

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ
ΦΙΛΟΣΟΦΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ**

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ:
«Νεώτερη και Σύγχρονη Ελληνική Κοινωνία: Ιστορία – Λαϊκός Πολιτισμός»
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: «Πηγές και Μεθοδολογία στην Ιστορία»

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΤΣΙΝΑ

**Τα δημόσια έργα στον ελληνικό χώρο
κατά την περίοδο 1952-1955**

ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Επιβλέπων: Νικόλαος Αναστασόπουλος, Επίκουρος Καθηγητής
Μέλη: Άννα Μανδυλαρά, Επίκουρη Καθηγήτρια
Λάμπρος Φλιτούρης, Επίκουρος Καθηγητής

ΙΩΑΝΝΙΝΑ 2017

Στον Δημήτρη που είναι πάντα δίπλα μου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	3
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
1 Η ιστορία του Τύπου	9
1.1 Πρώιμες μορφές πληροφόρησης και οι πρώτες εφημερίδες.....	9
1.2 Η ιστορία του Ελληνικού Τύπου.....	12
2 Οι πολιτικές συνθήκες κατά τις δεκαετίες 1940 και 1950	18
2.1 Το διεθνές και ελληνικό πολιτικό σκηνικό τη δεκαετία του ‘40	18
2.2 Η περίοδος διακυβέρνησης του Ελληνικού Συναγερμού το ‘50.....	23
2.3 Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής και η θητεία του ως Υπουργός Δημοσίων Έργων ...	32
3 Τα δημόσια έργα μέσα από τον Τύπο (1952-1955)	39
3.1 Τα έργα ύδρευσης	41
3.2 Τα έργα οδοποιίας και συγκοινωνίας.....	62
3.3 Τα εξωραϊστικά έργα και η εικόνα της ελληνικής περιφέρειας.....	87
3.4 Το αποχετευτικό δίκτυο	117
3.5 Η ανάπτυξη της βαριάς βιομηχανίας.....	123
3.6 Τα βελτιωτικά και παραγωγικά έργα	146
3.7 Τα έργα για τα αεροδρόμια, τα λιμάνια και τις γέφυρες.....	157
3.8 Τα έργα για τη στέγαση.....	170
3.9 Η ενοποίηση των τεχνικών υπηρεσιών και η αποκέντρωση.....	179
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	189
ΠΗΓΕΣ	193
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	194
ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ	200
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	201
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ	232
ΣΥΝΤΟΜΟ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ	257

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το παρόν πόνημα αποτελεί μία προσπάθεια της μελέτης του Τύπου. Ειδικότερα μελετώνται τα δημόσια έργα που πραγματοποιήθηκαν την περίοδο της θητείας του Κωνσταντίνου Καραμανλή, από τη θέση του ως Υπουργός Δημοσίων Έργων κατά τη διάρκεια της διακυβέρνησης του Ελληνικού Συναγερμού. Εξετάζονται σχολαστικά εφημερίδες μεγάλης κυκλοφορίας της περιόδου προκειμένου να ανιχνευθεί η διάθεση του αναγνωστικού κοινού σχετικά με τα υπό εκτέλεση δημόσια έργα και την παρουσία του εν λόγω Υπουργού. Πώς αντιλαμβάνονταν ο πολίτης τα έργα που πραγματοποιούνταν σε όλη την Ελλάδα την περίοδο αυτή; Η έντονη δραστηριότητα της κυβέρνησης σχετικά με την εκτέλεση των δημοσίων έργων τον κούραζε ή τον γέμιζε με αισιοδοξία; Υπήρχε διαφορά στον τρόπο που πρόβαλαν τα δημόσια έργα μία φιλοκυβερνητική εφημερίδα, μία εφημερίδα της αντιπολίτευσης ή μία πιο ουδέτερη εφημερίδα; Τί ρόλο έπαιξε η στάση του Τύπου συλλήβδην στην επιλογή του Καραμανλή, ως πρωθυπουργού της χώρας; Αυτά είναι μερικά από τα ερωτήματα στα οποία καλείται να απαντήσει η παρούσα εργασία.

Η ανά χείρας διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στο χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2015-2017 και υποβλήθηκε στο Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων. Από αυτήν τη θέση θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα Νικόλαο Αναστασόπουλο, Επίκουρο Καθηγητή Νεώτερης και Σύγχρονης Ελληνικής Ιστορίας (19ος – 20ός αιώνας) για την εξαιρετική συνεργασία μας και την πολύτιμη βοήθειά του κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της εργασίας. Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω και τα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής: την Άννα Μανδουλάρα, Επίκουρη Καθηγήτρια της Νεώτερης Ελληνικής Ιστορίας (1821-1922) για τις πολύτιμες παρατηρήσεις της σχετικά με την εργασία καθώς και τον Λάμπρο Φλιτούρη, Επίκουρο Καθηγητή Ευρωπαϊκής Ιστορίας (18ος – 20ός αιώνας) για την καθοδήγησή του κατά τη διάρκεια των προπτυχιακών και μεταπτυχιακών σπουδών μου.

Επίσης, ευχαριστώ τον κύριο Γεώργιο Ζάχο, Διευθυντή της Κεντρικής Βιβλιοθήκης του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων για τις συζητήσεις μας και τις πολύτιμες συμβουλές του. Για τον ίδιο λόγο θα ήθελα να ευχαριστήσω και τη σύζυγό του κυρία Μαρίνα Βρέλλη-Ζάχο, καθηγήτρια Λαογραφίας στο Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Χρήστο Αναστασίου, Δρ. Νεώτερης και Σύγχρονης Ελληνικής Ιστορίας και υπεύθυνο του Ιστορικού Αρχείου του *Ιδρύματος*

Κωνσταντίνου Καραμανλή για την καθοδήγησή του αλλά και την πολύτιμη βοήθειά του στην επιλογή του προς μελέτη υλικού.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Τύπος αποτελεί μία πρωτογενή πηγή πληροφόρησης και είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τη Νεώτερη Ιστορία. Είναι μία αστείρευτη πηγή ιστορικής γνώσης που μας παρέχει πληροφορίες για τα κοινωνικοπολιτικά και οικονομικά ζητήματα της εκάστοτε εποχής¹. Για τον λόγο αυτό αποτέλεσε το βασικό πεδίο της έρευνάς μας, προκειμένου να καταλήξουμε σε ασφαλή συμπεράσματα σχετικά με τα υπό εξέταση ζητήματα. Ειδικότερα, με τη συστηματική και ενδελεχή διερεύνησή του εξετάσαμε τον τρόπο που προβάλλονται τα δημόσια έργα μέσα από τα άρθρα του, σε μία ιδιαίτερα ταραγμένη περίοδο για τη χώρα μας. Οι εφημερίδες που εξετάσαμε, ως επί το πλείστον ευνοούσαν με τη στάση τούς τους ιθύνοντες της κυβέρνησης του *Ελληνικού Συναγερμού*.

Διεισδύοντας σταδιακώς στο ζήτημα το οποίο θέσαμε πρέπει να παραδεχτούμε ότι τα δημόσια έργα της περιόδου της διακυβέρνησης του Ελληνικού Συναγερμού, δεν έχουν απασχολήσει ιδιαίτερα τους σύγχρονους μελετητές. Στόχος μας είναι λοιπόν να γίνει η περίοδος αυτή αντικείμενο ιστορικής ανάλυσης και συγκριτικής παράθεσης με τα υπάρχοντα στοιχεία. Να έρθει στο επίκεντρο του ιστορικού ενδιαφέροντος και να αναδειχθεί η σημασία που έχουν τα δημόσια έργα της περιόδου, αφενός για τη χώρα μας και αφετέρου για την πολιτική εξέλιξη του Υπουργού Δημοσίων Έργων, Κωνσταντίνου Καραμανλή.

Πριν όμως διευρύνουμε την ανωτέρω συλλογιστική μας, κρίνεται σκόπιμο να προσδιορίσουμε εξ αρχής κάποια συγκεκριμένα ερωτήματα για τη μελέτη μας. Πιο συγκεκριμένα, όπως και ο τίτλος αυτής φανερώνει —*Τα δημόσια έργα στον ελληνικό χώρο κατά την περίοδο 1952-1955*— αναζητούμε στοιχεία για τα δημόσια έργα της περιόδου της διακυβέρνησης της χώρας μας από την κυβέρνηση Παπάγου. Με γνώμονα το προσδοκώμενο του αναγνώστη —*τη βασική αρχή για τη γραμμή πλεύσης κάθε εφημερίδας*— επιχειρούμε να εξετάσουμε τη στάση του Τύπου απέναντι στη δράση της κυβέρνησης. Με άλλα λόγια, επιχειρούμε να εξετάσουμε πώς οι εφημερίδες με φιλοκυβερνητική και αντικυβερνητική στάση, αποδέχονται και σχολιάζουν τη δράση του Κ. Καραμανλή μέσα από το αξίωμά του.

¹ «Η εφημερίδα, καταγραφή του εφήμερου, της κάθε ημέρας που περνά και προστίθεται στον παρελθόντα χρόνο, υπηρετεί ωστόσο τη διάρκεια, συντηρεί τη συλλογική μνήμη, υπερβαίνει τον χρόνο, άρα *ποιεί ιστορία των ανθρωπίνων πραγμάτων, των μεγάλων και των μικρών*». Από τον πρόλογο του βιβλίου των Νάση Μπαλτά, Δέσποινα Παπαδημητρίου, *Σημειώσεις για την Ιστορία του Τύπου: Η ελληνική και η ευρωπαϊκή πραγματικότητα*, Οδυσσέας, Αθήνα 1993, σ. 9.

Κάτι τέτοιο δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί επαρκώς αν δεν καταφεύγαμε στα σχετικά αρχεία της *Βιβλιοθήκης της Βουλής των Ελλήνων* και της *Εθνικής Βιβλιοθήκης της Ελλάδας* για τη λεπτομερή καταγραφή των άρθρων της περιόδου. Το υλικό μας συλλέχθηκε από τέσσερις αθηναϊκές εφημερίδες, οι οποίες είχαν πανελλαδική κυκλοφορία. Αποδελτιώσαμε τα σχετικά άρθρα τα οποία κατηγοριοποιήσαμε αρχικά κατά εφημερίδα, χρονολογία και θεματικά. Μεγάλη βαρύτητα αποδώσαμε στις στοχεύσεις και στον τρόπο καταγραφής και παρουσίασης των έργων στο κοινό. Εκτός των ανωτέρω, αξιοσημείωτη υπήρξε και η συμβολή και άλλων πηγών προερχόμενων από τα ψηφιακά αρχεία του Ε.Λ.Ι.Α., το σχετικό αρχειακό υλικό από το *Τδρρυμα Κωνσταντίνου Καραμανλή* αλλά και το δωδεκάτομο έργο του *Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή* με τίτλο *Κωνσταντίνος Καραμανλής: αρχείο, γεγονότα και κείμενα*.

Επιμένοντας στην ίδια συλλογιστική, σκόπιμο είναι να παρουσιάσουμε τις λιγοστές, αλλά σημαντικές βιβλιογραφικές προσπάθειες για τη μελέτη του Τύπου που έχουν λάβει χώρα τα τελευταία έτη. Ένα από τα έργα αυτά είναι του Κώστα Λούλου, *Ιστορία και Τύπος – οι Αθηναϊκές εφημερίδες και η περίπτωση του σκανδάλου των εξοπλισμών του 1907*. Ο στόχος του βιβλίου είναι να εξετάσει τη στάση του Αθηναϊκού Τύπου απέναντι στο σκάνδαλο των στρατιωτικών εξοπλισμών το καλοκαίρι του 1907. Μελετήθηκαν οκτώ αθηναϊκές εφημερίδες και το περιεχόμενό τους. Αναδεικνύεται με τον τρόπο αυτό η σπουδαιότητα που έχουν τα Μέσα ως πηγές και η δυνατότητά τους να συμβάλλουν στη διαμόρφωση της εικόνας της ιστορίας, σύμφωνα με τον ίδιο. Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε ήταν η ποιοτική και ποσοτική ανάλυση κειμένων προκειμένου να διαχωριστούν τα λανθάνοντα από τα φανερά νοήματα των άρθρων. Μία ακόμη εργασία είναι η διδακτορική διατριβή της Δέσποινας Παπαδημητρίου που φέρει τον τίτλο *Ο Τύπος και ο Διχασμός, 1914-1915*. Στόχος της εν λόγω εργασίας είναι η προσπάθεια μελέτης του Τύπου, από την έκρηξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου μέχρι το τέλος του 1915. Εξετάζονται οι κατευθυντήριες γραμμές των δύο παρατάξεων που κυριαρχούσαν στο τότε πολιτικό σκηνικό. Το υλικό της μελέτης προέρχεται από δέκα αθηναϊκές εφημερίδες και η συγγραφέας αναφέρεται στα σημεία εκείνα που πρόβαλλε ιδιαίτερα ο Τύπος προκειμένου να ισχυροποιήσει την πολιτική που εκπροσωπούσε.

Συνεχίζοντας στο πεδίο των επιμέρους τεκμηρίων μας για την περαιώση της εργασίας πραγματοποιούμε ιδιαίτερη μνεία στη βιβλιογραφία μας. Βασική προτεραιότητά μας κατά τη διερεύνησή μας είναι η αποδελτίωση των στοιχείων βιβλιογραφίας. Μερικά από τα βιβλία που μελετήσαμε είναι τα εξής: του Ηλία Νικολακόπουλου, «Κομματική και εκλογική αποτύπωση του Εμφυλίου, 1950-1952». Ένα ακόμη πόνημα ήταν του Ευάνθη Χατζηβασιλείου, *Εισαγωγή στην ιστορία του Μεταπολεμικού κόσμου* αλλά και το *Η άνοδος του Κωνσταντίνου Καραμανλή*

στην εξουσία 1954-1956, του ίδιου συγγραφέα. Ακόμη, η συμβολή της μελέτης του Σπύρου Λιναρδάτου, *Από τον Εμφύλιο στη Χούντα, 1952-1955 (η τριετία του συναγερμού)* υπήρξε ιδιαίτερα σημαντική. Ομοίως και το πολύτομο έργο του Τάσου Βουρνά, *Ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας: Από τα πρώτα μετεμφυλιοπολεμικά χρόνια ως την ημέρα του στρατιωτικού πραξικοπήματος των συνταγματαρχών 21 Απριλίου 1967*.

Διεισδύοντας σταδιακά στη δομή της μελέτης επικεντρώνουμε τη σκέψη μας στην ανάλυση των κεφαλαίων. Σχεδιάσαμε τα κεφάλαια με γνώμονα τη χρονική αλληλουχία αλλά και τη θεωρητική τους προσέγγιση. Ειδικότερα, η εργασία δομείται σε τρία κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο φέρει τον τίτλο *Η ιστορία του Τύπου* και αναφέρει πώς από τις πρώιμες μορφές πληροφόρησης δημιουργήθηκαν οι πρώτες εφημερίδες και πώς από αυτές φτάσαμε στη μορφή του Τύπου με τα σημερινά γνωρίσματα. Γίνεται ακόμη λόγος και για την ιστορία του Ελληνικού Τύπου αλλά και για την ιστορία των εφημερίδων που εξετάζουμε στο παρόν πόνημα. Το δεύτερο κεφάλαιο φέρει τον τίτλο *Οι πολιτικές συνθήκες κατά τις δεκαετίες 1940 και 1950* και κάνει λόγο για το ψυχροπολεμικό κλίμα της περιόδου, την πολιτική κατάσταση στην Ελλάδα αλλά και για την περίοδο της διακυβέρνησης του Ελληνικού Συναγερμού. Γίνεται ακόμη αναφορά στη θητεία του Κωνσταντίνου Καραμανλή ως Υπουργού Δημοσίων Έργων. Το τρίτο κεφάλαιο φέρει τον τίτλο *Τα δημόσια έργα μέσα από τον Τύπο (1952-1955)* και κάνει λόγο για την πολιτική γραμμή των υπό εξέταση εφημερίδων. Το κεφάλαιο αυτό διαιρείται σε εννέα ενότητες, όπου παρατίθενται αποσπάσματα και η σχετική ανάλυση 431 άρθρων που αναφέρονται σε 112 περιπτώσεις δημοσίων έργων. Τα σχετικά άρθρα αφορούν τα είδη των δημοσίων έργων που πραγματοποιήθηκαν στη χώρα, χωρισμένα σε θεματικές ενότητες ανάλογα με το είδος τους. Ακολουθούν τα *Συμπεράσματα*, οι *Πηγές*, η *Βιβλιογραφία*, οι *Ιστότοποι*, το *Παράρτημα* ενώ στο τέλος παρατίθεται και σχετικό *Φωτογραφικό Υλικό*.

1 Η ιστορία του Τύπου

Στο πλαίσιο της αξιοποίησης των εφημερίδων για το θέμα μας, οφείλουμε να προσδιορίσουμε κάποια δεδομένα για τον Τύπο τα οποία θα βοηθήσουν τον αναγνώστη να αποκτήσει μία ορθή άποψη για την πηγή μας. Αναφερόμαστε λοιπόν αρχικά στις πρώτες εφημερίδες που δημιουργήθηκαν και τη χρήση που είχαν. Εν συνεχεία, αναφερόμαστε στην εξέλιξη της χρήσης τους ενώ κάνουμε φανερό και τον ρόλο τους ως μέσο άσκησης πολιτικής επιρροής. Στο τέλος του κεφαλαίου γίνεται λόγος για τις εφημερίδες που μελετήσαμε για την υλοποίηση της εργασίας.

1.1 Πρώιμες μορφές πληροφόρησης και οι πρώτες εφημερίδες

Αρχικά, αξίζει να αναφέρουμε ότι ο εφευρέτης της τυπογραφίας ήταν ο Γουτεμβέργιος το 1436², ο οποίος τελειοποίησε την τεχνική του γνωρίζοντας ότι θα διευκόλυνε την τύπωση των βιβλίων. Αυτό που δεν γνώριζε ίσως ήταν ότι με τη γέννηση της τυπογραφίας³ θα ωφελούνταν αφενός οι τέχνες και τα γράμματα, αφετέρου δε, θα αναπτυσσόταν και ο Τύπος: ένα ισχυρό μέσο μαζικής ενημέρωσης. Η τυπογραφία έγινε το πρώτο αγαθό μαζικής κατανάλωσης και συνέβαλε στη διαμόρφωση της εθνικής συνείδησης.

Τα *feuilles volantes* ήταν τα πρώτα τυπωμένα φυλλάδια και ξεκίνησαν να κυκλοφορούν στο τέλος του 15ου αιώνα. Οι πρώιμες μορφές πληροφόρησης αυτού του τύπου επιβίωσαν μέχρι το τέλος του 19ου αιώνα, οπότε ξεκίνησε να κυκλοφορεί ο Τύπος σε ιδιαίτερα προσιτή τιμή. Το κύριο χαρακτηριστικό του ήταν ότι δημιουργούσε εσφαλμένα μία αίσθηση ενότητας του κόσμου. Οι πρώτες εφημερίδες με τη σημερινή τους μορφή κυκλοφόρησαν τον 17ο αιώνα⁴.

Η πρώτη χώρα στην οποία ο Τύπος απέκτησε ιδεολογικό χαρακτήρα ήταν η Γαλλία. Η Γαλλική Επανάσταση ήταν εκείνη που έδωσε μεγάλη ώθηση στην έκδοση περισσότερων εντύπων. Το 1764 ο Διαφωτισμός έφτασε στην αποκορύφωσή του με τις εκδόσεις του *Αιμιλίου* και του *Κοινωνικού Συμβολαίου* του Ρουσσώ. Αυτή την περίοδο οι διανοούμενοι γίνονται σύμβολα και οι ιδέες τους κατακλύζουν την Ευρώπη στο σύνολό της⁵. Ένας ακόμη σημαντικός

² Φιλήμων Μπαντιμαρούδης, *Σύντομη Ιστορία της Επικοινωνίας, Μέσα και Πολιτισμός*, β' έκδοση, Εκδόσεις Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη 2006, σ. 17.

³ Το πρώτο του βιβλίο τυπώθηκε το 1450.

⁴ Νάση Μπαλά, Δέσποινα Παπαδημητρίου, *Σημειώσεις για την Ιστορία του Τύπου: Η ελληνική και η ευρωπαϊκή πραγματικότητα*, ό.π., σ. 17.

⁵ Φιλήμων Μπαντιμαρούδης, *Σύντομη Ιστορία της Επικοινωνίας, Μέσα και Πολιτισμός*, ό.π., σ. 26.

σταθμός για την ιστορία του Τύπου ήταν το 1789. Ειδικότερα, το άρθρο 11 από τα δεκαεφτά συνολικά άρθρα της *Διακήρυξης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και του Πολίτη*, υποστήριξε την ελεύθερη διακίνηση ιδεών ως ένα από τα σημαντικότερα ανθρώπινα δικαιώματα. Τα επόμενα ωστόσο χρόνια αρκετές φορές οι εκάστοτε κυβερνήσεις προσπάθησαν να φιμώσουν τον Τύπο μέσω της λογοκρισίας.

Η μοντέρνα δημοσιογραφία γεννήθηκε τον 19ο αιώνα λόγω της ανόδου της αστικής τάξης, της ακμής των πόλεων, της εμπορικής άνθισης και της εξέλιξης της τεχνολογίας⁶. Η ίδρυση των μεγάλων πρακτορείων Τύπου έδωσε στην πληροφόρηση οικουμενική μορφή. Σε συνδυασμό με τις νέες ανάγκες ενημέρωσης δημιουργήθηκε μία νέα ταυτότητα της δημοσιογραφίας με καθορισμένη μορφή και χρήση συγκεκριμένων μεθόδων.

Σοβαρά προβλήματα λογοκρισίας του Τύπου εντοπίζονται κυρίως κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου από τα Γενικά Επιτελεία. Η λογοκρισία αυτή αν και ήταν λιγότερο αισθητή στην Αμερική ωστόσο στη Γαλλία, τη Γερμανία και στην Αγγλία ήταν αρκετά αυστηρή. Κατά την περίοδο αυτή αλλά και στον μεσοπόλεμο σημειώθηκε άνοδος των εικονογραφημένων εντύπων αλλά και εφημερίδων. Η πρώτη καθημερινή εικονογραφημένη εφημερίδα εκδόθηκε το 1910 από τον Πιέρ Λαφίτ και ήταν η *Petit Journal*⁷.

Ο επόμενος μεγάλος σταθμός για την ιστορία του Τύπου σημειώνεται τη δεκαετία του 1930, οπότε η μεγάλη διάδοση του ραδιοφώνου και της τηλεόρασης τον έκαναν να απωλέσει το μονοπώλιο της ενημέρωσης. Τα νέα μέσα παρείχαν στο κοινό και άλλες μορφές ψυχαγωγίας ενώ η ειδησεογραφία αποτελούσε ένα μικρό μόνο μέρος του προγράμματός τους. Αντίθετα με την Ευρώπη, στην Αμερική τα μέσα μαζικής ενημέρωσης την περίοδο αυτή απέκτησαν ένα αλληλο-συμπληρωματικό ρόλο. Ωστόσο η έλευση του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, οι αλλαγές στις κοινωνικοπολιτικές συνθήκες και η αλλαγή των οικονομικών παραγόντων έφεραν μία συνολική ανατροπή στον ρόλο τους στα δημόσια πράγματα. Ένα από τα φαινόμενα που παρατηρήθηκαν ήταν για παράδειγμα η εξαφάνιση της πλειοψηφίας παλαιών τίτλων αλλά και η ακμάζουσα πορεία περιοδικών ποικίλης ύλης από τις αρχές του 20ού αιώνα.

Σήμερα ο Τύπος ανταπεξέρχεται στο υψηλό επίπεδο του ανταγωνισμού των άλλων μέσων πληροφόρησης και επικοινωνίας με τη σωστή αρθρογραφία και με την επιστημονική ανάλυση των γεγονότων που αδυνατούν εκ των πραγμάτων να παρέχουν το ραδιόφωνο και η

⁶ Νάση Μπαλτά, Δέσποινα Παπαδημητρίου, *Σημειώσεις για την Ιστορία του Τύπου: Η ελληνική και η ευρωπαϊκή πραγματικότητα*, ό.π., σ. 23.

⁷ Νάση Μπαλτά, Δέσποινα Παπαδημητρίου, *Σημειώσεις για την Ιστορία του Τύπου: Η ελληνική και η ευρωπαϊκή πραγματικότητα*, ό.π., σ. 41.

τηλεόραση. Στόχος της εκάστοτε εφημερίδας είναι αφενός ο πλήρης καθορισμός του αναγνωστικού της κοινού και αφετέρου ο καθορισμός των μέσων με τα οποία θα κληθεί να καλύψει της απαιτήσεις του.

Είναι γεγονός πως τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης (Μ.Μ.Ε.) γενικότερα είναι σε θέση να επηρεάσουν την κοινή γνώμη και αντίστροφα, η κοινή γνώμη επηρεάζεται από το Μ.Μ.Ε. Τα τελευταία είναι δηλαδή ο καθρέφτης της εκάστοτε πολιτικής εξουσίας, καθώς από αυτή εξαρτάται η ύπαρξη λογοκρισίας ή όχι, η οικονομική δραστηριότητα αλλά και οι νόμοι της αγοράς⁸. Η ποικιλία της θεματολογίας που φιλοξενούν οι εφημερίδες διαχέει την προσοχή των αναγνωστών, ενώ σημαντικός παράγοντας είναι και οι ανακριβείς πληροφορίες που εκθέτουν. Αυτό συμβαίνει γιατί οι δημοσιογράφοι ενδιαφέρονται πλέον για τη δημοσιοποίηση ανέκδοτου υλικού χάριν του κέρδους. Παρ' όλα αυτά η ικανότητα των Μέσων να κινούν τα νήματα, τα καθιστά υπερεξουσία στα πολιτικά δρώμενα. Σύμφωνα με τις Άννα Φραγκουδάκη⁹ και Νικολέτα Τσιτασνούδη-Μαλλίδη αυτή είναι μία μορφή λανθάνουσας λογοκρισίας και ως εκ τούτου επικίνδυνη¹⁰. Επιπροσθέτως, η ιδεολογία κάθε εφημερίδας αποτελεί συνισταμένη του αρθρογράφου και του αναγνωστικού κοινού. Αυτή είναι που διαμορφώνει τον χαρακτήρα της εκάστοτε εφημερίδας¹¹.

Σχετικά με την αξιοπιστία των άρθρων μίας εφημερίδας οφείλουμε να αναφέρουμε τα εξής: ο εφήμερος ρόλος της γίνεται φανερός και από το υλικό που φιλοξενεί. Τα άρθρα της συντάσσονται σε μικρό χρονικό διάστημα και για τον λόγο αυτό κάποιες φορές δεν μας παρέχουν έγκυρες πληροφορίες. Μας δίνουν ωστόσο τον παλμό της επικαιρότητας και σε συνδυασμό με το προσδοκώμενο του αναγνώστη προβαίνουμε σε ασφαλή συμπεράσματα. Σήμερα είναι πλέον ξεκάθαρο στην επιστημονική κοινότητα ότι η στάση του Τύπου συνδιαμορφώνει την εικόνα της ιστορίας μίας περιόδου. Τέλος, σύμφωνα με μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί στο εξωτερικό, την περίοδο που εξετάζουμε το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού πήγαινε στον κινηματογράφο και δεν αγόραζε εφημερίδες ίσως λόγω του

⁸ Jean-Noel Jeanneney, *Η ιστορία των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης: από την εμφάνισή τους ως τις μέρες μας*, μετάφραση – επιμέλεια Νάση Μπάλτα, Εκδόσεις Παπαδήμα, Αθήνα 1999, σ. 17.

⁹ Άννα Φραγκουδάκη, «Η χρήση του λόγου από τα ΜΜΕ και οι πολιτικές της επιπτώσεις», *Δημοσιογραφία και Γλώσσα*, Πρακτικά Συνεδρίου, Αθήνα 15-16 Απριλίου 2000, Αθήνα 2001, σ. 38.

¹⁰ Νικολέτα Τσιτασνούδη-Μαλλίδη, *Η λαϊκή γλώσσα των ειδήσεων*, Εκδόσεις Εμπειρία, Αθήνα 2006, σελ. 48.

¹¹ Νικολέτα Τσιτασνούδη-Μαλλίδη, *ό.π.*, σσ. 53-54.

σημαντικού ποσοστού αναλφαβητισμού. Για αυτό εξίσου ενδιαφέρουσα θα ήταν και η μελέτη των επικαίρων της εποχής τα οποία επηρέαζαν εξίσου σημαντικά την κοινή γνώμη¹².

1.2 Η ιστορία του Ελληνικού Τύπου

Οι απαρχές του Ελληνικού Τύπου συναντώνται στα τέλη του 18ου αιώνα, από Έλληνες της διασποράς στην Αλεξάνδρεια, Τεργέστη, Βιέννη, Ιάσιο, Παρίσι και Μόσχα. Ο βασικός ρόλος του Τύπου την περίοδο εκείνη ήταν η διάδοση των ιδεών του Διαφωτισμού. Παράλληλα την περίοδο αυτή συνέβαλε και στην ιδεολογική προετοιμασία της Επανάστασης.

Η πρώτη ελληνική εφημερίδα εκδόθηκε τον Μάιο του 1784 στη Βιέννη, σημαντικό κέντρο του ελληνικού εμπορίου και της ελληνικής δημοσιογραφίας. Τυπογράφος και εκδότης της εφημερίδας ήταν ο Γεώργιος Βεντότης. Ωστόσο τουρκικές πιέσεις προς τις αυστριακές αρχές είχαν ως αποτέλεσμα την οριστική παύση της εφημερίδας τον Ιούλιο του ίδιου έτους. Μία ακόμη ελληνική εφημερίδα εκδόθηκε επίσης στη Βιέννη (1790-1798) και ήταν η *Εφημερίς των Μαρκίδων Πουλίων*. Το εν λόγω έντυπο κυκλοφορούσε αρχικά σε τετρασέλιδη μορφή, ενώ από το 1792 κυκλοφορούσε με δεκαέξι σελίδες¹³. Η έκδοσή της συνδέεται με τις ελπίδες που γέννησε η Γαλλική Επανάσταση στους Βαλκανικούς λαούς. Από το 1811 μέχρι το 1821 στη Βιέννη και το Παρίσι εκδόθηκαν οι εξής εφημερίδες: *Ερμής ο Λόγιος* (Βιέννη 1811-1821), *Καλλιόπη* (Βιέννη, 1819-1821), *Ειδήσεις δια τα Ανατολικά Μέρη* (Βιέννη, 1811) *Ελληνικός Τηλέγραφος* (Βιέννη, 1812-1836) *Αθηνά και Μουσείον* (Παρίσι, 1819) και *Μέλισσα* (Παρίσι, 1819-1821)¹⁴.

Στον ελληνικό χώρο οι εφημερίδες εμφανίστηκαν ταυτόχρονα με την Ελληνική Επανάσταση. Βασικό τους μέλημα ήταν να πληροφορήσουν σχετικά με τις πολεμικές εξελίξεις, τα πολιτικά και κοινωνικά θέματα. Οι εφημερίδες του Αγώνα είχαν τοπικό χαρακτήρα και προασπίζοντας το εθνικό δίκαιο έδιναν πληροφορίες σχετικά με τις πολεμικές επιχειρήσεις¹⁵. Οι τρεις χειρόγραφες εφημερίδες της Επανάστασης ήταν η *Εφημερίδα του*

¹² Ευάνθης Χατζηβασιλείου, *Η άνοδος του Κωνσταντίνου Καραμανλή στην εξουσία 1954-1956*, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2001, σ. 18.

¹³ Νάση Μπαλτά, Δέσποινα Παπαδημητρίου, *Σημειώσεις για την Ιστορία του Τύπου: Η ελληνική και η ευρωπαϊκή πραγματικότητα*, ό.π., σσ. 44-49.

¹⁴ Νάση Μπαλτά, Δέσποινα Παπαδημητρίου, *Σημειώσεις για την Ιστορία του Τύπου: Η ελληνική και η ευρωπαϊκή πραγματικότητα*, ό.π., σσ. 51.

¹⁵ Αλεξάνδρα Σφοίνη, «Η γλώσσα των εφημερίδων», *Ο Ελληνικός Τύπος από το 1784 έως σήμερα: Ιστορικές και θεωρητικές προσεγγίσεις*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα, 23-25 Μαΐου 2002, Αθήνα 2005, σ. 102.

Γαλαξιδίου ή αλλιώς ψευδοεφημερίδα¹⁶, η *Εφημερίς Αιτωλική* με ανακριβείς ειδήσεις επίσης και τέλος η *εφημερίς πολιτικής της Δυτικής Χέρσου Ελλάδος*, είδος επίσημης εφημερίδας της Διοίκησης. Η πρώτη έντυπη ελληνική εφημερίδα ήταν η *Σάλπιξ Ελληνική* που τυπώθηκε στην Καλαμάτα τον Αύγουστο του 1821, σε τρία μόνο τεύχη, στο τυπογραφείο που είχε φέρει ο Δημήτριος Υψηλάντης από την Τεργέστη. Η έκδοσή της διακόπηκε καθώς ο εκδότης της Θεόκλητος Φαρμακίδης αρνήθηκε να δεχτεί λογοκρισία από την εξουσία στην Ελλάδα. Κατόπιν, το 1924 εκδόθηκε στο Μεσολόγγι η εφημερίδα τα *Ελληνικά Χρονικά*, από τον Ελβετό, Ιωάννη Ιάκωβο Μάγερ. Εκδόθηκε ακόμη η *Εφημερίς των Αθηνών* στην Αθήνα το 1824, από τον Γεώργιο Ψύλλα. Την ίδια χρονιά εκδόθηκε επίσης ο *Φίλος του Νόμου*, στην Υδρα από τον Ιταλό Ιωσήφ Κιάππε ενώ την επόμενη χρονιά εκδόθηκε και η *Γενική Εφημερίς της Ελλάδος*, της οποίας την έκδοση ανέλαβαν διαδοχικά ο Θ. Φαρμακίδης (1825) και ο Γ. Χρυσίδης (1827). Το εμπόλεμο κλίμα της περιόδου έπληξε τον Τύπο στο ξεκίνημά του μέσα από τη λογοκρισία.

Κατά τη διάρκεια της βασιλείας του Όθωνα άνθισε ο πολιτικός Τύπος στη χώρα. Οι εφημερίδες της εποχής εξέφραζαν την πολιτική των κομμάτων της εποχής. Στους συνεργάτες του Τύπου ανήκαν πλέον και γνωστοί πολιτικοί αλλά και λόγιοι της εποχής. Την περίοδο αυτή, μερικές από τις κυριότερες αθηναϊκές αντιπολιτευόμενες εφημερίδες ήταν οι εξής: *Αθηνά*, *Αιών*, *Ανεξάρτητος*, *Ελπίς*, *Σωτήρ*, *Καρτετία*, *Ήλιος*. Κάποιες από τις φιλοκυβερνητικές εφημερίδες ήταν η *Αναγεννηθείσα Ελλάς*, *Ελληνικός Ταχυδρόμος*, *Εθνική*, *Εφημερίς των Αγγελιών*¹⁷.

Κατά τον 19ο αιώνα ο ελληνισμός αναζητά την ελληνική ταυτότητα μέσα στην ταραγμένη πολιτική κατάσταση. Η *Μεγάλη Ιδέα* κυριαρχεί από τώρα και στο εξής στην εθνική ιδεολογία. Οι εθνικές και κοινωνικές αλλαγές έχουν πλέον αντίκτυπο στην ιδεολογία και την πολιτική πρακτική. Οι εξελίξεις στο εθνικό αλλά και το εσωτερικό πολιτικό σκηνικό διαμορφώνουν και την ταυτότητα του Ελληνικού Τύπου. Προς τα τέλη του τρέχοντος αιώνα αξιοσημείωτη είναι και η άνθιση του σατυρικού Τύπου αλλά και η εμφάνιση των πρώτων σοσιαλιστικών φύλλων. Παράλληλα την περίοδο αυτή τα προβλήματα στον Τύπο σχετικά με την παροχή του στους αναγνώστες ήταν πολλά, κυρίως στα νησιά αλλά και σε ορεινές και δυσπρόσιτες περιοχές. Αυτό σημαίνει ότι ο Τύπος διανεμόταν με δυσκολία και αρκετά

¹⁶ Ονομαζόταν έτσι για τις ψεύτικες και φανταστικές της ειδήσεις σύμφωνα με τη Νάση Μπάλα.

¹⁷ Νάση Μπάλα, Δέσποινα Παπαδημητρίου, *Σημειώσεις για την Ιστορία του Τύπου: Η ελληνική και η ευρωπαϊκή πραγματικότητα*, ό.π., σσ. 57-59.

καθυστερημένα¹⁸. Τη μεγαλύτερη δυσκολία είχε ο αθηναϊκός Τύπος καθώς το υλικό του αφορούσε την ελληνική επικράτεια επομένως το αναγνωστικό του κοινό ήταν ιδιαίτερα μακριά. Η εμφάνιση μάλιστα των πρώτων καθημερινών εφημερίδων, περί το 1870, ενέτειναν το πρόβλημα.

Βασικός σταθμός στην ιστορία του Ελληνικού Τύπου ήταν και η αποκατάσταση της ελευθεροτυπίας με το Σύνταγμα του 1864. Το σχετικό άρθρο (*άρθρο 14*) δήλωνε ότι ο καθένας έχει τη δυνατότητα να δημοσιεύει μέσα από τον Τύπο προφορικός ή εγγράφως τους στοχασμούς του, τηρώντας τους νόμους του κράτους. Παράλληλα απαγορεύτηκε και η λογοκρισία¹⁹. Με το πέρασμα των ετών οι εφημερίδες αυξήθηκαν, έγιναν μεγαλύτερες, εικονογραφημένες και με πολλές στήλες²⁰. Βασικό θέμα των αρθρογράφων ήταν τα εθνικά ζητήματα και η άσβεστη επιθυμία για την πραγματοποίηση της *Μεγάλης Ιδέας*. Το 1875 ιδρύθηκε το πρώτο Πρακτορείο Εφημερίδων *Σπύρος Τσαγκάρης*²¹ και στη συνέχεια το *Κεντρικό Πρακτορείο Εφημερίδων*. Και τα δύο συντέλεσαν στην καλύτερη διακίνηση των εφημερίδων στην Αθήνα.

Η πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα θα μπορούσε να χαρακτηριστεί η σημαντικότερη περίοδος για τον Τύπο. Η εξέλιξη της τεχνολογίας βελτίωσε την εμφάνιση και την ύλη του. Την περίοδο από το 1930 ως το 1936 η έκδοση των αθηναϊκών εφημερίδων έφτανε τα 360.000 φύλλα ημερησίως. Την περίοδο αυτή ο Τύπος διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στα πολιτικά πράγματα της χώρας. Το 1936 η ελευθεροτυπία καταργήθηκε από το καθεστώς της 4ης Αυγούστου. Η κυβέρνηση ήλεγχε πλέον τον Τύπο και μέσω αυτού διέδιδε την πολιτική της γραμμή. Στη μεταδικτατορική περίοδο ένας σημαντικός τεχνικός παράγοντας είναι ότι εμφανίστηκε το χρώμα στις εφημερίδες²².

¹⁸ Έρη Σταυροπούλου, «Πρώτες προσπάθειες για την καλύτερη διακίνηση του Τύπου στην Ελλάδα: Η οργάνωση του κεντρικού πρακτορείου εφημερίδων», *Ο Ελληνικός Τύπος από το 1784 έως σήμερα: Ιστορικές και θεωρητικές προσεγγίσεις*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα, 23-25 Μαΐου 2002, Αθήνα 2005, σσ. 178-179.

¹⁹ Νάση Μπαλτά, Δέσποινα Παπαδημητρίου, *Σημειώσεις για την Ιστορία του Τύπου: Η ελληνική και η ευρωπαϊκή πραγματικότητα*, ό.π., σ. 65.

²⁰ Το μέγεθος των εφημερίδων ήταν μεγάλο, ενώ οι εφημερίδες συναγωνίζονταν η μία την άλλη για το ποια θα είχε το μεγαλύτερο σχήμα. Κώστας Μάγερ, *Ιστορία του Ελληνικού Τύπου*, τόμ. Β': Αθηναϊκά εφημερίδες 1901-1959, Αθήνα 1960, σ. 12.

²¹ Ο Σπύρος Τσαγκάρης ήταν πωλητής εφημερίδων που συνένωσε ομάδες εφημεριδοπωλών και συνέστησε το ομώνυμο πρακτορείο εφημερίδων. Έρη Σταυροπούλου, «Πρώτες προσπάθειες για την καλύτερη διακίνηση του Τύπου στην Ελλάδα: Η οργάνωση του κεντρικού πρακτορείου εφημερίδων», ό.π., σ. 180.

²² Λέων Β. Καραπαναγιώτης, «Ο Ελληνικός Τύπος από τον 20ό στον 21ο αιώνα», *Ο ελληνικός Τύπος από το 1784 έως σήμερα: Ιστορικές και θεωρητικές προσεγγίσεις*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα 23-25 Μαΐου 2002, Αθήνα 2005, σ. 47.

Σύμφωνα με τη Δέσποινα Παπαδημητρίου, η περίοδος 1915 έως το 1936 θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ενιαία καθώς παρατηρούνται οι επιδράσεις του Εθνικού Διχασμού²³. Ωστόσο την επόμενη δεκαετία γίνεται φανερό μέσα από τον Τύπο η εμφυλιοπολεμική και ψυχοπολεμική αντίληψη που κινεί τα νήματα. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο, στην Ελλάδα αντιπαρατίθενται και μέσα από τον Τύπο εκείνοι που υπερασπίζονται τη δημοκρατία με τον αντιδημοκρατικό κομμουνισμό²⁴. Ειδικότερα, την περίοδο της Κατοχής παρουσιάστηκε στην Ελλάδα ένα ιδιόμορφο φαινόμενο: αναπτύχθηκε ο παράνομος Τύπος ως εκδήλωση του κινήματος της Αντίστασης. Είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον να μελετήσει κανείς τις συνθήκες παραγωγής και διακίνησης του παράνομου Τύπου καθώς και τους αρθρογράφους που τον παράγουν²⁵.

Τη δεκαετία του '50 το λαϊκό προφίλ των εφημερίδων που εξετάζουμε γίνεται εντονότερο. Ειδικότερα παρατηρούμε ότι μετά το τέλος του Εμφυλίου πολέμου οι εφημερίδες του Κέντρου προσχώρησαν στην αντίληψη της δεξιάς ιδεολογίας και θέτουν συχνά το ζήτημα της μεταχείρισης των ηττημένων του Εμφυλίου. Στη συνέχεια, την περίοδο της δικτατορίας, (από το 1867 έως το 1974) ακολούθησε μεγάλη άνθιση του Τύπου έως τα τέλη της δεκαετίας του '80, η οποία χαρακτηρίζεται ως *χρυσή δεκαετία*²⁶.

Για την υλοποίηση της έρευνάς μας μελετήσαμε συνολικά τέσσερις εφημερίδες της περιόδου από το 1952 έως το 1955 με μεγάλη κυκλοφορία. Οι εφημερίδες επιλέχθηκαν με βάση την ιδεολογική τους ταυτότητα προκειμένου να υπογραμμίσουμε τη διαφορετική προσέγγισή τους σχετικά με το υπό εξέταση ζήτημα. Πιο συγκεκριμένα, η *Εμπρός* ήταν μία φιλοκυβερνητική εφημερίδα ενώ η *Ελευθερία* ήταν ένας από τους βασικούς αντιπάλους της κυβέρνησης. Τη *Βραδυνή* αν και διέπει η σοσιαλιστική ιδεολογία τάχθηκε προοδευτικά υπέρ της κυβέρνησης ενώ η *Εστία* ήταν μία συντηρητική εφημερίδα. Στη συνέχεια παραθέτουμε αναλυτικότερα πληροφορίες σχετικά με τις εφημερίδες.

²³ Δέσποινα Παπαδημητρίου, «Ο Αθηναϊκός Τύπος στον 20ό αιώνα», *Ο Ελληνικός Τύπος από το 1784 έως σήμερα: Ιστορικές και θεωρητικές προσεγγίσεις*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα, 23-25 Μαΐου 2002, Αθήνα 2005, σ. 73.

²⁴ Δέσποινα Παπαδημητρίου, «Ο Αθηναϊκός Τύπος στον 20ό αιώνα», ό.π., σ. 74.

²⁵ Οντέτ Βαρών-Βασάρ, «Ο παράνομος Τύπος των νέων στην Κατοχή (1941-1944)», *Ο Ελληνικός Τύπος από το 1784 έως σήμερα: Ιστορικές και θεωρητικές προσεγγίσεις*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα, 23-25 Μαΐου 2002, Αθήνα 2005, σ. 139.

²⁶ Έρη Σταυροπούλου, «Ο αθηναϊκός Τύπος», *Ο Ελληνικός Τύπος από το 1784 έως σήμερα: Ιστορικές και θεωρητικές προσεγγίσεις*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα, 23-25 Μαΐου 2002, Αθήνα 2005, σ. 250.

Η εφημερίδα *Εμπρός* ξεκίνησε αρχικά να εκδίδεται από το 1896 μέχρι το 1930 και από το 1945 μέχρι το 1969. Ιδρυτής και διευθυντής της ήταν ο Δημήτριος Οικ. Καλαποθάκης, μετά τον θάνατο του οποίου ανέλαβε ο Παύλος Καλαποθάκης. Ήταν μία καθημερινή εφημερίδα, αρχικά μεσαίου σχήματος. Εκδιδόταν σε τετρασέλιδη και πεντάστηλη μορφή ενώ αργότερα εκδιδόταν σε μεγαλύτερο σχήμα τετρασέλιδη και εξάστηλη. Το 1952 κυκλοφορούσε με έξι και οχτώ σελίδες ενώ έφερε οχτώ στήλες και ήταν εικονογραφημένη. Η *Εμπρός* ήταν καθημερινή πολιτική εφημερίδα, από τις μεγαλύτερες του 19ου και 20ού αιώνα. Ήταν μία λαϊκή δεξιά εφημερίδα που τον Ιούλιο του 1952 κάνει μία πρώτη προσπάθεια για ανανέωση που συνοδεύεται από την αύξηση της μη πολιτικής ύλης και την εικονογράφηση²⁷. Σχετικά με την περίοδο που εξετάζουμε, η εφημερίδα *Εμπρός* τα έτη 1952-1953 είχε καθημερινή κυκλοφορία εκτός από μία ημέρα της εβδομάδας, συνήθως την Κυριακή. Αποτελούνταν από τέσσερα φύλλα και ενίοτε έξι ή οχτώ. Την περίοδο 1954 έως το 1955 εκδιδόταν εβδομαδιαία και απαρτιζόταν από δεκαέξι φύλλα και ενίοτε συνοδευόταν από ένθετα. Φιλικά διακείμενη προς το κυβερνών κόμμα παρουσίαζε πάντα με γλαφυρό τρόπο και στα κύρια άρθρα της τη δράση Υπουργού Δημοσίων Έργων. Ο βασικός λόγος ήταν ότι η δράση του αποτελούσε εν μέρει, την υλοποίηση των υποσχέσεων του Ελληνικού Συναγερμού.

Η κυκλοφορία της εφημερίδας *Ελευθερία* χωρίζεται σε δύο περιόδους. Η Α΄ περίοδος περιλαμβάνει τα τεύχη με αρ. φύλ. 1-44 και κυκλοφορούσε σε μικρό μέγεθος κατά τη διάρκεια της Κατοχής. Την περίοδο αυτή κυκλοφορούσε δισέλιδη, σε μικρό μέγεθος και διανεμόταν δωρεάν. Η Β΄ περίοδος της κυκλοφορίας της ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 1944 και σταμάτησε τον Ιούλιο του 1947. Τον Φεβρουάριο του 1945 ξεκίνησε για πρώτη φορά να εκδίδεται τετρασέλιδη έως τα τέλη του έτους. Σε ορισμένες περιπτώσεις η έκδοση της Κυριακής ήταν εξασέλιδη. Από τον Ιανουάριο του 1948 κυκλοφορούσε για πρώτη φορά με δώδεκα σελίδες. Από τα τέλη της δεκαετίας του 1940 κυκλοφορούσε καθημερινά με τετρασέλιδη ή εξασέλιδη έκδοση. Από το 1954 αυξήθηκε σταδιακά ο αριθμός των σελίδων από εξασέλιδη, σε οκτασέλιδη ενώ σε κάποιες περιπτώσεις μέχρι το 1964 έφτασε σταδιακά και τις δεκαέξι σελίδες. Εκδότης και διευθυντής της διετέλεσε ο Πάνος Β. Κόκκας, το όνομα του οποίου αναγράφεται στο πάνω και αριστερό μέρος της εφημερίδας. Ο πολιτικός προσανατολισμός της εντάσσεται από τα Δεκεμβριανά και μετά στον χώρο του Κέντρου, μέχρι το 1965. Στη δεκαετία του 1950 η *Ελευθερία* είχε την υψηλότερη ημερήσια κυκλοφορία (21.303 φύλλα) μεταξύ των

²⁷ Λουκία Δρούλια, Γιούλα Κουτσοπανάγου (επιμ.), *Εγκυκλοπαίδεια του Ελληνικού Τύπου 1784-1974*, Β΄ τόμ., ΙΝΕ-ΕΙΕ, Αθήνα 2008, σσ. 179-181.

πρωινών εφημερίδων του Κέντρου²⁸. Τέλος υπήρξε ένας από τους βασικούς αντίπαλους του Ελληνικού Συναγερμού²⁹.

Η *Βραδυνή*, ιδρύθηκε στην Αθήνα στις 18 Νοεμβρίου 1923 και λειτουργεί με διακοπές έως σήμερα. Ιδρύθηκε από ομάδα δημοσιογράφων και το 1924 πέρασε στην ιδιοκτησία του Δημητρίου Αραβαντινού. Διευθυντής της εφημερίδας την περίοδο αυτή διετέλεσε ο Ε. Τζελέπης ενώ αρχισυντάκτης ήταν ο Διονύσιος Δεβάρης. Μετά τον πόλεμο στήριζε το Λαϊκό Κόμμα. Ωστόσο, με τις εκλογές του 1951 στις οποίες αναδείχτηκε νικητής ο Ελληνικός Συναγερμός έγινε αντιληπτό ότι το Λαϊκό Κόμμα είχε απωλέσει την παλαιότερη αίγλη του. Κατά τη διάρκεια της περιόδου του Ψυχρού Πολέμου τάχθηκε κατά του Κομμουνισμού. Τα χρόνια που ακολούθησαν υποστήριξε τον Κ. Καραμανλή³⁰.

Η *Εστία* ιδρύθηκε στην Αθήνα το 1894 μέχρι και το 1941 με διακοπές, ενώ από το 1945 εκδίδεται έως σήμερα. Είναι μία καθημερινή απογευματινή εφημερίδα. Αρχικά τη διεύθυνση είχε αναλάβει ο Γ. Δροσίνης ενώ από το 1898 περιήλθε στα χέρια του Άδωνη Κύρου και του Σπύρου Δάσιου. Από το 1918 ανέλαβαν οι Αχιλλέας και Κύρος Α. Κύρου. Αρχικά είχε μικρό σχήμα αλλά από το 1910 εκδίδεται σταθερά σε μεγάλο σχήμα και είναι τετράστηλη και οκτάστηλη. Αργότερα υποστήριξε τα κόμματα του Σπύρου Μαρκεζίνη προβάλλοντάς τον προσωπικά, αλλά και τον Ελληνικό Συναγερμό του Αλ. Παπάγου. Επιπροσθέτως άσκησε έντονη κριτική στις κυβερνήσεις του Κ. Καραμανλή. Ιδιαίτερα όσον αφορά το Κυπριακό υποστήριξε με θέρμη την ένωση και κατέκρινε την άποψη της Δεξιάς³¹.

²⁸ Λουκία Δρούλια, Γιούλα Κουτσοπανάγου (επιμ.), *Εγκυκλοπαίδεια του Ελληνικού Τύπου 1784-1974*, ό.π., σσ. 95-97.

²⁹ Ευάνθης Χατζηβασιλείου, *Η άνοδος του Κωνσταντίνου Καραμανλή στην εξουσία 1954-1956*, ό.π., σ. 288.

³⁰ Δρούλια Λουκία, Κουτσοπανάγου Γιούλα (επιμ.), *Εγκυκλοπαίδεια του Ελληνικού Τύπου 1784-1974*, ό.π., σ. 395.

³¹ Δρούλια Λουκία, Κουτσοπανάγου Γιούλα (επιμ.), *Εγκυκλοπαίδεια του Ελληνικού Τύπου 1784-1974*, ό.π., σ. 263-264.

2 Οι πολιτικές συνθήκες κατά τις δεκαετίες 1940 και 1950

Προκειμένου να κατανοήσουμε καλύτερα το κλίμα της περιόδου που εξετάζουμε, καλούμαστε να κάνουμε μία σχετικά σύντομη αναφορά στο πολιτικό σκηνικό της δεκαετίας του '40 αρχικά και έπειτα της δεκαετίας του '50. Στην πρώτη δεκαετία αναφερόμαστε για να καταστήσουμε σαφή στον αναγνώστη την ανάγκη που υπήρχε για ανάκαμψη αλλά και τη σημασία των έργων που υλοποιήθηκαν από την κυβέρνηση του Ελληνικού Συναγερμού. Η ιδιαίτερα ταραγμένη περίοδος που ακολούθησε την Κατοχή άφησε πίσω της στάχτες, πάνω στις οποίες τα νέα πολιτικά πρόσωπα έπρεπε να βρουν τον τρόπο να οικοδομήσουν ξανά το κατεστραμμένο ελληνικό κράτος. Τα έργα που υλοποιήθηκαν έφεραν έναν αέρα αισιοδοξίας στη χώρα μας και ως εκ τούτου η δράση του Κ. Καραμανλή, ως Υπουργού Δημοσίων Έργων απασχολούσε καθημερινά τον Τύπο.

2.1 Το διεθνές και ελληνικό πολιτικό σκηνικό τη δεκαετία του '40

Σε διεθνές επίπεδο, αξίζει να αναφέρουμε ότι κατά τη διάρκεια του 20ού αιώνα γεννήθηκε ο Ψυχρός Πόλεμος μεταξύ των Η.Π.Α. και της Σοβιετικής Ένωσης³². Η Ελλάδα αποτέλεσε το πρώτο πεδίο ένοπλης αντιπαράθεσης της ψυχροπολεμικής περιόδου μετά τα Δεκεμβριανά και τη συμφωνία της Βάρκιζας και ειδικότερα μετά το δημοψήφισμα του 1946 και την παλινόρθωση του Βασιλιά Γεωργίου του Β'. Οι κατηγορίες των Ελλήνων ότι οι γειτονικές της χώρες με κομμουνιστικά καθεστώτα, φρόντιζαν για την περίθαλψη και τον ανεφοδιασμό των μονάδων του Κ.Κ.Ε., δημιούργησε στη διεθνή κοινή γνώμη την αίσθηση ότι οι Σοβιετικοί επιθυμούσαν να επεκταθούν γεωγραφικά³³. Τα βασικά γνωρίσματα της ψυχροπολεμικής περιόδου αναλύει διεξοδικά ο Ευάνθης Χατζηβασιλείου στο βιβλίο του *Εισαγωγή στην ιστορία του μεταπολεμικού κόσμου*³⁴.

³² Ο Ευάνθης Χατζηβασιλείου στο βιβλίο του *Εισαγωγή στην ιστορία του μεταπολεμικού κόσμου* χωρίζει τον Ψυχρό Πόλεμο σε τρεις περιόδους, οι οποίες χωρίζονται με τη σειρά τους σε υποπεριόδους προκειμένου να τις εξετάσει διεξοδικά. Η πρώτη περίοδος είναι από το 1945 έως το 1953 (ως το τέλος του πολέμου της Κορέας), η δεύτερη περίοδος εντοπίζεται από το 1953 έως το 1979/1980 οπότε παρατηρούμε την έναρξη μίας νέας εποχής έντασης στη διεθνή πραγματικότητα ενώ η τρίτη περίοδος λήγει το 1989/1991. Χατζηβασιλείου Ευάνθης, *Εισαγωγή στην ιστορία του μεταπολεμικού κόσμου*, Πατάκη, Αθήνα, 2004, σσ. 61-65.

³³ Αλέξης Παπαχελάς, *Ο βιασμός της ελληνικής δημοκρατίας: ο αμερικανικός παράγων 1947-1967*, 8η έκδοση, Εκδόσεις Εστία, Αθήνα 1997, σ. 19.

³⁴ Ευάνθης Χατζηβασιλείου, *Εισαγωγή στην ιστορία του μεταπολεμικού κόσμου*, ό.π., σσ. 34-65.

Σχετικά με τα ελληνικά πολιτικά πράγματα, στις αρχές της δεκαετίας του '40 (Απρίλιος 1941) ξεκίνησε η κατοχική περίοδος για την Ελλάδα με την εισβολή των Γερμανών. Η περίοδος που ακολούθησε χαρακτηρίστηκε από το ασταθές πολιτικό σκηνικό και το αίσθημα αβεβαιότητας που συντηρούσαν η εξορία της *Κυβέρνησης του Καΐρου* αλλά και οι κατοχικές κυβερνήσεις. Η πρώτη κυβέρνηση που διόρισαν οι Γερμανοί ήταν του Γεώργιου Τσολάκογλου (Απρίλιος 1941), ακολούθησε η κυβέρνηση Λογοθετόπουλου (Δεκέμβριος 1942) αλλά και η κυβέρνηση Ράλλη (Δεκέμβριος 1943).

Ήδη από τον Μάιο του 1941 η Ελλάδα είχε περιέλθει σε τριπλή κατοχή καθώς μοιράστηκε ανάμεσα στους Γερμανούς, τους Ιταλούς και τους Βούλγαρους. Και στις τρεις ζώνες κατοχής σημειώθηκαν πληθυσμιακές απώλειες, υλικές καταστροφές και υλικός μαρασμός σε όλη τη διάρκεια της περιόδου, μέχρι τον Οκτώβριο του 1944. Την τελευταία κατοχική κυβέρνηση διαδέχθηκε η κυβέρνηση *Εθνικής Ενότητας* υπό τον Γεώργιο Παπανδρέου που έμεινε στην εξουσία μέχρι τον Ιανουάριο του 1945. Ο τελευταίος είχε διακριθεί στο πολιτικό σκηνό καθώς το 1936 είχε αρνηθεί να δώσει ψήφο εμπιστοσύνης στην κυβέρνηση Μεταξά³⁵.

Ο Παπανδρέου την περίοδο αυτή υπεραμύνθηκε ενός νέου πολιτικού οράματος. Πρότεινε οι τράπεζες και οι μεγάλες επιχειρήσεις να περάσουν στην κρατική δικαιοδοσία. Παράλληλα υποστήριξε πως πρέπει να υπάρχουν για όλους ίσες ευκαιρίες ενώ θέλησε να ισχυροποιήσει και την κρατική εξουσία σε σχέση με τη μοναρχία³⁶. Σχετικά με την οικονομία, ο υπερπληθωρισμός που προέκυψε την περίοδο της κατοχής οδήγησε την κυβέρνηση *Εθνικής Ενότητας* να μεριμνήσει πρωτίστως για την αποκατάσταση της νομισματικής σταθερότητας και όχι της ανάπτυξης. Ωστόσο, παρά τις σχετικές προσπάθειες³⁷ το πρόβλημα διατηρήθηκε.

Την περίοδο αυτή ακολούθησε και η πρώτη φάση της εμφύλιας σύγκρουσης, με αφετηρία τα Δεκεμβριανά και την απόφαση για τον αφοπλισμό του ΕΛΑΣ. Μετά τα Δεκεμβριανά του 1944 ο όρος *εθνικοφροσύνη* έρχεται στο προσκήνιο και αποκτά δύναμη η οποία τροφοδοτείται από αίσθημα του αντικομμουνισμού των μεταπολεμικών χρόνων. Ειδικότερα, μετά τη συμφωνία της Βάρκιζας και με σκοπό την *αποεμαμοποίηση* της ελληνικής κοινωνίας ξεκίνησε μία εκστρατεία βίας και δίωξης της κομμουνιστικής δράσης κατά τη διάρκεια του εμφυλίου η

³⁵ Ευάνθης Χατζηβασιλείου, «Εξωτερική Πολιτική και επιλογή κόσμων: Προσλήψεις του διεθνούς συστήματος κατά την έναρξη του Ψυχρού Πολέμου 1944-1952», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επιμ.), *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα*, τόμος Δ'2, Εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2009, σ. 267.

³⁶ Ευάνθης Χατζηβασιλείου, «Εξωτερική Πολιτική και επιλογή κόσμων: Προσλήψεις του διεθνούς συστήματος κατά την έναρξη του Ψυχρού Πολέμου 1944-1952», ό.π., σ. 269.

³⁷ Ο Κ. Βαρβαρέσος ήταν επικεφαλής της εξόριστης διοίκησης της Τράπεζας της Ελλάδος κατά την Κατοχή. Χρήστος Χατζηιωσήφ, «Η πολιτική οικονομία της ανασυγκρότησης και του Εμφυλίου», *Ιστορία της Ελλάδος του 20ού αιώνα*, τόμ. Δ'1, Εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2009, σσ. 10-11.

οποία μεταφράστηκε σε βία, συλλήψεις, δολοφονίες, ξυλοδαρμούς, βιασμούς και επιθέσεις σε τυπογραφεία³⁸.

Το 1945 οι Βρετανοί ιθύνοντες αναζητούσαν πολιτικούς και οικονομολόγους προκειμένου να εφαρμόσουν πολιτικές ελέγχου μισθών και εισοδημάτων, προκειμένου να περιορίσουν το κόστος στήριξης της ελληνικής οικονομίας από τη Βρετανία. Αποτέλεσμα ήταν στις 2 Ιουνίου 1945 να επιβάλουν τον Κυριάκο Βαρβαρέσο, Υπουργό Εφοδιασμού και Αντιπρόεδρο της κυβέρνησης με δικαίωμα να επεμβαίνει σε όλες τις αποφάσεις των οικονομικών των υπουργείων. Το πείραμα Βαρβαρέσου είχε ωστόσο άδοξη κατάληξη καθώς επέβαλε απότομη αναδιανομή εισοδήματος³⁹. Παράλληλα φανέρωσε το βαθμό επιρροής των Βρετανών στα ελληνικά πολιτικά πράγματα⁴⁰.

Το 1946 οι επιθέσεις των ανταρτών ανάγκασαν την ελληνική κυβέρνηση να ζητήσει από τους Βρετανούς την ενίσχυση των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων από 100.000 άντρες σε 130.000, προκαλώντας την αντίδρασή τους. Το ελληνικό πρόβλημα ενέτεινε η συγκέντρωση αντάρτικων δυνάμεων σε ενιαίο στρατό που ενίσχυσε και συντόνιζε τη δράση τους, στις 28 Οκτωβρίου 1946⁴¹. Η τακτική τους ήταν η εξής: έβαζαν στόχο μία πόλη ή ένα χωριό, συγκέντρωναν τις απαραίτητες δυνάμεις και στη συνέχεια επιτίθονταν⁴².

Η δίωξη κατά της αριστεράς είχε ήδη κλιμακωθεί από την κυβέρνηση Τσαλδάρη τον Μάρτιο του 1946. Μέσω των εκτάκτων στρατοδικείων που εγκαθίδρυσε σε όλη την κεντρική και βόρεια Ελλάδα καταδίκασε σε θάνατο 8.000 άνδρες και γυναίκες ενώ οδήγησε στο εκτελεστικό απόσπασμα περίπου 3.500 από αυτούς⁴³. Παράλληλα, το 1946 η ένταση της δράσης των ανταρτών δημιούργησε στο εσωτερικό της χώρας προβλήματα στις επικοινωνίες και τη διακίνηση αγαθών καθώς επίσης επιβάρυνε και άλλο την ήδη βεβαρημένη οικονομική κατάσταση.

³⁸ Πολυμέρης Βόγλης – Στρατής Μπουρνάζος, «Στρατόπεδο Μακρονήσου 1947-1950: Βία και Προπαγάνδα», *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα*, επιμέλεια Χρήστος Χατζηιωσήφ, τόμ. Δ΄2. Εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2009, σ. 52.

³⁹ Γιώργος Σταθάκης, *Το Δόγμα Τρούμαν και το Σχέδιο Μάρσαλ: η ιστορία της αμερικανικής βοήθειας στην Ελλάδα*, Εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2004, σ. 216.

⁴⁰ Χρήστος Χατζηιωσήφ, «Η πολιτική οικονομία της ανασυγκρότησης και του Εμφυλίου», ό.π., σσ. 13-18.

⁴¹ Βασίλειος Κόντης, «Η περίοδος του Εμφυλίου πολέμου», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμ. ΙΣΤ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 2000, σ. 125.

⁴² Στην περίοδο που ακολούθησε της Απελευθέρωσης ξεκίνησε ο Ελληνικός Εμφύλιος πόλεμος. Μία περίοδος ένοπλων συγκρούσεων μεταξύ του Ελληνικού Στρατού και του Δημοκρατικού Στρατού της Ελλάδας. Την περίοδο αυτή τα δεξιά κόμματα υποστήριζαν πως με τη δράση τους ανέκοπταν την επέκταση του κομμουνισμού, ενώ η αριστερή οπτική υποστηρίζει πως πολεμούσε τον κατακτητή αλλά και τους συνεργάτες του στο ελληνικό έδαφος.

⁴³ Πολυμέρης Βόγλης-Στρατής Μπουρνάζος, «Στρατόπεδο Μακρονήσου 1947-1950: Βία και Προπαγάνδα», ό.π., σ. 52.

Η αδυναμία της κυβέρνησης να υποστηρίξει την οικονομική πολιτική της και η παράλληλη εισροή προσφύγων στις μεγάλες πόλεις, οδήγησε την ελληνική οικονομική αποστολή στην Ουάσιγκτον προκειμένου να εξασφαλίσει οικονομική βοήθεια⁴⁴. Παράλληλα υπήρχαν οι φόβοι ότι ο Ελληνικός Εμφύλιος επρόκειτο να προκαλέσει διεθνή αναταραχή καθώς οι δυνάμεις των ανταρτών εφοδιάζονταν από τη Γιουγκοσλαβία, τη Βουλγαρία και την Αλβανία⁴⁵. Επιπροσθέτως, τον Φεβρουάριο του 1947 η Βρετανία υποστήριξε ότι βρισκόταν σε δυσχερή οικονομική κατάσταση και αδυνατούσε να υποστηρίξει οικονομικά τη ζώνη επιρροής της (τη Μεσόγειο και ειδικότερα την Ελλάδα και την Τουρκία).

Στις 11 Δεκεμβρίου αναγγέλθηκε από τις Η.Π.Α. η απόφαση να αποσταλεί μία οικονομική αποστολή στην Ελλάδα με επικεφαλής των Paul Porter⁴⁶, ανώτερο υπάλληλο του State Department. Ο τελευταίος μετέβη στη χώρα μας προκειμένου να ερευνήσει προσωπικά την οικονομική κατάσταση. Ένας από τους βασικότερους στόχους των Η.Π.Α. ήταν η εξουδετέρωση του κομμουνισμού αλλά και κάθε κομμουνιστικής επιρροής στη χώρα⁴⁷. Λίγο αργότερα παραιτήθηκε η κυβέρνηση Τσαλδάρη και σχηματίστηκε νέα κυβέρνηση υπό την προεδρία του Δ. Μάξιμου⁴⁸.

Σε γενικές γραμμές λοιπόν, το βασικό χαρακτηριστικό της περιόδου από τον Οκτώβριο του 1944 μέχρι τον Ιανουάριο του 1947 ήταν η πολιτική αστάθεια καθώς οι ελληνικές κυβερνήσεις λόγω των συγκυριών παρέμεναν στην εξουσία για μικρό χρονικό διάστημα. Στο διάστημα αυτό συγκροτήθηκαν συνολικά δέκα κυβερνήσεις, αδύναμες να αποκαταστήσουν την οικονομική ομαλότητα της χώρας⁴⁹.

Την κυβέρνηση της τελευταίας και πλέον επώδυνης διετίας του εμφυλίου πολέμου ανέλαβε ο Θεμιστοκλής Σοφούλης⁵⁰. Στο πρόσωπό του ενώθηκαν δύο παραδοσιακά κόμματα, το Λαϊκό Κόμμα (Λ.Κ.) και το Κόμμα Φιλελευθέρων (Κ.Φ.). Επιπροσθέτως το 1948 ήταν ακόμη φανερά τα σημάδια του Εμφυλίου Πολέμου. Ως εκ τούτου ένα από τα κρίσιμότερα

⁴⁴ Βασίλειος Κόντης, «Η περίοδος του Εμφυλίου πολέμου» *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμ. ΙΣΤ, εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 2000, σ. 131.

⁴⁵ Βασίλειος Κόντης, «Η περίοδος του Εμφυλίου πολέμου», ό.π., σ. 133.

⁴⁶ Ο Paul Porter ήταν δημοσιογράφος, δικηγόρος και κυβερνητικός αξιωματούχος, γεννημένος στην Πολιτεία Μισσούρι στις 6 Οκτωβρίου 1904. Paul A. Porter (μτφρ. Νερίνα Κισέογλου), *Ζητείται ένα θαύμα για την Ελλάδα: Ημερολόγιο ενός προεδρικού απεσταλμένου, 20 Ιανουαρίου – 27 Φεβρουαρίου 1947*, Εκδόσεις Μεταμεσονύκτιες, Αθήνα 2006, σ. 71.

⁴⁷ Αλέξης Παπαχελάς, *Ο βιασμός της Ελληνικής δημοκρατίας: ο Αμερικανικός παράγων 1947-1967*, ό.π., σ. 18.

⁴⁸ Βασίλειος Κόντης, «Η περίοδος του Εμφυλίου πολέμου», ό.π., σ. 137.

⁴⁹ Paul A. Porter (μτφρ. Νερίνα Κισέογλου), *Ζητείται ένα θαύμα για την Ελλάδα: Ημερολόγιο ενός προεδρικού απεσταλμένου, 20 Ιανουαρίου – 27 Φεβρουαρίου 1947*, ό.π., σ. 31.

⁵⁰ Ηλίας Νικολακόπουλος, *Η καχεκτική δημοκρατία, κόμματα και εκλογές, 1946-1947*, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2001, σ. 97.

ζητήματα που προέκυψε ήταν η αναγκαστική μεταφορά του πληθυσμού από την επαρχία στις παρυφές των πόλεων⁵¹. Παράλληλα, η αδυναμία της κυβέρνησης να εξασφαλίσει στρατιωτική νίκη το 1948 αποτέλεσε πλήγμα για την αξιοπιστία των δύο κομμάτων και προκλήθηκαν τριβές μεταξύ τους.

Ένα ακόμη σημαντικό γεγονός ήταν ότι το 1949 ο στρατός απαλλάχθηκε από τον πολιτικό έλεγχο και επικυρώθηκε η ηγεμονία του Ιερού Δεσμού Ελλήνων Αξιωματικών (Ι.Δ.Ε.Α.). Τέλος, αναδείχθηκε ο Αλέξανδρος Παπάγος ως προσωπικότητα στο ελληνικό πολιτικό σκηνικό. Ο τελευταίος την περίοδο αυτή για την *κίνησή* του χρησιμοποιούσε ως πρότυπο το κόμμα του Ντε Γκωλ στη Γαλλία από το οποίο δανείστηκε και το όνομα *Συναγερμός*⁵².

Τον Μάρτιο του 1950 μετά από άρση του στρατιωτικού νόμου του 1947 διεξήχθησαν εκλογές με αναλογικό σύστημα. Σε αυτές έλαβαν μέρος πολλά κόμματα, ενώ το Λ.Κ. του Κωνσταντίνου Τσαλδάρη με δυσκολία αναδείχθηκε το πιο ισχυρό. Τα υπόλοιπα κόμματα, των οποίων η παρουσία ήταν αξιόλογη ήταν το Κ.Φ. του Σοφοκλή Βενιζέλου, η Εθνική Προοδευτική Ένωση Κέντρου (Ε.Π.Ε.Κ.) του Νικολάου Πλαστήρα και το Δημοκρατικό Σοσιαλιστικό Κόμμα (Δ.Σ.Κ.) του Γεωργίου Παπανδρέου. Τα κόμματα αυτά κατέκτησαν συνολικά πάνω από τις μισές έδρες. Μέχρι τον Ιούλιο του 1951 επικράτησε μία σχετική αστάθεια σχετικά με την επιλογή των κομμάτων για την επιλογή της κυβέρνησης. Η περίοδος αυτή χαρακτηρίστηκε από τις έντονες παρεμβάσεις των ανακτόρων και της αμερικανικής πρεσβείας⁵³.

Στις επόμενες εκλογές —όπου ψήφισε και ο στρατός— πήραν μέρος δύο νέα κόμματα: ο Ελληνικός Συναγερμός (Ε.Σ.) υπό τον Αλ. Παπάγο και η Ενιαία Δημοκρατική Αριστερά (Ε.Δ.Α.) με πρόεδρο τον Ιωάννη Πασαλίδη, ουσιαστικά εκπρόσωπο του παράνομου Κομμουνιστικού Κόμματος⁵⁴. Στις εκλογές του Σεπτεμβρίου 1951 ο Ε.Σ. θριάμβευσε λαμβάνοντας το 36,53% των ψήφων συνολικά και περιόρισε το Λ.Κ. στο 6,66% και σε δύο έδρες. Το εκλογικό αποτέλεσμα ωστόσο δεν ήταν ξεκάθαρο καθώς κανένα κόμμα δεν συγκέντρωνε αυτοδυναμία. Έτσι προτάθηκε από τον Βασιλιά Παύλο να αναλάβουν τη

⁵¹ Μιχάλης Ν. Κατσιγέρας, «Στοιχεία για τη διαμόρφωση του ηγετικού ρόλου του Κωνσταντίνου Καραμανλή έως το 1955», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επιμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σ. 88.

⁵² Ηλίας Νικολακόπουλος, «Κομματική και εκλογική αποτύπωση του Εμφυλίου, 1950-1952», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επιμ.), *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα*, τόμος Δ'2, Εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2009, σ. 328.

⁵³ Ηλίας Νικολακόπουλος, *Η καχεκτική δημοκρατία, κόμματα και εκλογές, 1946-1947*, ό.π., σ. 125.

⁵⁴ Ηλίας Νικολακόπουλος, «Κομματική και εκλογική αποτύπωση του Εμφυλίου, 1950-1952», ό.π., σσ. 340-343.

διακυβέρνηση τα τρία μεγάλα κόμματα υπό τον Αλ. Παπάγο. Ο τελευταίος αρνήθηκε και έτσι δημιουργήθηκε συμμαχική κυβέρνηση των Ε.Π.Ε.Κ. (23,49%) και του Κ.Φ. (19,04%).

2.2 Η περίοδος διακυβέρνησης του Ελληνικού Συναγερμού το '50

Ο στρατιωτικός και πολιτικός Αλέξανδρος Παπάγος έγινε ένα πρόσωπο-σύμβολο στην ελληνική πολιτική σκηνή. Μετά την ανάληψη της εξουσίας του στρατού το 1949 υπό την κυβέρνηση Σοφούλη, ίδρυσε ένα κίνημα με τη δική του σφραγίδα. Ακολούθως, το 1951 μετά την προκήρυξη των εκλογών ανακοίνωσε την απόφασή του να πολιτευτεί. Στις 6 Αυγούστου του ίδιου έτους ίδρυσε τον Ελληνικό Συναγερμό.

Την περίοδο αυτή υπήρχε η ανάγκη ο απλός κόσμος να εναποθέσει τις ελπίδες του για ένα καλύτερο μέλλον σε μία δυναμική πολιτική παρουσία και να ξεπεράσει τους εφιάλτες, απόρροια του ζοφερού παρελθόντος της Κατοχής και του Εμφυλίου. Η μεγάλη απήχηση του νέου αυτού κόμματος, όπως εκφράστηκε ήδη από τις εκλογές του 1951 λαμβάνοντας το 36,53% των ψήφων έγκειται στην αναμόρφωση της λαϊκής δομής της Δεξιάς. Ήταν η εκδήλωση μίας νέας κοινοβουλευτικής εκπροσώπησης. Η προσωπικότητα του Παπάγου έγινε αντικείμενο θαυμασμού και ο ίδιος λειτούργησε ως μία χαρισματική, ηγετική φυσιογνωμία⁵⁵.

Τον Μάρτιο του 1952 ο Υπουργός Εσωτερικών κ. Ρέντης έφερε προς ψήφιση στη Βουλή, νομοσχέδιο το οποίο προέβλεπε τη μετατροπή του εκλογικού συστήματος στις εκλογές. Στο νέο εκλογικό σύστημα, το οποίο προβλεπόταν ήδη με σχετικό νόμο από το 1951, αντέδρασε η Ε.Δ.Α. και ορισμένα μέλη των κομμάτων του κέντρου. Αντίθετα, ο Ε.Σ. και η Ε.Π.Ε.Κ. συμφωνούσαν με την εφαρμογή του. Τον Αύγουστο του 1952 εισήχθησαν ορισμένες τροποποιήσεις αυτού του νομοσχεδίου βασικό χαρακτηριστικό των οποίων ήταν ο καθορισμός, με διαφορετικό τρόπο, των εκλογικών περιφερειών⁵⁶. Χώριζε δηλαδή τις περιφέρειες σε *στενή* περιφέρεια στην Παλαιά Ελλάδα και *ευρεία* περιφέρεια στις *νέες χώρες*⁵⁷. Το νέο σύστημα ευνοούσε τα κεντρώα κόμματα λόγω της υπεροχής που είχαν σε ορισμένες περιοχές. Αυτός ήταν και ο λόγος που ο Ε.Σ. καταψήφισε το εν λόγω νομοσχέδιο, διεκδικώντας την καθιέρωση του πλειοψηφικού συστήματος, με *ευρεία* περιφέρεια για όλη τη χώρα. Ο εκλογικός νόμος (ν.1878/1951) ψηφίστηκε στις 4 Οκτωβρίου και αμέσως διαλύθηκε η Βουλή.

⁵⁵ Ηλίας Νικολακόπουλος, «Κομματική και εκλογική αποτύπωση του Εμφυλίου, 1950-1952», ό.π., σσ. 328-340.

⁵⁶ Ηλίας Νικολακόπουλος, *Η καχεκτική δημοκρατία, κόμματα και εκλογές, 1946-1967*, ό.π., σ. 159.

⁵⁷ Γιώργος Ο. Αναστασιάδης, *Πολίτευμα και Κομματικοί Σχηματισμοί στην Ελλάδα 1952-1967* (ιστορική επισκόπηση), Θεσσαλονίκη 1991, σ. 24.

Οι εκλογές προκηρύχθηκαν στις 16 Νοεμβρίου 1952 και τα ηνία της χώρας ανέλαβε υπηρεσιακή κυβέρνηση υπό τον Δ. Κιουσόπουλο, εισαγγελέα του Αρείου Πάγου.

Το φορτισμένο κλίμα και ο προσωποποιημένος ανταγωνισμός (Παπάγου – Πλαστήρα) των εν λόγω εκλογών οδήγησαν στη συσπείρωση των παρατάξεων και την εμφάνιση τριών υποψηφίων κομμάτων στις εκλογές που διενεργήθηκαν. Το πρώτο κόμμα ήταν ο Ε.Σ. με αρχηγό τον Στρατάρχη Αλέξανδρο Παπάγο. Σε αυτόν είχαν προσχωρήσει σημαντικές πολιτικές προσωπικότητες από το Λ.Κ., ομάδες πολιτευτών από το κέντρο, αλλά και πολιτευτές ως συνεργαζόμενοι με τον Ε.Σ. Στο κόμμα του Παπάγου προσχώρησαν ακόμη φιλελεύθεροι πολιτευτές όπως ο Εμμανουήλ Τσουδερός⁵⁸.

Ο δεύτερος κομματικός σχηματισμός ήταν η ένωση της Εθνικής Προοδευτικής Ένωσης Κέντρου και του Κόμματος Φιλελευθέρων (Ε.Π.Ε.Κ. – Κ.Φ.) με αρχηγούς τον Νικόλαο Πλαστήρα και τον Σοφοκλή Βενιζέλο. Η εν λόγω παράταξη εκπροσώπησε όλες σχεδόν τις κεντρικές πολιτικές δυνάμεις. Ακόμη, συνεργάστηκε με το Λαϊκό Κόμμα (Λ.Κ.), αρχηγός του οποίου ήταν ο Παναγής Τσαλδάρης και το Σοσιαλιστικό Κόμμα Ε.Λ.Δ. (Σ.Κ. – Ε.Λ.Δ.) με πρόεδρο τον Αλέξανδρο Σβώλο. Συνολικά, σε αυτή την παράταξη συγκεντρώθηκαν 299 υποψήφιοι από όλες τις αντισυναγερμικές δυνάμεις εκτός της Ενιαίας Δημοκρατικής Αριστεράς (Ε.Δ.Α.). Ο τρίτος κομματικός συνδυασμός ήταν η Ε.Δ.Α. που εκπροσωπούσε το Κ.Κ.Ε. με πρόεδρο τον Ι. Πασαλίδη. Η Ε.Δ.Α. αρνήθηκε να προσφέρει τη στήριξή της στα κόμματα του Κέντρου υιοθετώντας την επιγραμματική φράση *Τί Παπάγος, τί Πλαστήρας*:

Εκτός από τους τρεις βασικούς σχηματισμούς που προαναφέραμε, στις εκλογές συμμετείχαν επίσης ο Συναγερμός των Αγροτών και Εργαζομένων (Σ.Α.Ε.) με αρχηγό των Αλέξανδρο Μπαλαζτή. Ο Σ.Α.Ε. παρουσίασε συνδυασμούς μόνο στην Ξάνθη. Στις εκλογές αυτές συμμετείχαν επίσης και αρκετοί συνδυασμοί ανεξαρτήτων υποψηφίων καθώς και αρκετοί μεμονωμένοι υποψήφιοι.

Η εκλογική αναμέτρηση, μετά την υιοθέτηση του πλειοψηφικού συστήματος, απέκτησε διπολικό χαρακτήρα ανάμεσα στον Ε.Σ. και την Ε.Π.Ε.Κ. – Κ.Φ. Χαρακτηριστικό της περιόδου ήταν επίσης η —χωρίς τα προσχήματα— παρέμβαση του Αμερικανού πρεσβευτή Τζ. Πιοριφοϋ. Ο τελευταίος είχε δηλώσει ότι το πολιτικό σκηνικό στην Ελλάδα έπρεπε να ξεκαθαρίσει. Υποστήριξε ακόμη ότι η μόνη οδός προς την κατεύθυνση αυτή ήταν η διεξαγωγή

⁵⁸ Ηλίας Νικολακόπουλος, «Κομματική και εκλογική αποτύπωση του Εμφυλίου, 1950-1952», ό.π., σ. 346.

εκλογών και το σύστημα που έπρεπε να επικρατήσει είναι το πλειοψηφικό⁵⁹. Στις 16 Νοεμβρίου 1952 οι εκλογές πραγματοποιήθηκαν σε ήρεμο κλίμα.

Τα αποτελέσματα των εκλογών ανέδειξαν τη θριαμβευτική επικράτηση του Ε.Σ. και σηματοδοτούσαν την αρχή μίας δεκαετίας, τα πολιτικά πρόσωπα της οποίας μόλις είχαν αναδειχτεί⁶⁰. Το κόμμα του Αλ. Παπάγου συσπείρωσε το μεγαλύτερο ποσοστό της εκλογικής βάσης της Δεξιάς παράταξης. Κατόρθωσε ακόμη να αποσπάσει ψηφοφόρους και από την εκλογική βάση των Κεντρώων κομμάτων. Το πλειοψηφούν κόμμα παρουσίασε σημαντική άνοδο της επιρροής του σε όλες σχεδόν τις περιοχές της χώρας. Τη μεγαλύτερη άνοδό του σημείωσε στις Νέες χώρες, με εξαίρεση την Κρήτη. Στα υπόλοιπα μέρη το κυβερνόν κόμμα σημείωσε ανοδική τάση της τάξεως του 35%. Η επιτυχία του εντοπιζόταν κυρίως στην Ήπειρο (όπου έλαβε το 54,4% των ψήφων και τις 14 από τις 15 έδρες) αλλά και στη Βόρεια Ελλάδα. Ιδιαίτερο ήταν όμως το χάσμα σε σύγκριση με την Παλαιά Ελλάδα, και ιδιαίτερα στη νησιωτική χώρα.

Ο Ηλίας Νικολακόπουλος δημοσίευσε σχετικό πίνακα, ο οποίος φανερώνει την εκλογική δύναμη των τριών κύριων πολιτικών παρατάξεων στην Παλαιά Ελλάδα και τις Νέες χώρες. Στον εν λόγω πίνακα αναφέρεται ότι ο Ε.Σ. επικράτησε στις Νέες χώρες με ποσοστών 43% ενώ στο Κέντρο σε ποσοστό 42,9%. Στην Παλαιά Ελλάδα ο Ε.Σ. επικράτησε με ποσοστό 53,5%, ενώ το Κέντρο έλαβε το 38,6% του ποσοστού των ψήφων. Η Ε.Δ.Α. απέσπασε το 13,6% των ψήφων στις Νέες Χώρες και το 9,7% στην Παλαιά Ελλάδα⁶¹. Σε επόμενο πίνακα αναλύεται η εκλογική δύναμη των τριών επικρατέστερων συνδυασμών, στις αγροτικές περιοχές της χώρας και στα αστικά κέντρα. Ειδικότερα, ο Ε.Σ. απέσπασε το 52,7% των ψήφων στις αγροτικές περιοχές της χώρας, ενώ στο σύνολο των αστικών κέντρων έλαβε το 42,8% των ψήφων. Παράλληλα οι Ε.Π.Ε.Κ. – Κ.Φ., έλαβαν το 38,6% των ψήφων στις αγροτικές περιοχές της χώρας και το 38,3%. Πιο συγκεκριμένα ο Ε.Σ. έλαβε συνολικά 783.541 ψήφους με ποσοστό 49,22% και 247 έδρες συνολικά. Οι Ε.Π.Ε.Κ. – Κ.Φ. έλαβαν 544.834 ψήφους με ποσοστό 34,22% και 51 έδρες⁶².

⁵⁹ Ηλίας Νικολακόπουλος, *Κόμματα και βουλευτικές εκλογές στην Ελλάδα 1946-1964: Η εκλογική γεωγραφία των πολιτικών δυνάμεων*, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Αθήνα 1985, σ. 193.

⁶⁰ Γιώργος Ο. Αναστασιάδης, *Πολίτευμα και Κομματικοί Σχηματισμοί στην Ελλάδα 1952-1967*, ό.π., σ. 25.

⁶¹ Ηλίας Νικολακόπουλος, *Κόμματα και βουλευτικές εκλογές στην Ελλάδα 1946-1964: Η εκλογική γεωγραφία των πολιτικών δυνάμεων*, ό.π., σσ. 203-204, 448.

⁶² Η Μαριλένα Γρίβα αναφέρει ότι ο Ε.Σ. κατέλαβε τις 240 από τις 300 συνολικά έδρες σημειώνοντας συντριπτική νίκη. Μαριλένα Γρίβα, *Το Υπουργείο Εξωτερικών 1833-2007: Η Θεσμική οργάνωση*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2008, σ. 298.

Παρά τις καλές σχέσεις τους, την περίοδο αυτή η αμερικανική αποστολή είχε συγκρουστεί με το παλάτι, καθώς η Βασίλισσα Φρειδερίκη δεν ενέκρινε τον Στρατάρχη Παπάγο ως Πρωθυπουργό της Ελλάδας. Το βασικό πρόβλημα του παλατιού ήταν ότι ο Αλέξανδρος Παπάγος δεν τελούσε υπό τον έλεγχο του⁶³. Στη συνέχεια βέβαια η κατάσταση εξομαλύνθηκε μεταξύ των Αμερικανών και του παλατιού. Η Αμερική είδε στον Παπάγο το πρόσωπο που θα μπορούσε να αναχαιτίσει την κομμουνιστική απειλή.

Στις 19 Νοεμβρίου 1952 ορκίστηκε η νέα κυβέρνηση⁶⁴ και η σύνθεσή της ορίστηκε ως εξής: ο Στρατάρχης Αλέξανδρος Παπάγος εκτός από πρωθυπουργός, διετέλεσε προσωρινά και Υπουργός Εθνικής Αμύνης. Ο Σπ. Μαρκεζίνης μετά από παρότρυνση του Παπάγου ανέλαβε Υπουργός Συντονισμού. Ο Στέφανος Στεφανόπουλος ανέλαβε Υπουργός Εξωτερικών. Οι Π. Κανελλόπουλος και Ε. Τσουδερός, άνευ χαρτοφυλακίου. Ο Δ. Μπαμπάκος ανέλαβε Υπουργός Δικαιοσύνης, ο Π. Λυκουρέζος Υπουργός Εσωτερικών, ο Σπ. Θεοτόκης Υπουργός Παιδείας, ο Κ. Παπαγιάννης Υπουργός Οικονομικών, ο Θ. Καψάλης Υπουργός Εμπορίου, ο Αρ. Πρωτοπαπαδάκης Υπουργός Βιομηχανίας, ο Κ. Καραμανλής Υπουργός Δημοσίων Έργων, ο Χ. Ψαρρός Συγκοινωνιών, ο Α. Αποστολίδης Υπουργός Γεωργίας, ο Κ. Αδαμόπουλος Υπουργός Πρόνοιας, ο Π. Λεβαντής Υπουργός Ναυτιλίας, ο Ε. Γονής Υπουργός Εργασίας, ο Π. Σιφναίος Πρόεδρος της Κυβέρνησης, ο Α. Στράτος ανέλαβε Γενικός Διοικητής Βορείου Ελλάδος κι τέλος, ο Γ. Εξηγνάρης άνευ χαρτοφυλακίου. Στις 12 Δεκεμβρίου συνήλθε η νέα Βουλή σε συνεδρίαση για πρώτη φορά⁶⁵.

Με την εκλογική νίκη του Ε.Σ. δημιουργήθηκε για πρώτη φορά μεταπολεμικά μία σταθερή και μονοκομματική κυβέρνηση. Οι τρεις βασικοί στόχοι της ήταν συνοπτικά η αποκατάσταση του ρόλου της αγοράς, ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου του κράτους και η ενσωμάτωση της χώρας στη διεθνή αγορά⁶⁶. Η κυβέρνηση αυτή είχε μακρόχρονη προοπτική όπως άλλωστε απέδειξε και ο χρόνος, καθώς είχε τα ηνία της διακυβέρνησης για τα επόμενα δέκα χρόνια, πρώτα ως Ε.Σ. και έπειτα ως Ελληνική Ριζοσπαστική Ένωση (ΕΡΕ). Η δύναμη της Δεξιάς ιδεολογίας στα χρόνια αυτά είχε βασικό υποστηρικτή τον αγροτικό πληθυσμό της χώρας, ενώ στα αστικά κέντρα η επιρροή του ήταν σχετικά μικρότερη⁶⁷. Κινητήρια δύναμη

⁶³ Αλέξης Παπαχελάς, *Ο βιασμός της Ελληνικής δημοκρατίας: ο Αμερικανικός παράγων 1947-1967*, ό.π., σ. 26.

⁶⁴ Βραδυνή, 19/11/1952, φύλλο 6.

⁶⁵ Σπύρος Λιναρδάτος, *Από τον Εμφύλιο στη Χούντα*, τόμ. Β': 1952-1955 (η τριετία του συναγερμού), Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1977, σ. 13.

⁶⁶ Πάνος Καζάκος, «Η ελληνική οικονομία 1949-1967: ανασυγκρότηση και ανάπτυξη», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμ. ΙΣΤ', *Σύγχρονος ελληνισμός από το 1941 ως το τέλος του αιώνα*, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 2000, σ. 228.

⁶⁷ Ηλίας Νικολακόπουλος, «Κομματική και εκλογική αποτύπωση του Εμφυλίου, 1950-1952», ό.π., σ. 348.

του κόμματος ωστόσο ήταν τα νέα μεσαία αστικά στρώματα που αναδείχθηκαν μέσα από την οικονομική δράση τους τη δεκαετία του '40 και επιθυμούσαν τώρα να δραστηριοποιηθούν.

Βασικό μέλημα της νέας κυβέρνησης αποτελούσε ο περιορισμός της ξένης δύναμης στην ελληνική οικονομία. Προς αυτή την κατεύθυνση ο Ε.Σ. τον Ιανουάριο του 1953 συγχώνευσε την Εθνική Τράπεζα με την ιδιωτική Τράπεζα των Αθηνών. Η νέα, υγιής σύνθεση επρόκειτο να στηρίξει την ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας και κατ' επέκταση την ανάπτυξη της χώρας. Η εν λόγω ενέργεια της Κυβέρνησης, εκτός από το πλούσιο παρασκήνιο προκάλεσε και ποικίλες αντιδράσεις. Πιο συγκεκριμένα, στις 9 Ιανουαρίου ανέλαβε καθήκοντα ο νέος Διοικητής της Εθνικής, Κ. Ηλιάσκος. Στην ενέργεια αυτή αντέδρασαν με απεργία οι τραπεζικοί υπάλληλοι, ενώ έντονη ήταν και η αντίδραση του πολιτικού κόσμου. Παρά τα γεγονότα αυτά ο Ε.Σ. δήλωνε αποφασισμένος να επιμείνει στην εκτίμησή του. Πράγματι, όταν έπαψαν οι αντιδράσεις παρατηρήθηκε μία αξιοσημείωτη κινητικότητα στις τράπεζες. Αυτό είχε απόρροια η Κυβέρνηση να ορίσει τη συγχώνευση της Λαϊκής με την Ιονική Τράπεζα, απόφαση που προκάλεσε νέο κύκλο αντιδράσεων. Το 1954 η κυβέρνηση ίδρυσε τον Οργανισμό Χρηματοδότησης Οικονομικής Αναπτύξεως (Ο.Χ.Ο.Α.).

Στην προσπάθεια του Ε.Σ. για περιστολή των κρατικών δαπανών εντάσσεται και μία ακόμη ενέργεια. Αποφασίστηκε η κατάργηση του συστήματος της διανομής δελτίων από την 1η Φεβρουαρίου. Την περίοδο αυτή ο Αλέξανδρος Παπάγος ανακοίνωσε το πρόγραμμα σειράς δημοσίων έργων τα οποία επρόκειτο να πραγματοποιηθούν υπό την εποπτεία του Υπουργού Δημοσίων Έργων, Κ. Καραμανλή. Επρόκειτο να βελτιωθεί με σημαντικά έργα το οδικό δίκτυο της χώρας και παράλληλα να πραγματοποιηθούν αρδευτικά, εγγειοβελτιωτικά και άλλα έργα.

Μία ακόμη αποφασιστική κίνηση της κυβέρνησης ήταν η νομισματική μεταρρύθμιση, επικεφαλής της οποίας ήταν ο Υπουργός Συντονισμού Σπ. Μαρκεζίνης. Ο τελευταίος, αποδεχόμενος τη μυστική έκθεση Βαρβαρέσου (που υποστήριζε ότι για να την εξυγίανση της οικονομίας και τη σταθεροποίηση της τιμής της δραχμής, η υποτίμησή της σε συνδυασμό με τη μείωση των κερδών των επιχειρηματιών και την επιβολή φορολογίας ήταν η λύση) εξήγγειλε οικονομικά μέτρα⁶⁸. Τα μέτρα αυτά, αποκατέστησαν την εμπιστοσύνη προς τη δραχμή και αύξησαν τις αποταμιεύσεις⁶⁹. Ένα από αυτά ήταν η υποτίμηση της δραχμής στο εκατό τοις

⁶⁸ Τάσος Βουρνάς, *Ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας: Από τα πρώτα μετεμφυλιοπολεμικά χρόνια ως την ημέρα του στρατιωτικού πραξικοπήματος των συνταγματαρχών 21 Απριλίου 1967*, Εκδόσεις Αων Τολίδη Ο.Ε., Αθήνα (χ.χ.), σ. 13.

⁶⁹ Πάνος Καζάκος, «Η ελληνική οικονομία 1949-1967: ανασυγκρότηση και ανάπτυξη», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμ. ΙΣΤ', Σύγχρονος ελληνισμός από το 1941 ως το τέλος του αιώνα*, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 2000, σ. 227.

εκατό, ισοτιμία που παρέμεινε σταθερή για περίπου είκοσι χρόνια. Ειδικότερα, τον Απρίλιο του 1953 ο Ε.Σ. εξήγγειλε την υποτίμηση της δραχμής η οποία πλέον θα αντιστοιχούσε έναντι του δολαρίου σε 30.000 παλαιές δραχμές⁷⁰. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την εγκαινίαση μίας περιόδου με χαρακτηριστικό τον υψηλό ρυθμό αύξησης του εθνικού εισοδήματος.

Παράλληλα πρόσθετα μέτρα στόχευαν στη συγκράτηση του πληθωρισμού. Ένα από αυτά ήταν η πλήρης απελευθέρωση των εισαγωγών. Στην ενέργεια αυτή αντέδρασαν για μία ακόμη φορά τα κόμματα της αντιπολίτευσης και ο αντιπολιτευόμενος Τύπος, οι οποίοι υποστήριζαν ότι την υποτίμηση θα την πλήρωναν οι εργαζόμενοι. Πράγματι η υποτίμηση της δραχμής επιβάρυνε τις ασθενέστερες τάξεις των πόλεων⁷¹. Παράλληλα η Κυβέρνηση εξήγγειλε μία σειρά από μέτρα που θα προστάτευαν τις ξένες επενδύσεις με στόχο την προσέλκυση ξένου κεφαλαίου (ν. 2687/1953). Ένα ακόμη βασικό μέλημα της κυβέρνησης ήταν η επιτυχής διευθέτηση του ζητήματος της Κωπαΐδας. Ειδικότερα, μεταβιβάστηκαν στο ελληνικό κράτος 190.000 στρέμματα εύφορης γης, από τα οποία επωφελήθηκαν οι αγρότες.

Την περίοδο αυτή η κυβέρνηση του Ελληνικού Συναγερμού αναζητά και πόρους για τη χρηματοδότηση αναπτυξιακών έργων. Μετά την ανάκαμψη της αμερικανικής οικονομικής στήριξης έπρεπε να βρεθούν νέες πηγές χρηματοδότησης όπως ήταν η εσωτερική αποταμίευση, οι ξένοι επενδυτές και ο εξωτερικός δανεισμός⁷². Το 1953 ψηφίστηκε νόμος που με σειρά μέτρων ενθάρρυνε τις ξένες ιδιωτικές επενδύσεις στη χώρα μας (ν. 2687/1953). Ακόμη με σχετικούς νόμους δόθηκαν κίνητρα στις ελληνικές επιχειρήσεις να πραγματοποιήσουν τις εξαγωγές τους.

Τη διετία 1954-1956 χαρακτηρίζει τη χώρα μία πολιτική κρίση που είχε τις ρίζες της στον εμφύλιο πόλεμο. Αν και οι μνήμες του εμφυλίου ξεκίνησαν φαινομενικά να σβήνουν με την ένταξη της Ελλάδας στο Ν.Α.Τ.Ο. και την αναθεώρηση του Συντάγματος το 1952, το οποίο απέκτησε γνωρίσματα των Συνταγμάτων των δυτικών κρατών της Ευρώπης. Εντούτοις ο συντηρητισμός της εποχής πήγαζε από τις αρχές του εν λόγω Συντάγματος αλλά και τις υπερεξουσίες του Βασιλιά στο ελληνικό κράτος. Η μοναρχία αποτελούσε για τους συντηρητικούς πολιτικούς το βασικό συστατικό για την αντιμετώπιση του κομμουνισμού στη χώρα⁷³.

⁷⁰ Ηλίας Νικολακόπουλος, *Η καχεκτική δημοκρατία, κόμματα και εκλογές, 1946-1967*, ό.π., σ. 180.

⁷¹ Ως αντίδραση η ΓΣΣΕ πραγματοποίησε μεγάλη απεργία με μικρή όμως απήχηση. Πάνος Καζάκος, «Η ελληνική οικονομία 1949-1967: ανασυγκρότηση και ανάπτυξη», ό.π., σ. 227.

⁷² Πάνος Καζάκος, «Η ελληνική οικονομία 1949-1967: ανασυγκρότηση και ανάπτυξη», ό.π., σ. 228.

⁷³ Ευάνθης Χατζηβασιλείου, *Η άνοδος του Κωνσταντίνου Καραμανλή στην εξουσία 1954-1956*, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2001, σσ. 21-30.

Σχετικά με την ελληνική εξωτερική πολιτική, ο Παπάγος φρόντισε να σφραγίσει τη φιλοαμερικανική στάση της Ελλάδας με μία συμφωνία. Πιο συγκεκριμένα, τον Φεβρουάριο του 1952 η Ελλάδα έγινε μέλος του Ν.Α.Τ.Ο. Στρατιωτικές βάσεις εγκαθιδρύθηκαν σε ελληνικό έδαφος με τη σύμφωνη στάση του Παπάγου ενόψει μίας αμυντικής και οικονομικής σχέσης με τις Η.Π.Α. Η ενέργεια αυτή εκλήφθηκε και ως πολιτική και οικονομική υποταγή της Ελλάδας στην Αμερική⁷⁴. Τον Οκτώβριο του 1953 υπογράφηκε η σχετική συμφωνία χωρίς να περάσει από τη Βουλή, καθώς επρόκειτο να προκαλέσει αντιδράσεις⁷⁵. Με τη συμφωνία αυτή εγκαταστάθηκαν στρατιωτικές και ηλεκτρονικές βάσεις ελέγχου της Μεσογείου, των Βαλκανίων και των νότιων περιοχών της ΕΣΣΔ. Δεύτερο βασικό βήμα της κυβέρνησης ήταν η προώθηση της ελληνοτουρκικής φιλίας που σφραγίστηκε με την επίσκεψη του Παπάγου στην Τουρκία τον Ιούνιο του 1953. Ειδικότερα συγκροτήθηκε τριμερής συμμαχία μεταξύ Ελλάδας, Γιουγκοσλαβίας και Τουρκίας⁷⁶. Την περίοδο αυτή εκδόθηκε και ένα βιβλίο σχετικά με τον Στρατάρχη. Το βιβλίο είναι του συγγραφέα Κώστα Καλαντζή και φέρει τον τίτλο *Μεγάλες Μορφές: ο Αλέξανδρος Παπάγος*. Σε αυτό παρατίθεται η βιογραφία του και παράλληλα εξυμνούνται τα χαρίσματά του ως Έλληνας και Στρατάρχη⁷⁷.

Στο εσωτερικό σκηνικό, το νέο κράτος βρισκόταν υπό τον πλήρη έλεγχο της κυβέρνησης. Ο Παπάγος πραγματοποίησε ριζικές αλλαγές στην ηγεσία του στρατού και της αστυνομίας, ενώ πραγματοποίησε και πρακτικές *εκκαθάρισης* των δημοσίων υπηρεσιών (ν. 2500/1954)⁷⁸. Ο έλεγχος του στρατού από τον ΙΔΕΑ αποτέλεσε αντικείμενο έντονου σχολιασμού και σκληρής κριτικής από τα κόμματα της αντιπολίτευσης.

Σχετικά με την αριστερά ο Ελληνικός Συναγερμός ακολούθησε μία αυταρχική πολιτική εντείνοντας τις διώξεις. Το 1954 ο Παπάγος προκαλούσε συνεχώς την Ε.Δ.Α. προκειμένου να αποκηρύξει το Κ.Κ.Ε.⁷⁹ Αναγνώρισε τη νομιμότητά της αλλά διέταξε αυστηρή αστυνόμευση και επιτήρηση των μελών της⁸⁰. Παράλληλα απέλυε ανεπιθύμητα πρόσωπα από τον χώρο της τοπικής αυτοδιοίκησης. Βασικό του μέλημα ήταν και η εξάρθρωση των παράνομων οργανώσεων του Κ.Κ.Ε. (η συγκρότησή τους αποτελούσε τη βασική πολιτική του την περίοδο αυτή), ενώ ο αριθμός των αριστερών κρατουμένων και εξόριστων παρέμεινε αμετάβλητος.

⁷⁴ Τάσος Βουρνάς, *Ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας: Από τα πρώτα μετεμφυλιοπολεμικά χρόνια ως την ημέρα του στρατιωτικού πραξικοπήματος των συνταγματαρχών 21 Απριλίου 1967*, ό.π., σσ. 14-16.

⁷⁵ Αλέξης Παπαχελάς, *Ο βιασμός της Ελληνικής δημοκρατίας: ο Αμερικανικός παράγων 1947-1967*, ό.π., σ. 40.

⁷⁶ Ηλίας Νικολακόπουλος, *Η καχεκτική δημοκρατία, κόμματα και εκλογές, 1946-1967*, ό.π., σ. 181.

⁷⁷ Κώστας Καλαντζής, *Μεγάλες Μορφές: ο Αλέξανδρος Παπάγος*, Εκδόσεις Νεοελληνικής Ιστορίας, Αθήνα 1953.

⁷⁸ Ηλίας Νικολακόπουλος, *Η καχεκτική δημοκρατία, κόμματα και εκλογές, 1946-1967*, ό.π., σ. 181.

⁷⁹ Τάσος Βουρνάς, *Ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας: Από τα πρώτα μετεμφυλιοπολεμικά χρόνια ως την ημέρα του στρατιωτικού πραξικοπήματος των συνταγματαρχών 21 Απριλίου 1967*, ό.π., σ. 59.

⁸⁰ Σπύρος Λιναρδάτος, *Από τον Εμφύλιο στη Χούντα 1952-1955 (η τριετία συναγερμού)*, ό.π., σ. 49.

Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι στις 14 Αυγούστου 1954 πραγματοποιήθηκε η τελευταία θανατική εκτέλεση για πολιτικούς λόγους στην Ελλάδα, αυτή του Ν. Πλουμπίδη⁸¹.

Οι δραστικές πρακτικές της κυβέρνησης δεν συνάντησαν ωστόσο ιδιαίτερα εμπόδια. Αυτό συνέβη καθώς αφενός ήταν ξεκάθαρο ότι είχε τη στήριξη της λαϊκής πλειοψηφίας και αφετέρου γιατί η αντιπολίτευση του Κέντρου βρισκόταν υπό διάλυση. Η σημαντική επιρροή του Ελληνικού Συναγερμού έγινε ξεκάθαρη και από τα αποτελέσματα των επαναληπτικών εκλογών που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ των ετών 1953 και 1954. Τον Μάρτιο του 1954 η κυβέρνηση ψήφισε και ένα πλειοψηφικό σύστημα που διαιρούσε τη χώρα σε δεκατέσσερις εκλογικές περιφέρειες. Κάθε μία από αυτές είχε το δικαίωμα να ψηφίσει από δέκα έως τριάντα εφτά βουλευτές. Η πράξη αυτή προκάλεσε την οξεία αντίδραση της αντιπολίτευσης. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 1953 έπειτα από εκλογές στη Θεσσαλονίκη εξελέγη και η πρώτη γυναίκα βουλευτής, Ελένη Σκούρα, υπό τον Ε.Σ.⁸².

Την 1η Σεπτεμβρίου του 1953 ιδρύθηκε στη χώρα ένας νέος κομματικός σχηματισμός. Το Δημοκρατικό Κόμμα Εργαζόμενου Λαού (Δ.Κ.Ε.Λ.) επιδίωξε να καλύψει το κενό που άφηνε στο Κέντρο η κρίση της Ε.Π.Ε.Κ. Συναρχηγοί του νέου κόμματος ήταν οι Γ. Καρτάλης και Αλ. Σβώλος.

Τα πρώτα σύννεφα της κυβέρνησης του Ελληνικού Συναγερμού φάνηκαν ήδη από την άνοιξη του 1954, οπότε παραιτήθηκε ο Υπουργός Συντονισμού, Σπύρος Μαρκεζίνης⁸³. Την περίοδο αυτή το Κυπριακό απασχόλησε ιδιαίτερα τη χώρα μας και μετατράπηκε σε μείζον εθνικό ζήτημα. Στις 2 Απριλίου ο Μαρκεζίνης υπέβαλε την παραίτησή του στην κυβέρνηση με αφορμή ένα φραστικό επεισόδιο που είχε εκδηλωθεί με τον πρωθυπουργό λίγες μέρες νωρίτερα. Ο ουσιαστικός λόγος ωστόσο ήταν η επιθυμία του Μαρκεζίνη να αναλάβει το Υπουργείο Εξωτερικών προκειμένου να διευθετήσει προσωπικά το ζήτημα της Κύπρου και η άρνηση του Παπάγου⁸⁴.

Μετά την παραίτηση Μαρκεζίνη, στις 10 Απριλίου του 1954 πραγματοποιήθηκε ανασχηματισμός της κυβέρνησης και απομακρύνθηκαν οι μαρκεζινικοί. Την περίοδο αυτή οι εξελίξεις και τα επεισόδια στο εσωτερικό του Συναγερμού προμήνυαν τη μετατόπιση της ισορροπίας στην πολιτική σκηνή. Η αρχή της πολιτικής κρίσης σφραγίστηκε στις 10

⁸¹ Ηλίας Νικολακόπουλος, *Η καχεκτική δημοκρατία, κόμματα και εκλογές, 1946-1967*, ό.π., σ. 181.

⁸² Τάσος Βουρνάς, *Ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας: Από τα πρώτα μετεμφυλιοπολεμικά χρόνια ως την ημέρα του στρατιωτικού πραξικοπήματος των συνταγματαρχών 21 Απριλίου 1967*, ό.π., σ. 51.

⁸³ Μαριλένα Γρίβα, *Το Υπουργείο Εξωτερικών 1833-2007: Η Θεσμική οργάνωση*, ό.π., σσ. 298.

⁸⁴ Ηλίας Νικολακόπουλος, *Η καχεκτική δημοκρατία, κόμματα και εκλογές, 1946-1967*, ό.π., σσ. 184-185.

Νοεμβρίου 1954. Τότε ο Αλ. Παπάγος κατηγόρησε τον Μαρκεζίνη ότι με επιστολές δέσμευσε την ελληνική κυβέρνηση στις γερμανικές εταιρίες Ζίμενς και Τελεφούνκεν. Το διάστημα που ακολούθησε εκδηλώθηκε μία ακραία επιθετικότητα από τα μέλη του κόμματος με βαρείς χαρακτηρισμούς και κατηγορίες. Η διαμάχη αυτή έβλαψε καθοριστικά την αξιοπιστία της κυβέρνησης. Το αποτέλεσμα αποτυπώθηκε στις δημοτικές εκλογές που πραγματοποιήθηκαν στις 21 και 28 Νοεμβρίου 1954⁸⁵.

Την περίοδο αυτή, ένα ακόμη σημαντικό γεγονός που κλήθηκε να αντιμετωπίσει η κυβέρνηση ήταν οι μεγάλες διαδηλώσεις σε όλες σχεδόν τις πόλεις της Ελλάδας με αντιβρετανικά και αντιαμερικανικά συνθήματα. Βασικός οργανωτής ήταν η Πανελλήνια Επιτροπή Απελευθέρωσης Κύπρου (Π.Ε.Α.Κ.) με πρόεδρό της τον αρχιεπίσκοπο Αθηνών, Σπυρίδωνα⁸⁶. Τα γεγονότα ήταν απόρροια της άρνησης του Γ.Σ. του ΟΗΕ να συζητήσει την ελληνική προσφυγή για το Κυπριακό, τον Δεκέμβριο του 1954. Από τις αρχές του επόμενου έτους τη θέση της κυβέρνησης δυσκόλεψε και ο ένοπλος αγώνας της ΕΟΚΑ και η δράση της στις κυπριακές πόλεις.

Παράλληλα τον Δεκέμβριο του 1954 ο Παπάγος, προκειμένου να αντιμετωπίσει τα νέα ζητήματα πραγματοποίησε για ακόμη μία φορά ανασχηματισμό της κυβέρνησής του. Όρισε αντιπροέδρους της κυβέρνησης τον Στ. Στεφανόπουλο και τον Π. Κανελλόπουλο. Αναβάθμισε ακόμη τη θέση νεώτερων στελεχών όπως για παράδειγμα του Κ. Καραμανλή. Ο τελευταίος, εκτός από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων ανέλαβε και το Υπουργείο Συγκοινωνιών μετά από συγχώνευσή τους. Το επόμενο διάστημα εκδηλώθηκε και η ασθένεια του Αλ. Παπάγου. Το ζήτημα της διαδοχής εντάθηκε μετά την επιστροφή του από την Ελβετία, και ειδικότερα από τα μέσα Μαΐου.

Την 1η Οκτωβρίου 1955 ο Βασιλιάς ζήτησε με επιστολή του στον πρωθυπουργό να παραιτηθεί. Στις 4 Οκτωβρίου 1955, ο Αλέξανδρος Παπάγος αρνήθηκε να παραιτηθεί και όρισε αναπληρωτή του τον Στέφανο Στεφανόπουλο για το διάστημα της ασθένειάς του. Ωστόσο, έπειτα από τέσσερις ώρες ο πρωθυπουργός πέθανε. Την επομένη ο Βασιλιάς ζήτησε από την κυβέρνηση να παραιτηθεί και ανέθεσε την εντολή σχηματισμού κυβέρνησης στον Υπουργό Δημοσίων Έργων, Κωνσταντίνο Καραμανλή⁸⁷.

⁸⁵ Ηλίας Νικολακόπουλος, *Η καχεκτική δημοκρατία, κόμματα και εκλογές, 1946-1967*, ό.π., σσ. 187-189.

