



370

ΤΕΥΧΟΣ

08/1965

Η ΠΤΩΣΙΣ

Στις 15 Ιουλίου 1965 ο πρωθυπουργός Γεώργιος Παπανδρέου εξαναγκάστηκε σε παραίτηση από τον βασιλιά Κωνσταντίνο, επειδή θέλησε να αναλάβει ο ίδιος το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, αντί του Πέτρου Γαρουφαλιά, εκλεκτού του Παλατιού. Την ίδια ημέρα ορίστηκε κυβέρνηση από αποσχισθέντα στελέχη του κόμματός του, της Ένωσης Κέντρου, που κατηγορήθηκαν ως «Αποστάτες». Ακολούθησε μία περίοδος έντονης πολιτικής ανωμαλίας που οδήγησε τελικά στο πραξικόπημα της 21ης Απριλίου 1967.

Το περιοδικό σε **κύριο άρθρο** (τεύχος 370, Αύγουστος 1965) έγραφε για την πτώση του Γεωργίου Παπανδρέου: «Ματαίως αναζητεί τώρα "ενόχους". Ματαίως κατονομάζει "προδότες". Ματαίως προσποιείται το θύμα σκευωριών και δολιοφθοράς [...]. Δεν επροδώθη. Επρόδωσε. Τον εαυτόν του, το 53%, τους θαυμαστές του, την Ένωση Κέντρου, την εύνοια της τύχης, τις ειδικές μας ελκρινείς προσδοκίες. Δεν παύουν άλλοι διά την πτώσιν του. Δεν παύομεν ημείς αν, με αυστηρότητα και δικαιοσύνη κρίνοντας, τον καταδικάζομεν. Εκείνος το επέτρεψε διά της πολιτείας του. Ούτε χαιρόμεν διά το κατόντημά του. Ανακούφισιν αισθανόμεθα μόνον διά την πτώσιν του μετά το κατόντημα. Ανακούφισιν, αλλά και αγωνίαν».

342

ΤΕΥΧΟΣ

04/1963

THE
ATHENS
HILTON

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΝ ΕΓΚΑΛΛΩΠΙΣΜΑ
ΠΗΓΗ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΘΗΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Το ξενοδοχείο Χίλτον, ένα από τα πλέον εμβληματικά ξενοδοχεία στην Αθήνα, οικοδομήθηκε την περίοδο μεταξύ 1958-1963, έπειτα από μελέτη των αρχιτεκτόνων Εμμανουήλ Βουρέκα, Προκόπη Βασιλειάδη και Σπύρου Στάικου. Η ανέγερσή του σήμανε την είσοδο της χώρας στην παγκόσμια τουριστική αγορά πολυτελείας.

Τα εγκαίνια του πραγματοποιήθηκαν τον Απρίλιο του 1963, με τριήμερες εκδηλώσεις που συγκέντρωσαν εκλεκτούς καλεσμένους ανά τον κόσμο. Στην τελετή παρέστη και ο ίδιος ο ιδιοκτήτης της σειράς ξενοδοχείων, Κόνραντ Χίλτον, ο οποίος είχε δηλώσει μεταξύ άλλων ότι «Το ξενοδοχείο Χίλτον Αθηνών είναι το ωραιότερο Χίλτον του κόσμου»: «Το «Athens Hilton» είναι το μεγαλύτερο, το πολυτελέστερο και το λαμπρότερο ξενοδοχείο που, ως τώρα τουλάχιστον, έχει να επιδείξει η Ελλάδα. Όλοι ξέρουν πού βρίσκεται: στην περιοχή του «Ευαγγελισμού», μέσα στην καρδιά της Αθήνας. Μεγάλο, μοντέρνο, φωτεινό, ένα περίεργο κράμα από αμερικανικό στοιχείο και κλασική ελληνική γραμμή, διακρίνεται από πολύ μακριά, με τον κατάλευκο όγκο του. Έχει ύψος 50 μέτρων, και έκταση οικοπέδου 23.500 τετραγωνικών μέτρων.

Εδώ και αρκετές βδομάδες, είχε πάρει την οριστική του μορφή και, παρ' όλο που δεν είχε ακόμα παραδοθή στη διάθεσι του κοινού, πλήθος άνθρωποι πηγαινοέρχονταν στους διαδρόμους, πλημμύριζαν τα μπαρ, τις τραπεζαρίες, την απέραντη αίθουσα του χορού...

Κοφτά και βιαστικά παραγγέλματα, ακούγονταν παντού τριγύρω. Ήταν οι εργάτες που δούλευαν, αυτές τις τελευταίες ημέρες, ακόμα πιο πυρετικά για να προλάβουν τα εγκαίνια. Πόσες φορές μέχρι τώρα δεν είχαν προαναγγελθή τα εγκαίνια αυτά! Πόσες αναβολές! Ακόμα και η πυρκαϊά καθυστέρησε την ολοκλήρωσί του».



Άποψις του μεγαλοπρεπούς κτιρίου
του «Χίλτον»

344
ΤΕΥΧΟΣ
06/1963

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΝΤΕ ΓΚΩΛ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΕΙ ΜΕ ΤΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΑΣ ΤΑΞΕΙΣ

Στις 16 Μαΐου του 1963 έφτασε στην Αθήνα ο πρόεδρος της Γαλλικής Δημοκρατίας στρατηγός Σαρλ Ντε Γκωλ, συνοδευόμενος από τον υπουργό Εξωτερικών Κουβ ντε Μιρβίλ. Η υποδοχή που του έγινε ήταν ιδιαίτερα εντυπωσιακή. Η σταθερή στάση της Γαλλίας συνετέλεσε σε αποφασιστικό βαθμό στην ευόδωση των διαπραγματεύσεων της Ελλάδας για τη Σύνδεση με την ΕΟΚ, το 1960.

Ο πρωθυπουργός, Κωνσταντίνος Καραμανλής, επισήμανε ότι «χωρίς την παρέμβαση του Ντε Γκωλ κατά την τελευταία στιγμή, η προσπάθεια της Συνδέσεως θα είχε ναυαγήσει». Είναι, ακολούθως, μάλλον αναμενόμενη η υποδοχή που του επιφύλαξε, τον Μάιο του 1963, ο ελληνικός λαός.

Ο ίδιος ο Γάλλος Πρόεδρος ήταν τόσο ενθουσιασμένος, ώστε να προσθέτει συνεχώς στο πρόγραμμά του νέες εμφανίσεις. Μία από τις εμφανίσεις του ήταν και η ομιλία του η οποία οργανώθηκε από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο (ΕΒΕ) Αθηνών και πραγματοποιήθηκε μπροστά σε εκτενές επιχειρηματικό ακροατήριο: «Το Σάββατο 19 Μαΐου, εις την μεγάλην αίθουσαν του Ζαππείου, ο στρατηγός Ντε Γκωλ ωμίλησεν ενώπιον συγκεντρώσεως υπερχιλίων εκπροσώπων των παραγωγικών τάξεων της χώρας, οργανωθείσης υπό του ΕΒΕ. Αθηνών. Ούτος εκάλεσε τας τάξεις ταύτας να αναπτύξουν ακόμη περισσότερον τας οικονομικάς και επιχειρηματικάς σχέσεις των με την Γαλλίαν».



386
ΤΕΥΧΟΣ
12/1966

Ο ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΤΗΣ ΓΗΣ ΤΟ ΕΤΟΣ 2.000 Μ. Χ.

Τον εικοστό αιώνα ο κόσμος γνώρισε τη μεγαλύτερη αύξηση στον πληθυσμό του σε ολόκληρη την ανθρώπινη ιστορία λόγω των μειώσεων στη θνησιμότητα σε πολλές χώρες, των προόδων στην ιατρική και της μεγάλης αυξήσεως στην αγροτική παραγωγικότητα. Αλλά, όπως δείχνουν τα πορίσματα του Β' Παγκοσμίου Πληθυσμιακού Συνεδρίου το 1966 στο Βελιγράδι, ήδη **προβλεπόμενα** έντονα η **ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση**, σε παγκόσμια κλίμακα: «Είναι προφανές ότι δεν ήτο δυνατόν να επιτευχθή ομοφωνία των μετασχόντων του συνεδρίου, δεδομένου ότι εις αυτό έλαβον μέρος 900 εμπειρογνώμονες διαφόρων ειδικοτήτων και διαφορετικής εθνικότητας και ανεγνώσθησαν ή ανακοινώθησαν 500 μελετήματα, αναγόμενα εις τους πλέον ποικίλους κλάδους ερεύνης, από το ζήτημα της επαρκείας των ορυκτών και καυσίμων διά την διογκουμένην ανθρωπότητα, μέχρι της ιστορίας του γήινου πληθυσμού.

381
ΤΕΥΧΟΣ
07/1966

επι τελους ! η αγγλια συνδεεται με την ευρωπηνη



Η σιδηροδρομική σήραγγα της Μάγχης μήκους 50,5 χιλιομέτρων κάτω από τη Μάγχι, στο στενό του Ντότβερ, εγκαινιάστηκε το 1994 και αποτελεί την πρώτη εδαφική σύνδεση της Μεγάλης Βρετανίας με την ηπειρωτική Ευρώπη. Η συμφωνία της Μεγάλης Βρετανίας με τη Γαλλία για συνεργασία σε ένα από κοινού σχέδιο έκρυβε πίσω της ένα έντονο πολιτικό παρασκήνιο και αποτέλεσε τότε ένα σημάδι της εξέλιξης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας προς την Ενωμένη Ευρώπη. Το **κείμενο** —κατ' αποκλειστικότητα της ΒΕ— μετέδιδε τον ενθουσιασμό που επικρατούσε εν όψει αυτού του τόσο σημαντικού, από κάθε άποψη, εγχειρήματος: «Δεν είναι πολύ μακράν η ημέρα καθ' ην θα εγκαινιασθή η διά ξηράς συγκοινωνία μεταξύ Ηπειρωτικής Ευρώπης και Βρετανικών νήσων. Βεβαίως, την στιγμήν που συντάσσεται το παρόν δεν είναι ακόμη γνωστόν ποία τεχνική λύσις θα προκριθή: Σύνδεσις με υπογείαν (κάτω από τον πυθμένα της Μάγχης) σύριγγα ή με υποθαλασσίους σωλήνας; Εν βλέμμα εις την ιστορίαν, από της ρωμαϊκής περιόδου μέχρι του Β' παγκοσμίου πολέμου, είναι αρκετόν διά να καταφανή η πράγματι ιστορική σημασία του μεγάλου αυτού τεχνικού έργου. Μήπως είναι τυχαίον, ότι, ενώ πρόκειται να συνδεθί διά ξηράς η Αγγλία με την Γαλλίαν, όλοι γράφουν ότι συνδέεται η Αγγλία με την Ευρώπην;».



