

Γαλλία	651.000 χιλμ.
Γερμανία	360.000
Ἀγγλία	345.000
Ἰταλία	185.000

**

Τὰ ἐν λειτουργεῖα αὐτοκίνητα ἐπὶ χιλίων κατοίκων εἶχον πέρυσι ὡς ἑξῆς.

Γαλλία	48
Ἀγγλία	40
Γερμανία	16
Ἰταλία	9
Ἑλλάς	4

Τῶν λοιπῶν βαλκανικῶν κρατῶν δὲν ἔχομεν τοὺς ἀριθμοὺς ἀλλὰ ἀσφαλῶς εἶνε κατῶτερος τοῦ τῆς Ἑλλάδος.

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Εἰς τὸν Καναδᾶν ὑπάρχει κατασκευασμένη ἀπὸ τὸ 1611 σιδηροδρομικὴ γραμμὴ, μεταξὺ Βανκοῦβερ καὶ τοῦ Σταθμοῦ Prince Georges τοῦ δικτύου Canadian Pacific Railway. Ἡ ἐν λόγῳ γραμμὴ ἐκμεταλλεομένη ὑπὸ τῆς Pacific Great Eastern Railway, ἔχει μῆκος 555 χιλμ. Τελευταίως ἐπροτάθη ἡ ἀφαίρεσις τῶν τροχιῶν καὶ ἡ χρησιμοποίησις τῆς ὑποδομῆς, διαρρυθμιζομένης εἰς αὐτοκινητόδρομον.

**

Τὸ πρῶτον τμήμα τοῦ ὑπὸ κατασκευὴν ὑπογείου σιδηροδρόμου τῆς Ρώμης θὰ συνδέσῃ τὸν Σταθμὸν Termini μὲ τὴν περιοχὴν τῆς προσεχοῦς Διεθνoῦς Ἐκθέσεως τῆς Ρώμης καὶ τὸ Λίντο. Αἱ σήραγγες εὐρίσκονται εἰς βῆθος 7-15 μ, ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς πόλεως καὶ θὰ ἔχουν ὀλικὸν μῆκος 5300 μ. Οἱ χρησιμοποιηθῶμενοι ἠλεκτρικοὶ συρμοὶ θὰ εἶναι ἀεροδυναμικοῦ τύπου καὶ χωρητικότητος 1000 προσώπων, θὰ διαδέχονται δὲ ἀλλήλους κατὰ χρονικὰ διαστήματα 2' συνήθως καὶ 1' 1)2 κατὰ τὰς ὥρας τῆς κομμοσυρροῆς.

**

Εἰς τὴν Δανίαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη κατεβλήθησαν μεγάλα προσπάθειαι διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν Ferryboats διὰ γεφυρῶν. Ἡ γέφυρα τοῦ Storstrom, ἡ ὁποία θὰ ἀποπερατωθῇ τὸ 1937 ἔχει μῆκος 3200 μ. καὶ ὕψος ὑπὲρ τὴν θαλασσίαν στάθμην 26 μ.

**

Ἀπό τινος ἤρχισαν εἰς μεγάλα τινα σιδικὰ δίκτυα νὰ καταργοῦν τοὺς ἀρμούς τῶν σιδηροτροχιῶν, διὰ συγκολλησεως αὐτῶν, τοιούτοτρόπως ὑπάρχουν εἰς τὴν Ἀμερικὴν τμήματα γραμμῆς συγκεκολλημένα μῆκος πλέον τῶν

2000 χιλμ. Γενικὰ συμπεράσματα ἐπὶ τῆς συμπεριφορᾶς τῶν οὕτω συγκολληθέντων τμημάτων, λόγῳ τῶν ἐλαχίστων ἐτῶν, ἀφ' ἧς χρονολογεῖται ἡ ἐφαρμογὴ τῆς μεθόδου αὐτῆς δὲν δύναται εἰσέτι νὰ ἐξαχθοῦν, τοῦλάχιστον διὰ τὰ μεγάλα μήκη. Ἐκ τῶν γενομένων ὁμως λεπτομερῶν ἐρευνῶν καὶ μετρήσεων ἀπεδείχθη πλέον ἢ ἐπαρκῶς ὅτι δυνάμεθα ἐντελῶς ἀκινδύνως νὰ φθάνωμεν μέχρι μῆκους 36 μ. ἀρκεῖ νὰ λαμβάνωμεν στοιχειώδεις τινὰς προφυλάξεις.