⁸⁶ Ηλίας Νικολακόπουλος, «Από το τέλος του εμφυλίου πολέμου έως την άνοδο της Ένωσης Κέντρου», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμ. ΙΣΤ', Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 2000, σ. 187.

⁸⁷ Ηλίας Νικολακόπουλος, «Από το τέλος του εμφυλίου πολέμου έως την άνοδο της Ένωσης Κέντρου», ό.π., σ. 190.

2.3 Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής και η θητεία του ως Υπουργός Δημοσίων Έργων

Η ασθένεια του Στρατάρχη έφερε στο προσκήνιο το θέμα της επιλογής ενός μεταβατικού και όχι υπηρεσιακού πρωθυπουργού. Απέναντι στο δίλλημα αυτό η Βασίλισσα Φρειδερίκη στράφηκε στον πολιτικό σύμβουλο της πρεσβείας Λεξ Σνε, ρωτώντας τον ποιος θα ήταν ο ιδανικότερος πρωθυπουργός. Εκείνος της απάντησε ότι το όνομα που ακουγόταν περισσότερο ήταν εκείνο του Κωνσταντίνου Καραμανλή⁸⁸. Η έντονη δραστηριότητά του, ως Υπουργού Δημοσίων Έργων είχε εκτιμηθεί ιδιαίτερα από τον λαό και τους ιθύνοντες. Ποιο ήταν όμως το νέο αυτό πολιτικό πρόσωπο που θα πρωταγωνιστούσε στην πολιτική σκηνή τα επόμενα χρόνια;

Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής γεννήθηκε τον Μάρτιο του 1907 και καταγόταν από την τουρκοκρατούμενη Πρώτη⁸⁹ της περιφέρειας Σερρών. Ήταν γιος του Γεωργίου Καραμανλή και της Φωτεινής Δολόγλου, ενώ είχε τρεις αδελφούς (τον Αλέκο, τον Γραμμένο και τον Αχιλλέα) και τρεις αδελφές (την Όλγα, την Αθηνά και την Αντιγόνη). Σύμφωνα με μαρτυρία του, τα παιδικά του χρόνια σημαδεύτηκαν από το εμπόλεμο κλίμα της περιόδου και την ενεργή συμμετοχή του πατέρα του στον Μακεδονικό αγώνα⁹⁰.

Αρχικά φοίτησε στο Δημοτικό σχολείο της περιοχής του, ύστερα μεταφέρθηκε στο Γυμνάσιο της Νέας Ζίχνης και κατόπιν στο Γυμνάσιο Σερρών. Το 1918 μεταφέρθηκε στην Αθήνα όπου γράφτηκε στο Λύκειο Μεγαρέως και κατόπιν (1924) στο 8ο Γυμνάσιο Κυψέλης. Σε ηλικία 18 ετών ξεκίνησε να φοιτά στη Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών ενώ το 1928 ξεκίνησε να εργάζεται σε ιταλική ασφαλιστική εταιρία. Την επόμενη χρονιά έλαβε το πτυχίο της Νομικής και το 1930 κατετάγη στο Σύνταγμα Πεζικού στις Σέρρες, απ' όπου απολύθηκε έπειτα από τέσσερις μήνες. Μετά την απόλυσή του άσκησε το επάγγελμα του δικηγόρου στην ιδιαίτερη πατρίδα του μέχρι το 1941. Εκεί έλαβε για πρώτη φορά το βουλευτικό αξίωμα το 1935⁹¹, ως βουλευτής Σερρών του Λαϊκού Κόμματος. Την επόμενη

⁸⁸ Ηλίας Νικολακόπουλος, *Η καχεκτική δημοκρατία, κόμματα και εκλογές, 1946-1967*, ό.π., σσ. 186.

⁸⁹ Η παλαιότερη ονομασία ήταν Κιούπκιοϊ.

⁹⁰ Ελ. Καρτάκης (εκδ.), *Κωνσταντίνος Καραμανλής: ο τελευταίος μεγάλος*, Εκδόσεις Ροές, Αθήνα 1991, σ. 14.

⁹¹ Μέχρι το 1955 η ενεργή πολιτική σταδιοδρομία του Κωνσταντίνου Καραμανλή χωρίζεται από τον Μ. Κατσιγέρα σε δύο υπό περιόδους. Η πρώτη περιλαμβάνει την εκλογή του στο βουλευτικό αξίωμα, ως εκπρόσωπος του Νομού Σερρών όπως προέκυψε από τις εκλογές του 1935. Η δεύτερη ορίζεται από την επανεκλογή του τον Μάρτιο του 1946, και ολοκληρώνεται τον Οκτώβριο του 1955, οπότε ανέλαβε Πρωθυπουργός της Ελλάδας. Μιχάλης Ν. Κατσιγέρας, «Στοιχεία για τη διαμόρφωση του ηγετικού ρόλου του Κωνσταντίνου Καραμανλή έως το 1955», ό.π., σ. 84.

χρονιά επανεκλέχτηκε βουλευτής, εγκατέλειψε όμως αρνούμενος να συνεργαστεί με το καθεστώς της 4ης Αυγούστου. Την περίοδο αυτή έγινε φανερή μέσα από τις ενέργειές του η αντίληψή του για τον παρεμβατικό ρόλο που πρέπει να έχει το κράτος στα δημόσια πράγματα⁹².

Τον Μάρτιο του 1941 η οικογένειά του εγκαταστάθηκε στην Αθήνα ενώ ο ίδιος γράφτηκε στο δικηγορικό σύλλογο Αθηνών και άνοιξε δικό του γραφείο. Ωστόσο το 1946 εξελέγη ξανά βουλευτής Σερρών. Το διάστημα μεταξύ 1946-1947 ανέλαβε Υπουργός Εργασίας στις κυβερνήσεις Π. Τσαλδάρη και Δ. Μαζίμου. Την περίοδο αυτή μία από τις βασικές ενέργειες του Κ. Καραμανλή ήταν η βελτίωση της εργασιακής αμοιβής⁹³. Έκτοτε, ανέλαβε επίσης τη διοίκηση του Υπουργείου Μεταφορών και συνέβαλε στην αποκατάσταση του δικτύου συγκοινωνίας. Ειδικότερα ήρθε σε ανοιχτή διένεξη με την Ηλεκτρική Εταιρία Αθηνών – Πειραιώς η οποία βρισκόταν υπό βρετανικό έλεγχο. Η προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος βελτίωσε τη δημοτικότητά του. Κατόπιν ανέλαβε Υπουργός Κοινωνικής Πρόνοιας (1948-1950) στην κυβέρνηση συνασπισμού Λαϊκών – Φιλελευθέρων υπό τον Θεμιστοκλή Σοφούλη και στη συνέχεια υπό τον Αλέξανδρο Διομήδη.

Το Μάρτιο του 1950 επανεκλέχθηκε ως βουλευτής Σερρών ενώ τον Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο της ίδιας χρονιάς διετέλεσε Υπουργός Εθνικής Αμύνης στην κυβέρνηση συνασπισμού Σ. Βενιζέλου και Κ. Τσαλδάρη. Την επόμενη χρονιά προσχώρησε στον κομματικό συνδυασμό του Αλέξανδρου Παπάγου. Τον Νοέμβριο του 1952 έλαβε μέρος στις εκλογές με το κόμμα του Ελληνικού Συναγερμού υπό τον Αλέξανδρο Παπάγο.

Το όνομά του έγινε γνωστό στο ευρύ κοινό, από τη θητεία του ως Υπουργός Δημοσίων Έργων από τον Νοέμβριο του 1952, ενώ τον Δεκέμβριο του 1954 ανέλαβε και το Υπουργείο Συγκοινωνιών μετά από συγχώνευση. Την περίοδο αυτή πραγματοποιήθηκαν πολλά δημόσια έργα με σκοπό την ανασυγκρότηση της χώρας.

Η Ελλάδα είχε ανάγκη να δημιουργήσει ένα πρόγραμμα ανασυγκρότησης και ανάπτυξης προκειμένου να αντιμετωπίσει τα καιρία προβλήματα που άφησαν πίσω τους η Κατοχή και ο Εμφύλιος Πόλεμος. Μερικά ακόμη προβλήματα ήταν ο υπερπληθωρισμός, η πείνα και η εξαθλίωση του λαού αλλά και ο κίνδυνος λιμού. Μέρος του μεταβατικού σταδίου από την

⁹² Αυτό γίνεται ειδικότερα μέσα από ένα κείμενο του στην εφημερίδα *Η Καθημερινή*, όπου κάνει λόγο για τη διανομή των γαιών στους ακτήμονες. Μιχάλης Ν. Κατσιγέρας, «Στοιχεία για τη διαμόρφωση του ηγετικού ρόλου του Κωνσταντίνου Καραμανλή έως το 1955», ό.π, σ. 84.

⁹³ Δημήτριος Β. Σκιαδάς, «Κωνσταντίνος Καραμανλής και απασχόληση: πολιτική σκέψη και κυβερνητικό έργο», Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα (επιμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιοι, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Αθήνα: Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, 2008, σ. 125.

ανασυγκρότηση στην ανάπτυξη ήταν και η υποτίμηση της δραχμής (100%) του 1953 έως το 1956. Ακολούθησε η δραματική αύξηση των τιμών, που επιβάρυνε ανεπανόρθωτα την οικονομική ανάπτυξη των ασθενέστερων εισοδηματικών στρωμάτων⁹⁴.

Η ανάπτυξη και η ανασυγκρότηση της χώρας αποτέλεσαν κινητήρια δύναμη της δεκαετίας του '50 και έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην άνοδο του Κωνσταντίνου Καραμανλή στην εξουσία. Την περίοδο που ανέλαβε διαδοχικά υπουργικές θέσεις, ένωσε όλες τις τεχνικές υπηρεσίες των Υπουργείων Δημοσίων Έργων, Πρόνοιας, Παιδείας και Δικαιοσύνης. Παράλληλα έγινε φανερός και ο ηγετικός ρόλος που είχε και έχτισε την εικόνα ενός ικανού πολιτικού μέσα από τις επιτόπιες επιθεωρήσεις των δημοσίων έργων που εκτελούνταν σε κάθε περιοχή της Ελλάδας αλλά και της χάραξης κατευθύνσεων προς την επίλυση των ζητημάτων που προκύπταν⁹⁵. Η επαφή του με στελέχη της περιφέρειας ήταν ένας από τους παράγοντες που τον ωφέλησαν ώστε να αναλάβει την πρωθυπουργία της χώρας. Από τα τέλη Ιουλίου του 1955 δεν μετακινήθηκε ωστόσο στην περιφέρεια, πιθανώς λόγω της υγείας του Στρατάρχη Παπάγου η οποία βρισκόταν σε κρίσιμο επίπεδο, αλλά και το κλίμα της διαδοχής που επικρατούσε.

Ο Κ. Καραμανλής ασχολήθηκε με την επίλυση σοβαρών ζητημάτων για την εποχή συνδέοντας το όνομά του με τα έργα ανασυγκρότησης. Ένα από τα βασικότερα έργα του ήταν η υδροδότηση της Αθήνας από τη λίμνη Υλίκη, η δημιουργία αποχετευτικού αγωγού αλλά και η βελτίωση του οδικού δικτύου της χώρας. Ακόμη, επί της θητείας του πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια των αντιπλημμυρικών έργων του Έβρου. Τα έργα αυτά έδωσαν εργασία σε πολλούς ακτήμονες. Βελτίωσε επίσης σημαντικά τον χώρο γύρω από την Ακρόπολη αφενός προς ψυχαγωγία των Αθηναίων και αφετέρου για την προσέλκυση του τουριστικού ρεύματος της Ευρώπης. Η επιφάνεια που αναμορφώθηκε είχε έκταση συνολικής επιφάνειας 80.000 τετραγωνικά μέτρα. Τα έργα ανέλαβε ο Δημήτριος Πικιώνης και διήρκεσαν περίπου πέντε χρόνια⁹⁶.

Ακόμη το όνομά του συνδέθηκε και με το πολεοδομικό ζήτημα της Αθήνας για το οποίο όμως κατηγορείται μέχρι και σήμερα. Θα πρέπει ωστόσο να κρίνουμε αντικειμενικά τους

⁹⁴ Ευάνθης Χατζηβασιλείου, *Η άνοδος του Κωνσταντίνου Καραμανλή στην εξουσία 1954-1956*, ό.π., σσ. 46-49.

⁹⁵ Μιχάλης Ν. Κατσιγέρας, «Στοιχεία για τη διαμόρφωση του ηγετικού ρόλου του Κωνσταντίνου Καραμανλή έως το 1955», ό.π., σ. 90.

⁹⁶ Αλέξανδρος Παπαγεωργίου, *Έργα του Δημητρίου Πικιώνη στην περιοχή της Ακροπόλεως, μεταξύ 1953-1957*, «Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα» (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιοι, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 3ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σσ. 332-333.

λόγους που οδήγησαν στην υλοποίηση της σημερινής αστικής μορφής⁹⁷. Ένα ακόμη έργο που συνδέθηκε με το όνομά του ήταν η ενίσχυση των σεισμοπλήκτων με την κατασκευή 4.000 ξύλινων παραπηγμάτων που κόστισαν συνολικά 34.600.000 δραχμές περίπου. Στη συνέχεια αναδιάρθρωσε το Υπουργείο Συγκοινωνιών και οργάνωσε τις υπεραστικές και αστικές συγκοινωνίες. Ανέλαβε την αναδιάρθρωση του Ο.Τ.Ε. ενώ επέκτεινε και τον θεσμό της λαϊκής κατοικίας⁹⁸.

Σημαντικό υπήρξε το έργο του από τη θέση του, ως Υπουργός Δημοσίων Έργων και για τη Θεσσαλονίκη. Ο ίδιος υποστήριζε ιδιαίτερα την ανάπτυξή της με την πεποίθηση ότι θα μπορούσε να καταστεί ένα σημαντικό κέντρο για την περιοχή των Βαλκανίων. Για τον λόγο αυτό πολλά ήταν τα ταξίδια που πραγματοποιούσε στη συμπρωτεύουσα με στόχο να επιθεωρήσει *ιδίους όμμασι* τα υπό εκτέλεση έργα. Κάποια από τα βασικά έργα που πραγματοποίησε ήταν η κατάργηση των τροchioδρόμων, οι ανακατασκευές και διαπλατύνσεις δημοσίων οδών και η διαμόρφωση των χώρων γύρω από τις πλατείες. Ακόμη κατασκεύασε την παραλιακή λεωφόρο της Θεσσαλονίκης η οποία άλλαξε σημαντικά την όψη της συμπρωτεύουσας. Ίδρυσε πολλά δημόσια κτίρια όπως το Αρχαιολογικό Μουσείο Θεσσαλονίκης, την πανεπιστημιούπολη, το Κρατικό Θέατρο βορείου Ελλάδος αλλά και την Κρατική ορχήστρα Θεσσαλονίκης. Εκσυγχρόνισε και ανανέωσε τη λειτουργία της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης. Ανανέωσε ακόμη τον Οργανισμό Ύδρευσης Θεσσαλονίκης και τον Οργανισμό Αποχέτευσης. Μερικά από τα έργα του ήταν επίσης η ίδρυση του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών και του Αλεξάνδρειου Μελάθρου. Εκσυγχρόνισε το αεροδρόμιο της συμπρωτεύουσας και τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Θεσσαλονίκης.⁹⁹

Από τα μέσα Μαΐου του 1955 η υγεία του Παπάγου επιδεινώθηκε και το ζήτημα της διαδοχής απασχολούσε ολοένα και περισσότερο. Η μη ειλικρινής και ξεκάθαρη ενημέρωση της κοινής γνώμης για την κατάσταση της υγείας του ενέτεινε το κλίμα της περιόδου. Σύμφωνα μάλιστα με δημοσιεύματα του Τύπου της εποχής οι κύριοι Παπανδρέου, Βενιζέλος, Μαρκεζίνης και Τσαλδάρης επισκέφτηκαν διαδοχικά τον Βασιλιά Παύλο και του έθεσαν το ζήτημα της διαδοχής. Τον Ιούλιο του 1955 ο Καραμανλής υπέβαλε την παραίτησή λόγω του

⁹⁷ Ιωσήφ Ν. Στεφάνου, «Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής και η ελληνική πολεοδομία», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθη Χατζηβασιλείου), τόμ. 3ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σ. 379.

⁹⁸ Παναγιώτης Παπαδάκης (εποπτεία), *Ο Εθνάρχης Καραμανλής: Παιδικά και Νεανικά Χρόνια 1907-1955*, τόμ. 4ος, Εκδόσεις Book Servis, Αθήνα 1977, σσ. 400-423.

⁹⁹ Φαίδων Γ. Γιαγκιόζης, *Η Θεσσαλονίκη του Καραμανλή*, Εκδόσεις Αδελφών Κυριακίδη, Αθήνα 2005, σσ. 16-17.

σκανδάλου με τη γερμανική εταιρία Ζίμενς, η οποία όμως δεν έγινε δεκτή. Το γεγονός έκανε ξεκάθαρη στην κοινή γνώμη την αντίθεσή του με τη σύμβαση που επρόκειτο να υπογραφεί. Η άρνηση της παραίτησής του από την πλευρά της κυβέρνησης και η επικράτηση της άποψής του σχετικά ενίσχυσε τη θέση του και τον ανέδειξε ως ένα νέο και δραστήριο πρωθυπουργό¹⁰⁰. Κάποιοι μελετητές υποστηρίζουν ότι η ενέργειά του αυτή ήταν εσκεμμένη και είχε ως στόχο να προσελκύσει το βλέμμα της κοινής γνώμης ενόψει της αναζήτησης νέου πρωθυπουργού.

Τον Οκτώβριο του 1955, έπειτα από τον θάνατο του Αλέξανδρου Παπάγου και όντας το δημοφιλέστερο πρόσωπο στην Κυβέρνηση του Ελληνικού Συναγερμού, κλήθηκε από τον Βασιλέα Παύλο να αναλάβει τα ηνία της χώρας. Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής ορίστηκε πρωθυπουργός σε ηλικία μόλις 48 ετών, αιφνιδιάζοντας την κοινή γνώμη αλλά και τους πολιτικούς κύκλους των επικρατέστερων υποψηφίων: του Παναγιώτη Κανελλόπουλου και του Στέφανου Στεφανόπουλου¹⁰¹. Ο Ευ. Χατζηβασιλείου αναλύει τη διαδικασία, μέσα από την οποία ο Μακεδόνας πολιτικός εξελέγη τελικά πρωθυπουργός της χώρας. Σύμφωνα με τον ίδιο, οι αλλαγές στο πολιτικό σκηνικό της χώρας ξεκίνησαν από το φθινόπωρο του 1954 ενώ μεγαλύτερη αναταραχή στα πολιτικά πράγματα προκλήθηκε από τη γνωστοποίηση της ασθένειας του Στρατάρχη Αλέξανδρου Παπάγου¹⁰².

Σχετικά με τη μετέπειτα πολιτική του πορεία: στις 4 Ιανουαρίου του 1956 ο Καραμανλής ίδρυσε ένα νέο κόμμα: την Εθνική Ριζοσπαστική Ένωση¹⁰³ (Ε.Ρ.Ε.) η οποία επικράτησε σε τρεις διαδοχικές εκλογικές αναμετρήσεις: του Φεβρουαρίου 1956, του Μαΐου 1958 και του Οκτωβρίου 1961. Οι τελευταίες χαρακτηρίστηκαν *εκλογές Βίας και Νοθείας* λόγω της ανάμειξης του στρατού. Ο Καραμανλής ωστόσο έμεινε στην εξουσία μέχρι το 1963, οπότε παραιτήθηκε λόγω της διατάραξης της σχέσης του με το παλάτι. Ο ίδιος μερίμνησε και για τη σύνδεση της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (Ε.Ο.Κ.) που αργότερα μετονομάστηκε και εξελίχθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ήθελε να εντάξει τη χώρα σε ένα ευρύτερο σύνολο που θα οδηγούσε στην περιστολή του φαινομένου της αστάθειας των θεσμών¹⁰⁴. Η σχετική Συμφωνία υπογράφηκε το 1962 ενώ ακολούθησαν και κάποιες

¹⁰⁰ Ευάνθης Χατζηβασιλείου, *Η άνοδος του Κωνσταντίνου Καραμανλή στην εξουσία 1954-1956*, ό.π., σσ. 158-160.

¹⁰¹ Μιχάλης Ν. Κατσιγέρας, «Στοιχεία για τη διαμόρφωση του ηγετικού ρόλου του Κωνσταντίνου Καραμανλή έως το 1955», ό.π., σ. 91.

¹⁰² Ευάνθης Χατζηβασιλείου, *Η άνοδος του Κωνσταντίνου Καραμανλή στην εξουσία 1954-1956*, ό.π., σ. 13.

¹⁰³ Ο Γιάννης Δ. Παλαιοκόστας αναφέρει ότι το κόμμα ονομάστηκε *Εθνική* καθώς προτάσσεται η ιδέα και η αγάπη για το έθνος. *Ριζοσπαστική* γιατί είναι ανοιχτή στα νέα ρεύματα και τις μεταρρυθμίσεις και *Ένωση* γιατί απευθύνεται σε όλους τους Έλληνες, μακριά από τα σχήματα Δεξιάς, Κέντρου ή Αριστεράς.

¹⁰⁴ Δημήτρης Δημητράκος, *Το ριζοσπαστικό στοιχείο στην πολιτική του Κωνσταντίνου Καραμανλή*, «Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα» (επιμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιοι, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σ. 177.

προσθήκες στο Σύνταγμα προκειμένου να μην υπάρχουν εμπόδια προσαρμογής στις νέες συνθήκες¹⁰⁵. Ο Κ. Καραμανλής θεωρούσε την ενέργεια αυτή απαραίτητη και τη χαρακτήριζε ως *ειρηνική επανάστασιν*¹⁰⁶.

Στη συνέχεια παραιτήθηκε και μετέβη στο Παρίσι όπου διέμεινε για έντεκα χρόνια. Κατά τη διάρκεια αυτών των ετών παρακολουθούσε τις εξελίξεις στην Ελλάδα και παρέμβαινε προσωπικά όποτε το θεωρούσε απαραίτητο. Το 1967 κηρύχθηκε το πραξικόπημα των Συνταγματαρχών. Η περίοδος της δικτατορίας διήρκεσε επτά χρόνια. Το 1973 πραγματοποιήθηκε η εξέγερση του Πολυτεχνείου ενώ την επόμενη χρονιά τα γεγονότα στην Κύπρο οδήγησαν σε μία μεγάλη κρίση. Ο Κ. Καραμανλής ήρθε την περίοδο αυτή από το Παρίσι και παράλληλα επέστρεψαν και άλλοι εξόριστοι πολιτικοί. Τον Σεπτέμβριο του 1974 ίδρυσε και ένα νέο κόμμα, τη Νέα Δημοκρατία. Κατόπιν ανέλαβε το αξίωμα του πρωθυπουργού και κατά την περίοδο 1974-1980, ενώ στα επόμενα χρόνια διετέλεσε και Πρόεδρος της Δημοκρατίας (1980-1985 και 1990-1995). Τον Μάρτιο του 1995 αποχώρησε από την προεδρία ενώ πέθανε τον Απρίλιο του 1998.

Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής υπήρξε ένα από τα πιο αμφιλεγόμενα πολιτικά πρόσωπα της χώρας. Όσοι τον υποστηρίζουν τον υπερασπίζονται με σθένος ενώ όσοι τον κατηγορούν το κάνουν με πάθος. Ωστόσο, δύσκολα θα αμφισβητούσε κανείς ότι υπήρξε ένας πολιτικός των πράξεων. Μεριμνήσε για τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου του εξαθλιωμένου από τις πολεμικές αναμετρήσεις πληθυσμού¹⁰⁷. Είναι άξιο παρατήρησης βέβαια ότι η δράση του κατά την περίοδο που εξετάζουμε, τον ωφέλησε στη μετέπειτα πολιτική του καριέρα.

Σήμερα υπάρχει μία πλούσια ελληνική και ξένη βιβλιογραφία που έχει γραφτεί για το πρόσωπο του Κωνσταντίνου Καραμανλή. Μερικές από τις μελέτες είναι οι εξής: *Ο πολιτικός λόγος του Κωνσταντίνου Καραμανλή* του Ιωάννη Βαρβιτσιώτη, *Μύθοι και Αλήθειες για τον Κωνσταντίνο Καραμανλή* του Γιώργου Αναστασόπουλου, *Ο άγνωστος Καραμανλής* του Κωνσταντίνου Τσάτσου, *Καραμανλής ο Φίλος* του Τάκη Λαμπριά. Η πολιτική του παρουσία,

¹⁰⁵ «...διά τον προσδιορισμόν της θέσεως της Ελλάδος εντός της διεθνούς κοινότητος και τη διατράνωση της προσηλώσεως αυτής εις την ιδέαν της αναπτύξεως των μεταξύ των Κρατών ειρηνικών σχέσεων», Γιώργος Παπαδημητρίου, «Το συνταγματικό έρεισμα για την ευρωπαϊκή ενοποίηση», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σ. 351.

¹⁰⁶ Χρήστος Χατζηεμμανουήλ, «Η απόπειρα συνταγματικής αναθεώρησης του 1963», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σ. 395.

¹⁰⁷ Πασχάλης Μ. Κιτρομήδης, «Κωνσταντίνος Καραμανλής: από την πράξη στις πολιτικές ιδέες», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σ. 168.

μετράει λίγο περισσότερο από μισό αιώνα, αν αναλογιστεί κανείς ότι αποχώρησε από τα πολιτικά πράγματα της χώρας το 1995. Στη μνήμη του λειτουργεί και το *Ίδρυμα Κωνσταντίνου Καραμανλή* (Ι.Κ.Κ.) από το 1983 με στόχο την προώθηση και διαφύλαξη της ιστορικής γνώσης και μνήμης αντίστοιχα¹⁰⁸. Το Ίδρυμα φιλοξενεί σημαντικό πρωτογενές υλικό το οποίο διατίθεται προς μελέτη και μέρος του οποίου χρησιμοποιήθηκε στην παρούσα εργασία.

¹⁰⁸ Η ιστοσελίδα του Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή: <http://www.ikk.gr/Default.aspx?tabid=61>.

3 Τα δημόσια έργα μέσα από τον Τύπο (1952-1955)

Η μεταπολεμική Ελλάδα δρα —κατά γενική ομολογία— υπό την καθοδήγηση των Η.Π.Α. γεγονός που γίνεται φανερό από την υλοποίηση του Σχεδίου Μάρσαλ, τη συμμετοχή της Ελλάδας στον Πόλεμο της Κορέας αλλά και την ένταξή της στο Ν.Α.Τ.Ο. Προσπαθεί να μιμηθεί τα πολιτικά πρότυπα και τον τρόπο ζωής των κρατών της Δύσης και να απομακρυνθεί από το μοντέλο ζωής που πρόβαλλαν τα κομμουνιστικά καθεστάτα. Στο εσωτερικό, ο ιδεολογικός λόγος των κομμάτων διανθίζεται με αντικομμουνιστικά στοιχεία ενώ ανάλογη είναι και η δράση της κυβέρνησης που υιοθετεί σκληρές πρακτικές. Τα δεξιά κόμματα ταυτίζονται με την κρατική εξουσία και επιχειρούν να ενώσουν τον λαό ενάντια σε ένα κοινό εχθρό για τη χώρα: τον Κομμουνισμό. Σε αυτό το πλαίσιο, ο Αλέξανδρος Παπάγος ως νικητής των δύο Παγκοσμίων Πολέμων και στο πλαίσιο της *εθνικοφροσύνης*, προβάλλεται ως σύμβολο εθνικής ενότητας προσφέροντας παράλληλα την αίσθηση της αλλαγής και της σταθερότητας. Στόχος του ήταν μία σταθερή κυβέρνηση τετραετίας προκειμένου να εξομαλυνθεί το ασταθές πολιτικό σκηνικό της προηγούμενης δεκαετίας. Με την άνοδό του στην εξουσία ο στρατός απέκτησε ενεργή δράση και διάκριση στην πολιτική ζωή της χώρας.

Μέσα σε αυτή την ιδιαίτερα φορτισμένη ατμόσφαιρα αλλαγών, ο Κ. Καραμανλής απέκτησε πανελλήνια εμβέλεια μέσω της δράσης του ως Υπουργός Δημοσίων Έργων και αργότερα και Συγκοινωνιών. Το ευρύτατο πρόγραμμα δημοσίων έργων, η ασυνήθιστη ταχύτητα εκτέλεσής τους για τα ελληνικά δεδομένα και η προσωπική του επίβλεψη με τα συχνά ταξίδια του σε όλη τη χώρα απασχολούσαν καθημερινά τον Τύπο. Δεν είναι λίγοι εκείνοι που υποστηρίζουν ότι κατά τη διάρκεια της εν λόγω θητείας του μερίμνησε ώστε να ωφεληθεί η μετέπειτα πολιτική του πορεία. Το γεγονός αποδεικνύει και η απευθείας ανάθεση του πρωθυπουργικού αξιώματος από το παλάτι στο πρόσωπό του, μετά τον θάνατο του Παπάγου.

Κατά τη διάρκεια της θητείας του στην Κυβέρνηση Παπάγου, εκτός από τα Επίκαιρα, ένα βασικό μέσο προβολής του ήταν και ο Τύπος. Ο Κ. Καραμανλής τον αντιμετώπιζε με ιδιαίτερη προσοχή. Η εικόνα του υπήρξε δυσπρόσιτη και η στάση του προβλημάτιζε ιδιαίτερα. Πρόσεχε πάντα τις δηλώσεις του αντιμετωπίζοντας τους δημοσιογράφους ως *αναγκαίο κακό*¹⁰⁹. Ωστόσο, την ισχυρή πολιτική του παρουσία παραδεχόταν και ο αντίπαλος

¹⁰⁹ Σταύρος Ψυχάρης, «Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής και ο Τύπος», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σ. 521.

δημοσιογραφικός Τύπος της κυβέρνησης¹¹⁰. Ο τελευταίος μέσα από τα φύλλα του πρόβαλλε απαρέγκλιτα την παρουσία και τη δράση του.

Στο σημείο αυτό θα αναλύσουμε τους ισχυρισμούς μας πιο διεξοδικά. Στις αρχές της δεκαετίας του '50 και μετά την εκλογή του Ελληνικού Συναγερμού, η *Εμπρός* ήταν η πρώτη εφημερίδα που με σχετικό άρθρο της έλαβε ανοιχτά θέση υπέρ της νεοεκλεγμένης κυβέρνησης. Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο αυτή υπήρχε η μεγάλη ανάγκη για τη βελτίωση των οικονομικών της χώρας. Κάτι τέτοιο μπορούσε να επιτευχθεί ως ένα βαθμό από την ανάπτυξη του τουρισμού καθώς η χώρα μας δεν διέθετε βαριά βιομηχανία.

Για πρώτη φορά λοιπόν η *Εμπρός* έκανε ιδιαίτερη μνεία στην κυβέρνηση. Με σχετικό άρθρο της¹¹¹ ανέφερε ότι με απόφαση του νέου πρωθυπουργού η Αττική σύντομα θα αποκτούσε δικό της υπουργείο. Υποστήριξε πως ήταν πλέον καιρός η Ελλάδα να επενδύσει στη φυσική ομορφιά της. Με γνώμονα την τουριστική κίνηση από την οποία επωφελείται η χώρα, η εφημερίδα αναφέρει ότι αφού οι τουρίστες φθάνουν στο Πασαλιμάνι έρχονται αντιμέτωποι με μία «*αποκρουστική δυσσομία*». Σημειώνει μάλιστα το άρθρο πως «*Πρόκειται για τα αρώματα των 18 οχετών που εκχύνονται στον... τουριστικόν μας λιμενίσκον*». Το λεξιλόγιο που χρησιμοποιείται περιγράφει με τρόπο ρεαλιστικό τα προβλήματα που υπάρχουν στην περιοχή, ψέγοντας τις προηγούμενες κυβερνήσεις. Η χρήση των συγκεκριμένων λέξεων υπογραμμίζει τη σοβαρότητα του ζητήματος. Στη συνέχεια γίνεται λόγος και για τις βασικές ελλείψεις στις υποδομές των δημοσίων υπηρεσιών που θα κληθεί να χρησιμοποιήσει ένας τουρίστας αλλά και στις ξενοδοχειακές ελλείψεις. Το νέο υπουργείο θα συσταθεί προκειμένου να επιλύσει το ζήτημα της αποχέτευσης, της οδοποιίας και των δημοσίων κτηρίων. Θα μεριμνήσει ακόμη για την περιστολή του φαινομένου της αναρχίας στην εκτέλεση των δημοσίων έργων εξαιτίας της σύγκρουσης των αρμοδιοτήτων. Θα εξευρεθούν πόροι για την περάτωση των ιδιαίτερα σημαντικών δημοσίων έργων για την πρωτεύουσα. Υπογραμμίζεται με αυτό το άρθρο ότι η νέα κυβέρνηση έχει λάβει μία εξαιρετική πρωτοβουλία με μακρόπνοα σχέδια που θα ωφελήσουν όχι μόνο την πρωτεύουσα αλλά και την οικονομία της χώρας γενικότερα.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναλύσουμε 112 δημόσια έργα που εκτελέστηκαν στον ελληνικό χώρο από τις 19 Νοεμβρίου 1952 έως και τις 4 Οκτωβρίου 1955, μέσα από 431 άρθρα εφημερίδων. Κατηγοριοποιήσαμε τα άρθρα σε εννέα ενότητες, ανάλογα με το είδος και τη

¹¹⁰ Ευάνθης Χατζηβασιλείου, *Η άνοδος του Κωνσταντίνου Καραμανλή στην εξουσία 1954-1956*, ό.π., σ. 291.

¹¹¹ *Εμπρός*, 20/11/1952, φύλλο 1, 5.

φύση των έργων στα οποία αναφέρονται. Ειδικότερα, γίνεται λόγος για τα έργα της ύδρευσης που εκτελέστηκαν στη λίμνη Υλίκη, τα έργα οδοποιίας και συγκοινωνίας με τα προάστια της Αθήνας και στην περιφέρεια καθώς και τα έργα εξωραϊσμού και αποχέτευσης. Γίνεται ακόμη λόγος στα άρθρα που αναφέρονται στα έργα ανάπτυξης της βαριάς βιομηχανίας της Ελλάδας, στα βελτιωτικά και παραγωγικά έργα αλλά και στα έργα που έγιναν για τα αεροδρόμια, τα λιμάνια και τις γέφυρες της χώρας. Επιπλέον, γίνεται λόγος για τη στέγαση των κατοίκων, την ενοποίηση των τεχνικών υπηρεσιών και την αποκέντρωση. Σε αυτές τις ενότητες παραθέτουμε τίτλους των σχετικών άρθρων και αξιοσημείωτα αποσπάσματά τους. Τέλος, αναλύουμε και συγκρίνουμε τη στάση των εφημερίδων απέναντι στο εκάστοτε έργο ή γεγονός.

3.1 Τα έργα ύδρευσης

Το ζήτημα της ύδρευσης της Αθήνας ταλανίζει τους κατοίκους της πόλης από την αρχαιότητα. Ο Ρωμαίος Αυτοκράτορας Ανδριανός ήταν ο πρώτος που μερίμνησε για την ύδρευση και στη συνέχεια ο διάδοχός του Αντώνιος Πίος. Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός ότι με την απελευθέρωση της Ελλάδας από την Τουρκία, η ύδρευση ήταν το πρώτο πράγμα για το οποίο μερίμνησαν οι Δημογέροντες. Οι συνέπειες της λειψυδρίας ήταν η εκδήλωση διαφόρων ασθενειών κατά καιρούς —*όπως η γαστρεντερίτιδα ή ο τύφος*— οι οποίες ενίοτε λάμβαναν έκταση πανδημίας¹¹².

Σύμφωνα με τον ιστορικό Βάσια Τσοκόπουλο, από το 1890 μέχρι το 1900 είχαν προταθεί αρκετές λύσεις για το ζήτημα της λειψυδρίας. Μερικές από αυτές ήταν α) η ύδρευση από τις πηγές της Στυμφαλίας, β) η ύδρευση από τις πηγές του Μέλανος ποταμού, γ) η ύδρευση από τις πηγές του Βοιωτικού Κηφισού, δ) η ύδρευση με υδρομάστευση υπόγειων υδάτων, και τέλος ε) η ύδρευση με τεχνητές λίμνες¹¹³.

Το 1925 αποτελεί έτος-σταθμό στην ιστορία της ύδρευσης της Αθήνας. Η Δ' Εθνική Συνέλευση ενέκρινε τη σύμβαση με την εταιρία *Γιούλεν και Σία*. Τότε εγκρίθηκε και η κατασκευή της τεχνητής λίμνης του Μαραθώνα. Η χωρητικότητά της υπολογίζεται στα 41.000.000 κυβικά μέτρα, ποσότητα που ικανοποιούσε πλήρως τις ανάγκες του πληθυσμού

¹¹² Δημήτριος Γ. Σκουζές, Δημήτριος Αλ. Γέροντας, *Το χρονικό της ύδρευσης των Αθηνών (από την αρχαιότητα ως τη σύγχρονη εποχή)*, Αθήνα 1963, σσ. 5-6.

¹¹³ Βάσιας Τσοκόπουλος, *Μεγάλα Τεχνικά Έργα στην Ελλάδα (Τέλη 19ου-αρχές 20ού αιώνα)*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 1999, σ. 112.

της πρωτεύουσας. Η δαπάνη για το έργο ανήλθε στα 11.300.000 δολάρια¹¹⁴. Τα έργα άρχισαν το 1926 μετά από λεπτομερείς μελέτες αμερικανικής εταιρίας και αποφασίστηκε το φράγμα να γίνει λιθόδημητο¹¹⁵.

Στο μεταξύ ωστόσο και με το πέρασμα των ετών ο πληθυσμός της πρωτεύουσας αυξήθηκε σημαντικά και το ζήτημα της λειψυδρίας επανήλθε στο προσκήνιο. Μάλιστα έχρηζε άμεσης επίλυσης. Στις 15 Νοέμβρη του 1950 έφθασε στη χώρα μας ο Γάλλος υδρολόγος *René Brunotte* και αφού εξέτασε όλες τις υποψήφιες λύσεις για το ζήτημα της ύδρευσης, κατέληξε ότι η πιο αποτελεσματική ήταν η λύση της ύδρευσης από τη λίμνη Υλίκη. Στην έκθεσή του ωστόσο ανέφερε και κάποια σχετικά μειονεκτήματα. Ένα από αυτά ήταν η απόσταση που τη χώριζε από τη λίμνη του Μαραθώνα αλλά και η διαφορά ύψους που απαιτούσε την άντληση υδάτων από τα 175 μ. περίπου. Πρόβλημα που τελικά μπορούσε να αντιμετωπιστεί. Ένα ακόμη μειονέκτημα σχετικά με την άντληση ήταν η χρήση της ηλεκτρικής ενέργειας στην περιοχή, η οποία δεν επαρκούσε. Η λύση δόθηκε και σε αυτό το ζήτημα με τα σχέδια δημιουργίας κεντρικών εργοστασίων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Ωστόσο, μετά την τελική απόφαση τέθηκε το ζήτημα για το αν η χάραξη του υδραγωγείου θα γινόταν παρευβοϊκώς ή μέσω της Θήβας¹¹⁶.

Την περίοδο που εξετάζουμε η ύδρευση είναι και ένα από τα βασικά ζητήματα που προβάλλονται μέσα από τον Τύπο. Για πρώτη φορά από την εκλογή της νέας κυβέρνησης το ζήτημα προβάλλεται στις 20 Νοεμβρίου. Η *Εμπρός* φιλοξενεί άρθρο με τον τίτλο: «ΑΝ ΑΡΧΙΣΟΥΝ ΣΥΝΤΟΜΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΗΣ ΥΛΙΚΗΣ – Ο ΘΗΒΑΪΚΟΣ ΚΑΜΠΙΟΣ ΗΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΗ ΑΛΗΘΙΝΟΣ ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΣ»¹¹⁷. Ο υπότιτλος του άρθρου είναι «οι Αθηναίοι και οι Πειραιείς δεν θα ξαναδιψάσουν». Γίνεται λόγος για τα εμπόδια που αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα για το ζήτημα της ύδρευσης αναφέροντας πως «κάθε φορά που ξεπροβάλλει κάποια λύσις, κάθε φορά, που ο κοσμάκης ελπίζει πως επί τέλους το νερό θα τρέξει...όλο και κάτι μπαίνει στην μέση, όλο και κάποιος δεν συμφωνεί και το νερό δεν τρέχει, και το τέλμα γίνεται μεγαλύτερο». Στο άρθρο δηλώνεται ξεκάθαρα η δυσαρέσκεια των κατοίκων για την ύδρευση, η οποία αποτελεί χρόνιο πρόβλημα. Παρά την επιμονή του υπηρεσιακού Υπουργείου Δημοσίων Έργων και του πρύτανη του Πολυτεχνείου κ. Κορωναίου δεν κατόρθωσαν τελικά

¹¹⁴ Δημήτριος Γ. Σκουζές, Δημήτριος Αλ. Γέροντας, *Το χρονικό της ύδρευσης των Αθηνών (από την αρχαιότητα ως τη σύγχρονη εποχή)*, ό.π., σ. 134.

¹¹⁵ Βάσιος Τσοκόπουλος, *Μεγάλα Τεχνικά Έργα στην Ελλάδα (Τέλη 19ου-αρχές 20ού αιώνα)*, ό.π., σ. 113.

¹¹⁶ Δημήτριος Γ. Σκουζές, Δημήτριος Αλ. Γέροντας, *Το χρονικό της ύδρευσης των Αθηνών (από την αρχαιότητα ως τη σύγχρονη εποχή)*, ό.π., σσ. 146-148.

¹¹⁷ *Εμπρός*, 20/11/1952, φύλλο 6.

να δοθούν από τον προϋπολογισμό τα απαιτούμενα χρήματα για να γίνουν τα έργα της Υλίκης. Για τον λόγο αυτό αναβλήθηκε η έναρξή τους.

Σε συμπληρωματικό άρθρο με υπότιτλο «Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΑΝΤΑ» ο αρθρογράφος της φιλοκυβερνητικής εφημερίδας, προκειμένου να ελαφρύνει από τις ευθύνες την κυβέρνηση, υποστηρίζει πως πάντοτε ως τώρα οι κυβερνήσεις είχαν ως δικαιολογία για τη μη επίλυση του ζητήματος την έλλειψη χρημάτων. Δεν απαιτείται η επίλυση του σημαντικού αυτού ζητήματος από μία υπηρεσιακή κυβέρνηση αλλά υπολογίζεται ότι το 1953 η έλλειψη νερού θα είναι πολύ μεγαλύτερη από εκείνη του 1951. Το βάρος θα πρέπει να αναλάβει δυστυχώς η νέα κυβέρνηση. Το αποτέλεσμα της επίλυσης του προβλήματος θα ήταν χιλιάδες στρέμματα να γίνουν ποτιστικά και να τετραπλασιασθεί η απόδοσή τους. Στην περίπτωση αυτή, το κόστος ζωής των Αθηναίων πολιτών θα μειωθεί αισθητά ενώ θα βελτιωθεί και το βιοτικό επίπεδων των γεωργών της περιοχής καθώς το εισόδημά τους θα ανέβει τουλάχιστον κατά 200%. Ένα ακόμη πλεονέκτημα από την επαρκή ύδρευση της πρωτεύουσας θα είναι και η κίνηση ιδιωτικών κεφαλαίων στις γεωργικές και βιοτεχνικές επιχειρήσεις και κατ' επέκταση η αφθονία φθηνών κτηνοτροφικών και πτηνοτροφικών προϊόντων στην πρωτεύουσα. Με τον τρόπο αυτό θα δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για τη σημαντική βιομηχανική ανάπτυξη της Θήβας αλλά και ένας μεγάλος αριθμός αγροτών και εργατών θα βρει εργασία. Η *Εμπρός* για μία ακόμη φορά υπογραμμίζει τη δύσκολη κατάσταση που υπάρχει περιγράφοντας με λεπτομέρειες τα προβλήματα. Δίνει όμως στους αναγνώστες την ελπίδα ότι η κυβέρνηση Παπάγου πρόκειται να έρθει αντιμέτωπη με χρόνια ζητήματα, τα οποία ωστόσο είναι σε θέση να τα αντιμετωπίσει.

Επόμενο σχετικό με την ύδρευση άρθρο δημοσιεύτηκε την Τετάρτη 10 Δεκεμβρίου 1952 στην *Ελευθερία*. Αναφέρεται ότι η παροχή του ύδατος θα γίνεται επί τρεις ώρες την ημέρα και όχι λιγότερο. Με αυτή την ανακοίνωση διαψεύστηκε η είδηση ότι πλέον θα χορηγείται νερό ανά μία ημέρα. Τα μέτρα αυτά επρόκειτο να ληφθούν για την προσωρινή αντιμετώπιση του προβλήματος¹¹⁸. Φαίνεται με αυτό το δημοσίευμα το πρόβλημα της λειψυδρίας που υπήρχε για τους κατοίκους της πρωτεύουσας, οι οποίοι ενημερώνονταν καθημερινά από τον Τύπο για την παροχή ύδατος.

Το διάστημα αυτό συνεχίζουν να εξετάζονται τα σχέδια για τη χάραξη της ύδρευσης από τη λίμνη Υλίκη. Ο Τύπος παρακολουθεί στενά τις αποφάσεις του αρμόδιου υπουργείου και κρατά ενήμερο το αναγνωστικό κοινό. Την Κυριακή δημοσιεύτηκε στην *Εμπρός* άρθρο με

¹¹⁸ *Ελευθερία*, 10/12/1952, φύλλο 4.

τίτλο «ΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΛΥΣΙΝ ΤΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ»¹¹⁹. Το άρθρο αναφέρει πως ο Υπουργός Δημοσίων Έργων δήλωσε ότι δεν έχει αποφασισθεί ακόμη ποια θα είναι η τελική λύση του προβλήματος και ακόμη εξετάζουν όλες τις πιθανές λύσεις.

Παράλληλα, η Εταιρία Υδάτων υποστήριξε τη δημιουργία αγωγού μέσω της Θήβας από τη λίμνη Υλίκη. Μέσω της κατασκευής ανοικτού χάνδακος της παρεμβολικής χάραξης προβλεπόταν μεγαλύτερο έργο κατά 80%. Ο γενικός διευθυντής της Εταιρίας Υδάτων υποστήριξε στη συνέχεια ότι θα αναλάβει την εκτέλεση ολόκληρου του έργου από την Υλίκη μέσω της Θήβας εάν το κράτος χορηγούσε κονδύλιο ύψους 37,5 δισεκατομμυρίων δραχμών. Επρόκειτο να κατασκευάσει τμήμα του υδραγωγείου από το Κακοσάλεσι μέχρι Ραπτόζης, όπου θα γίνει το φράγμα μέσα σε δεκαοχτώ μήνες. Από το φράγμα αυτό θα διοχετεύονταν στον Μαραθώνα 15.000.000 κυβικά μέτρα. Τέλος, ο κ. Μπούθ τόνισε ότι το προϊόν από την πώληση αυτής της ποσότητας ύδατος είναι ικανό να χρηματοδοτήσει το έργο μέχρι τη λίμνη Υλίκη.

Στο μεταξύ και παράλληλα με την ύδρευση της Αθήνας πραγματοποιούνταν και σχετικά έργα στην επαρχία. Η *Εμπρός* πρόβαλλε συστηματικά μέσα από τις στήλες της τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν οι κάτοικοι της περιφέρειας με την έλλειψη ύδρευσης. Ειδικότερα, φιλοξενεί την περίοδο αυτή σχετικό άρθρο με τίτλο «ΤΟ ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΛΑΜΙΑΣ». Αναφέρει ότι για την κατασκευή του εσωτερικού δικτύου ύδρευσης της Λαμίας αποφασίσθηκε η άμεση δημοπράτηση της κατασκευής του έργου. Σύμφωνα με ειδική μελέτη θα απαιτηθούν 24.000 μέτρα υδροσωλήνων, η δαπάνη των οποίων θα προϋπολογισθεί στα 300 εκατομμύρια δραχμές. Το πρόβλημα της ύδρευσης στην περιφέρεια τονίζεται και μέσα από το κύριο άρθρο στο πρωτοσέλιδο της εφημερίδας «ΠΡΩΤΑΚΟΥΣΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΣΥΜΒΑΙΝΟΥΝ ΣΤΗ ΧΙΟ – ΑΛΗΘΙΝΗ ΜΑΧΗ ΓΥΝΑΙΚΩΝ ΓΙΑ ΜΙΑ ΣΤΑΓΟΝΑ ΝΕΡΟΥ!»¹²⁰. Ο υπότιτλος αναφέρει τα εξής: «*Ο κόσμος ποτίζεται με... καταβρεκτήρες του Δήμου. – Δρόμοι που δεν διαφέρουν από βούρκους. – Και ένα κάστρο που καταβροχθίζει αυτούσια τα μικρά σπιτάκια*». Το λαϊκό ύφος του τίτλου αποβλέπει στο να ενδυναμώσει τη σχέση του αρθρογράφου με τον αναγνώστη και κατ' επέκταση να τον κάνει να ενστερνιστεί την άποψή του. Το άρθρο ξεκινά αναφέροντας ότι τα τρία βασικά προβλήματα των κατοίκων της Χίου είναι η ύδρευση του νησιού, οι ανύπαρκτοι δρόμοι (οι οποίοι χαρακτηρίζονται «*αδιάβατοι βάλτοι*») και το κάστρο, η παλαιότερη συνοικία στο κέντρο της πόλης.

¹¹⁹ *Εμπρός*, 14/12/1952, φύλλο 6.

¹²⁰ *Εμπρός*, 07/01/1953, φύλλο 1, 3.

Σχετικά με την πρωτεύουσα πάλι, την Τρίτη 27 Ιανουαρίου αναφέρεται στην *Εμπρός* ότι για πρώτη φορά ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων έπειτα από ειδική σχετική μελέτη του ζητήματος του ύδρευσης κατήρτισε υπόμνημα το οποίο θα εισηγηθεί στα προσεχή υπουργικά συμβούλια¹²¹. Έγινε γνωστό ότι τάσσεται υπέρ της παρευβοϊκής χάραξης για τη μεταφορά των υδάτων της Υλίκης στη λίμνη του Μαραθώνα. Ακόμη, θεωρούσε εξασφαλισμένους τους πόρους για την εκτέλεση του όλου έργου το οποίο επρόκειτο να απαιτήσει δαπάνη διακοσίων δισεκατομμυρίων δραχμών. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι συστάθηκε ειδική επιτροπή για τη μελέτη του όλου ζητήματος της ύδρευσης.

Τα παράπονα ωστόσο δεν σταματούσαν. Στις 25 Φεβρουαρίου φιλοξενείται στην *Εμπρός* ρεπορτάζ με τίτλο «ΟΤΑΝ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΠΟΛΑΙΑ – ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΤΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΥΔΡΕΥΣΙΝ ΤΩΝ»¹²². Ο υπότιτλος αναφέρει ότι οι Πειραιώτες μεταφέρουν νερό από τα εκατό μέτρα. Το άρθρο υπογράφουν περίπου εβδομήντα συνολικά κάτοικοι του Πειραιά, των οδών Καλοκαιρινού, Κάστορος, Εύβοιας, Κυνουρίου και Υπαπαντής. Ειδικότερα αναφέρουν: «*διαμαρτυρόμεθα δια την αστοργίαν και αδιαφορίαν των δήμων εις τους οποίους ανήκομεν*», (Δραπετσώνας και Ταμπουρίων) για την ύδρευση των οδών αυτών. Σύμφωνα με το Σχέδιο Μάρσαλ όλοι οι δήμοι ενέκριναν σχέδια ύδρευσης εντελώς αντίθετα με τις περιοχές που έχουν πραγματικές ανάγκες, κατανέμοντας τους σωλήνες σε σημεία πολύ απομακρυσμένα της αρεσκείας των ιθυνόντων αφήνοντας χωρίς νερό τις ανωτέρω οδούς που βρίσκονται σε κεντρικότερα σημεία των δήμων. Αναγκάζουν μάλιστα οι ενέργειες αυτές τους κατοίκους «*ταλαιπωρούμενους και μοχθούντες*» να μεταφέρουν νερό, «*την κυριότερα βιοτικήν ανάγκην*» από μεγάλη απόσταση, δηλαδή εκατό πενήντα και διακόσια μέτρα. Σύμφωνα με το άρθρο λοιπόν ο κόσμος έχει ξεσηκωθεί από τα κυβερνητικά σχέδια. Οι κάτοικοι ωστόσο δεν κατηγορούν άμεσα την κυβέρνηση αλλά τους δήμους τους για αυτές τις σοβαρές παραλείψεις, σύμφωνα με την *Εμπρός*.

Την Τρίτη 27 Ιανουαρίου δημοσιεύτηκε άρθρο στην *Ελευθερία* σύμφωνα με το οποίο, η Εταιρία Υδάτων ανακοίνωσε ότι για την αντιμετώπιση των αναγκών ύδρευσης πρόκειται να δημιουργηθεί και δεύτερος αποθηκευτικός χώρος ύδρευσης, εκτός από την Υλίκη¹²³. Για το προβλεπόμενο έργο υπολογίζεται ότι θα δαπανηθούν 75 δισεκατομμύρια δραχμές ενώ με τη δημιουργία του συμφωνεί και η Εταιρία Υδάτων. Στο δεύτερο μέρος του άρθρου φιλοξενείται μία δήλωση του κ. Καραμανλή ο οποίος υποστηρίζει ότι όσα γράφονται στον Τύπο το

¹²¹ *Εμπρός*, 27/01/1953, φύλλο 6.

¹²² *Εμπρός*, 25/02/1953, φύλλο 3.

¹²³ *Ελευθερία*, 27/01/1953, φύλλο 6.

τελευταίο διάστημα για το ζήτημα της ύδρευσης δεν ισχύουν. Τέλος, υπογράμμισε ότι αρμόδια να αποφασίσει για το ζήτημα είναι μόνο η κυβέρνηση, εφόσον μελετήσει όλα τα δεδομένα. Εδώ βλέπουμε ότι η *Ελευθερία* με ουδετερότητα ενημερώνει απλώς τους αναγνώστες για τα πολιτικά δρώμενα, μεταδίδοντας την είδηση χωρίς πολιτικά σχόλια.

Στις 5 Φεβρουαρίου 1953 η *Ελευθερία* δημοσίευσε ένα ακόμη άρθρο με τίτλο «ΧΑΡΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΗΘΕΙΑΝ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΜΑΡΣΑΛ – ΤΑ ΧΩΡΙΑ ΑΠΟΚΤΟΥΝ ΔΙΚΤΥΑ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ»¹²⁴. Το άρθρο αναφέρει ότι μόνο τριακόσια εβδομήντα ελληνικά χωριά είχαν υγιεινά συστήματα ύδρευσης γύρω στα τέλη του 1952. Ωστόσο, πλέον επιθυμούν να αποκτήσουν και τα υπόλοιπα. Τα έργα πραγματοποιούνται και με προσωπική εργασία των κατοίκων των περιοχών αυτών. Αναφέρεται ότι οι γυναίκες που μένουν στην περιοχή κοντά στην αρχαία Σπάρτη χρειάζεται να βαδίζουν ενάμισι χιλιόμετρο για να φέρουν νερό στο σπίτι.

Με αφορμή τις σχετικές φήμες που αφορούσαν τα σχέδια του κ. Καραμανλή για την εξέταση της παρευβοϊκής χάραξης υπήρξαν κάποιες αντιδράσεις. Την Τετάρτη 5 Μαρτίου 1953 δημοσιεύτηκε στην *Εμπρός* ένα ακόμη ρεπορτάζ σχετικά με την ύδρευση της Αθήνας. Ο υπότιτλος του άρθρου αναφέρει ότι οι θηβαϊκές επαγγελματικές οργανώσεις ζητούν να περνάει ο κεντρικός αγωγός της Υλίκης ανάμεσα από τους αγρούς των Θηβών. Το άρθρο συνοδεύει μία φωτογραφία από αγρότες της περιοχής με την εξής λεζάντα: «*Ένα είναι το αίτημα των αγροτών των Θηβών: Ο αγωγός της Υλίκης να περνά μέσα από τους αγρούς των*». Ειδικότερα οι επτά οργανώσεις της Θήβας ζητούν να γίνει η ύδρευση της Αθήνας από τη λίμνη Υλίκη μέσω του θηβαϊκού πεδίου, προβάλλοντας κάποια επιχειρήματα.

Αρχικά υποστηρίζουν ότι η άρδευση της γόνιμης γης δεν αφορά μόνο την περιοχή της Θήβας αλλά θα ωφελήσει και την εθνική οικονομία γενικότερα. Θα αυξηθεί σημαντικά το εθνικό εισόδημα διότι η απόδοση της γης θα είναι τουλάχιστον τετραπλάσια σε σιτηρά, βαμβάκι ή λαχανικά. Θα βελτιωθεί σημαντικά το βιοτικό και οικονομικό επίπεδο των γεωργών και η αξία των αγρών θα αυξηθεί σε ποσοστό της τάξεως 200%. Θα κινητοποιηθούν τα ιδιωτικά κεφάλαια σε ευρύτατη κλίμακα. Μεγάλος αριθμός πτωχών αγροτών και εργατών (μεταξύ των οποίων υπάρχει και σημαντικός αριθμός προσφύγων) θα βρει εργασία είτε στις γεωργικές επιχειρήσεις, είτε σε παρεμφερείς όπως για παράδειγμα στη βιομηχανία κονσερβοποίησης αγροτικών προϊόντων κ.α. Τέλος γίνεται λόγος για «*απαράγραφα και αναφαίρετα*» δικαιώματα των κατοίκων, τα οποία πηγάζουν όχι μόνο από την ιστορία τους, την τοποθεσία τους και την αξία της πεδιάδας αλλά και από τις θυσίες που υπέστησαν κατά

¹²⁴ *Ελευθερία*, 05/02/1953, φύλλο 4.

την αποξήρανση της Κωπαΐδας, τα νερά της οποίας κατέκλυσαν για να σχηματισθούν οι σημερινές λίμνες Υλίκης και Παραλίμνη¹²⁵. Το Δημοτικό Συμβούλιο της περιοχής αποφάσισε να ενισχύσει τον αγώνα που ξεκίνησαν οι τοπικές οργανώσεις εδώ και τρία χρόνια. *«Γνωρίζει δε προς την Κυβέρνησιν ότι ο θηβαϊκός λαός τελεί εν εξεγέρσει επί επαπειλουμένω στραγγαλισμώ των δικαιωμάτων του επί των υδάτων της Υλίκης, τα οποία ανεγνώρισεν πρώτη η Κυβέρνησις του αιμνήστου Χαρ. Τρικούπη»*. Τέλος, αναφέρεται ότι η χάραξη μέσω της Θήβας θα απαιτήσει υδραγωγείο μήκους 44.700 μέτρων έναντι των 76.000 μέτρων της παρευβοϊκής, και δαπάνη 75 δισεκατομμυρίων δραχμών έναντι 300 δισεκατομμυρίων δραχμών της παρευβοϊκής χάραξης. Η όλη επιχειρηματολογία του άρθρου είναι εξαιρετικά διαφωτιστική σχετικά με το ζήτημα της ύδρευσης. Γίνεται ακόμη φανερή η ένταση που υπήρχε σχετικά με τα σχέδια της ύδρευσης.

Ένα ακόμη ζήτημα που απασχόλησε για αρκετό χρονικό διάστημα κατά κύριο λόγο την *Ελευθερία*, ήταν μία ασύμφορη σύμβαση που σύναψε το Ελληνικό Κράτος με την εταιρία Υδάτων. Ένας από τους όρους της σύμβασης υποστήριζε ότι η Εταιρία θα μπορούσε να εκμεταλλεύεται τα έργα ύδρευσης για τα επόμενα τριάντα έτη. Το πρώτο άρθρο που δημοσιεύτηκε σχετικά έφερε τον τίτλο «ΑΠΗΛΕΙΦΘΕΙ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΜΕ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ ΥΔΑΤΩΝ Ο ΕΠΑΧΘΗΣ ΔΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝ ΟΡΟΣ ΠΕΡΙ ΠΑΡΑΤΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥ ΑΥΤΗΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟΥ 1984»¹²⁶. Γινόταν πλέον γνωστό ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής ανακοίνωσε ότι στη σύμβαση μεταξύ του κράτους και της Εταιρείας Υδάτων, απαλείφθηκε ο ασύμφορος αυτός όρος. Υποστηρίχθηκε ακόμη ότι η σύμβαση θα έπρεπε να περιορίζεται στην εκτέλεση και επιτήρηση των δημοσίων έργων. Τέλος, πλέον το Ελληνικό Κράτος δεν έχει κάποια δέσμευση απέναντι στην εν λόγω εταιρία. Σχετικά με το ζήτημα την Παρασκευή 3 Απριλίου δημοσιεύτηκε ένα ακόμη άρθρο με τίτλο «Η ΠΑΡΑΤΑΣΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΥΔΑΤΩΝ – ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΜΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΩΝ»¹²⁷. Το άρθρο έκανε λόγο για ένα δημοσίευμα του κόμματος των Φιλελευθέρων, σύμφωνα με το οποίο ο Υπουργός Δημοσίων Έργων με την τροποποίηση της σύμβασης της Εταιρείας Υδάτων δεν έλυσε το πρόβλημα αλλά το ενέτεινε. Το άρθρο αυτό ρίχνει φως σε μία άλλη πλευρά του ζητήματος η οποία είναι η εξής: η κυβέρνηση που υπέγραψε αυτή τη σύμβαση είχε να επιλέξει ανάμεσα από το να εξοφλήσει άμεσα, όλους του τόκους των ξενών κεφαλαίων που είχε δανειστεί και από την παραχώρηση

¹²⁵ Αναφέρεται ότι η γη αυτή ανήκε στους γονείς τους που υπέστησαν ασθένειες που προκλήθηκαν από τις λίμνες που σχηματίστηκαν.

¹²⁶ *Ελευθερία*, 01/04/1953, φύλλο 4.

¹²⁷ *Ελευθερία*, 03/04/1953, φύλλο 4.

δικαιωμάτων μέχρι πολλά χρόνια αργότερα. Και όπως είναι φυσικό επέλεξε το δεύτερο. Τώρα πως είναι δυνατό ο κ. Καραμανλής να τροποποίησε τη σύμβαση χωρίς επιπτώσεις; Στη δεύτερη ενότητα φιλοξενείται μία δήλωση του κ. Καραμανλή. Ο ίδιος υποστηρίζει ότι η τροποποίηση της σύμβασης ωφέλησε το Ελληνικό Κράτος καθώς τώρα μπορεί να αποδεσμευτεί οποιαδήποτε στιγμή μπορεί από την Εταιρεία και δεν χρειάζεται να περιμένει τριάντα χρόνια.

Παράλληλα με το ζήτημα της σύμβαση, η οριστική λύση της ύδρευσης εξακολουθούσε να απασχολεί τον Τύπο. Την Τετάρτη 14 Απριλίου 1953 ο κ. Υπουργός απαντώντας σε ερωτήσεις των δημοσιογράφων υποστήριξε ότι πριν ληφθεί η οριστική απόφαση για τον τρόπο που θα εξασφαλισθούν οι οικονομικοί πόροι και για την εκτέλεση των έργων ύδρευσης, δεν πρόκειται να ανακοινωθεί κάτι¹²⁸.

Στις 29 Απριλίου δημοσιεύτηκε εκτενές άρθρο με τίτλο «ΕΨΗΦΙΣΘΗ ΧΘΕΣ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΠΕΡΙ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ ΑΘΗΝΩΝ – ΠΕΙΡΑΙΩΣ»¹²⁹. Ο υπότιτλος αναφέρει ότι «Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΗΣ ΟΥΛΕΝ ΕΙΣΠΡΑΤΤΕΙ 84.000 ΔΟΛΛΑΡΙΑ ΕΤΗΣΙΩΣ!». Την προηγούμενη ημέρα η κοινοβουλευτική επιτροπή είχε καθορίσει τους όρους εκμετάλλευσης της ύδρευσης και άρδευσης Αθηνών – Πειραιώς. Ο εισηγητής της επιτροπής περιέγραψε τους επαχθείς —για το Ελληνικό Δημόσιο— όρους που είχε συμφωνία με την Ούλεν. Ενώ τα προνόμια της Εταιρίας έληγαν το 1952, ωστόσο πήραν παράταση για τριάντα δύο ακόμη έτη και μάλιστα αδικαιολόγητα με την έγκριση της προηγούμενης κυβέρνησης. Στη συνέχεια το άρθρο αναφέρει ότι ο κ. Καραμανλής χαρακτήρισε ατυχή τη διατύπωση του εγγράφου ενώ ο κακός χειρισμός της υπόθεσης έδωσε επιχειρήματα στην εταιρία για περαιτέρω διεκδικήσεις. Τέλος, υποστήριξε ότι δεν επιθυμεί ο ίδιος να αποδώσει πολιτικές ευθύνες, κανείς όμως δεν μπορεί να αρνηθεί ότι η εν λόγω συμφωνία ήταν ασύμφορη για το Ελληνικό Κράτος. Το νομοσχέδιο που ακολούθησε έγινε δεκτό χωρίς τροποποιήσεις.

Την 1η Ιουνίου η *Εστία* δημοσιεύει ένα αιχμηρό άρθρο σχετικά με την ύδρευση με τίτλο: «ΜΙΑ ΠΕΡΙΤΤΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ»¹³⁰. Αναφέρεται ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων προφανώς δεν επέλεξε την ορθότερη οδό και ίδρυσε μία επιτροπή για την εξέταση του ζητήματος της ύδρευση από την Υλίκη. Υποστηρίζεται μάλιστα ότι επιτροπή αυτή θα κρίνει «μυστικά και μονοπλεύρως» τα προβλήματα για την ύδρευση. Από τη στιγμή που έχουν γίνει τόσες γνωματεύσεις σχετικά με το θέμα τα προηγούμενα χρόνια από Έλληνες και ξένους εμπειρογνώμονες, η γνώμη της τριμελούς επιτροπής δεν έχει «κ α μ μ ί α ν» ισχύ. Μάλιστα, οι

¹²⁸ Εμπρός, 15/04/1953, φύλλο 4.

¹²⁹ Εμπρός, 29/04/1953, φύλλο 4.

¹³⁰ Εστία, 01/06/1953, φύλλο 1.

ενέργειες αυτές φαίνεται να συνάδουν με τα συμφέροντα της εταιρίας «Ούλεν» η οποία με τέτοιου είδους τεχνάσματα θέλει να «αποσπάσει από το Κράτος νέα δισεκατομμύρια». Το ύφος της εφημερίδας είναι καταγγελτικό. Με απόλυτη σαφήνεια επιρρίπτει ευθύνες στην επιτροπή που συστάθηκε για το ζήτημα της ύδρευσης. Παράλληλα δηλώνεται εμμέσως ότι σημαντικές ευθύνες φέρει και ο νέος υπουργός, ο οποίος συνεργεί υπέρ της ξένης εταιρίας.

Παράλληλα η Ελληνική Εταιρία Υδάτων απευθύνθηκε στην κοινή γνώμη μέσα από την *Εμπρός* στις 4 Ιουνίου, με άρθρο που έφερε τον τίτλο «Η ΥΔΡΕΥΣΙΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΗΣ»¹³¹. Ο υπότιτλος που συνόδευε το άρθρο ήταν «ΜΙΑ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΥΔΑΤΩΝ». Ειδικότερα, με σχετική επιστολή η Διεύθυνση της Ελληνικής Εταιρίας Υδάτων αρνείται ότι έχει προτείνει τη λύση Σουβάλας για την ύδρευση της πρωτεύουσας και όχι τη λίμνη Υλίκη. Η εταιρεία υποστήριξε ότι η σχετική απόφαση ανήκε στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων και πως χαλκευμένα σχετικά δημοσιεύματα σε πρωινές εφημερίδες έχουν σκοπό τη δημιουργία σύγχυσης. Επιπροσθέτως, την Πέμπτη 11 Ιουνίου η *Βραδυνή* αναφέρεται σε μία δήλωση του αρμόδιου υπουργού. Ειδικότερα, ο κ. Καραμανλής θέλοντας να διαλευκάνει το τοπίο σχετικά με τη σύσταση της επιτροπής υποστήριξε πως εκείνη συστάθηκε για να εξετάσει το θέμα της ύδρευσης¹³². Ειδικότερα, πρόκειται να μελετηθούν τα στοιχεία για να αποφασιστεί εάν είναι θα πρέπει να γίνει η ύδρευση των Αθηνών από την Υλίκη ή από τη Σουβάλα. Σε κάθε περίπτωση ο Υπουργός υποστήριξε ότι το θέμα μελετάται ακόμη, ενώ το ζήτημα θα λυθεί από την κυβέρνηση και όχι από την επιτροπή ο ρόλος της οποίας είναι περιορισμένος.

Τελικά στις 12 Ιουνίου η εφημερίδα *Εμπρός* επιβεβαίωσε ότι «ΕΚ ΤΗΣ ΛΙΜΝΗΣ ΥΛΙΚΗΣ ΘΑ ΥΔΡΕΥΘΗ Η ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ»¹³³. Ο κ. Καραμανλής ωστόσο ανακοίνωσε ότι θα μελετηθούν ξανά τα στοιχεία για την εκτέλεση του έργου ύδρευσης από την Υλίκη με σκοπό να εξευρεθεί οικονομικότερη εκτέλεση. Δήλωσε μάλιστα ότι δεν γεννάται πλέον θέμα για την ύδρευση της πρωτεύουσας από τη Σουβάλα. Την ίδια μέρα το σχετικό άρθρο της *Ελευθερίας* έφερε τον τίτλο «Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ ΕΚ ΤΗΣ ΛΙΜΝΗΣ ΥΛΙΚΗΣ»¹³⁴.

Την Τρίτη η *Ελευθερία* αναφέρθηκε σε μία δήλωση του πρώην Υπουργού Δημοσίων Έργων. Ο κ. Νικολαΐδης υποστήριξε ότι αφού λύση της ύδρευσης από την Υλίκη έγινε δεκτή και εξετάστηκε από τόσους αρμοδίους, την υποστηρίζει και ο ίδιος¹³⁵. Την Παρασκευή 19

¹³¹ *Εμπρός*, 04/06/1953, φύλλο 4.

¹³² *Βραδυνή*, 11/06/1953, φύλλο 4.

¹³³ *Εμπρός*, 12/06/1953, φύλλο 4.

¹³⁴ *Ελευθερία*, 12/06/1953, φύλλο 4.

¹³⁵ *Ελευθερία*, 16/06/1953, φύλλο 4.

Ιουνίου δημοσιεύτηκε παρόμοιο άρθρο με τίτλο «Ο ΠΡΩΗΝ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ κ. ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ ΑΠΑΝΤΑ ΕΙΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΥΔΑΤΩΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ»¹³⁶. Στο άρθρο αυτό ο κ. Νικολαΐδης υποστήριξε ότι πρέπει να σταματήσουν οι μελέτες για την ύδρευση και να ξεκινήσουν αμέσως οι εργασίες για την εκτέλεσή της.

Στη συνέχεια, η *Εμπρός* με ένα αισιόδοξο άρθρο αναφέρει ότι βελτιώνεται πλέον η ύδρευση της Αθήνας αλλά και της Θεσσαλονίκης¹³⁷. Πιο συγκεκριμένα, ανακοινώθηκαν από τους αρμόδιους τα έργα για τη βελτίωση της υδροδότησης στην περιφέρεια της πρωτεύουσας. Αποφασίστηκε από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και την Εταιρία Υδάτων να κατασκευασθούν μικρές υδαταποθήκες σε διάφορα υψηλά σημεία της πόλης. Αρχικά, υδαταποθήκες πρόκειται να κατασκευασθούν στη Νέα Ελβετία, στον Λυκαβηττό και στον συνοικισμό Κουπονίων, Ζωγράφου και Κηφισιά. Εν τω μεταξύ συνεχίζονται τα έργα στην περιοχή της πρωτεύουσας με την τοποθέτηση ενός αγωγού 600 χιλιομέτρων. Επίσης, τοποθετήθηκε και δεύτερος αγωγός 400 χιλιοστωμέτρων που το τελευταίο τμήμα του ενώνει την Αθήνα με τον Πειραιά. Ο κ. Καραμανλής υπέβαλε νομοσχέδιο στο Συντονιστικό Κυβερνητικό Συμβούλιο για την ανασύσταση του διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού Υδρεύσεως Θεσσαλονίκης, το οποίο εγκρίθηκε. Η ενέργεια αυτή αποσκοπούσε στην πληρέστερη εκπροσώπηση του αρδευτικού κοινού της πόλης, σύμφωνα με το σχετικό δημοσίευμα.

Στη συνέχεια η *Ελευθερία* κάνει λόγο για τις υδαταποθήκες που πρόκειται να δημιουργηθούν¹³⁸. Αναφέρεται ότι για τη βελτίωση της διανομής ύδατος στην πρωτεύουσα, αποφασίστηκε η κατασκευή μικρών υδαταποθηκών στα ψηλότερα σημεία της πόλης. Στη συνέχεια αναφέρονται αναλυτικά τα σημεία που πρόκειται να δημιουργηθούν. Γίνεται ακόμη γνωστό ότι η αποπεράτωση τους θα γίνει εντός του τρέχοντος έτους. Ακόμη, από τον Οκτώβριο του τρέχοντος έτους μέχρι τον Απρίλιο του 1954 θα τοποθετηθούν αγωγοί για την ενίσχυση της ύδρευσης των βιομηχανικών κέντρων της πρωτεύουσας.

Παράλληλα με τα έργα ύδρευσης της πρωτεύουσας πραγματοποιούνταν παρόμοια έργα και στην ελληνική επαρχία με σκοπό να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Η *Ελευθερία* την Τετάρτη 29 Ιουλίου κάνει λόγο για «ΤΑ ΕΡΓΑ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣ ΑΡΤΗΣ»¹³⁹.

¹³⁶ Ελευθερία, 19/06/1953, φύλλο 3.

¹³⁷ Εμπρός, 15/07/1953, φύλλο 4.

¹³⁸ Ελευθερία, 15/07/1953, φύλλο 4.

¹³⁹ Ελευθερία, 29/07/1953, φύλλο 4.

Αναφέρεται ειδικότερα ότι παρουσία των αρχών πραγματοποιήθηκαν τα επίσημα εγκαίνια για τη λειτουργία της νέας ύδρευσης της πόλης. Πληροφορούμαστε επίσης ότι μέσα σε ένα μήνα θα αρχίσουν οι εργασίες της εκτέλεσης του δεύτερου μέρους των έργων, με την ολοκλήρωση του οποίου θα υδρευθούν επτά χιλιάδες κάτοικοι.

Την περίοδο αυτή τρεις καταστρεπτικοί σεισμοί λαμβάνουν χώρα στο Ιόνιο πέλαγος στο διάστημα μεταξύ 9 έως 12 Αυγούστου 1953. Σεισμοί που θεωρούνται οι καταστροφικότεροι στην ιστορία της Νεώτερης Ελλάδας. Τα νησιά που μέτρησαν τις περισσότερες καταστροφές αλλά θρήνησαν μέχρι και θύματα ήταν η Ζάκυνθος, η Κεφαλλονιά αλλά και η Ιθάκη. Την περίοδο αυτή λοιπόν, ο Τύπος σχολιάζει την κατάσταση των νησιών του Ιονίου που υπέστησαν τον σεισμό προ ολίγων ημερών. Την Πέμπτη 10 Σεπτεμβρίου η *Εμπρός* μέσα από το ρεπορτάζ της Ρένας Κουβάρα με τίτλο «ΚΑΤΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΣΕΞΕΙ ΠΟΛΥ Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ – ΥΔΡΕΥΣΙΣ: ΤΟ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 1 ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΙΘΑΚΗΣ» εφιστά την προσοχή των αρμοδίων¹⁴⁰. Ο υπότιτλος αναφέρει ότι οι κάτοικοι ζητούν να σταλούν το ταχύτερο δυνατό φύλλα λαμαρίνας, για να διοχετευθεί το νερό στα σπίτια τους από τις δεξαμενές. Οι Ζακυνθινόι και οι Κεφαλλονίτες στερούνται παντελώς τροφίμων και ρουχισμού, στη χειρότερη θέση βρίσκονται όμως οι κάτοικοι της Ιθάκης. Οι τελευταίοι δεν έχουν πλέον νερό καθώς καταστράφηκε πλήρως το υδραγωγείο της πόλης. Έπειτα, θίγεται για το νησί το ζήτημα της στέγασης εν μέσω ερειπίων. Ένα ακόμη, τελευταία ζήτημα του θίγεται και για τα τρία νησιά αυτή τη φορά, είναι αυτός της παραγωγής και αποθήκευσης του λαδιού. Αφενός, το λάδι είναι η κυριότερη τροφή αλλά και ο καρπός παραγωγής των νησιών. Οι κάτοικοι κατασκευάζουν αυτή τη στιγμή μόνοι τους τα ελαιοτριβεία που καταστράφηκαν.

Στη συνέχεια, ο Τύπος της εποχής και ειδικότερα η *Εμπρός* προβάλλει απαρέγκλιτα τα εγκαίνια των δημοσίων έργων που έχουν εγκριθεί και πρόκειται να εκτελεστούν. Την Πέμπτη 17 Σεπτεμβρίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «Ο ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΚΑΙ Ο ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΓΚΑΙΝΙΑΖΟΥΝ ΕΡΓΑ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ» που συνοδεύεται από φωτογραφία του Διαδόχου Κωνσταντίνου που εγκαινιάζει τα έργα ύδρευσης στο Κρανίδι και στην Κάρυστο της Εύβοιας. Αναφέρεται μάλιστα πως το έργο ύδρευσης του δήμου Κρανιδίου πραγματοποιήθηκε από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και ενισχύθηκε με τριετές ατομικό δάνειο ύψους 150 εκατομμυρίων δραχμών, από το Εθνικό Ίδρυμα. Στο έργο συνέβαλλαν μέσω εισφορών και οι Κρανιδιώτες που ζουν στην Αμερική και στη Βόρεια Αφρική. Το ποσό που προσέφεραν είναι

¹⁴⁰ *Εμπρός*, 10/09/1953, φύλλο 3.

περί τα 120 εκατομμύρια δραχμές. Η *Ελευθερία* συνόδευσε επίσης το σχετικό αφιέρωμα με φωτογραφία που είχε τη λεζάντα «ΤΑ ΕΡΓΑ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ»¹⁴¹.

Την Τετάρτη 21 Οκτώβρη γνωστοποιείται από την *Ελευθερία* ότι «ΕΡΓΑ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ ΗΡΧΙΣΑΝ ΕΙΣ ΛΑΜΙΑΝ»¹⁴². Το σχετικό άρθρο αναφέρει ότι από τον Δήμο Λαμίας ξεκίνησε η εκτέλεση των έργων ύδρευσης της πόλης. Ειδικότερα, πρόκειται να κατασκευαστεί κοντά στο φρούριο, νέα υδατο-δεξαμενή και νέοι υπόνομοι μήκους 2.500 μέτρων. Μετά την αποπεράτωση αυτών θα ακολουθήσει η σωλήνωση του υδραγωγείου και η τοποθέτηση υδρομετρητών στις οικίες των κατοίκων.

Το ζήτημα της ύδρευσης απασχόλησε δυναμικά τον Τύπο και την επόμενη χρονιά. Το Σάββατο 9 Ιανουαρίου 1954 δημοσιεύτηκε στην *Εμπρός* μικρό άρθρο με τίτλο «ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΛΗΡΗ ΥΔΡΕΥΣΙΝ»¹⁴³. Γίνεται γνωστό ότι κοινοποιήθηκαν οδηγίες από το Υπουργείο Εσωτερικών για να εκπονηθούν μελέτες για την ύδρευση των δήμων και των κοινοτήτων που δεν έχουν πρόσβαση στην ύδρευση ή που υδρεύονται ελλιπώς. Την Πέμπτη 24 Ιουνίου 1954 δημοσιεύτηκε άρθρο στην *Ελευθερία* με τίτλο «Η ΥΔΡΕΥΣΗ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΙΜΝΗ ΥΛΙΚΗ»¹⁴⁴. Το εκτενές άρθρο βρίσκεται στην πρώτη σελίδα και αναφέρει πως το Συντονιστικό Συμβούλιο ενέκρινε την πρόταση του Υπουργού Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλή, για την εκτέλεση έργων ύδρευσης της Λίμνης Υλίκης. Το έργο θα στοιχήσει 121 εκατομμύρια δολάρια νέες δραχμές και θα παρέχει 100 εκατομμύρια κυβικά μέτρα ύδατος ετησίως. Το έργο θα εκτελεστεί σε δύο στάδια: το πρώτο θα εκτελεστεί εντός τριετίας με δαπάνη 70.000.000 δραχμές.

Την ίδια μέρα η *Ελευθερία* δημοσίευσε ένα ακόμη άρθρο με τίτλο: «Η ΎΔΡΕΥΣΙΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΗΣ ΑΠΕΦΑΣΙΣΘΗ ΟΡΙΣΤΙΚΩΣ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΙΜΝΗ ΥΛΙΚΗ»¹⁴⁵. Εδώ αναφέρεται ότι η κυβέρνηση αποφάσισε την εκτέλεση μόνο του πρώτου σταδίου, καθώς δεν θεωρεί σωστό να επωμιστεί το βάρος ενός τόσο σημαντικού έργου μόνο μία γενιά. Στη συνέχεια παραβάλλεται η εισήγηση του κ. Καραμανλή για το θέμα με περισσότερα στοιχεία. Ειδικότερα, για να τονιστεί το μέγεθος του προβλήματος το άρθρο αναφέρει πως η κατανομή ύδατος ανέρχεται περίπου σε εβδομήντα πέντε λίτρα κατά κεφαλή ημερησίως, ενός σε πόλεις αντίστοιχου πληθυσμού σε ένα άτομο αντιστοιχούν τριακόσια λίτρα. Ιδιαίτερα σημαντικά

¹⁴¹ *Ελευθερία*, 17/09/1953, φύλλο 5.

¹⁴² *Ελευθερία*, 21/10/1953, φύλλο 4.

¹⁴³ *Εμπρός*, 09/01/1954, φύλλο 16.

¹⁴⁴ *Ελευθερία*, 24/06/1954, φύλλο 1.

¹⁴⁵ *Ελευθερία*, 24/06/1954, φύλλο 1.

ήταν και τα υδρευτικά έργα που έγιναν και το Νοέμβριο του 1952, τα οποία αν πραγματοποιούνταν η λίμνη θα είχε στερέψει από νερό σήμερα.

Η *Ελευθερία* δείχνει πλήρως και λεπτομερώς ενημερωμένη κάνοντας μία ιστορική αναδρομή και παραθέτοντας τις λύσεις υδρεύσης από το 1899 μέχρι σήμερα. Σήμερα, η αρμόδια υπηρεσία μελέτησε τη δυνατότητα ενδιάμεσης χάραξης και δημιούργησε έναν τοπογραφικό χάρτη, στον οποίο έγινε φανερό ότι η μέθοδος αυτή δεν ήταν απλώς δυνατή, αλλά και πιο πρακτική από τις υπόλοιπες. Τη σύγκριση αυτής της προμέλετης πραγματοποίησε μία επιτροπή που αποτελείται από τον κκ Καλλίκη, γενικό διευθυντή του Υπουργείου Συντονισμού, του Γ. Καρακασώνη, καθηγητή Ε.Μ.Π., Ν. Αλτηγού, πολιτικού μηχανικού και του Κ. Κυριακού, πολιτικού μηχανικού. Τέλος, το συμβούλιο δημοσίων έργων στις 12.06.54 ενέκρινε ομόφωνα αυτή τη λύση, ως ιδανική. Έπειτα παρατίθενται κάποια στοιχεία κατασκευής των έργων, όπως είναι το μήκος του υδραγωγείου (143 χλμ.), η μέγιστη παροχή ύδατος (70 εκατομμύρια Μ.Κ. ετησίως), και η διάρκεια εκτέλεσής του (τέσσερα έτη). Τέλος, δίνονται κάποια στοιχεία σταδιακής εκτελέσεως του έργου αλλά και για το φορολογικό. Ειδικότερα γίνεται λόγος για το ειδικό τέλος στο εισόδημα των μεγάλων οικοδομών (3%).

Την Παρασκευή 25 Ιουνίου δημοσιεύτηκε στην *Ελευθερία* άρθρο με τίτλο «Η ΥΔΡΕΥΣΙΣ» στο πρώτο φύλλο του τεύχους που μιλά ξανά για το χρόνια πρόβλημα της ύδρευσης της πρωτεύουσας. Ειδικότερα αναφέρει ότι το πρόβλημα ύδρευσης της Αθήνας ταλανίζει τους κατοίκους της επί μία δεκαετία. Τροχοπέδη στη λύση του προβλήματος υπήρξε η εταιρεία Ούλεν, η οποία «επεδίωκε ανέκαθεν ν' ανοίξει μεγάλες δουλειές». Για τον λόγο αυτό καταπολέμησε «σατανικῶς» τη λύση της Υλίκης, η οποία είχε προταθεί πολλές φορές. Ωστόσο, «τώρα ελήφθησαν οριστικά αποφάσεις που θα τεθούν άμεσα εις εφαρμογήν». Ειδικότερα αναφέρονται τα εξής: «*Η Σουβάλα της Ούλεν παραπέμπεται εις το αρχείο της αποικιακής νοστοπίας των ξένων εταιρειών. Αι Αθήναι θα λύσουν το πρόβλημα της υδρεύσεως δια της Υλίκης. Με άλλη χάραξη όμως, συντομωτέραν εκείνης που είχε προκριθεί το 1950.*» Ελπίζουμε ότι υιοθετείται η ορθή και τίμια λύση του προβλήματος και ελπίζει ο αρθρογράφος ότι τίθεται οριστικό τέρμα στην ιδιοτελή δράση της εταιρείας Ούλεν.

Στη συνέχεια σχολιάζεται η απόφαση της παρούσας κυβέρνησης να επιβάλει ειδικό τέλος 3% επί του εισοδήματος των οικοδομών για τέσσερα έτη, κάτι που κρίνεται ως «απαράδεκτον και άδικο». Κρίνεται απαράδεκτο καθώς οι πολίτες δεν είναι σε θέση να υποστηρίξουν την ήδη υψηλή φορολογία και άδικο γιατί μετά την περάτωση του έργου, το δημόσιο θα ωφεληθεί τελικά από την αύξηση της κατανάλωσης ύδατος. «*Δυνάμει ποίας*

λογικής και ποίας ηθικής θα πρέπει το κράτος να καταστεί επιχειρηματίας με κεφάλαια, που θα έχει σφετερισθή από τους πολίτες;» Στο τέλος του άρθρου ο αρθρογράφος αναρωτιέται ως πότε οι πολίτες αυτή της γενιάς θα πληρώνουν για την ανάκαμψη του τόπου, τέλος επισημαίνει ευθέως πως τα κράτος ληστεύει του πολίτες.

Το Σάββατο 26 Ιουνίου δημοσιεύτηκε στην *Ελευθερία* άρθρο με τίτλο «Η ΥΔΡΕΥΣΙΣ ΔΙΑ ΤΗΣ ΥΛΙΚΗΣ ΚΑΙ Η ΧΑΡΑΞΙΣ ΔΙΑ ΤΗΣ ΤΑΝΑΓΡΑΣ»¹⁴⁶. Ο συντάκτης του άρθρου είναι ο υφηγητής του Ε.Μ.Π., κ. Θ. Ραυτόπουλος. Με την επιστολή απευθύνεται στον διευθυντή της εφημερίδας και σχολιάζει το χθεσινό άρθρο. Πιο συγκεκριμένα υποστηρίζει ότι το άρθρο είναι απρόσβλητο από κάθε πολιτική άποψη, καθώς πράγματι τα δείγματα γραφής που έχουν δώσει οι εκάστοτε κυβερνήσεις την τελευταία δεκαετία δεν μαρτυρούν εντιμότητα και υπευθυνότητα. Καταλήγει ωστόσο λέγοντας ότι οι Αθηναίοι δεν πρέπει να έχουν καμία αμφιβολία ότι η παρούσα λύση, την οποία υποστηρίζει όλο το πολιτικό σύστημα είναι η άριστη, δεδομένου και ότι οι λεπτομέρειες της μελέτης των έργων έχουν δοθεί και στη δημοσιότητα. Μετά το τέλος του άρθρου, η διεύθυνση της εφημερίδας παραθέτει ένα μικρό σχόλιο επί της επιστολής. Συγκεκριμένα υποστηρίζει ότι οι παρατηρήσεις του κύριου Ραυτόπουλου είναι άξιες προσοχής, καθώς και ο ίδιος είναι ένας αξιόλογος επιστήμονας που έχει επιδείξει θάρρος και ειλικρίνεια στην επαγγελματική του πορεία. Τέλος η *Ελευθερία* δεν διαθέτει αποφασιστικά επιχειρήματα και για αυτό δεν μπορεί να αναλάβει την ευθύνη της επανεξετάσεως της μελέτης του έργου.

Οι πρώτες αντιδράσεις για την επιβολή φόρου σημειώνονται την Κυριακή 27 Ιουνίου σε σχετικό άρθρο με τίτλο «ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΦΟΡΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΥΔΡΕΥΣΙΝ». Ειδικότερα, η Κτηματική Ένωση των απανταχού Ελλήνων διαμαρτυρήθηκε με επιστολή της για τον επιπρόσθετο φόρο 3% επί του εισοδήματος των οικοδομών. Αναφέρει πως είναι απαράδεκτο να υποχρεωθεί η ιδιοκτησία η οποία στέγασε τον πληθυσμό της Ελλάδας και τις κρατικές υπηρεσίες δωρεάν, να αναλάβει την εξ ολοκλήρου αποπληρωμή των δαπανών της ύδρευσης χάριν του συνόλου των καταναλωτών και των απογόνων τους.

Την Πέμπτη δημοσιεύτηκε ένα ακόμη άρθρο με τίτλο «ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ ΕΞ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΤΑΣΙΝ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ Κ.Κ. ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΝΙΚΟΛΑΪΔΗ»¹⁴⁷. Ειδικότερα, δημοσιοποιήθηκε επιστολή

¹⁴⁶ *Ελευθερία*, 26/06/1954, φύλλο 1.

¹⁴⁷ *Ελευθερία*, 01/07/1954, φύλλο 5.

του Θ. Ραυτόπουλου, υφηγητή του Ε.Μ.Π. Ο τελευταίος αφού ευχαριστεί τη διεύθυνση της εφημερίδας για την άμεση δημοσιοποίηση του προηγούμενου άρθρου του, διαβεβαιώνει πως υπάρχουν αποφασιστικά επιχειρήματα που αποδεικνύουν ότι η χάραξη της Τανάγρας συμπληρώνει το σχέδιο της ύδρευσης από την Υλίκη. Δεν εξασφαλίζει καμία μικρότερη δαπάνη κατασκευής του πρώτου σταδίου εκτελέσεως των έργων.

Την *Ελευθερία* απασχολεί και προβάλλει επανειλημμένα το ζήτημα της φορολογίας που έθεσε ο κ. Καραμανλής για την ύδρευση. Την Πέμπτη 1 Ιουλίου σχετικό άρθρο με τίτλο «ΕΨΙΦΙΣΘΗ ΧΘΕΣ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΠΕΡΙ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΕΙΔΙΚΟΥ ΤΕΛΟΥΣ ΔΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ – Η ΑΝΤΙΠΟΛΙΤΕΥΣΙΣ ΕΠΙΚΡΙΝΕΙ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΕΙΨΙΝ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ»¹⁴⁸. Την προηγούμενη ψηφίστηκε το νομοσχέδιο για την επιβολή ειδικού τέλους για τα έργα ύδρευσης και αποχέτευσης στην περιοχή της πρωτεύουσας. Στο άρθρο περιγράφεται με λεπτομέρειες η αντιπαράθεση μεταξύ του κυβερνόντος κόμματος και της αντιπολίτευσης μεταφέροντας την οξυμένη ατμόσφαιρα.

Την απόφαση για το ειδικό τέλος της ύδρευσης δημοσιεύει χωρίς να λάβε ανοιχτά θέση και η *Εστία*. Ειδικότερα αναφέρει ότι επιβάλλεται για τέσσερα έτη ειδικό τέλος, το 3% από το εισόδημα των οικοδομών της πρωτεύουσας¹⁴⁹. Το μέτρο αυτό θα ληφθεί για την αντιμετώπιση των αναγκών για τα έργα ύδρευσης και αποχέτευσης. Ακολούθως με νέο νόμο καθορίζεται ότι ο φόρος αυτός θα καθορίζεται από το ακαθάριστο εισόδημα του αμέσως προηγούμενου έτους. Η κατανομή των κονδυλίων για τα έργα ύδρευσης και αποχέτευσης θα γίνει με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Δημοσίων Έργων.

Την Παρασκευή 2 Ιουλίου δημοσιεύτηκε άρθρο από την *Ελευθερία* που αναφέρεται στην επιτροπή εμπειρογνομόνων για την ενδιάμεση χάραξη της Υλίκης¹⁵⁰. Ειδικότερα, από το Συμβούλιο Δημοσίων Έργων και την τριμελή επιτροπή εμπειρογνομόνων απεστάλη στην εφημερίδα επιστολή στην οποία παρατίθενται τα στοιχεία στα οποία στηρίχθηκαν οι ειδικοί για να εισηγηθούν στον Υπουργό των Δημοσίων Έργων την ενδιάμεση χάραξη του αγωγού μέσω της Τανάγρας για την ύδρευση της πρωτεύουσας. Τα μέλη του Συμβουλίου των Δημοσίων έργων, τα υπηρεσιακά όσο και οι συμμετέχοντες σε αυτό και την επιτροπή εμπειρογνομόνων (καθηγητές του Πολυτεχνείου) ζήτησαν προηγουμένως την έγκριση του

¹⁴⁸ *Ελευθερία*, 01/07/1954, φύλλο 6.

¹⁴⁹ *Εστία*, 01/07/1954, φύλλο 4.

¹⁵⁰ *Ελευθερία*, 02/07/1954, φύλλο 5.

Υπουργού Δημοσίων έργων κ. Καραμανλή, για τη σύνταξη και δημοσίευση σχετικής επιστολής που αναλύει το ζήτημα της ύδρευσης από τη λίμνη Υλίκη.

Την ίδια μέρα η *Εστία* σχολιάζει με σχετικό άρθρο της ότι πρόκειται να βελτιωθούν τα δίκτυα ύδρευσης σε όλη την Αττική¹⁵¹. Η εφημερίδα αναφέρει ότι θα αρχίσουν οι εργασίες για τη βελτίωση του δικτύου ύδρευσης της περιοχής. Ακόμη, θα υποχρεωθεί η Εταιρεία να βελτιώσει το δίκτυο ύδρευσης στην πρωτεύουσα και να το επεκτείνει βάσει σχεδίου, από τα έξοδα που θα προκύψουν από την αύξηση της τιμής του νερού. Αν τα χρήματα αυτά δεν φτάσουν θα διατεθεί και άλλο κονδύλιο, μέχρι το δίκτυο να καταστεί ικανό να διοχετεύσει ποσότητα 100 εκατομμυρίων κυβικών μέτρων ύδατος ετησίως. Οι δήμοι και οι κοινότητες της Αττικής θα επωμιστούν τις οικονομικές απαιτήσεις για την εκτέλεση των εν λόγω έργων. Ομοίως, το Σάββατο η *Ελευθερία* αναφέρει ότι τα έργα ύδρευσης πρόκειται να δημοπρατηθούν¹⁵². Γίνεται γνωστή η ψήφιση του νομοσχεδίου για την επιβολή εισφοράς. Η τελευταία θα χρηματοδοτήσει την εκτέλεση των έργων. Παράλληλα θα αρχίσει και η επέκταση του δικτύου ύδρευσης. Τέλος, οι πόροι για την επέκταση του δικτύου ύδρευσης έχουν ήδη εξασφαλισθεί.

Η *Εμπρός* χαιρετίζει τη δράση της κυβέρνησης με έναν πιο αισιόδοξο τίτλο. Πιο συγκεκριμένα στις 24 Ιουλίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο: «Η ΥΔΡΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ – ΚΑΘΕ ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΘΑ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΝΕΡΟ»¹⁵³. Γίνεται λόγος για ένα «τέλειο σύστημα υδρεύσεως» που θα επιτρέψει στην Αθήνα να έχει νερό σε όλη τη διάρκεια του έτους. Δίνονται στοιχεία σχετικά με την έκταση και το κόστος του έργου ενώ στο άρθρο παρατίθεται και σχεδιάγραμμα όπου φαίνεται καθαρά από ποιες περιοχές θα περάσει ο αγωγός. Το σχεδιάγραμμα φέρει τον υπότιτλο: «ΑΦΘΟΝΟ ΝΕΡΟ...».

Οι λεπτομέρειες σχετικά με τα έργα γίνονται γνωστές και από τον αντίπαλο Τύπο καθώς το ζήτημα μονοπωλεί τον ενδιαφέρον των αναγνωστών. Την Κυριακή 25 Ιουλίου δημοσιεύτηκε στην *Ελευθερία* άρθρο με τίτλο «ΘΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΘΗ ΕΙΣ ΚΗΦΙΣΙΑΝ ΜΕΓΑΛΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΔΙΑ ΤΗ ΣΥΝΕΧΗ ΥΔΡΕΥΣΙΝ ΤΩΝ ΒΟΡΕΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ»¹⁵⁴. Ειδικότερα αναφέρεται ότι το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, απευθύνθηκε στην Εταιρία Υδάτων με βάση τη μεταξύ τους σύμβαση και της ανέθεσε να κατασκευάσει στην Κηφισιά δεξαμενή. Η δεξαμενή αυτή πρόκειται να συνδέεται μέσω αγωγού με τη λίμνη του Μαραθώνα.

¹⁵¹ Εστία, 02/07/1954, φύλλο 4.

¹⁵² Ελευθερία, 03/07/1954, φύλλο 6.

¹⁵³ Εμπρός, 24/07/1954, φύλλο 2.

¹⁵⁴ Ελευθερία, 25/07/1954, φύλλο 7.

Η Ελληνική Εταιρία Υδάτων δήλωσε με τη σειρά της ότι σχετική μελέτη έχει ήδη υλοποιηθεί και σύντομα πρόκειται να ξεκινήσουν οι σχετικές εργασίες. Στη συνέχεια του άρθρου η Εταιρία Υδάτων έδωσε πληροφορίες για τα υπόλοιπα έργα που πρόκειται να παραδώσει το προσεχές διάστημα.

Στις 28 Ιουλίου δημοσιεύτηκε ανακοίνωση στο πέμπτο φύλλο της *Ελευθερίας* σχετικά με τα έργα ύδρευσης¹⁵⁵. Η διακήρυξη αναφέρει ότι εκτίθεται σε δημόσιο μειοδοτικό διαγωνισμό η κατασκευή των Έργων Υδραγωγείου Υλίκης. Ο προϋπολογισμός για το έργο είναι 70.000.000 δραχμών. Δεκτές στον διαγωνισμό είναι Τεχνικές Εταιρίες, κάτοχοι Πτυχίου Ε΄ Τάξεως Δημοσίων Έργων και Ελληνικές Τεχνικές Εταιρίες, που έχουν κατασκευάσει υδραυλικά έργα αξίας 100.000.000 δραχμών. Ο διαγωνισμός θα πραγματοποιηθεί τη Δευτέρα, 6 Σεπτεμβρίου. Η διακήρυξη υπεγράφη στην Αθήνα, τις 26 Ιουλίου 1954 από τον διευθυντή, Σ. Ξανθόπουλο. Την επόμενη μέρα, δημοσιεύτηκε ένα ακόμη σχετικό άρθρο¹⁵⁶. Γίνεται γνωστό ότι σύμφωνα με το Υπουργείο Δημοσίων Έργων ολοκληρώθηκε η εργασία της συγγραφής υποχρεώσεων που αφορούν την κατασκευή των νέων έργων ύδρευσης από την Υλίκη μέσω της Τανάγρας. Επίσης ολοκληρώθηκε και η προμελέτη της κατασκευής του νέου υδραγωγείου, την οποία ενέκρινε και ο Υπουργός Δημοσίων Έργων. Στις 4 Σεπτέμβρη η *Εμπρός* δεν παραλείπει για μία ακόμη φορά να περιγράψει τα οφέλη της μεταφοράς των 220 εκατομμυρίων κυβικών μερών νερού ετησίως σε ένα άρθρο με τίτλο «220 ΕΚ. ΚΥΒΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΥΔΑΤΟΣ Θ' ΑΠΟΦΕΡΟΥΝ ΕΤΗΣΙΩΣ ΤΑ ΝΕΡΑ»¹⁵⁷, με αφορμή την ολοκλήρωση της δημοπρασίας των νέων έργων υδρεύσεως.

Την Πέμπτη 16 Σεπτέμβρη δημοσιεύτηκε άρθρο στην *Ελευθερία* με τίτλο «ΔΕΚΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ ΕΛΑΒΟΝ ΜΕΡΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΑΝ ΔΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΥΛΙΚΗΣ – ΜΕΛΕΤΑΤΑΙ Η ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ»¹⁵⁸. Το άρθρο αναφέρει ότι στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων πραγματοποιήθηκε η δημοπρασία για την ανάληψη των έργων ύδρευσης στην Υλίκη. Ο κ. Καραμανλής είναι αυτός που θα αποφασίσει τελικά σε ποια τεχνική υπηρεσία θα ανατεθούν τα έργα. Ακόμη, μελετάται ήδη από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων η σύσταση νέου οργανισμού που θα αναλάβει τη διαχείριση και εκμετάλλευση των υδάτων της λίμνης Υλίκης.

¹⁵⁵ Ελευθερία, 28/07/1954, φύλλο 5.

¹⁵⁶ Ελευθερία, 29/07/1954, φύλλο 5.

¹⁵⁷ Εμπρός, 04/09/1954, φύλλο 16.

¹⁵⁸ Ελευθερία, 17/09/1954, φύλλο 6.

Στις 23 Σεπτέμβρη αναφέρεται ξανά ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων εξουσιοδοτήθηκε από το χθεσινό κυβερνητικό Συμβούλιο να εγκρίνει τα αποτελέσματα του διαγωνισμού που πραγματοποιήθηκε μεταξύ διαφόρων τεχνικών εταιριών¹⁵⁹. Ο διαγωνισμός αφορά την εκτέλεση των έργων ύδρευσης της Αθήνας από τη λίμνη Υλίκη. Την επόμενη μέρα¹⁶⁰ γίνεται γνωστό ότι αποφασίστηκε η κατασκευή του υδραγωγείου της Υλίκης, να αναλάβουν οι εταιρίες «Ε.Τ.Κ.Α.» και «Τεχνικά Ελληνικά Έργα». Το Υπουργείο επέλεξε τις εν λόγω εταιρίες καθώς μεταπολεμικά εκτέλεσαν με υπευθυνότητα πλήθος έργων και μάλιστα υδραυλικών. Στη συνέχεια παρατίθεται ένας πίνακας με τις εταιρίες που έλαβαν μέρος στον διαγωνισμό και εξηγούνται οι λόγοι που απορρίφθηκαν.

Ένα ακόμη σχετικό άρθρο δημοσιεύτηκε την ίδια μέρα με τίτλο «Η ΤΕΛΙΚΗ ΓΝΩΜΑΤΕΥΣΙΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ»¹⁶¹. Το άρθρο αναφέρεται στη διαδικασία του διαγωνισμού για την κατασκευή έργων ύδρευσης στην Υλίκη. Στην τελευταία ενότητα του άρθρου αναφέρεται και ένα επεισόδιο μεταξύ του αντιπροσώπου της «Ε.Λ.Τ.Ε.Κ.» και του κ. Καραμανλή. Ο αντιπρόσωπος της εταιρίας δήλωσε στον Υπουργό ότι σε περίπτωση που δεν επιλεγεί η εταιρία του για την εκτέλεση των έργων θα κάνει τα πάντα για να ακυρωθεί ο διαγωνισμός. Ο κ. Καραμανλής του απάντησε ότι ο ίδιος νοιάζεται απλώς για να πάρει τα χρήματα ενώ η κυβέρνηση για την άψογη υλοποίηση των έργων, εντός του συντομότερου χρονικού διαστήματος. Μέσα από αυτό το άρθρο της *Ελευθερίας*, φαίνεται πως ίσως ο κ. Καραμανλής έχαιρε της λανθάνουσας υποστήριξης από τον αντίπαλο Τύπο. Την Τετάρτη η ίδια εφημερίδα δημοσίευσε άρθρο με τίτλο «ΤΗΝ ΚΥΡΙΑΚΗΝ ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΕΝΑΡΞΕΩΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ»¹⁶² που αναφέρεται σε σχετική ανακοίνωση, σύμφωνα με την οποία θα γίνουν τα εγκαίνια ύδρευσης της πρωτεύουσας από τη λίμνη Υλίκη.

Μετά από εκτενείς συζητήσεις και μελέτες, στις 3 Οκτωβρίου 1954 στις 11 το πρωί πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια της έναρξης των έργων για την κατασκευή του υδραγωγείου της Υλίκης. Μετά τον αγιασμό μίλησε και ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής, ο οποίος είπε μεταξύ άλλων έκανε λόγο και για το πρόβλημα της ύδρευσης που ταλανίζει την Αθήνα από την ίδρυση της πόλης¹⁶³. Το γεγονός έσπευσε να καλύψει η *Ελευθερία*. Την Κυριακή δημοσίευσε σχετικό άρθρο με τίτλο «ΣΗΜΕΡΟΝ ΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ

¹⁵⁹ Ελευθερία, 23/09/1954, φύλλο 6.

¹⁶⁰ Ελευθερία, 24/09/1954, φύλλο 6.

¹⁶¹ Ελευθερία, 24/09/1954, φύλλο 6.

¹⁶² Ελευθερία, 29/09/1954, φύλλο 6.

¹⁶³ Δημήτριος Γ. Σκουζές και Δημήτριος Αλ. Γέροντας, *Το χρονικό της υδρεύσεως των Αθηνών (από την αρχαιότητα ως τη σύγχρονη εποχή)*, ό.π., σσ. 148-150.

ΤΗΣ ΕΝΑΡΞΕΩΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΗΣ ΕΞ ΥΛΙΚΗΣ – ΑΙ ΠΡΟΤΑΘΕΙΣΑΙ ΧΑΡΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΥΔΡΑΓΩΓΕΙΟΥ»¹⁶⁴. Ειδικότερα αναφέρεται ότι παρουσία του πρωθυπουργού και των μελών του υπουργικού συμβούλιου πραγματοποιήθηκαν το πρωί τα εγκαίνια των έργων ύδρευσης της πρωτεύουσας. Ακόμη, από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων ανακοινώθηκαν τα εξής: αν και προτάθηκαν τρεις χαράξεις για το έργο, έπειτα από σχετική μελέτη του Υπουργείου αποφασίστηκε η ενδιάμεσος χάραξη μέσω Υπάτου. Η χάραξη αυτή έχει μήκος 45 χιλιομέτρων και στην Εταιρεία που ανέλαβε το έργο θα δοθεί το ποσό των 70 εκατομμυρίων. Το έργο πρόκειται να περατωθεί εντός τριετίας.

Το γεγονός σχολίασε και η *Βραδυνή*. Το σχετικό άρθρο είχε τίτλο «Ο ΣΤΡΑΤΑΡΧΗΣ ΑΛ. ΠΑΠΑΓΟΣ ΘΕΜΕΛΙΩΣΕ ΧΘΕΣ ΤΑ ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ – ΤΟ ΥΔΡΑΓΩΓΕΙΟΝ ΤΗΣ ΥΛΙΚΗΣ ΘΑ ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΘΗ ΕΝΤΟΣ ΤΡΙΩΝ ΕΤΩΝ – 40 ΕΚ. Κ. Μ. ΥΔΑΤΟΣ ΘΑ ΔΙΟΧΕΤΕΥΟΝΤΑΙ ΕΤΗΣΙΩΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΝ – ΑΡΧΙΖΟΥΝ ΑΜΕΣΩΣ ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΙΝ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ»¹⁶⁵. Το άρθρο κάνει λόγο για τα εγκαίνια της έναρξης των έργων ύδρευσης, στο 16ο χιλιόμετρο της οδού Θηβών – Χαλκίδας. Παρουσία πολλών Υπουργών μεταξύ άλλων παραβρέθηκε ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής και ο Στρατάρχης Αλέξανδρος Παπάγος. Το άρθρο παραθέτει αρχικά την προσφώνηση του κ. Καραμανλή, ο οποίος ότι το έργο αυτό εγκαινιάζεται σήμερα χάρη στην κυβέρνηση, ενώ απευθυνόμενος στον Στρατάρχη Παπάγο του απέδωσε φόρο τιμής για το έργο, λέγοντας ότι είναι «δικό του». Στη συνέχεια τον λόγο πήρε ο στρατάρχης, ο οποίος θεμελίωσε το έργο τοποθετώντας στο αυλάκι αναμνηστική πλάκα με την επιγραφή: «*Επί βασιλείας Παύλου, Κυβερνήσεως Αλ. Παπάγου και υπουργού Δημοσίων Έργων Κ. Καραμανλή, θεμελιώθηκε το έργο αυτό την 3η Οκτωβρίου 1954*». Το άρθρο λήγει υποστηρίζοντας ότι τα έσοδα από την πώληση του ύδατος θα διατεθούν σε άλλα έργα της πόλης.

Κατόπιν, το Σάββατο στις 9 Οκτώβρη δημοσιεύτηκε στην *Εμπρός* άρθρο με τίτλο «ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΕΡΓΩΝ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΗΣ»¹⁶⁶. Η εφημερίδα ανέφερε τα εξής: παρουσία του πρωθυπουργού πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια των έργων ύδρευσης κοντά στη Θήβα. Μετά τον αγιασμό μίλησε ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής και εξήρε τη σημασία του υπό κατασκευή έργου. Στη συνέχεια, ο Στρατάρχης Παπάγος έβαλε τον θεμέλιο λίθο των έργων ενώ ο κ. Καραμανλής δήλωσε στους αντιπροσώπους του τύπου —μετά την τελετή— ότι το έργο θα περατωθεί στα επόμενα δύο με τρία χρόνια. Παράλληλα θα αρχίσουν

¹⁶⁴ Ελευθερία, 03/10/1954, φύλλο 7.

¹⁶⁵ Βραδυνή, 04/10/1954, φύλλο 8.

¹⁶⁶ Εμπρός, 09/10/1954, φύλλο 4.

στην πρωτεύουσα οι εργασίες επέκτασης του δικτύου ύδρευσης και θα δαπανηθούν περί τα 13 εκατομμύρια δραχμών ετησίως.

Εκτός από την ανάγκη για την ύδρευση της πρωτεύουσας και της ελληνικής επαρχίας, ανάλογες ανάγκες υπήρχαν και στα προάστια της Αθήνας. Μετά τη λαμπρή τελετή των εγκαινίων έναρξης των έργων της Υλίκης, που σχολιάστηκε συλλήβδην από τον Τύπο, γίνεται τώρα λόγος και για τις ανάγκες των προαστίων. Ειδικότερα στις 13 Οκτώβρη δημοσιεύτηκε στην *Ελευθερία* άρθρο που αναφέρει ότι η Ελληνική Εταιρία Υδάτων κατήρτισε μελέτη επέκτασης του δικτύου ύδρευσης στην τουριστική περιοχή της Γλυφάδας, της Βούλας, της Βουλιαγμένης, του Καβουρίου και της Βάρκιζας¹⁶⁷. Η μελέτη υποβλήθηκε πριν ένα μήνα στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων ενώ έχουν ήδη κανονιστεί οι λεπτομέρειες της δημοπρασίας για την προμήθεια των σωλήνων που απαιτούνται για τους σωλήνες μέχρι τη Γλυφάδα. Το έργο προϋπολογίζεται ότι θα κοστίζει 7 εκατομμύρια δραχμές. Στη συνέχεια του άρθρου γίνεται λόγος και για άλλα υπό εκτέλεση έργα, που πρόκειται να περατωθούν προσεχώς.

Στις 13 Νοεμβρίου δημοσιεύτηκε άρθρο στην *Εμπρός* με τίτλο «ΠΡΟΧΩΡΕΙ ΤΑΧΕΩΣ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΑΓΩΓΟΥ ΤΗΣ ΥΛΙΚΗΣ»¹⁶⁸. Αναφέρεται ότι από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων έγινε γνωστό ότι οι ανάδοχες εταιρίες των δημοσίων έργων προχωρούν στη μελέτη του κύριου αγωγού παροχέτευσης υδάτων. Η τελική μελέτη θα περατωθεί λίαν συντόμως ενώ η προθεσμία αποπεράτωσης των έργων είναι δύομισι με τρία χρόνια. Το σημαντικό έργο της ύδρευσης της Αθήνας τονίζεται και από ένα ακόμη δημοσίευμα με τίτλο: «ΣΥΝΕΧΗΣ ΠΑΡΟΧΗ ΥΔΑΤΟΣ ΚΑΤΕΣΤΗ ΠΛΕΟΝ ΔΥΝΑΤΗ ΧΑΡΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΝΕΑ ΕΡΓΑ»¹⁶⁹, που αναφέρει ότι την τελευταία διετία κατέστη δυνατή η συνεχής παροχή ύδατος στο 95% των καταναλωτών. Παράλληλα το Υπουργείο Δημοσίων Έργων συνεχίζει και τα υπόλοιπα έργα για την επέκταση της ύδρευσης. Ακόμη, στους προσεχείς μήνες θα εκτελεστούν νέα έργα για την εκτέλεση της ύδρευσης του Πειραιά. Στη συνέχεια αναφέρονται και τα υπόλοιπα έργα που πρόκειται να εκτελεστούν. Τα έργα του Έβρου είναι μία σημαντική λεπτομέρεια, μπροστά στο έργο που «που πραγματοποιεί με ακούταστον επιμονήν και με πείσμα» ο κ. Καραμανλής.

