

ρατώσεως τῶν ἐν τῇ πεδιάδι Θεσσαλονίκης ἔργων, ἐγένετο σημαντικὴ πρόοδος εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀντιπλημμυρικῶν καὶ ἀποξηραντικῶν ἔργων τοῦ Στρυμόνος, ἔναρξις τῶν ἀρδευτικῶν ἔργων τῆς πεδιάδος Σερρών καὶ ἐπαλάληψις τῶν διακοπέντων ἀποξηραντικῶν ἔργων Δράμας καὶ Φιλίππων. Ἐπίσης ἐξηκολούθησεν ἡ ἐκτέλεσις τῶν ὑδραυλικῶν ἔργων Θεσσαλίας, ἀπεφασίσθη δὲ ὁμοίως ἡ ἐκτέλεσις τῶν ἀποξηραντικῶν ἔργων τοῦ Βοιωτικοῦ Κηφισοῦ καὶ τῆς πεδιάδος Λαρίσης, τῶν ὁποίων ἡ σημασία θεωρεῖται μεγάλη, τόσον ἀπὸ ὑγιεινῆς

ὅσον καὶ ἀπὸ παραγωγικῆς ἀπόψεως, καθ' ὅσον οὐ μόνον θὰ ἀποδοθῶσιν εἰς τὴν γεωργίαν ἀρκετὰ νέαι ἐκτάσεις, ἀλλὰ καὶ θὰ ἐξυγιανθῶσιν αἱ ἐλοβριθεῖς αὐταὶ περιφέρειαι.

Παραγωγικὰ ἔργα Μακεδονίας.

Ἡ οἰκονομικὴ σημασία τῶν μεγάλων ὑδραυλικῶν ἔργων τῶν Πεδιάδων Θεσσαλονίκης, Σερρών καὶ Δράμας θὰ ἐξετασθῇ ὄλως ἰδιαιτέρως, κατόπιν τῆς λαβούσης χώραν ἐσχάτως ἐπισκέψεως τῶν ἔργων παρὰ τῶν μελῶν τοῦ Πολυτεχνικοῦ Συλλόγου καὶ φίλων αὐτοῦ.

5. ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΝ ΓΕΝΕΙ

(Συγκοινωνίαι, Ναυτιλία, Τουρισμὸς κτλ.)

Γνώμαι τοῦ Ἀν. Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου

Αἱ διὰ τῶν σιδηροδρόμων μεταφοραὶ ὄλων τῶν δικτύων τῆς χώρας παρουσιάζουν σχετικὴν μείωσιν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1930 ὡς πρὸς τὰ ἐμπορεύματα καὶ ἀπὸ τοῦ ἔτους 1931 ὡς πρὸς τοὺς ἐπιβάτας, ἥτις μείωσις καθίσταται πλέον ἔντονος κατὰ τὸ ἔτος 1932. Ἀπὸ τοῦ 1933 ἄρχεται προοδευτικὴ ἀνάρρωσις ἐξακολουθήσασα καὶ κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος 1934.

Αἱ διὰ θαλάσσης συγκοινωνίαι ἤρχισαν νὰ κάμπτωνται ὡς πρὸς τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων ἀπὸ τοῦ 1930, ὡς πρὸς δὲ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων κατ' ἀριθμὸν ἀπὸ τοῦ ἐπομένου ἔτους 1931.

Ἡ χαλάρωσις τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν ἔφθασε τὸ πλέον κρίσιμον σημεῖον κατὰ τὸ 1932. Ἀπὸ τοῦ ἐπομένου ἔτους 1933 ἐφαρμόζεται σταθερὰ καὶ προϋοῦσα βελτίωσις διαρκέσασα μέχρι τέλους τοῦ ἔτους 1934. Ἡ αὐτὴ ἐξέλιξις διαπιστοῦται καὶ εἰς τὰς διελεύσεις πλοίων διὰ τῆς διώρυγος τῆς Κορίνθου.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ταχυδρομικὴν καὶ τηλεγραφικὴν συγκοινωνίαν παρατηρεῖται ὅτι, ἡ ἀνταλλαγὴ ταχυδρομικῶν δεμάτων ἐπικνώθη κατὰ τὸ 1934 κατὰ ποσοστὸν 3 ο)ο ἐν συγκρί-

σει πρὸς τὰ δύο προηγούμενα ἔτη 1932 καὶ 1933.

