

Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΩΣ

Υπό τοῦ κ. JACQUES FOUGEROLLE

Ἡ Ἀνωτ. Σχολὴ Βιομηχανικῶν Σπουδῶν εἶχε τὴν εὐχαρίστησιν νὰ καταλέξη μεταξὺ τῶν ἐφετεινῶν ὁμιλητῶν τῆς διακεκριμένον ξένον ὁ ὁποῖος τὴν 15 Ἀπριλίου 1952 ἔδωσεν εἰς τὴν αἴθουσαν αὐτῆς ὁμιλίαν διὰ τὴν μετὰ τὸν πόλεμον ἀνασυγκρότησιν καὶ τὸν μηχανικὸν ἐπανεξοπλισμὸν τῆς πατρίδος του. Πρόκειται περὶ τοῦ Προέδρου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου Παρισίων καὶ Προέδρου τοῦ Συλλόγου Προέδρων τῶν Ἐμπορικῶν Ἐπιμελητηρίων τῆς Γαλλικῆς Ἐνώσεως κ. *Ιακ. Φουζερὸλ*. Ὁ μηχανικὸς κ. Φουζερὸλ εἶνε ἰδιαζόντως σημαίνουσα προσωπικότης τῆς Γαλλίας. Παρὰ τὸν περιωρισμένον χρόνον τῆς παραμονῆς του εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἐδέχθη μετ' εὐχαριστήσεως τὴν πρόσκλησιν, διότι—ὅπως εἶπε—εὔρισκεν οὕτω τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἀπευθυνθῇ ἰδίως πρὸς νέους οἵτινες, εἰς τὴν Σχολὴν, προσκτῶνται τὰ ἀναγκαῖα ἐφόδια γνῶσεων διὰ νὰ ἀποτελέσουν ἐν καιρῷ στελέχη τῆς χώρας. Σημειωτέον, ὅτι τὸ Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον Παρισίων μετεκπαιδεύει ἑτησίως 7 000 σπουδαστάς, διανεμημένους κατὰ τὸ ἥμισυ περίπου εἰς τὰς ἑπτὰ σχολὰς του, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ πλέον ἐνδιαφέρουσαι εἶνε τὸ *C. P. A.* (Κέντρον Διοικητικῆς Ἐπιμορφώσεως) καὶ ἡ *H. E. C.* (Ἀνωτάτη Σχολὴ Ἐμπορικῶν Σπουδῶν), καὶ εἰς τὰς ἐπαγγελματικὰς σχολὰς τοῦ ἐφαρμογῆς (*ateliers—écoles*) ὅπου φοιτοῦν καὶ καταρτίζονται ὀρθολογικῶς εἰς τὴν εἰδικότητά των τεχνίται τῶν διαφόρων ἐπαγγελμάτων. Κατωτέρω δημοσιεύομεν τὸ κύριον μέρος τῆς ὁμιλίας αὐτῆς κατ' ἀπόδοσιν τοῦ καθηγητοῦ κ. *Στ. Σταυροπούλου*.

Ἄκουτε συχνὰ νὰ μνημονεύουν τὴ Γαλλίαν γιὰ τὴ συμβολὴν τῆς στὸν πολιτισμὸν. Ἡ εἰσφορά της εἶνε, στ' ἀλήθεια, ἀξιόλογη σ' αὐτὸ τὸ πεδίον, μὲ τοὺς φιλολόγους της, τοὺς καλλιτέχνες της, τοὺς ἀρχαιολόγους της, ποὺ ἐργάζονται ἐπίσης ἐδῶ στὸν ὠραῖο σας τόπον, μ' ἔλη τὴν πίστη καὶ τὴν πείρα τους γιὰ νὰ ἀποκαλύψουν καινούργια θαυμάσια. Ἡ Γαλλία, ὡστόσο, εἶνε ἐξίσου κάτι ἄλλο.

Τμηματικαὶ ἐξετάσεις Β' Ἔτους	Τμηματικαὶ ἐξετάσεις Γ' Ἔτους
τὴν 11 Ἀσφαλιστικά	τὴν 11 Ἐμπορικὴ Πολιτικὴ
» 12 Τραπεζικὰ	» 12 Πολιτικὴ Οἰκονομία
» 13 Ἴδιωτ. Οἰκονομικὴ	» 13 Ἐμπορικὸν Δίκαιον
» 14 Ἀγγλικά	» 14 Λογιστικὰ Ἀσκήσεις
» 15 Συγκοινωνιακὴ Οἰκονομία	» 15 Βιομηχ. καὶ Ἐνεργειακὴ Πολιτικὴ
» 16 Γαλλικά	» 16 Ψυχοτεχνικὴ
» 17 Πολ. Οἰκον. καὶ Οἰκον. Ἱστορία	» 17 Ἐμπορευματολογία
» 18 Δημοσίαι Οἰκονομίαι	» 18 Τελωνειακὰ
» 19 Ἐμπορευματολογία	» 19 Ὀργάνωσις Ἐργοστασίων
» 20 Κοινωνικὴ Πολιτικὴ	» 20 Βιομηχ. Οἰκονομία
» 21 Μηχανογνωσία	» 21 Φορολογικὰ Ἀσκήσεις
» 22 Στατιστικὴ	» 22 Λογιστικὰ Ἀσκήσεις
» 23 Οἰκονομικὴ Ἐκμεταλλεύσεων	» 24 Ὀργάνωσις Ἐπιχειρήσεων
» 24 Λογιστικὰ Ἀσκήσεις	» 25 Λογιστικὰ Ἀσκήσεις
» 25 Ἰδιωτικὸν Δίκαιον	» 26 Στατιστικὴ
» 26 Φορολογικὰ Ἀσκήσεις	» 27 Ἐργατικὸν Δίκαιον
» 28 Ἐμπορικὸν Δίκαιον	» 29 Βιομηχανικὴ Λογιστικὴ
» 29 Ὀργάνωσις Ἐπιχειρήσεων	» 30 Ἡλεκτροτεχνία

Είπε μιὰ χώρα πού μέσα σέ τριάντα χρόνια γνώρισε δυό παγκόσμιους πολέμους, υπέφερε πολύ, όπως ή δική σας, και πού μετά τήν απελευθέρωσή της ρίχτηκε θαρραλέα στη δουλειά για να αναστυλώσει τὰ ερείπιά της και όχι μόνο να αποκαταστήσει παρά να αναπτύξει τὸ βιομηχανικό της ἐξοπλισμὸ γιὰ να κρατήσει τὴ θέση της μέσα σ' ἕναν παγκόσμιον ἀνταγωνισμό κάθε μέρα και ἐντατικότερο.

Κι ἂν ή Γαλλία εἶνε χώρα γεωργική, εἶνε σὲ μικρότερη ἀναλογία ἀπὸ τὴ δική σας, γιατί ή Γαλλία εἶνε ἐξίσου χώρα ἐκβιομηχανισμένη, κι αὐτὴ ή ἰσορροπία μεταξύ τῆς γεωργίας και τῆς βιομηχανίας κάτω ἀπὸ ἕνα κλίμα εὐκρατο τῆς παρέχει ἐφόδια ἀπὸ τὰ ὁποῖα οἱ ἰθύνοντες ἐννοοῦν να κάνουν να ἐπωφεληθεῖ ή ἐθνική της και ή διεθνῆς οἰκονομία. Ἀκριβῶς γι' αὐτὴ τὴ γαλλικὴ προσπάθεια, πού καταβάλλεται μετὰ τὸν πόλεμο στὴν περιοχή τοῦ τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ και τῆς ἀνακατασκευῆς, ἐπιθυμῶ να δώσω, με πολλὸ λίγα λόγια, μερικές ἀπόψεις.

Ἡ γαλλικὴ οἰκονομία βγήκε ἀπὸ τὴν τελευταία παγκόσμια σύρραξη σὲ ἀφάνταστα φρικτὴ κατάσταση. Οἱ καταστροφὲς τοῦ πολέμου και οἱ ζημιές σὲ διαβιωτικὰ ἀγαθὰ, πού προήλθαν ἀπὸ τὴν πτώση τοῦ ἐθνικοῦ εισοδήματος και τὴν κακὴ συντήρηση, ἔφταναν τὶς τριάντα χιλιάδες δισεκατομμύρια φράγκα! Χρειαζόταν να ξαναφτιάσουμε και να ἐξοπλίσουμε: οἱ δύο αὐτοὶ σκοποὶ, γύρω ἀπὸ τοὺς ὁποίους ἐνώθηκαν οἱ προσπάθειες μας, ἦταν ἀρρηκτα ἀλληλένδετοι. Ἡ ἐξέλιξη τῆς τεχνικῆς ἀπαιτοῦσε να γίνει ή ἀνασύσταση τοῦ καταστρεμμένου δυναμικοῦ σὲ νέες βάσεις πού να ἀνταποκρίνονται στὶς μελλοντικὲς παραγωγικὲς συνθήκες. Ἐτσι γεννήθηκε τὸ 1946 ή ἰδέα τοῦ σχεδίου ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ ἐξοπλισμοῦ, πού ἀρχισε ή πραγματοποίησή του τὸ 1947.

