

ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ
τῆς Ἀνωτ. Σχολῆς Βιομηχανικῶν Σπουδῶν

ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΖΗΤΗΣΙΣ

μὲ θέμα

ΤΟ ΠΟΡΘΕΙΟΝ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΙΤΑΛΙΑΣ

18 καὶ 19 Μαρτίου 1957



00173893

ἡ Προεδρία τῆς ΑΣΒΣ
ΣΤΑΥΡΟΥ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ

Διευθύνσεως
ΣΤΡΑΤΟΥ Κ. ΠΑΠΑΓΙΩΑΝΝΟΥ

καὶ Προεδρίας τοῦ Κ.Τ.Μ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΣΗΜΑΝΤΗΡΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΡ. ΕΙΣ.

73893

COMP.

ΔΕΙΝ.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Ἐπιμέλεια

ΜΑΡΙΑΣ ΠΑΠΑΣΤΑΜΟΥ

Ἡ Δημοσία Συζήτησις ἡ οργανωθείσα παρὰ τοῦ Κ.Τ.Μ. τῆς ΑΣΒΣ διεξήχθη εἰς τὴν ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Ἀκαδημίας 84 Αἴθουσαν τῆς Σχολῆς τὴν 18ην καὶ 19ην Μαρτίου 1957.

Καὶ κατὰ μὲν τὴν πρώτην ἡμέραν, μετὰ τὸν χαιρετισμὸν τοῦ Προέδρου τοῦ Κ.Τ.Μ. κ. Κ. Σημαντήρα καὶ τὴν προσφώνησιν τοῦ προεδρεύσαντος τῆς Συζήτησεως κ. Στ. Κωστοπούλου, ὠμίλησαν οἱ ἐκ τῶν ὀρισθέντων ὡς εἰσηγητῶν κ.κ. Στ. Πεσμαζόγλου, Ρ. Ἀγαθοκλῆς, Α. Πίππας, Β. Φραγκούλης καὶ Θ. Δεσύλλας.

Τὴν δευτέραν ἡμέραν καὶ μετὰ τὰς ὀμιλίαις τῶν κ. κ. Θ. Ραυτοπούλου καὶ Α. Σκουρλέτη ἤρχισεν ἡ Δημοσία Συζήτησις διὰ τῶν ὀμιλιῶν τῶν κ. κ. Γ. Παλάσκα, Φ. Πιτούλη, Εὐστρ. Ἀθανασάκου, Χ. Παπασταύρου, Α. Δερδεμέζη, Γ. Λύχνου, Γ. Πρίφτη, Π. Γαστεράτου, Κ. Φρόντζου, Εὐθ. Βασιλᾶ, Κ. Γκολφινόπουλου, Γ. Δινάρδου, Ἡλ. Σαγεώργη, Σ. Καλογεροπούλου—Στρατῆ, Ν. Βέτσου, Σπ. Φιλίππου, Α. Ἀνδρικοπούλου, Α. Ἀρλιώτη, Γ. Τσιμπούκη, Σπ. Μπογδάνου καὶ Α. Λαμπροπούλου. Τὴν ὅλην συζήτησιν ἔκλεισε δι' εὐχαριστηρίου προσφωνήσεως ὁ κ. Κ. Σημαντήρας.

Εἰς τὸ παρὸν τεῦχος, ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω εἰσηγήσεων καὶ ὀμιλιῶν, περιλαμβάνονται καὶ τὰ κείμενα ἐκείνων οἱ ὁποῖοι δὲν ἠδυνήθησαν, λόγῳ ἑλλείψεως χρόνου, νὰ ἀναπτύξουν τὰς ἀπόψεις των κατὰ τὴν δημοσίαν συζήτησιν, καίτοι εἶχον ἐγγραφῆ πρὸς τοῦτο.

Ἐξ ἄλλου, καταχωροῦνται ἐπίσης εἰς τὸ τεῦχος αὐτὸ καὶ ἐπιστολὴ ἀποσταλεῖσα ἐξ Ἰταλίας σχετικὴ μὲ τὸ ὑπὸ συζήτησιν θέμα, ὡς καὶ ὠρισμένοι, ἐν εἴδει ἀνακεφαλαιώσεως, ἐκ τῆς Συζήτησεως προκύπτουσαι διαπιστώσεις.

Τέλος, ἐν Παραρτήματι, καταχωρεῖται εἰς τὸ παρὸν τεῦχος ἡ περὶ τοῦ πορνείου Διακήρυξις τῆς Κυβερνήσεως, καθὼς ἐπίσης καὶ μία, κατὰ τὸ δυνατόν, πλήρης ἀπεικόνισις τῶν ἐν τῷ ἡμερησίῳ καὶ περιοδικῷ τύπῳ σχετικῶν δημοσιευμάτων.

Χάρτης δὲ λεπτομεροῦς τῆς ὅλης περιοχῆς παρατίθεται εἰς τὴν 3ην σελίδα τοῦ ἐξωφύλλου.

Ὁ κ. Κ. ΣΗΜΑΝΤΗΡΑΣ,
Πρόεδρος τοῦ Συμβουλίου τοῦ
Κ. Τ. Μ., κηρύσσω τὴν ἔναρξιν
τῆς Δημοσίας Συζητήσεως, εἶπε
τὰ ἐξῆς :



Ἐπιθυμῶ ἐν πρώτοις νὰ εὐχαριστήσω ἐκ μέρους τῆς ΑΣΒΣ καὶ ἰδιαίτέρως ἐκ μέρους τοῦ ΚΤΜ, τοῦ ὁποίου ἔχω τὴν τιμὴν νὰ προεδρεύω, ἅπαντας τοὺς παρευρισκομένους εἰς τὴν ἀποφινὴν συγκέντρωσιν διὰ τὴν τιμὴν ποὺ μᾶς κάμουν καὶ τὸν κόπον ποὺ ἔλαβον (πολλοὶ γνωρίζω ἔρχονται ἀπὸ πολὺ μακρὰ) νὰ δεχθοῦν τὴν πρόσκλησιν τοῦ ΚΤΜ καὶ νὰ ἔλθουν νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν σημερινὴν συζήτησιν.

Θερμῶς ἐπίσης εὐχαριστῶ τοὺς κυρίους εἰσηγητὰς, διακεκριμένους καθηγητὰς καὶ ἄλλους εἰδικούς ἐπιστήμονας, οἵτινες ἀφ' ἑνὸς μὲν γενικώτερον, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἕκαστος ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς εἰδικότητός του ἐδέχθησαν νὰ κάμουν σχετικὴν εἰσήγησιν ἐπὶ ὠρισμένου τομέως τοῦ ὑπὸ συζήτησιν θέματος.

Σκοπὸς τοῦ ΚΤΜ, ἰδρυθέντος ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς ΑΣΒΣ, τῆς ὁποίας ἀποτελεῖ μίαν ἐκδήλωσιν ἀπὸ τὰς πολλὰς ποὺ ἔχει νὰ ἐπιδείξη, εἰς τὴν ἀναντιρρήτως πρωτοπόρον δρᾶσιν τῆς, εἶναι ἡ μελέτη τῶν προβλημάτων τῆς τουριστικῆς οἰκονομίας, νομοθεσίας καὶ πολιτικῆς, ἢ ὑπόδειξις τῶν ἐπὶ τῶν σχετικῶν ζητημάτων ληπτέων μέτρων, ἢ διαμόρφωσις καὶ ἐκπαίδευσις ἀνυπόθετων τουριστικῶν στελεχῶν, ἢ διάδοσις τέλος τῶν τουριστικῶν ἀρχῶν καὶ ἡ ἀναπτυξίς τῆς τουριστικῆς ἐν τῇ χώρᾳ συνειδησεως. Ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς δράσεώς του, τὸ ΚΤΜ προῆλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ διοργανώσῃ δημοσίας ἐπιστημονικὰς συζητήσεις ἐπὶ σημαντικῶν προβλημάτων τοῦ τουρισμοῦ.

Ὡς πρῶτον θέμα συζητήσεως ἐκρίθη ὅτι ἔπρεπε κατὰ τὸ

τρέχον έτος νά είναι τó θέμα τής άποψινής μας συγκεντρώσεως: «Ή σύνδεσις Έλλάδος και Ίταλίας διά πορθμείου».

Τó θέμα είναι έθνικόν, πανελλήνιον, ένδιαφέρει όλóκληρον τήν χώραν και όχι ώρισμένας μόνον περιφερείας. Τó θέμα δέν είναι άπλοϋν ώς έκ πρώτης όψεως φαίνεται, περιοριζόμενον τουτέστιν εις τήν έξεύρεσιν και δρομολόγησιν ένός πλοίου-πορθμείου, άλλ' είναι μεγάλον, άπτόμενον πολλών τομέων (πολλά συναφή έργα πρέπει νά γίνουν και πολλάί άλλαι προϋποθέσεις πρέπει νά πληρωθοϋν, κατά τήν γνώμη μου τουλάχιστον, πριν ή τεθή εις λειτουργίαν τó πορθμείον). Ώς μεγάλον τó έργον είναι και άπό άπόψεως προετοιμασίας μακράς πνοής, διότι όταν πρόκειται νά λειτουργήση πρέπει άπό τής πρώτης στιγμής νά λειτουργήση κατά τó δυνατόν τελείως και πλήρως.

Συνεπώς νομίζω ότι προσωρινά τυχόν λύσεις θά έπρεπε νά άποκλεισθοϋν, διότι δι' αυτών είναι δυνατόν νά διακυβευθή τó όλον έργον και νά δυσφημισθή. Ώς μεγάλον και μακράς πνοής προϋποθέτει σοβαράν και εις τās λεπτομερείας μελέτην και προετοιμασίαν και επίλυσιν τών κατ' ιδίαν ζητημάτων.

Εις αυτήν τήν έρευναν και μελέτην έλπίζομεν ότι θά συμβάλη ή άποψινή συζήτησις.

Ώς γνωρίζετε, πρό ήμερών ή Κυβέρνησις, εκτιμήσασα τήν άπό άπόψεως προαγωγής τής τουριστικής πρòς τήν Έλλάδα κινήσεως σημασίαν του πορθμείου, έδημοσίευσε διακήρυξιν ίνα γίνουν σχετικαί προσφοραί. Άποτελεϊ, νομίζω, ευτυχή σύμπτωσιν ότι ή διακήρυξις αυτη έδημοσιεύθη ήδη πρò τής σημερινής συζητήσεως. Διότι δέν άποκλείεται τά πορίσματα τής συζητήσεώς μας, τά όποια και αυτά θά δημοσιευθοϋν, νά χρησιμεύσουν εις τήν τελικήν διαμόρφωσιν του έργου κατά τόν πλέον έπιτυχή τρόπον.

Ό πρόλογός μου αυτός έπηρε κάποιαν εκτασιν, μεγαλυτέραν άπό εκείνην τήν όποιαν είχα ύπ' όψιν μου, και θά παρακαλέσω ήδη τόν Πρόεδρον και πρώην ύπουργόν κ. Κωστόπουλον, ό όποιος έδέχθη νά προεδρεύση τής σημερινής συζητήσεως, νά αναλάβη τά καθήκοντά του.

Ο κ. ΣΤ. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ,
Πρόεδρος του Δ. Συμβουλίου τῆς
ΑΣΒΣ, προσεφώνησε τοὺς συγ-
κεντρωθέντας ὡς ἑξῆς :



Ἡ Σχολὴ δοκιμάζει ἰδιαίτεραν ἱκανοποίησιν διὰ τὴν σημερινὴν συγκέντρωσιν, τῆς ὁποίας ἡ πρωτοβουλία ὀφείλεται εἰς τὸ Κέντρον Τουριστικῶν Μελετῶν τῆς Σχολῆς.

Ὁ Τουρισμὸς ἔχει πάρει τοιαύτην ἔκτασιν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἰδίως κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον, ὥστε ἀντιμετωπίζει καθημερινῶς μεγάλα καὶ καινουργῆ προβλήματα. Ἐνα ἀπὸ τὰ προβλήματα αὐτὰ εἶναι τὸ θέμα τῆς σημερινῆς συζητήσεως, διότι ἔκτος ἀπὸ τὴν εὐρύτεραν συμμετοχὴν τῶν μεγάλων μαζῶν εἰς τὸν τουρισμὸν, ἡ πρόοδος τῶν μεταφορικῶν μέσων ἔχει ἀνατρέψει τὰς προπολεμικὰς συνθήκας καὶ τὸν τρόπον ὀργανώσεως τοῦ τουρισμοῦ εἰς κάθε χώραν. Ἡ Σχολή, ὅπως σᾶς εἶπε καὶ ὁ ἀξιότιμος κ. Πρόεδρος τοῦ Κέντρου Τουριστικῶν Μελετῶν, Καθηγητῆς τῆς Σχολῆς κ. Σημαντήρας, εἶναι ἰδιαίτερος εὐτυχής, διότι δίδεται εἰς αὐτὴν ἡ εὐκαιρία νὰ ἀναλάβῃ μίαν τοιαύτην πρωτοβουλίαν.

Ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ θὰ ἐπακολουθήσῃ συζήτησις, ἡ ὁποία εἶναι ἀπολύτως ἐλευθέρα, μὲ δύο μόνον περιορισμούς: Πρῶτον τοῦ χρόνου, διότι εἶναι φανερόν ὅτι πρέπει ἐντὸς τῶν δύο ἡμερῶν νὰ καταλήξωμεν εἰς ὠρισμένα συμπεράσματα, καὶ δεύτερον τοῦ τόνου, ἃς μοῦ ἐπιτραπῆ ἡ ἔκφρασις. Δηλαδή, θὰ παρακαλέσω τοὺς κ.κ. ὁμιλητὰς νὰ κάνουν ἀφαίρεσιν καὶ τοπικῶν ἀντιλήψεων καὶ πολιτικῶν σκέψεων καὶ κρίσεων, καὶ νὰ ἐξετάσουν τὸ θέμα ἀπολύτως ἀντικειμενικά, εἰς τρόπον ὥστε, πράγματι, ἀπὸ τὴν συζήτησιν αὐτὴν νὰ βγῆ ἓνα γόνιμον συμπέρασμα.

Πρὶν ἀπὸ τοὺς κ.κ. ὁμιλητὰς θὰ παρακαλέσω τὸν κ. Πεσμαζόγλου, τὸν εἰδικὸν σύμβουλον τουρισμοῦ τῆς Προεδρίας Κυβερνήσεως, ὁ ὁποῖος μᾶς κάνει τὴν τιμὴν νὰ παρίσταται, νὰ μᾶς ἐκθέσῃ τὰς ἀπόψεις τοῦ Ὑπουργείου.

Ὁ κ. Πεσμαζόγλου ἔχει τὸν λόγον.

Ὁ κ. ΣΤ. ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ,
Εἰδικὸς Σύμβουλος τοῦ Τουρι-
σμοῦ παρὰ τῇ Προεδρίᾳ τῆς Κυ-
βερνήσεως, ἔκαμε τὴν κατωτέρω
εἰσήγησιν :



Νομίζω ὅτι διαφωνοῦμεν εἰς τὸ θέμα αὐτὸ διότι δὲν συνεν-
νοοῦμεθα. Ἐὰν συνεννοηθῶμεν, δὲν θὰ ὑπάρξουν διαφωνίαί καὶ
θὰ συμφωνήσωμεν ὅλοι.

Ὅλοι μας συμφωνοῦμεν ὅτι ἡ σύνδεσις τῆς Ἑλλάδος μετὰ τῆς
Ἰταλίας εἶναι ἀπαραίτητος. Ὑπάρχουν πολλῶν εἰδῶν συνδέσεις.
Ὑπάρχουν συνδέσεις αἱ ὁποῖαι ἤδη ὑφίστανται καὶ αἱ ὁποῖαι
εἶναι ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν. Ὑπάρχουν αἱ ἀεροπορικαὶ συνδέσεις,
ὑπάρχουν αἱ ὀδικαὶ συνδέσεις, σιδηρόδρομοι, ἀτμόπλοια. Αὐταὶ
αἱ συνδέσεις εἶναι ἐπιδεκτικαί, φυσικά, ἀναπτύξεως. Ὑπάρχουν
καὶ ἄλλαι συνδέσεις, αἱ ὁποῖαι δὲν ἔχουν ἀκόμη προγραμμα-
τισθῆ καὶ δὲν ἔχουν συνεπῶς ἐφαρμοσθῆ. Μία ἀπὸ αὐτὰς τὰς
συνδέσεις θὰ εἶναι νὰ διοργανωθῆ μία ἀερογέφυρα. Ἄλλη σύνδε-
σις θὰ ἦταν ἓνα γρήγορο ταξίδι ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν εἰς τὴν Ἑλ-
λάδα μὲ ἀνετον καὶ ὠραῖον πλοῖον, μὲ ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τὴν
ταχειᾶν σύνδεσιν μὲ τὰς Ἀθήνας, ἡ ὁποία εἶναι τὸ κέντρον τῆς
Ἑλλάδος. Μὲ τὴν παροχὴν τῆς εὐχερείας αὐτῆς οἱ ἐπισκεπτό-
μενοι τὰς Ἀθήνας θὰ ἤμποροῦν νὰ κάνουν ἓνα ὠραῖον καὶ ἀνετον
ἡμερήσιον ταξίδιον. Ἄλλη σύνδεσις εἶναι τὸ φέρρυ-μπῶτ περὶ
τοῦ ὁποίου γίνεται λόγος.

Εἶναι φυσικὸν ὅτι ἡ κάθε σύνδεσις ἐξυπηρετεῖ πρωτίστως
μῖαν ὠρισμένην κατηγορίαν ἐπισκεπτῶν. Ἄλλους ἐπισκέπτας
θὰ ἐξυπηρετήσῃ τὸ ἀεροπλάνον, ἄλλους τὸ φέρρυ-μπῶτ,
ἄλλους τὸ πλοῖον καὶ οὕτω καθ' ἐξῆς. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία
ὅτι εἶναι ἐνδεχόμενον διὰ διαφόρους λόγους ὠρισμένοι, οἱ ὁποῖοι
δὲν θὰ ἠθελαν νὰ ὑπάγουν μὲ τὸ ἀεροπλάνον, νὰ ἀναγκάζωνται
νὰ ταξιδεύουν μὲ τὸ ἀεροπλάνον καὶ οὕτω καθεξῆς. Ἐν πάσῃ
περιπτώσει, εἶναι βασικὸν ὅτι κάθε πρόγραμμα συνδέσεως
ἀποβλέπει κυρίως εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν μιᾶς ὠρισμένης κατη-
γορίας ἐπισκεπτῶν.

Διὰ νὰ προχωρήσωμεν, θὰ περιορισθῶμεν εἰς τὰς δύο συν-

δέσεις αἱ ὅποια προκαλοῦν τὸ ἐνδιαφέρον σήμερον. Εἰς τὴν σύνδεσιν τοῦ φέρρου-μπῶτ καὶ εἰς τὴν σύνδεσιν τῆς Ἰταλίας μετὰ τῆς Ἑλλάδος δι' ἑνὸς πλοίου συγχρονισμένου, τὸ ὁποῖον θὰ διδῆ τὴν εὐκαιρίαν νὰ φεύγῃ κανεὶς τὸ πρῶν ἀπὸ τοῦ Πρίντεζι καὶ νὰ φθάσῃ ἀργὰ τὴν νύκτα εἰς τὰς Ἀθήνας. Ὅπως θὰ ἦτο παράλογον διὰ μίαν τοιαύτην σύνδεσιν οἱ φίλοι μας τῆς Κερκύρας νὰ λέγουν ὅτι τὸ πλοῖο θὰ ἔπρεπε νὰ πιάσῃ στὴν Κέρκυρα, ἐξ ἴσου παράλογον, διὰ τὴν ἰδικὴν μου ἀντίληψιν, θὰ ἦτο, ἐὰν προεκρίνετο ἡ σύνδεσις τῆς Ἰταλίας μετὰ τῆς Ἑλλάδος διὰ φέρρου-μπῶτ, νὰ ὑποστηρίζεται ὅτι δὲν πρέπει νὰ φθάσῃ εἰς τὴν Κέρκυραν τὸ πλοῖον καὶ ἐκεῖθεν εἰς τὴν ἠπειρωτικὴν Ἑλλάδα, ἀλλὰ θὰ ἔπρεπε νὰ πιάσῃ εἰς τὰς Πάτρας. Εἶναι γνωστὸν ὅτι τὸ φέρρου-μπῶτ ἐξυπηρετεῖ, κυρίως, τοὺς ἐπισκέπτας ἐκείνους οἱ ὅποιοι θέλουν νὰ κινουῦνται δι' αὐτοκινήτου. Αὐτοὶ ἔχουν ἐνδιαφέρον νὰ κινουῦνται ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερον δι' αὐτοκινήτου, καὶ ὅσον τὸ δυνατὸν ὀλιγώτερον δι' ἄλλων μεταφορικῶν μέσων. Ἀντιθέτως, ἐκεῖνοι οἱ ὅποιοι θὰ προέκριναν, ἐὰν ὑπῆρχε τέτοιο πρόγραμμα, νὰ ἔλαθον εἰς τὰς Ἀθήνας γρήγορα καὶ νὰ περάσουν μίαν ὥραιαν ἡμέραν διασχίζοντες τὴν Ἀδριατικὴν, θὰ ἐπιθυμοῦσαν αὐτὸ τὸ ταξίδι νὰ ἐξαντλήσῃ ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερον τὸ θαλάσσιον μέρος τῆς διαδρομῆς.

Συνεπῶς, νομίζω ὅτι ἡ διαφωνία θὰ ἔπρεπε νὰ περιορισθῇ εἰς τὸ ἐξῆς θέμα: Τί συμφέρει στὴν Ἑλλάδα περισσότερον, μία ἀπλὴ σύνδεσις διὰ φέρρου-μπῶτ ἢ μία σύνδεσις δι' ἀτμοπλοίου, τὸ ὁποῖον θὰ ἐξησφάλιζε μίαν ἄνετον προσπέλασιν τῆς Ἑλλάδος κατὰ τὴν ἡμέραν, μὲ ἀφίξιν εἰς τὰς Ἀθήνας ἀργὰ τὴν νύκτα; Ἐὰν προεκρίνετο ἡ δευτέρα λύσις, τοῦ ἀτμοπλοίου, ἐκεῖνοι οἱ ὅποιοι τὴν μελετοῦν καὶ τὴν ὁραματίζονται λέγουν ὅτι θὰ ἔπρεπε νὰ γίνῃ μία ἑλληνο-ιταλικὴ ἐταιρία, ὅτι ἡ ἐταιρία αὕτη θὰ ἔπρεπε νὰ διαθέσῃ ἕνα συγχρονισμένον πλοῖον μὲ ὅλας τὰς ἀνέσεις καὶ ταχύ, ἕνα πλοῖον τὸ ὁποῖον θὰ ἔφευγε ἐνωρὶς τὸ πρῶν ἀπὸ τὸ Πρίντεζι ἢ ἀπὸ ἕνα ἄλλον λιμένα καὶ θὰ ἔφθανε τὸ βράδυ εἰς τὰς Πάτρας. Ἐνα ξενοδοχεῖον διὰ νὰ ἐξυπηρετῇ αὐτὴν τὴν μεγάλην πελατείαν εἰς τὸ Πρίντεζι καὶ ἕνα ἄλλο ξενοδοχεῖον εἰς τὰς Πάτρας, συγχρονισμὸς τῶν σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν ἀπὸ Πατρῶν εἰς Ἀθήνας καὶ βελτίωσις τῶν ὀδικῶν συγκοινωνιῶν, ὥστε νὰ παρέχεται ἡ εὐχέρεια εἰς τὸν ἐπιβάτην ἐκεῖνον ὁ ὁποῖος θέλει νὰ ἀπολαύσῃ καὶ τὸ ταξίδι καὶ νὰ φθάσῃ καὶ αὐθημερὸν εἰς τὰς Ἀθήνας, νὰ ἔχῃ τὴν δυνατότητα τὰ μεσάνυχτα νὰ εἶναι εἰς τὰς Ἀθήνας. Δι' αὐτὴν τὴν σύνδεσιν βεβαίως ἐπιβεβλημένη εἶναι ἡ ἐπιλογή μας νὰ στραφῇ πρὸς τὰς Πάτρας.

Ἐὰν προκριθῇ ἡ ἄλλη λύσις, ἡ διὰ πορθμείου σύνδεσις, δηλαδὴ ἡ ἐξυπηρετήσις τοῦ αὐτοκινητιστοῦ, θὰ ἔπρεπε πάλιν ν'

ἀναχωρήσωμεν ἀπὸ τὸ Πρίντεζι καὶ νὰ φθάσωμεν εἰς τὴν Κέρκυραν. Αἱ ἰδεώδεις λύσεις θὰ ἦσαν φυσικὰ αἱ δυτικαὶ ἢ αἱ βόρεια ἀκταὶ τῆς Κερκύρας. Πρὸς τὸ παρὸν τοῦτο φαίνεται ἀκατόρθωτον, ὄχι διότι εἶναι πρόβλημα τὸ ὁποῖον δὲν εὕρισκε τὴν λύσιν του, ἀλλὰ διότι παρουσιάζεται ὡς πρόγραμμα πολὺ δαπανηρὸν. Ἐπομένει, λοιπόν, ἡ λύσις διὰ τοῦ περίπλου τῆς νήσου. Καὶ ἐὰν μὲν αἱ διεθνεῖς συνθηκαὶ θὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ ἐπιτρέπουν τὴν προσπέλασιν πρὸς Κέρκυραν ἐκ τῶν βορείων ἀκτῶν τῆς νήσου, εἶναι φυσικὸν ὅτι τὸ πλοῖον θὰ ἔπρεπε νὰ πιάνη πρῶτα εἰς τὴν πόλιν τῆς Κερκύρας καὶ ἐκεῖθεν εἰς τὴν Ἡγουμενίταν. Ἐὰν πάλιν αἱ διεθνεῖς συνθηκαὶ δὲν ἐπιτρέπουν τοῦτο καὶ παραστῆ ἀνάγκη τὸ πορθμεῖον νὰ διαπλῆ τὰς νοτίους ἀκτὰς τῆς Κερκύρας, εἶναι φυσικὸν ὁ πρῶτος λιμὴν νὰ εἶναι ἡ Ἡγουμενίτσα καὶ ἐκεῖθεν νὰ πηγαίνωμεν εἰς τὴν Κέρκυραν.

Νομίζω ὅτι τὸ θέμα ἔτσι τίθεται, δηλοῖδῃ, ποία λύσις εἶναι ἐκείνη ἢ ὁποία συμφέρει τὸν τόπον μας περισσότερον. Ποῖος εἶναι ὁ μεγαλύτερος ἀριθμὸς ἐπισκεπτῶν; Ἐκεῖνοι ποὺ ἐπιθυμοῦν νὰ κινουῦνται δι' αὐτοκινήτων; Τότε εἶναι χρέος μας νὰ ἀποφασίσωμεν τὴν σύνδεσιν διὰ πορθμεῖου μέσῳ Κερκύρας. Ἐὰν εἶναι περισσότεροι οἱ ἐπιβάται ἐκεῖνοι ποὺ ἐνδιαφέρονται ὄχι τόσον διὰ τὸ αὐτοκίνητον, ὅσον διὰ νὰ κάνουν ἕνα γρήγορον, ἄνετον καὶ ὠραῖο ταξίδι ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν εἰς τὴν Ἑλλάδα, τότε λύσις εἶναι ἡ τῶν Πατρῶν.

Προσωπικῶς νομίζω ὅτι τὸ θέμα ἔχει περισσότερον ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Ἑλλάδα ἀπὸ ἀπόψεως ἐπιβατῶν κινουμένων δι' αὐτοκινήτου. Ἀλλὰ αὐτὸ εἶναι προσωπικὴ δική μου ἀντίληψις, ἀντίληψις εἰς βάρος τῆς ὁποίας ὑπάρχουν πολλὰ ἐπιχειρήματα, τὰ ὁποία πολλάκις καὶ ἐμένα μὲ κάνουν νὰ τὰ σκέπτομαι. Ἐν τούτοις εἶναι λύσις ἀκεραία, ἐὰν τὸ πορθμεῖον πιάσῃ εἰς τὴν Κέρκυραν, ὅπως ἐξ ἴσου ἀκεραία θὰ ἦτο ἐὰν προκρίνωμεν τὴν λύσιν τοῦ πλοίου πρὸς Πάτρας διὰ νὰ ἐξυπηρετῆ κυρίως τοὺς ἐπιβάτας ποὺ ἐπιθυμοῦν νὰ κάνουν ἕνα γρήγορον καὶ ἄνετον ταξίδι πρὸς Ἀθήνας.

Ἡ Κυβέρνησις ἐνόμισεν ὅτι ἐκ τῶν δύο προτάσεων συνδέσεως πλέον ἐνδιαφέρουσα θὰ εἶναι ἡ διὰ τοῦ πορθμεῖου, καὶ διὰ τοῦτο ἡ διακήρυξις προβλέπει σύνδεσιν μετὰ τῆς Κερκύρας. Ἐν τούτοις ἐπειδὴ πρόκειται περὶ προσφορῶν αἱ ὁποῖαι ἀποβλέπουν εἰς τὸ νὰ ἀναλάβῃ ὁ ἀνάδοχος τὰ ἔξοδα τῆς προμηθείας τοῦ πλοίου καὶ τῆς λειτουργίας αὐτοῦ, ἡ Κυβέρνησις δὲν ἀπέκλεισε καὶ τὰς Πάτρας, διότι ἐὰν ὑπάρξῃ ἕνας ἀνάδοχος ὁ ὁποῖος κάνει τοὺς λογαριασμοὺς του καὶ νομίζει ὅτι διὰ Πατρῶν θὰ μπορέσῃ νὰ κἀνῃ μίαν ἐπιχείρησιν ἐπικερδῆ, εἶναι ἐλεύθερος νὰ ὑποβάλῃ προτάσεις.

Ἐν τούτοις, νομίζω, ὅτι ἡ πλήρης λύσις ἀπὸ ἀπόψεως πορθμείου εἶναι ἡ σύνδεσις μετὰ τῆς Κερκύρας καὶ ὅτι ἡ λύσις τῆς διὰ πορθμείου συνδέσεως πρὸς τὰς Πάτρας εἶναι ἀνεδαφική.

Πρὶν τελειώσω, Κύριε Πρόεδρε, νὰ μοῦ ἐπιτρέψητε νὰ πῶ καὶ κάτι ἄλλο. Νομίζω ὅτι ἓνα τέτοιο πρόγραμμα, μιᾶς τοιαύτης ἐκτάσεως, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐφαρμοσθῇ, παρὰ ὀλοκληρωτικῶς. Δηλαδή τὰ ἡμίμετρα εἶναι ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα θὰ καταστρέψουν τὸ πρόγραμμα. Ἡ μελέτη εἶναι πλήρης. Ἡ μελέτη ἐξήτασε καὶ τὰ ἡμίμετρα. Ἐμελετήθη τὸ ζήτημα τῆς «Ναυκρατοῦσης». Ἡμίμετρον ὅμως εἶναι ἡ «Ναυκρατοῦσα», διότι νὰ εἴστε βέβαιοι ὅτι ἐὰν γίνουν αἱ δαπάναι αἱ ὁποῖαι χρειάζονται διὰ νὰ μπορέσῃ νὰ κινηθῇ ἡ «Ναυκρατοῦσα» (εἶναι περίπου 300 χιλ. δολ.), εἶναι φυσικὸν ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις, τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος, τὸ ὁποῖον εἶναι Κράτος πτωχόν, ὅταν θὰ διαθέσῃ τὰ λεπτὰ αὐτὰ νὰ μὴν εἶναι εἰς θέσιν ν' ἀντιμετωπίσῃ ἀντικατάστασιν αὐτοῦ τοῦ πλοίου. Καὶ θὰ ἔχωμεν ἓνα πλοῖον τὸ ὁποῖον θὰ κινήται βραδέως, μὲ ὅλα τὰ ἐλαττώματα τὰ ὁποῖα ἔχει ἓνα πολεμικὸν πλοῖον, τὸ ὁποῖον εἶναι ἄξενον, εἶναι ἀποκρουστικὸν εἰς τὴν θέαν καὶ νομίζω ὅτι δὲν θὰ ἐξυπηρετῇ τὸν τουρισμόν.

Συνεπῶς, ἐὰν θέλωμεν πραγματικῶς νὰ ἐξυπηρετήσωμεν τὸν τόπον μας δι' ἐνὸς προγράμματος τοιαύτης ἐκτάσεως, ὅλοι μας πρέπει νὰ ὑποστηρίζωμεν ὅτι πρέπει νὰ γίνῃ πλήρης ἐκτέλεσις τοῦ προγράμματος καὶ ν' ἀποφύγωμεν τὰ ἡμίμετρα, τὰ ὁποῖα εἶναι τοιαύτης φύσεως, ὥστε νὰ κατανήσουν νὰ διακυβεύσουν τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ προγράμματος. Χρειάζεται καὶ πλοῖον κατάλληλον, χρειάζεται καὶ διαμόρφωσις λιμενική, χρειάζεται καὶ ὀδικὸν δίκτυον κατάλληλον καὶ ξενοδοχεῖα ἀρκετὰ καὶ κατάλληλα. Φυσικά, ἐὰν λόγῳ συνθηκῶν διεθνῶν καὶ οἰκονομικῶν ἀναγκασθῶμεν νὰ συνδέσωμεν τὸ Πρίντεζι μὲ τὴν πόλιν Κέρκυραν ἢ μὲ τὴν Ἡγουμενίτσαν, τοῦτο θὰ ἀποτελέσῃ πείραμα τὸ ὁποῖον θὰ μᾶς πείσῃ, ἐλπίζω, ὅτι ἀξίζει τὸν κόπον ἡ Κυβέρνησις νὰ ὑποστῇ τὴν θυσίαν νὰ κάμῃ τὰ ἀπαραίτητα λιμενικὰ ἔργα, εἰς τὰς δυτικὰς κυρίως ἀκτὰς τῆς Κερκύρας, τὰ ὁποῖα εἶναι τῆς κατηγορίας τῶν 90-100 ἑκατομμυρίων, ὥστε τελικῶς νὰ ἀποβλέψωμεν εἰς μίαν ὀλοκληρωτικὴν λύσιν.

Σὰς εὐχαριστῶ πολὺ.

Ὁ κ. Ρ. ΑΓΑΘΟΚΛΗΣ, Πρόεδρος τοῦ Δ. Σ. τοῦ Ε.Ο.Τ., ἀναφερόμενος εἰς τὴν σύνδεσιν Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας διὰ πορθμείου ἀπὸ γενικωτέρας ἔθνικῆς καὶ τουριστικῆς ἀπόψεως, ἔκαμε τὴν κατωτέρω εἰσήγησιν :



Τὰ μεγάλα ζητήματα πρέπει νὰ συζητοῦνται, καὶ πρέπει νὰ συζητοῦνται ἐπὶ ὑψηλοῦ ἐπιπέδου. Τὰ δύο αὐτὰ στοιχεῖα, κ. Πρόεδρε, ὑπάρχουν εἰς τὴν αἴθουσαν αὐτὴν, καὶ νομίζω ὅτι εἶναι κοινὸν αἶσθημα ὄλων ἡμῶν νὰ εὐχαριστήσωμεν καὶ συγχαρῶμεν τὴν Σχολήν, διότι εἶχε τὴν πρωτοβουλίαν νὰ ὀργανώσῃ αὐτὴν ἐδῶ τὴν συζήτησιν, ὥστε ἀπὸ τὴν ἀνταλλαγὴν γνώμων νὰ προκύψῃ στὸ τέλος ἓνα συμπέρασμα, τὸ ὁποῖον, κατὰ τεκμήριον τοῦλάχιστον, θὰ εἶναι τὸ σωστότερον ἐπὶ τοῦ ζητήματος.

Ἀπὸ τοὺς εἰσηγητὰς, εἶμαι ὁ τυχερώτερος, διότι τὸ θέμα τὸ ὁποῖον μοῦ ὠρίσατε, δηλαδὴ «Λόγοι ἐπιβάλλοντες τὴν σύνδεσιν Ἰταλίας καὶ Ἑλλάδος μὲ πορθμεῖον», εἶναι ἀπὸ ἐκεῖνα διὰ τὰ ὁποῖα κανεὶς βεβαίως δὲν ἔχει ἀντίρρησιν. Ὅλοι συμφωνοῦμεν ὅτι χρειάζεται νὰ δημιουργηθῇ ἓνα μέσον συγκοινωνίας, ἐκτὸς ἀπὸ ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα μέχρι σήμερον ὑπάρχουν καὶ ἐξυπηρετοῦν τὰς ἀνάγκας, καὶ αὐτὸ τὸ ὠνομάσαμεν πορθμεῖον. Καὶ κατὰ τὴν διαστολήν τὴν ὁποίαν ἔκαμεν ὁ προλογήσας κ. Εἰδικὸς Σύμβουλος τοῦ Τουρισμοῦ μεταξὺ «πορθμείου» κατὰ κυριολεξίαν, ὡς σημαίνοντος σκάφος δι' αὐτοκίνητα, προωρισμένον διὰ ταξίδιον μικρᾶς διαρκείας, καὶ τοῦ «εὐχαρίστου πλοίου», τὸ ὁποῖον θὰ δέχεται πάλιν αὐτοκίνητα ἀλλὰ προορίζεται διὰ ταξίδιον μείζονος διαρκείας, τὰ πράγματα δὲν ἀλλάσσουν, διότι τὸ οὐσιῶδες εἶναι ἡ δρομολόγησις σκάφους τὸ ὁποῖον θὰ ἔχη σκοπὸν νὰ διαπορθμεύῃ ἀπὸ τῆς Ἰταλίας εἰς τὴν Ἑλλάδα τοὺς αὐτοκινητιστάς.

Οἱ λόγοι οἱ ὁποῖοι ἐπροκάλεσαν τὴν ἀνάγκην ἐξευρέσεως μιᾶς τέτοιας λύσεως εἶναι οἱ ἑξῆς: Εὐρισκόμεθα, ἢ Ἑλλάς, μακρὰν ἀπὸ τὸ κέντρον τῆς Εὐρώπης, μακρὰν τῆς πηγῆς τῶν τουριστῶν καὶ περιβαλλόμεθα ἀπὸ βορρᾶ καὶ ἀπὸ ἀνατολῶν ἀπὸ χώρας αἱ ὁποῖαι οὔτε ἐκεῖναι ἔχουν νὰ μᾶς δώσουν τίποτε, οὔτε ἡμεῖς ἔχομε νὰ τοὺς στείλωμε πολλὰ πράγματα. Αὐταὶ αἱ χώραι δημιουργοῦν ἓνα κενόν, ἐκεῖθεν τοῦ ὁποῖου ὑπάρχει—ἰδίως πρὸς

δυσμὰς καὶ βορρᾶν—ἡ πελατεία τὴν ὁποίαν θέλομεν νὰ τραβήξωμεν. Ἐξ ἄλλου, ὁ τουριστικὸς ἐξοπλισμὸς τὸν ὁποῖον ἔχομεν, δηλαδὴ δρόμοι, ξενοδοχεῖα, μέσα μεταφορᾶς — ἐσωτερικῆς, χερσαίας καὶ ναυτικῆς, ἀλλὰ καὶ προσπελάσεως ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ— μὲν καὶ μετὰ βίας μπορεῖ νὰ ἱκανοποιήσῃ τὰς ἀνάγκας τῆς σημερινῆς κινήσεως. Ἐξ ἄλλου, εἶναι βέβαιον ὅτι οἱ τουριστικὲς δυνατότητες τῆς Ἑλλάδος εἶναι τεράστιες. Ὅμως, ἂς μὴ ξεχνοῦμε πὼς ὅλες οἱ χώρες συναγωνίζονται καὶ κάνουν τὸ πᾶν διὰ νὰ αὐξήσουν αὐτὴν τὴν τουριστικὴν τους ἐπιχειρήσιν—διότι πρόκειται περὶ ἐπιχειρήσεως—καὶ μᾶς συναγωνίζονται καὶ θὰ μᾶς συναγωνίζωνται. Αὐτὸ δὲν πρέπει νὰ μᾶς διαφεύγῃ ποτέ. Εὐτυχῶς ἡ Ἑλλὰς ἴσως κατὰ τὰ λοιπὰ εἶναι χώρα πτωχὴ, ὅμως εἶναι πλουσία εἰς μίαν πρώτην ὕλην: Εἰς τὴν τουριστικὴν. Δηλαδὴ, θρῦλος, γραμμὲς, φῶς καὶ φιλοξενία. Αὐτὰ θέλουν ἀξιοποίησιν. Ὅπως, ἐνῶ τὸ 1950 ὁ Τουρισμὸς ἄρχισε μὲ 35.000 ἀφίξεις καὶ μὲ 4 ἑκατομμύρια συνάλλαγμα, τὸ 1956 ἐφθάσαμε νὰ ἔχωμε 200.000 ἀφίξεις καὶ 31 ἑκατομμύρια δολλάρια συνάλλαγμα, εἶμαι βέβαιος—καὶ τὸ λέω διότι αὐτὸ ἀποτελεῖ πεποίθησίν μου καὶ νομίζω ὅτι μπορῶ νὰ τὸ ἀποδείξω—ὅτι ἡμποροῦμε νὰ φθάσωμε ταχέως νὰ καλύψωμεν τὰς ἀνάγκας τοῦ συναλλαγματικοῦ μας ἰσοζυγίου, δηλ. νὰ φθάσωμεν τὰ 300-350 ἑκατομμύρια δολλάρια, χωρὶς δὲ ἀνάλογον αὐξησιν τοῦ τουριστικοῦ μας ἐξοπλισμοῦ. Συγκεκριμένως, ἐνῶ σήμερα εὐρισκόμεθα μὲ 200 χιλιάδες ἀφίξεις καὶ συνάλλαγμα 31 ἑκατομμυρίων δολλαρίων μποροῦμε νὰ φθάσωμε σ' ἓνα ἑκατομμύριον τὰς ἀφίξεις καὶ σὲ 300 ἑκατομμύρια τὰ δολλάρια. Δι' αὐτὸ θὰ χρειασθοῦν τοῦλάχιστον τὰ ἑξῆς: Πρῶτον, ν' αὐξηθῇ ὁ τουριστικὸς μας ἐξοπλισμὸς εἰς ξενοδοχεῖα καὶ εἰς δρόμους. Δεύτερον, νὰ διευρυνθῇ ἡ τουριστικὴ περίοδος, δημιουργουμένης καὶ χειμερινῆς ἐποχῆς εἰς τὴν ὁποίαν νὰ μποροῦμε νὰ χρησιμοποιοῦμε τὰ κρεβάτια καὶ τὰ ἄλλα μας ἐφόδια ὄχι μόνον τὸ καλοκαίρι, ὥστε νὰ αὐξάνῃ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀφίξεων. Ὅπως δὲ ποτέ ὅμως αὐτὰ τὰ ἐφόδια καὶ μὲ 200 χιλιάδες ἀφίξεις εἶναι ἀνεπαρκῆ, ὅπως ἀνεπαρκῆ εἶναι καὶ τὰ μέσα διακινήσεως, ἰδίᾳ διὰ μείζονα ἀριθμὸν τουριστῶν. Τρίτον—καὶ τὸ ζήτημα αὐτὸ τὸ ἀφήκα τελευταῖον λόγῳ τῆς σπουδαιότητός του—παρίσταται ἀνάγκη ποιοτικῆς ἐπιλογῆς τῆς πελατείας μας.

Ἡ Ἑλλὰς, αὐτὴν τὴν στιγμήν, δὲν μπορεῖ νὰ εἶναι ἡ χώρα προσελεύσεως τῶν πολὺ πλουσίων τουριστῶν, οἱ ὅποιοι κυρίως πηγαίνουν γιὰ νὰ ἀπολαύσουν τὴν χαρὰ τῆς ζωῆς. Δὲν μπορεῖ, διότι δὲν ἔχομεν τὰ στοιχεῖα ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα μποροῦν νὰ τοὺς τραβήξουν καὶ νὰ τοὺς κρατήσουν. Οὔτε καὶ μελλοντικῶς, νομίζω, δι' ἓνα χρονικὸν διάστημα, θὰ μποροῦμε νὰ ἀποβλέ-

ψωμεν εἰς αὐτούς. Εἶναι βέβαια ἐπιθυμητοί, διότι ξοδεύουν πολλά χρήματα, ἀλλὰ πρὸς τὸ παρὸν εἶναι δύσκολη λεία.