Ἡ κίνησις τῶν ταχυδρομικῶν δεμάτων ἔσχεν ἀπότομον ὀπισθοδρόμησιν διαρκοῦντος τοῦ ἔτους 1932.

Ἡ ἀνταλλαγὴ τηλεγραφημάτων ἐσωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ παρουσιάζει μείωσιν ἤδη ἀπὸ τοῦ ἔτους 1930, ἐνταθεῖσαν κατὰ τὸ ἔτος 1931.

Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία

Ἡ ἐξέλιξις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Ἑλλάδος παρουσιάζει συνεχῆ αὔξησιν τόσον ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα τούτων. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ ἔτους 1934 τὰ φορτηγὰ ἀτμόπλοια ἀνῆλθον εἰς 497, χωρητικότητος 1,7 ἑκατ. τόννων περίπου ἔναντι 397 πλοίων, χωρητικότητος 1,15 ἑκ. τόννων τοῦ ἔτους 1928.

Ἡ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία ὅσον καὶ ἡ ἰστιοφόρος δὲν παρουσιάζουν ἀνάλογον ἀνάπτυξιν πρὸς τὴν φορτηγόν.

Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα παρατίθεται ἡ ἐξέλιξις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τοῦ 1928 καὶ ἐντεῦθεν (φορτηγὰ καὶ ἐπιβατηγὰ, πλην ὑπερωκεανείων).

Έτη	Φορτηγά			Επιβατηγά		
	ἄριθμὸς πλοίων	χωρηκότης εἰς τόννους	ἀναλογία ἐπὶ συνόλου ἀτμοπλοίων	ἄριθμὸς πλοίων	χωρηκτικότης εἰς τόννους	ἄναλογία ἐπὶ συνόλου ἀτμοπλοίων
1928	397	1153917	91,80	117	77706	6,18
1929	419	1244621	92,18	113	77538	5,75
1930	430	1307969	92,55	113	76974	5,45
1931	446	1380732	92,81	114	78933	5,31
1932	429	1323967	92,50	112	78990	5,52
1933	467	1501000	93,77	108	76174	4,77
1934	497	1700000	94,44	108	75454	4,25

Ἡ συμμετοχὴ τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Ἑλλάδος καθίσταται ὀσημέραι μεγαλυτέρα. Οὕτως, ἐνῶ κατὰ τὸ ἔτος 1927 ὁ ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος συμμετέσχε μὲ ποσοστὸν μεταφορῶν 40,1 ο)ο εἰς τὴν εἰσαγωγὴν μὲ 16,9 ο)ο εἰς τὴν ἐξαγωγὴν τῆς Ἑλλάδος, τὰ ποσοστὰ ταῦτα ἀνῆλθον κατὰ τὸ 1932 εἰς 55,2 ο)ο εἰς τὴν εἰσαγωγὴν καὶ 29,4 ο)ο εἰς τὴν ἐξαγωγὴν, μὲ περαιτέρω τίσιν αὐξήσεως κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη 1933 καὶ 1934.

Ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία διὰ ν' ἀντιμετώπιση τὸν συναγωνισμὸν τῆς ξένης ναυτιλίας καὶ ἰδίᾳ τῆς ἀγγλικῆς, ἐκτὸς τῆς οικονομικωτέρας διαχειρίσεως τῶν πλοίων, προβαίνει τελευταίως εἰς τὴν ἀνακαίνισιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου διὰ τῆς ἀγορᾶς μεγαλυτέρων καὶ νεωτέρων εἰς ἡλικίαν σκαφῶν.

Τὰ ἀργοῦντα πλοῖα παρουσιάζουν ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1933 ἑλαφρὰν μείωσιν.