Στις 24 Ιανουαρίου η *Εστία* αναφέρει το εξής: «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΔΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΗΣ ΥΛΙΚΗΣ – ΟΛΑ... ΕΝ ΤΑΞΕΙ»¹⁷⁰. Γίνεται λόγος για τη στενή επιθεώρηση των έργων

¹⁶⁷ *Ελευθερία*, 13/10/1954, φύλλο 5.

¹⁶⁸ *Εμπρός*, 13/11/1954, φύλλο 16.

¹⁶⁹ *Εμπρός*, 07/05/1955, φύλλο 16.

¹⁷⁰ *Εστία*, 24/01/1955, φύλλο 4.

από τον Υπουργό. Όταν επέστρεψε στο γραφείο του, το Υπουργείο εξέδωσε ανακοίνωση. Η ανακοίνωση αναφερόταν στα εξής θέματα α) για την οριστική χάραξη του υδραγωγείου β) για τη θέση του αντλιοστασίου γ) τα έσοδα για το υδραγωγείο της Υλίκης δ) πραγματοποίηση χάραξης τριάντα χιλιομέτρων.

Το γεγονός της επιθεώρησης έσπευσε να αναφέρει και η *Ελευθερία* σε σχετικό άρθρο της¹⁷¹. Στη συνέχεια γίνεται λόγος και για την πορεία των εκτελούμενων έργων. Το Συμβούλιο Ύδρευσης προέβη σε κάποιες ανακοινώσεις για τις επικρίσεις που σχετίζονται με την απόφαση της χάραξης του υδραγωγείου μέσω Τανάγρας. Εν ολίγοις, ανακοίνωσε ότι η απόφαση είναι οριστική και θα κοστίσει 14.250.000 δραχμές.

Στο γεγονός αντέδρασε η αντιπολίτευση, αντίδραση που προβλήθηκε από την *Ελευθερία* μέσα από σχετικό άρθρο με τίτλο: «Η ΑΝΤΙΠΟΛΙΤΕΥΣΗΣ ΕΖΗΤΗΣΕ ΝΑ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΘΗ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ ΕΚ ΥΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΝΑ ΕΞΕΥΡΕΘΗ ΠΛΕΟΝ ΣΥΜΦΕΡΟΥΣΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΣ ΛΥΣΙΣ»¹⁷². Ειδικότερα αναφέρεται ότι συζητήθηκε χθες στη Βουλή επερώτηση της αντιπολίτευσης σχετικά με το θέμα της ύδρευσης των Αθηνών. Γίνεται λόγος για την απόφαση του κ. Καραμανλή, αντί της παρευβοϊκής χάραξης για την οποία είχε γίνει σχετική μελέτη.

Η *Βραδυνή* ανέφερε την Πέμπτη 9 Ιουνίου 1955 ότι «ΕΠΕΡΑΤΩΘΗΣΑΝ ΤΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ – ΗΔΗ ΗΡΧΙΣΕΝ Η ΔΙΟΧΕΤΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΥΔΑΤΩΝ ΔΙΑ ΤΟ ΠΛΥΣΙΜΟΝ ΤΩΝ ΣΩΛΗΝΩΝ»¹⁷³. Το άρθρο αναφέρει ότι ανακοινώθηκε από την Ελληνική Εταιρία Υδάτων ότι ολοκληρώθηκε η κατασκευή αγωγού ύδρευσης μέχρι τη Γλυφάδα. Ήδη από εχθές γίνεται η πλύση των σωλήνων. Με αυτό τον ρυθμό συνεχίζονται και οι εργασίες επέκτασης του δικτύου ύδρευσης και σε άλλα σημεία της πρωτεύουσας του Πειραιά. Μέσα και από αυτό το άρθρο καθίσταται σαφές ότι όλα βαίνουν καλώς σχετικά με τα δημόσια έργα που αφορούν την ύδρευση. Όπως παρατηρούμε, παρά την ιδεολογική απόσταση που χωρίζει της εφημερίδες που εξετάσαμε, ο Τύπος της εποχής συλλήβδην υποστηρίζει με τρόπο λανθάνοντα κάποιες φορές τη δράση και το έργο του κ. Καραμανλή.

¹⁷¹ *Ελευθερία*, 25/01/1955, φύλλο 5.

¹⁷² *Ελευθερία*, 07/05/1955, φύλλο 6.

¹⁷³ *Βραδυνή*, 09/06/1955, φύλλο 6.

3.2 Τα έργα οδοποιίας και συγκοινωνίας

Μέχρι το 1880 λίγα ήταν τα χιλιόμετρα οδοποιίας που ήταν ικανά να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες της ενδοχώρας και κατ' επέκταση το εμπόριο και την οικονομία μας. Η έλλειψη δρόμων και η ακμή του φαινομένου της ληστείας μέχρι το 1870 αποτελούσαν ανασταλτικό παράγοντα για την ενοποίηση του ελληνικού κράτους. Για τον λόγο αυτό ιδιαίτερα αναπτυγμένα ήταν τα παράλια της Ελλάδας¹⁷⁴. Το 1835 δρομολογήθηκαν τα πρώτα σχέδια για τη δημιουργία του σιδηροδρομικού δικτύου. Το 1855 ο Αλ. Μαυροκορδάτος ήταν ο πρώτος που ρύθμισε νομοθετικά το θέμα. Η γραμμή Αθηνών – Πειραιώς μήκους 8 χιλιομέτρων ήταν η πρώτη που λειτουργούσε από το 1869. Σχετικά με το οδικό δίκτυο, αυτό υπερδιπλασιάστηκε μεταξύ του 1880 και 1899¹⁷⁵.

Εκτός από την ύδρευση λοιπόν, σημαντικά ήταν και τα έργα οδοποιίας που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου που εξετάζουμε. Ήδη από τον Σεπτέμβριο του 1953 καταρτίστηκε πλήρες πρόγραμμα οδοποιίας με το ποσό των 324.000.000 δραχμών. Την περίοδο που εξετάζουμε κατασκευάστηκαν νέα οδοστρώματα ασφάλτου μήκους 1.132 χιλιομέτρων. Υλοποιήθηκαν επίσης νέα τμήματα διάνοιξης εθνικών οδών μήκους 480 χιλιομέτρων, κατασκευάστηκαν ακόμη 82 μικρές γέφυρες, ενώ παράλληλα επισκευάστηκε και συντηρήθηκε οδικό δίκτυο συνολικού μήκους 1.300 χιλιομέτρων¹⁷⁶.

Ο Τύπος της εποχής συχνά φιλοξενεί άρθρα άλλοτε εξαιρώντας τη σημασία των έργων αυτών και άλλοτε αναδεικνύοντας τις δυσκολίες που παρουσιάζονταν. Ειδικότερα το πρώτο άρθρο της περιόδου που εξετάζουμε, το οποίο σχετίζεται με την οδοποιία δημοσιεύτηκε στις 26 Νοεμβρίου του 1952 και έφερε τον τίτλο «Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΕΠΕΛΗΦΘΗ ΤΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΩΣ – ΟΛΟΙ ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΜΕΛΕΤΟΥΝ ΗΔΗ ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ»¹⁷⁷. Ο υπότιτλος του άρθρου είναι ο εξής «*Εκκαθαρίζονται αι υπηρεσίαι από τους αργόμισθους*». Εδώ, εκτός από τα θέματα των Συγκοινωνιών και τις Ναυτιλίας γίνεται λόγος και για τα Δημόσια Έργα. Ειδικότερα το άρθρο αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων ανακοίνωσε ότι ψάχνει να βρει τρόπο για να βρεθούν οι απαραίτητες πιστώσεις προκειμένου να εκτελεστούν τα έργα οδοποιίας. Υποστήριξε ακόμη ότι δεν πρόκειται να τροποποιηθεί το ήδη καταρτισθέν πρόγραμμα οδοποιίας, καθώς όλες οι οδοί που περιλαμβάνονται σε αυτό χρήζουν άμεσης

¹⁷⁴ Βάσιος Τσοκόπουλος, *Μεγάλα Τεχνικά Έργα στην Ελλάδα (Τέλη 19ου-αρχές 20ού αιώνα)*, ό.π., σ. 41.

¹⁷⁵ Βάσιος Τσοκόπουλος, *Μεγάλα Τεχνικά Έργα στην Ελλάδα (Τέλη 19ου-αρχές 20ού αιώνα)*, ό.π., σ. 42.

¹⁷⁶ Παπαδάκης Παναγιώτης (εποπτεία), *Ο Εθνάρχης Καραμανλής: Παιδικά και Νεανικά Χρόνια 1907-1955*, ό.π., σ. 402.

¹⁷⁷ Εμπρός, 26/11/1952, φύλλο 4.

επισκευής. Την Τετάρτη στις 10 Δεκεμβρίου δημοσιεύτηκε σχετικό άρθρο με τίτλο «ΘΑ ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΘΟΥΝ ΤΑ ΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΕΡΓΑ – 142 ΔΙΣΕΚΑΤΟΜ. ΕΛΛΗΝΟΚΑΤΑΡΤΙΣΤΩΝ ΔΙ΄ ΑΥΤΑ»¹⁷⁸. Ο υπότιτλος του άρθρου είναι «ΕΙΔΙΚΟΝ ΤΑΜΕΙΟΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΟΔΩΝ». Το άρθρο αναφέρεται σε δήλωση του Υπουργού Δημοσίων Έργων κ. Κ. Καραμανλή, σύμφωνα με την οποία η Υπηρεσία Επειγόντων Έργων που πρόκειται να καταργηθεί, θα συνεχίσει κανονικά τη λειτουργία της για τους επόμενους τέσσερις μήνες προκειμένου να ολοκληρώσει το έργο της. Ο κ. Υπουργός ανέθεσε σε δύο επιθεωρητές να αποφασίσουν με ποιόν τρόπο θα σταματήσει να λειτουργεί ομαλά η υπηρεσία. Θα αποφασίσουν δηλαδή πόσο καιρό χρειάζεται η υπηρεσία για αποπερατώσει τα έργα για τα οποία είναι υπεύθυνη.

Στη δεύτερη παράγραφο αναφέρονται τα έργα τα οποία πρέπει να ολοκληρώσει η υπηρεσία Επειγόντων Έργων. Είναι συνολικά πενήντα έξι έργα οδοποιίας, μήκους 1.214 χιλιομέτρων. Μέχρι τις 30 Νοεμβρίου ολοκληρώθηκαν τριάντα εννέα έργα οδοποιίας από τα πενήντα έξι. Έχουν ακόμη προγραμματιστεί και δεκαπέντε λιμενικά έργα ενώ κατασκευάστηκαν και κάποια αεροδρόμια στην επαρχία. Το ποσό που έχει μέχρι στιγμής δαπανηθεί για όλα τα ανωτέρω ολοκληρωμένα έργα ανήλθε σε 142 δισεκατομμύρια 710 εκατομμύρια. Ειδικότερα δαπανήθηκαν 110 δισεκατομμύρια, για λιμενικά έργα 16 περίπου δισεκατομμύρια και για τα έργα ύδρευσης δαπανήθηκε το ποσό των 1.760. 000.000.

Το τελευταίο μέρος του άρθρου φέρει τον υπότιτλο «ΑΙ ΟΔΟΙ» και αναφέρει ότι μέσα στις επόμενες μέρες οι Υπουργοί Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων, κ. Ψαρρός και κ. Καραμανλής με νέα τους σύσκεψη θα καθορίσουν την τελική μορφή του νομοσχεδίου το οποίο και θα καταθέσουν στη Βουλή. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, με το νομοσχέδιο επιβάλλεται μικρή φορολογία στη βενζίνη, στα ελαστικά και στα λοιπά ανταλλακτικά. Από τα έσοδα των φόρων αυτών θα συσταθεί ειδικό ταμείο που θα έχει στόχο τη συντήρηση και επέκταση του οδικού δικτύου της χώρας. Ο Υπουργός Συγκοινωνιών κατέστησε σαφές στους εκπροσώπους των αυτοκινητιστών ότι η διατήρηση του οδικού δικτύου είναι πρωτίστως δικό τους συμφέρον, το οποίο και αναγνώρισαν.

Την Παρασκευή 19 Δεκεμβρίου η *Ελευθερία* δημοσιεύει προκηρύξεις για δύο μειοδοτικούς διαγωνισμούς σφραγισμένων προσφορών¹⁷⁹. Ο πρώτος διαγωνισμός αφορά εργασίες κατασκευής στην οδό Κατερίνης – Λιτοχώρου μέχρι τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Λεπτοκαρυάς. Πρόκειται να πραγματοποιηθεί στις 29 Δεκεμβρίου στα γραφεία του

¹⁷⁸ Εμπρός, 10/12/1952, φύλλο 4.

¹⁷⁹ Ελευθερία, 19/12/1952, φύλλο 3.

Μηχανικού 1ης Περιφέρειας Υ.Ε.Ε.Α., στην Κατερίνη. Ο δεύτερος αφορά μειοδοτικό διαγωνισμό σφραγισμένων προσφορών για τη συμπλήρωση τιμολογίου και προϋπολογισμού.

Την Κυριακή 11 Ιανουαρίου η *Εμπρός* αναφέρει ότι «ΜΕΛΕΤΑΤΑΙ Η ΕΞΕΥΡΕΣΙΣ ΠΟΡΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΙΝ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ»¹⁸⁰. Το Υπουργείο Δημοσίων Έργων την περίοδο αυτή βρίσκεται στη διαδικασία εξεύρεσης οικονομικών πόρων για να καλύψει τις δαπάνες συντήρησης και επέκτασης του εθνικού οδικού δικτύου. Έχει μάλιστα την άποψη ότι θα πρέπει να ιδρυθεί ανεξάρτητος οργανισμός υπό τη μορφή ταμείου, ο οποίος θα προγραμματίζει τα έργα οδοποιίας και θα εξασφαλίσει τόσο τη συντήρηση όσο και την εκτέλεση αυτών. Το ταμείο θα χρηματοδοτείται από ειδική φορολογία των αυτοκινήτων και ειδικότερα όλες οι ήδη υπάρχουσες φορολογικές επιβαρύνσεις θα ενοποιηθούν σε έναν φόρο από τον οποίο θα χρηματοδοτείται ο αυτοτελής οργανισμός. Τα ανωτέρω σχέδια θα ανακοινωθούν στους αρμόδιους Υπουργούς προκειμένου να αποφασίσουν.

Την Παρασκευή 6 Φεβρουαρίου η *Ελευθερία* κάνει λόγο για το οδικό δίκτυο της Ολυμπίας¹⁸¹. Πιο συγκεκριμένα έγινε γνωστό στον Υπουργό Δημοσίων Έργων ότι το οδικό δίκτυο της επαρχίας Ολυμπίας είναι σε κακή κατάσταση. Ο τελευταίος έδωσε αμέσως εντολή για την ανακατασκευή και ασφαλτόστρωση της ανωτέρω οδού.

Την Κυριακή 15 Φεβρουαρίου άρθρο της *Εμπρός*¹⁸² αναφέρει ότι ο Υπουργός των Δημοσίων Έργων ανακοίνωσε ότι αρχίζουν προσεχώς οι εργασίες εξωραϊσμού της παραλιακής οδού από Έντεν μέχρι το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Προβλέπεται καταρχήν να γίνει φύτευση 5.000 δέντρων με τα οποία θα δημιουργηθούν άλση εκτάσεων από 6.000 τ.μ. ως και 600 μέτρων. Προβλέπεται επίσης η κατασκευή σε διάφορα σημεία της ακτής θαλάσσιων λουτρών, θα τοποθετηθούν στα σημεία αυτά και ομπρέλες. Εξ' άλλου ο κ. Υπουργός ανακοίνωσε ότι στα 18 Φεβρουαρίου πρόκειται να γίνει η δημοπρασία και θα αρχίσουν μάλιστα οι εργασίες για τη διαπλάτυνση της οδού από Έντεν – Π. Φαλήρου μέχρι και το αεροδρόμιο.

Προβλέπεται ακόμη η κατασκευή δεύτερου παράλληλου οδικού τμήματος από την πλευρά της παραλίας το οποίο θα έχει πλάτος 10 μ., θα χωρίζεται από την υπάρχουσα οδό μέσω καταφυγίου πλάτους 4 μέτρων. Ο κ. Υπουργός εξήγησε στη συνέχεια ότι ο εξωραϊσμός της παραλιακής οδού πρόκειται να επεκταθεί μέχρι τη Γλυφάδα. Προς το παρόν ωστόσο οι εργασίες θα περιορισθούν μέχρι να δημοσιοποιηθούν οι σχετικές αποφάσεις για την επέκταση

¹⁸⁰ *Εμπρός*, 11/01/1953, φύλλο 6.

¹⁸¹ *Ελευθερία*, 06/02/1953, φύλλο 4.

¹⁸² *Εμπρός*, 15/02/1953, φύλλο 6.

του αεροδρομίου. Στη συνέχεια ο Υπουργός Δημοσίων Έργων ανακοίνωσε ότι αποφασίστηκε η νέα χάραξη της οδού Κηφισιάς μέχρι την Εκάλη. Η εν λόγω χάραξη θα γίνει ακριβώς στο σημείο των οδών από Σπάρτης μέχρι την Ιωνία του Δήμου Κηφισιάς όπου υπάρχει σήμερα μία επικίνδυνη στροφή που είναι αφορμή πολλών δυστυχημάτων. Ήδη, όπως ανέφερε συμπληρώθηκε η χάραξη του εν λόγω τμήματος και αρχίζουν οι εργασίες της απαλλοτρίωσης. Σχετικά με τις υπόλοιπες οδούς, για την αποσυμφόρηση του κυκλοφοριακού φόρτου της Ιεράς οδού αποφασίστηκε η κατασκευή της παράλληλης προς αυτής οδού Καβάλας. Η νέα οδός θα αρχίσει από την οδό Αχιλλέως του Μεταξουργείου, θα διέρχεται από το Χαϊδάρι και θα ενώνεται με την Ιερά οδό στο Δαφνί. Η εν λόγω οδός Καβάλας θα έχει πλάτος 20 μέτρων, θα χωρίζεται σε δύο τμήματα για το κατάστρωμα. Οι εργασίες για την κατασκευή της ανωτέρω οδού θα αρχίσουν μετά από έξι ως οχτώ μήνες για να τερματισθούν εν τω μεταξύ οι εργασίες για την απαλλοτρίωση. Τέλος, ο κ. Καραμανλής ανακοίνωσε ότι αποφασίστηκε η ανακαίνιση των οδών Κηφισιάς και Πατησίων, η οποία θα απαιτήσει δαπάνη 5.300.000.000 δρχ. Οι εργασίες θα αρχίσουν μετά την αντικατάσταση των τροchioδρόμων για τα τρόλεϊ-μπας και την αφαίρεση των τροchioδρομικών γραμμών. Εν τω μεταξύ δόθηκε διαταγή να προχωρήσει με εντατικό ρυθμό η επισκευή των ανωτέρω οδών.

Σχετικό άρθρο δημοσίευσε και η *Ελευθερία* με τίτλο «ΑΥΡΙΟΝ ΑΡΧΙΖΕΙ Η ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΚΑΙ ΕΞΩΡΑΪΣΜΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΑΣΤΕΙΩΝ»¹⁸³ που αναφέρεται στην εκτέλεση των έργων οδοποιίας και εξωραϊσμού της πρωτεύουσας και των προαστίων. Ειδικότερα, γίνεται λόγος και περιγράφονται αναλυτικά τα έργα που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, κ. Καραμανλή. Έγινε ακόμη λόγος για τη νέα χάραξη της οδού από την Κηφισιά μέχρι την Εκάλη. Στη συνέχεια του άρθρου αναφέρεται το σχέδιο της αποσυμφόρησης της Ιεράς οδού, ενώ αποφασίστηκε και η ανακαίνιση των οδών Κηφισιάς και Πατησίων.

Τη Δευτέρα 21 Φεβρουαρίου 1953 δημοσιεύτηκε ρεπορτάζ στην *Εμπρός* με τίτλο «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΕΠΙΛΥΕΙ ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΥΠΑΙΘΡΟΥ»¹⁸⁴. Ο υπότιτλος του άρθρου είναι «ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙ' ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ». Το άρθρο ανήκει σε ανταποκριτή της εφημερίδας που βρίσκεται στο Αγρίνιο και αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής και ο υφυπουργός Εθνικής Αμύνης κ. Δημάρατος έπειτα από το Αγρίνιο θα συνεχίσουν τα ταξίδια τους στα Ιωάννινα. Στο Αγρίνιο, ο κ. Καραμανλής κατευθύνθηκε στο δημαρχείο όπου κατατοπίστηκε από τους αρμόδιους για τις ανάγκες του νομού. Επιπροσθέτως,

¹⁸³ Ελευθερία, 15/02/1953, φύλλο 8.

¹⁸⁴ Εμπρός, 21/02/1953, φύλλο 4.

μιλώντας για το ζήτημα της Λυσιμαχίας ο κ. Καραμανλής είπε ότι αυτό εξετάζεται από την κυβέρνηση.

Η εταιρία Λυσιμαχίας κλήθηκε να αναλάβει εκ νέου τη συντήρηση των έργων και δεν δέχθηκε. Ακόμη, ο κ. Καραμανλής υποσχέθηκε να χορηγηθεί πίστωση από τα 200 εκατομμύρια δραχμές για το δίκτυο Αγρινίου – Θέρμου – Ναύπακτου. Ίσο ποσό θα διατεθεί και για το δίκτυο Μακρυνείας. Επίσης θα διατεθούν 25 εκατομμύρια για την οδό Παραβόλας – Καλλιθέας. Μιλώντας στη συνέχεια ο κ. Υπουργός είπε ότι διετεθή το ποσό του ενός και πλέον δισεκατομμυρίου για την εκ νέου ασφαλτόστρωση τμήματος της εθνικής οδού Αθηνών – Αγρινίου. Για την οδό Αγρινίου – Καρπενησίου ο κ. Υπουργός ζήτησε να του υποβληθεί μελέτη. Έκθεση θα υποβληθεί και για την οδό Αμφιλοχίας – Βονίτσης – Λευκάδας. Ο κ. Υπουργός αναχώρησε το μεσημέρι για τα Ιωάννινα.

Την περίοδο αυτή καταρτίστηκε και πρόγραμμα εκτέλεσης δημοσίων έργων. Την Πέμπτη 24 Φεβρουαρίου η *Εμπρός*¹⁸⁵ αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής προκειμένου να θέσει υπόψιν της κυβέρνησης ολοκληρωμένο πρόγραμμα οδοποιίας και εκτέλεση δημοσίων έργων, άρχισε τις περιοδείες του σε διάφορες περιοχές της χώρας για να σχηματίσει προσωπική άποψη. Ήδη ο κ. Καραμανλής επισκέφθηκε την Ήπειρο και τη Θεσσαλία, όπου εξέτασε το οδικό δίκτυο και παρακολούθησε την πορεία των υπό εκτέλεση παραγωγικών έργων. Συγκεκριμένα επιθεώρησε τα εκτελούμενα έργα στις πεδιάδες της Άρτας, Ιωαννίνων, Κόνιτσας, Τρικάλων και Λάρισας. Παράλληλα εξέτασε τα παραγωγικά έργα Λάρισας και Ιωαννίνων που πρόκειται να εκτελεσθούν. Ο κ. Καραμανλής στο Αγρίνιο, Άρτα, Φιλιπιάδα, Ιωάννινα, Κόνιτσα, Καλαμπάκα, Τρίκαλα και Λάρισα συνεργάστηκε με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου για να ενημερωθεί για την πορεία των υπό εκτέλεση έργων οδοποιίας και παραγωγικών αλλά και εκείνων που πρόκειται να εκτελεσθούν. Τέλος, το άρθρο αναφέρει ότι ο κ. Καραμανλής θα επισκεφθεί και την Πελοπόννησο και στη συνέχεια στη Βόρεια Ελλάδα.

Όπως και στην ύδρευση, έτσι και στα έργα που αφορούσαν την οδοποιία υπήρχαν αρκετά προβλήματα. Την Παρασκευή 20 Μαρτίου μέσα από την *Ελευθερία*¹⁸⁶ η «*Ένωση Κοινοτικών, Δημοτικών και Δημοσίων Εργατοτεχνιτών Οδοποιίας Αθηνών – Πειραιώς – Περιχώρων*» έκανε έκκληση στον Υπουργό Δημοσίων Έργων να συνεχισθούν τα δημόσια έργα της περιοχής, καθώς οι κάτοικοι έχουν ανάγκη να εργαστούν.

¹⁸⁵ Εμπρός, 24/02/1953, φύλλο 6.

¹⁸⁶ Ελευθερία, 20/03/1953, φύλλο 4.

Στις 22 Μαρτίου η *Εμπρός* αναφέρει για τα έργα οδοποιίας: «Η ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΘΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΝ»¹⁸⁷. Το άρθρο είναι του ανταποκριτή της εφημερίδας στην Τρίπολη και υποστηρίζει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων προέδρευσε στη σύσκεψη της Νομαρχίας μαζί με τον νομάρχη Αρκαδίας, του επιθεωρητή Δημοσίων Έργων Πελοποννήσου και του νομομηχανικού Αρκαδίας. Στη σύσκεψη εξετάστηκαν τα συγκοινωνιακά προβλήματα της Αρκαδίας και οι δυνατότητες εκτέλεσης των έργων του οδικού δικτύου του νομού. Ο κ. Υπουργός μετά από σχετική ερώτηση δήλωσε ότι η κυβέρνηση αποδίδει μεγάλη σημασία στην ανασυγκρότηση και την κατασκευή αρτηριακών οδών και άλλων έργων που μπορεί να βελτιώσουν την παραγωγή και γενικότερα την οικονομία της χώρας. Για την Αρκαδία έχει μελετηθεί η ανακατασκευή των εθνικών οδών με αφετηρία την Τρίπολη.

Το κύριο άρθρο συμπληρώνει και ένα μικρότερο από τον ανταποκριτή της εφημερίδας στην Καλαμάτα, όπου αναφέρεται ότι στις 8 το απόγευμα κατέφθασε ο Υπουργός Δημοσίων Έργων προερχόμενος από τη Σπάρτη, επισκέφθηκε την Τρίπολη και το Άργος. Τον κ. Υπουργό συνοδεύει η κ. Παπάγου και το ζεύγος Καλλίνσκη. Το άρθρο λήγει αναφέροντας ότι ο κ. Καραμανλής θα περιοδεύσει αύριο στην ύπαιθρο Μεσσηνία «*δια να αντιληφθεί την πρόοδον των εκτελούμενων υδραυλικών έργων Παμίσου και την κατάσταση του οδικού δικτύου του νομού*». Είναι γνωστό ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων εκτελούσε συχνά περιοδείες στην επαρχία προκειμένου να ελέγχει προσωπικά την εκτέλεση των έργων. Υποστηρίζεται μάλιστα ότι η στενή επαφή του με στελέχη της περιφέρειας τον οδήγησε στη μετέπειτα εκλογή του για να αντικαταστήσει τον Παπάγο στο πρωθυπουργικό αξίωμα.

Στο μεταξύ και παράλληλα με τα έργα της επαρχίας συνεχιζόταν η εκτέλεση των έργων της πρωτεύουσας. Την Τετάρτη 20 Μαΐου δημοσιεύτηκε άρθρο στην *Ελευθερία* με τίτλο «Η ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΟΔΩΝ»¹⁸⁸. Μέσα από αυτό γίνεται γνωστό ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων αποφάσισε προς το τέλος της προσεχούς εβδομάδας να αρχίσουν οι εργασίες για την κατασκευή των οδών Πανεπιστημίου, Βασιλίσσης Σοφίας, Αμαλίας, Συγγρού κλπ. Σχετικό άρθρο δημοσιεύτηκε και στις 31 Μαΐου με τίτλο «Η ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΩΝ ΠΑΤΗΣΙΩΝ ΚΑΙ ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ»¹⁸⁹ που αναφέρει ότι από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων ανακοινώθηκε ότι άρχισε η κατασκευή νέου δικτύου υπονόμων της λεωφόρου Πατησίων με παράλληλη διαμόρφωση και ανακατασκευή του

¹⁸⁷ *Εμπρός*, 22/03/1953, φύλλο 8.

¹⁸⁸ *Ελευθερία*, 20/05/1953, φύλλο 3.

¹⁸⁹ *Ελευθερία*, 31/05/1953, φύλλο 6.

καταστρώματος της εν λόγω λεωφόρου. Ανακοινώθηκε επίσης ότι θα αρχίσουν οι εργασίες επί της λεωφόρου Βασιλίσσης Σοφίας. Τα έργα θα αποπερατωθούν τον προσεχή Αύγουστο.

Την Παρασκευή 22 Μαΐου η *Εμπρός* μας ενημερώνει για ένα ακόμη ταξίδι του κ. Καραμανλή στην Πάτρα, συνοδευόμενος από τον βουλευτή Αιγιαλείας κ. Δρούλια¹⁹⁰. Σε δήλωσή του ο Υπουργός υποστήριξε ότι θα συνεχισθούν οι πιστώσεις για τη συνέχιση των εργασιών της κατασκευής της εθνικής οδού Πατρών – Τριπόλεως. Ο κ. Καραμανλής θα προεδρεύσει αύριο σε σύσκεψη κατά την οποία θα εξετασθούν διάφορα ζητήματα της πόλης, ενώ στις 3 το απόγευμα θα αποχωρήσει προκειμένου να επιστρέψει στην Αθήνα.

Την Κυριακή 31 Μαΐου δημοσιεύτηκε άρθρο στην *Ελευθερία* με τίτλο «Η ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1953-54»¹⁹¹ που αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων ολοκλήρωσε τους πίνακες για την εκτέλεση έργων οδοποιίας, λιμενικών και γεφυρών κατά το έτος 1953-1954. Τους πίνακες αυτούς θα ανακοινώσει ο Υπουργός μόλις γίνει γνωστό το ύψος του ποσού ανασυγκρότησης που θα διατεθεί. Με τα έργα αυτά που θα πραγματοποιηθούν σε ολόκληρη τη χώρα, θα αξιοποιηθεί μεγάλος αριθμός ανέργων. Εδώ βλέπουμε για μία ακόμη φορά ότι ο αντίπαλος Τύπος της εποχής αναγνωρίζει και υποστηρίζει το έργο του Υπουργού Δημοσίων Έργων.

Στη συνέχεια η *Εμπρός* κάνει λόγο για «ΕΝΑ ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΣ ΕΡΓΟΝ – Η ΝΕΑ ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΕΔΕΜ – ΓΛΥΦΑΔΑΣ»¹⁹² η οποία θα έχει πλάτος 10 μέτρων και θα είναι έτοιμη τον Σεπτέμβριο. Το άρθρο συνοδεύει σχετική φωτογραφία που προσφέρει μία άποψη των εκτελούμενων έργων. Ειδικότερα, η ακρογιαλιά του Σαρωνικού σε λίγους μήνες θα είναι ακόμη ωραιότερη μετά την περάτωση των προγραμματισμένων έργων. Η λεωφόρος Εδέμ – Γλυφάδας θα διαπλατυνθεί και θα φθάνει έως τη θάλασσα ενώ κτίζονται και κρηπιδώματα από μπετό για τον εξωραϊσμό της. Οι μηχανικοί που ανέλαβαν την εργασία είναι οι κύριοι Πολίτης και Γαβριηλίδης. Η παραλία της κοινότητας Καλαμακίου θα στολισθεί με μικρά κηπάκια τη δεντροφύτευση των οποίων ανέλαβε ήδη το Υπουργείο Γεωργίας.

Η πορεία της εκτέλεσης των έργων οδοποιίας στο κέντρο της πρωτεύουσας γίνεται γνωστή μέσα από ένα άρθρο της *Ελευθερίας* με τίτλο «ΣΥΣΚΕΨΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΕΡΑΝ ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΙΝ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΠΑΤΗΣΙΩΝ ΚΑΙ ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ»¹⁹³. Γνωστοποιείται ότι στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων συγκροτήθηκε σύσκεψη στην οποία

¹⁹⁰ *Εμπρός*, 22/05/1953, φύλλο 4.

¹⁹¹ *Ελευθερία*, 31/05/1953, φύλλο 6.

¹⁹² *Εμπρός*, 05/06/1953, φύλλο 1.

¹⁹³ *Ελευθερία*, 12/07/1953, φύλλο 6.

συμμετείχαν οι εργολάβοι ανακαίνισης των οδών Πατησίων και Βασιλίσσης Σοφίας. Κατά τη σύσκεψη εξετάσθηκε το ζήτημα της ταχύτερης αποκατάστασης των οδών, η οποία είναι όμως συνυφασμένη και με την επίσπευση κατασκευής υπονόμων. Εδώ βλέπουμε ότι τα ζητήματα που προκύπταν κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των έργων ήταν αρκετά πολύπλοκα. Για τον λόγο αυτό συχνά ήταν και τα παράπονα των πολιτών τα οποία μάλιστα εκφράζονταν ακρετές φορές μέσα από τον Τύπο.

Στις 17 Ιουλίου δημοσιεύτηκε στην *Εμπρός* άρθρο με τίτλο «ΘΑ ΕΚΤΕΛΕΣΘΟΥΝ ΕΡΓΑ ΕΞΩΡΑΪΣΤΙΚΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ»¹⁹⁴ όπου αναφέρεται ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων μετέβη χθες στον Πειραιά, όπου συζήτησε με τους αρμόδιους για την εκτέλεση διαφόρων έργων σχετικά με την οδοποιία και τον εξωραϊσμό των παραλιακών χώρων της περιοχής. Μετά τη σύσκεψη, ο Υπουργός συνοδευόμενος από τον κ. Δήμαρχο μετέβη και διεπίστωσε προσωπικά τις εν λόγω ανάγκες. Ειδικότερα, τα έργα που ενέκρινε ήταν τα εξής: α) ανακαίνιση της παραλιακής οδού Πειραιώς από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό ΣΠΑΠ μέχρι το τελωνείο β) εκτέλεση εξωραϊστικών έργων στην πλατεία Αλεξάνδρας γ) πλήρης αποπεράτωση των εργασιών κατασκευής της περιφερειακής οδού της Πειραιϊκής Χερσονήσου δ) εκτέλεση εξωραϊστικών έργων στο Τουρκολίμανο ε) η διαπλάτυνση της οδού Πειραιώς – Φαλήρου στην Καστέλα, στ) η κατασκευή νέας γέφυρας πάνω από τη σιδηροδρομική γραμμή στο Νέο Φάληρο ζ) η πλήρης ανακαίνιση της οδού από Καστέλα μέχρι του Ιπποδρομίου

Αντίστοιχα, την Πέμπτη 23 Ιουλίου 1953 δημοσιεύτηκε ξανά άρθρο στην *Ελευθερία* με τίτλο «ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 1953-54»¹⁹⁵ που αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κατήρτισε πρόγραμμα εκτέλεσης δημοσίων έργων οδοποιίας, γεφυρών, λιμένων, εγχειοβελτιωτικών έργων κλπ του έτους 1953-1954. Ακόμη, ενέκρινε τις πιστώσεις για την αποπεράτωση της εθνικής οδού Αιγίου – Καλαβρύτων εντός του τρέχοντος έτους. Η ίδια εφημερίδα την Τετάρτη 19 Αυγούστου δημοσίευσε άρθρο που ανέφερε ότι την προηγούμενη μέρα συγκροτήθηκε στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων σύσκεψη, και συζητήθηκε το ζήτημα της ανακατασκευής των οδών της πρωτεύουσας¹⁹⁶. Στη σύσκεψη, αποφασίστηκε να επιταχυνθεί ο ρυθμός των εργασιών των εκτελούμενων έργων ανακατασκευής των οδών Βασ. Σοφίας, Πατησίων και Παραλιακής μέχρι Γλυφάδας. Έγινε ακόμη λόγος για την εξυπηρέτηση οδών της πρωτεύουσας από διάφορα τρόλεϊ-μπαζ.

¹⁹⁴ *Εμπρός*, 17/07/1953, φύλλο 4.

¹⁹⁵ *Ελευθερία*, 23/07/1953, φύλλο 4.

¹⁹⁶ *Ελευθερία*, 19/08/1953, φύλλο 3.

Στις 8 Αυγούστου 1953 δημοσιεύτηκε άρθρο στην *Εμπρός* με τίτλο «Ο ΣΤΡΑΤΟΣ ΘΑ ΣΥΜΒΑΛΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ ΕΡΓΩΝ»¹⁹⁷ που περιέχει δηλώσεις του Υπουργού Εθνικής Αμύνης, κ. Κανελλόπουλου. Ο Υπουργός δήλωσε ότι η χρήση του στρατού θα γίνει συστηματικά και οργανωμένα κυρίως για την εξυπηρέτηση των ορεινών περιοχών, όπου υφίσταται ανάγκη εκτέλεσης μικρών έργων οδοποιίας και γεφυροποιίας. Επιπροσθέτως, πριν από λίγες ημέρες το ΓΕΣ με σχετική εγκύκλιο ενημέρωσε τις στρατιωτικές μονάδες, ότι ήταν επιθυμία του βασιλιά να συμβάλλει ο στρατός στην εκτέλεση των έργων.

Τα έργα στα οποία θα συμβάλλει ο στρατός είναι διανοίξεις, επισκευές, διευθετήσεις οδών περιορισμένου μήκους, κατασκευές μικρών γεφυρών και οχετών, αναδασώσεις περιοχών, κατασκευές υδραγωγείων, διευθετήσεις χειμάρρων και κοινόχρηστων χώρων. Η περίοδος για την εκτέλεση έργων από τον στρατό ορίστηκε από 20 Σεπτεμβρίου έως 31 Οκτωβρίου. Τέλος, με νεώτερη διαταγή έγινε γνωστό ότι η συμμετοχή τμημάτων του στρατού στα έργα κοινής ωφέλειας θα γίνει και στις περιοχές της Πελοποννήσου και της Κρήτης. Στις 9 Αυγούστου ένα ακόμη άρθρο με τίτλο: «Η ΑΝΕΓΕΡΣΙΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ»¹⁹⁸ είδε το φως της δημοσιότητας. Αναφέρει ότι ο Υπουργός Συντονισμού έκανε λόγο και για τα έργα οδοποιίας τα οποία περιλαμβάνονται στο φετινό πρόγραμμα επενδύσεων. Σε αυτό περιλαμβάνονται ακόμη η ανέγερση και η συμπλήρωση σειράς δημοσίων κτιρίων (νοσοκομείων, σχολείων κλπ). Για τον σκοπό αυτό υπάρχουν στο Υπουργείο Δικαιοσύνης εξασφαλισμένα και άλλα κονδύλια. Ωστόσο, ιδιαίτερη σημασία έδωσε η κυβέρνηση και στην κατασκευή τουριστικών οδών. Μεταξύ άλλων πρόκειται να ξεκινήσει και η πραγματοποίηση της οδού Βάρκιζας – Σουνίου και από Σούνιο – Αθήνα. «Θα είναι ο ωραιότερος παραλιακός δρόμος που θα αλλάξει την μορφή της Αττικής» αναφέρει χαρακτηριστικά ο φιλοκυβερνητικός Τύπος.

Σημαντικά θα είναι επίσης και τα βιομηχανικά έργα που θα πραγματοποιήσει η κυβέρνηση σύμφωνα με το πρόγραμμα. Αυτά θα είναι έργα διυλιστηρίου πετρελαίου, αζώτου, νικελίου και αλυκής. Όταν ρωτήθηκε ο Υπουργός από που θα εξευρεθούν οι πόροι για τα έργα αυτά, δήλωσε ότι θα είναι από τη βοήθεια προς την Ελλάδα, από έργα που ήδη αξιοποιούνται, από τις Ιταλικές επανορθώσεις αλλά και από ένα προαιρετικό, εσωτερικό δάνειο το οποίο βρίσκεται υπό μελέτη. Τέλος δήλωσε σίγουρος ότι ο ελληνικός λαός θα δεχθεί σίγουρα να

¹⁹⁷ *Εμπρός*, 08/08/1953, φύλλο 6.

¹⁹⁸ *Εμπρός*, 09/08/1953, φύλλο 6.

μετέχει στον εσωτερικό δανεισμό, δεδομένου ότι το βιοτικό του επίπεδο θα έχει βελτιωθεί και τα έργα θα συμβάλλουν στη βελτίωση της οικονομίας της χώρας.

Το Σάββατο 29 Αυγούστου η *Ελευθερία* έκανε ξανά λόγο για «ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΔΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1953-1954 – ΤΑ ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤΙΩΤΙΚΑ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ»¹⁹⁹. Πιο συγκεκριμένα εκτενές άρθρο αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων, ανακοίνωσε το πρόγραμμα εκτελέσεως των μεγάλων έργων οδοποιίας κατά το οικονομικό έτος 1953-1954. Αναφέρθηκε αναλυτικά στα ποσά που πρόκειται να δοθούν και σε ποιες οδούς, σχετικά με τα έργα οδοποιίας. Το άρθρο αναφέρει και τα ακριβή ποσά που θα δοθούν για τις γέφυρες, τα λιμενικά έργα, την ανέγερση δημοσίων κτιρίων αλλά και για τα εγχειοβελτιωτικά έργα.

Στις 10 Σεπτεμβρίου 1953 η *Εμπρός* κάνει λόγο για μία: «ΣΥΣΚΕΨΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΙΝ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΟΔΩΝ ΠΑΤΗΣΙΩΝ – Β. ΣΟΦΙΑΣ»²⁰⁰. Η τελευταία πραγματοποιήθηκε εχθές στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων, με τη συμμετοχή του κ. Καραμανλή και του Υπουργού Συγκοινωνιών κ. Ψαρρού. Συμμετείχαν οι προϊστάμενοι των υπηρεσιών, οι διευθυντές αστυνομίας Αθηνών και Τροχαίας αλλά και εκπρόσωποι της Ηλεκτρικής Εταιρίας Μεταφορών. Στη σύσκεψη εξετάσθηκε το θέμα της ταχύτερης προώθησης των έργων ανακατασκευής της οδού Πατησίων, με την οριστική διακοπή —το συντομότερο δυνατόν— της κυκλοφορίας και των τροchioδρόμων τουλάχιστον από την πλατεία Αγάμων μέχρι Πατησίων. Οι εκπρόσωποι της Η.Ε.Μ. επιφυλάχθηκαν να απαντήσουν αυθημερόν, προκειμένου να μελετήσουν καλύτερα το θέμα. Στη σύσκεψη συζητήθηκε και η αποπεράτωση της οδού Πατησίων και η έναρξη της λειτουργίας των τρόλεϊ-μπας.

Στην εφημερίδα *Εστία*, το Σάββατο 19 Σεπτέμβρη δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «Η ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΕΙΣ ΑΘΗΝΑ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΑ»²⁰¹. Αναφέρεται ότι ο Υπουργός των Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής, έκανε λόγο για τα εκτελούμενα έργα στην περιοχή της πρωτεύουσας. Ειδικότερα μίλησε για τη λεωφόρου του Παλαιού Φαλήρου – Αεροδρομίου – Γλυφάδας, αλλά και για τον διαγωνισμό που πρόκειται να πραγματοποιηθεί για την ανέγερση διαφόρων κέντρων καθώς και για τη φύτευση δέντρων για την ολοκλήρωση του πρασίνου. Η λεωφόρος Β. Σοφίας θα παραδοθεί στην κυκλοφορία στο τέλος Οκτωβρίου. Στη συνέχεια δήλωσε ότι το έργο της οδού Πατησίων παρουσιάζει τη μεγαλύτερη δυσκολία

¹⁹⁹ *Ελευθερία*, 29/08/1953, φύλλο 5.

²⁰⁰ *Εμπρός*, 10/09/1953, φύλλο 6.

²⁰¹ *Εστία*, 19/09/1953, φύλλο 4.

λόγω της μεγάλης κυκλοφορίας οχημάτων. Έκανε ακόμη λόγο και για τις απαλλοτριώσεις που πρόκειται να γίνουν.

Την Τρίτη 29 Σεπτεμβρίου η *Εμπρός* αναφέρει: «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΔΙΑ ΤΑ ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ»²⁰². Ο Υπουργός επέστρεψε χθες από την περιοδεία του στη Θράκη, τη Μακεδονία και τη Θεσσαλία. Ο ίδιος εξέτασε τα προβλήματα επιτόπου. Σε δήλωσή του διέψευσε της φήμες περί αύξησης της φορολογίας στην περιοχή. Στον Βόλο τόνισε ότι υπάρχει η ανάγκη αποκέντρωσης της εκτέλεσης του νομαρχιακού οδικού δικτύου, με την ανάθεση των έργων οδοποιίας σε τοπικά ταμεία που θα χρηματοδοτούνται από τη φορολογία της βενζίνης.

Την Πέμπτη 2 Οκτωβρίου σχετικό άρθρο²⁰³ αναφέρει ότι ο κ. Καραμανλής παραβρέθηκε στην αφαίρεση των σιδηροτροχιών και τροchioδρόμων, του τμήματος από πλατείας Αμερικής μέχρι τέρματος Πατησίων. Στη συνέχεια πρόκειται να αφαιρεθούν οι σιδηροτροχιές από την πλατεία Αμερικής μέχρι την Ομόνοια. Σχετικά με την πορεία των έργων της οριστικής διαμόρφωσης της οδού Πατησίων και Β. Σοφίας, ο Υπουργός είπε ότι μετά την αποπεράτωση της αποχέτευσης τα έργα θα προχωρήσουν με γοργό ρυθμό ώστε να είναι έτοιμα μέχρι το τέλος του Οκτώβρη. Έπειτα, θα αρχίσει η ανακατασκευή του μεσαίου τμήματος: από την πλατεία Αμερικής μέχρι την Ομόνοια και από την αρχή της οδού Β. Σοφίας μέχρι το τέρμα Αμπελοκήπων. Στις 21 Οκτώβριου του ίδιου έτους άρθρο με τίτλο: «Η ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ ΜΕ ΤΑΧΥΝ ΡΥΘΜΟΝ»²⁰⁴ αναφέρει ότι ο κ. Καραμανλής εχθές το μεσημέρι πήγε στις λεωφόρους Β. Σοφίας και Πατησίων και παρακολούθησε την πρόοδο των εκτελούμενων έργων ανακατασκευής τους. Χθες το απόγευμα ολοκληρώθηκε η ασφαλτόστρωση ολόκληρου του αριστερού κλάδου ενώ η υπόλοιπη ασφαλτόστρωση θα πραγματοποιηθεί στις επόμενες επτά ημέρες. Από σήμερα το πρωί θα επιτραπεί η κυκλοφορία των τροχοφόρων στο δεξί κλάδο της λεωφόρου Β. Σοφίας. Το Σάββατο 9 Ιανουαρίου ο αρθρογράφος αναρωτιέται για την «αθλιότητα» της οδού Σταδίου²⁰⁵. Διατυπώνει ένα ρητορικό ερώτημα στον Δήμο και στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων για την κατάσταση αυτή. Η οδός θα πρέπει άμεσα να αποκατασταθεί καθώς εξυπηρετεί το μεγαλύτερο μέρος της συγκοινωνίας και της εμπορικής κίνησης της πρωτεύουσας. Παρατηρούμε σε αυτό το άρθρο ότι η εφημερίδα *Εμπρός* ασκεί επίσης έντονη κριτική στην κυβέρνηση όταν κρίνεται απαραίτητο.

²⁰² *Εμπρός*, 29/09/1953, φύλλο 4.

²⁰³ *Εμπρός*, 02/10/1953, φύλλο 4.

²⁰⁴ *Εμπρός*, 21/10/1953, φύλλο 4.

²⁰⁵ *Εμπρός*, 09/01/1954, φύλλο 3.

Η *Ελευθερία* στη συνέχεια κάνει λόγο για τα «ΕΡΓΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΑΪΚΩΝ ΟΔΩΝ»²⁰⁶. Υποστηρίζει ότι ανακοινώθηκε από τον Δήμο Αθηναίων η αρχή της εκτέλεσης έργων για τη συντήρηση του ασφαλτοστρωμένου οδικού δικτύου της πόλης, για την περίοδο 1953-1954. Στη συνέχεια αναφέρονται αναλυτικά οι οδοί που θα γίνουν οι απαραίτητες εργασίες.

Ένα ακόμη ρεπορτάζ στην *Εμπρός* με τίτλο «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΤΑΔΙΟΝ ΘΑ ΣΥΝΔΕΘΟΥΝ ΔΙΑ ΛΕΩΦΟΡΟΥ»²⁰⁷ το Σάββατο 14 Νοεμβρίου, αναφέρει ότι την προηγούμενη άρχισαν οι εργασίες για τη διάνοιξη της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου. Στην περιοχή κατεδαφίστηκαν τέσσερα στρατιωτικά κτίρια. Ειδικότερα, το νοσοκομείο *Ευαγγελισμός* και το Στάδιο θα συνδεθούν με τη νέα λεωφόρο. Πριν από τον *Ευαγγελισμό* θα δημιουργηθεί κυκλοφοριακή πλατεία. Έτσι, θα αποσυμφορηθεί σε σημαντικό βαθμό τμήμα της λεωφόρου Β. Σοφίας. Ακόμη, ο κ. Καραμανλής ανακοίνωσε ότι από την προσεχή εβδομάδα θα αρχίσουν οι εργασίες διαπλάτυνσης της οδού Αθηνών – Ν. Μάκρης, θα ανακοινωθεί η οδός προς το λιμάνι του Μαραθώνα και θα κατασκευαστεί η οδός Βουλιαγμένης – Σουνίου.

Προκειμένου να εκτελεστούν τα έργα στην πρωτεύουσα κατέστη ανάγκη να διακοπεί η κυκλοφορία των τραμ στη γραμμή Πατησίων – Αμπελοκήπων. Τη σχετική ενημέρωση προσφέρει η *Ελευθερία*²⁰⁸. Το άρθρο της αναφέρει ότι ο κ. Καραμανλής κοινοποίησε προς την Η. Ε. Μεταφορών την προχθεσινή απόφαση των τριών Υπουργών Εσωτερικών, Μεταφορών και Δημοσίων Έργων για τη διακοπή της κυκλοφορίας των τραμ σε ορισμένες οδούς της πρωτεύουσας. Σε σχετικές ανακοινώσεις προέβη και η Ηλεκτρική Εταιρία και η Αστυνομία. Την Πέμπτη 19 Νοεμβρίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΤΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ»²⁰⁹ που αναφέρει ότι αν και είχαν προσωρινά διακοπή, πρόκειται να συνεχιστούν. Η Επιτροπή Ολυμπιακών Αγώνων αποφάσισε ότι πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια για να αποπερατωθεί σε σύντομο χρονικό εντύπωση.

Την Κυριακή 29 Νοεμβρίου η *Ελευθερία* δημοσίευσε ένα ακόμη άρθρο με τίτλο «ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΜΑΡΤΙΟΥ ΘΑ ΠΑΡΑΔΟΘΟΥΝ ΤΕΛΕΙΩΣ ΕΤΟΙΜΟΙ Η ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΙΣΣΗΣ ΣΟΦΙΑΣ ΚΑΙ Η ΟΔΟΣ ΠΑΤΗΣΙΩΝ – ΤΑ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟΥΔΕ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ»²¹⁰. Ειδικότερα γίνεται λόγος για μία ανακοίνωση του

²⁰⁶ *Ελευθερία*, 31/10/1953, φύλλο 4.

²⁰⁷ *Εμπρός*, 14/11/1953, φύλλο 4.

²⁰⁸ *Ελευθερία*, 15/11/1953, φύλλο 8.

²⁰⁹ *Ελευθερία*, 19/11/1953, φύλλο 4.

²¹⁰ *Ελευθερία*, 29/11/1953, φύλλο 8.

Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Αναφέρεται ότι λόγω της κυκλοφορίας καθυστέρησαν να αποπερατωθούν εγκαίρως οι εργασίες στις οδούς Πατησίων και Β. Σοφίας. Στη συνέχεια της ανακοίνωσης δίνονται περισσότερες κυκλοφορίες για τα έργα ενώ γίνεται λόγος και για την υπομονή που επιδεικνύει το κοινό, παρά την ταλαιπωρία. Το άρθρο, αναφέρει τέλος ως παράδειγμα άλλες οδούς που αν και έπρεπε να περατωθούν περισσότερα έργα, παραδόθηκαν στην κυκλοφορία εγκαίρως λόγω της μη αυξημένης κίνησης.

Η *Ελευθερία* έκανε λόγο για τα «ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΛΕΒΑΔΕΙΑΣ – ΔΕΛΦΩΝ – ΙΤΕΑΣ»²¹¹ και αναφέρει ότι παρουσία του Υπουργού Δημοσίων Έργων και του υφυπουργού Οικονομικών θα πραγματοποιηθούν τα εν λόγω εγκαίνια. Ακόμη, ο κ. Καραμανλής πρόκειται να ασχοληθεί με το ζήτημα του σχεδίου πόλεως Λιβαδειάς και με το Υδραυλικό Ταμείο Βοιωτικού Κηφισσού. Ακόμη αναφέρει την Τρίτη 12 Ιανουαρίου ότι «ΗΡΧΙΣΕΝ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΡΤΗΡΙΑΣ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΥ ΤΗΣ ΙΕΡΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕΧΡΙ ΔΑΦΝΙΟΥ»²¹². Το Υπουργείο Δημοσίων Έργων ανακοίνωσε πως άρχισε η κατασκευή της νέας λεωφόρου η οποία πρόκειται να αποσυμφορήσει την Ιερά Οδό και θα καταλήγει στη Μονή Δαφνίου. Θα έχει μήκος επτά χιλιόμετρα και συνολικό πλάτος σαράντα τέσσερα χιλιόμετρα. Πρόκειται μάλιστα να κατασκευαστεί και διάβαση.

Το Σάββατο 23 Ιανουαρίου η *Εμπρός* αναφέρει ότι ο κ. Καραμανλής θα επιθεωρήσει τα έργα της λεωφόρου Καβάλας²¹³. Η νέα λεωφόρος θα αποτελέσει «λαμπράν» είσοδο για την πόλη και θα αποσυμφορήσει την Ιερά Οδό. Σύμφωνα με δήλωση του κ. Καραμανλή, οι εργασίες θα τελειώσουν μετά από πέντε μήνες. Τέλος, δίνεται και η πληροφορία από το Υπουργείο, ότι μέχρι τον Ιούνιο θα είναι έτοιμη και η οδός Ραφήνας – Αγίου Ανδρέα – Νέα Μάκρης.

Την Κυριακή δημοσιεύτηκε ένα ακόμη καυστικό άρθρο από την *Ελευθερία* που αναφέρει τα εξής: «ΟΙ ΘΙΓΟΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΝ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ Β. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ»²¹⁴. Το άρθρο φιλοξενείται στη στήλη «ΕΠΙΣΤΟΛΑΙ προς *Ελευθερίαν*», όπου μία επιτροπή πολιτών καταγγέλλει ότι για να δημιουργηθεί η νέα οδός θα πρέπει να μείνουν άστεγες τριάντα πέντε συνολικά οικογένειες, καθώς θα καταστραφούν δώδεκα οικίες. Δεν υπάρχει θέμα να πραγματοποιηθούν τα έργα εξωραϊσμού της Αθήνας, αλλά οι υπεύθυνοι Υπουργοί θα πρέπει να μεριμνήσουν ώστε να βρεθεί πρώτα μία στέγη για τους προσεχώς

²¹¹ *Ελευθερία*, 19/12/1953, φύλλο 6.

²¹² *Ελευθερία*, 12/01/1954, φύλλο 5.

²¹³ *Εμπρός*, 23/01/1954, φύλλο 16.

²¹⁴ *Ελευθερία*, 24/01/1954, φύλλο 7.

άστεγους. Τα παράπονα συνεχίζονται στην ίδια στήλη της εφημερίδας και την Τρίτη 31 Ιανουαρίου. Τότε δημοσιεύτηκε ένα ακόμη άρθρο με τίτλο «Η ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΤΗΣΙΩΝ»²¹⁵. Καταστηματάρχης της οδού Πατησίων, η οποία την περίοδο αυτή βρίσκεται υπό ανακατασκευή, χαρακτηρίζει τον ρυθμό με τον οποίο πραγματοποιούνται τα έργα «εγκληματικά αργό» καθώς όπως λέει ο ίδιος έχει χάσει την πελατεία του, ενώ παράλληλα δεν έχει να πληρώσει την εφορία και το ΤΕΒΕ. Αυτός και η γυναικά του έχουν απελπιστεί, ενώ παράλληλα δεν μπορούν να αντέξουν τις λακκούβες, τη λάσπη και τη σκόνη στην περιοχή.

Την Κυριακή 7 Μαρτίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «Η ΝΕΑ ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ»²¹⁶ που αναφέρεται σε ανακοίνωση του Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Ειδικότερα, στα μέσα Απριλίου πρόκειται να παραδοθεί στην κυκλοφορία η νέα λεωφόρος Βασιλέως Κωνσταντίνου. Την Παρασκευή 12 Μαρτίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΣΥΝΕΧΙΖΟΝΤΑΙ ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΔΙΑΝΟΙΞΕΩΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ – ΣΟΥΝΙΟΥ»²¹⁷. Το εν λόγω άρθρο κάνει λόγο για το στάδιο κατασκευής της οδού η οποία θα έχει πλάτος δέκα μέτρα και μήκος σαράντα πέντε χιλιόμετρα. Οι εργασίες προχωρούν με ταχύ ρυθμό.

Η *Ελευθερία* συνεχίζει σταθερά να ενημερώνει το αναγνωστικό της κοινό για τα σχέδια της κυβέρνησης για τα νέα έργα. Στις 15 Μαΐου γίνεται γνωστό ότι καταρτίστηκε πρόγραμμα εκτέλεσης έργων για τη συντήρηση ασφαλικών οδοστρωμάτων συνολικού μήκους 3.600 χιλιομέτρων, για τα οποία θα διατεθούν 37 εκατομμύρια δραχμές²¹⁸. Στις 18 Ιουνίου σχετικό άρθρο αναφέρει ότι από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων ανακοινώθηκε ότι άρχισαν οι εργασίες επισκευής και συντήρησης των ασφαλικών οδοστρωμάτων της χώρας, μήκους 2.630 χιλιομέτρων, και θα κοστίσουν 42.000.000 νέες δραχμές. Στη συνέχεια αναφέρονται αναλυτικά τα έργα που πρόκειται να αναλάβει η εκάστοτε εργολαβία²¹⁹.

Η *Βραδυνή*, με σχετική επιστολή του συνεργάτη της Β.Α. Ζερβέα αναφέρει ότι η οδός Μεσογείων μέχρι Μαραθώνος είναι πλέον ωραία με τα έργα που έχουν γίνει και εκτός από το όφελος που προσφέρει στον τουρισμό δεν είναι πλέον και επικίνδυνη²²⁰. Η ένστασή του ωστόσο είναι ότι το έργο δεν είναι άρτιο, καθώς η διαπλάτυνση δεν προχωρεί μέχρι εκεί που βρίσκεται ο Τύμβος. Για τουριστικούς λόγους ο δρόμος αυτός πρέπει να επεκταθεί μέχρι την

²¹⁵ Ελευθερία, 31/01/1954, φύλλο 4.

²¹⁶ Ελευθερία, 07/03/1954, φύλλο 8.

²¹⁷ Ελευθερία, 12/03/1954, φύλλο 5.

²¹⁸ Ελευθερία, 15/05/1954, φύλλο 6.

²¹⁹ Ελευθερία, 18/06/1954, φύλλο 6.

²²⁰ Βραδυνή, 01/07/1954, φύλλο 1, 3.

παραλία. Το δρομάκι αυτό σήμερα είναι σχεδόν αδιάβατο το καλοκαίρι, σε όλη του την έκταση. Σύμφωνα με την επιστολή, επιβάλλεται να θεωρηθεί τουριστικός τόπος και αυτή η παραλία καθώς εκεί ο ηρωικός Μαραθωνομάχος Κυναίγειρος έχασε τα χέρια του, τα οποία του απέκοψε σε πέλεκυ. Παρατηρούμε λοιπόν ότι και η *Βραδυνή* μέσα από τα άρθρα της υποστηρίζει τον κ. Καραμανλή, προσπαθώντας μάλιστα να τον συμβουλέψει και να συμβάλει και εκείνη στην ανάπτυξη του τόπου. Χαρακτηριστικό είναι μάλιστα πως ο συντάκτης της επιστολής χαρακτηρίζει τον Υπουργό Δημοσίων Έργων «ρηζικέλευθων». Αναφέρει ειδικότερα πως «*Δια τον ρηζικέλευθων υπουργόν των Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλή*» δεν θα είναι δύσκολο να πραγματοποιήσει το έργο αυτό με τη βοήθεια των κατοίκων της περιοχής, οι οποίοι θα ωφεληθούν μακροπρόθεσμα.

Οι αντιδράσεις ωστόσο, σχετικά με τα νέα έργα που πρόκειται να κατασκευαστούν είναι επίσης πολλές. Αυτές προβάλλονται συχνότερα μέσα από τον αντικυβερνητικό Τύπο. Η *Ελευθερία* δημοσιεύει μέσα από τη στήλη της *Επιστολαί εις την Ελευθερίαν* τα παράπονα των κατοίκων της οδού Φειδιππίδου, της οποίας η κατασκευή καθυστερεί²²¹. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την ταλαιπωρία των κατοίκων της. Με την ίδια διάθεση η *Βραδυνή* δημοσιεύει τις επόμενες μέρες μία επιστολή του πρώην δημάρχου Αθηναίων κ. Άμβροσ. Πλύτα²²². Ο τελευταίος υποστηρίζει ότι δεν πρέπει να καταστραφεί η λεωφόρος Πατησίων – Κηφισιάς λόγω της προέκτασης του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. Το κυκλοφοριακό πρόβλημα θα οξυνθεί περαιτέρω με το έργο αυτό. Ο συντάκτης υποστηρίζει δεν έχουν δοθεί όλα τα στοιχεία στον Παπάγο και προβαίνει στην εκτέλεση του έργου. Στην περίπτωση που έχουν δοθεί, πρόκειται για «*πραξικόπημα*» καθώς αυτή η απόφαση πρόκειται —καθώς φαίνεται— να εκτελεσθεί παρά τη δημόσια κατακραυγή. Στο τέλος του άρθρου ο πρώην δήμαρχος κάνει έκκληση προς κάθε αρμόδιο να επανεξετάσει τα στοιχεία καθώς, σύμφωνα με τον ίδιο, πρόκειται για «*ιστορικό έγκλημα*» το βάρος της ευθύνης του πρόκειται να επωμιστούν. Το αιχμηρό λεξιλόγιο της δημοσιευμένης επιστολής εφιστά την προσοχή των ιθυνόντων ενώ το καταγγελτικό ύφος της κάνει φανερή τη σύγχυση που επικρατεί.

Σε ρόλο συμβούλου, η *Ελευθερία* μέσα από τη στήλη της *Επιστολαί*. Αυτή τη φορά μία επιστολή προς τον Υπουργό Δημοσίων Έργων κάνει λόγο για τη λεωφόρο Βουλιαγμένης – Σουνίου²²³ και τη μικρή λεωφόρο που πρόκειται να κατασκευαστεί προκειμένου αποφευχθούν τα ατυχήματα. Σύμφωνα με τη μελέτη του εν λόγω έργου δημιουργούνται τα κάποια

²²¹ *Ελευθερία*, 02/07/1954, φύλλο 4.

²²² *Βραδυνή*, 27/07/1954, φύλλο 3, 4.

²²³ *Ελευθερία*, 13/08/1954, φύλλο 4.

προβλήματα. Αφενός καταστρέφεται η παραλία της περιοχής (που αποτελεί πόλο έλξης κατά τους θερινούς μήνες) και αφετέρου καταστρέφεται το τοπίο. Ως λύση οι αναγνώστες προτείνουν την αξιοποίηση της υπάρχουσας οδού. Γίνεται ακόμη λόγος και για την επικίνδυνη στροφή στο νοσοκομείο της Βούλας στην οποία μεταπολεμικά πραγματοποιήθηκαν μόνο δύο δυστυχήματα. Στο τέλος ο πρόεδρος και ο γραμματέας του Εξωραϊστικού Συλλόγου Βούλας εκφράζουν την επιθυμία να έχει αναθεωρήσει ο Υπουργός Δημοσίων Έργων την απόφασή του.

Στις 18 Αυγούστου η *Ελευθερία* αναφέρει πως αρχίζουν οι εργασίες της ανακαίνισης της οδού Κηφισιάς – Εκάλης. Αναλύει επίσης τα έργα που πρόκειται να περατωθούν περίπου στο τέλος του Οκτωβρίου²²⁴. Μας πληροφορεί και για την αποπεράτωση των έργων στην οδό Πατησίων²²⁵ και την τοποθέτηση φωτεινών σημάτων κυκλοφορίας στις διαβάσεις της οδού. Παρομοίως, στις 18 Σεπτέμβρη κάνει γνωστό ότι εγκρίθηκαν οι πιστώσεις (από τον Υπουργό Δημοσίων Έργων) για την κατασκευή της οδού Διστόμου – Οσίου Λουκά²²⁶, ενώ τα έργα στην οδό Λιβαδειάς – Αράχοβας προχωρούν με ταχύ ρυθμό.

Την περίοδο της μαζικής εκτέλεσης έργων στη χώρα μας υπήρχε έντονα η αίσθηση ότι η κυβέρνηση μεριμνά πρωτίστως για την αποκατάσταση της πρωτεύουσας και παραμελεί συστηματικά την επαρχία. Σε αυτό το κλίμα, ο Υπουργός Δημοσίων Έργων γινόταν συχνά παραλήπτης ανάλογων σχολίων και καταγγελιών από τα όργανα της περιφέρειας. Με έντονη διάθεση για κριτική η *Ελευθερία* δημοσίευσε ένα άρθρο με τίτλο «ΟΙΚΤΡΑ Η ΟΔΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΠΕΛΛΗΣ»²²⁷. Το άρθρο αναφέρεται σε επιστολή του βουλευτή Πέλλης, κ. Ανδρεάδη, ο οποίος σε τηλεγράφημά του προς τον κ. Καραμανλή διαμαρτύρεται «*δια την οικτράν*» οδική κατάσταση της περιοχής. Ειδικότερα, η περιοχή ταλαιπωρείται από το υπάρχον οδικό δίκτυο, ενώ ενόψει του χειμώνα η κατάσταση πρόκειται να επιδεινωθεί. Στο τέλος της επιστολής ο κ. Ανδρεάδης ζήτησε από τον Υπουργό Δημοσίων Έργων να περιορίσει το ενδιαφέρον του για το οδικό δίκτυο των μεγάλων πόλεων, καθώς αυτό εκδηλώνεται σε βάρος της υπαίθρου η οποία χαρακτηρίζεται «*παντελώς εγκαταλελειμμένη*».

Τις επόμενες μέρες η *Ελευθερία* φιλοξένησε στις στήλες της και τη σχετική απάντηση του Υπουργού Δημοσίων Έργων. Το άρθρο είχε τον τίτλο: «ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΟΥ κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΙΝ ΤΗΣ ΠΕΛΛΗΣ»²²⁸. Σε αυτή την επιστολή ο κ. Καραμανλής κάνει λόγο για

²²⁴ Ελευθερία, 18/08/1954, φύλλο 4.

²²⁵ Ελευθερία, 26/08/1954, φύλλο 5.

²²⁶ Ελευθερία, 18/09/1954, φύλλο 5.

²²⁷ Ελευθερία, 22/09/1954, φύλλο 5.

²²⁸ Ελευθερία, 23/09/1954, φύλλο 5.

πράγματα που έπρεπε να γνωρίζει ο κ. Ανδρεάδης. Αρχικά αναφέρει ότι τα έργα που πραγματοποιούνται στην Αθήνα, επιβαρύνουν οικονομικά τους Αθηναίους πολίτες μέσω σχετικής φορολογίας. Ακόμη, στην επαρχία γίνονται σημαντικά έργα αξίας 445.000.000 δραχμών. Ειδικότερα, στο νομό Πέλλας εκτελούνται έργα αξίας 8.887.000 τα οποία αναφέρονται αναλυτικά. Τέλος αναφέρει ότι κατά το έτος 1951-1952 στον νομό που εκπροσωπεί πραγματοποιήθηκαν έργα αξίας 903.000 δραχμών «μόνον». Το ζήτημα δεν έλαβε άλλη συνέχεια.

Το Σάββατο 24 Απριλίου δημοσιεύτηκε από την *Ελευθερία* ρεπορτάζ με τίτλο «ΗΡΧΙΣΑΝ ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΔΙΑ ΠΛΗΡΗ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΤΗΣ Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ»²²⁹. Το άρθρο αναφέρει ότι επικυρώθηκαν τα πρακτικά της δημοπρασίας που έγινε από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, για να ξεκινήσουν οι εργασίες της πλήρους ανακατασκευής της λεωφόρου Συγγρού. Βάση των σχεδίων προβλέπεται η πλήρης αναμόρφωση της λεωφόρου, κατά το πρότυπο των εργασιών που έγιναν επί της Βασιλ. Σοφίας. Θα καταργηθούν και τα υπάρχοντα καταφύγια των πεζών, καθώς εμποδίζουν την κυκλοφορία. Σύμφωνα με τη σχετική ανακοίνωση, η αποπεράτωση του έργου υπολογίζεται στα μέσα του προσεχούς μήνα Σεπτεμβρίου. Η εκτέλεση των έργων θα γίνει τμηματικά για να μην εμποδίζεται η κυκλοφορία σε σημαντικό βαθμό. Σχετικό ρεπορτάζ της *Βραδυνής* έφερε τον τίτλο: «Η ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΣΥΓΓΡΟΥ ΘΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΕΧΟΥΝ ΕΒΔΟΜΑΔΟΣ – ΣΤΡΩΣΙΣ ΔΙ' ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΤΑΠΗΤΟΣ ΤΗΣ ΛΕΩΦ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ – ΣΟΥΝΙΟΥ. ΕΠΕΡΑΤΩΘΗ Η ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΙΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ – ΕΚΑΛΗΣ»²³⁰.

Ο Καραμανλής, μέσα από τα έργα του και με την υποστήριξή του από τον Τύπο, τον οποίο απασχολούσε συχνά, ήδη τον Απρίλιο του 1955 είχε μεγάλη δημοτικότητα. Ειδικότερα, στις 16 Απριλίου δημοσιεύτηκε άρθρο στην *Εμπρός* με τίτλο: «ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ»²³¹ που μιλάει για τις νέες λεωφόρους της Αθήνας. Το άρθρο κλείνει με το εξής σχόλιο: οι καινούργιες λεωφόροι είναι ωραίες, αλλά παράλληλα θα πρέπει να ρίξουμε ασφαλτο και στις παλιές γιατί έχουν μόνο σκόνη και λάσπη. Και αφού ο δήμος δεν μπορεί να φροντίσει για αυτές, καλό θα είναι να μεριμνήσει ο κ. Καραμανλής, καθώς μόνο με αυτόν «*ημπορεί να γίνει κάτι.*».

²²⁹ *Εμπρός*, 24/04/1954, φύλλο 5.

²³⁰ *Βραδυνή*, 28/10/1954, φύλλο 3.

²³¹ *Εμπρός*, 16/04/1955, φύλλο 2.

Εκτός από το οδικό δίκτυο, ο Καραμανλής βελτίωσε και το δίκτυο του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου όταν ανέλαβε και το Υπουργείο Συγκοινωνιών. Αρχικά πρέπει να αναφέρουμε βέβαια ότι θεμελιωτής του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα ήταν ο Χαρίλαος Τρικούπης. Η πρώτη εμφάνιση των τραμ έγινε στις αρχές της δεκαετίας του 1880. Τότε υπογράφηκε μεταξύ της Ελλάδας και της βελγικής εταιρείας *Laminoirs, Forges et Fonderies de Jemmapes, Victor Demerde et Cie* σύμβαση για την ίδρυση της Ανώνυμης Ελληνικής Εταιρείας Ιπποσιδηροδρόμων και Τροχιοδρόμων Αθηνών και Περιχώρων²³². Οι πρώτες γραμμές συνέδεσαν το κέντρο της Αθήνας με τα τότε προάστια. Συνδέθηκε επίσης η πλατεία Ομονοίας με το Ζάππειο, το Γκάζι και τον Κεραμεικό.

Η φθίνουσα πορεία των τραμ στη χώρα μας αρχίζει μετά την κατοχική περίοδο. Ειδικότερα, το 1953 το Υπουργείο Δημοσίων Έργων ξεκίνησε να ξηλώνει τις σιδηροτροχιές στον κόμβο των Χαυτείων. Την περίοδο αυτή η χρήση των τραμ αποφασίστηκε να καταργηθεί, χωρίς μελέτη, καθώς κρίθηκε ως αναχρονιστικό μέσο μεταφοράς. Η απόφαση αυτή μάλιστα πάρθηκε προκειμένου να σταματήσει να εμποδίζεται η κυκλοφορία των αυτοκινήτων²³³. Τη δεκαετία του '50 ήταν που ξεκίνησε η πραγματική μελέτη για την κατασκευή του υπογείου ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. Μία απόφαση που επρόκειτο, όπως και τόσες άλλες, να προκαλέσει αντιδράσεις σε ένα μέρος κατοίκων της πρωτεύουσας.

Σχετικό άρθρο με το έργο δημοσιεύτηκε από την *Εμπρός* στις 7 Φεβρουαρίου 1953 με τίτλο «Η ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ – Ο ΕΠΙΓΕΙΟΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΗ ΥΠΟΓΕΙΟΣ!»²³⁴ για να μη διχοτομηθεί η Αθήνα. Στο άρθρο αναφέρεται τι προτείνει ο δήμαρχος κ. Νικολόπουλος σε συνέντευξή του προς τον συνεργάτη της εφημερίδας κ. Ν. Σκανδάμη. Ειδικότερα, αφού εξαγγέλθηκε ότι θα επεκταθεί ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος μέχρι την Ερυθραία δημιουργήθηκε ένα σοβαρό ζήτημα για την πόλη: η πόλη διχοτομείται στα σημεία διέλευσης του σιδηροδρόμου. Είναι «απαράδεκτο» από συγκοινωνιακής άποψης αλλά και από αισθητικής να υπάρχουν αμαξοστοιχίες εντός της πόλης. Υποστηρίζεται ότι σε κανένα μέρος του κόσμου δεν παρατηρείται το φαινόμενο αυτό. Υπάρχει ακόμη ο κίνδυνος, ο σιδηρόδρομος να γίνει αφορμή πολλών ατυχημάτων στην περιοχή. Το ζήτημα είναι σημαντικό και είναι «ευτύχημα ότι δήμαρχος κ. Νικολόπουλος με το αξιέπαινον και δημιουργικόν ενδιαφέρον το οποίον τον διακρίνει εις ό,τι αφορά την πρόοδο και την πολιτισμένην εξέλιξιν της

²³² Γιάννης Ζαρταλούδης, Δημήτρης Κουτελίδης κ.α., *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα)*, Μίλητος, Αθήνα 1997, σσ. 50-51.

²³³ Γιάννης Ζαρταλούδης, Δημήτρης Κουτελίδης κ.α., *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα)*, ό.π., σσ. 56-57.

²³⁴ *Εμπρός*, 07/02/1953, φύλλο 1, 3.

πρωτευούσης» είναι διατεθειμένος να δώσει πραγματική μάχη για να αποτρέψει τον κίνδυνο που απειλεί την Αθήνα. Όλοι εύχονται να βρεθεί λύση σε αυτό το βασικό ζήτημα και παράλληλα να βελτιωθεί η συγκοινωνία των προαστίων με το κέντρο της πόλης.

Στη συνέχεια παρατίθεται η δήλωση του δημάρχου κ. Νικολόπουλου ο συγκάλεσε χθες δημοτικό συμβούλιο για αυτό το φλέγον ζήτημα. Ο δήμαρχος υποστήριξε ότι δεν υπάρχει πιο αναχρονιστικό πράγμα από τον επίγειο σιδηρόδρομο που σχεδιάζεται να δημιουργηθεί. Ειδικότερα ο δήμαρχος δήλωσε «*Είμαι απολύτως βέβαιος ότι η σημερινή κυβέρνηση με το ενδιαφέρον το οποίο δεικνύει και υπόσχεται να επιδείξει δια την πόλιν των Αθηνών, δεν θα υιοθετήσει ποτέ ένα τέτοιο καταστρεπτικό σχέδιο*». Όλοι θέλουμε να υλοποιηθεί ο σιδηρόδρομος αλλά με τον όρο να μην καταστραφεί ένα τμήμα της πόλης.

Για τη λύση του παρόντος ζητήματος υπάρχουν αρκετές προτάσεις την περίοδο αυτή. Μία από αυτές είναι οι εξής: ο σιδηρόδρομος να διέρχεται υπογείως μέχρι Κηφισιάς και έπειτα να κατασκευασθεί λεωφόρος πλάτους σαράντα μέτρων ώστε να μη δημιουργείται πρόβλημα στη συγκοινωνία με τρόλεϊ ή με λεωφορεία της Αθήνας αλλά και των περιχώρων. Με τον τρόπο αυτό θα αποσυμφορηθεί και η λεωφόρος Κηφισιάς. Τέλος, ο δήμαρχος υποστήριξε πως είναι βέβαιος πως το αρμόδιο Υπουργείο και ειδικότερα ο κ. Ψαρρός θα καταλήξει στην πλέον ορθή λύση.

Μία ακόμη διαμαρτυρία σχετικά με τα σχέδια του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου φέρνει στο φως η *Ελευθερία*. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρει σε άρθρο της ότι η Ομοσπονδία Συγκοινωνιακών Συλλόγων Αθηνών διαμαρτύρεται προς την κυβέρνηση και τον δήμαρχο Αθηναίων για τη μελετημένη στρώση Πατησίων – Κηφισιάς²³⁵. Η Ομοσπονδία υποστήριξε ότι τα έργα που θα γίνουν μεταφράζονται σε καταστροφή της λεωφόρου αυτής αλλά και των συνοικιών που φιλοξενεί. Επίσης η χρηματική δαπάνη που εγκρίθηκε δεν ανταποκρίνεται ούτε στην αξία της λεωφόρου, ούτε στη σημασία που έχει για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης.

Στις 23 Μαρτίου ωστόσο η *Ελευθερία* λαμβάνει μία διαφορετική θέση επαινώντας την κατασκευή του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου²³⁶. Αναφέρει πως η νέα κατασκευή θα προσφέρει στους Αθηναίους μία νέα «*συγκοινωνιακή άνεση*». Ο αρθρογράφος υποστηρίζει πως αυτό ήταν ένα έργο που ασφαλώς θα έπρεπε να είχε γίνει πριν από χρόνια, οι περιπέτειες της Ελλάδας όμως δεν το επέτρεψαν. Εκτός από την επίγεια διαδρομή θα πραγματοποιηθεί και μία υπόγεια

²³⁵ Ελευθερία, 13/03/1954, φύλλο 5.

²³⁶ Ελευθερία, 23/03/1954, φύλλο 4.

σήραγγα κάτω από την οδό Πατησίων η οποία θα έχει μήκος τριών χιλιομέτρων και θα φτάσει μέχρι την Αλυσίδα, στα Πατήσια. Δίνονται ακόμη πληροφορίες για την επίγειο, διαδρομή, το είδος των οχημάτων που θα κυκλοφορήσουν αλλά και ένα σχεδιάγραμμα με ολόκληρη τη διαδρομή του μετρό. Στις επόμενες μέρες ο αντικυβερνητικός Τύπος σε πρωτοσέλιδό του αναφέρει ότι ξεκίνησαν τα σχέδια για την κατασκευή υπόγειας σήραγγας, μας πληροφορεί για την ακριβή διαδρομή του έργου ενώ κάνει γνωστό πως η όλη δαπάνη θα ανέλθει στα 18.000.000 δολάρια²³⁷.

Στις αρχές του επόμενου μήνα δημοσίευσε ένα ακόμη άρθρο που μας πληροφορεί πως το Υπουργείο Δημοσίων Έργων αποφάσισε την κατάργηση των καταφυγίων, τα οποία διχοτομούν τη λεωφόρο Συγγρού²³⁸. Η ίδια εφημερίδα, στις 17 Απριλίου αντιδρά στην ενδεχόμενη διχοτόμηση του Εθνικού Κήπου. Ο αρθρογράφος αναφέρει χαρακτηριστικά ότι «δεν πρέπει να πειραχθεί ο Εθνικός Κήπος» και ειδικότερα να διχοτομηθεί χάριν της προέκτασης της λεωφόρου Ακαδημίας. «*Αρκετά εθυσιάσαμε εις τους τροχούς, ώστε να έχουμε και εμείς οι πεζοί κάποια δικαιώματα δια να υπερασπίσωμεν λυσσωδώς*».

Το Σάββατο 14 Νοεμβρίου δημοσιεύτηκε άρθρο στην *Εμπρός* που αναφέρει ότι την προσεχή Δευτέρα οι υπηρεσίες του Υπουργείου Δημοσίων Έργων θα διακόψουν την τροχιοδρομική συγκοινωνία στις οδούς Β. Σοφίας και Πατησίων, αφαιρώντας τις σιδηροτροχιές²³⁹. Τα ανωτέρω αποφασίστηκαν σε σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε με τη συμμετοχή των Υπουργών Εσωτερικών, Δημοσίων Έργων, Συγκοινωνιών, του δημάρχου Αθηναίων, του αστυνομικού διευθυντή Αθηναίων, διευθυντή της Τροχαίας, των αρμοδίων διευθυντών των τεχνικών υπηρεσιών καθώς και των ιθυνόντων του Δήμου Αθηναίων. Οι συγκοινωνίες σε αυτές τις οδούς θα εκτελούνται από ιδιωτικά λεωφορεία, εφόσον η Η.Ε.Μ. αρνηθεί να διαθέσει τα δικά της λεωφορεία.

Τα εγκαίνια των εργασιών του Μετρό έγιναν αντικείμενο σχολιασμού της *Εμπρός*, ήδη από τις 6 Μαρτίου 1954. Το σχετικό άρθρο ανέφερε ότι εντός του μηνός θα πραγματοποιηθούν τα εγκαίνια επεκτάσεως ηλεκτρικού σιδηροδρομικού δικτύου²⁴⁰. Το έργο θα ολοκληρωθεί μέσα σε 24 μήνες από την έναρξή του και θα χρειαστούν 6 εκατομμύρια δολάρια περίπου. Θα απαιτήσει σημαντικό αριθμό εργατών και τεχνιτών. Υπογραμμίζεται επίσης ότι το προσωπικό θα συμπληρωθεί «*αποκλειστικώς από Έλληνες*» ενώ κάποια από τα υλικά θα παραγγελθούν

²³⁷ Ελευθερία, 26/03/1954, φύλλο 1.

²³⁸ Ελευθερία, 02/04/1954, φύλλο 5.

²³⁹ Εμπρός, 14/11/1953, φύλλο 4.

²⁴⁰ Εμπρός, 06/03/1954, φύλλο 1, 16.

από γερμανική εταιρία η οποία θα μας κάνει πίστωση της τάξεως του 2%. Στη συνέχεια ο αρθρογράφος επισημαίνει ότι «ουδῶλος υφίσταται» θέμα διχοτομήσεως της πρωτεύουσας, καθώς «τούτο εμελετήθη μετά προσοχής». Με το έργο θα αποσυμφορηθεί σε σημαντικό βαθμό η συγκοινωνιακή κυκλοφορία της πρωτεύουσας. Επιπλέον, θα εξυπηρετηθούν και εργατικοί συνδικισμοί οι οποίοι θα ενωθούν με τις βιομηχανικές περιοχές του Πειραιά και των Αθηνών. Η σιδηροδρομική γραμμή θα καλύπτει διαδρομή δεκαπέντε χιλιομέτρων με χρονική διάρκεια είκοσι λεπτών. Το εισιτήριο θα είναι χαμηλό τα δρομολόγια πυκνά για την εξυπηρέτηση όλων. Γενικά, το εν λόγω έργο πρόκειται να δώσει «τεράστια ζωή» στους συνδικισμούς της βόρειας πρωτεύουσας και υπολογίζεται ότι θα εξυπηρετεί περίπου 400.000 κατοίκους. Το άρθρο υπογράφει ο κ. Δ. Αβραμόπουλος και συνοδεύεται από σχέδιο της οδού, που θα ακολουθήσει το μετρό.

Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους, η *Ελευθερία* κάνει λόγο για ενδοκυβερνητική ρήξη με αφορμή τα σχέδια του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. Το σχετικό άρθρο φέρει τον τίτλο «ΕΝΩ ΣΥΝΕΖΗΤΕΙΤΟ Η ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ – ΑΠΡΟΚΑΛΥΠΤΟΣ ΡΗΞΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΥΠΟΥΡΓΩΝ»²⁴¹. Ο υπότιτλος αναφέρει ότι ο κ. Καψάλης υποδεικνύει στον κ. Καραμανλή να παραιτηθεί. Ειδικότερα, στο άρθρο περιγράφεται μία αντιπαράθεση που εκφράστηκε μεταξύ του κ. Καψάλη και του κ. Καραμανλή. Πιο συγκεκριμένα ο κ. Καψάλης υποστήριξε ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής, σε έγγραφό του χαρακτήρισε τα έργα του σιδηροδρόμου ως «κακότεχνα και καταστρεπτικά για την πρωτεύουσα». Η παρέμβαση του κ. Καψάλη —ο οποίος υποστήριξε ότι όποιος δεν συμφωνεί με τη γραμμή της κυβέρνησης πρέπει να παραιτηθεί— επιβεβαίωσε την υποψία ότι υπάρχουν κλίκες μέσα στον Συναγερμό. Στη συνέχεια το άρθρο κάνει λόγο για τους «Μαρκεζινικούς», στους οποίους ανήκε ο κ. Καψάλης και στους «Ομάδες των Νέων» στους οποίους ανήκει ο κ. Καραμανλής. Ο κ. Π. Πολυχρονίδης στην προσπάθειά του να υπερασπιστεί τον κ. Καραμανλή ανέφερε τα εξής: «ο υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής δι' ημάς δεν είναι ο Α ή ο Β υπουργός, είναι ο επιτυχών κατά κοινήν ομολογίαν υπουργός της σημερινής Κυβερνήσεως και του οποίου η άποψις επί του συζητούμενου θέματος δι' ημάς είναι σημασίας και βαρύνουσα». Έγινε ακόμη λόγος και για την εταιρία «Πάουερ» η οποία ανέλαβε την κατασκευή του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου Αθηνών. Η εν λόγω εταιρία δεν υπήρξε στο παρελθόν επιμελής με τις υποχρεώσεις της προς το ελληνικό κράτος και για τον λόγο αυτό η κοινή γνώμη δυσανασχετεί στο άκουσμά της. Την επομένη δημοσιεύτηκε ένα ακόμη άρθρο με τίτλο «Ο κ. ΚΑΨΑΛΗΣ ΠΑΡΕΣΧΕ ΧΘΕΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ

²⁴¹ Ελευθερία, 01/10/1954, φύλλο 1, 6.

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΕΩΣ ΣΥΜΒΙΒΑΣΤΙΚΑΣ ΕΞΗΓΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΗΛΩΣΕΩΣ ΤΟΥ ΔΙΑ ΤΟΝ κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΝ – ΟΥΔΕΜΙΑΝ ΛΕΓΕΙ ΠΡΟΘΕΣΙΝ ΕΙΧΕ ΝΑ ΤΟΝ ΘΙΞΕΙ»²⁴². Μετά την αναστάτωση που προκλήθηκε, το δημοσίευμα αναφέρει ότι έγινε παρεξήγηση και έπειτα φάνηκε ότι το έγγραφο του κ. Καραμανλή με τους χαρακτηρισμούς για την επέκταση του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου είναι αστήρικτο. Ακόμη, ο κ. Καψάλης εφόσον ενημερώθηκε για το σχετικό δημοσίευμα της *Ελευθερίας* ενημέρωσε τηλεφωνικά τον κ. Καραμανλή για τις προθέσεις του. Ειδικότερα ο ίδιος δεν είχε σκοπό να θίξει τον κ. Καραμανλή, αλλά έκανε έναν γενικό αφορισμό για τους βουλευτές που δεν συμφωνούν με την πολιτική γραμμή της κυβέρνησης. Το άρθρο αναφέρει ότι ο κ. Καραμανλής δέχτηκε την εξήγηση αυτή.

Στις επόμενες μέρες, και μετά το επεισόδιο με τους Υπουργούς της κυβέρνησης, ο Καραμανλής συνέχισε το έργο του. Η *Ελευθερία* μας πληροφορεί ότι ο κ. Καραμανλής πρόκειται να μεταβεί στην Πελοπόννησο προκειμένου να επιθεωρήσει τα εκτελούμενα οδικά έργα σε εφτά μεγάλες πόλεις²⁴³. Ακόμη, θα εξετάσει επιτόπια διάφορα άλλα ζητήματα της αρμοδιότητάς του. Το Σάββατο 9 Οκτώβρη δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΕΙ ΟΔΟΥΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΝ»²⁴⁴. Αναφέρεται ότι ο κ. Καραμανλής επιθεώρησε τα εκτελούμενα δημόσια έργα στην Τρίπολη, το Ναύπλιο, το Άργος και άλλες πόλεις της Πελοποννήσου. Την Τρίτη δημοσιεύτηκε ένα ακόμη άρθρο με τίτλο «ΤΑ ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΝ»²⁴⁵. Σύμφωνα με το άρθρο τη νύχτα της Κυριακής επέστρεψε από την περιοδεία του στην Πελοπόννησο. Ο Υπουργός Δημοσίων Έργων αναφέρθηκε και στα έργα τα οποία βρίσκονται σε πρόγραμμα. Οι νέες οδοί που προβλέπονται έχουν μήκος 340 χιλιόμετρα και για τα έργα αυτά έχουν διατεθεί —ήδη από τον προηγούμενο Σεπτέμβρη 57.000.000 δραχμές. Επίσης διατέθηκαν ακόμη άλλα 12.000.000 δραχμές για την εκτέλεση εγχειοβελτιωτικών έργων σε αυτή την περιοχή. Το σχετικό άρθρο της *Εμπρός* αναφέρει ότι στο Ναύπλιο ο Υπουργός Δημοσίων Έργων προέδρευσε σε σύσκεψη των νομομηχανικών της ανατολικής Πελοποννήσου²⁴⁶. Οι τελευταίοι ενημέρωσαν τον Υπουργό για την πορεία των εκτελούμενων έργων. Από την Τρίπολη, ο κ. Καραμανλής επιθεώρησε τις εθνικές οδικές αρτηρίες που κατασκευάζονται από την αρχή. Το απόγευμα ο Υπουργός προέδρευσε ξανά σε σύσκεψη των νομομηχανικών της Τρίπολης, Καλαμών, Ναυπλίου και Σπάρτης.

²⁴² *Ελευθερία*, 02/10/1954, φύλλο 6.

²⁴³ *Ελευθερία*, 07/10/1954, φύλλο 6.

²⁴⁴ *Ελευθερία*, 09/10/1954, φύλλο 6.

²⁴⁵ *Ελευθερία*, 12/10/1954, φύλλο 6.

²⁴⁶ *Εμπρός*, 09/10/1954, φύλλο 16.

Στις 25 Δεκεμβρίου 1954 η *Ελευθερία* δημοσίευσε ρεπορτάζ με τίτλο «ΣΥΣΚΕΨΗΣ ΠΡΟΣ ΑΠΟΣΥΜΦΟΡΗΣΙΝ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΝ»²⁴⁷. Το άρθρο αναφέρει ότι ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής με ειδική επιτροπή εξέτασε το ζήτημα της αποσυμφόρησης της κυκλοφοριακής αγωγής των κεντρικών οδών της πρωτεύουσας. Στις αρχές του 1955 δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΕΠΙΔΙΩΚΕΤΑΙ Η ΑΦΑΙΡΕΣΙΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΝΑ ΑΡΧΙΣΟΥΝ ΑΙ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΩΝ ΑΜΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ»²⁴⁸. Ειδικότερα, αναφέρεται ότι ο κ. Καραμανλής προέδρευσε χθες σύσκεψης στην οποία συζητήθηκε η αντικατάσταση των τροχιοδρομικών οχημάτων στην πρωτεύουσα, και της αντικατάστασης αυτών από τρόλεϊ-μπας ή λεωφορείων. Οι οριστικές αποφάσεις θα ληφθούν την επόμενη εβδομάδα.

Στις 19 Ιανουαρίου η *Ελευθερία* αναφέρει ότι το Υπουργείο Συγκοινωνιών κατήρτισε νομοσχέδιο για τα ζητήματα των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων²⁴⁹. Τα ζητήματα αυτά είναι η λειτουργία των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων, η ρύθμιση των χρεών τους και η θέση του προσωπικού αυτών. Το νομοσχέδιο θα διαβιβαστεί εντός της εβδομάδας στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Ακόμη, στις 22 Ιανουαρίου δημοσιεύτηκε άρθρο που αναφέρει ότι παραμένουν τα τραμ στη γραμμή Αχαρνών²⁵⁰. Ειδικότερα, γίνεται γνωστό ότι υπό την προεδρία του κ. Καραμανλή, συγκροτήθηκε σύσκεψη. Σε αυτή συζητήθηκε το θέμα της τροποποίησης της σύμβασης μεταξύ του Δημοσίου και της Ηλεκτρικής Εταιρείας. Η τελευταία αποδέχτηκε την αφαίρεση των σιδηροτροχιών από τις λεωφόρους Αμαλίας και Πανεπιστημίου, την κατάργηση της γραμμής Ιπποκράτους – Κολωνού και άλλα σχετικά έργα. Σχετικά με το ζήτημα των 500 υπαλλήλων, η Εταιρία αποδέχτηκε να τους αποζημιώσει σύμφωνα με τους νόμους.

Η διχοτόμηση της πόλης χάριν του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου ταλάνιζε τους κατοίκους της πρωτεύουσας. Η *Ελευθερία* έσπευσε να καλύψει το γεγονός της μεγάλης συγκέντρωσης που πραγματοποιήθηκε από τους κατοίκους της περιοχής Αχαρνών και Κάτω Πατησίων, για τη διχοτόμηση της Αθήνας από την επέκταση του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου²⁵¹. Για τον λόγο αυτό ζητούν μάλιστα να διέλθει η γραμμή από όρυγμα.

²⁴⁷ Εμπρός, 25/12/1954, φύλλο 16.

²⁴⁸ Ελευθερία, 15/01/1955, φύλλο 5.

²⁴⁹ Ελευθερία, 19/05/1955, φύλλο 5.

²⁵⁰ Ελευθερία, 22/01/1955, φύλλο 5.

²⁵¹ Ελευθερία, 28/01/1955, φύλλο 5.

Η *Ελευθερία* κάλυψε μάλιστα και τα εξής γεγονότα: την Τρίτη 1 Φεβρουαρίου έκανε λόγο για τα εγκαίνια της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Κοζάνης – Πτολεμαΐδας – Αμυνταίου²⁵². Στη φωτογραφία που δημοσίευσε φαίνεται το πλήθος που αναμένει την άφιξη της πρώτης αμαξοστοιχίας. Την ίδια ημέρα, δημοσιεύτηκε ένα ακόμη σχετικό άρθρο με τίτλο «ΕΤΕΛΕΣΘΗΣΑΝ ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΜΥΝΤΑΙΟΥ – ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΟΣ – ΚΟΖΑΝΗΣ»²⁵³. Προχθές την Κυριακή πραγματοποιήθηκαν στην Κοζάνη τα εγκαίνια της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Αμυνταίου – Πτολεμαΐδας – Κοζάνης. Η κατασκευή του έργου άρχισε επί της κυβέρνησης του Κέντρου, τον Ιανουάριο 1951 και ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 1954. Ακόμη, ο κ. Καραμανλής υποσχέθηκε ότι θα μελετήσει το θέμα της επικοινωνίας μέσω σιδηροδρομικής γραμμής, μεταξύ Κοζάνης με Σιάτιστα. Η γραμμή έχει μήκος 25 χιλιόμετρα και θα κοστίσει 6.000.000 νέες δραχμές.

Την Τετάρτη 2 Φεβρουαρίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΔΙΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ ΔΙΑΧΩΡΙΖΕΤΑΙ ΤΟ ΟΔΙΚΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ ΕΙΣ ΕΘΝΙΚΟΝ ΚΑΙ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΝ – Η ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΣΙΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΑΡΤΗΡΙΩΝ»²⁵⁴. Ειδικότερα, με πρωτοβουλία του κ. Καραμανλή θα κατατεθεί νομοσχέδιο για τον διαχωρισμό του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου. Ειδικότερα, το εθνικό δίκτυο θα περιορίζεται στις κεντρικές αρτηρίες και το επαρχιακό στις υπόλοιπες οδούς. Τα εν λόγω όργανα, θα χρηματοδοτηθούν από το κράτος με 2.500.000 – 3.000.000 δραχμές έκαστο. Με τον τρόπο αυτό ο τομέας της οδοποιίας θα καταστεί λειτουργικότερος, καθώς θα αντιμετωπίζονται άμεσα όλα τα προβλήματα.

Την Κυριακή 6 Φεβρουαρίου η *Ελευθερία* αναφέρει ότι ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής ανακοίνωσε τις συμπληρωματικές πιστώσεις για την αποπεράτωση (μέσα στο καλοκαίρι) των υπόλοιπων έργων του προγράμματος οδοποιίας του έτους 1954-1955²⁵⁵. Πιο συγκεκριμένα θα δοθούν 55.380.000 δραχμών για τις οδούς τις εθνικές δικτύου. Ακόμη για το επαρχιακό οδικό δίκτυο θα δοθούν 37.450.000 δραχμές. Στη συνέχεια του άρθρου δίνονται αναλυτικά οι πιστώσεις που πρόκειται να δοθούν σε κάθε οδό. Η *Ελευθερία* αναφέρεται επίσης στην έναρξη των έργων ανακατασκευής της λεωφόρου Αμαλίας, η οποία εξαρτάται από την περάτωση των έργων από τον Δήμο, τον ΟΤΕ, την Εταιρία Υπονόμων, Υδάτων κλπ²⁵⁶. Για την αποτροπή της ολοκληρωτικής διακοπής της ολοσχερούς διακοπής της κυκλοφορίας των τροchioδρόμων λόγω ανακατασκευής του

²⁵² Ελευθερία, 01/02/1955, φύλλο 8.

²⁵³ Ελευθερία, 01/02/1955, φύλλο 5.

²⁵⁴ Ελευθερία, 02/02/1955, φύλλο 5.

²⁵⁵ Ελευθερία, 06/02/1955, φύλλο 7.

²⁵⁶ Ελευθερία, 13/02/1955, φύλλο 7.

αμαξοστασίου Καλλιθέας, προτείνεται η επικοινωνία των οχημάτων μέσω της πλατείας Ακροπόλεως και της λεωφόρου Διονυσίου Αεροπαγίτου.

Την Παρασκευή 11 Μαρτίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΕΞΗΤΑΣΕ ΧΘΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΣ ΤΗΝ ΥΠΟΘΕΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΧΟΤΟΜΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣ ΥΠΟ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡ. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ»²⁵⁷. Ειδικότερα αναφέρθηκε ότι οι κ. Υπουργός και υφυπουργός του Υπουργείου Δημοσίων Έργων και Συγκοινωνιών επιθεώρησαν χθες το μεταξύ του Σταθμού Αττικής και Κ. Πατησίων, τμήμα από το οποίο θα διέλθει η νέα γραμμή του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου Αθηνών – Κηφισιάς – Εκάλης. Στην επιθεώρηση υπήρχαν και εκπρόσωποι της Εταιρίας Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων. Ακόμη, η περάτωση του εν λόγω έργου εξαρτάται από τη σύμβαση μεταξύ του Δημοσίου και της ΕΗΣ αλλά και από την εξεύρεση του ποσού για την κάλυψη της επιπλέον δαπάνης που θα χρειαστεί.

Την Παρασκευή 13 Μαΐου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΘΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΘΟΥΝ ΝΕΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΔΙΑ Ν' ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΘΗ ΔΙΧΟΤΟΜΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΙΝ ΤΟΥ ΗΛΕΚ. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ»²⁵⁸. Ειδικότερα, ο κ. Καραμανλής συνοδευόμενος από τους αρμόδιους πραγματοποίησε επιτόπια έρευνα στις λεωφόρους Πατησίων – Αχαρνών, στη Νέα Ιωνία και στο τέλος του Αμαρουσίου. Εξέτασε ο ίδιος τη διέλευση του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. Ο ίδιος υποστήριξε ότι δεν είναι δυνατή η υπόγεια χάραξη κυρίως λόγω του κόστους που απαιτείται. Για τον λόγο αυτό προσπαθεί να καταστήσει λιγότερο ενοχλητική την επίγεια χάραξη. Αποφασίστηκε να κατασκευαστούν στην περιοχή Αχαρνών δύο σταθμοί και πολλές υπόγειες διαβάσεις για πεζούς και οχήματα. Στη Νέα Ιωνία τέσσερις υπόγειες διαβάσεις, από τις οποίες οι τρεις θα είναι για πεζούς και οχήματα και η μία μόνο για πεζούς. Το σχετικό άρθρο της *Εστίας* έφερε τον τίτλο «Η ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡ. ΓΡΑΜΜΗΣ Ε. Η. Σ. – ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΩΝ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ»²⁵⁹.

Η *Ελευθερία* την Κυριακή 2 Οκτωβρίου δημοσίευσε άρθρο με τίτλο «ΝΕΑ ΕΚΚΛΗΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΚΑΤΣΩΤΑ ΝΑ ΜΗ ΔΙΧΟΤΟΜΗΘΗ Η ΠΟΛΙΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΝ»²⁶⁰. Ειδικότερα, ο δήμαρχος Αθηναίων κάνει λόγο για τα προβλήματα που προκύπτουν στην πόλη, από τη διχοτόμηση της Αθήνας με τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο. Έπειτα από επιτόπια έρευνά του στην περιοχή όπου εκτελούνται τα έργα και μετά από

²⁵⁷ Ελευθερία, 11/03/1955, φύλλο 6.

²⁵⁸ Ελευθερία, 13/05/1955, φύλλο 6.

²⁵⁹ Εστία, 15/07/1955, φύλλο 4.

²⁶⁰ Ελευθερία, 02/10/1955, φύλλο 8.

πρόσκληση των κατοίκων των γύρω περιοχών καλεί το Υπουργείο Δημοσίων Έργων να μην προσπαθεί με ημίμετρα να βελτιώσει την κατάσταση, αλλά να λάβει μία ολοκληρωμένη απόφαση για τη λύση του ζητήματος.

3.3 Τα εξωραϊστικά έργα και η εικόνα της ελληνικής περιφέρειας

Σημαντικά είναι επίσης για τη χώρα τα έργα που γίνονται την περίοδο αυτή με σκοπό την ανάπτυξη του τουρισμού από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων. Μερικά από αυτά είναι τα έργα βελτίωσης στο λιμάνι του Πειραιά ή και ο εξωραϊσμός των παραλιακών ακτών της πρωτεύουσας. Για την ανάπτυξη του τουρισμού προωθούνται επίσης έργα για την κατασκευή ξενοδοχείων με μοντέρνα αρχιτεκτονική²⁶¹ προκειμένου να καταστούν ανταγωνιστικά με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά. Μία από τις βασικές ενέργειες της κυβέρνησης για την ενίσχυση του τουρισμού ήταν η πρόσκληση ιδιωτικών κεφαλαίων προς επένδυση.

Η ανάπτυξη του δικτύου οδοποιίας συνδέεται άμεσα με την τουριστική ανάπτυξη της χώρας μας. Η *Εμπρός* στις 15 Ιανουαρίου αναφέρει ότι στην τελευταία συνεργασία του κ. Καραμανλή με τους αρμόδιους των Υπηρεσιών, ελήφθησαν αποφάσεις τουριστικής φύσεως που αφορούν το οδικό δίκτυο της Περιφέρειας Διοικήσεως Πρωτεύουσας²⁶². Κατά τη συνεργασία αυτή αποφασίστηκε να αρχίσει το συντομότερο δυνατό η κατασκευή του δεύτερου μέρους —μέχρι τη Γλυφάδα— της παραλιακή οδού. Αποφασίστηκε επίσης η κατασκευή του υπόλοιπου τμήματος της παραλιακής οδού από τη Βουλιαγμένη μέχρι το Σούνιο για να ολοκληρωθεί ο κύριος τουριστικός δρόμος των Αθηνών.

Σχετικά με τον τουρισμό, στις 22 Φεβρουαρίου δημοσιεύτηκε ρεπορτάζ από την *Εμπρός* με τίτλο «ΕΚΤΟΣ ΤΩΝ 82.275 ΠΟΥ ΜΑΣ ΗΛΘΑΝ – ΘΑ ΜΑΣ ΕΠΙΣΚΕΦΘΟΥΝ ΚΑΙ 100.000 ΤΟΥΡΙΣΤΑΙ!»²⁶³. Ο υπότιτλος του άρθρου είναι «Νέα ξενοδοχεία εις Αθήνας, Δελφούς, Μυκήνας και το Ναύπλιον. – Προσελκύονται νέα κεφάλαια». Πιο συγκεκριμένα, ο γενικός διευθυντής τουρισμού κ. Ν. Φωκάς δήλωσε τα εξής: «Στα 21.321.634 δολάρια ανέρχεται το εισαχθέν «τουριστικόν συνάλλαγμα» από το έτος 1949 μέχρι το 1952 ενώ συγχρόνως προβλέπεται ότι θα αυξηθεί ο αριθμός των ξένων επισκεπτών και θα υπερβεί τις

²⁶¹ Αλίκη Χατζοπούλου και Στέφανος Γερασίμου, «Η συμβολή του Κωνσταντίνου Καραμανλή στην εξέλιξη του πολεοδομικού θεσμικού πλαισίου που επηρέασε το αστικό τοπίο της νεοελληνικής πόλης», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επιμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 3ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σ. 363.

²⁶² *Εμπρός*, 15/01/1953, φύλλο 6.

²⁶³ *Εμπρός*, 22/02/1953, φύλλο 1, 5.

100.000 κατά το τρέχον έτος». Ο τουρισμός είναι σημαντική πηγή οικονομικού πλούτου και για τον λόγο αυτό όλες οι χώρες καταβάλουν προσπάθειες για να αναπτύξουν τουριστική κίνηση. Η εκτίμηση του Γενικού Γραμματέα Τουρισμού, κ. Φωκά, είναι ότι με το εισαχθέν συνάλλαγμα ότι καμία στατιστική δεν επιτρέπει την πλήρη εξακρίβωσή του. Ωστόσο είναι φανερό ότι ο αριθμός του αυξήθηκε αναλόγως με τον αριθμό των επισκεπτών κατά τα έτη που εξετάζουμε.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας το 1949 εισήχθησαν 2.969.327 δολάρια ως τουριστικό συνάλλαγμα, το 1950 4.734.311 δολάρια, το 1951 5.933.311 δολάρια., και κατά το 1952 (μέχρι 1 Δεκεμβρίου) 7.684.685 δολάρια. Στη συνέχεια του άρθρου γίνεται λόγος για τις διαφημίσεις του Ε.Ο.Τ. (οι οποίες υπήρξαν περιορισμένες) χάρις στις οποίες αυξήθηκε το ενδιαφέρον του διεθνούς τουρισμού για τη χώρα μας. Τα ποσά που δαπανήθηκαν για τις διαφημιστικές ενέργειες αγγίζουν τα 600 εκατομμύρια δραχμές της Αμερικανικής βοήθειας και από το κεφάλαιο του Ελληνικού Τουρισμού 2.083.101.000 δραχμές. Για το 1953 προβλέπεται αύξηση της τουριστικής κίνησης έως τους 100.000 τουρίστες. Ακόμη, έχουν αυξηθεί οι ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις. Ειδικότερα την τελευταία τριετία οι τουριστικές εγκαταστάσεις βελτιώθηκαν καθώς προστέθηκαν νέες ξενοδοχειακές κλίνες. Στην Αθήνα ανακαινίσθηκαν τα ξενοδοχεία *Ακροπόλ-Παλλάς*, *Αθήναιον Μέλαθρον*, *Μεγάλη Βρετανία* και το ξενοδοχείο *Ολυμπιάς* της Θεσσαλονίκης και το *Κάντια Παλλάς* του Ηρακλείου. Στη Ρόδο οι εγκαταστάσεις ανακαινίσθηκαν και βελτιώθηκαν πλήρως. Ακόμη, τέσσερα νέα ξενοδοχεία κατασκευάσθηκαν στους Δελφούς, Μύκονο και Ναύπλιο τα οποία θα λειτουργήσουν το καλοκαίρι. Επίσης ιδρύθηκαν τουριστικά περίπτερα στο Ξυλόκαστρο, την Κέρκυρα, τη Ρόδο, τη Μύκονο και την Επίδαυρο. Πολλά άλλα ξενοδοχεία δημιουργήθηκαν από πιστώσεις του Οργανισμού Ξενοδοχειακής Πίστεως. Ωστόσο, όσο θα αυξάνεται η τουριστική κίνηση θα παρατηρείται προοδευτικά η δυσχέρεια εξευρέσεως κλινών. Το γεγονός ενδέχεται να προκαλέσει αύξηση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Το άρθρο λήγει υποστηρίζοντας πως οι πιστώσεις από τα κονδύλια της Αμερικανικής Βοήθειας έπαυσαν τελείως. Για τον λόγο αυτό περιμένουμε την επιχορήγηση της κυβέρνησης.

Ένα ακόμη ξενοδοχείο που τόνωσε τον τουρισμό σύμφωνα με την *Εμπρός* ήταν το *Ατενέ-Παλλάς*. Στις 8 Μαρτίου δημοσιεύεται άρθρο που αναφέρει ότι το ξενοδοχείο διαθέτει δικό του ταχυδρομείο, κουρείο, πολυτελέστατα διαμερίσματα και ένα κρεμαστό κήπο²⁶⁴. Η

²⁶⁴ Εμπρός, 08/03/1953, φύλλο 6.

ανακαίνιση στοίχησε 14 δισεκατομμύρια δραχμές. Μάλιστα, σε δέκα μέρες περίπου το εν λόγω ξενοδοχείο ανοίγει επισήμως για τους ξένους και Έλληνες πελάτες τους.

Το ξενοδοχείο ανήκει στην εταιρία Διαχείρισης Ακινήτων των κ.κ. Αλ. Κοσμοπούλου και Σπ. Δαμίγου. Για την ανακαίνισή του διατέθηκαν 3.222.100.000 δραχμές και 71.585 δολάρια από το Σχέδιο Μάρσαλ. Το άρθρο αναφέρει ειδικότερα *«παρατηρεί κανείς την καλή διάθεση που έγινε στα ποσά αυτά. Εδώ βέβαια τα χρήματα του σχεδίου Μάρσαλ δεν έφθασαν και έτσι η εταιρία διέθεσε 9 δισεκατομμύρια περίπου δραχμών επιπλέον»*. Στην περίπτωση αυτή, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι τα χρήματα του σχεδίου Μάρσαλ αφενός προσέφεραν στην πρωτεύουσα έναν όμορφο χώρο φιλοξενίας και αφετέρου έγιναν η αιτία να αξιοποιηθούν ιδιωτικά κεφάλαια για το καλό της τουριστικής κίνησης και γενικότερα της εθνικής οικονομίας της χώρας. Ο αρχιτέκτονας, κ. Βουρέκας κατάφερε να υπερπηδήσει όλα τα εμπόδια και να δημιουργήσει ένα πραγματικά μοντέρνο ξενοδοχείο. Στη συνέχεια του άρθρου περιγράφονται με λεπτομέρειες η εσωτερική διαρρύθμιση. Η τιμή των δωματίων θα ανέρχεται στις 65.000 δραχμές ημερησίως το μονό και 110.000 δραχμές για το δωμάτιο με διπλό κρεβάτι. Αν κάποιος επισκεφθεί το ξενοδοχείο αντιλαμβάνεται αμέσως ότι τα χρήματα της αμερικανικής βοήθειας *«έπιασαν τόπο»*. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι για τη διακόσμηση του ξενοδοχείο βοήθησαν οι κ.κ. Α. Γαβαλάς αλλά και ο οίκος Σαρίδης.

Στην πρωτοβουλία της κυβέρνησης για την αξιοποίηση αλλά και την ίδρυση των ξενοδοχείων ήταν θετικά διακείμενη και η *Ελευθερία*. Ένα από τα πρώτα δημοσιεύματά της ήταν ένα άρθρο που έφερε τον τίτλο *«ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ – ΑΙ ΑΘΗΝΑΙ ΑΠΕΚΤΗΣΑΝ ΕΝΑ ΝΕΟΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ»*²⁶⁵. Το άρθρο μιλάει για το *«Αθήναιον Μέλαθρον»* και συνοδεύεται από φωτογραφία του σαλονιού, του ανακαινισμένου ξενοδοχείου.