Καθορίζοντας τοὺς ἀντικειμενικοὺς σκοποὺς τοῦ σχεδίου, ὁ ἀνώτατος λειτουργὸς πού τοποθετήθηκε ἐπικεφαλῆς τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐπιφορτισμένων με τὴν προπαρασκευὴ και τὸν ἐλεγχὸ τῆς ἐφαρμογῆς του, ἔλεγε τελευταία:

«Τὸ πλάνο εἶνε, αἰσθητὰ, μέθοδος κοινῆς ἐργασίας, ἀπογραφικὸς πίνακας τῶν πόρων και τῶν ἀναγκῶν στὴν περιοχή τοῦ παραγωγικοῦ ἐξοπλισμοῦ, πρόγραμμα δράσης πού ἐπιδέχεται κατὰταξη ἀνάγκης. Εἶνε ἐπίσης, και προπάντων, κατάσταση πνεύματος: τοῦ πνεύματος μιᾶς χώρας ἀποφασισμένης να ζήσει τὸ ρυθμὸ τοῦ σύγχρονου κόσμου».

Θὰ μπορούσε ὁ κ. Μοννὲ να προσθέσει, ἂν ἀναφερόταν και στὰ ἀποτελέσματα τεσσάρων χρόνων δραστηριότητας και θάρρους:

Τὸ σύνολο τῆς βιομηχανικῆς μας παραγωγῆς ξεπέρασε κάθε ὕψος στάθμης πού γνώρισε ποτὲ ή Γαλλία. Ὅσο γιὰ τὴ γεωργία, διαθέτει ποσότητα παραγωγικῶν μέσων πολὺ ὑπέρτερη ἀπὸ ὅσα εἶχε στὸ παρελθόν... Οἱ σκοποὶ τοῦ σχεδίου ἐκσυγχρονισμοῦ αἰσθητὰ ἐπιτεχῆθηκαν.

Βέβαια τὸ σχέδιο ἀμερικανικῆς βοήθειας γιὰ τὴν Εὐρώπη, πιδ γνωστὸ με τὸ ὄνομα τοῦ μεγάλου στρατιωτικοῦ ἡγέτη και πολιτικοῦ πού ὑπῆρξε ὁ ἐμπνευστῆς του, τοῦ στρατηγοῦ Μάρσαλ, ὀλοκληρώθηκε κατὰ τὸν πιδ πρόσφορο τρόπο στὸ γαλλικὸ πλάνο ἀνασυγκρότησης και τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ. Χωρὶς τὶς πιστώσεις τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, ή Γαλλία, πού υπέφερε τὴν ἴδια ἔλλειψη δολλαρίων όπως και οἱ ἄλλες εὐρωπαϊκὲς χώρες, ἔπρεπε να ἀντιμετωπίσει τὴν ἐξαιρετικὰ δύσκολη ἐκλογή ἀνάμεσα στὸν περιορισμὸ τῆς κατανάλωσης και τὴν ἐγκατάλειψη τοῦ προ-

γράμματος εξοπλισμού. Χάρη στα δύομισι δισεκατομμύρια δολάρια, που πήρε από τον Ἀπρίλη του 1948 ὡς τὸ τέλος του 1951, μπόρεσε νὰ ἀντιμετωπίσει ταυτόχρονα τὶς εἰσαγωγές της καὶ ἄλλα ἐξωτερικὰ βάρη καὶ τὶς ἐσωτερικὲς της ἐπενδύσεις.

Ἡ προσπάθεια που ἀνελήφθη κατὰ τὴ διάρκεια τῶν ἑξὶ τελευταίων χρόνων στὸν τομέα ἐσωτερικῶν ἐπενδύσεων εἶνε τῶντι πολὺ ἐνδιαφέρουσα. Ἀπὸ τὸ 1945, 19ο) τοῦ ἐθνικοῦ εἰσοδήματος κάθε χρόνου κατὰ μέσον ὄρο, διατέθηκαν σὲ ἀκαθάριστες χρηματοδοτήσεις. Οἱ συνθήκες τῆς χρηματαγορᾶς καὶ ἡ σπανιότητα τῶν ιδιωτικῶν κεφαλαίων, περισσότερο καὶ ἀπὸ τὴ φύση τῶν ἔργων που ἐπρόκειτο νὰ πραγματοποιηθοῦν, ὀδήγησαν τὸ Κράτος νὰ ὑποστεί τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ οἰκονομικοῦ δάρους: ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν τοποθετήσεων σὲ ἐπενδύσεις, ἡ συμμετοχὴ τοῦ δημοσίου κεφαλαίου ἔφτασε τὰ 60ο)ο περίπου.

Στὸ δημόσιο προϋπολογισμό, τὰ ποσὰ γιὰ ἐπενδύσεις, που ἔφταναν κατὰ τὸ 1938 πολὺ ἐλαττωμένο ποσοστὸ (5ο)ο περίπου), παρουσίασαν ἀπὸ τὴν ἀπελευθέρωση προοδευτικὴ αὔξησιν. Κατὰ τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ λογαριασμοῦ συνολικῶν πληρωμῶν τοῦ Κράτους, ὁ λόγος τῶν δαπανῶν γιὰ τὴν ἀνασυγκρότηση καὶ τὸν ἐξοπλισμὸ πρὸς τὸ σύνολο τῶν ψηφισμένων πιστώσεων ἔχει φτάσει μονίμως, κατὰ τὴ διάρκεια τῶν τελευταίων ἐτῶν, μεταξὺ 30ο)ο καὶ 40ο)ο.

Ἡ βοήθεια ὅμως αὐτὴ θὰ ἦταν ἀκαρπῆ, ἂν ἡ θέληση γιὰ ἀνάρθωση τῆς χώρας μας δὲν εἶχε δημιουργήσει κλίμα εὐνοϊκὸ γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τῆς παραγωγῆς μας σὲ ὄλους τοὺς τομείς τῆς οἰκονομίας. Καὶ τὰ ἐπιτεύγματα, που ὀφείλονται στὸ θάρρος καὶ τὴν ἐμπιστοσύνη στὶς δυνάμεις μας, μᾶς ἐνέπνευσαν μοναδικὴ ὑπερφάνεια καὶ ἰσχυρὴ ἐλπίδα.

Θὰ ἐξετάσω, διαδοχικὰ, τέσσερις σημαντικοὺς τομείς τῆς οἰκονομίας:

Τὴν παραγωγὴ ἐνεργείας στὶς διάφορες μορφές της, τὶς μεταφορές, τὴ στέγασιν, τὶς βασικὲς βιομηχανίες.

ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Ὁ τομέας ἐνεργείας προσείλκυσε, ἀπὸ τὸ τέλος τοῦ πολέμου, τὴν κύρια προσπάθεια βιομηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ. Ἡ ἱκανοποίηση τῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας σὲ ἐνέργεια ἀπαιτοῦσε ἐνισχυμένη προσπάθεια τόσο στὸν τομέα τοῦ ἠλεκτρισμοῦ ὅσο καὶ στὸς τομείς τοῦ ἀνθρακὸς καὶ τοῦ πετρελαίου.

Ἡλεκτρισμός.—Ἡ ζήτηση ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας ἔχει σημαντικότερα αὐξήσει στὴ Γαλλία μετὰ τὸν πόλεμο καὶ ἐξακολουθεῖ νὰ αὐξάνει. Σοβαρὴ αὐξηση τῆς ἱκανότητος παραγωγῆς ἐπιβαλλόταν, ὅπως σ' ὄλες τὶς οἰκονομικὰ ἐξελιγμένους χώρες.