**JOHN
FITZGERALD
KENNEDY**

**351
ΤΕΥΧΟΣ
01/1964**

Ο Τζον Φιτζέραλντ Κένεντι, 35^{ος} Πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών, δολοφονήθηκε στις 12:30 τοπική ώρα, την Παρασκευή 22 Νοεμβρίου του 1963, στην πλατεία Ντίλι στο Ντάλας του Τέξας. Τα ακριβή περιστατικά της δολοφονίας, που είναι μια από τις πλέον συζητημένες του εικοστού αιώνα, παραμένουν ακόμα και σήμερα σε μεγάλο βαθμό άγνωστα.

Αλλά, ο τρόπος με τον οποίο έφυγε από τη ζωή **συγκλόνισε την παγκόσμια κοινότητα**, από άκρη σε άκρη: «Λίγες φορές το τόσο σύντομο πέρασμα ενός ανθρώπου άφησε τέτοια έντονα ίχνη στη μοίρα της πατρίδας του, στα βλέμματα της Παγκόσμιας Ιστορίας και στις καρδιές των ανθρώπων, απ' τη μια άκρη του πλανήτη μας ως την άλλη. . .

Λίγες φορές ο θάνατος ενός ανθρώπου συνετάραξε τόσο βαθειά τον εσωτερικό κόσμο μιας ανθρωπότητας, συνηθισμένης στις τραγωδίες, στις καταστροφές, στην αγωνία και στο αγχώδες αίσθημα μιας αένανς απώλειας, όσο του John Fitzgerald Kennedy [. . .]. Δεν είχε την μεγαλοπρέπεια ενός De Gaulle. Δεν είχε την ιστορική πείρα ενός Adenauer ή ενός Churchill. Δεν είχε, τέλος, την αίγλη ενός Eisenhower ή την πολιτική δύναμη ενός Roosevelt. Ήταν ένας νέος άντρας, με παιδικό πρόσωπο, φωτισμένο από ένα πρόσχαρο χαμόγελο, γεμάτος πείσμα και αποφασιστικότητα, έμπνευσι και πίστι, ρεαλισμό και ιδανικά».

Εν τούτοις, υπήρξαν ωρισμένα θεμελιώδη σημεία επί των οποίων αι γνώμαι συνέπεσαν: Εγένετο δεκτόν ότι ο πληθυσμός της υδρογείου θα εξακολουθήσει αυξανόμενος με ταχύν ρυθμόν, ούτως ώστε εν έτει 2000 μ.Χ. θα κατοικούν την γην 6.000.000.000 (εξ δισεκατομμύρια) ατόμων, δηλαδή αριθμός διπλάσιος του σημερινού [. . .]. Εκεί όπου τώρα μένει ένας άνθρωπος θα παλαίουν δύο διά την αυτήν θέσιν υπό τον ήλιον».

**320
ΤΕΥΧΟΣ
06/1961**

Η ΝΕΑ ΜΕΘΟΔΟΣ «ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΣ» ΕΝΟΣ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

ΤΟ ΜΑΡΚΕΤΙΝΚ

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο σε όλες, σχεδόν, τις χώρες της Ευρώπης υπήρξε μια έντονη οικονομική ανάπτυξη, ως αποτέλεσμα της διάθεσης για αναδιοργάνωση όλων των οικονομιών που είχαν καταστραφεί. Σύντομα, αναπτύχθηκε το διεθνές εμπόριο και για πολλές χώρες η πλήρης απασχόληση του εργατικού δυναμικού αποτελούσε πραγματικότητα. Έτσι, κάτω από αυτές τις συνθήκες **άρχισε να χρησιμοποιείται ένας καινούργιος όρος** στους τομείς της διαφήμισης και των πωλήσεων: το marketing. «Η έκφρασις Μάρκετινκ, η έννοια της εκφράσεως αυτής και ο ρόλος που παίζει ο σημαντικός αυτός τομέυς εις την επιτυχίαν μιας συγχρόνου Επιχειρήσεως είναι κάτι το σχετικώς νέον. Με λίγα λόγια, με την έκφρασιν Μάρκετινκ συμπεριλαμβάνομεν σήμερον όλας εκείνας τας ενεργείας, όλην την δραστηριότητα και όλην την τέχνην που απαιτούν αι σύγχρονοι τοπικάί και διεθνείς συνθήκαι συναγωνισμού, διά να μετακινήσωμεν το προϊόν μιας Βιομηχανίας από τας Αποθήκας του Εργοστασίου, όπου παράγεται, εις την οικίαν του καταναλωτού».

**483
ΤΕΥΧΟΣ
01/1975**

ΤΩΡΑ, ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΘΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ «ENFIELD - ΝΕΩΡΙΟΝ»

Από το ένα νησί στο άλλο – από τη Μεγάλη Βρετανία στη Σύρο: Αυτό ήταν το ταξίδι του ελληνικού ηλεκτρικού αυτοκινήτου Enfield 8000, το οποίο σήμερα δεν αποτελεί κάτι περισσότερο από ιστορική αναφορά. Και όμως, ο εφοπλιστής Γιάννης Γουλανδρής έφερε την παραγωγή του από την Αγγλία στο νησί των Κυκλάδων στο τέλος του 1973 έχοντας υψηλές προσδοκίες.



Τα μοντέλα «μπερλίνα» (αριστερά) και «μπικίνι» (δεξιά).

Η κρίση που περνούσε η πετρελαιο-βιομηχανία στις αρχές της δεκαετίας του '70 τον ενέπνευσε να εισαγάγει στην παγκόσμια αγορά μια πρωτοποριακή λύση. Οραματιζόταν την αντικατάσταση των βενζινοκίνητων αμαξιών με ηλεκτρικά. Έτσι, αγόρασε τη βρετανική εταιρεία Enfield που μέχρι τότε σχεδίαζε δοκιμαστικά ηλεκτροκίνητα μοντέλα περιορισμένης κυκλοφορίας. Στόχος του ήταν να πάει την εταιρεία ένα βήμα παρακάτω. Αλλά, το 1977 το εργοστάσιο στη Σύρο θα έβαζε οριστικά λουκέτο με τον Γουλανδρή να εκφράζει τη δυσaréσκειά του για τα εμπόδια, τα οποία ο ίδιος θεωρούσε ότι το ελληνικό κράτος έβαζε στο δρόμο του: «Τώρα, λοιπόν, συνεστήθη, και εις την χώραν μας, βιομηχανία ηλεκτρικών αυτοκινήτων, υπό την επωνυμία "Enfield-Νεώριον" με έδραν την Ερμούπολιν Σύρου και με γραφεία εις τον Πειραιά».

Η αναφερόμενη νέα ελληνική επιχείρησις έχει θέσει εις ενέργειαν ευρύ πρόγραμμα κατασκευής και εις την Ελλάδα ηλεκτρικών αυτοκινήτων διαφόρων τύπων. Και ήδη, μετά μακροχρόνιον σειράν ερευνών και δοκιμών εις βασικά θέματα της δημιουργίας της εν λόγω επιχειρήσεως, ως και της οργανώσεως παραγωγής, τίθενται τα θεμέλια προς δημιουργίαν μιας σημαντικής βιομηχανίας, της οποίας το προϊόν (το ηλεκτρικόν αυτοκίνητον) δύναται να αποτελέση βασικόν μέσον συγκοινωνίας εις τα πόλεις όλου του κόσμου. Τα παραγόμενα υπό της εταιρίας "Enfield-Νεώριον" ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι δύο κυρίως τύπων: Το E-8000 "μπερλίνα" (κλειστόν μικρόν ηλεκτρικόν όχημα δύο θέσεων) και το E-8000 "μπικίνι" (ανοικτόν μικρόν ηλεκτρικόν όχημα πέντε θέσεων, τύπου "τζιπ", το οποίον κατά τον χειμώνα προστατεύεται με πανίνην καλύπτραν).

417
ΤΕΥΧΟΣ
07/1969

**«ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 69» ΚΑΙ ΤΟ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ «ΝΑΥΤΙΛΟΡΑΜΑ»**
Ἡ σημαντικωτέρα ἐκδήλωσις τοῦ «ἔτους ἑλληνικῆς ναυτιλίας»

Έχοντας συμπληρώσει περισσότερες από πέντε δεκαετίες, η Διεθνής Ναυτιλιακή Έκθεση «Ποσειδώνια» θεωρείται πλέον το σημαντικότερο εμπορικό γεγονός της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας αλλά και της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας. Μια έκθεση κατά τη διάρκεια της οποίας κλείνονται νέες συμφωνίες και δρομολογούνται οι μελλοντικές εξελίξεις. Η πρώτη έκθεση των Ποσειδωνίων **πραγματοποιήθηκε στο Ζάππειο το 1969**: «Το πλέον σημαντικό γεγονός, διεθνούς απηγήσεως, του "Έτους της Ναυτιλίας", υπήρξεν ασφαλώς,



Φωτό από την έναρξη της έκθεσης των Ποσειδωνίων, στο Ζάππειο, αρχές της δεκαετίας του '70 / αρχείο Θέμη Βώκου



**ΘΡΙΑΜΒΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ
ΤΗΣ «ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ»
ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΚΛΟΓΑΣ**

**Η ΠΡΩΤΗ, ΜΕΤΑ ΟΚΤΑΕΤΙΑΝ,
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ**

**ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ο κ. ΚΩΝΣΤ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**

Η διενέργεια των πρώτων ελεύθερων εκλογών έπειτα από τη δικτατορία των Συνταγματαρχών (1967-1974) είναι μείζον ιστορικό γεγονός και αποτέλεσε καμπή στην πορεία προς την πλήρη ομαλοποίηση της πολιτικής ζωής, καθώς ανέδειξε **μια ισχυρή κυβέρνηση** που διέθετε αδιαμφισβήτητη λαϊκή εντολή, ενώ επέτρεψε και την καταγραφή της λαϊκής απήχησης όλων των πολιτικών δυνάμεων της χώρας. Επιπλέον ανέδειξε την Ε' Αναθεωρητική Βουλή, που ήταν επιφορτισμένη με την εκπόνηση νέου Συντάγματος.