Τα προβλήματα ωστόσο ήταν αρκετά και αφορούσαν φυσικά την έντονη δραστηριότητα της πόλης την περίοδο αυτή. Στις 26 Μαρτίου η *Εμπρός* με ένα αιχμηρό άρθρο της σχολιάζει την κατάσταση σε ένα από τα προάστια της Αθήνας. Αναφέρει ότι το Μαρούσι είναι αναμφισβήτητα ένα τουριστικό προάστιο που συγκεντρώνει κάθε χρόνο πάνω από 3.000 παραθεριστές, ενώ οι μόνιμοι κάτοικοί του αυξάνονται κάθε χρόνο²⁶⁶. Αυτές τις μέρες τρέμει μπροστά στον κίνδυνο να του χαρίσουν το αγαθό του πολιτισμού, τη συγκοινωνία *«κατά τον αυθαίρετο και πρόχειρο τρόπο που οι αρμόδιοι σκέπτονται να λύσουν το ζήτημα του ηλεκτρικού*

²⁶⁵ Ελευθερία, 15/03/1953, φύλλο 4.

²⁶⁶ Εμπρός, 26/03/1953, φύλλο 4.

σιδηροδρόμου». Ο φόβος ότι το προάστιο θα χωριστεί τα δύο από τον πολυπόθητο ηλεκτρικό σιδηρόδρομο. Σε αυτή την περίπτωση, «ο ηλεκτρικός θα έπαυε να είναι αγαθό πολιτισμού και θα γινόταν μέσον καταστροφής του Αμαρουσίου». Επιπροσθέτως, οι εκπρόσωποι του δήμου υποστηρίζουν ότι πρέπει να αποφευχθεί στο εν λόγω προάστιο το «κακό» που έγινε και σε άλλες περιοχές της Αθήνας, όπως στον Πειραιά και το Μοσχάτο. Προτάθηκε μάλιστα να γίνει υπόγειος ο ηλεκτρικός για να «αποφευχθεί η καταστροφή του Αμαρουσίου δια της διχοτομήσεως». Εκτός από τον ηλεκτρικό, απασχολούν το Μαρούσι και άλλα ζωτικά ζητήματα. Ένα από αυτά είναι το νερό: το μισό προάστιο υδρεύεται από την Ούλεν και το άλλο από πηγάδια με νερό ακατάλληλο προς πόσην. Μερικά ακόμη ζητήματα είναι η διάνοιξη των οδών με βάση το εγκεκριμένο σχέδιο, η κατασκευή δημοτικής αγοράς ενώ απαραίτητη είναι και μία λύση στο πρόβλημα των ακάθαρτων νερών που λιμνάζουν στους υπονόμους και δημιουργούν δυσφορία στους παραθεριστές και τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής. Για να αντιμετωπισθούν τα ζητήματα αυτά χρειάζεται ειδικό πρόγραμμα, ενδιαφέρον του Τουρισμού και επίβλεψη από το Υγειονομικό κέντρο και την Αστυνομία. Τέλος, ένα ακόμη ζήτημα της περιοχής είναι στην οδό Σαλαμίνας όπου υπάρχει μία μόνιμη μολυσματική εστία από τα ακάθαρτα νερά που ρίχνονται από τη Σχολή Οικοδόμων του Εθνικού Ιδρύματος. Το πρόβλημα αν και προπολεμικά (με τον Ι. Μεταξά) είχε λυθεί, ωστόσο κατά τη διάρκεια της Κατοχής αναζωπυρώθηκε. Σήμερα, οι κάτοικοι της περιοχής περιμένουν από το κράτος να δώσει λύση καθώς ο δήμος παραπαίει από έλλειψη συγκεκριμένου προγράμματος. Το συμπέρασμα είναι πλέον ότι δεν υπάρχει τουριστική οργάνωση. Αυτό απορρέει από το γεγονός ότι δεν υπάρχει προσοχή στον εσωτερικό τουρισμό. Τα προάστια της πρωτεύουσας «αζίζουν πράγματι κάπως πιο στοργική προσοχή από το Κράτος, τον Οργανισμό Τουρισμού και τους δήμους».

Στις 31 Μαρτίου ένα ακόμη άρθρο, αισιόδοξο αυτή τη φορά, δημοσιεύεται από την *Εμπρός* με τίτλο «ΑΠΟ ΤΑ ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΑ – ΘΑ ΜΑΣ ΕΛΘΟΥΝ ΕΦΕΤΟΣ ΑΝΩ ΤΩΝ ΧΙΛΙΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ»²⁶⁷. Ο υπότιτλος «Αρκεί βέβαια να στείλωμεν διαφημιστικά έντυπα και χάρτες της Ελλάδας» εξηγεί τον προβληματισμό του άρθρου. Ο ανταποκριτής της εφημερίδας στη Στοκχόλμη αναφέρει ότι όλα τα τουριστικά γραφεία της Σκανδιναβίας κινούνται πλέον πιο δραστήρια για την οργάνωση των τουριστικών ταξιδιών προς την Ελλάδα. Υπολογίζεται ότι μέχρι τέλος Μαΐου θα έχουν επισκεφθεί τη χώρα περί τα εκατό άτομα. Όλοι επιθυμούν να επιτύχει το εγχείρημα και το ρεύμα που δημιουργήθηκε είναι αποτέλεσμα συντονισμένων ενεργειών των Σουηδών αλλά και του πρέσβη μας κ. Αργυρόπουλου. Ο

²⁶⁷ *Εμπρός*, 31/03/1953, φύλλο 4.

ανταγωνισμός στο θέμα αυτό από την Ιταλία, στην Ισπανία αλλά και τη Γιουγκοσλαβία είναι μεγάλος.

Η *Εμπρός*, προκειμένου να αντιμετωπιστεί αυτό το φλέγον για την ελληνική οικονομία ζήτημα προβαίνει σε ορισμένες παρατηρήσεις. Ένα από τα βασικά μειονεκτήματα στην προσπάθεια ενίσχυσης του τουρισμού την περίοδο αυτή είναι η έλλειψη διαφημιστικού υλικού, ενώ όλες οι μεσογειακές χώρες είναι περισσότερο οργανωμένες στον τομέα αυτό. Επίσης, οι τιμές στα ελληνικά ξενοδοχεία είναι πολύ ακριβές σε σύγκριση με άλλες χώρες. Πρέπει να ρυθμιστεί και η τιμή των ναύλων από την Ιταλία (δεδομένου ότι όλες οι τουριστικές ομάδες έρχονται από εκεί). Πρέπει να συντομευθεί η σιδηροδρομική διαδρομή δια μέσου της Γιουγκοσλαβίας καθώς είναι το σπουδαιότερο μέσο το οποίο θα προσελκύσει αμέσως χιλιάδες τουρίστες από την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη προς την Ελλάδα. Μία ακόμη εκκρεμότητα είναι να επισκευαστεί ο αυτοκινητόδρομος Βελιγραδίου – Θεσσαλονίκης καθώς έτσι θα είναι τουλάχιστον διπλάσιος ο αριθμός των ιδιωτικών αυτοκινήτων που θα εισέρχονται στη χώρα. Αν υλοποιηθούν όλα τα παραπάνω, υπολογίζεται ότι από τις Σκανδιναβικές χώρες άνω των χιλίων τουριστών.

Στο μεταξύ η *Ελευθερία* συνεχίζει πιστά, να ενημερώνει το αναγνωστικό της κοινό για τις περιόδους του κ. Καραμανλή. Ο τελευταίος αυτή τη φορά μετέβη στη Θεσσαλονίκη²⁶⁸. Σχετικά με τα έργα εξωραϊσμού, το πρώτο άρθρο που δημοσίευσε η εν λόγω εφημερίδα αφορούσε τα έργα εξωραϊσμού της Καστέλας²⁶⁹. Αναφέρεται, ότι με τα έργα αυτά (που επιμελείται το Υπουργείο Δημοσίων Έργων) θα βελτιωθούν οι επικίνδυνες στροφές και θα διευκολυνθεί η κίνηση των τρόλεϊ. Τέλος, προβλέπεται η βελτίωση της οδού Ν. Φαλήρου και η κατεδάφιση στα αριστερά της Καστέλας, τοίχων οι οποίοι εμποδίζουν τη θέα προς τη θάλασσα.

Την Πέμπτη 2 Ιουλίου του 1953 δημοσιεύεται άρθρο στην *Εμπρός* με τίτλο «ΕΝΑ ΕΡΓΟΝ ΠΡΟΟΔΟΥ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ – Αποκτά πλέον η Χώρα την Κυανή της Ακτή !»²⁷⁰. Το άρθρο, συνοδεύει και μία φωτογραφία της τουριστικής λεωφόρου Έντεν – Βουλιαγμένης, όπως διαμορφώνεται με τα εκτελούμενα έργα από το Ταμείο Οδών και Οδοστρωμάτων. Με τη βοήθεια της αστυνομίας και της Πολεοδομικής Υπηρεσίας έχουν ξεκινήσει οι κατεδαφίσεις οικημάτων στην περιοχή του Ελληνικού προκειμένου να κατασκευασθεί η τουριστική λεωφόρος που θα φθάσει μέχρι τη Βουλιαγμένη. Το άρθρο αναδεικνύει το πρόβλημα που

²⁶⁸ Ελευθερία, 26/06/1953, φύλλο 4.

²⁶⁹ Ελευθερία, 27/06/1953, φύλλο 4.

²⁷⁰ Εμπρός, 02/07/1953, φύλλο 3.

υπάρχει για ατυχήματα, από τον δρόμο ευρείας κυκλοφορίας που θα δημιουργηθεί κοντά στο αεροδρόμιο. Όπως υποστηρίζεται, σε καμία χώρα του κόσμου δεν υπάρχει τόσο μεγάλη τουριστική οδός κοντά σε αεροδρόμια για προφανείς λόγους. Στη συνέχεια εκτίθενται δύο υποψήφιες λύσεις για το πρόβλημα που δόθηκαν από τους αρμοδίους του αεροδρομίου, οι οποίες όμως απορρίφθηκαν. Τέλος, ο αρθρογράφος, Δ. Πανίτσας, προτείνει στους αρμόδιους μηχανικούς του Υπουργείου Δημοσίων Έργων μία «ενδεδειγμένη» όπως χαρακτηριστικά αναφέρει, λύση.

Για το εν λόγω θέμα, η *Βραδυνή* υποστηρίζει την πρωτοβουλία του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, με ένα εγκωμιαστικό άρθρο για το έργο που επιτέλεσε κατά τη διάρκεια της υπουργικής του θητείας ο κ. Καραμανλής. Στο άρθρο φιλοξενούνται και κάποιες δηλώσεις του Υπουργού. Ειδικότερα, το Σάββατο 4 Ιουλίου δημοσίευσε άρθρο με τίτλο «ΜΕ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΝ ΤΟΥ κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΚΡΙΜΝΙΖΟΝΤΑΙ ΟΙ ΠΑΡΑΓΚΕΣ ΤΗΣ ΑΘΛΙΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΤΑ ΝΕΚΡΟΤΑΦΙΑ ΤΟΥ ΑΧΡΗΣΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ – ΘΑ ΜΕΤΑΒΛΗΘΟΥΝ ΣΕ ΚΥΑΝΗ ΑΚΤΗ ΤΑ ΣΑΡΩΝΙΚΑ ΠΑΡΑΛΙΑ»²⁷¹. Ο υπότιτλος αναφέρει ότι προβλέπεται να ιδρυθούν από του Έντεν μέχρι και τη Βουλιαγμένη αναψυκτήρια και κέντρα για τους λουόμενους. Ακόμη πρόκειται να διαπλατυνθεί η παραλιακή λεωφόρος και να στολιστεί με πρασιές. Το άρθρο ξεκινά με μία μικρή μνεία στο έργο του Υπουργού Δημοσίων Έργων. Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι ο «*υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής φημίζεται δια την θαρραλέαν πρωτοβουλίαν του και την γόνιμον δραστηριότητά του, προσόντα εξαιρετικώς πολύτιμα δια το υπουργείον που επωμίζεται τας ευθύνας αλλά έχει συγχρόνως και την τιμήν να περιβάλλη τα θετικά επιτεύγματα της Κυβερνήσεως εις τους τομείς του εξωραϊσμού, αποκαταστάσεως και ανασυγκροτήσεως*». Υποστηρίζεται ότι αμέσως μόλις ανέλαβε το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, κατάρτισε πλήρες και εμπειριστατωμένο σχέδιο κατασκευής έργων, τα οποία ωφελούν οικονομικά, εθνικά και εξωραϊστικά τη χώρα. Ακόμη, συμβάλουν στην τουριστική αξιοποίησή της. Μεταξύ αυτών δόθηκε σημασία σε έργα οδόστρωσης, διαμόρφωσης των ακτών στην Αθήνα και στη διαμόρφωση των προαστίων των παραλίων.

Στη συνέχεια το άρθρο αναφέρει ότι ο κ. Καραμανλής «*αποφεύγει από λόγους σεμνότητος και μετριοφροσύνης να διατυμπανίζει δια του Τύπου τας επιτυχίας του εις τους τομείς της αρμοδιότητός του*». Ωστόσο, σύμφωνα με τον αρθρογράφο του άρθρου κ. Παύλο Κριναίο, σε μία συνέντευξή του, ο Υπουργός δεν δίστασε να εκφράσει την αισιοδοξία και τον

²⁷¹ Βραδυνή, 04/07/1953, φύλλο 3.

ενθουσιασμό του για την έναρξη των έργων του προγράμματος που εκτελείται στην παραλία του Σαρωνικού. Δήλωσε ότι τα ανωτέρω έργα θα είναι η απαρχή της αποκατάστασης του νευραλγικού κυκλοφοριακού συστήματος των Αθηνών και η αφετηρία της τουριστικής αξιοποίησης των θαλάσσιων ακτών μας. Εκτός από τους οικονομικούς πόρους, για να γίνουν όλα αυτά τα έργα χρειάζονται και «γενναία θέλησις, εμπνευσμένη πρωτοβουλία, αδιάλλακτος αποφασιστικότης και ζεστή καρδιά, μακριά από ψευδορωμαντικές διαθέσεις και αγόνους ρεμβασμούς ονειροπωλήσεων». Ακόμη, υποστήριξε ότι οι τεχνικές υπηρεσίες θα δώσουν τις τελευταίες λεπτομέρειες για τις ανακατασκευές που θα συμβάλλουν στη ρύθμιση του πολεοδομικού τραγέλαφου, θα περιβάλλουν την Αθήνα με την παλιά αίγλη της και την ιστορική ομορφιά της και θα μετατρέψουν τα παράλια του Σαρωνικού σε οάσεις αναψυχής.

Στο ίδιο άρθρο γίνεται λόγος για την τουριστική αξιοποίηση των παραλιακών ακτών από το Φάληρο μέχρι τη Βουλιαγμένη. Στο μέλλον θα μελετηθούν και για τα έργα ανακατασκευής και διαπλάτυνσης των κεντρικών λεωφόρων και οδών της πόλης. Οι ακτές του Φαλήρου λοιπόν και η παραλία του Σαρωνικού προπολεμικά, είχαν υποστεί καταστροφές από στρατιωτικές υπηρεσίες αλλά και από πολίτες. Οι αυθαίρετες παράγκες, και οι «*πρόχειροι επιχειρηματίες*» με την ανοχή της κυβέρνησης δρούσαν ανενόχλητοι σε βάρος των πολιτών. Ακόμη, μεγάλα και ωραία τμήματα των περιοχών ήταν κατελημμένα από στρατιωτικές αποθήκες ή ήταν νεκροταφεία άχρηστου υλικού. Όλα αυτά όμως ανήκουν στο παρελθόν. Στη συνέχεια δίνονται πληροφορίες για κάποια από τα έργα που πρόκειται να γίνουν σχετικά με την τουριστική αξιοποίησης των ακτών μέχρι τη Βουλιαγμένη. Η βασική σκέψη είναι να καταστούν οι ακτές προσιτές στους εκδρομείς. Σύμφωνα με τους αρχιτέκτονες που θα αναλάβουν την ανέγερση των σύγχρονων κέντρων και αναψυκτήριων, θα καταβληθεί προσπάθεια να είναι όμορφες και να διατηρηθούν τα ελληνικά χαρακτηριστικά τους. Το άρθρο συνοδεύεται από τρεις φωτογραφίες των έργων οδοποιίας και της τουριστικής αξιοποίησης των παραλιακών ακτών από τα λουτρά του Έντεν του Παλαιού Φαλήρου μέχρι τη Βουλιαγμένη.

Το σχετικό άρθρο της *Εμπρός* έφερε τον τίτλο «ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΙΣ ΦΑΛΗΡΟΝ – ΓΛΥΦΑΔΑ»²⁷². Γίνεται λόγος για σχετική ανακοίνωση του Υπουργού Δημοσίων Έργων, κ. Καραμανλή. Μέσα στο φθινόπωρο θα έχουν ολοκληρωθεί τα εκτελούμενα έργα οδοποιίας, των γεφυρών και τα εξωραϊστικά από το Π. Φάληρο μέχρι τη Γλυφάδα.

²⁷² *Εμπρός*, 24/07/1953, φύλλο 4.

Προσπάθεια εξωραϊσμού γίνεται και στον Πειραιά από την κυβέρνηση, γεγονός που αναδεικνύει την περίοδο αυτή η *Ελευθερία*²⁷³. Γίνεται γνωστό ότι ο κ. Καραμανλής συνεργάστηκε τον δήμαρχο του Πειραιά και τους αρμόδιους του ΟΛΠ για την εκτέλεση διαφόρων έργων οδοποιίας και τον εξωραϊσμό παραλιακών χώρων της πόλης. Μετά τη σύσκεψη, ο κ. Καραμανλής πραγματοποίησε επιτόπια έρευνα και αποφάσισε πως έπρεπε να πραγματοποιηθούν συγκεκριμένα έργα τα οποία αναφέρονται αναλυτικά. Η εκτέλεση των ανωτέρω έργων θα γίνει από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων από κοινού με τον Δήμο Πειραιά. Σε σχετικό της άρθρο η *Εστία* φιλοξενεί και μία δήλωση του κ. Καραμανλή²⁷⁴. Ο τελευταίος δήλωσε ότι πρόκειται να αρχίσει η εκτέλεση του προγράμματος τεχνικών και εξωραϊστικών έργων στο λιμάνι του Πειραιά ανεξάρτητα από τα εξωραϊστικά έργα του λιμανιού της Καστέλλας. Ο Υπουργός υποστήριξε ότι η πρώτη όψη που αντιμετωπίζει κανείς όταν φτάνει στη χώρα μας, είναι κολακευτική και αυτό πρέπει να συμβεί και από τη Γλυφάδα μέχρι το Πέραμα. Τα χρήματα για τα έργα θα χορηγήσει το *Ταμείο Μονίμων Οδοστρωμάτων* και θα εξευρεθούν από τη φορολογία των τροχοφόρων.

Στις 29 Ιουλίου, κύριο άρθρο στην πρώτη σελίδα της εφημερίδας *Εμπρός* έχει τίτλο «ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΗΣ ΜΑΓΕΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΤΟΥ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ: ΕΝΑΣ ΘΑΥΜΑΣΙΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΠΛΗΜΜΥΡΙΣΜΕΝΟΣ ΜΕΣΑ ΕΙΣ ΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ»²⁷⁵. Ο υπότιτλος αναφέρει ότι ο υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομος θα περατωθεί μέσα στους επόμενους δύο μήνες. Το έργο θα φιλοξενεί ακόμη, τουριστικά και λαϊκά κέντρα αμερικάνικου τύπου με μπαρ, αναψυκτήρια, αίθουσες χορού και αμμώδη παραλία ενώ θα υπάρχει και ένα πολυτελές ξενοδοχείο στον Άγιο Κοσμά. Ο δεύτερος υπότιτλος του άρθρου αναφέρει ότι το εν λόγω έργο είναι «ΕΝΑΣ ΑΛΗΘΙΝΟΣ ΑΘΛΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ», δηλώνοντας τη σαφή υποστήριξή της εφημερίδας προς το πρόσωπο του Υπουργού ξεχωριστά.

Το άρθρο αναφέρει ότι ο εξωραϊσμός της Φαληρικής ακτής είναι αποτελεί ένα μικρό μόνο μέρος του προγράμματος που ανέλαβε με πραγματικό ενθουσιασμό ο Υπουργός Δημοσίων Έργων. Πρόκειται, σύμφωνα με δηλώσεις του, για ένα μικρό μόνο μέρος του κυβερνητικού προγράμματος στον τομέα της δημόσιας ανασυγκρότησης της χώρας. Στη συνέχεια περιγράφεται με ακρίβεια το έργο, το οποίο «*Δεν είναι απλούν. Είναι αξιόλογον*» όπως χαρακτηριστικά αναφέρει το δημοσίευμα. Εκτός από την αισθητική ικανοποίηση που παρέχει, κολακεύει και τη χώρα στα μάτια του ταξιδιώτη από το αεροδρόμιο του Ελληνικού.

²⁷³ Ελευθερία, 17/07/1953, φύλλο 4.

²⁷⁴ Εστία, 24/07/1953, φύλλο 4.

²⁷⁵ Εμπρός, 29/07/1953, φύλλο 1, 3.

«Ομολογούμεν ότι ο υπουργός των Δημοσίων Έργων, όπως αποδεικνύεται από τα πράγματα, επέτυχε άθλον». Ο άθλος βέβαια, σύμφωνα με το άρθρο, δεν εντοπίζεται τόσο στο έργο, αλλά στα εμπόδια που κατόρθωσε να ξεπεράσει αλλά και στη γραφειοκρατία. Για την αποπεράτωση του έργου χρειάστηκε πρωτοβουλία, όγκος προσωπικής ευθύνης, αντοχή σε διάφορες εύλογες πιέσεις, για να δοθεί το δικαίωμα στα τεχνικά συνεργεία να γκρεμίσουν σπίτια, μαγαζιά, να ξηλώσουν εγκαταστάσεις. Ένας ολόκληρος κόσμος είχε συμφέρον να μην γκρεμιστεί το σπίτι του και να μη χάσουν την ησυχία και το ψωμί των παιδιών του.

Στη συνέχεια γίνεται λόγος για το χρονικό των έργων που πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή. Πριν από τα έργα η περιοχή φιλοξενούσε μαγαζιά, σπίτια αλλά και στρατιωτικές υπηρεσίες τα οποία ήταν δύσκολο να εγκαταλείψουν. Ακόμη, λόγω των αρχαιολογικών υπηρεσιών υπό άλλες συνθήκες θα χρειαζόνταν τουλάχιστον πέντε χρόνια για να δοθούν οι απαραίτητες άδειες. Ωστόσο, «Ο κ. Καραμανλής κατόρθωσε μέσα σε τρεις μήνες να παραδώσει στη σκαπάνη του εργολάβου ελεύθερα από συμβατικές υποχρεώσεις —πλην ορισμένων εξαιρέσεων που είναι αρμόδιο το υπουργείον Οικονομικών— όλα αυτά τα κτίρια και να βάλει μπροστά ένα πραγματικά έργο πολιτισμού για την πρωτεύουσα». Το έργο ξεκίνησε στις 20 Μαΐου και η δαπάνη του οδικού έργου κατά μήκος του παραλιακού χώρου υπολογίζεται σε 4,5 δισεκατομμύρια δραχμών. Η ολοκλήρωση της Φαληρικής ακτής θα γίνει με τη δημιουργία τεσσάρων τουριστικών κέντρων. Παράλληλα, θα κατασκευασθούν μερικά αναψυκτήρια λαϊκού τύπου. Απέναντι από το αεροδρόμιο πρόκειται να ανεγερθεί ένα πολυτελές, ευρωπαϊκού τύπου ξενοδοχείο. Επικρατεί η εξής σκέψη: τα κέντρα και τα ξενοδοχεία να δοθούν με δημοπρασία σε ιδιώτες, οι οποίοι θα αναλάβουν να τα κτίσουν με δικά τους έξοδα, με τη γενική επιστασία του κράτους. Η τελευταία παράγραφος του άρθρου επαναλαμβάνει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής, επιτέλεσε ένα έργο σπουδαιότατης κοινωνικής και τουριστικής σημασίας μέσα σε εκπληκτικά μικρό χρονικό διάστημα. Τα οφέλη των έργων στην οικονομία και στον τουρισμό της χώρας θα δώσουν στον κ. Υπουργό ένα θετικό πρόσημο.

Ένα μήνα αργότερα η *Εμπρός* δημοσιεύει ένα ακόμη εγκωμιαστικό προς τον κ. Καραμανλή άρθρο με τίτλο «ΒΡΑΔΕΩΣ ΑΛΛ' ΑΣΦΑΛΩΣ... – ΗΡΧΙΣΑΝ ΜΕΓΑΛΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΕΡΓΑ»²⁷⁶. Η «Ελληνική Κυανή Ακτή γίνεται πλέον πραγματικότητα! – ο εξωραϊσμός της Πειραιϊκής και η παραλιακή λεωφόρος Βουλιαγμένης – Σουνίου – Ραφίνας» είναι ο υπότιτλος. Το άρθρο ξεκινά αναφέροντας, πως αν και ο τουρισμός αποτελεί σημαντική

²⁷⁶ Εμπρός, 27/08/1953, φύλλο 6.

πηγή εσόδων για πολλές χώρες, η Ελλάδα δεν εκμεταλλεύτηκε μέχρι τώρα στο έπακρον τον αρχαίο ελληνικό πολιτισμό της καθώς δεν συμφωνούσαν σε αυτό οι μέχρι τώρα ιθύνοντες. Η παρούσα ωστόσο κυβέρνηση, αντιμετωπίζει τον τουρισμό ως «*φουματικό πνεύμονα*» που χρήζει άμεσης θεραπείας.

Ειδικότερα, αντιλήφθηκαν ότι για την ανάπτυξη του τουρισμού μπορούμε ως χώρα να εκμεταλλευθούμε το ωραίο κλίμα, τα ιαματικά λουτρά. Για το πως θα αξιοποιηθούν «*οι θησαυροί αυτοί*»; Σε αυτό το ερώτημα οι Υπουργοί δίνουν την απάντηση με έργα και όχι με λόγια. Πρώτα γίνεται λόγος για τον Υπουργό Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλή, ο οποίος με τον ιδιαίτερο ζήλο που τον χαρακτηρίζει —σύμφωνα με το άρθρο— έχει αρχίσει μία σειρά από δημόσια έργα που προχωρούν με ένα πρωτοφανή ρυθμό. Ως παραδείγματα, αναφέρει το δημοσίευμα την παραλιακή οδό Βουλιαγμένης – Σουνίου αλλά και τα έργα στο Νέο Φάληρο. Οι περισσότεροι από τους επισκέπτες, έρχονται δια θαλάσσης και για τον λόγο αυτό δίνεται έμφαση στα έργα από τον Πειραιά μέχρι το Δέλτα του Φαλήρου. Στη συνέχεια, γίνεται εκτενέστερος λόγος και στα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή, μεταξύ άλλων και τη δυσσομία. Το επόμενο θέμα που τίγεται είναι η ανάγκη εξωραϊσμού της Πειραιϊκής. Ειδικότερα αναφέρεται ότι είναι απαράδεκτο να καταλήγει η Βουλιαγμένη σε επικίνδυνες στροφές και η Καστέλλα, με το νησάκι Κουμουνδούρου μπορεί να γίνει μία από τις ομορφότερες γωνιές της Αττικής. Το άρθρο, είναι ανυπόγραφο και συνοδεύεται από μία φωτογραφία του Υπουργού Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλή, συνοδευόμενη από τη λεζάντα «*Ο υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής, χάρις εις την δραστηριότητα του οποίου ελπίζεται ότι συντόμως θα αξιοποιηθεί τουριστικώς η Ελλάς*». Για μία ακόμη φορά παρατηρούμε τη σαφή υποστήριξη της εφημερίδας προς το πρόσωπο του κ. Καραμανλή.

Το Σάββατο 19 Σεπτέμβρη δημοσιεύτηκε ένα ακόμη άρθρο με τίτλο «*ΕΞΩΡΑΪΣΜΟΣ ΤΗΣ ΦΑΛΗΡΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ*»²⁷⁷. Αναφέρεται ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής ανακοίνωσε το πρωί ότι για την αξιοποίηση της Φαληρικής ακτής και την ακτή της Καστέλλας του Πειραιά, θα αναγερθούν πέντε κέντρα λαϊκού τύπου. Το άρθρο λήγει υποστηρίζοντας ότι τα έργα αυτά θα γίνουν χωρίς την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού.

Τα έργα που πραγματοποιήθηκαν την περίοδο αυτή με στόχο τη βελτίωση του τουρισμού, τονίζονται για ακόμη μία φορά την Πέμπτη 1 Οκτωβρίου 1953. Πιο συγκεκριμένα, δημοσιεύτηκε άρθρο στην *Εμπρός* με τίτλο: «*ΑΦΟΥ ΕΧΕΙ ΤΩΡΑ ΠΛΕΟΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΝ –*

²⁷⁷ Εστία, 19/09/1953, φύλλο 4.

ΑΠΟΚΤΑ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΝ Η ΕΛΛΑΣ»²⁷⁸. Ειδικότερα, ο γενικός γραμματέας Τουρισμού κ. Φωκάς αναλύει τα έργα που πρόκειται να γίνουν για την τουριστική αξιοποίηση της χώρας. Αναφέρει ότι το φετινό καλοκαίρι η χώρας μας δέχθηκε το μεγαλύτερο αριθμό τουριστών από το εξωτερικό (47.555) χάρη στον «ορθόν δρόμον, της δημιουργίας δηλαδή σοβαρών τουριστικών έργων». Η αύξηση του τουρισμού μας κάνει να έχουμε περισσότερες υποχρεώσεις απέναντι στους επισκέπτες. Για τον σκοπό αυτό, για το οικονομικό έτος 1953-1954 έχουν προγραμματιστεί αρκετά έργα κοινής ωφέλειας τα οποία αφορούν την ανέγερση ξενοδοχείων και τουριστικών σταθμών, έργα τουριστικής οδοποιίας, τη βελτίωση αρχαιολογικών τόπων. Ακόμη, θα ανεγερθεί νέο ξενοδοχείο στη Γλυφάδα προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες για περισσότερες κλίνες ενώ φέτος και για πρώτη φορά έχει διατεθεί το ποσό των 5 δισεκατομμυρίων δραχμών για τη διαφήμιση της Ελλάδας στο εξωτερικό και ιδιαίτερα των αρχαιολογικών της μνημείων. Το άρθρο συνοδεύεται από μία φωτογραφία, η οποία προσφέρει μία άποψη της Καστοριάς όπου πρόκειται να ανεγερθεί ένα σύγχρονο τουριστικό ξενοδοχείο.

Στο μεταξύ η *Ελευθερία* συνεχίζει να ενημερώνει το αναγνωστικό της κοινό για τα μέρη τα οποία επισκέπτεται ο κ. Καραμανλής. Την Παρασκευή 30 Οκτώβρη δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΝ»²⁷⁹ που αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων αναχωρεί αύριο για την περιοδεία του στην Πελοπόννησο. Πρόκειται να οργανώσει την εκτέλεση των έργων που περιλαμβάνονται στον πρόγραμμα δημοσίων έργων.

Στις 8 Νοεμβρίου η *Εμπρός* κάνει λόγο και για κάποια νέα έργα, μέσα από το άρθρο της με τίτλο «ΑΛΣΗ, ΚΕΝΤΡΑ, ΘΕΑΤΡΟΝ ΚΑΙ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ ΘΑ ΕΞΩΡΑΪΣΟΥΝ ΤΗΝ ΑΚΤΗΝ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ – ΑΡΧΙΖΕΙ Η ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΙΣ ΝΕΩΝ ΕΡΓΩΝ»²⁸⁰. Το άρθρο αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων διαβίβασε προς το Υπουργείο Οικονομικών τα σχέδια, προϋπολογισμούς, συγγραφές υποχρεώσεων και τους όρους τους διακήρυξης για τη δημοπράτηση των περιπτέρων και των κέντρων που θα ανεγερθούν στην ακτή του Σαρωνικού.

Στη συνέχεια δίνεται λεπτομερής αναφορά για την πρόοδο των έργων που εκτελούνται. Πιο συγκεκριμένα αναφέρεται ότι ήδη έχουν γίνει κάποια έργα στην περιοχή. Μερικά από αυτά είναι ο νέος κλάδος της οδού, τέσσερα ανεξάρτητα άλση, επτά σκιάδες και τριάντα πάγκοι. Στο επόμενο στάδιο θα κατασκευασθούν τέσσερα μικρά αναψυκτήρια με πολυτελή

²⁷⁸ Εμπρός, 01/10/1953, φύλλο 3.

²⁷⁹ Ελευθερία, 30/10/1953, φύλλο 6.

²⁸⁰ Εμπρός, 08/11/1953, φύλλο 6.

εμφάνιση και μικρό όγκο για να μην εμποδίζουν τη θέα προς τη θάλασσα, σύμφωνα με το άρθρο. Ακόμη, στην πλαζ Γλυφάδας θα ανεγερθούν από έναν ανάδοχο ξενοδοχείο πολυτελείας, ένα λαϊκό κέντρο, αποδυτήρια για 2.000 λουόμενους, διαμόρφωση του άλσους και γήπεδο για παιδιά. Τα εν λόγω έργα θα επιβαρύνουν το δημόσιο και την ιδιωτική πρωτοβουλία. Ακόμη, στο χωριό του Αγίου Κοσμά θα ανεγερθεί πολυτελές κέντρο, θα γίνει εξωραϊσμός του ναού και θα δημιουργηθεί μεγάλο άλσος. Στις ακτές θα κατασκευασθούν εγκαταστάσεις ναυτικών ομίλων για τους φοιτητές όλων των ανώτατων σχολών. Τέλος, το άρθρο αναφέρει ότι η ιδιοκτήτρια της οικίας Παπαστράτου δέχθηκε να την κατεδαφίσει δωρεάν και παραχώρησε στο κράτος —χωρίς να ζητήσει αποζημίωση— το μισό τμήμα του ελεύθερου οικοπέδου της.

Στα έργα για τον εξωραϊσμό της πρωτεύουσας περιλαμβανόταν και ο περίβολος της Βουλής. Την 1 Δεκεμβρίου 1953 δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΘΑ ΚΑΤΕΔΑΦΙΣΘΟΥΝ ΟΙ ΤΟΙΧΟΙ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΟΛΟΥ ΤΗΣ ΠΑΛ. ΒΟΥΛΗΣ ΔΙΑ ΝΑ ΔΙΕΥΡΥΝΘΗ Η ΠΛΑΤΕΙΑ – ΕΡΓΑ ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΕΩΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ»²⁸¹. Το άρθρο αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων ανακοίνωσε ότι αρχίζουν οι εργασίες εκτέλεσης δύο νέων έργων εξωραϊσμού της πρωτεύουσας. Τα έργα αυτά είναι η επέκταση της πλατείας Κολοκοτρώνη με την κατεδάφιση του τοίχου της περιβόλου της Παλαιάς Βουλής. Ακόμη, θα κατεδαφιστεί ο περίβολος της Αγγλικανικής εκκλησίας στην οδό Φιλελλήνων. Στη συνέχεια, δίνονται περισσότερες λεπτομέρειες για τα έργα και αναφέρεται ότι έχουν ήδη αρχίσει οι εργασίες για την εκτέλεση του δεύτερου έργου.

Την Παρασκευή 4 Δεκεμβρίου η *Ελευθερία* δημοσιεύει ένα αιχμηρό άρθρο για τα έργα στην περιοχή της Βουλιαγμένης, με κριτική διάθεση. Το άρθρο έφερε τον τίτλο: «ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΟΡΦΩΣΙΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ – ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ»²⁸². Από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας ανακοινώθηκε ότι είναι υποχρεωμένη να επιστήσει την προσοχή στην πολεοδομική και τουριστική καταστροφή της Βουλιαγμένης. Στην περιοχή υπάρχουν πολυόροφα στρατιωτικά κτίρια και άλλες εγκαταστάσεις που δεν εντάσσονται στο εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, το τμήμα αυτό να φιλοξενεί «*τρώγλες ή παρεμφερείς εγκαταστάσεις*».

²⁸¹ Ελευθερία, 01/12/1953, φύλλο 6.

²⁸² Ελευθερία, 04/12/1953, φύλλο 6.

Με την ίδια διάθεση η *Ελευθερία* στις 6 Δεκεμβρίου δημοσιεύει άρθρο με τίτλο «Η ΠΡΩΤΟΤΥΠΟΣ ΜΕΛΕΤΗ ΕΝΟΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΟΣ – ΕΝΑ ΝΕΟΝ ΣΧΕΔΙΟΝ ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΣΕΩΣ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ»²⁸³. Στο άρθρο αυτό αναφέρονται αναλυτικά τα σχέδια που πρόκειται να πραγματοποιηθούν στο κέντρο των Αθηνών. Γίνεται λόγος για εκατό πενήντα καταστήματα, τρεις κινηματογράφοι αλλά και στοές. Το άρθρο συνοδεύεται από σχέδιο που περιγράφει αναλυτικά τα σημεία όπου πρόκειται να δημιουργηθούν τα έργα. Ο αρθρογράφος στο τέλος αναφέρει ότι κατά καιρούς έχουν υποβληθεί αρκετά σχέδια, και λήγει το άρθρο του με την εξής φράση «*Συνήθως όμως, τα ωραία σχέδια μένουν, σ' αυτόν τον τόπο, πάντοτε σχέδια*».

Είδαμε και σε προηγούμενο άρθρο ότι ο κ. Καραμανλή κλήθηκε αρκετές φορές να απολογηθεί για τη διάθεση των κονδυλίων για έργα της πρωτεύουσας. Η *Ελευθερία*, αυτή τη φορά υποστηρίζει τον Υπουργό φιλοξενώντας στις στήλες της μίας από τις δηλώσεις του σχετικά με το ζήτημα. Αφορμή στάθηκε ένα περιστατικό μεταξύ του βουλευτή κ. Ταμβάκα και του κ. Καραμανλή. Ειδικότερα στις 12 Δεκεμβρίου δημοσιεύει άρθρο με τίτλο «Η ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΕΡΓΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΝ ΑΠΕΤΕΛΕΣΕ ΘΕΜΑ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗΝ – Η ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ»²⁸⁴. Το άρθρο φιλοξενεί μία απάντηση του Υπουργού Δημοσίων Έργων προς τον βουλευτή Εύβοιας. Ο τελευταίος δήλωσε πως η επαρχία έχει παραμεληθεί. Ο κ. Καραμανλής απάντησε πως το μεγαλύτερο ποσοστό των κονδυλίων που υπάρχουν για τα δημόσια έργα έχει παραχωρηθεί στην επαρχία και στην Αθήνα έχει παραχωρηθεί ένα μικρό ποσοστό. Ακόμη, έχει ληφθεί η απόφαση τα δημόσια έργα στην Αθήνα να γίνονται από πόρους των Αθηναίων. Τέλος, ο κ. Καραμανλής δήλωσε πως παρατηρεί μία προκατάληψη για τα δημόσια έργα που γίνονται στην Αθήνα ενώ δεν πρέπει. Ειδικότερα υποστήριξε ότι η Αθήνα είναι αυτή που πρέπει να αναμορφωθεί προκειμένου να προσελκύσει το τουριστικό ενδιαφέρον. Λίγες μέρες αργότερα, η *Εμπρός* δημοσιεύει επίσης σχετικό άρθρο για το γεγονός. Το εν λόγω άρθρο είναι πιο άμεσο, εκτενέστερο και φιλοξενείται στην πρώτη σελίδα του τεύχους. Τα στοιχεία που αναφέρει σχετικά με το ζήτημα είναι πιο λεπτομερή. Αρχικά, σκόπιμο είναι να αναφέρουμε τον τίτλο του ο οποίος είναι πιο υποστηρικτός προς το πρόσωπο του κ. Καραμανλή προσωπικά, για ακόμη μία φορά.

Πιο συγκεκριμένα, το άρθρο φέρει τον τίτλο «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΕΤΟΝΙΣΕ ΧΘΕΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗΝ – ΑΙ ΑΘΗΝΑΙ ΔΥΝΑΝΤΑΙ ΝΑ ΚΑΤΑΣΤΟΥΝ Η ΩΡΑΙΟΤΕΡΑ ΠΟΛΙΣ

²⁸³ *Ελευθερία*, 06/12/1953, φύλλο 4.

²⁸⁴ *Ελευθερία*, 12/12/1953, φύλλο 4.

ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ»²⁸⁵. Ο υπότιτλος του άρθρου είναι «Δια να αποκτήσουν το ενδιαφέρον των Τουριστών – ΤΟ ΘΕΡΜΟΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ ΧΩΡΑΝ». Ο Υπουργός μίλησε για τα υπό εκτέλεση δημόσια έργα στην Αθήνα. Μέσα από το άρθρο δίνεται η εντύπωση ότι αναγνώστης παρακολουθεί τη δήλωση του κ. Υπουργού, καθώς περιγράφονται εμμέσως και οι στιγμές που δέχθηκε τα χειροκροτήματα της αίθουσας. Ειδικότερα, ο λόγος του παρατίθεται σε α' πρόσωπο, ενώ δίνεται μεγαλύτερη βαρύτητα και στην απάντηση του κ. Καραμανλή. Ο κ. Υπουργός, υποστήριξε ότι από τις πιστώσεις ύψους 394 δισεκατομμυρίων δραχμών για τα δημόσια έργα, μόνο τα 3 δισεκατομμύρια θα διατεθούν για την πρωτεύουσα και συγκεκριμένα για την αποσυμφόρηση της Ιεράς Οδού, η οποία εξάλλου εξυπηρετεί ολόκληρη την Ελλάδα. Στην Αθήνα, τα έργα θα χρηματοδοτούνται από τους πόρους που θα αντληθούν από τον Αθηναϊκό λαό. Στη συνέχεια ο κ. Καραμανλής υποστήριξε ότι αν και παραδέχεται ότι είναι πολλά ακόμη τα έργα που πρέπει να εκτελεστούν, ωστόσο στα δύο τελευταία έτη δεν υπάρχει εργασία όπου να μην εκτελούνται τουλάχιστον 5 – 6 έργα, και μάλιστα αξίας από 3 – 10 δισεκατομμυρίων δραχμών. *«Αυτό το γνωρίζουν όλοι οι παρακαθήμενοι εις την αίθουσα και θα έπρεπε αυτοί να δώσουν την απάντησιν εις τον επικριτήν μου»*.

Όσον αφορά τα εγχειοβελτιωτικά έργα η κυβέρνηση αντιλαμβανόμενη την ανάγκη βελτίωσης της υπαίθρου, διέθεσε πιστώσεις 135 δισεκατομμυρίων δραχμών για την εκτέλεση έργων, *«τα οποία επί μακράν σειράν ετών ανέμενε η Ελληνική Υπαιθρος»*. Δίνοντας ακριβή στοιχεία (για την πεδιάδα της Θεσσαλονίκης, τη Θεσσαλία, την Ξάνθη, την Άρτα κλπ) υποστηρίζει ότι από αυτά φαίνεται το ενδιαφέρον της κυβέρνησης για την επαρχία. Τέλος, κάνει λόγο για την προκατάληψη εναντίον των Αθηναίων που υπάρχει καθώς τα τελευταία είκοσι χρόνια δεν έχει εκτελεσθεί κάποιο σοβαρό έργο στην πρωτεύουσα. Αυτή η προκατάληψη είναι άδικη καθώς η Αθήνα κατοικείται από Έλληνες, είναι η πρωτεύουσα του Ελληνικού κράτους και έχει τουριστικό ενδιαφέρον. Η τουριστική πολιτική θα πρέπει να αρχίσει από την αναμόρφωση της πρωτεύουσας, γιατί είναι το πρώτο σημείο που βλέπουν οι ξένοι. Έπειτα, μεταφέρονται και στις άλλες πρωτεύουσες. Ο ίδιος υποστήριξε πως η Αθήνα, μία πόλη με ένδοξη ιστορία μπορεί να καταστεί η ωραιότερη πρωτεύουσα του κόσμου. Οποιαδήποτε έργα γίνονται σε αυτή δεν πρέπει να αποδοκιμάζονται. Ο λόγος του λήγει αναφέροντας ότι η προσπάθεια της κυβέρνησης Παπάγου στον τομέα των Δημοσίων Έργων είναι ολοκληρωμένη. Μετά το πέρας της τετραετίας διακυβέρνησης, θα έχουν

²⁸⁵ Εμπρός, 12/12/1953, φύλλο 1.

πραγματοποιηθεί όλα εκείνα τα έργα που θα έχουν μεταβάλει την ελληνική πραγματικότητα. Το άρθρο συνοδεύεται από μία φωτογραφία που απεικονίζει τον κ. Καραμανλή.

Στις 11 Δεκεμβρίου η *Εμπρός* αυτή τη φορά, αναφέρει ότι ο Υπουργός Οικονομικών υπέγραψε τη διακήρυξη της δημοπρασίας για την εκτέλεση των έργων της παραλιακής πλατείας της Γλυφάδας²⁸⁶. Το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, «εξ αφορμής της συντελούμενης παραμορφώσεως της Βουλιαγμένης – Καβουρίου» θα αναλάβει τη διάσωση των «*συστηματικώς κακοποιημένων Ελληνικών τοπίων, αισθητικής, ιστορικής και τουριστικής αξίας*». Για τον λόγο αυτό θα συσταθεί Επιτροπή με στόχο τη συνεχή μελέτη και παρακολούθηση του θέματος. Επίσης μέσω των διαλέξεων θα επιχειρήσει να εμφυσήσει στους Έλληνες την ανάγκη του σεβασμού και της προστασίας της μορφής του ελληνικού τοπίου. Αυτή είναι μία ακόμη φιλότιμη προσπάθεια της κυβέρνησης να αλλάξει την εικόνα της χώρας μας με διαθρωτικές αλλαγές.

Ωστόσο την περίοδο αυτή την *Ελευθερία* απασχολεί και κρίνει την εικόνα της ελληνικής υπαίθρου γενικότερα. Στις 9 Φεβρουαρίου δημοσιεύει άρθρο που θίγει τέσσερα βασικά προβλήματα της πρωτεύουσας²⁸⁷. Αυτά είναι α) η ανέγερση ενιαίου κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού β) η ανέγερση δικαστικού Μεγάρου γ) η ίδρυση κοινού σταθμού-αφετηρίας του δικτύου υπεραστικών λεωφορείων δ) η προέκταση του Ηλεκτρικού σιδηροδρόμου προς Κηφισιά. Ο μηχανολόγος – μηχανικός κ. Ιωαννίδης δίνει αναλυτικά λύσεις για τα θέματα αυτά από πρακτική και αισθητική πλευρά, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται. Στις 20 του ίδιου μήνα ανέφερε ότι συνήλθε επιτροπή για να εξετάσει το πολεοδομικό πρόβλημα της πρωτεύουσας και της Θεσσαλονίκης²⁸⁸. Στην επιτροπή αυτή ο κ Καραμανλή συζήτησε με τους ειδικούς προκειμένου να εξευρεθούν οι βέλτιστες λύσεις στα πολεοδομικά ζητήματα των δύο πόλων. Έγινε ακόμη μία σύσκεψη με τη συμμετοχή εκπροσώπων του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, στην οποία προέδρευσε ο Υπουργός Οικονομικών. Η σύσκεψη είχε σκοπό να εξευρεθούν πόροι για την επέκταση του δικτύου αποχέτευσης.

Η εφημερίδα βέβαια, συνεχίζει να ενημερώνει τους αναγνώστες της για τα σχέδια του κ. Καραμανλή. Την Κυριακή 7 Μαρτίου κάνει λόγο για τις εργασίες που πρόκειται να πραγματοποιηθούν ώστε η Παλαιά Βουλή να αποκτήσει ξανά την παλαιότερη αίγλη της²⁸⁹. Ειδικότερα αναφέρεται ότι πρόκειται να κατεδαφιστούν οι πρόσθετες πτέρυγες του κτιρίου,

²⁸⁶ *Εμπρός*, 11/12/1953, φύλλο 4.

²⁸⁷ *Ελευθερία*, 09/02/1954, φύλλο 3, 4.

²⁸⁸ *Ελευθερία*, 20/02/1954, φύλλο 4.

²⁸⁹ *Ελευθερία*, 07/03/1954, φύλλο 8.

προκειμένου να έρθει πιο κοντά στο αρχικό σχέδιο του αρχιτέκτονα. Ενώ την ερχόμενη Τετάρτη κάνει γνωστή την επιθεώρηση του Υπουργού στο λιμάνι του Πειραιά²⁹⁰.

Την περίοδο αυτή φιλότιμη ήταν και η προσπάθεια για τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων και του νησιωτικού χώρου. Ένα σχετικό άρθρο που φανερώνει αυτή την προσπάθεια από την πλευρά της κυβέρνησης δημοσιεύτηκε με τίτλο «ΤΑ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΕΡΓΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΝ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ – ΤΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ ΧΑΝΙΩΝ»²⁹¹. Το εκτενές άρθρο, δίνει μία πνοή αισιοδοξίας και υποστηρίζει ότι στο σχετικό συνέδριο συζητήθηκε η ανασυγκρότηση και η οικονομική ανάπτυξη της νήσου και οι τεχνικές μελέτες αποδεικνύουν ότι είναι δυνατή και απαραίτητη η εκτέλεση εγχειοβελτιωτικών και υδροηλεκτρικών έργων. Αναφέρεται επίσης πως πρέπει να προηγηθούν τα υδροηλεκτρικά έργα, καθώς σίφρον θα ήταν να αξιοποιηθούν πρώτα οι φυσικές δυνατότητες της νήσου. Πρέπει ακόμη να οργανωθεί η εγκατάσταση όσων ειδικών μονάδων είναι απαραίτητες για να συμπληρωθούν η υδροηλεκτρική ενέργεια. Γενικότερα διαπιστώθηκε ότι μόνο με βάση τις συγκεκριμένες μελέτες από τους Έλληνες Τεχνικούς μπορεί το εθνικό εισόδημα των συγκεκριμένων περιοχών να διπλασιαστεί σε σχέση με το σημερινό.

Αντιθέτως, ένα μήνα αργότερα το άρθρο αναφέρει ότι τα προάστια της Αθήνας παρουσιάζουν μία «πολεοδομική κακομοιριά» και τους Αθηναίους κατακλύζει ένα συναίσθημα της «ντροπής για το κατάντημα των συνοικισμών της»²⁹². Ειδικότερα, οι 1.500 κάτοικοι της Ηλιούπολης αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα όπως είναι η έλλειψη νερού, ο ανεπαρκής φωτισμός και η υποτυπώδης συγκοινωνία. Η συνοικία έχει ζητήσει από την Ούλεν να της παρέχει 100 κ.μ. νερού την ημέρα και η εταιρία αρνήθηκε με τη δικαιολογία της έλλειψης αγωγών. Στη συνέχεια αναλύονται με λεπτομέρειες και τα προβλήματα στον ηλεκτροφωτισμό αλλά και στη συγκοινωνία. Ο αρθρογράφος Θ.Γ. Δασκαλόπουλος, λήγει το άρθρο του με τη φράση «Ας βοηθήσουν και όσοι κάνουν ότι δεν βλέπουν ή δεν θέλουν να ιδούν τι συμβαίνει λίγα λεπτά έξω από την Αθήνα». Για μία ακόμη φορά γίνεται εμμέσως κριτική στους ιθύνοντες, οι οποίοι έχουν κατηγορηθεί αρκετές φορές ότι μεροληπτούν εις βάρος των προαστίων και της επαρχίας.

²⁹⁰ Ελευθερία, 12/05/1954, φύλλο 5.

²⁹¹ Ελευθερία, 29/06/1954, φύλλο 5.

²⁹² Ελευθερία, 25/07/1954, φύλλο 6.

Την υποστήριξη της *Βραδυνής* προς το πρόσωπο του κ. Καραμανλή προσωπικά διαπιστώνει κανείς για άλλη μια φορά την Τετάρτη 9 Αυγούστου. Το σχετικό άρθρο²⁹³ αποτελεί μνεία στο έργο που έχει ως τώρα επιτελέσει ως Υπουργός Δημοσίων Έργων. Ειδικότερα γίνεται γνωστό το εξής: πρέπει να ομολογηθεί ότι έχει προκαλέσει θαυμασμό και αναγνωρίζεται πλήρως η εξαιρετική δραστηριότητα και αποδοτικότητα του Υπουργού Δημοσίων Έργων κ. Κ. Καραμανλή, στον σπουδαίο τομέα που του εμπιστεύθηκε ο Στρατάρχης Παπάγος. Ειδικότερα, μετά την καταστροφή του πολέμου, προγραμματισμένη και εντατική εργασία «*φθάνουσα τα ανώτατα δυνατά όρια αποδόσεως*» γίνεται μόνο τους τελευταίους δεκαοχτώ μήνες, από όταν δηλαδή ανέλαβε το Υπουργείο Δημοσίων Έργων κ. Κ. Καραμανλής. Είναι θαυμαστός ο τρόπος με τον οποίο επιλύει προβλήματα που άλλοι χαρακτηρίζουν ως άλυτα. Αξιοθαύμαστο είναι ακόμη το γεγονός, ότι σε όλη την Ελλάδα πραγματοποιούνται ταυτόχρονα τόσα μικρά αλλά και μεγάλα έργα. Ακόμη, το άρθρο υποστηρίζει ότι η σύλληψη των τόσο τολμηρών σχεδίων δείχνει έναν άνθρωπο που αντιμετωπίζει με αποφασιστικότητα και ορθολογισμό τα μεγάλα και δυσχερή προβλήματα, η επίλυση των οποίων είναι αναγκαία για τα μεγάλα και δυσχερή προβλήματα. Αναφέρεται ότι είναι ο μόνος από τους προκατόχους του που πραγματοποιεί τα έργα για τα οποία γίνονται οι απαραίτητες μελέτες και δεν μένει μόνο στα χαρτιά. Πολλοί πιστεύουν ότι ο κ. Καραμανλής εκτελεί τόσα πολλά έργα καθώς φθάνουν στα χέρια του μεγάλα ποσά. Στην πραγματικότητα όμως λαμβάνει κονδύλια παρόμοιου ύψους με τους προκατόχους του, ωστόσο γίνεται πολύ καλός προγραμματισμός των οικονομικών. Στη συνέχεια του άρθρου παρατίθεται συνέντευξη του Υπουργού που κάνει λόγο για τα δημόσια έργα που πραγματοποιούνται στην Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη αλλά και την επαρχία. Το άρθρο υπογράφει ο κ. Λ. Πετρομανιάτης και συνοδεύεται από μία φωτογραφία του Υπουργού Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλή κατά τη θεμελίωση του φράγματος στον Αχελώο.

Η ίδια εφημερίδα στις 10 Αυγούστου αναφέρει ότι εκτός από τα μεγάλα έργα τα οποία συνεχίζονται με ταχύτατο ρυθμό στον Αθήνα, τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη εκτελείται αυτή τη στιγμή σε όλη την υπόλοιπη Ελλάδα ένα τεράστιο πρόγραμμα μεγάλων και μικρών έργων²⁹⁴. Το πρόγραμμα κατήρτισε ο Υπουργός, ο οποίος επιλύει και τα προβλήματα από την παράλληλη εκτέλεση τόσων έργων με το «*πρακτικόν πνεύμα*». Ο κ. Καραμανλής έλυσε το πρόβλημα της χρήσης των μηχανημάτων εργασίας στην Ελλάδα προκειμένου αυτά να μοιραστούν σωστά για τα δημόσια έργα της χώρας. Στη συνέχεια γίνεται λόγος για τα ποσά

²⁹³ Βραδυνή, 09/08/1954, φύλλο 1, 6.

²⁹⁴ Βραδυνή, 10/08/1954, φύλλο 1, 4.

που έχουν διατεθεί μέχρι σήμερα στα δημόσια έργα: τις γέφυρες, τα εγγειοβελτιωτικά έργα, τα δημόσια κτήρια, την επιδιόρθωση του οδικού δικτύου αλλά και τη συντήρησή του αλλά και νέα ειδικά συγκροτήματα συντήρησης οδών τα οποία είναι αγορασμένα από την Αμερική. Το άρθρο υπογράφει ο κ. Λ. Πετρομανιάτης ενώ συνοδεύεται και από φωτογραφία του Υπουργού Δημοσίων Έργων, ο οποίος βρίσκεται εν μέσω εκπροσώπων της Μακεδονίας.

Στις 4 Σεπτέμβρη η *Ελευθερία* μας ενημερώνει για την επίσκεψη επιθεωρητών του Υπουργείου Δημοσίων Έργων στη Ρόδο²⁹⁵. Ενώ στις 25 του ίδιου μήνα η *Εμπρός* δημοσιεύει ένα μεγάλο άρθρο που περιλαμβάνει και φωτογραφία της μακέτας, όπως έχει σχεδιαστεί για την περιοχή της Γλυφάδας²⁹⁶. Πιο συγκεκριμένα, στην ακτή της Γλυφάδας θα κτισθούν πολυτελή ξενοδοχεία και μαζί με άλλα έργα θα μεταμορφώσουν την περιοχή στην «πλέον κοσμοπολίτικη γωνιά της Βαλκανικής χερσονήσου». Τα έργα θα εκπονήσουν τρεις διακεκριμένοι Έλληνες αρχιτέκτονες: Εμμ. Βουρέκας, Περ. Σακελλάριος και Κ. Βασιλειάδης. Στη δέκατη πέμπτη σελίδα δίνεται η ακριβής περιγραφή των σχεδίων, σχετικά με τη λειτουργία των εστιατορίων, των ξενοδοχείων ή και του λούνα παρκ.

Στις 2 Οκτωβρίου η *Εμπρός* αναφέρει για τα νέα τουριστικά έργα για τη Θάσο και τα Μετέωρα²⁹⁷. Δίνει με λεπτομέρειες τα σχέδια των έργων που πρόκειται να γίνουν. Συγκεκριμένα, ένα πολυτελές κτήριο θα ανεγερθεί στην είσοδο των συνόρων Θάσος – Μετέωρα όπου θα στεγαστούν όλες οι κρατικές υπηρεσίες.

Στις 5 Νοεμβρίου η *Βραδυνή* δημοσιεύει άρθρο με τίτλο «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΖΕΙ ΠΛΗΡΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΩΝ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΔΙΑ ΤΟ 1954-1955»²⁹⁸. Στο άρθρο αναφέρεται ότι συγκροτήθηκε σύσκεψη από τους αρμόδιους διευθυντές του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, κατά την οποία έγινε ο προγραμματισμός της εκτέλεσης των νέων έργων κατά το οικονομικών έτος 1954-1955. Την επομένη έκανε λόγο για το Δημοτικό Συμβούλιο που πρόκειται να συνέλθει για τη λήψη αποφάσεων και την έγκριση ανάληψης προκαταβολής τεσσάρων εκατομμυρίων δραχμών από τους φόρους καπνού δημοτικών εσόδων²⁹⁹. Η προκαταβολή αυτή θα διατεθεί στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων για τη συμμετοχή του Δήμου στα εκτελούμενα από του Υπουργείου έργα διαμόρφωσης της πλατείας Σταδίου και τον εξωραϊσμό του χώρου από την Ακρόπολη, το Μνημείο Φιλοπάππου και το Θησείο. Η *Εστία* αναφέρει ότι τα έργα θα γίνουν επί τη βάση του

²⁹⁵ Ελευθερία, 04/09/1954, φύλλο 4.

²⁹⁶ Εμπρός, 25/09/1954, φύλλο 16.

²⁹⁷ Εμπρός, 02/10/1954, φύλλο 1.

²⁹⁸ Βραδυνή, 05/11/1954, φύλλο 6.

²⁹⁹ Βραδυνή, 06/11/1954, φύλλο 6.

σχεδίου του αρχιτέκτονα κ. Δημ. Τριποδάκη³⁰⁰ ενώ δίνει και περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το έργο της διαμόρφωσης της πλατείας Σταδίου.

Τα παράπονα από την εκτέλεση των δημοσίων έργων ωστόσο εξακολουθούν να είναι αρκετά, και προβάλλονται κατά κόρον μέσα από τα φύλλα της *Ελευθερίας*. Την Τρίτη 28 Δεκεμβρίου δημοσιεύτηκε άρθρο στη στήλη *Επιστολαί*, με τίτλο «ΔΙΑ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ»³⁰¹. Ειδικότερα στο άρθρο οι κάτοικοι της οδού Πατησίων καταγγέλλουν ότι για την εκτέλεση των έργων οι τεχνικές υπηρεσίες κατέστρεψαν τα πεζοδρόμια της λεωφόρου, τα οποία είχαν φτιάξει οι ίδιοι με δικά τους έξοδα. Τα πεζοδρόμια μάλιστα καλύπτονταν με μαρμάρινες πλάκες. Πλέον το Υπουργείο Δημοσίων Έργων ζητά από τους κατοίκους να κατασκευάσουν για δεύτερη φορά με δικά τους έξοδα τα πεζοδρόμια. Ακόμη αναφέρεται το εξής: το Υπουργείο αφού έβαλε τους τεχνητές να πελεκίσουν τα μάρμαρα, τώρα ζητούν 120 δραχμές το μέτρο για να τα φρεσκάρουν. Στην πραγματικότητα όμως αυτή η υπηρεσία δεν κοστίζει περισσότερο από 5 δραχμές το μέτρο. Το άρθρο λήγει με την εξής ερώτηση «*Που θα ανεύρουν τα χρήματα δια την πληρωμήν; Μήπως από τα ενοίκια που εισπράττουν;*».

Στις αρχές του 1955 ξεκίνησαν οι εργασίες για την αναμόρφωση των χώρων γύρω από την Ακρόπολη και του Φιλοπάππου. Τα εν λόγω έργα υποδέχτηκε ο Τύπος της εποχής με ενθουσιασμό, ενώ ανέφερε επανειλημμένα τα οφέλη που θα προσφέρουν. Η *Ελευθερία* αρχικά δημοσίευσε μία δήλωση του κ. Καραμανλή³⁰². Ο τελευταίος ανέφερε ο χώρος είναι σημαντικός όχι μόνο η αρχαιολογική του αξία αλλά και για το γεγονός ότι μπορεί να αποτελέσει χώρο αναψυχής για τους Αθηναίους. Στη συνέχεια του άρθρου αναφέρονται αναλυτικά τα έργα που πρόκειται να πραγματοποιηθούν, ενώ γίνεται γνωστό ότι στην εκτέλεσή τους θα συμβάλλουν ο Δήμος Αθηναίων, τα Υπουργεία Παιδείας και Γεωργίας και ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού.

Στις 15 Ιανουαρίου η *Εμπρός* κάνει λόγο για «ΕΡΓΑ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ – ΝΕΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΑΛΣΗ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΑΚΡΟΠΟΛΙΝ»³⁰³. Το άρθρο ξεκινά υποστηρίζοντας ότι διαμορφώνεται ο περίγυρος χώρος του Παρθενώνα. Αν και όλες οι πολιτισμένες χώρες έχουν εξωραΐσει τους χώρους που φιλοξενούν τα πολιτιστικά τους μνημεία, στην Ελλάδα συνέβαινε ακριβώς το αντίθετο. «*Στο κακό αυτό επεφάσισε να δώσει τέλος ο υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής*». Στη συνέχεια δίνεται ακριβής περιγραφή

³⁰⁰ Εστία, 12/11/1954, φύλλο 4.

³⁰¹ Ελευθερία, 28/12/1954, φύλλο 4.

³⁰² Ελευθερία, 12/01/1955, φύλλο 5.

³⁰³ Εμπρός, 15/01/1955, φύλλο 1.

των έργων που θα πραγματοποιηθούν ενώ στο τέλος γίνεται γνωστό ότι θα ίσως θα χρειαστούν να απαλλοτριωθούν οι εκτάσεις γύρω από την Ακρόπολη. Εκεί θα δημιουργηθούν τουριστικά περίπτερα, τα ενοίκια των οποίων θα εξοφλήσουν το δάνειο που θα ληφθεί για να κατασκευαστούν. Το άρθρο συνοδεύεται από ένα μεγάλο σχέδιο των έργων που πρόκειται να πραγματοποιηθούν. Την ίδια ημέρα, στο τρίτο φύλλο της εφημερίδας δημοσιεύτηκε εκτεταμένο άρθρο με τίτλο «Ο ΙΕΡΟΣ ΧΩΡΟΣ»³⁰⁴. Έγινε γνωστό ότι θα ξεκινήσουν εργασίες στον Παρθενώνα και γύρω από τον χώρο της Ακροπόλεως «*υπό την εντολήν και επιστασία αγρύπνου του υπουργού Δημοσίων Έργων Κ. Καραμανλή*».

Στην εφημερίδα *Εστία*, τη Δευτέρα 17 Ιανουαρίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΤΟ ΕΦΕΤΕΙΝΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ – ΤΙ ΕΡΓΑ ΘΑ ΕΚΤΕΛΕΣΘΟΥΝ»³⁰⁵. Γίνεται λόγος για τα έργα που πρόκειται να πραγματοποιηθούν κατά τη διετία 1954-1956, που πρόκειται να έχουν αξία 75.077.300 νέων δραχμών.

Η *Ελευθερία* στις 23 Ιανουαρίου αναφέρει ότι λόγω έλλειψης πιστώσεων, θα διακοπούν τα έργα στη Μακεδονία και θα απολυθούν οι εργάτες³⁰⁶. Ωστόσο, σε δήλωσή του ο κ. Καραμανλής μας πληροφορεί ότι δεν διακόπτονται τα έργα, απλά επιβραδύνεται ο χρόνος εκτέλεσής τους και κατά συνέπεια θα απολυθούν ορισμένοι εργάτες. Αυτό συνέβη λόγω του μεγάλου αριθμού έργων που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι τώρα και αυτό είχε ως αποτέλεσμα να απορροφήσει μεγάλο μέρος των πιστώσεων. Στη συνέχεια δίνονται οικονομικά στοιχεία ενώ αναφέρεται ότι ήδη εξετάζεται από την κυβέρνηση η δυνατότητα νέων πιστώσεων για να συνεχιστούν τα έργα με τον ίδιο ρυθμό. Την Πέμπτη 27 Ιανουαρίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΕΙΣ ΠΕΡΙΚΟΠΗΝ ΚΑΙ ΟΧΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ ΟΦΕΙΛΕΤΑΙ Η ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΥΝ ΟΙ ΕΡΓΑΤΟΤΕΧΝΙΤΑΙ»³⁰⁷. Σύμφωνα με το ρεπορτάζ, η *Ένωση Εργατοτεχνιτών και Υπαλλήλων των Έργων Μακεδονίας*, υποστηρίζει ότι δεν απορρίφθηκαν οι πιστώσεις για τα έργα, αλλά διακόπηκαν. Ειδικότερα αναφέρεται ότι από το ποσό των 7.600.000 δραχμών, μειώθηκε κατά 3.800.000 δραχμών. Στη συνέχεια, ένα ακόμη άρθρο φιλοξενεί εκ νέου δήλωση του κ. Καραμανλή, σχετικά με το ζήτημα των έργων Μακεδονίας³⁰⁸. Ο τελευταίος επαναλαμβάνει ότι τα έργα επιβραδύνθηκαν λόγω περικοπής και όχι απορρόφησης των πιστώσεων.

³⁰⁴ Εμπρός, 15/01/1955, φύλλο 3.

³⁰⁵ Εστία, 17/01/1955, φύλλο 4.

³⁰⁶ Ελευθερία, 23/01/1955, φύλλο 7.

³⁰⁷ Ελευθερία, 27/01/1955, φύλλο 6.

³⁰⁸ Ελευθερία, 30/01/1955, φύλλο 5.

Στο μεταξύ η *Βραδυνή* συνεχίζει την υποστηρικτική της στάση προς την κυβέρνηση μέσα από τα άρθρα της. Ένας ακόμη τίτλος της αναφέρει για παράδειγμα: «*Καμπάνες, τα νέα περίπτερα παραθερισμού στην Γλυφάδα που θα αρχίσουν να ενοικιάζονται από 1ης προσεχούς Ιουλίου – Περατούται το πρώτον στάσιον των εξωραϊστικών έργων*»³⁰⁹. Το άρθρο αναφέρει με λεπτομέρειες τα εξωραϊστικά έργα που πρόκειται να γίνουν στην περιοχή και συνοδεύεται από τρεις σχετικές φωτογραφίες. Σε επόμενη σελίδα της γίνεται λόγος και για τα ξενοδοχεία και τα μπανγκαλόους που πρόκειται να πραγματοποιηθούν στην περιοχή. Το άρθρο λήγει υποστηρίζοντας ότι οι κάτοικοι της Γλυφάδας είναι πολύ τυχεροί που η περιοχή τους εξωραΐζεται, βελτιώνοντας έτσι και το Αττικό τοπίο. Σχετικό άρθρο, εξίσου λεπτομερές και με μία χροιά αισιοδοξίας δημοσίευσε και η *Εμπρός* τις επόμενες μέρες³¹⁰.

Την Πέμπτη 19 Μαΐου η *Βραδυνή* ξανακάνει λόγο για τα έργα εξωραϊσμού, αυτή τη φορά της Βουλιαγμένης. Το σχετικό άρθρο ξεκινά αναφέροντας ότι η περιοχή αυτή είναι τόσο τυχερή, όσο και η Γλυφάδα. Μερικά από τα έργα που πρόκειται να πραγματοποιηθούν είναι ξενοδοχεία, μικρά και μεγάλα κέντρα αναψυχής και άλλα έργα που προβλέπεται να κοστίσουν πενήντα εκατομμύρια νέων δραχμών. Το άρθρο συνοδεύεται από μία φωτογραφία που απεικονίζει την περιοχή και τα έργα που πρόκειται να πραγματοποιηθούν.

Συνεχίζοντας να δείχνει την εκτίμησή της στον κ. Καραμανλή, στις 28 Ιουνίου η *Βραδυνή* αναφέρει: «*ΤΑ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ – ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ*»³¹¹. Γίνεται ένας απολογισμός των έργων που πρόκειται να πραγματοποιηθούν μέσα σ' ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και ο συντάκτης υποστηρίζει ότι λίγοι είναι οι κάτοικοι του Πειραιά που μπορούν να αντιληφθούν τον αριθμό και τη σπουδαιότητα των δημοσίων έργων. Αντιλαμβάνονται όλοι μόνο τα έργα που βλέπουν, όπως είναι τα έργα οδοποιίας, αποχέτευσης και υδροδότησης. Στο τέλος του άρθρου εκδηλώνεται ο θαυμασμός του συντάκτη προς το κυβερνών κόμμα. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι η κυβέρνηση του Στρατάρχη Παπάγου με τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων, κ. Καραμανλή, έδειξαν «*πραγματική αγάπη και στοργή*» προς τον Πειραιά. Στο ίδιο πνεύμα, στις 7 Ιουλίου σχετικό άρθρο κάνει λόγο για τα ξενοδοχεία που πρόκειται να ανεγερθούν στην Αθήνα³¹². Τα νέα δωμάτια θ' αποτελέσουν πόλο έλξης για περισσότερους τουρίστες στη χώρα μας. Με τον τρόπο αυτό θα αυξηθεί το εθνικό μας εισόδημα.

³⁰⁹ Βραδυνή, 06/05/1955, φύλλο 3.

³¹⁰ Εμπρός, 11/06/1955, φύλλο 1, 7.

³¹¹ Βραδυνή, 28/06/1955, φύλλο 1, 4.

³¹² Βραδυνή, 07/07/1955, φύλλο 3.

Συντονισμένη προσπάθεια για την τόνωση της τουριστικής κίνησης έγινε και με τα έργα που προσπαθούσαν αφενός να εξωραΐσουν τα προάστια της πρωτεύουσας και την ελληνική περιφέρεια και αφετέρου να διασφαλίσουν σωστές συνθήκες ζωής τους κατοίκους τους. Χωματόδρομοι και παραπήγματα δίπλα σε όμορφα σπίτια και αυτοκίνητα συνθέτουν την εικόνα των περιοχών αυτών. Υπάρχει δυσκολία σχετικά με την ύδρευση και με τους αποχετευτικούς αγωγούς. Τα λιμνάζοντα νερά της βροχής καθιστούν ευάλωτη την υγεία των κατοίκων. Στις εφημερίδες που εξετάζουμε —ειδικότερα στην *Εμπρός* η οποία έχει και ξεχωριστή στήλη για τον σκοπό αυτό— με ειδικά ρεπορτάζ γίνεται προσπάθεια να αναδειχτούν αυτά τα προβλήματα, προκειμένου να κινητοποιηθούν οι αρμόδιοι και να ξεκινήσουν τις σχετικές ενέργειες.

Ένα από τα πρώτα άρθρα που δημοσιεύτηκαν στην *Εμπρός* αναφέρεται στο βασικό πρόβλημα της περιοχής Κοκκινιά³¹³. Ο δήμαρχος ξεναγεί τον δημοσιογράφο στην περιοχή και αναφέρει ότι δεν είχε προβλεφθεί εξ αρχής η εξέλιξή της σε μεγαλούπολη, ώστε να υπάρξει πολεοδομικό σχέδιο και δυνατότητες να ανεγερθούν με τον καιρό δημόσια κτήρια και καθετί που είναι απαραίτητο. Στη συνέχεια και σε απολογητικό τόνο ο δήμαρχος κάνει γνωστό ότι για τα απαραίτητα έργα χρειάζονται χρήματα τα οποία δεν υπάρχουν.

Την επόμενη εβδομάδα, σχετικό άρθρο της *Εμπρός* αναφέρει σχετικά: «ΟΙ ΔΗΜΑΡΧΟΙ ΑΠΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ – ΘΑ ΞΑΝΑΖΗΣΗ ΠΑΛΙΕΣ ΔΟΞΕΣ ΤΟ ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ»³¹⁴. Το άρθρο αναφέρει χαρακτηριστικά ότι παλαιότερα η περιοχή είχε γνωρίσει εποχές με αφάνταστη ακμή. Στη συνέχεια ωστόσο τα εργοστάσια που φτιάχτηκαν μόλυναν την περιοχή με ακάθαρτο, δύσοσμο νερό. Πράγματι, πλέον η δυσωδία της σούδας και του Κηφισού σταμάτησε ύστερα από τα έργα που έκανε η εταιρία υπονόμων. Στις 9 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους δημοσιεύτηκε ένα ακόμη άρθρο³¹⁵. Ο δήμαρχος του Ν. Φαλήρου, κ. Κατσουλάκος, σε εξομολογητικό τόνο αναφέρει ότι οι δήμαρχοι δεν έχουν πραγματική εξουσία. Υπάρχει η δυνατότητα να γίνει πλήρης αναμόρφωση στην περιοχή υπό την προϋπόθεση να συντονίζονται όλες οι αρμόδιες υπηρεσίες. Επιπροσθέτως, μας γνωστοποιεί και ένα ευχάριστο νέο: το γήπεδο του Καραϊσκάκη σύντομα θα ανακατασκευασθεί και θα είναι σε θέση να φιλοξενήσει 20.000 καθίσματα. Με ορισμένες τροποποιήσεις ο χώρος θα αποκτήσει μία αξιοζήλευτη κίνηση. Όταν αναμορφωθεί το γήπεδο, θα εξυπηρετήσει όχι μόνο τους κατοίκους, αλλά τους Αθηναίους και τους κατοίκους

³¹³ *Εμπρός*, 02/12/1952, φύλλο 3.

³¹⁴ *Εμπρός*, 07/12/1952, φύλλο 3.

³¹⁵ *Εμπρός*, 09/12/1952, φύλλο 3.

του Πειραιά καθώς θα αποτελέσει ένα εύκολα προσβάσιμο (λόγω της απόστασης αλλά και της συγκοινωνίας) κέντρο περιπάτου, χαράς και ψυχαγωγίας.

Ένας ακόμη δήμαρχος που εκφράζει τα παράπονα του δημόσια, για την έλλειψη χρημάτων είναι και ο δήμαρχος του Μοσχάτου³¹⁶. Στο σχετικό άρθρο γίνεται λόγος για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι της περιοχής σχετικά με τη διάνοιξη των δρόμων και την απώλεια των αγροτεμαχίων τους. Οι κάτοικοι όμως του Μοσχάτου που διαθέτουν περιβόλια δεν επιθυμούν την οικοπεδοποίηση των αγροκτημάτων τους. Ακόμη, υπάρχει μόνο ένα ιατρείο το οποίο δεν δύναται να εξυπηρετήσει τον κόσμο. Μερικά από τα θέματα που τίγονται ακόμη είναι η ανάγκη για νέο παιδικό σταθμό και η δημιουργία μίας γέφυρας για τη διευκόλυνση των μετακινήσεων. Και ο δήμαρχος του Μοσχάτου λοιπόν κάνει φανερή τη δυσαρέσκεια των κατοίκων για την κατάσταση που επικρατεί.

Στις 8 Ιανουαρίου δημοσιεύεται ένα αιχμηρό, κύριο άρθρο στο πρωτοσέλιδο της *Εμπρός* με τίτλο: «Εκεί όπου το κράτος απουσιάζει – ΛΙΓΗ ΣΤΟΡΓΗ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ»³¹⁷. Ο υπότιτλος του άρθρου είναι: «Παραμένει ανεκμετάλλευτος ο δασικός πλούτος, ενώ τα έργα δια τον εξηλεκτρισμόν καρκινοβατούν ακόμη». Τα προβλήματα που υπάρχουν στην Ήπειρο είναι πολλά και όχι μόνο δεν έχουν λυθεί, αλλά αντιθέτως προσθέτονται και άλλα. Για παράδειγμα, οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς είπαν μεν ότι βοηθούν την Ήπειρο, στην πραγματικότητα όμως —σύμφωνα με το άρθρο— τα ποσά που διατέθηκαν για την ενίσχυση του πληγέντος πληθυσμού ήταν περισσότερο για τη διαφήμιση των ιθυνόντων παρά για την αποτελεσματικότερη χρήση τους. Στη συνέχεια ο αρθρογράφος, για να υποστηρίξει την άποψή του προβάλλει το εξής επιχείρημα: Ένας μικρός αριθμός από τα σπίτια που καταστράφηκαν από τον ελληνικό εμφύλιο έχουν αποκατασταθεί στην Ήπειρο, και αυτά με ξυλεία που έχει εισαχθεί από το εξωτερικό. Κατηγορεί δηλαδή ανοιχτά το κράτος ότι προτίμησε να δώσει επιπλέον χρήματα σε συνάλλαγμα για την εισαγωγή ξυλείας, τη στιγμή που το υλικό αυτό αφθονεί στον Γράμμο και τα Ζαγόρια. Ως δικαιολογία για τη σπατάλη αυτή —συνεχίζει το άρθρο— κρίθηκε ορθό να προβληθεί το γεγονός ότι δεν υπήρχαν δασικοί δρόμοι. Ο αρθρογράφος υποστηρίζει ότι για τις εργασίες της διάνοιξης δασικών δρόμων θα ήταν απαραίτητο ένα μικρό χρονικό διάστημα, το οποίο δεν εξυπηρετούσε τους ψηφοθηρικούς σκοπούς της κυβέρνησης Κέντρου. Για τον λόγο αυτό αν και αρχικά τα έργα φάνηκαν ότι είχαν σοβαρό χαρακτήρα, ωστόσο στην πορεία αποκαλύφθηκε ο εφήμερος χαρακτήρας τους.

³¹⁶ *Εμπρός*, 11/12/1952, φύλλο 3.

³¹⁷ *Εμπρός*, 08/01/1953, φύλλο 1.

Στην επόμενη παράγραφο του άρθρου δίνονται στο αναγνωστικό κοινό στοιχεία αισιοδοξίας. Γίνεται λόγος για ένα έργο που έχει ανάγκη η Ήπειρος καθώς θα την κάνει να «αναπνεύσει». Το έργο αυτό είναι η αποξήρανση μεγάλων εκτάσεων της Λαψίστης, που θα δώσουν νέα εδάφη για την καλλιέργεια. Ένα ακόμη σημαντικό έργο είναι ο εξηλεκτρισμός που θα δώσει φωτισμό και κινητήριο δύναμη για τη βιομηχανία και τη βιοτεχνία. Τα εγχειροβελτιωτικά έργα της Λαψίστης θα αποδώσουν δεκάδες χιλιάδες στρέμματα στους αγρότες και οι κάτοικοι των γύρω περιοχών που βρίσκονται σε δεινή οικονομική κατάσταση θα μπορέσουν να αξιοποιήσουν τον μόχθο τους. Στην ανόρθωση της τοπικής οικονομίας θα συμβάλλουν επιπροσθέτως και τα έργα εξηλεκτρισμού του Λούρου. Το άρθρο λήγει με την εξής παρατήρηση: για την αποπεράτωση των εν λόγω έργων κρίνεται απαραίτητη η συνεχής εποπτεία και παρέμβαση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου, προκειμένου να σημειωθεί πρόοδος. Παρατηρούμε λοιπόν εδώ ότι ο αρθρογράφος ψέγει τα πεπραγμένα της προηγούμενης κυβέρνησης ενώ στο τέλος, η γεύση που αφήνει στον αναγνώστη είναι η αισιοδοξία για τα έργα που έπονται να βοηθήσουν την επαρχία να ανακάμψει.

Την Τρίτη 13 Ιανουαρίου 1953 δημοσιεύεται άρθρο³¹⁸ που κάνει λόγο για ένα ακόμη νέο έργο. Ειδικότερα, ένα νέο νεκροταφείο που θα εξυπηρετήσει εκτός από την περιοχή της Νέας Φιλαδέλφειας και τους κατοίκους της Νέας Χαλκηδόνας, της Νέας Ιωνίας και το βόρειο τμήμα του Δήμου Αθηναίων. Προσπάθειες γίνονται από τον δήμαρχο και για τη δημιουργία παιδικού σταθμού με τη βοήθεια ενός κονδυλίου από το Υπουργείο Υγιεινής και Πρόνοιας. Ανάγκη επιτακτική, με κοινωνικό χαρακτήρα. Στο τέλος του άρθρου αναφέρονται και τα υπόλοιπα προβλήματα που υπάρχουν: οι δρόμοι, οι οποίοι τον χειμώνα σχεδόν αδιάβατοι καθώς είναι γεμάτοι λάσπη και λακκούβες. Επιπροσθέτως τώρα ετοιμάζεται ο δήμος να κάνει αναδάσωση της έκτασης και να ξεκινήσει έργα εξωραϊσμού. Το άρθρο λήγει με μία δήλωση του δημάρχου «*Θέλαμε να κάνουμε και άλλα πολλά μα δεν έχουμε χρήματα*».

Στις 21 Ιανουαρίου δημοσιεύτηκε εκτενές άρθρο με τίτλο «ΧΑΡΙΣ ΣΤΙΣ ΥΠΕΡΑΝΘΡΩΠΕΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΤΟΥ ΕΜΠΝΕΥΣΜΕΝΟΥ ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΤΟΥ – ΛΑΜΠΡΟΝ ΜΕΛΛΟΝ ΡΟΔΙΖΕΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΜΑΡΤΥΡΙΚΟ ΠΕΙΡΑΙΑ»³¹⁹. Στο άρθρο, ο κ. Γιώργος Ανδριανόπουλος μιλάει για την πρώτη φορά για τα έργα που έγιναν σε αυτή την εγκαταλελειμμένη περιοχή μέσα σ' ένα χρόνο και αποκαλύπτει ολόκληρο το πρόγραμμα του δήμου για το τρέχον έτος. Με παντελή έλλειψη δρόμων, υπονόμων, καθαριότητας, φωτισμού και ύδρευσης αλλά και με ανοιχτούς οχετούς εκατοντάδων μέτρων υπήρχαν στις εργατικές

³¹⁸ Εμπρός, 13/01/1953, φύλλο 3.

³¹⁹ Εμπρός, 22/01/1953, φύλλο 4.

συνοικίες και στα ακραία σημεία της πόλης. Στην ερώτηση ποιες τεχνητές ελλείψεις αντιμετωπίζει κυρίως η πόλη ο δήμαρχος απάντησε τα εξής: *Δυστυχώς μέχρι σήμερα το κράτος αδιαφορούσε πλήρως και ειδικά για το μεγαλύτερο πρόβλημα: την έλλειψη ύδατος.* Ο δήμαρχος αναφέρει ακόμη ότι στα νοσοκομεία η κατάσταση είναι σαφώς βελτιωμένη. Έγινε ακόμη λόγος για τη βελτίωση σχετικά με την καθαριότητα της περιοχής. Τέλος, το άρθρο αναφέρει ότι ακόμη δεν έχουν επουλωθεί οι πληγές που υπέστη ο Πειραιάς από την προηγούμενη δεκαετία, όμως ο νέος δήμαρχος απέδειξε ότι με τα έργα που ήδη εκτελούνται είναι αποφασισμένος να μεταβάλει τον Πειραιά σε μία πολιτισμένη μεγαλούπολη.

Στις 22 Ιανουαρίου φιλοξενείται στην εφημερίδα ένα παρόμοιο εκτενές άρθρο σχετικά με τη βελτίωση της ζωής των κατοίκων της Καλαμάτας³²⁰. Ο υπότιτλος του άρθρου είναι: *«Νέοι δρόμοι και ωραιότατα πάρκα χωρίς καμιά ουσιαστική ενίσχυση»*. Ειδικότερα, χωρίς καμία ενίσχυση από την κυβέρνηση Πλαστήρα – Βενιζέλου και χωρίς επιπλέον δημοτικούς φόρους ο δήμος κατάφερε να φέρει εις πέρας ένα απαιτητικό πρόγραμμα εκπολιτιστικών έργων τα οποία αναφέρονται αναλυτικά. Όλα αυτά τα έργα όμως για να συμπληρωθούν και να επεκταθούν υπάρχει ανάγκη οικονομικής ενίσχυσης. Ευτυχώς η σημερινή κυβέρνηση δείχνει ενδιαφέρον για τον δήμο και είναι διατεθειμένη να βοηθήσει στη σύναψη ενός μεγάλου δανείου. Η Καλαμάτα πρόκειται να γίνει πραγματικά αγνώριστη. Το άρθρο λήγει με τη φράση *«Ας ευχηθούμε οι ελπίδες του κ. δημάρχου να μη διαψευστούν»*.

Ένα ακόμη άρθρο δημοσιεύτηκε στις 5 Φεβρουαρίου του 1953 με τίτλο «ΕΝΑ ΑΠΕΓΝΩΣΜΕΝΟ Σ.Ο.Σ. ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΡΜΟΔΙΟΥΣ – ΛΙΓΗ ΣΤΟΡΓΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΤΡΑ»³²¹. Φθάνοντας κανείς στην Πάτρα μπορεί να διακρίνει την αδιαφορία της κυβέρνησης και την «αναλησία» της. Αν και έχουν περάσει δώδεκα χρόνια από τη δίνη του πολέμου και έχει δοθεί αρκετά μεγάλη χρηματική βοήθεια στη χώρα για την ανασυγκρότησή της χώρας μας, ωστόσο η Πάτρα είναι ακόμη «διάσπαρτη από ερείπια». Αξίζει να αναφερθεί ότι οι ζημιές στην πόλη υπολογίζονται περίπου στις 55.000 χρυσές λίρες Αγγλίας, σύμφωνα με την αξία της την προπολεμική περίοδο. Μετά τη λήξη του πολέμου έχουν γίνει πολλές καταγραφές των ζημιών με την ελπίδα ότι θα δοθούν αποζημιώσεις. Το αποτέλεσμα είναι ωστόσο ότι μόνο σε 300 βομβόπληκτους και αυτούς «ημετέρους» έχουν δοθεί κατά καιρούς μόνο λίγη ξυλεία χειρίστης ποιότητας και λίγα τζάμια. *«Ως τότε θα εξακολουθήσει αυτή η ιστορία της συμπαιγνίας εις βάρος ενός κόσμου του κατεστράφη»*. Το αίτημα είναι αναμφισβήτητο δίκαιο και η ελπίδα που στηρίζει ο κόσμος αυτός στο σημερινό κράτος είναι

³²⁰ Εμπρός 22/01/1953, φύλλο 3.

³²¹ Εμπρός, 05/02/1953, φύλλο 4.

δικαιολογημένη. Δεν μένει λοιπόν παρά η κυβέρνηση του Ελληνικού Συναγερμού να τη δικαιώσει το συντομότερο δυνατό με την απόδοση του δικαίου.

Επόμενο άρθρο που σχετίζεται με την εικόνα που παρουσίαζαν τα προάστια την εποχή αυτή φιλοξενείται στη στήλη «ΟΙ ΔΗΜΑΡΧΟΙ ΤΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ ΑΠΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ». Ο υπότιτλος του άρθρου είναι «Φτώχεια και κακομοιριά δίπλα σε πολυτελείς βίλλες. – Τα παιδάκια πεζοπορούν μία ώρα για να πάνε στο σχολείο!». ³²². Το εριστικό άρθρο πλαισιώνει μία εικόνα όπου φαίνεται το κέντρο της Κηφισιάς. Εκεί απεικονίζεται ένα ακάλυπτο ρεύμα με σκουπίδια και «στο χείλος αυτού, απαστράπτουσες κούρσες. Ένα νόμισμα με δύο όψεις. Αυτή είναι η Κηφισιά». Ο δημοσιογράφος κάνει κάποιες καίριες ερωτήσεις στον κ. Ι. Βαρρυζάκη, δήμαρχο της Κηφισιάς. Ο τελευταίος υποστηρίζει πως δεν υπάρχουν τα απαραίτητα κονδύλια για έργα όπως ο εξωραϊσμός του Κεφαλαριού. Τέλος, γίνεται λόγος για τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, απαραίτητος για τους φτωχούς κατοίκους του προαστίου αλλά και για την τουριστική ανάδειξη της περιοχής. Το θέμα της λειτουργίας του σιδηροδρόμου Πειραιά – Κηφισιάς είχε προωθήσει κατά την προηγούμενη υπουργική θητεία του ο κ. Ψαράς.

Σε επόμενο άρθρο αναφέρεται ότι η Ηλιούπολη πρόκειται να μεταβληθεί σε γη της Επαγγελίας³²³. Η ραγδαία ανάπτυξη της περιοχής οφείλετε κυρίως στην υγιεινή τοποθεσία και στις φθηνές τιμές των οικοπέδων. Ακόμη, θετικός παράγοντας είναι η οργάνωση των κατοίκων σε καλλωπιστικούς συλλόγους κατά τομείς. Οι κάτοικοι ανέπτυξαν δική τους δράση χωρίς να περιμένουν τα πάντα από τις αρχές. Τα περισσότερα έργα έγιναν με πρωτοβουλία της κοινότητας και των συλλόγων. Ωστόσο πολλά είναι και τα ζωτικά ζητήματα που περιμένουν λύση και πρώτα απ' όλα το νερό. Η Ούλεν, ύστερα από πολλές επίμονες προσπάθειες δέχθηκε την προηγούμενη εβδομάδα, να ενισχύσει τη δεξαμενή με 100 κυβικά νερό την ημέρα. Ένα ακόμη πρόβλημα που ταλανίζει την περιοχή είναι αυτό του ηλεκτροφωτισμού. Η Ηλεκτρική Εταιρία πουλάει το ρεύμα στους κληρονόμους Γεωργίου και αυτοί με τη σειρά τους στους κατοίκους της Ηλιούπολης σε τριπλάσια τιμή «προς δόξαν των αρμοδίων του υπουργείου».

Την Τρίτη 2 Απριλίου 1953 δημοσιεύτηκε ρεπορτάζ σχετικά με τη δράση του κ. Καραμανλή³²⁴. Το άρθρο αναφέρει ότι το μεσημέρι ο Υπουργός αναχώρησε με τον Γενικό Διοικητή της Θράκης κ. Μίχα, τον Διευθυντή της Νομαρχίας κ. Δεσποτοπούλου, των βουλευτών κ.κ. Μητσοπούλου, Ρηγοπούλου και Αλ. Παπαθανάση και του Νομομηχανικού κ. Δημαρέλου στο Σουφλί. Ο κ. Καραμανλής επιθυμεί «ίνα αυτοπροσώπος εξετάση και λάβη

³²² Εμπρός, 14/12/1953, φύλλο 3.

³²³ Εμπρός, 02/04/1953, φύλλο 3.

³²⁴ Εμπρός, 08/04/1953, φύλλο 6.

αποφάσεις δια την εκτέλεσιν της δημόσιας οδοῦ Αλεξανδρουπόλεως – Σουφλίου ἡτις ἔχει τελείως καταστραφῆ». Δίνονται ἀκόμη ἀκριβεῖς πληροφορίες σχετικά με το πρόγραμμα του κ. Υπουργοῦ.

Ἡ υποστήριξη της *Εμπρός* πρὸς την κυβέρνηση γίνεται σαφῆς και μέσα ἀπὸ ἓνα ἀκόμη ἀρθρο³²⁵ που ἀναφέρει ὅτι στον Πειραιά, με πρωτοβουλία του δημάρχου κ. Ανδριανόπουλου πραγματοποιήθηκε σύσκεψη ὅπου συζητήθηκαν τα οικονομικά θέματα της περιοχῆς, το ζήτημα του Ζάννειου Νοσοκομείου. Ὁ κ. Ανδριανόπουλος *«εν μέσω θερμῶν ἐκδηλώσεων υπέρ της Κυβερνήσεως»* ἔκανε ἰδιαίτερη μνεία στον Υπουργὸ Δημοσίων Ἔργων. Ὁ κ. Καραμανλῆς υποσχέθηκε τὴ διαμόρφωση και τὴν ασφαλιόστρωση της περιφερειακῆς Λεωφόρου της Πειραικῆς Χερσονήσου. Ἀκόμη, ὁ δήμαρχος εισηγήθηκε τὴν ἀνάγκη για τὴν επέκταση του δικτύου ηλεκτρισμοῦ στην περιοχή. Ἀκολουθῶς μίλησαν και για τα προβλήματα των δικῶν τους περιοχῶν οἱ δήμαρχοι Νίκαιας, Δραπετσῶνας, Κορυδαλλοῦ και Ἀγ. Ἰωάννου Ρέντη

Τὴν Παρασκευὴ 26 Ἰουνίου δημοσιεύτηκε ἀρθρο με τίτλο «Ὁ κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΕΙΣ Β. ΕΛΛΑΔΑ» ἀπὸ τον ανταποκριτῆ της εφημερίδας στη Θεσσαλονίκη³²⁶. Το ἀρθρο ἀναφέρει ὅτι τὴν επομένη το μεσημέρι πρόκειται να φτάσει αεροπορικῶς ὁ Υπουργὸς Δημοσίων Ἔργων κ. Καραμανλῆς και πρόκειται να προεδρεύσει σε σύσκεψη που θα ἀφορᾶ θέματα που σχετίζονται με το λιμενικὸ Ταμεῖο. Το Σάββατο ὁ Υπουργὸς θα μεταβεί στις Σέρρες για να επιθεωρήσει το οδικὸ δίκτυο του εσωτερικοῦ. Τέλος, τὴν προσεχῆ Τρίτη στη Νέα Μηχανιώνα τα εγκαίνια της μοναδικῆς στην Ελλάδα σχολῆς αλιείας που ἰδρύθηκε ἀπὸ το Ἐθνικὸ Ἴδρυμα.

Ἡ *Εμπρός* συνεχίζει να ἀναφέρεται στα ἔργα που ἔχει ἀνάγκη ἡ ἐπαρχία. Εἰδικότερα, γίνεται γνωστὸ κατὰ τον μῆνα Νοέμβριο, ὅτι ἔχουν πραγματοποιηθεῖ στις Σέρρες δημόσια ἔργα μεγάλης ἐθνικῆς και κοινωνικῆς σημασίας. Ἀυτό μάλιστα συνέβη *«κατὰ το διάστημα το οποίον κυβερνά ὁ Ἑλληνικὸς Συναγερμὸς»*³²⁷. Το ἐν λόγω ἀρθρο ἀποτελεῖ μνεία πρὸς το κυβερνόν κόμμα. Πιο συγκεκριμένα, ἡ πρώτη παράγραφος ἀναφέρει ὅτι ἀπὸ τὴν ἡμέρα που ὁ Ἑλληνικὸς Συναγερμὸς ἀνέλαβε τὴ διακυβέρνηση της χώρας *«ἡ ὄψις της ἐλληνικῆς ἐπαρχίας ἔχει ἀλλάξει ἐντελῶς»*. Το πνεῦμα ἀναδημιουργίας που ἔχει ἐμφυσήσει ὁ Στρατάρχης ἔχει ἐκτελέσει *«πραγματικὰ θαύματα*.

Στὴ συνέχεια του ἀρθρου ἀναφέρονται ἀναλυτικὰ τα ἔργα που ἔχει πραγματοποιήσει ἡ κυβέρνηση στο νομὸ Σερρῶν. Μερικὰ ἀπὸ αὐτὰ που ἀναφέρονται εἶναι ὑπόνομοι, φρεάτια,

³²⁵ *Εμπρός*, 21/04/1953, φύλλο 1.

³²⁶ *Εμπρός*, 26/06/1953, φύλλο 4.

³²⁷ *Εμπρός*, 06/11/1953, φύλλο 3.

καταστήματα, υδραγωγεία, νέα κτήρια δημοτικών σχολείων, μικρά έργα σημαντικής σημασίας για τη ζωή του λαού, κατασκευή γυμνασίων κ.α. Σημαντικός αριθμός έργων έχουν εκτελεστεί και στη Μεσσηνία³²⁸.

Με την πάροδο του χρόνου η υποστήριξη της *Εμπρός* στρέφεται από την ελληνική κυβέρνηση γενικά, προς το πρόσωπο του Υπουργού Δημοσίων Έργων ειδικότερα. Πιο συγκεκριμένα στις 5 Δεκεμβρίου αναφέρει σε τίτλος της ότι «ΧΑΡΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ – Η πρωτεύουσα αλλάζει όψιν!»³²⁹. Ο υπότιτλος του άρθρου αναφέρει ότι η Αθήνα θα μεταβληθεί σύντομα σε μία σύγχρονη ευρωπαϊκή μεγαλούπολη. Εκτός από την κυβέρνηση και ο κ. Υπουργός κ. Καραμανλής μεριμνούν για τα υπό μελέτη έργα. Σχετικά με τα δυσεπίλυτα έργα οδοποιίας της πρωτεύουσας, οι πληροφορίες του αρθρογράφου αναφέρουν ότι ο κ. Καραμανλής, *«επέδειξε τόσην δραστηριότητα και τόλμην εις την αντιμετώπισιν των ακανθωδών πολεοδομικών θεμάτων»*. Στη συνέχεια αναλύονται οι δύο κυριότερες λύσεις που έχουν προταθεί σχετικά με τα ζητήματα της οδοποιίας. Στο τέλος του άρθρου γίνεται ξανά λόγος για τον κ. Καραμανλή ο οποίος χαρακτηρίζεται ως εξής: *«με την διακρίνουσαν αυτόν επιμέλειαν και είναι αποφασισμένος να δώση αποφασιστικώς την καλύτεραν λύσιν»*. Το άρθρο συνοδεύεται από μία φωτογραφία του εν λόγω Υπουργού!

Η στήριξη της *Εμπρός* προς τον Καραμανλή γίνεται φανερή και στις 12 Δεκεμβρίου μέσα από σχετικό άρθρο που φέρει τον τίτλο: «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΕΤΟΝΙΣΕ ΧΘΕΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗΝ – ΑΙ ΑΘΗΝΑΙ ΔΥΝΑΝΤΑΙ ΝΑ ΚΑΤΑΣΤΟΥΝ Η ΩΡΑΙΟΤΕΡΑ ΠΟΛΙΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ»³³⁰. Το άρθρο κάνει λόγο για τη χθεσινή συνεδρίαση της Βουλής έλαβε τον λόγο ο κ. Καραμανλής, ο οποίος μίλησε για τα υπό εκτέλεση δημόσια έργα στην Αθήνα. Δίνεται η εντύπωση ότι αναγνώστης παρακολουθεί τη δήλωση του κ. Υπουργού, καθώς περιγράφονται εμμέσως και οι στιγμές που δέχθηκε χειροκροτήματα της αίθουσας. Ειδικότερα, ο λόγος του παρατίθεται σε πρώτο πρόσωπο και αρχικά θίγει το εξής θέμα: ο βουλευτής της Εύβοιας κ. Ταμβάκας επέκρινε το Υπουργείο Δημοσίων Έργων υποστηρίζοντας ότι εκτελεί έργα στην Αθήνα, ενώ έχει παραμελήσει την επαρχία. Ο κ. Υπουργός, υποστήριξε ότι από τις πιστώσεις ύψους 394 δισεκατομμυρίων δραχμών για τα δημόσια έργα, μόνο τα 3 δισεκατομμύρια θα διατεθούν για την πρωτεύουσα και συγκεκριμένα για την αποσυμφόρηση της Ιεράς Οδού (η οποία εξάλλου εξυπηρετεί ολόκληρη την Ελλάδα).

³²⁸ *Εμπρός*, 17/10/1953, φύλλο 3.

³²⁹ *Εμπρός*, 05/12/1953, φύλλο 1, 3.

³³⁰ *Εμπρός*, 12/12/1953, φύλλο 1.

Στην Αθήνα, τα έργα θα χρηματοδοτούνται από τους πόρους που θα αντληθούν από τον Αθηναϊκό λαό. Στη συνέχεια ο κ. Καραμανλής υποστήριξε ότι αν και παραδέχεται ότι είναι πολλά ακόμη τα έργα που πρέπει να εκτελεστούν, ωστόσο στα δύο τελευταία έτη δεν υπάρχει εργασία όπου να μην εκτελούνται τουλάχιστον 5 – 6 έργα, και μάλιστα αξίας από 3 – 10 δισεκατομμυρίων δραχμών. *«Αυτό το γνωρίζουν όλοι οι παρακαθήμενοι εις την αίθουσα και θα έπρεπε αυτοί να δώσουν την απάντησιν εις τον επικριτήν μου»*. Η εφημερίδα υποστηρίζει ξεκάθαρα τη θέση που έλαβε ο Υπουργός και την προβάλλει άμεσα.

Τέλος, ο κ. Υπουργός θίγει ένα ακόμη ζήτημα: κάνει λόγο για την προκατάληψη εναντίον των Αθηναίων που υπάρχει καθώς τα τελευταία είκοσι χρόνια δεν έχει εκτελεσθεί κάποιο σοβαρό έργο στην πρωτεύουσα. Αυτή η προκατάληψη είναι άδικη καθώς η Αθήνα κατοικείται από Έλληνες, είναι η πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους και έχει τουριστικό ενδιαφέρον. Η τουριστική πολιτική θα πρέπει να αρχίσει από την αναμόρφωση της πρωτεύουσας, γιατί είναι το πρώτο σημείο που βλέπουν οι ξένοι. Έπειτα, μεταφέρονται και στις άλλες πρωτεύουσες. Για τον λόγο αυτό, οποιαδήποτε έργα γίνονται στην Αθήνα δεν πρέπει να αποδοκιμάζονται. Ο λόγος του λήγει αναφέροντας ότι η προσπάθεια της κυβέρνησης Παπάγου στον τομέα των Δημοσίων Έργων είναι ολοκληρωμένη. Μετά το πέρας της τετραετίας διακυβέρνησης, θα έχουν πραγματοποιηθεί όλα εκείνα τα έργα που θα έχουν μεταβάλει την ελληνική πραγματικότητα. Στο τέλος του λόγου του αναφέρεται ότι η αίθουσα χειροκρότησε τον Υπουργό. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η εφημερίδα για μία ακόμη φορά φιλοξενεί φωτογραφία του Υπουργού Δημοσίων Έργων σε άρθρο της.

Στις 16 Ιανουαρίου, η ανοιχτή υποστήριξη της εφημερίδας προς τον κ. Καραμανλή είναι πλέον ξεκάθαρη. Ειδικότερα στην πρώτη παράγραφο αναφέρεται ότι *«Κανείς δὲν θὰ διανοήτο να αρνηθῆ εἰς τὸν κ. Καραμανλῆν τὸ διακαίωμα νὰ ενδιαφέρεται υπὲρ τοῦ εξωραϊσμοῦ τῆς πρωτευούσης και κανείς δεν δυσαρεστεῖται διότι, λόγω των εκτελούμενων έργων, προκύπτει κάποια ανωμαλία εις την κανονική ζωή της πόλεως»*.³³¹ Στην επόμενη παράγραφο γίνεται λόγος για την περάτωση των έργων που αναλαμβάνει το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, η οποία είναι αποτελεσματική και σύντομης διάρκειας. Αντιθέτως, ο δήμος επιδεικνύει ενός είδους *«νωθρότητα»* είτε λόγω τεχνικής ή οικονομικής ανεπάρκειας.

Έπειτα αναφέρεται ότι φυσικά πρέπει ο δήμος να έχει λόγο για τα έργα που γίνονται και να μην παραμερίζεται. Φυσικά όμως και το Υπουργείο Δημοσίων Έργων δεν πρέπει να σταματήσει να *«μας φτιάχνει την πρωτεύουσαν...»*. Ο αρθρογράφος προτείνει να δημιουργηθεί

³³¹ Εμπρός, 16/01/1954, φύλλο 3.

μία επιτροπή από αντιπροσώπους του Υπουργείου, του Δήμου και από καλαίσθητους Αθηναίους. Η επιτροπή αυτή θα εξετάζει τα σχέδια που αφορούν την πόλη της Αθήνας, θα δίνει συμβουλές και γνώμες οι οποίες θα χρησιμεύουν ως οδηγοί για τα σχέδια του Υπουργού για την πόλη. Αυτό θα είναι το μεγαλύτερο έργο που θα προσφέρει στην πόλη «ο φιλοπρόοδος Υπουργός Δημοσίων έργων» καθώς έτσι θα προφυλάξει την πόλη από «ασύδοτους πειραματισμούς κανενός άλλου που θα ήθελε να τον μιμηθεί εις το μέλλον».

Σε επόμενο άρθρο με τίτλο «Περί την Ακρόπολιν»³³², ο αρθρογράφος σχολιάζει με αρνητικό τρόπο τις «τρώγλες» που βρίσκονται γύρω από τον Ιερό Βράχο και αντικρίζουν οι ξένοι τουρίστες όταν τον επισκέπτονται. Δεν προτείνει βέβαια να κτισθούν πολυκατοικίες στη θέση τους καθώς δεν συμφωνεί με τους «ακαλαίσθητους μοντερνισμούς» της εποχής. Προτρέπει ωστόσο τον δήμο και το κράτος να ενδιαφερθούν για την κατάσταση και να μεριμνήσουν για το κτίσιμο μικρών κατοικιών «που να τηρούν τους όρους του στοιχειώδους πολιτισμού, και να μη δημιουργείται εκεί που βρίσκονται αι τρώγλαι, σκουπιδαριό, όπως συμβαίνει τώρα».

Ο τίτλος του δεύτερου άρθρου της ίδιας στήλης είναι «Η πόλις των Λάκκων». Ο αρθρογράφος κατηγορεί τον δήμο για τους λάκκους των δρόμων οι οποίοι βρίσκονται παντού, είναι επικίνδυνοι για τους πεζούς αλλά και τους οδηγούς αυτοκινήτων, και τέλος απωθούν τους ξένους. Καλεί λοιπόν ονομαστικά των κ. Καραμανλή να σκεφτεί μία λύση, αφού ο δήμος δεν έχει μυαλό, «ή απλώς χρήματα...».

Η *Ελευθερία* συντελούσε επίσης στην έγκαιρη ενημέρωση του κοινού σχετικά με τα δημόσια έργα της περιόδου.³³³ Ακόμη, την Τετάρτη 29 Ιουνίου δημοσίευσε άρθρο με τίτλο «ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΟΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ ΣΥΝΕΖΗΤΗΣΕΝ Η ΒΟΥΛΗ». ³³⁴ Ειδικότερα, ο Υπουργός Δημοσίων Έργων και Συγκοινωνιών, σε σχετική συνεδρίαση της Βουλής, απάντησε σε ερωτήσεις που σχετίζονται με τα δημόσια έργα.

Την Κυριακή 24 Ιουλίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙ' ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ ΕΡΓΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΡΗΤΗΝ»³³⁵ που αναφέρει ότι ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων κ. Καραμανλής μετά την επιτόπια εξέταση των αναγκών της Κρήτης

³³² Εμπρός, 30/01/1954, φύλλο 2.

³³³ Ελευθερία, 25/05/1955, φύλλο 5.

³³⁴ Ελευθερία, 29/06/1955, φύλλο 6.

³³⁵ Ελευθερία, 24/07/1955, φύλλο 8.

πρόκειται να εγκρίνει πιστώσεις για την εκτέλεση διαφόρων έργων, σε χωριά και πόλεις του νησιού.

Επιπροσθέτως, στις 3 Σεπτέμβρη δημοσιεύτηκε άρθρο της *Ελευθερίας* με τίτλο «ΑΝΕΚΟΙΝΩΘΗΣΑΝ ΧΘΕΣ ΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤΙΩΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΪΑΣ, ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ, ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΕΩΣ»³³⁶. Εκτενές άρθρο αναφέρει ότι ο κ. Καραμανλής ανακοίνωσε το πρόγραμμα των δημοσίων έργων που πρόκειται να εκτελεστούν στο οικονομικό έτος 1955-1956. Ειδικότερα θα δοθούν πιστώσεις 522.570.000 δραχμών για δημόσια έργα. Τα έργα αυτά θα είναι εγγειοβελτιωτικά, συγκοινωνιακά, συντήρηση οδών αλλά και δημιουργία και ανακατασκευή επαρχιακών οδών.

Τα πρώτα παράπονα για το ανακοινωθέν πρόγραμμα δημοσίευσε η ίδια εφημερίδα. Ειδικότερα, σχετικά μικρό άρθρο με τίτλο «ΑΙ ΑΚΡΙΤΙΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΑΙ ΑΛΜΩΠΙΑΣ ΚΑΙ ΕΝΩΤΙΑΣ ΑΠΕΚΛΕΙΣΘΗΣΑΝ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ»³³⁷. Ειδικότερα, ο βουλευτής Έδεσσας κ. Ε. Πέτσος με τηλεγράφημά του προς τους Υπουργούς Συντονισμού, Δημοσίων Έργων, Γεωργίας και Οικονομικών διαμαρτύρεται για το πρόγραμμα των δημοσίων έργων που ανακοινώθηκε. Οι ακριτικές επαρχίες Αλμωπίας και Ενωτίας του νομού Πέλλας, δεν θα ωφεληθούν από τα εγγειοβελτιωτικά και τα αντιπλημμυρικά έργα που θα γίνουν. Ο κ. Πέτσος ζητά πιστώσεις προκειμένου να αξιοποιηθούν τα 240.00 στρέμματα της περιοχής.

3.4 Το αποχετευτικό δίκτυο

Ένα ακόμη σημαντικό έργο που η εκτέλεσή του συνέβαλε στη διαφύλαξη της υγείας των πολιτών ήταν η κατασκευή του αποχετευτικού δικτύου στην πρωτεύουσα. Το δίκτυο αυτό ήταν απαραίτητο προκειμένου να διασφαλιστούν οι υγιεινές συνθήκες διαβίωσης των πολιτών της χώρας μας.

Μία από τις πρώτες εφημερίδες η οποία προβληματίστηκε και ανέδειξε το ζήτημα της αποχέτευσης ήταν η *Ελευθερία*. Την Πέμπτη 5 Μαρτίου φιλοξενεί επιστολή με τίτλο «Η ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΛΕΩΦΟΡΟΣ Ν. ΦΑΛΗΡΟΥ»³³⁸ από έναν αναγνώστη της εφημερίδας. Το άρθρο κάνει λόγο για την αφόρητη δυσσομία της περιοχής μετά τη διαρραγή των σωλήνων

³³⁶ *Ελευθερία*, 03/09/1955, φύλλο 5.

³³⁷ *Ελευθερία*, 06/09/1955, φύλλο 5.

³³⁸ *Ελευθερία*, 05/03/1953, φύλλο 5.

αποχέτευσης. Ο αναγνώστης υποστηρίζει ότι προσπαθεί να τραβήξει την προσοχή των αρμοδίων της κυβέρνησης, προκειμένου να απαλλαγεί η περιοχή «από το αίσχος αυτό».

Η αποχέτευση είναι ένα αγαθό, το οποίο σύμφωνα με τα λόγια ενός αρθρογράφου εάν το έχεις δεν καταλαβαίνεις την αξία του, ενώ όταν σου λείπει υπάρχουν πολλά προβλήματα. Αυτή είναι και η πρώτη φορά που συναντάμε στην εφημερίδα *Εμπρός* σχετικό δημοσίευμα. Ειδικότερα, την Τρίτη 26 Μαΐου στο τέταρτο φύλλο του εντύπου φιλοξενείται εκτενές άρθρο με τίτλο «ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΩΤΕΥΣΟΥΣΑΝ – ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΙΣ – ΤΑ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΑ ΤΩΝ ΕΚΒΟΛΩΝ ΤΟΥ ΠΗΝΕΙΟΥ»³³⁹. Το άρθρο αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων ανακοίνωσε ότι καταρτίζεται νομοσχέδιο με το οποίο θα προβλέπεται η εξεύρεση των απαιτούμενων πόρων για την επέκταση του δικτύου των υπονόμων. Σύμφωνα με αυτές τις ανακοινώσεις, παράλληλα με την έναρξη ανακατασκευής των οδών Πατησίων, Συγγρού θ' αρχίσει και η εκτέλεση έργων αποχέτευσης. Τέλος, ο Υπουργός ανακοίνωσε ότι η συμπλήρωση του φράγματος Φασιδέρι θα συμπεριληφθεί στα υπό εκτέλεση τεχνικά έργα της πρωτεύουσας.