**

Περατοῖνται προσεχῶς αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν Ἐκθεσιν Παρισίων 1937. Ἦδη εὐρίσκονται ὑπὸ ἀνέγερσιν πλέον τῶν 200 οἰκοδομημάτων.

Μεταξὺ τῶν μεγάλων οἰκοδομημάτων τὰ ὁποῖα θὰ ἐπιζήσουν τῆς Ἐκθέσεως θὰ εἶναι καὶ τὸ Μέγαρον τῶν Δημοσίων Ἔργων, θὰ διαφέρει τῶν διαφόρων τεχνολογικῶν μουσειῶν τῶν ὑπαρχόντων εἰς ἄλλας χώρας, διὰ τῆς ζώσης ἐμφανίσεως τῶν παρατιθεμένων ἐκθεμάτων. Διὰ νὰ διεγερθῇ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κοινοῦ, θὰ δεικνύεται ἡ λειτουργία τῶν δημοσίου ἐνδιαφέροντος τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν διὰ μακετῶν καὶ πινάκων, ἐπὶ τῶν ὁποίων αἱ διάφοροι ἐνέργειαι θὰ παρακολουθοῦνται διὰ φωτεινῶν προβολῶν καὶ σημάτων, δι' αὐτομάτων κλπ. ἢ ἀκόμη διὰ τῆς προβολῆς κινηματογραφικῶν ταινιῶν καὶ ἐμφύχων σχεδίων.

**

Ἐπὶ τοῦ Ἑφθυπουργίου Τουρισμοῦ ἐπερατώθη ἡ ἐπέκτασις τοῦ περιπτέρου Δήλου δι' ἧς προσετέθησαν εἰς τοῦτο τρία δωμάτια μετὰ λουτρῶν καὶ ἐσυνεχίσθησαν αἱ ἐπεκτάσεις τῶν περιπτέρων Παληοκαστρίτσας (Κερκύρας) Δαφνίου τοῦ ξενῶνος Ὀσίου Λουκά καὶ τοῦ ἐν Πεντέλῃ ξενῶνος Πλακεντίας.

**

Ἐπίσης ἤρξαντο αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν κα-

τασκευήν περιπτέρου εις Κούλαν (παρά τὰ ἑλληνοβουλγαρικὰ σύνορα) καὶ ἐσυνεχίσθη ἡ διαρρῦθιμις καὶ ὁ εὐπρεπισμὸς τῶν κελλίων τῆς ἐν Ὀλύμπῳ Μονῆς τοῦ Ἁγίου Διονυσίου.

* *

Διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Γδύνιας Καταβίτις ἐν ἄνω Σιλεσία, ἐν Πολωνίᾳ ἐχορηγήθη παρὰ τῆς Γαλλίας εἰς τὴν Πολωνίαν δάνειον 400.000.000 φράγκων.

* *

Κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν διετέθησαν ὑπὸ τῶν γερμανικῶν σιδηροδρόμων διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν 22.000.000 μάρκα. Ἐπὶ τοῦ δικτύου τῶν γερμανικῶν σιδηροδρόμων κυκλοφοροῦν σήμερον 502 αὐτοκινητάμαξαι, ἐξ ὧν 184 μὲ ἠλεκτρικοὺς συσσωρευτάς.

* *

Ὁ ὑπόγειος σιδηρόδρομος τῶν Παρισίων μὲ τὰς ἐκτελουμένας νέας γραμμάς θὰ ἔχη συντόμως ὄλικόν μῆκος 210 χιλιομέτρων. Τὸ σύνολον τῶν ἐγκαταστάσεων, τὸ ὁποῖον θὰ ἀντιπροσωπεύη τότε τὰ 10 δισεκατομμύρια φράγκων, θὰ περιέλθῃ κατὰ τὸ 1936, εἰς τὸν Δῆμον τῶν Παρισίων.