Ἡ ἴδρωση μεγάλων ἐργοστασίων, τόσο θερμικῶν ὅσο καὶ ὑδραυλικῶν, ἐπέτρεψε νὰ διπλασιασθῇ τὸ 1951 ἡ γαλλικὴ παραγωγὴ ἠλεκτρισμοῦ σὲ σχέση μετὰ τὴν παραγωγὴ τοῦ 1938: ἐπέρασε, πραγματικὰ, ἀπὸ τὰ 19 στὰ 38 δισεκατομ. kWh. Σπουδαία φράγματα ὑψώθηκαν στὰ Πυρηναία, τὸ Γιούρα, τὸ Κεντρικὸ Ὀροπέδιο, τὶς Ἀλπεις, ὅπως: τοῦ Ζενισιά, τοῦ Ντονζέρ—Μοντραγκόν, πραγματικὰ ἀριστουργήματα τεχνικῆς, που συνένωσαν τὴν πιδ ὀρθόδοξη ἐπιστήμη μετὰ μιὰ ἐξυπνὴ τόλμη, τυπικὰ γαλλικὴ. Ἀπὸ τὸ 1947 ὡς τὸ 1949, τριάντα καινούργιες ὑδροηλεκτρικὲς μονάδες μπήκαν σὲ ὑπηρεσία. Μόλο που στὸ ἴδιο διάστημα οἱ θερμικὲς συμπληρώσεις ἦταν ὀλιγαριθμότερες, ἡ ἰσχύς που συνεισέφεραν δὲν ὑπῆρξε ἀσήμαντη.

μπορούμε να εκτιμήσουμε την επέκτασή τους σε 3 δισεκατομ. kwh τὸ χρόνο.

Θὰ ἀναφέρω ἐδῶ δύο θερμικὲς κεντρικὲς ποὺ θὰ εἶνε οἱ ἰσχυρότερες τῆς Εὐρώπης καὶ ποὺ κατασκευάζονται τώρα στὴν ἀνθρακοφόρο περιοχὴ τῆς Λωρραίνης: Οἱ θερμικὲς κεντρικὲς τοῦ Κάρλιγκ καὶ τοῦ Γκροσμπλίντερστροφ. Οἱ κεντρικὲς αὐτὲς κατασκευάζονται ἀπάνω στὰ ὄρυχαια, γιὰ νὰ ἀποφευχθεῖ ἡ δαπάνη μεταφορᾶς τοῦ καυσίμου καὶ νὰ δώσουν ἔτσι τὴν ἐνέργειά τους στὴν καλύτερη τιμὴ. Ταυτόχρονα, ἡ βιομηχανία ἀνθρακὸς ἀναπτύσσεται σχετικὰ μὲ τὰ ὑποπροϊόντα τῆς καί, κατὰ τὸν τρόπον αὐτό, φωταέριο θὰ μπορεῖ νὰ παράγεται στὴν ἀνατολικὴ Γαλλία καὶ νὰ μεταφέρεται στὸ Παρίσι, γιὰ νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν ἀπέριστη παρισινὴ ἀνθρωποπλημμύρα.

Θαυμάσια κατανεμημένα στὸ σύνολο τῆς περιοχῆς, τὰ νέα ἐργοστάσια προκαλοῦν ἤδη τὴν ἀνάπτυξη ἐπαρχιακῶν βιομηχανιῶν. Ἐπιπρόσθετα, ἡ τεχνικὴ τῆς μεταφορᾶς τῆς ἐνεργείας ἔχει κάνει καταπληκτικὲς προόδους, κι ἀναμφισβήτητα στὴ Γαλλία ἔχουν σημειωθεῖ οἱ καλύτερες πραγματοποιήσεις σ' αὐτὸ τὸ πεδίο. Οἱ ἔρευνες τῶν μηχανικῶν μας ἐπέτρεψαν στὴ γαλλικὴ ἠλεκτρικὴ βιομηχανία νὰ καθορίσῃ νέα δίκτυα, στὸ μέτρο ποὺ ἀναπτύσσονται οἱ ἀνάγκες καὶ οἱ πηγές. Σπάνιες εἶναι σήμερα οἱ ἀγροτικὲς περιοχὲς τῆς χώρας μας ποὺ δὲν ἐξυπηρετοῦνται ἀπὸ ἐγκαταστάσεις ἠλεκτρισμοῦ. Τὸ σιδηροδρομικὸ μας δίκτυο ἀπευθύνεται ἐπίσης, ὅλο καὶ περισσότερο, πρὸς τὴν ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια.

Ἄνθραξ.—Μόλο ποὺ ἦταν ἐπιβραδυμένες τὸ 1950 οἱ ἐργασίαι στὰ ἀνθρακωρυχεῖα, ἐπιτεύχθηκαν ἀξιοπρόσθετα ἀποτελέσματα. Ἡ παραγωγὴ τοῦ 1951 μπόρεσε νὰ φτάσῃ τὴ στάθμη - ρεκόρ τῶν 55 ἑκατομμυρίων τόνων, καὶ προβλέπεται γιὰ τὸ 1952 παραγωγὴ 57 ἑκατομ. τόνων. Στὸν τομέα αὐτὸν ὁ ἐκσυγχρονισμὸς τοῦ ἐξοπλισμοῦ στάθηκε ἕνας ἀπὸ τοὺς κύριους ἀναγεννητικὸς παράγοντες. Ἀκόμη, ἐξ αἰτίας τῶν ἐπενδύσεων ποὺ πραγματοποιήθηκαν, ἡ ἀνάπτυξη τῶν ἐξορύξεων δὲν εἶχε συνέπεια τὴν ἐπαύξηση τῆς χειρωνακτικῆς ἐργασίας· χάρις στὴ βελτίωση τῶν τεχνικῶν μεθόδων ἡ ἡμερησία ἀπόδοση κατὰ ἐργάτη, αὐξάνοντας διαρκῶς, ἔφτασε ἀπὸ 1230 χγρ. τοῦ 1938, σὲ 1330 χγρ. κατὰ τὸ 1951.

Τὰ ἔργα ἐκσυγχρονισμοῦ ποὺ ἔγιναν στὴ βιομηχανία τοῦ κὼκ καὶ τοῦ φωταερίου καταλήξανε σὲ ἐξίσου εὐχάριστα ἀποτελέσματα. Ἡ κοκοποίηση τοῦ λωρραϊνοῦ γαιάνθρακα εἶνε πιά βεβαιωμένη. Αὐτὸ δίνει τίς καλύτερες ἐλπίδες στὴ βιομηχανία σιδήρου καὶ θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀνετώτερη γαλλικὴ τοποθέτηση στοὺς κόλπους τῆς κοινοπραξίας ἀνθρακὸς - χάλυθος (σχέδιο Σουμάν), ποὺ ἀποσκοπεῖ νὰ ἐξυπηρετήσῃ κατὰ τὸν καλύτερο τρόπο ἕνα σύνολο πληθυσμοῦ χωρῶν τῆς δυτικῆς Εὐρώπης (160 ἑκατ. κατοίκους).

Πετρέλαιο.—Ἡ γαλλικὴ βιομηχανία πετρελαίου ἐνοχλήθηκε ἰδιαιτέρως κατὰ τὴ διάρκεια τῶν ἐχθροπραξιῶν: βομβαρδισμοί, πυρκαϊές, συστηματικὲς διελύσεις ἐγκαταστάσεων εἶχαν κατεδάσῃ τὸ 1944 τὴν ἀποσταχτικὴ τῆς ἱκανότητα σὲ ἐνάμισι ἑκατομμύριο τόνους. Ὁ γαλλικὸς πετρελαιοφόρος στόλος εἶχε χάσῃ τὰ 70 ο)ο τῆς χωρητικότητάς του. Ἦταν ἀνάγκη νὰ ξαναφτιάξουμε κι ἐδῶ μὲ κάθε θυσία, γιὰ νὰ ἐξασφαλίσουμε τὴν ἐξυπηρετήσῃ τῆς ἴδιας τῆς χώρας σὲ ραφιναρμένα προϊόντα πετρελαίου. Μὲ ἐπίμονη προσπάθεια, ἡ βιομηχανία πετρελαίου μπόρεσε γρήγορα νὰ ξεπεράσῃ τὴ στάθμη τοῦ 1938. Ἀπὸ τὸ 1950 ἡ χώρα μας διέθετε ἱκανότητα ραφινάρισματος 13 ἑκατομ. τόνων πετρελαίου. Ἡ γαλλικὴ

διομηχανία ραφινάρισματος απέβαινε, έτσι, ή ισχυρότερη τής Εδρώπης.

Κοντά στη Μασαλία, τὸ λιμάνι Λαθερά, πού ή ἐγκατάστασή του ὀφείλεται στήν πρωτοβουλία τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου Μασαλίας, ἀπέβη τὸ πρῶτο λιμάνι πετρελαίων τής Εδρώπης.

