Σχολήν, τὴν νέαν σιδηροδρομικὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Περάματος, τοὺς μύλους τοῦ Ἀγ. Γεωργίου καὶ τὸν Κεντρικὸν Ἡλεκτρικὸν Σταθμὸν εἰς τὸ Κερασίτιον.—

Ἐλλείπει χώρου, περιγραφὰς τῶν ἀνωτέρω ἐκδρομῶν θὰ δώσωμεν εἰς τὸ προσεχὲς φύλλον.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΤΕΝΑΣ

Σοφὸς Ἕλλην ἐπιστήμων, ἀκούραστος ἐρευνητὴς τῆς Ἑλληνικῆς χώρας, πιστὸς φίλος τοῦ Πολυτεχνικοῦ, ἐξέλιπε ἐν τῷ προσώπῳ τοῦ Κωνσταντίνου Κτενᾶ.

Ὁ Κτενᾶς μετὰ τὴν ἀποφοίτησιν ἐκ τῆς Φυσικῆς Σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν ἐξηκολούθησε τὰς σπουδὰς του εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τῆς Λειψίας ὅπου ἀνηγορεύθη διδάκτωρ μὲ τὸν ἀνώτατον βαθμὸν. Συνεπλήρωσε κατόπιν τὰς σπουδὰς του εἰς τὴν μεταλλευτικὴν Ἀκαδημίαν τῆς Δραϊβέργης.

Ἐπανελθὼν εἰς τὴν Ἑλλάδα τῷ 1907 ἐπιμελήθη ἐπιστημονικῶν ἐρευνῶν εἰς τὸ ὄρυκτο-