«Αι διεξαχθείσαι την 17η Νοεμβρίου ε.ε. εκλογαί ανέδειξαν πλειονοψηφούν το κόμμα "Νέα Δημοκρατία" του κ. Κωνσταντίνου Καραμανλή, το οποίον συνεκέντρωσε το 54,4% των εγκύρων ψήφων, καταλαβόν 220 έδρας εν τη Βουλή. Την 21ην Νοεμβρίου ωρκίσθη υπό του Αρχιεπισκόπου Αθηνών κ. Σεραφείμ, ενώπιον του Προέδρου της Δημοκρατίας στρατηγού κ. Φαίδωνος Γκιζίκη, η κυβέρνησις του κ. Κωνστ. Καραμανλή, η πρώτη, μετά οκταετίαν, κοινοβουλευτική κυβέρνησις της χώρας μας».

483
ΤΕΥΧΟΣ
01/1975

459

ΤΕΥΧΟΣ

01/1973

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΜΟΙ

ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΕΣ Ή
«ΑΝΘΡΑΚΕΣ Ο ΘΗΣΑΥΡΟΣ»
ΤΗΣ ΘΑΣΟΥ:

Ήδη κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο τα γερμανικά στρατεύματα στην Ελλάδα αναζητούσαν πετρέλαιο για να ανεφοδιάζουν τα τανκς τους και κατέστρωναν μεγαλεπήβολα σχέδια για εξορύξεις στο Βόρειο Αιγαίο και συγκεκριμένα στη θάσο. Το 1968 η υπόθεση πήρε μία μάλλον απρόσμενη τροπή. Εκείνη τη χρονιά η στρατιωτική χούντα στην Ελλάδα μεταβίβασε σε πέντε αμερικανικές εταιρείες το δικαίωμα εκμετάλλευσης για συνολικά 60.000 τ.χλμ. περίπου. Τα πρώτα αποτελέσματα των υποθαλάσσιων ερευνών για πετρέλαιο και φυσικό αέριο ήταν ενθαρρυντικά: «Κατά τις προμνησθείσας ανακοινώσεις, οι γεωτρήσεις και έρευνες διεξήχθησαν εις βάθος κυμαίνοντες μεταξύ 5.200 – 5.300 ποδών (περίπου 1.750 μέτρων) εις τρεις ζώνες, εις πάσας δε ταύτας διεπιστώθη η δυνατότης αποδόσεως ποσότητας περίπου 10.500.000 κυβικών ποδών φυσικού αερίου, ανά εικοσιτετράωρον, προς άντλησίν της υπό ειδικού σκάφους. Η αναφερομένη ποσότης θεωρείται, κατ' αρχήν, υπό των ειδικών ως επαρκές όριον διά την οικονομικήν εκμετάλλευσιν του αερίου».

409

ΤΕΥΧΟΣ

11/1968

ΜΙΑ «ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ» ΜΕ ΕΤΗΣΙΟΝ «ΤΖΙΡΟΝ»
ΔΙΣΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΔΡΑΧΜΩΝ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ “ΜΟΔΑ,,!

Η ιστορία της μόδας που γνωρίζουμε σήμερα ουσιαστικά ξεκίνησε στις αρχές του εικοστού αιώνα, όπου μετά τις κρίσεις που επέφεραν οι πόλεμοι η μόδα παύει να είναι πλέον μόνο για τους πλούσιους και γίνεται προσιτή και στις μεσαίες τάξεις. Και, βέβαια, η μόδα ως επιχειρηματική πράξη, **δεν έπαψε ποτέ να εκπλησσει** με τις τεράστιες δυνατότητές της: «Κάθε φορά που μία νέα επιταγή της “μόδας” ανεβάζει ή μακραίνει το μήκος της φούστας των γυναικών, ή

η οργανωθείσα υπό της Maritime Presentations Ltd διεθνής ναυτιλιακή έκθεση “Ποσειδώνια 69” από 2-8 Ιουλίου, εις το Ζάππειον Μέγαρον. Άνω των 100 εκθετών από 15 σημαντικές ναυτιλιακές χώρες, περιλαμβανομένης της Ελλάδος, συμμετέχουν εις την έκθεσιν αυτήν [...].

Κύριος σκοπός της διεθνούς ναυτιλιακής εκθέσεως “Ποσειδώνια 69” η οποία ετέθη υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, της Πανελληνίου Ακτοπλοϊκής Ενώσεως και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, ήτο να προσφέρει εις την παγκόσμιον ναυτιλιακήν βιομηχανίαν την ευκαιρίαν να παρουσιάση προς τους Έλληνας πλοιοκτήτας τα καλύτερα και πλέον πρόσφατα προϊόντα, τα οποία διαθέτει προς πώλησιν».

407

ΤΕΥΧΟΣ

09/1968

Εις τα “Ελληνικά Ναυπηγεία” Σκαρμαγκά καθειλύκθη το πρώτον σκάφος τύπου SD 14

Στοθμόν διά τήν ιστορίαν των «Ελληνικών Ναυπηγείων», αλλά και διά τήν ελληνικήν εμπορικήν ναυτιλίαν, απέτέλεσεν ή πρόσφατος καθέλκυσις του πρώτου εν Ελλάδι κατασκευασθέντος φορτηγού σκάφους τύπου SD 14

Τα «Ελληνικά Ναυπηγεία», κατά τη δεκαετία του '60, βρίσκονταν σε μεγάλη ακμή με συνεχείς επενδύσεις, επεκτάσεις – πολλά τα βαπόρια που έρχονταν για επιθεωρήσεις, επισκευές και μετατροπές, ενώ γίνονταν και νέες ναυπηγήσεις. Αλλά σταθμός για την ιστορία τους ήταν η **καθέλκυση του πρώτου κατασκευασθέντος στην Ελλάδα φορτηγού σκάφους, το 1968:**

«Η ημέρα που καθειλύκθη εις τα “Ελληνικά Ναυπηγεία” του Σκαρμαγκά το πρώτον φορτηγόν σκάφος τύπου SD 14, το οποίον κατασκευάσθη εξ ολοκλήρου εις την Ελλάδα, υπήρξεν ίσως η σημαντικώτερα που έχουν γνωρίσει τα Ναυπηγεία μέχρι σήμερα. Και η δεξίωσις που ηκολούθησε την καθέλκυσιν, μία από τας λαμπροτέρας που έχουν δοθή εις τας εγκαταστάσεις της (πρώτης εις την σειράν των 100 μεγαλυτέρων μονάδων της χώρας, βάσει του εις αυτάσ απασχολούμενου προσωπικού) τεραστίας αυτής βιομηχανίας του τόπου μας. Ανάδοχος του πλοίου ήτο η Κυρία Ευγενία Σπ. Νιάρχου, ευτυχής μητέρα του ιδρυτού των “Ελληνικών Ναυπηγείων” κ. Σταύρου Νιάρχου.

Το όνομα δε που έδωσεν εις το νεοβάπτιστον σκάφος είναι μεγαλοπρεπές και συμβολικόν μαζή: “Ελληνική Αναγέννησις”».

Η Κυρία Ευγενία Σπ. Νιάρχου «βαπτίζει» το ελληνικόν σκάφος SD 14. Παραπλευρώσας, ο κ. Κ. Αρακάτοπος παρακολουθεί.





Ο κ. Αριστοτέλης Ωνάσης μαζί με τον υιόν του Αλέξανδρον

409
ΤΕΥΧΟΣ
11/1968

Ο Κ. ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΩΝΑΣΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΕΙ ΤΩΡΑ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΕΠΕΝΔΥΣΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Καλλιέργησε όσο κανένας άλλος τον μύθο του Έλληνα κροίσου, ενός πολυμήχανου επιχειρηματία με πολυτάραχο βίο που εξακολουθεί ακόμη και σήμερα να **εμπνέει και να τραβάει τα φώτα της δημοσιότητας**, σαρανταπέντε χρόνια μετά τον θάνατό του: «Η πρόσφατη είδησι των γάμων του μεγαλοεφοπλιστού κ. Αριστοτέλη Ωνάση και της κ. Ζακελίν Κέννεντυ –της χήρας του θρυλικώτερου, ίσως, Προέδρου των Ηνωμένων Πολιτειών, μετά από τον Αβραάμ Λίνκολν- έπεσε σαν βόμβα στο διεθνές ειδησεογραφικό στερέωμα [...]».

Μολαταύτα, ο κόσμος που χρόνια τώρα έχει συνηθίσει να “ρουφάη” άπληστα κάθε είδηση σχετική με την ιδιωτική ή μη ζωή του δαιμόνιου συμπατριώτη μας και να θέλη να πληροφορηθεί κάθε λεπτομέρεια για το “πώς ντύνεται”, “ποιους συναναστρέφεται” και “πώς τα περνάει η Τζάκυ” θα έπρεπε να μην είχε τόσο εκπλαγή [...].

Αλλά για τους οικονομικούς κύκλους, ειδικότερα δε τους ελληνικούς, η έκπληξι ήταν πολύ σοβαρότερη όταν ο κ. Ωνάσης άφησε για λίγο την νύφη μόνη στον Σκορπίο, για να πετάξει ξαφνικά στην Αθήνα. Σκοπός: Μία σειρά συνομιλιών και διαπραγματεύσεων με τον Υπουργό Συντονισμού κ. Μακαρέζο και τον Υπουργό Αναπληρωτή Συντονισμού κ. Ροδινο-Ορλάνδο, στις οποίες, για πρώτη φορά, έλαβε μέρος και ο υιός Ωνάσης. Αντικείμενο: Μία τεράστια επένδυσις 400.000.000, περίπου, δολλαρίων στην Ελλάδα, η οποία θα πραγματοποιηθή σε συνεργασία με την αμερικανική εταιρία “Ρέυνολντς”.