Διὰ τὴν Ἑλλάδα, ὁ ἰδανικὸς τύπος τουρίστα τὸν ὁποῖον θὰ ἤθελε νὰ ἔχη εἶναι ὁ τύπος τοῦ μέσου εὐρωπαίου, ὁ ὁποῖος ἐνδιαφέρεται διὰ χίλια δυὸ πράγματα. Ξέρει τὴν ἱστορίαν μας, τὸν ἐνδιαφέρουν οἱ ἀρχαιότητες, εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐκτιμήσῃ τὸ τοπίον μας καὶ τὸ χαίρεται, ὁ μὲν βόρειος διότι δὲν ἔχει τόσον ἥλιον εἰς τὸν τόπον του, οἱ δὲ πιὸ νότιοι, διότι ἔχουν πολλά σημεῖα ἐπαφῆς. Φυσικὰ ἀποβλέπομεν καὶ εἰς τοὺς ἀμερικανούς, τοὺς ὁποῖους ὁπωσδήποτε ἔχομε συμφέρον νὰ τοὺς φέρωμε, διότι —μὴν λησμονεῖτε— ἓνας ἀμερικανὸς ἰσοῦται μὲ πέντε εὐρωπαίους, ἀπὸ ἀπόψεως ἀποδόσεως, ὄχι μόνον σὲ μᾶς, ἀλλὰ καὶ εἰς ὄλην τὴν Εὐρώπην. Αὐτὸ εἶναι ἄλλο θέμα, ἀλλὰ τὸ παίρνω ὡς δεδομένον διὰ νὰ τὸ ἔχωμε ὑπ' ὄψει μας. Λοιπόν, ὅλοι αὐτοὶ πῶς θὰ ἔλθουν; Τὸ ταξίδι μὲ εὐπρεπῆ μέσα ἀπὸ τὸ κέντρον τῆς Εὐρώπης, ἃς ποῦμε ἀπὸ τὸ Παρίσι, ἕως ἐδῶ μὲ ἐπιστροφή στοιχίζει. Τὸ ταξίδι μὲ ἀεροπλάνο ἢ μὲ καλὰ βαπόρια πρώτης θέσεως στοιχίζει ὀκτῶ ἕως δέκα χιλιάδες δραχμῆς, πῆγαινε-ἔλα. Αὐτὲς ὅμως οἱ ὀκτῶ ἕως δέκα χιλιάδες δραχμῆς εἶναι ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ μέσου εὐρωπαίου, ὁ ὁποῖος κάνει τὶς διακοπές του. Αὐτομάτως, ἐὰν αὐτὸς θέλῃ νὰ ἔλθῃ εἰς τὴν Ἑλλάδα θὰ πρέπει νὰ βάλῃ ἄλλα τόσα. Οἱ 8 νὰ γίνουν 16, νὰ γίνουν 15. Αὐτομάτως μικραίνει ὁ κύκλος τῶν ἀνθρώπων τοὺς ὁποῖους μποροῦμε νὰ τραβήξωμε. Καὶ ἀντ' αὐτῶν ἔρχονται ἐκεῖνοι οἱ ὁποῖοι μποροῦν νὰ ταξιδέψουν τρίτῃ θέσιν, διάφοροι τύποι... ὑπαρξιστῶν, οἱ ὁποῖοι βέβαια οἱ καυμένοι δὲν ζητοῦν καὶ πολλά, διότι πληρώνουν ἓνα χιλιαρικάκι καὶ ἔρχονται ἀπὸ τὰ πέρατα τῆς γῆς, καὶ κοιμοῦνται στὸ κατάστρωμα καὶ τρῶνε μιὰν ἀγκινάρα, καὶ τρῶνε μιὰ τομάτα, καὶ τρῶνε καὶ ἓνα ἀγγούρι. Καὶ μὲ τὸ πνεῦμα φιλοξενίας ποὺ ἔχομε κοντεύουν νὰ καταντήσουν σταυροφόροι σὲ πολλὰ χωριά, στὴν Κρήτη, ὅπου ἡ φιλοξενία εἶναι πάρα πολὺ μεγάλη. Αὐτοὶ εἶναι λαμπροί, διότι μᾶς ἔκαναν ὄντως μεγάλην διαφήμισιν εἰς τὸ παρελθόν, ἀλλὰ αὐξάνονται, τώρα, εἰς βάρος τῶν ἄλλων, τῶν μᾶλλον εὐπόρων, καὶ αὐτὸ εἶναι συμφορά. Οἱ ἐξοδεύοντες ἔχουν ἀπαιτήσεις καὶ παραπονοῦνται ὅταν ταλαιπωροῦνται, καὶ τοῦτο συμβαίνει συχνά—μεταξύ μας πρέπει νὰ λέμε τὴν ἀλήθειαν. Εἶναι φοβερὸ τὸ πῶς ταξιδεύουν εἰς τὰ νησιά, ποὺ ἔρχονται ὅλοι νὰ δοῦν τὸ καλοκαίρι. Θὰ τὸ ἡσθάνθητε καὶ σεῖς, ὅπως τὸ αἰσθανθήκαμε καὶ μεῖς ὅταν μπαίνουμε καὶ στριμωχνόμαστε σὰν τὰ κοπάδια. Οἱ λόγοι τοῦ κακοῦ εἶναι πολλοί. Καὶ ἐμεῖς μὲν εὐρίσκομεν ἐξηγήσεις καὶ δικαιολογίας. Ἀλλὰ ὁ ξένος δὲν θὰ τὶς δεχθῇ, διότι δὲν εἶναι καθόλου διατεθειμένος νὰ σπάσῃ τὸ πόδι του ἢ νὰ πληρώσῃ εἰσι-

τήριο πρώτης θέσεως διὰ νὰ πάη στις Κυκλάδες καὶ νὰ μὴ μπορέση νὰ κοιμηθῆ, νὰ μὴν μπορέση νὰ βρῆ οὔτε καρέκλα. Τὸ ἔπαθε ὁ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ Τουρισμοῦ (λυποῦμαι πού δὲν εἶναι ἐδῶ διὰ νὰ τὸ ἀναφέρῃ). Νὰ κάθεται μὲ τὸ ἓνα πῶδι ἐπάνω καὶ μὲ τὸ ἄλλο εἰς ἓνα σκαλί ἐπὶ ὄρες. "Ὅταν τὰ πάθης μιὰ φορά αὐτὰ δὲν τὰ ξαναπαθαίνεις δεύτερη, καὶ ναὶ μὲν πολλὰ εἰς τὸ ἐξωτερικὸ ἐφημερίδες μᾶς δοξάζουν, ἀλλὰ ὑπάρχουν καὶ ἄλλες ἐφημερίδες πού ἀρχίζουν νὰ μᾶς λένε τὰ στραβά. Χρειάζεται λοιπὸν νὰ κάμωμεν ἐπιλογὴν τῆς πελατείας μας—νὰ δεχώμαστε ὅσους χωρεῖ ὁ τόπος μας—ἢ ὅποια αὐτομάτως μὲ τὸν ἴδιον ἀριθμὸν ξένων νὰ μᾶς ἀποδώσῃ περισσότερα. Πῶς θὰ γίνῃ αὐτό;

Σήμερα τὸ κύριον μέσον μεταφορᾶς, ἰδίως τουριστικῆς, εἶναι τὸ αὐτοκίνητον. "Ἐνα αὐτοκίνητο ἀπὸ ἐδῶ εἰς τὸ Παρίσι μὲ ἐπιστροφὴν εἰς ἔξοδα βενζίνης, λαδιοῦ, ἐνὸς ἐλαστικοῦ, ἀπόσβεσιν 1 καινούργιου ἐλαστικοῦ καὶ ἀσφάλιστρα, κοστίζει ἀκριβῶς ὅσον τὸ εἰσιτήριον ἐνὸς ἐπιβάτου, δηλαδὴ περίπου δραχμᾶς 8.000. Τὸ αὐτοκίνητο αὐτὸ χωρεῖ 4 ἄτομα. Διαιρέστε τὴν δαπάνη διὰ 4 νὰ ἰδῆτε ποία εἶναι ἡ διαφορά. Διότι ὁ Γάλλος ὁ ὅποιος ἔχει τὸ αὐτοκίνητάκι του—εἶναι ἐδῶ κανένας ἐφοριακός; διότι ὁ ἐφοριακὸς νομίζει ὅτι αὐτοκίνητο σημαίνει τεκμήριον μεγίστου πλοῦτου, ἐνῶ εἰς τὴν Εὐρώπην πᾶς μὴ πένης ἔχει αὐτοκίνητον—λοιπὸν, αὐτοκίνητάκι ἔχει ὁ μέσος ἄστος, ὁ ἰδιωτικὸς ὑπάλληλος κλπ., ὁ ἄνθρωπος αὐτὸς πού λέμε ὁ «στεκούμενος». Παίρνει λοιπὸν τὴ γυναῖκα του καὶ ἄλλο ἓνα ζευγάρι, τὰ βάζουν κάτω καὶ πηγαίνουν στις γειτονικὰς χώρες. Μὴ ξεχνᾶμε, ὅτι ὁ σύγχρονος τουρίστας δὲν θέλει νὰ ἐπισκεφθῆ μόνον ἓνα σημεῖον. Σὲ ὅσο περισσότερες χώρες μπορεῖ νὰ ταξιδεύσῃ μέσα εἰς τὸ μικρότερον διάστημα, τόσο πῖο εὐχαριστημένος εἶναι. Πηγαίνει λοιπὸν ὁ μέσος Γάλλος στὴν Ἑλβετία, στὴν Ἰταλία, γιὰ δέκα μέρες καὶ ξοδεύει 1.000 δραχ. γιὰ μεταφορικά. Θέλει νὰ ἔλθῃ στὴν Ἑλλάδα, δὲν ἔχει δρόμο. Ὑπάρχουν, παρὰ ταῦτα, ἡρωϊκὰς φύσεις πού τὸ ἀποφασίζουν μέσῳ Γιουγκοσλαβίας, διότι ἂν ἰδῆτε τοὺς ἀριθμοὺς στὴν στατιστικὴ, ἐπὶ 200.000 ἔχουμε δέκα ὀκτῶ χιλιάδες πού τὸ ἀπεφάσισαν. Ἡ ἀπόστασις ἀπὸ Βελιγραδίου εἰς Εὐζώνους εἶναι 720 χιλιόμετρα. Δὲν ὑπάρχει δρόμος καὶ δὲν ὑπάρχει ἀτυχῶς καὶ καμμία ἐλπίς νὰ γίνῃ γρήγορα. Σᾶς λέγω αὐτὸ τὸ θλιβερὸν συμπέρασμα, παρὰ τὰς ἀόκνους προσπάθειας ἀπὸ τριετίας, καὶ τοῦλάχιστον τὴν πεποιθήσιν μου ὅτι ἐπετύχαμε ἓνα πρᾶγμα: Νὰ πεισθοῦν οἱ Σέρβοι ὅτι εἶναι χρησιμὸν νὰ γίνῃ. Δὲν μποροῦν νὰ τὸ κάμουν διότι δὲν ἔχουν χρήματα. Ἄλλ' ἐπέισθησαν καὶ κυττάζομεν δι' ἄλλων ὁδῶν νὰ μπορέσῃ νὰ χρηματοδοτηθῆ αὐτὴ ἡ προσπάθεια καὶ νὰ μπορέσῃ νὰ γίνῃ αὐτὸς ὁ δρόμος, ὥστε νὰ ἐπικοινωνοῦμε ὀδικῶς μὲ τὴν ὑπόλοιπην Εὐρώπην.

Ἐπειδὴ ὅμως ἤδη ἀπὸ τοῦ 55 διησθάνθη ὅτι δὲν μποροῦσε νὰ γίνῃ αὐτό, ἐσκέφθη τὴν λύσιν ἀπὸ τὴν ἄλλη μεριά, ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν, ὅπου, ἐκτὸς τῶν ἄλλων, ὑπάρχει καὶ μία δεξαμενὴ κινουμένου πληθυσμοῦ τὸ καλοκαίρι, ἡ ὁποία εὐκόλως ἀλλάζει τὸ σχέδιόν της ἐὰν πρόκειται, γιὰ πέντε-ἕξι μέρες, νὰ δῆ τὴν Ἑλλάδα. Αὐτὸ τὸ διεπίστωσα ἀπὸ συζητήσεις στὴν Ρώμη, μὲ ἀνθρώπους οἱ ὁποῖοι ἤρχοντο ἀπὸ τὸν βορρᾶ καὶ οἱ ὁποῖοι ἔλεγαν: μποροῦμε νὰ πᾶμε στὴν Σικελία; Ἄν μποροῦσαν νὰ πᾶνε στὴν Ἑλλάδα θὰ πηγαίνανε ὅλοι τους. Διότι μὴν ξεχνᾶτε ὅτι αὐτὰ τὰ πέντε γράμματα ποὺ λέγεται Ἑλλάς εἶναι κάτι ποὺ συγκινεῖ ὅλον τὸν κόσμον, καὶ ἤδη ἔχει τόσο προαχθῆ ἡ ἰδέα τῆς Ἑλλάδος ὡς χώρας τουριστικῆς, ὥστε νὰ μὴ ἔρχονται παρὰ μόνον ὅσοι δὲν μποροῦν νὰ ἔλθουν. Ἐπειδὴ, λοιπόν, ὁ ἀπὸ βορρᾶ δρόμος, ὁ ὁποῖος κάποτε θὰ γίνῃ καὶ θ' ἀποτελέσῃ τὴν σπονδυλικὴ στήλη ποὺ θὰ μᾶς ἐνώσῃ μὲ τὴν ὑπόλοιπην Εὐρώπην δὲν εἶναι τοῦ παρόντος, κυττάξαμε τί μπορεῖ νὰ γίνῃ ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρά, ἀπὸ δυσμῶν.

Ἐμελέτησα τότε τὸ ζήτημα τοῦ πορθμείου. Ἦδη ἀπὸ τοῦ 1955 ὑπεβλήθησαν ὠρισμένοι σκέψεις, αἱ ὁποῖαι καὶ ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον συζητήσεως. Ἐπρεπε νὰ γίνῃ ἐδῶ, ἔπρεπε νὰ γίνῃ ἐκεῖ, ὑπὸ ποιῆς προϋποθέσεις κλπ. Θέματα τὰ ὁποῖα θὰ ἐξεταστοῦν ἀπὸ τοὺς ἄλλους κ.κ. εἰσηγητὰς καὶ θὰ ἐπακολουθήσῃ κατόπιν ἐδῶ ἡ συζήτησις.

Ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον εἶναι βέβαιον εἶναι ὅτι ἡ λύσις τοῦ πορθμείου πρέπει νὰ πραγματοποιηθῆ ὅσον τὸ δυνατόν τὸ ταχύτερον. Ἄλλὰ νὰ πραγματοποιηθῆ σωστὰ καὶ πλήρως, διότι οὐαὶ καὶ ἀλλοίμονον ἂν κάνωμεν ἡμίμετρα ὕστερα θὰ ἀποτελέσῃ δυσφήμιση. Θὰ μᾶς ἐκθέσῃ εἰς μίαν διαπόμπεισιν φοβερὰν, ἐὰν δὲν ἔχουν πραγματωθῆ ὅλαί αἱ προϋποθέσεις τῆς πλήρους ἐξυπηρητήσεως τῶν ξένων.

Σᾶς τὸ εἶπα καὶ πρὶν καὶ σᾶς τὸ ἐπαναλαμβάνω, διότι πρέπει νὰ γίνῃ κοινὴ συνείδησις ὅτι ὅλες οἱ χώρες συναγωνίζονται πῶς θὰ ὀργανωθοῦν τουριστικῶς. Διότι ἔχει ἀποδειχθῆ ὅτι ὁ Τουρισμὸς εἶναι ὁ κύριος τομεὺς τῆς Οἰκονομίας ὄχι μόνον χωρῶν πτωχῶν ἀλλὰ καὶ πολλῶν πλουσιῶν. Διὰ τὸ 1960 προμηνύεται καταιγισμὸς ἀμερικανῶν εἰς τὴν Εὐρώπην, ὅπου αἱ ἀφίξεις ἀπὸ 500.000 (σημερινές) προβλέπονται νὰ φθάσουν εἰς 1.500.000. Ἦδη δὲ αὐτὸ ποὺ συζητοῦμε ἐμεῖς εἰς τὴν Ἑλλάδα εἶναι καὶ θέμα συζητήσεως σὲ ὅλες τὶς χώρες τῆς Εὐρώπης ἀπὸ τοὺς τουριστικούς Ὄργανισμούς: Πῶς θὰ ὑποδεχθοῦν τοὺς πλείονας Ἀμερικανούς, διότι καὶ οἱ ἄλλες Χώρες ἀντιμετωπίζουν ἀνάλογες δυσχέρειες.

Κατὰ τὸ 1955 εἰς τὴν Εὐρώπην ἤλθαν 425.000 τουρίστες, οἱ

ὅποιοι ἀφῆκαν 500 ἑκατομμύρια δολλαρίων τουριστικὸν συνάλλαγμα, 160 ἑκατομμύρια δολ. διὰ μεταφορικὰ εἰς εὐρωπαϊκὰς ἐταιρίας καὶ ἄλλα τόσα εἰς τὰς ἐταιρίας τὰς ἀμερικανικὰς. Δηλαδή αἱ 425.000 ἔδωσαν 660 ἑκατομμύρια δολλάρια εἰς τὴν Εὐρώπην. Περίπου τὸ ἴδιο ἀπέδωσαν οἱ ἔξ ἄλλων χωρῶν ἐπισκεφθέντες τὴν Εὐρώπην. Δηλαδή ἓνα ἑκατομμύριον ἀφίξεις ἔξωεὐρωπαϊκαὶ ἀφῆκαν 1300 ἑκατ. δολλάρια. Ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρά, ἐσωεὐρωπαϊκῶς, ἐκινήθησαν 28.500.000 Εὐρωπαῖοι, οἱ ὅποιοι ἄφησαν τὴν ἴδιαν ἐποχὴν 8.500 ἑκατομ. δολλ. Ἕνας λοιπὸν ἀμερικανὸς ἰσοῦται μὲ πέντε καὶ κάτι εὐρωπαίους. Δι' αὐτὸ ὁ Ἀμερικανὸς εἶναι ὁ νυμφίος, τὸν ὅποιον τρέχουν ὅλοι νὰ τραβήξουν, ἀλλὰ ὑπάρχουν καὶ ἄλλοῦ πορτοκαλλιῆς, κι' αὐτὸ δὲν πρέπει νὰ τὸ ξεχνοῦμε. Διότι δὲν εἶναι μόνον οἱ Ἕλληνες τῆς Ἀμερικῆς οἱ ὅποιοι ἔρχονται διὰ νὰ πᾶνε στὰ χωριά τους. Πρέπει νὰ τραβήξωμε καὶ ἄλλους ἀμερικανούς οἱ ὅποιοι εἶναι διατεθειμένοι νὰ ξοδέψουν, ν' ἀγοράσουν, νὰ κινηθοῦν καὶ νὰ τραβήξουν καὶ ὅλους τοὺς ἄλλους μὲ τοὺς ὁποίους, ὅπως εἶπα εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ λόγου μου, εἶναι δυνατὸν νὰ φθάσωμεν τὰ 300 ἑκατομ. δολλ. Τὸ λέμε ὑπευθύνως: 300 ἑκατομ. δολλ. Διὰ νὰ λείψῃ, Κύριε Πρόεδρε, αὐτὸς ὁ βραχνᾶς τοῦ ἀνισοζυγίου πληρωμῶν, ποὺ καὶ Σᾶς ἀσφαλῶς σᾶς ἐπίεσεν ὡς Ὑπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν καὶ θὰ πιέζῃ ὅλους τοὺς συναδέλφους σας, ἐφ' ὅσον ἡ Ἑλλάς δὲν τὸν ἀποτινάξῃ.

Μὲ τὴν ἐλπίδα λοιπὸν αὐτὴν, ὅτι τὸ ἀποτέλεσμα τῆς σημερινῆς καὶ αὐριανῆς συζητήσεως θὰ καταλήξῃ εἰς τὸ νὰ βοηθήσῃ τὴν Κυβέρνησιν νὰ βρῇ τὴν ὀρθοτέραν δυνατὴν λύσιν, τελειώνων τὸν λόγόν μου, ἐλπίζων ὅτι εἰς μίαν ἄλλην συζήτησιν, τὴν ὁποίαν θὰ ὀργανώσῃ πάλιν ἡ Σχολή, θὰ μπορούμε νὰ ξεκινήσουμε ἀπὸ τὰ 300 δι' ἀκόμα ὑψηλότερα ἐπίπεδα.

Ὁ κ. Δ. ΠΙΠΠΑΣ, Πρύτανις τοῦ Ἐθνικοῦ Μετσοβείου Πολυτεχνείου εἰσηγήθη τὰ ἐξῆς, σχετικῶς μὲ τὰς ὑπαρχούσας ἢ ἀπαιτούμενας προϋποθέσεις λιμενικῶν ἔργων ὅσον ἀφορᾶ τὴν σύνδεσιν Ἑλλάδος—Ἰταλίας :



Δὲν θὰ μακρυγορήσω διὰ νὰ τονίσω τὴν σημασίαν τῆς ὀδικῆς συνδέσεως τῆς Ἑλλάδος μὲ τὴν Εὐρώπην. Ἐχομε μίαν τέτοια συγκοινωνία, μέσῳ Γιουγκοσλαβίας, ἀλλὰ πρακτικῶς αὐτὴ δὲν ἔχει ἀποτέλεσμα οὐσιαστικόν, ἐφ' ὅσον δὲν καταστή πραγματικὸς αὐτοκινητόδρομος. Ἀλλὰ, ὅπως εἶπε ὁ κ. Πρόεδρος τοῦ Τουρισμοῦ, ἔχει σημασίαν αὐτὴν τὴν στιγμήν μὲ τὸ ἔτοιμον τεπέζιτο τῶν τουριστῶν, οἱ ὅποιοι ἀνέβηκαν στὰ 12 ἑκατ. εἰς τὴν Ἰταλίαν.

Ἡ σύνδεσις γενικᾶ τῆς Ἑλλάδος μὲ τὴν Ἰταλίαν μὲ πορθμεῖον δὲν εἶναι ὑπόθεσις καινούργια. Ἦρχισε νὰ συζητῆται εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀπὸ ἑκατονταετίας. Εἶχαν γίνει μακρὰ συζητήσεις στὸ Κοινοβούλιον, πραγματεῖαι εἶχον γραφῆ ἀπὸ προξένους ξένων Κρατῶν κλπ. Καὶ αὐτὸ εἶχε προταθῆ ἐξ ἀφορμῆς τῆς τότε κατασκευαζομένης διώρυγος τοῦ Σουέζ. Ὅταν μάλιστα εἰς τὰς 17 Νοεμβρίου 1869 ἔγιναν τὰ ἐγκαίνια τοῦ Σουέζ, ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ἐδημοσίευσεν τὴν ἰδίαν ἡμέραν τὸν νόμον ΤΜΣΤ' «περὶ διορυχῆς τῆς διώρυγος τῆς Κορίνθου», διὰ νὰ βελτιώσῃ τὰς ἐσωτερικὰς συγκοινωνίας. Ἀλλ' εἶχε πλέον ὀριμᾶσει ἡ σκέψις πῶς νὰ ἐκμεταλλευθοῦμε τὸ ἐπικαιρότατον σημεῖον τῆς Βαλκανικῆς, τὸ ὅποιον εἶναι ἡ Ἑλλάς, ὡς τὸ νοτιώτατον σημεῖον τῆς Εὐρώπης, τὸ πλέον προωθημένον πρὸς τὴν νέαν ἀρτηρίαν, ποῦ συνέδεε πλέον κατευθεῖαν τὴν Εὐρώπην θαλασσίως μὲ τὴν Ἄπω Ἀνατολήν, τὰς ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῆς Ἀφρικῆς καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον.

Εἶχαν συζητηθῆ σχέδια μεγαλόπνοα, ἂν πάρομε ὑπ' ὄψιν τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ποῦ δρόμοι εἰς τὴν Ἑλλάδα δὲν ὑπῆρχαν. Δὲν μπορούμε νὰ μιλήσωμε τὴν ἐποχὴν ἐκείνην οὔτε κὰν περὶ ἀμαξιτῶν ὁδῶν. Εἶναι ζήτημα, ἐὰν πρὶν ἢ γίνῃ ἡ προσάρτησις τῆς Ἐπτανήσου (1864) ἡ Ἑλλάς διέθετε περὶ τὰ 650 χλμ. δρόμους. Εἶχε φτειάξει δρόμους τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, χωρὶς ὁδοστρώματα,

μέ μακαντάμ τῆς κακῆς ὥρας, ὅπως λέμε σήμερα. Ἡ κυρίως συγκοινωνία καὶ ἡ συζητούμενη ὑπετίθετο ὅτι θὰ ἦτο σιδηροδρομική. Ἡ Ἑλλάς ἀρχισε τὰς συγκοινωνίας της ἀνάποδα: διὰ τὸ μὴ ἔχειν «ὁδοὺς ἀμαξιτάς», ἤρχισε νὰ ἐξυπηρετῇ τὴν ἐσωτερικὴν της συγκοινωνίαν καὶ τὴν διαμετακόμισιν τὴν διεθνῆ με σιδηροδρόμους. Ἐβαυκαλιζέτο τοῦλάχιστον ὅτι θὰ ἐξυπηρετήσῃ καὶ τὰ δύο διὰ τῶν σιδηροδρόμων. Αἱ γνῶμαι ὅμως ἐδιχάζοντο, πῶς θὰ ἐπιτευχθῇ ἡ συγκοινωνία αὐτή. Ὅτι τὰ νοτιώτατα παράλια τῆς Ἑλλάδος με τοὺς λιμένας των ἦσαν τὰ πιὸ ἐπίκαιρα σημεῖα, ὅπου θὰ ἠδύναντο τὰ μεγάλα βαπόρια καὶ παίρουν καὶ νὰ φέρουν ταξιδιωτὲς καὶ ἐμπορεύματα, ἦτο γεγονός, ἀλλὰ ποῖα χάραξις θὰ ἐπροτιμᾶτο;

Σχετικῶς ὑπῆρχον δύο γνῶμαι. Ἡ μία ἦταν ἡ κατακόρυφος λύσις. Εἶναι αὐτὴ ἡ ὁποία ἐπετεύχθη τελικῶς, δηλαδὴ νὰ χρησιμοποιοῦσιν ὡς νοτιώτατον παράλιον, τὸ Θορικόν ἢ τὸν Πόρτο-Ράφτη-Πειραιᾶ-κατακορύφως μέχρι Λαμίας-Λαρίσης. Αὐτὴ εἶναι περίπου ἡ χάραξις, μολονότι τότε δὲν εἶχαμε ἀκόμη τὴν Θεσσαλίαν, μολονότι δὲν ὑπῆρχε ἀκόμη Μακεδονία, ὑπελογίζετο ὅμως ὅτι κάποτε θὰ προσαρτηθῇ καὶ τὸ ὅλον ἑλληνικὸν δίκτυον θὰ ἐνωθῇ με τὸ δίκτυον τῆς Βαλκανικῆς. Ἡ χάραξις ἐπεβλήθη δι' ἡμᾶς, με γραμμὴ κανονικοῦ πλάτους, διότι ὑπῆρχον καὶ οἱ στρατιωτικοὶ λόγοι. Ὑπῆρχε πάντοτε ὁ πόθος μας τῆς πρὸς τὰ ἄνω ἀναπτύξεως καὶ βοηθοῦσε ἀναμφισβητήτως ἡ χάραξις αὐτὴ τοὺς στρατιωτικοὺς λόγους. Ἡ χάραξις αὐτὴ, ἡ κατακόρυφος, εἶχε καὶ δυνατότητα παραλλαγῆς διὰ τῆς Τριπόλεως μέχρι Καλαμῶν. Ἡ ἄλλη χάραξις πρὸς ΒΔ ἤρχιζεν ἀπὸ τὰ ἴδια παράλια Πόρτο-Ράφτην ἢ Θορικόν, ἢ Λαύριον καὶ διὰ τῶν Ἀθηνῶν πῆγαινε πρὸς τὴν Πάτρα, Ρίον, Ἀντίρριον, ἐσυνεχίζετο ἀπέναντι εἰς Βόνιτσαν, ἐνδεχομένως δὲ εἰς Πρέβεζαν. Καὶ ἐδῶ ἀρχίζει ἡ ὑπόθεσις πορθμείου. Ἀπὸ τὴν Πρέβεζαν ὑπελογίζετο πορθμεῖον μέχρι τὸ Πρίντεζι. Ἡ συνέχισις δὲ τῆς γραμμῆς αὐτῆς δι' Ἀρτης, Ἰωαννίνων, Αὐλῶνος, καὶ Αὐλῶνος-Πορθμείου. Τὸ πορθμεῖον αὐτὸ ἀναφέρεται καὶ εἰς κείμενα παλαιὰ εἴτε ὡς πορθμεῖον Πρέβεζα-Πρίντεζι, ἢτοι Αὐλῶν-Πρίντεζι, χωρὶς βεβαίως νὰ ἔχουν γίνει μελέται οικονομικῆς φύσεως καὶ ὡς πρὸς τὰς δυνατότητας πορθμείου, τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, τοσαύτης ἀποστάσεως, καὶ δὴ σιδηροδρομικοῦ πορθμείου. Πάντως ὡς τὸ τελικόν σημεῖον ἀναφέρεται ἡ Πρέβεζα ἢ ἡ Βόνιτσα ἢ ὁ Αὐλῶν. Δι' ἄλλους, οἱ ὅποιοι ἐθεώρουν τὸ θέμα δύσκολον τεχνικῶς, οἰκονομικῶς δὲ ἴσως ἀκόμη δυσκολώτερον, ὑπελόγιζαν νὰ συνεχισθῇ ἡ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ κατὰ μῆκος τῶν Δαλματικῶν ἀκτῶν (δυσχερεστάτη τεχνικῶς ὑπόθεσις λόγῳ τοῦ ἀποκρήμνου καὶ ἀποτόμου τῶν ἑδαφῶν) καὶ νὰ πάη νὰ ἐνωθῇ εἰς τὴν Τεργέστην.

Ἄπ' ὅλα αὐτὰ τίποτε δὲν ἔγινε. Μάλιστα εἰς τὴν Βουλὴν εἶναι ἀτελείωτες αἱ συζητήσεις μὲ δύο πολιτικούς ἀνδρας τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, τὸν μεγάλον συγκοινωνιολόγον ποῦ ἦτο ὁ Χαρ. Τρικούπης καὶ τὸν Δεληγιάννην. Ὁ Χαρ. Τρικούπης ἦταν μεγάλου πνοῆς ἄνθρωπος. Ἐβλεπε πῶς δὲν μπορούσε νὰ γίνῃ αὐτὴ ἡ γραμμὴ κανονικοῦ εὔρους πρὸς τὰ ΒΔ, διότι ἡ Ἑλλάς εἶναι χώρα πτωχὴ, ἀραιὰ κατωκημένη καὶ τέτοιες συγκοινωνιακὲς πολυτέλειες δὲν τὶς χωράει ὁ τόπος. Καὶ εἶχε ἀπόλυτον δίκαιον. Ἐπέτυχε τὸ στενὸν τῆς γραμμῆς, ἀλλὰ δὲν ἐπέτυχε τὴν χάραξιν. Ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον ἔγινεν ἀρχικῶς, ὁ σιδηρόδρομος Ἀττικῆς, τὸ πρῶτον τμῆμα τοῦ Πελοποννησιακοῦ δικτύου Πειραιῶς-Ἀθηνῶν-Πατρῶν, καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ παράλληλα οἱ ΒΔ σιδηρόδρομοι. Ταῦτα ὅμως δὲν εἶναι ἄλλο παρὰ κομμάτια, «ρετάλια» ἐνὸς δικτύου τῆς γραμμῆς, περὶ τῆς χαράξεως τῆς ὁποίας σὰς εἶπα.

Ἡ ἄλλη χάραξις, ἡ κατακόρυφος, ἡ ὁποία ἦταν συνδεδεμένη μὲ στρατιωτικούς λόγους, ἔγινε. Ἐπραγματοποιήθη γραμμὴ κανονικοῦ εὔρους. Ἐπραγματοποιήθη δὲ ἡ σύνδεσις μὲ τὸ ὑπόλοιπον δίκτυον (Μακεδονίας) μετὰ τὴν αἰσίαν ἔκβασιν τῶν Βαλκανικῶν πολέμων, ὅταν κατεσκευάσθη τὸ ἐνωτικὸν τμῆμα Παπαπούλι-Πλατὺ 89 χλμ. Ἀλλὰ καὶ ἡ ἔνωσις αὐτὴ ἔγινε μὲ ἓνα δίκτυο, τὸ ὁποῖον μετὰ τὴν Βερολίνειον συνθήκην καὶ τὴν convention à quatre εἶχε προσανατολισθῆ πρὸς τὰ συμφέροντα τῆς Οὐγγαρίας. Διότι ἡ Αὐστρουγγαρία, τότε ἰσχυροτάτη, ἐπέβαλλε τὰ συμφέροντά της πρὸς τὴν Ἄπω Ἀνατολὴν καὶ εἶχε δημιουργήσει τὴν γραμμὴν Βιέννης-Βελιγραδίου καὶ ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὴν Κωνσταντινούπολιν, μὲ τὸ παρακλάδι Σκόπια-Νίσσα-Γευγελῆ-Θεσσαλονίκη. Τὸ παρακλάδι αὐτὸ τῶν 70 χλμ. περίπου ἔχει πάρει ἡ Ἑλλάς μέχρι Γευγελῆς-Εἰδομένης.

Ἐπομένως, ἄπ' ὅλα αὐτὰ τὰ μεγάλα ὄνειρα ἀπὸ ἀπόψεως πορθμείου διὰ σιδηροδρόμου, τίποτε δὲν ἐγένετο. Τὸ 1921 μόνον ἐπανήρχετο τὸ σχέδιον ἐπὶ τάπητος, μὲ τὴν συμφωνίαν Βενιζέλου-Τιτόνι. Πρὸ τῆς Μικρασιατικῆς καταστροφῆς ἐτίθεντο προϋποθέσεις μιᾶς ὀρθολογικωτέρας, καλυτέρας συνδέσεως τῆς Ἑλλάδος μὲ τὴν Ἰταλίαν. Ἡ ἐπελθοῦσα ὅμως καταστροφή, ἡ ἀπώλεια τμήματος τοῦ μεγάλου αὐτοῦ ὁνείρου τὸ ὁποῖον κατεποντίσθη, μᾶς ἄφησε ἀνευ ἐλπίδων μιᾶς τοιαύτης πραγματοποιήσεως. Βεβαίως, θὰ ἦτο τολμηρὸν νὰ εἶπη κανεὶς ὅτι σιδηροδρομικῶς ἀξίζει τὸν κόπο μία τοιαύτη σύνδεσις, ἐφ' ὅσον ἔχομεν τὴν ἄλλην ἡ ὁποία μᾶς ἐξυπηρετεῖ. Ἀλλὰ μία σύνδεσις διὰ πορθμείου αὐτοκινήτων εἶναι ἤδη μία ἀναγκαιότης. Εἶναι μία ἀπὸ τὰς βασικὰς προϋποθέσεις αἱ ὁποῖαι θὰ βοηθήσουν, λέγω μία ἀπὸ τὰς βασικὰς, διότι ὑπάρχουν καὶ ἄλλαι βασικαὶ προϋ-

ποθέσεις — είναι ἄλλοι εἰδικώτεροι ἐμοῦ καὶ δὲν θέλω νὰ σᾶς κουράσω διὰ νὰ σᾶς ἀναπτύξω διατί πρέπει νὰ βοηθήσουν ὅλοι οἱ Ἕλληνες, καὶ τὸ Κράτος ἀκόμη — ὥστε νὰ ἀναπτυχθῇ ὁ τουρισμός.

Εἶμαι ἀπὸ ἐκείνους τοὺς περιέργους ποὺ πιστεύουν παθολογικὰ ὅτι πράγματι τὸ ἔλλειμμα τοῦ ἰσοζυγίου μποροῦμε νὰ τὸ καλύψωμε καὶ μόνον ἀπὸ τὸν τουρισμόν. Τοῦτο εἶναι βέβαιον. Ὑπογράφω πέρα ὡς πέρα ὅσα εἶπεν ὁ κ. Ἀγαθοκλῆς. Ἀλλὰ διὰ νὰ γίνῃ αὐτὸ χρειάζονται ὠρισμένα πράγματα. Δὲν θὰ σᾶς τὰ ἀπαριθμήσω ἐγώ, διότι τὰ ξέρετε ὅλοι σας. Τὰ ξέρει καὶ τὸ Κράτος. Ἀλλὰ τὸ ζήτημα εἶναι νὰ ἐπωφεληθῶμεν οἰκονομικῶς τῆς εὐκαιρίας, ὥστε μὲ τὴν σύνδεσιν τῆς Ἑλλάδος, δηλαδὴ τοῦ τῆς εὐκαιρίας, ὥστε μὲ τὴν σύνδεσιν τῆς Ἑλλάδος, δηλαδὴ τοῦ ὀδικοῦ δικτύου τῆς Ἑλλάδος μὲ τὸ ὀδικὸν δίκτυον τῆς Ἰταλίας, ποὺ εἶναι ἔτοιμη δεξαμενὴ ξένων τουριστῶν καὶ μαζεύει τὰ 12 ἑκατομμύρια, νὰ προσελκύσωμε τοὺς ξένους αὐτοὺς καὶ πρὸς τὰ ἔδω. Κοντὰ στὸ νοῦ καὶ ἡ γνώση, ὅπως λέμε.

Τώρα, ποιά εἶναι ἡ καλυτέρα σύνδεσις; Ἐδῶ ὑπάρχουν παρεξηγήσεις τὰς ὁποίας θὰ ἤθελα νὰ ἄρω. Ὅταν λέμε, Κύριοι, φέρρου-μπόουτ, ἐννοοῦμε τὴν μικροτάτην δυνατὴν ἀπόστασιν. Ἐάν αὐτὸς ὁ ὅρος δὲν ἱκανοποιεῖται, παύει νὰ εἶναι φέρρου-μπόουτ. Ἀκούσαμεν περὶ Πατρῶν ὡς συνδετικοῦ σημείου. Δὲν ξέρω ἐάν θὰ ὀμιλήσουν καὶ διὰ φέρρου-μπόουτ καὶ δι' Ἀθήνας καὶ διὰ Πειραιᾶ. Αὐτὰ ὅμως δὲν εἶναι φέρρου-μπόουτ. Εἶναι πλοῖα. Μπορεῖ μὲ τὸ πλοῖο νὰ φέρῃ κανεὶς καὶ τὸ αὐτοκίνητό του. Φέρρου-μπόουτ ὅμως θὰ πῆ νὰ μπῆ κανεὶς μέσα μὲ τὸ αὐτοκίνητό του. Ὅσοι ἔχουν ταξιδέψει—καὶ θὰ ἔχουν πολλοὶ ταξιδέψει στὸ ἐξωτερικὸν καὶ θὰ τὰ ἔχετε γνωρίσει, ὅπως ἐγὼ τοῦλάχιστον — τὰ περισσότερα φέρρου-μπόουτ στὸν κόσμον εἶναι ἔτσι σχεδιασμένα, νὰ μπαίνῃ δηλ. κανεὶς ἐποχούμενος μαζί μὲ τὸ αὐτοκίνητό του.

Προκειμένης συνδέσεως τῆς Ἑλλάδος μὲ φέρρου-μπόουτ, ἡ Ἑλλάς ἔχει τὴν Κέρκυρα. Τότε ποὺ ἐγένοντο τὰ σχέδια περὶ συνδέσεως μὲ σιδηρόδρομο, ἡ Κέρκυρα δὲν ἦταν Ἑλληνικὴ. Αἱ σχετικαὶ συζητήσεις ἐγίναν πολὺ πρὸ τοῦ 1861, ὅτε δὲν ὑπῆρχον καὶ αἱ τεχνικαὶ προϋποθέσεις. Τὸ 1864 ἐγίνεν ἡ προσ-ἄρτησις, ἀλλὰ αἱ συζητήσεις εἶναι ἀπὸ τὸ 1850 καὶ ἐνωρίτερον, πολὺ πρὸ τῶν ἐγκαινίων τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Ὅπωςδῆποτε, ἐάν κοιτάξωμε τὸν χάρτην τῆς Ἑλλάδος, τὸ προωθημένον σημεῖον διὰ τὸ φέρρου-μπόουτ μεταξύ Ἑλλάδος-Ἰταλίας εἶναι ἡ Κέρκυρα. Κατὰ σύμπτωσιν ἔχομεν σοβαρὸν στοιχεῖον τοῦ προωθημένου αὐτοῦ σημείου-προφυλακίου, ὅτι ἡ Κέρκυρα, ὡς ὄργανωσις, ὡς φύσις, δὲν ἔχει ἀγνοηθῆ. Ὡς φύσις ἀσφαλῶς καὶ τὰ μέρη τῆς Ἠπείρου, ἀπέναντι, εἶναι πολὺ ἐνδιαφέροντα, καὶ θὰ προαχθῇ ὁ τουρισμός ἐάν δοθῇ εἰς τὸν του-

ρίστα ή εύκαιρία νά τά δῆ. Ὡς ἔχουν δέ σήμερα τά πράγματα, αὐτό τό κομμάτι, ή Κέρκυρα, προσφέρεται πάρα πολύ καλά στόν τουρίστα, ὥστε νά μή πέση ἀπότομα στό κενόν τό ἑλληνικόν, μέσα στό ὁποῖον μόνον ἀντιστάθμισμα εἶναι τό κλίμα, ή φιλοξενία, ή φύσις. Σπουδαῖα βεβαίως αὐτά. Ἀλλά ἀπό ἄλλης πλευρᾶς, ἀσφαλῶς, δέν θά ἤμπορέσωμεν, παρά ὕστερα ἀπό πολλές δεκαετηρίδες, νά φθάσωμεν στό τουριστικό ἐπίπεδο ἀπό ἀπόψεως κομφορ, ἔστω καί στόν περιορισμένο βαθμό τῆς ἀπλότητος, καί ὅπως μᾶς εἶπεν ὁ κ. Ἀγαθοκλῆς, ὄχι μέ ἀξιώσεις πολυτελοῦς ἐμφανίσεως. Αὐτά τά στοιχειώδη—ένα καλό πλῦσιμο, μία πάστρα, ένα καθαρό σεντόνι κλπ.—πού συνιστοῦν ἄν ὄχι τήν πολυτέλειαν, πάντως τήν ζωήν, τά ἔχει ή Κέρκυρα. Ἐκεῖνα πού χρειάζονται νά γίνουν ἐπί πλεόν δέν εἶναι σοβαρά ἀπό ἀποψιν δαπάνης. Καί ἀπό πλευρᾶς ἐξυπηρητήσεως τοῦ ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ βοηθεῖ ή προσπέλασις πρὸς τήν Κέρκυραν. Δέν εἶναι λοιπόν ή ἀπόστασις τῆς Κερκύρας, ἐν τῷ συνόλω, ἀλλά εἶναι καί ή ὑψηλή τῆς Κερκύρας, πού θά ἦταν ἄσχημο νά τήν βραχυκυκλώσωμε. Θά χάση καί ὁ τουρίστας, θά χάση καί ὁ τόπος. Καί νομίζω ὅτι ἔχομεν ὑποχρέωσιν νά ἐκμεταλλευθοῦμε ὅ,τι καλό ἔχομε. Ἐπομένως πᾶσα σκέψις βραχυκυκλώσεως τῆς Κερκύρας εἶναι βασικῶς ἐσφαλμένη. Ἀλλά ή Κέρκυρα προσφέρεται καί τεχνικῶς. Ἐπέμενα καί ἐπιμένω ὅτι ἀπό ἀπόψεως ἑλληνικῆς δέν εἶναι δυνατόν νά ὑπάρξη ἄλλο σημεῖον προσβάσεως τοῦ φέρρου - μπόουτ ἀπό τὰς ΒΔ ἀκτᾶς τῆς Κερκύρας. Ἐάν ξεκινᾶμε μέ παζάρια στό τίμημα, χάσαμε τό παιγνίδι. Μπορεῖ κανεῖς νά ξεκινήση μέ ἄλλες λύσεις, οἱ ὁποῖες νά μήν εἶναι λύσεις νοθεύουσαι τό ἀντικείμενον. Ἐάν εἶναι λύσεις μεταβατικά, δοκιμαστικῆς μορφῆς, διὰ νά χρησιμοποιηθοῦν καί ὡς ένα εἶδος σφυγμομετρήσεως τῆς καταστάσεως, ἔστω καί μέ ὀρισμένες ἀβαρίες, ἴσως νά ἦσαν ἀνεκτές ὡς κατ' οἰκονομίαν λύσεις. Θά τις ἐδεχόμεν. Ἀλλά βραχυκύκλωμα τῆς Κερκύρας καί ξέγραμμα χρησιμοποίησεως τῶν ΒΔ ἀκτῶν αὐτῆς δέν γίνεται.