Κατὰ τὴν στατιστικὴν τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὴν 1ην Ἀπριλίου τοῦ 1935 εὐρίσκοντο δεμένα εἰς διαφόρους λιμένας τῆς Ἑλλάδος, 78 φορτηγά ἀτμόπλοια χωρητικότητος 200.525 τόννων καὶ 27 ἐπιβατηγά, χωρητικότητος 39.934 τόννων. Ἐπὶ πλέον εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτεικοῦ ἦσαν δεμένα 3 φορτηγά 10607 τόννων ἐν συνόλῳ. Οὕτω, κατὰ τὴν

1ην παρελθόντος Ἀπριλίου, 108 ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια συνολικῆς χωρητικότητος 251,066 εὐρίσκοντο δεμένα, ἔναντι 131 σκαφῶν 218.682 τόννων ποῦ ἦσαν δεμένα τὴν 1ην Μαρτίου 1935 καὶ 195 ἀτμοπλοίων 180.047 τόννων ποῦ εὐρίσκοντο δεμένα εἰς διαφόρους λιμένας κατὰ τὴν 1ην Ἀπριλίου τοῦ 1934. Ἡ ἔλλειψις ναύλων συνεχίζεται, καίτοι, μετὰ τινος μῆνας θὰ ζωηρέυσῃ ἡ κίνησις τοῦ Δουνάβεως, λόγῳ τῆς ἐξαγωγῆς τῆς ἐφετείνης συγκομιδῆς.

Γνώμαι Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος

Ἡ ἐνταθεῖσα αὐξήσις τῆς παραγωγῆς, γεωργικῆς καὶ βιομηχανικῆς, εἶχε ἄμεσον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῶν μεταφορῶν καὶ ἐν γένει ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων.

Τὸ πλέον κρίσιμον σημεῖον ἦτο τὸ ἔτος 1932 μὲ δείκτην διὰ τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν 89,9 ἔναντι 104,2 τοῦ 1931, διὰ δὲ τὰς σιδηροδρομικὰς μεταφορὰς 92,8 ἔναντι 107 τοῦ 1931.

Ἐκτοτε ἡ κατάστασις βελτιοῦται, ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις ἀνέρχεται εἰς 95,7 τῷ 1933 καὶ εἰς 100,5 τῷ 1934 (9 μῆνες). Ἡ δὲ σιδηροδρομικὴ κίνησις ἀνέρχεται εἰς 99 τῷ 1933 καὶ εἰς 107 τῷ 1934 (5 μῆνες).

Εἰδικώτερον ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία κατέλαβε κατὰ τὸ 1934 ἀπὸ ἀπόψεως μὲν χωρητικότητος

τὴν ἐναντίαν σειράν, ἀπὸ ἀπόψεως δὲ ἀριθμοῦ τὴν πέμπτην ἐν τῇ παγκοσμίῳ ναυτιλίᾳ.

Ἡ δύναμις τοῦ Ἐμπορικοῦ Στόλου κατὰ τὸ 1934 ἐν σχέσει πρὸς τὸ 1933 ἠϋξήθη κατὰ 34 ἀτιμόπλοια καὶ εἰς χωρητικότητα κατὰ 129.419 τόννους. Τὰ ἀκαθάριστα αὐτῆς ἔσοδα ἦσαν τῷ 1933 Δρχ. 200 ἑκατ. καὶ £ 5842 χιλ. τῷ δὲ 1934 Δρχ. 245 ἑκατ. καὶ £ 7569 χιλ. καὶ τὸ ἐντεῦθεν εἰσαχθὲν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα τῷ 1933 ἀνῆλθεν εἰς £ 1.115.000, τῷ δὲ 1934 εἰς £ 1.600.000.

Οἱ ἀπόπλοι καὶ κατάπλοι τοῦ 1933 (11 μῆνες) ἦσαν πλοῖα 70,746 χωρ. τόν. 34,8 ἑκ., τῷ δὲ 1934 (11 μῆνες) πλοῖα 71.577 χωρ. τόννων 35 ἑκατ.

Ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις τῶν Ἑλληνικῶν λιμένων δι' ἑλληνικῶν καὶ ξένων πλοίων τῷ 1933 (11 μῆνες) ἠρίθμησεν ἐπιβάτας 1.758.622 τῷ δὲ 1934 ἐπιβάτας 1.622.428. Ἡ κίνησις τῶν ἐμπορευμάτων ἀνῆλθεν εἰς τόν. 9.800.000 τῷ 1933 καὶ τόν. 11.444.500 τῷ 1934.