Τελικά, τὸ ἴδιο τὸ ὑπέδαφος τής χώρας μας περιέχει κοιτάσματα πετρελαίου, πού ή ἐκμετάλλευσή τους, ἀρχινημένη ἤδη, θά τροποποιήσῃ ἀξιοσημείωτα τή διάρθρωση τής ἐθνικῆς μας οἰκονομίας ἀν, ὅπως ἐλπίζεται, οἱ ἔρευνες πού διεξάγονται τώρα ἐντατικά, ἰδίως στήν περιοχή τῶν Πυρηνάλων, στεφθοῦν μὲ ἐπιτυχία.

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ἀπὸ ὅλους τοὺς τομείς τής γαλλικῆς οἰκονομίας, οἱ μεταφορές, πού χτυπήθηκαν δεινὰ ἀπὸ τὸν πόλεμο, ἦταν ἐκείνες πού ή ἀνακατασκευή τους παρουσιαζόταν πιδ διαστική, γιατί ή ἀνεπαρκῆς λειτουργία τῶν μεταφορῶν βοηθοῦσε τήν παράλυση τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν καὶ ὀδηγοῦσε σὲ οἰκονομική ἀσφυξία τή χώρα. Ἐπρεπε μὲ κάθε θυσία νὰ ἀποκατασταθοῦν οἱ σιδηροδρομικὲς καὶ ὀδικὲς συγκοινωνίες, βαριά δεινοπαθημένες κατὰ τή διάρκεια τῶν στρατιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, νὰ ξανακατασκευαστεῖ τὸ τροχαῖο ὕλικό, νὰ ἀποκατασταθοῦν οἱ θαλασσινοὶ λιμένες καὶ νὰ ξαναγίνει ὁ ἐμπορικὸς στόλος, νὰ ξαναδημιουργηθεῖ, τελικά, ἕνας ἀεροπορικὸς στόλος πού ἀποτελεῖτο ἀπὸ μονάδες παλιᾶς ἡλικίας δέκα ἐτῶν.

Σιδηροδρομοὶ.—Μερικοὶ ἀριθμοὶ θά ἐπιτρέψουν νὰ ἐκτιμηθεῖ ή ἔκταση τῶν καταστροφῶν τῶν γαλλικῶν σιδηροδρόμων ἀπὸ τίς ἐχθροπραξίες: 4800 χλμ. γραμμῶν καὶ 3200 τεχνικά ἔργα καταστρεμμένα, 25 ἀπὸ τοὺς κυριότερους σταθμοὺς ἀνασχηματισμοῦ δηλωμένοι, 6500 ἀτμάμαξες, 240 000 φορτηγὰ καὶ 15 000 ἐπιβατικὲς ἀμαξες ἐξαφανισμένες, χωρὶς νὰ λογαριάσουμε τὸ ὕλικό πού εἶχε πάθει σοβαρὰς βλάβες.

Ἐνα σχέδιο ἀνακατασκευῆς καὶ ἐξοπλισμοῦ μελετήθηκε τὸ 1945. Τὸ σχέδιο αὐτὸ εἶχε οὐσιαστικὸ σκοπὸ, ἐξαιτίας τοῦ ἐξαιρετικοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν ἔργων πού θά ἐπεχειροῦντο, νὰ ἐξασφαλίσῃ τήν ὁμογένεια τῶν ἔργων αὐτῶν καὶ νὰ τὰ τοποθετήσῃ σὲ ἕναῖο πλαίσιο πού θά ἀπέδλεπε νὰ προικίσῃ τή σιδηροδρομικὴ μεταφορὰ μὲ ὕλικό καὶ ἐγκαταστάσεις συγχρονισμένα, γιὰ νὰ ληφθοῦν ὑπόψη οἱ πραγματοποιημένους στήν τεχνικὴ τῶν μεταφορῶν πρόοδοι.

Οἱ κύριες ἐπιδιώξεις γιὰ τήν ἀποκατάσταση τῶν γαλλικῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων μποροῦν νὰ συνοψιστοῦν ὡς ἑξῆς:

α) Ἀνακατασκευὴ τοῦ ὕλικου μὲ βάση τὸ ὕψος κυκλοφορίας τοῦ προπολεμικοῦ ἔτους 1938 καὶ μὲ συνυπολογισμό τῶν βελτιώσεων πού ἔχουν ἐπέλθει στήν ἀπόδοση τοῦ ὕλικου.

β) Ἡλεκτροποίηση περισσότερων ἀπὸ 2000 χλμ. σιδηροδρομικῶν γραμμῶν καὶ ἰδίως τοῦ τμήματος Παρίσι—Λυόν. Ὁ ἐξηλεκτρισμὸς αὐτὸς κάνει σὲ ἐφεξῆς τή γραμμὴ αὐτὴ μὲ ἀπὸ τίς ταχύτερες τής Εδρώπης: ἐπιτρέπει τή διαδρομὴ ἀπὸ τὸ Παρίσι στή Ντιζὸν μὲ μέση ταχύτητα πάνω ἀπὸ 100 χλμ. τὴν ὥρα.

γ) Ἀνοικοδόμησις τῶν σταθμῶν καὶ, κατὰ κύριο λόγο, τῶν σταθμῶν ἐμπορευμάτων καὶ προπάντων τῶν σταθμῶν ἀνασχηματισμοῦ συνθέσεων, μὲ τίς τροποποιήσεις πού θά ἐπέφερε ή ἐπιτάχυνση πού προβλεπόταν στήν κυκλοφορία τῶν ἐμπορικῶν συρμῶν, ἐπιτάχυνση πού ἐκτὸς ἀπὸ τήν ἀπομείωση τοῦ χρόνου μετα-

φορᾶς, μεταφραζόταν, στὸ κάτω τῆς γραφῆς, μὲ μιὰ προβλεπόμενη οἰκονομία σὲ θαγόνια μεταφορᾶς κάπου 18 000 κομμάτια.

δ) Ἐνοικοδόμησις τῶν μηχανοστασίων καὶ τῶν ἐργοστασίων ἐπισκευῶν ποῦ εἶχαν καταστραφεῖ.

Ὀδικὲς συγκοινωνίες.— Ἡ κατάσταση τῶν ὀδικῶν συνδέσεων παρουσίαζε, τὴν ἄλλη ἡμέρα ἀπὸ τὴν ἀπελευθέρωσιν, ἕνα σοβαρὸ πρόβλημα. Στὸν τομέα αὐτόν, οἱ ἐργασίαι ἀνακατασκευῆς δὲν μπόρουν, δυστυχῶς, νὰ πραγματοποιηθοῦν μὲ τὸ ρυθμὸ ποῦ εἶχε ἀρχικὰ προβλεφθεῖ. Καθυστερήσεις ποῦ πρέπει νὰ καταλογισθοῦν κατὰ κύριο λόγο στὴν ἔλλειψιν ὑλικῶν, καυσίμων καὶ μεταφορικῶν μέσων καί, ἐξἄλλου, σὲ δυσχέρειες σχετικὰς μὲ τὴν χρηματοδότησιν, ἐπιβράδυναν τὴν ἀποπεράτωσιν σοβαρῶν ἔργων, ποῦ ἢ ἀναγκαιότητά τους ἐπιβαλλόταν γιὰ νὰ ξαναποχτήσῃ τὸ ὀδικὸ μας δίκτυο τὶς ἀξιοσημείωτες ἰδιότητές του ποῦ τὸ ἔκαναν νὰ φημίξεται σ' ὅλον τὸν κόσμον.

Κατὰ τὸ 1945 ἦταν καταστρεψιμὲνες 7550 ὀδικὲς γέφυρες, καὶ οἱ βλάβες τῶν ἐθνικῶν μόνο ὁδῶν ἔφταναν σὲ ἀξία τὰ 150 δισεκατ. φράγκα. Γιὰ τὴν ὥρα, περισσότερες ἀπὸ 3 000 γέφυρες, ἰδίως μικρῶν διαστάσεων, ἀπομένουν γιὰ ἀνακατασκευὴ τελικῆ, γιατί ὄλες οἱ συγκοινωνίες ἔχουν ἐξασφαλιστεῖ μὲ προσωρινὰ ἔργα. Ἀξιοσημείωτη ἔκτασις καταστρωμάτων ἔχει ἀνάγκη νὰ ξαναγίνει καί, τελικὰ, τὸ πρόγραμμα ἐκσυγχρονισμοῦ, ποῦ ἀποσκοπεῖ νὰ ὑπαγάγῃ τὶς μεταφορὰς στὶς συνθήκες μιᾶς συγχρονισμένης κυκλοφορίας, πρέπει σοβαρὰ νὰ προωθηθεῖ.