Ἐγώ, προσωπικῶς, ὡς συγκοινωνιολόγος θά τό ἀπέκλειαν δέν θά μέ ἐνδιέφερε πόσο θά στοιχίση. Διότι, ὅταν λέμε, ὅτι πᾶμε διὰ τοῦ τουρισμοῦ νά κάνωμε τέτοια μεγάλα ἄλματα, δέν μποροῦμε νά ἔχωμε ἐνδοιασμούς ὡς πρὸς τὰς δαπάνας, ἔστω καί ἄν εἶναι τῆς τάξεως τῶν 40, 50, 60 ἑκατομμυρίων δραχμῶν. Βεβαίως θά πρέπει κανεῖς εἰς τό ξεκίνημα νά εἶναι προσεκτικός. Ἀλλ' ἐρωτῶ: Μεταξύ μιᾶς ἐπιχειρήσεως ή ὁποία ἐνδεχομένως θά ἀποτύχη γιατί δέν θά βρῆ πελατεῖαν καί τήν ὁποῖαν ὁμως ἀναγκαζόμεθα νά τήν κάνωμε διότι εἶναι οἰκονομική λύσις, καί μιᾶς ἄλλης λύσεως ή ὁποία θά εἶναι δαπανηροτέρα μέν ἀλλά θά ἔχη τὰς προϋποθέσεις ἀναπτύξεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ρεύ-

ματος τῆς πελατείας, δὲν νομίζω ὅτι ὑπάρχει ἀντίρρησης ὅτι ἡ δευτέρα περίπτωση εἶναι οἰκονομικῶς ἢ ὀρθοτέρα ἄποψις.

Ἐπομένως, ὄχι μόνον πρεσβεύω ὅτι πρέπει νὰ προτιμηθοῦν τὰ ΒΔ σημεῖα τῆς Κερκύρας μὲ τίμημα τὸ ὁποῖον δὲν μὲ φοβίζει ὅσο καὶ ἂν εἶναι σημαντικό, ὅταν πρόκειται γιὰ ἓνα τέτοιο μεγάλοπνοο σχέδιον. Δέχομαι νὰ μὴ γίνῃ αὐτὸ τώρα ἢ νὰ γίνῃ τμῆμα τούτου, νὰ γίνῃ δηλαδὴ μία μεταβατικὴ κατάστασις, ἡ ὁποία, εἰς τὴν τελικὴν φάσιν, νὰ προβλέπη ὀριστικὴν τακτοποίησιν τοῦ φέρρου-μπόουτ διὰ προσβάσεως τῶν ΒΔ ἀκτῶν τῆς Κερκύρας. Δυνατότης ὑπάρχει τεχνική. Ἀπὸ πλευρᾶς Ἰταλίας προσφέρεται σήμερον τὸ Πρίντεζι. Ἐγὼ ἀντιθέτως πιστεύω ὅτι τὸ Ὀτράντο εἶναι τὸ καλῦτερον σημεῖον καὶ ἔχει λιμένα καὶ ἐγκαταστάσεις. Σήμερον οἱ Ἰταλοὶ ἀσφαλῶς δὲν τὸ ἐπιδεικνύουν, διότι δὲν εἶναι πόρτα εἰσόδου. Ἐὰν ρεύματα εἰσαγωγῆς πρὸς τὴν Ἰταλίαν προεβλέποντο καὶ ἐντεῦθεν, θὰ εἶχαν ἐξελιξοῦν τὸ Ὀτράντο σὰν τὸ Πρίντεζι. Τὸ Πρίντεζι εἶναι μία σκωληκοειδὴς ἀπόφυσις. Βέβαια δὲν μπορεῖ νὰ συγκρίνη κανεὶς τὸ Πρίντεζι μὲ τὴν Ρώμην, ἢ μὲ τὴν Νεάπολιν. Οὔτε τουριστικῶς ἔχει τίς ἴδιες εὐκολίες. Τὸ μόνον πλεονέκτημά του εἶναι πού ἀποτελεῖ τὸν συντομώτερον δρόμον πρὸς Νεάπολιν, πρὸς Ρώμην. Τὸ ἴδιον καὶ καλῦτερον ἀπὸ ἀπόψεως γεωγραφικῆς θέσεως διὰ τὴν πρὸς Νότον ἔξοδον εἶναι τὸ Ὀτράντο.

Ἡ ἀπόστασις Ὀτράντο-δυτικαὶ ἀκταὶ τῆς Κερκύρας μπορεῖ νὰ καλυφθῇ μὲ ἓνα φέρρου-μπόουτ τὸ ὁποῖον, διὰ νὰ ἐπιτευχθοῦν οἰκονομικαὶ λύσεις, θὰ ἔπρεπε νὰ ἔχη ταχύτητα 17 ἢ 18 μιλίων. Ἡ ταχύτης 20, 22 μιλίων κοστίζει, ὡς θὰ μᾶς πῆ ὁ ἐκλεκτὸς συνάδελφος κ. Φραγκοῦλης, εἰδικὸς ναυπηγός. Ἀργότερα, πιθανὸν νὰ ἀλλάξῃ κανεὶς τὸ φέρρου - μπόουτ. Ἐκεῖνο πού δὲν ἀλλάζει εἶναι ἡ ραχοκοκκαλιὰ ἐπὶ τῆς ὁποίας θὰ ὀδεύσῃ τὸ μεταφορικὸν μέσον. Μὲ τὴν προϋπόθεσιν Ὀτράντο ὡς τελικὸν σημεῖον, ἀνεχόμεθα τώρα τὸ Πρίντεζι ὡς ἀπαρχήν. Ἀλλὰ μὲ τὰς συνεννοήσεις αἱ ὁποῖαι ἀσφαλῶς θὰ γίνουν μὲ τὸν Ἰταλικὸν τουρισμόν, μὲ τὴν Ἰταλικὴν Κυβέρνησιν (καὶ δὲν βλέπω ἀντιδράσεις ἀπὸ Ἰταλικῆς πλευρᾶς) ὁ αὐτοκινητόδρομος ὁ ὁποῖος πηγαίνει ἕως τὸ Πρίντεζι θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ φθάσῃ τελικῶς μὲ τὴν ἴδιαν ἀνεσι στὸ Ὀτράντο καὶ νὰ γίνουν στὸ Ὀτράντο τὰ ξενοδοχεῖα. Αἱ προϋποθέσεις αἱ ἀνάλογοι μὲ ἐκεῖνες τοῦ Πρίντεζι φθάνουν, διότι βέβαια δὲν πρόκειται νὰ περάσουν ἀπὸ ἐκεῖ τὰ 12 ἑκατομμύρια τουρίσται τῆς Ἰταλίας. Ἐδῶ ὀμιλοῦμε γιὰ πολὺ μικρότερους ἀριθμούς. Ἐχομε 200 χιλιάδες τουρίστες. Θέλομε νὰ τοὺς πενταπλασιάσωμε. Ἐὰν αὐτοὺς τοὺς πενταπλασιάσωμε φθάσαμε 100 ἑκατομμύρια δολλάρια εἰσαγόμενον συνάλλαγμα. Ἀλλὰ αὐτὰ δὲν θὰ γίνουν ἀποτόμως, διότι δὲν

ἔχουμε τὴν δυνατὴτητα νὰ τὰ ἀπορροφήσωμε ἐσωτερικῶς. Πρέπει παράλληλα πολλοὶ κλάδοι νὰ ἐξελιχθοῦν μὲ τὸ ἀνάλο- γον μέτρον. Ἐπομένως Πρίντεζι—δυτικαὶ ἄκται Κερκύρας ἀρχι- κῶς, μὲ τελικὸν σταθμὸν Ὀτράντο—δυτικαὶ ἄκται Κερκύρας, εἶναι ἀναμφισβητήτως ἡ ὀρθότερα λύσις.

Ἐν συνεχείᾳ, βεβαίως, ὑπάρχει ἡ σύνδεσις τῆς Ἑλλάδος μὲ τὴν Κέρκυραν, ἢ μᾶλλον τὸ δίκτυον τὸ ἑλληνικὸν προβλέπει ἐνδιά- μεσον μικρὸν φέρρου-μπόουτ Κέρκυρα-Ἡγουμενίτσα. Αὐτὸ θὰ τὸ ἔβλεπα ὡς ὀρθοτάτην λύσιν. Εἶναι φυσιολογική. Δὲν ξέρω βε- βαίως ἂν σημεῖον συνενώσεως θὰ εἶναι ἡ Ἡγουμενίτσα, ἢ ἄλλο βορειότερον ἢ νοτιώτερον. Διότι ἀπὸ τὰς βορειοδυτικὰς ἀκτὰς τῆς Κερκύρας καὶ πέρα θὰ χρησιμοποιηθοῦν δρόμοι κατὰ μῆκος καὶ ἐγκαρσίως τῆς Κερκύρας, διὰ νὰ φθάσουν στὴν Κέρκυρα (πόλιν) καὶ ἀπὸ τὴν Κέρκυρα (πόλιν) θὰ γίνῃ διαπε- ραίωσις κατὰ τὸ δοκοῦν μὲ ἓνα μικρὸ φέρρου-μπόουτ εἰς τὴν ἀπέναντι ἀκτὴν. Ἡ συντομωτέρα σύνδεσις δὲν εἶναι ἡ Κερκύρας- Ἡγουμενίτσας. Ὑπάρχει ἄλλο σημεῖον τῆς Ἡπείρου πλησιέστε- ρον τὸ ὁποῖον μπορεῖ νὰ ἀναζητηθῇ ἐπὶ τῆς ἀντιπέρα ἀκτῆς, ποῦ μάλιστα εἶναι γραφικωτάτη. Ἐὰν δὲν ὑπάρχει δρόμος θὰ φτειαχθῇ. Ὄταν θέλουμε νὰ κάνουμε τουρισμὸν, πρέπει νὰ μειώ- σουμε τὶς ἀποστάσεις. Λοιπὸν μποροῦσε ἓνα μικρὸ φέρρου-μπόουτ, μὲ χωρητικότητα καὶ ἀπόδοσιν ὄχι τῆς μεγάλης γραμμῆς Ὀτράντο καὶ ΒΔ ἀκτῶν τῆς Κερκύρας, νὰ διανύῃ τὴν ἀπό- στασιν σὲ μιὰ ὥρα. Καὶ ἀπὸ κεῖ πέρα οἱ τουρίσται θὰ ἀκολου-θοῦν τὸ ὀδικὸ δίκτυο τὸ ὁποῖον θὰ διαμορφώσωμεν καταλ- λήλως.

Ἀποκλείω γενικῶς φέρρου-μπόουτ πρὸς Πάτρας. Τὸ φέρρου-μπόουτ, εἶναι πλοῖον. Μπορεῖ τὸ πλοῖον αὐτὸ νὰ ἔχῃ καὶ αὐτο- κίνητα ἀλλὰ εἶναι ἄλλο πρᾶγμα νὰ περάσετε μόνο 3 ἕως 4 ὥρες ἐκεῖ ἐπάνω καὶ ἄλλο 12 ὥρες καὶ πᾶνω.

Ἐπειδὴ συνεζητήθη τὸ θέμα τῶν δυνατοτήτων καὶ θὰ ἤθελα νὰ διαφωτίσω τὴν ὀμήγυρι σχετικῶς μὲ τὴν δυνατὴτητα κατα- σκευῆς λιμένος εἰς τὰς ΒΔ ἀκτὰς Κερκύρας, πρέπει νὰ σᾶς πῶ πῶς οἱ δυνατότητες δὲν εἶναι ὀμαλαί. Ἡδὴ ὁ Ε.Ο.Τ. κατέχει δημόσια ἔγγραφα, ἐκθέσεις συναδέλφων ἐκλεκτῶν, ὅπως τοῦ Δ/νοῦ τῶν λιμενικῶν ἔργων κ. Μιχαηλίδη, ὁ ὁποῖος ὑπολογίζει ὅτι ἐκ τῶν τριῶν ὀρμίσκων ποῦ εἶναι εἰς τὸ νοτιώτερον τμήμα τοῦ ΒΔ κορμοῦ τῆς Κερκύρας, δηλ. μεταξύ τῆς Παλαιοκαστρίτσας, τῆς Ἀλύπας καὶ τῶν Λιαπάδων, περιέργως ἡ Ἀλύπα φαίνεται εἰς τὸν χάρτην τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου ὡς ἔχουσα τὰς μεγα- λυτέρας δυνατότητας. Ὁ ὄρμος αὐτός, ἐν τούτοις, ἐκ τῆς μικρο- σκοπικῆς ἐξετάσεως ποῦ δίδει ὁ χάρτης τῆς ἑλληνικῆς γεωγρα- φικῆς ὑπηρεσίας, φαίνεται ὅτι δὲν παρορσιάζεται μὲ τὰς εὐρύ-

τητας με τας ὁποίας θά μπορούσε κανείς νά τόν δῆ εἰς τόν χάρτην τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου. Λοιπὸν ἡ Ἀλύπα, αὐτὴν τὴν στιγμήν, εἶναι πιὸ κοντὰ στὴν Παλαιοκαστρίτσα, θά μπορούσε νά χρησιμοποιηθῆ ὅταν πνέουν Β ἄνεμοι, ἐνῶ ὅταν πνέουν δυτικοὶ καὶ νότιοι ἄνεμοι δὲν εἶναι σὴν σὴν πρᾶξις νά λιμενοποιηθῆ. Λέγω δὲν εἶναι σὴν σὴν πρᾶξις, διότι βεβαίως λιμενοποιεῖται, ἀλλὰ διὰ μικρὸ σκάφος καὶ με ὠρισμένας προϋποθέσεις. Ὁ κ. Μιχαηλίδης τὸ ἀπέκλεισε λόγῳ δαπάνης καὶ ὀρθῶς, κατὰ τὴν γνώμην μου. Πάντως ὁ χάρτης τῆς Γεωγραφικῆς Ὑπηρεσίας ἔσταμάτησε στὰ 22, 23 βᾶθη. Δὲν ἐπροχώρησε σὲ μεγαλύτερα βᾶθη, καὶ ἔτσι δὲν ξέρομε τί θά ἤμπορούσε κανεὶς νά κάνῃ.

Μάλιστα ἔλεγα εἰς τὸν κ. Πεσμαζόγλου, τὸν Σύμβουλον τοῦ Τουρισμοῦ, ὅτι καὶ με δαπάνην 70, 80, 90 ἑκατομμυρίων δὲν θά ἦτο σκόπιμον νά γίνῃ, διότι ἐὰν δὲν γίνεταί ἐπιφάνεια ἐλιγμῶν μεγάλη, ὥστε νά ἤμπορῆ ἡ θάλασσα ν' ἀπομονοῦται καὶ νά ὑπάρχῃ ἀσφάλεια, ὁ καπετάνιος δὲν μπαίνει μέσα. Ἡ δαπάνη θά εἶναι μεγάλη, ἀναμφισβητήτως, πόση ὅμως περίπου δὲν μπορῶ νά τὸ πῶ τώρα, διότι τὰ βυθομετρικὰ διαγράμματα εἶναι ἐλλιπῆ. Περιωρίσθησαν ὡς πρὸς τὴν ἔκτασιν τοῦ στομίου καὶ ἐντεῦθεν. Θά ἔπρεπε νά εἶχα λεπτομερῆ διαγράμματα ἀπὸ ἐκεῖ καὶ κάτω.

Ὑπάρχει ἡ δυνατότης ὅμως στὸν Ἀγ. Γιώργη. Τὶς δυνατότητες τοῦ Ἀγίου Γεωργίου τὶς βλέπω κάπως σοβαρές. Νομίζω ὅτι ἐκεῖ ὑπάρχουν δυνατότητες λιμενικοῦ ἔργου με δαπάνην ἀσφαλῶς σημαντικὴν (μπορεῖ ἴσως ὁ κ. Μιχαηλίδης, ὁ ὁποῖος ὀρθῶς ἐκτιμᾷ τὸ ποσὸν εἰς 80 ἑκατομμύρια, νά τὸ ἔχη κάνει διὰ λόγους προνοίας διὰ νά εἶναι μέσα), ἀλλὰ ἐγὼ θά μπορούσα νά ἀναλάβω ὑπευθύνως νά σᾶς φτιάξω λιμάνι ἐκεῖ, με πενήντα ἑκατομμύρια φέρ' εἰπεῖν. Αὐτῆς τῆς τάξεως πρέπει πάντως νά εἶναι οἱ ἀριθμοί. Ἀλλὰ δὲν με φοβίζουσι γιὰ ἓνα τέτοιο μακροχρόνιο πρόγραμμα καὶ δὲν νομίζω ὅτι πρέπει αὐτὸ νά τρομάξῃ τὸν Τουρισμόν.

Ἀλλὰ ὑπάρχουν καὶ τὰ ἐξῆς. Τὰ εἶπα μὲν, ἀλλὰ τὰ ἀποκλείουσι ἀπὸ τὸν Τουρισμόν, διότι, σοῦ λένε, δὲν μπορῶ νά ἐπιτρέψω δρομολόγια, ἐὰν δὲν εἶμαι ἑκατὸ τὰ ἑκατὸ βέβαιος ὅτι θά μπορῶ νά κάνω τὴν ἀναγκαίαν προσόρμησι. Θά ἤμπορούσε ὅμως κανεὶς νά πῆ: Ἡ Ἀλύπα ἐπιτρέπει, λόγῳ τῆς διαμορφώσεώς της, τὴν κατασκευὴ μέσα στὸν ὄρμο ἔργου προσεγγίσεως καὶ πλευρίσεως τοῦ φέρρυ-μπόουτ, τοῦ ὁποίου θά γίνεταί χρῆσις μόνον ὅταν ἐπιτρέπεται ἡ εἴσοδος καὶ ἔξοδος ἀπὸ τὸν λιμένα αὐτόν. Δηλαδή ὅταν δὲν εἶναι ἰσχυροὶ δυτικοὶ καὶ νότιοι ἄνεμοι. Αὐτὸ ἐπὶ τῆ βάσει τῆς συχνότητος εἶναι δι' ὅλον τὸ ἔτος (ἂν δὲν με ἀπατᾷ ἡ μνήμη καὶ ἂν τὰ στοιχεῖα ποῦ

έχομεν στὰ χέρια εἶναι ἀκριβῆ) ἕνα 65%. Δεδομένου ὅτι ἡ κίνησις θὰ περιορίζεται στὸ καλοκαίρι, ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου μέχρι 30 Ὀκτωβρίου καί, νομίζω (βάσει τῆς Μετεωρολογικῆς Ὑπηρεσίας), οἱ νότιοι καὶ οἱ δυτικοὶ ἄνεμοι δὲν εἶναι πολὺ συχνοὶ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην, τὸ ποσοστὸν τῶν 65% αὐξάνει εἰς τὰ 70 μὲ 75% (εἶναι ζήτημα στατιστικῆς παρατηρήσεως). Θέλω νὰ πῶ μ' αὐτὸ ὅτι, ἐὰν δὲν μπορῆ νὰ ξεκινήσῃ κανεὶς μὲ τὰ μεγαλόπνοα σχέδια νὰ φτιαξῆ λιμάνι στὰς ΒΔ ἀκτὰς, διότι εἶναι ἀκριβὰ (μολονότι αὕτῃ εἶναι ἡ λύσις τοῦ προβλήματος), τότε θὰ μπορούσε νὰ γίνῃ μόνον τὸ ἐσωτερικὸν ἔργον στὴν Ἀλύππα. Ὁ κ. Μιχαηλίδης λέγει ὅτι τὸ ἔργον αὐτὸ γίνεται μὲ τέσσαρα ἢ ἕστω πέντε ἑκατομμύρια. Ἐδῶ μπορεῖ νὰ εἶναι συντηρητικὸς, δὲν ἀποκλείεται ὁμως νὰ γίνῃται μὲ τέσσαρα ἢ μὲ πέντε ἢ ἕστω καὶ μὲ 8 ἑκατομμύρια.

Λοιπὸν μπορούσε κανεὶς νὰ σκεφθῆ νὰ παραλείψῃ τὴν κατασκευὴν δαπανηρῶν ἔργων ποὺ νὰ ἐξασφαλίζουν ἐν παντὶ τὴν δυνατότητα προσεγγίσεως τοῦ φέρρου-μπόουτ. Θὰ διακινδυνεύσῃ τότε τὴν δαπάνην τῶν λιμενικῶν ἔργων τῆς Ἀλύππας, ἡ ὁποία δὲν εἶναι σπουδαία ὑπόθεσις. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τὸ μὲν δρομολόγιον θὰ εἶναι ἡ Κέρκυρα κατ' εὐθείαν, εἴτε ἐκ νότου, εἴτε, ἐὰν τὸ ἐπιτρέψουν οἱ Ἀλβανοί, ἀπὸ τὸ στενὸν μεταξὺ Κερκύρας καὶ Ἀλβανικῶν ἀκτῶν, θὰ ὑπάρχουν ὁμως πιθανότητες 65 ἢ 75% νὰ δίδεται εἰς τοὺς ξένους ἐπιβάτας ἀπροόπτως τὸ δῶρον, ἐνῶ περιμένουν νὰ φτάσουν μετὰ τόσες ὥρες εἰς τὴν πόλιν τῆς Κερκύρας νὰ ἀποβιβάζωνται μετὰ τρεῖς ὥρας εἰς Ἀλύππαν ἐὰν φύγουν ἀπὸ τὸ Ὀτράντο, ἢ μετὰ 6 ὥρας ἐὰν φύγουν ἀπὸ τὸ Πρίντεζι, ὅση εἶναι ἡ διαδρομὴ, δηλαδὴ κατὰ δύο ὥρες συντομωτέρα, ἐὰν καὶ ἐφ' ὅσον ὡς πρόγραμμα ὠρίζετο ἡ κατ'εὐθείαν σύνδεσις μὲ τὴν πόλιν τῆς Κερκύρας. Διότι, νομίζω, κατ' οἰκονομίαν λύσις ἄλλη ἀπὸ αὐτὴν δὲν ὑπάρχει. Ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτὰς τὸ φέρρου-μπόουτ μπορεῖ νὰ ἐπιτύχῃ καὶ ἔτσι.

Ἀποκλείω συζήτησιν Πατρῶν. Εἶναι ἄλλο τὸ νόημα ἐξυπηρετήσεως τῆς κινήσεως, ὅσον καὶ ἂν εἶναι κατὰ τὰ ἄλλα συμπαθητικοὶ οἱ Πατρινοί, οἱ ὁποῖοι ἐκτελοῦν τώρα λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ κάνουν ἕνα ὠραῖο μῶλο γιὰ τὴν πλεύρισιν ὑπερωκεανείων. Δὲν μπορεῖ κανεὶς νὰ ἰσχυρισθῆ σοβαρὰ ὅτι μπορεῖ νὰ πάῃ φέρρου-μπόουτ στὴν Πάτρα. Ἡ ἄλλη ἀποψὶς ὑποστηρίζει ὅτι ἡ Πάτρα εἶναι ἐτοιμὴ, μὲ ξενοδοχεῖα κλπ. Ἀλλὰ δὲν πηγαινεὶ πελατεία ἐκεῖ ὅπου ὑπάρχουν δημιουργημένα τὰ πράγματα, ἐὰν δὲν ἔχη συμφέροντα νὰ πάῃ.

Ἐπομένως περιορίζομαι νὰ ἐπαναλάβω ὅτι ἡ ὀρθὴ λύσις ἐξυπηρετήσεως τοῦ ὀδικοῦ δικτύου τῆς Ἑλλάδος μὲ φέρρου-μπόουτ, καὶ συγκεκριμένως ἡ σύνδεσις τοῦ δικτύου αὐτοῦ μὲ τὴν

Ἰταλίαν, εἶναι ἡ σύνδεσις Ὀτράντο—ΒΔ ἀκτῶν τῆς Κερκύρας, ὅτι ἡ λύσις αὐτὴ μπορεῖ νὰ γίνη, ἀλλ' ὅτι κοστίζει κάπως ἀκριβὰ, καὶ ὅτι πρόσφορος θέσις δι' ἐμὲ εἶναι ὁ ὄρμος τοῦ Ἁγίου Γεωργίου. Εἶναι εὐρύτατος καὶ ἡμπορεῖ νὰ γίνουν ἐκεῖ τὰ σχετικὰ λιμενικὰ ἔργα μὲ δαπάνην βεβαίως ἀρκετῶν δεκάδων ἑκατομμυρίων, 50-60. Νομίζω ὅτι μὲ 50 ἑκατομ. βγαίνει, διότι θὰ κατεσκευάζετο ἕνας μῶλος 500 μέτρων, μὲ κόστος κατὰ τρέχον μέτρον 100-110 χιλ., τὸ πολὺ 120 χιλ. στὰ βάθη. Διὰ λόγους προνοίας, ὀρθῶς ὁ κ. Μιχαηλίδης ὑπελόγησε περισσότερα ἀπὸ τὴν Ἀλύπτα. Φυσικά, ἀλλὰ ἐκεῖ θὰ προστεθοῦν ἄλλαι δαπάναι (τὴν θέσι δὲν τὴν γνωρίζω, δυστυχῶς, ἀλλὰ ὀμιλῶ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν χαρτῶν ποὺ βλέπω καὶ τῶν πληροφοριῶν ποὺ ἔλαβα)· χρειάζεται φέρ' εἰπεῖν νὰ γίνη ὁδὸς πρὸς τὸν Ἁγιον Γεώργιον καὶ ἄλλαι ἐγκαταστάσεις. Ἀλλὰ ἐπαναλαμβάνω ὅτι αὐτὰ συγκοινωνιακῶς δὲν μὲ ἐνοχλοῦν.

Ἐρώτησις ἀκροατοῦ

Ἐὰν δὲν καθίσταται δυνατὴ ἡ προσέγγισις εἰς τὰς ΒΔ ἀκτὰς τῆς νήσου Κερκύρας, ποῦ πρέπει νὰ προσεγγίση τὸ φέρρου-μπόουτ; Μήπως στὴν Κέρκυρα;

Ἀπάντησις

Δι' ἐμὲ στὴν Κέρκυρα (πόλιν). Διότι σᾶς εἶπα νομίζω, ὀμιλῶ ὡς Ἕλλην, ὅτι δὲν πρέπει νὰ βραχυκυκλωθῇ ἡ Κέρκυρα.

Ἐρώτησις ἀκροατοῦ

Γιὰ τὸν λιμένα τῆς Κασσιόπης, ὁ ὁποῖος εἶναι πάλιν πρὸς τὸ Β μέρος, τί ἔχετε νὰ μᾶς πῆτε;

Ἀπάντησις

Γιὰ τὸν λιμένα τῆς Κασσιόπης ὑπάρχουν τὰ ἐξῆς μειονεκτήματα. Ἡ Κασσιόπη, εἰς περίπτωσιν Β ἀνέμων, δὲν ἐνδείκνυται. Χρειάζονται ἔργα. Αὐτὸ τὸ συνεζητήσαμεν εἰς κύκλον εἰδικῶν. Εἶπαμε μάλιστα εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ κ. Πεσμαζόγλου ὅλοι οἱ εἰδικοί, ναύαρχοι κλπ., τὸ ἐξῆς: Ἐὰν εἶχαμε τὴν δυνατότητα δύο ὀρμίσκων, ἑνὸς πρὸς Β καὶ ἑνὸς πρὸς Ν (ἀλλὰ μορφῆς ὅπως ἔχομε πρὸς Ν τὴν Ἀλύπαν, ὅπου μποροῦμε μὲ 5 ἑκατομμύρια νὰ φτειάξουμε ἕνα ἔργο προσεγγίσεως τοῦ φέρρου-μπόουτ ὅταν πνέουν βόρειοι ἀνεμοί), ἐὰν εἶχαμε ἕνα τέτοιο εἰς τὰς Β ἀκτὰς διὰ τὴν περίπτωσιν Ν ἀνέμων, μπορεῖ αὐτὸ εἰς τὴν περίπτωσιν Ν ἀνέμων νὰ εἶναι ἡ Κασσιόπη. Πλὴν ὅμως χρειάζεται καὶ κάποιος ἐκτάσεως ἐξωτερικὸν ἔργον, διὰ νὰ τὸ προ-

στατεύη όταν πνέη Β άνεμος, να μὴν καταστραφῆ. Διότι τὸ ἔργον τῆς Ἀλύπας, ὅταν πνέουν ἰσχυροὶ δυτικοὶ καὶ νότιοι ἄνεμοι, δὲν καταστρέφεται.

Ἐρώτησις ἀκροατοῦ

Τὸ Σιδάρι τὸ ἀποκλείετε;

Ἀπάντησις

Εἶναι ἀβαθὲς μᾶλλον καὶ χρειάζεται ἓνα σωρὸ λιμενικὰ ἔργα. Τὸ Σιδάρι εἶναι ἓνας ὄρμος ποὺ εἶναι ἀσφαλὴς ὅταν πνέουν Ν ἄνεμοι. Ἀλλὰ διὰ νοτίους ἀνέμους δὲν νομίζω ὅτι ὑπάρχει ἄλλη λύσις παρὰ λιμάνι εἰς τὰ ΒΔ. Ἐπειτα, διὰ τὸ Σιδάρι ἔχετε καὶ μεγαλυτέραν ἀπόστασιν. Εὐχῆς ἔργον θὰ ἦτο, ἐὰν εἰς τὴν Ἀλύπαν, τεχνικῶς, μπορούσαμε νὰ κάνωμε λιμενικὰ ἔργα τῆς τάξεως ἐκείνης ἢ ὁποῖα δὲν θὰ μᾶς ἐφόβιζε, διότι εἶναι ἐγγὺς τῆς Παλαιοκαστρίτσας καὶ ὁ δρόμος εἶναι εὐχερῆς.

Ὁ κ. Β. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ,
Καθηγητὴς τοῦ Ἐθνικοῦ Μετσο-
βίου Πολυτεχνείου, ὁμιλήσας σχε-
τικῶς μὲ τὰς προϋποθέσεις τὰς
ὁποίας πρέπει νὰ πληροῖ τὸ
σκάφος - πορθμεῖον, εἶπε τὰ ἑξῆς:



Ἐδέχθην πρὸ μιᾶς ἑβδομάδος τὴν πρόσκλησιν τοῦ Κέντρου
Τουριστικῶν Μελετῶν, διὰ νὰ εἰσηγηθῶ τὸ θέμα ἐπὶ τῶν τεχνι-
κῶν δεδομένων τὰ ὁποία παρουσιάζει ἢ θὰ ἔπρεπε νὰ παρουσιάζ-
ζη αὐτὸ τὸ πορθμεῖον συνδέσεως Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας. Ἐδέχθην
εὐχαρίστως, ἀλλὰ τὰ γεγονότα μὲ προκατέλαβαν, ὥστε νὰ μὴν
ἦτο ἴσως ἀνάγκη κἀν νὰ λάβω τὸν λόγον, ἀφοῦ τὸ κράτος
ἔχει ἤδη δημοσιεύσει μιὰ διακήρυξι εἰς τὴν ὁποίαν, οὔτε λίγο οὔτε
πολύ, προδιαγράφει τὸ σκάφος. Ὅ,τι ἐπομένως θὰ ἔλεγα θὰ
ἀπετέλει μίαν κριτικὴν διὰ τὸ τί ἔχει ἤδη γίνεῖ ἢ διὰ τὸ ὅτι ἔχει
προκηρυχθῆ ἀπὸ τὸ Κράτος. Τέτοιον εἶδους κριτικὴ δὲν ἐπιθυμῶ
νὰ κάμω· καὶ δὲν ἐπιθυμῶ διότι θὰ ἀποβῆ εἰς βάρους τῶν ἀρχῶν ἢ
τῶν ἀρμοδίων ἢ τῶν συμβούλων, οἱ ὁποῖοι ἔδωσαν αὐτὰ τὰ
στοιχεῖα διὰ τὸ σκάφος τὸ ὁποῖον πρόκειται νὰ συνδέσῃ τὴν
Ἑλλάδα μὲ τὴν Ἰταλίαν. Θὰ ἤθελα μόνον, εἰς ὅλην αὐτὴν τὴν
ὑπόθεσιν τῆς προδιαγραφῆς αὐτῆς, ν' ἀναφερθῶ εἰς ἓνα πρόβλη-
μα τὸ ὁποῖον ἔθεσε προηγουμένως καὶ ὁ κ. Πρύτανις, εἰς τὸ
πρόβλημα τῆς ταχύτητος τῶν περιφήμων 20 μιλίων.

Εἶχα τὴν εὐκαιρίαν πρὸ ἑνὸς καὶ ἡμίσεος περίπου ἔτους νὰ
κάμω μίαν διάλεξιν εἰς τὸ Πολυτεχνεῖον μὲ ὅλα τὰ τεχνικὰ δεδο-
μένα τὰ ὁποία παρουσιάζουν τὰ πορθμεῖα, ἢ θὰ ἔπρεπε νὰ πα-
ρουσιάζῃ τὸ πορθμεῖον Ἑλλάδος-Ἰταλίας, ἀναλόγως δὲ καὶ τῶν
λιμένων πού θὰ συνέδεον. Δὲν θὰ ἦτο ἀσφαλῶς ἓνα πορθμεῖον
μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Κερκύρας καὶ ἓνα ἄλλο μεταξὺ Πρίντεζι - Πα-
τρῶν. Ἐκεῖ πέρα ὅμως, καὶ εἰς μίαν συζήτησιν πού ἐπηκολούθησε
καὶ εἰς τὴν ὁποίαν ἔλαβεν μέρος πάλιν ὁ κ. Ἀγαθοκλῆς, Πρόεδρος
τοῦ Ὄργανισμοῦ Τουρισμοῦ, τίποτε ἄλλο δὲν ἔκαμα παρὰ νὰ
λέγω: Προσοχή. Δὲν μπορούμε νὰ λέμε, δὸς του 2-3 μίλια παρα-
πάνω. Αὐτὲς οἱ δουλειὲς δὲν μπορούν νὰ γίνουν. Δὲν μπορούμε
νὰ λέμε φτιάχνουμε προκήρυξι γιὰ ἓνα σκάφος μὲ μηχανὴ 5.200
ἵππους κλπ. Δὲν ὑπάρχει πουθενὰ εἰς τὸν κόσμον πορθμεῖο 20

μιλίων. Συνεπῶς, κάθε λογαριασμός που θὰ γίνεται ὡς πρὸς τὸ διάστημα διαπορθμεύσεως, εἴτε ἀπὸ Πρίντεζι πρὸς Κέρκυραν, εἴτε ἀπὸ Πρίντεζι πρὸς Πάτρας εἶναι ὑπόθεσις ταχύτητος καὶ ἄλλων παραγόντων διὰ τοὺς ὁποίους θὰ ὁμιλήσουν ἄλλοι ὁμιληταί.

Δὲν πρέπει ὅμως νὰ ὑπολογίζωμε μὲ τὰ 20 αὐτὰ μίλια. Εἶναι ταχύτητες τὶς ὁποῖες δὲν ἐπιτυγχάνουν σκάφη αὐτοῦ τοῦ μεγέθους. Εἶναι ταχύτητες δοκιμῶν. Εἶναι ταχύτητες αἱ ὁποῖαι δὲν θέλουν 5.200 ἵππους, θέλουν 8000 ἵππους καὶ 9000 HP καὶ 10.000 HP διὰ νὰ ἐπιτευχθοῦν, ἀλλὰ καὶ ποτὲ δὲν τηροῦνται, οὔτε καὶ πρέπει οὔτε καὶ μποροῦν νὰ τηρηθοῦν, μάλιστα μὲ μηχανὲς Ντῆζελ. Αὐτὸ εἶναι ἓνα τεχνικὸν δεδομένον, τὸ ὁποῖον φυσικά, εἶπα, δὲν ἀποτελεῖ κριτικὴν τῆς προδιαγραφῆς, ἀλλὰ ἀποτελεῖ μίαν ἐπαναλαμβανομένην σύστασιν εἰς ὅσους θέλουν νὰ λάβουν τὸ θέμα σοβαρὰ ὑπ' ὄψιν. Εἶναι ἐνδεχόμενον, τὸ ἐπανέλαβα καὶ τότε, νάρθοῦν ναυπηγοὶ Ἴταλοί, Γάλλοι, Γερμανοί, κλπ. Μποροῦν νὰ ποῦν, ὀρίστε κύριε, καὶ κάποια στιγμή, ἐπάνω στὶς δοκιμὲς νὰ καταφέρνουν νὰ δώσουνε 20 μίλια ἢ νὰ πιάσουν 19,8. Δὲν θὰ μπορῆ ὅμως, δὲν πρέπει μιά γραμμὴ νὰ βασιζέται σὲ τέτοιες ταχύτητες. 20 μιλίων εἶναι τὰ σκάφη «Ἀχιλλεύς» καὶ «Ἀγαμέμνων». Εἶναι 20 $\frac{1}{2}$, στὶς δοκιμὲς καὶ μετὰ βίας κρατᾶν τὰ 18. Καὶ δὲν πρέπει νὰ τὰ κρατᾶν. Βέβαια, ἐδῶ λέμε 20 μίλια. Μὲ 20 μίλια κάνομε τὸ δρομολόγιον Πατρῶν-Πρίντεζι σὲ δώδεκα ὥρες. Ὁραῖο θὰ ἦταν νὰ τὰ ἐβγαζε, ἀλλὰ ἐγὼ ἀμφιβάλω ἐὰν θὰ μπορέση ποτέ, ἔστω καὶ μιά φορά, καὶ ὑπὸ τὰς εὐνοϊκωτέρας συνθήκας. Ἐκτὸς ἐὰν πάρωμε ἓνα σκάφος καὶ τὸ ἀκριβοπληρώσουμε, καὶ θὰ εἶναι ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον λέμε στὴ ναυτικὴ γλῶσσα μιά φαγάνα.

Αὐτὰ λοιπὸν εἶχα νὰ πῶ ἐπὶ τῶν τεχνικῶν δεδομένων, τὰ ὁποῖα, ἄλλωστε, δὲν εἶναι τίποτε ὑψηλὲς θεωρίαι, δηλαδὴ τὸ πόσο μακρὺ πρέπει νὰ εἶναι ἓνα σκάφος, τὸ πόσο μεγάλο, πόση ταχύτητα πρέπει νὰ ἔχη καὶ βεβαίως, ἀπὸ τὰ διεθνῶς παραδεδεγμένα, κάθε ἐξαιρέσει ἀπὸ τὸν κανόνα εἶναι δυνατὴ καὶ δίδει μιά λύσι. Ἀλλὰ τίς λύσεις δίνουν συνήθως ἐπιχειρήσεις ἢ προβλήματα εἰς τὰ ὁποῖα εἶναι ἐξησφαλισμένο κάτι που δὲν εἶναι σὲ μᾶς. Καὶ ἐπ' αὐτοῦ τοῦ θέματος θὰ μοῦ ἐπιτρέψητε νὰ ξεφύγω ἀπὸ τὴν καθαρῶς 100% τεχνικὴν πλευρὰν τοῦ ζητήματος καὶ νὰ ἀσχοληθῶ μὲ τὴν ἄλλην πλευρὰν, τὴν συγκοινωνιακὴν.

Ἦκουσα ἀπόψε τὸν κ. Σύμβουλον τοῦ Ὑπουργείου Τουρισμοῦ καὶ τὸν Πρόεδρον τοῦ Συμβουλίου νὰ κάνουν μίαν διάκρισι μεταξὺ πορθμείου καὶ πλοίου συγκοινωνίας. Καὶ ὁμολογῶ ὅτι αὐτὴ ἡ διάκρισις εἶναι ἐκείνη που ἐμένα μὲ ξενίζει. Θέλω νὰ πῶ μὲ ἄλλους λόγους τὸ ἐξῆς: Μὴ ξεχνᾶμε ὅτι ὅπου καὶ νὰ ὑφίστανται πορθμεῖα, δὲν εἶναι παρὰ τὰ ἐπιβεβλημένα ἀνάκαθεν

μέσα συγκοινωνίας. Δέν ἐξυπηρετοῦν κὰν τουρισμόν. Ἐξυπηρετοῦν τὴν συγκοινωνίαν τῶν τόπων, διότι οὐκ ἦν ἄλλως γενέσθαι. Ἐμεῖς πᾶμε καὶ λέμε, οὔτε λίγο οὔτε πολύ: ἔχομε μία συγκοινωνία μὲ τὴν Ἰταλία. Καταργοῦμε τὴν συγκοινωνίαν τὴν ἀπ' αἰῶνων δι' ἰστιοφόρων, τὴν σχεδιασθεῖσαν πρὸ 100 ἐτῶν—ὅπως λέγει ὁ κ. Πίππας—διὰ νὰ δημιουργήσουμε μία γραμμὴν μονάχα διὰ τουρίστας, καὶ ξεχνοῦμε τὸ πρόβλημα τῆς συγκοινωνίας. Δέν ξέρω, ἀλλ' αὐτὸς ὁ τρόπος τοῦ προγραμματίζειν εἶναι ἐν προκειμένῳ, κατὰ τὴν ἰδικὴν μου ἀντίληψιν, ἀρκετὰ ρηξικέλευθος. Δέν μποροῦμε νὰ ἔχομε μὲ τὴν Ἰταλίαν δύο γραμμές. Νὰ λέμε, δηλαδὴ, ὅτι ἐσὺ νὰ πᾶς μὲ τὸ βαπόρι καὶ ἐγὼ μὲ τὸ πορθμεῖον. Διότι ἐκεῖ ποὺ εἶναι πορθμεῖον (π.χ. μεταξύ Ντόβερ καὶ Εὐρώπης) δέν ὑπάρχουν καὶ ἀτμόπλοια Καβουνίδη, ἐὰν θῆς πᾶς μὲ τὸ ἓνα ἢ μὲ τὸ ἄλλο. Ἐνα μέσον συγκοινωνίας ὑπάρχει, τὸ ὁποῖον ὑποχρεωτικῶς, λόγω τῆς μορφῆς καὶ τῆς μικρᾶς ἀποστάσεως, πῆρε τὴν μορφήν πορθμεῖου καὶ ἔχει αὐτὲς τὶς περιορισμένες καμπίνες. Νομίζω λοιπὸν ὅτι κατ' ἀρχὴν δέν εἶναι σωστὸ νὰ γίνεταί αὐτὴ ἡ διάκρισις τοῦ πλοίου, ὡς πρὸς τὸν τύπον τοῦ πλοίου. Ἡ θὰ τὸ ποῦμε ἀτμόπλοιον ἐκτελοῦν μίαν συγκοινωνίαν—τὴν κλασσικὴν αὐτὴν συγκοινωνίαν Ἰταλίας—Ἑλλάδος, διὰ προσεγγίσεων πολλῶν ἢ ὀλίγων—ἢ θὰ ποῦμε ὅτι αὐτὴ ἡ συγκοινωνία ποὺ γίνεταί πρέπει νὰ γίνῃ μὲ ἓνα καινούργιο καράβι, τὸ ὁποῖον θέλομε νὰ τὸ λέμε καὶ πλοῖον καὶ πορθμεῖον, ἢ πορθμόπλοιον, ἢ κάτι ἀνάλογον.

Ἐγὼ, προσωπικῶς, ἀφοῦ ὁ Σεβαστός μου κ. Πρύτανις ἤρχισε νὰ λέγῃ τὴν γνώμην του ἐκτὸς τοῦ τεχνικοῦ θέματος, ἤθελα νὰ πῶ τὰ ἐξῆς, διὰ νὰ τελειώσω. Εἰς ἐκείνην τὴν διάλεξιν ἐπροφήτευσα ὀλίγον καὶ ἐξακολουθῶ νὰ προφητεύω, ὅτι εἰς τὸν τόπον μας, λόγω τῆς γεωγραφικῆς του ἰδιομορφίας, θὰ πρέπη κάποτε αὐτὸ ποὺ λέμε ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος νὰ ἀντικατασταθῇ μὲ αὐτὸ ποὺ λέγεται πορθμεῖον. Εἶναι τόσο καταπληκτικὴ ἡ αὔξησις τῆς χρήσεως τῶν τροχοφόρων, ποὺ αὐτὴ ἀναγκαστικῶς θὰ τὸ ἐπιβάλῃ. Σᾶς δίδω τὴν πληροφορίαν ὅτι ἡ τελευταία λέξις, αἱ τελευταῖαι σκέψεις ποὺ γίνονται τοὺς μῆνες αὐτοὺς, οἱ τελευταῖες μελέτες διὰ τὴν ναυπήγησιν φορτηγοῦ πλοίου, εἶναι δι' ἐκεῖνο, τὸ ὁποῖον νὰ μπορῇ νὰ δέχεται τροχοφόρα. Νὰ καταργηθῇ ἡ περίφημος ὑπόθεσις τῶν κουβουσιῶν, τῶν ἀμπαριῶν. Ὅλοι περίπου ξέρετε τὰ στόμια αὐτά, τὰ προφυλαγμένα ὥστε, μὲ τὴν κατάργησίν των, νὰ μπορῇ τὸ τροχοφόρον νὰ κυκλοφορῇ στὸ φορτηγὸ σκάφος, στὸ Λίμπερτυ π.χ. τῶν 10.000 τόννων, νὰ μπαίνει ἐπάνω, νὰ ξεφορτῶνῃ καὶ νὰ σηκώνεται νὰ φεύγῃ. Μία μέθοδος σχεδιάζεται αὐτὴ καὶ δευτέρα μέθοδος εἶναι εἰς τὰ φορτηγὰ σκάφη ν' ἀνοίξωμεν εἰς τὴν πλευρὰ

πόρτες, εκείνο που λέγαμε μιὰ φορά μπαρκάρυζα, ἀπὸ τὶς ὁποῖες νὰ μπαῖνη μέσα τὸ τροχοφόρο, νὰ φορτώνη καὶ νὰ ξεφορτώνη. Νὰ καταργήσωμε δηλαδή ὅλα τὰ μέσα τῆς φορτοεκφορτώσεως καὶ νὰ ἐπιτύχουμε ταχύτητα μεταφορῶν. Ὅταν λοιπὸν διὰ τὰ φορτηγὰ σκάφη ὑπάρχει αὐτὴ ἡ τάσις, ἡ ὁποία φυσικὰ ὀφείλεται μονάχα εἰς τὴν ἐπιβολὴν τῶν τροχοφόρων, δὲν βλέπω διατί εἰς τὸν τόπον μας αὐτὸν τὸν νησιωτικὸν πρέπει ὅλα αὐτὰ τὰ σκάφη, τὰ λεγόμενα ἀκτοπλοϊκὰ, νὰ μὴ εἶναι αὐτοῦ τοῦ τύπου τοῦ πορθμείου. Διατί θὰ πρέπει τὰ λεμόνια ἢ τὰ κίτρα τὰ Κρητικά, ἢ τὰ προϊόντα τῆς Κρήτης νὰ μὴ φορτώνωνται μέσα στὸ καράβι μὲ τὸ φορτηγὸν αὐτοκίνητον καὶ νὰ βγαίνουν στὸν Πειραιᾶ, καὶ ἀπὸ κεῖ στὴν Κοζάνη. Καὶ τὸ ἴδιο πρέπει νὰ γίνη διὰ τὴν Χίο, τὴν Μυτιλήνη καὶ ὅλα τὰ ἄλλα νησιά. Μία μέρα θὰ πρέπει ἀναγκαστικῶς, καὶ δὲν χρειάζεται νὰ εἶναι κανεὶς μεγάλος προφήτης γιὰ νὰ τὸ προῖδη, τὰ πράγματα νάρθουν ἔτσι, ὥστε νὰ γίνη αὐτὴ ἡ κατὰ τύπους καὶ μέγεθος μετατροπὴ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ εἰς πορθμεῖον, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸν τουρισμὸν.