Η υποστήριξη της *Βραδυνής* προς τον κ. Καραμανλή φαίνεται την περίοδο αυτή μέσα από ένα σχετικό άρθρο της με τίτλο: «ΤΑ ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΚΑΙ ΥΠΟΝΟΜΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ»³⁴⁰. Ο Υπουργός Δημοσίων Έργων, μιλώντας στους δημοσιογράφους για τα υπό εκτέλεση έργα οδοποιίας στην Αθήνα και γενικώς στην περιοχή της πρωτεύουσας, δήλωσε ότι μετά την επισκευή των λεωφόρων Κηφισιάς, Βασιλίσσης Σοφίας, Πατησίων, Αμαλίας, Πανεπιστημίου θ' αρχίσει η εκτέλεση της δεύτερης σειράς των έργων. Παράλληλα με τα έργα οδοποιίας θ' αρχίσουν αι τα έργα βελτίωσης του δικτύου υπονόμων κατά το μήκος των υπό επισκευή οδών. Τα εν λόγω έργα θα ολοκληρωθούν σε οχτώ μήνες. Τέλος, το άρθρο αναφέρει ότι ήδη από τις υπηρεσίες του Υπουργείου καταρτίζεται σχέδιο νόμου μέσω του οποίου προβλέπεται να εξευρεθούν πόροι για τη βελτίωση του δικτύου υπονόμων, σε ολόκληρη την Πρωτεύουσα. Μεταξύ των έργων περιλαμβάνεται και η συμπλήρωση του φράγματος Φασιδέρι. Δίνεται λοιπόν ένας αέρας μία νότα αισιοδοξίας και σε αυτό το ζήτημα που ταλανίζει την πρωτεύουσα.

Ακόμη, την Κυριακή του ίδιου μήνα άρθρο με τίτλο «ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ Η ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΕΡΓΩΝ ΔΙΑ ΝΑ ΑΥΞΗΘΗ ΜΟΝΙΜΩΣ Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ – Η ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΗΣ»³⁴¹ αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ.

³³⁹ *Εμπρός*, 26/05/1953, φύλλο 4.

³⁴⁰ *Βραδυνή*, 25/05/1953, φύλλο 4.

³⁴¹ *Εμπρός*, 31/05/1953, φύλλο 6.

Καραμανλής κατήρτισε πίνακα με τα έργα που πρόκειται να κατασκευασθούν το οικονομικό έτος 1953-1954. Ο κ. Υπουργός υποστηρίζει ότι τα έργα θα αυξήσουν μονίμως την παραγωγή και θα παρέχουν εργασία σε μεγάλο ποσοστό ανέργων. Το δεύτερο σκέλος του άρθρου αναφέρει ότι ξεκίνησε η κατασκευή δικτύου υπονόμων επί της οδού Πατησίων, από τον *Οργανισμό Αποχετεύσεως Πρωτεύουσας*. Η ολοκλήρωση των έργων υπολογίζεται ότι θα πραγματοποιηθεί περίπου στο τέλος του καλοκαιριού.

Τα νέα έργα που πραγματοποιούνται σχολιάζονται ακόμη σε δημοσίευμα με τίτλο «ΤΑ ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΑ»³⁴² το οποίο κάνει λόγο για τα έργα αποχέτευσης της Αθήνας, τα οποία είναι από τα σημαντικότερα έργα που πρόκειται να μετατρέψουν την πόλη των Αθηνών σε «πραγματικώς πολιτισμένην». Η σημασία των υπολοίπων έργων —καλλωπιστικών ή συγκοινωνιακών— δεν είναι εξίσου σημαντική με αυτό το μεγάλο έργο, τριετούς διάρκειας που ανακοίνωσαν το Στρατάρχης Παπάγος και ο Υπουργός Δημοσίων Έργων.

Την Κυριακή 23 Αυγούστου είναι η πρώτη φορά που η *Ελευθερία* υπερασπίζεται τον κ. Καραμανλή σχετικά με το ζήτημα, προβάλλοντας τις δηλώσεις του. Ειδικότερα, δημοσίευσε άρθρο με τίτλο «ΔΙΑ ΝΑ ΑΠΟΦΕΥΧΘΗ ΕΙΣ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΛΗΜΜΥΡΩΝ – Ο ΝΕΟΣ ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΟΣ ΑΓΩΓΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΘΗΝΑΣ»³⁴³. Το άρθρο κάνει λόγο για το δίκτυο υπονόμων που πρόκειται να κατασκευαστεί στην Αθήνα, από το τέρμα Πατησίων, μέχρι στο Κερατσίνι. Ο καινούργιος αγωγός, θα λύσει και το πρόβλημα που υπάρχει σήμερα, καθώς τα ακάθαρτα νερά του παλιού αγωγού έχουν καταστήσει την ακτή του Φαλήρου ακατάλληλη για τους λουόμενους. Με την αποπεράτωση των υπονόμων θα αρχίσει η ανακατασκευή του δρόμου, με την ασφαλόστρωσή του. Τέλος, θα αφαιρεθούν και οι σιδηροτροχιές των τραμ, για να ασφαλοστρωθεί και το κεντρικό τμήμα. Στη συνέχεια γίνεται λόγος στο δίκτυο των παλιών υπονόμων, αλλά και στις καταστροφικές πλημμύρες που έπληξαν την Αθήνα. Πλέον όμως, ακόμη και το σημείο εκβολής του νέου αγωγού έχει μελετηθεί να γίνεται σε μέρος με θαλάσσια ρεύματα. Η κεντρική οδός των υπονόμων, θα αποτελέσει τη σπονδυλική στήλη του αποχετευτικού συστήματος της πρωτεύουσας. Το άρθρο λήγει αναφέροντας ότι το δίκτυο υπονόμων μίας πόλης, «αποτελεί ένα από τα σπουδαιότερα έργα με κοινωνικό ενδιαφέρον και αγαθές συνέπειες». Το άρθρο συνοδεύεται και από μία φωτογραφία του σχεδίου του αποχετευτικού αγωγού.

³⁴² Εμπρός, 28/05/1953, φύλλο 3.

³⁴³ Ελευθερία, 23/08/1953, φύλλο 4.

Ένα σημαντικό ωστόσο άρθρο δημοσιεύτηκε από την *Εμπρός* με τον τίτλο «ΤΟ ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ ΛΥΕΤΑΙ ΟΡΙΣΤΙΚΩΣ»³⁴⁴. Ειδικότερα δημοσιεύεται η ακριβής ανακοίνωση του πρωθυπουργού. Το δημοσίευμα παραθέτει και την ακριβή δήλωση του Υπουργού Δημοσίων Έργων Κ. Καραμανλή, ο οποίος ανακοινώνει ότι θα δαπανηθούν συνολικά 105 εκατομμύρια δρχ. Τα έργα που πρόκειται να πραγματοποιηθούν είναι τα εξής: α) η συμπλήρωση κεντρικού αποχετευτικού αγωγού, με τη βοήθεια του οποίου θα απαλλαχθεί ο όρμος του Φαλήρου από ακάθαρτα ύδατα β) θα συμπληρωθεί ο αγωγός Κορυδαλλού – Αιγάλεω γ) θα συμπληρωθούν οι κύριοι αγωγοί περιοχής οδού Πατησίων για την πλήρη αξιοποίηση μετά της ανακαινίσεως της οδού αυτής αφού κατασκευασθεί το δίκτυο υπονόμων δ)θα διευθετηθεί ο χείμαρρος στην περιοχή του Προφήτου Δανιήλ των αποχετεύσεων από έτοιμους συλλέκτες ε) θα συμπληρωθούν οι αγωγοί της περιοχής Ιλισού και οδών Βασ. Σοφίας και Βασ. Κωνσταντίνου. Μέσω αυτών επιτυγχάνεται η αποκατάσταση της περιφερειακής τάφρου Λυκαβηττού, η κατασκευή συλλεκτών στις οδούς Καισαρείας, Ξενίας, Λαοδικείας και Ηριδανού και η προστασία όμβριων υδάτων από τα ρέοντα ακάθαρτα των περιοχών στ) θα αποπερατωθεί ο δίδυμος αγωγός στον Ιλισό και θα ολοκληρωθεί με τον τρόπο αυτό η αποπεράτωση του εν λόγω ποταμού. Θα αποπερατωθεί επίσης το δίκτυο του μικρού λιμανιού της Ζέας και θα ολοκληρωθεί ο αγωγός του ρεύματος της Καλλιρρόης ζ) θα ολοκληρωθεί τέλος, δίκτυο του Δήμου Καλλιθέας (Κατσιποδού) για την κανονική αποχέτευση των ακαθάρτων των εργοστασίων της περιοχής και της εν γένει περιοχής του Δήμου. Η αναλυτική παράθεση των έργων από την εφημερίδα, κερδίζει την εμπιστοσύνη των αναγνωστών απέναντι στο κυβερνητικό πρόγραμμα.

Την ίδια μέρα, με σχετικά εκτενές άρθρο η *Ελευθερία* φιλοξενεί επίσης την είδηση στο πέμπτο φύλλο του τεύχους της. Το σχετικό άρθρο φέρει τον τίτλο: «ΤΟ ΤΡΙΕΤΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΩΝ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΕΩΣ – ΑΓΩΓΟΣ 4 ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΑ»³⁴⁵. Το άρθρο ξεκινά με μία δήλωση του Υπουργού Δημοσίων Έργων, ο οποίος κάνει αναφορά στα προηγούμενα χρόνια. Ειδικότερα αναφέρει ότι η άτακτη επέκταση του σχεδίου πόλεως της Αθήνας και η ανέγερση των παράνομων οικιών είχε ως αποτέλεσμα παράλειψη της μέριμνας για τη δημιουργία αποχετευτικού αγωγού. Η έλλειψη αυτή είναι σοβαρή καθώς εκτός των άλλων, θέτει και σε κίνδυνο την υγεία των πολιτών εξαιτίας των ακαθάρτων νερών. Το

³⁴⁴ *Εμπρός*, 22/05/1954, φύλλο 16.

³⁴⁵ *Ελευθερία*, 22/05/1954, φύλλο 5.

πρόγραμμα αναλύεται και εδώ λεπτομερώς. Τέλος, αναφέρεται ότι μέσα στην προσεχή εβδομάδα πρόκειται να υπογραφεί η σύμβαση για την *Εταιρία Υδάτων*.

Και πράγματι, στις 24 Ιουνίου η *Ελευθερία* έδωσε τη σχετική είδηση³⁴⁶. Πιο συγκεκριμένα αναφέρει πως υπεγράφη από το Υπουργείο Οικονομικών και Δημοσίων Έργων η σύμβαση για την εκτέλεση των έργων αποχετεύσεως της περιοχής της πρωτεύουσας, τα οποία ανήγγειλε η κυβέρνηση προ ημερών. Στον αποχετευτικό αγωγό θα καταλήγουν όλα τα όμβρια και ακάθαρτα νερά της περιοχής και θα τα διοχετεύει στο Κερασίни.

Την υποστήριξη της *Εμπρός* προς την κυβέρνηση επιβεβαιώνει ένα ακόμη άρθρο της με τίτλο: «ΕΚΤΕΛΕΙΤΑΙ ΤΑΧΕΩΣ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΕΩΣ – ΕΞΑΛΕΙΦΕΤΑΙ ΟΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟ ΑΙΣΧΟΣ ΤΩΝ ΟΧΕΤΩΝ»³⁴⁷. Ο υπότιτλος αναφέρει ότι θα κατασκευαστεί κεντρικός αποχετευτικός αγωγός μήκους δεκαέξι χιλιομέτρων από Πατησίων μέχρι Δραπετσώνα. Το άρθρο αναφέρει ότι μέσα στα επόμενα τρία έτη το πολύ, η πρωτεύουσα θα αποκτήσει ένα «τέλειο σύστημα αποχετεύσεως». Στη συνέχεια δίνει βασικές πληροφορίες για το έργο. Τα χρήματα για το έργο θα εξευρεθούν από τη φορολογία επί των οικοδομών και το έργο θα στοιχίσει περί τα τρία εκατομμύρια νέων δραχμών. Το άρθρο κλείνει λέγοντας ότι πλέον θα «εκλείψη η αναχρονιστική και λίαν δαπανηρά εκκένωσις των βόθρων με τα γνωστά βυτία». Επίσης η ακτή του Φαλήρου θα εξυγιανθεί και θα προσφέρεται στο εξής για λουτροθεραπεία.

Στο ίδιο πνεύμα, στις 18 Αυγούστου η *Ελευθερία* μας πληροφορεί ότι «Ο ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΘΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑΣΗ ΣΗΜΕΡΟΝ ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΟΥ ΑΓΩΓΟΥ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ – ΘΑ ΕΞΥΓΙΑΝΘΟΥΝ ΟΛΑΙ ΑΙ ΠΑΡΑΛΙΑΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΑΙ»³⁴⁸. Η κατασκευή του αγωγού θα στοιχίσει γύρω στα 77.000.000 δραχμές και υπολογίζεται ότι θα περατωθεί εντός τριετίας. Ο αγωγός θα έχει μήκος δεκαέξι χιλιόμετρα και θα αποτελέσει τη σπονδυλική στήλη του βασικού αγωγού. Με το έργο πρόκειται να εξυγιανθούν αρκετές περιοχές. Σχετικό άρθρο δημοσίευσε και η *Εστία* την ίδια μέρα, με τίτλο «Η ΘΕΜΕΛΙΩΣΙΣ ΤΟΥ ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΟΥ ΑΓΩΓΟΥ – ΠΑΡΕΣΤΗ Ο ΒΑΣΙΛΕΥΣ»³⁴⁹. Το άρθρο αυτό εκτός από πληροφορίες για το έργο, αναφέρει επιπροσθέτως ότι στη θεμελίωση παρέστησαν οι Υπουργοί Οικονομικών, Δημοσίων Έργων, Εσωτερικών, Πρόνοιας,

³⁴⁶ *Ελευθερία*, 24/06/1954, φύλλο 6.

³⁴⁷ *Εμπρός*, 17/07/1954, φύλλο 1.

³⁴⁸ *Ελευθερία*, 18/08/1954, φύλλο 5.

³⁴⁹ *Εστία*, 18/08/1954, φύλλο 4.

Συγκοινωνιών και άλλοι. Τέλος, μίλησε ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Κ. Καραμανλής, ο οποίος εξήρε τη σημασία του έργου.

Τέλος, το Σάββατο 21 Αυγούστου 1954 στην *Εμπρός* δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΑΞΙΟΛΟΓΟΝ ΕΡΓΩΝ»³⁵⁰ που μιλάει για ένα από τα πιο αξιόλογα έργα που ξεκίνησε πριν από λίγες ημέρες. Πρόκειται για την υπόγεια σήραγγα του μεγάλου αποχετευτικού αγωγού την κατασκευή του οποίου αποφάσισε το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και η ολοκλήρωσή του προβλέπεται να γίνει εντός τριετίας. Το άρθρο υποστηρίζει τη σπουδαιότητα του έργου καθώς θα απαλλάξει την εν λόγω περιοχή από τον μαρασμό στον οποίο έχει περιέλθει εξαιτίας των αναθυμιάσεων. Παράλληλα, χάριν στην κατασκευή του μεγάλου αποχετευτικού αγωγού θα απαλλαγούν και από τις πλημμύρες και οι περιοχές του Κορυδαλλού, το Αιγάλεω, της Κοκκινιάς, το Φάληρο και μέχρι ενός σημείου και ο Πειραιάς. Παράλληλα θα αξιοποιηθεί το δίκτυο όμβριων και ακάθαρτων υδάτων της οδού Πατησίων, το οποίο σήμερα ελάχιστα εξυπηρετεί τον σκοπό για τον οποίο έχει κατασκευασθεί. Το άρθρο λήγει με τη φράση: «Ο υπουργός Δημοσίων Έργων κύριος Καραμανλής μπορεί πράγματι να είναι περήφανος για το έργο αυτό, την αξία του οποίου δεν μπορεί κανείς να αμφισβητήσει».

Στις αρχές του Σεπτεμβρίου του 1954, μία μεγάλη βροχή στάθηκε η αιτία για να πλημμυρίσουν οι οδοί Πατησίων και Β. Σοφίας. Η *Ελευθερία* δημοσιεύει σχετικό άρθρο με τίτλο: «ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΕΙΣΑΝ ΜΕΤΑ ΤΑΣ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΣ ΒΡΟΧΑΣ ΠΛΗΜΜΥΡΑΝ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΠΑΤΗΣΙΩΝ ΚΑΙ Β. ΣΟΦΙΑΣ»³⁵¹. Στην ερώτηση των δημοσιογράφων γιατί πλημμύρησαν οι εν λόγω οδοί αν και πρόσφατα ολοκληρώθηκαν τα έργα υπονόμων σε αυτά, ο κ. Καραμανλής απάντησε τα εξής: α) δεν υπάρχουν ακόμη κύριοι αγωγοί των υπονόμων που θα μεταφέρουν τα όμβρια ύδατα στον προορισμό τους β) ακόμη, μέχρι σήμερα κατασκευάστηκε στις ανωτέρω οδούς μόνο η πρώτη στρώση ασφάλτου.

Στη συνέχεια, το Σάββατο στις 23 του μηνός δημοσιεύτηκε ρεπορτάζ με τίτλο: «Πεζοδρόμια»³⁵². Το άρθρο αναφέρει ότι τα αθηναϊκά πεζοδρόμια, που είχαν παλαιότερα κάποια γραφικότητα, πλέον έχουν σκαφτεί για να τοποθετηθούν διάφοροι αγωγοί. Στη συνέχεια οι πλάκες που αφαιρέθηκαν, επανατοποθετούνται σπασμένες ή και καθόλου. «Πρέπει να λήψη αυτή η αθλιότητα».

³⁵⁰ Εμπρός, 21/08/1954, φύλλο 3.

³⁵¹ Ελευθερία, 10/09/1954, φύλλο 5.

³⁵² Εμπρός, 23/10/1954, φύλλο 2.

3.5 Η ανάπτυξη της βαριάς βιομηχανίας

Ο Χρήστος Χατζηιωσήφ αναφέρει ότι μέχρι τις αρχές του 20ού αιώνα, δεν έγινε αισθητή στη χώρα μας η ανάγκη για την εύρεση βασικής πηγής ενέργειας προκειμένου να αναπτυχθεί η βιομηχανική ζωή της Ελλάδας. Οι ανάγκες καλύπτονταν από τις φθηνές εισαγωγές πρώτων υλών, μέχρι και τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Τότε οι δυσκολίες στην παραγωγή γαιανθράκων στο εξωτερικό και η μεταφορά τους στη χώρα μας δημιούργησαν βασικά προβλήματα στην εγχώρια βιομηχανία. Έως τότε, οι μικρές εξορυκτικές επιχειρήσεις στην Ελλάδα κάλυπταν εξαιρετικά τοπικές ανάγκες³⁵³. Έτσι, ξεκίνησε στην ουσία η ανησυχία για τη βελτίωση της εγχώριας βιομηχανίας.

Την περίοδο που εξετάζουμε, πραγματοποιήθηκε ένα μεγάλο άλμα στην ανάπτυξη της βαριάς βιομηχανίας της χώρας μας, με βοήθεια από το εξωτερικό. Σημαντικά έργα που πραγματοποιήθηκαν ήταν η ίδρυση των τεσσάρων θερμοηλεκτρικών εργοστασίων για τον εξηλεκτρισμό της Αθήνας αλλά και της ελληνικής περιφέρειας. Ο ηλεκτρισμός άλλαξε άρδην τη ζωή των Ελλήνων τα επόμενα χρόνια.

Το πρώτο άρθρο που κάνει λόγο στην εφημερίδα *Εμπρός* για την ίδρυση των εν λόγω εργοστασίων δημοσιεύεται μόλις στις 28 Νοεμβρίου του 1952 και φέρει τον τίτλο «ΤΑ ΘΕΡΜΟΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ Θ' ΑΡΧΙΣΟΥΝ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΤΗΝ ΑΝΟΙΞΙΝ»³⁵⁴. Το άρθρο αναφέρει πως υποβλήθηκε έκθεση του διοικητικού Συμβουλίου της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού, προς τον Υπουργό Βιομηχανίας, κ. Πρωτοπαπαδάκη. Στην ανωτέρω έκθεση αναφέρεται ότι το πρόγραμμα του εξηλεκτρισμού περιλαμβάνει το θερμοηλεκτρικό εργοστάσιο του Αλιβερίου, τα υδροηλεκτρικά εργοστάσια του Λάδωνος, του Αγρα και του Λούρου. Το εργοστάσιο του Αλιβερίου, θα έχει ισχύ 80.000 κιλοβάτ και θα λειτουργήσει από τον Απρίλιο του 1953. Στην αρχή θα λειτουργήσει με έναν στρόβιλο και μετά από δύο περίπου μήνες θα ξεκινήσει το εργοστάσιο του Αλιβερίου θα χορηγήσει στην πρωτεύουσα 40.000 κιλοβάτ. Το υπόλοιπο ρεύμα θα διατεθεί για να καλύψει τις ανάγκες της επαρχίας. Το υδροηλεκτρικό εργοστάσιο του Λάδωνος θα λειτουργήσει προς το τέλος του 1953 και θα έχει ισχύ 25.000 κιλοβάτ. Στις αρχές του 1954 θα η ισχύς του θα ενισχυθεί με ακόμη 25.000 κιλοβάτ. Το εν λόγω εργοστάσιο θα ενισχύσει την περιοχή της πρωτεύουσας με

³⁵³ Χρήστος Χατζηιωσήφ, *Η γηραιά σελήνη: η βιομηχανία στην ελληνική οικονομία, 1830-1940*, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1993, σσ. 175-177.

³⁵⁴ *Εμπρός*, 28/11/1952, φύλλο 4.

ρεύμα 30.000 κιλοβάτ, ενώ άλλα 20.000 κιλοβάτ θα διατεθούν για την κάλυψη των αναγκών της επαρχίας. Προς το τέλος του 1953 θα λειτουργήσει το υδροηλεκτρικό εργοστάσιο του Άγρα, ισχύος 40.000 κιλοβάτ. Το εργοστάσιο αυτό θα εξυπηρετήσει τις ανάγκες της Μακεδονίας. Στις αρχές του 1954 το εργοστάσιο θα αποκτήσει ισχύ 20.000 κιλοβάτ επιπλέον. Το υδροηλεκτρικό έργο του Λούρου θα εξυπηρετήσει από το τέλος του 1953 τις ανάγκες της Ηπείρου. Συνολικά για την εκτέλεση του προγράμματος εξηλεκτρισμού θα δαπανηθούν 237 εκατομμύρια δολάρια. Μέχρι τον μήνα Ιούνιο του τρέχοντος έτους δαπανήθηκε το ποσό των 118 εκατομμυρίων. Για τη μερική ολοκλήρωση του προγράμματος εξηλεκτρισμού η Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού προτείνει την κατασκευή του υδροηλεκτρικού έργου του Αχελώου ισχύος 180.000 κιλοβάτ. Για το έργο αυτό υπάρχει ήδη διαθέσιμο κονδύλιο από το ποσό των 10 εκατομμυρίων δολαρίων από τις ιταλικές επανορθώσεις και από το θερμικό Πτολεμαΐδας που έχει ισχύ 40.000 κιλοβάτ. Την επόμενη μέρα, δημοσιεύτηκε ξανά άρθρο με τίτλο «ΕΞΕΤΑΣΘΗ ΧΘΕΣ Η ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ – ΑΠΟ ΤΑΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΓΡΑ»³⁵⁵. Υπό την προεδρία του Υπουργού Συντονισμού κ. Μαρκεζίνη συνήλθε σύσκεψη των Υπουργών Οικονομικών, Βιομηχανίας, Συγκοινωνιών και Εργασίας, αλλά και του υφυπουργού Συγκοινωνιών. Η σύσκεψη αφορούσε το ζήτημα της εκτέλεσης της ανασυγκρότησης των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων Θεσσαλονίκης, σε συνδυασμό με την απορρόφηση της παραγόμενης ενέργειας από τα υδροηλεκτρικά εργοστάσια του ποταμού Άγρα. Το προαναφερθέν ζήτημα εξετάσθηκε από κάθε πλευρά. Ο Υπουργός Οικονομικών διατύπωσε κάποιες επιφυλάξεις σχετικά με την έκταση των υποχρεώσεων που θα δημιουργηθούν. Από τη σύσκεψη αυτή δεν ελήφθησαν οριστικές αποφάσεις και η συνέλευση θα επαναληφθεί την επόμενη εβδομάδα.

Την Τετάρτη 17 Δεκεμβρίου, άρθρο που φιλοξενείται στην εφημερίδα φέρει τον τίτλο «ΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ ΘΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΕΙ ΤΗΝ ΑΝΟΙΞΙΝ»³⁵⁶. Το άρθρο κάνει λόγο για κάποια στοιχεία που παρείχε στη δημοσιότητα η Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού, σχετικά με την πορεία της ίδρυσης του εργοστασίου Αλιβερίου. Ειδικότερα αναφέρει ότι τα βεβαιωθέντα εκμεταλλεύσιμα αποθέματα λιγνίτη ανέρχονται στους 22 εκατομμύρια τόνους, και τα πιθανά ανέρχονται στα 8 εκατομμύρια. Η ημερήσια παραγωγή ημερησίως θα ανέλθει στους 2.000 τόνους, όπως και η ημερήσια κατανάλωση λιγνίτη για την παροχή του απαραίτητου ηλεκτρικού ρεύματος θα ανέλθει στους 2.000 τόνους. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι το θερμικό εργοστάσιο του Αλιβερίου θα αρχίσει να λειτουργεί

³⁵⁵ Εμπρός, 29/11/1952, φύλλο 4.

³⁵⁶ Εμπρός, 17/12/1952, φύλλο 4.

κανονικά από την άνοιξη. Την Τετάρτη 7 Ιανουαρίου του 1953 δημοσιεύεται άρθρο με τίτλο «ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ 1953 ΘΑ ΠΑΡΑΣΧΕΘΗ ΡΕΥΜΑ ΑΠΟ ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΑΓΡΑ – Εις την Μακεδονίαν και Θράκην»³⁵⁷. Το άρθρο αναφέρει ειδικότερα, ότι οι εργασίες που αφορούν την κατασκευή του σταθμού ηλεκτρικής ενέργειας του Άγρα προχωρούν με ταχύ ρυθμό και ο σταθμός θα είναι έτοιμος περίπου στο τέλος του 1953. Σύμφωνα με το σχέδιο, η παραγόμενη ενέργεια θα μεταφέρεται με σχετική γραμμή, μήκους 250 χιλιομέτρων στη Θεσσαλονίκη, της Σέρρες, Δράμα, Καβάλα και άλλα σημεία της Θράκης και της Μακεδονίας. Τα έργα του Άγρα, θα αποτρέψουν την έλλειψη ηλεκτρικής ενέργειας στη Θεσσαλονίκη, θα προκαλέσουν την εξοικονόμηση 500 τόνων υγρών καυσίμων κατ' έτος, και θα επιτρέψουν την περαιτέρω αξιοποίηση των εδαφών της Μακεδονίας με την εκμετάλλευση των υδάτων της λίμνης Οστρόβου. Το άρθρο λήγει αναφέροντας ότι στα έργα του Άγρα φιλοξενούνται σήμερα 870 εργάτες συνολικά.

Την επομένη η *Ελευθερία* στο ίδιο πνεύμα δημοσιεύει σχετικό άρθρο με τίτλο «ΤΑ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΜΕΓΑΛΑ ΥΔΡΟΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΑΓΡΑΝ – ΤΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ – ΤΟ ΡΕΥΜΑ ΘΑ ΔΙΟΧΕΤΕΥΕΤΑΙ 250 ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΩΝ»³⁵⁸. Το εν λόγω έργο πρόκειται να ολοκληρωθεί στα τέλη του 1953. Τα έργα θα ωφελήσουν στην Ελλάδα αρχικά με το να αποτρέψουν την έλλειψη της ηλεκτρικής ενέργειας της Θεσσαλονίκης, θα εξοικονομηθούν 500 τόνοι υγρών καυσίμων το έτος. Τέλος, θα επιτρέψουν περαιτέρω την αξιοποίηση των εδαφών της περιοχής. Τέλος, γίνεται λόγος για το φράγμα και τον τρόπο που θα λειτουργεί το έργο γενικότερα. Το άρθρο συνοδεύεται από δύο φωτογραφίες, η πρώτη από τις οποίες απεικονίζει το υδροηλεκτρικό εργοστάσιο του Άγρα και η δεύτερη απεικονίζει τα θεμέλια των δύο στροβίλων από μπετό.

Στις 11 Ιανουαρίου η *Εμπρός* φιλοξενεί κύριο άρθρο με τίτλο «ΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ ΘΑ ΔΩΣΗ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΦΩΣ! – Τρία ακόμη εργοστάσια θ' αρχίσουν να λειτουργούν ενός του έτους. – Θα δοθή ρεύμα στις πόλεις Πάτρας, Λαμίας, Βόλον, Λάρισα, Τρίκαλα και τη Χαλκίδα.»³⁵⁹ Ο συμπληρωματικός του τίτλος είναι «ΜΕΣΑ ΣΕ ΤΡΕΙΣ ΜΗΝΕΣ ΘΑ ΑΡΧΙΣΕΙ Ο ΕΞΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ». Το άρθρο (που πλαισιώνεται από φωτογραφία του εργοστασίου Αλιβερίου) αναφέρει ότι το πρόγραμμα εξηλεκτρισμού της χώρας προβλέπεται να τεθεί σε εφαρμογή από τον ερχόμενο Απρίλιο, οπότε θα αρχίσει να

³⁵⁷ Εμπρός, 07/01/1953, φύλλο 4.

³⁵⁸ Ελευθερία, 08/01/1953, φύλλο 5.

³⁵⁹ Εμπρός, 11/01/1953, φύλλο 1, 5.

λειτουργεί ένα από τα πλέον σύγχρονα εργοστάσια παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος του κόσμου. Τα υπόλοιπα θα λειτουργήσουν μέσα στο τρέχον έτος (1953) αλλά και στις αρχές του 1954 σύμφωνα με το πρόγραμμα εξηλεκτισμού της χώρας.

Η *Εμπρός* στις αρχές του 1953 κάνει επίσης μία μικρή αναφορά σχετικά με το πρόγραμμα εξηλεκτισμού της χώρας, το οποίο ετέθη σε εφαρμογή το 1950 με τη βοήθεια του Σχεδίου Μάρσαλ. Με τη δημιουργία αυτών των εργοστασίων θα διπλασιασθεί η υπάρχουσα ηλεκτρική ενέργεια, ενώ προβλέπεται ότι θα υπάρξουν και περιοχές που θα λάβουν για πρώτη φορά ηλεκτρικό ρεύμα. Το άρθρο συνεχίζεται και στην πέμπτη σελίδα του εντύπου, με τον συμπληρωματικό τίτλο «ΣΕ ΤΡΕΙΣ ΜΗΝΕΣ Η ΑΘΗΝΑ ΘΑ ΕΧΗ ΑΦΘΟΝΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ». Ειδικότερα αναφέρεται ότι η δεύτερη γραμμή θα τροφοδοτεί με ηλεκτρικό ρεύμα τα σημαντικά αστικά κέντρα της Λαμίας, του Βόλου, της Λάρισα και τα Τρίκαλα. Αργότερα θα δημιουργηθούν δίκτυα μικρότερης τάσεως που θα παρέχουν ηλεκτρικό ρεύμα και σε μικρότερες πόλεις. Στο μέλλον ίσως καταστεί δυνατή και η σύνδεση του εργοστασίου του Αλιβερίου και του Λάδωνα με του Άγρα, το οποίο βρίσκεται βορειότερα.

Τα καινούργια εργοστάσια που θα δημιουργηθούν, θα λειτουργούν με λιγνίτη που θα προέρχεται από κοντινό λιγνιτωρυχείο που θα τεθεί για πρώτη φορά σε πλήρη λειτουργία. Το εν λόγω λιγνιτωρυχείο λειτουργεί τα τελευταία 40 χρόνια με ημερήσια απόδοση 80 τόνων. Από το 1952 ωστόσο, η ελληνική κυβέρνηση παραχώρησε την εκμετάλλευση της λειτουργίας του εργοστασίου στην *Αμερικανική Ανώνυμη Εταιρία* εκμετάλλευσης ορυχείων. Έκτοτε οι εργάτες αυξήθηκαν από 157 σε 1200 περίπου, οι περισσότεροι από τους οποίους προέρχονται από τα γύρω χωριά. Στο μέλλον προβλέπεται να κατασκευασθούν 500 σύγχρονα οικήματα δίπλα από το λιγνιτωρυχείο. Επιπροσθέτως η εταιρία εκπαιδεύει Έλληνες μηχανικούς για να αναλάβουν στη συνέχεια την εποπτεία της λειτουργίας του ορυχείου.

Στη συνέχεια του άρθρου γίνεται μία εκτενής περιγραφή για τον τρόπο που θα λειτουργεί το εργοστάσιο. Το εργοστάσιο έχει κατασκευασθεί βάση Αμερικανικών τεχνικών σχεδίων. Η κατασκευή του υλοποιήθηκε από Έλληνες εργάτες, εφοδιάστηκε με Αμερικανικές, Αγγλικές, Γερμανικές και Ιταλικές μηχανές. Το λιγνιτωρυχείο είναι επίσης εφοδιασμένο με Βέλγικα μηχανήματα.

Στις 27 Ιανουαρίου δημοσιεύτηκε ξανά σχετικό άρθρο από την *Εμπρός* με τίτλο: «ΡΕΥΜΑ ΑΠΟ ΤΟ ΑΛΙΒΕΡΙΟΝ ΕΙΣ ΦΘΙΩΤΙΔΑ»³⁶⁰. Ειδικότερα, σύμφωνα με ανακοίνωση

³⁶⁰ *Εμπρός*, 27/01/1953, φύλλο 6.

του προέδρου της Βουλής κ. Μακροπούλου, η διανομή ηλεκτρικού ρεύματος από το Αλιβέρι θα επεκταθεί σε όλη την ανατολική και δυτική Φθιώτιδα. Τονίζεται ότι η ηλεκτροδότηση της περιοχής αποτελεί βασική προϋπόθεση της αύξησης των γεωργικών αποδόσεων χάριν των αρδεύσεων οι οποίες θα επιτευχθούν με το ηλεκτρικό ρεύμα.

Στη συνέχεια δημοσιεύτηκε ένα ακόμη εκτενές ρεπορτάζ, με αιχμηρό για τους ιθύνοντες περιεχόμενο, με τίτλο «ΣΚΑΝΔΑΛΩΔΕΙΣ ΔΙΟΡΙΣΜΟΙ ΕΓΕΝΟΝΤΟ ΕΙΣ ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ»³⁶¹. Το άρθρο αναφέρεται ειδικότερα στη χθεσινή συνεδρίαση της Βουλής στην οποία προέδρευσε ο κ. Ι. Μακρόπουλος. Ειδικότερα, ο κ. Γ. Βογιατζής αναφέρθηκε στις δηλώσεις των εργατοτεχνιτών οι οποίοι υποστηρίζουν ότι η εταιρία που ανέλαβε το έργο στο Αλιβέρι, κάνει διακρίσεις μεταξύ του τεχνικού προσωπικού. Αυτό εκδηλώνεται κυρίως με τα αυξημένα ημερομίσθια που παρέχει (30-35%) στο προσωπικό που προέρχεται από άλλες περιφέρειες. Το άρθρο αναφέρει ειδικότερα ότι *«η σπατάλη του δημοσίου χρήματος είναι άνευ προηγουμένου διότι αι δαπάναι είναι τριπλάσιαι των απαιτουμένων»*. Για τον λόγο αυτό ζητείται να αναλάβουν τη διαλεύκανση του ζητήματος οι επόπτες εργασίας. Ωστόσο, γίνεται επίσης ξεκάθαρο ότι η εξουσία των Υπουργών είναι περιορισμένη. Στη συνέχεια, ο κ. Σ. Δημάρατος (υφυπουργός Εθνικής Αμύνης) υποστηρίζει ότι σε έργα όπως το υδροηλεκτρικό εργοστάσιο του Λούρου έχουν προσληφθεί *«άπαντες οι κομματικοί φίλοι»* του τότε Υπουργού Σπαή και του βουλευτού Μπαλάσκα.

Στις 10 Φεβρουαρίου 1953 κύριο άρθρο της εφημερίδας έφερε τον τίτλο «ΕΠ' ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΤΟΥ Κ. ΜΑΡΚΕΖΙΝΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΡΕΙΟΝ ΕΛΛΑΔΑ – Ο ΛΙΓΝΙΤΗΣ ΥΠΟΣΧΕΤΑΙ ΛΑΜΠΡΟ ΜΕΛΛΟΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ». Ο υπότιτλος του άρθρου είναι «ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΕΡΕΩΝ ΚΑΙ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ 45.000.000 ΔΟΛΛΑΡΙΑ. – ΤΕΡΑΣΤΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΘΑ ΕΠΙΤΕΥΧΘΕΙ ΑΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΘΟΥΜΕ ΤΑ ΚΟΙΤΑΣΜΑΤΑ ΛΙΓΝΙΤΟΥ. Το άρθρο συνοδεύεται και μία φωτογραφίες από τις εργασίες που πραγματοποιούνται στα κέντρα εκμετάλλευση λιγνίτη. Το παρόν ζήτημα χαρακτηρίζεται στο άρθρο *«υψίστης Εθνικής σπουδαιότητας και ενδιαφέροντος Πανελληνίου»*. Το θέμα της αξιοποίησης του λιγνίτη της Πτολεμαΐδας δεν έλαβε τη δέουσα προσοχή και ενδεδαιγμένο χειρισμό από τις προηγούμενες κυβερνήσεις. Επιπολαιότητα και αταξία είναι τα χαρακτηριστικά των ενεργειών και των αποφάσεων που ελήφθησαν.

³⁶¹ Εμπρός, 10/02/1953, φύλλο 6.

Στη συνέχεια υποστηρίζεται ότι αρχικά η εκμετάλλευση του λιγνίτη της Πτολεμαΐδας θεωρείται εθνική πλουτοπαραγωγική υπόθεση μεγάλης σημασίας και έκτασης και ότι θα πρέπει να προτιμηθεί η εκμετάλλευση του λιγνίτη του Αλιβερίου, σύμφωνα με σχετικές μελέτες. Ωστόσο αρχικά υπογράφεται σύμβαση για 600.000 τόνους μπρικέτας ετησίως. Αργότερα όμως η σύμβαση αυτή κρίθηκε ως μη συμφέρουσα. Η Δ.Ε.Π. για παράδειγμα, υποστηρίζει ότι η ηλεκτροπαραγωγή για ολόκληρη τη χώρα, πρέπει να είναι έργο αποκλειστικά δικό της. Αν και ο λαός παρακολουθεί τα εξής γεγονότα με καχυποψία: α) Η εναλλαγή αναδόχων β) μεταβολές στα στοιχεία που προσδιορίζουν την περιεκτικότητα, το βάθος και την ποιότητα του λιγνίτη, πράγματα τεχνικώς απαράδεκτα. γ) συχνές αλλαγές και τροποποιήσεις στους οικονομικούς υπολογισμούς τους οποίους η οικονομολογική ευαισθησία θεωρεί ακατανόητους δ) το κράτος εξαγγέλλει ότι από 01/04/1952 αρχίζει η εφαρμογή του Νόμου 1640, δυνάμει του οποίου όλες οι βιομηχανίες και βιοτεχνίες για τη δαπάνη της οποίας υποχρεούνται να αντικαταστήσουν το πετρέλαιο και τα δασικά καύσιμα με τους λιγνίτες και κατ' επέκταση να μετατρέψουν τις εγκαταστάσεις τους. Στις διαμαρτυρίες των τελευταίων για τις μετατροπές που καλούνται να κάνουν, το κράτος απαντά ότι μακροπρόθεσμα η ωφέλεια θα είναι μεγάλη και για τους ίδιους αλλά και για το ελληνικό κράτος. Στην τέταρτη σελίδα του άρθρου αναλύονται τα οφέλη που θα προκύψουν από τη μετατροπή των εγκαταστάσεών τους προκειμένου να καίνε λιγνίτη και όχι πετρέλαιο, ένα εισαγόμενο προϊόν. Από την άλλη πλευρά, οι Έλληνες βιοτέχνες και βιομήχανοι, εκτός από το κόστος μετατροπής που καλούνται να καλύψουν —και αυτό είναι το βασικό τους επιχείρημα— αμφιβάλλουν αν η εγχώρια παραγωγή λιγνίτη είναι ικανή να καλύψει τις ανάγκες τους σε καύσιμη ύλη. Το κράτος ωστόσο υποστηρίζει ότι θα υπάρξει επάρκεια του εγχώριου λιγνίτη μετά τη μηχανοποίηση των δύο μεγάλων ορυχείων.

Το άρθρο συνεχίζει με αιχμηρά σχόλια και βάζει κατά των ιθυνόντων. Ειδικότερα αναφέρεται ότι σήμερα, ένα από τα βασικότερα προβλήματα είναι ότι η εταιρία εκμετάλλευσης λιγνίτη υποβάλει «απαράδεκτους» προτάσεις για την αναθεώρηση της σύμβασης. Ακόμη, σχετικά με το παρόν θέμα που αναλύει το άρθρο αναφέρει ότι επικρατεί χάος που έχει κληροδοτηθεί από την προηγούμενη κυβέρνηση στη σημερινή. Αυτό συμβαίνει καθώς κάποιες μελέτες που είχαν πραγματοποιηθεί για τον λιγνίτη (πχ το βάθος όπου βρίσκεται) δεν ισχύουν. Το θέμα λοιπόν έχει αναλάβει προσωπικά ο Υπουργός βιομηχανίας καθώς «η διαιώνισις της αταξίας, της προχειρότητος και της συγχίσεως δεν είναι δυνατόν να γίνει ανεκτή από την παρούσαν κυβέρνησιν». Το κράτος πρέπει να εκμεταλλευτεί τον ορυκτό του πλούτο και μάλιστα σε μία περίοδο που τα οικονομικά της χώρας το επιβάλλουν.

Στις 11 Φεβρουαρίου δημοσιεύτηκε μικρό ρεπορτάζ με τίτλο «Η ΑΝΕΓΕΡΣΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ ΑΖΩΤΟΥ»³⁶². Το άρθρο αναφέρεται στην απάντηση του Υπουργού Σπ. Μαρκεζίνη σχετικά με το ζήτημα της σύνδεσης της γραμμής των υπό κατασκευή υδροηλεκτρικών έργων του Άγρα με το εθνικό δίκτυο, με τέτοιο τρόπο ώστε να απομονωθεί το βόρειο τμήμα αυτού από το νότιο. Ο Υπουργός, απάντησε σχετικά ότι αυτό οφείλεται στην περικοπή σημαντικού μέρους της χρηματοδότησης της *Αμερικανικής Αποστολής* κατά το παρελθόν. Σχετικά με το θέμα της ίδρυσης του εργοστασίου αζώτου ο Υπουργός απάντησε ότι πρέπει να εξετασθεί στα εξής σημεία: α) εάν θα γίνει το εν λόγω εργοστάσιο β) με ποιόν τρόπο θα πραγματοποιηθεί γ) από ποιόν θα πραγματοποιηθεί. Αυτά είναι τα ζητήματα στα οποία καλείται η κυβέρνηση να δώσει λύσεις.

Στις 12 Φεβρουαρίου δημοσιεύτηκε κύριο άρθρο που σχετίζεται με την επίβλεψη των έργων της Πτολεμαΐδας από τον Υπουργό Συντονισμού, Σπ. Μαρκεζίνη. Ο Υπουργός μεταφέρθηκε στην Πτολεμαΐδα ενώ στις στάσεις που έγιναν κατά τη μεταφορά του Υπουργού οι κάτοικοι εκδήλωσαν τα αισθήματα αφοσίωσης και εμπιστοσύνη. Το άρθρο αναφέρει ότι η Ελλάδα θα εισέλθει οριστικά στην οδό της ανόρθωσης και θα δει καλύτερες ημέρες.

Ένα ακόμη άρθρο φιλοξενείται στην ίδια σελίδα με τίτλο «Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ»³⁶³. Σε αυτό το άρθρο αναφέρεται το πρόγραμμα των Υπουργών. Έπειτα από επιτόπια έρευνα και αφού πληροφορήθηκε σχετικώς ο κ. Μαρκεζίνης μεταφέρθηκε στην Πτολεμαΐδα όπου συνάντησε τον δήμαρχο. Εκεί, έκανε γνωστό και στους κατοίκους της περιοχής ότι ο ίδιος μετέβη στην Πτολεμαΐδα για να σχηματίσει ο ίδιος προσωπική άποψη.

Στη συνέχεια του άρθρου γίνεται λόγος για τις «ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΙΝ». Σχετικά με τη σύμβαση της Πτολεμαΐδας από την επιθεώρηση διαπιστώθηκαν τα εξής σύμφωνα με την *Εμπρός*: μετά από μελέτες της εταιρίας που ανέλαβε το έργο διαπιστώθηκε ότι ο λιγνίτης είναι κατώτερης ποιότητας από αυτή που είχε υπολογιστεί αρχικά και η εταιρία ζήτησε την τροποποίηση της σύμβασης. Κατόπιν τούτων η κυβέρνηση ανέθεσε στο *Ινστιτούτο Γεωλογικών Ερευνών* την εξέταση του υπεδάφους. Από τις μελέτες του διαπιστώθηκε ότι τα δείγματα που λήφθηκαν από τις γεωτρήσεις σχετικά με ποιότητα του λιγνίτη δεν είναι αντιπροσωπευτικά της ποιότητάς του. Αυτό συνέβη καθώς οι γεωτρήσεις δεν έγιναν στα κύρια κοιτάσματα αλλά σε πτωχότερες σε άνθρακα περιοχές. Την Τρίτη 21 Απριλίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙΤΑΙ Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟΝ

³⁶² Εμπρός, 11/02/1953, φύλλο 4.

³⁶³ Εμπρός, 12/02/1953, φύλλο 6.

ΛΙΓΝΙΤΗΝ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΟΣ»³⁶⁴ το οποίο αναφέρει ότι σύμφωνα με πληροφορίες, ο Υπουργός Συντονισμού κ. Μαρκεζίνης ενέκρινε τους όρους —μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ελληνοαμερικανικής εταιρίας γενικών προϊόντων λιγνίτη— για την αξιοποίηση της Πτολεμαΐδας.

Την Πέμπτη δημοσιεύτηκε ξανά άρθρο από την *Εμπρός* με τίτλο «Η ΤΡΙΤΗ ΜΕΡΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΤΟΥ Κ. ΜΑΡΚΕΖΙΝΗ ΕΙΣ ΒΟΡ. ΕΛΛΑΔΑ – Ο Κ. ΠΑΠΑΓΟΣ ΘΑ ΗΓΗΘΗ ΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΦΟΡΙΑΣ ΠΡΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ»³⁶⁵. Στο άρθρο φιλοξενούνται οι δηλώσεις του Στρατάρχη Παπάγου αλλά και του κ. Μαρκεζίνη για τις βάσεις του νέου πολυετούς προγράμματος στην Ελλάδα. Αυτό που δηλώνει με σθένος ο Υπουργός είναι ότι ο Στρατάρχης Παπάγος είναι αποφασισμένος να αντιμετωπίσει «μετά πίστεως και αποφασιστικότητας το θέμα των μεγάλων πλουτοπαραγωγικών έργων της χώρας». Η πρώτη τετραετία διακυβέρνησης του θα έχει ολοκληρωθεί με την ολοκλήρωση του έργου της Πτολεμαΐδας, το άζωτο και τα δυλιστήρια πετρελαίου και θα έχει δώσει λύση στο πρόβλημα του Αχελώου. Το άρθρο υπογράφει ο Α. Σκανδάμης.

Μία σημαντική είδηση που σχετίζεται με το εργοστάσιο του Αλιβερίου δημοσιεύτηκε την Κυριακή 15 Φεβρουαρίου, με τίτλο «Ο ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΜΑΥΡΟΣ ΘΗΣΑΥΡΟΣ ΠΟΥ ΜΑΣ ΥΠΟΣΧΕΤΑΙ ΠΟΛΛΑ – Ένα σωστό χρυσωρυχείο ανακαλύφθηκε εις την Εύβοιαν»³⁶⁶. Αυτή είναι μία φλέβα που μπορεί να αποδώσει χίλιους τόνους λιγνίτη ημερησίως, δια να υπάρξει μικρό κόστος παραγωγής του ηλεκτρικού ρεύματος Αλιβερίου».

Ένα ακόμη σχετικό άρθρο³⁶⁷ αναφέρει ότι από τη *Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού* καταρτίσθηκε μελέτη που περιλαμβάνει τις πόλεις, κωμοπόλεις και χωριά, τα οποία θα λάβουν ηλεκτρικό ρεύμα από το εθνικό δίκτυο. Το τελευταίο θα τροφοδοτείται από τα εργοστάσια του Αλιβερίου, του Λάδωνος, του Άγρα, ως και από το εργοστάσιο του Λούρου.

Τη Δευτέρα 3 Μαρτίου δημοσιεύτηκε ένα ακόμη ρεπορτάζ που αντιδρούσε στην προηγούμενη δημοσίευση. Το ρεπορτάζ έχει τίτλο «ΣΤΗ ΓΟΡΤΥΝΙΑ, ΟΛΥΜΠΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΝ ΗΛΕΙΑΣ – Να δοθή ηλεκτρικό ρεύμα από τα έργα του Λάδωνος»³⁶⁸. Ειδικότερα το άρθρο αναφέρεται στις ενέργειες του βουλευτή Γορτυνίας. Το ζήτημα της μη παροχής ρεύματος στις επαρχίες της Γορτυνίας και της Ολυμπίας στον νομό Ηλείας από τα υπό

³⁶⁴ *Εμπρός*, 21/04/1953, φύλλο 6.

³⁶⁵ *Εμπρός*, 12/02/1953, φύλλο 6.

³⁶⁶ *Εμπρός*, 15/02/1953, φύλλο 3.

³⁶⁷ *Εμπρός*, 27/02/1953, φύλλο 3.

³⁶⁸ *Εμπρός*, 03/03/1953, φύλλο 4.

εκτέλεση παραγωγικά έργα στον ποταμό Λάδωνα ξεσήκωσε τους κατοίκους της περιοχής. «*Η εξέγερσις των κατοίκων της περιοχής είναι λίαν δεδικοιολογημένη, όπως και των κατοίκων Ολυμπίας και Ηλείας*». Για το θέμα έχουν κάνει σχετικές ενέργειες και οι βουλευτές Γορτυνίας (Ι. Τσούρνος, Ηλ. Παπαηλίου, Τρ. Τριαναφυλλάκος). Ο κ. Τσούρνος μάλιστα επικοινωνήσε με τον Υπουργό Εξωτερικών κ. Στ. Στεφανόπουλο προκειμένου να συντονίσουν τις ενέργειές του για να λυθεί το ζήτημα. Παράλληλα οι κάτοικοι των περιοχών ετοιμάζουν συλλαλητήρια διαμαρτυρίας που θα λάβουν χώρα στα αστικά κέντρα της Ηλείας. Οι προαναφερθέντες βουλευτές επισκέφθηκαν επίσης τον διευθυντή των έργων του Λάδωνα προκειμένου να διαμαρτυρηθούν «για την προαγενομένην αδικίαν εις την επαρχίαν Γορτυνίας». Στη συνέχεια υποστήριξαν ότι κάποια μέρη της περιοχής πρέπει οπωσδήποτε να λάβουν ηλεκτρικό ρεύμα. Ειδικότερα το άρθρο αναφέρει ότι είναι «εγκληματικόν να στερηθούν ρεύματος από τα έργα του Λάδωνος» οι περιοχές αυτές.

Την Κυριακή 8 Μαρτίου η *Ελευθερία* κάνει για πρώτη φορά λόγο για τα εργοστάσια εξηλεκτρισμού. Ειδικότερα, σχετικό άρθρο δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΜΕ ΤΑ ΥΔΡΟΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΛΑΔΩΝΟΣ – Η ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ ΑΠΟΚΤΑ ΑΦΘΟΝΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΝ ΡΕΥΜΑ»³⁶⁹. Το άρθρο αναφέρει ότι ένα από τα σημαντικότερα έργα εξηλεκτρισμού της χώρας, είναι η ανέγερση του εργοστασίου του Λάδωνα, που πρόκειται να ηλεκτροδοτήσει την Πελοπόννησο. Στη συνέχεια του άρθρου γίνεται ακόμη λόγος και για το εργοστάσιο Αλιβερίου που θα αρχίσει να λειτουργεί την προσεχή άνοιξη. Τα υπόλοιπα εργοστάσια θα ξεκινήσουν στις αρχές του 1954. Το άρθρο συνοδεύεται και από μία φωτογραφία της σήραγγας που πρόκειται να ανεγερθεί στο φράγμα.

Από την *Ελευθερία* δημοσιεύεται ένα ακόμη άρθρο σχετικά με τη βελτίωση παροχής της ηλεκτρικής ενέργειας στη χώρα, την Τρίτη 17 Μαρτίου³⁷⁰. Ειδικότερα, γίνεται λόγος για το υδροηλεκτρικό εργοστάσιο του Λούρου και τις ανάγκες της Ηπείρου που πρόκειται να ικανοποιήσει. Μέχρι στιγμής ελάχιστες πόλεις και χωριά στη χώρα μας έχουν ηλεκτρικό ρεύμα, αν και το πρόγραμμα εξηλεκτρισμού έχει ξεκινήσει στην Ελλάδα από το 1930. Τέλος γίνεται λόγος για τα άλλα εργοστάσια εξηλεκτρισμού. Το άρθρο συνοδεύεται από μία φωτογραφία, η οποία απεικονίζει μία φάση των εργασιών για την κατασκευή του φράγματος, που θα διοχετεύει το νερό του ποταμού Λούρου.

³⁶⁹ *Ελευθερία*, 08/03/1953, φύλλο 4.

³⁷⁰ *Ελευθερία*, 17/03/1953, φύλλο 4.

Την Τετάρτη 19 Μαρτίου η *Εμπρός* αναφέρει ότι «ΜΕ ΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΤΟΥ ΛΟΥΡΟΥ – Η ΗΠΕΙΡΟΣ ΣΥΝΤΟΜΑ ΘΑ ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΘΗ»³⁷¹. Το άρθρο είναι τοποθετημένο σε ειδικό πλαίσιο και συνοδεύεται από μικρή φωτογραφία που φέρει το κείμενο «*Άποψις των υδροηλεκτρικών έργων*». Ο ανταποκριτής της εφημερίδας από τα Ιωάννινα αναφέρει ότι το υδροηλεκτρικό έργο του Λούρου αναμένεται ότι θα ικανοποιήσει με την παραγωγή του τις ανάγκες της Ηπείρου. Το εργοστάσιο, το οποίο είναι ισχύος 5.000 κιλοβάτ και κατασκευάζεται σε απόσταση 40 περίπου χιλιομέτρων νοτίως των Ιωαννίνων, προβλέπεται ότι θα αρχίσει να λειτουργεί στο τέλος του έτους περίπου. Ως κινητήρια δύναμη θα χρησιμοποιεί τις υδατοπτώσεις του ποταμού Λούρου και θα εξυπηρετεί τα Ιωάννινα, την Πρέβεζα, την Άρτα και άλλες πόλεις και χωριά της δυτικής Ελλάδας. Αυτή την περίοδο, στο μεγαλύτερο μέρος της Ελλάδας δεν υπάρχει ηλεκτρισμός. Σχετική έρευνα αποκάλυψε ότι μόνο 300 πόλεις και χωριά από τα 10.000 της Ελλάδας έχουν ηλεκτρική ενέργεια. Τα περισσότερα από αυτά που έχουν ρεύμα, εξαρτώνται από μικρές, απαρχαιωμένες ηλεκτρογεννήτριες οι οποίες καταναλώνουν ακριβά καύσιμα, που εισάγονται στη χώρα μας από το εξωτερικό.

Η *Βραδυνή* είναι η πρώτη εφημερίδα που ανέδειξε ένα σοβαρό ζήτημα για τη χώρα. Την Παρασκευή 20 Μαρτίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο: «ΘΑ ΚΥΡΗΧΘΗ ΕΚΠΤΩΤΟΣ Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΗΣ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΟΣ – Η ΣΥΝΕΧΙΣΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΥΠΕΒΛΗΘΗΣΑΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΝ»³⁷². Η εταιρία, σύμφωνα με πληροφορίες δεν ανταποκρίθηκε στις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση με το Ελληνικό Κράτος. Την Τετάρτη 1 Απριλίου η ίδια εφημερίδα αναφέρει ότι «Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ ΖΗΤΕΙ Ν'ΑΝΑΛΑΒΗ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΗΣ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΟΣ»³⁷³. Επίσης προτείνει τα ανωτέρω έργα να συνδυασθούν με το υδροηλεκτρικά εργοστάσια του Μέγδοβα και να ανατεθεί σε αυτή η εκτέλεση τους. Στη συνέχεια του άρθρου αναφέρονται τα οφέλη που θα προκύψουν από τα δύο έργα.

Η *Ελευθερία*, αναφέρει στις 9 Απριλίου ότι ο κ. Μπάρρους, Αρχηγός της Εν Ελλάδι Οικονομικής Αποστολής, εξέφρασε την ικανοποίησή του για την πρόοδο που έχει επιτευχθεί στα έργα που Λούρου³⁷⁴. Το άρθρο συνοδεύεται από δύο φωτογραφίες, η πρώτη απεικονίζει τον κ. Μπαρρόους με τους μηχανικούς να επιβλέπει τα έργα και η δεύτερη το υπό κατασκευή εργοστάσιο του Λούρου.

³⁷¹ *Εμπρός*, 19/03/1953, φύλλο 3.

³⁷² *Βραδυνή*, 20/03/1953, φύλλο 6.

³⁷³ *Βραδυνή*, 01/04/1953, φύλλο 4.

³⁷⁴ *Ελευθερία*, 09/04/1953, φύλλο 3.

Στις 10 Απριλίου η *Εμπρός* αναφέρει ότι ο εντεταλμένος σύμβουλος της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού δήλωσε ότι καμία μεταβολή δεν έγινε στην αρχική μελέτη για τη διανομή του ηλεκτρικού ρεύματος³⁷⁵. Όσον αφορά την παροχή ρεύματος στην πόλη της Χαλκίδας είπε ότι δεν αποφασίστηκε η εξαίρεση της πόλης από το δίκτυο διανομής ούτε είναι δυνατό να γίνει αυτή η σκέψη. Το άρθρο αναφέρεται ακόμη στη Χαλκίδα, όπου όλες οι επαγγελματικές οργανώσεις θα πραγματοποιήσουν σύσκεψη προκειμένου να υποβάλουν τα παράπονά τους στην κυβέρνηση, καθώς η πόλη τους δεν συμπεριλαμβάνεται στις περιοχές οι οποίες πρόκειται να λάβουν ρεύμα από το Αλιβέρι. «*Αι οργανώσεις είναι αποφασισμένοι να φθάσουν μέχρι συγκροτήσεως πανευβοϊκού συλλαλητηρίου*».

Την Πέμπτη 14 Μαΐου δημοσιεύτηκε εκτενές άρθρο στην τελευταία σελίδα του τεύχους με τίτλο «ΘΑ ΧΟΡΗΓΗΘΕΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΝ ΡΕΥΜΑ ΕΚ ΤΟΥ ΛΑΔΩΝΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΡΧΑΣ ΤΟΥ 1954 – ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΠΡΟΧΟΡΟΥΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΩΣ»³⁷⁶. Ειδικότερα, στο άρθρο αναφέρεται ότι το υδροηλεκτρικό έργο του ποταμού Λάδωνα στην Πελοπόννησο, έχει ισχύ 50.000 κιλοβάτ και η αποπεράτωση του θα πραγματοποιηθεί εντός του χρονικού περιθωρίου που έχει προβλεφθεί. Η έναρξη της παροχής ηλεκτρικού ρεύματος προβλέπεται ότι θα γίνει στις αρχές του 1954 ενώ το καλοκαίρι του ίδιου έτους θα τεθεί σε λειτουργία το δεύτερο τμήμα του στροβίλου. Το παραγόμενο ηλεκτρικό ρεύμα θα εξυπηρετήσει όλη τη χώρα.

Την Παρασκευή 15 Μαΐου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΣΥΝΤΟΜΩΣ ΘΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΘΗ Η ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΕΡΓΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕ ΚΟΝΔΥΛΙΑ ΕΚ ΤΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ – ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΑΖΩΤΟΥ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΧΕΛΩΟΝ»³⁷⁷. Το άρθρο ξεκινά αναφέροντας πως εγκρίθηκε το πρόγραμμα ανασυγκρότησης που έδωσε στην αμερικανική κυβέρνηση ο Υπουργός Συντονισμού, Σπύρος Μαρκεζίνης. Ο τελευταίος προβλέπει ότι τον προσεχή μήνα θα είναι σε θέση να αναγγείλει την έναρξη εκτέλεσης των έργων του Αχελώου, αλλά και εκείνα που σχετίζονται με την παραγωγή Αζώτου. Εν αντιθέσει ναυαγούν οι προσπάθειες για την ίδρυση διυλιστηρίων ζάχαρης στην Ελλάδα. Τέλος, το άρθρο αναφέρει ότι πρόκειται να επισκεφθούν τη χώρας μας Αμερικανοί οικονομολόγοι με σκοπό την επιτόπια εξέταση της οικονομίας της χώρας μας και κατ' επέκταση την οικονομική της ανάπτυξη.

³⁷⁵ *Εμπρός*, 10/04/1953, φύλλο 3.

³⁷⁶ *Εμπρός*, 14/05/1953, φύλλο 6.

³⁷⁷ *Εμπρός*, 15/05/1953, φύλλο 4.

Η *Εμπρός* συνεχίζει να προβάλλει με επιμονή τα σχέδια και την πρόοδο που επιτελείται στον τομέα της ανάπτυξης της βαριάς βιομηχανίας της Ελλάδας. Ειδικότερα στις 23 Ιουνίου δημοσίευσε ένα ακόμη σχετικό άρθρο με τίτλο «ΗΡΧΙΣΕ ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ ΝΙΚΕΛΙΟΥ ΛΑΡΥΜΝΗΣ – ΚΑΘΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑΙ ΖΩΝΑΙ»³⁷⁸. Την Πέμπτη 2 Ιουλίου στην τρίτη σελίδα φιλοξενείται ένα ακόμη εκτενές ρεπορτάζ με τίτλο: «ΜΕ ΤΟ ΝΕΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΞΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ – Η ΕΛΛΑΣ ΕΚΒΙΟΜΗΧΑΝΙΖΕΤΑΙ»³⁷⁹. Το άρθρο —που πλαισιώνεται με μία φωτογραφία με τις εγκαταστάσεις του θερμοηλεκτρικού εργοστασίου στο Αλιβέρι— αναφέρει ότι το εν λόγω εργοστάσιο, είναι το μεγαλύτερο από τα τέσσερα που βρίσκονται υπό κατασκευή, είναι σχεδόν έτοιμο και πρόκειται να διοχετεύσει ρεύμα στην πρωτεύουσα και στη βόρεια Πελοπόννησο.

Ακολούθως, το νέο κυβερνητικό πρόγραμμα προβλέπει την ίδρυση εργοστασίων επί των ποταμών Μέγδοβα και Αχελώου. Για το πρώτο υπολογίζεται ότι θα χρειαστούν τρία χρόνια προκειμένου να ολοκληρωθεί, ενώ για το δεύτερο περί τα έξι χρόνια. Εκτός από τα πλεονεκτήματα που θα προσφέρουν τα έργα που αναφέραμε, το σπουδαιότερο είναι ότι θα υδροδοτούν της πεδιάδες των περιοχών και με τον τρόπο αυτό θα συμβάλλουν στην καλλιέργεια και κατ' επέκταση στην οικονομία της χώρας. Επιπροσθέτως, θα μειωθεί η ανεργία αλλά, θα βελτιωθεί το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων της περιοχής και θα τονωθεί το εμπόριο των γεωργικών μας προϊόντων. Το άρθρο, συνοδεύεται και από μία ακόμη φωτογραφία του Σπ. Μαρκεζίνη, που επιστρέφει από την Αμερική με τη σύζυγό του. Το δημοσίευμα τον χαρακτηρίζει «*αναμφισβήτητα ο εγκέφαλος του τολμηρού σχεδίου της εκβιομηχανίσεως της χώρας*».

Στη συνέχεια, στις 8 και 10 Ιουλίου δημοσιεύονται αντίστοιχα τα εξής άρθρα: το πρώτο φέρει τον τίτλο «ΣΕ ΠΟΛΥ ΣΥΝΤΟΜΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ – ΤΡΙΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΘΑ ΑΛΛΑΞΟΥΝ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ»³⁸⁰. Το έργο αυτά είναι το εργοστάσιο παραγωγής αλουμινίου, το έργο σύνδεσης ηλεκτρικού δικτύου και το εργοστάσιο παραγωγής αζώτου. Το άρθρο ξεκινά υποστηρίζοντας ότι η ίδρυση των εν λόγω εργοστασίων σηματοδοτούν την αρχή «*μιας πραγματικά καινούργιας περιόδου δια την ανάπτυξιν της οικονομίας της χώρας*». Η τέλεση των εγκαινίων θα πείσει και τους ολιγόπιστους για την αποφασιστικότητα της κυβέρνησης περί της αποπεράτωσης των έργων που θα ωφελήσουν την κοινωνία και την οικονομία της χώρας μας. Το δεύτερο κύριο άρθρο της εφημερίδας φέρει τον

³⁷⁸ *Εμπρός*, 23/06/1953, φύλλο 4.

³⁷⁹ *Εμπρός*, 02/07/1953, φύλλο 3.

³⁸⁰ *Εμπρός*, 08/07/1953, φύλλο 1.

τίτλο «ΤΑ ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΘΑ ΑΛΛΑΞΟΥΝ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ – ΤΕΡΑΣΤΙΑ ΩΦΕΛΕΙΑ ΕΚ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΝΙΚΕΛΙΟΥ»³⁸¹. Ο υπότιτλος του άρθρου αναφέρει ότι «Θα διυλίζονται κατ' έτος 1.270.000 τόνοι ακάθαρτου πετρελαίου. – Κέρδος διά την Εθνικήν Οικονομίαν 8.000.000 δολάρια ετησίως».

Στις 11 Ιουλίου η *Βραδυνή* αναφέρει σχετικά: «ΤΑ ΥΔΡΟΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΛΟΥΡΟΥ – Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ»³⁸². Το υδροηλεκτρικό έργο επί του ποταμού Λούρου θα είναι έτοιμο στα τέλη του τρέχοντος έτους. Στη συνέχεια γίνονται γνωστές πληροφορίες για το έργο ενώ αναφέρεται ότι το εργοστάσιο θα συμβάλλει στην αύξηση της γεωργικής παραγωγής με τη μετατροπή κτημάτων σε ποτιστικά και στην ίδρυση νέων βιομηχανιών, οι οποίες θα επεξεργάζονται τις πρώτες ύλες που θα παράγονται επί τόπου. Σχετικό άρθρο δημοσίευσε και η *Ελευθερία* την επόμενη μέρα³⁸³ ενώ και στις 23 του μήνα η έκανε λόγο και για το θερμοηλεκτρικό εργοστάσιο Αλιβερίου, με ένα παρόμοιο άρθρο³⁸⁴.

Βέβαια, το σχετικό άρθρο της *Εμπρός* για το εργοστάσιο του Αλιβερίου ήταν σαφώς μεγαλύτερο σε έκταση και περιελάμβανε περισσότερες πληροφορίες για το αναγνωστικό κοινό. Ειδικότερα, το σχετικό άρθρο³⁸⁵ έκανε γνωστό ότι το προσεχές Σάββατο θα πραγματοποιηθούν τα εγκαίνια του πρώτου μεγάλου θερμοηλεκτρικού σταθμού στον Κάραβο της Εύβοιας. Ο θερμοηλεκτρικός σταθμός Αλιβερίου αποτελεί ελπίδα για την οικονομική ζωή της Ελλάδας. Το παραγόμενο ρεύμα θα μεταφέρεται σε απόσταση 246 μιλίων μέσω γραμμών τάσεως 150.000 βολτ. Αργότερα, θα σχηματισθούν δίκτυα μικρότερης τάσεως, τα οποία θα τροφοδοτούν μικρότερες πόλεις που βρίσκονται κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα. Στο μέλλον θα συνδεθούν τα εργοστάσια του Αλιβερίου, του Λάδωνα και του Άγρα. Τέλος γίνεται γνωστό ότι κτίσθηκε από Έλληνες εργάτες, σε μία προσπάθεια να αναδειχθούν τα άμεσα οφέλη για τη χώρα από τη δημιουργία του.

Στις 27 Ιουλίου η *Βραδυνή* κάλυψε το γεγονός με σχετικό άρθρο της³⁸⁶. Ειδικότερα αναφέρεται ότι την 1^η Αυγούστου τελούνται τα επίσημα εγκαίνια του ηλεκτρικού εργοστασίου Αλιβερίου, στα οποία θα παραστούν ο πρωθυπουργός και άλλα μέρη της κυβέρνησης. Στη συνέχεια δίνονται πληροφορίες για το έργο ενώ αναφέρεται ότι τον επόμενο χειμώνα θα έχουν ολοκληρωθεί και τα υπόλοιπα εργοστάσια. Με αυτό τον τρόπο θα καλυφθούν οι ανάγκες των

³⁸¹ *Εμπρός*, 10/07/1953, φύλλο 1, 3.

³⁸² *Βραδυνή*, 11/07/1953, φύλλο 4.

³⁸³ *Ελευθερία*, 12/07/1953, φύλλο 6.

³⁸⁴ *Ελευθερία*, 23/07/1953, φύλλο 4.

³⁸⁵ *Εμπρός*, 24/07/1953, φύλλο 4.

³⁸⁶ *Βραδυνή*, 27/07/1953, φύλλο 4.

επαρχιών. Το Σάββατο 1η του μήνα η *Εστία* δημοσίευσε σχετικό άρθρο με τίτλο: «ΤΑ ΣΗΜΕΡΙΝΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ – ΠΑΡΕΣΤΗ ΚΑΙ Ο ΒΑΣΙΛΕΥΣ»³⁸⁷.

Η *Ελευθερία* αναφέρθηκε στο γεγονός την επομένη των εγκαινίων, με άρθρο της που έδινε αρκετές πληροφορίες για την κατασκευή και χρησιμότητα του έργου, όχι μόνο για τις γύρω περιοχές αλλά και για τη χώρα μας³⁸⁸. Έπειτα όμως γίνεται λόγος για ένα σημείο που «αμαυρώνει» το θετικό κλίμα που έχει δημιουργηθεί: το εργοστάσιο, παράγει ρεύμα μόνο 15.000 κιλοβάτ, καθώς δεν υπάρχει τρόπος να διοχετευθεί το απαραίτητο ρεύμα. Ακόμη, και να βελτιωθεί η μεταφορά ρεύματος φτάνοντας τα 80.000 κιλοβάτ, θα υπάρχει πάλι πρόβλημα καθώς δεν έχει προχωρήσει η εργασία για την πώληση του ρεύματος στις κατά τόπους επιχειρήσεις διανομής.

Καθώς τα έργα εξηλεκτρισμού της χώρας την περίοδο αυτή μονοπωλούσαν το ενδιαφέρον, δεν έλειψαν και οι έντονες διαμαρτυρίες των κατοίκων κάποιων περιοχών. Το γεγονός αναδεικνύει η *Ελευθερία* με το σχετικό άρθρο: «ΟΙ ΛΑΜΙΕΙΣ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΝΤΑΙ ΟΤΙ: Η ΕΠΑΡΧΙΑ ΔΕΝ ΩΦΕΛΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ»³⁸⁹. Ο υπότιτλος του άρθρου αναφέρει ότι το ρεύμα θα έχει ιδιαίτερα υψηλή τιμή, αλλά δεν διαμαρτύρεται κανείς. Ωστόσο, σε σύσκεψη διαπιστώθηκε ότι ο μαρασμός της Λαμίας οφείλεται στην υψηλή τιμή του ηλεκτρικού ρεύματος. Η συζήτηση κορυφώθηκε και ο βουλευτής Συναγερμού κ. Πλάτης δήλωσε ότι η ΔΕΗ αποτελεί «Κράτος εν Κράτει» καθώς δεν ενημερώνει κανέναν για τις ενέργειές της. Γίνεται ακόμη γνωστό ότι η ΔΕΗ ανέθεσε την εκμετάλλευση και διανομή του ρεύματος στην επαρχία, σε ιδιωτικές επιχειρήσεις. Τέλος, δόθηκε η λύση να προταθεί στην Ελληνική κυβέρνηση, να δοθεί η εκμετάλλευση του Εθνικού δικτύου στον Δήμο Λαμίων. Η διευθέτηση του ζητήματος, θα επιτρέψει την οικονομική ανάπτυξη και θα προάγει τον πολιτισμό.

Την περίοδο αυτή δημοσιοποιήθηκε και ένα σκάνδαλο με εμπλεκόμενο τον Υπουργό Δημοσίων Έργων, κ. Καραμανλή. Ειδικότερα κατηγορείται ότι εκμεταλλεύτηκε κάποια τα μεταλλεία κατά τη διάρκεια της βουλευτικής του θητείας. Την Τρίτη 15 Σεπτεμβρη δημοσιεύτηκαν δύο σχετικά άρθρα στο τρίτο φύλλο της *Ελευθερίας*. Το πρώτο μικρό άρθρο, φέρει τον τίτλο «Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΑΝΤΙΚΡΟΥΕΙ ΤΑΣ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΤΟΥ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ». Το άρθρο φιλοξενεί μία επιστολή του Υπουργού

³⁸⁷ *Εστία*, 01/08/1953, φύλλο 4.

³⁸⁸ *Ελευθερία*, 02/08/1953, φύλλο 3.

³⁸⁹ *Ελευθερία*, 20/08/1953, φύλλο 1, 5.

Δημοσίων Έργων σε απάντηση ενός δημοσιεύματος της εφημερίδας «*Ελεύθερος Λόγος*». Στην επιστολή του ο κ. Καραμανλής διαψεύδει ότι εκμεταλλεύτηκε ο ίδιος κάποιο μεταλλείο, από τη θέση του ως βουλευτής. Κάλυψε μάλιστα να τον υποστηρίξουν με επιστολές ο νομομηχανικός Σερρών Ε. Καλιαντζής, ο υποδιοικητής της Τράπεζας Ε. Γρηγορίου, και ο Γενικός Διευθυντής του Ινστιτούτου Γεωλογίας και Ερευνών Υπεδάφους κ. Ζάχος. Το δεύτερο άρθρο φέρει τον τίτλο «Ο Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΔΙΑΨΕΥΔΕΙ ΤΑΣ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΤΟΥ ΑΝΑΓΡΑΦΕΙΣΑΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ»³⁹⁰. Ο κ. Καραμανλής διέψευσε με δημόσια επιστολή του, ορισμένες καταγγελίες εναντίον του. Η καταγγελία πρωινής εφημερίδας υποστήριξε ότι παραχωρήθηκε στον ίδιο μεταλλείο λιγνίτη, 7.531 στρεμμάτων, στην περιοχή των Σερρών. Ακόμη, υποστηρίχθηκε ψευδώς, ότι με χρήματα του Ταμείου «Πρόνοια – Εργασία» κατασκεύασε οδό που οδηγεί στο μεταλλείο αυτό. Λεπτομερής απάντηση του κ. Καραμανλή δημοσιεύεται στην τρίτη σελίδα της εφημερίδας.

Την Τετάρτη 16 Σεπτεμβρίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «Ο κ. ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΔΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΩΝ ΔΙΑ ΤΟΝ κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΝ»³⁹¹. Φιλοξενείται δήλωση του Υπουργού Βιομηχανίας για το σκάνδαλο που σχετίζεται με τον κ. Καραμανλή. Ο ίδιος, υποστηρίζει ότι το 1937, ο κ. Καραμανλής ως απλός πολίτης είχε ζητήσει άδεια έρευνας σε έκταση 8.800 στρεμμάτων στις Σέρρες. Μέχρι σήμερα ωστόσο, δεν του έχει δοθεί από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου αίτημα παραχώρησης.

Εκτός από την *Ελευθερία* και η *Εμπρός* σπεύδει να δημοσιεύσει τη θέση του Καραμανλή για την υπεράσπισή του. Στις 15 Σεπτεμβρίου δημοσίευσε εκτενές άρθρο με τίτλο «ΕΞ ΑΦΟΡΜΗΣ ΕΝΟΣ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΟΣ – Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΥΚΟΦΑΝΤΙΑΣ ΤΩΝ»³⁹². Ο υπότιτλος αναφέρει ότι ούτε μεταλλευτική επιχείρηση ίδρυσε, ούτε δάνειο ζήτησε από την Τράπεζα. Ειδικότερα, το άρθρο αναφέρει ότι πρωινή εφημερίδα της αντιπολίτευσης, έγραφε στο κυριακάτικο φύλλο της ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής φέρεται ως ενοικιαστής μεταλλείου του Δημοσίου. Το μεταλλείο βρίσκεται στο χωριό Βιτάστη της Δράμας. Επίσης, το εν λόγω δημοσίευμα υποστηρίζει ότι κατασκευάστηκε και οδός που συμφέρει το μεταλλείο του κ. Καραμανλή, με χρήματα του Ταμείου «Πρόνοια – Εργασία».

Στην επιστολή που δημοσίευσε στον Τύπο, ο Υπουργός επικαλούμενος αρχικά τον *Νόμο περί Τύπου* ζητά από τον διευθυντή της εφημερίδας να δημοσιεύσει την επιστολή του ως έχει.

³⁹⁰ Ελευθερία, 15/09/1953, φύλλο 3.

³⁹¹ Ελευθερία, 16/09/1953, φύλλο 5.

³⁹² Εμπρός, 15/09/1953, φύλλο 1, 3.

Ο ίδιος υποστηρίζει ότι υπέβαλλε αίτηση αδείας μεταλλευτικών ερευνών «ως πας Έλλην πολίτης δικαιούται να πράξει», το 1937, όταν δεν ήταν ακόμη βουλευτής ή Υπουργός. Η άδεια παρατάθηκε μέχρι τις 18/02/1951, οπότε ο ίδιος απουσίαζε στην Αμερική. Έπειτα από την παρέλευση ενός έτους κοινοποιήθηκε η έκθεση του Επιθεωρητή Μεταλλείων, σύμφωνα με την οποία ο κ. Καραμανλής δικαιούταν να προκαλέσει την έκθεση του Διατάγματος της οριστικής παραχώρησης. Ο κ. Καραμανλής ωστόσο, δεν το έπραξε αυτό και εγκατέλειψε την υπόθεση, ενώ εκ των υστέρων διαπίστωσε ότι η περιοχή στερούταν μεταλλεύματος. Μέχρι αυτό το σημείο οι διαδικασίες ήταν καθ' όλα νόμιμες και δεν σχετίστηκαν με την ιδιότητά του ως Υπουργού. Σχετικά με την οδό που λέγεται ότι έχει κατασκευαστεί, προς απάντηση των ολιγόπιστων παρατίθεται μια βεβαίωση του νομομηχανικού Σερρών που επιβεβαιώνει τη δήλωση του κ. Υπουργού. Διαψεύδει επίσης στη συνέχεια, με βεβαίωση του Υποδιοικητή τραπέζης ότι ουδέποτε ο ίδιος έχει ζητήσει κάποιο δάνειο για οποιονδήποτε λόγο. Σχετική επιστολή έστειλε και ο Γενικός Διευθυντής του Ινστιτούτου Γεωλογίας και Ερευνών υπεδάφους, ο οποίος υποστήριξε ότι η συγκεκριμένη περιοχή στερείται οποιουδήποτε οικονομικού ενδιαφέροντος από μεταλλευτικής πλευράς.

Το ζήτημα με τις κατηγορίες κατά του Υπουργού Δημοσίων Έργων ξεπεράστηκε σύντομα και στις 19 Σεπτέμβρη η *Ελευθερία* δημοσίευσε ένα άρθρο για τα υδροηλεκτρικά εργοστάσια στον Άγρα³⁹³. Ο ανταποκριτής της εφημερίδας ανέφερε ότι μετά από επίσκεψη διαπίστωσε ότι τα έργα δεν πρόκειται να αποπερατωθούν μέχρι τέλος Δεκέμβρη, όπως είχε αρχικά προβλεφθεί. Το άρθρο αναφέρει ότι οι κάτοικοι της Β. Ελλάδας αγωνιούν για την πρόοδο των εργασιών. Παράλληλα οι επισκέπτες της Θεσσαλονίκης απορούν με την ελλιπή και ελλαττωματική ηλεκτροδότησή της.

Στο ίδιο πνεύμα με την *Ελευθερία*, ρεπορτάζ της *Εμπρός* αναφέρει: «ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΔΙΕΝΕΞΙΝ ΤΗΣ ΔΕΗ ΚΑΙ ΗΕΑΠ – ΟΙ ΑΘΗΝΑΙΟΙ ΘΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΟΥΝ ΛΑΜΠΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΕΦΕΤΟΣ;»³⁹⁴. Το άρθρο ξεκινά με το ερώτημα που ταλανίζει τους κατοίκους της Αθήνας: είναι επαρκές το ρεύμα για όλους αλλά και για τις νέες βιομηχανίες; Την απάντηση έδωσε ο διευθυντής της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού, ο Αμερικανός κ. Παμπστ. Υποστήριξε ότι τα υπαγόμενα στη Δ.Ε.Η. υδροηλεκτρικά και θερμοηλεκτρικά εργοστάσια θα είναι σε λίγο καιρό σε θέση να καλύψουν της ανάγκες όλης της χώρας. Πρέπει να δοθεί προσοχή στην επαρχία ειδικά, καθώς «ο ηλεκτρισμός θα δώσει νέα ζωή στην ήπειρο».

³⁹³ *Ελευθερία*, 19/09/1953, φύλλο 1.

³⁹⁴ *Εμπρός*, 08/10/1953, φύλλο 1, 5.

Το άρθρο συνοδεύεται από μία φωτογραφία που αναπαριστά ένα τμήμα από το θερμοηλεκτρικό εργοστάσιο Αλιβερίου.

Η *Βραδυνή* στις 14 Οκτώβρη έκανε λόγο για «ΤΟ ΝΕΟ ΥΔΡΟΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΑΓΡΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 40000 KW». Πιο συγκεκριμένα αναφέρει ότι την Κυριακή θα γίνουν τα εγκαίνιά του. Το εργοστάσιο χαρακτηρίζεται «*αιχμής*» καθώς μπορεί να καλύψει τις σημερινές ανάγκες, δεν θα επαρκεί ωστόσο για το μέλλον. Στη συνέχεια ο αρθρογράφος περιγράφει το υδροηλεκτρικό εργοστάσιο του Άγρα το οποίο και επισκέφτηκε.

Η *Ελευθερία* στη συνέχεια κάνει λόγο για το «ΤΟ ΥΔΡΟΗΛΕΚΤΡΙΚΟΝ ΕΡΓΟΝ ΤΟΥ ΜΕΓΔΟΒΑ»³⁹⁵. Υποστηρίζει ότι τις επόμενες ημέρες θα προκηρυχθεί διεθνής διαγωνισμός για την εκτέλεση του υδροηλεκτρικού εργοστασίου. Το έργο υπολογίζεται ότι θα κοστίσει 15 εκατομμύρια δολάρια, ενώ μέχρι στιγμής έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον για την ανάληψη του έργου από γαλλικούς οίκους. Το Σάββατο 31 Οκτώβρη δημοσίευσε ένα ακόμη άρθρο με τίτλο «ΠΑΡΟΧΗ ΡΕΥΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΑΛΙΒΕΡΙΟΝ»³⁹⁶ που υποστηρίζει ότι ανακοινώθηκαν ότι οι δοκιμές του δεύτερου στροβηλοεναλλακτήρα του εργοστασίου Αλιβερίου, με ισχύ 40.000 κιλοβάτ συνεχίζονται με επιτυχία.

Παρά την προσπάθεια να καλυφθούν πλήρως οι ανάγκες για το ηλεκτρικό ρεύμα, η ανησυχία από τα δεδομένα παραμένουν. Η *Εμπρός*, στις 5 Νοεμβρίου θίγει το ζήτημα με άρθρο της «ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ – ΕΙΣ ΑΠΟΛΥΤΟΝ ΣΚΟΤΟΣ ΖΟΥΝ 40.000 ΑΘΗΝΑΙΟΙ!»³⁹⁷. Το άρθρο ξενικά λέγοντας ότι τα μεγάλα έργα εξηλεκτρισμού στη χώρα μας, θα λύσουν το πρόβλημα των εξηλεκτρισμού όλης της Ελλάδας. Τα πράγματα δεν είναι όμως αισιόδοξα για τους Αθηναίους, τους κατοίκους του Πειραιά και για όσους υποβάλλουν τώρα τις αιτήσεις τους. Είναι αξιόπαινο βέβαια το γεγονός ότι η παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος στην πρωτεύουσα, έχει αυξηθεί στο τριπλάσιο από την προπολεμική ισχύ, ωστόσο η ανέγερση νέων οικοδομών και η δημιουργία νέων βιομηχανιών δεν είναι δυνατό να καλυφθούν με την υπάρχουσα παραγωγή. Για τον λόγο αυτό οι χρήστες υπέμειναν μέτρα όπως είναι η εκ περιτροπής διακοπή ρεύματος και η επιβολή προστίμου για την αυξημένη κατανάλωση. Το πρόβλημα της ισχύος ρεύματος έχει βελτιώσει η παραγωγή του εργοστασίου Αλιβερίου. Στο τέλος, το άρθρο αναφέρει οι αρμόδιοι θα πρέπει να προσέξουν ιδιαίτερος την περίπτωση του ηλεκτροφωτισμού της πρωτεύουσας ενώ συνοδεύεται και από

³⁹⁵ Ελευθερία, 30/10/1953, φύλλο 6.

³⁹⁶ Ελευθερία, 31/10/1953, φύλλο 4.

³⁹⁷ Εμπρός, 05/11/1953, φύλλο 3.

μία φωτογραφία που απεικονίζει ένα παιδί που προσπαθεί να διαβάσει. Η λεζάντα της εικόνας γράφει: «Χωρίς ηλεκτρικό φως κινδυνεύουν τα μάτια των παιδιών».

Το επόμενο διάστημα, η *Εμπρός* συνεχίζει να ενημερώνει τους αναγνώστες της για την εκτέλεση των έργων με σχετικό άρθρο για τα έργα στο Μέγδοβα και τα διυλιστήρια³⁹⁸ αλλά και για την κατασκευή του υδροηλεκτρικού εργοστασίου *Τρύπης*³⁹⁹, του οποίου η μελέτη αναβαλλόταν συνεχώς για πολλά χρόνια.

Στη συνέχεια, ο Τύπος στρέφει το ενδιαφέρον του στα έργα εξηλεκτισμού που πρόκειται να γίνουν στις νησιωτικές περιοχές της χώρας. Πρώτη η *Εμπρός*, στις 23 Ιανουαρίου αναφέρει ότι «ΔΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΘΑ ΑΝΥΨΩΘΕΙ ΤΟ ΒΙΟΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΤΩΝ»⁴⁰⁰. Η κυβέρνηση θα διαθέσει χρήματα για να ξεκινήσει το πρόγραμμα για τον ηλεκτροφωτισμό των νησιών και ειδικότερα για υδροηλεκτρικά έργα του νομού Χανίων. Παρόμοια έργα θα πραγματοποιηθούν παράλληλα και για άλλα νησιά. Για παράδειγμα γίνονται ενέργειες για τη μελέτη λειτουργίας δεξαμενής και ίδρυσης ναυπηγείων στη Σύρο. Στις 30 του ίδιου μήνα, ένα ακόμη σχετικό άρθρο της φέρει τον τίτλο: «ΠΛΗΡΕΣ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΡΟΣ ΕΞΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΝ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ»⁴⁰¹. Στο τέλος παρατίθεται σχόλιο του αρθρογράφου, ο οποίος υποστηρίζει ότι το πρόγραμμα αυτό θα είναι η απαρχή για τη λύση του ζητήματος του εξηλεκτισμού όλων των νήσων. Σχετικό άρθρο δημοσίευσε και η *Ελευθερία* την Τετάρτη 3 Φεβρουαρίου⁴⁰².

Το Σάββατο 6 του μήνα η *Ελευθερία* πληροφορεί τους αναγνώστες ότι «Θα προκηρυχθεί διεθνής διαγωνισμός δι' εκπόνησιν οριστικής μελέτης προς εξηλεκτισμόν της Κρήτης». Ειδικότερα, το άρθρο φιλοξενεί ανακοίνωση του Συντονιστικού συμβουλίου που αναφέρει ότι θα προκηρυχθεί διεθνής διαγωνισμός για εκτέλεση υδροηλεκτρικών, εγγειοβελτιωτικών και αρδευτικών έργων.

Στις 20 Μαρτίου η *Εμπρός* πραγματοποίησε μία ιδιαίτερη μνεία στο έργο της κυβέρνησης σε ένα άρθρο της με τίτλο «ΤΑ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΑ ΕΡΓΑ»⁴⁰³. Υποστηρίζεται πως οι πολίτες δυσπιστούν απέναντι στα έργα που εξήγγειλε η κυβέρνηση «Διότι πολλά από τα έργα, έχουν την τεραστίαν σημασίαν των οποίων ουδείς είναι δυνατόν νά αμφισβητήση». Καμία κυβέρνηση δεν πραγματοποίησε μέχρι σήμερα τα έργα που εξήγγειλε. Ο Υπουργός

³⁹⁸ *Εμπρός*, 14/11/1953, φύλλο 4.

³⁹⁹ *Εμπρός*, 29/11/1953, φύλλο 4.

⁴⁰⁰ *Εμπρός*, 23/01/1954, φύλλο 16.

⁴⁰¹ *Εμπρός*, 06/02/1954, φύλλο 16.

⁴⁰² *Ελευθερία*, 03/02/1954, φύλλο 3.

⁴⁰³ *Εμπρός*, 20/03/1954, φύλλο 3.

Συντονισμού, κ. Μαρκεζίνης όμως κατέστρωσε σχέδια για μεγάλα παραγωγικά έργα, τα οποία επιβεβαίωσε πως θα πραγματοποιηθούν. Τα μεγάλα αυτά παραγωγικά έργα «που θα αυξήσουν τον εθνικόν πλούτον, παύουν πλέον να αποτελούν προεκλογικόν πυροτέχνημα» έχουν μεταβεί από το στάδιο της μελέτης σε αυτό της εκτέλεσης. Στη συνέχεια του άρθρου αναφέρονται αναλυτικά τα έργα.

Ακόμη, το Σάββατο 12 Ιουνίου η *Εμπρός* δημοσίευσε άρθρο με τίτλο «ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ»⁴⁰⁴. Σύμφωνα με αυτό, παρουσία του Βασιλιά και του Παπάγου θα γίνουν τα εγκαίνια του υδροηλεκτρικού εργοστασίου στον ποταμό Λούρο. Η μεγάλη σημασία του για την περιοχή έχει εκτιμηθεί αφού έχει αρχίσει ήδη η παροχή ρεύματος στα Ιωάννινα και την Άρτα. Λήγοντας το άρθρο επισημαίνει πως παρόμοια έργα στην επαρχία θα «φέρουν τον πολιτισμό» και θα εξασφαλίσουν θέσεις εργασίας για χιλιάδες Έλληνες. Το επόμενο Σάββατο ένα ακόμη ρεπορτάζ τονίζει τον σημαντικό ρόλο των έργων εξηλεκτρισμού⁴⁰⁵. Το άρθρο μιλά για το υδροηλεκτρικό εργοστάσιο Λούρου και αναφέρει ότι οι κάτοικοι δεν θα αναγκάζονται πλέον να συμβιβάζονται με το ρεύμα ασθενούς τάσης των τοπικών εργοστασίων. Ο αρθρογράφος κάνει ωστόσο και μία γενική παρατήρηση: αναφέρει ότι οι αρμόδιοι πρέπει να κατεβάσουν την τιμή του ρεύματος γιατί είναι απρόσιτο για πολλά σπίτια. Για την κατασκευή του εργοστασίου εργάστηκαν 860 εργάτες, το μεγαλύτερο ποσοστό των οποίων ήταν Έλληνες. Σχετικό άρθρο, μικρότερης έκτασης δημοσίευσε και η *Ελευθερία* στις 8 Ιουνίου⁴⁰⁶.

Ωστόσο, από το τέλος Ιουνίου η *Ελευθερία* με μία σειρά από άρθρα της βάλλει κατά της κυβέρνησης Παπάγου⁴⁰⁷. Αναφέρει ότι η κυβέρνηση αισθάνεται την πενιχρότητα του ετήσιου απολογισμού της στον τομέα της ανασυγκρότησης και επιχειρεί να μετριάσει την εντύπωση εξαγγέλλοντας την επικείμενη έναρξη εκτέλεσης μεγάλων έργων στην πρωτεύουσα. Ο δημοσιευμένος χάρτης φέρει τον τίτλο «νέα μέση λύσις», η οποία δεν είναι ούτε «νέα» ούτε «μέση», καθώς έχει ήδη ελεγχθεί από τους αρμόδιους στο παρελθόν και έχει χαρακτηριστεί «δαπανηδοτέρα και τεχνικώς δυσχερεστέρα και οικονομικώς ολιγότερον αποδοτική και ως τέτοια απορριφθείσα». Σχετικά με τη νέα παραχώρηση προς την Πάουερ (εγκατάστασης θερμοηλεκτρικής ενέργειας 70.000 K.W.), δεν καταδέχθηκε η κυβέρνηση να διευκρινίσει πως θα ενταχθεί η νέα αυτή δύναμη στο ενεργειακό της πρόγραμμα και τι επίπτωση θα έχει στον λογαριασμό του ρεύματος της ΔΕΗ. Η γνωστή και έντονη αντίδραση της ΔΕΗ είναι εύλογη και πρέπει να ελπίζει κανείς ότι θα οδηγήσει την κυβέρνηση σε αναθεώρηση των αποφάσεών

⁴⁰⁴ Εμπρός, 12/06/1954, φύλλο 3.

⁴⁰⁵ Εμπρός, 19/06/1954, φύλλο 2.

⁴⁰⁶ Ελευθερία, 08/06/1954, φύλλο 6.

⁴⁰⁷ Ελευθερία, 30/06/1954, φύλλο 6.

της, οι οποίες πιθανόν να προκαλέσουν την αναβολή και ματαίωση των σημαντικών υδροηλεκτρικών έργων του Μέγδοβα – Αχελώου. Από τον Φεβρουάριο παρατηρείται το αυξανόμενο έλλειμα του ισοζυγίου πληρωμών. Εύλογα λοιπόν πρέπει να ανησυχεί για την εξέλιξη της οικονομικής πορείας της χώρας. Τέλος, ενώ για το έτος 1952-1953 λάβαμε περίπου 430 εκατομμύρια από την αμερικανική βοήθεια, για τον προϋπολογισμό του λήγοντος έτους διετεθήσαν εις βάρος της ανασυγκρότησης 1091 εκ. παλαιές δραχμές. Είναι λογικό ο απολογισμός αυτός να έχει οδηγήσει στη δραστική περικοπή της αστυνομικής βοήθειας και να έχει διαμυσθεί σε όλα όσα έλεγε ο Παπάγος στις προεκλογικές υποσχέσεις του. Επίσης, για πρώτη φορά στην εξαετή ιστορία της βοήθειας, η οικονομική βοήθεια του προσεχούς έτους να προορίζεται για την απορρόφηση αμερικανικών γεωργικών προϊόντων. Την εξέλιξη αυτή όχι μόνο δεν εμπόδισαν αλλά τη διευκόλυναν οι μεγαλόστομες και πανηγυρικές διακηρύξεις της παρούσας κυβέρνησης περί οριστικής και πλήρους εξυγίανσης του συναλλαγματικού και δημοσιονομικού οργανισμού της χώρας. Το ιδιαίτερα αιχμηρό άρθρο της *Ελευθερίας* ασκεί έντονη κριτική στον Παπάγο. Το επόμενο διάστημα τα δημοσιεύματα της εφημερίδας είναι ιδιαίτερα επικριτικά σχετικά με την οικονομία της χώρας.

Το κύριο άρθρο της αρχές Ιουλίου έφερε τον τίτλο «ΕΝΑ ΕΤΟΣ ΑΠΑΤΗΣ»⁴⁰⁸. Το άρθρο αναφέρει ότι έκλεισε ένα έτος από την υποτίμηση της δραχμής που πραγματοποιήθηκε για να τεθούν «τα ασφαλή θεμέλια της οικονομικής ανορθώσεως της Ελλάδος». Το έτος αυτός υποτίθεται ότι θα ήταν το πρώτο του δυναμικού προγράμματος ανασυγκρότησης της χώρας, που εκπόνησε ο «ρωμαλαίος, καινοτόμος και δημιουργικός Συναγερμός». Αυτά είχε υποσχεθεί «στομφωδώς» στον ελληνικό λαό ο τότε Υπουργός του Συντονισμού. Το πρόγραμμα που εξήγγειλε σε μία ομιλία του στο ραδιόφωνο και μετά από το ταξίδι του στην Αμερική, αποτελούνταν από τρία κεφάλαια. Το πρώτο αφορούσε τη συμπλήρωση των εκτελούμενων εγχειοβελτιωτικών έργων και την έναρξη νέων. Το δεύτερο τη συμπλήρωση των ενεργειακών έργων που εκτελούνταν, (Αλιβερίου, Άγρα, Λάδωνος και Λούρου) και την κατασκευή νέων έργων (ένωση του βορείου και του νοτίου δικτύου, Πτολεμαΐδας, Μέγδοβα και Αχελώου). Το τρίτο κεφάλαιο αφορούσε την ίδρυση νέων βασικών βιομηχανιών (δυλιστήρια πετρελαίων, αζώτου, νικελίου, αλουμινίου, σόδας, μαγνησίου κλπ). Όλα τα έργα που προαναφέραμε δεν θα πραγματοποιούνταν βεβαίως μέσα σε ένα έτος, αλλά η κυβέρνηση τα είχε κλιμακώσει μέσα στον χρόνο. Διαβεβαίωσε όμως το έθνος η κυβέρνηση, ότι μέσα στους επόμενους δύο μήνες θα άρχιζε η πρώτη σειρά των έργων και αμέσως μετά θα τίθονταν οι βάσεις των βιομηχανιών αζώτου και νικελίου. Στο πρόγραμμα αυτό, προστέθηκε και η αξιοποίηση του Μέγδοβα. Όλα

⁴⁰⁸ Ελευθερία, 01/07/1954, φύλλο 1.

αυτά επρόκειτο να γίνουν εντός του λήξαντος οικονομικού έτους. «Και όπως μας διαβεβαίωσαν τα άναρθρα κυβερνητικά κύμβαλα: ο Συναγερμός κρατεί τον λόγον του...».

Το άρθρο ωστόσο δεν τελειώνει εδώ. Συνεχίζει την αιχμηρή κριτική του στην κυβέρνηση: «τον χρυσοποίκιλτον στρατάρχη και τον «ρωμαλέον υπαρχηγόν». Ο πρώτος βρίσκεται στη Γερμανία και ο δεύτερος ταξιδεύει στην Ευρώπη, με πρώτο σταθμό στην Αυστρία. Υπό τις συνθήκες αυτές δεν θα αποτελούσε αγένεια η διατύπωση μίας ερώτησης που έρχεται στα χείλη όλων των Ελλήνων: «Τί εκάματε, κύριοι μεσίοι και θαυματοποιοί, έναντι εκείνων πού υπεσχέθητε τόσον πομπωδῶς και κατηγορηματικῶς;». Η απάντηση είναι ότι δεν έκαναν τίποτα απολύτως. Τα έργα που θα έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί ήδη στην ανατολή του έτους 1954-1955 αποτελούνται από δύο κατηγορίες: τα πρώτα είναι εκείνα που είχαν αρχίσει από τους προκατόχους της κυβέρνησης. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν τα σχέδια εκείνα που θα εγκαινίαζε και θα εκτελούσε ο Συναγερμός. Στο τέλος τους άρθρου, ο συντάκτης προκαλεί κάποιον κυβερνητικό εκπρόσωπο να απαντήσει σχετικά και διαβεβαιώνει τους αναγνώστες ότι θα τους πληροφορήσει αμέσως.

Στις 4 Ιουλίου η *Ελευθερία* κάνει λόγο για «ΥΠΟΠΤΑ ΣΗΜΕΙΑ»⁴⁰⁹, συνεχίζοντας να ασκεί κριτική στην κυβέρνηση του Ελληνικού Συναγερμού για τα δημόσια έργα. Ειδικότερα, αναφέρεται ότι την ελληνική κυβέρνηση χαρακτηρίζει μία μυστικοπάθεια και δεν νιώθει ότι έχει την υποχρέωση να ενημερώσει τον κόσμο για τις ευθύνες που έχει αναλάβει. Ειδικότερα, γίνεται λόγος για την υπόθεση του Μέγδοβανη εκτέλεση των έργων του οποίου έχει ανατεθεί σε μία αμερικανική εταιρία. Για την υπόθεση διωλιστηρίων που δεν είναι ξεκάθαρο σε ποιον θα ανατεθούν τα έργα, γίνεται ακόμη λόγο για τον Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο, αλλά και για την υπόθεση της Πάουερ της οποίας οι όροι σύμβασης με το Ελληνικό κράτος δεν είναι γνωστοί. Τέλος, η κυβέρνηση χαρακτηρίζεται ανεπαρκής, ανοργάνωτη ενώ εκφράζονται ευθέως και αμφιβολίες για την εντιμότητά της.

Μετά από δύο μικρά ενημερωτικά άρθρα η *Ελευθερία*, στο πρώτο από τα οποία δίνει πληροφορίες για την οριστική μελέτη των υδροηλεκτρικών έργων του Αχελώου⁴¹⁰ και στο δεύτερο για τα υδροηλεκτρικά έργα του Λάδωνος⁴¹¹, ξεκινάει ξανά να βάλλει με πιο αιχμηρότερα σχόλια κατά της κυβέρνησης. Την Κυριακή 3 Οκτώβρη δημοσίευσε άρθρο με τον τίτλο «ΤΑ ΣΚΑΝΔΑΛΑ»⁴¹² που κάνει λόγο για τους όρους με τους οποίους

⁴⁰⁹ Ελευθερία, 04/07/1954, φύλλο 1.

⁴¹⁰ Ελευθερία, 08/08/1954, φύλλο 8.

⁴¹¹ Ελευθερία, 21/09/1954, φύλλο 5.

⁴¹² Ελευθερία, 03/10/1954, φύλλο 1.

πραγματοποιήθηκαν τα μεγάλα δημόσια έργα. Το άρθρο ξεκινά αναφέροντας ότι είναι μεν χρήσιμα τα δημόσια έργα αναμφισβήτητα, μία κυβέρνηση όμως που δεν έχει κάτι να κρύψει οφείλει να υπογράψει τόσο μεγάλες συμβάσεις με διαφανείς διαδικασίες. Ειδικότερα θα πρέπει να γίνονται γνωστοί οι όροι κάθε σύμβασης αλλά και τα αποτελέσματα κάθε διαγωνισμού για να είναι ξεκάθαρο στον ελληνικό λαό ότι πραγματοποιείται η πιο συμφέρουσα συμφωνία. Αντιθέτως, ο Ελληνικός Συναγερμός κρατά στο σκοτάδι όλες τις μελέτες για τα έργα που πρόκειται να πραγματοποιηθούν και έπειτα τα περνά από έγκριση ως «επείγοντα». Η διαδικασία αυτή πραγματοποιήθηκε για όλα τα μεγάλα δημόσια έργα, όπως είναι τα έργα του Μέγδοβα ή τα διωλιστήρια.

Η *Εστία*, τη Δευτέρα 24 Ιανουαρίου δημοσίευσε άρθρο που αναφέρεται σε αυτά που γράφονται την περίοδο αυτή για τη διακοπή των παραγωγικών έργων στη Μακεδονία⁴¹³. Τα δημοσιεύματα αναφέρουν ότι πρόκειται για την εξάλειψη των κονδυλίων ενώ στις φήμες «απήντησε χθες με μία διάψευσιν, που αποτελεί πανηγυρική επιβεβαίωσιν των καταγγελλθέντων». Το άρθρο, καταλήγει συμπερασματικά ότι οι δαπάνες για τα παραγωγικά έργα της Μακεδονίας ήταν μεγαλύτερες από αυτές που υπολόγιζαν οι μελέτες, χάριν στις σπατάλες των αρμοδίων. Επομένως δεν φταίει μόνο ο καλός καιρός «αλλά μάλλον ο... κακός και ψυχρός, που επικρατεί φευ! Εις τα υπηρεσίας μας!...».

Το επόμενο διάστημα, η *Βραδυνή* και η *Εστία* καλύπτουν την είδηση των εγκαινίων του εργοστασίου του Λάδωνα με τα άρθρα που φέρουν τους τίτλους: «Την 22αν Μαΐου τελούνται τα επίσημα εγκαίνια του εργοστασίου του Λάδωνος – Παραγωγή 60.000 ΚΒ. Ηλεκτρικού ρεύματος ωριαίως»⁴¹⁴ και «ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΟΥ ΛΑΔΩΝΟΣ – Η ΧΘΕΣΙΝΗ ΤΕΛΕΤΗ»⁴¹⁵ αντίστοιχα. Και τα δύο άρθρα κάνουν μία σύντομη αναφορά στη σπουδαιότητα των έργων.

Η *Ελευθερία* την περίοδο αυτή διατηρεί την επιθετική στάση της στα πεπραγμένα της κυβέρνησης, ή μάλλον πιο σωστά την έντονη κριτική της. Στις 11 Ιουνίου δημοσιεύτηκε άρθρο στη στήλη *Επιστολαί* με τίτλο «ΟΙ ΠΛΗΤΤΟΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΜΕΓΔΟΒΑ»⁴¹⁶. Ο Σύλλογος πληττομένων αναφέρει ότι με τα εν λόγω έργα δημιουργείται πρόβλημα σε 10.000 κατοίκους των οποίων απαλλοτριώνονται οι περιουσίες. Αν και ολοκληρώθηκε η εκπόνηση της μελέτης του έργου, δεν είναι ωστόσο ξεκάθαρο τι θα γίνει με τα ζητήματα των κατοίκων

⁴¹³ *Εστία*, 24/01/1955, φύλλο 1.

⁴¹⁴ *Βραδυνή*, 14/05/1955, φύλλο 3.

⁴¹⁵ *Εστία*, 23/05/1955, φύλλο 4.

⁴¹⁶ *Ελευθερία*, 11/06/1955, φύλλο 4.

δέκα χωριών, από τα οποία θα αφαιρέσουν γη είκοσι δύο με τριάντα χιλιάδων στρεμμάτων, σύμφωνα με εκτιμήσεις. Η επιστολή τελειώνει με την εξής φράση: «*Εις την βίαν του κράτους, θα αντιτάζωμεν και ημείς βίαν νόμιμον. Θα είμεθα δε'δι'ό,τιδήποτε επακολουθήση εντελώς ανεύθουνοι*». Στις 15 Ιουνίου στην ίδια στήλη, παρόμοιο άρθρο φέρει τον τίτλο «ΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΑΦΕΝΤΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΛΑΔΩΝΟΣ»⁴¹⁷. Ειδικότερα, το άρθρο φιλοξενεί επιστολή πρώην Υπουργού, που κάνει λόγο για την κατάσταση που δημιουργήθηκε από τα έργα για τους επτά χιλιάδες κατοίκους των γύρω περιοχών. Όσοι κάτοικοι είχαν την οικονομική δυνατότητα, στράφηκαν προς τον κ. Πρόεδρο Πρωτοδίκων για τη δικαίωσή τους από τις απαλλοτριώσεις. Ακόμη, στο δράμα των κατοίκων προστίθενται και τα προβλήματα που προκύπτουν από τον αποκλεισμό οδών εξαιτίας των έργων και κατ' επέκταση, την έλλειψη νερού σε κάποιες περιπτώσεις. Όλα τα προηγούμενα φανερώνουν την «*προχειρότητα με την οποία η ΔΕΗ αντιμετωπίζει προβλήματα τόσων χιλιάδων ανθρώπων υπάρξεων*». Τέλος, το άρθρο αναφέρει ότι οι χιλιάδες κάτοικοι της περιοχής, καλούνται να εγκαταλείψουν τις περιουσίες τους και να αναζητήσουν νέους πόρους προς επιβίωση «*διότι εκεί οδηγεί η αναισθησία των αρμοδίων*».

Η *Εμπρός* συνεχίζει να υπερασπίζεται το έργο της κυβέρνησης χωρίς να σχολιάζει τα λεγόμενα της *Ελευθερίας*. Στις 16 Απριλίου δημοσίευσε άρθρο με τίτλο «*ΕΝΑ ΤΕΡΑΣΤΙΟΝ ΕΡΓΟΝ ΠΟΥ ΤΙΜΑ ΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ – ΦΩΣ ΘΑ ΑΠΟΚΤΗΣΕΙ ΚΑΘΕ ΣΠΙΤΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ*»⁴¹⁸. Το άρθρο αναφέρει ότι το πρόγραμμα εξηλεκτρισμού, είναι το σπουδαιότερο έργο που έχει γίνει στη χώρα μας, μετά από τα έργα στην Ακρόπολη. Πιο συγκεκριμένα αναφέρεται ότι προπολεμικά στο μεγαλύτερο μέρος της χώρας δεν υπήρχε ηλεκτρικό ρεύμα. Το προνόμιο αυτό απολάμβανε μόνο η πρωτεύουσα ενώ σε κάποιες περιοχές δεν υπήρχε σταθερή τάση και ως εκ τούτου δεν μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και οι ηλεκτρικές συσκευές.

Σήμερα όμως, χάρη στα τέσσερα νέα εργοστάσια είναι δυνατός ο εξηλεκτρισμός για το μεγαλύτερο μέρος της χώρας μας. Η σύνδεση των εργοστασίων εξασφαλίζει άφθονη ηλεκτρική ενέργεια και ως εκ τούτου θα βελτιωθεί το βιοτικό μας επίπεδο. Το άρθρο λήγει υποστηρίζοντας ότι πλέον η Ελλάδα έχει αποκτήσει τη βάση για μία σύγχρονη και πολιτισμένη ζωή. Τα εργοστάσια θα συμβάλλουν σημαντικά στην αξιοποίηση των άλλων παραγωγικών πηγών της χώρας μας. Το άρθρο συνοδεύεται από τέσσερις φωτογραφίες που απεικονίζουν κατά σειρά: α) Το εργοστάσιο Αλιβερίου που διοχετεύει ενέργεια στην Πελοπόννησο και τη

⁴¹⁷ *Ελευθερία*, 15/06/1955, φύλλο 4.

⁴¹⁸ *Εμπρός*, 16/04/1955, φύλλο 6, 15.

Θεσσαλία β) έναν πύργο της ΔΕΗ γ) το υδροηλεκτρικό έργο του Λάδωνα και δ) το υδροηλεκτρικό εργοστάσιο του Λούρου χάρη στο οποίο η Ήπειρος θα «λάμπει». Το Σάββατο 25 Ιουνίου άρθρο με τίτλο «Η Πτολεμαΐς»⁴¹⁹ μιλάει για τη σπουδαιότητα των έργων της περιοχής.

Τέλος, σχετικά με τη στέγαση προς ενίσχυση της επαρχιακής βιομηχανίας δημοσιεύτηκε ρεπορτάζ με τίτλο «ΘΑ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΔΑΝΕΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΕΓΕΡΣΙΝ ΟΙΚΗΜΑΤΩΝ»⁴²⁰. Το άρθρο αφορά την ενίσχυση της επαρχιακής βιομηχανίας και αναφέρει ότι συνήλθε υπό την προεδρία του Υπουργού Συντονισμού η Νομισματική Επιτροπή. Αποφάσισαν τα εισπραττόμενα τοκοχρεολύσια από την Κτηματική Τράπεζα, να μην επιστρέφονται στην Τράπεζα της Ελλάδας αλλά να διατίθενται κατά τα τρία τέταρτα για την επιχορήγηση κτηματικών δανείων στις επαρχίες, κατά προτίμηση για την επισκευή και την ανέγερση μικρών οικημάτων.

3.6 Τα βελτιωτικά και παραγωγικά έργα

Εκτός από την ίδρυση των εργοστασίων που σκοπό είχαν να βελτιώσουν το βιοτικό επίπεδο των Ελλήνων, πραγματοποιήθηκαν επίσης και σημαντικά εγγειοβελτιωτικά, αρδευτικά αλλά και αντιπλημμυρικά έργα τα οποία επρόκειτο να συμβάλλουν και στη βελτίωση της ελληνικής οικονομίας.