Κατὰ πληροφορίαν τοῦ Α. Ο. Σ. ἤδη ἀπὸ τοῦ 1932 τὰ 55,2 ο)ο τῶν ἐν Ἑλλάδι εἰσαγωγῶν καὶ τὰ 29,4 ο)ο τῶν ἐξαγωγῶν ἐγένοντο δι' Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, ἡ ἀναλογία δὲ αὕτη ἠϋξήθη κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη.

Γνώμαι τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς

Συγκοινωνία.

Διαρκοῦντος τοῦ παρελθόντος ἔτους υπεγράφη νέα σύμβασις μετὰ τῆς ἀναδόχου εταιρείας διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς ἐκκρεμύσεως

κατασκευῆς πλήρους ὀδικοῦ δικτύου, προωρισμένου νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας τῆς χώρας καὶ νὰ συντελέσῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας. Ὅμοίως ἐπεδιώχθη ἡ ἐντατικωτέρα κατασκευὴ εἰς διαφόρους λιμένας τεχνικῶν ἔργων, ὧν ἡ χρηματοδότησις ἀνελήφθη ὑπὸ τῆς ἡμετέρας τραπέζης. Εἶναι περιττὸν νὰ ὑπομνήσωμεν τὴν ὑπὸ πᾶσαν ἐποχὴν μεγίστην χρησιμότητα τῆς ὑπάρξεως ἀριτίου συγκοινωνιακοῦ συστήματος.

Ἡ συγκοινωνιακὴ κίνησις τῆς Ἑλλάδος (σιδηροδρομικὴ, διεθνῆς ναυτιλιακὴ καὶ ἀεροπορικὴ) κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐμφανίζεται εἰς τοὺς ἀκολουθοῦντας πίνακας.

Ὡς δεικνύει ὁ κατωτέρω πίναξ, ὁ ἀριθμὸς τῶν κατὰ τὴν περίοδον 1933-1934 μεταφερθέντων ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων παρουσιάζει αὔξησιν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγουμένα ἔτη. Ἡ βελτίωσις τῆς κινήσεως ὀφείλεται εἰς τὴν ζωηροτέραν οἰκονομικὴν δραστηριότητα τῆς χώρας. Ὅσον ἀφορᾷ δὲ εἰς τὰ ἀποτελέσματα τῆς οἰκονομικῆς διαχειρίσεως ἡ μείωσις τοῦ ἐλλείμματος ἐπετεύχθη χάρις εἰς τὰς ὑπὸ τῆς διοικήσεως τῶν σιδηροδρόμων πραγματοποιηθείσας οἰκονομίας.

Ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τῶν δεδομένων τούτων, ἡ διεθνῆς ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν ἑλληνικῶν λιμένων ἦτο μικροτέρα τὸ 1934 ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ τῶν ἐπιβατῶν, ἡ χωρητικότης ὅμως τῶν πλοίων ἦτο μεγαλυτέρα. Τὰ καθ' ὅλον τὸ ἔτος μεταφερθέντα εἰς καὶ ἀπὸ ἑλληνικοὺς λιμένας ἐμπορεύματα ὑπερβαίνουν τὰ 3.000.000 τόννων.

Ι. Κίνησις Σιδηροδρόμων Ἑλληνικοῦ Κράτους.

	Ἐμπορικὴ (Τόννοι)	Ἐπιβατικὴ (Ἀριθμὸς ἐπιβατῶν)	Εἰσπράξεις ἐκμεταλλεύσεως (Δραχμαί)
1932—1933	1.018.754	2.350.934	254.518.624
1933—1934	1.173.496	2.784.081	290.253.237
Αὔξησις ἐναντι 1932—1933	154.742	433.147	35.734.613