Δὲν θέλω νὰ μπῶ στὶς λεπτομέρειες. Ὑπάρχουν τόσες λύσεις. Ἄλλὰ αὐτὸ θὰ πρέπει νὰ ἀντικαταστήσῃ τὰ σημερινὰ σκάφη. Δηλαδή τὸ πορθμεῖον θὰ πρέπει νὰ παίρνη καὶ ἐπιβάτες, θὰ πρέπει νὰ παίρνη καὶ φορτία, θὰ πρέπει νὰ παίρνη καὶ τὸ ταχυδρομεῖο. Θὰ πρέπει νὰ ἐξυπηρετήσῃ καὶ αὐτὴν τὴν συγκοινωνίαν μεταξύ Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας κανονικὰ, ὅπως τὴν ἐξυπηρετοῦν ὅλα τὰ πορθμεῖα τοῦ κόσμου, ἔστω καὶ μεταξύ βραχέων λιμένων.

Προσωπικῶς, αὐτὰ ἐπίστευα καὶ αὐτὰ πιστεύω. Ὅτι χρειάζεται τὸ εἶπα καὶ πέρυσι καὶ τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔλαβε τὸν κόπον νὰ τὰ τυπώσῃ αὐτὰ καὶ νὰ τὰ δακτυλογραφήσῃ. Ἀκριβῶς τὰ ἴδια εἶπα καὶ πέρυσι. Τὰ ἴδια ἐξακολουθῶ νὰ ἐπαναλαμβάνω καὶ φέτος, διότι σᾶς εἶπα ὅτι ἀπὸ πέρυσι μέχρις ἐφέτος τίποτε δὲν ἄλλαξε εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιστήμην καὶ τίποτε δὲν προσετέθη πέραν αὐτοῦ που σᾶς ἀνέφερα, ὅτι καὶ διὰ τὰ φορτηγὰ σκάφη γίνονται μελέται νὰ δέχωνται τροχοφόρα. Τώρα, τί θὰ πρέπει νὰ ἔχη τὸ ἓνα σκάφος καὶ τί θὰ πρέπει νὰ ἔχη τὸ ἄλλο, ἐπαναλαμβάνω ὅτι δὲν θὰ τὸ ἐξετάσωμε ἐδῶ πέρα.

Θὰ πρέπει βεβαίως, ὅταν θὰ ἔρθῃ ὁ καιρὸς, νὰ μελετηθῇ, νὰ ἐξετασθῇ, νὰ ἀποφασισθῇ μὲ κάθε λεπτομέρειαν. Θὰ πρέπει νὰ τεθῇ ὑπὸ τὸ πρῖσμα αὐτῶν τῶν σκέψεων, οἱ ὁποῖες νομίζω ὅτι δὲν ἀπέχουν πολὺ τῆς ἑλληνικῆς πραγματικότητος.

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ ὁ κ. ΣΤ. ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ ἐζήτησε τὸν λόγον διὰ νὰ δώσῃ ὠρισμένας πληροφορίες, ὅσον ἀφορᾷ τὸ πλωτὸν μέσον.

ΣΤ. ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ

Θὰ ἤθελα νὰ δώσω τὴν πληροφορίαν ὅτι ἡ διαγραφὴ τοῦ πλοίου ἀνετέθη ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν εἰς τὸ Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, μετὰ τὴν ἐντολὴν ἀφοῦ ἔλθῃ εἰς ἐπαφὴν μετὰ τοὺς ἀρμοδίους νὰ καθορίσῃ τὸν τύπον τοῦ πλοίου, τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου καὶ τὴν γενικὴν περιγραφὴν αὐτοῦ. Οἱ ὅροι τῆς ποιότητος τοῦ πλοίου διεγράφησαν ἀπὸ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Ἑμπορείου Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας. Αὕτῃ ἦτο ἡ μία πληροφορία. Ἦκουσα θὰ ἤθελα νὰ δώσω καὶ τὴν ἐξῆς ἀκόμη πληροφορίαν. Ἦκουσα μετὰ πολλῆς προσοχῆς τὴν παρατήρησιν ὅτι θὰ ἦτο ἄσκοπον νὰ ὑπάρχουν δύο τρόποι μεταφορῶν εἰς τὴν πτωχὴν Ἑλλάδα διὰ ἓνα ἀντικειμενικὸν σκοπὸν. Νομίζω ὅτι αὐτὸ τὸ ἐτόνισα σαφῶς ὅταν εἶπα ὅτι ὑπάρχουν διάφοροι τρόποι συνδέσεως. Εἶπα ὅτι ὑπάρχει ὁ τρόπος διὰ πλοίου καὶ ἐξέφρασα τὴν γνώμην ὅτι τὸ πλοῖον δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ συνδέῃ τὴν Κέρκυραν ἀπ' εὐθείας, ἀλλὰ τὰς Πάτρας, καὶ ὑπάρχει τὸ πορθμείου. Καὶ εἶπον, τὸ πορθμείου θὰ ἔπρεπε, κατὰ τὴν ἀποψίν μου, νὰ συνδέῃ τὸ Πρίντεζι μετὰ τὴν Κέρκυραν. Ἡ γενομένη παρατήρησις, ἂν τὴν ἠννόησα καλῶς, θὰ ἀφεώρα τὴν περίπτωσιν ὅτι μεταξύ Πρίντεζι-Κερκύρας θὰ ὑπῆρχον οἱ δύο τύποι συγκοινωνιῶν, ὅποτε δὲν θὰ μπορούσα παρά νὰ προσυπογράψω τὰ ὅσα κατὰ τῆς λύσεως ταύτης ἐλέχθησαν καὶ νὰ πλειοδοτήσω. Δὲν πρόκειται ὁμως περὶ αὐτοῦ. Δὲν πρόκειται νὰ γίνῃ συναγωνισμὸς μεταξύ Βρινδησίου-Κερκύρας καὶ Βρινδησίου-Πατρῶν. Ἡ ὁ ἓνας τύπος θὰ πάῃ μεταξύ Βρινδησίου-Κερκύρας καὶ δὲν θὰ ὑπάρχῃ ἕτερος—διότι δὲν πρέπει νὰ ὑπάρχῃ ἕτερος εἰς αὐτὴν τὴν γραμμὴν—ἢ θὰ πάῃ ὁ ἄλλος τύπος συνδέσεως μεταξύ Βρινδησίου-Πατρῶν, καὶ ἐκεῖ πάλιν θὰ ὑπάρχῃ εἰς τὸν τύπον συνδέσεως, ὁ τύπος τοῦ πλοίου καὶ ὄχι τοῦ πορθμείου. Διότι θὰ ἦτο ἄκρως παράλογον νὰ ὑποστηριχθῇ ὅτι θὰ ὑπάρχουν οἱ δύο τύποι συνδέσεως, εἴτε πρὸς Κέρκυραν εἴτε πρὸς Πάτρας.

Ὁ κ. Θ. ΔΕΣΥΛΛΑΣ, τέως
*Υπουργός, ἔκαμε τὴν κατωτέρω
εἰσήγησιν.



Εὐχαριστῶ ἰδιαιτέρως τὸ Κέντρον Τουριστικῶν Μελετῶν διὰ τὴν τιμὴν ποῦ μοῦ ἔκαμε νὰ με προσκαλέσῃ εἰς τὴν σημερινὴν συγκέντρωσιν, κατὰ τὴν ὁποίαν πρόκειται νὰ συζητηθῇ τὸ θέμα τοῦ πορθμείου.

Τὸ θέμα τοῦτο ἀπασχολεῖ τὸ Πανελλήνιον ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν καὶ διάφοροι ἀρμόδιοι εἰδικοί τὸ ἔχουν μελετήσει.

Ὁ διαπρεπὴς καθηγητὴς τοῦ Πολυτεχνείου κ. Φραγκούλης ἔδωσε τὸν Δ/βριον τοῦ 1955 μίαν ἐξαιρετικῶς ἐνδιαφέροντος διάλεξιν, ἀλλὰ καὶ ὁ εἰδικὸς Σύμβουλος τῆς Κυβερνήσεως παρὰ τῷ Ε.Ο.Τ. ἄξ. κ. Στέφανος Πεσμαζόγλου ἠσχολήθη μὲ τὸ θέμα τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον, εἰς ἐμπεριστατωμένην μελέτην του. Ἀμφότεροι ἐτοποθέτησαν τὸ ζήτημα εἰς τὴν ὀρθὴν θέσιν.

Δὲν ὑπῆρξεν ἐν τούτοις, κατὰ τὴν κρίσιν μου, συντονισμὸς ἐνεργειῶν ἐκ μέρους τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐκτίθεται ἐκάστοτε λύσις πόρρω ἀπέχουσα ἀπὸ τὰς ἐνδεδειγμένες. Τοῦτο μὲ ἠνάγκασε νὰ μελετήσω τὸ ζήτημα καὶ νὰ ζητήσω τὴν γνώμην εἰδικῶν.

Μεταξὺ ἄλλων ἐπεσκέφθην τὸν διαπρεπῆ ἐπιστήμονα κ. Θεοδ. Ραυτόπουλον, Ὑφηγητὴν τοῦ Ε.Μ. Πολυτεχνείου. Ἐπίσης τὸν διαπρεπῆ λιμενολόγον καὶ καθηγητὴν τοῦ Ε.Μ.Π. κ. Πίππαν. Καὶ τὸ συμπέρασμα μου εἶναι ὅτι δὲν ὑφίσταται διαφωνία ὡς πρὸς τὴν θέσιν τοῦ προβλήματος, διότι καὶ ὁ κ. Φραγκούλης καὶ ὁ κ. Πεσμαζόγλου καὶ οἱ κ.κ. Πίππας καὶ Ραυτόπουλος συμφωνοῦν ἀπολύτως μεταξύ των. Παρ' ὅλων τίθεται σαφῶς τὸ ζήτημα:

1ον. Πορθμεῖον δὲν νοεῖται ὅταν δὲν πρόκειται νὰ ἐξυπηρετήσῃ μικρὰν σχετικῶς ἀπόστασιν καὶ ὅταν ἡ διάρκεια τοῦ ταξιδίου εἶναι μακρὰ.

Διὰ τοῦ πορθμείου ὁ ἐπιβαίνων αὐτοκινήτου ζητεῖ νὰ περαιωθῇ εἰς τὴν ἀντιπέραν ὄχθην ὅσον τὸ δυνατὸν συντομῶ-

τερον, ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερον καὶ ὅσον τὸ δυνατὸν εὐθηνότερον. Ἡ ψυχολογία του καὶ ἡ νοοτροπία του εἶναι ἐντελῶς διάφορος τοῦ ταξιδεύοντος μὲ πλοῖον. Ὁ ταξιδεύων θαλασσίως ἢ πράττει τοῦτο κατ' ἀνάγκην, ἢ διότι τὸν εὐχαριστεῖ τὸ θαλάσσιον ταξίδιον. Ὁ κάτοχος αὐτοκινήτου ἀναζητεῖ τὴν κατάλληλον ὁδὸν ἢ ὁποῖα θὰ ἐξυπηρετήσῃ τὸ ἴδιόν του μεταφορικὸν μέσον. Εἶναι περιηγητὴς διὰ ξηρᾶς καὶ ὄχι θαλασσινός. Συνεπῶς ἢ διαπύρρθευσις δι' αὐτὸν εἶναι ἐνασχλητικὴ καὶ δαπανηρὰ καὶ πρέπει νὰ συντομευθῇ τὸ ταχύτερον καὶ οἰκονομικώτερον.

2ον. Ὅτι θὰ ἀποτύχη οἰαδήποτε ἄλλη προσπάθεια, πλὴν τῆς συνδέσεως τῶν νοτίων ἰταλικῶν ἀκτῶν (ἔστω προσωρινῶς Πρίντεζι) μὲ τὰς Β ἢ ΒΔ ἀκτὰς τῆς Κερκύρας. Ἐὰν δὲν πρόκειται ἢ σύνδεσις νὰ γίνῃ διὰ τῶν ΒΔ ἀκτῶν τῆς Κερκύρας θὰ ἦτο προτιμότερον ἢ Κυβέρνησις νὰ ἐγκαταλείψῃ τὴν ἰδέαν, λέγει ὁ κ. Πίππας.

Προεβλήθησαν ἀντιρρήσεις διάφοροι. Ἐλέχθη ὅτι οἱ ὄρμοι τῶν Β καὶ ΒΔ ἀκτῶν τῆς Κερκύρας εἶναι ἀκατάλληλοι. Καὶ ἄπαντοῦν οἱ περισσότερον παντὸς ἄλλου ἀρμόδιοι (ὡς ὁ κ. Πίππας): «Δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γίνεταί λόγος περὶ τεχνικῶν ἐμποδίων, ἐὰν ὠρισμένοι ἄνεμοι ἐμποδίζουν σοβαρῶς τὸν εἰσπλουν, ὠρισμένας ἡμέρας, εἰς ὠρισμένον ὄρμον. Δύνανται νὰ ἐκτελεσθοῦν ἔργα καὶ εἰς ἄλλον ὄρμον, δυνάμενον νὰ χρησιμοποιοῖται ὡς ἐφεδρικός».

Ἄλλ' ἄς ἐξετάσωμεν τὴν οἰκονομικὴν πλευράν. Ὅλοι συμφωνοῦν, ὅτι διὰ τοῦ πορθμείου ἢ ἑλληνικῆ οἰκονομία θὰ προσπορισθῇ σημαντικὰ ὀφέλη, μεγάλα ὀφέλη, τὰ ὁποῖα θὰ ὑπερκαλύψουν συντομώτατα τὰς δαπάνας, αἱ ὁποῖαι—ἐπαναλαμβάνω—θ' ἀποδειχθοῦν τόσον καρποφόροι. Καὶ ὁ κ. Ραυτόπουλος, καὶ ὁ κ. Πίππας ὑπολογίζουσι ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν τουριστῶν αὐτῶν θὰ φθάσῃ σὺν τῷ χρόνῳ τὸ ἑκατομμύριον. Εἰς αὐτὸ συμφωνεῖ καὶ ἰταλικὸς τουριστικὸς οἶκος εἰς ἐπιστολὴν του ἀπευθυνθεῖσαν πρὸς τὴν κυρίαν Δήμαρχον Κερκυραίων.

Συνεπῶς, μία προσωρινὴ οἰκονομικὴ θυσία, ἔστω μεγάλη, δὲν πρέπει νὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ. Ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον ἔχει σημασίαν εἶναι τί θὰ ὠφελήσῃ ὁ Τόπος. Καὶ οὐδεὶς δύναται νὰ διαφωνήσῃ ὅτι ἡ ὠφέλεια θὰ εἶναι πολὺ μεγάλη. Ὁρθῶς, ἄλλωστε, παρετηρήθη εἰς τὴν μελέτην τοῦ κ. Πεσμαζόγλου ὅτι τὸ Κράτος θὰ ἔχῃ καὶ ἄμεσον συμφέρον, ἐκτὸς τοῦ κέρδους τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

Ἐφερὲν ὡς παράδειγμα ὁ κ. Πεσμαζόγλου ὅτι ἐπὶ ἐπισήμου εἰσροῆς συναλλάγματος 30 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, δηλαδὴ ἄνω τῶν 1.000 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, ὁ προϋπολογισμὸς

είσέπραξε ἄνω τῶν 200 ἑκατομμυρίων δραχμῶν ὑπὸ μορφήν διαφόρων φόρων.

Ὁ Πρόεδρος τοῦ Ε.Ο.Τ. κ. Ἀγαθοκλῆς ὑπολογίζει, εἰς ὁμιλίαν τὴν ὁποίαν ἔδωσεν εἰς τὸ Πολυτεχνεῖον, ὅτι τὸ 1956 εἰσέρρευσαν 31 ἑκατομμύρια δολλάρια, μὲ εἴσοδον 206.000 τουριστῶν. Ἐάν, συνεπῶς, οἱ τουρίσται φθάσουν τὸ 1 ἑκατομμύριον, θὰ εἰσρεύσῃ ποσὸν 145 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Ἄς διατεθῆ, λοιπόν, ἐν μικρὸν μέρος διὰ τὰ ἀπαιτηθησόμενα ἔργα.

Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ὁ παριστάμενος Πρόεδρος τοῦ Ε.Ο.Τ. κ. Ἀγαθοκλῆς ἀνέφερεν ὅτι θὰ εἰσρεύσῃ συναλλάγμα 300 ἑκατομμυρίων δολλαρίων καὶ ὄχι 145, διότι ἡ αὔξησις τοῦ εἰσρέοντος συναλλάγματος δὲν πρέπει νὰ λαμβάνεται μαθηματικῶς, ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τοὺς εἰσερχομένους τουρίστας.

Εἶναι ἀκατανόητον, θὰ ἔπρεπε νὰ ἦτο ἐγκληματικῶς ἀνόητον νὰ προτιμήσωμεν οὐχὶ τὴν ἐμπρέπουσαν ἔθνικὴν καὶ τουριστικὴν λύσιν διὰ Κερκύρας, διότι ἀπαιτεῖται μία κατ' ἔξοχὴν παραγωγικὴ δαπάνη, ἀλλὰ μίαν ἄλλην λύσιν, προσωρινῶς καὶ ἐπιφανειακῶς ἀπαιτοῦσαν μικροτέρας δαπάνας, παρ' ὅτι ἡ λύσις αὕτη πολλαπλῶς ἀντενδείκνυται.

Ἄς ἔλθωμεν εἰς τὰς ἀποστάσεις. Ἡ ἀπόστασις μεταξὺ Πρίντεζι καὶ ΒΔ ὄρων Κερκύρας κυμαίνεται εἰς τὰ 100 περίπου μίλια. Δηλαδή ἐν σκάφος μὲ μέσην ἐμπορικὴν ταχύτητα 15 μιλίων θ' ἀπαιτήσῃ περίπου 7 ὥρας. Διαδρομὴ μακρὰ μὲν, ἀλλὰ ὑποφερτὴ προσωρινῶς. Ἡ ἀπόστασις ἀπὸ Ὀτράντο εἶναι περίπου 60 μίλια, ἦτοι διαδρομὴ 4 ὥρων. Ἐάν ἐπιτευχθῆ ἡ σύνδεσις μὲ Ὀτράντο θὰ εἶναι ἡ ἰδεώδης λύσις. Ἀντιθέτως, ἡ διαδρομὴ Πρίντεζι—Ἡγουμενίτσης εἶναι περίπου 150 μίλια, ἦτοι 10 ὥρες καὶ Πρίντεζι—Πατρῶν 240 μίλια, ἦτοι 16 ὥρες. Ἀλλὰ διαδρομαὶ 10 καὶ 16 ὥρων δὲν δύνανται νὰ θεωρηθῶσι διαδρομαὶ πορθμείων, διότι ἀπαιτοῦν ἄλλον τύπον σκάφους μὲ τὰς ἀναγκαίας ἀnéσεις καὶ συνεπῶς ἔξοδα μεγάλα, εἰς τὰ ὁποῖα δὲν ἀντέχει τὸ βαλάντιον τῶν τουριστῶν τοὺς ὁποῖους θέλομεν νὰ προσελκύσωμεν.

Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο θέλω νὰ τονίσω δύο τινά: α) ὅτι ἅμα τῇ ἐγκαταστάσει τοῦ πορθμείου εἰς τὰς ΒΔ ἀκτὰς τῆς Κερκύρας ἀπαιτεῖται ἡ ἀντικατάστασις τοῦ νῦν ἐξυπηρετοῦντος τὸ πορθμεῖον Κερκύρας—Ἡγουμενίτσης σκάφους δι' ἄλλου συγχρονισμένου, ἱκανοῦ νὰ ἐκτελῆ περισσοτέρας διαδρομάς, διότι δὲν εἶναι νοητὸν νὰ ἀπαιτοῦνται 2.1)2 ὥραι διὰ διαδρομὴν 18 μιλίων καὶ β) ὅτι ἡ ἐμπορικὴ ταχύτης τῶν πορθμείων ὅλου τοῦ κόσμου, ὡς ἀναφέρει ὁ κ. Φραγκούλης, κυμαίνεται—ἐξαιρουμένης τῆς Μάγχης—μεταξὺ 12 καὶ 17 μιλίων ὠριαίως.

“Ὅσον ἀφορᾶ εἰς τὸν σημερινὸν τουρισμὸν, δέον νὰ κατατάξωμεν τοῦτον εἰς δύο κατηγορίας. Τοὺς συνήθεις τουριστὰς καὶ τοὺς ταξιδεύοντας δι’ αὐτοκινήτων.

Καὶ ὅσον μὲν ἀφορᾶ τοὺς πρώτους εἶναι γνωστὸν ὅτι οἱ ἀκτοπλοϊκοὶ μας ἔχουν ἐπιτελέσει θαύματα καὶ ὅτι διὰ τῶν σκαφῶν των ἐξυπηρετεῖται καλῶς ὁ τουρισμὸς τῆς κατηγορίας ταύτης. Εἶναι ἄξιοι συγχαρητηρίων καὶ εὐγνωμοσύνης οἱ ἐφοπλισταὶ μας αὐτοὶ, οἵτινες ἀπεκατέστησαν τὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμὰς μετὰ τὸν πόλεμον, παρὰ τὰς ἀντιξόους περιστάσεις καὶ ἄνευ ἐπιχορηγήσεων, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν γείτονα Ἰταλίαν.

Βεβαίως, τὰ πλοῖα των ἔχουν ἀνάγκην προσαρμογῆς πρὸς τὰς σημερινὰς ἀπαιτήσεις, ἀλλὰ τοῦτο δὲν δύναται νὰ γίνη ἀπὸ τῆς μιᾶς εἰς τὴν ἄλλην ἡμέραν. Ὁ κ. Φραγκούλης, ἐπὶ παραδείγματι, προτείνει νὰ δημιουργηθοῦν εἰς τὸ μέλλον μικτὰ σκάφη, διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ αὐτοκινήτων, τὰ ὅποια θὰ μεταφέρουν τοὺς τουριστὰς εἰς τὰς ὥρας μας νήσους. Εἶναι μία λαμπρὰ ἰδέα, ἐπιβαλλομένη ἐκ τῆς ἑλληνικῆς πραγματικότητος. Οἱ ἐφοπλισταὶ μας, ὁ Τουρισμὸς καὶ τὸ Κράτος ἔχουν ὑποχρῶσιν νὰ τὴν προσέξουν καὶ νὰ τὴν καταστήσουν ἐφαρμόσιμον.

Ἐν τῷ μεταξύ ἄς μὴ λησμονῶμεν τὰς θυσίας καὶ προσπαθείας τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ ἄς μὴ ἐπιχειρήσωμεν, διὰ τῆς προνομιακῆς μεταχειρήσεως ὠρισμένου σκάφους, νὰ καταστρέψωμεν ἓνα κλάδον τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας, ὅστις ἐν εἰρήνῃ καὶ ἐν πολέμῳ τόσα προσφέρει καὶ τοῦ ὁποίου μίαν ἡμέραν θὰ ἔχωμεν καὶ πάλιν ἀνάγκην. Διότι, ἂν δὲν ἐργασθοῦν κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας, δὲν θὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των κατὰ τὸν χειμῶνα. Ὅμιλῶ οὕτω, διότι τὰ δρομολογημένα σκάφη ἀποτελοῦν ἐν ὑπάρχον ἑλληνικὸν κεφάλαιον, τὸ ὁποῖον δὲν δυνάμεθα νὰ καταστρέψωμεν ἐπιχορηγοῦντες ἕτερον σκάφος. Καὶ δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἡ προνομιακὴ σύνδεσις Πρίντεζι - Πατρῶν θὰ ἔχη ἀποτελέσματα καταστρεπτικὰ διὰ τὴν ἀκτοπλοῖαν μας.

Ἐὰν ἀφήσωμεν, συνεπῶς, τοὺς τουριστὰς τῆς πρώτης αὐτῆς κατηγορίας, ἤτοι τοὺς ταξιδεύοντας διὰ τῶν συνήθων μέσων καὶ οἵτινες ὅπωςδήποτε θὰ προτιμήσουν τὰ πολυτελῆ σκάφη, ἑλληνικὰ καὶ ξένα. Οἱ τουρισταὶ αὐτοὶ διαθέτουν καὶ χρόνον καὶ χρήμα, ἐπιζητοῦν δὲ νὰ συνδυάσουν τὸ αὐτοκίνητον μὲ τὴν θαλασσίαν διαδρομὴν, δι’ ὃ καὶ ἀναζητοῦν—ἀνεξαρτήτως δαπάνης—σκάφος μὲ ἀνέσεις.

Ἐρχομαι ἤδη εἰς τὴν δευτέραν κατηγορίαν τῶν τουριστῶν, δηλαδὴ τῶν χρησιμοποιούντων αὐτοκίνητα. Ἐκείνων ἀκριβῶς τοὺς ὁποίους θέλομεν νὰ προσελκύσωμεν διὰ τοῦ φέρρου-μπῶτ.

Δὲν πρόκειται συνήθως εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην περὶ εὐπόρων τουριστῶν. Πρόκειται δι' ἓνα νέον τουρισμόν, ὅστις ἐδημιουργήθη κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, λίαν σημαντικόν τουρισμόν, ἐφ' ὅσον τὰ 65% τῶν τουριστῶν ταξιδεύουν σήμερον διὰ τῶν αὐτοκινήτων. Οἱ περισσότεροι τὰ ὁδηγοῦν οἱ ἴδιοι, καὶ ἐκτὸς τῆς ἀπολαύσεως ἐπιτυγχάνουν νὰ δαπανοῦν ἐλάχιστα. Οἱ τουρισταὶ αὐτοὶ δὲν εἶναι πλούσιοι καὶ προσπαθοῦν εἰς τὸ συντομώτερον χρονικὸν διάστημα νὰ ἐπισκεφθοῦν ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερα μέρη. Δὲν ἐνδιαφέρονται δι' ἀνέσεις. Εἶναι συνήθως μικροαστοί, ὑπάλληλοι κλπ. Ἄλλ' εἶναι οἱ πολλοί, ὁ ὄγκος. Αὐτοῦ τοῦ τουρισμοῦ ἔχομεν ἀνάγκην. Αὐτοὺς τοὺς τουριστὰς πρέπει νὰ προσελκύσωμεν. Οἱ περισσότεροι δὲν εἶναι διανοούμενοι, οὔτε ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ἱστορίαν μας καὶ τὰς ἀρχαιότητας· θέλουν νὰ ξεσκάσουν, νὰ μεταβοῦν κάπου ἄνευ διατυπώσεων, νὰ ἀπολαύσουν ἐκεῖνο τοῦ ὁποίου στεροῦνται εἰς τὴν πατρίδα των: τὸ φῶς, τὸν ἥλιον καὶ τὴν θάλασσαν, τὸ τοπίον τὸ ὁποῖον πολλάκις εἶναι διάφορον ἀπὸ τὸ εὐρωπαϊκόν.

“Ὀλ’ αὐτὰ τὰ προσφέρει καὶ ἡ Ἰταλία. “Ὅταν, ὅμως, ἔχουν τὴν εὐκολίαν ἐντὸς τεσσάρων ὥρῶν νὰ ἐπισκεφθοῦν τὴν Ἑλλάδα δὲν θὰ δυσκολευθοῦν νὰ ἐκπληρώσουν μίαν ἐπιθυμίαν ἐπισκέψεως καὶ ἄλλων μερῶν. Ἡ Ἑλλάς, ἄλλωστε, γοητεύει πάντοτε.

Θὰ σᾶς δώσω ἓνα παράδειγμα. Φίλος μου ἐκ Ζυρίχης, διαχειριστὴς μιᾶς ἐφημερίδος, ἦλθε πέρυσιν εἰς τὴν Κέρκυραν μέσῳ Πρίντεζι, κατόπιν εἰς Ἀθήνας, Θεσσαλονίκην, καί, μέσῳ Γιουγκοσλαβίας ἐπέστρεψεν εἰς Ζυρίχην. Ἐταξίδευσαν μὲ τὸ αὐτοκίνητό του καὶ τὰ 4 μέλη τῆς οἰκογενείας του. Τί νομίζετε ὅτι ἐξώδευσε διὰ τὴν διαδρομὴν; 500 ἐλβετικά φράγκα, ἧτοι 3.500 δραχμὲς μόνον. Ἐκεῖνο, ὅμως, τὸ ὁποῖον τὸν ἐξένισε καὶ τὸν δυσηρέστησεν, εἶναι ὅτι ἐπλήρωσεν εἰς τὸ Πρίντεζι 6.000 λιρέττας δι' ἔξοδα ἐπιβιβάσεως, 1.980 λιρέττας διὰ δικαιώματα πλοιάρχου, 15 λίρας διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ αὐτοκινήτου, 1.050 δρχ. (λίρας 12 περίπου) κατ' ἄτομον διὰ Β' θέσιν, νομίζω, καὶ ὠρισμένα ἔξοδα ἐκφορτώσεως εἰς Κέρκυραν, ἧτοι πολὺ περισσότερα ἀπὸ τὴν ὅλην διαδρομὴν τοῦ αὐτοκινήτου. Ἐὰν ὑπῆρχε πορθμεῖον τὰ ἔξοδά του θὰ ἦσαν ἐλάχιστα, καὶ τὸ ταξιδιὸν του θ' ἀπέβαινε πηγὴ διαφημίσεως διὰ τὸν τόπον.

Αὐτόν, λοιπόν, τὸν τουριστὴν πρέπει νὰ προσελκύσῃ ἡ Ἑλλάς. Τοὺς πολλοὺς, δηλαδὴ. Καὶ διὰ νὰ τοὺς προσελκύσῃ, δεόν τὸ πορθμεῖον, δηλαδὴ ἡ διὰ θαλάσσης προέκτασις τῶν ὁδῶν, νὰ εἶναι ὀλιγοδάπανος, ταχεῖα καὶ σύντομος.

Ἄνεφερα ἀνωτέρω ὅτι δὲν νοεῖται πορθμεῖον ὅταν ὁ διά-

πλους απαιτεῖ περισσότερας ὥρας καὶ ὅτι μόνον αἱ Β καὶ ΒΔ ἀκταὶ τῆς Κερκύρας ἐξυπηρετοῦν τὴν λύσιν, εἶναι δὲ βέβαιον ὅτι ὑπάρχουν ὄρμοι προσφερόμενοι μὲ μικρὰς δαπάνας νὰ γίνουν ἀσφαλεῖς λιμένες, ὅπως ὁ ὄρμος Κασσιόπης, σχεδὸν ἔτοιμος, ὅπως ὁ τῆς Ἀλύπας καὶ ἄλλοι.

Ἄλλ' ἄς ἴδωμεν τὰ πλεονεκτήματα τῆς τοιαύτης λύσεως ἐν συγκρίσει μὲ τὴν λύσιν Πρίντεζι-Πατρῶν.

Ὁ ἀποβιβαζόμενος εἰς Πάτρας, μετὰ τὴν διαδρομὴν τῶν 15 ὥρῶν, θὰ ἐπισκεφθῆ ὅπωςδῆποτε τὴν Πελοπόννησον: Ὀλυμπίαν, Ναύπλιον, Μυκῆνας, Ἐπίδουρον καὶ θὰ καταλήξῃ εἰς Ἀθήνας, θὰ μεταβῆ, ἴσως, εἰς Δελφούς, διὰ νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς Εὐρώπην, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, διὰ Πατρῶν.

Ἀντιθέτως, ὁ ἴδιος τουρίστας ἀποβιβαζόμενος εἰς Κέρκυραν εὐρίσκεται εἰς μίαν κατ' ἐξοχὴν τουριστικὴν περιοχὴν, εἰς ἐν πραγματικὰ εἰδυλλιακὸν τοπίον, εἰς μίαν νῆσον διεθνῶς τουριστικῶς γνωστὴν, μὲ ἀναμνήσεις ἀπὸ τὴν ἱστορίαν τῶν Φαιάριστων, μὲ ἰδιάζοντα πολιτισμὸν, μὲ τοπικὸν χρῶμα. Ὅλοι γνωσκον, μὲ ἰδιάζοντα πολιτισμὸν, μὲ τοπικὸν χρῶμα. Ὅλοι γνωρίζομεν τὴν σημασίαν τῆς πρώτης ἐντυπώσεως διὰ τὸν τουρίστην. Καὶ φυσικὰ ἐρωτῶ, ποία ἄλλη περιοχὴ δύναται νὰ ἔχη αὐτὰ τὰ ἀσύγκριτα πλεονεκτήματα τῆς Κασσιόπης ἢ τῆς Παλαιοκαστρίτιδος καὶ τῆς διαδρομῆς μέχρι τῆς διεθνῶς φημισμένης πόλεως τῆς Κερκύρας; Μεθ' ὃ ὁ τουρίστας, διαπεραιούμενος εἰς τὴν ἀπέναντι Ἑγουμενίτσαν, θὰ ἔχη τὴν δυνατότητα νὰ ἐπισκεφθῆ τὰ Ἰωάννινα μὲ τὴν λίμνην, μὲ τὸ σπήλαιόν των, τὰ Ζαγόρια, τὴν Δωδώνην, Καλαμπάκαν, τὰ Μετέωρα καὶ τὴν Β. Ἑλλάδα. Εὐρίσκεται εἰς τὴν ὁδὸν πρὸς τὰ βόρεια σύνορα καὶ πρὸς τὴν Κωνσταντινούπολιν. Ἐπίσης ἔχει τὴν εὐχέριαν νὰ διέλθῃ διὰ Θερμοπυλῶν, Δελφῶν, νὰ φθάσῃ εἰς Ἀθήνας καὶ ἐκεῖθεν νὰ ἐπισκεφθῆ Μυκῆνας-Ναύπλιον-Ἐπίδουρον, ἐὰν θέλῃ, Μυστράν, Πάτρας καὶ Ὀλυμπίαν. Θὰ διέλθῃ συνεπῶς δις ἐκ Πατρῶν διὰ νὰ διαπεραιωθῆ εἰς Μεσολόγγιον, Ἄρταν, Ἑγουμενίτσαν, Κέρκυραν.

Ἡ νὰ ἐπιχειρήσῃ ἀντιθέτως τὸ ταξίδιον διὰ Ρίου. Θὰ ἔχη οὕτω τὴν εὐκαιρίαν καὶ τὸν χρόνον νὰ ἐπισκεφθῆ ὁλόκληρον σχεδὸν τὴν Ἑλλάδα, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν παραμονὴν του ἐπὶ μακρότερον χρόνον. Εἶναι ἢ προσπάθεια τῆς Ἰταλίας νὰ κρατῆ τὸν τουρίστην περισσότερας ἡμέρας. Εἶναι ἢ προσπάθεια ἣτις δέον νὰ γίνῃ ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς καὶ ἢ μέσῳ Κερκύρας σύνδεσις θὰ συντείνῃ νὰ ἐπιτευχθῆ τὸ τοιοῦτον. Ἐφιστῶ ἰδιαιτέρως τὴν προσοχὴν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, διότι ἡ τουριστικὴ προσπάθεια δέον νὰ κατατείνῃ πῶς νὰ συγκρατήσῃ τοὺς τουρίστας ἐπὶ μακρότερον χρόνον καὶ πῶς νὰ τοὺς παρῶθῃ εἰς μεγαλύτεραν δαπάνην.

Ἐπιπλέον, ὡστόσο, ὅπως καλῶς γνωρίζετε, ὁ 2-3 ἡμερῶν τουρισμὸς ἢ ἀκριβέστερον ἐκδρομισμὸς, ὁ ὁποῖος δύναται νὰ προσελκυσθῇ μόνον πρὸς Κέρκυραν, ἢ ὁποῖα εἶναι καὶ αὐτὴ ἐν τμῆμα τῆς Ἑλλάδος, τὸ μόνον τὸ ὁποῖον λόγῳ ἀποστάσεως καὶ φυσικῶν πλεονεκτημάτων δύναται νὰ προσελκύσῃ τὸν Εὐρωπαϊὸν ἐκδρομέα.

Δυστυχῶς ἡ Ἑλλάς, μετὰ τὰς τόσας καταστροφάς, δὲν κατέχει ἀκόμη πλήρη ξενοδοχειακὸν ἐξοπλισμὸν, οὔτε ἔχει ἐπισκευάσει ἀκόμη τὰς ἀπαραιτήτους ὁδούς. Ἐπετελέσαμεν μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν θαύματα, ἀλλὰ βεβαίως ὑστεροῦμεν εἰσέτι. Διατυπῶνται γινῶμαι, ὅπως τοῦ κ. Σκουρλέτη, νὰ προηγηθῇ προγραμματιζομένη ἢ κατασκευὴ ξενοδοχείων καὶ ὁδικῶν τουριστικῶν ἀρτηριῶν. Ἴσως ἔχει ἐν μέρει δίκαιον. Φρονοῦμεν, ἐν τούτοις, ὅτι δὲν μᾶς ἐπιτρέπεται νὰ χάνωμεν εὐκαιρίας καὶ προσόδους. Ἄλλωστε καὶ εἰς τὰς ἄλλας τουριστικὰς χώρας παρουσιάζονται αἱ αὐταὶ ἐλλείψεις. Ἀκόμη καὶ εἰς τὴν Ἰταλίαν. Πάντως τὸ ἐπιχείρημα ὅτι αἱ Πάτραι εὐρίσκονται εἰς πλεονεκτικὴν θέσιν δὲν εὐσταθεῖ. Δυνατὸν νὰ ὑπάρχουν μερικὰ δωμάτια τὸ θέρος παρ' ὅλας τὰς προσεγγίσεις τῶν ὑπερωκεανίων, ἀλλὰ δὲν περισσεύουν τοιαῦτα εἰς τὰς πλησίον κωμοπόλεις ἢ πόλεις. Ἄλλωστε ὁ εὐρωπαϊὸς τουρίστας δὲν θὰ παραμείνῃ ποτὲ εἰς τὰς Πάτρας.

Δὲν θέλω νὰ κατέλθω τοῦ βήματος πρὶν ἢ ἀναφέρω ἐλάχιστα περὶ τῆς διακηρύξεως τοῦ Ἐπιχειρηματικοῦ Συντονισμοῦ τῆς 13.3. 1957. Ὁμολογῶ ὅτι ἐξεπλάγην. Φρονῶ ὅτι κάποιον λάθος συμβαίνει ἢ κάποια παρανόησις, διότι ζητοῦνται ἀνάδοχοι διὰ δύο διάφορα θέματα. Τὸ μὲν διὰ τὴν σύνδεσιν Πρίντεζι—Πατρῶν, διαδρομῆς 16-18 ὥρων, διότι τὰ ἀναφερόμενα 20 μίλια εἶναι ἀπλῶς θεωρητικά, ὅποτε ὁ ἀνάδοχος ὑποχρεοῦται μόνον νὰ προσφέρῃ — ὑπὸ ὠρισμένους ὅρους καὶ προνόμια — τὸ σκάφος. Τὸ δὲ διὰ τὴν σύνδεσιν μέσῳ Κερκύρας, ὅποτε εἰς τὸν ἀνάδοχον ἐπιβάλλεται ἐπὶ πλέον ἢ ἐκτέλεισις λιμενικῶν ἔργων εἰς τοὺς ΒΔ ὄρμους τῆς Κερκύρας καὶ τὴν Ἡγουμενίτσαν, ἔργων ὁδοποιίας διὰ τὴν σύνδεσιν τῶν σημείων προσπελάσεως τοῦ πλοίου μετὰ τοῦ ὁδικοῦ δικτύου τῆς Χώρας καὶ ξενοδοχείων εἰς Κέρκυραν, Ἡγουμενίτσαν, Ἰωάννινα. Δὲν ἀναφέρονται μελέται, δὲν ὑπάρχει προϋπολογισμὸς δαπάνης. Ἀλλὰ τότε ποῦ νὰ βασισθῇ ὁ ἀνάδοχος; Τὸ ἀποτέλεσμα θὰ εἶναι ὅτι δὲν θὰ ὑπάρξῃ καὶ δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ὑπάρξῃ ἀνάδοχος διὰ τὴν λύσιν μέσῳ Κερκύρας. Ἀλλὰ τότε διατὶ ἀναφέρεται εἰς τὴν διακήρυξιν;

Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ὁ Εἰδικὸς Σύμβουλος Τουρισμοῦ κ. ΣΤ. ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ ἐπεξήγησεν ὅτι ἡ διακήρυξις παρέχει τὴν εὐχέριαν εἰς τὸν ἀνάδοχον διὰ τὴν λύσιν τῆς Κερκύρας νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐκτέλεσιν μέρους τῶν ἔργων, ὅποτε τὴν συμπλήρωσιν θὰ ἀναλάβῃ τὸ Κράτος.

Χωρὶς νὰ θέλωμεν νὰ θίξωμεν οὐδένα, φρονοῦμεν ὅτι θὰ πρόκειται περὶ παρεξήγησεως καὶ ὅτι ἐκ παραδρομῆς ἀνεφέρθη ἡ λύσις Κερκύρας εἰς τὴν διακήρυξιν, ἐνῶ εἶναι φανερόν ὅτι αὕτη ἀφορᾷ μόνον τὴν λύσιν Πατρῶν.

Διερωτῶμαι, ὅμως, εἶναι σύμφωνον τὸ ἀρμόδιον Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας; Σύμφωνος ὁ Εἰδικὸς Σύμβουλος κ. Πεσμαζόγλου καὶ οἱ ἄλλοι ἀρμόδιοι; Συνεζητήθη ἄραγε σοβαρῶς τὸ ὅλον θέμα; Ἐλαβε γνῶσιν ὁ εἰδικὸς κ. Φραγκούλης, ὅστις προτείνει μῆκος κάτω τῶν 300 ποδῶν, ἐνῶ ἡ διακήρυξις ἀναφέρει 400 καὶ ὅστις ἀρκεῖται εἰς 2.000 κόρους ἀντὶ τῶν 4.000 τῆς διακηρύξεως; Βάσει ποίων δεδομένων καθωρίσθησαν τὰ στοιχεῖα ταῦτα;

Ἐν τέλει, εἶναι φανερόν ὅτι ὁ ἀνάδοχος θὰ ζητήσῃ ἐπιχορήγησιν ἢ δάνειον, ὡς εἶχεν ἀναγραφῆ εἰς τὰς ἐφημερίδας πρό τινος καὶ ἐπίσης βέβαιον ὅτι τὸ προνομιοῦχον τοῦτο σκάφος, ὅχι πορθμεῖον, θὰ συναγωνισθῆ ἀθεμίτως τὰ νῦν ἀκτοπλοϊκὰ, τῶν ὁποίων θὰ συγκεντρώσῃ ὅλην τὴν ἐργασίαν, χωρὶς νὰ προσφέρῃ τὴν εὐθηνὴν μεταφορὰν τοῦ πορθμείου καὶ χωρὶς νὰ ἐπαυξήσῃ τὴν τουριστικὴν κίνησιν. Τότε, ὅμως, τί ἐπιδιώκεται; Ἐν τέλει εἶμαι πεπεισμένος ὅτι τὸ Κράτος θὰ ἀναθεωρήσῃ τὰς ἀπόψεις του, θὰ μελετήσῃ συντονιστικῶς τὸ θέμα καὶ τελικῶς θὰ συμμορφωθῆ μὲ τὰς γνώμας τῶν εἰδικῶν, οἵτινες ρητῶς ἀποκλείουν τὴν δημιουργίαν πορθμείου ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω συνθήκας.