Η συμφωνία περιλαμβάνει την κατασκευή εργοστασίου αλούμινας και αλουμινίου, ενώ, παράλληλα, προβλέπεται και η ίδρυσι τρίτου διυλιστηρίου, ναυπηγικής μονάδος, καθώς και η εκπόνησι τουριστι-

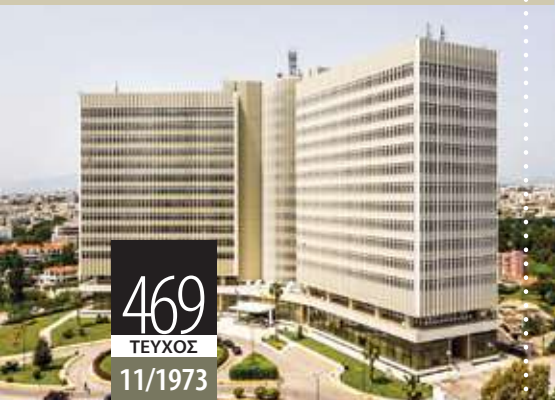


στολίζει με πολύχρωμα λουλούδια και “ψυχεδελικά” σχήματα τα –πάλαι ποτέ- συντηρητικά ανδρικά κοστούμια, η κοινή γνώμη (θαμπωμένη ή αγανακτισμένη) από τας εκάστοτε νέας “τάσεις”, πολύ ολίγον σκέπτεται να ασχοληθή με τα τεράστια οικονομικά συμφέροντα που είναι αρρήκτως συνδεδεμένα με την “μόδαν” και τους ευφείς επιχειρηματίας που την κατευθύνουν. Eis την πραγματικότητα, η “μόδα” κινεί και κατευθύνει τα τύχας ολοκλήρων οικονομικών “τραστ”, με ετήσιον τζίρον δισεκατομμυρίων δραχμών, και αποτελεί (διά τα χώρας όπου παρουσιάζεται ιδιαίτερος ανεπτυγμένη) βασικήν πλουτοπαραγωγική πηγήν και σοβαρόν κεφάλαιον διά την εθνικήν οικονομίαν».

436
ΤΕΥΧΟΣ
02/1971

ΤΟ ΙΑΠΩΝΙΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΘΑΥΜΑ

Η Ιαπωνία είναι μία από τις ισχυρότερες βιομηχανικές χώρες που ανταγωνίζεται Η.Π.Α. και Ευρώπη και της οποίας η επιθετική εξαγωγική πολιτική φόβιζε και φοβίζει τη Δύση τις τελευταίες δεκαετίες. Μάλιστα, την εικοσαετία 1960-1980 παρουσίαζε ιδιαίτερα υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, με μέση τιμή γι’ αυτή την περίοδο το 8%. Αυτή η μεγάλη οικονομική ανάπτυξη της Ιαπωνίας η οποία συντελέστηκε μεταπολεμικά αποτέλεσε το **«ιαπωνικό θαύμα»** – ένα εντυπωσιακό φαινόμενο προς διερεύνηση: «Μικρό νησιωτικό κράτος, καταστραφέν ολοσχερώς κατά τον Δεύτερον Παγκόσμιον Πόλεμον, η Χώρα του Ανατέλλοντος Ηλίου ευρέθη, μάλλον αναπάντεχα, εις το προσκήνιον της διεθνούς βιομηχανικής κινήσεως. Με ακαθάριστον εθνικόν προϊόν 200.000 εκ. δολλαρίων περίπου, κατέχει σήμερον την δευτέραν, μετά τας Ηνωμένας Πολιτείας, θέσιν εις τον ελεύθερον κόσμον. Αι εξαγωγαί της (και εφέτος υπολογίζεται ότι η Ιαπωνία θα εξαγάγη αγαθά αξίας 19.000 εκ. δολλαρίων) έχουν παίξει σπουδαίον, και κρίσιμον ρόλον εις την ανάπτυξιν της χώρας, η οποία πρέπει να πωλήσῃ διά να επιζήσῃ. Πρέπει να εισαγάγῃ τας πρώτας ύλας, εφ’ όσον η ίδια διαθέτει ελαχίστας, και πρέπει να τας πληρώσῃ με πολύτιμον συνάλλαγμα, το οποίον μόνον εκτεταμένα εξαγωγαί δύνανται να αποφέρουν».



469
ΤΕΥΧΟΣ
11/1973

ΕΘΕΜΕΛΙΩΘΗ ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Στα μέσα της δεκαετίας του 1960 το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΤΕ αποφάσισε να κατασκευαστεί ένα επιβλητικό κτίριο στο Μαρούσι για να στεγάσει όλες τις διάσπαρτες υπηρεσίες του Οργανισμού.

Λίγο αργότερα διενεργήθηκε ο πανελλήνιος διαγωνισμός. Ήταν η ομάδα των αρχιτεκτόνων του Πλάτωνα Μασσέλου, Γρηγόρη Μαυρομάτη και Δημήτρη Νάκου που τελικά ανέλαβαν την υλοποίηση του μεγαλόπνοου σχεδίου. Η πρότασή τους προέβλεπε πολυώροφο κτίριο σχήματος «αστέρος εν κατόψει», για να αποκτήσει η ελληνική πρωτεύουσα ένα από τα πλέον αναγνωρίσιμα κτήριά της: «Την 29ην παρελθόντος μηνός Οκτωβρίου εγένετο υπό του υποδιοικητού του ΟΤΕ κ. Δ. Νικολακοπούλου –λόγω απουσίας του διοικητού κ. Α. Αλεξανδροπούλου εις το εξωτερικόν- η θεμελίωσις του Διοικητικού Μεγάρου του Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών της Ελλάδος, εις την ιδιόκτητον έκτασιν εκ 55.000 τ.μ. παρά το Αμαρούσιον [...]. Το Διοικητικόν Μέγαρον θα αποτελέται από 13 ορόφους με ένα ισόγειον και δύο υπόγεια, θα έχει δε σχήμα αστεροειδές. Ο κεντρικός πυρήν του θα έχη ύψος 82 μ., ο όγκος ολοκλήρου του Μεγάρου θα είναι 420.000 κ.μ. περίπου, το συνολικόν δε εμβαδόν των χώρων, που θα δημιουργηθούν, θα ανέρχεται εις 50.000 τ.μ. Το μέγαρον θα περιλαμβάνη –πέραν των γραφείων– αμφιθέατρον, μουσείον τηλεπικοινωνιών, χώρους υποδοχής, γκαράζ, ιατρείον, αίθουσαν συνεντεύξεων κ.λ. Η δαπάνη του όλου έργου υπολογίζεται ότι θα ανέλθη εις 600.000.000 δραχμών περίπου, η ανέγερσίς του δε προβλέπεται ότι θα έχη ολοκληρωθή εντός πέντε ετών».

κών έργων στην Φαληρική ακτή και στην Κρήτη. Πέρα, όμως, από όλα αυτά, ανακοινώθη επισήμως ότι ανατίθεται στον κ. Ωνάση και η εκμετάλλευσις του διυλιστηρίου Ασπροπύργου, η τύχη του οποίου τόσο πολύ είχε συζητηθή μετά από την λήξη της συμβάσεως εκμισθώσεώς του, τον περασμένο Αύγουστο».

424
ΤΕΥΧΟΣ
02/1970

ΙΔΡΥΕΤΑΙ ΝΕΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
ΕΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ ΟΡΥΚΤΩΝ
ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΣ ΤΗΣ Ο Κ. ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ

Ο αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού και επιχειρηματίας, Νίκος Ι. Βαρδινογιάννης, ήταν ο ιδρυτής της επιχειρηματικής δυναστείας της οικογένειας Βαρδινογιάννη. Το 1961 παραιτήθηκε από το Πολεμικό Ναυτικό και άρχισε την επιχειρηματική δραστηριότητά του, δημιουργώντας τον σταθμό ανεφοδιασμού πλοίων ΣΕΚΑ στους Καλούς Λιμένες Ηρακλείου, σε κοινοπραξία με την Mobil και τον Αριστοτέλη Ωνάση.



Ο Νίκος Βαρδινογιάννης
το 1970

Στη συνέχεια, ίδρυσε τη ναυτιλιακή και ξενοδοχειακή εταιρεία ΒΑΡΝΙΜΑ, ιδιοκτήτρια του ξενοδοχείου Meridien (νυν Plaza) στην Πλατεία Συντάγματος στην Αθήνα. Το 1970 εγκαινίασε τη δραστηριότητά του στον τομέα της διύλισης υγρών καυσίμων, δημιουργώντας το διυλιστήριο της «Μότορ Όιλ» στους Αγίους Θεοδώρους της Κορίνθου. Όπως επεσήμανε το σχετικό άρθρο: «Η εν λόγω επιχείρησις θα εξασφαλίση βιοπορισμόν εις 250 εργατοϋπαλληλικάς οικογενείας και θα εισφέρει ετησίως εις το δημόσιον 7.500.000 δολάρια, δεδομένου ότι, πλην των άλλων, θα καταστήση την Ελλάδα αυτάρκη εις λιπαντικά προϊόντα [...]».

Συγκεκριμένως, η νέα βιομηχανία θα παράγη υψηλής στάθμης έλαια και λιπαντικά ορυκτά και θα επιδοθή εις την καταξίωσιν των διαφόρων τύπων των συναφών παραγώγων (παραφίνης κ.ά.), τα οποία και θα εξαγή ανά την παγκόσμιον αγοράν, με το σήμα ποιότητας «Made in Greece», ωσάν σφραγίδα της ελληνικής αξιοσύνης, απόδειξιν της βιομηχανικής εξελίξεως της Ελλάδος [...]. Ιδρυτής της νέας εταιρίας είναι ο κ. Νίκος Ι. Βαρδινογιάννης, ο οποίος έχει εξελιχθή εις σοβαρόν παράγοντα της οικονομικής εξελίξεως του τόπου μας και του οποίου η αξιότης και ο εν γένει δυναμισμός εμφανίζουσι τούτο το χαρακτηριστικό: ότι δημιουργεί την επιχείρησιν αυτήν, εστηριγμένος απολύτως επί των ιδίων του ικανοτήτων και δεδομένων, και δεν εζήτησεν ουδέ χρειάζεται επί του προκειμένου την βοήθειαν του κράτους υπό οιαδήποτε μορφήν, δαρείου ή Prim έστω και διά έργα υποδομής».

Ο Νίκος Βαρδινογιάννης συνέχισε να επενδύει στον στόλο του, στις τουριστικές δραστηριότητες και στα διυλιστήρια, πλην όμως δεν έζησε για να δει τα αποτελέσματα (η «Μότορ Όιλ» ανακοίνωσε σημαντικές συμφωνίες μετά το καλοκαίρι του 1973). Όπως σημειώνει η ΒΕ (τ. 466, Αύγουστος 1973): «Ο θάνατος εύρε τον Νικόλαον Βαρδινογιάννην αγωνιζόμενον εις τας επάλξεις», σε ηλικία μόλις 43 ετών.