II. Διεθνής ναυτιλιακή κίνησις τῶν Ἑλληνικῶν λιμένων.

Ἔτος	Κατάπλοι		Ἀπόπλοι		Σύνολον	
	Πλοῖα	Χωρητικότητα	Πλοῖα	Χωρητικότητα	Πλοῖα	Χωρητικότης
1933	3755	6.176.032	3617	5.961.568	7372	12.137.600
1934	3651	6.181.033	3533	6.181.936	7184	12.362.969

Ἐπιβάται

1933	159.123	1934	150.702
----------------	---------	----------------	---------

III. Σύνολον ἐναερίων μεταφορῶν ἐν Ἑλλάδι.

	1932	1933	1934
Ἐπιβάται	9.437	11.976	14.630
Ἐμπορεύματα (εἰς Χ)μα	358.497	406.180	409.571
Ταχυδρομεῖον (» »)	135.451	167.434	231.408

IV. Μεταφορὰ Ἑλληνικῆς Ἐταιρείας Ἐναερίων Συγκοινωνιῶν.

	1931	1932	1933	1934
Ἐπιβάται	3.068	7.892	6.498	8.407
Ἐμπορεύματα (εἰς Χ)μα	31.986	184.208	200.001	301.365
Ταχυδρομεῖον (» »)	1.337	6.637	9.985	12.488

Ἡ ἐναερίος συγκοινωνία ἐπετέλεσεν—ὡς δεικνύουσιν οἱ ἀνωτέρω πίνακες III καὶ IV—σημαντικὴν πρόοδον καὶ κατὰ τὸ 1934 εἰς ὅλας τὰς γραμμὰς καὶ ἰδίως εἰς ἐκεῖνας, αἷς ἐκμεταλλεύεται ἡ Ἑλληνικὴ Ἐταιρεία Ἐναερίων Συγκοινωνιῶν.

Ἄξια ἰδιαίτερας μνείας εἶναι ἡ εἰς διαμετακομιστικὰς διεθνεῖς μεταφορὰς ἐπιτελεσθεῖσα πρόοδος τῶν ἑλληνικῶν γραμμῶν διὰ τῆς συνεργασίας αὐτῶν μετὰ τῶν δι' Ἑλλάδος διερχομένων ξένων γραμμῶν. Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1933, ἡ κίνησις τοῦ διαβατικῆ ταχυδρομείου ἠξήθη κατὰ 34 ο)ο καὶ ἡ τῶν διαβατικῶν ἐπιβατῶν κατὰ 80 ο)ο.

Ἡ ἐναερίσις κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, τῆς νέας ἑλληνικῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης-Δράμας, ἥτις ἐξυπηρετεῖ τὰ συμφέροντα τῆς Ἀνατολι-

κῆς Μακεδονίας καὶ Θράκης, ἡ μελετωμένη ἀνάπτυξις τοῦ δικτύου τῶν ἑλληνικῶν γραμμῶν πρὸς Κρήτην, Αἴγυπτον, Καλάμας καὶ Κέρκυραν, ἡ πύκνωσις γενικῶς τῶν μετὰ τοῦ ἑξωτερικοῦ ἀεροπορικῶν συγκοινωνιῶν καὶ ἡ σύνδεσις τῶν ἑλληνικῶν γραμμῶν μὲ ὅλας τὰς χώρας τῆς Εὐρώπης, Ἀφρικῆς, Ἀσίας, Αὐστραλίας καὶ Νοτίου Ἀμερικῆς προσιωνίζεται νῆαν σημαντικὴν ἐξέλιξιν διὰ τὸν συγκοινωνιακὸν τοῦτον κλάδον.

Τουρισμὸς

Τὰ πλεονεκτήματα, αἵτινα παρέχουσιν εἰς τοὺς περιηγητὰς ἡ ὑποτίμησις τῆς δραχμῆς καὶ ἡ εὐθηνία τοῦ βίου ἐν Ἑλλάδι συνετέλεσαν εἰς νῆαν αὐξήσιν τῆς τουριστικῆς κινήσεως.