Θέλω, πρὶν τελειώσω, νὰ συγχαρῶ ἀκόμη μίαν φορὰν τὴν Ἄνωτ. Σχολὴν Βιομηχανικῶν Σπουδῶν καὶ τὸ Κέντρον Τουριστικῶν Μελετῶν διὰ τὴν νέαν αὐτὴν προσπάθειαν τῆς σημερινῆς δημοσίας συζητήσεως, ἥτις θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀνταλλαγὴν σκέψεων καὶ διαμόρφωσιν γνώμῶν ἐπὶ τοῦ σπουδαιότητου τούτου τουριστικοῦ θέματος καὶ θὰ συντείνῃ εἰς τὴν ἐξεύρεσιν τῆς ὀρθῆς λύσεως.

Ὁ κ. Θ. ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ,
Ἐφηγητὴς τοῦ Ἐθνικοῦ Μεσο-
βείου Πολυτεχνείου, ὁμιλήσας
περὶ τῆς συνδέσεως Ἑλλάδος -
Ἰταλίας ἀπὸ γενικωτέρας συγ-
κοινωνιακῆς ἀπόψεως, εἶπε τὰ
ἑξῆς :



Ὁφείλομεν εἰς τὸν συγκοινωνιολόγον καθηγητὴν καὶ πρῶ-
τανιν τοῦ Πολυτεχνείου κ. Πίππαν χάριτας διότι χθές, εἰς διεξο-
δικωτάτην ὅσον καὶ γλαφυροτάτην ὁμιλίαν, κατώρθωσε νὰ
ἐξαντλήσῃ ἀπὸ τῆς τεχνικῆς του τοῦλάχιστον πλευρᾶς τὸ ἐπὶ
τάπητος θέμα. Νομίζω ὅτι ὁ κ. Πίππας ἀπεσαφήνισε πλήρως
ὄχι μόνον τεχνικὰς ἐννοίας ἐπὶ τῶν ὁποίων τόσαι ἀμφισβητήσεις
καὶ διαφωνίαι ἀκούονται, ἀλλὰ καὶ προσδιώρισε μονοσήμαντον
τὴν ὀρθὴν λύσιν τοῦ προβλήματος.

Ὅταν πρό τινος παρεκλήθην ἀπὸ τὸν φίλον πρῶτην Ἐπι-
βουρῶν Κον Δεσύλλαν νὰ ἐκθέσω τὰς ἀπόψεις μου ἀπὸ τῶν στηλῶν
τῆς τοπικῆς ἐφημερίδος τῆς Κερκύρας «ΕΜΠΡΟΣ», διετύπωσα
βασικῶς τὰς αὐτὰς μὲ τὸν κ. Πίππαν ἀντιλήψεις. Παρακαλῶ νὰ
πιστεύσῃτε ὅτι προηγουμένως οὐδὲ κἄν εἶχον δῆ τὸν κ. Πίππαν
καὶ ὅτι αἱ ἀντιλήψεις μας συνέπεσαν, ὡς συμπεράσματα ἰδιαι-
τέρας διὰ τὸν καθένα μας ἐρεύνης τοῦ θέματος.

Δεδομένου, λοιπόν, ὅτι ἠκούσατε ἀπὸ τὸν κ. Πίππαν τὴν
ἀνάπτυξιν τοῦ συγκοινωνιακοῦ θέματος, παρέλκει νὰ ἐπαναλάβω
ὁ,τιδήποτε ἐξ ὧων οὗτος ἀνέπτυξε διὰ νὰ καταστήσῃ σαφές
ὅτι τὸ πορθμεῖον, διὰ νὰ ἐκπληρώσῃ τὸν προορισμὸν του, πρέπει
νὰ ἀποτελέσῃ κρίκον ὁλοκληρώσεως τῶν ἐκατέρωθεν τοῦ στενοῦ
τοῦ Ὁτράντο χερσαίων συγκοινωνιῶν.

Ἄλλωστε, ἡ Ἄνωτ. Σχολὴ Βιομηχανικῶν Σπουδῶν δὲν μοῦ
ἐζήτησε νὰ ἐπανέλθω ἐπὶ τοῦ δημοσιεύματός μου τοῦ «ΕΜΠΡΟΣ»
ἀλλὰ μοῦ ἀνέθεσε νὰ εἰσηγηθῶ ἐπὶ τῆς σημασίας τοῦ σχεδια-
ζομένου φέρρυ-μπῶτ, ἀπὸ γενικωτέρας συγκοινωνιακῆς ἀπό-
ψεως.

Θὰ ἐξάρω σχετικῶς χθεσινὴν παρατήρησιν τοῦ ἑτέρου
καθηγητοῦ τοῦ Πολυτεχνείου κ. Φραγκούλη, εἰπόντος ὅτι, ἐὰν
δημιουργηθῇ καὶ εἶναι ἐπιτυχῆς ἡ νέα γραμμή, αὕτη θὰ καταστή
ἡ συγκοινωνιακὴ γραμμὴ πρὸς Ἰταλίαν, πρὸς τὴν

ὅποιαν θὰ συγκλίνουν ὅλαι αἱ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην μεταφοραί, ὄχι μόνον αἱ τουριστικάί.

Δικαία ἡ παρατήρησις τοῦ κ. Φραγκούλη, διότι καὶ εἰς τὰς συγκοινωνίας ὅπως καὶ εἰς πᾶσαν ἄλλην ἐκδήλωσιν τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τὸ κριτήριον ἀναζητεῖται εἰς τὴν οἰκονομικότητα καὶ ὅταν ἡ κρίσις εἶναι θετική, ἡ συγκέντρωσις τῆς κινήσεως προκύπτει φυσιολογικῶς. Ἡ βαθυστόχαστος παρατήρησις τοῦ κ. Φραγκούλη ἀγεί μοιραίως εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς ἐξετάσεως τοῦ σχεδίου τοῦ φέρρου-μπῶτ ἐν συσχετίσει πρὸς τὸ ὅλον συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῆς Χώρας.

Εἶναι προφανές ὅτι ἐπισπεύδει σήμερον τὴν δημιουργίαν τοῦ πορθμείου νοτίου Ἰταλίας—Ἑλλάδος ἡ γενικευθεῖσα πεποίθησις ἐπὶ τὰ τεράστια διὰ τὴν χώραν ὠφελήματα ἐκ τῆς ἐντάσεως τοῦ τουριστικοῦ πρὸς τὴν Ἑλλάδα ρεύματος. Δι' ἄλλας ἀνάγκας, ἡ συνειδησις τῆς ἀναγκαιότητος τῆς γραμμῆς αὐτῆς τῶν διεθνῶν μεταφορῶν εἶναι τόσον ἀρχαία, ὅσον καὶ ὁ κλασικὸς μεσογειακὸς πολιτισμός.

Ἐξ ἐτέρου, ἡ νέα αὕτη γραμμὴ θὰ ἀγάγη ἀναγκαστικῶς εἰς τὴν συμπλήρωσιν καὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ συγκοινωνιακοῦ δικτύου τῆς Χώρας, πρὸς ἐξυπηρέτησιν σπουδαίων ἀναγκῶν. Πάντως, εἶναι προφανές ὅτι, πλὴν τοῦ τουρισμοῦ, ἡ διὰ δύο διαπορθμύσεων δημιουργουμένη σύνδεσις Ἑλλάδος-Νοτίου Ἰταλίας θὰ ἐπηρεάσῃ ἀπὸ γενικωτέρας συγκοινωνιακῆς ἀπόψεως τὰ συμφέροντα τῆς χώρας μας.

Ὡς καὶ χθὲς ἐλέχθη, εἰς τὸν Ἐλευθέριον Βενιζέλον καὶ τὸν Ἰταλὸν Τιτόνι ὀφείλεται ἡ πρώτη κατὰ τοὺς νεωτέρους χρόνους ἀπόπειρα συστηματικῆς ὁργανώσεως πορθμείου μεταξὺ νοτίου Ἰταλίας καὶ Ἑλλάδος.

Εἶχον τὴν εὐκαιρίαν, εἰς τὸ πλαίσιον τῶν ἐνεργειακῶν καὶ συγκοινωνιακῶν μελετῶν ποὺ ἐξεπόνησεν ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα κατὰ τὴν περίοδον τῆς κατοχῆς, νὰ ἀνασύρω ἀπὸ τὰ ἀρχεῖα τῆς Τραπεζῆς τὴν πολύτιμον ἐργασίαν τοῦ Ἑλληνοἰταλικοῦ Συνδικάτου μελετῶν, ποὺ εἶχεν ἰδρυθῆ τὸ 1920 διὰ τὴν μελέτην τῆς σιδηροδρομικῆς συνδέσεως Ἀθηνῶν-Ρώμης μέσῳ Αὐλώνος. Καὶ ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ διακεκριμένου καὶ φίλου συναδέλφου Διευθυντοῦ τῶν Σ.Π.Α.Π. κ. Εὐστρατιάδῃ διημορφώσαμεν μίαν διαφορετικὴν εἰκόνα τῆς συνδέσεως ταύτης, ἐκκινουῦντες ἀπὸ τὴν πεποίθησιν ὅτι ἡ ἐξ Ἀθηνῶν ὁδὸς πρὸς Δυτικὴν Ἑλλάδα καὶ ἐκεῖθεν πρὸς Ἰταλίαν θὰ ἔπρεπε νὰ διέλθῃ διὰ τῆς βορείου ἀκτῆς τῆς Πελοποννήσου μετὰ κάποιου τύπου σύνδεσιν ἐπὶ τοῦ στενοῦ τοῦ Ρίου-Ἀντιρρίου.

Τὰς δύο ἐν ὑπαλλαγῇ χαράξεις τοῦ Ἑλληνοἰταλικοῦ συνδικάτου ἐπὶ τῆς Στερεᾶς, τὴν μίαν ἀπὸ Λαμίας πρὸς Ἀγρίνιον καὶ

τὴν ἑτέραν ἀπὸ Καλαμπάκας πρὸς Ἰωάννινα, ἐγκατελείψαμεν εἰς τὸ σχέδιον ἐκεῖνο καὶ ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τοῦ συνδικάτου διετηρήσαμεν μόνον τὰ στοιχεῖα τῆς χαράξεως ἀπὸ Ἀγρινίου μέχρι τῆς βορειοηπειρωτικῆς ἁκτῆς.

Βασικὸν σημεῖον τοῦ σχεδίου μας ἦτο, φυσικά, τὸ πρόβλημα τῆς μεταβιβάσεως τῶν μεταφορικῶν μέσων ἐπὶ τοῦ θαλασσίου στενοῦ τοῦ Ρίου, τοῦ ὁποίου τὸ πλάτος εἶναι ἐν ναυτικὸν μίλιον. Θὰ ἐνθυμεῖσθε, ἀκόμη, ὅτι μέχρι τέλους τοῦ μεσοπολέμου μόνον διὰ τῆς δυσχερεστάτης ὀρεινῆς ὁδοῦ Ἀμφίσσης-Ἀγρινίου ἦτο δυνατὸν νὰ μεταβῇ τις κατ' εὐθείαν, διὰ ξηρᾶς, εἰς Αἰτωλοκαρνανίαν καὶ Ἡπειρον, εἶχε δὲ συμπληρωθῆ μόλις τότε ἡ ἑτέρα, ἐπίσης δυσχερεστάτη, ὁδὸς ἀπὸ Καλαμπάκας εἰς Ἰωάννινα.

Εἰς ἐργασίαν δημοσιευθεῖσαν εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς κατοχῆς διετύπωσα διὰ πρῶτην φοράν τὴν ἰδέαν μιᾶς χερσαίας συνδέσεως ἐπὶ τοῦ στενοῦ τοῦ Ρίου. Διετύπωσα τὴν γνώμην ὅτι θὰ ἦτο νοητὸν ὁδὸς, σιδηρόδρομος καὶ ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια νὰ διαβοῦν τὸ θαλάσσιον στενὸν τοῦ Ρίου, ἐπὶ μῶλου κατασκευαζομένου ἐπὶ τοῦ στενοῦ. Ἡ διάβασις τῶν πλωτῶν μέσων κατὰ μῆκος τοῦ Κορινθιακοῦ κόλπου θὰ συνεχίζετο μέσῳ μικρᾶς διώρυγος ἐπὶ τοῦ φυσικοῦ ἐδάφους τῆς γλώσσης τοῦ Ρίου, ἡ ὁποία φυσικά εὐχερῶς θὰ ἐδέχετο κινητὴν γέφυραν καταλλήλου τύπου διὰ τὰς χερσαίας συγκοινωνίας.

Ἀργότερον, ὅταν ἤρχισαν ἐκπονούμεναι συστηματικῶς αἱ ἐνεργειακαὶ καὶ συγκοινωνιακαὶ μελέται τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, ἡ ἐγγυτέρα μελέτη τοῦ προβλήματος τοῦ Ρίου ἀνετέθη εἰς τὸν διάσημον καθηγητὴν Λυδίῳ τοῦ Πολυτεχνείου τοῦ Βερολίνου, ὁ ὁποῖος καὶ ἐξεπόνησε μίαν πράγματι λίαν ἐνδιαφέρουσαν γνωμάτευσιν, καταλήξας νὰ προτείνῃ ὡς τελικὴν μὲν λύσιν τοῦ προβλήματος ὑποβρύχιον μέχρι βάθους 12 μέτρων μῶλον μετὰ γεφύρας μικρῶν ἀνοιγμάτων στηριζομένης ἐπὶ τοῦ μῶλου, ὡς λύσιν δὲ ἀμέσου ἐφαρμογῆς τὴν ἐγκατάστασιν πορθμείου.

Γνωρίζετε ὅτι πολὺ συντόμως, μετὰ τὴν λῆξιν τοῦ πολέμου, χάρις εἰς τὰ δημιουργηθέντα κατὰ τὸν πόλεμον εὐχεροῦς χρήσεως ἀποβατικὰ σκάφη, τὸ πορθμεῖον τοῦ Ρίου κατέστη πραγματικότης. Ἦδη ὀλόκληρος σχεδὸν ἡ κίνησις πρὸς τὴν βορειοδυτικὴν Ἑλλάδα διέρχεται διὰ Ρίου καὶ αἱ συγκοινωνίαι πρὸς τὴν παρημελημένην περιοχὴν ταύτην τῆς Ἑλλάδος ἐβελτιώθησαν ἕκτοτε οὐσιωδῶς.

Διὰ δύο λόγους εἰς τὴν περὶ φέρρου-μπῶτ πρὸς Ἰταλίαν συζήτησιν ὁμιλῶ περὶ φέρρου-μπῶτ Ρίου.

Πρῶτον, διότι διδάσκει τὸ παράδειγμα τοῦτο πόσῃ ἐπίδρασιν δύναται νὰ ἀσκήσῃ ἐπὶ τῶν συγκοινωνιῶν μία ἐπιτυχῶς

ἐκλεγομένη καὶ ὀργανουμένη ὑπηρεσία διαπορθμεύσεως. Αἱ δύο ἄρτηριαί ποῦ ἀνέφερα προηγουμένως καὶ διὰ τὰς ὁποίας ἐδαπανήσαμεν πρὸ τοῦ πολέμου ἀφειδῶς, διότι ἐπιστεύσαμεν ὅτι ἀπετέλουν βασικὰς ἄρτηρίας τῆς Χώρας, περιῆλθον σήμερον εἰς τὴν κατηγορίαν ὁδῶν τοπικῆς μόνον σημασίας.

Δεύτερον ἀνέφερα τὸ Ρίον, διότι μὲ τὴν προοπτικὴν τῆς εἰς ἀπώτερον ἔστω μέλλον δημιουργίας ἐπὶ τοῦ Ρίου χερσαίας συνδέσεως (ἴσως κατὰ τὴν πρότασιν Ludin) ὀλοκληροῦται ἡ εἰκὼν τῆς μιᾶς ἐκ τῶν δύο μεγάλων ἄρτηριῶν, ποῦ κάποτε μὲ τελείαν ὀργάνωσιν πρέπει νὰ καταλήξουν ὀδικῶς καὶ σιδηροδρομικῶς εἰς τὸ φέρρου-μπῶτ τῆς Ἰταλίας.

Θὰ πρέπει, φυσικὰ, νὰ ἀρχίσωμεν μὲ τὴν ὁδὸν ἔχοντες ὑπ' ὄψιν ὅτι αὕτη πρέπει νὰ ὀργανωθῆ εἰς ἐπίπεδον διεθνοῦς δρόμου πρώτης τάξεως, μὲ περικοπὴν πάσης ἐκ τῆς πίεσεως τῶν τοπικῶν συμφερόντων περιφορᾶς. Ἐπειτα θὰ πρέπει νὰ ἀκολουθήσῃ ἡ συμπλήρωσις τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Ἀθηνῶν-Κορίνθου-Ρίου-Ἀγρινίου-Ἡπείρου. Διαπλάτυσις τῆς γραμμῆς Ἀθηνῶν-Πατρῶν, διαπλάτυσις τῶν Σιδηροδρόμων ΒΔ. Ἑλλάδος, ἐπέκτασις αὐτῶν μέχρι Ρίου ἀφ' ἑνός, καὶ μέχρι Ἡγουμενίτης ἀφ' ἑτέρου.

Ὡς πρὸς τὴν δευτέραν ἑλληνικὴν βασικὴν ἄρτηρίαν ποῦ καταλήγει εἰς τὸ φέρρου-μπῶτ τῆς Ἰταλίας, τὴν πρὸς Θεσσαλονίκην Ἐγνατίαν ὁδὸν, πιστεύομεν ὅτι ἀνάστροφος πρέπει νὰ εἶναι ἡ σειρά τῆς πραγματοποιήσεως. Ἐδῶ πρῶτα πρέπει νὰ πραγματοποιηθῆ ἡ σιδηροδρομικὴ σύνδεσις καὶ ἔπειτα νὰ ἀκολουθήσῃ ἡ δημιουργία τῆς μεγάλης αὐτοκινηστικῆς ὁδοῦ.

Σημαντικώτατους πελάτας τῆς ἄρτηρίας Πελοποννήσου-Ἀθηνῶν δέον νὰ θεωρήσωμεν τὸν διεθνῆ αὐτοκινητιστικὸν τουρισμὸν καὶ τὰ ἐξαγόμενα πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην νωπὰ προϊόντα τῶν κήπων καὶ δενδρῶνων τῆς Πελοποννήσου καὶ τῆς Ἡπείρου. Ἐνῶ ἡ ἄρτηρία ἐπὶ τοῦ ἴχνους τῆς ἀρχαίας Ἐγνατίας, μὲ τὴν διαμετακομιστικὴν πρὸς Τουρκίαν σημασίαν της καὶ τὴν προσεχῆ δυνατότητα μαζικῶν ἐξαγωγῶν ἑλληνικῶν προϊόντων λιγνίτου Πτολεμαίδος πρὸς Νότιον Ἰταλίαν, ἔχει κατὰ πρῶτον λόγον ἀνάγκην σιδηροδρόμου.

Ἐσκιαγράφησα κατὰ τὸν συντομώτερον δυνατὸν τρόπον τὴν γενικωτέραν εἰκὼνα μιᾶς μελλοντικῆς ἐξελίξεως τῶν συγκοινωνιῶν τῆς Ἑλλάδος, ἐν συναρτήσῃ πρὸς τὸ σήμερον σχεδιαζόμενον ἐγχείρημα τοῦ πορθμείου Νοτίου Ἰταλίας-Κερκύρας-Ἡγουμενίτης.

Οὐδένα διαφεύγει, ὁμως, ὅτι αἱ ἔννοιαι τὰς ὁποίας διέτύπωσα ἐνώπιον ὑμῶν εἶναι μακροσκοπικῆς μόνον συλλήψεως, διότι ἀτυχῶς δὲν ἔχει γίνεи, ὡς ἔπρεπεν, ἡ συστηματικὴ προεργασία

διὰ τὴν προετοιμασίαν τοῦ ἐνιαίου συγκοινωνιακοῦ προγράμματος τῆς χώρας.

Κάποτε, ὅμως, πρέπει νὰ δώσωμεν τεχνικὸν καὶ οἰκονομικὸν ὄνομα εἰς τὰ συγκοινωνιακὰ μας ἔργα τοῦ μέλλοντος, νὰ τοὺς δώσωμεν ἐπίσης σειρὰν προτεραιότητος ποὺ νὰ ταιριάξῃ μὲ τὰς ὑπὲρ ἡμῶν ὠφελείας τῶν.

Ἄς μὴ μᾶς τρομάξῃ ἡ ἔκτασις τῶν ἀπαιτουμένων ἔργων καὶ τὸ ὕψος τῶν πρὸς τοῦτο ἀναγκαίων ἐπενδύσεων.

Ὅταν ἡ ἔννοια μιᾶς συγκεκριμένης ὠφελίμου διὰ τὸν τόπον ἐξελίξεως καταστῇ κτῆμα καὶ διακατῆς ἐπιθυμία τοῦ δημοκρατικοῦ συνόλου ἐνὸς ἔθνους, τὰ μέσα εἶναι δυνατὸν νὰ ἐξευρεθῶσι. Τόσω μᾶλλον καθ' ὅσον τὰ συγκοινωνιακὰ ἔργα εἶναι κατ' οὐσίαν ἔργα ἐσωτερικῆς ἀγορᾶς, μὴ ἀπαιτουμένων σημαντικῶν συναλλαγματικῶν πόρων.

Ἄς μὴ λησμονῶμεν ὅτι ἤρκεσεν ἡ προπαρασκευαστικὴ διαφωτιστικὴ ἐργασία μιᾶς δρακὸς ἐλλήνων ἐπιστημόνων διὰ νὰ πραγματοποιῆθῇ εἰς τὰς κυρίας αὐτοῦ γραμμάς τὸ βασικὸν ἔργον τοῦ Ἐθνικοῦ Δικτύου Ἡλεκτρισμοῦ, τὸ ὁποῖον ἐν τούτοις, μόλις ἀκόμη τὸ 1942, ὅταν τὸ πρῶτον ὑπὸ τοῦ ὀμιλοῦντος διευτυπώθη δημοσίᾳ ὡς πρότασις ἐκσυγχρονισμένου σχεδίου προάγοντος τὰ συμφέροντα τοῦ τόπου, ὑπέστη καταιγιστικὰς ἐπικρίσεις ὡς νὰ ἐπρόκειτο δῆθεν περὶ οὐτοπίας.

Ἴδου, λοιπόν, διατί δικαιούμεθα νὰ συγχαρῶμεν τὴν Σχολὴν Βιομηχανικῶν Σπουδῶν διὰ τὸ θάρρος καὶ τὴν πρωτοβουλίαν τῆς νὰ ὀργανώσῃ δημοσίᾳ συζήτησιν ἐπὶ τοῦ σχεδίου τῆς συγκοινωνιακῆς πρὸς Ἰταλίαν συνδέσεως, τὸ ὁποῖον ἀναγκαστικῶς συναρτᾶται πρὸς τὸ ὅλον συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῆς Χώρας.

Ἀνεφέρθη, ὑπὸ τινος τῶν ὀμιλητῶν, ὡς εὐτυχῆς συγκυρία ἡ πρό τινων ἡμερῶν δημοσίευσις τῆς διακηρύξεως τῆς Κυβερνήσεως πρὸς ὑποβολὴν προσφορῶν διὰ τὴν ἀνάληψιν ὑπὸ ἰδιωτῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ φέρρου-μπῶτ.

Νομίζω ὅτι, ἀντιθέτως, τὸ κείμενον τῆς διακηρύξεως ταύτης πρέπει νὰ προκαλέσῃ μελαγχολικὰς σκέψεις. Ἡμεῖς ἐδῶ, εἰς τὴν αἴθουσαν ταύτην, ἀσφαλῶς ἀπὸ τὰ ὀλίγα ποὺ ἠκούσαμεν ἔχομεν πλήρη συνειδησιν τῶν δυσχερειῶν τοῦ θέματος καὶ διὰ τῆς παρουσίας μας ἀποδεικνύομεν ὅτι χρειάζεται προθυμία συστηματικῆς ἐξερευνήσεως τοῦ προβλήματος.

Τί πράττει ὅμως ἡ διακήρυξις;

Οὐδὲν ὄνομα δίδει εἰς τὰς ἐπιθυμητὰς λύσεις. Ἀφήνει μίαν προθεσίαν 60 μόλις ἡμερῶν πρὸς ὑποβολὴν προσφορῶν, διὰ κατασκευὰς λιμένος, ξενοδοχείων, καζίνων, σκαφῶν εἰδικῆς κατασκευῆς, ὁδῶν προσπελάσεως κλπ., ἐνῶ, ὡς ἠκούσαμεν λεγόμενον

ἀπὸ τοῦ βήματος τούτου, οὐδὲ κἄν τὰ ἀπλούστατα δεδομένα τῶν βυθομετρήσεων εἶναι πλήρη.

Ὅμιλεῖ περὶ κατασκευῆς λιμένων, περὶ τῶν ὁποίων κυκλοφοροῦν, μεταξύ εἰδικῶν καὶ μὴ, ἀριθμοὶ προϋπολογισμῶν ἀλληλοσυγκρουόμενοι, προφανῶς ληφθέντες δι' αὐτοψιῶν ποῦ πρέπει νὰ ἔχουν γίνεῖ με ραντάρ, ἀφοῦ ὁμολογεῖται ὅτι οὔτε ὁ ὑπεύθυνος διευθυντῆς τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἀλλ' οὔτε καὶ ὁ καθηγητῆς λιμενολόγος διετάχθησαν ποτὲ νὰ μεταβοῦν πρὸς ἐπιτόπιον ἐξέτασιν τοῦ θέματος.

Εἶναι, βεβαίως, σύνηθες εἰς τὴν Ἑλλάδα νὰ δίδωμεν προθύμως λύσεις καὶ εἰς τὰ μεγαλύτερα ἀκόμη προβλήματα μας, διὰ μιᾶς προχείρου ἐνεργείας, γραμμῆς «εἰς τὸ γόνατο».

Ἡ ἀντίληψις ὅτι τὰ δυσχερῆ ταῦτα θέματα χρειάζονται βαθεῖαν ἔρευναν καὶ μελέτην καὶ χρησιμοποίησιν κατὰ τὸ δὴ λεγόμενον ἄλλου μέρους τοῦ σώματος μέχρι «ψησίματος αὔγου», ἀτυχῶς πολὺ ὀλίγον εἶναι διαδεδομένη εἰς τὰς δημοσίας ὑπηρεσίας μας.

Δικαιοῦμαι, μάλιστα, νὰ εἶπω ἐκ τῆς προσωπικῆς ἐπαγγελματικῆς μου πείρας ὅτι ὄχι σπανίως ἀντιπαθοῦν αἱ δημόσιαι ὑπηρεσίαι τὰ συμπεράσματα τῆς συστηματικῆς ἐρεύνης. Τὰ παραδείγματα εἶναι πολλὰ, μεταξύ τῶν ὁποίων καὶ τινὰ εἰς τὰ ὅποια ὁ ὁμιλῶν καὶ αἱ ἐργασίαι του ὑπῆρξαν τὰ θύματα.

Ἡ προκήρυξις διὰ τὸ φέρρου-μπῶτ ἔχει καὶ πολλὰ παράξενα χαρακτηριστικά. Ἐνῶ τεχνικῶς—ἀδικαιολογητῶς κατ' ἐμέ—θέλει νὰ εἶναι τελείως ἄχρους, χρωματίζεται μέχρι τῶν τελευταίων σκιῶν ὅταν καθορίζῃ τὴν εἰκόνα τοῦ πλοίου. Ἠκούσαμεν χθὲς τὸν καθηγητὴν τῆς ναυπηγικῆς, προσεκτικώτατα, χαρακτηρίζοντα τοὺς προσδιορισμοὺς τῆς διακηρύξεως διὰ τὸ πλοῖον.

Θεσπίζει ὁμως ἡ διακήρυξις καὶ νεότευκτον οἰκονομικὴν ἔννοιαν, τὴν τοῦ ἰδιώτου φορέως λιμενικῶν καὶ ὀδικῶν ἐκμεταλλεύσεων.

Μέχρι σήμερον, προκειμένου περὶ βιομηχανικῶν ἐκμεταλλεύσεων πραγματοποιουμένων τῇ πρωτοβουλίᾳ τοῦ Κράτους, ἠκούσαμεν μακρὰς συζητήσεις καὶ εἶδομεν τὸ Κράτος νὰ ἐπωμίζεται τὸν ρόλον τοῦ φορέως εἰς εἶδος ἐκμεταλλεύσεων ὅπου τὸ ἰδιωτικὸν κεφάλαιον ἐνδείκνυται ἀπολύτως νὰ εἶναι ὁ φορεὺς.

Θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ, ἄραγε, νὰ ὀνομάσωμεν ὑπὸ τοιοῦτους ὄρους, ἀλλοπρόσαλλον τὴν θεωρίαν τῆς ἀναζητήσεως ἰδιώτου φορέως, δι' ἔργα λιμενικὰ καὶ ὀδικά, τὰ ὅποια ὄχι μόνον οὐδαμοῦ τοῦ κόσμου ἀνατίθενται εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, ἀλλὰ καὶ εἶναι ζήτημα ἂν δύνανται νομικῶς καὶ εἶναι σκόπιμον νὰ ἀποτελέσουν αὐτοτελεῖς ἰδιωτικὰς ἐκμεταλλεύσεις;

Διερωτῶμαι κατὰ πόσον οἱ συντάξαντες τὴν διακήρυξιν πιστεύουν εἰλικρινῶς εἰς τὴν δυνατότητα ἐπιτυχίας τῆς, ἐκτὸς ἂν τοὺς εἶναι ἐνδεχομένως ἄρκετον νὰ εὔρεθῇ πλοῖον προσομοιάζον πρὸς τὴν φωτογραφίαν τῆς διακηρύξεως. Καὶ ἂν τοῦτο μόνον ἐπιδιώκεται, διερωτῶμαι πῶς κατοχυρώνει ἡ διακήρυξις τὴν μέλλουσαν ἐξέλιξιν, ὅταν ἐδῶ ἠκούσθῃ ἡ πλήρης σχεδὸν ὁμοφωνία ἐπὶ ἀριθμοῦ τουριστικῶν ἐπισκεπτῶν ἐνὸς ἑκατομμυρίου; Ἐν πλοῖον μὲ χιλίους ἔστω ἐπιβάτας καὶ 6 μῆνας *saison* δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἐξυπηρετήσῃ περισσοτέρους τῶν 150.000 ἐτησίως.

Θὰ χρειαθοῦν, λοιπόν, πέντε ἢ ἕξ πλοῖα καὶ ἀντιστοίχου μεγέθους λιμὴν καὶ ἄλλα ἀνάλογου μεγέθους ἔργα. Θὰ ταυτίσω ὑπὸ τοιοῦτους ὅρους τὴν γνώμην μου πρὸς τοὺς χθεσινοὺς ὁμιλητάς, ἐκείνους πού συνέστησαν νὰ ἀποσυρθῇ τὸ ταχύτερον ἡ διακήρυξις τοῦ Ὑπουργείου Συντονισμοῦ, ὡς μὴ στηριζομένη εἰς ἐπαρκῆ προεργασίαν.

Τὸ θέμα ἐν τῷ συνόλω του πρέπει νὰ ἐξετασθῇ ὑπὸ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Κράτους διὰ συστηματικῆς μελέτης, ἡ ὁποία νὰ καταλήξῃ προσδιορίζουσα ὅλα τὰ μόνιμα ἔργα λιμένων, ὁδῶν κλπ., διὰ τὰ ὁποῖα ὑπεύθυνον καὶ ὑπόλογον εἶναι μόνον τὸ Κράτος. Δὲν ἐπιτρέπεται δὲ νὰ διστάσωμεν πρὸ δαπανῶν τῆς ἀκουσθείσης ἐνταῦθα τάξεως μεγέθους, ἐφ' ὅσον κατὰ πλήρη ὁμοφωνίαν τῶν εἰδικῶν προσδοκῶμεν πολλαπλάσια ὠφελήματα ἐντὸς ἐνὸς καὶ μόνου ἔτους.

Ἄς μοὶ ἐπιτραπῇ ἀκόμη νὰ συμπληρώσω τὴν διατυπωθεῖσαν γνώμην περὶ τῆς ἀνάγκης ὅπως ἀποφευχθῶσι ἡμίμετρα δυνάμενα νὰ δυσφημίσωσι τὸ ἐγχείρημα τοῦ φέρρου-μπῶτ.

Ἐὰν ἀληθεύῃ ἡ φήμη, ὅτι ὑπάρχει ἐπιχειρηματίας προσφερόμενος νὰ ἐκμεταλλευθῇ ἀμέσως πορθμεῖον μεταξύ Ὀτράντο καὶ Δυτικῶν Ἀκτῶν Κερκύρας, χωρὶς ἢ προσφορά αὕτη νὰ δεσμεύσῃ ὡς πρὸς τὰς μελλοντικὰς ἀποφάσεις, δὲν βλέπω διατί θὰ ἀπεκρούαμεν τὸν πολύτιμον αὐτὸν πειραματισμόν. Εἶναι σύνηθες εἰς ὅλον τὸν κόσμον νὰ ὀργανοῦνται πειραματικά ἐκμεταλλεύσεις, παρέχουσαι πολύτιμα διδάγματα διὰ τὴν ὀριστικὴν μορφήν των, ἄρκει δὲ πρὸς προστασίαν κατὰ τῆς ἐνδεχομένης δυσφημήσεως ὁ εἰλικρινὴς χαρακτηρισμὸς τῶν ἐκμεταλλεύσεων ὡς δοκιμαστικῶν.

Καὶ πάλιν εὐχαριστῶ τὴν Σχολὴν διὰ τὴν εὐγενῆ ἀνάθεσιν τῆς εἰσηγήσεως ταύτης, πρὶν ὅμως κατέλθω τῆς ἔδρας θὰ διακηρύξω τὴν χαρὰν μου, διότι ὁ τόνος τῆς αἰσιοδοξίας ὡς πρὸς τὴν μελλοντικὴν ἐξέλιξιν τῶν τουριστικῶν μας πραγμάτων ἐκάλυψεν ὡς ἐνιαῖον *leit motive* τὴν ὅλην πλοκὴν τῆς ἐνώπιόν σας συζητήσεως. Πιστεύω ὅτι ὁ τόνος οὗτος εἶναι ἀπαραίτητος εἰς τοὺς λαοὺς, ὅταν θέλουν νὰ προοδεύσουν.

Ο κ. Α. ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ,
 Πρόεδρος του Ξενοδοχειακού Επι-
 μελητηρίου τῆς Ἑλλάδος, ἔκαμε
 τὴν κατωτέρω εἰσήγησιν ὅσον
 ἀφορᾷ τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν
 ξενοδοχειακὴν ἐξασφάλισιν εἰς τὸ
 δημιουργηθῆσόμενον τουριστικὸν
 ρεῦμα * :



Εἶμαι εὐτυχῆς πού μοῦ δίδεται ἡ εὐκαιρία ν' ἀνασκεύασω τὴν σκοπίμως ἐξυφανθείσαν σκευωρίαν ἐναντίον μου. Τὰ ὅσα σχετικῶς ἔγραψα, δὲν τὰ ἔγραψα ὑπὸ τὴν ιδιότητά μου ὡς Προέδρου τοῦ Ξενοδοχειακοῦ Ἐπιμελητηρίου. Εἶμαι καὶ δημοσιογράφος, διευθυντὴς τοῦ περιοδικοῦ «Ξενία». Παρακαλῶ οἰονδήποτε ἐκ τῶν κατηγορησάντων με εἰς τὴν αἴθουσαν αὐτὴν νὰ ἀναγνώσῃ τὸ ἄρθρον τὸ ἀπευθυνόμενον εἰς τὴν Κυβέρνησιν, τὸ ὁποῖον λέγει αὐτολεξεῖ τὰ ἑξῆς: «ἐγκατελείψατε μίαν περιοχὴν πάντες καὶ ἀπὸ πάντα, καὶ θέλετε τώρα εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν νὰ κάμετε τὸ φέρρου-μπῶτ».

Οὐδεμίαν ἀντίρρησην ἔχομεν νὰ γίνῃ εἰς τὴν Ἡγουμενίτσαν τὸ φέρρου-μπῶτ, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ γίνῃ, ὅπως εἶπε καὶ ὁ κ. Ραυτόπουλος, ἕνας λιμὴν ζεύξεως. Λιμὴν ζεύξεως ἄρτιος καὶ ὄχι μπάλωμα εἰς μέγεθος ἐγκλήματος. Αὐτὰ εἶπα, καὶ δι' αὐτὰ κατηγοροῦμαι αὐτὴν τὴν στιγμὴν.

Ἡ διὰ τῆς Ἡγουμενίτσας ζεύξις θὰ ἤμποροῦσε, ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει καὶ εἰς τὸ δεύτερον πλάνον, νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον

* Προκειμένου νὰ λάβῃ τὸν λόγον ὁ κ. Σκουρλέτης, οἱ ἐκπρόσωποι τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἀντιπροσωπείας διεμαρτυρήθησαν ἐντόνως, ὑπέβαλον δὲ εἰς τὸ Προεδρεῖον τὴν κάτωθι δῆλωσιν :

Δ ἢ λ ω σ ι ς

τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἀντιπροσωπείας

Π ρ ὶ ς

τὸν Σεβαστὸν Κύριον Πρόεδρον τῆς Ἀνωτ. Σχολῆς Βιομ. Σπουδῶν καὶ Τουριστ. Μελετῶν κύριον Κωστόπουλον

Ἡ Ἡπειρωτικὴ Ἀντιπροσωπεία θεωρεῖ καθήκον αὐτῆς νὰ ἀποχωρήσῃ κατὰ τὴν ὁμιλίαν τοῦ Προέδρου τοῦ Ξενοδοχειακοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος κ. Σκουρλέτη, διαμαρτυρομένη ἐν ταυτῶ ἐντονώτατα διὰ τὸ ὑβριστικὸν εἰς περιεχόμενον κατὰ τῆς Ἡπείρου ἄρθρον του δημοσιευθὲν εἰς τὸ ἐκδιδόμενον ὑπ' αὐτοῦ περιοδικὸν «ΞΕΝΙΑ».

Ἐν Ἀθήναις τῇ 19 Μαρτίου 1957

Ὁ Δήμαρχος Ἰωαννίνων ΓΡ. ΣΑΚΚΑΣ

ἐξετάσεως ὑπὸ τὴν αὐστηρὰν προϋπόθεσιν ταῦτοχρόνου κατασκευῆς δημοσίας ὁδοῦ, συνδεούσης τὴν Λάρισαν ἢ Θεσσαλονίκην, ἐπὶ τῷ τέλει τῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν τουριστῶν τῶν διερχομένων ἐκ τῆς Ἑλλάδος, μὲ κατεύθυνσιν πρὸς Ἀνατολάς, ἤτοι πρὸς Κωνσταντινούπολιν, Μέσην Ἀνατολήν καὶ Ἰνδίας. Τὰ προγραμματισθέντα ἔργα, ὕψους 37 ἑκατομμυρίων, διὰ τὴν προσεχῆ διετίαν, ἀφορῶντα τὴν ζεῦξιν Ἑγουμενίτης καὶ ἀποτελοῦντα τὸ 1)10 τῶν ἀπαιτούμενων, θὰ ἀποτελέσουν κατὰ τὰ ὑπόλοιπα 9)10 ἀνυπολογίστου ἀξίας δυσφήμισιν διὰ τὴν χώραν μας. Εἰς αὐτὸ τὸ σημεῖον ἀκριβῶς θὰ καταπολεμήσωμεν μὲ ὅλας μας τὰς δυνάμεις τὴν προκριθεῖσαν λύσιν. Θὰ ὑποχωρήσωμεν μόνον ἐὰν καὶ ἐφ' ὅσον τὰ ἀπαιτούμενα ἔργα, εἴτε διὰ τῶν ἐπενδύσεων εἴτε δι' ἄλλων πόρων, συμπληρωθοῦν πρὸ τῆς ἐνάρξεως λειτουργίας τοῦ φέρρου-μπῶτ εἰς Ἑγουμενίταν.

Συνοψίζοντες ἐπαναλαμβάνομεν ὅσα διὰ χιλιοστὴν φορὰν εἵπομεν, ὅτι δηλαδὴ τὸ φέρρου-μπῶτ ἀποτελεῖ ἀνάγκην ἀπολύτου προτεραιότητος, ὅπουδῆποτε καὶ ἂν τοποθετηθῆ, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὸ στάδιον τῆς κουβέντας πρέπει νὰ περατωθῆ καὶ νὰ γίνῃ πλεόν ἔργον, ἔργον ἄρτιον, ἵνα μὴ ὁ περιηγητὴς γίνῃ μόνιμος ἐχθρὸς καὶ δυσφημιστὴς τοῦ ἑλληνικοῦ τουρισμοῦ.

Κύριοι, οἱ πρὸ ἐμοῦ εἰσηγηταὶ τοῦ θέματος, διαπρεπεῖς ἐπιστήμονες, σᾶς ἐξέθεσαν τὸ θέμα σὲ τέτοια ἐπιφάνειαν καὶ βάθος, ὥστε ἡ δική μου εἰσήγησις, προερχομένη ἀπὸ ἕνα μικρὸν ἐπαγγελματίαν, θὰ ἀπετέλει ἐπανάληψιν. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, νὰ μοῦ ἐπιτραπῆ τὸ θέμα νὰ τὸ ἰδῶ ἀπὸ τὴν πρακτικὴν του μόνον μορφήν, ἀπ' αὐτὴν δηλαδὴ καὶ μόνον ποῦ μοῦ ἐπιτρέπῃ ἡ ἑλληνικὴ κατάρτισίς μου. Εἶχα διαβάσει εἰς κάποιον γαλλικὸ βιβλίον ὅτι δὲν χρειάζονται μεγάλα φῶτα διὰ νὰ φωτίσουν μεγάλα ἔργα. Ἀπὸ αὐτὸ τὸ γνωμικὸν παίρνω θάρρος νὰ σᾶς ἀπασχολήσω ὀλιγώτερον τοῦ ἐνὸς τετάρτου ποῦ διετέθη διὰ τοὺς ὁμιλητὰς καὶ νὰ σᾶς παρουσιάσω τὸ θέμα ἀπὸ τὴν πρακτικὴν του ἀποψιν.

Ἐὰν δὲν σᾶς εἶναι γνωστὸν, ὑπῆρχε μία ἀρτία μελέτη τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας, ἡ ὁποία εἶχε βασανίσει τὸ θέμα ἐπὶ μακρὸν, μπορῶ νὰ εἶπω καὶ ἐπὶ δύο χρόνια. Ὄταν λέγω ὑπηρεσίαν, ἐννοῶ τὴν ὑπηρεσίαν Ἑλληνικοῦ Τουρισμοῦ. Ἡ ὑπηρεσία αὕτη εἶχε καταλήξῃ ὅτι ἐπὶ τῇ βάσει τῶν σημερινῶν δυνατοτήτων, οἰκονομικῶν καὶ ἄλλων, ἡ μόνη ἐνδεδειγμένη λύσις θὰ ἦτο ἡ ζεῦξις Πατρῶν. Δὲν ἔχω κανένα μαγαζὶ στὴν Πάτρα οὔτε κατάγομαι ἀπὸ κεῖ διὰ νὰ ἔχω κανένα συμφέρον, ἢ κανένα βαπόρι, διὰ νὰ τοποθετηθῆ ἐκεῖ τὸ πορθμεῖον. Τὸ μόνον πρᾶγμα τὸ ὁποῖον μὲ ἐνδιαφέρει εἶναι νὰ ἐξετάσω τὸ θέμα ἀπὸ τὴν πρακτικὴν του ἐφαρμογὴν. Καὶ ὅλοι μας θὰ πρέπει νὰ τὸ ἰδοῦμε ὑπὸ τὸ πρῖσμα τοῦ δημοσίου καὶ μόνον συμφέροντος. Ἐπεμβάσεις

πολιτικά ούδεμίαν πρέπει να έχουν σχέσιν με τὸ θέμα. Σᾶς λέγω μόνον ὅτι ἡ διακήρυξις, διὰ τὴν ὁποίαν ὁ διαπρεπὴς ἐπιστήμων κ. Ραυτόπουλος σᾶς ὠμίλησε, πράγματι περιέχει περιέργα σημεῖα, ἐπὶ τῶν ὁποίων ὁ ἴδιος σᾶς ὠμίλησε καὶ δὲν θὰ σᾶς ἀπασχολήσω καὶ ἐγώ. Πάντως περιλαμβάνει τὴν ἀνέγερσιν πολλῶν ξενοδοχείων εἰς Κέρκυραν δυνάμεως 100 κλινῶν, ἐνὸς μοτέλ 40 κλινῶν εἰς Ἑγουμενίτσαν καὶ ἐνὸς ἄλλου ξενοδοχείου εἰς Ἰωάννινα 100 κλινῶν. Καὶ πάρα κάτω λέγει ὅτι τὸ πλοῖον θὰ δύναται νὰ περιλάβῃ 75 αὐτοκίνητα ἢ 30 λεωφορεῖα, δυνάμεως ἐπιβατῶν 800 ἢ 1.000.