* *

Ἄμερικανικὴ εἰταιρία ὑπέβαλεν εἰς τὴν Τουρκικὴν κυβέρνησιν μελέτην κατασκευῆς γεφύρας ἐπὶ τοῦ Βοσπόρου, πρὸς σύνδεσιν τῆς εὐρωπαϊκῆς μετὰ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς. Ἡ γέφυρα θὰ ἔχη ἄνοιγμα 2300 μέτρων, πλάτος 21 μ. καὶ θὰ κατασκευασθῇ εἰς ὕψος 100 μ. ἄνωθεν τῆς θαλάσσης. Τὸ ἐπὶ τῆς εὐρωπαϊκῆς ἀκτῆς ἄκρον τῆς γεφύρας, θὰ εἶναι εἰς τὸ μέρος τῆς πόλεως ὅπου ὁ ναὸς τῆς Ἁγίας Σοφίας, τὸ δὲ ἐπὶ τῆς ἀσιατικῆς παρὰ τὸν σιδηροδρομικὸν σταθμὸν τοῦ Χαϊδὰρ-Πασσᾶ. Ἡ γεφύρωσις τοῦ Βοσπόρου θὰ ἀπαιτήσῃ δαπάνην περὶ τὰ 12 ἑκατομμύρια τουρκικῶν λιρῶν.

* *

Διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἀναγκῶν τῶν ΣΕΚ εἰς τροχαῖον ὄλικόν ἐγκαταστάσεις Ἐργοστασίων καὶ Μηχανοστασίων κλπ. διετέθη ἐν συνόλῳ ποσὸν 200 ἑκατομμυρίων. Κατεσκευάσθη νέον Μηχανοστάσιον εἰς Ἁγιον Ἰωάννην Ρέντην, χωρητικότητος 10 ἀτμαμαξῶν.

* *

Παρελήφθησαν καὶ ἐτέθησαν εἰς λειτουργίαν, διὰ πρώτην φορὰν ἐν Ἑλλάδι, δύο αὐτάμαξαι ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας ἀξίας 11 ἑκατομμυρίων. Αἱ αὐτάμαξαι θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς τὴν γραμμὴν Θεσ/κης-Σερρών.

* *

Διὰ καταρτισθέντος συγκοινωνιακοῦ προγράμματος, δεκαετοῦς διάρκειας, λαμβάνεται μέριμνα συμπληρώσεως τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου τῆς χώρας, κατὰ τρόπον εὐνοοῦντα τὰς καθημερινὰς καὶ τὰς ἐνδεχομένας ἀνάγκας αὐτῆς, προσαρμοζόμενον δὲ πρὸς τὴν οἰκονομικὴν τῆς ἀντοχήν. Διὰ τῆς συμπληρώσεως τοῦ προγράμματος τούτου, θὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ συνέχισις τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Καλαμπάκας-Κοζάνης-Βεροῖας, ἣτις παρέμεινε ἡμιτελής—μολονότι ἐδαπανήθησαν 800 ἐν συνόλῳ—δι' ἧς θὰ συνδεθῇ σιδηροδρομικῶς ἡ Δυτικὴ Μακεδονία μετὰ τῆς Θεσσαλίας.

* *

Διεκανονίσθη ὁριστικῶς τὸ ζήτημα τῆς ἀνεγέρσεως τῶν δύο κεντρικῶν σταθμῶν Ἀθηνῶν καὶ Θεσσαλονίκης, τῶν ὁποίων ἔχουν καταρτισθῆ ἤδη τὰ ἀρχιτεκτονικὰ σχέδια καὶ πρόκειται λίαν συντόμως νὰ γίνῃ ἡ ἔναρξις τῆς κατασκευῆς των.

* *

Φαίνεται ὅτι ἐτετρατίσθησαν αἱ ἀπὸ καιροῦ διεξαγόμεναι διαπραγματεύσεις μετὰ τῶν Κυβερνήσεων Ρουμανίας καὶ Γιουγκοσλαβίας διὰ τὴν κατασκευὴν γεφύρας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεω· πρὸς σιδηροδρομικὴν σύνδεσιν τῶν δύο χωρῶν. Συμπληρωματικαὶ πληροφορίαι ἀναφέρουν ὅτι λόγῳ τῆς προβλεπομένης πυκνώσεως τῆς κινήσεως καὶ τῆς ἐντυτέρας ἀναπτύξεως τοῦ συγκοινωνιακοῦ δικτύου τῶν δύο χωρῶν, ἐπιβάλλεται ἤδη εἰς μὲν τὴν Γιουγκοσλαβίαν ἢ κατασκευὴ νέας σιδηροδρομικῆς γραμμῆς πρὸς τὴν γέφυραν, εἰς δὲ τὴν Ρουμανίαν ἢ ἀνάλογοις τροποποιήσεσι τῶν ὑφισταμένων σιδηροδρομικῶν γραμμῶν τῆς. Ἐξ ἄλλου καὶ ἡ Πολωνία ἐνδιαφερομένη διὰ τὴν διοχέτευσιν τοῦ πρὸς τὴν Ἑγγύς Ἀνατολὴν ἐμπορίου τῆς, εἶχεν ἐκφράσει τὴν ἐπιθυμίαν ὅπως κατασκευασθῇ καὶ μία δευτέρα γέφυρα, χάριν τῆς Ρουμανο-βουλγαρικῆς σιδηροδρομικῆς συνδέσεως, ἣτις θὰ ἐξυπηρετῆ καὶ τὰ Πολωνικὰ συμφέροντα. Διὰ πολιτικοὺς καὶ στρατηγικοὺς ὁμοῦ λόγους ἀπεφασίσθη τελικῶς ἡ κατασκευὴ τῆς