Η πρώτη εφημερίδα που έκανε λόγο για τέτοιου είδους έργα από την ανάληψη της εξουσίας από την παρούσα κυβέρνηση, ήταν η *Εμπρός*. Ειδικότερα στις 11 Ιανουαρίου 1953 δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙ' ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤΙΩΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ»⁴²¹, στο οποίο αναφέρονται αναλυτικά τα έργα που πρόκειται να γίνουν. Στις 27 Ιανουαρίου ένα ακόμη άρθρο κάνει λόγο για τα εγγειοβελτιωτικά έργα στη Μεσσηνία⁴²² που πρόκειται να εκτελεσθούν το τρέχον εξάμηνο, για τη βελτίωση του γεωργικού εισοδήματος και την καλύτερη αξιοποίηση του γεωργικού πλούτου της περιοχής. Τα έργα αυτά πρόκειται να χρηματοδοτηθούν από το Εθνικό Ίδρυμα. Στη συνέχεια αναφέρεται ότι τα έργα έχουν χωριστεί σε τέσσερις ομάδες οι οποίες αναλύονται διεξοδικά.

⁴¹⁹ Εμπρός, 25/06/1955, φύλλο 3.

⁴²⁰ Εμπρός, 11/03/1953, φύλλο 6.

⁴²¹ Εμπρός, 11/01/1953, φύλλο 6.

⁴²² Εμπρός, 27/01/1953, φύλλο 5.

Την Κυριακή 15 Φεβρουαρίου δημοσιεύτηκε άρθρο στην *Ελευθερία* με τίτλο «Η ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤΙΩΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΕΔΙΑΔΑ ΤΗΣ ΑΡΤΗΣ»⁴²³. Στο πρώτο μέρος περιγράφονται τα εγχειοβελτιωτικά έργα της περιοχής και τα οφέλη που προσφέρουν στους κατοίκους. Τα οφέλη εκτός από τη διαφύλαξη των χωραφιών από τις πλημμύρες του Λούρου, είναι και η εξασφάλιση της ύδρευσης των εύφορων χωραφιών. Στο δεύτερο μέρος έγινε λόγος για τα εγχειοβελτιωτικά έργα αλλά και τις δαπάνες που πρόκειται να απαιτηθούν.

Η Εμπρός, σε επόμενο άρθρο της κάνει πιο συγκεκριμένη τη δράση για τα εγχειοβελτιωτικά και αναφέρεται στο πρόσωπο του Υπουργού Δημοσίων Έργων⁴²⁴. Το άρθρο αναφέρει ότι ο κ. Καραμανλής ανακοίνωσε ότι τον Μάρτιο διατέθηκαν πιστώσεις για την εκτέλεση έργων για τις περιοχές της βόρειας Ελλάδας: δηλαδή για αντιπλημμυρικά, αρδευτικά και στραγγιστικά έργα των πεδιάδων Πιερίας, Θεσσαλονίκης, Σερρών και Δράμας. Την Τρίτη 18 Μαρτίου δημοσιεύτηκε ρεπορτάζ με τίτλο «ΑΡΧΙΖΟΥΝ ΣΗΜΕΡΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗΝ ΤΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ»⁴²⁵. Το άρθρο αναφέρει ότι τα εγκαίνια έναρξης θα γίνουν παρουσία του Υπουργού Δημοσίων Έργων και τα έργα αποτελούν συμπλήρωμα του όλου συγκροτήματος αντιπλημμυρικών έργων της λεκάνης του Κηφισού Αττικής. Τα τελευταία απέμειναν ανεκτέλεστα λόγω του πολέμου, της κατοχής και των οικονομικών δυσχερειών. Πρόκειται να απαλλάξουν από τις πλημμύρες τους κατοίκους και είναι για τη συλλογή των όμβριων υδάτων. Ο προϋπολογισμός της δαπάνης ανέρχεται στο ύψος 6.500.000.000 δραχμών.

Η *Ελευθερία* υποστηρίζει τη δράση της κυβέρνησης μέσα από τα δύο σχετικά άρθρα της. Την Κυριακή 29 Μαρτίου αναφέρει ότι θα δημιουργηθούν προσεχώς, νέες καλλιεργήσιμες εκτάσεις στην πεδιάδα της Άρτας που πρόκειται να αποκαταστήσουν τετρακόσιες πενήντα οικογένειες ακτημόνων⁴²⁶. Τα έργα πρόκειται να βοηθήσουν στην οικονομία της χώρας μας καθώς θα συμβάλλουν στη βελτίωση της καλλιέργειας. Ακόμη, η εκμετάλλευση των αγροτικών προϊόντων και η ίδρυση αγροτικών συνεταιρισμών πρόκειται να βελτιώσει την τιμή των αγροτικών προϊόντων. Το άρθρο συνοδεύεται από δύο φωτογραφίες: η πρώτη απεικονίζει τμήμα της πεδιάδας της Άρτας που έχει αποστραγγισθεί και η δεύτερη ένα μηχάνημα του αντλιοστασίου της λίμνης Βίγλας. Το δεύτερο άρθρο αφορά την κατασκευή του μεγάλου

⁴²³ *Ελευθερία*, 15/02/1953, φύλλο 5.

⁴²⁴ *Εμπρός*, 17/03/1953, φύλλο 6.

⁴²⁵ *Εμπρός*, 18/03/1953, φύλλο 6.

⁴²⁶ *Ελευθερία*, 29/03/1953, φύλλο 6.

φράγματος του Αξιού⁴²⁷. Αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων δήλωσε στους δημοσιογράφους ότι θα δημοπρατηθεί σε λίγο καιρό το εν λόγω έργο, σε απόσταση 28 χιλιομέτρων από τις εκβολές του ποταμού, θα είναι χαμηλό και θα αποτελέσει το σημαντικότερο τμήμα των εγχειοβελτιωτικών έργων ολόκληρης της χώρας! Στο ίδιο πνεύμα η *Εμπρός* στις 14 Απριλίου αναφέρει ότι «ΘΑ ΕΞΕΤΑΣΘΕΙ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΦΡΑΓΜΑΤΟΣ ΦΑΣΙΔΕΡΙ»⁴²⁸.

Η *Εμπρός* δεν παρέλειψε φυσικά να κάνει ιδιαίτερη μνεία στα έργα της κυβέρνησης Παπάγου για μία ακόμη φορά. Στις 16 Απριλίου δημοσιεύτηκε ρεπορτάζ με τίτλο «ΧΑΡΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΗΣ ΑΡΔΕΥΣΕΩΣ – ΚΑΙ Η ΑΡΤΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΓΗ ΤΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΙΑΣ!»⁴²⁹. Αυτό επιτυγχάνεται με την αποστράγγιση της λίμνης Βίγλας που αποκαθίστανται περισσότεροι από 450 οικογένειες ακτημόνων. Ο υπότιτλος του άρθρου είναι «ΜΕΓΙΣΤΗ Η ΩΦΕΛΕΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗΝ ΜΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ». Με τα ανωτέρω έργα στην πεδιάδα της Άρτας, πλησιάζει η μέρα κατά την οποία η Ελλάδα θα είναι σε θέση να ικανοποιεί μόνη της τις ανάγκες της σε τρόφιμα. Περίπου 18.000 στρέμματα από την πεδιάδα της Άρτας, θα αποξηραθούν εγκαίρως για να καλλιεργηθούν το καλοκαίρι.

Το άρθρο, προκειμένου να υπογραμμίσει τη σημασία των έργων αυτών, κάνει μία αναφορά στη δράση των ιθυνόντων. Αναφέρει ότι σήμερα υπάρχουν σε όλη την Ελλάδα μεγάλες εκτάσεις εύφορης γης οι οποίες ήταν άγονες πριν από έξι χρόνια —πριν δηλαδή το πρόγραμμα της Αμερικανικής βοήθειας αρχίσει να συμβάλλει στην αύξηση της παραγωγής των τροφίμων στην Ελλάδα. Η Ελλάδα είχε καταστρώσει σχέδια αρδεύσεως αλλά δεν είχε μηχανήματα. Το Σχέδιο Μάρσαλ ήταν αυτό που έφερε στην Ελλάδα μηχανήματα εκτέλεσης χωματουργικών έργων αξίας περίπου 12 εκατομμυρίων δολλαρίων. Οι ειδικοί, για την αξιοποίηση του εδάφους υπολογίζουν ότι τελικά είναι δυνατό να προστεθούν περίπου 2,6 εκατομμύρια στρέμματα στη σημερινή έκταση των 32 εκατομμυρίων στρεμμάτων. Η αύξηση της γεωργικής παραγωγής των περιοχών είχε μεγάλη επίδραση στην οικονομική ζωή της χώρας. Έτσι, οι άθλιοι αγροτικοί συννοικισμοί μέσα σε λίγα έτη μεταβλήθηκαν σε εθνικά κεφάλαια. «*Ο οικοδομικός οργανισμός, ο οποίος παρατηρείται εις την Άρταν —όπου κατασκευάζονται πολλάί νέαι οικίαι— εκδηλούται και εις πολλάς περιοχάς της Ελλάδος*»!

Στις 22 Απριλίου η *Εμπρός* υπογραμμίζει το σημαντικό έργο της κυβέρνησης κάνοντας λόγο για την περιοχή της Δράμας αυτή τη φορά. Το σχετικό κύριο άρθρο φέρει τον τίτλο:

⁴²⁷ Ελευθερία, 09/04/1953, φύλλο 6.

⁴²⁸ Εμπρός, 14/04/1953, φύλλο 8.

⁴²⁹ Εμπρός, 16/04/1953, φύλλο 3, 4.

«ΑΠΟ ΜΙΑ ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΤΗ ΒΟΡΕΙΟ ΕΛΛΑΔΑ – ΔΡΑΜΑ, Η ΠΙΟ ΒΑΣΑΝΙΣΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ»⁴³⁰. Ο υπότιτλος του άρθρου είναι «*Τι γίνεται και τι να γίνη για να ορθοποδήσῃ ο Νομός. – Μεγάλα αρδευτικά και αντιπλημμυρικά έργα που θ' αυξήσουν το εθνικόν εισόδημα*».

Αναφέρεται ότι το βασικό εισόδημα των οικογενειών στηρίζεται στα καπνά και για τον λόγο αυτό τα αρδευτικά έργα που γίνονται για να βοηθήσουν την καπνοπαραγωγή θεωρούνται δώρο θεού. Ένα από τα βασικά προβλήματα της περιοχής είναι αυτό της στέγασης ενώ το άρθρο θίγει και το ζήτημα του εισοδήματος των κατοίκων από τα καπνά. Ειδικότερα, τα καπνά προπολεμικά απέδιδαν στους καπνοπαραγωγούς 900 περίπου εκατομμύρια. Πλέον τα εισοδήματα των καπνοπαραγωγών φθάνουν πλέον 1/3 των προπολεμικών. Η τρίτη και μεγαλύτερη ενότητα του άρθρου έχει τον τίτλο «ΑΡΔΕΥΤΙΚΑ ΕΡΓΑ», όπου δίνεται και η μεγαλύτερη βαρύτητα. Τα αρδευτικά έργα, τα οποία αναφέρονται αναλυτικά, θα τελειώσουν τον Ιούνιο και θα δώσουν 12.000 στρέμματα στην καπνοκαλλιέργεια. Το άρθρο λήγει υποστηρίζοντας ότι ο νομός Άρτας έχει ανάγκη και άλλα έργα προκειμένου να ορθοποδήσει.

Η *Ελευθερία* την Κυριακή 25 Μαΐου άρθρο με τίτλο «ΤΑ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΠΗΝΕΙΟΥ»⁴³¹ αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων αναχωρεί αεροπορικώς για να εγκαινιάσει την έναρξη των αντιπλημμυρικών έργων των εκβολών του Πηνειού. Από το έργο αυτό θα απαλλαγεί από τις πλημμύρες και τις εκβολές του Πηνειού, η οποία έχει έκταση 65.000 στρεμμάτων και είναι ιδιαίτερα εύφορη. Η *Εμπρός* αναφέρει ότι «ΚΑΡΤΙΤΙΣΘΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙ' ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤΙΒΤΙΚΑ ΕΡΓΑ»⁴³² σε συνεργασία του κ. Κ. Καραμανλή με τον Μπαρρούς. Ειδικότερα, με τον αρχηγό της Αμερικανικής Οικονομικής Αποστολής. Μέσα από το άρθρο της προβάλλει ιδιαίτερος την παρουσία του Υπουργού Δημοσίων Έργων αναφέροντας ότι ο τελευταίος συζήτησε το θέμα της δημοπράτησης των φραγμάτων Αξιού και Αλιάκμονα. Επί τη ευκαιρία συζητήθηκε και το πρόγραμμά για τα έργα που πρόκειται να πραγματοποιηθούν και θα απασχολήσουν μεγάλο αριθμό ανέργων, θα βελτιώσουν τη θέση των αγροτών, θα αυξήσουν σημαντικά το συνολικό εθνικό εισόδημα και θα δημιουργήσουν ατμόσφαιρα αισιοδοξίας την οποία έχει ανάγκη ο ελληνικός λαός. Έγινε ακόμη γνωστό ότι στο καταρτισθέν πρόγραμμα του κ. Καραμανλή περιλαμβάνονται όλα τα δυνάμενα να εκτελεσθούν στην Ελλάδα εγγειοβελτιωτικά έργα, για τα κυριότερα από τα οποία υπάρχουν ήδη πλήρεις μελέτες.

⁴³⁰ Εμπρός, 22/04/1953, φύλλο 1, 3.

⁴³¹ Ελευθερία, 24/05/1953, φύλλο 6.

⁴³² Εμπρός, 06/06/1953, φύλλο 4.

Τον Ιούνιο του 1953 η κακοκαιρία που έπληξε την περιοχή του Έβρου δημιούργησε πλημμύρες στην περιοχή καταστρέφοντας τις περιουσίες των κατοίκων. Η *Εμπρός* δημοσίευσε τότε με ένα αιχμηρό για την παρουσία της κυβέρνησης⁴³³. Ειδικότερα, αναφέρεται ότι καταστράφηκε ολόκληρη η παραγωγή των αγροτών ενώ παράλληλα τονίζεται η ανάγκη εκτέλεσης αντιπλημμυρικών έργων. Οι αυτόπτες μάρτυρες των γεγονότων δήλωσαν με κάθε τρόπο την οργή τους, καθώς καμία κυβέρνηση δεν κατόρθωσε να πραγματοποιήσει αντιπλημμυρικά έργα στον Έβρο. Αν και έχουν δοθεί εκατομμύρια για μελέτες, η μέχρι σήμερα απραξία κατέστρεψε για άλλη μία φορά τις ζωές των ανθρώπων στην περιοχή καθώς παρασύρθηκαν και πνίγηκαν ζώα, ενώ στα νερά έβλεπε κανείς και οικιακά σκεύη. «*Πραγματική τραγωδία !*». Στην τραγωδία των κατοίκων της περιοχής προστέθηκε και η καταστροφή της παραγωγής τους.

Στη συνέχεια, την Τετάρτη 1 Ιουλίου σχετικό ρεπορτάζ με τίτλο: «ΔΙΕΤΑΧΘΗ Η ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΕΡΓΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΝΟΜΟΝ ΕΒΡΟΥ»⁴³⁴ αποκαθιστά της εικόνα της κυβέρνησης. Γίνεται γνωστό ότι ο Στρατάρχης Παπάγος δέχθηκε τον βουλευτή του Έβρου ο οποίος ανέπτυξε τα ζητήματα του νομού του. Ακόμη, σε μικρό άρθρο στις 12 Ιουλίου γίνεται γνωστό ότι πραγματοποιήθηκε «ΣΥΣΚΕΨΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ»⁴³⁵ υπό την προεδρία του Υπουργού Δημοσίων Έργων. Η συζήτηση αφορούσε τα εγχειοβελτιωτικά έργα, λιμενικά, έργα οδοποιίας και γεφυρών. Τα θέματα έθεσε ο κ. Καραμανλής για να καθοριστεί το ύψος της χρηματοδότησής τους. Η σύσκεψη θα επαναληφθεί την Τρίτη με τη συμμετοχή μελών της Αμερικανικής Αποστολής.

Στις 9 Αυγούστου η *Εμπρός* δημοσίευσε κύριο άρθρο με τίτλο «2.060 ΔΙΣΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΡΑΧ. ΘΑ ΔΙΑΤΕΘΟΥΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ». Το άρθρο αυτό κάνει λόγο για το πρόγραμμα έργων επενδύσεων, που το 1953-1954 θα απαιτήσει τη διάθεση 2.060 δισεκατομμυρίων δραχμών. Το ποσό αυτό αφορά νέα έργα ενώ το άρθρο αναφέρει ότι το 1/5 του πενταετούς προγράμματος περιλαμβάνεται στις φετινές επενδύσεις που περιγράφονται διεξοδικά. Ο Μαρκεζίνης αναφέρει ότι η συνεργασία της κυβέρνησης με την Αμερικανική Αποστολή είναι «στενότερη και φιλικότερη». Ακόμη το πρόγραμμα επενδύσεων είναι δυνατόν να μεταβληθεί εάν κριθεί απαραίτητο.

Στη συνέχεια του άρθρου γίνεται λόγος για τα εγχειοβελτιωτικά έργα στα οποία η κυβέρνηση έχει στραμμένο το βλέμμα της αυτή την περίοδο: την άρδευση της πεδιάδας της

⁴³³ Εμπρός, 18/06/1953, φύλλο 5.

⁴³⁴ Εμπρός, 01/07/1953, φύλλο 4.

⁴³⁵ Εμπρός, 12/07/1953, φύλλο 5.

Θεσσαλονίκης, δεξιά και αριστερά του Λουδία. Σχετικά με την αξιοποίηση του Αχελώου, αναφέρεται ότι προβλέπεται η κατασκευή δύο φραγμάτων που θα εξασφαλίσουν προστασία και άρδευση. Στο σημείο αυτό ο Υπουργός δήλωσε ότι η κυβέρνηση αποβλέπει σε μακροπρόθεσμο πρόγραμμα ως μέσω για την αξιοποίηση της ελληνικής γης. Ένα ακόμη έργο που είναι προγραμματισμένο, είναι η αποξήρανση της λίμνης Λαμψίστης που θα αποδώσει στην καλλιέργεια 25.000 στρέμματα. Έπειτα ακολουθεί η διευθέτηση του Στρυμόνα, το έργο του Έβρου, του Νέστου και του Καλαμά.

Οι επιτακτικές ανάγκες για την εκτέλεση των έργων οδήγησαν στην ίδρυση Οργανισμού Εγγειοβελτιωτικών Έργων. Έτσι, μικρό άρθρο της εφημερίδας τον Αύγουστο του 1953 αναφέρει ότι «ΙΔΡΥΕΤΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤΙΩΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ»⁴³⁶, ο οποίος, σύμφωνα με κυβερνητική ανακοίνωση θα χρησιμοποιεί τις τεχνικές υπηρεσίες του Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Ειδικότερα, ο κ. Μαρκεζίνης θα συνεργαστεί με τον κ. Καραμανλή προς το τέλος της εβδομάδας, στον οποίο θα αναθέσει τη διακήρυξη δημοπρασίας για την κατασκευή του φράγματος Αξιού. Επίσης, έγινε γνωστό ότι έγινε η έναρξη της γενικής μελέτης για τα υδροηλεκτρικά έργα του Αχελώου.

Την Κυριακή 30 Αυγούστου δημοσιεύτηκε στην *Εμπρός* άρθρο με τίτλο «Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΕΔΗΛΩΣΕ ΧΘΕΣ: ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ 279 ΔΙΣ. ΔΡΑΧΜΩΝ ΔΙ' ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ – ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤΙΩΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ»⁴³⁷. Είναι ίσως η πρώτη φορά που δίνεται τόσο μεγάλη βαρύτητα στο έργο του Υπουργού Δημοσίων Έργων. Ειδικότερα, στο άρθρο γίνεται λόγος για σχετική ανακοίνωση του κ. Καραμανλή για τα προγράμματα του Υπουργείου για το οικονομικό έτος 1953-1954. Για τα συγκοινωνιακά έργα διατίθενται 110 δισεκατομμύρια δραχμών από τον προϋπολογισμό των επενδύσεων και 80 δισεκατομμύρια από τον τακτικό προϋπολογισμό. Στη συνέχεια, αναφέρει λεπτομερώς πως κατανέμονται τα ποσά αυτά, στα έργα οδοποιίας, για τις γέφυρες, για τα λιμενικά έργα, αεροδρόμια, δημόσια κτήρια, αλλά και στα εγγειοβελτιωτικά έργα. Τέλος, το άρθρο αναφέρει ότι ο Υπουργός συνοδευόμενος από τον διευθυντή της Αστυνομίας Αθηνών κ. Τσαούση μετέβη χθες και επιθεώρησε τα εκτελούμενα έργα ανακατασκευής στις οδούς Πατησίων και Β. Σοφίας.

Στη συνέχεια η *Εμπρός* αναφέρει ότι πρόκειται να δοθούν στην καλλιέργεια, μεγάλες εκτάσεις στον Αλιάκμονα, τον Αξιό και τον Αχελώο όπου θα αρχίσουν μεγάλα αρδευτικά

⁴³⁶ *Εμπρός*, 28/08/1953, φύλλο 6.

⁴³⁷ *Εμπρός*, 30/08/1953, φύλλο 6.

έργα⁴³⁸. Πιο συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκε σύσκεψη υπό την προεδρία του Σπ. Μαρκεζίνη με συμμετέχοντες τον βοηθό Υπουργού Συντονισμού κ. Καψάλη, των Οικονομικών κ. Παπαγιάννη και του Υπουργού Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλή. Οι ανωτέρω υπέγραψαν κοινή απόφαση για τη χρηματοδότηση κατασκευής φραγμάτων. Η ίδια εφημερίδα υπογραμμίζει την αξία των εγχειοβελτιωτικών έργων που πρόκειται να αυξήσουν το εισόδημα των κατοίκων της περιοχής. Το σχετικό άρθρο φέρει τον τίτλο: «ΤΑ ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤΙΩΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΘΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΟΥΝ ΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟΝ»⁴³⁹. Εδώ φιλοξενείται και μία δήλωση του Υπουργού Δημοσίων Έργων ο οποίος δήλωσε ότι θα συνεχισθεί η χρηματοδότηση μέχρι να αποπερατωθούν πλήρως τα έργα. Ήδη έχει εγκριθεί κονδύλιο ύψους 15 δισεκατομμυρίων δραχμών για τα έργα της πεδιάδας της Άρτας και ελπίζεται να αποπερατωθούν μέσα στο 1954. Ακόμη, μέσα στο έτος θα αποπερατωθούν τ' αρδευτικά έργα της Κόνιτσας, που έχουν έκταση 10.000 στρέμματα.

Την Παρασκευή 27 Νοεμβρίου 1953 δημοσιεύτηκε ρεπορτάζ με τίτλο: «ΤΕΡΑΣΤΙΑΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΑΡΔΕΥΤΙΚΑ ΕΡΓΑ Θ' ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΟΥΝ 750.000 ΣΤΡΕΜΜΑΤΑ ΓΗΣ – ΘΑ ΕΚΤΡΑΠΕΙ Η ΚΟΙΤΗ ΤΟΥ ΑΛΙΑΚΜΟΝΟΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΥ»⁴⁴⁰. Ειδικότερα, αναφέρεται ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής υπέγραψε χθες τη δημοπράτηση για την κατασκευή των δύο φραγμάτων Αξιού και Αλιάκμονα. Υπολογίζεται ότι η έναρξη των εργασιών θα γίνει στο τέλος Ιανουαρίου και η περάτωσή του θα γίνει μέσα σε δύο έτη. Ακόμη, ο κ. Υπουργός υπέγραψε σύμβαση για να ανατεθεί σε ομάδα Μηχανικών η εκπόνηση της πλήρους και οριστικής μελέτης των εξής έργων: αρδευτικών, αποστραγγιστικών και αγροτικών οδικών δικτιών στην πεδιάδα της Θεσσαλονίκης. Η μελέτη των έργων θα διαρκέσει δύο χρόνια και τμηματικά θα παραδίδεται για την ταχύτερη πραγματοποίησή της. Ακόμη, ο κ. Υπουργός Δημοσίων Έργων υπέγραψε σύμβαση μέσω της οποίας ανατέθηκε στην Αμερικανική Εταιρία *KNAPES TIPPTS ABBET MACCARTHU*, η εκπόνηση της μελέτης του φράγματος του ποταμού Νέστου. Η δαπάνη του τελευταίου έργου υπολογίζεται ότι θα φτάσει τα 30 δισεκατομμύρια δραχμές. Αντίστοιχα η *Ελευθερία* δημοσίευσε παρόμοιο άρθρο στις 27 Νοεμβρίου⁴⁴¹.

Την Τετάρτη 24 Μαρτίου η *Ελευθερία* μας γνωστοποιεί ένα πολύ σημαντικό ζήτημα: το θέμα των απαλλοτριώσεων στο Μενίδι και την Τανάγρα Θηβών έφτασε μέχρι και τη

⁴³⁸ Εμπρός, 02/10/1953, φύλλο 4.

⁴³⁹ Εμπρός, 27/10/1953, φύλλο 4.

⁴⁴⁰ Εμπρός, 27/11/1953, φύλλο 4.

⁴⁴¹ Ελευθερία, 27/11/1953, φύλλο 5.

Βουλή⁴⁴². Το άρθρο μεταφέρει την ένταση που προκλήθηκε μετά την αναφορά για τις διαμαρτυρίες των κατοίκων των Αχαρνών, για τις απαλλοτριώσεις 250 στρεμμάτων αγροτικής περιοχής. Η ίδια εφημερίδα σχολιάζει και την έναρξη κατασκευής των αντιπλημμυρικών έργων Έβρου⁴⁴³. Ειδικότερα γίνεται αναφορά σε ανακοίνωση του Παπάγου σχετικά με την έναρξη εργασιών στην περιοχή. Ο αρθρογράφος σημειώνει στο τέλος πως τα έργα θα προστατέψουν από τις πλημμύρες «τους καρπούς τους μόχθους του γεωργικού πληθυσμού του Νομού Έβρου».

Η *Εμπρός* στις 19 Ιουνίου δημοσιεύει κύριο άρθρο με τίτλο «ΑΝΑΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ»⁴⁴⁴ που καταλαμβάνει μεγάλο μέρος της σελίδας και φυσικά επαινεί την κυβέρνηση. Η πρώτη ενότητα αποτελεί μία πνοή αισιοδοξίας και παράλληλα δίνει τον παλμό των εξελίξεων σχετικά με τον τομέα της ανασυγκρότησης της χώρας. Ειδικότερα αναφέρει τα εγκαίνια που πραγματοποιούνται αυτή την περίοδο (τα υδροηλεκτρικά έργα Λούρου και τα έργα αποξήρανσης της Λαμψίστης). Αναφέρει επίσης το πρόγραμμα για την αποκατάσταση των σεισμοπλήκτων Ιονίων νήσων και Θεσσαλών που έχει ήδη δρομολογηθεί ενώ χαρακτηρίζει το κράτος ως «ζωντανό οργανισμό που δεν μένει αδρανής ενώπιον των αναγκών του κοινωνικού σώματος». Στη δεύτερη ενότητα γίνεται λόγος για το έργο της αποξήρανσης της λίμνης Λαμψίστης που θα δώσει πολλά εύφορα στρέμματα γης προκειμένου να καλλιεργηθούν. Ο αρθρογράφος αναφέρει πως το έργο αυτό θα έπρεπε να είχε πραγματοποιηθεί χρόνια πριν προκειμένου να προσφέρει στους Έλληνες εύφορη γη για να ζήσουν την οικογένειά τους. Μόνο όμως το σημερινό κράτος είναι «ο αρωγός, ο βοηθός, ο συμπαραστάτης εις στον σκληρότατο αγώνα της επιβιώσεως και της ευημερίας...».

Στις 17 Ιουλίου η *Εμπρός* δημοσίευσε άρθρο με τίτλο «Τα εγκαίνια των έργων Αχελώου»⁴⁴⁵ που αναφέρει ότι στο Αγρίνιο έγιναν τα εγκαίνια του έργου που περιλαμβάνει φράγματα εκτροπής υδάτων μήκους 1624 μέτρων. Το φράγμα θα αποτελέσει τη δεξαμενή για την άρδευση 450.000 στρεμμάτων μετά και από την αποξήρανση των λιμνοθαλασσών του Μεσολογγίου και θα τριπλασιάσει σχεδόν το ετήσιο εισόδημα της περιοχής. Στη συνέχεια, στις 7 Αυγούστου δημοσιεύτηκε ένα ακόμη άρθρο με τίτλο «Εγκαίνια των αποστραγγιστικών έργων Λαψίστης»⁴⁴⁶ που αναφέρει ότι ο Κ. Καραμανλής και ο Γ. Ράλλης παραβρέθηκαν στα Γιάννενα στην τελετή έναρξης των εργασιών για τα αποστραγγιστικά έργα της λίμνης

⁴⁴² Ελευθερία, 24/03/1954, φύλλο 3.

⁴⁴³ Ελευθερία, 16/04/1954, φύλλο 6.

⁴⁴⁴ Εμπρός, 19/06/1954, φύλλο 3.

⁴⁴⁵ Εμπρός, 17/07/1954, φύλλο 5.

⁴⁴⁶ Εμπρός, 07/08/1954, φύλλο 5.

Λαμψίστης. Με τα έργα αυτά, θα αποδοθούν στην καλλιέργεια 25.000 στρέμματα. Βλέπουμε λοιπόν, ότι η αξία των έργων εκτιμάται από τον Τύπο στον βαθμό που τους αναλογεί.

Στο ίδιο πνεύμα η *Ελευθερία* αναφέρει την Κυριακή 18 Ιουλίου ότι «ΕΝΕΚΑΙΝΙΑΣΘΗ ΤΟ ΦΡΑΓΜΑ ΑΧΕΛΩΟΥ»⁴⁴⁷. Την Τρίτη δημοσιεύτηκε ένα ακόμη άρθρο που αναφέρεται στα εγκαίνια των εγγειοβελτιωτικών έργων στις κοιλάδες Αχελώου, Αξιού και Αλιάκμονα⁴⁴⁸. Τα εγκαίνια πραγματοποίησε ο Υπουργός Δημοσίων Έργων ενώ δήλωσε για τα φράγματα ότι πρόκειται να εξυπηρετήσουν αποφασιστικά την οικονομία της χώρας. Στη συνέχεια δίνονται αναλυτικές πληροφορίες για να τα οικονομικά κονδύλια που απαιτούνται. Και η *Εστία* δημοσίευσε την επομένη σχετικό άρθρο προβάλλοντας το γεγονός⁴⁴⁹. Η εφημερίδα υποστήριξε ότι τα έργα της πεδιάδας της Θεσσαλονίκης είναι πρωταρχικής σημασίας για την εθνική οικονομία. Η *Βραδυνή* συνόδευσε το άρθρο για τα εγκαίνια⁴⁵⁰ και με φωτογραφία από το γεγονός.

Η μετάβαση του κ. Καραμανλή για τα έργα αποστράγγισης της λίμνης Λαμψίστης στην περιοχή μονοπώλησε το ενδιαφέρον, ότι μόνο της *Ελευθερίας*⁴⁵¹ αλλά και τη *Βραδυνής*⁴⁵². Και τα δύο άρθρα κάνουν λόγο για την υποδοχή των αρμόδιων Υπουργών από τους κατοίκους των Ιωαννίνων αλλά και για το πρόγραμμά τους να μεταβούν στην Κέρκυρα. Στο ίδιο πνεύμα η *Εμπρός* κάνει με άρθρο της που φέρει τον τίτλο «Η ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ»⁴⁵³ κάνει λόγο για τα υδροηλεκτρικά έργα του Αχελώου, του Αλιάκμονα, του Αξιού αλλά και για τα εγκαίνια του αποστραγγιστικού έργου της Λαψίστης. Με το έργο αυτό θα αποδοθεί εις τον «πτωχόν πληθυσμόν της Ηπείρου» έκταση είκοσι πέντε χιλιάδων στρεμμάτων καλλιεργήσιμης γης. Ο Τύπος υπογραμμίζει λοιπόν τη σπουδαιότητα των έργων και αναφέρεται στην αποτελεσματικότητα και τη δράση των αρμόδιων Υπουργών.

Για την εκτέλεση των έργων στον Έβρο ήταν απαραίτητη η συνεργασία του Έλληνα Υπουργού Δημοσίων Έργων με τον Τούρκο συνάδελφό του. Η *Ελευθερία* πρόβαλλε το θέμα την Πέμπτη 10 Σεπτέμβρη σε άρθρο με τίτλο: «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΕΞΕΘΕΣΕΝ ΕΙΣ ΤΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΙΚΟΝ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΟΥ ΕΒΡΟΥ»⁴⁵⁴. Ειδικότερα, αναφέρεται ότι ο κ. Καραμανλής εξέθεσε κατά τη συνεδρίαση του Συντονιστικού

⁴⁴⁷ *Ελευθερία*, 18/07/1954, φύλλο 8.

⁴⁴⁸ *Ελευθερία*, 20/07/1954, φύλλο 5.

⁴⁴⁹ *Εστία*, 19/07/1954, φύλλο 4.

⁴⁵⁰ *Βραδυνή*, 19/07/1954, φύλλο 6.

⁴⁵¹ *Ελευθερία*, 31/07/1954, φύλλο 6.

⁴⁵² *Βραδυνή*, 02/08/1954, φύλλο 8.

⁴⁵³ *Εμπρός*, 07/08/1954, φύλλο 5.

⁴⁵⁴ *Ελευθερία*, 16/09/1954, φύλλο 6.

Συμβούλιου τα πράγματα που συζήτησε με τον Τούρκο Υπουργό Δημοσίων Έργων. Την Τρίτη 15 Φεβρουαρίου δημοσιεύτηκε επίσης άρθρο⁴⁵⁵ για τη συνάντηση με τον Τούρκο Υπουργό Δημοσίων Έργων. Η συνάντηση πραγματοποιήθηκε με προτροπή του κ. Παπάγου, ο οποίος επιθυμεί να λυθούν όλα τα ζητήματα.

Την Τρίτη 22 Φεβρουαρίου η *Ελευθερία* δίνει το εκτενές ρεπορτάζ για τη συνεργασία των δύο χωρών. Ειδικότερα, «ΔΙΕΤΥΠΩΘΗ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΣΤΑΔΙΑΚΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΕΒΡΟΥ»⁴⁵⁶. Σύμφωνα με πληροφορίες του τουρκικού Τύπου συγκροτήθηκε σύσκεψη για τη μελέτη των αντιπλημμυρικών έργων στον Έβρο. Από την Ελλάδα θα διατεθεί το ποσό των 4.860.000 δολλαρίων ενώ η Τουρκία θα διαθέσει 5.700.000. Στη συνέχεια γίνεται λόγος για τα οφέλη που θα προκύψουν από το έργο, ενώ πληροφορούμαστε ότι ο κ. Καραμανλής επισκέφτηκε σήμερα και τον Διοικητή – Νομάρχη της Κωνσταντινούπολης. Στις 24 Φεβρουαρίου μας γνωστοποιείται ότι «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΕ ΤΟΝ κ. ΠΑΠΑΓΟ»⁴⁵⁷ για τη συμφωνία στην Κωνσταντινούπολη. Ο κ. Καραμανλής εξήρε τη σημασία των έργων του Έβρου και ανέλυσε τα οφέλη που θα προκύψουν.

Με καταγγελτική διάθεση φανερώνει η *Ελευθερία* το γεγονός ότι «ΜΕ ΒΡΑΔΥΤΑΤΟΝ ΡΥΘΜΟΝ ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΘΟΥΝ ΤΑ ΕΡΓΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΦΡΑΓΜΑΤΟΣ ΑΧΕΛΩΟΥ ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΕΛΛΕΙΨΕΩΣ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ»⁴⁵⁸. Στο ρεπορτάζ φιλοξενείται μία ανακοίνωση του Υπουργείου Δημοσίων Έργων και Συγκοινωνιών σχετικά με την κατασκευή του φράγματος του Αχελώου. Ανακοινώθηκε σχετικώς ότι τα έργα θα συνεχίσουν με μειωμένο ρυθμό μέχρι τον Ιούνιο, οπότε θα διατεθούν και οι νέες πιστώσεις. Ακόμη, ο κ. Καραμανλής υποστήριξε ότι εάν το Υπουργείο Συντονισμού έθετε στη διάθεση του Υπουργείου του πιστώσεις τα έργα θα συνεχιζόντουσαν με γοργό ρυθμό. Στη συνέχεια η ίδια εφημερίδα αναφέρει σχετικά ότι «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΛΕΓΕΙ ΟΤΙ ΑΠΕΡΡΟΦΗΘΗΣΑΝ ΕΝΩΡΙΤΕΡΟΝ ΑΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΑΧΕΛΩΟΝ»⁴⁵⁹. Ειδικότερα, γίνεται λόγος για το ποσό των 2.500.000 που έχει επενδυθεί ήδη για τα έργα του Αχελώου, τα οποία προχωρούσαν με γοργούς ρυθμούς. Στη συνέχεια πρόκειται να χρειαστούν επιπλέον 3.000.000 δραχμές για να περατωθούν τα έργα μέχρι το τέλος Ιουνίου.

⁴⁵⁵ Ελευθερία, 15/02/1955, φύλλο 6.

⁴⁵⁶ Ελευθερία, 23/02/1955, φύλλο 6.

⁴⁵⁷ Ελευθερία, 24/02/1955, φύλλο 6.

⁴⁵⁸ Ελευθερία, 25/03/1955, φύλλο 5.

⁴⁵⁹ Ελευθερία, 15/05/1955, φύλλο 8.

Τέλος, στις 7 και 9 Ιουλίου η *Βραδυνή* κάνει μία εκτεταμένη αναφορά στα έργα που πρόκειται να ωφελήσουν τους αγρότες. Ειδικότερα, στις 7 Ιουλίου δημοσίευσε άρθρο με τίτλο «ΕΙΣΙ ΤΗΝ ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ – 250.000 στρέμματα θα κερδίσει η αγροτιά με τα έργα του Έβρου». Ο υπότιτλος αναφέρει ότι «ΟΙ ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΑ ΝΙΩΣΟΥΝ ΤΗ ΧΑΡΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΔΙΧΩΣ ΤΟ ΕΦΙΑΛΤΙΚΟ ΦΑΣΜΑ ΤΩΝ ΠΛΗΜΜΥΡΩΝ ΤΟΥ ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΟΣ»⁴⁶⁰. Η ελληνική επαρχία δεν είναι πια εγκαταλελειμμένη από την Ελληνική κυβέρνηση καθώς τα έργα που πραγματοποιούνται τα δύο τελευταία χρόνια έχουν αυξήσει σημαντικά το εισόδημα του αγροτικού πληθυσμού και έχουν συμβάλει στη βελτίωση των οικονομικών της χώρας μας. Ακόμη, βελτιώνεται και το βιοτικό επίπεδο των αγροτών, οι οποίοι όμως έχουν μειωθεί σημαντικά (από το 80% του συνολικού πληθυσμού της χώρας, πλέον μόνο το 60% ασχολείται με την αγροτική οικονομία) σύμφωνα με την ομιλία του κ. Κ. Καραμανλή στα εγκαίνια του Έβρου. Το άρθρο, που υπογράφει ο κ. Σβολόπουλος, συνοδεύεται και από δύο φωτογραφίες. Η πρώτη απεικονίζει την αναμνηστική στήλη που στήθηκε στον Έβρο, στα εγκαίνια της έναρξης των αντιπλημμυρικών έργων. Η δεύτερη φωτογραφία απεικονίζει τον Υπουργό κ. Καραμανλή κατά τη διάρκεια της εκφώνησης του λόγου του σε τουρκικό έδαφος.

Το επόμενο άρθρο της *Βραδυνής* δημοσιεύτηκε την Πέμπτη 9 Ιουλίου με τίτλο «ΜΕΤΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΑΞΙΟΥ, ΑΛΙΑΚΜΟΝΟΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑ – 4.000.000 στρέμματα θα δοθούν στην αγροτιά – 4.000 ακτήμονες αποκαθίστανται»⁴⁶¹. Ο κάμπος της Θεσσαλονίκης πρόκειται να αποδώσει με την άρδευση άλλα 200 δισ. παλαιών δραχμών, ενώ η γεωργική παραγωγή μπορεί να αυξηθεί κατά 35%. Το άρθρο ξεκινά αναφέροντας ότι η ελληνική επαρχία, μετά τα αντιπλημμυρικά έργα του Έβρου θα ωφεληθεί τώρα και από τα έργα του Αξιού, του Αλιάκμονα και άλλα έργα που θα συμβάλλουν επίσης στη βελτίωση της οικονομικής ζωής των αγροτών και κατ' επέκταση στη βελτίωση των οικονομικών της χώρας. Την επίβλεψη των έργων έχει αναλάβει το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, ενώ ο Στρατάρχης Αλέξανδρος Παπάγος δήλωσε ότι η κυβέρνηση δεν πρόκειται να πάψει να ασχολείται με τη βελτίωση της ελληνικής επαρχίας. Το άρθρο, που υπογράφει ξανά ο κ. Δ. Γ. Σβολόπουλος συνοδεύεται από δύο φωτογραφίες: η πρώτη αναπαριστά το φράγμα του Αλιάκμονα, ενώ στη δεύτερη φωτογραφία φαίνεται ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής να επιθεωρεί την πρόοδο των εργασιών για την κατασκευή του φράγματος Αξιού.

⁴⁶⁰ Βραδυνή, 07/07/1955, φύλλο 3.

⁴⁶¹ Βραδυνή, 09/07/1955, φύλλο 3.

3.7 Τα έργα για τα αεροδρόμια, τα λιμάνια και τις γέφυρες

Την περίοδο που εξετάζουμε η ελληνική κυβέρνηση μερίμνησε και για τη δημιουργία αεροδρομίων στην πρωτεύουσα αλλά και σε διάφορες πόλεις τις Ελλάδας. Τα έργα αυτά θεωρούνταν έργα ανάπτυξης καθώς διευκόλυναν τη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων και διαμόρφωναν τη χώρα μας σε πόλο έλξης για τους Ευρωπαίους τουρίστες. Συνέβαλλαν δηλαδή καθοριστικά στη βελτίωση της οικονομίας της Ελλάδας. Ανακατασκευάστηκαν επίσης λιμάνια της χώρας ενώ φτιάχτηκαν και πολλές γέφυρες για τον σκοπό αυτό.

Ειδικότερα στις 6 Δεκεμβρίου 1952 γίνεται γνωστό από την *Εμπρός* ότι «ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΘΗ ΚΑΙ ΝΕΟΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΝ ΠΑΡΑ ΤΟΝ ΒΟΛΟΝ»⁴⁶². Αναφέρεται ότι από την υπηρεσία *Επειγόντων Έργων Εθνικής Αμύνης* του Υπουργείου Δημοσίων Έργων άρχισε η χρήση του αεροδρομίου που βρίσκεται 25 χιλιόμετρα νοτίως του Βόλου, ειδικότερα στην περιφέρεια του Αλμυρού. Το εν λόγω έργο ολοκληρώθηκε «εντός συντομοτέρου του προβλεφθέντος χρόνου». Πρόκειται για αεροδρόμιο απολύτως σύγχρονο και κατάλληλο για τα αεροπλάνα τελευταίου τύπου. Θεωρείται από τις αρμόδιες τεχνικές υπηρεσίες ως ένα σπουδαίο έργο.

Η ανακατασκευή του αεροδρομίου του Ελληνικού στην Αθήνα απασχόλησε τον Τύπο για μεγάλο διάστημα. Το ζήτημα που τέθηκε αρχικά ήταν εάν είναι σωστό να απαλλοτριωθούν οι περιουσίες των κατοίκων της περιοχής, προκειμένου να επεκταθεί το αεροδρόμιο και να καταστεί πιο λειτουργικό. Η δεύτερη εναλλακτική ήταν να κατασκευαστεί νέο αεροδρόμιο στα Σπάτα, όπου ήταν διαθέσιμη μεγαλύτερη έκταση και οι άνεμοι πιο ευνοϊκοί για τα αεροπλάνα. Το πρώτο άρθρο που απασχόλησε τον Τύπο για το ζήτημα αυτό δημοσιεύτηκε την Κυριακή 11 Ιανουαρίου 1953 και έφερε τον τίτλο «250 ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΥΝ ΝΑ ΜΕΙΝΟΥΝ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ – Με την επέκταση του Αεροδρομίου»⁴⁶³. Το άρθρο ξεκινάει με τη φράση «Ουδέν καλόν αμιγές κακού...». Το αεροδρόμιο του Ελληνικού είναι το μεγαλύτερο της χώρας και βελτιώνεται συνεχώς. Πλουτίζεται με νέες εγκαταστάσεις που καταστούν απαραίτητη την επέκταση του αερολιμένα. Η επέκταση όμως αυτή γίνεται σε βάρος του προαστίου του Ελληνικού που κινδυνεύει να εξαφανισθεί τελείως. Ειδικότερα, διακόσιες πενήντα οικογένειες έχουν βρεθεί στον δρόμο χωρίς να είναι σε θέση η κοινότητα του Ελληνικού να βοηθήσει τους ατυχής κατοίκους, καθώς δεν διαθέτει επαρκή μέτρα. Οι κάτοικοι

⁴⁶² Εμπρός, 06/12/1952, φύλλο 4.

⁴⁶³ Εμπρός, 11/01/1953, φύλλο 4.

του «ατυχούς» προαστίου φοβούνται ότι θα ξυπνήσουν ένα πρωί και θα δουν τα σπίτια τους έτοιμα να γκρεμισθούν.

Η εφημερίδα αναφέρει ότι παρά τα παράπονά τους το κράτος δεν έχει λάβει κανένα μέτρο για να σταματήσει η άδικη κατεδάφιση των σπιτιών τους. Το άρθρο λήγει με την εξής παρατήρηση: καλό θα είναι το κράτος να λάβει μέτρα ώστε να σταματήσει η κατεδάφιση των σπιτιών αυτών των βιοπαλαιστών ή να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να τους παρέχονται ικανοποιητικές αποζημιώσεις προκειμένου να αγοράσουν κατάλυμα σε μία άλλη περιοχή. Την Κυριακή 8 Φεβρουαρίου αναφέρεται ότι «ΘΑ ΑΝΕΓΕΡΘΗ ΜΕΓΑ ΚΤΙΡΙΟΝ ΕΙΣ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ»⁴⁶⁴.

Το ζήτημα εξακολουθεί να προβληματίζει την *Εμπρός* η οποία δημοσιεύει ξανά σχετικό ρεπορτάζ την Τετάρτη 5 Μαρτίου ⁴⁶⁵. Το άρθρο είναι τοποθετημένο μέσα σε ειδικό πλαίσιο προκειμένου να ξεχωρίζει από τα υπόλοιπα. Ξεκινά με τη φράση «*Είναι γεγονός λοιπόν ότι το ωραίο και γραφικό προάστιο του Ελληνικού κινδυνεύει να...εξαφανισθεί*». Το προάστιο καταστράφηκε από τη δίνη του πολέμου και κατάφερε να αναγεννηθεί μέσα σε μόλις λίγα χρόνια με τη βοήθεια της φύσης. Από όταν ωστόσο αποφασίστηκε ότι εκεί θα γίνει το αεροδρόμιο, πολλοί είναι οι κάτοικοι που έχουν χάσει τα σπίτια τους εξαιτίας των απαλλοτριώσεων. Ακόμη, «*κοντά, στην ποιητική ακρογιαλιά απλώθηκε ένα πεζό γήπεδο*». Τα «*κακά μαντάτα*» ήρθαν ξανά προχθές, όταν έγινε γνωστό ότι πρόκειται να απαλλοτριωθεί και ο υπόλοιπος χώρος της περιοχής για να επεκταθεί ο αερολιμένας. «*Η απόφασις ήταν σαφής και κατηγορηματική. Διακόσια είκοσι άτομα άκουσαν σαν μελλοθάνατοι τη σκληρή αυτή απόφαση. Το κράτος τους πετούσε στο δρόμο χωρίς να τους βρει μία καινούργια στέγη*». Υπάρχει ωστόσο η μέριμνα για να αποζημιωθούν όμως κάτι πρέπει να γίνει. Γιατί, σύμφωνα με το άρθρο, αν χρειάζεται το αεροδρόμιο επέκταση χρειάζονται και οι κάτοικοι της περιοχής προστασία και στέγη. Το άρθρο λήγει με την εξής φράση: «*Γιατί πιστεύουμε πως (το Κράτος) ποτέ δεν θα θελήση να εγκαταλήψη διακόσιους είκοσι βιοπαλαιστές στο δρόμο !*».

Η *Ελευθερία* σχετικά με το ζήτημα αναφέρει ότι είναι «*ΑΚΑΤΑΛΛΗΛΟΝ ΠΛΕΟΝ ΔΙΑ ΤΑ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ – ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΓΚΗ ΝΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΗ*»⁴⁶⁶ και αναλύει τα επιχειρήματά της. Ο υπότιτλος υποστηρίζει ότι ερημώνει η περιοχή χωρίς ελπίδα να γίνει τέλειο αεροδρόμιο. Ειδικότερα, αναφέρεται ότι το εν λόγω προάστιο έχει ερημώσει καθώς πρόβλημα δημιουργεί στην περιοχή ο θόρυβος από

⁴⁶⁴ Εμπρός, 08/02/1953, φύλλο 6.

⁴⁶⁵ Εμπρός, 05/03/1953, φύλλο 3.

⁴⁶⁶ Ελευθερία, 01/11/1953, φύλλο 1.

τα αεροπλάνα, ενώ γίνεται λόγος για τις απαλλοτριώσεις που πραγματοποιούνται στην περιοχή. Το αεροδρόμιο δεν είναι κατάλληλο καθώς έχει δύο αεροδιαδρόμους ενώ θα έπρεπε να έχει τέσσερις με πέντε. Επιπροσθέτως είναι μικρό σε έκταση και είναι εκτεθειμένο σε δυτικούς ανέμους που είναι αρκετά επικίνδυνοι για την προσγείωση των αεροπλάνων. Τέλος, σε περίπτωση πολέμου είναι άκρως επικίνδυνο το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας να είναι τόσο κοντά στην πόλη. Εν κατακλείδι, το άρθρο προτείνει να μεταφερθεί το αεροδρόμιο στα Σπάτα, σε μία περιοχή με έκταση 6000 στρεμμάτων που πληροί όλες τις προϋποθέσεις για να φιλοξενήσει το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδας. Το άρθρο συνοδεύεται από έναν χάρτη του σημερινού αλλά και του προτεινόμενου αεροδρομίου.

Την Κυριακή 30 Μαΐου η *Ελευθερία* σχολιάζει ξανά το θέμα με άρθρο «ΔΙΑ ΝΑ ΜΗ ΚΑΤΑΣΤΡΑΦΟΥΝ ΤΕΛΕΙΩΣ ΤΕΣΣΑΡΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ – Ο αερολιμήν του Ελληνικού είναι ανάγκη να μεταφερθή»⁴⁶⁷. Το άρθρο αναφέρει ότι το αεροδρόμιο του Ελληνικού, πριν από δεκαπέντε χρόνια που ανεγέρθηκε ικανοποιούσε τις ανάγκες της χώρας. Πλέον όμως, έπειτα από τόσα χρόνια και λόγω της ανάπτυξης της αεροπορίας το αεροδρόμιο είναι αρκετά μικρό και δεν εξυπηρετεί. Το σχέδιο της πρωτεύουσας για την απαλλοτρίωση εδάφους και την επέκτασή του κρίνεται καταρχήν αντικοινωνικό αλλά και ασύμφορο οικονομικά. Αναφέρεται ξανά ως η ιδανική λύση, η μεταφορά του αεροδρομίου στην περιοχή των Μεσογείων όπου υπάρχει άπλετος χώρος και δεν θα χάσει κανείς το σπίτι του. Την Πέμπτη 17 Ιουνίου δημοσιεύεται ξανά σχετικό άρθρο με τα ίδια επιχειρήματα⁴⁶⁸ για τη μεταφορά του αεροδρομίου ενώ τις επόμενες μέρες στη στήλη *Επιστολές* της εφημερίδας ένα από τους πολίτες κάνει παράπονα για τα στρέμματα που έφαγε το κράτος με νόμο από τους πολίτες για να κάνει το αεροδρόμιο.

Η *Εμπρός* ωστόσο φαίνεται να στηρίζει το κυβερνητικό πρόγραμμα και σχολιάζει με αισιοδοξία την επέκταση του υπάρχοντος αεροδρομίου στο Ελληνικό. Στις 27 Νοεμβρίου δημοσίευσε άρθρο με τίτλο «ΕΝ ΝΕΟΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΝ Θ' ΑΠΟΚΤΗΣΗ Η ΑΘΗΝΑ»⁴⁶⁹. Ειδικότερα, είναι μία ανακοίνωση για τη δημιουργία του αεροδρομίου του Ελληνικού που πλέον θα εξυπηρετεί και πτήσεις για το εξωτερικό της χώρας. Τα υπάρχοντα κτήρια θα γκρεμιστούν και στη θέση τους θα ανεγερθούν νέα. Ομοίως θα ανεγερθεί και ένα νέο κτήριο με τρεις ορόφους. Στην τελευταία σελίδα συνεχίζεται η περιγραφή του κτιρίου με λεπτομέρεια,

⁴⁶⁷ Ελευθερία, 30/05/1954, φύλλο 5.

⁴⁶⁸ Ελευθερία, 17/06/1954, φύλλο 1.

⁴⁶⁹ Εμπρός, 27/11/1954, φύλλο 1, 16.

ενώ λήγοντας υπογραμμίζει τα οφέλη που θα έχει για τη χώρας μας το νέο αεροδρόμιο, το πιο βασικό των οποίων θα είναι τα έσοδα για το κράτος από τις πτήσεις αλλά και από το τελωνείο.

Η Ελευθερία στο ίδιο πνεύμα βάλει κατά της κυβέρνησης με το άρθρο της «ΗΡΧΙΣΕ ΠΑΡΑΝΟΜΩΣ Η ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΙΣ ΚΤΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΙΝ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ»⁴⁷⁰. Σύμφωνα με τη δημοσίευση, ο Δήμαρχος Γλυφάδας με τηλεγράφημα ενημέρωσε τους Υπουργούς Δημοσίων Έργων και Οικονομικών ότι άρχισε παράνομα η απαλλοτρίωση εκτάσεων για την επέκταση του Ελληνικού. Σύμφωνα με την καταγγελία του δήμου ξεκίνησαν από το Σάββατο να δίνονται οι αποζημιώσεις αυτές, χωρίς μάλιστα την έγκριση του Υπουργείου Οικονομικών. Την ίδια στιγμή οι Υπουργοί Οικονομικών, Συντονισμού, Εθνικής Αμύνης, Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων πρόκειται να μελετήσουν το ζήτημα της καταλληλότερης περιοχής για την εγκατάσταση του μεγαλύτερου, κεντρικού αεροδρομίου της Ελλάδας.

Η οξυμένη ατμόσφαιρα γίνεται φανερή μέσα από το επόμενο άρθρο της Ελευθερίας, που τιτλοφορείται από την ερώτηση: «ΘΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΙ Ή ΟΧΙ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ;»⁴⁷¹. Την Τρίτη 9 Ιανουαρίου ένα ακόμη άρθρο αναφέρει ότι «ΜΕΤΕΚΛΗΘΗ ΕΙΔΙΚΟΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΩΝ ΔΙΑ ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ»⁴⁷². Το ρεπορτάζ υποστηρίζει ότι ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής προέδρευσε σύσκεψης, στην οποία μετείχε και ο υφυπουργός κ. Παπακωνσταντίνου. Έγινε λόγος για το ζήτημα της μεταφοράς ή μη του αεροδρομίου Ελληνικού και γνωστοποιήθηκε ότι κλήθηκε να μελετήσει το θέμα Αμερικανός ειδικός.

Το Σάββατο 15 Ιανουαρίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «110 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΝΕΩΝ ΔΡΑΧΜΩΝ ΟΦΕΙΛΕΙ Η Τ.Α.Ε. ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝ, ΑΝΕΚΟΙΝΩΣΕΝ Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ – ΘΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΕΙ ΕΝΤΟΣ ΔΙΜΗΝΟΥ Η ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΙΣ»⁴⁷³. Σύμφωνα με το άρθρο πραγματοποιήθηκε σύσκεψη στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων συγκροτήθηκε σύσκεψη υπό την προεδρία του κ. Καραμανλή. Στη σύσκεψη συζητήθηκε το ζήτημα της πολιτικής Αεροπορίας και τα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν για τη σύντομη διευθέτηση του ζητήματος. Είναι γνωστό ότι η ΤΑΕ, η οποία αποτελείται από τις εταιρίες ΕΛΛΑΣ και ΑΝΣ, οφείλει στο ελληνικό δημόσιο 110 εκατομμύρια δραχμών.

⁴⁷⁰ Ελευθερία, 14/12/1954, φύλλο 6.

⁴⁷¹ Ελευθερία, 21/12/1954, φύλλο 8.

⁴⁷² Ελευθερία, 11/01/1955, φύλλο 5.

⁴⁷³ Ελευθερία, 14/01/1955, φύλλο 6.

Τελικά, την Κυριακή 15 Μαΐου η *Ελευθερία* αναφέρει ότι «ΑΝΤΕΔΕΙΚΝΥΤΑΙ Η ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ, ΤΟΝΙΖΕΙ ΕΙΔΙΚΟΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΣ – ΘΕΩΡΕΙ ΠΡΩΤΙΜΟΤΕΡΑΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗΝ ΣΠΑΤΩΝ»⁴⁷⁴. Ειδικότερα, με ειδική επιστολή ο Αμερικανός ειδικός υποστήριξε ότι η επέκταση του αεροδρομίου στο Ελληνικό είναι «*άκρως ελλαπτωματική*». Η ορθότερη λύση είναι η δημιουργία του αεροδρομίου στα Σπάτα, τα οποία βρίσκονται έξω από την Αθήνα. Ωστόσο τη μεταφορά απέρριψε η *Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας*⁴⁷⁵, ενώ για τη βελτίωση του αεροδρομίου του Ελληνικού κρίνεται απαραίτητη η επέκταση και βελτίωση του αεροδιαδρόμου προσγείωσης. Το θέμα των απαλλοτριώσεων στην περιοχή πρόκειται να μελετηθεί.

Μετά τη σχετική ανακοίνωση και όπως ήταν αναμενόμενο ακολούθησε διαμαρτυρία των κατοίκων της περιοχής του Ελληνικού για το αεροδρόμιο⁴⁷⁶. Το άρθρο συνοδεύεται και από σχετική φωτογραφία στην οποία απεικονίζεται πλήθος κατοίκων της περιοχής να διαμαρτύρονται. Σχετικό άρθρο δημοσιεύτηκε στις 12 Ιουλίου με τίτλο «ΟΓΚΩΔΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΠΑΣΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ»⁴⁷⁷. Στη συγκέντρωση αναλύθηκαν οι λόγοι για τους οποίους η επέκταση του αεροδρομίου του θεωρείται ακατάλληλη. Ακόμη, οι κάτοικοι πρόκειται να χάσουν μέρος της περιουσίας τους και να συμβάλλουν οικονομικά και στα έργα του αεροδρομίου. Το άρθρο υποστηρίζει ότι εάν η κυβέρνηση δεν λάβει υπόψιν της τα αιτήματα των κατοίκων, θα επιδοθούν σε σκληρότερους αγώνες προκειμένου να περιφρουρήσουν τις περιουσίες τους.

Την Πέμπτη 21 Ιουλίου η *Ελευθερία* αναφέρει ότι «ΥΠΕΒΛΗΘΗΣΑΝ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΔΙΑ ΤΟ ΝΕΟΝ ΚΤΙΡΙΑΚΟΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ»⁴⁷⁸. Στη συνέχεια του άρθρου αναφέρονται λεπτομέρειες για το σχέδιο, ενώ γίνεται γνωστό ότι πρόκειται να κηρυχθεί διεθνής διαγωνισμός για την ανέγερση του κτιρίου. Την 1^η Αυγούστου δημοσιεύτηκε άρθρο⁴⁷⁹ που αναφέρει ότι τέθηκε ερώτηση στη Βουλή, στον Υπουργό Δημοσίων Έργων σχετικά με το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Ειδικότερα τέθηκαν οι εξής ερωτήσεις: α) Είναι αλήθεια ότι Αμερικανός ειδικός μηχανικός απέδειξε με ειδική έρευνα ότι η παραμονή του αεροδρομίου στο Ελληνικό δεν ενδείκνυται; β) Γιατί απαλλοτριώνει περιοχές

⁴⁷⁴ Ελευθερία, 15/05/1955, φύλλο 7.

⁴⁷⁵ Ελευθερία, 29/06/1955, φύλλο 6.

⁴⁷⁶ Ελευθερία, 12/07/1955, φύλλο 4.

⁴⁷⁷ Ελευθερία, 12/07/1955, φύλλο 6.

⁴⁷⁸ Ελευθερία, 21/07/1955, φύλλο 6.

⁴⁷⁹ Ελευθερία, 01/09/1955, φύλλο 5.

γύρω από το αεροδρόμιο εφόσον εκείνο πρόκειται να μεταφερθεί; γ) Γιατί παραβλέπει τις διαμαρτυρίες των κατοίκων της περιοχής και συναινεί στο να ερημώσει μία τέτοια ωραία παραλιακή περιοχή; δ) Τέλος, ερωτάται γιατί δεν δίνεται μία οριστική λύση. Παρατηρούμε λοιπόν ότι τα πνεύματα έχουν οξυνθεί ιδιαίτερα ενώ ακόμη δεν έχει βρεθεί λύση για το ζήτημα, την περίοδο που εξετάζουμε.

Αν και το λιμάνι του Πειραιά έχει άριστη φυσική διαμόρφωση, ωστόσο δεν είχε σωστό τεχνικό εξοπλισμό για την ορθή λειτουργία του. Οι ενέργειες με την προοπτική να γίνει εμπορικό κέντρο της Μεσογείου ξεκίνησαν ουσιαστικά το 1870. Στα μέσα του 19^{ου} αιώνα το λιμάνι είχε μόνο τον στοιχειώδη εξοπλισμό, αν και με βάση τη χωρητικότητα των πλοίων ήταν το όγδοο λιμάνι στην Ευρώπη. Η πρώτη ενέργεια για να καταστεί ο Πειραιάς ένα ανταγωνιστικό λιμάνι εντοπίζεται το 1911 με την ίδρυση της *Επιτροπείας Λιμένος*. Τότε ήταν που για πρώτη φορά εγκρίθηκε από την κυβέρνηση ειδικό κονδύλι ύψους 6 εκατομμυρίων δραχμών για τα λιμενικά έργα που ήταν απαραίτητα⁴⁸⁰.

Την περίοδο που εξετάζουμε το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, εξακολουθούσε να ταλανίζει τους ιθύνοντες, οι οποίοι έπρεπε να μεριμνήσουν για την ορθή λειτουργία του. Η διευθέτηση των οικονομικών του Ολυμπιακού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) αποτελούσε πρώτιστο μέλημα της κυβέρνησης του Ελληνικού Συναγερμού. Εκτός από την προσέλκυση των τουριστών —αυτή είναι η πρώτη εικόνα που βλέπουν όταν έρχονται στη χώρα μας— η ανακατασκευή του θα βοηθούσε και το εμπόριο. Δεν ήταν ωστόσο λίγα τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν στην πορεία.

Το πρώτο άρθρο⁴⁸¹ της *Εμπρός* σχετικά με το λιμάνι του Πειραιά, αναφέρει ότι ο κ. Καραμανλής δεν ενέκρινε σχετικό κονδύλι για τα απαραίτητα λιμενικά έργα. Αντιθέτως, πρότεινε και άλλες περικοπές των εξόδων προκειμένου να μειωθεί το προβλεπόμενο έλλειμμα. Στις 20 Δεκεμβρίου το ρεπορτάζ γίνεται πιο συγκεκριμένο και αναφέρει ότι πρόκειται να γίνει: «ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΤΟΥ ΟΛΠ ΔΙΑ ΝΑ ΕΠΙΤΕΥΧΘΕΙ Ο ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ»⁴⁸². Το εκτενές άρθρο που φιλοξενείται στην τέταρτη σελίδα αναφέρει μια δήλωση του Υπουργού Δημοσίων Έργων. Πρόκειται για την κοινοποίηση μίας απόφασης σύμφωνα με την οποία θα πραγματοποιηθεί το εξής: από τις συμβάσεις των

⁴⁸⁰ Βάσις Τσοκόπουλος, *Μεγάλα Τεχνικά Έργα στην Ελλάδα (Τέλη 19ου-αρχές 20ού αιώνα)*, ό.π., σσ. 133-135.

⁴⁸¹ *Εμπρός*, 11/12/1952, φύλλο 5.

⁴⁸² *Εμπρός*, 20/12/1952, φύλλο 4.

εξακοσίων υπαλλήλων του ΟΛΠ που λήγουν στο τέλος του τρέχοντος έτους, θα παραταθούν για ενάμιση μήνα οι συμβάσεις των μισών από αυτών. Στη συνέχεια αναφέρεται ότι η επιτροπή που όρισε ο Υπουργός που θα αναλάβει να επιλέξει με κριτήρια τα πτυχία τους, ποιοι εργάτες θα προτιμηθούν.

Ο κ. Καραμανλής προέβη τότε και σε μία καταγγελία: ανέφερε ότι μέχρι τότε τη λειτουργία του ΟΛΠ διέφθειρε το πολιτικό σύστημα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να μειωθεί δραματικά η απόδοση του προσωπικού και να αυξηθούν οι καταχρήσεις από τη διοίκηση. Ως εκ τούτου, ήδη ο ΟΛΠ οφείλει στον δημόσιο τομέα και στις τράπεζες 33.000.000.000 δραχμές, ποσό στο οποίο πρέπει να προστεθούν και 300.000 λίρες Αγγλίας, τις οποίες οφείλει από την προπολεμική περίοδο. Υπό αυτές τις συνθήκες κρίνεται απαραίτητη κρατική δίμηνη μελέτη για την εύρεση συμφέρουσας λύσης.

Στον ισχυρισμό του Υπουργού Δημοσίων Έργων απαντούν οι εργατοϋπάλληλοι του ΟΛΠ μέσα από την *Εμπρός*. Ο τίτλος του σχετικού άρθρου είναι ο εξής: «ΠΛΗΝ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΕΩΣ ΔΕΝΔΡΙΝΕΛΗ – ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΗ ΚΑΤΑΧΡΗΣΙΣ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΓΙΝΕΙ ΣΤΟΝ ΟΛΠ»⁴⁸³. Ο τίτλος αυτός αποτελεί μάλιστα δήλωση των εργατοϋπαλλήλων του Οργανισμού. Οι τελευταίοι δηλώνουν ότι η πέτρα του σκανδάλου είναι η Διοίκηση καθώς οι ίδιοι δεν δύνανται να καταχραστούν χρήματα. Υποστηρίζουν ότι δεν έχει γίνει καμία κατάχρηση, εκτός της γνωστής «υπόθεσης Δενδρινέλη».

Τα πνεύματα οξύνονται και η *Εμπρός* δημοσιεύει μία «ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΕΝΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑ – ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΙΑΛΥΘΗ Η «ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ»⁴⁸⁴. Ειδικότερα, η Ένωση των Μονίμων Εργατών του ΟΛΠ ζητά τη διάλυση της ΕΖΠ για την ευθύνη του *Τελωνειακού Συνδικαλισμού*. Μέσω του δημοσιεύματος υποστηρίζεται ότι στον ΟΛΠ ο *Τελωνειακός Συνδικαλισμός* επιθυμεί να απολυθούν εργάτες με κομματικά κριτήρια. Για την ακρίβεια το δημοσίευμα αναφέρει τη φράση «κομματικόν όργανον». Οι υπάλληλοι εκφράζουν την πεποίθησή ότι τη δυσκολία της κατάστασης έχουν αναγνωρίσει ο στρατάρχης Παπάγος και ο Υπουργός Δημοσίων Έργων. Ακόμη, ο φόβος για λαθρεμπόριο είναι εξεζητημένος. Λήγοντας το δημοσίευμα οι εργατοϋπάλληλοι δηλώνουν ότι θα ζητήσουν από τον Υπουργό τη σύγκλιση Επιτροπής υπό την προεδρία του προς εξέταση αυτού του θέματος. Παρατηρούμε λοιπόν εδώ ότι μέσα από το εν λόγω δημοσίευμα ο κ. Καραμανλής φαίνεται πως υποστηρίζει και υποστηρίζεται από τους υπαλλήλους του ΟΛΠ.

⁴⁸³ *Εμπρός*, 30/12/1952, φύλλο 4.

⁴⁸⁴ *Εμπρός*, 03/01/1953, φύλλο 1.

Μέσα σε αυτή την τεταμένη ατμόσφαιρα, η *Εμπρός* ανακοινώνει σε κύριο άρθρο της ότι «ΥΠΕΒΑΛΕ ΠΑΡΑΙΤΗΣΙΝ Ο ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΛΠ»⁴⁸⁵. Μετά την παραίτηση του κ. Μάρη προς τον Υπουργό Δημοσίων Έργων, τη θέση ανέλαβε ο εισαγγελέας Εφετών Λαρίσης, κ. Βελούζος. Στη συνέχεια ο κ. Καραμανλής δήλωσε τα εξής: «*Η κυβέρνηση προτίθεται να θέση επικεφαλής του ΟΛΠ, πρόσωπα ικανά που δύνανται να προάγουν τον σοβαρότατο αυτό οργανισμό*». Στη συνέχεια το άρθρο αναφέρει ότι τα ζητήματα των εργατών θα επιλυθούν την ερχόμενη εβδομάδα, σε σύσκεψη όπου θα προεδρεύσει ο Υπουργός Δημοσίων Έργων, κ. Καραμανλής. Βλέπουμε λοιπόν εδώ, για μία ακόμη φορά πως προβάλλεται η θέση του κ. Καραμανλή για ένα τόσο σοβαρό ζήτημα για τη χώρα, αλλά και για εκατοντάδες οικογένειες.

Την Παρασκευή 30 Ιανουαρίου 1953 αναφέρεται ότι «ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ Η ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ ΟΛΠ ΚΑΙ ΣΥΓΚΕΝΤΡΟΥΤΑΙ Η ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟΝ»⁴⁸⁶. Ενώ στις 20 Φεβρουαρίου⁴⁸⁷ γίνεται γνωστό ότι κατατέθηκε στη Βουλή ειδικό νομοσχέδιο για την αναδιοργάνωση του ΟΛΠ, σε μία προσπάθεια για τη βελτίωση των οικονομικών του. Σύμφωνα με αυτό συνίσταται νέο όργανο διοίκησης που θα βρίσκεται μεταξύ του Διοικητικού Συμβουλίου και του Γενικού Διευθυντή, η Εκτελεστική Επιτροπή. Ο Υπουργός Δημοσίων Έργων ανακοίνωσε ότι επιδιώκεται η εξυγίανση και η αναδιοργάνωση του ΟΛΠ. Οι οφειλές του οργανισμού υπερβαίνουν την περίοδο αυτή τα 50 δισεκατομμύρια. Από το ποσό των 140 δισεκατομμυρίων του προϋπολογισμού ελάχιστο μέρος διατίθεται για έργα. Ο αυστηρός περιορισμός των δαπανών που γίνονται για το προσωπικό και τα γενικά έξοδα θα βελτιώσει τα οικονομικά. Κατ' επέκταση θα γίνει δυνατή η διάθεση επαρκών κονδυλίων για τη συμπλήρωση των έργων και του εξοπλισμού του λιμένος.

Την Παρασκευή 24 Απριλίου 1953, δημοσιεύεται κύριο άρθρο στο πρωτοσέλιδο της *Εμπρός* με τίτλο «ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΟΝ ΚΑΙ ΑΓΝΟΗΜΕΝΟΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΦΑΥΛΟΚΡΑΤΑΣ – Το λιμάνι του Πειραιώς καιρός να αναστηθή»⁴⁸⁸. Ο υπότιτλος του άρθρου αναφέρει ότι «ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΘΑ ΔΩΣΟΥΝ ΝΕΑ ΠΙΝΟΗ ΣΤΟΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΟΜΒΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ». Στη συνέχεια, σε μία προσπάθεια να αναδειχθεί η κυβέρνηση για την πρωτοβουλία επίλυσης των ζητημάτων του λιμανιού αναφέρονται με υπέρμετρη αισιοδοξία τα εξής: το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί τον πρώτο εισαγωγικό και εξαγωγικό κόμβο της χώρας και πωλείται από

⁴⁸⁵ *Εμπρός*, 10/01/1953, φύλλο 4.

⁴⁸⁶ *Εμπρός*, 30/01/1953, φύλλο 4.

⁴⁸⁷ *Εμπρός*, 20/02/1953, φύλλο 4.

⁴⁸⁸ *Εμπρός*, 24/04/1953, Φύλλο 1.

απελπιστικό μαρασμό και οι χιλιάδες ναυτεργάτες του από τραγική ειρωνεία. Τα συμπεράσματα αυτά βγαίνουν από το μηνιαίως εκδιδόμενο δελτίο της στατιστικής υπηρεσίας του ΟΛΠ που εμφανίζει κάμψη για τον μήνα Μάρτιο 1953 σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του 1952. Οι αριθμοί δείχνουν σε ποια κατάσταση οδηγούσε η προηγούμενη κυβέρνηση τη χώρα μας. Παρατηρείται ακόμη από τα στοιχεία ότι από τους αντιστοιχούς το μηνός Ιανουαρίου, παρατηρείται μόνο στη ναυτιλιακή κίνηση κάποια άνοδος κατά 82 ατμόπλοια. Η επιβατική κίνηση είναι μειωμένη κατά 14.595 άτομα και είναι βέβαιο ότι στους προσεχείς μήνες θα υπερβεί κάθε προηγούμενη εφόσον μάλιστα, σύμφωνα με τον ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού θα επισκεφθούν την Ελλάδα περισσότεροι από 110.000 περιηγητές. Ακόμη, η κίνηση του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου θα αυξηθεί. Στους αμέσως επόμενους μήνες, θα φανεί με συγκεκριμένους αριθμούς το όφελος από τα συναλλαγματικά μέτρα που λάβαμε αλλά και από τη νομισματική μεταρρύθμιση.

Την Τετάρτη 22 Απριλίου δημοσιεύτηκε μία περίληψη Διακήρυξης του ΟΛΠ και ειδικότερα των Τεχνικών Υπηρεσιών⁴⁸⁹. Αναφέρεται ότι θα πραγματοποιηθεί πρόχειρος και άνευ ορίου διαγωνισμός για έκπτωση στις ακέραιες μονάδες επί των τιμών του τιμολογίου η εκτέλεση των εργασιών κατασκευής λάκκων και ζυγιστηρίου με την εγκατάσταση δύο εδαφιαίων πλαστίγγων. Τέλος, το Σάββατο 23 Μαΐου 1953 αναφέρεται ότι «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΕΞΗΤΑΣΕ ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ»⁴⁹⁰, από ανταποκριτή της εφημερίδας στην Πάτρα. Μεταξύ άλλων, ο Υπουργός δήλωσε ότι μελετά την κατάργηση του φόρου κυκλοφορίας των αγαθών.

Η *Ελευθερία* την περίοδο αυτή κάνει λόγο «ΔΙΑ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ»⁴⁹¹. Υποστηρίζεται ότι ο Υπουργός των Δημοσίων Έργων εξετάζει την ένωση του Λιμενικού Ταμείου Θεσσαλονίκης και της Ελευθέρας Ζώνης. Ο κ. Υπουργός πραγματοποίησε δύο συσκέψεις για το ζήτημα, στις οποίες συμμετείχαν οι αρμόδιοι διευθυντές του Υπουργείου Δημοσίων Έργων και ο κυβερνητικός επίτροπος της Ελευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης.

Η ίδια εφημερίδα προβάλλοντας την πρόοδο των δημοσίων έργων που ωφελούν τη χώρα μας και κατ' επέκταση και τη δράση του κ. Καραμανλή, αναφέρει στις 28 Ιουλίου ότι «ΗΡΧΙΣΑΝ ΤΑ ΕΡΓΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΚΤΗΝ ΜΙΑΟΥΛΗ»⁴⁹², στο λιμάνι του Πειραιά. Τα έργα

⁴⁸⁹ Εμπρός, 22/04/1953, φύλλο 2.

⁴⁹⁰ Εμπρός, 23/05/1953, φύλλο 4.

⁴⁹¹ Ελευθερία, 17/07/1953, φύλλο 3.

⁴⁹² Ελευθερία, 28/07/1954, φύλλο 7.

θα πραγματοποιηθούν με συνεργασία με τον Υπουργείο Δημοσίων Έργων και το έργο έχει προϋπολογιστεί στο ποσό των 1.200.000 δραχμών. Την Παρασκευή 20 Αυγούστου δημοσιεύει ένα ακόμη άρθρο με τίτλο «ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΑ ΔΙΑ ΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΙΣ ΤΗ ΣΥΡΟΝ»⁴⁹³ που αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής υπέγραψε διακήρυξη δημοπρασίας για την εκτέλεση των λιμενικών έργων. Με αυτά πρόκειται να εξυπηρετηθεί η πλωτή δεξαμενή που θα μεταφερθεί εκεί. Στη συνέχεια αναφέρονται αναλυτικά τα έργα που πρόκειται να δημοπρατηθούν.

Στο ίδιο πνεύμα η *Ελευθερία* κρατά ενήμερους τους αναγνώστες για το πρόγραμμα του κ. Καραμανλή. Ειδικότερα στις 8 Σεπτεμβρη⁴⁹⁴ αναφέρεται ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων θα αναχωρήσει για τη Θεσσαλονίκη. Εκεί πρόκειται να παραστεί στα εγκαίνια της *Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης*, ακολούθως θα μεταβεί στην Καβάλα όπου θα εγκαινιάσει τα νέα λιμενικά έργα της πόλης και έπειτα στην Αλεξανδρούπολη για να εγκαινιάσει την έναρξη κατασκευής της ελληνοτουρκικής γέφυρας του Έβρου. Τέλος, θα περιοδεύσει σε όλη τη Β. Ελλάδα για να επιθεωρήσει όλα τα εκτελούμενα έργα υπό του Υπουργείου του.

Σχετικά με το λιμάνι του Πειραιά, δημοσιεύει στις 19 Οκτώβρη άρθρο με τίτλο «ΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ»⁴⁹⁵. Γίνεται λόγος για μία σχετική σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε υπό την προεδρία του Υπουργού Δημοσίων Έργων. Στις 13 Νοεμβρίου η *Ελευθερία* αναφέρεται στα έργα που θα πραγματοποιηθούν στον Λιμένα, τα οποία θα συμβάλλουν στην τόνωση του διαμετακομιστικού εμπορίου της χώρας⁴⁹⁶, Ο Καραμανλής κατάρτησε ένα πλήρες πρόγραμμα δομικών έργων που θα ολοκληρωθούν εντός τριετίας. Τα έργα που πρόκειται να πραγματοποιηθούν θα είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν τους επισκέπτες της χώρας μας. Το έργο θα ενισχύσει τον ζωτικό τομέα της εθνικής οικονομίας μας.

Ένα ακόμη άρθρο της *Ελευθερίας*, αναφέρει στις 27 Φεβρουαρίου ότι «ΑΡΧΙΖΕΙ Η ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ – ΠΡΟΕΚΗΡΥΧΘΗΣΑΝ ΑΙ ΣΧΕΤΙΚΑΙ ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΑΙ»⁴⁹⁷. Το άρθρο αναφέρει ότι από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Συγκοινωνιών εγκρίθηκαν τα λιμενικά έργα του Πειραιά και υπογράφηκαν οι σχετικές διακηρύξεις δημοπρασίας για τον Απρίλιο. Η εκτέλεση των έργων έγινε γνωστή πριν από ένα μήνα, από τον Στρατάρχη Παπάγο. Στη συνέχεια η δημοσίευση

⁴⁹³ *Ελευθερία*, 20/08/1954, φύλλο 6.

⁴⁹⁴ *Ελευθερία*, 08/09/1954, φύλλο 5.

⁴⁹⁵ *Ελευθερία*, 19/10/1954, φύλλο 6.

⁴⁹⁶ *Εμπρός*, 13/11/1954, φύλλο 2.

⁴⁹⁷ *Ελευθερία*, 27/02/1955, φύλλο 7.

δίνει περισσότερες πληροφορίες και για τα έργα που πρόκειται να πραγματοποιηθούν, ενώ γίνεται γνωστό ότι θα περατωθούν μέσα στα επόμενα τρία έτη.

Μέσα στο γενικότερο σχέδιο της ανασυγκρότησης και της ανάπτυξης της χώρας ήταν απαραίτητη και η κατασκευή γεφυρών. Αυτές θα βοηθούσαν στη μετακίνηση των κατοίκων μίας περιοχής, στην ανάπτυξη του εμπορίου αλλά και στη γενικότερη βελτίωση της μετακίνησης στο εσωτερικό της χώρας με σκοπό την ανάπτυξη του τουρισμού. Η ανάγκη για την κατασκευή γεφυρών αναφέρεται συχνά στα δημοσιεύματα τα εποχής.

Ήδη από την Τετάρτη 10 Δεκεμβρίου 1952 δημοσιεύεται από την *Εμπρός* σχετικό άρθρο που υπογραμμίζει την ανάγκη για εκμετάλλευση κονδυλίων προκειμένου να κατασκευαστούν γέφυρες⁴⁹⁸. Στις 15 Ιανουαρίου δημοσιεύεται εκτενές άρθρο από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και ειδικότερα από την υπηρεσία επειγόντων έργων Εθνικής Αμύνης, με τίτλο «ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΩΝ»⁴⁹⁹. Το άρθρο αναφέρει ότι πρόκειται να κατασκευαστούν τρεις γέφυρες επί της οδού Ελασσόνας – Δεσκάτης. Σχετικές διακηρύξεις δημοσιεύει και Ελευθερία, όπως αυτή του Σαββάτου 21 Φεβρουαρίου⁵⁰⁰ που αφορούσε την κατασκευή γέφυρας της οδού Σερρών – Νιγρίτης. Την Πέμπτη 2 Απριλίου δημοσιεύτηκε μία ακόμη προκήρυξη με τίτλο «ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ»⁵⁰¹. Γνωστοποιείται ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων έδωσε την εντολή για τη διενέργεια δημοπρασίας, με σκοπό την κατασκευή γέφυρας, στην Εθνική Οδό Φλώρινας – Έδεσσας.

Την Παρασκευή 15 Μαΐου 1953 η *Εμπρός* αναφέρει ότι «ΕΠΕΡΑΤΩΘΗ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΤΟΥ ΠΗΝΕΙΟΥ»⁵⁰². Ειδικότερα από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Δημοσίων Έργων ολοκληρώθηκε η εν λόγω γέφυρα, ανοίγματος 300 μέτρων, στη θέση Παλιόχανο της περιφέρειας Καλαμπάκας. Οι δαπάνες εκτέλεσης του έργου ανήλθαν στο ποσό 1.500.000.000 δραχμών περίπου και καλυφθήκαν από τα Υπουργεία Δημοσίων Έργων και Γεωργίας. «*Η σημασία της κατασκευής του έργου είναι μεγίστη, τόσον από απόψεως δασικής, όσον και από συγκοινωνιακής τοιαύτης*». Δασικής, καθώς εξυπηρετεί τη μεταφορά ξυλείας ενώ συγκοινωνιακής καθώς εξυπηρετεί τον πληθυσμό και τη μεταφορά των γεωργικών, κτηνοτροφικών κλπ προϊόντων όλης της ορεινής περιοχής της Πίνδου, της

⁴⁹⁸ *Εμπρός*, 10/12/1952, φύλλο 4.

⁴⁹⁹ *Εμπρός*, 15/01/1953, φύλλο 2.

⁵⁰⁰ *Ελευθερία*, 21/02/1953, φύλλο 3.

⁵⁰¹ *Ελευθερία*, 02/04/1953, φύλλο 3.

⁵⁰² *Εμπρός*, 15/05/1953, φύλλο 4.

περιφέρειας Καλαμπάκας. «*Ότω το προ 70 και πλέον ετών όνειρον του πληθυσμού των 30 χωριών της περιφέρειας Ασπροποτάμου εγένετο πραγματικότητας*», αναφέρει ο αρθρογράφος θέλοντας να εξάρει τη σημασία του έργου.

Την περίοδο αυτή, λόγω της επιδείνωσης του καιρού είχαν πραγματοποιηθεί στην περιοχή του Έβρου πλημμύρες, με αποτέλεσμα πολλοί από τους κατοίκους να χάσουν τα κοπάδια, τα κτήματα ή ακόμη και τα σπίτια τους. Τότε ήταν λοιπόν που με πρωτοβουλία του Παπάγου η κυβέρνηση μερίμνησε ιδιαίτερος για την περιοχή με ειδικά αντιπλημμυρικά έργα, αλλά και έργα αποστράγγισης προκειμένου να βρεθούν εδάφη για καλλιέργειες. Για τη διευκόλυνση των κατοίκων προγραμματίστηκε η υλοποίηση και μίας σειράς από γέφυρες για τη διευκόλυνση της μετακίνησης των κατοίκων. Την Παρασκευή 24 Ιουλίου 1953 δημοσιεύτηκε άρθρο στην *Εμπρός* που αναφέρει ότι ο Στρατάρχης Παπάγος με σχετικό έγγραφο που απέστειλε στα Υπουργεία Δημοσίων Έργων, Γεωργίας και Κοινωνικής Πρόνοιας ζητάει να προηγηθούν τα προγραμματισμένα έργα στον Έβρο «*δια να αισθανθή το απτόν και δημιουργικόν ενδιαφέρον της Κυβερνήσεως*». Καλούνται τα ανωτέρω Υπουργεία να εισηγηθούν τη λήψη ειδικών μέτρων στην περίπτωση που παρουσιαστούν κάποια εμπόδια. Τέλος, καλείται ο Υπουργός των Δημοσίων Έργων να εισηγηθεί τον κατάλληλο τρόπο κατασκευής της γέφυρας Άρδα, η ανάγκη και η χρησιμότητα της οποίας έχει αναγνωρισθεί από τον Γενικό Διοικητή της Ελλάδας, του Γ' Σώματος Στρατού και του ΓΕΣ.

Την Τετάρτη 29 Ιουλίου η Ελευθερία κάνει λόγο για «*ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΓΕΦΥΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΑΜΙΑΣ*»⁵⁰³. Υπό την υπηρεσία Δημοσίων Έργων αποφασίστηκε η κατασκευή μίας μεγάλης γέφυρας του Σπερχειού ποταμού. Η δημοπράτηση θα διαταχθεί και θα περατωθεί η σχετική μελέτη.

Σχετικά με την περιοχή του Έβρου, στις 31 Οκτώβρη αναφέρεται ότι πρόκειται να κατασκευαστεί νέα γέφυρα⁵⁰⁴. Πιο συγκεκριμένα, από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων ανακοινώθηκε ότι κατόπιν διαπραγματεύσεων συμφωνήθηκε με την Τουρκία η κατασκευή νέας, μεγάλης γέφυρας στον Έβρο. Ο Υπουργός των Δημοσίων Έργων, έλαβε σήμερα την έγκριση του υπουργικού συμβουλίου για την προώθηση του ζητήματος. Η γέφυρα, θα κοστίζει 30 δισεκατομμύρια από τα οποία τα μισά θα καταβάλει η Ελλάδα. Μάλιστα πρόκειται να συντομεύσει την απόσταση προς Κωνσταντινούπολη κατά 100 χιλιόμετρα και θα περατωθεί μέχρι της 30 Ιουνίου 1955.

⁵⁰³ Ελευθερία, 29/07/1953, φύλλο 4.

⁵⁰⁴ Εμπρός, 31/10/1953, φύλλο 4.

Το Σάββατο 6 Φεβρουαρίου 1954 δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΕΓΚΑΙΝΙΑΖΟΝΤΑΙ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΛΑΡΙΣΗΣ, ΚΟΖΑΝΗΣ ΚΑΙ ΣΕΡΒΙΩΝ»⁵⁰⁵. Το άρθρο αναφέρει ότι ο κ. Καραμανλής θα εγκαινιάσει αύριο την «μεγάλην» γέφυρα του Αλιάκμονα που θα έχει μήκος 150 μέτρα. Πιο συγκεκριμένα πρόκειται να εγκαινιάσει την έναρξη των εργασιών υποστρώματος της οδού Κοζάνης – Φλωρίνης – Πτολεμαΐδος, μήκους εξήντα πέντε χιλιομέτρων.

Το Σάββατο 13 Φεβρουαρίου η *Ελευθερία* κάνει λόγο στον τίτλο της για τον κ. Καραμανλή και αναφέρει ότι «Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΈΡΓΩΝ ΘΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑΣΗ ΑΥΡΙΟΝ ΤΗΝ ΓΕΦΥΡΑ ΤΟΥ ΑΛΙΑΚΜΟΝΟΣ ΚΑΙ ΝΕΑΣ ΟΔΟΥ»⁵⁰⁶. Αφού δίνονται στο άρθρο αναλυτικά τα στοιχεία για τη νέα γέφυρα, γίνεται στη συνέχεια λόγος και για τις νέες οδούς που πρόκειται να εγκαινιάσει. Το εν λόγω έργο θα αποπερατωθεί στα μέσα Αυγούστου και θα κοστίσει 3 δισεκατομμύρια δραχμές. Στη συνέχεια γίνεται λόγος και για άλλα έργα οδοποιίας που πρόκειται να περατωθούν το προσεχές διάστημα. Στο ίδιο πνεύμα γίνεται γνωστό από την ίδια εφημερίδα ότι από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων ανακοινώθηκε ότι υπογράφηκε συμφωνία για δημοπράτηση των έργων, για τη γεφύρωση του Έβρου στα ελληνοτουρκικά σύνορα⁵⁰⁷. Στη συνέχεια αναφέρεται ότι πρόκειται για τη σημαντικότερη γεφύρωση των νοτίων Βαλκανίων.

Στις 7 Σεπτέμβρη πραγματοποιήθηκαν «Τα εγκαίνια της ελληνοτουρκικής γέφυρας»⁵⁰⁸ σύμφωνα με την *Εμπρός*, παρουσία του Έλληνα και του Τούρκου Υπουργού Δημοσίων Έργων. Το Σάββατο στις 18 του μηνός δημοσιεύτηκε ένα ακόμη σχετικό άρθρο με τίτλο «ΕΠΗΛΘΕΝ ΗΔΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ ΔΙΑ ΤΑ ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΕΒΡΟΥ»⁵⁰⁹. Το άρθρο μας πληροφορεί ότι η ελληνική και τουρκική κυβέρνηση συμφώνησαν στην πραγματοποίηση αντιπλημμυρικών έργων του Έβρου, ενώ αναφέρονται και αναλυτικά τα κύρια σημεία της συμφωνίας αυτής, και τα στάδια των έργων. Τα έργα θα στηρίξει και η αμερικανική αποστολή βοήθειας. Στις 7 Σεπτέμβρη Η *Ελευθερία* αναφέρει ότι «ΕΓΕΝΟΝΤΟ ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΗΣ ΕΝΑΡΞΕΩΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΒΡΟΥ»⁵¹⁰.

⁵⁰⁵ *Εμπρός*, 06/02/1954, φύλλο 16.

⁵⁰⁶ *Ελευθερία*, 13/02/1954, φύλλο 3.

⁵⁰⁷ *Ελευθερία*, 20/06/1954, φύλλο 7.

⁵⁰⁸ *Εμπρός*, 04/09/1954, φύλλο 16.

⁵⁰⁹ *Εμπρός*, 18/09/1954, φύλλο 16.

⁵¹⁰ *Ελευθερία*, 07/09/1954, φύλλο 5.

Στο ίδιο πνεύμα η *Ελευθερία*, μετά την περάτωση των έργων αναφέρει ότι «ΣΗΜΕΡΟΝ ΕΓΚΑΙΝΙΑΖΟΝΤΑΙ ΤΑ ΕΡΓΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΕΒΡΟΝ»⁵¹¹. Το πρωί θα αναχωρήσουν αεροπορικώς για να παρασταθούν στα υδροηλεκτρικά έργα του Έβρου ο Υπουργός Δημοσίων Έργων, κ. Καραμανλής, ο Υπουργός Προεδρίας της κυβέρνησης, κ. Ράλλης και οι υφυπουργοί Συγκοινωνιών και Οικισμού. Η ελληνική αποστολή θα συναντηθεί με τον Τούρκο Υπουργό Δημοσίων Έργων κ. Κεμάλ Βετίνογλου. Η δεύτερη ενότητα του άρθρου φέρει τον τίτλο «ΥΠΟΣΧΕΣΕΙΣ ΤΟΥ κ. ΠΑΠΑΓΟΥ» και αναφέρει ότι ο Πρωθυπουργός δήλωσε προς τον λαό του Έβρου, ότι θα καταλάβουν ότι η κυβέρνηση μεριμνά και για αυτούς από τα αντιπλημμυρικά έργα που πραγματοποιεί.

Στις 4 Ιουνίου 1955 το σχετικό άρθρο της *Εμπρός* φέρει τον τίτλο «ΕΙΣ ΤΟΝ ΕΒΡΟΝ»⁵¹² και πραγματοποιεί ιδιαίτερη μνεία στον Υπουργό Δημοσίων Έργων. Με γλαφυρές περιγραφές, το άρθρο αναφέρει ότι το έργο θα καταστεί πηγή πλούτου για τον πληθυσμό της Θράκης. Όπως αποκάλυψε ο κ. Καραμανλής «εις την δραστηριότητα και αποφασιστικότητα του οποίου χρεωσείται η πραγματοποίησις των τολμηρότερων περί του Έβρου σχεδίων» τα αντιπλημμυρικά έργα σχεδιάζονταν από το 1934, συνέχεια όμως αναβάλλονταν. Με την εκτέλεση των έργων εξασφαλίζονται για καλλιέργεια 530.000 νέα στρέμματα. Ακόμη, τα εν λόγω αντιπλημμυρικά έργα συνδυάζονται και με μία άλλη σειρά οδοποιητικών έργων, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα άρτια μελετημένο σύνολο. Το άρθρο αναφέρει στη συνέχεια ότι ο κ. Καραμανλής, «κατόρθωσε να δώσει εις τον τίτλον του υπουργείου του την ουσίαν της πράξεως». Το δεύτερο άρθρο αναφέρει ότι με τη συμμετοχή πλήθους Ελλήνων και Τούρκων πραγματοποιήθηκε τελετή έναρξης για τα έργα του Έβρου. Στην τελετή, εκτός από τους Τούρκους αξιωματούχους παρέστησαν και οι Υπουργοί Καραμανλής, Ράλλης, Λεβαντής και Παπαρηγόπουλος. Το παρόν έδωσε και ο Τούρκος Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Κεμάλ Ζετίνογλου. Οι δύο Υπουργοί Δημοσίων Έργων αποκάλυψαν στο πλήθος το πρόγραμμα των δημοσίων έργων που πρόκειται να πραγματοποιηθούν, εν μέσω επευφημιών.

3.8 Τα έργα για τη στέγαση

Ένα από τα πλέον σημαντικά έργα του Υπουργού Δημοσίων Έργων της περιόδου είναι η στέγαση των κατοίκων, των βιομηχανιών αλλά και των δημοσίων κτιρίων. Ο ίδιος

⁵¹¹ *Ελευθερία*, 01/06/1955, φύλλο 5.

⁵¹² *Εμπρός*, 04/06/1955, φύλλο 3, 4.

επιλήφθηκε του θέματος της στέγασης των οικονομικά ασθενέστερων κατοίκων της πρωτεύουσας, των σεισμοπλήκτων της περιόδου.

Ένα από το πρώτα σχετικά άρθρα που δημοσιεύτηκαν φιλοξενήθηκε στο εξώφυλλο της εφημερίδας *Εμπρός*. Ειδικότερα δημοσιεύτηκε εκτενές άρθρο με τίτλο «Η ΚΥΒΕΝΣΗΣΙΣ ΘΑ ΛΥΣΗ ΤΟΝ «ΓΟΡΔΙΟΝ ΔΕΣΜΟΝ» – ΓΙΑ Ν’ ΑΠΟΚΤΗΣΗ Ο ΛΑΟΣ ΣΤΕΓΗΝ». Ο υπότιτλος του άρθρου είναι «ΩΣ ΠΟΤΕ ΣΤΑΣ ΑΘΗΝΑΣ ΘΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΧΑΜΟΣΠΙΤΑ;»⁵¹³. Στο πρόγραμμα της νέας κυβέρνησης υπάρχει και ένα «κολλοσσιαίας σημασίας κοινωνικό πρόβλημα, περί το οποίον εδημαγώγησαν εις αφάνταστον βαθμόν «οι ναυαγοί» της 16ης Νοεμβρίου». Εκ πρώτης όψεως φαίνεται ίσως ακατόρθωτο να εκλείψουν «αι τρώγλαι και οι τενεκεδομαχαλάδες» που υπάρχουν στην πρωτεύουσα και στον Πειραιά. Θα αποδειχθεί ωστόσο στην πράξη, σημειώνει το άρθρο, ότι όλα γίνονται αρκεί να υπάρχει θέληση και ενδιαφέρον. Ο αρθρογράφος υποστηρίζει ότι δεν γνωρίζει εάν το ζήτημα θα ενταχθεί στις αρμοδιότητες του Υπουργείου Πρόνοιας ή αν ο Στρατάρχης Παπάγος θα αναθέσει ειδική αποστολή στην υπό σύσταση Διοίκηση της Πρωτευούσης. Πάντως σύμφωνα με ενδείξεις πρόκειται να συσταθεί αυτόνομος οργανισμός που θα συνεργαστεί με τους οικοδομικούς συνεταιρισμούς της Αττικής και τους συλλόγους των αναποκατάστατων προσφύγων. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται αυτόματα η συγκέντρωση ενός σεβαστού κεφαλαίου που θα αποτελέσει την κοιτίδα της συνολικής προσπάθειας.

Στη συνέχεια του άρθρου εξετάζεται ο λόγος που καθιστά απαραίτητο τον *Αυτόνομο Οργανισμό Λαϊκής Στέγης* και δεν πρέπει να αναλάβει το έργο της Ανοικοδόμησης ένα από τα Υπουργεία. Η κυβέρνηση Κέντρου εξήγγειλε ορισμένα μέτρα ομαδικής ανέγερσης οικιών, αλλά απέφυγε να δημιουργήσει αυτόνομο οργανισμό. Το άρθρο αναφέρει ότι βάσει των μετοχών θα δοθούν σε χιλιάδες οικογένειες ιδιόκτητα διαμερίσματα. Με τον τρόπο αυτό θα λυθεί το περίφημο ζήτημα του ενοικιοστασίου που προκαλεί τόσες προστριβές. Τέλος αναφέρονται αναλυτικά οι πόροι από τους οποίους θα εξοικονομηθούν τα χρήματα, ώστε ελληνικοί ή και ξένοι τεχνοοικονομικοί οίκοι να αναλάβουν την ομαδική κατασκευή λαϊκών κατοικιών.

Το τελευταίο μέρος του εκτενούς άρθρου λήγει με τον εξής υπότιτλο «ΔΙΑ ΝΑ ΛΕΙΨΟΥΝ ΤΑ ΧΑΜΟΣΠΙΤΑ». Το σημείο αυτό υπογραμμίζει και το μέγεθος του προβλήματος. Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι τα «χαμόσπιτα» που φιλοξενούνται στις μεγαλύτερες οδούς της πρωτεύουσας να αντικατασταθούν από «ευπρόσωπα κτίρια». Μάλιστα,

⁵¹³ *Εμπρός*, 22/11/1952, φύλλο 1, 3.

εάν οι ιδιοκτήτες τους δεν είναι σε θέση να αναλάβουν, εντός ορισμένης προθεσμίας τη δαπάνη για την ανέγερση νέων οικημάτων, τότε πρέπει να μελετηθούν τρόποι να αναλάβει την αξιοποίηση των κεντρικών οικοπέδων ο *Αυτόνομος Οργανισμός Λαϊκής Στέγης*. Επομένως, μετά από αυτά αντιλαμβανόμαστε πλέον ότι η λαϊκή κατοικία, το ενοικιοστάσιο και η κτιριακή αναμόρφωση των Αθηνών δεν αποτελούν άλυτα προβλήματα. Η λύση τους μάλιστα θα εξασφαλίσει στη χώρα μας και την περιστολή του φαινομένου της ανεργίας, η οποία λαμβάνει μεγάλη έκταση στην Ελλάδα την περίοδο αυτή.

Το πρόβλημα της στέγασης τονίζεται για μία ακόμη φορά την Κυριακή 11 Ιανουαρίου με κύριο άρθρο στο πρώτο φύλλο της εφημερίδας που φέρει τον τίτλο: «ΜΙΑ ΠΤΩΧΗ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΠΟΥ ΖΗ ΣΕ ΡΕΜΟΥΛΚΑ – ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΣΕ ΝΑ ΒΡΗ ΠΟΥΘΕΝΑ ΣΤΕΓΗ»⁵¹⁴. Ο υπότιτλος είναι «ΚΑΤΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΒΑΛΕΙ ΣΕ ΣΚΕΨΗ ΤΟΥΣ ΑΡΜΟΔΙΟΥΣ». Το άρθρο κάνει λόγο αρχικά για τη μεγάλη έλλειψη στέγης, ένα φαινόμενο που ταλανίζει τη χώρα μας ήδη από τη Μικρασιατική Καταστροφή και για τον λόγο αυτό δεν μπορεί να χαρακτηριστεί μεταπολεμικό φαινόμενο. Το άρθρο αναφέρει χαρακτηριστικά ότι το πρόβλημα αυτό «*άρχισε να γίνεται πληγή και σιγά-σιγά γάγγραινα, που έμεινε ανοιχτή μέχρι και σήμερα και παιδεύει χιλιάδες οικογένειες*». Μία έρευνα που έκανε το αρμόδιο Υπουργείο το 1931 αποδεικνύει ότι σε 10.000 εργατικές οικογένειες, το 50% έμεναν σε ένα μικρό δωμάτιο, κατασκευασμένο από πλίνθες. Το άρθρο αναφέρει μάλιστα ότι αυτό συνέβαινε παλαιότερα. Τώρα το πρόβλημα έχει ενταθεί καθώς ο πληθυσμός στην πρωτεύουσα τριπλασιάστηκε. Τέλος, το άρθρο αναφέρεται στην ιστορία μίας οικογένειας που ζει σε ρεμουλκά.

Την Πέμπτη στις 18 Φεβρουαρίου 1953 δημοσιεύτηκε κύριο άρθρο με τον αισιόδοξο τίτλο «ΕΑΝ ΜΙΑ ΠΡΟΤΑΣΙΣ ΠΡΟΣ Α.Δ.Ε.Δ.Υ. ΕΙΝΑΙ ΣΟΒΑΡΑ – ΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΘΑ ΑΠΟΚΤΗΣΟΥΝ ΣΠΙΤΙΑ!»⁵¹⁵. Οι δημόσιοι υπάλληλοι θα εξοφλήσουν τα σπίτια που θα τους δοθούν εντός εικοσαετίας. Ακόμη, θα ιδρυθούν κοινά εστιατόρια με φθηνές τιμές. Πιο συγκεκριμένα, προτάθηκε από ομάδα μεγάλων κεφαλαιούχων να αναλάβουν την επί πιστώσει προμήθεια στους δημοσίους υπάλληλους παντός είδους και από οποιοδήποτε κατάσταση με είδη της αρεσκείας τους. Αυτό θα γίνεται με διατακτικές οι οποίες θα έχουν θέση τραπεζικών επιταγών και για ποσό μέχρι τριών μηνιαίων μισθών που θα μπορούν να εξοφληθούν σε έως δώδεκα μηνιαίες δόσεις. Αυτό θα ισχύσει για όλους τους δημοσίους υπαλλήλους του Κράτους. Επίσης, προτάθηκε η ίδρυση πολυτελούς εστιατορίου στο οποίο θα μπορούν να τρώνε σε πολύ χαμηλότερες τιμές από εκείνες των άλλων εστιατορίων. Με τον

⁵¹⁴ Εμπρός, 11/01/1953, φύλλο 1, 4.

⁵¹⁵ Εμπρός, 18/02/1953, φύλλο 1.

τρόπο αυτό οι δημόσιοι υπάλληλοι θα εξοικονομούν χρήματα από διάφορα μικροέξοδά τους. Ακόμη, πρόκειται να ανεγερθούν οικίες για τους δημόσιους υπαλλήλους αποκλειστικά με τη δυνατότητα να μπορούν να τα εξοφλήσουν μέσα σε είκοσι χρόνια με μικρό τοκοχρεολύσιο. Οι πρόεδροι των υπαλληλικών οργανώσεων βρήκαν την πρόταση των κεφαλαιούχων εξυπηρετική για τους δημόσιους υπαλλήλους και πρόκειται να τη μελετήσουν.

Την Πέμπτη 23 Απριλίου 1953 δημοσιεύτηκε στην *Εμπρός* άρθρο με τίτλο «ΘΛΙΒΕΡΑ ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ – ΣΕ ΤΡΩΓΛΕΣ ΧΩΡΙΣ ΦΩΣ ΚΑΙ ΝΕΡΟ ΟΙ ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΣΤΟΝ ΝΕΟΝ ΚΟΣΜΟΝ!»⁵¹⁶. Ο υπότιτλος του άρθρου είναι «Μία έντονος εικόν αστοργίας και εγκαταλείψεως». Επτά χιλιάδες κάτοικοι του Νέου Κόσμου διαμαρτύρονται στην κυβέρνηση για τον συνοικισμό τους. Μία ματιά στο νοτιοδυτικό τμήμα της πρωτεύουσας αρκεί για να διαπιστώσει κανείς την εικόνα «της αστοργίας και της εγκατάλειψης». Δεν υπάρχουν σχεδόν καθόλου δρόμοι, αλλά και εκείνοι που υπάρχουν είναι σχεδόν αδιάβατοι, κυρίως τους χειμερινούς μήνες. Ειδικότερα, το θέαμα συγκεκριμένων οδών είναι «αξιοθρήνητο» καθώς οι κάτοικοι είναι υποχρεωμένοι να βουλιάζουν μέσα στις λάσπες προκειμένου να πάνε στα σπίτια τους. Πρόβλημα υπάρχει και με τον φωτισμό στον συνοικισμό του Νέου Κόσμου καθώς είναι ανύπαρκτος στα περισσότερα σημεία του προαστίου, γεγονός που ενισχύει την εγκληματικότητα στην περιοχή. Μείζονα προβλήματα αποτελούν επίσης για την περιοχή η ύδρευση αλλά και η στέγαση καθώς η διαβίωση πλήθους οικογενειών είναι πραγματικά τραγική. «Αθλιέστατες τρώγλες χρησιμοποιούνται δια τη στέγασιν πολυμελών οικογενειών με καχεκτικά και αδύνατα παιδάκια που μοιραίως θα οδηγηθούν στο σανατόριον». Η Δημοτική Αρχή θα πρέπει να ενδιαφερθεί ώστε οι κάτοικοι του εν λόγω προαστίου να απαλλαγθούν από ένα σωρό κινδύνους που αντιμετωπίζουν. Το ύφος του αρθρογράφου και η χρήση της γλώσσας που κάνει φανερό την απελπισία του κόσμου.

Η *Ελευθερία*, την ίδια μέρα ασκεί ιδιαίτερη κριτική στην κυβέρνηση μέσα από άρθρο της με τίτλο «ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ»⁵¹⁷ στη στήλη *Ελεύθερες φλυαρίες*. Ειδικότερα, το άρθρο αναφέρει ότι για τον συγχρονισμό της πόλεως των Αθηνών έχει χυθεί περισσότερο μελάνι στα χαρτιά, παρά ασφαλτος στους δρόμους. Οι βασανισμένοι κάτοικοι των Αθηνών ασχολούνται με πολεοδομικές λύσεις, αυτό είναι τόσο αναμφισβήτητο όσο και ότι οι πολεοδόμοι σήκωσαν ψηλά τα χέρια και συνθηκολόγησαν με τα τραγικά χάλια της πόλης. Σε εριστικό ύφος ο αρθρογράφος συνεχίζει λέγοντας ότι όλες τους οι ελπίδες είχαν εναποτεθεί εις τον Κολοκοτρώνη. Επειδή όμως και μετά τη μετάθεση του γέρου του Μωρηά, τα χάλια

⁵¹⁶ *Εμπρός*, 23/04/1953, φύλλο 3.

⁵¹⁷ *Ελευθερία*, 13/06/1954, φύλλο 2.

εξακολουθούν να παραμένουν Κολοκοτρωνέικα, ο *Σύλλογος των Αθηναίων* συνέλαβε ένα πανελλήνιο δημοψήφισμα με το αγωνιώδες και δυσεπίλυτο ερωτηματικό «*Πως αι Αθήναι θα γίνουν συγχρονισμένη μεγαλόπολις;*».

Η *Ελευθερία*, συνεχίζει την κριτική της στην κυβέρνηση μέσα από άρθρο της, σχετικό με το ζήτημα της πολεοδομίας της πρωτεύουσας. Το άρθρο φέρει τον τίτλο «*ΤΟ ΑΛΥΤΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΗΣ – ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΓΥΡΩ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ*»⁵¹⁸. Ειδικότερα, από το 1920 ξεκίνησαν να έρχονται στην Αθήνα πρόσφυγες από τη Μ. Ασία αλλά και από την επαρχία. Όλοι αυτοί αγόραζαν εκτάσεις που βρίσκονταν εκτός σχεδίου πόλεως προκειμένου να φτιάξουν ένα σπίτι, καθώς όσα οικοπέδα υπήρχαν εντός σχεδίου πόλεως ήταν πάρα πολύ ακριβά. Το αποτέλεσμα είναι η Αθήνα να είναι γεμάτη με μονοκατοικίες, που μάλιστα έχουν αρχίσει να επεκτείνονται και προς τα βουνά. Το άρθρο αναφέρει μάλιστα, ότι εάν κάθε σπίτι είχε έξι με επτά ορόφους, θα χωρούσαν στην πρωτεύουσα δέκα έξι εκατομμύρια κάτοικοι! Ωστόσο αυτή τη στιγμή από τα 145.000 στρέμματα που ανήκουν στο εγκεκριμένο σχέδιο πόλεως της Αθήνας, τα 55.000 στρέμματα είναι ακάλυπτα. Η επιπόλαιη επέκταση των οικιών, πρέπει να σταματήσει και μία καλή λύση θα ήταν «*αν όλη η τεράστια αυτή έκτασης σκεπαζόταν με ψηλά και φθηνά σπίτια*» που θα έχουν φως, νερό, τηλέφωνο και θα βρίσκονταν κοντά σε συγκοινωνίες. Το άρθρο συνοδεύεται από μία φωτογραφία που αναπαριστά τον πολεοδομικό πολύποδα της Αθήνας, σε όλη του την έκταση.

Σχετικά με τη στέγαση, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι στον Καραμανλή είχαν ανατεθεί τα έργα της αποκατάστασης των σεισμοπαθών από τους σεισμούς που έγιναν το καλοκαίρι του 1953 στα Ιόνια νησιά (Ζάκυνθος, Ιθάκη, Κεφαλονιά). Ωστόσο την Πέμπτη 27 Αυγούστου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «*Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΘΕΩΡΕΙ ΕΑΥΤΟΝ ΔΥΣΑΡΕΣΤΗΜΕΝΟΝ ΕΚ ΤΗΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΥΦΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΣΕΙΣΜΟΠΑΘΩΝ*»⁵¹⁹. Το εν λόγω άρθρο φιλοξενεί μία δήλωση του Υπουργού Δημοσίων Έργων που αναφέρει ότι στο Υπουργείο ανατέθηκε από τον κ. Μαρκεζίνη η κατασκευή 1.500 ξύλινων κατοικιών. Το Υπουργείο όμως, και μετά την ενοποίηση των τεχνικών υπηρεσιών είναι σε θέση να αναλάβει την προσωρινή αλλά και οριστική αποκατάσταση των σεισμοπαθών. Το άρθρο λήγει αναφέροντας ότι η απόφαση του κ. Μαρκεζίνη, «*επροκάλεσε πικρίαν εις τον κ. Καραμανλήν*».

⁵¹⁸ *Ελευθερία*, 21/06/1953, φύλλο 3, 4.

⁵¹⁹ *Ελευθερία*, 27/08/1953, φύλλο 4.

Στην εφημερίδα *Εστία* το πρώτο άρθρο που δημοσιεύτηκε για το εν λόγω θέμα έφερε τον τίτλο «Η ΟΙΚΟΠΕΔΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣ»⁵²⁰ που αναφέρει ότι σχετικά με τις αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου Αθηναίων, δεν φαίνεται πιθανό ότι θα εγκριθούν αυτές από την *Υπηρεσία Σχεδίου Πόλεως* του Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Αυτό συμβαίνει καθώς δεν έχουν μελετηθεί όλα τα δεδομένα της υπόθεσης.

Παράλληλα, την περίοδο αυτή ο κ. Καραμανλής προσπαθεί να περιορίσει την αυθαίρετη οικοδόμηση στην Αθήνα. Την Κυριακή 11 Οκτώβρη δημοσιεύτηκε άρθρο στην *Εμπρός* με τίτλο «Η ΑΥΘΑΙΡΕΤΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΙΣ ΘΑ ΑΠΟΓΟΡΕΥΘΗ ΕΙΣ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ»⁵²¹. Αναφέρεται ότι δόθηκε εντολή για αεροφωτογράφιση της Αθήνας για να διαπιστωθεί η οικοδομική κατάσταση. Ακόμη με τον τρόπο αυτό θα αποφευχθεί και η αυθαίρετη οικοδόμηση. Ειδικότερα σε δήλωσή του ο Υπουργός Δημοσίων Έργων υποστήριξε ότι στο παρελθόν υπήρξε τάση για αυθαίρετη οικοδόμηση εκτός σχεδίου πόλεως. Ωστόσο, εντός σχεδίου πόλεως μένουν ανεκμετάλλευτα 35.000 στρέμματα, δηλαδή το 30% του οικοδομήσιμου χώρου. Ο χώρος αυτός, με τη συνηθισμένη μορφή οικοδόμησης θα μπορούσε να φιλοξενήσει 3.000.000 κατοίκους, ενώ με τους ισχύοντες κανονισμούς θα ήταν δυνατό να φιλοξενήσει 15.000.000 κατοίκους συνολικά.