Κύριοι, μπαίνω ἀμέσως εἰς τὴν ἀποψίν μου. Θὰ εἶναι, σᾶς εἶπα, μικρὴ καὶ δὲν θὰ σᾶς κουράσω. Ὄταν θὰ ἀποβιβασθοῦν οἱ 800 ἢ 1.000 ἄνθρωποι αὐτοὶ κατὰ τοὺς καλοκαιρινούς μῆνας, τὰ 40 κρεβάτια εἰς τὴν Ἑγουμενίτσαν καὶ τὰ 100 εἰς τὴν Κέρκυραν καὶ τὰ 100 εἰς Ἰωάννινα μπορεῖ καὶ νὰ φθάνουν, μπορεῖ καὶ νὰ μὴ φθάνουν. Ἐκτὸς αὐτῶν, ἐκτὸς τῶν λιμένων, ἐκτὸς τῶν σημείων ἀνεφοδιασμοῦ, διὰ νὰ φθάσουν οἱ ξένοι αὐτοὶ εἰς τὴν καρδιὰν τοῦ ἑλληνικοῦ τουρισμοῦ χρειάζονται καὶ ἄλλα ἔργα, τὰ ὁποῖα ἡμεῖς, χωρὶς νὰ εἴμαστε εἰδικοί, προὔπελογίσσαμεν σὲ 350 ἑκατομμύρια. Ὄταν αἰφνιδίως μίαν νύκτα ὁ ἀρμόδιος Ὑπουργὸς μᾶς ἀνήγγειλεν ὅτι ἡ ζεῦξις θὰ γίνῃ διὰ τῆς Ἑγουμενίτσας, ἐνῶ εἴχομεν ὑπ' ὄψιν μας ὅτι ὑπῆρχε πλήρης μελέτη παρὰ τῶν Ὑπουργείων διὰ τῆς ὁποίας προεκρίνοντο αἱ Πάτραι, ἐγὼ προσωπικῶς ἠρώτησα τὸν κ. Ὑπουργὸν ἐὰν ὑπῆρχε νεωτέρα μελέτη ποῦ ἐδικαιολόγει τὴν ἀναγγελίαν αὐτῆς τῆς ζεύξεως. Μοῦ ἀπήντησεν ὅτι δὲν ὑπάρχει. «Μὰ κ. Ὑπουργέ, παρετήρησα, θέλετε 300 ἑκατομμύρια γιὰ νὰ κάνετε αὐτὸ τὸ πρᾶγμα, ἄλλοιως θὰ κάνετε ἕνα μπάλωμα εἰς μέγεθος ἐγκλήματος».—«Αὐτὰ θὰ τὰ δῆ ἡ Κυβέρνησις», μοῦ ἀπήντησε.

Ἐχετε ὑπ' ὄψιν σας ὅτι οἱ τουρίσται οἱ ὁποῖοι ἔρχονται εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀνῆκουν στὰς μεσαίας τάξεις. Οἱ τουρίσται αὐτοὶ καὶ περιορισμένον χρόνον ἔχουν καὶ περιορισμένα χρήματα. Ἐὰν ἐτοποιηθεῖτο ἕνα πλοῖον μέσῳ Κερκύρας εἰς Πάτρας εἶναι ζήτημα ἐὰν θὰ ἔμεναν εἰς τὴν Κέρκυραν πέντε (ὄχι ἕνα καζίνο, 40 νὰ ὑπῆρχαν), οἱ ἄλλοι 95 θὰ ἐπήγαιναν στὴν Πάτρα, καὶ τοῦτο διότι ὁ ὄγκος τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος, ἦτοι τὰ 95 % αὐτοῦ, ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν εἰς χεῖρας μας στατιστικῶν δεδομένων, ἐνδιαφέρονται διὰ τὰ μνημεῖα τῆς Ἑλλάδος, τὰ ὁποῖα χίλια βιβλία ξένα ἔχουν ἐξυμνήσει ὅπως καὶ τὰ ἐντυπα τοῦ Ἑλληνικοῦ Τουρισμοῦ τὰ ὁποῖα στέλνονται στὴν ἄλλοδαπήν. Βεβαίως δὲν θὰ εἴχαμε καμμίαν ἀντίρρησην, ἐὰν εἴχαμε τὴν δυνατότητα τῆς ἐπιμηκύνσεως τοῦ χρόνου τοῦ τουρίστα καὶ ἀντὶ γιὰ τὶς 8 ἢ 10 ἡμέρας ποῦ διαθέτει, νὰ τὶς κάναμε 20 ἢ

30 ὥστε νὰ πάη καὶ στὴν Ἡγουμενίτσαν καὶ στὴν Κέρκυραν καὶ εἰς τὰ Ψαχνὰ Εὐβοίας, ἐὰν αὐτὴ ἦταν ἡ ἐπιθυμία του. Δυστυχῶς ξέρομε ὅτι καὶ τὰ λεπτὰ εἶναι περιορισμένα καὶ ὁ χρόνος εἶναι περιορισμένος.

Μέσα εἰς αὐτὲς τὶς δυνατότητες ψάξαμε νὰ βροῦμε ποιά εἶναι ἡ προσφορωτέρα λύσις διὰ τὴν τοποθέτησιν τοῦ πορθμείου, ποιά θὰ ἦταν ἐκείνη πού θὰ τὸν ἔφερνε στὴν καρδιά τοῦ ἑλληνικοῦ τουρισμοῦ, ἐνῶ ταύτοχρόνως θὰ τοῦ ἔδινε τὴν δυνατότητα, ἐὰν ἤθελε νὰ ἐπιμηκύνῃ τὴν παραμονὴν του στὴν χώραν μας, νὰ τὴν ἐπιμηκύνῃ μόνος του. Τὸ θέμα τὸ τουριστικὸν δὲν ἐξαντλεῖται οὔτε διὰ τῆς ἀναγγελίας τῆς κατασκευῆς δύο ὑπερπολυτελῶν ξενοδοχειακῶν μονάδων ἐν Ἀθήναις, οὔτε διὰ τῆς ἀναγγελίας τοποθετήσεως τοῦ πορθμείου εἰς τὴν Ἡγουμενίτσαν. Ἐμπεριστατωμένως ὁ προλαλήσας κ. Ραυτόπουλος σᾶς εἶπεν ὅτι θὰ πρέπη νὰ γίνῃ ἓνα σωστὸ μακροετὲς πρόγραμμα. Θὰ ἐπειθόμεθα ὅτι αἱ Κυβερνήσεις πιστεύουν στὸν Τουρισμὸν ὅταν θὰ ἐβλέπαμεν ἀναγεγραμμένα εἰς τὸν προϋπολογισμὸν, ἔστω καὶ κατὰ τρόπον σταδιακόν, τὰ ἀπαιτούμενα σχετικὰ κονδύλια.

Ἀπόδειξις τοῦ φόβου μου, ὅτι ἀπειλεῖται νὰ γίνῃ ἓνα ἔγκλημα εἶναι τὸ ἑξῆς: Στις 20 Ἰανουαρίου ὁ Πρωθυπουργὸς τῆς Ἑλλάδος κ. Καραμανλῆς, ἀναλύων τὸ πρόγραμμα τοῦ 1957, ἀνεβίβασε τὸ ὕψος τῶν ἐπιχορηγήσεων εἰς τὸν Τουρισμὸν εἰς 50 ἑκατομμύρια. Τρεῖς ἡμέρες βραδύτερον ὁ ὑπουργὸς τοῦ Συντονισμοῦ κ. Χέλμης τὸ περιώρισεν εἰς 16,5 ἑκατομ. συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἔργων Ἡγουμενίτσης. Σᾶς ὠμίλησαν πρὸ ἑμοῦ πολλοὶ ἄνθρωποι, οἱ ὁποῖοι σᾶς ἔδωσαν ἀριθμούς. Ἄλλοι φανταζοῦν καὶ ἄλλοι ὄχι. Ἀπὸ μίαν πρόχειρον μελέτην πού ἔχομε δημοσιεύσει καὶ εἰς τὸ περιοδικὸν «Ξενία» ἀναβιβάζομεν τὴν δαπάνην αὐτὴν ζεύξεως τῆς Ἡγουμενίτσης εἰς 350 ἑκατομμύρια. Ἐὰν τὸ Κράτος θέλει νὰ τὰ δαπανήσῃ, ἡμεῖς δὲν θὰ εἶχαμεν καμμίαν ἀντίρρηση καὶ λόγῳ τῆς θέσεώς μας, καὶ λόγῳ τῆς μηδαμινότητός μας. Ἀλλὰ σᾶς ἐπαναλαμβάνω ὅτι, ἐπειδὴ ἡ Κυβέρνησις δὲν πιστεύει εἰς τὸν Τουρισμὸν ὡς θὰ ἔδει νὰ πιστεύῃ, δὲν εἶναι διατεθειμένη νὰ ἐξεύρῃ τὰ χρήματα τὰ ὁποῖα δύναται νὰ ἐξεύρῃ διὰ νὰ φτιάσῃ ἓνα ἔργο τέλειον. Ὅταν αἱ ἡμερῖδες τῆς Ἡπείρου (ἀναφέρομαι εἰς τὸ ἐπεισόδιον τὸ πρὸ ὀλίγου δημιουργηθὲν) με ἐξύβρισαν (καὶ δικαίως), ἀπήντησα εἰς ὅλα τὰ Ἐπιμελητήρια καὶ εἰς ὅλους τοὺς Συλλόγους ἐπεξηγῶν ὅτι θὰ ἀπετέλει ζημίαν αὐτῶν τῶν ἰδίων, καὶ γενικώτερον ζημίαν ὀλοκλήρου τοῦ ἑλληνικοῦ τουρισμοῦ, ἡ τοποθέτησις ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας τοῦ πορθμείου εἰς Ἡγουμενίτσαν. Καὶ τοὺς εἶπα χαρακτηριστικῶς εἰς ἐπιστολὰς πού ἐδημοσίευσαν καὶ οἱ ἴδιες οἱ ἡμερῖδες τῶν τὰ ἑξῆς: Ἐχετε τὴν δύναμιν νὰ πείσετε

τὴν Κυβέρνησιν νὰ κάμῃ ἕνα ἄρτιον ἔργον; Εἶμαι μαζί σας. Ἐντὶ νὰ μαλώνετε μαζί μου, ποῦ δὲν θὰ βγάλετε τίποτε, νὰ μὲ ἐπιστρατεύσετε εἰς τὴν ὑπόθεσιν σας, τῆς δημιουργίας ἑνὸς ἔργου ἄρτιου. Πάντως θὰ ἐπιμείνω, ὅτι ἔάν δὲν πρόκειται νὰ γίνῃ ἕνα ἔργον ἄρτιον, νὰ μὴ γίνῃ ποτέ.

Κύριοι, σᾶς εὐχαριστῶ πολὺ, καὶ σᾶς ζητῶ συγγνώμην ποῦ ἔγινα ἥρως χωρὶς νὰ τὸ θέλω.

Μετὰ τὸν τελευταῖον εἰσηγητὴν, ὁ κ. Πεσμαζόγλου ἐζήτησε τὸν λόγον διὰ νὰ δώσῃ ὠρισμένης πληροφορίας εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν Κυβερνητικὴν Διακήρυξιν περὶ τῆς συνδέσεως Ἑλλάδος-Ἰταλίας διὰ πορθμείου.

ΣΤ. ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ

Συμφώνως πρὸς τὴν προκήρυξιν τὸ ἔργον χρειάζεται φέρρου-μπῶτ, λιμένας, ξενοδοχεῖα, ὀδικὸν δίκτυον κλπ.

Νομίζω ὅτι εἶμαι σαφῆς. Ἡ Κυβέρνησις ἔκρινεν ὅτι ἔπρεπε νὰ προχωρήσῃ καὶ ν' ἀποτανθῇ εἰς τὴν ἀγορὰν δι' ὀλόκληρον ἢ μέρος τοῦ ἔργου, ἀναλόγως τοῦ ἐνδιαφέροντος. Ἐάν ὑπῆρχε ἐνδιαφέρον δι' ὀλόκληρον τὸ ἔργον, τόσο τὸ καλύτερον. Νομίζω ὅτι κανένας δὲν θὰ ἐφαντάσθῃ ὅτι θὰ ὑπάρξῃ ἐνδιαφέρον δι' ὀλόκληρον τὸ ἔργον τὸ ὁποῖον ἀναφέρεται εἰς τὴν περιγραφὴν. Ἐάν ὑπῆρχε ἐνδιαφέρον διὰ τμῆμα τοῦ ἔργου, σαφῶς λέγει ἡ διακήρυξις ὅτι ἡ Κυβέρνησις θὰ ἀνελάμβανεν, ἔάν τελικῶς ἐκρίνοντο οἱ ὅροι συμφέροντες, νὰ κάμῃ ἡ ἴδια τὸ ὑπόλοιπον τοῦ ἔργου.

Αὕτῃ εἶναι ἡ μία παρατήρησις. Ἦθελα νὰ δώσω καὶ μίαν ἄλλην ἐξήγησιν, σχετικῶς μὲ τὸ ζήτημα τῶν ξενοδοχειακῶν κλινῶν. Τὸ φέρρου-μπῶτ, ὅπως ἀναγράφεται εἰς τὴν διακήρυξιν, τὸ ζητεῖ ἡ διακήρυξις διὰ μίαν πελατεῖαν 800 προσώπων. Αὐτὸ δὲν θὰ πῆ ὅτι ἀντιμετωπίζεται ὅτι ἡ πελατεῖα θὰ φθάσῃ τοὺς 800. Μακάρι νὰ φθάσῃ, ὁπότε πρόβλημα πλέον δὲν θὰ ὑπάρχει.

Ἡ Κυβέρνησις ἐνόμισεν ὅτι, ἔάν διασφαλισθοῦν 600 κλῖναι Α' κατηγορίας, ἔστω καὶ ἂν ὑπάρχουν καὶ μερικαὶ Β' κατηγορίας, διότι τὸ μοτέλ μπορεῖ νὰ θεωρῆται Β' κατηγορίας, πάντως συγχρονισμέναι κλῖναι, θὰ ἦτο τοῦτο μία δυνατὴ καλῆς ἀπαρχῆς ἱκανοποιητικῆς συνδέσεως. Ὅσον ἀφορᾷ τὸ κόστος τοῦ ἔργου, εἶναι ὀρθὴ ἡ γενομένη παρατήρησις, ὅτι τὸ ὅλον ἔργον θὰ στοιχίσῃ τόσα χρήματα, ὥστε νὰ μὴ εἶναι δυνατὴ ἡ ἐξασφάλισις τῶν πιστώσεων.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὸ κόστος τοῦ ἔργου, ὅπως τὸ ὑπελόγισαν βάσει τῶν πληροφοριῶν αἱ ὁποῖαι συνεγκεντρώθησαν ἀπὸ τὰς δημοσίας ὑπηρεσίας, εἶναι περίπου τὸ ἐξῆς: Ἀξία πλοίου 150 ἑκατ., ἀξία ξενοδοχείων κάτι μεταξὺ 25-30 ἑκατ., ἀξία λιμένων 100 ἑκατ., μὲ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ὁ λιμὴν ὁ ἐνδε-

δειγμένος πρέπει να εύρίσκεται εις τὰς δυτικὰς ἀκτὰς τῆς Κερκύρας, καὶ ὁδοποιία 80 ἑκατ. Ὅλα αὐτὰ εἶναι 350-360 ἑκατ.

Φυσικά, ὅλα αὐτὰ τὰ ἔργα ἐξυπηρετοῦν τὸ φέρρου-μπῶτ, ἀλλὰ δὲν θὰ ἐξυπηρετήσουν ἀποκλειστικῶς τὸ φέρρου-μπῶτ. Θὰ ἦταν, βέβαια, πεπλανημένη ἀντίληψις, ἐὰν ἐνόμιζε κανεὶς ὅτι διὰ νὰ γίνῃ τὸ φέρρου-μπῶτ χρειάζονται 355 ἑκατ., διότι καὶ ἡ ὁδοποιία κάποτε θὰ γίνῃ καὶ τὸ πλεῖστον τῶν χρημάτων τὰ ὁποῖα θὰ διατεθοῦν διὰ τὴν ὁδοποιίαν ἀφοροῦν τὴν ὁδὸν Ἑγουμενίσης-Ἰωαννίνων καὶ ὑπάρχει προγραμματισμὸς ἐντὸς μιᾶς τριετίας νὰ συμπληρωθῇ ὁ δρόμος, ἀνεξαρτήτως ἐὰν γίνῃ τὸ φέρρου-μπῶτ ἢ ὄχι (ἐπίσης ἂν δὲν γίνῃ τὸ φέρρου-μπῶτ δὲν θὰ συμπληρωθοῦν αἱ λιμενικαὶ ἐγκαταστάσεις εἰς τὴν Ἑγουμενίσαν, ὅποτε τὸ ποσὸν τῶν 100 ἑκατ. θὰ μειωθῇ) καὶ τὸ γενικώτερον πρόγραμμα προβλέπει, ἀνεξαρτήτως πραγματοποίησεως ἢ ὄχι τοῦ φέρρου-μπῶτ, ἀνάπτυξιν τῶν ξενοδοχείων, τόσον εἰς τὰ Ἰωάννινα, ὅσον καὶ εἰς τὴν Κέρκυραν.

ΣΥΖΗΤΗΣΙΣ

Μετὰ τὰς κατὰ τὰ ἀνωτέρω εἰσηγήσεις, ὁ κ. Πρόεδρος θέτει τὸ ὄλον ζήτημα ὑπὸ συζήτησιν, κατὰ τὴν ὁποίαν ἔλαβον τὸν λόγον, κατὰ σειρὰν, οἱ κατωτέρω ὀμιληταί, ἀναπτύξαντες τὰς παρατιθεμένας ἀπόψεις αὐτῶν ἐπὶ τῶν σχετικῶν ζητημάτων.

Γ. ΠΑΛΛΑΣΚΑΣ, Βουλευτῆς Θεσπρωτίας-Ίωαννίνων

Ἦλθα κι' ἐγὼ ὡς ἐκπρόσωπος τῆς Ἠπειροῦ νὰ συμμετάσχω εἰς τὴν σημερινὴν συζήτησιν, ἐπιστημονικὴν ὅπως τὴν ἔχαρακτῆρισεν ἡ Σχολή. Δυστυχῶς τὸ προηγούμενον ἐπεισόδιον (*) μᾶς ἔκανε νὰ σκεφθοῦμε, ἡμᾶς τοὺς Ἠπειρώτας, ἐὰν πράγματι πρόκειται περὶ ἐπιστημονικῆς συζητήσεως ἢ μήπως πρόκειται νὰ ἐκμαιεύσουν μίαν ἀπόφασιν τῆς ὀμηγύρεως ἐδῶ, διὰ νὰ ἐπηρεάσουν τὴν ἀπόφασιν τῆς Κυβερνήσεως.

Στ. Κωστόπουλος

Μὲ συγχωρεῖτε, κ. Παλλάσκα. Διευκρινίσθη σαφῶς ὅτι ἡ Σχολή δὲν παίρνει μέρος, διότι ὅταν λέτε ὅτι ὠργανώθη διὰ νὰ δημιουργηθῆ μία συζήτησις, ἀφήνετε ἕνα ὑπονοούμενον. Λοιπόν, ἐπιθυμῶ νὰ διευκρινίσω ὅτι ἡ Σχολή δὲν παίρνει μέρος στὸ ζήτημα αὐτό. Ἀπλῶς ἐπεστράτευσε μερικοὺς ἀνθρώπους καὶ ἔθεσε εἰς τὴν διάθεσιν ὄλων τῶν προσκεκλημένων τὰς αἰθούσας, διὰ νὰ γίνῃ μία συζήτησις, ἀπὸ τὴν ὁποίαν θὰ βγάλουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι τὰ πορίσματα. Θὰ δημοσιευθοῦν δὲ ὅλαι αἱ ἀπόψεις, θὰ τυπωθοῦν, θὰ σταλοῦν εἰς ὅλα τὰ Ὑπουργεῖα καὶ ὅποιος εἶναι ὁ ἀρμόδιος, βάσει τῶν νόμων τῶν κειμένων, θὰ ἐξαγάγῃ τὰ συμπεράσματα.

Γ. Παλλάσκας

Θέλω νὰ δώσω μίαν ἐξήγησιν. Δὲν διενόηθην νὰ θίξω τὴν Σχολὴν καὶ τὴν Διοίκησιν τῆς Σχολῆς, τῆς ὁποίας τὸ ἔργον παρακολουθῶ μὲ ἐνδιαφέρον ἀπὸ ἐτῶν καὶ ἐκτιμῶ τὰ ὅσα ἔχει κάνει μέχρι σήμερα. Ἄλλα πρόσωπα ἐννοοῦσα. Ἄλλ' ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐπειδὴ θέλω νὰ εἶμαι πολὺ σύντομος, θέλω νὰ τονίσω τὰ ἐξῆς:

Ἄπ' ὅλους τοὺς ὀμιλητὰς ἐπρόσεξα τὸν κ. Πρύτανιν τοῦ

* Ἀναφέρεται εἰς τὴν δῆλωσιν τῆς Ἠπειρωτικῆς Ἀντιπροσωπείας περὶ ἀποχωρήσεως αὐτῆς κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὀμιλίας τοῦ κ. Α. Σκουρλέτη (Ἰδ. ἄνωτ. σελ. 49).

Πολυτεχνείου, διότι νομίζω ότι απ' όλους τους ομιλητάς είναι ο μόνος ο οποίος σαφώς και επιστημονικώς εξήγησε το θέμα, αλλά και ο μόνος ο οποίος πήρε θέσιν συγκεκριμένην εις το θέμα το όποιον συζητούμε. Το θέμα του πορθμείου νομίζω ότι δέν είναι κάτι που πρέπει να τό εξετάζωμε από τοπικόν πατριωτισμόν, ούτε από συμφέροντα μιᾶς τάξεως, οιαδήποτε τάξις και ἄν είναι αὐτή. Πρέπει να τό εξετάσωμεν από τῆς πλευρᾶς του ἔθνικοῦ συμφέροντος, διότι ἡ ἀνάπτυξις του τουρισμοῦ είναι ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας, και ὡς ἕνα τέτοιο θέμα τό εξετάζωμεν αὐτήν τήν στιγμήν. Είναι ἀπορίας ἄξιον πῶς, ἀφοῦ ἐτέθη τό θέμα του πορθμείου, ἐνεφανίσθησαν ὑποστηρίζοντες ὅτι ἡ σύνδεσις Ἰταλίας—Ἑλλάδος πρέπει να γίνῃ μέσῳ Πατρῶν. Ὁρθότατα, νομίζω, ὁ πρύτανις του Πανεπιστημίου ἀπέκλεισε και συζήτησιν ἐπὶ τῆς ἀπόψεως αὐτῆς, ὅτι ἡ σύνδεσις ἡμπορεῖ να γίνῃ μέσῳ Πατρῶν.

Τό πορθμεῖον πρέπει να συνδεθῇ με τήν Ἑλλάδα, με τήν ἀκτῆν ἐκείνην ἡ ὁποία θά συντομεύσῃ ὅσον τό δυνατόν περισσότερον τήν θαλασσίαν ἀπόστασιν μεταξύ Ἰταλίας και Ἑλλάδος. Βεβαίως, εἶπεν ὁ κ. Πρύτανις, δέν μπορούμε να βραχυκυκλώσωμε τήν Κέρκυραν. Γνωρίζουν οἱ Κερκυραῖοι πόσο ἀγαπούμε ἡμεῖς οἱ Ἡπειρώται τήν Κέρκυραν, πόσο ἀγαπούμε τοὺς Κερκυραίους και πόσο τοὺς θεωροῦμε σάν να εἴμαστε ἕνα, ἡμεῖς οἱ Ἡπειρώται και οἱ Κερκυραῖοι. Ἀλλά ἐδῶ δέν πρόκειται να γίνῃ σύγκρισις τῆς Ἰταλίας με τό νησί τῆς Ἑλλάδος. Θά πρέπει να ξεκινήσῃ ἀπό ἕνα λιμάνι τῆς Ν. Ἰταλίας τό φέρρου-μπόουτ και να φθάσῃ στοῦ πλησιέστερο λιμάνι τῆς Ἑλλάδος. Κι' αὐτήν τή στιγμήν, εἴτε θέλωμε εἴτε δέν θέλωμε, τό πλησιέστερο λιμάνι ἀπό τήν Στερεάν είναι ἡ Ἡγουμενίτσα. Τό θέμα, ἔάν αὐτήν τή στιγμήν ἡ Ἡγουμενίτσα είναι ἔτοιμη να δεχθῇ αὐτόν τόν ὄγκον τῶν τουριστῶν που προβλέπεται να καταφθάσῃ στήν Ἑλλάδα, είναι ζήτημα δαπανῶν. Ἀλλά δαπάναι πολὺ περισσότεραι χρειάζονται διὰ να συνδεθῇ ἡ Ἰταλία με τήν Ἑλλάδα μέσῳ Κερκύρας. Πολὺ δέ περισσότερον ὅταν ἐκφράζεται ἡ γνώμη ὅτι ἡ σύνδεσις μέσῳ Κερκύρας πρέπει να γίνῃ ἀπό τίς ΒΔ ἀκτῆς τῆς Κερκύρας, ὅπου οἱ ἀτμοσφαιρικῆς συνθήκες είναι τέτοιες που, ὅσαδήποτε ἔργα και ἄν γίνουν, θά ὑπάρξῃ ἕνα σημαντικόν ποσοστόν δρομολογίων τὰ ὁποία θά ματαιοῦνται, πρᾶγμα που δέν συμβαίνει με τήν Ἡγουμενίτσαν. Ἐάν λοιπόν ξεκινήσωμεν μ' αὐτήν τήν βᾶσιν, δέν χωράει καμμία ἀμφιβολία ὅτι δέν ὑπάρχει ἄλλο λιμάνι πλησιέστερον εις τήν Ἰταλίαν ἀπό τήν Ἡγουμενίτσαν μέσῳ τῆς ὁποίας θά συνδεθῇ ἡ Ἰταλία. Δέν παραδέχομαι τήν ἄποψιν ὅτι αὐτήν τήν στιγμήν ἡ Ἡγουμενίτσα βρίσκεται σέ μία κατάστασι τέτοια που δέν θά μπορούσε να δεχθῇ

ένα τόσο μεγάλο ὄγκον τουριστῶν. Καί τοῦτο διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον ὅτι εἰς τὴν Ἑγουμενίτσαν ἀπλῶς περαστικοὶ θὰ εἶναι οἱ τουρίσται. Διότι, ὅταν κάνουν ἕνα ταξίδι 6, 6 1)2 ὥρων ἀπὸ τῆς Ἰταλίας μέχρι Ἑγουμενίτσης, ἀπλῶς θὰ κάθονται ἐκεῖ οἱ τουρίσται ὥσπου νὰ βγάλουν τὰ αὐτοκίνητά τους, νὰ φᾶνε ἕνα γεῦμα καὶ θὰ συνεχίζουν κατόπιν πρὸς τὰ Γιάννενα.

Τὰ Γιάννενα, δόξα τῷ Θεῷ, ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ δεχθοῦν ἕνα μεγάλο ἀριθμὸ τουριστῶν, οἱ ὁποῖοι, εὐρισκόμενοι στὰ Γιάννενα, θὰ αἰσθανθοῦν τὴν ἱκανοποίησιν ὅτι ἐπισκέπτονται μίαν ἀπὸ τὰς ὠραιότερας πόλεις τῆς Ἑλλάδος. Θέμα ἀπλῶς εἶναι ἡ ὀλοκλήρωσις τῆς ὁδοῦ Ἰωαννίνων-Ἑγουμενίτσης.

Ἐπειδὴ, ὅπως ἐτόνισα πρῖν, δὲν κατεχόμεθα ἀπὸ τοπικὸν πατριωτισμὸν ὥστε νὰ νομίζωμεν ὅτι μόνον ἡ Ἑπειρος καὶ ἡ Ἑγουμενίτσα εἶναι κατάλληλοι γιὰ νὰ πλησιάζη τὸ φέρρου-μπόουτ καὶ νὰ ἀποβιβάζη τοὺς τουρίστας, νομίζω ὅτι μόνον ὡς προσωρινὴ λύσις θὰ μποροῦσε νὰ γίνη δεκτὴ ἡ πρότασις περὶ προσεγγίσεως τοῦ φέρρου-μπόουτ εἰς τὴν Κέρκυραν. Ἀλλὰ, πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι χάριν τῆς προσωρινῆς αὐτῆς λύσεως θὰ δημιουργηθοῦν λιμάνια εἰς τὴν ΒΔ ἀκτὴν τῆς Κερκύρας, λιμάνια τὰ ὁποῖα δὲν θὰ ἔχουν κανένα ἄλλον προορισμὸν παρὰ νὰ δεχθοῦν τὰ φέρρου-μπόουτ. Ἀκόμη, οἱ εἰδικοὶ τεχνικοὶ ἐκφράζουν τὴν σκέψιν ὅτι γιὰ νὰ γίνουν τὰ λιμάνια, γιὰ νὰ γίνη ὁ δρόμος ποῦ θὰ συνδέσῃ τὸ λιμάνι τῆς Παλαιοκαστρίτσης ἢ οἰουδήποτε διάφορον τῆς Παλαιοκαστρίτσης λιμάνι ποῦ θὰ χρησιμοποιηθῇ, χρειάζεται νὰ γίνη καὶ ὁ δρόμος μέχρι τῆς πόλεως τῆς Κερκύρας. Δαπάνες, δηλαδή, τεράστιες.

Νὰ σᾶς πῶ, ὑπάρχει ὁ δρόμος Ἰωαννίνων-Ἑγουμενίτσης. Ἀλλὰ λέμε νὰ εἶναι δρόμος χρησιμοποίησιμος. Ὅταν λοιπὸν πρόκειται νὰ διατεθοῦν τέτοια τεράστια ποσά, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ διατεθοῦν, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει ἡ προοπτικὴ τῆς προσωρινότητος. Αὐτὸς εἶναι καὶ ὁ λόγος ποῦ ἐγὼ ὡς Ἑπειρώτης, ὡς Ἕλλην, ἐκφράζω τὴν γνώμην ὅτι δὲν ὑπάρχει ἄλλη λύσις παρὰ ὅτι τὸ φέρρου-μπόουτ θὰ ξεκινήσῃ ἀπὸ τὸ Πρίντεζι, ἢ τὸ Ὀτράντο, καὶ θὰ καταλήξῃ στὴν Ἑγουμενίτσαν.

Ὁ κ. Σκουρλέτης, ὁ ὁποῖος ἦτο ἐκ τῶν εἰσηγητῶν, ἐδημοσίευσε καὶ εἶπεν ὠρισμένα πράγματα περὶ Ἑπείρου. Ὑπάρχουν καὶ ἄλλοι ποῦ τὰ διάβασαν. Δὲν κάνω αὐτὴν τὴν στιγμὴν, Κύριε Πρόεδρε, ἐπιθεσιν. Ὁ κ. Σκουρλέτης φαίνεται ὅτι δὲν γνωρίζει τὴν Ἑπειρον καὶ τί προσφέρει ἡ Ἑπειρος. Διότι, ἐὰν ἐγνωρίζε τὴν Ἑπειρον, θὰ ἔπρεπε νὰ γνωρίζῃ ὁ κ. Σκουρλέτης ὅτι τὰ τελευταῖα χρόνια ἡ Ἑπειρος ἔχει τέτοιαν τουριστικὴν κίνησιν, κατ' ἀναλογίαν, ποῦ κανένα μέρος τῆς Ἑλλάδος δὲν παρουσιάζει.

Αὐτὸ τί σημαίνει; Ὅτι οὔτε ἡ Ἑπειρος οὔτε οἱ Ἑπειρωταὶ εἶναι ὅπως τοὺς ὠραματίστη ὁ κ. Σκουρλέτης, ὁ ὁποῖος θὰ ἔχη τὶς πληροφορίες του καὶ ἀπὸ τὴν Γερμανίαν καὶ ἀπὸ ὅπουδήποτε ἄλλου, ἀφοῦ ἔρχεται καὶ ἐκφράζει αὐτὲς τὶς γνώμες του ἐδῶ πέρα. Μόνον γνώμες Ἕλληνας δὲν μπορεῖ νὰ εἶναι.

Αὐτὰ ἀκριβῶς ἤθελα νὰ τονίσω καὶ νομίζω ὅτι τὸ σύνολον τῶν Ἑπειρωτῶν μ' αὐτὴν τὴν ἄποψιν συντάσσονται.

Φ. ΠΙΤΟΥΛΗΣ, Βουλευτὴς Θεσπρωτίας - Ἰωαννίνων

Κατέχομαι ἀπὸ τὸ πάθος νὰ μὴν ἐπαναλαμβάνω, οὔτε νὰ ἐπαναλαμβάνω ἑμαυτὸν. Συνεπῶς, δὲν σᾶς εὐχαριστῶ, ἀλλὰ ἐκτιμῶ δεόντως τὸ ἔργον τῆς Σχολῆς σας, τὸ ὁποῖον εἶναι ὄντως ἀξιοθαύμαστον καὶ ἡ συμβολὴ του εἰς τὴν μελέτην τῶν ἑλληνικῶν ζητημάτων ἀξία παντὸς ἐπαίνου.

Κύριοι, τεχνικοὶ διαπρεπεῖς ἀντιμετώπισαν τὸ ζήτημα εἰς πλαίσια εὐρύτατα, τὰ ὁποῖα ἐγὼ τοῦλάχιστον, καὶ πιθανὸν ἡ ἀντιπροσωπεῖα Ἑπείρου δὲν εἶχε ὑπ' ὄψιν. Ἐφантаζόμεθα ὅτι ἦταν περιορισμένα τὰ πλαίσια ἐπὶ τῶν ὁποίων θὰ γίνῃ ἡ συζήτησις καὶ δὲν εἴμεθα παρεσκευασμένοι. Πάντως, ἀναμφισβητήτως ἡ ἐκ μέρους τῶν τεχνικῶν τοποθέτησις τῶν πραγμάτων, ἀντικειμενικὴ, εὐρυτάτη, εἶναι ἀξία παντὸς ἐπαίνου. Παρὰ ταῦτα ἔχομε διαφωνίας τινὰς λεπτομερειακάς. Κύριοι, σαφῶς λέγω ὅτι εἶμαι ὑπὲρ τῆς ἀπόψεως Ἑγουμενίτης. Τοῦτο ἔχει ἀνάγκην ποιᾶς τινος δικαιολογίας.

Τί εἶναι τὸ θέμα τὸ ὁποῖον μᾶς ἀπασχολεῖ; Κύριοι, θὰ θέσωμεν ἓνα σκοπὸν πανελλήνιον, εἰς τὸν ὁποῖον πρέπει νὰ ὑποταχθῶσιν ὅλοι οἱ μερικώτεροι σκοποὶ τοπικῆς ἐξυπηρητήσεως Ἑπείρου, ἐξυπηρητήσεως Κερκύρας-Πατρῶν, ἢ οἰασδήποτε ἄλλης γωνίας τῆς γῆς. Ὁ βασικὸς σκοπὸς εἶναι τὸ νὰ στρέψωμεν πρὸς τὴν χώραν μας τὸ ρεῦμα τῶν τουριστῶν, τὸ μέχρι τῆς Ἰταλίας, καὶ ὄχι μέχρι τῆς κάτω Ἰταλίας. Αὐτὸς εἶναι ὁ βασικὸς σκοπός. Δοθέντος τοῦ σκοποῦ αὐτοῦ, πρέπει νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὰ μέσα μὲ τὰ ὁποῖα θὰ ἐπιτύχωμε τὸν σκοπὸν αὐτόν.

Εἶναι ἀναμφισβήτητον, Κύριοι, ὅτι τὸ προσφορώτερον μέσον εἶναι ἡ σύνδεσις τῆς Ἰταλίας μὲ τὴν Ἑλλάδα. Λέγοντες Ἑλλάδα ἐννοοῦμε τὴν ἡπειρωτικὴν Ἑλλάδα. Τοῦτο σαφῶς διετύπωσεν, πλὴν παρερμήνευσεν ἐν συνεχείᾳ, ὁ κ. Πρύτανις τοῦ Πολυτεχνείου εἰπὼν, κατὰ τὸν ὀρισμὸν, ὅτι πορθμεῖον εἶναι ἡ σύνδεσις μιᾶς χερσαίας ἐκτάσεως πρὸς ἑτέραν. Δὲν νομίζω ὅτι ἡ λύσις Κερκύρας ἀνταποκρίνεται πρὸς τὸν ὀρισμὸν αὐτόν. Καὶ ὄχι μόνον διότι δὲν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὸν ὀρισμὸν διαφωνῶ, ἀλλὰ καὶ διὰ

μίαν πρακτικὴν σημασίαν. Κατὰ τὴν προκήρυξιν, ἐπὶ τῆς ὁποίας υἰοθετῶ ἀπολύτως τὰς ἐπιφυλάξεις τῶν κυρίων τεχνικῶν—διότι ἦτο μία προκήρυξις-πυροτέχνημα μᾶλλον παρά προκήρυξις (δὲν θίγεστε νομίζω, Κύριοι), ἔλεγον ὅτι ὑπάρχει καὶ πρακτικὴ ἀδυναμία τῆς Κερκύρας. Διότι κατὰ τὴν διακήρυξιν, τὸ φέρρου-μπόουτ τὸ μέλλον νὰ συνδέσῃ τὴν Ἰταλίαν μὲ τὴν Ἑλλάδα διὰ τῶν ἀκτῶν τῆς Κερκύρας θὰ εἶναι χωρητικότητος 80 αὐτοκινήτων καὶ 1000 περίπου ἐπιβατῶν ἢ 800. Θὰ ἔρχωνται εἰς τὴν Κέρκυραν. Δὲν τοὺς ὑποχρεώνουμε, κύριοι, νὰ λιμνάζουν εἰς τὴν Κέρκυραν ἐπὶ διήμερον ἢ τριήμερον διὰ νὰ διαπεραιωθοῦν εἰς τὴν ἠπειρωτικὴν Ἑλλάδα μὲ τὸ ἤδη ὑφιστάμενον φέρρου-μπόουτ, χωρητικότητος 12 μόνον αὐτοκινήτων; Ἀναμφισβητήτως τοὺς ὑποχρεώνουμε νὰ ἀποτελεματώνωνται εἰς τὴν Κέρκυραν, ἔστω καὶ ἐὰν δὲν θέλουν.

Κύριοι, ἀκοῦστε, δὲν εἶναι ἀνάγκη νὰ ἐρεθίζωμεθα. Κύριοι, δὲν ἀποτελεματώνονται, ὅταν νομίζετε ὅτι δὲν πρέπει νὰ σκεπτώμεθα ποτὲ τὸν τουρίσταν, ἀλλὰ τὸν ὑποδεχόμενον αὐτόν. Τότε ὄντως δὲν ἀποτελεματώνονται, ἀλλὰ ὅταν πρέπει νὰ σκεπτώμεθα καὶ τὸν τουρίσταν, ἀποτελεματοῦνται. Διότι ὅταν ὁ τουρίστας ξεκινήσῃ ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν, μὲ ἀντικειμενικὸν σκοπὸν δὲν γνωρίζω τίνα, ἀλλ' ὡς ὑποθέσωμε τὴν Πάτραν, καὶ τὸν ὑποχρεώνωμεν νὰ μείνῃ ἐπὶ διήμερον εἰς τὴν Κέρκυραν εἶναι ἀναμφισβητήτως ἀποτελεμάτωσις, Κύριοι, διότι δὲν ὑπάρχει φέρρου-μπόουτ.

Κύριοι, συντομεύω, διὰ νὰ τελειώσωμε. Δὲν μὲ ὠθεῖ πρὸς τὴν ἀποψιν αὐτὴν καμμία ἄλλη σκέψις, πλὴν τῆς σκέψεως ὅτι ὁ βασικὸς σκοπὸς πρέπει νὰ ἐπιτευχθῆ. Πιστεύω εἰς αὐτὰ τὰ ὁποῖα εἶπα, ἀλλὰ πιστεύω καὶ εἰς μίαν ἄλλην ἀλήθειαν, Κύριοι, ὅτι οὐδεὶς κατέχει μονοπωλιακῶς τὴν ἀλήθειαν ὑπὲρ αὐτοῦ. Εἶναι ἡ γνώμη μου, συζητῶ πᾶσαν ἄλλην ἀποψιν χωρὶς νὰ διαμαρτυρηθῶ, δι' ὅ,τι εἶναι δυνατὸν νὰ εἶπη τις ἀντίθετα φρονῶν.

*Ἐχω τὴν πίστιν αὐτὴν, ὅτι πάντες ἐδῶ μέσα, πλὴν ἐλαχίστων ἑξαιρέσεων αἱ ὁποῖαι ἐστιγματίσθησαν, μὲ ἀντικειμενικότητα καὶ μὲ προοπτικὴν τὸν γενικώτερον σκοπὸν καὶ τὸ γενικώτερον συμφέρον τῆς Ἑλλάδος, θὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸ θέμα.

Ε. ΑΘΑΝΑΣΑΚΟΣ, Βουλευτὴς Θεσπρωτίας—Ἰωαννίνων

Διαπρεπεῖς τεχνικοὶ ἠσχολήθησαν μὲ τὸ θέμα τοῦ πορθμείου καὶ ἔθεσαν αὐτό, κατὰ τὴν γνώμην μου, εἰς τὴν προσήκουσαν βᾶσιν. Καὶ ὁ κ. Πρύτανις τοῦ Πολυτεχνείου τὸν ὁποῖον ἤκουσα χθές—διότι τὸν κ. Ραυτόπουλον δὲν εἶχα τὴν εὐτυχίαν νὰ εἶμαι

παρών διὰ νὰ τὸν ἀκούσω—καὶ ἄλλοι ὁμιληταὶ ἔθεσαν τὸ ζήτημα καὶ ἀπὸ ἀπόψεως σκοπῶν, ἀλλὰ καὶ μέσων. Ἄλλὰ ἀφοῦ, Κύριοι, ὁ σκοπὸς τῆς συνδέσεως τῆς χώρας μας μετὰ τὴν Ἰταλίαν διὰ πορθμείου εἶναι ἡ ἀνάπτυξις τοῦ τουριστικοῦ πνεύματος, τῆς τουριστικῆς κινήσεως, νομίζω ὅτι θὰ πρέπη νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὡς βάσις ἐκεῖνο τὸ μέτρον τὸ ὁποῖον θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ σκοποῦ. Κατὰ συνέπειαν, ἡ σύνδεσις τῆς χώρας μας μετὰ τὴν Ἰταλίαν διὰ πορθμείου θὰ πρέπη νὰ γίνῃ διὰ τοῦ συντομωτέρου τρόπου, καὶ αὐτός, νομίζομεν ἡμεῖς, εἶναι ὁ λιμὴν τῆς Ἡγουμενίτης. Βεβαίως αὐτὸ δὲν τὸ θέτομεν ἀπὸ ἀπόψεως μόνον ἠπειρωτικοῦ ἐνδιαφέροντος, ἀλλὰ τὸ θέτομεν ἀπὸ ἀπόψεως γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος, διότι ὀρθῶς—ὅπως εἶπεν ὁ ἀγαπητὸς συνάδελφος κ. Πιτούλης—ὁ κ. Πρύτανις ἔδωκε τὸν ὀρισμὸν τῆς συνδέσεως. Ἐπειδὴ ὅμως ὑπάρχουν ὠρισμένα συνθῆκαι τὰς ὁποίας δὲν ἤκουσα νὰ μνημονεύσῃ κανεὶς χθὲς καὶ αἱ ὁποῖαι ἀνάγονται εἰς τὸν τρόπον ἢ εἰς τὰ μέσα τῆς ναυσιπλοΐας πού εἶναι σήμερα, καὶ θέλω νὰ ὑπομνήσω τὸ σημεῖον ὅτι εἶναι ἀπηγορευμένη ἡ ναυσιπλοία εἰς τὰ στενὰ (διότι ἐὰν εἶχαμεν ἐλευθέραν ναυσιπλοίαν εἰς τὰ στενὰ, θὰ εἶχαμε διαφορετικὰς συνθήκας), θὰ ἦτο δυνατὸν τὸ φέρρυ-μπῶτ νὰ κινῆται διὰ τῶν στενῶν καὶ νὰ ἔχη ὡς λιμένα προσορμήσεως τὴν Κέρκυραν καὶ ἐκεῖθεν τὴν Ἡγουμενίταν, χωρὶς νὰ ἔχωμεν ἐκ τούτου τοῦ λόγου τὰς καθυστερήσεις ἢ τὰς συνθήκας πού εἶναι δημιουργημένα σήμερον.

Ἐν πάσῃ ὅμως περιπτώσει, κατὰ τὴν γνώμην μου, τὸ ὅλον οἰκοδόμημα εἰς μίαν ὑπόθεσιν θεμελιούται ἐκ τῶν λεπτομερειῶν. Θέλω νὰ θίξω λεπτομερείας τινάς, τὰς ὁποίας δὲν ἤκουσα νὰ λεχθοῦν χθὲς.