πρώτης μόνον γεφύρας, τῆς Ρουμανο-βουλγαρικῆς σιδηροδρομικῆς ἐπικοινωνίας ἐξυηρητουμένης ἐφ' ἐξῆς διὰ «

».

Ἦδη ἡ Πολωνία ἐπανελάβε τὴν ἐπιθυμίαν τῆς πρὸς κατασκευὴν καὶ δευτέρας γεφύρας, διότι φρονεῖ—καὶ πολὺ δικαίως—ὅτι οὕτω μόνον δύναται νὰ ἐξυηρηθητῆ ἄρτίως τὸ πρὸς Ἀνατολὰς ἐξωτερικὸν ἐμπόριόν τῆς. Προστίθεται μάλιστα ἡ πληροφορία ὅτι διεξήχθησαν αἱ πρῶται ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου συνομιλίαι μεταξὺ τῶν κυβερνήσεων Βαρσοβίας καὶ Βουκουρεστίου καὶ ὅτι τὸ Πολωνικὸν Κεφάλαιον καὶ ἡ Πολωνικὴ Βιομηχανία ἤθελον προθύμως συμβάλλει εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου.

».

Οἱ ἐμπορικοὶ κύκλοι τῆς Πολωνίας πιστεύουν, ὅτι ὁ ἐπανεξοπλισμὸς τῶν Δαρδανελίων θ' ἀσκήσῃ ἐπιζήμιον ἀντίκτυπον διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐκ τοῦ Εὐξείνου Πόντου ἐργασίαν, ἐνῶ ἂν ἐξασφαλισθῆ μ' ἄνευ διακοπῶν κατ' εὐθείαν σιδηροδρομικὴ ἐπικοινωνία τῆς Πολωνίας μὲ τὴν Ἑλλάδα, μέσῳ Ρουμανίας καὶ Βουλγαρίας, τὸ Πολωνικὸν Ἐμπόριον θὰ ἐξυηρητῆται διὰ τῆς συντομωτέρας ὁδοῦ καὶ δὲν θὰ ὑπόκειται εἰς ἐνδεχόμενα ἐπιβλαβῆ ἀπρόοπτα ἀπὸ τὴν διακοπὴν τῆς ναυσιπλοΐας διὰ τῶν Στενῶν. Ἀλλὰ καὶ οἱ Γερμανοὶ φρονοῦν, ἐπίσης, ὅτι σοβαρῶς θὰ ὠφεληθῶν τὰ ἐμπορικά τῶν συμφέροντα ἀπὸ παρομοίαν μὲ τὴν Ἑλλάδα σύνδεσιν.

».

Μεταξὺ τῶν πρώτων νέων ὁδοποιητικῶν ἔργων περιλαμβάνεται ἡ συμπλήρωσις τοῦ ὀδικοῦ δικτύου τῆς Βορείου Ἑλλάδος, ὡς καὶ ἡ συμπλήρωσις τῆς μεγάλης ἀμαξιτῆς ὁδοῦ Θεσσαλονίκης-Ἀλεξανδρουπόλεως-Ὀρεστιάδης. Ἐπίσης ἡ σύνδεσις τῆς Ἠπείρου μετὰ τῆς Μακεδονίας διὰ τῆς ὁδοῦ Μετσόβου-Γρεβενῶν.

».