Την Πέμπτη 4 Φεβρουαρίου η *Ελευθερία* αναφέρει ότι δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΚΑΤΑΡΤΙΖΕΤΑΙ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΡΥΘΜΙΣΙΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ»⁵²². Ο υπότιτλος του άρθρου είναι «Η ΤΥΧΗ ΤΩΝ ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΕΩΣ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ». Το εν λόγω άρθρο μας πληροφορεί ότι ο το Υπουργείο Δημοσίων Έργων καθόρισε ότι στο μέλλον κάθε πολεοδομικό ζήτημα θα λύνεται με βάση το νόμο. Το νομοσχέδιο καθορίζει επίσης τη νέα μορφή που θα έχει πλέον η ιστορική πρωτεύουσα. Η λήψη των μέτρων αυτών θα ωφελήσει αισθητικά τη γενική εμφάνιση της πρωτεύουσας. Στις 25 Φεβρουαρίου η ίδια εφημερίδα αναφέρει ότι «ΘΑ ΚΑΘΟΡΙΣΘΗ ΠΕΡΙΜΕΤΡΟΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΕΩΣ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΩΤΑΤΟΝ ΥΨΟΣ ΤΩΝ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΕΩΦΟΡΩΝ – ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ»⁵²³.

Στις 27 Φεβρουαρίου η *Εμπρός* με φανερή την υποστήριξή της προς την κυβέρνηση, κάνει λόγο για «ΤΑ ΠΑΡΑΠΗΓΜΑΤΑ»⁵²⁴. Αναφέρει ότι με αφορμή των εγκαινίων που

⁵²⁰ Εστία, 19/09/1953, φύλλο 4.

⁵²¹ Εμπρός, 11/10/1953, φύλλο 6.

⁵²² Ελευθερία, 04/02/1954, φύλλο 6.

⁵²³ Ελευθερία, 25/02/1954, φύλλο 6.

⁵²⁴ Εμπρός, 27/02/1954, φύλλο 3.

πραγματοποιήθηκαν με την τοποθέτηση θεμέλιου λίθου για τη δημιουργία πολυκατοικιών, θα στεγάσουν τους πρόσφυγες και θα τους βγάλουν από τα παραπήγματα. Το άρθρο λήγει ως εξής: «*αι λαϊκαί πολυκατοικίαι υψώνονται ως σύμβολον πολιτισμού, ως αυτονόητος εκδήλωσις μίας προηγμένης κοινωνίας, μνημείον που στηρίζει το γόητρον του Κράτους, ως φυσικού προστάτου των ενδεστέρων εκ των πολιτών που το απαρτίζουν*». Την ίδια ημέρα δημοσιεύτηκε ένα ακόμη άρθρο με τίτλο «ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΠΟΛΕΩΣ»⁵²⁵ όπου ανακοινώνεται η απόφαση από το Δημοτικό Συμβούλιο για επέκταση σχεδίου πόλεως. Η επέκταση αυτή θα πρέπει να συνοδευτεί από τον εξηλεκτρισμό της και άλλα έργα που θα συμβάλλουν «στη σημερινή πολεοδομική αναρχία της πρώτης πόλεως της Ελλάδος».

Παρά τον αέρα αισιοδοξίας που διαπνέει τα άρθρα της *Εμπρός* της περίοδο αυτή σχετικά με την πολεοδόμηση της Αθήνας και τη λύση της στέγασης των κατοίκων, το Σάββατο 17 Απριλίου δημοσιεύτηκε άρθρο στη στήλη της εφημερίδας «ΑΤΤΙΚΑ ΗΜΕΡΟΝΥΚΤΙΑ – μικρές εικόνες από την καθημερινή ζωή» Το άρθρο φέρει τον τίτλο «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ»⁵²⁶. Ο αρθρογράφος με αφορμή τη βελτίωση της όψης του κτιρίου της Παλαιάς Βουλής, ασκεί οξεία κριτική και κάνει λόγο για την «*παλαιάν Αρχιτεκτονικὴν που εκλείπει από τας Αθήνας*». Η όψη της παλαιάς Αθήνας αλλάζει χάριν της νέας που αποτελείται από «*στίβαγμα κουτιών*» ενώ σε άλλες πολεις τα λείψανα της παλαιάς τους αρχιτεκτονικής συμβιώνουν δίπλα στη νέα. Το άρθρο λήγει μάλιστα με ένα ρητορικό ερώτημα: αν και τα περισσότερα κτίρια της Αθήνας πρέπει να κατεδαφιστούν, ωστόσο δεν θα έπρεπε κάποια από αυτά να διατηρηθούν για να θυμίζουν την παλαιά όψη της πρωτεύουσας;

Στις 16 Δεκέμβρη η *Ελευθερία* αναφέρει ότι «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΑΙ Ο κ. ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ»⁵²⁷. Ο Υπουργός και ο υφυπουργός Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων συνοδευόμενοι από την *Υπηρεσία Οικισμού* του υφυπουργείου *Αποκαταστάσεως Σεισμοπλήκτων Νήσων* αναχωρούν για τα σεισμόπληκτα νησιά. Ο κ. Καραμανλής έκρινε ότι έπρεπε να μεταβεί ο ίδιος στα νησιά για να εκτιμήσει ο ίδιος την κατάσταση και να λάβει στη συνέχεια τα απαραίτητα μέτρα για την προώθηση της αποκατάστασής τους. Το Σάββατο δημοσιεύτηκε ένα ακόμη σχετικό άρθρο με τίτλο «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΕΙΣΜΟΠΛΗΚΤΟΥΣ ΝΗΣΟΥΣ»⁵²⁸.

⁵²⁵ Εμπρός, 27/02/1954, φύλλο 3.

⁵²⁶ Εμπρός, 24/04/1953, φύλλο 5.

⁵²⁷ Ελευθερία, 16/10/1954, φύλλο 6.

⁵²⁸ Ελευθερία, 18/12/1954, φύλλο 6.

Την περίοδο αυτή η καθυστέρηση στα έργα ανοικοδόμησης των Ιονίων νήσων μετά τους καταστρεπτικούς σεισμούς του Ιονίου οξύνει τα πνεύματα. Η κυβέρνηση Παπάγου κρίνεται αναποτελεσματική και ο Τύπος της εποχής της ασκεί οξεία κριτική. Στις 30 Δεκέμβρη η *Ελευθερία* αναφέρει ότι «ΒΑΣΕΙ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΩΝ ΤΟΥ κ. ΠΑΠΑΓΟΥ – ΟΙ ΣΕΙΣΜΟΠΑΘΕΙΣ ΘΑ ΜΕΙΝΟΥΝ ΕΠΙ ΠΟΛΥ ΑΣΤΕΓΟΙ»⁵²⁹. Ο υπότιτλος του άρθρου αναφέρει ότι «ΟΜΟΛΟΓΕΙΤΑΙ Η ΑΠΟΤΥΧΙΑ ΤΗΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟΥΔΕ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ» ενώ γίνεται γνωστό ότι πρόκειται να εξαγγελθούν νέα μέτρα.

Το ρεπορτάζ αναφέρει, ότι μετά την επιστροφή του Υπουργού και υφυπουργού του Υπουργείου Δημοσίων Έργων και Συγκοινωνιών πραγματοποιήθηκε ειδική σύσκεψη όπου διαπιστώθηκε ότι δεν υπάρχουν όλα τα μέσα για να εξασφαλισθεί η οριστική στέγαση των κατοίκων. Ακόμη, έγινε γνωστό ότι πρέπει να αυξηθούν τα χρήματα για την αρωγή των κατοίκων από 30 σε 75 εκατομμύρια δραχμές. Κατόπιν, εξαγγέλθηκαν μία σειρά από μέτρα που πρόκειται να ληφθούν, προκειμένου να μπορέσουν από τον προσεχή Απρίλιο να ξεκινήσουν τα έργα για την οριστική στέγαση των κατοίκων. Με τα μέτρα αυτά ο κ. Παπάγος δήλωσε αισιόδοξος ότι θα ολοκληρωθούν αισίως οι εργασίες και κάλεσε τους κατοίκους να βοηθήσουν με προσωπική εργασία τις κρατικές υπηρεσίες για να περατωθούν τα έργα το συντομότερο.

Στο ίδιο πνεύμα η *Ελευθερία* συνεχίζει να βάλει κατά της κυβέρνησης αναφέροντας «Η ΑΝΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΓΙΝΕ... – ΤΑ ΣΕΙΣΜΟΠΛΗΚΤΑ ΝΗΣΙΑ ΠΕΡΝΟΥΝ ΔΕΥΤΕΡΟ ΧΕΙΜΩΝΑ»⁵³⁰. Το άρθρο κάνει λόγο για τις δυσκολίες που περνούν οι κάτοικοι των σεισμόπληκτων νησιών λόγω της ανικανότητας της κυβέρνησης. Ωστόσο η ίδια εφημερίδα φαίνεται πως υποστηρίζει εμμέσως τον κ. Καραμανλή καθώς σε σχετικό άρθρο της αναφέρει «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΑΝΑΧΩΡΕΙ ΕΙΣ ΙΟΝΙΟΥΣ ΝΗΣΟΥΣ»⁵³¹. Ειδικότερα, ο Υπουργός Δημοσίων Έργων και Συγκοινωνιών και ο υπουργός Οικισμού κ. Παπαρηγόπουλος αναχωρούν αύριο για τα σεισμόπληκτα νησιά. Ανακοινώθηκε ότι η ομαδική θεμελίωση 6.000 περίπου μόνιμων κατοίκων στις πόλεις και στην υπαίθρου. Ακόμη, πρόκειται να ανεγερθούν 136 διδακτήρια στοιχειώδους εκπαίδευσης τα οποία θα γίνουν με δαπάνες των Ελλήνων Βιομηχάνων, συνολικού κόστους 120.000.000 δραχμών. Σχετικά με την παρουσία του εκεί ένα ακόμη άρθρο⁵³² αναφέρεται σε μία δήλωση του κ. Καραμανλή προς τους αρμοδίους στο Αργοστόλι, ότι η ανοικοδόμηση των σεισμόπληκτων θα αρχίσει οριστικά στις αρχές του

⁵²⁹ *Ελευθερία*, 30/12/1954, φύλλο 1, 8.

⁵³⁰ *Ελευθερία*, 04/01/1955, φύλλο 3, 4.

⁵³¹ *Ελευθερία*, 09/02/1955, φύλλο 5.

⁵³² *Ελευθερία*, 13/02/1955, φύλλο 8.

Απριλίου. Δήλωσε ακόμη ότι το κράτος χρειάζεται την τη βοήθεια των κατοίκων. Στη συνέχεια του άρθρου αναφέρεται ότι ο κ. Καραμανλής έκανε δηλώσεις για την πρόοδο των έργων στα σεισμόπληκτα των έργων.

Με εριστικό ύφος η *Ελευθερία* στις 23 Φεβρουαρίου αναφέρει ότι «ΕΨΙΦΙΣΘΗ ΧΘΕΣ ΥΠΟ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΠΕΡΙ ΑΝΟΙΚΟΔΟΜΗΣΕΩΣ ΣΕΙΣΜΟΠΛΗΚΤΩΝ – ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΣΤΕΓΑΣΕΩΣ»⁵³³. Ακόμη, εκεί αναπτύχθηκαν και οι λόγοι για τους οποίους καθυστέρησε η ανοικοδόμηση των σεισμόπληκτων νησιών. Το ζήτημα της στέγασης των σεισμόπληκτων ταλάνιζε όχι μόνο τους κατοίκους των Ιονίων νησιών αλλά και τον Τύπο της εποχής, Το Σάββατο 12 Απριλίου δημοσιεύτηκε εκτενές στην πρώτη σελίδα της εφημερίδας με τίτλο «ΕΠΕΙΤΑ ΑΠΟ ΕΙΚΟΣΙ ΜΗΝΩΝ ΕΙΡΩΝΕΙΑΝ – ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΣΕΙΣΜΟΠΛΗΚΤΟΥΣ ΔΙΔΟΝΤΑΙ ΝΕΑΙ ΥΠΟΣΧΕΣΕΙΣ»⁵³⁴. Το άρθρο μιλάει για το ταξίδι των επισήμων στα σεισμόπληκτα νησιά, τα οποία περιμένουν να γίνει κάτι. Γίνεται λόγος για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πληγέντες αλλά και για τους λόγους τους οποίους η κυβέρνηση καθυστερεί να ξεκινήσει τα έργα.

Η αναποτελεσματικότητα της κυβέρνησης στον τομέα της στέγασης υπογραμμίζεται από την *Ελευθερία* και στις 30 Απριλίου 1955, μέσα από άρθρο της με τίτλο «ΞΥΛΙΝΑ ΠΑΡΑΠΗΓΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΣΕΙΣΜΟΠΑΘΕΙΣ»⁵³⁵ από την περιοχή του Βόλου. Ειδικότερα, οι σεισμόπληκτοι την περίοδο αυτή μένουν σε σκηνές και προσεχώς θα ανεγερθούν ξύλινα παραπήγματα για τη στέγαση του πληθυσμού. Στη φωτογραφία απεικονίζεται ένα από ανεγερθέντα σπίτια. Την επόμενη Τετάρτη δημοσιεύεται ένα ακόμη άρθρο με τίτλο «ΜΕΤΑ ΤΑ ΕΞΑΓΓΕΛΘΕΝΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ – ΤΑ 50% ΤΩΝ ΣΕΙΣΜΟΠΑΘΩΝ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΠΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΤΥΧΗΝ ΤΩΝ»⁵³⁶. Ο υπότιτλος αναφέρει ότι «Εκ των 1000 εκατομμυρίων φόρων μόνον 206 διαθέτει η κυβέρνησις δια τον Βόλον».

⁵³³ *Ελευθερία*, 23/02/1955, φύλλο 6.

⁵³⁴ *Ελευθερία*, 12/04/1955, φύλλο 1, 7.

⁵³⁵ *Ελευθερία*, 30/04/1955, φύλλο 3.

⁵³⁶ *Ελευθερία*, 07/05/1955, φύλλο 1.

3.9 Η ενοποίηση των τεχνικών υπηρεσιών και η αποκέντρωση

Είναι γεγονός πως στο παρελθόν οι τεχνικές υπηρεσίες είχαν διασπαρθεί σε διάφορα Υπουργεία με αποτέλεσμα να πραγματοποιούνται ασυντόνιστες ενέργειες με πολλά έξοδα. Παράλληλα η έλλειψη προσωπικού αποτελούσε τροχοπέδη στην υλοποίηση των προγραμμάτων. Με την ενοποίηση ωστόσο των τεχνικών υπηρεσιών όλων των Υπουργείων ρυθμίστηκαν και τα θέματα της αποκέντρωσης των υπηρεσιών αυτών. Πιο συγκεκριμένα, ο Κ. Καραμανλής υποστήριζε την αποκέντρωση και την ενίσχυση της τοπικής αυτοδιοίκησης, καθώς εξυπηρετούσε την άμεση λύση των προβλημάτων που προκύπταν. Αν και ποτέ δεν προέβη ξεκάθαρα σε σχετική δήλωση, εν τούτοις οι ενέργειές μαρτυρούσαν ότι ήταν υποστηρικτής αυτού του τρόπου διοίκησης τον οποίο θεωρούσε και τον πλέον αποτελεσματικό⁵³⁷. Οι απαιτήσεις των δημοσίων έργων που είχε αναλάβει τον οδήγησαν στην απόφαση να ενοποιήσει όλες τις τεχνικές υπηρεσίες για να καταστούν πιο λειτουργικές και οικονομικά συμφέρουσες. Ειδικότερα, η οικονομία από τους μισθούς ανήλθε σε 16.431.735 δραχμές⁵³⁸.

Στις 6 Δεκεμβρίου 1952 δημοσιεύτηκε άρθρο για πρώτη φορά από την εφημερίδα *Εμπρός*, άρθρο με τίτλο «ΕΝΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΑΠΑΣΑΙ ΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΙ»⁵³⁹. Το άρθρο αναφέρει ότι καταρτίζεται νομοσχέδιο που αφορά την ενοποίηση των τεχνικών υπηρεσιών του κράτους υπό το Υπουργείο των Δημοσίων Έργων. Για τον λόγο αυτό θα ενοποιηθούν οι τεχνικές υπηρεσίες των πολιτικών Υπουργείων, στην αρμοδιότητα των οποίων υπάγεται η μελέτη και η εκτέλεση των δημοσίων έργων, ο έλεγχος των μελετών και η εποπτεία επί της κατασκευής των έργων. Αυτό θα συμβεί έτσι όλες οι μελέτες και οι κατασκευές των δημοσίων έργων θα εκτελούνται από ενιαίες υπηρεσίες και ενιαίους κανόνες. Επίσης ορίζεται ότι όλοι οι τεχνικοί υπάλληλοι των Υπουργείων εντάσσονται και καθίστανται από εδώ και στο εξής υπάλληλοι του ενοποιημένου Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Διατηρούνται ωστόσο οι αναγκαίες τεχνικές υπηρεσίες στα διάφορα υπουργεία, ως τμήματα του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, τα οποία θα ασχολούνται με τον προγραμματισμό, τη νοηματοδότηση, τη μελέτη και την παρακολούθηση της εκτέλεσης των έργων της ειδικής αρμοδιότητας όπως και σήμερα.

⁵³⁷ Θεόδωρος Π. Φορτσάκης, «Αποκέντρωση και αυτοδιοίκηση ως τρόποι κρατικής οργάνωσης στην πολιτική σκέψη του Κωνσταντίνου Καραμανλή», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σ. 383.

⁵³⁸ Παπαδάκης Παναγιώτης (εποπτεία), *Ο Εθνάρχης Καραμανλής: Παιδικά και Νεανικά Χρόνια 1907-1955*, ό.π., σ. 400.

⁵³⁹ *Εμπρός*, 06/12/1952, φύλλο 4.

Τέλος, στο παρόν νομοσχέδιο ορίστηκε και η αποκέντρωση των υπηρεσιών, οι οποίες θα διευθύνονται από δοκιμασμένα τεχνικά στελέχη της επαρχίας, όπου βρίσκονται ήδη.

Στις 10 Δεκεμβρίου η *Ελευθερία* αναφέρει ότι «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΔΑΣΙΣΘΕΙΣΑΝ ΚΑΤΑΡΓΗΣΙΝ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΕΠΕΙΓΟΝΤΩΝ ΕΡΓΩΝ – ΘΑ ΜΕΙΩΘΕΙ Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΤΗΣ»⁵⁴⁰. Ειδικότερα, το άρθρο φιλοξενεί μία ανακοίνωση του Υπουργού Δημοσίων Έργων, ο οποίος υποστηρίζει ότι πρόκειται να αναθέσει σε δύο επιθεωρητές να μελετήσουν το ζήτημα της απορρόφησης των υπαλλήλων και να αποφασίσουν μέσα σε τρεις ημέρες, προκειμένου να μη διακοπούν τα εκτελούμενα έργα. Η συνολική εκκαθάριση θα απαιτήσει χρονικό διάστημα τεσσάρων μηνών για να ολοκληρωθεί. Στη συνέχεια δίνονται και κάποια στοιχεία για τα έργα που έχουν εκτελεσθεί από την εν λόγω Υπηρεσία, αλλά και τις δαπάνες.

Στις 24 Δεκεμβρίου η *Εμπρός* αναφέρει ότι «ΑΠΕΦΑΣΙΣΘΗ ΚΑΤ' ΑΡΧΗΝ Η ΕΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ»⁵⁴¹. Πραγματοποιήθηκε η σύσκεψη υπό τον κ. Μαρκεζίνη, στην οποία εξετάστηκε η πρόταση κ. Κωνσταντίνου Καραμανλή για την ενοποίηση των τεχνικών υπηρεσιών και την αποκέντρωσή τους. Καθορίστηκαν επίσης και οι γενικές γραμμές βάσει του οποίου θα καταρτισθεί το οριστικό νομοσχέδιο που θα κατατεθεί στη Βουλή. «ΔΙΑΤΙ ΕΝΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ»: ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής δήλωσε σχετικά με την ενοποίηση ότι οφείλουμε ως χώρα να εξελιχθούμε και να κάνουμε πιο λειτουργική την κρατική μας οργάνωση. Δεν πρέπει να στηρίζουμε την εξέλιξη της χώρας στην ξένη βοήθεια η οποία και δεν είναι δυνατό να παραταθεί επ' άπειρον. Το πρώτο βήμα είναι η αναδιοργάνωση των τεχνικών υπηρεσιών του κράτους, δηλαδή της μελέτης και κατασκευής έργων. Οι υπηρεσίες αυτές υπολειτουργούν σήμερα, κυρίως λόγω της διασπορά σε διάφορα Υπουργεία. Τα μειονεκτήματα της διασποράς αυτής είναι πολλαπλά γενικά έξοδα, απώλεια χρόνου και χρήματος, σπατάλη προσπαθειών, έλλειψη ενότητας, αδικίες μεταξύ των τεχνικών υπαλλήλων διαφόρων κατηγοριών. Τα μειονεκτήματα της υπολειτουργίας των τεχνικών υπηρεσιών είναι πιο έντονα στην επαρχία, καθώς εκεί υπάρχει έλλειψη προσωπικού και μέσων. Τέλος, οι τεχνικές υπηρεσίες υπολειτουργούν και για τον εξής λόγο: οι διοικητικές θέσεις είναι πλήρεις ενώ οι θέσεις του εργατικού προσωπικού είναι κενές στο μεγαλύτερο ποσοστό τους. Για την άρση των μειονεκτημάτων που αναλύθηκαν επιβάλλεται η ενοποίηση των τεχνικών υπηρεσιών. Παράλληλα, πρέπει να γίνει και η αποκέντρωσή τους ώστε τα προβλήματα που προκύπτουν

⁵⁴⁰ Ελευθερία, 10/12/1952, φύλλο 4.

⁵⁴¹ Εμπρός, 24/12/1952, φύλλο 4.

να λύνονται ταχέως και επί τόπου. Αυτό θα έχει απόρροια η Κεντρική υπηρεσία να παραμείνει ελεύθερη και λειτουργικότερη απέναντι στα κρατικά προβλήματα.

Το Σάββατο 27 Δεκεμβρίου 1952 «ΚΑΘΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΟΛΑΙ ΑΙ ΛΕΠΤΟΜΕΡΙΑΙ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ»⁵⁴². Πιο συγκεκριμένα, μετά την απόφαση για ενοποίηση των τεχνικών υπηρεσιών του κράτους, ο κ. Καραμανλής αποφάσισε ότι θα συγκροτηθεί μέσα στις επόμενες μέρες σύσκεψη για τους αρμόδιους Υπουργούς κατά την οποία θα κανονισθούν όλες οι λεπτομέρειες για την υλοποίηση του σχεδίου.

Οι βασικές διατάξεις του νομοσχεδίου είναι οι εξής: α) η συγκέντρωση όλων των τεχνικών υπηρεσιών στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων. Με τη συγκέντρωση αυτή θα συμπληρωθούν τα κενά του εν λόγω Υπουργείου σε ανθρώπινο δυναμικό, και ως εκ τούτου θα γίνει λειτουργικότερο. Με τον τρόπο αυτό θα είναι δυνατό να ανταποκριθεί ευκολότερα στις ανάγκες του κράτους, των Δήμων και των Κοινοτήτων. Η εκτέλεση των έργων θα γίνει με τον καλύτερο τεχνικό και οικονομικό τρόπο. Στα άλλα Υπουργεία θα παραμείνουν ορισμένοι τεχνικοί υπάλληλοι, που θα υπάγονται σε ειδικά γραφεία κατ' απόσπαση. Οι υπάλληλοι αυτοί θα ασχολούνται με την έρευνα, τον προγραμματισμό και την προμελέτη των έργων. Στο εξής η μελέτη, κατασκευή και συντήρηση των έργων θα υπάγονται στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων. Παράλληλα προβλέπεται η βαθμολογική και μισθοδοτική βελτίωση του τεχνικού προσωπικού με βασικά κριτήρια την αρχαιότητα και τις ικανότητές τους. Στο άρθρο τονίζεται ότι εάν η ένταξη στις καινούργιες θέσεις δεν συνοδεύεται και από τις ανάλογες μισθολογικές αυξήσεις η προσπάθεια της ενοποίησης θα έχει τα αντίθετα αποτελέσματα, δηλαδή τη διάλυση όλων των τεχνικών υπηρεσιών του Κράτους.

Η *Ελευθέρια* στο αντίστοιχο άρθρο της κάνει λόγο για τις διαφωνίες που υπήρξαν για την απόφαση. Το άρθρο της φέρει τον τίτλο «Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΕΠΕΒΕΒΑΙΩΣΕΝ ΟΤΙ ΑΝΕΦΥΗΣΑΝ ΔΙΑΦΩΝΙΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΣΥΝΑΔΕΛΦΩΝ ΤΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΝΟΠΟΙΗΣΙΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ»⁵⁴³. Αναφέρει ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής, υποστήριξε ότι υπήρξαν διαφωνίες μεταξύ των υπουργών σχετικά με το εν λόγω ζήτημα, όμως υποστήριξε πως όλοι υπεραμύνθηκαν της απόφασης για την ενοποίηση όλων των τεχνικών υπηρεσιών. Η ενοποίηση θα κάνει την εκτέλεση των έργων πιο άμεση και αποτελεσματική. Το άρθρο αναφέρει ότι η μελέτη, κατασκευή και συντήρηση των υπό εκτέλεση έργων θα υπάγονται στο εξής στο ενιαίο, τεχνικό

⁵⁴² Εμπρός, 27/12/1952, φύλλο 4.

⁵⁴³ Ελευθέρια, 27/12/1952, φύλλο 6.

υπουργείο το οποίο θα είναι το Υπουργείο Δημοσίων Έργων. Ακόμη, ο κ. Καραμανλής υποστήριξε ότι προβλέπεται η βαθμολογική και μισθολογική βελτίωση του τεχνικού προσωπικού.

Σχετικά με την αποκέντρωση της οποίας ήταν υπέρμαχος ο κ. Καραμανλής, δημοσιεύτηκε τον Ιανουάριου του 1953 εκτενές άρθρο στην *Εμπρός*. Το άρθρο έχει τίτλο «ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΔΟ ΤΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΩΣ – ΚΑΤΑΡΤΙΖΟΝΤΑΙ ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΑ ΤΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΕΩΣ»⁵⁴⁴. Στο άρθρο αυτό δίνονται στοιχεία για την υλοποίηση του προγράμματος, το οποίο θα έχει ολοκληρωθεί μέχρι τον Φεβρουάριο. Μερικά από τα βασικά νομοθετήματα που δρομολογούνται είναι τα εξής: ο περιορισμός των πολυάριθμων συμβουλίων και επιτροπών. Τα τελευταία αποτελούν κόλλημα για την ομαλή λειτουργία των υπηρεσιών και κοστίζουν στον δημόσιο τομέα σε χρόνο αλλά και χρήμα. Ένα ακόμη νομοθέτημα που πρέπει να υλοποιηθεί είναι η συγχώνευση των ταμείων. Με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί οικονομία στα ειδικά ταμεία και με τον τρόπο αυτό θα εκπληρωθούν οι στόχοι του κράτους με τον ομαλότερο τρόπο. Σειρά από νομοθετήματα είναι επίσης απαραίτητα για τη λειτουργία του τραπεζικού συστήματος. Ειδικότερα, η κυβέρνηση θα επιχειρήσει να μειώσει τον τραπεζικό τόκο στα προπολεμικά επίπεδα. Ωστόσο για να επιτευχθεί αυτό είναι απαραίτητες μία σειρά από προϋποθέσεις.

Στις αρχές του Ιανουαρίου η *Εμπρός* αναφέρει ότι «ΕΞΕΤΑΖΕΤΑΙ Η ΕΝΟΠΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ»⁵⁴⁵. Στη σύσκεψη μελετήθηκε λεπτομερώς το θέμα της ενοποίησης των τεχνικών υπηρεσιών του κράτους και ο κ. Καραμανλής θα εισηγηθεί το νομοσχέδιο περί ενοποιήσεως των τεχνικών υπηρεσιών και θα ληφθούν οι οριστικές αποφάσεις σχετικά με το ζήτημα. Στη συνέχεια, στις 7 του ίδιου μήνα η ίδια εφημερίδα αναφέρει ότι τελικά «ΑΠΕΦΑΣΙΣΘΗ Η ΕΝΟΠΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ»⁵⁴⁶ υπό την αιγίδα του Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Ο Υπουργός υπογράμμισε ότι μετά την ενοποίηση θα καθοριστεί με ξεχωριστό διάταγμα ότι τα μικρά εγχειοβελτιωτικά έργα θα εκτελούνται από το Υπουργείο Γεωργίας. Το νομοσχέδιο της ενοποίησης των τεχνικών υπηρεσιών του κράτους θα το εισηγηθεί ο κ. Καραμανλής στο Κυβερνητικό Συντονιστικό Συμβούλιο.

Ο Καραμανλής μερίμνησε επίσης και για τη στέγαση των δημοσίων υπηρεσιών σε καινούργια, λειτουργικά και «ανθρώπινα κτίρια». Ειδικότερα, την Παρασκευή 16 Ιανουαρίου

⁵⁴⁴ *Εμπρός*, 01/01/1953, φύλλο 6.

⁵⁴⁵ *Εμπρός*, 03/01/1953, φύλλο 4.

⁵⁴⁶ *Εμπρός*, 04/01/1953, φύλλο 5.

1953 δημοσιεύτηκε εκτενές άρθρο με τίτλο «ΘΑ ΛΥΘΟΥΝ ΣΥΝΤΟΜΩΣ ΑΙ ΕΠΙΤΑΞΕΙΣ – ΟΙ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΕ ΑΝΘΡΩΠΙΝΑ ΚΤΙΡΙΑ!»⁵⁴⁷. Το εν λόγω άρθρο φιλοξενεί και δηλώσεις του Υπουργού Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλή.

Ειδικότερα αναφέρεται ότι όλες οι δημόσιες υπηρεσίες —στρατιωτικές και πολιτικές— που είναι σήμερα διασκορπισμένες σε όλη την Αθήνα θα στεγασθούν σε μεγάλα κτιριακά συγκροτήματα. Με την ολοκλήρωση του σχεδίου όλα τα ιδιωτικά οικήματα αφενός θα αποδοθούν στους ιδιοκτήτες τους και αφετέρου η Αθήνα με τη δημιουργία των νέων κέντρων θα αποκτήσει μία νέα, όμορφη περιοχή. Ακόμη με τη δημιουργία αυτών των δρόμων θα επιτευχθεί η μετατόπιση τουλάχιστον του 50% της κίνησης και θα επιτευχθεί η επιθυμητή σε όλους αποσυμφόρηση. Στη συνέχεια ακολουθούν οι δηλώσεις του κ. Καραμανλή (του οποίου φιλοξενείται και φωτογραφία στο παρόν άρθρο). Δύο αρχιτέκτονες έχουν αναλάβει να συγκεντρώσουν όλα τα απαραίτητα στοιχεία σχετικά με τα επιτεταγμένα ή ενοικιασμένα κτίρια στην Αθήνα.

Σε μία προσπάθεια να υποστηρίξει τη θέση του κ. Καραμανλή, η *Εμπρός* αναφέρει ότι όταν Υπουργός ζήτησε να μάθει πόσα κτίρια νοικιάζει το ελληνικό δημόσιο για να στεγάσει κρατικές υπηρεσίες, καμία υπηρεσία δεν ήταν σε θέση να του δώσει μία ολοκληρωμένη απάντηση. Υπολογίζεται πάντως ότι τα ιδιωτικά κτίρια ξεπερνούν τα διακόσια. Σε πολλά δισεκατομμύρια ανέρχονται τα ποσά που πληρώνει ετησίως το δημόσιο στα ενοίκια των ιδιωτικών κτιρίων που χρησιμοποιούν οι διάφορες υπηρεσίες για να στεγαστούν. Ακόμη, μία σειρά ιδιοκτητών έχουν στερηθεί τα σπίτια τους, που πολλά είναι επιτεταγμένα από το 1940. Ο Υπουργός δήλωσε τα εξής: «*Ελπίζω σε λίγες μέρες να έχω όλα τα απαραίτητα στοιχεία που μου χρειάζονται ώστε να εισηγηθώ στην κυβέρνηση την εφαρμογή ενός οικοδομικού προγράμματος που θα αποβλέπει στο να λήξει μία για πάντα το πρόβλημα της στέγασης των δημοσίων υπηρεσιών. Μόνο με αυτόν τον τρόπο θα αποκτήσουν ευπρεπή στέγαση και οικήματα κατάλληλα οι δημόσιες στρατιωτικές και πολιτικές υπηρεσίες*». Σχετικά με την υπηρεσία που θα ανεγερθούν τα κτίρια, τα σχέδια βρίσκονται στη φάση της μελέτης και της εξέτασης, ούτως ώστε όταν ληφθεί η σχετική απόφαση του έργου να είναι τέλεια και οριστική. Εάν πραγματοποιηθεί το τεράστιο αυτό έργο η Αθήνα θα εκσυγχρονισθεί επί τέλους με τις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες. Με τον τρόπο αυτό θα σταματήσει η ταλαιπωρία του κοινού που αναγκάζεται να διατρέχει ολόκληρα χιλιόμετρα για να βρει διάφορα γραφεία.

⁵⁴⁷ *Εμπρός*, 16/01/1953, φύλλο 1.

Λόγω των πολλών έργων που πραγματοποιήθηκαν την περίοδο που εξετάζουμε, αρκετά ήταν και τα σκάνδαλα που γνώρισαν το φως της δημοσιότητας. Τα σκάνδαλα αυτά σχετίζονται κυρίως με καταχρήσεις δημοσίου χρήματος εν όψει των υπό εκτέλεση έργων. Την Τετάρτη 28 Ιανουαρίου δημοσιεύτηκε κύριο άρθρο στην *Εμπρός* με τίτλο «Η ΠΑΡΑΓΚΑ ΠΟΥ ΕΣΤΟΙΧΙΣΕ ΠΟΛΛΕΣ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΛΙΠΕΣ»⁵⁴⁸ Το άρθρο κάνει λόγο για ένα σκάνδαλο που αφορά καταχρήσεις «πολύ ισχυρών μαχαραγιάδων» των διαφόρων δημοσίων υπηρεσιών. Τα στοιχεία που έχουν περιέλθει στα χέρια των δημοσιογράφων της εφημερίδας δείχνουν δείγματα γραφής σύμφωνα με τα οποία έχουν σπαταληθεί πολλά χρήματα για δημόσια έργα τα οποία υπολογίζονται σχετικά μικρής αξίας. Ένα τέτοιο έργο είναι το κτίριο του αερολιμένος του Ελληνικού. Ειδικότερα, το έργο αυτό το οποίο «*το οποίον έχει όψιν παλαιού στρατιωτικού θαλάμου, είναι επιχρισμένου δι' άσβεστου, άνευ θεμελιών, μονώροφον και με μονό τούβλο*». Το ανωτέρω κτίριο, σύμφωνα με το δημοσίευμα στοίχησε το εξής ποσό: Το 1948, 600 εκατομμύρια δραχμών. Ειδικότερα «*δια την άθλιαν αυτή παράγκαν*» το ελληνικό κράτος ξόδεψε συνολικά επτά δισεκατομμύρια δραχμών. Το άρθρο αναφέρει ακόμη τα εξής: όταν δίνονται τέτοιου είδους σκάνδαλα στη δημοσιότητα, γεννάται το εξής ερώτημα: δεν υπάρχει κάποιος υπεύθυνος που να πραγματοποιήσει έλεγχο για την τόση μεγάλη δαπάνη που πραγματοποιήθηκε; Το άρθρο αναφέρει ένα ακόμη περιστατικό σχετικά με τα ξενοδοχεία της Ρόδου.

Την Τετάρτη 18 Φεβρουαρίου δημοσιεύτηκε ρεπορτάζ με τίτλο «ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΕΝΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ»⁵⁴⁹. Ειδικότερα, το άρθρο αναφέρει ότι σήμερα το πρωί θα συνέλθει Κυβερνητικό Συμβούλιο. Σε αυτό, ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής θα προβεί σε εξηγήσεις σχετικά με το νομοσχέδιο περί ενοποίησης των τεχνικών υπηρεσιών. Το τελευταίο, αφού εγκριθεί θα κατατεθεί στη Βουλή και θα επιδιωχθεί η ταχύτερη ψήφισή του. Στη συνέχεια το άρθρο αναφέρει, ότι πριν την αναχώρηση του Σπ. Μαρκεζίνη στην Αμερική, θα συζητηθεί και θα εγκριθεί το νομοσχέδιο για την προσέλκυση ξένων κεφαλαίων στην Ελλάδα. Το απόγευμα θα συνέλθει και το υπουργικό Συμβούλιο όπου θα τεθούν υπό τους Υπουργούς τα καταρτισμένα νομοσχέδια.

Την Πέμπτη 18 Φεβρουαρίου δημοσιεύτηκε ρεπορτάζ με τίτλο «ΕΝΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΙ ΥΠΑΓΟΜΕΝΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΔΗΜΟΣ. ΕΡΓΩΝ»⁵⁵⁰. Ο υπότιτλος του άρθρου είναι «ΕΝΕΚΡΙΘΕΙ ΧΘΕΣ ΤΟ ΣΧΕΤΙΚΟΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ». Το

⁵⁴⁸ *Εμπρός*, 28/01/1953, φύλλο 3.

⁵⁴⁹ *Εμπρός*, 18/02/1953, φύλλο 4.

⁵⁵⁰ *Εμπρός*, 18/02/1953, φύλλο 1.

άρθρο αναφέρει ότι από τον Υπουργό Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλή υποβλήθηκε χθες στο Συντονιστικό Συμβούλιο και εγκρίθηκε το Νομοσχέδιο περί «Περί ενοποίησης των Τεχνικών Υπηρεσιών του Κράτους» αφού προηγουμένως εγκρίθηκε από τις αρμόδιες οικονομικές υπηρεσίες και του Α.Σ.Δ.Υ. Στη συνέχεια καταρτίζεται και θέλει να υποβληθεί το δεύτερο σχετικό Νομοσχέδιο αποσκοπών στην ενημέρωση και την απλούστευση της νομοθεσίας εκτέλεσης Δημοσίων Έργων. Οι αναδιοργανωμένες Τεχνικές Υπηρεσίες θα μπορούν να επιτελούν πλήρως και γρήγορα το έργο τους. Με το Νομοσχέδιο ενοποιούνται οι Τεχνικές Υπηρεσίες Δημοσίων Έργων, οικισμού και ανοικοδόμησης, πρόνοιας και υγιεινής, παιδείας και δικαιοσύνης. Στα σχετικά υπουργεία θα παραμείνουν υπηρεσίες μόνο για τον προγραμματισμό και τη μελέτη των έργων. Για τη λαϊκή και προσφυγική στέγη παραμένει στο Υπουργείο Κοινωνικής Πρόνοιας. Μόνο ο προγραμματισμός των οικιστικών μελετών που θα εκτελεστούν στο μέλλον από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων. Η εκτέλεση όλων αυτών των έργων και των υπηρεσιών του Υπουργείου Δημοσίων Έργων οι οποίες αποκεντρώνονται στο πλαίσιο της διοικητικής αποκέντρωσης του Κράτους. Ειδικό Τεχνικό Συμβούλιο του Υπουργείου Δημοσίων Έργων για να λύνονται ταχέως και επί τόπου τα ζητήματα των έργων με τη βοήθεια του γενικότερου προγραμματισμού. Παράλληλα προβλέπεται ότι η υπηρεσία Δημοσίων Έργων θα μπορεί να εξυπηρετεί όλες της περαιτέρω ανάγκες των τοπικών και Κοινοτικών Έργων.

Την Κυριακή στις 11 Μαρτίου 1953 δημοσιεύτηκε ρεπορτάζ με τίτλο «ΤΟ ΝΕΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΟΥ ΙΚΑ – ΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΑΠΟΚΤΟΥΝ ΠΟΛΙΤΙΣΜΕΝΟ ΘΕΡΑΠΕΥΤΗΡΙΟ»⁵⁵¹. Για το εν λόγω κτίριο δαπανήθηκαν 30 εκατομμύρια δραχμές. Το άρθρο —που είναι τοποθετημένο σε ειδικό πλαίσιο— συνοδεύει μία φωτογραφία με τη μακέτα του ανεγειρόμενου νέου θεραπευτηρίου το οποίο θα στεγάσει τις υγειονομικές υπηρεσίες του Ι.Κ.Α. Το άρθρο ξεκινά με τη ρήση ότι πλέον οι ασφαλισμένοι εργαζόμενοι θα μπορούν να είναι υπερήφανη «*δια το μέγαρον*» των υγειονομικών υπηρεσιών του Ι.Κ.Α. Το «εξαιρετικό» αυτό οικοδόμημα που πρόκειται να ανεγερθεί στην οδό Πειραιώς, ξεκίνησε να οικοδομείται πριν από έξι μήνες και οι εργασίες του θα περατωθούν μετά από ενάμιση έτος. Το κτίριο θα αποτελείται από εννέα ορόφους ενώ οι υπόγειες εγκαταστάσεις του θα φθάνουν έως και τα δέκα μέτρα κάτω από τη γη. Το κτίριο θα φιλοξενεί όλες τις υγειονομικές υπηρεσίες του Ι.Κ.Α.

Σημαντική ήταν και η εθελοντική προσφορά για την κατασκευή αρκετών δημοσίων έργων. Ειδικότερα την Τετάρτη 26 Μαρτίου 1953 δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΔΙ΄

⁵⁵¹ Εμπρός, 11/03/1953, φύλλο 3.

ΕΘΕΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΘΗΣΑΝ 1064 ΕΡΓΑ»⁵⁵². Το άρθρο αναφέρει ότι σύμφωνα με ανακοίνωση της Αμερικανικής Αποστολής μέχρι την 1η Μαρτίου 1953 είχαν αποπερατωθεί 1064 έργα με εθελοντική εργασία σε χωριά που βρίσκονται σε όλα τα μέρη της Ελλάδας. Πολλά άλλα έργα είναι υπό κατασκευή και είναι αυτή τη στιγμή στο στάδιο της μελέτης. Με τη χρήση της εθελοντικής εργασίας και της ελάχιστης δυνατής βοήθειας της Αμερικανικής βοήθειας, εκτελέστηκαν έργα σημαντικής αξίας. Η μέση δαπάνη για κάθε έργο ανέρχεται στο ποσό των 300 δολαρίων περίπου, δηλαδή 4.000.000 δραχμές. Ωστόσο η πραγματική αξία των έργων είναι τριπλάσια ή τετραπλάσια. Η Αμερικανική Οικονομική Αποστολή διέθεσε τα απαραίτητα υλικά γι' αυτά (η ξυλεία, υδροσωλήνες, χαλύβδινους ράβδους για το μπετό, δυναμίτιδα και τσιμέντο). Διατέθηκαν επίσης χρήματα για τη μίσθωση μηχανημάτων και εργαλεία, που είναι απαραίτητα για την κατασκευή των έργων, δηλαδή μεταξύ άλλων την κατασκευή συστημάτων ύδρευσης που πληρούν τους όρους υγιεινής, έργων άρδευσης και αξιοποίησης του εδάφους, οδών και γεφυρών και δημοτικών ή κοινοτικών κτιρίων.

Την Κυριακή 19 Απριλίου δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΜΕΤΑΒΙΒΑΖΕΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΩΝ ΕΠΕΙΓΟΝΤΩΝ ΕΡΓΩΝ»⁵⁵³. Το άρθρο αναφέρει ότι με απόφαση του Υπουργού Δημοσίων Έργων κ. Κ. Καραμανλή ρυθμίζεται η μεταβίβαση των εργασιών της εταιρίας με όνομα *Υπηρεσία Επείγοντων Έργων* του Υπουργείου. Τις ευθύνες της υπηρεσίας που καταργήθηκε αναλαμβάνει η *Υπηρεσία Συγκοινωνιακών Έργων* του Υπουργείου, όπου μεταβιβάζονται όλα τα εκτελούμενα έργα. Τέλος, αναφέρεται ότι με απόφαση του Υπουργού ορίστηκαν οι αρμόδιοι που θα αναλάβουν την απογραφή και την παράδοση των έργων στην Υπηρεσία του Υπουργείου.

Στις 17 Μαΐου και σε μία προσπάθεια υποστήριξης της κυβέρνησης η *Εμπρός* αναφέρει ότι δημοσιεύτηκε εκτενές άρθρο με τίτλο «ΔΙΑ ΝΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΕΙ Η ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΚΑΙ Η ΣΠΑΤΑΛΗ – ΚΑΤΗΡΤΙΣΘΗ ΣΧΕΔΙΟΝ ΑΝΕΓΕΡΣΕΩΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΔΙΑ ΤΗ ΣΤΕΓΑΣΙΝ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ»⁵⁵⁴. Το ρεπορτάζ ξεκινά αναφέροντας ότι ο Υπουργός Δημοσίων Έργων εισηγήθηκε στην κυβέρνηση σχέδιο ανέγερσης νέων κτηρίων για τη στέγαση των δημοσίων υπηρεσιών της πρωτεύουσας. Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκύπτουν πρότεινε τη δημιουργία ενός *Διοικητικού Κέντρου* της πρωτεύουσας, όπου θα στεγάζονται όλες οι δημόσιες υπηρεσίες σε μικρή απόσταση από το κέντρο της πόλης. Η

⁵⁵² Εμπρός, 26/03/1953, φύλλο 6.

⁵⁵³ Εμπρός, 19/04/1953, φύλλο 8.

⁵⁵⁴ Εμπρός, 17/05/1953, φύλλο 6.

δαπάνη για τον εν λόγω έργο υπολογίζεται να φτάσει τα 455.400.000.000 περίπου δραχμές. Καραμανλής υποστηρίζει ότι με την πραγματοποίηση του έργου, εκτός από τα οικονομικά οφέλη θα βελτιώσει την υγεία και τη διάθεση των υπαλλήλων, θα εξυπηρετείται με ευκολία το κοινό αλλά και θα βελτιωθεί η εικόνα των κρατικών υπηρεσιών. Έπειτα από σχετική πρόταση του κ. Καραμανλή, στάλθηκε διάταγμα στην *Εφημερίδα της Κυβέρνησης* προκειμένου να καθοριστεί η ανώτατη ηγεσία του Υπουργείου Δημοσίων Έργων.

Το Σάββατο 1η Αυγούστου η *Ελευθερία* αναφέρει ότι δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΚΑΤΕΤΕΘΗ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΠΕΡΙ ΕΝΟΠΙΟΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ»⁵⁵⁵ που αναφέρει ότι από τον Υπουργό Δημοσίων Έργων δρομολογείται η ενοποίηση των τεχνικών υπηρεσιών του κράτους. Στο δημοσίευμα αναφέρονται και οι σχετικοί όροι. Στις 14 Οκτώβρη η *Εστία* κάνει γνωστό ότι μελετάται το ζήτημα της αναδιοργάνωσης και ενοποίησης των διαφόρων τεχνικών υπηρεσιών των ασχολούμενων με την εκτέλεση των εγγειοβελτιωτικών έργων⁵⁵⁶. Η ενοποίηση των τεχνικών υπηρεσιών είναι απαραίτητη για τη σωστή εκτέλεση των δημοσίων έργων. Προς το παρόν ωστόσο, λόγω της σύγχυσης και έλλειψης της αρμοδιότητας για την εποπτεία των εκτελούμενων έργων, δεν γίνεται η συστηματική εκμετάλλευσή τους. Στη συνέχεια, στις 10 Νοεμβρίου η *Βραδυνή* αναφέρει ότι από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων ανακοινώθηκε⁵⁵⁷ ότι εβδομήντα πέντε μηχανικοί που υπηρετούσαν στα νομομηχανικά γραφεία της χώρας, καθώς το σημερινό μισθολόγιο δεν τους ικανοποιεί. Για τον λόγο αυτό, ο κ. Καραμανλής προσπαθεί να επανδρώσει τις εν λόγω υπηρεσίες, προσλαμβάνοντας 100 νέους μηχανικούς. Υπάρχει όμως πρόβλημα, καθώς πολύ από τους μηχανικούς δεν επιθυμούν να εργαστούν σε γραφεία της επαρχίας. Σύμφωνα με τον Υπουργό θα βελτιωθεί το μισθολόγιο των νέων μηχανικών ώστε να μην έχουν πρόβλημα για να λυθεί το πρόβλημα αυτό. Επίσης, καταβάλλεται προσπάθεια να καθιερωθεί το σύστημα της αποστολής κάθε έτος, 10 με 15 από αυτούς στο εξωτερικό για μετεκπαίδευση. Ακόμη, ο κ. Καραμανλής αντιμετωπίζει το ζήτημα της αναδιοργάνωσης των υπηρεσιών του Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Σύμφωνα με τον Υπουργό Δημοσίων Έργων και μετά τη διάλυση της Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων, αφού επισκευάστηκαν και τέθηκαν πριν από δύο έτη σε λειτουργία. Μέσα στο σύντομο αυτό χρονικό διάστημα πρόλαβαν να φθαρούν σε σημαντικό βαθμό.

⁵⁵⁵ Ελευθερία, 01/08/1953, φύλλο 4.

⁵⁵⁶ Εστία, 14/10/1954, φύλλο 4.

⁵⁵⁷ Βραδυνή 10/11/1954, φύλλο 8.

Σύμφωνα με την *Ελευθερία*, μία σημαντική κίνηση προς την αποκέντρωση ήταν η πρωτοβουλία του Υπουργού Δημοσίων Έργων για την ίδρυση *Νομαρχιακών Ταμείων Οδοποιίας*. Την Παρασκευή 19 Νοέμβρη δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «ΙΔΡΥΟΝΤΑΙ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΑ ΤΑΜΕΙΑ ΟΔΟΠΟΪΑΣ»⁵⁵⁸ που αναφέρει ότι το Υπουργείο Δημοσίων Έργων καταρτίζει σχέδιο νόμου, μέσω του οποίου θα ρυθμίζονται τα ζητήματα που προκύπτουν από τη διάνοιξη των επαρχιακών οδών. Ειδικότερα, με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο θα ιδρυθούν *Νομαρχιακά Ταμεία Οδοποιίας*, τα οποία από εδώ και στο εξής θα καταρτίζουν τα προγράμματα επισκευής των υπαρχουσών οδών ή θα ανοίγουν νέες στην περιοχή της αρμοδιότητάς τους. Τα προγράμματα που θα εγκρίνουν, θα τελούν υπό την έγκριση του Υπουργού Δημοσίων Έργων. Οι πόροι που θα διαχειρίζονται τα νομαρχιακά ταμεία θα είναι τοπικές εισφορές. Θα επιβαρύνουν για παράδειγμα την τιμή των εισιτηρίων των λεωφορείων.

Η συντήρηση των κεντρικών οδών της πρωτεύουσας απαιτούσε την εισφορά φόρων από τα εισιτήρια. Η *Ελευθερία* δημοσίευσε μία σχετική διαφωνία μεταξύ του Δημάρχου Αθηναίων και του κ. Καραμανλή. Ειδικότερα, την Παρασκευή 14 Μαΐου 1955 δημοσιεύτηκε άρθρο με τίτλο «Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΑΡΝΕΙΤΑΙ ΝΑ ΕΠΙΣΤΡΑΦΟΥΝ ΤΑ ΠΟΣΑ ΕΚ ΤΗΣ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΙΣΗΤΗΡΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ»⁵⁵⁹. Ειδικότερα, ο κ. Καραμανλής απαντώντας στον Δήμαρχο Αθηναίων υποστηρίζει πως ήταν αναγκαίο να διαχειρίζεται το Υπουργείο Δημοσίων Έργων τις εισφορές από τους φόρους, προκειμένου να συντηρεί κεντρικές οδούς. Ο δήμαρχος είχε δηλώσει αδυναμία στο παρελθόν για τη συντήρησή τους, και εφόσον δεν ήταν δυνατό να επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός για τον σκοπό αυτό χρειάστηκε να επιβληθεί ο σχετικός φόρος. Την Κυριακή 15 Μαΐου σχετικό άρθρο αναφέρει ότι «Ο ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΘΑ ΖΗΤΗΣΗ ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΩΣ ΤΗΝ ΕΙΣΦΟΡΑΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ – Ο κ. ΚΑΤΣΩΤΑΣ ΑΠΑΝΤΑ ΕΙΣ ΤΟΝ κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΝ»⁵⁶⁰. Ειδικότερα, στο άρθρο ο κ. Κατσώτας αναφέρει ότι γνωρίζει ότι οι εισφορές αυτές προέρχονται από τις εργατικές συνοικίες της Αθήνας και δεν είναι δυνατό οι δικοί τους φόροι να επιβάλλονται προκειμένου να φτιαχτούν οι μεγάλοι δρόμοι της Αθήνας. Για τον λόγο αυτό πρόκειται να ζητήσει την εκμετάλλευση του φόρου για τη συντήρηση των οδών της περιοχής. Βλέπουμε λοιπόν εδώ, ότι παρά την αισιοδοξία που υπήρχε από τα δημόσια έργα που εκτελούνταν, πολλά ήταν και τα ζητήματα που προκύπταν.

⁵⁵⁸ *Ελευθερία*, 19/11/1954, φύλλο 6.

⁵⁵⁹ *Ελευθερία*, 13/05/1955, φύλλο 6.

⁵⁶⁰ *Ελευθερία*, 14/05/1955, φύλλο 6.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τόσο ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος όσο και ο Ελληνικός Εμφύλιος άφησαν στο πέρασμά τους μεγάλες πληθυσμιακές απώλειες, υλικές καταστροφές αλλά και οικονομικό αδιέξοδο για τη χώρα μας. Για τον λόγο αυτό τα δημόσια έργα που έγιναν στον ελληνικό χώρο κατά την περίοδο 1952-1955, αποτελούν σημείο αναφοράς της εποχής καθώς συνέβαλαν στη μεταπολεμική ανασυγκρότηση της Ελλάδας. Την περίοδο αυτή σχηματίστηκε για πρώτη φορά μεταπολεμικά, σταθερή μονοκομματική κυβέρνηση υπό τον Ελληνικό Συναγερμό. Ο πρωθυπουργός, Στρατάρχης Αλέξανδρος Παπάγος, έγινε το σύμβολο της ένωσης και της αλλαγής για τη διαιρεμένη Ελλάδα. Ανέλαβε την εξουσία αποβλέποντας σε σταθερή κυβέρνηση τετραετίας, υιοθέτησε αντικομμουνιστικές πρακτικές και αναθεώρησε το Σύνταγμα, το οποίο απέκτησε γνωρίσματα των Συνταγμάτων των δυτικών κρατών. Στο πλαίσιο της *δυτικοποίησης* της Ελλάδας προώθησε την ανασυγκρότηση και τον εκσυγχρονισμό με την υλοποίηση μίας σειράς από δημόσια έργα, από τα οποία ωφελούμαστε μέχρι και σήμερα.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η εξέταση των ιστορικών, οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών, όπως αυτές διαμορφώθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του '50. Ειδικότερα, μελετήσαμε τα δημόσια έργα που πραγματοποιήθηκαν την εποχή αυτή μέσα από τον Τύπο. Η αξία αυτής της μελέτης έγκειται στο ευρύτατο φάσμα που καλύπτουν τα δημόσια έργα, στην ταχύτητα εκτέλεσής τους και στην ανάδειξη του Υπουργού Δημοσίων Έργων, Κωνσταντίνου Καραμανλή. Ο Τύπος επιλέχθηκε ως βασική πηγή της εργασίας καθώς αποτελεί το κύριο μέσο επικοινωνίας των πολιτικών και της κοινής γνώμης, είναι μία σύνθετη εστία πληροφοριών και συλλογιστικής και ως εκ τούτου οδηγούμαστε στην ανίχνευση της διάθεσης του αναγνωστικού κοινού.

Επεκτείνοντας τα προαναφερθέντα, σκόπιμο είναι να κάνουμε και μία σύντομη αναφορά στη μεθοδολογία υλοποίησης της εργασίας. Το υλικό της εργασίας συλλέχθηκε από τέσσερις αθηναϊκές εφημερίδες με πανελλαδική κυκλοφορία. Οι εφημερίδες επιλέχθηκαν με βάση τον ιδεολογικό τους χαρακτήρα προκειμένου να αποκτήσουμε μία σφαιρική άποψη σχετικά με τη γνώμη του αναγνωστικού κοινού για τα δημόσια έργα. Τα σχετικά άρθρα κατηγοριοποιήθηκαν αρχικά κατά εφημερίδα, χρονολογία καθώς και θεματικά. Ιδιαίτερη βαρύτητα αποδώσαμε στον τρόπο καταγραφής και παρουσίασης των γεγονότων στο αναγνωστικό κοινό παραθέτοντας με συγκριτική διάθεση τα άρθρα για το εκάστοτε έργο

προκειμένου να καταλήξουμε σε ασφαλή συμπεράσματα. Συνεχίζοντας στο πεδίο των επιμέρους τεκμηρίων για την περαιώση της παρούσας μελέτης, κρίνεται απαραίτητο να αναφερθούμε στα συμπεράσματα που καταλήξαμε για κάθε εφημερίδα ξεχωριστά.

Αρχικά, η *Εμπρός* την περίοδο που εξετάσαμε είναι μία λαϊκή εφημερίδα και φιλικά διακείμενη προς το κυβερνών κόμμα. Στα άρθρα της περιγράφει πάντα με στόμφο και ενθουσιασμό τα νέα έργα που πρόκειται να γίνουν, αυτά που ήδη εκτελούνται ή τη δράση της κυβέρνησης γενικότερα. Οι τίτλοι της είναι πομπώδεις (ενίοτε τείνουν προς την υπερβολή) και από το 1953 και έπειτα —οπότε η δραστηριότητα του κ. Καραμανλή είναι πιο έντονη— τα σχετικά άρθρα φιλοξενούνται κατά βάση στο πρωτοσέλιδο του κάθε τεύχους. Μέσα από τα φύλλα της αναδεικνύονται ανελλιπώς τα προβλήματα των υποδομών στην επαρχία αλλά και στην πρωτεύουσα, ασκώντας κάποιες φορές εμμέσως κριτική στην κυβέρνηση. Δεν παραλείπει την παράθεση φωτογραφιών προκειμένου να αναδείξει την πρόοδο των υπό εκτέλεση έργων ενώ δεν παραλείπει ποτέ να κάνει αναφορά στην τέλεση εγκαινίων. Από το τέλος του 1953 και ειδικότερα από το 1954 και μετά, αναφέρεται προσωπικά στο πρόσωπο του κ. Καραμανλή με επαινετικά λόγια για την πυγμή και την αποτελεσματικότητά του.

Η *Ελευθερία* εντάσσεται στον χώρο του Κέντρου και υπήρξε ένας από τους βασικούς αντίπαλους του Ελληνικού Συναγερμού. Μέσα από τα άρθρα της φαίνεται πως εκτιμά τα δημόσια έργα κάνοντας ωστόσο και αιχμηρή κριτική στην κυβέρνηση όταν οι περιστάσεις το απαιτούν. Αρκετά συχνά προβάλλει φωτογραφικό υλικό με τα υπό εκτέλεση δημόσια έργα. Κάνει ακόμη λόγο και για τις τυχόν διαμαρτυρίες των κατοίκων της κάθε περιοχής. Ειδικότερα, στη στήλη της *Επιστολαί*, δημοσιεύει ανελλιπώς από το 1953 —οπότε άρχισε η πιο έντονη δραστηριότητα του Υπουργού Δημοσίων Έργων— επιστολές των κατοίκων οι οποίοι συνήθως παραπονούνται για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των έργων. Από τη στήλη αυτή πολλές φορές οι πολίτες κάνουν ευθέως έκκληση στον Υπουργό Δημοσίων Έργων να επιληφθεί του θέματος που τους απασχολεί. Η εφημερίδα προβάλλει ακόμη τα ζητήματα που προκαλούν τριβές μεταξύ των μελών της κυβέρνησης ενώ δεν παραλείπει να προβάλλει και τα σχετικά σκάνδαλα της εποχής.

Στο παρόν πόνημα εξετάσαμε επικουρικά και δύο ακόμη εφημερίδες της εποχής, τη *Βραδυνή* και την *Εστία*. Η πρώτη υποστήριζε αρχικά το Λαϊκό Κόμμα και έπειτα τον Ελληνικό Συναγερμό, ενώ η δεύτερη είναι μία καθόλα συντηρητική εφημερίδα που υιοθετεί μία σχετικά ουδέτερη στάση. Οι δύο εφημερίδες κάνουν πάντοτε αναφορά στα σημαντικότερα και μεγαλύτερα έργα, με τη *Βραδυνή* να προβάλλει το απαραίτητο φωτογραφικό υλικό όταν οι

περιστάσεις το απαιτούν. Το σχετικό υλικό συνήθως φιλοξενείται στην τρίτη ή τέταρτη σελίδα τους τεύχους και σπάνια στην πρώτη. Η *Εστία* αναδεικνύει ανελλιπώς τα προβλήματα που προκύπτουν από την εκτέλεση των έργων, ενώ ενίοτε αναφέρεται με τιμητικούς χαρακτηρισμούς στον κ. Καραμανλή για το έργο του.

Κατόπιν αυτών των διαπιστώσεων, οφείλουμε να αναφερθούμε στον σχολιασμό κάποιων έργων όπου ανιχνεύεται πιο καθαρά η στάση των εφημερίδων. Η ύδρευση της Αθήνας από τη λίμνη Υλίκη ήταν ένα απαραίτητο έργο για τους κατοίκους της πρωτεύουσας. Την πρόοδο και τη σπουδαιότητα του έργου πρόβαλαν απαρέγκλιτα όλες οι εφημερίδες ενώ το υλικό της *Εμπρός* υπογράμμιζε ιδιαίτερα τα οφέλη του έργου και την ικανότητα της κυβέρνησης. Η ίδια εφημερίδα δεν παρέλειπε ωστόσο να ασκήσει έμμεση κριτική όταν χρειαζόταν. Αντιθέτως, η *Ελευθερία* πρόβαλλε την πρόοδο των έργων με ουδέτερο τρόπο, ασκώντας αιχμηρότερη κριτική στην κυβέρνηση όταν καθυστερούσε η πρόοδος των έργων ή όταν προκύπτan διάφορα ζητήματα, και στις περισσότερες περιπτώσεις όχι άδικα. Η *Εστία* ενημέρωνε σχετικά, χωρίς να σχολιάζει ανοιχτά τα έργα του υπουργείου. Ωστόσο, σε ένα από τα δημοσιεύματά της δεν δίστασε να κατηγορήσει έμμεσα τον Κ. Καραμανλή ότι δρα αυτοβούλως κατά των συμφερόντων του κράτους, μέσω μίας *Περιττής Επιτροπής* που είχε ιδρύσει.

Η στάση των δύο εφημερίδων είναι ακόμη πιο ξεκάθαρη από τη θέση που πήραν απέναντι στο ζήτημα της μεταφοράς του αεροδρομίου από την περιοχή του Ελληνικού. Ειδικότερα, η ανακατασκευή του αεροδρομίου στο Ελληνικό απασχόλησε τον Τύπο για μεγάλο διάστημα. Το ζήτημα που τέθηκε αρχικά ήταν εάν είναι σωστό να απαλλοτριωθούν οι περιουσίες των κατοίκων της περιοχής προκειμένου να επεκταθεί το αεροδρόμιο. Η δεύτερη εναλλακτική ήταν να κατασκευαστεί νέο αεροδρόμιο στα Σπάτα, όπου ήταν διαθέσιμη μεγαλύτερη έκταση και οι άνεμοι πιο ευνοϊκοί για τα αεροπλάνα. Αν και η *Εμπρός* ήταν από τις πρώτες εφημερίδες που πρόβαλε το μείζον ζήτημα των απαλλοτριώσεων που θα άφηναν άστεγους τους κατοίκους της περιοχής, στη συνέχεια εστίασε στα οφέλη που θα είχε για τη χώρα η επέκταση του αεροδρομίου με την ανάπτυξη του τουρισμού, αποσιωπώντας τις συνέπειες. Η *Ελευθερία* αντιθέτως, τάσσεται εξαρχής εναντίον της κυβέρνησης και ξεκινά έναν αγώνα προκειμένου να αποδείξει με επιχειρήματα ότι η καταλληλότερη περιοχή για τη δημιουργία του νέου αεροδρομίου είναι αυτή των Σπάτων. Ο λόγος ήταν αφενός οι ευνοϊκότεροι άνεμοι για τα αεροπλάνα και αφετέρου ότι κανείς δεν επρόκειτο να χάσει την περιουσία του. Έπειτα από σχετική μελέτη του αρμόδιου υπουργείου επικράτησε η άποψη της *Ελευθερίας*.

Άξια αναφοράς είναι και τα έργα που πραγματοποιήθηκαν για τον εξωραϊσμό της πρωτεύουσας και των προαστίων προκειμένου η πόλη να καταστεί θελκτικότερη για τους τουρίστες. Αν και οι τέσσερις εφημερίδες αντιμετώπιζαν με θετικό τρόπο τα έργα που πραγματοποιούνταν προβάλλοντας το απαραίτητο φωτογραφικό υλικό —ειδικότερα η *Βραδυνή* πρόβαλε καθημερινά πλούσιο φωτογραφικό υλικό για τα έργα που εκτελούνταν στα προάστια της πόλης— η *Ελευθερία* ήταν εκείνη που μέσα από τη στήλη της *Επιστολαί* δημοσίευε επιστολές των κατοίκων των περιοχών που παραπονιόντουσαν είτε για την καθυστέρηση των έργων είτε για το σχέδιο της κυβέρνησης. Τέλος, η *Εστία* είχε υιοθετήσει μία ουδέτερη στάση στην εκτέλεση των εν λόγω έργων, έδειχνε ωστόσο να εκτιμά το έργο της κυβέρνησης.

Συμπερασματικά, όλες οι εφημερίδες που μελετήθηκαν παρακολουθούν καθημερινά τη δράση του Υπουργού Δημοσίων Έργων, Κ. Καραμανλή. Το γεγονός προέκυψε από την ανάγκη του αναγνωστικού κοινού να ενημερώνεται εναγωνίως για τα πρακτικά θέματα που το αφορούσαν άμεσα, καθώς τα έργα επρόκειτο να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής χιλιάδων κατοίκων σε όλη τη χώρα, βελτιώνοντας πρωτίστως την ποιότητα του βιοτικού τους επιπέδου. Ως εκ τούτου οι εφημερίδες υποστηρίζουν με την πένα τους τη δράση της κυβέρνησης Παπάγου σε αυτόν τον τομέα, καθώς ολοφάνερα ωφελεί τη χώρα. Τα πυρά κατά της κυβέρνησης ξεκίνησαν όταν έγινε αισθητή η κρίση στο εσωτερικό του κόμματος. Τότε ο Τύπος συντονισμένα ξεκίνησε να αναδεικνύει τη δράση και το έργο του Υπουργού Δημοσίων Έργων, προβάλλοντας την περάτωση των έργων ως προσωπική του επιτυχία, ξεχωρίζοντάς τον από τα υπόλοιπα μέλη της κυβέρνησης. Τόνιζαν σε κάθε περίπτωση τις ηγετικές του ικανότητες και την αποτελεσματικότητά του, ενώ έκαναν λόγο για την πυγμή και το θάρρος του.

Από το σύνολο λοιπόν των προλεχθέντων, καθίσταται σαφές ότι ο Κ. Καραμανλής δρούσε συντονισμένα και προνόησε για την πολιτική του εικόνα, ήδη από την περίοδο που υπηρετούσε την υπουργική του θητεία στην κυβέρνηση του Ελληνικού Συναγερμού. Τα συχνά ταξίδια που πραγματοποιούσε σε όλη την Ελλάδα και η επαφή του με τους ιθύνοντες της περιφέρειας τον κατέστησαν τον πιο δημοφιλή υπουργό. Ειδικότερα, ο ίδιος μεταφερόταν σε κάθε γωνιά της Ελλάδας προκειμένου να εξετάσει την πρόοδο των έργων, αναπτύσσοντας ισχυρές σχέσεις με την περιφέρεια. Η πανελλήνια εμβέλειά του τον οδήγησε στο να απολαύσει την ιδιαίτερα ευνοϊκή μεταχείρισή του από τον Τύπο, γεγονός που τον οδήγησε —μετά τον θάνατο του Αλ. Παπάγου— στην απευθείας ανάθεση των ηνίων του κράτους.

ΠΗΓΕΣ

- Ψηφιοποιημένη Συλλογή *Ελληνικού Λογοτεχνικού και Ιστορικού Αρχείου* (Ε.Λ.Ι.Α.).
- Αρχείο *Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή* της περιόδου 1952-1955.
- Αρχείο Παναγιώτη Κανελλόπουλου.
- Αρχείο *Εθνικής Βιβλιοθήκης της Ελλάδος*, Εφημερίδα *Εμπρός* (19/11/1952-04/10/1955).
- Αρχείο *Εθνικής Βιβλιοθήκης της Ελλάδος*, Εφημερίδα *Ελευθερία* (19/11/1952-04/10/1955).
- Αρχείο *Βιβλιοθήκης της Βουλής των Ελλήνων*, Εφημερίδα *Βραδυνή* (19/11/1952-04/10/1955).
- Αρχείο *Βιβλιοθήκης της Βουλής των Ελλήνων*, Εφημερίδα *Εστία* (19/11/1952-04/10/1955).
- *Κωνσταντίνος Καραμανλής: Αρχείο, Γεγονότα, Κείμενα*, Ίδρυμα Κωνσταντίνου Καραμανλή, Η Καθημερινή, Αθήνα 2005.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γιώργος Ο. Αναστασιάδης, *Σύγχρονη Πολιτική και Συνταγματική Ιστορία (1940-1986)*, β' έκδοση, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 1998.
- Γιώργος Ο. Αναστασόπουλος, *Μύθοι και Αλήθειες για τον Κωνσταντίνο Καραμανλή*, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, β' έκδοση, Αθήνα 2001.
- Κ. Βαρβαρέσος, (1952), *Έκθεσις επί του Οικονομικού Προβλήματος της Ελλάδος*, Εκδόσεις Σαββάλας, Αθήνα 2002.
- Ιωάννης Βαρβιτσιώτης, *Ο πολιτικός λόγος του Κωνσταντίνου Καραμανλή*, Εκδόσεις Ροές, β' έκδοση, Αθήνα 2002.
- Οντέτ Βαρών-Βασάρ, «Ο παράνομος Τύπος των νέων στην Κατοχή (1941-1944)», *Ο Ελληνικός Τύπος από το 1784 έως σήμερα: Ιστορικές και θεωρητικές προσεγγίσεις*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα, 23-25 Μαΐου 2002, Αθήνα 2005, σσ. 139-145.
- Πολυμέρης Βόγλης – Στρατής Μπουρνάζος, «Στρατόπεδο Μακρονήσου 1947-1950: Βία και Προπαγάνδα», *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα*, επιμέλεια Χρήστος Χατζηιωσήφ, τόμ. Δ'2. Εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2009, σσ. 51-81.
- Τάσος Βουρνάς, *Ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας: Από τα πρώτα μετεμφυλιοπολεμικά χρόνια ως την ημέρα του στρατιωτικού πραξικοπήματος των συνταγματαρχών 21 Απριλίου 1967*, Εκδόσεις Αφων Τολίδη Ο.Ε., Αθήνα (χ.χ.).
- Φαίδων Γ. Γιαγκιόζης, *Η Θεσσαλονίκη του Καραμανλή*, Εκδόσεις Αδελφών Κυριακίδη, Αθήνα 2005.
- Μαριλένα Γρίβα, *Το Υπουργείο Εξωτερικών 1833-2007: Η Θεσμική οργάνωση*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2008.
- Δημήτρης Δημητράκος, *Το ριζοσπαστικό στοιχείο στην πολιτική του Κωνσταντίνου Καραμανλή*, «Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα» (επιμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπόττσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008.
- Λουκία Δρούλια, Γιούλα Κουτσοπανάγου (επιμ.), *Εγκυκλοπαίδεια του Ελληνικού Τύπου 1784-1974*, ΙΝΕ-ΕΙΕ, Αθήνα 2008.
- Γιάννης Ζαρταλούδης, Δημήτρης Κουτελίδης κ.α., *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα)*, Εκδόσεις Μίλητος, Αθήνα 1997.

- Jean-Noel Jeanneney, *Η ιστορία των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης: από την εμφάνισή τους ως τις μέρες μας*, μετάφραση – επιμέλεια Νάση Μπάλτα, Εκδόσεις Παπαδήμα, Αθήνα 1999.
- Ellis Judith (ed.), *Η διαχείριση των Αρχείων*, μετ. Ζωή Οικονόμου, Ελληνική Αρχαιακή Εταιρεία και Εκδόσεις Τυπωθήτω, Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα 2000.
- Hanhimaki Jussi and Odd Arne Westad, *The Cold War*, Oxford University Press, 2005.
- Πάνος Καζάκος, «Η ελληνική οικονομία 1949-1967: ανασυγκρότηση και ανάπτυξη», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμ. ΙΣΤ΄, Σύγχρονος ελληνισμός από το 1941 ως το τέλος του αιώνα, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 2000, σσ. 223-237.
- Κώστας Καλαντζής, *Μεγάλες Μορφές: ο Αλέξανδρος Παπάγος*, Εκδόσεις Νεοελληνικής Ιστορίας, Αθήνα 1953.
- Λέων Β. Καραπαναγιώτης, «Ο Ελληνικός Τύπος από τον 20ό στον 21ο αιώνα», *Ο ελληνικός Τύπος από το 1784 έως σήμερα: Ιστορικές και θεωρητικές προσεγγίσεις*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα 23-25 Μαΐου 2002, Αθήνα 2005, σσ. 45-51.
- Ελ. Καρτάκης (εκδ.), *Κωνσταντίνος Καραμανλής: ο τελευταίος μεγάλος*, Εκδόσεις Ροές, Αθήνα 1991.
- Μιχάλης Ν. Κατσιγέρας, «Στοιχεία για τη διαμόρφωση του ηγετικού ρόλου του Κωνσταντίνου Καραμανλή έως το 1955», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σσ. 84-97.
- Πασχάλης Μ. Κιτρομήδης, «Κωνσταντίνος Καραμανλής: από την πράξη στις πολιτικές ιδέες», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σσ. 166-173.
- Βασίλειος Κόντης, «Η περίοδος του Εμφυλίου πολέμου», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμ. ΙΣΤ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 2000, σσ. 120-158.
- Τάκης Λαμπριάς, *Καραμανλής ο Φίλος*, Εκδόσεις Ποταμός, Αθήνα 1998.
- Σπύρος Λιναρδάτος, *Από τον Εμφύλιο στη Χούντα*, τόμ. Β΄: 1952-1955 (η τριετία του συναγερμού), Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1977.
- Κώστας Λούλος, *Ιστορία και Τύπος: οι Αθηναϊκές εφημερίδες και η περίπτωση του σκανδάλου των εξοπλισμών του 1907*, β΄ έκδοση, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 2005.

- Κώστας Μάγερ, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμ. Β΄: Αθηναϊκά εφημερίδες 1901-1959*, Αθήνα 1960.
- Ν. Δ. Μαρωνίτης, «Δημοσιογραφία και Γλώσσα: Τυπολογία και Παθολογία», *Δημοσιογραφία και Γλώσσα*, Πρακτικά Συνεδρίου, Αθήνα 15-16 Απριλίου 2000, Αθήνα 2001, σσ. 27-34.
- Νάση Μπάλτα, *Ο Ελληνικός εμφύλιος πόλεμος (1946-1949) μέσα από τον Γαλλικό Τύπο*, Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα 1993.
- Νάση Μπαλτά και Δέσποινα Παπαδημητρίου, *Σημειώσεις για την Ιστορία του Έθνους: Η ελληνική και η ευρωπαϊκή πραγματικότητα*, Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα 1993.
- Φιλήμων Μπαντιμαρουδής, *Σύντομη Ιστορία της Επικοινωνίας, Μέσα και Πολιτισμός*, β΄ έκδοση, Εκδόσεις Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη 2006.
- Ηλίας Νικολακόπουλος, «Κομματική και εκλογική αποτύπωση του Εμφυλίου, 1950-1952», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επιμ.), *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα*, τόμος Δ΄2, Εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2009, σσ. 327-349.
- Ηλίας Νικολακόπουλος, *Η καχεκτική δημοκρατία, κόμματα και εκλογές, 1946-1947*, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2001.
- Ηλίας Νικολακόπουλος, «Από το τέλος του εμφυλίου πολέμου έως την άνοδο της Ένωσης Κέντρου», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμ. ΙΣΤ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 2000, σσ. 172-207.
- Ηλίας Νικολακόπουλος, *Κόμματα και βουλευτικές εκλογές στην Ελλάδα 1946-1964: Η εκλογική γεωγραφία των πολιτικών δυνάμεων*, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Αθήνα 1985.
- Αλέξανδρος Παπαγεωργίου, «Έργα του Δημητρίου Πικιώνη στην περιοχή της Ακροπόλεως, μεταξύ 1953-1957», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 3ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σσ. 332-355.
- Παναγιώτης Παπαδάκης (εποπτεία), *Ο Εθνάρχης Καραμανλής: Παιδικά και Νεανικά Χρόνια 1907-1955*, τόμ. 4ος, Εκδόσεις Book Servis, Αθήνα 1977.
- Γιώργος Παπαδημητρίου, «Το συνταγματικό έρεισμα για την ευρωπαϊκή ενοποίηση», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σσ. 350-355.

- Δέσποινα Παπαδημητρίου, «Ο Αθηναϊκός Τύπος στον 20ό αιώνα», Ο Ελληνικός Τύπος από το 1784 έως σήμερα: Ιστορικές και θεωρητικές προσεγγίσεις, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα, 23-25 Μαΐου 2002, Αθήνα 2005, σσ. 71-80.
- Δέσποινα Παπαδημητρίου, *Σημειώσεις για την Ιστορία του Τύπου: Η ελληνική και η ευρωπαϊκή πραγματικότητα*, Οδυσσέας, Αθήνα 1993.
- Δέσποινα Παπαδημητρίου, *Ο Τύπος και ο Διχασμός, 1914-1915 (δ.δ.), 1990.*
- Αλέξης Παπαχελάς, *Ο βιασμός της ελληνικής δημοκρατίας: ο αμερικανικός παράγων 1947-1967*, 8η έκδοση, Εκδόσεις Εστία, Αθήνα 1997.
- Γεώργιος Σ. Πλουμίδης, *Ιστορική Μάθηση (Προτάσεις για τις πηγές και τη μεθοδολογία στην ιστορία)*, Εκδόσεις Διονυσίου Καραβία, Αθήνα 2010.
- Paul A. Porter, (μτφρ. Νερίνα Κισέογλου), *Ζητείται ένα θαύμα για την Ελλάδα: Ημερολόγιο ενός προεδρικού απεσταλμένου, 20 Ιανουαρίου – 27 Φεβρουαρίου 1947*, Εκδόσεις Μεταμεσονύκτιες, Αθήνα 2006.
- Δημήτριος Β. Σκιαδάς, «Κωνσταντίνος Καραμανλής και απασχόληση: πολιτική σκέψη και κυβερνητικό έργο», Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Αθήνα: Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, 2008, σσ. 124-141.
- Δημήτριος Γ. Σκουζές και Γέροντας Αλ. Δημήτριος, *Το χρονικό της ύδρευσης των Αθηνών (από την αρχαιότητα ως τη σύγχρονη εποχή)*, Αθήνα 1963.
- Γιώργος Σταθάκης, *Το Δόγμα Τρούμαν και το Σχέδιο Μάρσαλ: η ιστορία της αμερικανικής βοήθειας στην Ελλάδα*, Εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2004.
- Έρη Σταυροπούλου, «Πρώτες προσπάθειες για την καλύτερη διακίνηση του Τύπου στην Ελλάδα: Η οργάνωση του κεντρικού πρακτορείου εφημερίδων», *Ο Ελληνικός Τύπος από το 1784 έως σήμερα: Ιστορικές και θεωρητικές προσεγγίσεις*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα, 23-25 Μαΐου 2002, Αθήνα 2005, σσ. 178-184.
- Έρη Σταυροπούλου, «Ο αθηναϊκός Τύπος», *Ο Ελληνικός Τύπος από το 1784 έως σήμερα: Ιστορικές και θεωρητικές προσεγγίσεις*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα, 23-25 Μαΐου 2002, Αθήνα 2005, σσ. 241-252.
- Ιωσήφ Ν. Στεφάνου, «Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής και η ελληνική πολεοδομία», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 3ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σσ. 378-386.

- Αλεξάνδρα Σφοίνη, «Η γλώσσα των εφημερίδων», *Ο Ελληνικός Τύπος από το 1784 έως σήμερα: Ιστορικές και θεωρητικές προσεγγίσεις*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα, 23-25 Μαΐου 2002, Αθήνα 2005, σσ. 100-103.
- Κωνσταντίνος Τσάτσος, *Ο άγνωστος Καραμανλής*, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1989.
- Βάσιας Τσοκόπουλος, *Μεγάλα Τεχνικά Έργα στην Ελλάδα (Τέλη 19ου-αρχές 20ού αιώνα)*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 1999.
- Θεόδωρος Π. Φορτσάκης, «Αποκέντρωση και αυτοδιοίκηση ως τρόποι κρατικής οργάνωσης στην πολιτική σκέψη του Κωνσταντίνου Καραμανλή», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σσ. 374-390.
- Άννα Φραγκουδάκη, «Η χρήση του λόγου από τα ΜΜΕ και οι πολιτικές της επιπτώσεις», *Δημοσιογραφία και Γλώσσα*, Πρακτικά Συνεδρίου, Αθήνα 15-16 Απριλίου 2000, Αθήνα 2001, σσ. 35-36.
- Χρήστος Χατζηιωσήφ, «Η πολιτική οικονομία της ανασυγκρότησης και του Εμφυλίου», *Ιστορία της Ελλάδος του 20ού αιώνα*, τόμ. Δ'1, Εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2009, σσ. 9-61.
- Χρήστος Χατζηιωσήφ, *Η γηραιά σελήνη: η βιομηχανία στην ελληνική οικονομία, 1830-1940*, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1993.
- Ευάνθης Χατζηβασιλείου, «Εξωτερική Πολιτική και επιλογή κόσμων: Προσλήψεις του διεθνούς συστήματος κατά την έναρξη του Ψυχρού Πολέμου 1944-1952», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επιμ.), *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα*, τόμος Δ'2, Εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2009, σσ. 267-285.
- Ευάνθης Χατζηβασιλείου, *Εισαγωγή στην ιστορία του μεταπολεμικού κόσμου*, Πατάκη, Αθήνα 2004.
- Ευάνθης Χατζηβασιλείου, *Η άνοδος του Κωνσταντίνου Καραμανλή στην εξουσία 1954-1956*, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2001.
- Χρήστος Χατζηεμμανουήλ, «Η απόπειρα συνταγματικής αναθεώρησης του 1963», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σσ. 391-413.
- Αλίκη Χατζοπούλου και Στέφανος Γερασίμου, «Η συμβολή του Κωνσταντίνου Καραμανλή στην εξέλιξη του πολεοδομικού θεσμικού πλαισίου που επηρέασε το αστικό τοπίο της νεοελληνικής πόλης», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα* (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης

Χατζηβασιλείου), τόμ. 3ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής, Αθήνα 2008, σσ. 356-377.

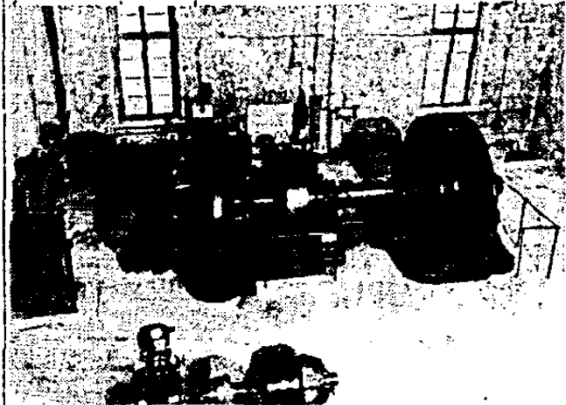
- Σταύρος Ψυχάρης, «Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής και ο Τύπος», Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα (επίμ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Κωνσταντίνα Ε. Μπότσιου, Ευάνθης Χατζηβασιλείου), τόμ. 1ος, Ίδρυμα Κωνσταντίνος Καραμανλής», Αθήνα 2008, σσ. 521-526.

ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

- Βιβλιοθήκη της Βουλής των Ελλήνων, <http://catalog.parliament.gr/hipres/help/null/horizon/microfilms.htm>.
- Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο (Ε.Λ.Ι.Α.), <http://www.elia.org.gr/>.
- Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδος (Ε.Β.Ε.), <http://www.nlg.gr/>.
- Ίδρυμα Κωνσταντίνου Καραμανλή (Ι.Κ.Κ.), <http://www.ikk.gr/Default.aspx?tabid=61>.

ΤΑ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΜΕΓΑΛΑ ΥΔΡΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΑΓΡΑΝ ΔΙΑ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΤΟ ΡΕΥΜΑ ΘΑ ΔΙΟΧΕΙΡΕΥΕΤΑΙ ΔΙ' ΑΓΩΓΟΥ ΜΗΚΟΥΣ 250 ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΩΝ

Αι έργασαι κατασκευής ενός υδροηλεκτρικού σταθμού παραγωγής ατομικής ενέργειας, ο οποίος θα υλοποιηθή την Ελλάδα κατά τρεις μήνες του Οκτωβρίου, η οποία είναι μια φυσική βελανή. Σήμερα είε το μεγαλύτερον μέγεθος της Ελλάδος, σχεδόν ένα τρίτο



382—2— Η ηλεκτρική ενέργεια που είναι αποθήκη διά την έκτασιν των έργων της Αγρας, εξορραδίζεται από ένα προσωρινόν υδροηλεκτρικόν εργοστάσιον το οποίον αποτελεί συμπραξία των δύο κατασκευητών.

ρίως τόπους, προμοούν με ρυθμόν ο οποίος θα επιτρίψη εις τόν σταθμόν να αρχίση λειτουργία, όπως προβλέπεται, περί τα τέλη του 1953.

Τα έργα τα οποία εκτελούνται περίπου 100 χιλόμετρα βορειοδυτικά της Θεσσαλονίκης, είναι εκ τών τεσσάρων παραοίων του Προγράμματος 'Εηλεκτρισμού της Ελλάδος, τα οποία πληροζούν ν' αποστολήν. Η δυναμικότης εις ηλεκτρικήν ενέργειαν των ποικών οι οποίαι θα κτηρητευονται από τα έργα, πρόκειται αγρόν να συμπληρωθή. Μέγα μέρος της εν λόγω ενέργειας θα διατεθή διά τόν πληθυσμόν, ο οποίος δέν είχε ποτέ προηγουμένως ηλεκτρικόν ρεύμα εις την διαοίαν του.

Εκτός του ότι, ε' αποτίρρουν την προβλεπομένην Ελληνικήν ηλεκτρικήν ενέργειαν εις την Θεσσαλονίκην, τα δευτέραι εις πληθυσμόν πόλιν της Ελλάδος ονομάζεται ότι τα έργα της Αγρας θα ωφέλησιν την Ελλάδα, τουλάχιστον, κεντρικώς κατά δύο άλλους τόπους:

1. Ες επιπέδου την Κορινθιάσιν, υπό της Ελλάδος περίπου 500 χιλίομαι τωών υγρών κωσίων και έτος. Η Ελλάς τώρα είναι ν' κεντρικώδη ή να γραμμωοποιή περυσίαν Κορινθιάσιν συλλογήν διά ν' αγοράσθι τα τετραλείων, τα οποία αγοράζονται διά τα ατρκίνητα και διεκλινήτα έργοσασια παραγωγής ηλεκτρισμού.

2. Θα επιτρίβουσι προοίτιμω όπω ποίσην των έδαφών αυτής της περυσίας και, τελικώς, θα εξορραδίσουν επί πλέον οδοτέμειν των πλοοίων μακεδονικών πεοίωδων διά της έκμεταλλεύσεω των υδάτων της λί-

στασι ηλεκτρισμής ενέργειας. Το Πρόγραμμα 'Εηλεκτρισμού, το οποίον θα παράσχη ηλεκτρικήν ενέργειαν εις ένωσάσας κερσίαι, εκτελείται υπό την εοθήθειαν του Προγράμματος 'Ιταλίαιν επαναρρώσεωσιν και της εν Ελλάδι Αμειωομένης Οικονομικής Αποστολής, η οποία διέθεσι περίπου 10 εκατομμύρια δολλοριαία, υπό την μορφήν έλλοσιν οίκοσασιας βοθήθειας, εα' όσον, το 1930, ήρχισαν εκτελούμενοι το Πρόγραμμα 'Εηλεκτρισμού. Το Πρόγραμμα έχρηματοδοτήθη επίσης από τόν Λογισμισμό Διορισμόν Αποσυμφορήσεωσιν, τάς όποιαις η Ελληνική κυβέρνησις έβητι κατά μέρος, εις προς τας ποοσ τήν εις δολλοριαία όσον έκδοσιν είδους το οποίον αγοράζεται με κεφάλαια της αμειωομένης βοήθειας.

Τα άλλα εκτελούμενα έργα παραγωγής ενέργειας είναι του Αλιδαρίου (εις την Εύβοιαν, βορειοανατολικώς των Αθηνών), του ποταμού Λούσου (πλησίον των ελθωνικών ανιούρων), κρι του ποταμού Λαδωνιάς (εις το βορειον μέρος της κεντρικής Πελοποννήσου).

Τα έργα της Αγρας έχουν έκτελεσθή κατά το 113 ποσοστό. Η πρώτη με των δια ηλεκτρογινητήρων, 20 χιλίομαι κιλωάτ, πρόκειται να αρχίση λειτουργία περί τα τέλη του έτους ενά η δευτέρα προβλέπεται ότι θα τεθή εις λειτουργίαν κατά τας αρχάς του 1954.

Είς τα έργα ενοχολούνται περίπου 870 έργαται. Η παραγομένη ενέργεια θα μεταφέρεται όπω γραμμής μήκους περίπου 250 χιλιομέτρων εις την Θεσσαλονίκην, τας Σέρρας, τήν Δοσσην, την Καβάλαν και εις

άλλα σημεία της θορικής και της μακεδονίας, όπών οι έκτελεστέοι έα τήν διαοίρουν εις τας κεντρικιάς πόλεις.

Τα έργα της Αγρας θα παράγουν ενέργειαν από τας υδατοπηγύς τών βορρητικού ποταμού Έβρου. Το ύψος ρεύσεω του ποταμού, ο οποίος πληροζι από κίαν (Αυδή αβοθή λίμνη), θα επιτρίβη με ύδατα ποσοζομένη εις τήν λίμνην του Οστρούδου, διοχετευόμενα μέσω σήραγγας μήκους 1,7 χιλιομέτρων. Έπισης διακρίνεται η κούρη αυτής τούτου του ποταμού.

Ένα ένα όργανο έκτασής και εις υδατοσάσας, είναι δια σσημωτικά μαρκαριστικά των έργων 'Ο υδατοσάσας θα σβώλση τας μεταλλας διακομμάτιαις οι οποίαι θα σσημωοίνται από ύδατα εις ύδατα, εις την ποσότητα του υδάτου που θα διεκρίεται διά του έργοσασιου.

Διά τόν άμύητων ποσοτετήτων, ε' βορρηκετικόν έργοσασιου του τύπου της Αγρας δέν αποτελεί έκ μακρικότων θέμα όπωσ το μέγιστον άπορροήτων έργοσασιου που κωσινείται εις το Αλιδαρι που θα γραφοοτήται με έλληνικόν λιγνίτη αντί με πετρώλαιον. Είς τήν Αγραν δέν ύπάρχουν ύψηλα κτίρια ή έντυ πωοίσηται κομμάοιαι καθ' όσον τα μεταγίρουν μέρος των μαρκαριστικά εύρίσκονται υπό την Αγραν έργοσασιου της Αγρας όποστέ το κωσιστέρον από καταρκήν έα γον παραμηνήσ ηλεκτρικήν ενέργειαν εις την Βοοείον Ελλάδα.



382—3— Τα εκ μέρων έμείρια της βοοισμής των δύο σταθώων, οι οποίαι θα παράγουν ηλεκτρισμής ενέργειαν διά την Θεσσαλονίκην, τας Σέρρας, την Δοσσην, την Καβάλαν και δι άλλα σημεία της θορικής και της μακεδονίας. Η έκτοσσορ του ρεύσεωσιν θα γίνεται δια κίαν γραμμής μήκους περίπου 250 χιλιομέτρων.

Εικόνα 2: Ελευθερία, Πέμπτη 8 Ιανουαρίου 1953, φύλλο 5.

ΘΛΙΒΕΡΑ ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

ΣΕ ΤΡΩΓΛΕΣ ΧΩΡΙΣ ΦΩΣ ΚΑΙ ΝΕΡΟ ΟΙ ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΣΤΟΝ ΝΕΟΝ ΚΟΣΜΟΝ!

Μια έντονος εικών άστοργίας και εγκαταλείψεως

Έπτά χιλιάδες περίπου κάτοικοι του συνοικισμού Νέου Κόσμου διαμαρτύρονται προς την κυβέρνηση και τους αρμοδίους για την πλήρη εγκατάλειψιν των συνοικισμών των. Μία υατία εις τὸ νοτιοδυτικόν αὐτὸ τμήμα τῆς πρωτευούσης ἀρκεῖ γιὰ

ποικρωμένοι νὰ δουλιάζουν μέσα στίς λάσπες προκειμένου νὰ πᾶνε στὰ σπίτια τους.

Ἐξ ἄλλου ὁ φωτισμὸς εἰς τὸν συνοικισμὸν τοῦ Νέου Κόσμου εἶναι σχεδὸν ἀνύπαρκτος εἰς τὰ περισσότερα σημεῖα τοῦ προστίου. Αἱ ἄδοι Εὐδόξου, Ἀγκώλης, Ροῦ-

κοι ἰδρύνονται μὲ τὸ παύραχο σύστημα τῶν τινάκιδων καὶ αὐτὸ πλῆθος κινδύνων ἐγκυμονεῖ διὰ τὴν ὑγίαν τῶν κατοίκων.

Ἐνα ἄλλο ἀκόμη σοβαρὸ ζήτημα εἶναι ἡ στέγασις πολλῶν ἀπὸρων οἰκογενειῶν. Ἡ σημερινὴ διαβίωσις αὐτῶν εἶναι πραγματι-



διαπιστώσῃ κανεὶς τὴν εἰκόνα τῆς άστοργίας καὶ τῆς εγκαταλείψεως.

Δρόμοι δὲν ὑπάρχουν σχεδὸν καθόλου. Ἀλλὰ καὶ ἐκεῖνοι ποὺ ὑφίστανται εἶναι τελείως ἐδιόδατοι κυρίως κατὰ τοὺς χειμερινούς μῆνας. Συγκεκριμένως αἱ ἄδοι Ἡρακλέους, Χεροφρονος, Ἐκαταίου Ροῦκου κλπ. πορνεύουσιν, ὅταν μάλιστα δρέχη εἶνα ἀξιοθρηνητο θέαμα. Οἱ κάτοικοι εἶναι ὑ-

κού, ἵππάρχου πλέον εἰς τὸ σκότος. Ὅταν σκοτεινιάσει οἱ κινδύνοι ἀπὸ τοὺς διαφόρους κακοποιούς πολλαπλασιάζονται καὶ δημιουργεῖται τεράστιον πρόβλημα ἀσφαλείας εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν ἐγγύτατα τοῦ κέντρου τῆς πρωτευούσης.

Ἡ ὕβρεσις ἐπίσης ἀποτελεῖ ἀπὸ τὰ μόνιμα θέματα ποὺ ἀπασχολοῦν τοὺς κατοίκους τοῦ Ν. Κόσμου. Οἱ περισσότεροι κάτοι-

κὴ τραγικῶς. Ἀδελφώτατες τρωγλές χρησιμοποιοῦνται διὰ τῆς στέγασιν πολυμελῶν οἰκογενειῶν μὲ καχεκτικὰ καὶ ἀδύνατα παιδάκια παύ μοιραίως θὰ ἀδηγηθοῦν εἰς τὰ σανατόρια.

Ἡ Δημοτικὴ Ἀρχὴ θὰ πρέπει, κατὰ πρώτιστον λόγον νὰ ἐνδιαφερῆ ὥστε ἡ περιοχὴ αὐτὴ τῆς πρωτευούσης ν' ἀπαλλαγῆ ἀπὸ ἐνα σωρὸ κινδύνων ποὺ ἀντιπροσπίξουν οἱ κάτοικοι.

Γ. ΜΥΤΙΑ.

Εικόνα 3: Εμπρός, Πέμπτη 23 Απριλίου 1953, φύλλο 3.

ΜΙΑ ΠΕΡΙΤΤΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Δέν νομίζομεν, ότι ο Υπουργός των Δημ. Έργων εξέλεξε την άρθερότερον όδόν, εάν, πράγματι, ανέθεσεν εις ένα καθηγητήν (που επέσβευε πέρυσι την δημιουργίαν έργων διά...πληθωρισμού) και εις δύο άλλους μηχανικούς, να κρίνουν, μυστικά και μονοπλευρώς, επί του προβλήματος τής εξ Ύλικης — δήμεν! — υδρεύσεως. Μια τοιαύτη επιτροπή, προς κατατόπισιν του Υπουργού, θα ήμπορούσε, ίσως, να δικαιολογηθή εάν τὸ ζήτημα εδημιουργεῖτο δια πρώτην φοράν. Δεδομένου, όμως, ότι, κατόπιν πολυετών συζητήσεων, τὸ Συμβούλιον τῶν Δημ.σ. Έργων ἔχει ἐγκρίνει τὴν ἐκτέλεσιν του παρεμβολικοῦ υδραγωγείου τῆς Ύλικης, τὸ ὁποῖον, ὡς πλουτοπαραγωγικόν ἔργον, θὰ ἐξυπηροστήσῃ, διὰ τῶν ἀρδεύσεων — σύμφωνα με τὰς κατηγορηματικὰς γνωματεύσεις τῶν ὑπευθύνων ὑπηρεσιῶν του Υπουργείου Γεωργίας — τεράστια συμφέροντα τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας, ἡ συγκρότησις τῆς τριμελοῦς ἐπιτροπῆς, φαίνεται ἀσκοπος, ἂν μὴ καὶ ὑποτις. Διότι, ἂν συνδυάσῃ κανεὶς καὶ τὰ ἐπ' ἐσχάτων γραφόμενα εἰς τὰς ἐφημερίδας, προδίδει κάποιαν προστάθειαν προσανατολισμοῦ τῆς Κυβερνήσεως πρὸς τὴν γνωστὴν πρότασιν τῆς Οὔλεν, διὰ τὴν ἐπάνοδον εἰς τὸ ἀχρηστον ὑδραγωγεῖον του Ἄσωπου, μετὰ τὴν προσθήκην, μάλιστα, ἐνὸς ἐπίσης ἀχρήστου φράγματος εἰς Ραβδόξαν.

Καὶ ὁμως, ἀπὸ τὰς πολυετείς συζητήσεις καὶ τὴν δημοσίᾳ γενομένην ἐξονόχισιν του ὅλου τεχνικοῦ καὶ οἰκονομικοῦ θέματος, δέν ἀπομένει εἰς τὴν Κοινὴν Γνώμην καμμία ἀμφιβολία, περὶ του ποῖα λύσις ἐξυπηρετεῖ τὸ γενικόν συμφέρον. Ἡ κρίσις δὲ αὐτὴ ἔχει πλῆρως κατοχυρωθῆ, ὄχι μόνον διὰ τῶν ἐπιστήμων ἀποφάσεων του Κράτους — τὸ ὁποῖον ἐδαπάνησεν ἤδη πολλὰ δισεκατομμύρια διὰ τὴν ἐτοιμίαν τὴν ἄμεσον ἐφαρμογὴν του σχεδίου Ύλικης — ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἐπιστήμων γνωματεύσεως ξένων ἐμπειρογνομόνων, μετακληθέντων ὑπὸ τύπον διαιτητῶν, τῆ παρεμβάσει αὐτῶν τούτων τῶν ὀλίγων, ἀλλ' ἀμετανοήτων Ἀμερικανῶν προστατῶν τῆς Οὔλεν. Περὶ τὸν δὲ νὰ ὑπομνήσωμεν, ὅτι, ἐνώπιον τοιούτων διεθνῶς κύριων γνωματεύσεων, ἡ γνώμη τῆς τριμελοῦς ἐπιτροπῆς του κ. Υπουργοῦ δέν ἔχει καμμία νθέσιν.

Εἶναι ἀκατανόητον, ἄλλως τε, πῶς συζητεῖται ἐκ νέου μία πρό-

τασις περὶ νέου ἔργου 50 καὶ πλέον δισεκατομμυρίων εἰς τὸν Ἄσωπον, ὅταν γνωρίζῃ ὁ κόσμος, ὅτι τὰ νερά του Ἄσωπου — τὰ ὁποῖα ἤδη θὰ παραλάβῃ, ἐδῶ, ἔσως, τὸ ὑδραγωγεῖον ποῦ προτείνει ἡ Οὔλεν — παραλαμβάνονται ἤδη ἀπὸ τὸ πρόσφατον καὶ ἐπιτυχὲς ἔργον του Ἄγ. Θωμά. Μόνον ἡ ἀσίτολος πρόθεσις τῆς «Οὔλεν», ὅπως ἐπαναρχίσῃ τὰς γνωστὰς ληστρικὰς ἐργαλαδί- τας τῆς, θὰ ἠδύνατο νὰ ἀδηγήσῃ εἰς τὴν σκέψιν τῆς ἐγκαταλείψεως του μόλις πρὸ ἔτους συμπληρωθέντος ἔργου του Ἄγ. Θωμά καὶ εἰς τὴν διασπάσιν ἐτέρων 50 δισεκατομμυρίων διὰ τὴν ἰδίαν περιουτοῦ υδρ.συλλογῆν.

Εἶναι δὲ ἀστεῖον καὶ τὸ προβαλλόμενον ἐπιχείρημα, περὶ ὀφιλῶν δήμεν δαπανῶν τῆς ἀντλήσεως του ὕδατος εἰς Ἄγ. Θωμᾶν, ἀφοῦ αὐτὴ αὐτὴ ἡ «Οὔλεν», ἡ ὁποῖα ἀνησυχεῖ δήμεν, σήμερον, διὰ τὰς δαπάνας τῆς ἀντλήσεως, κατεσκεύασεν, ἰδίᾳ πρωτοβουλία, τῷ 1945 καὶ διατηρεῖ ἔκτοτε ἐν λειτουργίᾳ, ὑπὸ τὰς αὐτὰς συνθήκας, τὸ ἀντλιοστάσιον Σουλίου, διὰ τὴν μᾶς διοχετεύῃ εἰς αὐτοῦ τὸ θλασιὸν καὶ τρισάθλιον ὑφάλμυρον νερό του. Καὶ, εἰς τὸ κάτω-κάτω, διατί, ἀρὰ γε, ἡ Οὔλεν ἀποφεύγει νὰ εἰσηγηθῇ τὴν ἐφαρμογὴν καὶ εἰς τὸν Ἄγ. Θωμᾶν τῶν σχετικῶς ὀλιγοδαπάνων μέτρων, ποῦ ἔχουν ἐφαρμοσθῆ εἰς τὸ Σοῦλι καὶ θὰ ἠμπορούσαν, μετὰ τὴν προσεχῆ λειτουργίαν του ἔργου-στασιῶν Ἀλιβερίου, νὰ περιορίσῃ τὴν δαπάνην ἀντλήσεως εἰς ἀνεκτὰ ὄρια, χωρὶς νέας δαπάνας κεφαλαίων καὶ χωρὶς τὴν ἀχρηστευσιν τῶν γενομένων τεραστῶν δαπανῶν;

Βεβαίως, τὸ μόνον ποῦ ἐνδιαφέρει τὴν Οὔλεν εἶναι νὰ ἀποσπάσῃ ἀπὸ τὸ Κράτος νέα δισεκατομμύρια πρὸς δικαιώσιν τῶν μέχρι του 2.009 μ. Χ. προσοδοφόρων ἐργαλαδιῶν τῆς. Ἄλλ' ἀπατάται καὶ αὐτὴ, καθὼς καὶ οἱ τυχόν ὑποστηρικταὶ τῆς, ἂν νομίζουν, ὅτι ὑπὸ Κυβέρνησιν του Συνσυνεργισμοῦ εἶναι δυνατόν νὰ ἐπιτύχῃ τοιαύτη ἀπόπειρα, ἔστω καὶ ἂν ὑποστηρίζεται ἀπὸ ὀλίγους κακοὺς Ἀμερικανούς — οἱ ὁποῖοι, ἂν μὴ τι ἄλλο, λησμονοῦν καὶ τὴν Ἐπιτροπὴν Μόργκαν. Ἄσφαλῶς δὲ ἡ Ἐπιτροπὴ αὐτὴ, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν ἀσταθκίαν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Δημ. Έργων, δέν ὑπῆρξε καθόλου περιττὴ διὰ τὴν Ἑλλάδα!...

εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν κοστίμων

Εικόνα 4: Εστία, Δευτέρα 1 Ιουνίου 1953, φύλλο 1.

ΕΜΠΡΟΣ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ ΚΑΘΕ ΣΑΒΒΑΤΟΝ ΜΕ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ο ΛΙΜΗΝ

Ο Πειραιεύς λέγεται και είναι ο πρώτος λιμήν του κράτους και είναι μεταξύ των τεσσάρων ή πέντε μεγάλων λιμένων της Μεσογείου, τόσον εις κίνησιν όσον και εις γεωγραφικήν σημασίαν. Μασσαλία, Γένοβα, Νεάπολις, Αλεξάνδρεια, Πειραιεύς... Αιτός, όμως, ο πρώτος λιμήν του κράτους, ευρίσκειται ακόμη εις σειράν έχοχτην από απόψεως τεχνικού εξοπλισμού, από απόψεως εύχερειών διά τή διαμετακομιζόμενα έμπορεύματα, από απόψεως, ακόμη, πολιτισμού. Διότι πολιτισμός δεν σημαίνει μόνον μορφωτικήν επίπεδον πληθυσμού ή άνεκτοι όροι ζωής. Σημαίνει, προκειμένου περί νευραλγικών κέντρων εις τον έθνικόν όργανισμόν, ως είναι ένας λιμήν, άσπιότητα μηχανικών μέσων και πληρότητα έξυπνοτήσεως των άναγκών πλήθους ανθρώπων και πλήθους συναλλαγών μετά του έξωτερικού. Ο Πειραιεύς, από της μεγάλης καταστροφής, την όποίαν υπέστη υπό των ξένων επιδρομέων, δεν κατώρθωσεν έως τώρα να άνανρώση. Βεβαίως, τό Σχέδιον Μάσσαλ τον έβοήθησεν άσχετά διά να μη έμφοσίζη την όψιν της έρημώσεως, που παρουσίαζε κατά τή πρώτα μετά την άπελευθέρωσιν έτη. 'Αλλ' ή βοήθεια αυτή, όσον και αν ύπήρξε σπουδαία, δεν ήτο αυτή που έγραφέτερο ένας άποδιοργανωμένος λιμήν διά να γνωρίση την εύθυμίαν εκείνην, που έξυπακούεται προκειμένου περί των σκοπών, τους όποιους καλείται να ύπηρετήση ένα τόσον σημαντικό διαμετακομιστικόν και κέντρον ως τό έπίγειον.

Και πρό της καταστροφής του ο Πειραιεύς έγοιείετο άπειρα πράγματα διά να ήμπορη να άντιπαραταχθή εις τους άλλους μεγάλους λιμένες της Μεσογείου. 'Αλλά πρό του πολέμου τή πράγματα αυτά έθεωρούτο ως άδιαιόητος πολυτέλεια διά τή πτωχόν 'Ελληνικήν Κράτος. Πού θα ευρίσκοντο τή χρήματα και πως θα ήτο δυνατόν να άναληθοϋν έργα μακράς πνοής, ότα άλλοι ύποχρώσεις, περισσότερον επείγουσαι, άπήτην την προσοχήν και την μέριμναν του δημοσίου κατά προτεραιότητα: 'Αφήνωμεν, ότι ή κατάσταση της άνακλήτου διασπαθίσεως των πόρων του λιμένος από τή κυβερνήσεως του παρολθόντος και από τή διοικήσεως του Ο.Λ.Π. καθίσταν πάσαν σκέψιν περί βελτιώσεως των συνθηκών των ύφιστάμενων εις τον Πειραιά, αληθινήν χιμαίραν...

Διά τούτο ο πειραιϊκός κόσμος, αλλά και άλλος κληρος ή κοινή γνώμη, ησθάνθη πραγματικήν ίκανοποίησιν, όταν έπληροφόρηθη πρό όλίγων ημερών από τή έφημερίδα, την άπόφασιν της Κυβερνήσεως του Στρατόγону, όπως μεταβάλη, κατά την φράσιν των πρωθυπουργικών δηλώσεων, τον Πειραιά από εάπλουθν θαλάσσιον γώσον εις λιμένα σύγχρονισμένον και έξοπλισμένον με όλα τή τεχνικά εκείνα μέσα που άφ' ένός θα τον καταστήσουν άξιον να συναγωνίζετα τους άλλους μεσογειακούς λιμένας, άφ' έτέρου δε θα συμβάλλουν εις την πρόδον και την εύημερίαν του πειραιϊκού λαού. Τά προβλεπόμενα έργα, τή όποία θα απαιτήσουν δαπάνην 135 εκατομμυρίων νέων δραχμών, κλιμακώθεντα έντός τριετίας, δημοιογοϋν τήσ άσιοδοστέρας των προβλέμων διά την τώσων του διαμετακομιστικού έμπορίου, που ήτο

ύποχρεωμένον συνά να άναζητή άλλος διεξόδομος διά την άκοπωτέσαν έξυπνοτήσιν του. Τή πρόκειται να κατασκευασθή διά των νομιώντων εύτων τό γνωρίζη ο άναγιώστης από τήσ σχετικώς άνακοινώσεως του κ. ύπεουργού των Δημωσίων Έργων κ. Κασομανλή, ο όποιος, έν συνειδησίη με τή της Διοικήσεως του Ο.Λ.Π., κατήχησεν ένα πλήρες πρόγραμμα τεχνικών έργων και έγκαταστάσεων που θα εκτελεσθή άνευ επιβαρύνσεως φορολογικής και, τό κυριώτερον, χωρίς να επιβαρυνθή τό Δημόσιον διά κοινυλίον που θα ήτο εις τήν περίπτωσιν αυτήν ύποχρεωμένον να μετακινήση από άλλας άνάγκας. Τό άπαραίτητον αυτό πρόγραμμα άξιοποίησεως του λιμένος, που έρχεται τρίτος εις κίνησιν και έχοχτος εις έξοπλισμόν, θα άντιμετωπισθή εκ των ίδιων του πόρων. Πράγματι, κατά την τελευταίαν διετίαν, χωρίς εις τό πνεύμα περισυλλογής που έκράτησε, κατήχη δυνατόν όχι μόνον σπατάλας να άποφευχθών άλλα και σημαντικών περισσεύματα να σωρευθή εις τή τμήματα του Ο.Λ.Π. 'Από τό ποσόν των 98.000 δραχμών εις τό όποιον άνέρχεται τό περίσσευμα τούτο, 21 εκατομμύρια διετέθησαν διά τήν έξόφλησιν των διαφόρων δημιουργημένων ύποχρώσεων, 25 εκατομμύρια διετέθησαν δι' έργα εύρισκόμενα έν εκτελέσει, ενώ άλλα 52 εκατομμύρια εύρίσκονται εις τήν διάθεσιν του έγκριθέντος προγράμματος νέων έργων. Μέχρι του ποσού των 135 εκατομμυρίων δραχμών που προϋπελογίσθησαν διά τήν πραγματοποίησιν των έγκριθέντων έργων, τή έλλείποντα άναμένεται ότι θα συγκεντρωθών από ειδικώς παρακαταθέσεις εκ των έσόδων του Ο.Λ.Π., εις τρόπον ώστε να ύπάρχη και' έτος ένα σταθερόν ποσόν έξ 26 εκατομμυρίων δραχμών που θα διατίθεται διά τήν προοδευτικήν εκτέλεσιν του καταστροφέντος προγράμματος.