Ἐμπρὸς στὴν ἐπείγουσα ἀνάγκη νὰ ἀποκατασταθεῖ μιὰ κατάσταση ποῦ γινόταν ὄλο καὶ σοβαρότερη, ἡ γαλλικὴ Βουλὴ πῆρε, τελευταία, μιὰ ἀπόφασιν ἐξαιρετικὰ ἐνδιαφέρουσα. Ψήφισε, πράγματι, νόμον δημιουργίας ἐιδικοῦ λογαριασμοῦ ὀδικῶν ἐπενδύσεων ποῦ θὰ τροφοδοτεῖται ἀπὸ τὸ προῖόν τῆς φορολογίας τῶν καυσίμων τῶν ὀδικῶν συγκοινωνιῶν. Οἱ πηγές ποῦ θὰ προικοδοτήσουν αὐτόν τὸ λογαριασμὸ προορίζονται νὰ χρηματοδοτήσουν ἀποκλειστικὰ σχέδιον ἐκσυγχρονισμοῦ καὶ βελτιώματος τῶν δρόμων μας, κλιμακωμένον σὲ μιὰ πενταετία. Τὸ σχέδιον αὐτὸ προβλέπει διαπλάτυσιν ὁδῶν, ἀποσυμφόρησιν πολυσύχναστων περιοχῶν μὲ συμπληρωματικὰς διακλαδώσεις, τὴν ἐξάλειψιν τῶν πιδ ἐνσχλητικῶν ἰσόπεδων διαβάσεων καὶ τὴν κατασκευὴν αὐτοκινητοδρόμων γιὰ τὴν ἀποσυμφόρησιν τῆς συγκοινωνίας τῶν μεγάλων πόλεων.

Θαλασσινὲς συγκοινωνίες.— Τὴν 1 Μαρτίου 1952 ὁ γαλλικὸς ἐμπορικὸς στόλος περιελάμβανε 728 πλοῖα ἀκαθάριστης χωρητικότητος 3 207 082 τόνων. Ἀναφορικὰ πρὸς τὸ 1939, ὁ ἐμπορικὸς μας στόλος ἔφτασε ἔτσι τὰ 108,5 ο) σὲ ἀριθμὸν καὶ τὰ 116 ο) σὲ χωρητικότητά. Ἡ κατανομὴ ὁμοίως τῶν πλοίων εἶνε ὁλότελα διαφορευτικὴ ἀπὸ τὴν προπολεμικὴν. Τὰ ἐπιβατικὰ πλοῖα ἀντιπροσώπευαν τότε 42,6 ο) τῆς ὅλικῆς χωρητικότητος ἀπέναντι 11,8 ο) τῶν πετρελαιοφόρων καὶ 45,6 ο) τῶν ἄλλων φορτηγῶν. Τὴν 1 Ἰανουαρίου 1952 τὰ ἐπιβατηγὰ ἦταν πιά μόνον 23,3 ο), τὰ πετρελαιοφόρα 22,4 ο) καὶ τὰ ἄλλα φορτηγὰ 54,3 ο) τῆς ὅλικῆς χωρητικότητος.

Γιὰ τὴν ὥρα, ἔχουν παραγγελεθεῖ στὴ Γαλλίαν καὶ τὸ ἐξωτερικὸν 23 πλοῖα ἐπιβατικὰ 236 500 τόνων, 23 πετρελαιοφόρα 266.000 τόνων καὶ 48 φορτηγὰ 153 400 τόνων ὅλικῆς χωρητικότητος. Ἀπ' αὐτὴν τὴν χωρητικότητα τῶν 655 900 τόνων, 187 900 τόνοι ἀντιπροσωπεύουν 32 πλοῖα παραγγελεμένα σὲ ἐξωτερικόν.

τὸ ὑπόλοιπο—62 πλοῖα—ζητήθηκαν ἀπὸ τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα. Ἐκτὸς ἀπὸ τῆς κατασκευῆς γιὰ τὴν ἀνανέωση τοῦ στόλου, τὸ πρόγραμμα ἀνακατασκευῆς θὰ ζητήσῃ ἀκόμη, γιὰ νὰ ἰκανοποιηθῇ στὸ ἀκέραιο, χωρητικότητα 70 000 τόνων.

Ἐναέρειες συγκοινωνίες.—Ἀπὸ τὴν ἐπαύριο τῶν ἐχθροπραξιῶν, ἡ Γαλλία ἦταν ὑποχρεωμένη νὰ μετᾶσχει στὴ γενικὴ πρόοδο τῆς ἐναέριας μεταφορᾶς καὶ νὰ κερδίσει τὴν ἀξιόλογη θέση πού ἡ γεωγραφικὴ, οἰκονομικὴ καὶ πολιτικὴ τῆς θέσης τῆς ἐπέβαλλαν κατὰ καθήκον νὰ καταλάβει. Ξανασυστημένη σὲ νέα μορφή τὸ 1948, ἡ ἐθνικὴ ἐταιρεία Αἴρ—Φράνς βλέπει τώρα νὰ ἀνεμίξει ἡ σημαία τῆς σ' ὅλες τῆς μεγάλες παγκόσμιες ἐναέρειες ἐπικοινωνίες. Ἀπὸ τὴ χρονολογία αὐτὴ ὁ ἀριθμὸς ἡ κίνησή τῆς δὲν ἔπαψε νὰ ἀκολουθεῖ καμπύλη πού διαρκῶς ἀνεβαίνει: ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν πού μεταφέρθηκαν ἔφτασε τοὺς 962 000 σὲ 195 γραμμῆς. Ὁ στόλος αἰσθητὰ ἀυξήθηκε κατὰ τὴ διάρκειά τοῦ περασμένου ἔτους καὶ ἐνισχύθηκε μὲ τῆς πιδὸ σύγχρονες μονάδες, πράγμα πού ἐπέτρεψε τὴν ἀύξηση τῆς πυκνότητος σὲ μεγάλο ἀριθμὸ γραμμῶν.

Ἐκτὸς ἀπὸ τὸ πρόβλημα τοῦ πτητικοῦ ὕλικου, ἔμπαινε καὶ τὸ πρόβλημα νὰ ἐπεκταθοῦν καὶ νὰ προσαρμοστοῦν οἱ ἐγκαταστάσεις ἐδάφους πρὸς τῆς συνθήκες τῆς σύγχρονης ἀεροπορίας. Στὸν τομέα αὐτόν, ἐνδιαφέρον ἔργον, γιὰ τὸ ὅποιο πολὺ ἀριθμὰ ἐμπορικὰ ἐπιμελητήρια ἔδωσαν τὴ βοήθειά τους, ἔβρισκεται στὸ δρόμο τοῦ ἀποτελειώματος τόσο στὴ μητροπολιτικὴ περιοχὴ ὅσο καὶ στῆς ὑπερπόντιες χώρες. Οἱ ἐργασίες πού ἐκτελοῦνται ἀποβλέπουν εἰδικὰ στὸ μέγαλωμα τοῦ διεθνοῦς ἀερολιμένα τοῦ Ὀρλύ, γιὰ νὰ ἀντιμετωπιστεῖ ὁ ἀριθμὸς τῶν ταξιδιωτῶν πού ἔρχονται στὸ Παρίσι ἀεροπορικὰ καὶ πού κάθε μέρα ἀυξάνει (περισσότερο ἀπὸ ἕνα ἑκατομύριο τὸ 1951). Τὰ ἀεροδρόμια Μασαλίας, Νικαίας, Τουλούζης καὶ Μπορντώ, πού ἐξαιτίας τῆς γεωγραφικῆς τοῦς θέσης θὰ ἔχουν ἀσφαλῶς ἐνδιαφέρουσα κίνηση, ἐπεκτείνονται ἐπίσης.

Παράλληλη προσπάθεια καταβάλλεται στῆς ὑπερπόντιες περιοχῆς τῆς Γαλλίας. Τὸ Ντακάρ, τὸ μεγάλο μας λιμάνι τῆς δυτικῆς Γαλλικῆς Ἀφρικῆς, καὶ ἡ Σαϊγκόν, στὴν Ἰνδοκίνα, ἐφοδιάζονται μὲ δύο πύστες τὸ καθένα, μακρύτερες ἀπὸ 1 600 μέτρα. Ἡ Μπραζαβίλ, στὴ γαλλικὴ Ἀφρικὴ τοῦ ἰσημερινοῦ, διαθέτει πύστα 2 000 μέτρων, πού ἡ ἐπιμήκυσή τῆς σὲ 2400 μέτρα ἀποφασίστηκε· αὐτὸ θὰ ἐπιτρέψει τὴν ἀπογείωση πυραυλοκινήτων τύπου «Κομήτη», πού θὰ χρησιμοποιήσῃ μιὰ γαλλικὴ ἐταιρεία ἀπὸ τὸ 1952.