Ἐάν, κατὰ τὴν ἀντίληψίν μου, τεθῇ ὡς βάσις ὅτι ἡ σύνδεσις θὰ γίνῃ μετὰ ἕνα ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Δ. Κερκύρας, θὰ δημιουργηθῇ τὸ θέμα τῆς διακινήσεως τῶν τουριστῶν διὰ τῆς Κερκύρας εἰς ἕνα λιμάνι, διὰ νὰ διαπεραιωθοῦν εἰς τὴν Ἡπειρον. Καὶ ὁ κ. Πρύτανις τοῦ Πολυτεχνείου, ἐὰν ἐπρόσεξα καλὰ χθὲς, ὠμίλησε, ἐκτὸς τῆς Ἡγουμενίτης, καὶ δι' ἕνα λιμένα βορειότερον τοῦ λιμένος τῆς Ἡγουμενίτης. Διὰ λόγους συντομίας, ἐὰν λάβωμεν ὑπ' ὄψιν τὸν λιμένα τῆς Κερκύρας ἀπὸ τὸν ὁποῖον θὰ ἐκκινήσῃ τὸ ἕνα φέρρυ-μπῶτ, τὸ τοπικόν, διὰ νὰ μεταφέρῃ τοὺς τουρίστας πρὸς τὴν πλευρὰν τῆς Δυτικῆς Ἑλλάδος, τῆς ἠπειρωτικῆς Ἑλλάδος, ἀναμφισβητήτως ἀναγνωρίζεται ὡς πρῶτος λιμὴν ὁ ὁποῖος ὑπάρχει ὁ τῆς Σαγιαδος, διότι ὁ τελευταῖος εἶναι ὁ πρῶτος λιμὴν τῆς Ἑλλάδος ὁ ὁποῖος ἐνοῦται διὰ ἐθνικῆς ὁδοῦ μετὰ τὸν δρόμον Ἰωαννίνων—Ἡγουμενίτης καὶ μετὰ τὸν δρόμον πρὸς Ἀθήνας. Ἐκτὸς τούτου, ὅταν θέλωμεν νὰ ἐξυπηρετήσωμεν τὸν

τουρίσταν, θὰ πρέπει νὰ λάβωμεν ὑπ' ὄψιν κυρίως αὐτὸ τὸ ὁποῖον ἐπιθυμεῖ αὐτός. Ἐὰν ἔχωμεν λιμένα προσεγγίσεως τοῦ φέρρου-μπῶτ τὴν Ἑγουμενίτσαν, πιθανὸν ἀπὸ ἐκεῖ νὰ θέλῃ ἓνας νὰ ἀνεβῆ εἰς τὰ Γιάννενα, ἀκολουθῶν τὸ δρομολόγιον Ἑγουμενίτσας-Ἰωαννίνων, ἀλλὰ πιθανὸν νὰ ὑπάρχουν καὶ ἄλλοι ποὺ θὰ θέλουν νὰ πᾶνε στὴν νότιον Ἑλλάδα. Δὲν νομίζω, κατὰ συνέπειαν, ὅτι ἡμεῖς θὰ πρέπει νὰ ὀργανώσωμεν τὴν κίνησιν κατὰ τρόπον τέτοιον, ὥστε νὰ γίνεται κινήσις πρὸς μίαν κατεύθυνσιν. Δηλαδή εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ ἐπισημαίνω ὅτι, ὅταν ὁμιλῶ περὶ ἔργων ὁδοποιίας, θὰ πρέπει νὰ λάβωμεν ὑπ' ὄψιν καὶ τὸν δρόμον τὸν ἔθνικὸν ἀπὸ Ἑγουμενίτσας-Παραμυθιάς πρὸς Νικόπολιν, ὥστε νὰ δύναται ἕκαστος τουρίστας νὰ κινηθῆ ἀνάλογα μετὰ τὶς ἀπόψεις του.

Γενικώτερα, νομίζω ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἀποκλεισθῆ ἡ σύνδεσις τῆς χώρας μας μετὰ φέρρου-μπῶτ διὰ τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν, διὰ τοὺς λόγους οἱ ὁποῖοι ἐξετέθησαν χθὲς καὶ οἱ ὁποῖοι μεταβάλλουν τὴν θέσιν τοῦ θέματος. Τώρα, ἀναφορικῶς μετὰ τὸ ἕαν ἢ σύνδεσις θὰ γίνῃ μέσῳ Κερκύρας ἢ ὄχι, ἡ ἀποψὶς μας εἶναι ὅτι μετὰ τὰς σημερινὰς συνθήκας πρέπει νὰ γίνῃ ἀπ' εὐθείας μετὰ τὴν Ἑγουμενίτσαν, διότι καὶ ἐγὼ ἀποδέχομαι ὅτι οἱ τουρίσται εἰς τὴν Κέρκυραν θὰ πρέπει νὰ μείνουν ἓνα μεγάλο χρονικὸν διάστημα ἐκεῖ. Ἐὰν δὲ ὑπολογίσωμεν τὸν χρόνον ὁ ὁποῖος χρειάζεται διὰ τὴν ἀποβίβασιν εἰς τὸν λιμένα Κερκύρας, ὁ χρόνος ὁ ὁποῖος θὰ χρειασθῆ διὰ τὴν ἀποβίβασιν εἰς τὸν δυτικὸν λιμένα αὐτῆς θὰ παρατείνῃ τὸν χρόνον τοῦ ταξιδίου ἐπὶ πολὺ, καὶ νομίζω ὅτι ὁ λόγος αὐτὸς εἶναι ἀρκετὰ σοβαρὸς διὰ νὰ ληφθῆ ὑπ' ὄψιν μὴπως συντελεσθῆ εἰς τὴν μείωσιν τῆς κινήσεως αὐτῆς.

Χ. ΠΑΠΑΣΤΑΥΡΟΥ, Βουλευτὴς Θεσπρωτίας-Ἰωαννίνων

Βεβαίως δὲν εἶναι ἡ αἴθουσα αὐτὴ ἢ κατάλληλος διὰ νὰ γίνῃ ἔλεγχος σχετικῶς μετὰ τὸ ζήτημα τῆς διακηρύξεως τῆς δημοπρασίας διὰ τὸ φέρρου-μπῶτ. Θεωρῶ ὑποχρέωσίν μου νὰ θέσω ὑπ' ὄψιν σας καὶ ὑπ' ὄψιν αὐτῶν ποὺ θὰ διαβάσουν τὰ πρακτικὰ τῶν συσκέψεών μας, ὅτι ὑπῆρξε σφάλμα τῆς Κυβερνήσεως νὰ ἀφήσῃ τὴν κρίσιν εἰς τὴν «ἀγοράν», δηλαδή ν' ἀφήσῃ σὲ κεῖνον ὁ ὁποῖος θὰ ἀναλάβῃ τὴν διαπόρθμευσιν τῶν τουριστῶν ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν πρὸς τὴν Ἑλλάδα, νὰ κρίνῃ ποιὸς εἶναι ὁ κατάλληλος λιμὴν ποὺ πρέπει νὰ ἐπιβιβάζωνται, ποῦ πρέπει νὰ ἀποβιβάζωνται καὶ ποιὸς εἶναι οἱ οἰκονομικοὶ ὅροι καὶ συντελεσταὶ οἱ ὁποῖοι θὰ ὑπαγορεύσουν τὸ συμφέρον του καὶ τὴν τοποθέτησιν τοῦ φέρρου-μπῶτ. Αὐτὸ τὸ θέμα ἔπρεπε νὰ ἔχῃ λυθῆ κατ'

άρχην από τὴν Κυβέρνησιν. Νὰ ἐξετάσῃ καὶ τοὺς εἰδικούς τοὺς ὁποίους ἔχει, νὰ ἐλεγχθῆ τὸ θέμα ἀπὸ ἀπόψεως τουριστικῆς καὶ ἀπὸ ἀπόψεως οἰκονομικῆς καὶ ἀπὸ ἀπόψεως τοπικῆς (ἐὰν θέλετε νὰ δεχθοῦμε κ' αὐτὸ ὡς ἓνα παράγοντα), νὰ ἐξετάσῃ καὶ αὐτοὺς τοὺς ὅρους καὶ αὐτὲς τὶς προϋποθέσεις καὶ ὕστερα νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν διακήρυξιν βάσει μιᾶς σαφοῦς καὶ συγκεκριμένης μελέτης οἰκονομικῆς, τουριστικῆς καὶ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἐξυπηρετούσης τὸν τουρισμόν. Αὐτὸ τὸ θέμα τὸ ἀπέφυγε καὶ δὲν ξέρω γιατί τὸ ἀπέφυγε. Δὲν θέλω νὰ δώσω χαρακτηρισμόν ὅτι ἡ ἀποφυγὴ του ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι ὑπάρχουν πιέσεις ἀπὸ πολλὰς πλευρᾶς.

Τὸ θέμα τῆς δρομολογήσεως ἑνὸς φέρρου-μπῶτ εἶναι κατ' ἐξοχὴν θέμα μελέτης εἰδικῶν. Ἐμεῖς δὲν ἔχουμε εἰδικότητα νὰ τὸ χειρισθοῦμε.

Ὅταν ἀνεκίνησα τὸ θέμα αὐτὸ εἰς τὴν Βουλὴν, τὸ 1956, εἰς σχετικὴν ἀναφορὰν τοῦ Δήμου Ἰωαννίνων καὶ τοῦ Δήμου Ἡγουμενίτσας, ἐξέθεσα τὰς ἀπόψεις μου γενικώτερα μὲ τὸ πρῖσμα τοῦ μου ἐπέτρεψεν ἡ λογικὴ τῆς τοποθετήσεως τοῦ θέματος, καὶ εἶπα ὅτι δὲν ὑπάρχει ἄλλη λύσις γιὰ τὸ φέρρου-μπῶτ διὰ τὴν σύνδεσιν Ἑλλάδος-Ἰταλίας, ἀπὸ τὰς ἀκτᾶς τῆς Κερκύρας μὲ τὰς ἀκτᾶς τῆς Ἰταλίας, διότι ἐκεῖ στηρίζονται δύο βασικαὶ προϋποθέσεις, αἱ ὁποῖαι τίθενται διὰ κάθε σύνδεσιν μὲ φέρρου-μπῶτ: «Σύντομος χρόνος καὶ μικρὸ εἰσιτήριον».

Κατὰ τὴν διαδρομὴν ὅμως τοῦ χρόνου ἀνέκυψαν δυσχέρειαι καὶ δυσκολίαι, αἱ ὁποῖαι εἶναι πράγματι ἐξεταστέαι ἀλλὰ καὶ σοβαραί. Τὸ Ἐπιτελεῖον τῶν Ναυτικῶν, τὸ ὁποῖον ἔκανε σχετικὴν μελέτην, ὅπως ἐδιάβασα καὶ εἰς τὰς ἐφημερίδας καὶ ὅπως ἀνεκοίνωσε καὶ ὁ Ὑπουργὸς τῆς Προεδρίας Κυβερνήσεως εἰς ἄλλην ἐπερώτησίν μου συζητηθεῖσαν τὸν Νοέμβριον, προέβαλεν ἓνα σοβαρώτατον κώλυμα, τὸ ὅτι δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ προσόρμισις τοῦ φέρρου-μπῶτ εἰς Ἡγουμενίτσαν κατὰ 30% τῶν πλόων του. Δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ προσόρμισις, λόγῳ τῶν καιρικῶν συνθηκῶν, ἀνευ μηχανικῶν ἔργων. Βέβαια αὐτὸ εἶναι ἓνα σοβαρὸ μειονέκτημα. Ἐπίσης μειονέκτημα σοβαρώτατον εἶναι διὰ τὸν καθορισμόν τοῦ λιμένος προσορμίσεως τῆς Δ πλευρᾶς τῆς Κερκύρας καὶ τὸ ὅτι ἐπεμβαίνει καὶ ἓνας ἄλλος παράγων. Ὁ χρόνος ἀπὸ 8 ὥρας τοῦλάχιστον, ἂν μὴ ἀπὸ 12 ὅπως ἐξέθεσεν συνάδελφός μου ἐξ Ἰωαννίνων εἰς μίαν σύσκεψιν Ἡπειρωτικὴν, χρόνος ἐπιβιβάσεως εἰς τὴν Ἰταλίαν, ἀποβιβάσεως εἰς τὰς δυτικὰς ἀκτᾶς τῆς Κερκύρας, ἐπιβιβάσεως εἰς τὴν Κέρκυραν, ἀποβιβάσεως εἰς τὴν Ἡγουμενίτσαν. Δηλαδή σοβαρὸν μειονέκτημα διὰ τὴν σύνδεσιν μόνον μὲ τὴν Κέρκυραν εἶναι καὶ ὁ μακρὸς χρόνος διὰ τὰς διαδοχικὰς αὐτὰς ἐπιβιβάσεις καὶ ἀποβιβάσεις.

Εἰς τὴν Ἠπειρωτικὴν σύσκεψιν, ἣ ὁποία ἐγίνε προχθές, ἐπρότεινα τὴν ἐξῆς λύσιν, διότι ἐξυπηρετεῖ καὶ τὴν Ἠπειρον, καὶ τὴν Κέρκυραν καὶ τὸν Τουρισμόν: νὰ γίνουιν δύο λιμένες προσορμησεως, εἰς εἰς τὴν δυτικὴν πλευρὰν τῆς Κερκύρας καὶ εἰς εἰς τὴν Ἠγουμενίτσαν. Τὸ δυσπρόστατον αὐτὸ τῶν λιμένων ἔχει τὴν ἐξῆς πρακτικὴν ἄποψιν: Πρῶτον, ὅσοι ἐκ τῶν τουριστῶν θέλουιν νὰ μείνουιν εἰς τὴν Κέρκυραν, νὰ μὴν ὑποβάλλωνται εἰς τὴν ὑπόλοιπον διαδρομὴν τῶν 3 ἢ 4 ὥρων μέχρι τῆς Ἠγουμενίτσας. Δεύτερον, νὰ μὴν ὑποβάλλωνται εἰς τὸν κόπον νὰ κάνουιν νέαν διαδρομὴν ἀπὸ Ἠγουμενίτσας εἰς τὴν Κέρκυραν, καὶ αὐτὸ εἶναι ἕνας πρόσθετος κόπος καὶ μία πρόσθετος ταλαιπωρία διὰ τοὺς τουρίστας. Τί θὰ γίνεταί με αὐτούς; Θὰ ἀποβιβάζωνται εἰς τὴν Παλαιοκαστρίτσαν. Θέλουιν οἱ μισοί, θέλουιν ὅλοι, θέλουιν ἕνα μικρὸν ποσοστόν, ὅσοι θέλουιν ἀκριβῶς τὴν Κέρκυραν θὰ ἀποβιβάζωνται ἐκεῖ. Οἱ ὑπόλοιποι ὅμως, ὅσοι ἔχουιν ἀνάγκην καὶ ἐπιθυμοῦν νὰ δοῦν τὴν ἄλλην Ἑλλάδα, θὰ ἀποβιβάζωνται εἰς τὴν Ἠγουμενίτσαν. Εἶναι ἡ ὠραιότερα λύσις ἡ ὁποία μπορεῖ νὰ ἐξυπηρετήσῃ καὶ τὴν Κέρκυραν καὶ τὴν Ἠγουμενίτσαν καὶ γενικώτερα τὸν Τουρισμόν.

Ἄλλην λύσιν δὲν εὐρίσκω ἣ ὁποία νὰ ἱκανοποιῇ καὶ τὴν τοπικὴν φιλοτιμίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐξυπηρετήσῃ τῶν τουριστῶν. Δὲν εὐρίσκω, ἀγαπητοὶ φίλοι, καμμίαν. Ὅτι θὰ ἔρχωνται εἰς τὴν Ἠγουμενίτσαν, δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, διότι εἰς τὴν Πάτραν ἀποκλείεται, ὅπως δὴποτε. Ἄλλὰ μπορούμε ν' ἀφήσωμε καὶ τὴν ὠραιότεραν προθήκην τῆς χώρας μας, τὴν Κέρκυραν, μπορούμε νὰ τὴν ἀφήσωμε ἀνικανοποίητη, ὅταν μάλιστα αὐτὴ πρῶτη προεβλήθη καὶ ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους πλοιοκτῆτας, οἱ ὅποιοι θέλουιν νὰ τοποθετήσουιν τὸ φέρρυ-μπῶτ; Μπορούμε νὰ τὴν ἀφήσωμε ἀνικανοποίητον; Δὲν μᾶς ἐπιτρέπεται νὰ τὸ κάνουμε. Θὰ τὴν ἱκανοποιήσωμεν, ὄχι βέβαια ἀπολύτως, διότι δὲν προσφέρονται ὅλοι οἱ ὅροι ὑπὲρ αὐτῆς. Θὰ τὴν ἱκανοποιήσωμεν ἐν μέρει.

Νομίζω λοιπὸν ὅτι τὸ θέμα τῆς τοποθετήσεως τοῦ φέρρυ-μπῶτ δύναται νὰ λυθῇ μόνον με τοὺς δύο λιμένας. Παλαιοκαστρίτσας-Ἠγουμενίτσας. Οἱ εἰδικοὶ περὶ τὰ θέματα αὐτὰ φαντάζομαι ὅτι θὰ τὰ ἐξετάσουιν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς εἰς ὅλας τὰς λεπτομερείας, οὕτως ὥστε νὰ καταλήξουιν εἰς μίαν λύσιν, τὴν ὁποίαν ἡ Κυβέρνησις πρέπει νὰ υἱοθετήσῃ. Καὶ μετὰ τὴν υἱοθέτησιν τῆς λύσεως αὐτῆς πρέπει νὰ προβῇ εἰς τὴν προκήρυξιν διαγωνισμοῦ. Ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον ἐγίνε σήμερα, τὸ βρῖσκω τελείως παράτολμον καὶ ἀπραγματοποίητον. Διότι εἶναι παράξενον ὁ πλοιοκτῆτης νὰ καθορίσῃ ποῖον θὰ εἶναι τὸ λιμάνι τὸ κατάλληλον εἰς τὸ ὁποῖον θὰ ἔλθῃ τὸ φέρρυ-μπῶτ.

Θὰ ἤθελα ὀλίγα τινὰ νὰ εἶπω διὰ τὸν τουρισμόν. Γιὰ νὰ

ένισχυθῆ ὁ τουρισμὸς εἰς τὴν Ἡπειρον μὲ τὸ φέρρου-μπῶτ, πρέπει νὰ βελτιωθῆ ὁ δρόμος Ἰωαννίνων-Ἡγουμενίτσας. Καὶ ὄχι μόνον αὐτός, ἀλλὰ καὶ ὁ δρόμος Ἰωαννίνων-Θεσσαλίας. Διότι δι' ἡμᾶς τοὺς Ἕλληνας καὶ διὰ τὸν τουρισμὸν ὡς ἐπιχείρησιν δὲν εἶναι ὀρθὸν νὰ λέμε ὅτι θὰ τὸν ἀφήνωμεν ἐλεύθερον τὸν τουρίσταν νὰ πηγαίνει ὅπου θέλει. Αὐτὸ ὡς ἀρχὴ θὰ τηρῆται. Ἀλλὰ πρέπει νὰ γίνεται μιὰ καθοδήγησις, καὶ ἡ καθοδήγησις πρέπει νὰ γίνεται κατὰ τέτοιον τρόπον, ὥστε ὁ τουρίστας νὰ μπορῆ προσηλυτιζόμενος, ἂν μοῦ ἐπιτρέπεται ἡ ἔκφρασις, νὰ μπορῆ νὰ περιέρχεται τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς χώρας, διὰ νὰ ἀφήνῃ περισσότερα εἰς τὸν τόπον. Τὸ μεγαλύτερον μέρος θὰ τὸ διέλθῃ ἂν καθορίζεται ὡς διαδρομὴ ὁ κύκλος τὸν ὁποῖον καὶ εἰς τὴν Βουλὴν τοῦ 1956 καθώρισα, δηλαδὴ ἡ διαδρομὴ Ἡγουμενίτσας πρὸς Ἰωάννινα-Μετέωρα-Θεσσαλίαν-Βοιωτίαν-Ἀττικὴν - Πελοπόννησον καὶ διὰ τῶν Πατρῶν—πρὸς ἰκανοποίησιν τοῦ ἀξιότιμου κυρίου Προέδρου τῆς συσκέψεως — διὰ τῶν Πατρῶν θὰ διαπεραιώνονται ἀπὸ Ρίον εἰς Ἀντίρριον καὶ ἐκεῖθεν εἰς Μεσολόγγιον, Ἀγρίνιον, Ἄρταν, Πρέβεζαν, Παραμυθιά, Ἡγουμενίτσαν. Ἐκεῖ θὰ καταλήγουν πάλιν. Εἶναι ὁ ὠραιότερος κύκλος διὰ τὸν Τουρίσταν καὶ ὁ πολυτιμώτερος καὶ ὁ πλέον ἀποδοτικὸς διὰ τὴν χώραν μας.

Α. ΔΕΡΔΕΜΕΖΗΣ, Βουλευτὴς Θεσπρωτίας—Ἰωαννίνων

Ἐπιθυμῶ ἐξ ἀρχῆς νὰ δηλώσω ὅτι ὅσα θὰ εἶπω—φαντάζομαι ὅτι καὶ ὄλοι οἱ συνάδελφοι ἐξ Ἡπείρου—θὰ τὰ εἶπω οὐχὶ ἐκ τοπικιστικοῦ συμφέροντος, ἀλλὰ πρὸ παντὸς ἀπὸ γενικοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ μόνον. Διότι δὲν τὸ θεωρῶ ὡς τοπικιστικὸν τὸ θέμα τοῦ φέρρου-μπῶτ, ἀλλ' ὡς γενικόν, διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ὁποῖου ὄλοι εἶμαι βέβαιος ὅτι ἐνδιαφερόμεθα καὶ πρέπει νὰ ἐνδιαφερώμεθα. Ἡ χώρα μας στηρίζει μεγάλας ἐλπίδας εἰς τὸν τουρισμὸν διὰ τὴν εὐημερίαν τοῦ λαοῦ τῆς καὶ ἐλπίζω ὅτι ὄλοι εἰς τὴν αἴθουσαν ταύτην, λόγῳ καὶ τῆς ἱερότητος καὶ τῆς ἀποστολῆς τῆς αἰθούσης ὡς καθαρῶς ἐπιστημονικῆς, θὰ πρέπη νὰ τὸ ἀντιμετωπίσωμεν ὑπὸ γενικώτερον πνεῦμα.

Οἱ ὄροι, κύριοι, οἱ ὁποῖοι πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν καὶ νὰ ἐπικρατήσουν διὰ τὴν τοποθέτησιν τοῦ φέρρου-μπῶτ δὲν πρέπει νὰ ἐξευρεθοῦν ἐκ τῶν ὑστέρων. Ὑπάρχουν βασικοί, γενικῶς παραδεδεγμένοι, πού πρέπει νὰ γίνουν δεκτοὶ ἀπὸ ὄλους μας καὶ στὴν προκειμένη περίπτωσι, καὶ λυποῦμαι πάρα πολὺ διότι ἐνῶ θὰ εἶχε μεγαλυτέραν ἀξίαν ἂν ἡ συζήτησις αὐτὴ εἶχε γίνῃ προτοῦ τεθῆ τέτοιο θέμα—ἀπὸ ποῦ δηλαδὴ θὰ λειτουργήσῃ τὸ

φέρρου-μπώτ—καί καλλίτερα ἀποτελέσματα, παρὰ σήμερον, ὅπου εἶναι δυνατὸν νὰ κατηγορηθοῦμε ὅλοι μας ὅτι δὲν ἔχομεν τὴν ἀντικειμενικότητα τὴν ὁποίαν ἔπρεπε νὰ εἴχομεν.

Οἱ καθηγηταὶ διδάσκουν ὅτι ἡ στενωτέρα λωρίδα ἀπὸ τὴν ὁποίαν περνᾷ τις ἀπὸ ἀκτὴν σὲ ἀκτὴν καὶ ἑνώνει τὴν μίαν ξηρὰν μὲ τὴν ἑτέραν εἶναι τὸ πορθμεῖον. Ἐπομένως αὐτὴ ἡ πραγματικότης θέτει τὴν βᾶσιν ποῦ θὰ πρέπη νὰ περάσῃ τὸ φέρρου-μπώτ, ἐκεῖ ποῦ εἶναι τὸ στενωτέρον σημεῖον τουλάχιστον, Ὁ ταξιδιώτης, τουρίστας (καὶ πολλοὶ ἀπὸ σᾶς θὰ ἔχουν κάμει τὸν τουρίστα κατὰ τὰ προηγούμενα χρόνια) θέλει πάντοτε ἄνετο, ταχύ ταξίδι καὶ οἰκονομικόν. Αὐτὴν τὴν λύσιν, ὄχι ἐπειδὴ συμπίπτει ἐμεῖς οἱ ἠπειρώται νὰ εὐρισκώμεθα εἰς μίαν τέτοιαν προνομιακὴν θέσιν, ἐκ τῆς φύσεως, πλησιέστερον ἀπὸ ἠπειρωτικῆς πλευρᾶς πρὸς τὴν Ἰταλίαν, τὴν δίδει ἡ Ἡγουμενίτσα. Εἰς Ἡγουμενίτσαν λοιπὸν πρέπει νὰ δρομολογηθῇ τὸ φέρρου-μπώτ καὶ οὐδαμοῦ ἄλλοῦ. Αὐτὴ θὰ εἶναι ἡ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἐξυπηρετικωτέρα λύσις. Ἀλλὰ ἀκόμη, κύριοι, ἤθελα νὰ εἴπω ὅτι ἔχει μίαν ἱστορίαν τὸ θέμα αὐτὸ τὸ ὁποῖον συζητοῦμε. Παλαιότερον εἶχεν ἀποφασισθῇ εἰς μίαν σύσκεψιν τῆς Γενεύης, τῇ εἰσηγήσει τοῦ Τουρισμοῦ (δὲν γνωρίζω ἐὰν ὁ κ. Ἀγαθοκλῆς ἐξεπροσώπησε τότε τὴν Ἑλλάδα) ἡ δρομολόγησις τοῦ φέρρου-μπώτ εἰς τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν, δηλαδὴ Πρίντεζι-Πάτραι. Ὅταν ὁμως εἶδε τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος αὐτὴ ἡ ἀπόφασις καὶ ὡς ἦτο ἐπόμενον προκάλεσε τὰς διαμαρτυρίας τῶν πάντων, τότε ἐγένοντο πάλιν συσκέψεις, συσκέψεις μάλιστα μεταξὺ τῶν κοινοβουλευτικῶν μελῶν πολλῶν περιοχῶν, τοῦ Ὑπουργοῦ Προεδρίας καὶ τοῦ Γεν. Γραμματέως Τουρισμοῦ κ. Φωκᾶ εἰς τὴν Βουλὴν καὶ μετὰ μακρὰς συζητήσεις ἀπεφασίσθη ἡ δρομολόγησις τοῦ φέρρου-μπώτ νὰ γίνῃ ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν, Πρίντεζι εἰς Ἡγουμενίτσαν. Καὶ αὐτὴ ἡ ἀπόφασις εἶχε ληφθῇ ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν ἀνευ ἐπηρεασμῶν καὶ ἀνευ πιέσεων. Σήμερον βλέπομεν πάλι νὰ τίθεται θέμα δρομολογήσεως τοῦ φέρρου-μπώτ ἐξ ἀρχῆς καὶ λέμε ἀπὸ ποῦ θὰ ἀρχίσωμεν καὶ ποῖον λιμένα θὰ προτιμήσωμεν, ἐνῶ τὰ πράγματα εἶναι φανερά καὶ καθαρὰ. Ὅπως εἶπον, οἱ ὄροι οἱ ἐπιστημονικοὶ δὲν θὰ τεθοῦν σήμερον ἀλλὰ ὑπάρχουν. Ποῖον εἶναι τὸ στενωτέρον μέρος, ποῖον εἶναι τὸ πλησιέστερον μέρος τὸ ὁποῖον ἑνώνει τὰς δύο ξηρᾶς; Αὐτὸ θὰ πρέπη νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν καὶ αὐτὸ εἶναι ἡ Ἡγουμενίτσα. Παρεμβάλλεται ὁμως μεταξὺ τῶν δύο ξηρῶν (Πρίντεζι-Ἡγουμενίτσης) ἡ νῆσος Κέρκυρα. Δὲν δυνάμεθα νὰ τὴν ἀγνοήσωμεν ἐὰν θέλωμε νὰ εἴμεθα ἀντικειμενικοί, διότι αὐτὴ ἀπὸ πλευρᾶς τουριστικῆς εἶναι ἡ μόνη καὶ καθ' ὅλοκληρίαν καὶ ἐν τῷ συνόλω της ἡ κατ' ἐξοχὴν τουριστικὴ χώρα. Αὐτὴ προσελκύει, αὐτὴ εἶναι καὶ εἰς τὸ

ἐξωτερικὸν πρὸ γνωστῆ ἀπὸ πλευρᾶς τουριστικῶν τοπιῶν καὶ γενικωτέρας ἐξυπηρητήσεως τοῦ τουρισμοῦ. Δι' αὐτὸν τὸν λόγον, τόσον ἐγώ, ὅσον καὶ ὁ κ. Παπασταύρου συμπίπτομεν εἰς τὴν ἀντίληψιν αὐτὴν, ὅτι δηλαδὴ πρέπει νὰ γίνῃ ἡ δρομολόγησις ἀπὸ τὸ Πρίντεζι μὲ τέρμα τὴν Ἡγουμενίτσαν καὶ μὲ ἐνδιάμεσον σταθμὸν ὄχι τὴν Παλαιοκαστρίτσαν ἀλλὰ τὴν Λευκίμμην. Νομίζω δὲ ὅτι καὶ ὁ κ. Λύχνος, συνάδελφος τῆς Κερκύρας, εἰς τὴν συζήτησιν τὴν ὁποίαν εἶχαμεν εἰς τὴν Βουλὴν εἶχε δεχθῆ αὐτὴν τὴν ἀπόφασιν. Διότι πράγματι, ὅταν θέλῃ νὰ ἔλθῃ καὶ ἐπισκεφθῆ τὴν Κέρκυραν ὁ τουρίστας, θὰ εἶναι τραγικὸν νὰ τὸν ὑποχρεώσωμεν νὰ ἔλθῃ εἰς τὴν Ἡγουμενίτσαν πρῶτον καὶ μετὰ ταῦτα νὰ φθάσῃ εἰς τὴν Κέρκυραν. Ἡ ἀποψις τῶν ἀφιχθέντων Ἡπειρωτῶν καὶ Κερκυραίων, οἱ ὁποῖοι λένε τὸ φέρρου-μπῶτ νὰ σταματᾷ εἰς Παλαιοκαστρίτσαν καὶ ἄλλο φέρρου-μπῶτ νὰ φθάνῃ εἰς τὴν Ἡγουμενίτσαν, δὲν μὲ εὐρίσκει σύμφωνον. Διότι, ὅταν πάλι θὰ θέλῃ κανεὶς νὰ διαπεραιωθῆ εἰς Πελοπόννησον καὶ τὴν ὑπόλοιπον Ἑλλάδα, ὁ τουρίστας θὰ πάρῃ ἄλλο φέρρου-μπῶτ εἰς τὸ Ρίον. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ὑποβάλωμεν τὸν τουρίσταν εἰς μίαν τέτοιαν ταλαιπωρίαν καὶ ἀσφαλῶς δὲν θὰ τοῦ εἶναι εὐχάριστον νὰ ἀλλάξῃ τρία φέρρου-μπῶτ.

Ἐπομένως, τὸ θέμα θὰ πρέπει νὰ τὸ κυττάξωμεν, ἐὰν θέλωμεν νὰ βοηθήσωμεν τὴν Ἑλλάδα καὶ αὐτὸν τὸν τόπον μας καὶ τὸν τουρισμὸν, ἀπὸ τῆς γενικῆς αὐτῆς σκοπιᾶς, ἵνα οὕτω δημιουργήσωμεν συνθήκας καὶ πολλὰς ἐλπίδας εὐημερίας, διότι θὰ θελήσῃ νὰ ἔλθῃ ὅλος ὁ κόσμος νὰ μᾶς ἐπισκεφθῆ, λόγῳ τῆς παλαιᾶς μας ἱστορίας καὶ τῶν μνημείων ποὺ ἔχουν ἀφήσει οἱ πρόγονοί μας, ἀφοῦ θὰ τοῦ ἔχωμεν ἐξασφαλίσει εὐνοϊκὰς συνθήκας ταξιδίου. Γι' αὐτὸν τὸν λόγον παρακαλῶ ὅλους νὰ σκεφθοῦν κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, γενικά, καὶ εἶμαι βέβαιος πῶς τελικὰ ἔτσι θὰ σκεφθοῦν τὸ θέμα ὡς καθαρῶς ἐθνικόν, καὶ ὄχι ὡς ἐνδιαφέρον τὰς τοπικὰς μόνον περιφερείας καὶ μόνον αὐτάς. Ἐμεῖς οἱ Ἡπειρώται θέλομεν καὶ ἀπὸ ὅλους τοὺς ἄλλους Ἕλληνας νὰ θελήσουν νὰ μὴ διαστρεβλώσουν καὶ ἀντιδράσουν στὸ μέτρον αὐτὸ ποὺ θὰ ὠφελήσῃ καὶ τὴν Ἡπειρον, διότι ὅσον καὶ ἂν κάμνουν ἀντίδρασιν δὲν θὰ ἐπιτύχουν καὶ τὸ μέλλον θὰ τοὺς καταδικάσῃ. Ὅπως εἶπον, ὁ τουρίστας θὰ θελήσῃ τὸν φθηνότερον, τὸν συντομώτερον δρόμον. Ἐπομένως, ἐὰν παρ' ἐλπίδα δὲν δρομολογηθῆ τὸ φέρρου-μπῶτ δι' Ἡγουμενίτσαν, θὰ βλάψουν οἱ ἀντιδρῶντες τὸν τόπον καὶ τὴν Ἑλλάδα, καὶ δὲν θὰ εἶναι δυνατὸν—διότι εἶναι ἡ δύναμις τῶν πραγμάτων ποὺ ἐνισχύει αὐτὴν τὴν γραμμὴν—νὰ εἰσακουσθοῦν. Ἐκτὸς ἐὰν θέλουν νὰ ἀποτύχῃ ὁ Τουρισμὸς, τότε ἂς ἐπιδιώξουν νὰ εἰσηγηθοῦν ἄλλες

λύσεις. Εἰς αὐτὸ τὸ σημεῖον δὲν θὰ βροῦν ὑποστηρικτὰς καὶ πιστεύω ὅτι ἔτσι τελικῶς θὰ ὀρισθῆ ἡ γραμμὴ τοῦ φέρρου-μπῶτ καὶ σ' αὐτὸ τὸ συμπέρασμα θὰ φθάσῃ αὐτὴ ἡ συνεδρίασις, δηλαδὴ: Πρίντζι-Ἡγουμενίτσα, μὲ ἐνδιάμεσον σταθμὸν τὴν Λευκίμην τῆς Κερκύρας. Ὡς πρὸς τὸ ἀτυχὲς περιστατικὸν τῶν ἐκτοξευθεισῶν ὕβρεων ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Ξενοδοχειακοῦ Ἐπιμελητηρίου κατὰ τῆς Ἡπείρου δὲν θέλω ἀπαντῶν νὰ δώσω τὴν ὀξύτητα τὴν ὁποῖαν ἔδωσεν ἄλλος συνάδελφος καὶ δὲν θὰ ἐπαναλάβω τὰ ἴδια, καὶ τοῦτο διότι εἴμεθα τέτοιοι νομίζω ἐκ τοῦ παρελθόντος καὶ τοῦ παρόντος οἱ Ἡπειρώται εἰς ἔργα, ὥστε δὲν φοβούμεθα τὰς ὕβρεις οἰουδήποτε, οὔτε μᾶς ἐνδιαφέρει ἐὰν μᾶς ὕβρισεν. Τοιαύτας ὕβρεις τὰς ἐπιστρέφομεν εἰς αὐτὸν ποῦ τὰς ἐξετόξευσεν.

Τελειῶνων τὴν ὁμιλίαν μου ζητῶ ἀπὸ ὅλους νὰ δεχθῆτε τὴν λύσιν αὐτῆ, διότι αὐτὴ ἐξυπηρετεῖ περισσότερο τὴν Ἑλλάδα. Ἄλλωστε ἡ πραγματικότης εἶναι ὑπὲρ τῆς λύσεως αὐτῆς, οἰαδήποτε δὲ ἀντίδρασις νομίζω ὅτι δὲν θὰ ἐπιτύχῃ, ἐκτὸς ἐὰν δὲν θέλωμεν νὰ προαγάγωμεν τὸν τουρισμὸν καὶ ἐπιδιώκωμεν νὰ ἐξυπηρετήσωμεν τὰ συμφέροντα τῶν ὀλίγων ἐφοπλιστῶν.

Γ. ΛΥΧΝΟΣ, Βουλευτὴς Κερκύρας

Δυστυχῶς, εἶμαι καὶ ἐγὼ βουλευτὴς. Καὶ ἐφ' ὅσον ἡ Σχολὴ ἔκανε τὸ λάθος νὰ ἐπιτρέψῃ νὰ ξεφύγῃ ἡ συζήτησις ἀπὸ τὸ καθαρῶς ἐπιστημονικὸν ἐπίπεδον εἰς τὸ πολιτικόν, εἴσθε ὑποχρεωμένοι νὰ ὑποστῆτε καὶ ἐμᾶς.

Κύριε Πρόεδρε, ὅταν ὠμίλησα περὶ πολιτικοῦ ἐπιπέδου, δὲν ὠμίλησα περὶ ἀγῶνος ἢ μάχης μεταξὺ Κυβερνήσεως καὶ Ἀντιπολιτεύσεως. Ὁμίλησα ὁμως περὶ τῆς πολιτικῆς ἀνάγκης τὴν ὁποῖαν ἤδη αἰσθανόμεθα ἡμεῖς οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν διαφόρων περιφερειῶν, οἱ ὁποῖες ἐρίζουν περὶ τὸ φέρρου-μπῶτ, νὰ ὑποστηρίξωμεν ὁ καθένας τὴν περιφέρειάν του.

Κύριοι, βέβαια δὲν πρόκειται νὰ εὐχαριστήσω τοὺς συναδέλφους τῆς Ἡπείρου οἱ ὁποῖοι κατὰ ἓνα τρόπον θὰ ἠθελαν νὰ διαγράψουν τὴν Κέρκυραν ἀπὸ τὸν χάρτην τῆς Ἑλλάδος, καὶ δὴ ἀπὸ τὰς δυτικὰς πύλας τῆς Ἑλλάδος. Δὲν φοβοῦμαι ὅτι θὰ γίνῃ ἓνας τουρισμὸς, ἢ ὅτι θὰ γίνῃ ἓνα ρεῦμα τουρισμοῦ ἀπὸ τὴν Εὐρώπην πρὸς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἡ Κέρκυρα νὰ μείνῃ ἔξω ἀπὸ τὸ ρεῦμα. Ἐὰν κάνετε ἓνα φέρρου-μπῶτ τὸ ὁποῖον νὰ πηγαίνει ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν εἰς τὴν Ἡγουμενίτσαν, εἶμαι βέβαιος ὅτι οἱ τουρίσται, οἱ περισσότεροι, ἐὰν δὲν κάμουν μιὰ συμμορία διὰ νὰ ἀναγκάσουν τὸν πλοίαρχον νὰ τοὺς κατεβάσῃ στὴν Κέρκυραν,

θὰ πέσουν αὐτοὶ στὴ θάλασσα διὰ νὰ ἴδουν αὐτὸ τὸ μέρος, τὸ περίφημον ὡς τουριστικὸν μέρος τῆς Ἑλλάδος.

Ἄλλὰ, Κύριοι, παρηκολούθησα τὴν χθεσινὴν πράγματι ἐπιστημονικὴν συζήτησιν. Σήμερα, στὴν ἀρχὴν, δὲν ἤμουν εἰς θέσιν νὰ παρευρεθῶ καὶ ν' ἀκούσω. Νομίζω ὅτι τὸ συμπέρασμα τὸ ὁποῖον ὅλοι μας ἐβγάλαμεν εἶναι ὅτι τὸ πορθμεῖον αὐτὸ πρέπει νὰ ἔχη τὸ συντομώτερον θαλάσσιον ταξίδι καὶ συνεπείᾳ αὐτῆς τῆς ἀνάγκης ὅλοι οἱ ἀγορηταί, οἱ περισσότεροι ἀπὸ αὐτοὺς τοῦλάχιστον, οἱ εἰδικώτεροι ἀπ' αὐτοὺς, συνέστησαν τὸ φέρρου-μπῶτ νὰ εἶναι Ἰταλία-δυτικαὶ ἀκταὶ Κερκύρας καὶ φέρρου-μπῶτ Κερκύρας-Ἡγουμενίτσας. Ἄλλὰ ἐμεῖς οἱ ἄλλοι, ὡς μὴ ὄντες ἐπιστήμονες καὶ βλέποντες τὰ πράγματα ἀπὸ ἄλλων ἀπόψεων, φοβοῦμαι ὅτι παρασυρόμεθα ἀπὸ τὴν ἀδυναμίαν νὰ πιστεύωμεν ὅτι εἶναι δυνατόν νὰ δέσωμεν τοὺς τουρίστας καὶ νὰ τοὺς μεταφέρωμεν ἐκεῖ πού ἐμεῖς ἐπιθυμοῦμεν, πρὸς τὴν κατευθυνσιν τὴν ὁποίαν ἐμεῖς νομίζομεν ὅτι συμφέρει, εἰς τὴν τάδε περιφέρειαν ἢ εἰς τὴν τάδε πόλιν.

Κύριοι, εἶναι μέγα εὐτύχημα τὸ ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἔκανε τὴν διακήρυξιν τοῦ διαγωνισμοῦ διὰ τὸ φέρρου-μπῶτ, καὶ νομίζω ὅτι δὲν ἔχουν δίκαιον ἐκεῖνοι πού κακίζουσιν τὴν διακήρυξιν αὐτήν. Ἡ ἐπιστήμη πολλὰ μπορεῖ νὰ λέγη, ἡ πολιτικὴ ἐπίσης μπορεῖ νὰ λέγη, ἀλλὰ οὔτε ἐπιστήμη, οὔτε πολιτικὴ θὰ ὑπῆρχεν ἐὰν δὲν ὑπῆρχαν οἱ ἄνθρωποι τῆς πράξεως, οἱ ὁποῖοι πρόκειται νὰ ἐφαρμόσουν αὐτὰς τὰς ἀρχὰς ἢ αὐτὰς τὰς ἐφευρέσεις, ἐὰν θέλετε. Κύριοι, ἄς ἐμπιστευθῶμεν εἰς αὐτὴν τὴν διακήρυξιν. Εἶναι μία διακήρυξις ἢ ὁποία δὲν ἀποκλείει τίποτε καὶ δίδει εἰς τὸν ἐπιχειρηματικὸν κόσμον τῆς Ἑλλάδος, καὶ ἔξω ἴσως ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα, τὴν εὐκαιρίαν νὰ σκεφθῆ κατὰ πόσον εἶναι δυνατόν νὰ πραγματοποιηθῆ τὸ ρεῦμα τοῦ τουρισμοῦ Εὐρώπης-Ἑλλάδος, καὶ ἀπὸ ποίους καλυτέρους δρόμους, καὶ μὲ ποῖα καλύτερα μέσα. Μπορεῖ ὁ διαγωνισμὸς αὐτὸς νὰ μὴ δώσῃ ἀποτέλεσμα ἀμέσως, μπορεῖ ὅμως νὰ δώσῃ κατευθύνσεις εἰς ὅλους ἡμᾶς, τί εἶναι δυνατόν νὰ γίνῃ. Εἰς τὸ μεταξύ, νομίζω ὅτι καμμία συζήτησις δὲν μπορεῖ νὰ προχωρήσῃ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ φέρρου-μπῶτ τόσο πολὺ ὅσον αὐτὴ ἢ διακήρυξις. Αὐτοὶ οἱ ἄνθρωποι θὰ μᾶς ποῦν, Κύριοι, αὐτὸ μπορούμε νὰ κάνουμε, γιατί αὐτὸ γίνεται. Μὲ αὐτὰ τὰ κεφάλαια μπορούμε νὰ ἐργασθοῦμε καὶ ἄλλα περισσότερα δὲν ἔχουμε. Ἀπὸ τὴν ὥραν πού θὰ συρρεῦσουν αἱ ἀπαντήσεις τῶν ἐπιχειρηματιῶν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Συντονισμοῦ, θὰ ξέρῃ καὶ ἡ Κυβέρνησις, θὰ ξέρουμε κι ἐμεῖς, θὰ ξέρουνε ἴσως καὶ οἱ κύριοι ἐπιστήμονες, τί θὰ εἶναι καλύτερον νὰ γίνῃ.

Ἐγὼ δὲν ἔχω τίποτε περισσότερον νὰ προσθέσω καὶ παρακαλῶ καὶ πάλιν, ἐὰν κατὰ τὴν ρύμην τοῦ λόγου μου ὠμίλησα

περισσότερον ὡς πολιτευόμενος νὰ μὲ συγχωρήσετε. Γιά μᾶς τοὺς πολιτευομένους εἶναι μερικαὶ ἀνάγκαι τὰς ὁποίας δὲν δυνάμεθα νὰ ἀποφύγωμεν.