Τα μέλη της Διοικήσεως της «Ιζόλα», εις την γενικήν συνέλευσιν. Εξ τῶ βήμα, ἀρμεί ο Ἐπίστορος κ. Γ. Ἀράκος.

431
ΤΕΥΧΟΣ
09/1970

ΤΟ «ΧΡΟΝΙΚΟ» ΤΗΣ ΙΖΟΛΑ: ΜΙΑ ΣΥΝΑΡΠΑΣΤΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ
**ΕΝΑ ΠΑΡΑΜΥΘΙ ΜΕ...
ΔΡΑΚΟΥΣ!**

Η εταιρεία Ιζόλα αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα επιτυχημένης ελληνικής επιχειρηματικότητας στον τομέα της βιομηχανίας. Ιδρύθηκε το 1930 από Μικρασιάτες πρόσφυγες κατασκευάζοντας μονωτικούς σωλήνες και σιδηροσωλήνες, εμαγιέ και καζανάκια. Το 1951 παρουσίασε την πρώτη κουζίνα ελληνικής κατασκευής και ένα χρόνο μετά το πρώτο ελληνικό ψυγείο. «Αν διηγόταν κανείς την ιστορία της βιομηχανίας αυτής αλληγορικά, θα θύμιζε σε πολλούς, από μια άποψη, το “Άσχημο παπάκι” του Άντερσεν. Το ταπεινό ξεκίνημα. Το μικρό σωληνοουργείο. Η εντυπωσιακή “μεταμόρφωσι” του σ’ ένα μοντέρνο, μεγάλο και επιβλητικό συγκρότημα επιχειρήσεων και εργοστασίων. Ο κύκνος... Σε μια πιο “συμβατική” παρουσίαση, η μεταμόρφωσι αυτή, η δυναμική και αλματώδης εξέλιξι της Ιζόλα δεν θα ήταν λιγότερο συναρπαστική. Γέννημα των επιχειρηματικών ανησυχιών, της δημιουργικής ορμής, της διορατικότητας του Παναγιώτη Δράκου, και της πίστεώς του στο μέλλον της ελληνικής οικονομίας, η Ιζόλα ξεκίνησε το 1930 με περιωρισμένα μέσα αλλά με απεριόριστες φιλοδοξίες. Τους μονωτικούς σωλήνες (τύπου “μπέργκμαν”) τους πρώτους ελληνικής κατασκευής, που αποτελούσαν το μοναδικό προϊόν της Ιζόλα κατά την πρώτη διετία της σταδιοδρομίας της, ακολούθησαν στα επόμενα χρόνια οι σιδηροσωλήνες νερού, οι χυτοσιδηροί σωλήνες, τα εξαρτήματα αποχετεύσεως κ.ά. Οι 100 τον. παραγωγής του 1930 το 1937 είχαν γίνει 1250. Και το νοικιασμένο “εργαστήριο” των 800 κ.μ., τέσσερα χρόνια αργότερα, το 1934, είχε αφήσει την θέσι του σ’ ένα εργοστάσιο κτισμένο σε ιδιόκτητο οικόπεδο στην Καλλιθέα. Εκεί όπου βρισκονται και σήμερα οι εγκαταστάσεις της Ιζόλα».

412
ΤΕΥΧΟΣ
02/1969

ΦΕΓΓΑΡΑΚΙ ΜΟΥ, ΛΑΜΠΡΟ...
«ΑΠΟΛΛΩΝ 11»: Η ΔΙΑΣΤΗΜΙΚΗ ΠΤΗΣΙ ΤΟΥ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1969 (ΣΥΜΦΩΝΑ, ΤΟΥΛΑΧΙ ΣΤΟΝ, ΜΕ ΤΙΣ ΝΑΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ) ΠΟΥ ΘΑ ΦΕΡΗ, ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ, ΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟ ΠΕΡΙΠΑΤΗΤΗ ΣΤΗΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΤΗΣ ΣΕΛΗΝΗΣ: ΤΟΥ ΑΙΩΝΙΟΥ (ΚΑΙ ΜΕΧΡΙ ΤΩΡΑ ΑΠΡΟΣΙΤΟΥ) ΔΩΡΥΦΟΡΟΥ ΤΗΣ ΓΗΣ —ΠΟΥ ΕΧΑΣΕ ΤΟΝ ΡΟΜΑΝΤΙΣΜΟ ΤΟΥ

Η αμερικανική αποστολή Απόλλων 11 (Apollo 11) ήταν η ιστορική διαστημική πτήση που προσεδάφισε τους πρώτους δύο ανθρώπους στη Σελήνη. Ο αρχηγός της αποστολής Νιλ Άρμστρονγκ και ο πιλότος Έντουιν Όλντριν προσεδάφισαν τη σεληνάκατο Eagle στις 20 Ιουλίου του 1969. Έξι ώρες μετά την προσσελήνωση, στις 21 Ιουλίου ο Άρμστρονγκ έγινε ο πρώτος άνθρωπος που

500
ΤΕΥΧΟΣ
06/1976

**«ΦΕΜΙΝΙΣΤΙΚΗ» ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ
ΕΙΣ ΤΟΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΝ ΤΟΜΕΑ**
ΜΙΑ ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ, ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΗ ΜΟΝΑΣ
«ΕΠΑΝΑΡΜΟΜΗΝ» ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΜΕ ΓΥΝΑΙΚΑΣ

Η αρχή της ισότητας των δύο φύλων καθιερώθηκε στην Ελλάδα με το Σύνταγμα του 1975 και θεμελιώθηκε τη δεκαετία του '80 με την εισαγωγή σημαντικών νομοθετικών και θεσμικών αλλαγών που διασφαλίζουν την ισότητα μεταξύ ανδρών και γυναικών.

Στο πλαίσιο αυτό, η σχετική πρωτοβουλία ανάδειξης της σημασίας της γυναίκας στην εργασία, το 1976, από τη Γενική Τράπεζα σε κατάσταση της κρίνεται σημαντική – κάτι που **επισημάνθηκε** **καίρια από το άρθρο:** «Η Γενική Τράπεζα της Ελλάδος μας... ξάφνιασε –ευάρεστα, πρέπει να σημειώσουμε– με την πρωτοτυπία της να συγκροτήση στην Αθήνα (στην οδό Πατησίων 159) ένα υποκατάστημα, που έχει –ας κάνουμε ένα εύθυμο οξύμωρο– “επανδρωθή” εξ ολοκλήρου με... γυναίκες! Γυναίκα η διευθύντρια –η κ. Μαρκατά– γυναίκες οι υπάλληλοι, λογίστριες, δακτυλογράφοι, γυναίκες αποτελούν το βοηθητικό προσωπικό, και μόνο (ίσως για να θυμίση πως υπάρχει και το... ισχυρό φύλο) ένας άντρας, που κάνει τα χρέη κλητήρος.

Η πρωτοτυπία, ομολογουμένως, αξίζει συγχαρητήρια: δεν είναι δε, απλώς, πικάντικη και ελκυστική του ενδιαφέροντος των συναλασσομένων στο τραπεζικό αυτό κατάστημα, αλλά συγχρόνως έξυπνη και πρακτική: Από τη φύσι της η γυναίκα είναι προικισμένη με πνεύμα και διάθεσι νοικοκυροσύνης, φροντίδας για εξυπηρέτησι, τη διακρίνουν προθυμία και ευγένεια και τάξι στη δουλειά της. Εξ άλλου, μόνες οι γυναίκες, μέσα στην ίδια δουλειά, θα πρέπει να είναι και πιο δραστήριες και πιο αποδοτικές, αφού κιόλας δεν έχουν “περισπασμούς” με αρσενικούς συναδέλφους των –έτσι σκύβουν και πρόθυμα και προσεκτικά στα χαρτιά τους, στους λογαριασμούς, στη μηχανή του, μέσα σ’ ένα πολιτισμένο και ευχάριστο περιβάλλον, όπως το εμφανίζει το “γυναικείο” αυτό υποκατάστημα της Γενικής Τραπέζης της Ελλάδος».

424

ΤΕΥΧΟΣ

02/1970

Το διάσημον Ούισκυ είναι μία σπουδαία
πλουτοπαραγωγική πηγή

ΤΟ ΕΘΝΙΚΟΝ ΠΟΤΟΝ ΤΩΝ ΣΚΩΤΩΝ ΚΑΤΑΚΤΑ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΑΓΟΡΑΝ

... και ώφελει ιδιαίτερως τὸν ἐπενδύοντα κεφάλαια εἰς αὐτὸ
ΚΑΝΕΙΣ ΔΕΝ ΧΑΝΕΙ ΧΡΗΜΑΤΑ
ΑΝ ΤΑ ΤΟΠΟΘΕΤΗ ΕἰΣ ΤΟ... ΟΥΪΣΚΥ!

Το ούισκυ παράγεται από τη απόσταξη και πολυτοποίηση του κριθαριού, ωριμάζει μέσα σε ξύλινα βαρέλια, ενώ -ανάλογα με το είδος του- μπορεί να περιέχει σίτο, κριθάρι, σίκαλη και καλαμπόκι. Παραγωγή ούισκυ έγινε για πρώτη φορά στην Ιρλανδία, πιθανότατα στα τέλη του 11ου αι., αλλά η πρώτη γραπτή αναφορά υπάρχει σε σκοτσέζικα αρχεία του 1494. Στις αρχές του 18ου αι. άρχισε να παράγεται στον Καναδά και στις Η.Π.Α.

Στη διάρκεια του εικοστού αιώνα, λόγω του μεγάλου ανταγωνισμού με την καναδική βιομηχανία ούισκυ, οι Σκωτσέζοι κατόρθωσαν να εξασφαλίσουν προστασία ονομασίας προέλευσης για το ούισκι scotch. Στην Ελλάδα, το ούισκυ -ήδη από την δεκαετία του '20- θα γινόταν εξαιρετικά δημοφιλές ποτό. «Το εθνικόν ποτόν των Σκώτων, που, συν τη παρελεύσει του χρόνου, εξειλίχθη εις κλασσικόν 'dring' των απανταχού της υψηλίου κοσμικών, αποτελεί και θαυμάσιον μέσον τοποθετήσεως κεφαλαίων [...]».

Τα επενδυτικά θέλητρα του ούισκυ, βασίζονται εις την καλούμενη "χρονικήν επεξεργασίαν" ή, άλλως, το μέστωμά του.