Ὅλα τὰ ἄλλα μεγάλα ἀεροδρόμια τῶν χωρῶν πού ἀνήκουν στὴ Γαλλικὴ Ἐνωσὴ ἔχουν ἐφοδιασθεῖ μὲ πύστα πού ἐπιτρέπει ἀπογείωση τῶν πιδὸ μεγάλων ἀεροπλάνων πού χρησιμοποιοῦνται σήμερα.

ΣΤΕΓΑΣΗ

1. Οἱ αἰτίες τῆς στεγαστικῆς κρίσης.—Ἡ κρίση ἀκινήτων, πού ἐξερράγη στὴ Γαλλία εὐθὺς μετὰ τὴν κατοχή, ὄφειλετο κατὰ πολὺ μεγάλο μέρος στὴ δυσμενῆ ἐξέλιξη, ἀπὸ τὸν πόλεμο τοῦ 1914, τῆς μορφῆς τῆς ἰδιωτικῆς ἀκίνητης ἰδιοκτησίας.

Σ' αὐτὴ τὴν πρωταρχικὴ αἰτία προστέθηκε μιὰ ὀλόκληρη σειρά ἀπὸ ἄλλους παράγοντες. Καὶ πρῶτα, ἡ ἀύξηση τοῦ πληθυσμοῦ ἀπὸ τὸ 1939, γιὰ αὐξήσαν οἱ γεννήσεις καὶ ἐλαττώθηκε ἡ θνησιμότητα. Ὑπάρχουν στὴ Γαλλία, σήμερα,

1 200 000 κάτοικοι περισσότεροι από το 1939. Ύστερα ή απομείωση του αριθμού των οικιστικών μονάδων εξαιτίας των ζημιών του πολέμου, τής παλαιότητας ή των άθυγιεινών συνθηκών. Ο αριθμός των οικιστικών άκινήτων που κατεδαφίστηκαν ή βλάφτηκαν σε 74 διοικητικά διαμερίσματα έφτανε τα 2 000 000 πληγέντα κτίρια κατά το τέλος του πολέμου. Μόνο στο νομό Σηκουάνα, λογάριάζαν το 1950 πώς ύπήρχαν 40 000 κατοικίες που ή παλαιότητα ή ή άθυγιεινότητά τους επέβαλλαν τή προσεχή τους έγκατάλειψη. Εξάλλου, πολλά οικήματα έχουν μεταλλάξει άρχικό προορισμό και δε χρησιμεύουν πιά για κατοικίες· έννοουμε τα οικήματα που χρησιμοποιούνται ήδη από δημόσιες υπηρεσίες, εταιρίες, οργανώσεις, επιχειρήσεις. Τελικά, ή ζήτηση κατοικιών αύξησε από τή μεταβολή που παίρνει ή σύνθεση του πληθυσμού. Η έπήρεια αυτού του παράγοντα εινε φανερή από το παρελθόν, έπειδή διαπιστώθηκε πώς ο αριθμός των προσώπων που στεγάστηκαν έχει αύξήσει κατά 5,6 οο από το 1881 ως το 1949, ένω οι άνάγκες σε οικήματα αύξήθηκαν κατά 25 οο. Σήμερα, ή φυσική άνέλιξη του πληθυσμού όξύνει αυτή τήν άνισοσθαμία με τον πολλαπλασιασμό των γάμων και τήν αύξηση των γεννήσεων.

2. Οι άνάγκες.—Ξεκινώντας από τις παραπάνω αίτιες, που οι συνέπειές τους δύσκολα μπορούν να άκριβολογηθούν, πώς να προσδιορίσεις τις άνάγκες; Οι έπίσημες έκτιμήσεις καθορίζουν τον άναγκαίο ρυθμό κατασκευής σε 250 000 κατοικίες το χρόνο επί 5 χρόνια.

Μπρός σ' αυτή τήν κατάσταση το δημόσιο εινε άναγκασιέμο να καθορίσει μιá οικιστική πολιτική και να πάρει τα άναγκαία για τήν πραγματοποίησή της μέτρα. Οι ιδιωτικές επιχειρήσεις προσκρούουν πραγματικά, πάνω στο τεχνικό και οικονομικό πεδίο, σε τέτοιες δυσκολίες που ή έπίλυσή τους κάνει άναγκαία τήν κρατική παρέμβαση. Από το 1945 ως το τέλος του 1949 είχαν κατασκευαστεί 65 000 μόνο κατοικίες και 48 000 ήταν υπό κατασκευή. Η κατάσταση ήταν πολύ δύσκολη. Η δημοσία ύπηρεσία αποφάσισε να παρέμβει. Μιá οικιστική πολιτική μπήκε σε έφαρμογή.

1ο. Τεχνικά μέτρα—Για να εξασφαλιστεί ή κατασκευή έπρεπε από το ένα μέρος να προκληθεί μείωση του κόστους κι από τήν άλλη να βρεθούν χέρια σε άρκητή άφθονία. Ο έξοπλισμός και ή όργάνωση τής οικοδομικής βιομηχανίας ήταν άκόμη άνεπαρκείς κατά το τέλος του 1949, κι αυτό συριστοσσε αίτια για έπιδάρυση του κόστους κατασκευής. Οι βελτιωτικές προσπάθειες όδήγησαν, λοιπόν, αισθητά, στην όργάνωση τής άγοράς των κατασκευών, στον καθορισμό ένοποιημένου σχεδίου μακράς πνοής και σχεδίων κατασκευαστικών, στην τυποποίηση και προκατασκευή, που χρειάστηκαν για να επιτρέψουν το κατέδασμα των τιμών μονάδας των έργων.

Όσο για τα εργατικά χέρια, ή αριθμητική και επαγγελματική άνεπαρκεια των εργατών οικοδομών άποτελοσσε και άποτελει άκόμη πρόβλημα σοβαρό. Για να ίκανοποιηθούν οι συμπληρωματικές άνάγκες έγινε προσφυγή στην επαγγελματική μόρφωση των νέων, τή μετεκπαίδευση και τον έποικισμό. Οι διατιθεμένες πιστώσεις για τήν επαγγελματική μόρφωση των νέων, που επιτρέπει τήν άνακατάταξη των άνέργων και τήν προώθηση των άνειδίκευτων εργατών, εινε δυστυχώς άνεπαρκείς. Ένώ τα επαγγελματικά μορφωτικά κέντρα μπορούσαν να άποδώσουν 24 000 εργατές το χρόνο, τα πραγματικά άποτελέσματα του 1951 ύπήρξαν περίπου το

μισό. Ἡ προσφυγή στὸν ἐποικισμὸ καὶ εἰδικῶς στὴ μετάκληση ἐργατῶν ἀπὸ τὴν Ἰταλία ἔπρεπε νὰ ἐπιτρέψει ἐξίσου ἀξιόλογη συνεισφορά σὲ ἐργατικὰ χέρια. Κι ἐδῶ ἀκόμη γεννήθηκαν δυσκολίες ἀπὸ τὶς πολλὲς ἀναγκαῖες διατυπώσεις καὶ προπάντων ἀπὸ τὴν ἀνεπάρκεια τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀρτιότητος τῶν ξένων ἐργατῶν. Τὰ ἀποτελέσματα δὲν ἦταν τόσο ἀξιόλογα ὅσο ἐλπίσαμε.

Τελικὰ, ἡ μαθητεία πῆρε καινούργια ὄθηση. Ἡ προσπάθεια ὁδήγησε στὴ στρατολόγηση μαθητευομένων καὶ στὴν καλύτερη κατανομή τους στὶς διάφορες ἐπαγγελματικὲς κατηγορίες. Οἱ ἐργοδότες ἐνθαρρύνθηκαν νὰ διαμορφώσουν ὄχι μόνο τοὺς μαθητευομένους παρὰ καὶ τοὺς βοηθοὺς τεχνίτες.