Οἱ Νοτιοαμερικανοὶ προτίθενται νὰ κατασκευάσων σήραγγα 45 χιλιομέτρων διὰ τῆς ὁποίας πρόκειται νὰ συνδεθῆ διὰ μέσου τῶν Κορδιλλιερῶν τῶν Ἀνδεων ἡ Ἀργεντινὴ μετὰ τὴν Χιλίην. Ἡ κατασκευὴ τῆς νέας σήραγγος, ἣτις θ' ἀπαιτήσῃ δαπάνην δύο δισεκατομμυρίων φράγκων θὰ ἐπισκιάσῃ τὴν σήραγγα τοῦ

Σεμπλόν, ἣτις κατέχει σήμερον τὰ πρωτεῖα.

».

Ὁ Ὑπουργὸς τῆς Πρωτεύουσας κ. Κοτζί-ἄς καὶ ὁ Γεν. Διευθυντὴς τῶν Τεχνικῶν Ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου κ. Κριμπᾶς κατήρτισαν πλήρες πρόγραμμα διευθετήσεως τῆς πόλεως τοῦ Πειραιῶς.

Τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει πολεοδομικὴν διαρρύθμισιν διὰ τῆς χαράξεως ἀρτηριῶν τῆς πόλεως καὶ ἀρτηριῶν συνδέσεως τοῦ Πειραιῶς μετὰ τῆς πρωτεύουσας, ἔργα ὁδοποιίας καὶ ὁδοστρωσίας, κατασκευὴν πεζοδρομίων ἔργα ἀντιπλημμυρικὰ καὶ ὑπονόμους, ἀνέγερσιν ἀγορῶν, Σφαγείων, Δημαρχιακοῦ καὶ Δικαστικοῦ Μεγάρου, διαρρύθμισιν πλατειῶν καὶ δενδροφυτείας, ἐγκατάστασιν ἀποχωρητηρίων καὶ λουτρῶν.

».

Ἀξιοσημείωτος εἶναι ἡ μερίμνα διὰ τὴν ἐγκατάστασιν δύο λεωφόρων παραλλήλων πρὸς τὴν ὁδὸν Πειραιῶς, κειμένων ἀμφοτέρων δεξιά τῷ κατερχομένῳ. Τὴν ἀνάγκην τοιούτων προσθέτων συγκοινωνιῶν τῶν Ἀθηνῶν πρὸς τὴν θάλασσαν εἶχον ὑποδείξει μέλη τοῦ Πολυτεχνικοῦ Συλλόγου ἀπὸ τοῦ 1925, πλὴν ματαίως. Ἐνδεδειγμένον εἶναι ὅπως αἱ τεχνικαὶ ὑπηρεσίαι τῆς Διοικήσεως Πρωτεύουσας προβλέψουν καὶ ἄλλην λεωφόρον ἀριστερὰ τῷ κατερχομένῳ διὰ τῆς Λεωφόρου Συγγροῦ. Διὰ ταύτης οἱ κατερχόμενοι ἐκ Κηφισσίας θὰ παρέκαμπτον τὴν πόλιν τῶν Ἀθηνῶν καὶ διερχόμενοι ὀπισθεν τοῦ Σταδίου θὰ κατέληγον παρὰ τὴν Ἐδὲμ τοῦ Παλαιοῦ Φαλήρου. Ὅταν ἐγένοντο τὰ σχέδια τῆς πόλεως τῆς Νέας Σμύρνης, ἐγκαίρως εἶχεν ὑποδειχθῆ ἡ ἀνάγκη ὅπως προβλεφθῆ ἡ διὰ τοῦ μέσου τοῦ συνοικισμοῦ τούτου διέλευσις μιᾶς τοιαύτης λεωφόρου.

».

Εἰς τὴν Τουρκίαν γίνεται μεγάλη προσπάθεια διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς πολεοδομίας ἐκτὸς τῶν ἄλλων ἀνεγείρουν καὶ συγχρονημένα γυμναστικά καὶ ἀθλητικὰ πεδία εἰς τὴν Ἄγκυραν ἰδιαίτερος ἀνεγείρεται μέγα Στάδιον μετὰ κανονικώτατον τερραῖν διὰ ποδοσφαιρικοὺς ἀγῶνας, μετὰ στίβους δι' ὅλα τὰ ἀθλήματα κλασικοῦ ἀθλητισμοῦ, μετὰ χώρους δι' ἀθλοῦ αἰδιάς, μετὰ ἐξέδρου διὰ 40.000 θεατὰς—μεγάλον μέρος τῶν ἐξεδρῶν εἶνε στεγασμένον καὶ προφυλαγμένον ἀπὸ κακοκαιρίαν—μετὰ ἀποδυτήρια ἐπαρκῆ