Κατὰ τὰς ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας κρατικῆς ὑπη-

ρεσίας δοθείσας ἡμῖν πληροφορίας, οἱ ἀφιχθέντες ἐντὸς τῶν 10 πρώτων μηνῶν τοῦ ἔτους ξένοι περιηγητὰι συνεποσώθησαν εἰς 100.098 ἔναντι 74.346 ἀφιχθέντων καθ' ὄλον τὸ 1933 αἱ δὲ ἐκ τῆς τουριστικῆς κινήσεως εἰσπράξεις ὑπολογίζονται εἰς λίρας Ἀγγλίας 1.600.000 περίπου ἔναντι λιρῶν Ἀγγλίας 1.200.000 τοῦ ἔτους 1933. Αὔξησις παρατηρεῖται, κατὰ τὰς αὐτὰς πληροφορίες, οὐ μόνον εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν κατὰ καραβάνια ἀφιχθέντων ξένων περιηγητῶν—45.000 περίπου ἔναντι 29.000 περίπου τοῦ ἔτους 1933—ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐκ τῶν κυρίως τουριστικῶν χωρῶν προερχομένων περιηγητῶν — 35.000 περίπου ἔναντι 24.000 τοῦ ἔτους 1933. Τέλος ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐξ Αἰγύπτου περιηγητῶν, εἰς ὃν δὲν περιλαμβάνονται οἱ ἐξ Αἰγύπτου ὁμογενεῖς,

ὑπῆρξε σημαντικῶς ἀνώτερος—8.068 ἔναντι 4.917 τοῦ ἔτους 1933.

Κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἔτος κατεβλήθησαν νέαι προσπάθειαι διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς τουριστικῆς ὀργανώσεως τῆς χώρας, ἐψηφίσθη δὲ νόμος, δι' οὗ τροποποιεῖται ὁ μέχρι τοῦδε ἰσχύων νόμος περὶ Ἑλληνικοῦ Ὄργανισμοῦ Τουρισμοῦ, συνιστᾶται δὲ Ἀνώτατον Συμβούλιον Τουρισμοῦ, ἀποσκοποῦν τὸν συντονισμόν τῶν πρὸς προαγωγὴν τοῦ τουρισμοῦ ἐνεργειῶν καὶ τὴν χάραξιν τῆς ἀκολουθητέας τουριστικῆς πολιτικῆς. Διὰ δὲ τῆς δυνάμει τοῦ ἀνωτέρου νόμου καθοριζομένης ἑτησίως κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως ἐκ δρχ. 10.000.000, ἐλπίζεται ὅτι ὁ ὀργανισμὸς οὗτος θὰ δυναθῇ νὰ ἐκπληρώσῃ πληρέστερον τὸν προορισμὸν του, καὶ θὰ ἐπιτύχῃ μεγαλυτέραν ἀνάπτυξιν τῆς τουριστικῆς κινήσεως τοῦ τόπου.

ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΑ ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ ΕΡΓΑ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Ἡ εἰς αὐτὰ ἐπίσκεψις τοῦ Πολυτεχνικοῦ

Συλλόγου

Ἡ ἀναγγελθεῖσα εἰς τὸ προηγούμενον φύλλον τοῦ «Ἀρχιμήδους» ἐκδρομὴ πρὸς ἐπίσκεψιν τῶν ὑδραυλικῶν ἔργων Μακεδονίας ὀργανωθεῖσα παρὰ τοῦ Πολυτεχνικοῦ, ἐπραγματοποιήθη.

Συμφώνως πρὸς τὸ πρόγραμμα, οἱ ἐκδρομεῖς ἐπεσκέφθησαν ἅπαντα τὰ ἔργα, ἀρχῆς γενομένης ἀπὸ τῆς πρὸς τὰς Ἀθήνας πλησιεστέρας πλευρᾶς πρὸς Θεσσαλονίκην καὶ ἔπειτα ἐκεῖθεν πρὸς τὴν πεδιάδα τῶν Σερρῶν καὶ τῆς Δράμας.