2ο. Δ η μ ο σ ι ο ν ο μ ι κ ἄ μ έ τ ρ α. Διάφορα οἰκονομικὰ μέτρα ἐπέ-
τρεψαν τὴν ἀνάπτυξη τῆς οἰκοδομικῆς προσπάθειας. Ἀπὸ τὸ 1950, τὸ Κράτος ἄρχισε νὰ δίνει τὴν ἐγγυήσή του στοὺς δανεισμοὺς ἀπὸ τὴν Κτηματικὴ Τράπεζα (τὸ γνωστὸ Κρεντί Φονσιέ) καὶ τὸ Πιστωτικὸ Ἴδρυμα Ἐργοληπτῶν (Sous - Com-
ptoir des Entrepreneurs) ποὺ πραγματοποιοῦνται μὲ σκοπὸ τὴν κατασκευὴ καὶ βελτίωση ἀκινήτων προορισμένων γιὰ κατοικίες, καὶ νὰ παρέχει διάφορες διευ-
κολύνσεις στὶς οἰκοδομικὲς κατασκευές. Μεγάλωσε τὶς ὑπέγγυες πιστώσεις τῆς
Λαϊκῆς Κατοικίας (Habitations à loyer modéré ἢ, ἀλλιῶς, H.L.M.). Παρεχώ-
ρησε οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα σὲ ὄφελος τῶν οἰκοδομικῶν ἔργων. Γιὰ τὸ 1950
καὶ 1951 οἱ ὑπέγγυες πιστώσεις μὲ τὴ μορφή διευκολύνσεων ἀνέβηκαν σὲ 5 δισε-
κατομ. φράγκα καὶ ἐπέτρεψαν νὰ βρίσκονται ὑπὸ κατασκευὴ 9 000 κατοικίες
τὸ μῆνα. Οἱ ὑπέγγυες πιστώσεις τῆς Λαϊκῆς Κατοικίας ἀπὸ τὸ 1947 ἔφτασαν τὰ
146 δισεκατομμύρια. Οἱ πραγματικὲς δαπάνες ἦταν περίπου 66 δισεκατομμύρια.

Ἐπιθυμῶ νὰ προσθέσω ἐδῶ δυὸ λέξεις γιὰ ἓνα νόμο μεγάλου ἐνδιαφέροντος ποὺ ψηφίστηκε χάρις στὴ ἐπιβολὴ τοῦ ἀπὸ ἀρκετὰ χρόνια ὑπουργοῦ τῆς Ἀνοικο-
δομήσεως κ. Κλαυδίου Πετί : Πρόκειται γιὰ τὸ νόμο «περὶ μισθωμάτων» τῆς 1
Σεπτεμβρίου 1948, ποὺ ἐπέτρεψε βελτίωση τῶν εἰσοδημάτων τῶν ἐκμισθωτῶν ἀπὸ
τὰ νοίκια τῶν ἐνοικιοστασιακῶν κατοικιῶν. Ἔτσι οἱ ἰδιοκτῆτες ἀπόκτησαν ξανά
τὰ μέσα νὰ συντηρήσουν τὰ ἀκίνητά τους καὶ ἀκόμη νὰ κάνουν νέες ἐπενδύσεις
οἰκοδομικῆς, πράγμα ποὺ δὲν εἶχαν κατορθώσει νὰ τὸ κάνουν ἀπὸ τὸν καιρὸ τοῦ
πρώτου πολέμου, γιατί ἡ συνεχὴς κατάστασις ἐνοικιοστασιακοῦ εἶχε ἀτονήσει τὴν
ἀποδοτικότητα τῶν οἰκοδομικῶν ἐπενδύσεων.

Ἐπιθυμῶ νὰ προσθέσω ἐδῶ δυὸ λέξεις γιὰ ἓνα νόμο μεγάλου ἐνδιαφέροντος ποὺ ψηφίστηκε χάρις στὴ ἐπιβολὴ τοῦ ἀπὸ ἀρκετὰ χρόνια ὑπουργοῦ τῆς Ἀνοικο-
δομήσεως κ. Κλαυδίου Πετί : Πρόκειται γιὰ τὸ νόμο «περὶ μισθωμάτων» τῆς 1
Σεπτεμβρίου 1948, ποὺ ἐπέτρεψε βελτίωση τῶν εἰσοδημάτων τῶν ἐκμισθωτῶν ἀπὸ
τὰ νοίκια τῶν ἐνοικιοστασιακῶν κατοικιῶν. Ἔτσι οἱ ἰδιοκτῆτες ἀπόκτησαν ξανά
τὰ μέσα νὰ συντηρήσουν τὰ ἀκίνητά τους καὶ ἀκόμη νὰ κάνουν νέες ἐπενδύσεις
οἰκοδομικῆς, πράγμα ποὺ δὲν εἶχαν κατορθώσει νὰ τὸ κάνουν ἀπὸ τὸν καιρὸ τοῦ
πρώτου πολέμου, γιατί ἡ συνεχὴς κατάστασις ἐνοικιοστασιακοῦ εἶχε ἀτονήσει τὴν
ἀποδοτικότητα τῶν οἰκοδομικῶν ἐπενδύσεων.

Ἐπιθυμῶ νὰ προσθέσω ἐδῶ δυὸ λέξεις γιὰ ἓνα νόμο μεγάλου ἐνδιαφέροντος ποὺ ψηφίστηκε χάρις στὴ ἐπιβολὴ τοῦ ἀπὸ ἀρκετὰ χρόνια ὑπουργοῦ τῆς Ἀνοικο-
δομήσεως κ. Κλαυδίου Πετί : Πρόκειται γιὰ τὸ νόμο «περὶ μισθωμάτων» τῆς 1
Σεπτεμβρίου 1948, ποὺ ἐπέτρεψε βελτίωση τῶν εἰσοδημάτων τῶν ἐκμισθωτῶν ἀπὸ
τὰ νοίκια τῶν ἐνοικιοστασιακῶν κατοικιῶν. Ἔτσι οἱ ἰδιοκτῆτες ἀπόκτησαν ξανά
τὰ μέσα νὰ συντηρήσουν τὰ ἀκίνητά τους καὶ ἀκόμη νὰ κάνουν νέες ἐπενδύσεις
οἰκοδομικῆς, πράγμα ποὺ δὲν εἶχαν κατορθώσει νὰ τὸ κάνουν ἀπὸ τὸν καιρὸ τοῦ
πρώτου πολέμου, γιατί ἡ συνεχὴς κατάστασις ἐνοικιοστασιακοῦ εἶχε ἀτονήσει τὴν
ἀποδοτικότητα τῶν οἰκοδομικῶν ἐπενδύσεων.

Ἐπιθυμῶ νὰ προσθέσω ἐδῶ δυὸ λέξεις γιὰ ἓνα νόμο μεγάλου ἐνδιαφέροντος ποὺ ψηφίστηκε χάρις στὴ ἐπιβολὴ τοῦ ἀπὸ ἀρκετὰ χρόνια ὑπουργοῦ τῆς Ἀνοικο-
δομήσεως κ. Κλαυδίου Πετί : Πρόκειται γιὰ τὸ νόμο «περὶ μισθωμάτων» τῆς 1
Σεπτεμβρίου 1948, ποὺ ἐπέτρεψε βελτίωση τῶν εἰσοδημάτων τῶν ἐκμισθωτῶν ἀπὸ
τὰ νοίκια τῶν ἐνοικιοστασιακῶν κατοικιῶν. Ἔτσι οἱ ἰδιοκτῆτες ἀπόκτησαν ξανά
τὰ μέσα νὰ συντηρήσουν τὰ ἀκίνητά τους καὶ ἀκόμη νὰ κάνουν νέες ἐπενδύσεις
οἰκοδομικῆς, πράγμα ποὺ δὲν εἶχαν κατορθώσει νὰ τὸ κάνουν ἀπὸ τὸν καιρὸ τοῦ
πρώτου πολέμου, γιατί ἡ συνεχὴς κατάστασις ἐνοικιοστασιακοῦ εἶχε ἀτονήσει τὴν
ἀποδοτικότητα τῶν οἰκοδομικῶν ἐπενδύσεων.

γωγή τους απαιτεί τεχνικές βελτιώσεις και συμπληρωματικές αποδόσεις γαιάνθρακα, είνε εξέισου σοβαρό ζήτημα πού μάς απασχολεί.

Πρέπει νά αναγνωρίσουμε ότι, από τό 1951, ό όγκος τών παραγγελιών πού δόθηκαν είχαν φτάσει, άν όχι ξεπεράσει, τό όριο τών τρεχόμενων δυνατοτήτων τής παραγωγής, όπως μαρτυρεί ή εξέλιξη τών τιμών κατασκευής από ένα χρόνο. Ο συντελεστής αναθεώρησης τιμών, πού εφαρμόζεται από τό ύπουργείο Άνοιχοδομήσεως και Πολοδομίας στά έργα ανακατασκευής, για τήν περίοδο από Ιούνιο 1950 ως Ιούνιο 1951 ήταν 36,20%, δηλαδή ποσοστό άνώτερο από τά διαπιστωμένα για τά άλλα έφοδια του έξοπλισμού.