Εις τή θα άφορούν τή έργα αυτά; Πρόκειται περί κατασκευής τεσσάρων μεγάλων προβλήτων, δύο δι' ύπερωκεάνικα και άλλων δύο διά τή σκάφη της άκτοπλοίας, καθώς επίσης και κρηπιδωμάτων μικρότερας εκτάσεως, τή όποία, όμως, έν συνόλω μετά των προβλήτων καλύπτουν έκτασιν κατασκευών μήκους 3.350 μ. και από βάθους 6.50 μέτρως 11.50 μ. 'Αντιλαμβάνεται κανείς, χωρίς πολλήν δυσχέρειαν, πόση θα είναι ή έξυπνοτήσιν των ξένων επισκεπτών της χώρας, που έως τώρα αντίκριζαν κατ'άσταςιν αληθώς ύποβιβάζουσαν τον πολιτισμόν μας και τεχνικήν όργανωσιν λιμένος επαρχίας. Τά προβλεπόμενα έργα, εκτός του ότι άνάβάζουν αυτόμάτως τήν στάθμη του πολιτισμού μας, άναμένεται ότι θα άποδώσουν πολλαπλάσιον, και δη εις βραχύ χρονικόν διάστημα, τον όσον πρόκειται έντός τριετίας να δαπανηθών. Η άνασυγκρότησις του Πειραιώς λαμβάνει διά τού του τούτου τήν θέσιν της μέσα εις τό γενικόν πρόγραμμα τής άνορθώσεως που θα έμμενεν αληθώς χαλόν εάν παρημελείτο ένας τόσον ζωτικός τομέος της όλης έθνικής οικονομίας. 'Ας σημειωθή παρεμπιπτόντως, ότι με τήν νηολόγησιν υπό έλληνικήν σημασίαν των μεγάλων ύπερωκεανίων των 'Ελλήνων έφοπλιστών, συμπληρούται ένα κεφάλαιον εις τήν μέριμναν ύπέρ της ναυτιλίας που άπτελεί πάντοτε έν εκ των πρώτων μελημάτων της σημερινής κυβερνήσεως.

Εικόνα 9: Εμπρός, Σάββατο 29 Αυγούστου 1953, φύλλο 1.

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΙΪΑΣ ΔΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1953-54 ΤΑ ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤΙΩΤΙΚΑ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Ο ύψιστος των δημοσίων Έργων κ. Καραμαλής ανακοίνωσε χθες το εγκριθέν πρόγραμμα εκτέλεσης των μεγάλων Έργων Διοικήσεως δια το οικονομικό Έτος 1953-54. Το πρόγραμμα έχει αναλυτικώς ως κατωτέρω:

Α'. ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΪΑΣ

Εκ των επενδύσεων διατίθενται εις όδους τα κάτωθι ποσά εις εκατομμύρια δραχμών:

Τοίν — Πολυπόρτες — Συνών προς Γιουγκοσλαβίαν γενική ανακαίνιση και επίστευσις δι' ασφαλιστική τάπητος 5.850. Αλεξάνδρας — Δελφών — Ανωσσης κατά διαδρομής προς Ίλιαν γενική ανακαίνιση μετά κατασκευής ασφαλιστικού τάπητος μέτροι Δελφών 5.660. Αλεξανδρουπόλεως — Σαρών — Αρδαιάς — Διδωμοστέρου — Οκτασίδης συμπλήρωσις γενική ανακαίνιση μετ' ασφαλιστικού τάπητος μέτροι Αθηνών 5.420. (Διά την αυτήν έδον διατίθενται την παρελθούσαν άνοιξιν 500.000 έλ.). Έδισσης — Φλωρίνης γενική ανακαίνιση μετά κατασκευής ασφαλιστικού τάπητος 5.400. Βελβιναίας — Παλυνούσος γενική ανακαίνιση μετ' ασφαλιστικής όσο. τάπητος 4030. Οισμίνης — Κιλκίς γενική ανακαίνιση μετά κατασκευής όσφ. τάπητος 3910. Κορινθίου — Μοσχαλίου επίστευσις ανακαίνιση επίστευσις δι' όσο. τάπητος 3850. Γίδο — Κατερίνης ύψιστος 3660. Κοζάνης — Πτολεμαΐδος — Έβρου κατασκευή όσο. τάπητος 3360. Τοιπόλεως — Λαγκαδίων — Ολυμπίας γενική επίσκειση επίσκειση οδοστρώματος 3000. Άπρουσ έδισσης Ίεζε όδου Αθηνών 3.000. Αλεξανδρουπόλεως — Κορυθίου συμπλήρωσις άποκρίσεως τυμήματος δι' όσο. τάπητος 2790. Τρικάλων — Ίωαννίνων άποκρίσεως τυμήματος 30 υλιού, ποσά τών ούκτων Κατόως 2428. Κατερίνης — Τεμπών — Αρδισσης έπιπέδι κατασκευής 2325. Τοιπόλεως — Καλαμών συμπλήρωσις άποκρίσεως τυμήματος δι' όσο. τάπητος 2320. Λαγκαδίου — Σαχού — Σελπασού γενική ανακαίνιση 2000. Αθηνών — Ιωάννης Έργα βελτιώσεως 2010. Ίωάννης — Βαβούσης — Γαβριήλων βελτιώσεως και συμπληρώσεως 2000. Γλυφάδας — Βασιλίδης — Σουφίου Έργα έπιπέδι κατασκευής της όδου 2000. Αγρινίου — Καρπεντίου συμπλήρωσις έπιπέδιων Έργων 1690. Τοιπόλεως — Σπάρτης συμπλήρωσις άποκρίσεως τυμήματος δι' όσο. τάπητος 1590. Βόλου — Ανοστατίης — Πηλίου έπιπέδι και συμπλήρωσις της όδου 1500. Πατρών — Λαμίας — Γαϊδελίης συμπλήρωσις της όδου 1200. Κρούρας — Πλαταιών κροτίστας συμπλήρωσις άποκρίσεως και κατασκευής όσφ. τάπητος 1200. Χαλκίδας προς Αθηνών Έργα εις ανακαίνιση και κατασκευής ασφαλιστικού τάπητος 1150. Ηρακλείου — Αγορών ανακαίνιση μετά κατασκευής όσφ. τάπητος 1070. Ανακαίνιση μετά κατασκευής όσφ. τάπητος εις σποδιστόλες όδους Λαδου 1000. Αρδισ — Τοιπόλεως 1000. Ουενίας — Διοκάρης συμπλήρωσις ασφαλιστικών Έργων 900. Πατρών — Πύργου συμπλήρωσις άποκρίσεως τυμήματος δι' όσο. τάπητος 850. Κορυθίου — Πύργου Αίγιος — Έδισσης ύψιστος όσφ. άνω 830. Κατερίνης — Σουφίου — Ρεντίνας — Μακρονήσου συμπλήρωσις ασφαλιστικών Έργων 510. Τοιπόλεως —

Διά τα Αεροδρόμια διατίθενται τα κάτωθι ποσά εις εκατομμύρια: Ρόδου 2.300. Ηρακλείου 1.850. Αρδισ 1.500. Ελληνικού (διαδρομής 15-34) 1.150. Δια την έπίσκειση κτηρίων επίστευσις (Τελωνίου) Έλληνικού και συμπλήρωσις εγκαταστάσεων εις διάφορα άλλα Αεροδρόμια 2.876.

Επίσης δια την συμπλήρωσις όδών των στρατιών Κορίνθου διατίθενται ποσόν έξαμηνών 450 εκατομ.

Ε' ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΤΙΡΙΑ

Επίσης διατίθενται εις Δημόσια Κτίρια τα κάτωθι ποσά: Δι' έπίσκειση Διοικητηρίου Θεσσαλονίκης 1.300 εκατομ. Δι' άποπεράτωσις τών κάτωθι Διοικητηρίων: α) Ίωαννίνων 1.000 έλ. β) Ηγεμονίου 250 » γ) Χίου 600 » δ) Ναύσης 350 » και δια κτίρια τών κάτωθι Αυστονομικών Καταστημάτων τα έξής ποσά: α) Κτίριον Έπιμηλιτικής Χωροφυλακής 1.300 εκατομ. β) Μελιτηνίου Σχολής Οπλιτών Χωροφυλακής Ριθιμίου 450 εκατομ.

ΣΤ' ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤΙΩΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Επίσης ό κ. Υπουργός διέκλιωσε το άπόλυτον πρόγραμμα Έγγειοβελτιωτικών Έργων άρμοδιότητος του Υπουργείου τού, τών όποιων το συνολικόν ύψος χρηματοδοτήσεως άνέρχεται εις 89 διεκά. δραχμ.

Τα Έργα ταύτα αναλυτικώς περιγραφόμενα είναι τα κατωθί: Εις την πεδιάδα Θεσσαλονίκης τα άρδευτικά δίκτυα Βόδα και Κυμητών, επίστευσις 15.000 στρεμμάτων θα περατωθούν πλήρως με δαπάνην 1.664 εκατομ. δρχ. Η άποπεράτωσις της υδροληπτικής εκτασεως τών 35.000 στρεμμάτων θα συνεχισθή το έπόμενον έτος.

Θά συμπληρωθή τό άποστραγγιστικόν δίκτυον εις διάφορα σημεία της πεδιάδος και ή κατασκευή τών αντιλημμυρικών Έργων Δροσρού, Άγροφίου, Αλιγίου ώστε ή όλιξη διά την πεδιάδα διατιθέμενη πίστις να άνέλθη εις 8 διεκατομμύρια δραχμών.

Εις την πεδιάδα Περίας θα άποπερατωθή ή άπολήρησις τών έλών Βαρκού, Ασταχούρου και Κατερίνης με άντιστάχον βάρκην 2.695 εκατ. δραχμών.

Εις την πεδιάδα Κοζάνης θα άποπερατωθή ή άπολήρησις του όλου Χιμαρρού Σουλίου με δαπάνην 1.039 έλ. δρχ. ώστε να περατωθή ή άπολήρησις 25.000 στρεμμάτων έλόδου εκτάσεως.

Εις την πεδιάδα Σερρών θα άποπερατωθούν τά άρδευτικά δίκτυα Σαυτέρως, Προεσά, Ανωγεινήσεως και Άγγιτου, συνολικής εκτάσεως 11.000 στρεμμάτων, καθώς και τά άπολήρητικα Έργα εις την περιοχήν Ηρακλείου, Δημοφισίου, Λιθαδοκερίου, Αφτόκι, συνολικής δαπάνης 3.658 εκατ. δραχμών. Επίπροσθέτως εις την πεδιάδα Σερρών θα γίνει ή μελετηδή έκπόη υπό της ΝΑΠΤΕΝ μεγάλη έκπόη του Σερμόνου και διεκτέταρς της Αίγιης Κερκίης συνολικού

προυπολογισμού 26.6 διεκά. δρχ. εκ τών όποιων τα 13 θα διατεθούν εσπ. τα τό τρέχον οίκον. έτος.

Δια του Έργου αυτού προστατεύεται όλόκληρος ή πεδιάς τών Σερρών, ήτις άποκρίεται από πλημμύρας, συνιτιτίς άποχειλίσεως του Σερμόνου.

Εις την πεδιάδα Αρδισ β' άποπερατωθή ή κατασκευή τών άρδευτικών Έργων Κουδούνων συνολικής εκτάσεως 14.300 στρεμμάτων και τό αντιλημμυρικών Έργων του Χιμαρρού Δοξατού, συνολικού προϋπολογισμού 2.200 εκατομ. δραχμών.

Εις την περιοχήν Θεσσαλίας προδίδεται άποπεράτωσις τών Έργων της πεδιάδος Κορδίου — Τρικάλων της πεδιάδος Αρδισ, καθώς και τό Έργον έξοδών εις τό Δέλτα του Πηνειού παρά τό Τούτζι. Η συνολική πίστις ήτις διατίθεται προς άποπεράτωσις τών Έργων Θεσσαλίας άνέρχεται εις 20.160 εκατομ. δραχμών.

Εις την πεδιάδα της Άρτης άποκλήρωται ή κατασκευή τών άρδευτικών και άποστραγγιστικών δικτύων επί συνολικής εκτάσεως 160.000 στρεμμάτων με προϋπολογισμόν 14 περίπου διεκάτ. δρχ.

Εις τών Πηνιόν της Ηλείας προδίδεται ή άποπεράτωσις τών Έργων εις τας πεδιάδας Γαστώνης και Ανοστίδης με προϋπολογισμόν 2.460 εκατ. δρχ.

Τα Έργα συλλεκτικής πεδιάδος Σοφίας άποπεράτωται με πίστισιν 3.400 εκατομ. δρχ.

Τίλος εις την περιοχήν Κάτω Μεσσηνίας προδίδεται ή άποπεράτωσις διάφορων ημιτελών Έργων με πίστισιν 1.100 εκατομ. δρχ. καθώς και διάφορα μικρά Έργα εις διάφορα μέρη της Έλλάδος ήτοι:

Κολυμπαρι Κορινθ. Βέργα Ηλείας, Πακισόρι Σερφίου, Μικροκόφι ποταμού Μόριου, Άχιρτοίς κ.λ.π. συνολικής πιστώσεως 2 διεκάτ. δρχ. Επίπροσθέτως διτεθή πιστις 1.270 διεκάτ. δρχ. εις διάφορους μέλητος καθώς και έτερα πιστις έλ. 2.100 δια την κατέστησι μελιτών τών Έργων της άρδευτικής πεδιάδος Θεσσαλονίκης, συγκροτήματος Άχιλλώου και Φραγματος Νίστου.

Εις τό πρόγραμμα περιλήφθηκαν ύψιστως τα κάτωθι νέα Έργα, τά όποια ως πρῶτον άπογγυλίζην ή κωδικοποιήσεως τών όσων θ' άποκρινώθη έργοπλῆρες, ιδίως ως ή κυβέρνησις καθόριση το κοινόν των όσων θα διατιθή δια τών σκοπόν τούτων.

Τά Έργα άποδύσεως πεδιάδος Θεσσαλονίκης επί εκτάσεως 750.000 στρεμμάτων, δια της κατασκευής δύο μεγάλων φραγμάτων εις τας ποταμούς Άξιόν και Αλιάκμονα και της διασώσεως τών άποσπασμένων άρδευτικών δικτύων.

Τά Έργα τού συγκροτήματος Άχιλλώου εις την άνω πεδιάδα ούσφ. Η κατασκευή τού Φραγματος Νίστου παρά τοίς Τούτζας και ή διασώσεως τών άποσπασμένων άρδευτικών δικτύων επί εκτάσεως 150.000 στρεμμάτων.

Η άποπεράτωσις της άπολήρησεως της Αίγιης Κερκίης, καθώς και διάφορα μικροτερα Έργα εις Κωκυθόν Ηπειρου, εις πεδιάδα Μεσσηνίου και εις Καθίστιν Χαλκιδικής.

Εικόνα 10: Εμπρός, Σάββατο 29 Αυγούστου 1953, φύλλο 3.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΕΔΗΛΩΣΕ ΧΘΕΣ :

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ 279 ΔΙΣ. ΔΡΑΧΜΩΝ ΔΙ' ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ - ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤΙΩΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Ο Υπουργός των Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής, ανακοίνωσε σήμερα τα προγράμματα του υπουργείου, τα οποία εκτελούνται δια τῶ οικονομικῶν ἔτος 1953-54. Διά τῶ συγκοινωνιακά ἔργα διατίθενται 110 δισκ. δραχμῶν ἐκ τού προϋπολογισμοῦ τῶν ἐπεδύσεων καὶ 80 δισεκατομμύρια ἐκ τού τακτικοῦ προϋπολογισμοῦ, καταναεόμενα ὡς ἀκόλουθος:

ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΪΑΣ

Ἐκ τῶν ἐπιβύσεων διατίθενται δι' ὁδῶν τὰ κάτω ποσά εἰς ἑκατομμύρια δραχμῶν. — συνόρων ἰστανίας — Πόλεωςπόλεως — συνόρων πρὸς Γιουγκοσλαβίαν, γενική ἀνακαίνισις καὶ ἐπισκευαὶ δι' ἀσφαλτικού τάρπτος 5.850, Λαοαβίας — Δελφῶν — Ἀρρῖσιος μετὰ διακοσμοῦ σκαλ πρὸς Ἴλιον, γενική ἀνακαίνισις μετὰ κατασκευῆς ἀσφαλτικού τάρπτος μῆτροι Δελφῶν 5.660, Ἀλεξανδρουπόλεως — Φερῶν — Ἀρδάνη — Διδυμοτείρας — Ὀρεστιάδης συμπλήρωσις γενικής ἀνακαίνισις μετ' ἀσφαλτικού τάρπτος μῆτροι Ἀρδάνιον 5.420, (Διά τῶν αὐτῶν ὁδῶν διετέθησαν τὴν προηγουμένη ἔτη 3.080 ἐκστ. — Ἐπίσκιος — Φλωρίνης, γενική ἀνακαίνισις μετὰ κατασκευῆς ἀσφ. τάρπτος 5.400, Θεσσαλονίκης — Πολυγύρου, γενική ἀνακαίνισις μετὰ ἀσφ. τάρπτος 4.030, Θεσσαλονίκης — Κιλκίς, γενική ἀνακαίνισις μετὰ κατασκευῆς ἀσφ. τάρπτος 3.910, Χανίων — Ἡρακλείου, ἐπέκτασις ἀνακαίνισις, ἐπισκευαὶ δι' ἀσφ. τάρπτος 3.850, Γιῶν — Κατερίνης, ἔτος 3.660, Κοζάνης — Προκλιμῆς — Βιτῆς, κατασκευὴ ἀσφαλτικού τάρπτος 3.360, Τριπόλεως — Λαγκαδίων — Ὀλυμπίων, γενική ἐπισκευὴ δομοστρώματος 3.000, ἀποσυρμένης ἑστῆς ὁδοῦ Ἀθηνῶν 3.000, Ἀλεξανδρουπόλεως — Κορυμφῆς, συμπλήρωσις ἀποσυρμένης τμήματος δι' ἀσφαλτικού τάρπτος 2.700, Τρικλῶν — Ἰωαννίνων, ἀνακαίνισις τμήματος 30 χιλιομέτρων πρὸς τὸν οὐραίου Κατόρας 2.428, Κατερίνης — Τεγῶν — Λαρίσης, ἑναρξὶς κατασκευῆς 2.325, Τριπόλεως — Καλαμών, συμπλήρωσις ἀσφ. τάρπτος δι' ἀσφ. τάρπτος 2.320, Λαγκαδῶν — Σαχῶν — Ἐκκαυστοῦ, γενική ἀνακαίνισις 2.000, Ἀθηνῶν — Ἰσθμίας, ἔργα δελτιώσεως 2.000, Ἰωαννίνων — Βαδουσιῶν — Γρεβενῶν δελτιώσεσις καὶ συμπλήρωσις 2.000, Πυρῶν — Βασιλικῆς — Σουφλίου, ἑναρξὶς ἔργου κατασκευῆς τῆς ὁδοῦ 2.000, Ἀγρινίου — Κορυμφῆς, συμπλήρωσις ἐκτελούμενων ἔργων 1.690, Τριπόλεως — Σπάρτης, συμπλήρωσις ἀποσυρμένης τμήματος δι' ἀσφ. τάρπτος 1.590, Βόλου — Ἀργυρασπίης — Πηλίου, ἐπισκευὴ καὶ συμπλήρωσις τῆς ὁδοῦ 1.500, Πατρῶν — Λαμίας — Τριπόλεως, συμπλήρωσις τῆς ὁδοῦ 1.200, Κερκίρας — Παλαιοναστρίου

Προβλέπεται ἡ κατασκευὴ ὁδῶν, συμπληρωσις γεφυρῶν, κατασκευὴ λιμενικῶν ἔργων καθὼς καὶ ἡ ἄρδευσις μεγάλων ἐκτάσεων

Σκουταίου 400, Καστορίου Ἀρμενίου 1.500, Ἰσθμίας — Γυθίου 1.000, Νεοπόλεως — Ἐπιταχίου 1.000, Κυπαρισσίας — Πύλου 1.000, Ἀσπίδος Κορινθίων Βούρνης — Μυτιλήνης 1.000, Ἀρφαλοῦς Ἰλίου — Ἀπολλωνίας 1.000, Πριφῆς — Καρπενησίου 800, Σκύδρας — Ἀρδίας — Ἐξοπλατάνου 800, Κορυμφῆς — Ἰσθμίου — Σάθης 600, Ἰωαννίνων — Τεγῶν καὶ Ἰωαννίνων — Σουλίου 700, Ἀλιβερίου — Λεπτοῦρου — Κορυμφῆς — Πύργου — Ἀνδριτσαινῶν 600, Καταπρίτῆς — Καλάμου — Ἀγίου Ἀποστόλου 500, Ἡρακλείου — Βιάννου — Ἰπρωτίτσας 500, Νεοπύργου — Κρανιδίου 500, Διόφοροι ὁδοὶ εἰς Χίον 500, Διόφοροι ὁδοὶ εἰς Ἐθῶν 500, Τρικλῶν — Γερουκίου 500, Παλιόκων — Καστανίας 500, Ἀλιβερίου — Κύμης 500, Καστορίας — Νεοποτίων — Κατύλης 500, Μοκροκάμης — Κορυμφῆς 500, Πριφῆς — Καστανίας — Τριγυλίου — Ἐβρου 400, Γιαννιτῶν — Γιῶν 400, Κορυμφῆς — Δημητσάνης

400, Ἀγίου — Πύργου 400, Ἰωαννίνων — Μαργαριτίου 400, Χρυσουπόλεως — Κερματίς 400, Ρεθύμνης — Ἀρμερίου 350, Καλουδιῶν — Στραβῆς — Κέρνυου 300, Διόφοροι ὁδοὶ εἰς Λακκίδα 300, Διόφοροι ὁδοὶ εἰς Χέρου 300, Ἀριστομένης — Μετῆς 300, Μολαίων — Μοκροκάμης 300, Ἀρεοπόλεως — Γερολιμῆς 300, Νέστον — Τραγίας — Ἀπερτζίου 250, Κορυμφῆς — Μαρωνίας 200, Ἐνταύδεως — Κορυμφῆς — Ἀ. Στεφάνου — Σ.δ. σταθμοῦ Κιουρδίου 200, Παναπολλῶν — Ἀγία Τριάς — Πάλληνοῦ 200, Νουφῶν — Πέρου 200, Ἀνδρου — Γαῖου 100, Κορυμφῆς — Τασκί 100, Λιμανρίου — Βάσου 300, Κοζάνης — Ἐλευθερουπόλεως — Κορυμφῆς — Ἀγιοσταῖος 500, Πετρίνου — Ροδοπῆς 320, Πολυγύρου — Ἀρκαδίας — Ἰερισίου 400, Γρεβενῶν — Δικαῖτης 200, Ἀγρινίου — Θέρμου 400, Γυθίου — Σκάλας 300, Κελερῶν — Καρδαμῆλης — Ἀρεοπόλεως 400, Τίφου — Πενούριου

200, Θεσσαλονίκης — Πρωτοκῆστρου 250, Ἄρτης — Ἀγιάτων 300, Νιγρίτης — Ἀμφιπόλεως 200, Ροδοκίους — Πολιοκόμης 200, Λαοαβίας — Κυβερίου — Ἀστύρας 300, Θεσσαλονίκης — Ἀλατινῆς — Ἀρταρῶν — Παραδείσου 250. Διά τῶν ἐκτελούμενων τῶν ἀνωτέρω προγράμματος ἔργων ὁδοποιίας ἐξελιγθῶν τὰ ὁδικῶν δικτύων τῆς χώρας κατὰ τὸν τρόπον ὅπως τὰ προσηλωμένα εἰς ἀσφάλτικα καὶ ἀσφαλτοκονίατα ἐπιπέδωσις ἐπὶ ὁδῶν συνολικῆς μῆκους 185 χιλιομέτρων, καὶ γενικαὶ ἀνακαίνισις τῆς ἐπιπέδωσις ἐπὶ ἑτάρω 1.655 χιλιομέτρων ὁδῶν. Ἐκτός τῶν ἀνωτέρω ποσῶν διατίθενται πιστώσεσις 20.400 ἑκατομμύριων διὰ τὴν στοιχειώδη συντήρησιν τῶν ὁδῶν, πρὸς ὅσον ἀντιστοιχεῖ κατὰ νομόν εἰς 400 — 600 ἑκατομμύρια καταναεόμενα ἀνάλογον τῆς ἰσχύος τῶν ὁδικῶν δικτύων ἐκάστου νομοῦ.

ὅτι συμπληρωθῶν τῶ ἀποτραγαγι-στικῶν δικτύων εἰς διάφορα σημεῖα τῆς πεδίου καὶ ἡ κατασκευὴ τῶν ἀσφαλτοκονιῶν ἔργων Ἀρρεσσοῦ, Ἀνθοφύτου, Ἀγρινίου ἐστὶ ἡ ἐκείνη διὰ τὴν πεδίου διατιθέμενη πιστώσεσις καὶ ἀλλῆ εἰς 8 δισεκατομμύρια δραχμῶν.

Εἰς τὴν πεδίου Κοζάνης θὰ ἀποπερατωθῶν ἡ ἀποσυρμένη τῶν Γ.λεως Σαρκεγιά καὶ ἡ διεπιπέδωσις τῶν χειρῶν Σουλῶ, μετὰ δαπάνη 1.039, ὅπως νὰ περατωθῶν ἡ ἐπίσκιος 25.000 στρεμμάτων ἑλλάδος ἑλλάδος.

Εἰς τὴν πεδίου Κοζάνης θὰ ἀποπερατωθῶν τὰ ἀρδευτικὰ δίκτυα Καστορίας, Προβάτου, Ἀναγενήσεως καὶ Ἀγρινίου, συνολικῆς ἐκτάσεως 11.000 στρεμμάτων, καθὼς καὶ τὰ ἀπορρυτικὰ ἔργα εἰς τὴν περὶ τῆς Ἡρακλείου, Δημητρίτσου, Λειδοδοκίου, Φιτῶν, συνολικῆς δαπάνης 3.658 ἐκστ. δρχ. Ἐπιτροπὴ τῶν εἰς τὴν πεδίου Σερρών θὰ γινῆ ἡ μελετήσεσις ἑστῆς τῆς ΝΑΠ-ΠΕΝ μετὰ ἐκτελέσει τῶν Σερρών καὶ ἡ διευθέτησις τῆς λίμνης Κρεμμύνης, συνολικῆς προϋπολογισμοῦ 26, 6 δισκ. δρχ., ἐκ τῶν ὁποίων νὰ 15 θὰ διατιθέων κατὰ τὸ τρέχον οἶκον μῆκον ἔτος.

Διά τῶν ἔργων οὗτο προσαυτῶνται ἄλλοι ἔργα τῶν Σερρών, ἵτις ἀπελείπει ἀπὸ πλημύρας, οὐκ ἐπὶ ἀπερκελεῖται τῶ Σερρών νος.

Εἰς τὴν πεδίου Δράρας θὰ ἀποπερατωθῶν ἡ κατασκευὴ τῶν ἀρδευτικῶν ἔργων Κουδονίου, συνολικῆς ἐκτάσεως 14.500 στρεμμάτων καὶ τῶ ἀντιπλημμυρικῶν ἔργων τῶν χειρῶν Δοξῆς, συνολικῆς προϋπολογισμοῦ 2.200 ἐκστ. δρχ.

Εἰς τὴν πεδίου Θεσσαλίας προ-βλέπεται ἡ ἀποπερτασεῖ τῶν ἔργων τῆς πεδίου Κορυμφῆς, Τρικλῶν, τῆς πεδίου Λαρίσης, καθὼς καὶ τὰ ἔργα ἐκδοῦν εἰς τὸ ἄλλο τοῦ Πηλεῖο, πρὸς τὸ Τεγῶν. Ἡ συνολικὴ πιστώσεσις ἵτις διατίθεται πρὸς ἀποπερτασεῖ τῶν ἔργων Θεσσαλίας ἀνέρχεται εἰς 20.760 ἐκστ. δρχ.

Εἰς τὴν πεδίου τῆς Ἄρτης ἐλα-κροῦται ἡ κατασκευὴ τῶν ἀρδευτικῶν καὶ ἀποτραγαγιτικῶν δικτύων ἐπὶ συνολικῆς ἐκτάσεως 16.000 στρεμμάτων μετὰ προϋπολογισμῶν 14 περὶ τῶν δρχ.

Εἰς τὸν Πηλεῖον τῆς Ἡλείας προ-βλέπεται ἡ ἀποπερτασεῖ τῶν ἔργων εἰς τὴν πεδίου Γαστούνης καὶ Ἀνδραβιτῶν μετὰ προϋπολογισμῶν 2.460 ἐκστ. δρχ.

Τὰ ἔργα συλλεκτήρας πεδίου θὰ περατωθῶν πᾶν ἄνω, μετὰ δαπάνη 1.864 ἐκστ. δρχ. Ἡ ἀποπερτασεῖ τῆς ὑπολειπόμενης ἐκτάσεως τῶν 35.000 στρεμμάτων θὰ συνεχισθῶν τῶ ἑπομένον ἔτος.

ΑΙ ΓΕΦΥΡΑΙ, ΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΤΙΡΙΑ

Διά γεφυρῶν διατίθενται τὰ κάτω-θι ποσά εἰς ἑκατομμύρια: Ἄγιου ἐπὶ ὁδοῦ Θεσσαλονίκης — Ἐδέσσης, συμπλήρωσις 2.400, Ἀλιβερίου, ἐπὶ ὁδοῦ Κοζάνης — Λαρίσης, συμπλήρωσις, 2.190, Στραβῆς, πρὸς Ἀμοιόλιον, συμπλήρωσις 1.650, Ἐλασσόνας ἐπὶ ὁδοῦ Διλάτης — Ἐλασσόνας 1.200, Ἀρβῆ 1.200, Νέστον ἐπὶ ὁδοῦ Κοζάνης — Σάθης, συνεχῆσις 935, Σπερχειῶν — Κατόρας — Κηφισοῦ, συμπλήρωσις 800, Φοινίκας (Ἀχαΐας) 800, Ἐφύρας (Ἡλείας) 700, Βόνου (Πύργου) 500, Φιτῶν (Σερρών) 500, Τρικλῶν 250, συμπλήρωσις ἔργων κατασ. γεφυρῶν Τριποτάμου (Φλωρίνης), Καλεντῆς (Ἄρτης) Ἰσκαμινιώτικου (Ἰωαννίνων), Κορῆ Ὀσίου (Κοζάνης) καὶ Ἀσπασῶ (Κορυμφῆς) 378.

Ἐπί τῶν ἀνωτέρω εἰς τὸ παρὸν πρόγραμμα περιλαμβάνεται καὶ ἡ κατασκευὴ τῶν λιμένων Σαντορίνης, τῶ ὁποῖον διετεχῆ ἡ συντελεσὶς τῆς μελέτης.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Διά τὰ ἀεροδρόμια διατίθενται τὰ ἑξῆς ποσά εἰς ἑκατομμύρια δρχ.: Ρόδου 2.300, Ἡρακλείου 1.850, Ἀρσῶν 1.500, Ἑλληνικό (διὰ δρόμους 16—34) 1.150.

Διά τὴν ἐπέκτασιν κτιρίων ἐπιβατῶν (Τελωνίου) Ἑλληνικό καὶ συμπλήρωσιν ἐγκαταστάσεων εἰς διάφορα ἄλλα ἀεροδρόμια 2.876.

Ἐπί τῶν δὲ τὴν συμπλήρωσιν ὁδῶν τῶν στρατιῶν Κορίνθου διατίθεται ποσὸν δραχμῶν 450 ἐκστ.

ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΤΙΡΙΑ

Ἐπί τῶν διατίθενται διὰ δὴμόσια

κτιρία τὰ κάτω ποσά: Δι' ἐπισκευὴν διοικητηρίου Θεσσαλονίκης δραχμῆς 1.500 ἐκστ., δι' ἀποπερτασεῖ τῶν κάτωθι διοικητηρίων: α) Ἰωαννίνων 1.000 ἐκστ., β) Ἡρουμεινῆς 250 ἐκστ., γ) Χίου 600 ἐκστ., δ) Νεζάρας 550 ἐκστ. καὶ διὰ κτιρία τῶν κάτωθι ἀστυνομικῶν καταστημάτων τὰ ἑξῆς ποσά: α) κτιρίου Ἐπιμελητέας Καρφοπόλεως 1.500 ἐκστ., β) Ἰλλετητήριου Σχολῆς Ὀπλατῶν Καρφοπόλεως Ρεθύμνου 450 ἐκστ.

ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤΙΩΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Ἐπί τῶν δ κ. ὑπουργῶς ἀνοικοδομοῦ τὰ κάτωθι πρόγραμμα ἐγγειοβελτιωτικῶν ἔργων ἀρδευτικῶν τῶ ὑπουργοῦ τοῦ, τὸ ὁποῖον τὸ συνολικὸν ὄφελος χρηματοδοτήσεως ἀνέρχεται εἰς 89 δισεκατομμύρια δρχ.

Τὰ ἔργα ταῦτα ἀνοικοδομῶν περι-γραφομένα εἰσι τὰ ἑξῆς: Εἰς τὴν πεδίου Θεσσαλονίκης τὰ ἀρδευτικὰ δίκτυα Βόου καὶ Κυβερῶν, ἐκτάσεως 16.000 στρεμμάτων, μετὰ δαπάνη 1.864 ἐκστ. δρχ. Ἡ ἀποπερτασεῖ τῆς ὑπολειπόμενης ἐκτάσεως τῶν 35.000 στρεμμάτων θὰ συνεχισθῶν τῶ ἑπομένον ἔτος.

Εικόνα 11: Εμπρός, Κοριακή 30 Αυγούστου 1953, φύλλο 6.

ΕΙΣ ΑΛΙΑΚΜΟΝΑ, ΑΞΙΟΝ ΚΑΙ ΑΧΕΛΩΝ ΑΡΧΙΖΟΥΝ ΜΕΓΑΛΑ ΑΡΔΕΥΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

ΘΑ ΛΟΘΟΥΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΑΛΙΕΡΓΕΙΑΝ ΤΕΡΑΣΤΙΑΙ ΕΚΤΑΣΕΙΣ

Ο προεδρεύων της κυβέρνησεως κ. Μαρκεζίνης συνειργάσθη τὸ ἀπόγευμα σήμερον μετὰ τοῦ βοηθοῦ ὑπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ κ. Καψάλη, τῶν Οἰκονομικῶν κ. Παπαγιάννη καὶ τοῦ ὑπουργοῦ Δημοσίων Ἔργων κ. Καραμανλῆ.

Μετὰ τὴν συνεργασίαν αὐτὴν ὁ κ. Μαρκεζίνης ἀνεκοίνωσεν ὅτι ὑπεγράψαν παρ' αὐτοῦ καὶ τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων αἱ κοιναὶ ἀποφάσεις χρηματοδοτήσεως τῆς κατασκευῆς τῶν φραγμάτων Ἀλιάκμονος, Ἀξιῶ καὶ Ἀχελώου καὶ

ὅτι ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν θὰ προκηρυχθῶν αἱ σχετικαὶ δημοπρασίαι.

Ὡς γνωστὸν, τὰ δύο πρῶτα φράγματα ἀποτελοῦν τμήματα τῶν ἀρδευτικῶν ἔργων τῆς πεδιάδος Θεσσαλονίκης δι' ἃν θὰ ἐξασφαλισθῆ ἡ ἀρδευσις 350.000 στρεμμάτων περὶ τὸν Ἀξιῶν καὶ 400.000 στρεμμάτων περὶ τὸν Ἀλιάκμονα.

Τὸ τρίτον φράγμα ἀποτελεῖ ἔναρξιν τῶν μεγάλων ἐγγειοβελτιωτικῶν ἔργων τῶν ἀφορωντῶν τῆς ἀξιοποιήσεως τῆς πεδιάδος τοῦ Ἀχελώου καὶ διὰ τῶν ὁποίων θὰ

ἐπιτευχθῆ ἡ ἀποστράγγισις καὶ ἀξιοποίησις ἄνω τῶν 250 χιλ. στρεμμάτων καθὼς καὶ ἡ ἀρδευσις συνολικῆς ἐκτάσεως 500 χιλ. στρεμμάτων.

Ὁ κ. Μαρκεζίνης προσέθεσεν ὅτι ἐλπίζει περὶ τὰ τέλη τοῦ Νοεμβρίου νὰ εἶναι εἰς θέσιν ὁ ἴδιος νὰ ἐγκαινιάσῃ τὴν ἔναρξιν τῶν ἔργων τῶν πρῶτων δύο φραγμάτων.

Πληροφοροῦμεθα ὅτι τὰ ἐγκαίνια τῶν ἔργων θὰ γίνωνται περὶ τὴν 25ην Γενοβρίου ἀφοῦ ὁ κ. Μαρκεζίνης ἐπιστρέψῃ ἐκ Γερμανίας καὶ μετὰ τὸν προαγγελλθέντα λόγον του εἰς τὴν Βουλὴν.

ρω
τι
Γε
Σε
μῆ
σε
μο
πε
γο
θνη
συ
κα
ὑπ
ἐτι
μό
συ

Εικόνα 13: Εμπρός, Παρασκευή 2 Οκτωβρίου 1953, φύλλο 4.

ΧΑΡΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ

‘Η πρωτεύουσα ἀλλάζει ὄψιν!

**ΑΙ ΑΘΗΝΑΙ ΘΑ ΜΕΤΑΒΛΗΘΟΥΝ ΠΟΛΥ ΣΥΝΤΟΜΩΣ ΕΙΣ
ΜΙΑΝ ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΕΝΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΝ ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΝ**

Τὰ σχέδια διὰ τὴν διαρρύθμισιν τῆς Πλατείας Συντάγματος

Χάρις εἰς τὰ νέα ἔργα τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Συναγερμένου ἡ ἑλληνικὴ πρωτεύουσα μεταβάλλει μορφήν. Ἰδίως εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ κέντρου τῆς, βελτιουμένη διαρκῶς.

Ἡδὴ τὰ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἔργα διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν λεωφόρων Πατησίων καὶ Βασιλίσσης Σοφίας καὶ ἡ ἀρξαμένη διαρρύθμισις τῆς πλατείας Κολοκοτρώνη καὶ τοῦ περιβάλλοντος τῆς παλαιᾶς Βουλῆς, εἶδον εὐχάριστα δειγμάτια αὐτῆς τῆς ἐπὶ τὰ βελτίω μεταβολῆς.

Ἀλλὰ ἡ Κυβέρνησις καὶ εἰδικότερον ὁ ὑπουργὸς τῶν Δημοσίων ἔργων κ. Καραμανλῆς δὲν σταματοῦν ἕως ἐδῶ: Ἐχει ἤδη ὑπὸ μελέτην καὶ διάφορα ἄλλα ἐπισημὰ ἔργα, τὰ ὅποια ἐκτελούμενα θὰ μεταβάλουν τὰς Ἀθήνας, κατὰ τὸ μέτρον τοῦ δυνατοῦ ἐδάαια, εἰς συγχροισμένην εὐρωπαϊκὴν μεγαλόπολιν. Μεταξὺ τῶν ἔργων αὐτῶν ἐκ τῶν πρώτων ἔρχεται ἡ διαπλατυνσις τοῦ πορὰ τὴν Ἀγγλικατικὴν ἐκκλησίαν κυκλικοῦ τμήματος τῆς ὁδοῦ φιλελλήνων, διὰ τὴν γίνεσθαι διευρύτερα ἡ κίνησις τῶν τροχοφόρων πρὸς τὴν λεωφόρον Ἀμαλίας. Αἱ ἐργασίαι δὲ τῆς μεταρρυθμίσεως αὐτῆς ἤδη ἤρξισαν.

**Η ΛΕΩΦΟΡΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ**

Τὴν μορφήν ἐπίσης τῆς πρωτεύου-

νὰ ἀναλάβῃ τὴν εὐθύνην τῆς ἐπιλύσεώς του.

Αἱ πληροφορίες μας εἶναι ὅτι ὁ κ. Καραμανλῆς, ὁ ὑπουργὸς ὁ ὁποῖος ἐπέδειξε τὴν δραστηριότητα καὶ τόλμην εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀκαιθῶδων πολεοδομι-



Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

κῶν θεμάτων, ἀντιμετωπίζει ἤδη σοβαρῶς καὶ τὸ ζήτημα τοῦτο. Ὁ κ. ὑπουργὸς, ὅπως ἔχει ἄλλωστε καθῆκον, ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ του ὅπως βοηθῇ ἢ καλύτερα λύσῃ, ἔχει πρὸ αὐτοῦ τὰς ἀλληλοσυγκρουόμενας

γνώμας τῶν εἰδικῶν, αἱ ὁποῖαι διαστανταὶ κατὰ ἑσῶν.

ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ

Αἱ κυριώτεροι ἀπόψεις εἶναι δύο: Ἡ πρώτη εἶναι ὅπως ἡ πλατεία, ἡ συνδεομένη μετὰ τὴν ἱστορικὴν τῆς ἡρωῖκῆς Ἑλλάδος καὶ εἰδικώτερα μετὰ τὴν παραχώρησιν συνταγματικῶν ἐλευθεριῶν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν λαὸν μετὰ τὴν ἀποτίναξιν τῆς δουλείας, παραμείνῃ ὡς ἔχει σήμερον, ἐντελῶς ἀμετάβλητος ὡς εἶδος ἡρωϊκῆς, μὴ λαμβανομένων ὑπ’ ἑσῶν διὰ τὸ σημεῖον αὐτὸ τῶν Ἀθηνῶν, τῶν δημιουργηθειῶν μετὰ τὸν πολλαπλασιασμὸν τῶν τροχοφόρων συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν.

Ἡ ἄλλη ἀποψις, πρῶτον προοδευτικὴ καὶ πραγματιστικὴ, εἶναι ἐντελῶς ἀντίθετος. Κατ’ αὐτὴν, ἡ πλατεία Συντάγματος πρέπει νὰ διαρρυθμισθῇ κατὰ τρόπον ἐξαφανίζοντα τὴν σημερινὴν συμφόρησιν, ποῦ παρατηρεῖται εἰς τὸ κάτω μέρος αὐτῆς, καὶ διευκολύνοντα τὴν κυκλοφορίαν. Εἰδικώτερα πρέπει νὰ διχοτομηθῇ, ἐννοεῖται τῆς ὁδοῦ Σταδίου μετὰ τῆς ὁδοῦ φιλελλήνων καὶ καταργουμένης οὐτεπὼς τῆς κυκλικῆς ὁδοῦ, τῆς ἀγούσης σήμερον ἀπὸ Σταδίου μέχρι φιλελλήνων. Εἰς τὴν

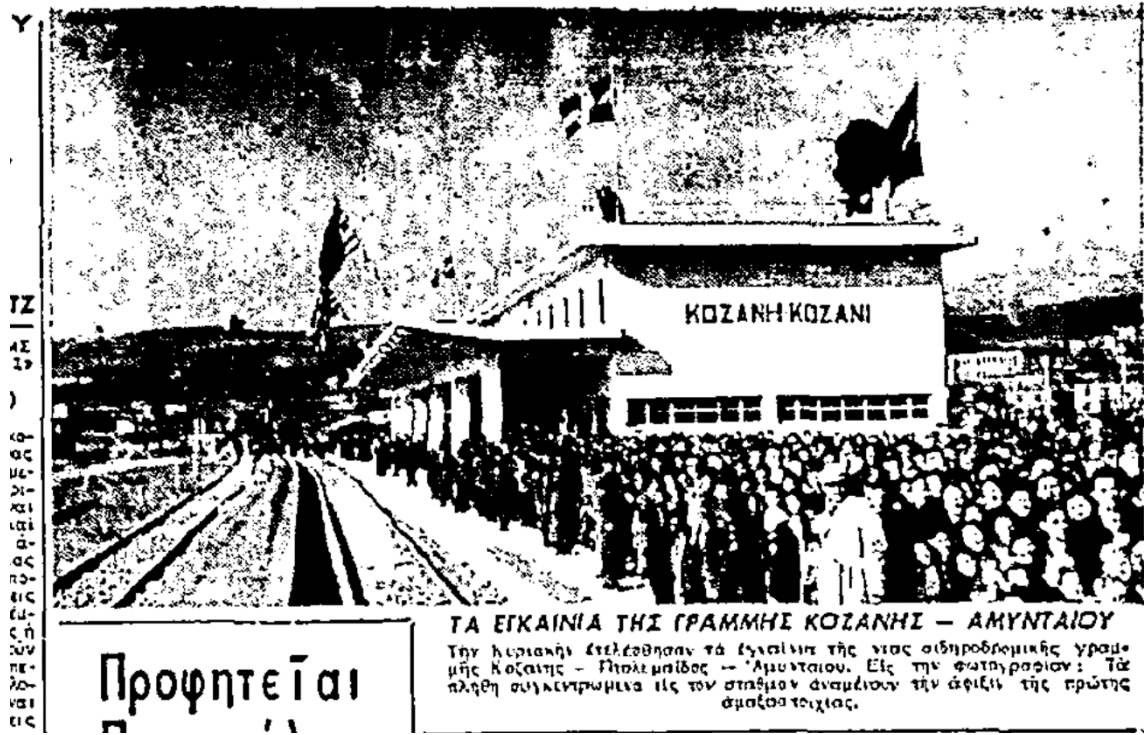
— ΣΥΝΕΧΕΙΑ —
ΕΙΣ ΤΗΝ 3ην ΣΕΛΙΔΑ

τῶν
πλοῖ
Κ
ριον
λιου
γλῶτ
πρῶτ
τῆς
τὴν
δου
πρῶ
λεδῶ
τὸν
παγ
“C
ΧΕΙ
τῆς
Χ.
τῶν
Κ
στῆς
χῶλκ
πάρ
σον
του,
δίν
ἔπιτο

Ο
ΤΑ
ΑΠ

Αἱ
τῆλε
ἡ μ
πῆρο
τὸ ζ
Βερρ
πληρ
τερε
τανη
ὁποι
εἰς
τριῶ
πρῆ
ἐκ τ
μένει
κ. Τ
πῆρο
ἐκ
ρεθῆ
τὰ
ἐφρί
ὁ κο
ρέθη.
Πρω
ρως
θρολι
τῶν
ἀερο

Εικόνα 14: Εμπρός, Σάββατο 5 Δεκεμβρίου 1953, φύλλο 1.



Υ
ΤΖ
ΑΣ
ΤΡ
)
ΚΟ-
ΑΣ
ΜΕ-
ΔΙ-
ΑΣΙ
ΙΣΤ
Α-
ΑΣ
ΠΟ-
ΕΙΣ
ΕΛ-
Σ Η
ΣΥΝ
ΠΕ-
ΛΟ-
ΝΑΙ
ΕΙΣ

Προφητεΐαι

ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ - ΑΜΥΝΤΑΙΟΥ

Την κεριακή έτελέσθησαν τὰ εγκαίνια της νιας σιδηροδρομικής γραμ-
μής Κοζανής - Ριλιεμαίδος -- Αμυνταίου. Είς την φαιτηρασίαν: Τά
πληθή συγκληντρωμένα είς τον σταθμόν αναμένον την άφιξίν της πρώτης
αμαξοατοχίας.

Εικόνα 16: Ελευθερία, Δευτέρα 1 Φεβρουαρίου 1954, φύλλο 8.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΣΙΟΡΓΑΝΩΣΙΝ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΗΣ

ΤΑ 4 ΜΕΓΑΛΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ

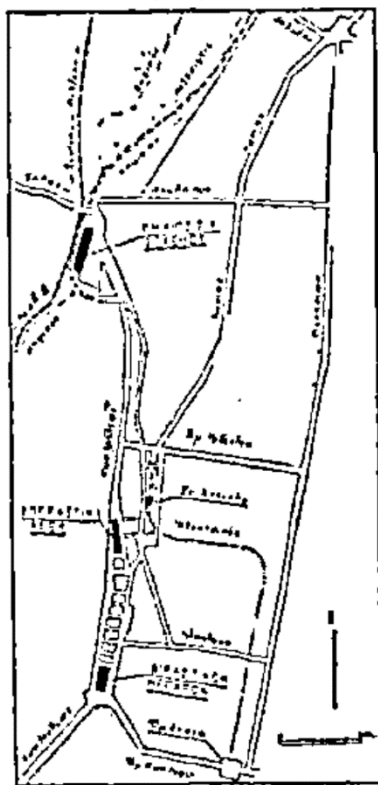
ΕΙΔΙΑΙΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΣΙΔΗΡΩΝ ΚΑΙ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΙΚΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ.—Η ΠΡΟΕΚΤΑΣΙΣ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ

ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟΝ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ κ. ΑΛΞ. ΙΩΑΝΝΙΔΟΥ

Τέσσαρσ σηματοτικά πολεοδομικά προβλήματα τών Αθηνών. Ζητούν την λύσιν των, καί συχνά γίνονται ακζητήσεις εις τόν Τύπον, διά τόν καλύτερον τρόπον επίλυσεώς των.

Τά πολεοδομικά αυτά πρόβληματα είναι α) ἡ ἀνάγκη ἐκτασεώς κεντρικοῦ σιδηροδρομικοῦ σταθμοῦ κεντροῦ διά τήν ἐξυπηρέτησιν τοῦ δικτιοῦ τών Σ.Ε.Κ., Σ.Π.Α.Π. καί Ε. Η.Σ., β) ἡ ἀνάγκη Δικαστικοῦ Μεγαροῦ, γ) ἡ ἰδρυσεὶς κοινῶν σταθμῶν — ἀφετηρίας τοῦ δικτιοῦ Ὑ-

σιδηροδρομικοῦ σταθμοῦ καί αἱ σιδηροδρομικοὶ γραμμαί, αἱ ὁποῖαι διχοτομοῦσ σημερον τήν πόλιν. δ) Δημιουργεῖ μιαν νέα ὁδὴν ἀρτηρίαν τῆς λεωφόρου Κωνσταντινουπόλεως, ἀπὸ Ρουε μέχρι Τρεῖς Γέφυρες, μετὰ τὴν ἀραιοποιεῖ τὸν σιδηροδρομικόν. Ἡ ἀρτηρία αὐτὴ θὰ συνδέῃ τὸν Πειραιῶν, μετὰ τὰ βόρεια προάστια τῆς πρωτευούσης. γ) Δημιουργεῖ νέα οἰκοδομικά τετραγώνια ἐπὶ τῆς λεωφόρου Κωνσταντινουπόλεως εἰς μῆκος ἑνὸς χιλιοῦτροῦ, ἀπὸ τῆς ὁδοῦ Ἀνδραγαχῆς, μέχρι τῆς ὁδοῦ Ξανθίππης. δ) Διὰ τῆς ἐκπαίσεως τῶν ἐλεγκτρομυμίων ομοσπίδων τὸ δημόσιον θὰ προσπορισθῇ δεκάδες δισεκατομμυρίων. ε) Τὸ ἐπιπέδον τῶν γεφυρῶν διαβάσεως τοῦ Κηφισοῦ εἶναι δυνατόν ἐὰν ὠκωθῇ κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν διέλευσιν τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν κατωθὲν αὐτῶν, ὥστε νὰ μὴ ὑπάρξουν ἰσοπέδοι διαβάσεις. στ) Ὅδοι προσπελάσεως τῶν νέων σταθμῶν θὰ εἶναι πρὸς τὸ κέντρον καί τὰ νότια προάστια ἢ νέα λεωφόροι Κωνσταντινουπόλεως, πρὸς τὰ βορειοανατολικά προάστια ἢ ὁδοὶ Ἰουλιανῶν καί πρὸς τὰ βορειοτιττα προάστια ἢ ὁδοὶ Λιοσίων καί ἡ προέκτασις τῆς ὁδοῦ Ἀχαρνῶν. ζ) Ἡ σύνδεσις τοῦ νέου ἰδιαίου σταθμοῦ ἐπιτυγχάνεται διὰ σήραγγας μῆκος 1.200 μ. ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ Ἀττικῆς.



προαστιῶν λεωφορείων, δ) ἡ προέκτασις τοῦ Ἡλεκτρικοῦ σιδηροδρομοῦ πρὸς Κηφισίαν.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΙΚΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

Ὁ κ. Ἰωαννίδης προτείνει ὅπως τὸ Δικαστικὸν Μέγαρον ἀνεγερθῇ ἐπὶ τὸ δημιουργούμενον οἰκοδομικὸν τετραγώνον, πρὸς τὴν σημερινὴν διάβασιν πρὸς τὸν σταθμὸν Σ.Π.Α.Π., εἰς ἀπόστασιν ἑνὸς μῆκος χιλιοῦτροῦ ἀπὸ τῆς πλατείας Ὀμοσπίας. Τὸ μέγαρον θὰ ἔχει πρόσοφιν ἐπὶ μίαν πλατείαν καί τῶν δύο μεγάλων λεωφόρων, Κωνσταντινουπόλεως καί Ἀχαρνῶν. Εἶναι ἡ καταλλεστάτη θέσις ἀπὸ ἀποφιν ἀνίσωτος χώρου.

Η ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΤΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Διὰ τὴν δημιουργίαν σταθμοῦ—ἀφετηρίας διὰ τὰ ὑπεραστικά λεωφορεία ὁ μηχανικός κ. Ἰωαννίδης

Εικόνα 17: Ελευθερία, Τρίτη 9 Φεβρουαρίου 1954, φύλλο 3.

ΚΑΤΟΠΙΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Η ΥΔΡΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΓΙΝΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΙΜΝΗΝ ΥΛΙΚΗΝ

**Έπιβάλλεται φορολογία 3% επί τῶν οἰκοδομῶν
διὰ τὴν κατασκευὴν σήραγγος μέχρις Ἀγ. Θωμᾶ**

ΤΑ ΕΡΓΑ ΘΑ ΕΚΤΕΛΕΣΘΟΥΝ ΕΝΤΟΣ ΖΕΤΙΑΣ ΚΑΙ ΘΑ ΣΤΟΙΧΙΣΟΥΝ 121 ΕΚ. ΔΡΑΧ.

Τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον ἐπέσπευξε χθὲς πρότασιν τοῦ ὑπουργοῦ Δημοσίων Ἔργων κ. Κ. Καραμανλῆ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων ὑδροδότησεως τῆς περιοχῆς πρωτεύουσας. Τὰ ἔργα προβλέπουσιν τὴν μεταφορὰν τῶν ὑδάτων τῆς Λιμνῆς Ὑλικῆς δι' ἀγωγῶν μέχρι τοῦ Ἁγίου Θωμᾶ, ὅπου ἔτι συναντήσουσιν τὸ ἤδη ὑφ' ὑστάμενον δίκτυον, διὰ τοῦ ὁποίου θὰ εἰσχετεύωνται μέχρι τῆς λίμνης τοῦ Μαραθῶνος. Ὁ ἔξ Ὑλικῆς κατασκευασθησόμενος ἀγωγὸς δὲν ἀκολουθεῖ οὔτε τὴν παραδοξικὴν χάραξιν, οὔτε τὴν θηβαϊκὴν (μέσω Ραπτόζης), ἀλλὰ νέαν γραμμὴν ἐνδιάμεσον, ὅπως φαίνεται εἰς τὸ παραπλευρῶδες διάγραμμα.

Τὸ ἔργον θὰ στοιχίσῃ 121 ἑκατομμύρια (νεὰς) δραχμᾶς καὶ θὰ παρέχῃ 100 ἑκατομμύσια κυβικὰ μέτρα ὕδατος ἑτησίως (ἡ λίμνη Μαραθῶνος περιεῖχε χθὲς 32.615.000 κυβικά ἕναντι 32.657.000 τῆς προχθὲς). Θὰ ἐκτελεσθῇ, ὅμως, εἰς δύο στάδια. Τὸ πρῶτον θὰ ἐκτελεσθῇ ἐντὸς τριμήνου μετὰ δαπάνην 70.000.

Εικόνα 19: Ελευθερία, Πέμπτη 24 Ιουνίου 1954, φύλλο 1.

ΕΚΤΕΛΕΙΤΑΙ ΤΑΧΕΩΣ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΕΩΣ

ΕΞΑΛΕΙΦΕΤΑΙ ΟΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟ ΛΙΣΧΟΣ ΤΩΝ ΟΧΕΤΩΝ

Θά κατασκευασθῆ κεντρικός ἀποχετευτικός ἀγωγός μή-
κους 16 χιλιομέτρων ἀπὸ Πατησίων μέχρι Δραπετσῶνος

Ἡ Ἀθήνα καὶ τὰ περὶχωρα θ' ἀποκτήσουν μέσα σὲ τρία, τὸ πολὺ, χρόνια, ἓνα τέλειο σύστημα ἀποχετεύσεως. Ἐνας μεγάλος κεντρικός ἀποχετευτικός ἀγωγός (ὑπόνομος) θά ἐνώσῃ τὸ τέρμα Πατησίων μετὰ τὴν Δραπετσῶνα. Ὁ κεντρικός αὐτός ὑπόνομος, ποὺ ἔχει συνολικὸ μήκος 16 χιλιομέτρων, πλάτος 3 μ. καὶ ὕψος 3.50 μ., θά περνᾷ ἀπὸ τὴν διασταύρωσιν τῆς ὁδοῦ Ἁγίου Μελετίου καὶ ΣΕΚ, θ' ἀκολουθῆ τὴν λεωφόρον Κωνσταντινουπόλεως πρὸς τὸ Ροῦφ, τὴν διασταύρωσιν Κηφισοῦ παρὰ τὴν γέφυρα Ἰωάννου Βαπτιστοῦ καὶ ἐν συνεχείᾳ μέσῳ τῶν ὁδῶν Κορυτσᾶς καὶ Θεδῶν, ἀφοῦ προηγουμένως περάσῃ ἀπὸ μίᾳ σήραγγα μήκους 4 χιλιομέτρων κάτω ἀπὸ τὸν λόφο «Καραδᾶ» τῆς Κοκκινιάς, θά φθάσῃ τε-

λικὰ στὴ βραχὴ ἀκτὴ δυτικὰ τῆς Δραπετσῶνας καὶ στὴ θέσιν «Ἀκροκέοσμος».

Τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ λεραστίου αὐτοῦ ἔργου ἔχει σχεδὸν τελειώσῃ. Ἀπεμένει νὰ ἐκτελεσθῆ τὸ σοβαρώτερον τμῆμα τοῦ κεντρικοῦ ἀποχετευτικοῦ ἀγωγοῦ. Τὸ τμῆμα αὐτὸ ἔχει μήκος 6 χιλιομέτρων. Τὸ μεγαλύτερο μέρος, 4 περίπου χιλιόμετρα, εἶναι μίᾳ σήραγγα ποὺ, ὅπως ἀνέφερα πρὸ πάντων, θά περάσῃ μέσα ἀπὸ τὸν λόφο «Καραδᾶ» τῆς Κοκκινιάς. Τὸ ὑπόλοιπον τμῆμα τοῦ ἀγωγοῦ θά κατασκευασθῆ πρὸ τῆς σήραγγας καὶ αἱ διαστάσεις του θά εἶναι, πλάτος 3 μ. καὶ ὕψος 3.50 μέτρων.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕἰΣ ΤΗΝ 15^{ην} ΣΕΛΙΔΑ

Εικόνα 20: Εμπρός, Σάββατο 17 Ιουλίου 1954, φύλλο 1.

ΕΡΓΑ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

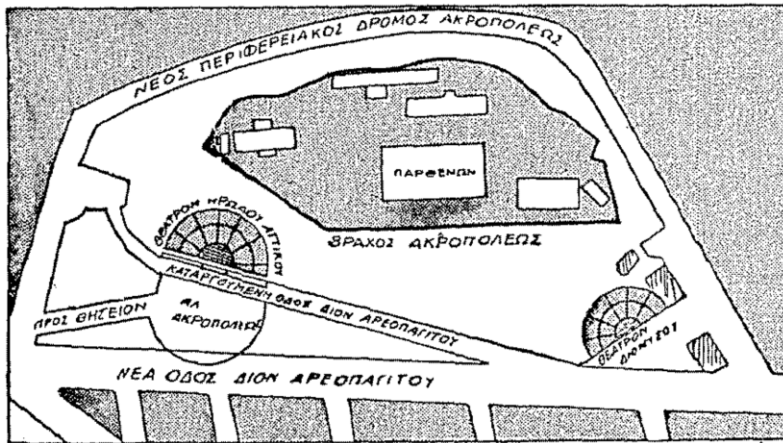
ΝΕΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΑΛΣΗ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΑΚΡΟΠΟΛΙΝ

Διαμορφούται τελείως ο περίξ του Παρθενώνος χώρος. Τα έργα δα τελειώσουν έντός διαστήματος 4 μηνών

«Επι τέλους!... Ο γύρω από την 'Ακρόπολιν χώρος άρχισε πριν από λίγες ημέρες να εξοραίζεται. Μπλοκιντές, τσιρότοι έσκαφίς και άλλα σχετικά μηχανήματα έχουν τειθι σε συνεχή κίνηση για...» αναίζουν ένα νέο μεγάλο δρόμο που θ' αντικαταστήση την όδον Διονυσίου 'Αρειοπαγίτου.

Όλες οι πολιτισμένες χώρες, που φημίζονται

Τα γραφέντα στις εφημερίδες περί νέου περιφερειακού δρόμου γύρω από την 'Ακρόπολιν είναι πολύ πρόωρα, δεδομένου ότι δεν έχουν ακόμη γίνει καν τα σχετικά σχέδια. Πληροφορούμαι επίσης ότι οι ελδικοί σκέπτονται να χρησιμοποιήσουν για τους επισκέπτας του Ιερού ύπαρχου της 'Ακροπόλεως την αρχαίαν πύλην που ύπαρχει κάτω από τον ναόν της 'Απτερου Νίκης και όχι



για τις αρχαιότητες των, έχουν φροντίσει να εξοραίσουν κατά τον καλύτερον δυνατόν τρόπον τους γύρω χώρους.
Στη χώρα μας συνιέβαινε το αντίθετον. Υπήρχε, ίσως, η γνώμη ότι η άβλιότης ή όποια επικρατούσε γύρω από τους αρχαιολογικούς χώρους, δημιουργώσε εις τους τουρίστας το συναίσθημα ότι ζή στην αρχαιότητα!
«Έτσι, γύρω από την 'Ακρόπολιν, τα πάντα είχαν μείνει στο έλεος του Θεού και των εδιαφορών». Τα εκεί όλησ έγινον κέντρα ασχημιών και τα πρό της πλατείας 'Ακροπόλεως κέντρα, λόγω της αδιαφορίας του Τουρισμού, που δεν ήλθε ποτέ άρωγός τους, άπέκτησαν κακή φήμη. Στο κακό αυτό απέφασισε να δάση τέλος ό ύπουργός Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής. Τα συντηγείσθαι του ύπουργείου εργαζόνται έντατικά για να έκτελέσουν το συντατώτερον τα σχέδια του Γραφείου

την ρωμαϊκήν πύλην που χρησιμοποιείται σήμερα. Η δαπάνη για την κατασκευή της νέας οδού Διον. 'Αρειοπαγίτου έχει προβλεφθή εις το ποσόν του ενός εκατομμυρίου έπτακοσίων χιλιάδων νέων δραχμών περίπου. Υπολογίζεται δε ότι θα είναι έτοιμη σε 4 περίπου μήνες.
Για να συμπληρωθή δε το έργο, οι αρμόδιοι του ύπουργείου Συντονισμού, που μας συνήθισαν τελευταίως σε δυναμικές αποφάσεις, θα πρέπει ίσως να απαλλοτριώσουν τον γάρον όπου ύπαρχουν σήμερα τα διάφορα πρό της πλατείας 'Ακροπόλεως κέντρα και να δημιουργήσουν εκεί τουριστικά περίπτερα, τα ένδοικα των οποίων θα εξορλήσουν το σχετικόν δάειον με το όποιον θα κατασκευασθούν. Θα ολοκληρωθή έτσι ένα πολιτισμένο έργο.

ΧΡ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

Εικόνα 21: Εμπρός, Σάββατο 15 Ιανουαρίου 1955, φύλλο 1.

ΕΜΠΡΟΣ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ ΚΑΘΕ ΣΑΒΒΑΤΟΝ ΜΕ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ο ΙΕΡΟΣ ΧΩΡΟΣ

Είς τον κόσμον δολιχέρην ή 'Ελλάς, αί 'Αθήναι, ή παλαιά δόξα και τὰ αρχαία κλέη, αναμνήσκονται διά τούς περισσώτερος εις μίαν λέξιν: Παρθενών. Μέσα εις τὰ δάθη των ήπειρων ήμπερουν να μās άγνοούν και ώς λαόν και ώς γεωγραφικών χώρων. 'Εν τούτοις δέν υπάρχει ίσως ούτε ήμιάγριος ό όποιος να μή γνωρίζη ότι, κάπου γής, κείται ένα μνημείον του αρχαίου πνεύματος και της αρχαίας τέχνης, που καλείται Παρθενών. Οι 'Αμερικανοί, διότι είναι ένας λαός μένος που θέλει να άποκτήση κάποια οικόσημα παλαιότητας, αντίγραφα έστω των παλαιών επιτευγμάτων της ανθρώπινης επιδόσεως και επιτοίας, κατεσκεύασαν εις διάφορους πόλεις της 'Συμπολιτείας των, Παρθενώνας. Είναι δέδεια οι Παρθενώνες αυτοί από μπετόν και δέν έχουν καμίας αυθάδη φιλοδοξίαν να συναγωνισθούν τον γνήσιον. 'Αλλ' είναι ίσως τούτο χαρακτηριστικόν της εύλαθείας που έμπνέει εις τούς νεωτέρους ή παλαιά άλλη της ελληνικής τέχνης και τὰ άειβαλή εις την διαδρομήν των αιώνων μνημεία του ελληνικού πνευματικού πολιτισμού. Και είναι ίσως συζήματα συγκινητικών τού γεγονός ότι οι κότεροι σκέπτονται να τιμήσουν τὰ αρχαίον εκείνο πνεύμα με την ύψωσιν μνημείον εις δόξαν και εις άνάμνησιν του. Εις την Γερμανίαν, την φίλην πατρίδα του κλασικού, και την θερμήν θαυμάστριον των ελληνικών επιτευγμάτων, αντίγραφα του Παρθενώνος υπάρχουν εις κάθε φιλαρχαίον πόλιν και εις κάθε σχεδόν μουσείο. 'Εμείς τόν έχομεν, ώρισόν, γνήσιον, επιβλητικόν, γοητείαν και τέρψιν των αισθητικών μας συγκινήσεων, εκπληκτικόν θαύμα μαρμάρου και χρόνου εις ένα μίγμα που προκαλεί την άκμήσιν και άφορνίζει την πλούσιαν μας ιστορίαν εις κάθε στιγμήν της ή μέρας και εις κάθε περιπέλειαν της σελήνης εις τόν άστρικόν στερέωμα.

Αυτόν, λοιπόν, τόν Παρθενώνα, και την 'Ακρόπολιν, δάθρον Ιερών που εκράτησε τόν σεπτόν κανόν εις τόν πέσιμα του καιρού και των κατακτητών που επέστησαν τὰ άγια αυτά χώματα, έμεις τὰ έγκαταλείψαμεν επί μακράς δεκαετίες εις την πλέον έδοξον τύχη. Δέν τὰ παρημελήσαμεν ώς μνημεία, ήστί πάντοτε ύπήρχον οι θερμοί εκείνοι φιλαρχαίοι και οι είδικοί που έκαμαν έργον της ζωής των την άναστώσιν και την συντήρησιν των. 'Αλλά τὰ έγκαταλείψαμεν από της πλευράς εκείνης που θα ήμπορούσε να ενδιαφέρει κάπως και τόν προϋπολογισμόν εκ παραλήλου με την άσιμπρέπειαν της χώρας που έχει τόν μέγα προνόμιον να τὰ περιλαμβάνη εις τὰ γεωγραφικά της πλαίσια. 'Ολόκληρος ό περί την 'Ακρόπολιν χώρος, τόν κέντρον του παγκοσμίου ενδιαφέροντος, ελληνικός όμαλός της γής, έμεινε παρημελημένος, άσμεταλλεύτος, άκυμπερίτοτος και παραδεδομένος εις τὰ πλέον πρόχειρα κτίσματα και εις τὰ άκόμη προχειρότερα, επί τι δέ διάσπασμα και ύποπτου ήθικής, κέντρα. Τό τί περιβάλλει, και πώς περιβάλλει, τόν θαυμάσιον αυτόν χώρον επί δεκαετίας, θα έπρεπε να έντρεπώμεθα και να τόν σκεπτάμεθα.

Κάτω από τόν Βράχον υπάρχουν δύο θαυμάσια αρχαία θέατρα, ίσως μοναδικά από άπόψεως παλαιότητας και από άποψως αρχιτεκτονικής κτίσματα, που φιλοξενούν έκαστοτε και τούς ξέ-

νους που μās έρχονται διά να γευθούν εις την χώραν μας την αρχαίαν τραγυδίαν. Και αυτά τὰ θέατρα τὰ άφήσαμεν να περιβάλλονται από άθλιότητα. Δέν είναι, λοιπόν, δυνατόν να μή έχη άκουσθή με πραγματικών ένθουσιισμόν από τούς άληθινούς φίλους των 'Αθηνών ή έναερεις τών έργων που θα άλλαξουν την όψιν της περιοχής αυτής και θα έτοιμάσουν διά την 'Ακρόπολιν και διά τὰ μνημεία της τόν όρμόζον πλαίσιον. Τό σημείον τούτο των 'Αθηνών με τόν άναπεπταμένον όριζόντιό του προσφέρεται ώς παρατηρητήριον δολιχέρου της πρωτεύουσής, ένώ ή θέα πρής τού θαυμάσιον ποτίον του 'Ισωνικού θα ήμπορούσε να γίνη άληθινά ένα κέντρον αισθητικής άσφαυχής των 'Αθηναίων που δέν έχουν τὰ μέσα να γνωρίζουν την άλλαγήν από την πέδιότητα και από τὰ καθημερινά της ζωής και τού μόχθου των.

Τό πρόγραμμα των έργων που κατήρτισεν ή άρμοδία έπιτροπή κατόπιν σχετικής έντολής και έπιστασίας άγρύπνου του ύπουργού των Δημοσίων Έργων κ. Κορμενολή, — ό όποιος πιστώται με την πραγματικόν άναμφορσιν των 'Αθηνών και των περιχώρων των, — δημοσιεύει ήδη εις τας έφημερίδας εις συνοπτικήν περίληψιν, ένγυατά ότι και εις τόν κεφάλαιον τούτο θα γίνον όσα έπιβάλλει ή ύγιής αισθητική αντίληψις αλλά και ό,τι ύπανίσταται ή ανάγκη της τουριστικής αξιοποίησεως και εκμεταλλεύσεως του σπουδαίου αυτού χώρου. 'Επειδή δέ τακτική της Κυβερνήσεως του 'Στρατάρχου δέν είναι ή έξαγγελία των έργων και ή εκτέλεσις των μόνον εις τὰ σχέδια και τὰ χαρτιά, τὰ έργα αυτά ήρχισαν ήδη και ή σκεπήν έργάζεται δραστήριος από τινών ήμερών εις την ύπό άναμφορσιν και έντρεπισμόν περιοχίν.

Η 'Επιτροπή που ένέκρινε τὰ σχέδια και ή όποια θα έσπεύσει εις την εκτέλεσιν του όλου έργου, που με τόν ρυθμόν με τόν όποιον εκτελείται δέν πρόκειται να άπαιτήσει έτη άλλα ήμνης μόνον, άπαρτίζεται από ανθρώπους εις τούς όποιους οι 'Αθηναίοι πρέπει να έχουν έμπιστώσιν την τυρήν. Τρία τούλάχιστον από τὰ όνόματα των μελών της 'Επιτροπής — και περιορισώμεθα εις τὰ τρία αυτά διότι αυτά άντιπροσωπεύουν και τὰ είδικά διά τόν έργον που ανέλήθη πρόσωπα — έχουν εις τόν έλεγχτικόν των τίτλων που τὰ καθιστούν αυθεντίες εις την προκειμένην περίπτωσην. Πράγματι, οι κ.κ. 'Ορλάνδος, Πικιώνης και Μηλιάδης, είναι άδύνατον να έπιχειρήσουν διτιθήσιν που θα ήρχετο εις αντίθεσιν με την αισθητικήν της πρωτεύουσής, με την ιστορίαν των κτισμάτων και με την εύπρεπή και άδην κινδύνου άχρήστων νεοπλουτισμόν αξιοποίησιν του χώρου που εύρίσκειται ύπό άναμφορσιν. 'Εξ άλλου ή συμμετοχή του 'Αρχαιολογικού Συμβουλίου εις την έξέτασιν των μελετών που προεκρίθησαν, — άφού ό σχετικώς προκηρυχθείς διαγωνισμός δέν απέδωσεν ίκανοποιητικά άποτελέσματα, — πείθει ότι αυτά που θα γίνον θα κερδίσουν αυτόματος την άπόλυτον έγκρισιν και την έτιδοκίμισαν όλων των 'Αθηναίων που ποισύν την πόλιν των και που θα ήθελαν να την έβλεπαν να μή κοιμάται μόνον επί των παλαιών κλέων της αλλά να τὰ ξαναζωντανεύη χάριν των συγχρόνων....

Εικόνα 22: Εμπρός, Σάββατο 15 Ιανουαρίου 1955, φύλλο 3.

Ο κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΜΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΗΣ ΥΛΙΚΗΣ

ΘΑ... ΕΝ ΤΑΞΕΙ

Ο Υπουργός των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων κ. Καραμανλής μετά των μελών του Συμβουλίου Υδρεύσεως και άλλων τεχνικών του Υπουργείου του, μετέβη χθές εις Ύλικην και επεθεώρησε τὰ εκτελούμενα εκεί μόνιμα έργα υδρεύσεως.

Κατ' αρχήν, ο κ. υπουργός μετέβη εις θέσιν Στέφανι, όπου εκτελούνται τὰ έργα διανοίξεως του βραχώδους τμήματος τῆς εδαγωγού διώρυγος.

Εν συνεχείᾳ, επεθεώρησε τὸ ἀνακρινόμενον τμήμα τῆς γαιώδους διώρυγος καὶ τὴν διανοιγομένην νέαν ὁδὸν προσπελάσεως πρὸς τὸ ἀνατολικὸν στόμιον τῆς σήραγγος Τανάγρας.

Ο κ. υπουργός, επιστρέψας εἰς τὸ ἐργοτάξιον, προήδρευσε συσκεψέως, μετὰ τὸ τέλος τῆς ὁποίας ἐξεδόθη μακρὰ ἀνακοινώσεις, εἰς τὴν ἁποίαν τὸ Ἔργον Ἰσχυροῦνται:

1) Ὅτι συντελέσθη ἡ ὀριστικὴ χιρραξίς τοῦ Ὑδραγωγείου ἐπὶ μήκους 30 χιλ. μὲ ἀφετηρίαν τὴν πρὸς τὴν γέφυραν Μουρικίου θέσιν τοῦ ἀντλιοστασίου.

2) Ὅτι ἡ ἀναφερομένη θέσις τοῦ ἀντλιοστασίου εἶναι ὀριστικὴ ὡς πλεονεκτικωτέρα πάσης ἄλλης, καθ' ὅσον αὐτὴ παρέχει τὴν δυνατότητα ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑδάτων ἀμφοτέρων τῶν λιμνῶν δι' εὐδὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ ἀντλιοστασίου.

3) Ἐκ τοῦ ἐπιδηθέντος τέλους 3 % ἐπὶ τῶν οἰκοδομῶν διετέθησαν διὰ τὸ μέχρι τέλους Ἰουνίου 1955 χρονικὸν διάστημα δρχ. 14.250.000 διὰ τὸ ἔργον Ὑδραγωγείου Ὑλικῆς.

4) Ὅτι κατὰ τὸ διαρρέυσαν τρίμηνον χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς ἐγκαταστάσεως τῆς ἀναδόχου ἑταιρίας διηνοίχθη Ὑδραγωγεῖον μήκους τριῶν χιλιομέτρων, πρὸς τὰς δυσμενεῖς καιρικές συνθήκας, καὶ τὸ γεγονός, ὅτι σοβαρὸν χρονικὸν διάστημα ἠναλλάθη εἰς προκαταρκτικὰς ἐργασίας ἐγκαταστάσεων τῆς κατασκευῆς ὁδῶν προσπελάσεως.

5) Ὅτι ἐκ τῆς συντελεσθείσης χαράξεως τῶν 30 χιλιομέτρων διηπιστώθη, ὅτι αἱ βραχώδεις ἀσκαφαὶ τοῦ Ὑδραγωγείου δὲν πρόκειται νὰ ὑπερβούν τὰς προϋπολογισθείσας καὶ περιληφθείσας εἰς τὴν δημοπρασίαν ποσότητας τῶν 94.000 κυβικῶν μέτρων.

Εικόνα 23: Εστία, Δευτέρα 24 Ιανουαρίου 1955, φύλλο 4.

ΠΡΟΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗΝ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ

Νέα ξενοδοχεία με 2.000 κλίνες θα ανεγερθούν εις τας 'Αθήνας

ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ ΟΜΩΣ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΚΑΙ Η ΧΟΡΗΓΗΣΙΣ ΜΑΚΡΟ ΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΑΡΧΟΝΤΩΝ

'Ιδρύεται σχολή εκπαίδεψεως προσωπικοῦ

ΤΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΜΑΣ κ. Ε. ΓΚΟΥΖΟΥΛΗ

Ἡ ἀλλοτινὴ αὔξησις τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος πρὸς τὴν Ἑλλάδα, ἰδίως κατὰ τὰ τελευταίον χρονικὸν διάστημα, ἐδημιούργησεν, μετὰ τῶν ἄλλων ὑποχρέωσεν καὶ τὴν ἀνάγκην περισστέρον ξενοδοχείων εἰς τὴν πρωτεύουσαν καὶ τοὺς τουριστικούς

κέντρα. Ἄλλα ξενοδοκίον θ' ἀνεγερθῆ ἐπι τῆς οἴου Πατησίων καὶ Χαλκοκονιάδου (ἐπί τῶν «Ἀλμυρακῶν») ὑπο τοῦ Τ.Ε.Β.Ε. 200 κλινῶν 6' κατηγορίας καὶ τέλος θεωρεῖται δεδομένον, ὅτι θὰ ἀνεγερθῶν καὶ δύο ἀκόμη μεγάλα ξενοδοκίον, ἐν ἐπι τῆς οἴου Σω-

καὶ διὰ τὸ κλείσμενον τὸ παρὸν σημείωμα διὰ τὰ ξενοδοκίον, πρέπει νὰ ἀναφῶμεν ὅτι αἱ τιμαὶ των μετὰ τὴν ἀναπροσαρμογὴν τοῦ συναλλαγματοῦ εἶναι μικρότεραι εἰς τὸ 1/3 περίπου τῶν ξενοδοκίων τῆς Εὐρώπης. Ἐνδεικτικῶς μόνον, σημειώ-

τοὺς προσφερόμεν καὶ ἄλλα τουριστικὰ ξενοδοκίον μετὰ ἅλας τὰς τιμὰς. Ἄς σημειωθῆ, ὅτι τὰ ξενοδοκίον Ἐπιμητρίου ἀπεφάνησε τὴν ἴδυσιν εἰς τὴν πρωτεύουσαν εἰδικῆς σχολῆς πρὸς φοίτησιν καὶ ἐκπαίδυσιν καταλλή-



Ἐπι τῆς οἴου Σωκράτους



Ἐπι τῆς οἴου Σωκράτους

τόπους καταλλήλων ὄρων νὰ φιλοξενησῶν με ἀξιώσει τουριστικὰς τοὺς φίλους τῆς Ἑλλάδος, οἱ ὅποιοι σπεύδου εἰς τὴν χώραν μας ἀπο ἅλα τὰ μέρη τοῦ κόσμου. Ἐπι τοῦ θέματος αὐτοῦ ἔχει ἐπισημῶς διαπιστωθῆ, ὅτι εἶναι ἀνάγκη τὸ κράτος νὰ παρασχῆ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ἴσον διὰ τὴν ἀνασυγκροτήσιν καὶ τὴν ἐν γένει

κράτους (Κλινικὴ Ἀντίστα) ὑπο τοῦ Τακείου Ἀιμενεργατῶν καὶ δεύτερον ἐπι τῆς πλατείας Κανιγγώσ, Σκέρης. Ἐξ ἄλλου, γίνεται πιθανῶς ἀντέγερσις μεγάλου ξενοδοχείου εἰς τὸ οἰκόπεδον τοῦ τέως ὑπουργείου Στρατιωτικῶν (Ἀκοαδμίας — Κηφισίας) τὸ ὅποιον ἀνήκει εἰς τὸ Μετοχικὸν Ταμείον Στρατοῦ.

μεν, ὅτι μία κλινὴ εἰς τὸ μέγαλα ξενοδοκίον «Μεγὰλῆ Βρετανίας, καὶ «Ἀτενέ—Πάλας» χρεώνεται 100 δρχ. καὶ 170 μετὰ φαγητοῦ, ἐνὸς εἰς οἰκονομικὸν χῶρον τοῦ ἑξωτερικοῦ ὑπερβαίνει τὴν ἀξίον μίαν χρυσῆν λίραν. Ἐχομεν λοιπὸν καὶ εἰς τὸ σημείον αὐτὸ τὰ «αδαντῶν» νὰ προσελκύσωμεν τοὺς ξένους, ἀλλὰ πρέπει νὰ

λοῦ προσωπικῶ διὰ τὴν πλαιοποιήσιν τῶν τουριστικῶν ξενοδοκίων. Ἡ ἴδρυσίς τῆς ἐν λόγω σχολῆς κρινεται ἀσφαλῶς ἀπορροητικῆς καὶ θὰ συμπῆρασι εἶναι κενὸν διὰ τὴν ἐν γένει ἐμφάνισιν τῶν ἑλληνικῶν ξενοδοκίων, μετὰ τὴν συνεχῆς αὐξανόμενῃ τουριστικῆν κίνησιν. ΕΥΑΓ. ΓΚΟΥΖΟΥΛΗΣ

Εικόνα 26: Βραδυνή, Τρίτη 7 Ιουνίου 1955, φύλλο 3.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

250.000 στρέμματα θὰ κερδίση ἡ ἀγροτιά μὲ τὰ ἔργα τοῦ "Ἐβρου"

ΚΑΙ ΟΙ ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΑ ΝΟΙΩΣΟΥΝ ΤΗ ΧΑΡΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΔΙΧΩΣ ΤΟ ΕΦΙΑΛΤΙΚΟ ΦΑΣΜΑ ΤΩΝ ΠΛΗΜΜΥΡΩΝ ΤΟΥ ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΟΣ

Ἡ τεχνική μεταμόρφωσις τῆς ὑπαίθρου

ΤΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΜΑΣ κ. Δ. Γ. ΣΒΟΛΟΠΟΥΛΟΥ

Ἡ τεχνική μεταμόρφωσις τῆς ἑλληνικῆς παραγωγτικῆς ὑπαίθρου ἡ ἀπὸ τὴν συντάξιον ἀποδοσὶν μὲ προγράμματα, συστήματα καὶ μέθοδον καὶ πᾶσι πύλας μίση εἰς τὰ δύο τελευταῖα ἔτη τὸ ἔθνικόν εἰσοδήμα κατά 5.750.000.000 γὰρ δραχμῶν — ἡμετέρας δὲ τὰ

ἀρχίζε, καὶ ἀνακουρῖσκει τὸ γα-
νήματόν του καὶ τὴν αἰσιοδοσί-
αν του. Δὲν εἶναι πᾶσι ἡ περὶ-
φορὰ τῶν ἡ παρασιτικῆς, ἡ ἐν-
καταλιεμένη, ἡ ἀληθινῆς
ἀπὸ τὸ κράτος, τὸ κυβερνητικόν
ἀπὸ τῶν λογικῶν παραδοξολογι-
αζῶν, οὐδὲ ἄλλοι ἢ προστασί-
α

τὰ αἰσθητὰ τῶν ἀνεκμοσύνων
τὸ ἐσπῶσον» πᾶσι καὶ ἀπο-
κρί-
Με τὸ μένος τῆς πρωθυπουργοῦ
στρατιάρχου Παύλου, οἱ ἄ-
γροται καὶ ὁσίοι κληθῶσι
τοῦ "Ἐβρου εἶδον" ἀνοίγεται
ἀπὸ τὸς ἑνας ἀνοίγεται

καταστρεφτικῆς κληρονομίας καὶ
τῶν εἰσθητῶν τῶν ἀγρο-
τῶν.
Εἶδον ἄρα, ὅτι οἱ καλλιεργη-
αὶ τῶν ἑν ἂν ἂν πᾶσι καὶ ἄλλοι
καὶ οἱ ἑνὸς τῶν ἄλλοι
οἰκῶν. Ὁ φόβος τῶν θραυσι-
αὶν μὲ τὸ εὐδαίμονος τῶν ἄρ



Ἐξ ἀριστερῶν: Ἡ ἀνεκμοσύνῃ ἐπιπέδου καὶ ἐπιπέδου τῶν μεγάλων ἀνεκμοσύνων Ἐβρου εἰς τὸν "Ἐβρου". — Δεξιά: Ὁ ἀνεκμοσύνῃ ἐπιπέδου καὶ ἐπιπέδου τῶν μεγάλων ἀνεκμοσύνων Ἐβρου εἰς τὸν "Ἐβρου".

γαστρικὸν κατὰ 33% — ἀνεκμῶ-
θη καὶ εἰς τὴν βορειοανατολικὴν
Ἑλλάδα, εἰς τὴν Θράκην. Ὁλο-
κλήρως ἀπὸ πρὸς ἄλως τῶν
Ἐβρου μὲ τὴν ἀποδοσὶν ἀπὸ τῶν
ἀπὸ τῶν μεγάλων ἀνεκμοσύνων
Ἐβρου τῆς περιοχῆς τῶν

τῶν ἀπὸ τῶν κληρονομῶν καὶ ἀπὸ
ἀπὸ τὸν κράτος τῶν καὶ τὸ
ἀπὸ τῶν καὶ τῶν ἀπὸ τῶν ἀπὸ
ἀπὸ τῶν καὶ τῶν ἀπὸ τῶν ἀπὸ
ἀπὸ τῶν καὶ τῶν ἀπὸ τῶν ἀπὸ
ἀπὸ τῶν καὶ τῶν ἀπὸ τῶν ἀπὸ

ἀπὸ τῶν καὶ τῶν ἀπὸ τῶν ἀπὸ
ἀπὸ τῶν καὶ τῶν ἀπὸ τῶν ἀπὸ
ἀπὸ τῶν καὶ τῶν ἀπὸ τῶν ἀπὸ
ἀπὸ τῶν καὶ τῶν ἀπὸ τῶν ἀπὸ
ἀπὸ τῶν καὶ τῶν ἀπὸ τῶν ἀπὸ

ἀπὸ τῶν καὶ τῶν ἀπὸ τῶν ἀπὸ
ἀπὸ τῶν καὶ τῶν ἀπὸ τῶν ἀπὸ
ἀπὸ τῶν καὶ τῶν ἀπὸ τῶν ἀπὸ
ἀπὸ τῶν καὶ τῶν ἀπὸ τῶν ἀπὸ
ἀπὸ τῶν καὶ τῶν ἀπὸ τῶν ἀπὸ

Εικόνα 27: Βραδυνή, Τρίτη 7 Ιουνίου 1955, φύλλο 3.

ΕΠΙΣΤΟΛΑΙ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΝ»

ΟΙ ΠΛΗΤΤΟΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΜΕΓΑΘΟΒΑ

Κύριε διευθυντά,
 Όλων των τάξεων του πληθυσμού, όταν αδικούσαν, άγρούτες, κατά ένα τρόπον, η φωνή. Και όταν δέν τους προσέχη τό κρατός, συμπαρασταται εις τα ζητήματά των η κοινή γνώμη και ο πόνος και αύτω ύφίσταται κάποιε και δι' αύτας κάποια λύσις. Ημείς, έξ εκα χιλιάδες άνθρωποι, πληττόμενοι από την τεχνητήν λιμνην του έργου του Μεγάδοβα, μένομεν εδώ εις τα χωριά μας έντελώς παραγνωρισμένοι και άναμειόμενοι από όσους εις όραν να μάς αφαιρέσουν τον μοναδικον πόνον της ζωής των οικογενειών μας, χωρίς καμμίαν άναζητήσασιν. Νά μάς αφαιρέσουν την γην (22.000 στρέμματα τα λέγει η μελέτη των τεχνικών άλλ.) είναι πολύ περισσότερα, προσγγίζοντα τάς 30.000 στρέμματα) την οποίαν καλλιεργούμεν και δελτιώομεν διά να έχωμεν συνεχώς όλο και μεγαλύτεραν απόδοσιν. Η κυβέρνησις απεφάσισε την έκτελεσιν του έδραση, κερικού έργου του Μεγάδοβα και ένω προσέλαβε έ.π. άφώορα την διάδοσιν των γαλλικών πιστώσεων και καθώοσε τας λεπτομερείας της εκτελεστικης του έργου (λησμόνησε να καθορίση μίαν ορισωδιστάτην λεπτομερείαν. Γιθά γινή ο πληθυσμός των χωριών, τα όποια μοραίως θα ξεφρυζώοον. Οι άρμόδιοι ύπουργοί, πρδς τους όποιους έχομεν άποσταθή, περιωρισθησιν να δηλώοον άπλωώς «ότι ύπαρχει θέμα διά την κυβέρνησιν έννοούντις θέμα άποκαταστάσεως μας και μάλιστα έγιναν μερικαί στασημωδικοί έλέργεσι διά την έξυμρεσιν εκτάσεων προς άπολλοτριωσιν εις την Θεσσαλικήν τεδιάδα. Άνωώς μέχρι στιγμής ούδεν έγένετο και συνέκεια αύτου η άνησυχία μας άποκορυφώται.

Έν όμει όλων αύτων ειμεθα ύποχρεωμένοι, όχυροόμενοι άπισθεν του Συντάγματος, να όποσιν μάς προστατεύει πλήρωσ, να μετέλωμεν παν μέσον ης να παρεμποδίσωμεν την έκτελεσιν του έργου, το όποιον προσρίζεται να έννομήση μέν την ένδικην ολιωτομίαν, άλλα να καταστρέψη τον πληθυσμόν δέκα χωριών, ειδικώτερον δέ τού Μεγαχωρίου και της Μπιζούκας, ο όποσος θα ύσχησθωθή εις προσφυγιστοήσιν. Εις την έσαν του κράτους, ης άντιτάζωμεν και ημείς είοιν νόμιμοι, εά ειμεθα δέ δι' άτιδήποτε έπακολούθησιν έντελώς άνεύθουσι

Έν Μεχωρίω (Καρδίτσας) τη 2.6.53
 Διά τον Σύλλογον πληττομέων
 εκ του έργου του Μεγάδοβα
 ΚΩΝ ΚΡΟΜΜΥΔΑΣ
 ΕΥΑΓ ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΥ
 ΗΛΙΑΣ ΜΗΤΣΗΣ
 ΑΘ. ΚΕΛΕΠΟΥΡΗΣ
 ΧΡ. ΜΑΤΖΙΑΦΟΣ

σον ο Συνάγευμός κατηγόρησεν ως μη έδιδασκευόμενος για τον λαόν.

Ηδη κατότιν διαταγήσ του Ύπουργου η Αγροτική Τραπεζα ζητεί και εισπραττει τάς εν λόγω όφειλάς εις πέντε (5) έτησίως δόσεισ άντι των δέκα (10) που ειχεν όρισθή κατά την χορήγησιν και χωρίς να παρέλθη δι' ώρισμένας η διετής προθεσμία. Τό δέ χειριστον είναι ότι αι ληξόοσι δόσεισ εισπραττοται με προσώλησιν 2% τον μήνα για το πρώτον έξάμηνον και από 1.1.1955, για δέ το δεύτερον έξάμηνον με 3% κατά μήνα η δέ προσώλησιν θα φθάση τα 50%. Τέτοιος τοιογύφος δέν ύπόρχει νόμιμος και ούτε μπορεί να άνευρεθή. Έπρεπε να κυβέρνηση ο Συνάγευμός με τον Στρατόρχη για να λαμβάνωται τέτοια ειλοκαίκα (1) και προστατευτικά (1) μέτρα για τον δυστυχή λαόν. Πέραν τουτου, κ. διευθυντά, η δίκωις πρδς εισπραξιν των άνωτέρω όφειλών, έστω και αν άτέρχεται σε τριάκοντα δραχμάς γίνεται τόσον έντονος ώστε οι άνθρωποι μη έχοντες να πληρώοον η άδηγούντις σιάς φυλακάς η φεύγουν στα βουνά για να άποφύγουν την συλλησιν και άδηγουν στα Καρτενίσι, ύστερα από πορεία 8, 10, 15 ώρών.

Αύτη είναι η προστασία και άνακούφισις του λαού που ύποχρήθη η κυβέρνηση και ο Στρατόρχης του κατηγορήσαν τάς προηγουμέναις!

Υψώοατε, κ. διευθυντά την φωνήσ για να δηθήσωμε τους δυστυχεις αύτους άγνωστους καλίτας και καλούς πατριώτας που κινδυνώοντες να άποθάνουν της πείνας, καταδιώκονται για την ειρησάζει όφειλομένων χρωσών έργασιών έργασιών κυρίως, ενώ με τον άκαταδίωκτοι οι όφειλοντες διοικιστομήρια, δίδομένου ότι η φτώχεια στην Εύρωπαια είναι τέτοια που οι άνθρωποι δέν πησινουν ούτε στην έκκλησία, δίδτι δέν έχουν να αγοράσοιν ούτε ένα κείο, "Ο,τι μπορείτε να ηθήσατε με την έφημερίδα σας μήπως συγκινηθή η άνάληθος κυβέρνησις.

Εύχαριστώ για την φιλοξενίαν
 ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΟΥΡΔΑΡΑΣ
 Πολιτευτής Εύρωπαιας
 κρώης Ύπουργός

Η ΠΑΛΛΕΙΟΣ ΠΑΙΔΑΓΩΓΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ

Κύριε διευθυντά,
 Εις άπάντησιν ύμετέρου σχολίου δημοσιευθέντος εις το φύλλον της 6 - 4 - 53 της (σημεριώς) έμών άναφορής με παράπονα άτίνα διετύπωσαι στουδαστρια της Παλλειου Παιδαγωγικής Ακαδημίας Πιραιώς δι' επιστάλης των πρδς έμάς, έχομεν την τιμήν να ννωρίσωμεν ύμιν ότι ο Διευθυντής της άνωτέρω Παιδαγωγικής Ακαδημίας διά της έπ' αριθμόν 337) 6 - 5 - 53 σχετικώς άναφοράς του άνέφεριν ήμιν ότι αι καθηγήτριαί των Τεχνικών και των Οικονομικών μαθη-

Εικόνα 28: Ελευθερία, Σάββατο 11 Ιουνίου 1955, φύλλο 4.



...θα λειτουργήσει με-
τά δύο μήνες στη νέα
παραθαλάσσια πολι-
τεία της Γλυφάδας,
που άνοιξε τις πύλες
της στο κοινό περί τή
μεσα του προηγούμενου
Ιουλίου. Η ταβέρνα
αυτή, που θα λειτουργή
τη και τον χειμώνα,
διαθέτει όλες τις σύγ-
χρονες εγκαταστάσεις,
προσφέροντας στους
πλάτες της κάθε εί-
δους άνεση και περι-
ποίηση.

Τον Ιούλιον άνοίγει η Γλυφάδα Ένα θαυμάσιον έργον πολιτισμού

**ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙΤΑΙ ΜΙΑ
ΝΕΑ ΥΠΕΡΠΡΟΑΓΓΕΛΙΑΣ
ΠΛΑΖ ΜΕ ΜΟΝΤΕΡΝΕΣ
ΚΑΜΠΙΝΕΣ, ΚΤΙΡΙΑ,
ΓΗΠΕΔΑ ΚΑΙ ΠΑΡΚΑ**

Του κ. Χρ. Οικονόμου

Το κοινό πρέπει να ετοιμάζεται για να απολαύσει ένα μεγαλό Εργο πολιτισμού, που είναι το καλύτερον έργο των τελευταίων χρόνων. Η Γλυφάδα, μια νέα μικρή παραθαλάσσια πολιτεία, θα άνοιξη στο κοινό τις πύλες της κατά το πρώτον δεκαπενθήμερον του προερχόμενου μήνα Ιουλίου. Η παλιά εγκαταλελειμμένη βική περιχώρησιν πλέον τή θέση της σε μια τελείως σύγχρονη κτιριακή συγκοινωνία υπεραπολιτιστική. Έκεί όπου μέχρι πριν από λίγους μήνες επικρατούσε η ακολασθησία, σήμερα βασιλεύει η άμορσία. Στους δεκαεπταεταίους, που απειροχίτων την ενοποιημένη έκταση όπου περιπατούσαν η έκονον ήλιεραστία οι λουόμενοι, δημιουργούνται τώρα μοντέρνα κτιριακά, δια-
ραιωτάτα άνθοκηπια, μικρά έβλα, έγ-

Εικόνα 29: Εμπρός, Σάββατο 11 Ιουνίου 1955, φύλλο 1.

ΝΕΑ ΕΚΚΛΗΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΚΑΤΣΩΤΑΣ ΝΑ ΜΗ ΔΙΧΟΤΟΜΗΘΗ Η ΠΟΛΙΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΝ

Ὁ Δήμος Ἀθηναίων κ. Κατσώτας ἀνεκοίνωσεν ὅτι, κατόπιν ἐπιμόνων προ-
σκλησίων τῶν περὶ τὰ Πατήσια συνοικιῶν,
ἐπεσκέφθη ἐκ νέου πάλιν τὰ ὑπὸ ἐκτέλεσιν
ἔργα διὰ τὴν προέκτασιν τῆς γραμμῆς τοῦ
ηλεκτρικοῦ σιδηροδρόμου καὶ ἐξήτασεν ἐ-
πι τότε τὴν δημιουργηθεῖσαν ἐκ τῆς δι-
χοτομήσεως τῆς πόλεως κατάστασιν καὶ
τὰ ἐκ τῶν ὑπέρων προτεινόμενα ὑπὸ τοῦ
ὑπουργείου Δημοσίων Ἔργων σχέδια διὰ
τὴν κατασκευὴν ὑπογίων διαβάσεων, κα-
τὰ τῶν ὁποίων διαμαρτύρονται οἱ δικη-
ταὶ τῶν ἀκινήτων, διότι θὰ παραστῇ ἀ-
νάγκη νὰ ρυκοτομηθῶν μεγάλη ἀξία ἀ-
κίνητα.

Ὁ Δήμος Ἀθηναίων, συνέταξεν ὁ κ.
Κατσώτας, προβλέπων ἐξ ἀρχῆς τὰς συ-
μπερίας τὰς ὁποίας θὰ εἶεν εἰς βάρος
τῆς λειτουργίας τῆς πόλεως καὶ τῶν ἀ-
ναγκῶν τῶν κατοίκων ἢ διχασμοῦ, ἐ-
πρότεινε καὶ ὑπεστήριξε διὰ παντὸς μέ-
θω τὴν στῶσιν τῆς γραμμῆς ἐντὸς ἀ-
πόγειου. Εὐρίσθημεν καὶ ἐξακολουθοῦμεν
νὰ εἴρεθα ἀπολύτως ἀντίθετοι πρὸς τὴν
λύσιν ἢ ὁποία ἐβόθη διὰ τῆς ἐσπευσμένης

ὑπογραφῆς τῆς συμβάσεως. Ἦδη τὸ ἀρ-
μόδιον ὑπουργεῖον ἐκ τῶν ὑπέρων ἀντι-
ληφθεὶς τὰς συμπερίας πού εἶχεν αὐτῆ,
προσπαθεῖ νὰ τὸς μειώσῃ μετ' ἡμῶν δια-
θέτον βαρῶνας σοβαρωτέρως ἐκτείνων τὰς
ὁποίας θὰ ἀπῆται ἡ φυσιολογικὴ καὶ ἡ
ἰατρικὴ λύσις, ἢ λύσις τοῦ ἀπογείου.
Ἐπισημαστέον εἰς ταύτην «οἱ βλέποντες
ὅτι ὑπάρχει ἀκόμη καιρὸς διὰ νὰ προ-
ληφθῇ τὸ κατὰ τῆς πόλεως ἔγκλημα, κα-
ταλύμεν τὸ ὑπουργεῖον καὶ τὴν Ἐταιρίαν
ἄμας, πρὸ τοῦ προβλήματος τὸ ὅποιον
ἀντιμετωπίζουσι ἤδη, ἀπόφρονήσουσι καὶ
θελήσουσι νὰ δώσουσι εἰς τὸ ζήτημα τῆς
προεκτάσεως τοῦ ηλεκτρικοῦ σιδηροδρόμου
τὴν ὀρθὴν λύσιν, διὰ τῶν βαρῶν τὰς
ὁποίας διαθέτουσι ἤδη διὰ τὸς ὑπογίους
διαβάσεις καὶ αἱ ὁποῖαι ἀτελῆ μόνον ἢ
μῖμετρα ἀποτελοῦν ἴσχυρι τῆς ἀλεθρίας
διχασμοῦ.

Δι' ἄλλην μίαν φερόν, κατέληξεν ὁ κ.
Κατσώτας, προειδοποιούμεν τὴν ἀνάδοχον
ἑταιρίαν, ὅτι ἔχει ὑποχρῶσιν νὰ ἀναλο-
γηθῇ τὰς ἀνάγκας τῶν κατοίκων, τὴν πό-
λιν καὶ φυσικὰ τὰς βερείας εὐλόγως τῆς.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ



Εικόνα 32: Ο Στρατάρχης Αλέξανδρος Παπάγος, Αθήνα.

(Ψηφιοποιημένη Συλλογή Ε.Λ.Ι.Α.)



Εικόνα 33: Ο Αλέξανδρος Παπάγος υποδέχεται τον Βασιλιά Παύλο στην προβλήτα του λιμανιού, 1954-1955.

(Ψηφιοποιημένη Συλλογή Ε.Α.Ι.Α.)



Εικόνα 34: Στιγμιότυπο από συνεδρίαση της Βουλής. Διακρίνονται οι βουλευτές του Ελληνικού Συναγερμού Παναγιώτης Κανελλόπουλος, Κωνσταντίνος Καραμανλής και Σπύρος Μαρκεζίνης, 1951-1952.

(Ψηφιοποιημένη Συλλογή Ε.Α.Ι.Α.)



Εικόνα 35: Η οικογένεια του Γεωργίου Καραμανλή.

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)



Εικόνα 36: Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής ως μαθητής Γυμνασίου στη Νέα Ζίχνη Σερρών, 1923.

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)



Εικόνα 37: Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής ως φοιτητής στην Αθήνα (δεξιά).

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)



Εικόνα 38: Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής ως νέος βουλευτής με τον αρχηγό του Λαϊκού Κόμματος, Παναγή Τσαλδάρη, 1935.

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)



Εικόνα 39: Κεντρικός δρόμος της Αθήνας με αμαξοστοιχίες τραμ.

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)



Εικόνα 40: Εργασίες αφαίρεσης τροχιοδρομικών γραμμών (τραμ) στην Αθήνα, 16 Νοεμβρίου 1953.

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)



Εικόνα 41: Ο Υπουργός Δημοσίων Έργων, Κωνσταντίνος Καραμανλής, επιθεωρεί τα έργα αναμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου της Παλαιάς Βουλής. Διακρίνεται ο αρχιτέκτονας Παναγιώτης Μιχελής, Δεκέμβριος 1953.

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)



Εικόνα 42: Ο Υπουργός Δημοσίων Έργων Κωνσταντίνος Καραμανλής επιθεωρεί τα εξωραϊστικά έργα μπροστά στην Παλαιά Βουλή, 26 Φεβρουαρίου 1954.

(Αρχείο Παναγιώτη Κανελλόπουλου).



Εικόνα 43: Τα εγκαίνια των έργων υδρεύσεως στο προάστιο της Αγίας Παρασκευής, παρουσία του Υπουργού Δημοσίων Έργων Κωνσταντίνου Καραμανλή, 2 Μαΐου 1954.

(Αρχείο Παναγιώτη Κανελλόπουλου)



Εικόνα 44: Ο Υπουργός Δημοσίων Έργων, Κωνσταντίνος Καραμανλής, παρίσταται στην τελετή της συμβολικής αφαίρεσης των τροχιοδρομικών γραμμών της διαδρομής Ντεπώ – Τσιμισκή και της έναρξης του έργου ανακατασκευής των οδών Βασιλέως Γεωργίου και Βασιλίσσης Όλγας. Δίπλα του διακρίνεται ο Υπουργός Βορείου Ελλάδος Ανδρέας Στράτος, 6 Μαΐου 1954.

(Αρχειό Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)



Εικόνα 45: Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής ως Υπουργός Δημοσίων Έργων αφαιρεί τις σιδηροτροχιές στη Θεσσαλονίκη, εγκαινιάζοντας με τον τρόπο αυτό την έναρξη ανακατασκευής των κεντρικότερων λεωφόρων.

(Ψηφιοποιημένη Συλλογή Ε.Α.Ι.Α.)



Εικόνα 46: Ο Υπουργός Δημοσίων Έργων Κωνσταντίνος Καραμανλής θεμελιώνει τα αρδευτικά έργα στην πεδιάδα του Αγρινίου, 17 Ιουλίου 1954.

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)



Εικόνα 47: Ο Υπουργός Δημοσίων Έργων Κωνσταντίνος Καραμανλής εγκαινιάζει τα αποστραγγιστικά έργα της Λαψίστης Ιωαννίνων, 2 Αυγούστου 1954.

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)

Ὁ Ὑπουργὸς τῶν Δημοσίων ἔργων

Ἐρεῖ ἐν ἐμοὶ καὶ παρακαλῶν τὸν κ. Παναγιώτη
Κανελλόπουλον ἐναρξασί ἔδωκε ἑπιπέρας
ἵνα εἰσπρεσβούμενος παραστή εἰς τὰ ἐγκαινία ἐνάρξιν τῶν ἔργων ὑδρεύσεως
ἐφ' ἧμιν εἰς περιοχῆς εἰς διουμιέσας πρωτευούσας, αἵτινα εἰσὶν ἐκτεθῆ
παρακαλῶν τοῦ Προέδρου εἰς Κυβερνήσεως Ἐπιτελεσίου Ἀρξάνδρου
Παυλίου καὶ τῶν Μελῶν τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἐν 3ην
Ὀκτωβρίου 1954 ἡμέραν Περικλεῖα καὶ ὄραν 10.45 π.μ. κατὰ
τὸ 16ον χιλιόμετρον εἰς Ἐδραίους ὁδοῦ Ἀνδρῶν Καλλιμάχου.

Ἀπόστασις 12 Ἀθηνῶν εἰς Θεσσοῦν
90 χιλιόμετρα ἀσφαλτοστρωμένη ὁδοῦ.

Διὰ τοῦς μὴ διαθέτορας ἴδιον μεταφορικῶν μέσων,
ἔσται ἀναχωρήσεισ διὰ λεωφορείων ἐκ τοῦ Ὑπουργικοῦ
Ληματοσίου ἔργων (Καραγιώργη Σερβίας 1) π.π.μ.

Εικόνα 48: Πρόσκληση του Υπουργού Δημοσίων ἔργων Κωνσταντίνου Καραμανλή προς τον Υπουργό Εθνικῆς Αμύνης Παναγιώτη Κανελλόπουλο, προκειμένου να παραστεί στα εγκαίνια ἐνάρξης τῶν ἔργων ὑδρεύσεως ἀπὸ τὴ λίμνη Ἰλίκη.

(Ἀρχεῖο Παναγιώτη Κανελλόπουλου).



Εικόνα 49: Τα εγκαίνια της έναρξης κατασκευής του νέου υδραγωγείου της Υλίκης παρουσία του πρωθυπουργού Αλέξανδρου Παπάγου και του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων Κωνσταντίνου Καραμανλή, 3 Οκτωβρίου 1954.

(Αρχείο Παναγιώτη Κανελλόπουλου).



Εικόνα 50: Ο Υπουργός Δημοσίων Έργων Κωνσταντίνος Καραμανλής συνοδευόμενος από τον πρωθυπουργό Αλέξανδρο Παπάγο στα έργα της λίμνης Υλίκης, 3 Οκτωβρίου 1954.

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)



Εικόνα 51: Ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων Κωνσταντίνος Καραμανλής επιθεωρεί τα εκτελούμενα έργα ύδρευσης στη λίμνη Υλίκη, 24 Ιανουαρίου 1955.

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)



Εικόνα 52: Ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων Κωνσταντίνος Καραμανλής συνοδεύει τον Βασιλιά Παύλο στην περιοχή της Ακροπόλεως προκειμένου να επιθεωρήσει τα εκτελούμενα έργα, 19 Μαΐου 1955.

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)



Εικόνα 53: Ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων Κωνσταντίνος Καραμανλής επιδεικνύει στον Βασιλιά Παύλο τα εκτεταμένα έργα που εκτελούνται στην περιοχή της Ακροπόλεως, 19 Μαΐου 1955.

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)



Εικόνα 54: Ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων Κωνσταντίνος Καραμανλής, κατά τη διάρκεια της θεμελίωσης των αντιπλημμυρικών έργων στον Έβρο. Η θεμελίωση έγινε τόσο σε τουρκικό όσο και σε ελληνικό έδαφος. Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής και ο Τούρκος Υπουργός Δημοσίων Έργων έκαναν τα αποκαλυπτήρια των αναμνηστικών στηλών, 1 Ιουνίου 1955.

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)



Εικόνα 55: Εξώφυλλο βιβλίου που εκδόθηκε το 1954 από την κυβέρνηση του Ελληνικού Συναγερμού, σκοπός του οποίου ήταν να αναδείξει την πρόοδο που επιτεύχθη σε κάθε υπουργείο ξεχωριστά, μεταξύ αυτών και το Υπουργείο Δημοσίων Έργων.

(Αρχείο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)

Σ Υ Γ Κ Ε Ν Τ Ρ Ω Τ Ι Κ Ο Σ Π Ι Ν Α Κ Σ Δ Α Δ Η Α Ν Ω Ν
Α Π Ο Τ Η Σ Α Η Ε Ε Σ Τ Ο Υ Σ Χ Ε Δ Ι Ο Υ Μ Α Ρ Σ Α Λ Μ Ε Χ Ρ Ι Τ Η Σ 30.6.1955

Πομείς	Υ Π Ο Υ Ρ Γ Ε Ι Ο							
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Δημ. Έργων (ΥΝΔΕ)	Κοιν. Προνοίας (ΥΝΚΠ)	Γεωργίας (ΥΝΓΕ)	Έμπορου (ΥΝΕΜ)	Πρ. Κυβερνή- σεως (ΥΝΙΚ)	Δικασόνης (ΥΝΔΙ)	Παλ. Παιδείας των Εργατικών (ΥΝΠε)	Βιομηχανίας (ΥΝΒΙ)
Σύνολο κατά τομείς	2.530.677.164,85	3.326.903.626,90	1.068.036.525,75	51.016.769	9.781.000	6.870.964,40	449.215.675	1.359.517.444
Οδοποιία	456.782.725,40							
Διμόνες	68.784.886,20	8.458.000	611.518.272	548.000		6.870.964,40		
Δημ. Κτίρια	26.392.457,80							
Εγγελοβελετιωτικά	1.871.659.388,60	61.550.000						
Εργασιματικά-Υδρεύσεις	81.858.000,00			50.468.769	9.781.000			
Πουρλιμίδες	456.518.272,00							
Οικισμός	1.755.957.566,00	3.060.159.600						
Υγεία	46.047.594,00	196.323.426,50	456.518.253,75					
Γεωργία	4.521.675,00							
Βιομηχανία								1.312.973.848
Επαγγ. Εκπαίδευσις	30.000.000,00						419.211.675	46.087.596
Εκπαίδευσις (Στοιχειώδης-Μεση- Ανώτατη)	161.540.000,00							
Μουσεία- Μνημεία	121.586.084,00							
Μικρά Κοινοφελή	195.691.095,00						30.004.000	
Πολ. Αεροπορία	768.117.760,50							
Συδνηροδρομοί	70.000,00							
Διάφορα	23.189.706,85	412.600						456.000

Συνέχεια εις την επομένην σελίδα

Εικόνα 56: Πίνακας διαφόρων δαπανών από τη λήξη του Σχεδίου Μάρσαλ μέχρι τις 30 Ιουνίου του 1955, μεταξύ αυτών και το Υπουργείο Δημοσίων Έργων.

(Αρχειο Ιδρύματος Κωνσταντίνου Καραμανλή)

ΣΥΝΤΟΜΟ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ

Η Αικατερίνη Τσίνα γεννήθηκε στην Πρέβεζα το 1991 και αποφοίτησε από το 1ο Γενικό Λύκειο Λευκάδας το 2009. Ακολούθως, εισήχθη στο Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας της Φιλοσοφικής Σχολής του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων με υποτροφία του Ιδρύματος Κρατικών Υποτροφιών (ΙΚΥ). Κατά τη διάρκεια των προπτυχιακών της σπουδών επέλεξε την κατεύθυνση της Ιστορίας και έλαβε το πτυχίο της το 2013. Κατόπιν εισήχθη στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών, του ίδιου τμήματος, με τίτλο «Νεώτερη και Σύγχρονη Ελληνική Κοινωνία: Ιστορία – Λαϊκός Πολιτισμός» και ειδίκευση «Πηγές και Μεθοδολογία στην Ιστορία». Έχει εργασθεί ως Αρχιονόμος στο Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, στην Κεντρική Βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων, καθώς και στην ATS Informatics S.A. Ακόμα, έχει εργασθεί ως Βιβλιοθηκονόμος στην Κεντρική Βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων. Τα ερευνητικά της ενδιαφέροντα εστιάζουν στην κοινωνία, στην οικονομία και στην πολιτική κατά τους νεώτερους και σύγχρονους χρόνους.