Οὕτω πορευόμενοι ἐπεσκέφθημεν πρῶτον τὰ ἔργα ἐπὶ τῶν τεσσάρων ποταμῶν τῶν ἐκβαλλόντων διαδοχικῶς εἰς τὸν Θερμαϊκὸν κόλπον (Θεσσαλονίκης) ἧτοι Ἀλιάκμονος, Λουδία, Ἀξιοῦ καὶ Γαλλικοῦ καὶ μετέπειτα τὰ ἔργα τῆς κοιλάδος τοῦ Στρυμόνος ὅστις ἐκβάλλει εἰς τὸν ὁμώνυμον κόλπον (ἢ Ῥαντίνας) διασχίζων τὴν ἄλλοτε λίμνην τοῦ Ἀχινοῦ (σήμερον ἀποξηρανθεῖσαν). Εἰς τὴν αὐτὴν λίμνην εἶχε τὰς ἐκβολὰς του καὶ ὁ ποταμὸς Ἀγγίστας, διὰ τῶν ἔργων τοῦ ὁποίου ἀποξηραίνονται τὰ ἐδάφη ὅπου τὰ Τενάγη τῶν Φιλίππων (μεταξὺ Δράμας καὶ Καβάλλας).

Ἡ ἐπιτυχία τῆς ἐκδρομῆς ὑπῆρξε πλήρης. Τὸ

πρόγραμμα ἐξετελέσθη ὁλόκληρον κατὰ γράμμα. Ἡ ἐπιτυχία ὀφείλεται κυρίως εἰς τὴν προθυμοτάτην, εὐγενῆ καὶ ἀποτελεσματικὴν ὑποστήριξιν:

- 1) Τοῦ ἐν Θεσσαλονίκῃ ἐδρευόντος προΐσταμένου τοῦ ἐλέγχου ὑδραυλικῶν ἔργων Θεσσαλονίκης—Σερρῶν—Δράμας Ἐπιθεωρητοῦ τῶν Δημ. Ἔργων κ. Δ. Παπανικολάου ὅπως καὶ τῶν κατὰ τόπους μηχανικῶν τοῦ Ἐλέγχου τοῦ Κράτους οἵτινες πανταχοῦ συνώδευσαν τοὺς ἐκδρομεῖς.
- 2) Εἰς τὴν Διεύθυνσιν τῆς Ἐταιρίας Φαουντέσιον καὶ τὸν ἐν Θεσσαλονίκῃ προΐσταμένον κ. Βασιλείου ὅστις καὶ παρέξε πάσαν εὐκολίαν ὡς καὶ τοὺς ἐπὶ τόπου τμηματάρχας μηχανικοὺς κ. κ. Π. Παπαδόπουλον καὶ Κ. Ζάννον.
- 3) Εἰς τὴν Διεύθυνσιν τῶν Ἐταιριῶν Μόνκς-Οὔλεν καὶ ὅλος ἰδιαιτέρως εἰς τὸν τεχνικὸν σύμβουλον αὐτῆς κ. Γενίδουσαν ὡς καὶ εἰς τοὺς ἐπὶ τόπου Τμηματάρχας τῶν ἔργων κ. κ. Τροξέλερ, Μάκ Κέμπερ καὶ Χάμιλτον καὶ τὸν μηχανικὸν κ. Μάγνην.
- 4) Εἰς τὸν Γεν. Διευθυντὴν τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους κ. Σπυρίδωνος ὅστις παρέξε μεγάλας εὐκολίας μεταφορῶν εἰς τοὺς ἐκδρομεῖς τοῦ Πολυτεχνικοῦ.
- 5) Εἰς τὴν Γεν. Διεύθυνσιν τῆς Δ' Διεθνοῦς Ἐκθέσεως Θεσσαλονίκης ἧτις εἶχε τὴν καλωσύνην νὰ φροντίσῃ προθύμως διὰ τὴν στέγασιν τῶν ἐκδρομῶν.

Εἰς τὴν ἐκδρομὴν ἔλαβον μέρος ἐκ τῆς Ἐφορείας τοῦ Συλλόγου ὁ Πρόεδρος αὐτῆς κ. Σπηλ. Ἀγαπητός, ὁ ἐκ τῶν Ἀντιπροέδρων κ. Πρ. Ζαχαρίας καὶ οἱ Σύμβουλοι κ. κ. Ἀν. Σταματιάδης καὶ Β. Σιμωνίδης πολλὰ μέλη, ὡς καὶ ἕτεροι τεχνικοὶ καὶ οἰκονομικοὶ