Το ποτόν που πίνετε δεν είναι, φυσικά ένα αυτούσιον, ή έστω μόλις αποσταχθέν υγρόν. Εχρίασθησαν αρκετά χρόνια για να ωριμάση. Ο αγγλικός νόμος δεν επιτρέπη την πώλησιν ούισκυ, φέροντος το κατατεθέν σήμα "Scotch", εκτός εάν το απόσταγμα έχει μείνει για "μέστωμα" επί τρία τουλάχιστον έτη [...].

Όσον περισσότερον ωριμάση το ούισκυ (υπάρχουν βεβαίως και όρια) τόσοσν ανέρχεται η αξία του. Η μέθοδος αυτή της επενδύσεως και της μεταπωλήσεως του ούισκυ συνεχίζεται 500 χρόνια τώρα».

πάτησε στην επιφάνεια της Σελήνης. Αυτήν την ιστορική αποστολή την ανέμενε η ανθρωπότητα με ανυπομονησία, ενώ εντυπωσιάζουν οι ακριβείς λεπτομέρειες της αποστολής που ήταν ήδη γνωστές μερικούς μήνες νωρίτερα και τις κατέγραφε η ΒΕ (τ. 412, Φεβρουάριος 1969): «Οι Αμερικανοί ετοιμάζονται πυρετωδώς για την οριστική εξόρμησι στο φεγγάρι.

Τα τελευταία σοβιετικά πειράματα με τα διαστημόπλοια τύπου "Σογιούζ", φαίνεται ότι δεν έφεραν καμιά αλλαγή στα αμερικανικά σχέδια, βάσει των οποίων προβλέπεται ότι ο πρώτος Αμερικανός αστροναύτης θα πατήση το έδαφος του δορυφόρου μας, εντός του προσεχούς Αυγούστου. Όλες οι πληροφορίες από το ακρωτήριο Κένεντυ αναφέρουν ότι συμπληρώνονται εκεί οι τελευταίες προετοιμασίες για την πτήση "Απόλλων 11" η οποία προβλέπει την επίσκεψη δυο αστροναυτών στην Σελήνη.

Ο τρίτος (τρεις θα είναι και πάλι το πλήρωμα του διαστημοπλοίου) θα παραμείνει μέσα στο διαστημόπλοιο γυρίζοντας σε τροχιά γύρω από το φεγγάρι και περιμένοντας τους δύο συντρόφους του να "ανέβουν" να τον συναντήσουν». Τελικά η προσεδάφιση έγινε με επιτυχία και η ΒΕ το σημείωνε θριαμβολογώντας στο επόμενο τεύχος της (τ. 418, Αύγουστος 1969).



«Αθήναι, 28 Μαΐου 1979: Υπογραφή της συνθήκης εντάξεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα»

Στις 28 Μαΐου 1979, κατά τη διάρκεια επίσημης τελετής που πραγματοποιήθηκε στο Ζάππειο Μέγαρο, υπογράφηκε η Συνθήκη Προσχώρησης της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα – μία ιδιαίτερα σημαντική στιγμή στην νεότερη ελληνική ιστορία. Η σχέση της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Ένωση λαμβάνει για πρώτη φορά συγκεκριμένη μορφή με την υποβολή αίτησης για σύνδεση με την τότε Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα, τον Ιούνιο του 1959. Τον Ιούνιο του 1961 υπογράφεται η Συμφωνία Σύνδεσης Ελλάδας-ΕΟΚ, αλλά η ευρωπαϊκή πορεία της Ελλάδας θα διακοπεί απότομα με τη δικτατορία



τον Απρίλιο του 1967. Ενεργοποιείται εκ νέου μετά την αποκατάσταση της δημοκρατίας το 1974. Σταθερό όραμα του τότε πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή ήταν η πλήρης ενσωμάτωση της χώρας στην ΕΟΚ. Τον Ιούλιο του 1976 άρχισαν οι διαπραγματεύσεις ένταξης, οι οποίες ολοκληρώθηκαν τον Μάιο του 1979, ενώ το ελληνικό κοινοβούλιο κύρωσε τη συμφωνία στις 28 Ιουνίου του 1979. Η ΒΕ παρακολούθησε στενά όλη αυτή την πορεία και στις αρχές του 1979 εξέταζε κατά πόσο αποτελεί επιτυχία η ένταξη στην ΕΟΚ.

Στο τεύχος μετά την υπογραφή της Συνθήκης Προσχώρησης (τεύχος 536, Ιούνιος 1979), η ΒΕ σημειώνει: «Η υπογραφή της Συνθήκης Εντάξεως της χώρας μας εις την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα αποτελεί ήδη ένα ορόσημον εις την εξέλιξιν, εις την πορείαν της συγχρόνου Ελλάδος. Και η 28 Μαΐου 1979 ασφαλώς θα διεκδικήση θέσιν μεταξύ των "ιστορικής σημασίας ημερομηνιών" – αυτών που συνδέονται με γεγονότα, έχοντα "σημαδεύσει", έχοντα επηρεάσει εντόνως την μοίραν του έθνους μας. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ένταξις της Ελλάδος εις την Κοινότητα των δυτικοευρωπαϊκών χωρών αποτελεί ένα τέτοιο γεγονός – αυτό ούτε οι πολέμοι της "ευρωπαϊκής μας ενσωματώσεως" δεν είναι δυνατόν να αρνηθούν». Προηγουμένως, όταν τον Ιανουάριο του 1979 είχε προαναγγελθεί η ένταξη της Ελλάδας στην ΕΟΚ, είχαν διαφωνήσει ο πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής με τον αρχηγό της αξιωματικής αντιπολίτευσης Ανδρέα Παπανδρέου για το αν η εξέλιξη αυτή συνιστούσε επιτυχία. (Τεύχος 531, Ιανουάριος 1979): Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής είχε πει ότι «συντελέσθη στις Βρυξέλλες ένα ιστορικό για την Ελλάδα γεγονός. Με τον τερματισμό των βασικών διαπραγματεύσεων ολοκληρώθηκε μια προσπάθεια 18 ετών και η χώρα μας κατέστη ουσιαστικά το δέκατο μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Οι διαπραγματεύσεις υπήρξαν δύσκολες και πέρασαν, κατά τους τελευταίους μήνες, από κρίσιμες φάσεις». Από την πλευρά του ο Ανδρέας Παπανδρέου είχε αντιτείνει: «Ο συμβιβασμός επιτεύχθηκε. Και η χώρα μας δρομολογείται πλέον προς την ένταξη στην ΕΟΚ. Το ΠΑΣΟΚ έχει, από καιρό τώρα, πάρει ξεκάθαρη θέση πάνω στο θέμα της ένταξης της χώρας στην ΕΟΚ. Με δυο λόγια: Είμαστε ενάντια στην ένταξη και υπέρ μιας ειδικής συμφωνίας με την ΕΟΚ, που θα εξασφάλιζε τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των διαφόρων κλάδων της οικονομίας και ταυτόχρονα πλήρη ανεξαρτησία στην εθνική αναπτυξιακή στρατηγική».



524

ΤΕΥΧΟΣ

06/1978

ΑΙ «ΕΥΡΟΕΚΛΟΓΑΙ», ΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΑΙ ΟΜΑΔΕΣ ΤΗΣ ΕΟΚ ΚΑΙ Η ΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΚΟΜΜΑΤΩΝ

ΠΩΣ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΝ ΜΕΤΑ ΕΝΑ ΕΤΟΣ

Το Ευρωκοινοβούλιο αποτελεί το μοναδικό άμεσα εκλεγμένο θεσμικό όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μέχρι και το 1979 τα μέλη του διορίζονταν από τις κυβερνήσεις. Εκείνη τη χρονιά όμως προκηρύχθηκαν για πρώτη φορά εκλογές στα τότε 9 κράτη μέλη, ώστε να υπάρχει άμεση αντιπροσώπευση. Η Ελλάδα, που αποτέλεσε το δέκατο μέλος της ΕΟΚ, υπέγραψε την Πράξη Προσχώρησης στις 28 Μαΐου 1979, οπότε, εν όψει της πλήρους ένταξης, κρίθηκε σκόπιμο να διοριστούν οι πρώτοι 24 μεταβατικοί Έλληνες ευρωβουλευτές από τα κόμματα αναλογικά – βάσει της εγχώριας κοινοβουλευτικής δύναμης. (Τεύχος 524,

506

ΤΕΥΧΟΣ

12/1976

Κατόπιν της ολοκλήρωσεως της νέας μονάδος της ΑΓΕΤ (2.700.000.000 δραχμών) εις Βόλον

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΤΩΡΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΧΩΡΑΝ ΜΑΣ

*Η βιομηχανική και κοινωνική δραστηριότης του συγκροτήματος «ΗΡΑΚΛΗΣ-ΟΛΥΜΠΟΣ»

Είναι η εταιρία που καθιέρωσε το τσιμέντο ως κυρίαρχο δομικό υλικό, συμβάλλοντας έτσι στη διαμόρφωση της εικόνας που έχει η σύγχρονη Ελλάδα. Για περισσότερο από έναν αιώνα πρωταγωνίστησε στην ανοικοδόμηση της χώρας, αφού με πρώτη ύλη το τσιμέντο, το σκυρόδεμα και τα αδρανή υλικά, κατασκευάστηκαν βασικά έργα υποδομής, ενώ ήδη από τη δεκαετία του 1960 αναδείχθηκε σε μία από τις μεγαλύτερες εξαγωγικές τσιμεντοβιομηχανίες στην Ευρώπη:

«Με την έναρξιν λειτουργίας, προσφάτως, της νέας μονάδος της Ανωνύμου Γενικής Εταιρίας Τσιμέντων εις την περιοχήν Αγριά Βόλου, η χώρα μας απέκτησε το μεγαλύτερον εις την Ηπειρωτικήν Ευρώπην εργοστάσιον του είδους του, αφού η δυναμικότης της μονάδος αυτής (1.600.000 τόνοι) αναβιβάζει την ετήσιαν παραγωγήν του εργοστασίου "Όλυμπος" εις 3.600.000 τόννους, την συνολικήν δε παραγωγήν της ΑΓΕΤ (περιλαμβανομένου και του εργοστασίου "Ηρακλής" Δραπετσώνας) εις 4.600.000 τόννους [...].