διαμεγάλον ἀριθμὸν ἀθλητῶν, μεῖς ἰδιαίτερα διαμερίσματα λουτήρων καὶ μασάζ, μεῖς αἰθουσας γυμναστικῆς, μεῖς αἰθούσας διὰ τοὺς θεατάς, μεῖς μπάρο, μεῖς ἀναγνωστήριον, μεῖς λέσχην, μεῖς δπλασκίας καὶ τὸ σημαντικώτερον μεῖς κλειστὸν χῶρον καταλληλότατον δι' ἐλαφρὰς ἀσκήσεις, διὰ μπάσκετ καὶ βόλλεῦ μπόλ, διὰ πάλην καὶ πυγμαχίαν. Εἰς τὴν αἴθουσαν μάλιστα αὐτὴν—ὁμοίαν περίπου μεῖς κλειστὸν γυμναστήριον—θα εἶνε δυνατὴ ἡ τέλεσις ἀγῶνων ἀθλοπαιδιῶν, δπλασκίας, πάλης καὶ πυγμαχίας ἐνώπιον θεατῶν, διὰ τοὺς ὁποίους ὑπάρχουν χίλια θέσεις.

Οἱ στίβοι τοῦ Σταδίου αὐτοῦ κατεσκευάσθησαν σύμφωνα μεῖς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς συγχρόνου τεχνικῆς τοῦ ἀθλητισμοῦ. Εἶνε εὐρύτατοι καὶ ἐλαστικώτατοι. Ἰδίως οἱ στίβοι τῶν ἀγωνισμάτων δρόμων διφόρων ἀποστάσεων. Ὁ περιφερειακὸς στίβος τοῦ Σταδίου αὐτοῦ εἶνε 400 μέτρων (').

Ἡ ΕΘΝΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΤΑ ΤΟ 1936

Παραθέτουμεν ἀποσπάσματα ἐνδιαφέροντα τοὺς ἀναγνώστας τ. ὕ «Ἀρχιμήδους».

Κατὰ τὴν ἐτησίαν τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος τὴν συνεθετοῦσαν τὴν 27 Φεβρουαρίου ὁ Διοικητὴς κ. Ἐμ. Τσουδερός ἀνέπτυξεν τὴν οικονομικὴν κατάστασιν τῆς χώρας κατὰ τὸ 1936.

Κατὰ τὸ λήξαν ἔτος ἡ διεθνὴς οικονομικὴ ἀνάγκη εἰς ἔδειξε σημεῖα ἐνθαρρυντικά. Ἡ μεγαλυτέρα ἀναζωογόνησις ἐπραγματοποιήθη εἰς τὰς κυριώτερας βιομηχανικὰς χώρας, ἡ παραγωγή τῶν ὁποίων ἠξήσεν ἰδίᾳ κατὰ τὸ τελευταῖον ἑξάμηνον. Δὲν εἶναι βέβαια μακρὰν τῶν αἰτίων ἀναζωογονήσεως τῶν χωρῶν τούτων, ἡ ἐκτέλεσις μεγάλων δημοσίων ἔργων καὶ ὁ ἐπιταθεὶς ἐπανεξοπλισμὸς τῶν διαφόρων κρατῶν. Εὐτυχῶς ὅμως δὲν φαίνεται νὰ εἶναι αὐτὰ τὰ μόνα αἷτια, ἡ δ' ἀνάγκη εἰς πλείονα τῆς μιᾶς χώρας ἔχει βάσεις ὀργανικὰς. Παρὰ ταῦτα, καὶ παρὰ τὸν ὑψωμὸν τῶν τιμῶν τῶν γεωργικῶν προϊόντων (ὀφειλόμενον ἐν πολ-