Η κατάσταση αυτή ρυθμίζει τήν κυβερνητική πολιτική αναφορικά με τίς κατασκευές, στό πλαίσιο τής κυβερνητικής δράσης άπάνω στις τιμές. Τό ποσό τών δημοσίων πιστώσεων πού χρησιμοποιούνται στην άνοικοδόμηση και τήν κατασκευή κατοικιών πρέπει νά προσδιορίζεται στενά στά μέτρα τών φυσικών δυνατοτήτων τής βιομηχανίας. Πιστώσεις ύπέρογκες μπορούσαν νά αυξήσουν τήν άνισοσταθμία άνάμεσα στην προσφορά και τή ζήτηση στά δομικά έργα και νά προσδιορίσουν νέα και ισχυρή ύψωση τών τιμών κατασκευής, χωρίς νά επιτρέψουν μεγαλύτερο άριθμό πραγματοποιήσεων. Δέ γεννάται ζήτημα πώς αυτή ή άντιμετώπιση δέ μαρτυρεί καθόλου χαλάρωση τής άνοικοδομητικής προσπάθειας τής Γαλλίας. Είναι όμως ούσιαστικό νά αποκατασταθεί μιá ίσορροπία άνάμεσα στις διαθέσιμες πιστώσεις και τήν παραγωγική ικανότητα τής δομικής βιομηχανίας. Κάθε αύξηση στον όγκο τών παραγγελιών αναφορικά με τά δομικά έργα πρέπει, λοιπόν, νά ύποτάσσεται στην επίλυση τεχνικών προβλημάτων πού προσδιορίζουν αυτήν τήν ικανότητα παραγωγής. Στο έργο τούτο είνε αποφασισμένες, τόσο οι ιδιωτικές επιχειρήσεις όσο και οι δημόσιες ύπηρεσίες, νά άφοσιωθούν.

ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ

Η σιδηρομεταλλουργία.—Άπό τήν άπελευθέρωση ή Γαλλία έκανε προσπάθεια ένδιαφέρουσα νά έκσυγχρονίσει τή σιδηρομεταλλουργική τής βιομηχανία και νά αυξήσει τήν παραγωγή τής και τήν κατανάλωσή τής σέ χάλυδα. Περισσότερα από 300 δισεκατομμύρια φράγκα άφιερώθηκαν στό έργο αυτό. Τόν περασμένο χρόνο 10 έκατομμύρια τόνοι άτσαλιού βγήκαν από τά ύψικάμινά μας. Ο άντικειμενικός σκοπός είνε νά φτάσει ή παραγωγή τά 14 έκατομ. τόνους. Μία προσπάθεια για έξειδίκευση πραγματοποιήθηκε τόν ίδιο καιρό. Ούσιαστικά, κατά τά τελευταία χρόνια, έστράφη στά προϊόντα έλάστρου. Δύο γιγάντια συγκροτήματα έλασματοουργείων κατασκευάστηκαν : τό ένα, τό «Υζινόρ», έχει τελειώσει, τό άλλο, τό «Σολάκ», πάει νά τελειώσει. Η παραγωγή τών δύο αυτών συγκροτημάτων, έφοδιασμένων με υπερμοντέρνα έλαστρα, μπορούσε, μόνη τής, νά έπαρκέσει νά τροφοδοτήσει με έλάσματα όλες τίς βιομηχανίες τής Δυτικής Εύρώπης.

Η σύμπηξη τής Κοινοπραξίας άνθρακος—χάλυβος έρχεται άκριβώς νά πραγματοποιήσει τή μονάδα πηγών άνεφοδιασμού για τίς έξι χώρες πού συμμετέχουν : τή Δυτική Γερμανία, τό Βέλγιο, τήν Ολλανδία, τό Λουξεμβούργο, τήν Ιταλία και τή Γαλλία καθώς και μιá ένιαία κοινή άγορά για τούς 160 000 000 κατοίκους τών χωρών αυτών.

Οι μηχανολογικές βιομηχανίες.—Οι βιομηχανίες αυτές κατασκευάζουν

νομίας, μπορούμε λοιπόν να πούμε, πώς ή παραγωγή των βασικών τομέων πήρε, μετά την απελευθέρωση, αξιοσημείωτη αν την εξετάσουμε στο σύνολο, ανάπτυξη. Μερικοί, μάλιστα, είπαν πώς πρόκειται για υπερεξοπλισμό και, μετά τον πόλεμο της Κορέας, για τάση υπεραγωγής.

Δεν είχε τίποτα απ' αυτά, και μια καινούργια προσπάθεια πρέπει να αναληφθεί για να επιτρέψει στη γαλλική παραγωγή να ξεπεράσει άλλον ένα σταθμό. Πρέπει, πραγματικά, να αναλογιστούμε πώς δρισκόμαστε σε εποχή που ή παγκόσμια παραγωγή έχει αναπτυχθεί με τέτοιο ρυθμό ώστε κάθε χώρα που δε θα κάνει τις αναγκαίες προσπάθειες εξοπλισμού κινδυνεύει να ιδεί γλήγορα πώς έμεινε πίσω.

Μεταξύ 1938 και 1951—σύμφωνα με την εκτίμηση των υπηρεσιών των Ένωμένων Εθνών—ή βιομηχανική παραγωγή αύξησε περισσότερο από 80 ο). Αν επιθυμούμε οι λαϊκές μάζες της χώρας μας να αποκτήσουν καλύτερο επίπεδο ζωής, το μόνο μέσο είναι ή πραγματοποίηση αδιάκοπης προσπάθειας για εξοπλισμό της παραγωγής, βελτίωση της παραγωγικότητας και ανάπτυξη του βιομηχανικού δυναμικού.

Έτσι συμπληρώνεται, λοιπόν, με τη συνδρομή όλων των ζωντανών δυνάμεων του έθνους, το πελώριο έργο της ανοικοδόμησης και επανεξοπλισμού της Γαλλίας. Και, καθώς όλοι έχουν συμβάλει σ' αυτό το έργο, είμαι ευτυχής να επιμείνω στο θαυμάσιο ρόλο των βιομηχάνων και εμπόρων της χώρας μου, τους οποίους ειδικότερα αντιπροσωπεύω εδώ. Έδωσαν το παράδειγμα του θάρρους και του επιχειρηματικού εκείνου πνεύματος που υπήρξε στο παρελθόν και παραμένει περισσότερο από ποτέ, απαραίτητος παράγοντας των σπουδαίων έργων.

Κι επειδή απευθύνομαι απόψε ειδικά στην ελληνική νεότητα, επιθυμώ τελειώνοντας να εξάρω ακριβώς το πνεύμα της επιχειρηματικότητας. Το πνεύμα της επιχειρηματικότητας δεν είναι το πνεύμα του τυχοδιωκτισμού: είναι φτιαγμένο από τόλμη, όχι όμως από θρασύτητα: είναι φτιαγμένο από ριφονόκη διάθεση, απαραίτητη για την αντιμετώπιση και κατανίκηση των δυσχερειών. Τυχοδιωκτικό πνεύμα είναι ωφέλιμο να έχουν μερικοί σε κάθε χώρα αλλά επιχειρηματικό πνεύμα οφείλουν να δείχνουν όλοι όσοι υπέχουν ευθύνες, και όπου ασκούν το λειτούργημά τους. Το παρελθόν, τόσο ωραίο και τόσο λαμπρό όπως στην εξασία αυτή χώρα—λίκο του πολιτισμού που είχε ένας από τους λόγους να ζούμε—είνε θησαυρός αξιοτίμητος, πρέπει όμως να το παραμερίσουμε για να εξασφαλίσουμε τη διαίωηση της παραγωγής που μας άφησε. Για να το παραμερίσουμε πρέπει να ζήσουμε, δηλαδή να συνταιριαστούμε με το ρυθμό της ζωής. Ένας από τους μεγαλύτερους μας γάλλους ποιητές, ο πιδάπολλωνος ανάμεσά τους, ο Πάολ Βαλερύ, είπε, λίγο καιρό πριν πεθάνει, κατά τη διάρκεια του πολέμου: «έμεις οι άλλοι πολιτισμοί ξέρουμε πια πώς είμαστε θνητοί». Αυτό δεν είναι κραυγή απελπισίας αλλά πρόσταγμα προσοχής.

Εκφράζω, λοιπόν, τελειώνοντας, την ελπίδα: οι φίλοι μας Έλληνες, κι ιδιαίτερα οι νέοι που θα κληθούν να αποτελέσουν τα πλαίσια της χώρας τους, να νιώσουν όλη τη σημασία αυτού του επιχειρηματικού πνεύματος, που θα επιτρέψει στην Ελλάδα να διατηρήσει, κι ακόμα να προωθήσει, τη θέση της στην δόξα των εθνών με την βοήθεια των φίλων της, διαφυλάσσοντας έτσι έσασε τη θαυμαστή παραγωγή που είναι άλλοτε ο μυσταγωγός της κι άλλοτε ο φύλακας.