Η αύξεισις της παραγωγικής ικανότητος της ΑΓΕΤ ("Ηρακλής-Όλυμπος") θα της επιτρέψη να διευρύνη την ήδη σημαντικήν εξαγωγικήν δραστηριότητα (κυρίως προς την Σαουδικήν Αραβίαν, τον Περσικόν Κόλπον, την Νιγηρίαν, την Συρίαν και τον Λίβανον), έτσι ώστε να αναμένεται ότι η εισαγωγή συναλλάγματος (ανελθούσα εις \$37.000.000 το 1976) θα φθάση τα \$70.000.000 εντός του 1977».



511

ΤΕΥΧΟΣ

05/1977

**Το μεγάλο εργοστάσιο της «Ιζόλα» στα Δραγάνια
Θηβών εντάσσεται στο παραγωγικό δυναμικό της
νέας βιομηχανίας «Ελίντα»**

ΕΝΑ ΟΡΟΣΗΜΟΝ ΕΙΣ ΤΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ :
Η ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΚΛΑΔΩΝ
ΟΙΚΙΑΚΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ
«ΙΖΟΛΑ» ΚΑΙ «ΕΣΚΙΜΟ» ΜΕ ΤΗΝ
ΣΥΜΒΟΛΗΝ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ



Στην Ελλάδα λόγω της ανελαστικής δομής της οικονομίας και των πολυάριθμων μικρών οικογενειακών επιχειρήσεων δεν υπήρχε διάθεση για επενδύσεις μέσω συγχωνεύσεων, παρά μόνο μετά τη δεκαετία του '80. Έτσι, η συγχώνευση των εταιριών "Ιζόλα" και "Eskimo" με την συμβολή της Εθνικής Τράπεζας, το 1977, ήταν μία τολμηρή και πρωτοποριακή επιχειρηματική κίνηση: «Η εταιρία που προήλθε από την συγχώνευση "Ιζόλα" - "Eskimo" έχει την επωνυμία "Ελληνικά Βιομηχανία Ηλεκτρικών Συσκευών" Α/Ε ή –επί το απλούστερον- "ΕΛΙΝΤΑ" (που προέρχεται από την "ελληνοποίηση" της αγγλικής ονομασίας: "Hellenic Industries of Appliances"). Το μετοχικό της κεφάλαιο ανέρχεται σε 900.000.000 δρχ., σ' αυτό μετέχουν δε ισοτίμα (1/3 ο καθένας) οι δυο εταιρίες και η Εθνική Τράπεζα (που το δικό της μερίδιο "καλύπτεται", κυρίως, από την κεφαλοποίηση ήδη χορηγημένων μακροπροθέσμων δανείων προς τους δύο "συνεταίρους" της). Η ετησία δυναμικότης της νέας βιομηχανίας θα ξεπερνά τις 600.000 συσκευές (κυρίως ψυγεία, πλυντήρια και κουζίνας). Οι παραγωγικές εγκαταστάσεις της περιλαμβάνουν το μεγάλο εργοστάσιο της "Ιζόλα" στα Δραγάνια Θηβών (όπου θα κατασκευάζονται οι συσκευές ευρείας καταναλώσεως) και το εργοστάσιο της "Eskimo" στην περιοχή Μποφιλία Αττικής. Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της "Ελίντα" είναι ο κ. Πάνος Παρασκευόπουλος (μέχρι προ τινος διευθυντής του Κεντρικού Καταστήματος της Εθνικής τραπεζής) και αντιπρόεδροι οι κ.κ. Ιωάννης Σταυρόπουλος και Παναγιώτης Γ. Δράκος».

Ιούνιος 1978): «Όπως φαίνεται, οι πρώτες, άμεσες, γενικές εκλογές, για την ανάδειξη των 410 βουλευτών στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, θα γίνουν τελικά τον Ιούνιο του 1979 – με καθυστέρηση, δηλαδή, ενός χρόνου απ' ό,τι αρχικά είχε προγραμματισθεί. Ενώ, λοιπόν, πλησιάζει ο χρόνος των εκλογών αυτών –που θα αποτελέσουν ένα "ορόσημο" στην πολιτική, αλλά και την γενικότερη πορεία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας – τα διάφορα κόμματα των κρατών-μελών εντείνουν τις προσπάθειές τους με στόχο την καλλίτερη προετοιμασία τους για την σημαντική αυτή "αναμέτρηση" [...].

Η Ελλάς κανονικά θα δικαιούται –όταν θα ενταχθή στην ΕΟΚ- 25 περίπου εδρών στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, με βάση των πληθυσμό της. Αν υποτεθή ότι ισχύουν οι παραπάνω συλλογισμοί όσον αφορά στη θέση των ελληνικών κομμάτων έναντι των ευρωπαϊκών ομάδων (και αντιστρόφως...) και αν δεχθούμε ότι οι εκτιμήσεις της δυνάμεως που θα έχουν οι ομάδες αυτές στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είναι σωστές, τότε μπορεί να υποστηριχθή ότι η είσοδος της Ελλάδος στην ΕΟΚ θα είχε μια σημαντική επίδραση στον συσχετισμό των ευρωπαϊκών δυνάμεων: Υπολογιζόμενος –με βάση το εκλογικό σύστημα της απλής αναλογικής και τα ποσοστά που συγκέντρωσαν τα κόμματα το 1977 [...] ο αριθμός των ευρωβουλευτών της "Νέας Δημοκρατίας" θα ήταν 11 [...]. Οι 11 αυτοί ευρωβουλευτές θα ήταν δυνατόν να αναδείξουν το ΕΡΡ (Ευρωπαϊκό Λαϊκό Κόμμα) πρώτο κόμμα μέσα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκτοπίζοντας στη δεύτερη θέση την Σοσιαλιστική Συνομοσπονδία!».

564
ΤΕΥΧΟΣ
10/1981

Η ΝΕΑ, ΥΠΟ ΤΟΝ κ. ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ, ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ

Ήταν 18 Οκτωβρίου 1981 όταν το ΠΑΣΟΚ ανέλαβε τη διακυβέρνηση για πρώτη φορά αποσπώντας στις εκλογές ποσοστό 48,07% και 172 έδρες. Κάπως έτσι, έκλεισε ένα μεγάλο κεφάλαιο στην ελληνική πολιτική ιστορία και ταυτόχρονα άνοιξε ένα νέο. Ξεκινάει η εποχή του Ανδρέα Παπανδρέου.

Το κύριο άρθρο με τίτλο «Αι εκλογαί» επιχειρεί μία πρώτη ανάλυση του εκλογικού αποτελέσματος. (Τεύχος 564, Οκτώβριος 1981): «Αι εκλογαί της 118^{ης} Οκτωβρίου 1981 επισημοποίησαν, κατά τρόπον εντυπωσιακόν, αλλ' όχι απροσδόκητον, την κατ' επανάληψιν γενομένην από των στηλών της "Βιομηχανικής Επιθεωρήσεως" διαπίστωση της τεραστίας φθοράς, την οποίαν υπέστη τα τελευταία έτη η κυβέρνησις της Νέας Δημοκρατίας. Απετέλεσε δε η έκβασις των κρίσιμων αυτών εκλογών συνέπειαν συρροής σφαλμάτων και παραλείψεων της κομματικής ηγεσίας της Ν.Δ., τα οποία –συνδυασθέντα με τας αναποφεύκτους επιπτώσεις εξωγενών συγκυριακών παραγόντων (πετρελαϊκή κρίσις, στασιμοληθωρισμός)- προεκάλεσαν απογοήτευσιν και πικρίαν και αγανάκτησιν εις τον λαόν.



Η νίκη του κ. Α. Παπανδρέου θα πρέπει να θεωρηθεί περισσότερο δώρον της κυβερνήσεως (άριστα, βεβαίως, αξιοποιηθέν) παρά επίτευγμα του ΠΑΣΟΚ, του οποίου, όμως, η συστηματική οργάνωσις, η ακαταπόνητος προσπάθεια, η ευφυής τακτική και η ικανότης να συλλαμβάνη τα κάτωθεν μηνύματα και να τα μετουσιώνει εις (δημαγωγικά έστω) συνθήματα, έχοντα απήχησιν εις μεγάλας λαϊκάς μάζας, δεν πρέπει να υποτιμηθούν». «Προχωρούμε ακάθεκτοι στον δρόμο της “αποβιομηχαποίσεως” – Ένας από τους πρωταγωνιστάς της μεταπολεμικής βιομηχανικής αναπτύξεως της χώρας μας, ο παλιός πρόεδρος του Σ.Ε.Β. κ. Γεώργιος Δράκος κρούει τον κώδωνα του κινδύνου»

584
ΤΕΥΧΟΣ
06/1983

Ο... ενθουσιασμός για τη νέα κυβέρνηση δεν είναι μεγάλος μεταξύ των βιομηχάνων. Έτσι κι αλλιώς, η εποχή που η ελληνική βιομηχανία αναπτυσσόταν με εντυπωσιακά αποτελέσματα μοιάζει -ήδη από τα πρώτα μεταπολιτευτικά χρόνια- να έχει παρέλθει και στη θέση της να έχει έρθει μία άλλη εποχή: εκείνη της αποβιομηχάνισης. Αυτό το έβλεπε «ο παλιός πρόεδρος του Σ.Ε.Β. κ Γεώργιος Δράκος» ο οποίος σε **ομιλία του στο Σ.Ε.Β.** έλεγε χαρακτηριστικά: «Πονώ για το μέλλον που βλέπω να έρχεται. Αλλά ο πόνος δεν θα με αποτρέψει να βροντοφωνήσω αυτό, που μου έχει γίνει συνείδηση: Προχωρούμε ακάθεκτοι στον δρόμο της αποβιομηχανοποιήσεως! Σε λίγα, πολύ λίγα χρόνια, αν δεν αλλάξουμε μυαλά -βιομήχανοι και κράτος- οποιαδήποτε ιδιωτική βιομηχανία επιζησει ή κρατική βιομηχανία δημιουργηθή θα είναι υπότροφος του κρατικού μας προϋπολογισμού. Εύχομαι να διαψευσθώ».