λοῖς εἰς τὴν μικροτέραν παγκόσμιον γεωργικὴν παραγωγήν) αἱ διεθνεῖς συναλλαγὰι δὲν ἔδωκαν εἰσέτι τὰ ἐπιδικώμενα ἀποτελέσματα, οὐδ' ἐσμικρύνθησαν κατὰ τὰ περιοριστικὰ τεῖχη τοῦ διεθνούς ἐμπορίου, τὰ ὅποια ὑψώθησαν κατὰ τὴν περίοδον τῆς δεξίτητος τῆς κρίσεως. Δὲν ἔχω δυστυχῶς οὔτε ἓνα εἰδοίονον παράδειγμα ν' ἀναφέρω τὸ ὁποῖον νὰ δεικνύη ὅτι ἀρχίζει νὰ ροδίζει ἡ ἀνατολή ἐλευθεριωτέρας ρυθμίσεως τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν, καίτοι ἡ ἀνάγκη αὕτη ἀναγνωρίζεται παρὰ πλείστων.

Ἡ ἑλληνικὴ βιομηχανία κατὰ τὸ 1936 ἐκινήθη εἰς ἐπίπεδα παραγωγῆς χαμηλότερα. Κατὰ τοὺς ἔνδεκα πρώτους μῆνας τοῦ ἔτους ὁ κατὰ ποσότητος σταθμικὸς δείκτης (Α.Ο.Σ., ἔτος βάσεως 1928=100) ἀνῆλθεν εἰς 141,01 ἐναντι 144,23 τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1935, σημειωθείσης οὕτω μειώσεως κατὰ 2.23ο). Εἰς τὴν περίπου γενικὴν μείωσιν ἐξαίρεσιν ἀποτελοῦν αἱ κλωστοῦφαντουργικαὶ βιομηχανίαι (+ 12. 86ο) αἱ τῆς ἐπεξεργασίας καπνοῦ (+ 3. 20ο), αἱ χημικαὶ βιομηχανίαι (+ 5. 7ο) καὶ αἱ τῆς παραγωγῆς ἠλεκτρικοῦ ρεύματος (+ 11. 20ο).

Ἡ κατ' ἀξίαν παραγωγή σημειώνει αὔξησιν κατὰ 6,6ο), ὀφειλομένην εἰς τὴν ὑψωσιν τῶν τιμῶν.

Ἡ κατ' ὄγκον εἰσαγωγή πρώτων ὑλῶν πρὸς βιομηχανοποίησιν ἐμειώθη κατὰ τὸ πρῶτον ἑνδεκάμηνον τοῦ ἔτους ἐν σχέσει μεῖς τὴν αὐτὴν περίοδον τοῦ 1935 κατὰ 11,18ο), ἐνῶ κατ' ἀξίαν ἡ εἰσαγωγή ἠξήθη κατὰ 3,98ο), ὡς ἐκ τῆς σημειωθείσης κατὰ τὸ 1936 ὑψώσεως τῶν διεθνῶν τιμῶν. Ὁ διεθνὴς τιμάρθμος τῶν ὑφαντουργικῶν ὑλῶν ἀπὸ 95 τὸν Δεκέμβριον 1935 ἀνῆλθεν εἰς 103.9 τῷ 1936.

Δυσάρεστος εἶναι ἡ σημειωθείσα, ἀντιθέτως, ἀφ' ἐνὸς αὔξησις κατὰ ποσότητα τῆς εἰσαγωγῆς ἐτοίμων βιομηχανικῶν προϊόντων (ὑψωσις τοῦ σχετικοῦ δείκτου κατὰ 5,54ο) ἐν συγκρίσει πάντοτε πρὸς τοὺς 11 μῆνας τοῦ 1935) καὶ ἀφ' ἑτέρου ἐλάττωσις τῆς ἐξαγωγῆς βιομηχανικῶν προϊόντων μας (ὁ σχετικὸς δείκτης κατῆλθε κατὰ 15,93ο).

Εἶναι ὅμως φανερὸν ὅτι ὑπὸ τὸ κρατοῦν σύστημα τῶν ἀνταλλαγῶν καὶ συμψηφισμῶν ὀφείλομεν νὰ εἰσάγωμεν καὶ βιομηχανικὰ προϊόντα ἂν θέλωμεν νὰ ἐξακολουθήσωμεν καὶ νὰ ἐνι-

(1) Περὶ. Προηγούμενον τεύχος Ἀρχιμήδους Σ. Ἀγαπητοῦ, «Τὸ Ἀθλητικὸν πεδῖον τοῦ Βερολίνου», «Ἀθλητισμός», «Ἄλσος τῶν Ἀθηνῶν» 1920.