520
ΤΕΥΧΟΣ
02/1978

«ΖΥΓΟΣ»
ΑΠΟ ΤΟ ΕΤΟΣ 1955
ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ
ΤΗΣ ΤΕΧΝΗΣ
— ΜΕ ΣΥΝΕΠΕΙΑΝ

Η νέα Γκαλερί Ζυγός (οδός Ιοφώντος 33)

Το περιοδικό, αν και οικονομικό, δεν έπαψε ποτέ να δείχνει ευαισθησία για τα κάθε λογής καλλιτεχνικά θέματα, όπως -για παράδειγμα- τα εγκαίνια της νέας Γκαλερί Ζυγός. **(τεύχος 520, Φεβρουάριος 1978):** «Επί ένα πέμπτον περίπου αιώνας, ήτοι από τον Νοέμβριον του 1955 (όταν διά πρώτην φοράν εισήλθεν εις τον ελληνικόν εκδοτικόν στίβον περιοδικόν αποκλειστικώς αφιερωμένον εις τας εικαστικάς τέχνας, και ένα έτος αργότερον, όταν εις την διασταύρωσιν των οδών Βουκουρεστίου και Πανεπιστημίου ενεφανίσθη, το πρώτον εν Ελλάδι, γκαλερί οργανωμένη κατά τα ευρωπαϊκά πρότυπα), η καλλιτεχνική ζωή του τόπου μας, εις ό,τι αφορά εις τον τομέα αυτόν της τέχνης, υπηρετείται -και “κυριαρχείται” θα μπορούσε να λεχθή- από τον “Ζυγόν” [...]. Από την



«Γκαλερί Ζυγός»: Εισ την υπηρεσίαν της τέχνης και των φιλοτεχνών. Απόψεις των αιθουσών και των εκθεμάτων της

552
ΤΕΥΧΟΣ
10/1980

Μία νέα ελληνική βιομηχανία συναρμολογήσεως αυτοκινήτων άτενίζει

μέ αισιοδοξία τό μέλλον

Το 1976 η οικογένεια Θεοχαράκη ίδρυσε την ΤΕΟΚΑΡ Ε.Π.Ε και επεξέτεινε τις δραστηριότητές της στην παραγωγή οχημάτων. Το 1978 η εταιρεία τέθηκε σε νέες βάσεις: Ξεκίνησαν τα σχέδια για την ανέγερση μεγάλης μονάδας συναρμολόγησιν στον Βόλο και η ΤΕΟΚΑΡ Ε.Π.Ε. μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία. Την εποχή κατά την οποία η οικογένεια Θεοχαράκη πρότεινε στη Nissan τη δημιουργία μονάδας συναρμολόγησιν στην Ελλάδα, η ιαπωνική αυτοκινητοβιομηχανία είχε 48 μονάδες σε όλο τον κόσμο. Αν και η ελληνική αγορά ήταν μικρή, η πρόταση της οικογένειας Θεοχαράκη πρόσφερε στη Nissan την ευκαιρία να διασφαλίσει το μερίδιό της στην ευρύτερη ευρωπαϊκή αγορά. **(τεύχος 552, Οκτώβριος 1980):** «Μια μεγάλη ελληνική βιομηχανία συναρμολογήσεως αυτοκινήτων εγκαινιάσθηκε τον περασμένο μήνα (25.9.1989) στην Βιομηχανική Περιοχή Βόλου από τον υπουργό Βιομηχανίας κ. Στέφ. Μάνο.

Την σπουδαιότητα της βιομηχανικής αυτής μονάδος εξήραν στις ομιλίες τους -κατά την τελετή των εγκαινίων- ο κ. Μάνος, ο πρόεδρος του ΕΒΕ Αθηνών κ. Λάκης Εφραίμογλου, ο πρόεδρος του ΕΒΕ Βόλου κ. Δ. Γκιόκας και ο δήμαρχος Βόλου κ. Μ. Κουντούρης. Στα εγκαίνια μίλησαν επίσης οι κ.κ. Βασ. Θεοχαράκης, πρόεδρος της ΑΒΕΕ “Τεοκάρ”, φορέως της νέας αυτοκινητοβιομηχανίας, και ο κ. Τ. Ισιχάρα, πρόεδρος της ιαπωνικής “Nissan Motor” (“Datsun”), μιας των κυριωτέρων εταιριών αυτοκινήτων του κόσμου, η οποία συνεργάζεται με την ΑΒΕΕ “Τεοκάρ”, παρέχοντας τεχνική βοήθεια [...]. Η ετήσια παραγωγή (σε μία βάρδια) θα ανέλθη σε 12.000 αυτοκίνητα (7.000 φορτηγά, 5.000 επιβατηγά), με πρόβλεψη αυξήσεώς της [...]. Το εργοστάσιο της “Τεοκάρ” έχει κατασκευασθή αποκλειστικά με ελληνικά κεφάλαια και απασχολεί σήμερα πάνω από 400 άτομα».

560

ΤΕΥΧΟΣ

06/1980



“Αντλησις πετρελαίου —καί ἐλπίδων!

Ἔγιναν τὰ ἐγκαίνια τῶν ἐγκαταστάσεων ἀξιοποιήσεως τῶν κοιτασμάτων ὑδρογονανθράκων Πρίνου - Νοτίου Καβάλας

Τον Φεβρουάριο του 1974 εντοπίζεται το πρώτο κοίτασμα «Πρίνος» με δοκιμαστική ροή 2950 βαρέλια αργού πετρελαίου την ημέρα.

Ἐμμήνια αργότερα η ερευνητική γεώτρηση «Πρίνος-2» επιβεβαιώνει την ανακάλυψη του κοιτάσματος «Πρίνος» με δοκιμαστική ροή 3600 βαρέλια αργού πετρελαίου την ημέρα. Τα επίσημα εγκαίνια του συνόλου των εγκαταστάσεων παραγωγής πετρελαίου και αερίου των κοιτασμάτων Πρίνου-Νότιας Καβάλας γίνονται στις 24 Μαΐου του 1981, ενώ παράλληλα ξεκινά η παραγωγή αερίου Νότιας Καβάλας. (τεύχος 560, Ιούνιος 1980):

«Με τα επίσημα εγκαίνια —από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας κ. Κ. Καραμανλή- του πρώτου συγκροτήματος αντλήσεως και επεξεργασίας υδρογονανθράκων των κοιτασμάτων Πρίνου και Νοτίου Καβάλας (στις 24.5.1981), η χώρα μας εισήλθε —με δειλά βήματα, αλλά με πολλές ελπίδες— στην χορεία των πετρελαιοπαραγωγών χωρών. Μολονότι η ποσότης και ποιότης των ελληνικών υδρογονανθράκων είναι χαμηλή, δικαιολογημένα η έναρξη παραγωγής ελληνικού πετρελαίου, και φυσικού αερίου θεωρείται “σταθμός” στην εξέλιξη της εθνικής μας οικονομίας και πηγή αισιοδοξίας...».

πρώτην αυτήν —την “ηρωικήν”, όπως θα ηδύνατο κανείς να την αποκαλέσει— περίοδο του “Ζυγού” (κατά την οποίαν οι αντιδράσεις του κοινού εναντίον πάσης καινοφανούς τεχνοτροπίας ήσαν μάλλον έντονοι, όπως και ο φανατισμός, από την άλλην πλευράν, εκείνων, οι οποίοι είχαν εξ αρχής ενστερνισθή τας νέας αισθητικές δοξασίας ήταν άκαμπτος) οι παλαιότεροι θα ενθυμούνται την πρώτην έκθεσιν ανεικονικής ζωγραφικής του Αλέκου Κοντόπουλου, τας επίσης σκανδαλιστικές διά τα τότε καλλιτεχνικά ήθη εμφανίσεις του Γιάννη Γαϊτή, του Τάκη Μάρθα, των “νεοσσών” ακόμη Χρίστου Καρά, Κώστα Τσόκλη, Αλέκου Φασιανού και άλλων πολλών, καθιερωθέντων έκτοτε, ζωγράφων και γλυπτών [...].

Αλλά ο “Ζυγός” δεν είναι μόνον παρελθόν. Είναι και παρόν. Και το παρόν τούτο ανακλάται, κατά τον πλέον εμφανή τρόπον, εις τας επί της οδού Ιωφώντος 33, πλησίον της Εθνικής Πινακοθήκης εγκαταστάσεις του, όπου από του παρελθόντος Οκτωβρίου ετέθη εις λειτουργίαν η νέα εντυπωσιακή εις εμφάνισιν γκαλερί του, εγκανιασθείσα με μίαν πρωτοφανή εις αριθμόν συμμετασχόντων ομαδικήν έκθεσιν “Εξήντα Ελλήνων Δημιουργών” [...].

Ευρισκομένη εις σημείον μακράν της τύρβης του κέντρου, αλλά και εγγύτατα της Εθνικής Πινακοθήκης, εντός των ορίων του Πνευματικού Κέντρου, η νέα “Γκαλερί Ζυγός” απέκτησεν αμέσως ιδίαν προσωπικότητα».

575

ΤΕΥΧΟΣ

11-12/1982

‘Η «κοινωνική οικονομία τῆς ἀγορᾶς» θά ἀναστήσῃ τό «γερμανικό θαῦμα»;

Οι στόχοι (και τα πρώτα μέτρα) της κυβερνήσεως του κ. Χ. Κολ

Ο Χέλμουτ Κολ υπήρξε ο Γερμανός καγκελάριος με τη μεγαλύτερη θητεία (1982-1998) από την εποχή του Βίσμαρκ, θεωρείται ο πρωτεργάτης της γερμανικής ενοποίησης (1990) και μαζί με τον Φρανσουά Μιτεράν ο ιδύνων νους της Συνθήκης του Μάαστριχτ (1992), που οδήγησε στη μετεξέλιξη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ) σε Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ο Κολ εξελέγη καγκελάριος της Δυτικής Γερμανίας την 1η Οκτωβρίου 1982 και το περιοδικό αναφέρεται σε αυτήν την «αλλαγή σελίδας» σε αυτήν τη μεγάλη ευρωπαϊκή χώρα. (τεύχη 575 / 576, Νοέμβριος / Δεκέμβριος 1982): «“Νέα



εποχή” για την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας χαρακτηρίζεται από πολλούς η επάνοδος των Χριστιανοδημοκρατών στην εξουσία ύστερα από 13 χρόνια σοσιαλδημοκρατικής διακυβερνήσεως της χώρας [...].

Λίγο μετά την ορκωμοσία του, ο κ. Κολ εκάλεσε τους συμπατριώτες του σε ένα “νέο ξεκίνημα” και χαρακτήρισε την αποστολή, που επωμίζεται η κυβέρνησή του, ως “πνευματική και ηθική πρόκληση”.

Η πρόκληση, πάντως, την οποία άμεσα αντιμετωπίζει ο κ. Κολ και οι συνεργάτες του και με την οποία θα πρέπει, από την πρώτη στιγμή, να “αναμετρηθή”, είναι, σίγουρα, η οικονομική!».