ΓΕΡ. ΠΡΙΦΤΗΣ, Βουλευτὴς Κερκύρας

Εἶναι ἐξόχως ἐνδιαφέρουσα ἡ πρωτοβουλία τῆς Ἐνωτ. Σχολῆς Βιομηχανικῶν Σπουδῶν νὰ προκαλέσῃ αὐτὴν τὴν δημοσίαν συζήτησιν, ἡ ὁποία ἔχει ἀντικειμενικὸν σκοπὸν νὰ μελετήσῃ τὸ πανελλήνιον καταστὰν θέμα τῆς συνδέσεως διὰ πορθμείου Ἰταλίας-Ἑλλάδος. Νὰ τὸ μελετήσῃ καὶ νὰ θεμελιώσῃ τὰ συμπεράσματά της ἐπὶ τουριστικῶν κριτηρίων, ἐπιστημονικῶν ἀπόψεων καὶ οἰκονομικῶν δεδομένων.

Παρὰ τὰ λεχθέντα ἀπὸ τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Σχολῆς, ἃς μοῦ ἐπιτραπῆ νὰ ἔχω τὴν γνώμην ὅτι θὰ ἦταν πιὸ ὀλοκληρωμένοι τὸ ἔργον τῆς συζητήσεως αὐτῆς, καὶ γονιμώτερη ἢ ἀπόδοσις του, ἐὰν ἡ Σχολή, μὲ τὸ κύρος ποῦ ἔχει, ἀνελάμβανε τὰ πορίσματα νὰ τὰ προβάλῃ εἰς τοὺς ἀρμοδίους, συμβάλλουσα ἔτσι ἀποφασιστικὰ εἰς τὸ νὰ ἐπιτευχθῆ ταχύτερα ὀρθὴ λύσις τοῦ προβλήματος.

Αἱ συζητήσεις, Κυρίαὶ καὶ Κύριοι, μέχρι τῆς στιγμῆς ἀπὸ τοὺς μὴ εἰδικούς, ἀπὸ ἐμᾶς, παρεξेत्रάπησαν σὲ ἓνα εἶδος ὑποκειμενισμοῦ. Ἐξετάσαμε ποῦ θέλομε νὰ κατευθύνωμεν τοὺς τουρίστας. Δὲν ἐξετάσαμε ὅμως τὸν τουρίστα, σὰν παράγοντα ψυχολογικόν, πρωτόβουλον, ποῦ αὐτὸς θὰ θέλῃ κάπου νὰ κατευθυνθῆ, κάπου νὰ πάῃ. Καὶ μοῦ φαίνεται, διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὸ σημεῖον προκρίσεως τοῦ ποῖα λύσις εἶναι καλύτερη γιὰ τὸ πορθμείο, ἢ Πάτρα ἢ ἡ Κέρκυρα ἢ ἡ Ἡγουμενίσα, θὰ ἔπρεπε νὰ μὴ ξεχάσωμεν ὠρισμένα χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα, πέραν τῶν ἐπιστημονικῶν δεδομένων, διὰ τὰ ὁποῖα ὅλοι μας, εἴτε ἔμμεσα εἴτε ἄμεσα, εἶχαμε τὶς πληροφορίες μας ἀπὸ τοὺς ἀξιότιμους κυρίους ὀμιλητὰς τῆς χθές.

Νομίζω ὅτι τὰ δεδομένα τὰ ὁποῖα ἐξεχάσαμε μέχρι στιγμῆς εἶναι, πρῶτον καὶ κύριον, ὁ χαρακτήρας τοῦ συγχρόνου τουρισμοῦ. Κυρίαὶ καὶ Κύριοι, ἔχει παύσει νὰ εἶναι ὁ ἀρχαιολατρικὸς τουρισμός, ὁ ὁποῖος διὰ τὴν Ἑλλάδα εἶχε τὴν πελατεῖαν του καὶ πρὸ τῆς ἀνακαλύψεως τοῦ ἀτμοῦ ἀκόμη. Εἶναι ὁ τουρισμός, ὁ ὅχι μονάχα τοῦ ἰδιωτικοῦ αὐτοκινήτου τῶν 4 θέσεων, ἀλλ' ὁ ὁμαδικὸς τουρισμός, ποῦ φθάνει εἰς τὴν σειρὰν τῶν πούλμαν, καὶ οἱ τουρίσται αὐτοὶ οἱ ὁποῖοι κατὰ ἑκατοντάδας χιλιάδων ἐξέρχονται ἀπὸ τὰ σύνορα τῶν πατρίδων τους, πέραν τῶν ἀρχαιολογικῶν χώρων, ἐνδιαφέρονται καὶ διὰ τὴν φυσιογνωμίαν καὶ τὸ φόλκ-λόρ κάθε τόπου καὶ τοὺς ἐνδιαφέρει πρὸ παντὸς

ή ταχύτης τῆς ἐναλλαγῆς τῶν παραστάσεων. Αὐτὰ εἶναι ἀπὸ μίαν ἐξέτασιν πρόχειρα συμπεράσματα ἐπὶ αὐτοῦ τοῦ σημείου.

Κατὰ ταῦτα, ἐὰν εἶναι σωστά, νομίζω ὅτι προέχον θέμα τῆς συζητήσεως θὰ ἔπρεπε νὰ εἶναι τὸ πῶς θὰ ἀξιοποιηθῆ τουριστικὰ ὁλόκληρος ἡ Β καὶ ΒΔ Ἑλλάς, ἡ ὁποία, γιὰ νὰ εἴμαστε εἰλικρινεῖς μεταξύ μας, εἶναι μέχρι στιγμῆς διαγεγραμμένη ὡς τουριστικὸς παράγων. Ἀκόμη ὑπάρχει καὶ τὸ κέρδος τῆς δημιουργίας διεξόδου καὶ προϋποθέσεων προσελκύσεως—καὶ εἶναι γνωστὸς οἱ πιέσεις ἀπὸ διεθνή πρακτορεῖα—τῶν τουριστῶν τῶν προοριζομένων διὰ τὴν Κωνσταντινούπολιν καὶ διὰ τὴν Μέσην Ἀνατολήν, οἱ ὁποῖοι λόγῳ τῶν δυσχερειῶν ἢ καὶ τῆς ἀδυναμίας ἀκόμη νὰ ἐπιτύχουν τὸ δρομολόγιον μέσῳ Γιουγκοσλαβίας, ὅπως μᾶς ἀνέπτυξεν χθὲς ὁ κ. Ἀγαθοκλῆς καὶ ὁ ἀξιότιμος κ. Πρύτανις τοῦ Πολυτεχνείου, θὰ προτιμήσουν μίαν ὁδὸν συντομωτέραν, ἢ ὁποία θὰ τοὺς περνᾷ γρηγορώτερα πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τὴν ὁποίαν ἐπιθυμοῦν νὰ ἀκολουθήσουν. Καὶ νομίζω, κύριοι, ὅτι τὸν τουρίσταν, ἂν ἐρευνήσουμε προσεκτικὰ τὴν ψυχολογίαν του, τὸν ἐνδιαφέρει ἢ συντόμευσις τοῦ πλοῦ. Ἐπίσης, ἢ εἰς τὸ μίνιμουμ ἐλάττωσις τῆς διὰ τὸν διάπλουν ἀπαιτουμένης δαπάνης τὴν ὁποίαν θὰ ὑποχρεωθῆ νὰ κἀνῃ· καὶ δυστυχῶς καὶ ἓνα θέμα, τὸ ὁποῖον πήραμε πολὺ ἐπιτόλεια: ἡ ὁμαλή του μετάπτωσις εἰς τὴν σύγχρονον ἑλληνικὴν πραγματικότητα. Καὶ αὐτὸ τὸ τελευταῖον εἶναι κάτι τὸ σημαντικὸ γιὰ νὰ ἐπιτευχθῆ ὁ ἐγκληματισμός—ἄς μοῦ ἐπιτραπῆ ἡ λέξις—τοῦ ξένου τουρίστα εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ δὲν φαντάζομαι νὰ εἶναι δυνατὸν ἀντικειμενικὸς κριτῆς νὰ ἀρνηθῆ ὅτι τὸ προσφορώτερον, τὸ καλύτερον σημεῖον αὐτῆς τῆς ὁμαλῆς προσγειώσεως εἶναι ἡ Κέρκυρα. Διότι ἡ τελευταία αὐτῆ ἀποψις—καὶ ὑπάρχει ἔγγραφον τοῦ Ὑπουργείου Τουρισμοῦ πρὸς βουλευτὰς ἐπερωτήσαντας ποῦ τὴν θεμελιώνει—συνδέεται καὶ μὲ τὴν ἀξιοποίησιν τῆς «τουριστικῆς μονάδος Κέρκυρα» (εἶναι φράσις τοῦ ἀξιότιμου Εἰδικοῦ Συμβούλου Τουρισμοῦ παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Προεδρίας). Ταυτόχρονα δέ, ἐκτὸς τῆς ἀξιοποιήσεως τῆς τουριστικῆς μονάδος Κέρκυρα, θὰ ἐπιτρέψῃ νὰ μὴν γίνῃ ἐκεῖνο τὸ βραχυκύκλωμα, διὰ τὸ ὁποῖον μᾶς ὠμίλησε χθὲς ὁ ἀξιότιμος κ. Πρύτανις τοῦ Πολυτεχνείου. Εἰπώθηκε ἀπὸ μερικοὺς συναδέλφους ἐξ Ἡπείρου ὅτι τὰ φέρρου-μπῶτ ὕστερα θὰ ἔχουν νέον διάπλουν ἀπὸ Κέρκυραν. Πληροφορίες ἰδικές μου, πού εἶναι ἔγκυρες, φέρουν ὅτι ἐκεῖ ὅπου οἱ ἀνάγκες οἱ συγκοινωνιακές, δηλ. εἰς τὶς Σκανδιναυικὰς χῶρας, ἐπιβάλλουν τὴν χρησιμοποίησιν τῶν φέρρου-μπῶτ, ὑπάρχει συνεχὴς διαδοχὴ χερσαίων μέσων καὶ φέρρου-μπῶτ ἐπὶ τῆς αὐτῆς συγκοινωνιακῆς ἀρτηρίας.

Ἐχῶ ὑπ' ὄψιν μου μίαν εὐρυτάτην σύσκεψιν λαβοῦσαν

χώραν ἀπὸ πρωτοβουλίαν τοῦ Ὑπουργείου Προεδρίας τῆς Κυβερνήσεως, εἰς τὴν ὁποίαν παρέστησαν καὶ ὁ κ. Τσάτσος καὶ ὁ κ. Φωκᾶς, ἂν δὲν κάνω λάθος ὁ κ. Ἀγαθοκλήης ἔλειπε εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Κατ' αὐτὴν, πολλοὶ ἐκ τῶν προλαλησάντων φίλων καὶ συναδέλφων ἐξ Ἠπείρου ἐτόνισαν χαρακτηριστικῶς ὅτι, ὅταν ὁμιλοῦν περὶ Ἠγουμενίτσας, ἐννοοῦν τὴν Κέρκυραν. Τὸ θυμᾶμαι χαρακτηριστικώτατα, αὐτὸ τὸ σημεῖον ποῦ ἀναφέρω ἀπόψε. Ἡ σύσκεψις αὐτὴ διεκόπη διὰ νὰ ἐπαναληφθῆ συντόμως, ἀπὸ τοῦ Ἰουλίου ὁμως μέχρι σήμερον δὲν ἐπανελήφθη.

Νομίζω, Κύριοι, διὰ νὰ τελειώσω (ἄρκετὰ σᾶς κατεδυνάστευσα) ὅτι ἦταν ἐξόχως διαφωτιστικὴ ἡ ἀποψις τοῦ ἀξιότιμου καθηγητοῦ κ. Φραγκούλη, ἡ ὁποία τοποθετεῖ ἐπὶ μιᾶς ἐδραίας βάσεως τὸ θέμα. Δὲν μπορούμε α ῤιοι νὰ ἀποκλείσωμε τὴν διὰ πορθμείου συγκοινωνίαν. Εἶναι ἐνδεχόμενον ἡ ἐπιμήκυνσις τῆς βασικῆς γραμμῆς νὰ πιάσῃ καὶ τὴν Κέρκυραν, νὰ πιάσῃ καὶ τὴν Πρέβεζαν, διότι οἱ φίλοι κύριοι συνάδελφοι ἐξ Ἠπείρου, οἱ ὅποιοι ὁμιλοῦν περὶ Ἠγουμενίτσας, ἄς μὴ ξεχνᾶνε ὅτι ἤδη ἔχουμε μέχρι στιγμῆς μία μετατόπισιν πρὸς Σαγιαδάδα, καὶ μίαν ἄλλην πρὸς Πλαταριά-Μούριο καὶ τίποτε δὲν ἀποκλείει νὰ προβληθῆ καὶ τὸ αἴτημα Πρεβέζης, ὁπότε συντομεύεται κατὰ πολὺ ὁ πλοῦς πρὸς Ἠγουμενίτσαν.

Τὸ θέμα λήγει ὡς ἐξῆς: Νομίζω ὅτι μὲ ὅσα εἶπα ἀρχικὰ εἶναι ἀναγκαιότης, Κύριοι, ἡ προσόρμησις εἰς ἓνα ἐκ τῶν ὄρων τῶν ΒΔ ἀκτῶν τῆς Κερκύρας. Διότι ἄς μὴν ξεχνᾶμε ὅτι, πέραν τῆς ὀρθῆς καὶ εὐρυτάτης σκοπιμότητος ποῦ ἔχουμε γιὰ προοπτικὴς εἰς τὸ μέλλον, ἡ Κέρκυρα ἔχει ἤδη τὴν πελατεῖαν τῆς τὴν διεθνή, ἀπὸ ἀπόψεως τουριστικῆς, ἡ ὁποία, ὅπως ὠραιότατα εἶπεν ὁ κ. Λύχνος, θὰ προσπαθῆσῃ μὲ οἰονδήποτε μέσον νάρθη ἐκεῖ. Ἐὰν θέλουμε λοιπὸν νὰ ἐφαρμόσουμε αὐτὸ τὸ εὐρὺ πρόγραμμα τουριστικῆς ἀξιοποιήσεως καὶ τῆς Κερκύρας καὶ τῆς Β καὶ ΒΔ Ἑλλάδος, νομίζω ὅτι θὰ πρέπη ν' ἀρχίσουμε ἀπὸ ἐκεῖνο ποῦ κρατᾶμε στὰ χέρια μας. Καὶ αὐτὸ τὸ ὁποῖον κρατᾶμε στὰ χέρια μας αὐτὴ τῆ στιγμῆ εἶναι ἡ διεθνὴς τουριστικὴ πελατεία τῆς Κερκύρας. Χωρὶς αὐτὸ νὰ σημαίνει ὅτι διὰ τῆς διεκδικήσεως τοῦ πορθμείου θέλουμε ν' ἀποκλείσωμε τὴν ἐπέκτασιν τοῦ σχεδίου καὶ ἄλλοῦ. Κατὰ τὰς ὀρθοτάτας κατ' ἐμέ—ἔτσι ὡς ἀντελήφθη—ἀπόψεις τοῦ καθηγητοῦ κ. Φραγκούλη, νὰ γίνῃ πορθμείον καὶ πρὸς Ἠγουμενίτσαν καὶ ὅπου ἄλλοῦ νομίζουν ὅτι ἡ ἐξέλιξις τῶν συγκοινωνιῶν καὶ οἱ ἀπαιτήσεις ποῦ θὰ δημιουργηθοῦν ἀπὸ τὸν ὄγκον τῶν τουριστῶν ἐπιβάλλουν. Ὅμως πρέπει νὰ ἐπισημάνουμε πῶς ν' ἀρχίσουμε.

Κρίνομεν λοιπὸν τὴν κατάστασιν μὲ τὰ τωρινὰ δεδομένα, κύριοι, καὶ οἱ παράγοντες ὅλοι, ὅσον καὶ ἂν πικραίνουσι ἄλλους

συναδέλφους ἢ ἀντιπροσωπείας, ἀπὸ ἀπόψεως καθαρῶς ἀντικειμενικότητος, εὐνοοῦν τὴν λύσιν διὰ τῶν ΒΔ ἀκτῶν Κερκύρας, δι' ὅλους τοὺς λόγους ποὺ εἶχα τὴν τιμὴν νὰ σᾶς ἐκθέσω.

ΠΑΝΑΓ. ΓΑΣΤΕΡΑΤΟΣ, Βουλευτὴς Κερκύρας

Δράττομαι τῆς εὐκαιρίας νὰ συγχαρῶ τὴν Σχολὴν διὰ τὸ συντελούμενον ἔργον της, ὡς ἐπίσης καὶ διὰ τὴν ὠραίαν πρωτοβουλίαν ποὺ εἶχε νὰ ἰδρῦσῃ Κέντρον Τουριστικῶν Μελετῶν. Διότι πραγματικῶς ἡ Σχολή, ὅπως καὶ ὅλοι μας, πιστεύει ὅτι ἡ τουριστικὴ κίνησις εἰς τὴν Ἑλλάδα πρέπει ὅπωςδῆποτε νὰ ἀναπτυχθῆ καὶ νὰ ἀξιοποιηθῆ τουριστικῶς ὅλη ἡ Ἑλλάς καὶ ὄχι μόνον μέρη αὐτῆς. Ἡ Ἑλλάς εὐτυχῶς ἔχει πολλοὺς παράγοντας νὰ ἐκμεταλλεθῆ διὰ νὰ ἀναπτύξῃ ἕναν ἀξιοθαύμαστον τουρισμὸν καλύτερον παντὸς ἄλλου· τὸ ὑπέροχον κλίμα της, τὰς πολλὰς ἐναλλασσομένας φυσικὰς καλλονὰς της, τὰ ἀπειρα ἀνεκτίμητα ἀρχαιολογικὰ μνημεῖα της, ὡς καὶ τὰ ἱστορικὰ καὶ χριστιανικὰ κειμήλιά της.

Ἡ δὲ ἀνάπτυξις τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας ἐκ τοῦ λόγου τούτου θὰ εἶναι τεραστία, διότι θὰ ἔχωμεν μίαν μεγάλην εἰσροὴν ἀναγκαίου συναλλάγματος, ἀλλὰ καὶ γενικῶς μίαν οἰκονομικὴν κίνησιν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Ἑλλάδος.

Διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ὁμως τὸ μέγα αὐτὸ ἔργον πρέπει νὰ σκεφθῶμεν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν του ἀντικειμενικὰ καὶ ὄχι ὑποκειμενικὰ. Ἡ ἀντικειμενικὴ λύσις τοῦ προβλήματος θὰ εἶναι ἐκείνη ποὺ θὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν ἐπιτυχίαν καὶ ἡ ἀντικειμενικότης αὐτῆ τῶν σκέψεων εἶναι περισσότερον κτῆμα τῶν εἰδικῶν, ποὺ ἐρμηνεύουν τὰ πράγματα ἐπὶ τῶν ὁποίων πρέπει νὰ βασισθῶμεν.

Ἦδη ὠμίλησε χθὲς ὁ εἰδικὸς κ. Πίππας, Πρύτανις τοῦ Ἐθνικοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου Ἀθηνῶν καὶ καθηγητὴς τῆς συγκοινωνιολογίας, ὁ ὁποῖος σαφῶς ὑπεστήριξεν ὅτι τὸ φέρρυμπῶτ τὸ ὁποῖον πρόκειται νὰ συνδέσῃ τὴν Ἰταλίαν μὲ τὴν Ἑλλάδα κατ' ἀνάγκην πρέπει νὰ προσορμισθῆ εἰς Κέρκυραν. Διότι ἡ Κέρκυρα εἶναι τὸ πλησιέστερον σημεῖον πρὸς τὴν Ἰταλίαν ἀπὸ τὴν ὁποίαν θὰ εἰσέρχωνται οἱ ξένοι ἐπισκέπται εἰς τὴν Ἑλλάδα. Δὲν ἠμπορεῖ δὲ ἡμεῖς νὰ σκεφθῶμεν ἄλλως, ἀφοῦ ἔχομεν τοὺς εἰδικοὺς οἱ ὁποῖοι ἀποφαίνονται κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον καὶ ἡ σκέψις αὐτῶν εἶναι ἡ μόνη ἀρμόζουσα καὶ λυσιτελὴς διὰ τὸ ζήτημα αὐτό. Διότι ἐὰν σκεφθῶμεν κατὰ τρόπον ὑποκειμενικὸν καὶ ἐπομένως ἀντίθετον πρὸς τὴν ὀρθότητα τῶν πραγμάτων, θὰ ναυαγήσῃ τὸ σπουδαῖον αὐτὸ πλουτοπαραγωγικὸν ἔργον τὸ

ὁποῖον πρόκειται νὰ συντελεσθῆ ἐπ' ὠφελεία τῆς Ἑλλάδος. Ὁ κ. Πίππας χθὲς μᾶς εἶπεν ὀρθότατα ὅτι δὲν ἤμπορεῖ νὰ βραχυκυλωθῆ ἡ Κέρκυρα. Καὶ πράγματι δὲν ἐπιτρέπεται νὰ βραχυκυλωθῆ, πρῶτον διότι ἡ νῆσος εἶναι τὸ πλησιέστερον τμῆμα τῆς ἑλληνικῆς γῆς, ὅπως φαίνεται καὶ εἰς τὸν χάρτην, πρὸς τὸ Ὀτράντο ἢ Πρίντεζι καὶ δεύτερον, ἐκτὸς τοῦ ὅτι ἔχει ξενοδοχειακὴν προσφορὰν, ἔχει φυσικὰς καλλονὰς ἀπαραμίλλους γνωστὰς ἀνὰ τὸν κόσμον, αἱ ὁποῖαι θέλγουν καὶ ξεκουράζουν ψυχικῶς καὶ πνευματικῶς τὸν ξένον ἐπισκέπτην, ἔτι δὲ καὶ ἀρχαιολογικὰ καὶ ἱστορικὰ μνημεῖα ἀρκετὰ καὶ ἡ πρώτη εἰκόνα τὴν ὁποῖαν θὰ λάβῃ ὁ ξένος ἐπισκέπτης ἀπὸ τὴν Κέρκυρα, πού εἶναι ἡ βιτρίνα τῆς Ἑλλάδος, θὰ εἶναι ἀρίστη.

Κατόπιν οἱ ἐπισκέπται θὰ κατευθυνθοῦν πρὸς τὴν Ἡγουμενίτσαν, πού εἶναι τὸ πλησιέστερον σημεῖον πρὸς τὴν Κέρκυραν, διὰ τοῦ ἐτέρου λειτουργοῦντος ἤδη πορθμείου, διὰ νὰ ἐπισκεφθοῦν τὴν Ἡπειρον, ἡ ὁποία ἔχει ἀξιόλογα μέρη καὶ μνημεῖα ἱστορικὰ καὶ χριστιανικά. Καὶ ἐὰν σήμερον ἡ χρονικὴ διάρκεια τοῦ διάπλου τοῦ πορθμείου ἀπὸ Κερκύρας εἰς Ἡγουμενίτσαν εἶναι περίπου δύο καὶ ἡμισὺ ὥραι, εὐχῆς ἔργον θὰ ἦτο ἐὰν ἡ σύνδεσις αὐτῆ γίνῃ διὰ Λευκίμης τῆς Κερκύρας, μὲ διάπλου μόνον μιᾶς ἕως μιᾶς καὶ ἓν τέταρτον τῆς ὥρας, ἀφοῦ βεβαίως προηγουμένως διαπλατυνθῆ καὶ κατασκευασθῆ καλῶς ὁ δρόμος Κερκύρας-Λευκίμης.

Ἀπὸ Ἡγουμενίτσαν ὁ τουρίστας θὰ ἀκολουθήσῃ τὸν δρόμον τῆς ἀρεσκείας του, μεταβαίνων εἴτε εἰς Ἰωάννινα-Κατάρρα-Καλαμπάκαν - Μετέωρα-Λάρισσαν-Θεσσαλονικὴν-Κωνσταντινούπολιν ἢ εἰς τὰς γειτονικὰς βαλκανικὰς χώρας, εἴτε μεταβαίνων εἰς Ἄρταν-Ἀγρίνιον-Ναύπλιον-Ρίον-Πάτρας πρὸς ἐπίσκεψιν τῆς Πελοποννήσου.

Ὁ εἰδικὸς κ. Φραγκούλης χθὲς ἐξέθεσε τὰ πράγματα καὶ θὰ μοῦ ἐπιτρέψῃτε νὰ σᾶς διαβάσω ὀλίγας λέξεις ἀπὸ μίαν διάλεξιν πού ἔκανε τὸν Δ)βριον τοῦ 1955. Ἰδοὺ τί λέγει: «Καὶ ὡς πρὸς μὲν τὴν διαδρομὴν ὁ χαρακτηρισμὸς τοῦ πορθμείου ἐπιβάλλει ὡς γενικὴν ἀρχὴν ὅτι ὁ χρόνος τοῦ διάπλου πρέπει νὰ εἶναι βραχύς, ὄχι μόνον διὰ νὰ δίδεται εἰς τὸν ταξιδιώτην ἡ ἔννοια τῆς διαπορθμεύσεως, ἀλλὰ καὶ διότι τοῦτο εἶναι σκοπιμώτερον καὶ οἰκονομικώτερον».

Χωρὶς ἀπεραντολογίας λοιπὸν τὰ πράγματα ὁμιλοῦν ὅτι τὸ πορθμεῖον πρέπει κατ' ἀνάγκην νὰ προσορμισθῆ εἰς Κέρκυραν (ὅρμος Ἀλύπας), διότι σήμερον οἱ τουρίσται οἱ μέσης οἰκονομικῆς καταστάσεως, πού εἶναι καὶ οἱ περισσότεροι καὶ διὰ τοὺς ὁποίους ἐνδιαφερόμεθα, περιηγοῦνται τὰς διαφόρους χώρας μὲ τὸ αὐτοκίνητόν των καὶ ἐπιθυμοῦν νὰ ἐπισκεφθοῦν ὅσον τὸ

δυνατὸν περισσότερα μέρη μιᾶς χώρας καὶ συνεπῶς θέλουν διάπλουν ὅσον τὸ δυνατὸν βραχύτερον καὶ εὐθηνόν, καὶ τὸ πορθμεῖον τίποτε ἄλλο δὲν εἶναι παρὰ μία πλωτὴ σύντομος γέφυρα καὶ ἐπομένως ὁ πολύωρος διάπλους εἶναι καὶ ἀντίθετος πρὸς τὴν ἔννοιαν αὐτὴν τοῦ πορθμείου, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὴν ἐπιθυμίαν τοῦ ξένου περιηγητοῦ, ὅστις θὰ ἀρνηθῆ τὴν πρὸς τὴν Ἑλλάδα κάθοδόν του ἐκ τοῦ λόγου τούτου.

Ἡ Κυβέρνησις ἔκαμε τὴν διακήρυξίν της διὰ τὴν σύνδεσιν αὐτὴν ὀφείλομεν ὅλοι νὰ ἐργασθῶμεν διὰ νὰ ἐπιτύχη τὸ ἀξιόλογον καὶ μέγα ἑλληνικὸν αὐτὸ ἔργον.

Κ. ΦΡΟΝΤΖΟΣ, Βουλευτὴς Θεσπρωτίας - Ἰωαννίνων

Ἐγὼ δὲν ἀποκλείω τὸν ὑποκειμενικὸν παράγοντα, ὁ ὁποῖος ὑπάρχει καὶ δρᾷ καὶ ὑποσυνειδήτως καὶ συνειδητῶς. Ἄς μὴ ἐξαγγέλλωμεν ὅθεν ὅτι θὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸ θέμα ἀντικειμενικῶς. Οἱ μόνοι οἱ ὁποῖοι ἀντιμετώπισαν τὸ θέμα ἀντικειμενικῶς εἶναι οἱ καθηγηταί, οἱ ὁποῖοι ἐσεβάσθησαν τὴν ἐπιστήμην των κατὰ πρῶτον λόγον.

Διὰ τὸ φέρρου-μπόουτ ἔγινε μεγάλη συζήτησις, καὶ τοῦτο διότι ἀποτελεῖ τὸν ἀκρογωνιαῖον λίθον τῆς βιομηχανίας τῶν ξένων. Διὰ νὰ ἐπιτύχη ἡ λύσις τοῦ προβλήματος αὐτοῦ, πρέπει νὰ ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ὄχι μόνον τί συμφέρει εἰς ἡμᾶς ἀλλὰ καὶ πῶς σκέπτεται ὁ τουρίστας.

Ἡ Κέρκυρα καὶ ἄνευ πορθμείου ἐπεκράτησε διεθνῶς ὡς τουριστικὴ μονάς. Ἀπὸ τὸ πορθμεῖον θὰ ὠφελθῆ κυρίως ὁ τουρίστας τοῦ μέσου εισοδήματος. Νομίζω ὅτι οἱ τουρίσται οἱ ὁποῖοι ἔρχονται ἀπὸ τὴν Εὐρώπην ἔρχονται διὰ τὴν Ἑλλάδα. Δὲν νομίζω ὅτι ἔρχονται διὰ τὰς φυσικὰς καλλονὰς τῆς Ἑλλάδος. Φυσικαὶ καλλοναὶ ὑπάρχουν καὶ εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ δὴ καλλιεργημέναι. Κατ' ἐμὲ οἱ τουρίσται ἔρχονται διὰ τοὺς ἀρχαιο-λογικοὺς χώρους καὶ διὰ τὸν θρῦλον.

Διὰ τὴν ρύθμισιν τοῦ προβλήματος αὐτοῦ πρέπει νὰ λάβωμεν ὑπ' ὄψιν τὸν τουρίσταν ὁ ὁποῖος θέλει νὰ κινῆται ταχέως, εὐθηνὰ καὶ ἄνετα. Ἡ Κέρκυρα εἶναι κατάλληλος ὡς τόπος προσορμίσεως τοῦ φέρρου-μπόουτ δι' ἐκείνους οἱ ὁποῖοι θέλουν νὰ ἐπισκεφθοῦν τὴν Κέρκυραν, ὄχι ὅμως καὶ δι' ἐκείνους οἱ ὁποῖοι θέλουν νὰ ἐπισκεφθοῦν τὴν ἠπειρωτικὴν Ἑλλάδα, διότι αἱ διαδοχικαὶ ἐπιβιβάσεις καὶ ἀποβιβάσεις ἀπαιτοῦν πολὺν χρόνον. Δὲν θέλω νὰ εἶπω ὅτι ἀποκλείεται ἡ Κέρκυρα. Νομίζω ὅτι τὸ φέρρου-μπόουτ πρέπει νὰ πιάνη καὶ εἰς τὴν Κέρκυραν καὶ εἰς τὴν Ἡγουμενίτσαν. Αἱ Πάτραι νομίζω ὅτι ἀποκλείονται. Ἄλλωστε ἡ Πάτρα καὶ ἡ Πελοπόννησος δὲν χάνουν, διότι, ἀφ' ἧς ὁ του-

ρίστας αποβιβασθῆ εἰς τὴν ἠπειρωτικὴν Ἑλλάδα, θὰ ἐπισκεφθῆ τὰ ἀξιοθέατα αὐτῶν. Μᾶς ἐνδιαφέρει κυρίως ἡ σύνδεσις μὲ τὴν ἠπειρωτικὴν Ἑλλάδα, διότι ἐκεῖνοι πού θέλουν νὰ ἐπισκεφθοῦν τὴν Κέρκυραν, τὴν ἐπισκέπτονται καὶ σήμερα. Ἡ Ἑγουμενίτσα ἐνδείκνυται καὶ διὰ τὸν τουρισμὸν τῆς ὅλης Ἑλλάδος καὶ διὰ τὴν διαπεραιώσιν τῶν τουριστῶν οἱ ὅποιοι προορίζονται διὰ Κωνσταντινούπολιν καὶ Μέσσην Ἀνατολήν.

ΕΥΘ. ΒΑΣΙΛΑΣ, Στρατηγός, ἐκπρόσωπος Κερκύρας

Τὸ θέμα τῆς συνδέσεως τῆς Ἑλλάδος μετὰ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, μέσω Κερκύρας-Ἰταλίας, διὰ τοὺς ἐποχουμένους τουριστὰς ἀνεπτύχθη, κατὰ τὴν γνώμην μου, πλήρως ἀπὸ τοὺς ἀξιοτίμους κυρίους οἱ ὅποιοι ἔλαβον τὸν λόγον πρότερον.

Ἄν ἐζήτησα τὸν λόγον, τὸ ἔκαμα διὰ νὰ θέσω τὸ πρόβλημα περισσότερο ὠμά, μὲ δύο ἐρωτήματα καὶ δύο διαπιστώσεις. Εἰς τοῦτο δὲ μὲ ὤθησε περισσότερο τὸ ὅτι ἐπανειλημμένως ἔχω δημοσιογραφῆσαι ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ.

Ἡ Κέρκυρα εἶναι ἀναμφισβητήτως ἓνας τουριστικὸς χῶρος ἀνεκτίμητος, ἡ δὲ τουριστικὴ τῆς ἱστορία μᾶς δείχνει ὅτι δὲν εἶναι χῶρος πρόσφορος μόνον διὰ τὸν ἐσωτερικὸν τουρισμὸν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν ἐξωτερικὸν τοιοῦτον. Τὰς ἀπαιτήσεις δὲ τοῦ συγχρόνου ἐξωτερικοῦ τουρισμοῦ τὰς ἀνέπτυξαν πρὸ ἐμοῦ ἐν ἑκτάσει ἕτεροι ὁμιληταί.

Τὰ ἐρωτήματά μου, λοιπόν, εἶναι τὰ ἑξῆς:

1ον. Διατί ἡ Κέρκυρα ἠνώθη μὲ τὴν λοιπὴν Ἑλλάδα, πλὴν τῆς θαλάσσης καὶ διὰ ξηρᾶς, μὲ τὸ φέρρυ-μπῶτ Ἑγουμενίτσης-Κερκύρας;

Καὶ ἀπαντῶ, ὡς διαπιστώνω: Ὅχι διὰ τὴν ἀνάγκην τοῦ ἐμπορίου, ἀλλὰ πρωτίστως ἀπὸ τὴν ἀνάγκην τῶν κατοίκων τῆς λοιπῆς Ἑλλάδος νὰ μεταβαίνουν καὶ ἀπολαμβάνουν τὴν ὠραίαν φύσιν τῆς Κερκύρας. Ἀπὸ τὰς ἀνάγκας δηλαδὴ τοῦ ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ.

Αὕτη εἶναι ἡ πρώτη ἐρώτησις καὶ ἡ πρώτη διαπίστωσις.

2ον. Ἡ δευτέρα ἐρώτησις εἶναι ἡ ἑξῆς:

Ἐὰν ἡ Κέρκυρα εἶχε τὴν κατάραν νὰ ἀνήκη εἰς τὸ Ἰταλικὸν Κράτος, θὰ ἔσπευδεν ἡ Ἰταλία νὰ τὴν συνδέσῃ μὲ φέρρυ-μπῶτ μὲ τὸ Πρίντεζι, τὸ Ὀτράντο, ἢ ἀκόμη νοτιώτερον μὲ τὸν μικρὸν λιμένα τῆς Santa Maria di Leucca ;

Ἀσφαλῶς ναί, ὅπως ἔχει ἐνώσει μὲ φέρρυ-μπῶτ καὶ τὴν Σαρδηνίαν μὲ τὴν ἠπειρωτικὴν Ἰταλίαν. Καὶ ὄχι μὲ τὴν προοπτικὴν τῆς περαιτέρω διοχετεύσεως τουριστῶν πρὸς τὴν ἠπει-

ρωτικήν Ἑλλάδα, ἀλλὰ μόνον καὶ μόνον διὰ ν' ἀπολαμβάνουν οἱ διαθέτοντες αὐτοκίνητον Ἴταλοί καὶ οἱ πρὸς Ἰταλίαν ξένοι τουρίσται τις χάρες τῆς Κερκύρας.

Αὕτη εἶναι ἡ δευτέρα διαπίστωσις, μὲ τὴν ὁποίαν εἶμαι βέβαιος ὅτι ὅλοι συμφωνοῦν. Μᾶς λέγει ὅτι ἡ Κέρκυρα θὰ ἔπρεπε νὰ συνδεθῇ μὲ φέρρυ-μπώτ μὲ τὴν δύσιν, ἔστω καὶ ἂν δὲν ὑπῆρχεν ἡ ἀνάγκη διοχετεύσεως τουριστῶν πρὸς τὴν λοιπὴν Ἑλλάδα.

Συνεπῶς, ἄς μὴ συζητοῦμεν πολὺ. Ἡ μακρὰ συζήτησις περὶ πραγμάτων αὐταποδείκτων σημαίνει μόνον τάσιν παρελκύσεως καὶ δυσμένειαν πρὸς τὴν ὀρθὴν λύσιν. Καὶ ἡ Κέρκυρα, εἰδικῶς δὲ ὁ τουρισμὸς τῆς, ἔχει ἀνάγκην τῆς στοργῆς καὶ τῆς συνδρομῆς ὅλων τῶν ἑλληνικῶν ὀρχῶν, καὶ εἰδικῶς τῶν προϊσταμένων τῶν ὑπηρεσιῶν Τουρισμοῦ.

Ἐκτὸς τοῦ καλοῦ ποῦ θὰ προκύψῃ διὰ τὴν χειμαζομένην Κέρκυραν θὰ ὠφεληθῇ ἑκατονταπλασίως καὶ γενικῶς ὁ Ἑλληνικὸς Τουρισμὸς.

Εἰς τὴν βόρειον ἀκτὴν τῆς Ἑλλάδος ὑπάρχει τὸ Σιδάρι, τὸ ὁποῖον κατ' ἐμὲ προσφέρεται περισσότερον ἀπὸ τοὺς ἄλλους ἐξεταζομένους ὄρμους διὰ τὴν προσόρμισιν τοῦ φέρρυ-μπώτ.

ΚΩΝΣΤ. ΓΚΟΛΦΙΝΟΠΟΥΛΟΣ

Δημοτικὸς Σύμβουλος, ἐκπρόσωπος Δήμου Πατρῶν

Εἶναι ἀξία παντὸς ἐπαίνου ἡ προσπάθεια τῆς Ἀνωτέρας Σχολῆς Βιομηχανικῶν Σπουδῶν ὅπως διὰ τοῦ Κέντρου Τουριστικῶν Μελετῶν προκαλέσῃ τὴν παροῦσαν δημοσίαν συζήτησιν, εἰς ἣν θὰ ἐκτεθοῦν αἱ ἀπόψεις πάντων τῶν ἀρμοδίων, οἵτινες οὕτω θὰ συμβάλουν εἰς τὴν ἐξεύρεσιν τῆς περισσότερον ἐνδεδειγμένης λύσεως ἐπὶ σημαντικοῦ διὰ τὴν χώραν μας ζητήματος, τῆς διὰ πορθμείου συνδέσεως τῆς Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας.

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐγένετο τόσον ἐκ μέρους τοῦ κράτους ὅσον καὶ ἐκ μέρους τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας ἀντιληπτὴ ἡ μεγάλη σημασία τοῦ τουρισμοῦ, ὡς πλουτοπαραγωγικοῦ παράγοντος, καὶ καταβάλλεται μεγάλη προσπάθεια πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς καλυτέρας καὶ ἐπὶ τῶν πλέον ὀρθολογιστικῶν βάσεων ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἀποκαλούμενης βιομηχανίας τῶν ξένων.

Εἶναι βέβαιον ὅτι ἡ ἐπὶ ὑγιῶν βάσεων ἐκμετάλλευσις τῶν τουριστικῶν δεδομένων τῆς Ἑλλάδος, ἅτινα τοποθετοῦν ταύτην εἰς τὴν πλέον εὐνοϊκὴν θέσιν ἔναντι τῶν ἄλλων χωρῶν, θὰ ἐξασφαλίσῃ εἰς τὴν χώραν μας ἕνα ἐκ τῶν πλέον ἀξιολόγων παγίων πόρων τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας.

Πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τούτου μία πρέπει νὰ εἶναι ἡ

προσπάθεια πάντων: Ἡ εἴσοδος κατ' ἔτος εἰς τὴν Ἑλλάδα περισσοτέρων ἀπὸ τὰ προηγούμενα ἔτη τουριστῶν.

Οἱ περισσότεροι τουρίσται προτιμοῦν σήμερα νὰ ταξιδεύουν μὲ τὸ αὐτοκίνητό τους, ὄχι μόνον ἐπειδὴ εἶναι τὸ φθηνότερον μέσον μετακινήσεως, ἀλλὰ καὶ διότι δύνανται μὲ τοῦτο νὰ μετακινουῦνται πιὸ ἄνετα καὶ εὐχάριστα, ἐπισκεπτόμενοι περισσότερα μέρη, ἄνευ τῶν περιορισμῶν τοὺς ὁποίους παρουσιάζουν τὰ ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Ἀλλὰ καὶ πλείστοι τουρίσται οἵτινες δὲν διαθέτουν ιδιόκτητον ἐπιβατηγὸν αὐτοκίνητον προτιμοῦν τὰ λεωφορεῖα καὶ τὰ πούλμαν, διότι οὕτω κερδίζουν χρόνον, χρήμα, ἄνεσιν καὶ πλουσιωτέρας ἐντυπώσεις.

Τὴν προτίμησιν αὐτὴν τῶν τουριστῶν, ἣτις ὀφείλεται εἰς τὴν μεταπολεμικὴν ἐκλαίκευσιν τοῦ αὐτοκινήτου, πρέπει ἡ χώρα μας νὰ ἐκμεταλλευθῇ ὅσον τὸ δυνατόν κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον. Ἀλλὰ δυστυχῶς τοῦτο μέχρι σήμερον δὲν κατέστη δυνατόν, καίτοι ἡ Ἑλλάς διαθέτει ἐν ἄρτιον ὀδικὸν δίκτυον, ἐπειδὴ ἡ ὁδὸς Βελιγραδίου-Γευγελῆς, ἣτις εἶναι ἡ κυρία ὁδὸς ἡ ὁδηγοῦσα ἀπὸ τὴν Εὐρώπην εἰς τὴν Ἑλλάδα, εὐρίσκεται εἰς κακὴν κατάστασιν, καὶ οἱ ἅπαξ χρησιμοποίησαντες αὐτὴν ὄχι μόνον δὲν εἶναι διατεθειμένοι νὰ τὴν χρησιμοποιήσουν καὶ πάλιν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐδυσφήμισαν εἰς τὰς χώρας των. Πλέον τούτου ἡ διαδρομὴ αὕτη διὰ τὴν Ἑλλάδα εἶναι πολὺ μακρὰ καὶ ἐπίπονος διὰ τὸν αὐτοκίνητιστὴν, συντελουμένη δὲ μακρὰν τῆς θαλάσσης καὶ διερχομένη μὲσφ τῆς ἐσωτερικῆς Γιουγκοσλαβίας καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Μακεδονίας στερεῖται παντὸς τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος.

Πρὸς κάλυψιν τοῦ σοβαρωτάτου τούτου κενοῦ πρέπει νὰ ἐξυρευθῇ ἄλλη ὁδὸς καὶ ἡ μόνη ἐνδεδειγμένη ἐν προκειμένῳ εἶναι ἡ σύνδεσις τῆς Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας δι' ἑνὸς πορθμείου.

Διὰ τοῦ πλοίου-πορθμείου θὰ ἐπιδιώκεται κατ' ἀρχὴν ἡ μεταφορὰ προσώπων ταξιδευόντων δι' αὐτοκινήτων εἴτε ἰδιωτικῶν εἴτε λεωφορείων, μὴ ἀποκλειομένων καὶ ἀπλῶν ἐπιβατῶν καὶ βαγονίων ἀκόμη πλήρων ἐμπορευμάτων. Πᾶς τις ἀντιλαμβάνεται ὅτι ὁ πλέον οὐσιαστικὸς παράγων ἐπιτυχίας τοῦ σχεδίου τούτου εἶναι ἡ ἐπὶ αὐστηρῶς ἀντικειμενικῶν δεδομένων ἐπιλογὴ τῶν πλέον ἐνδεδειγμένων λιμένων διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ σκάφους, τόσον ἀπὸ ἰταλικῆς ὅσον καὶ ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς.

Ἀπὸ ἰταλικῆς πλευρᾶς κατὰ τὰς γενομένας μέχρι σήμερον εἰς τὴν μικτὴν Ἑλληνοἰταλικὴν Ἐπιτροπὴν οἰκονομικῆς συνεργασίας συζητήσεις προβάλλεται πάντοτε ὡς λιμὴν ἀφετηρίας τὸ Βρινδήσιον. Πάντως ὁ καθορισμὸς λιμένος ἀφετηρίας νοτιώτερον κειμένου θὰ ἦτο ἀκόμη προσφορώτερος, διότι οὕτω θὰ καθίστατο συντομώτερον τὸ διὰ θαλάσσης ταξίδιον.

Ἐκ τῆς ἑλληνικῆς πλευρᾶς τὸ θέμα τοῦ ἑλληνικοῦ λιμένος ὅστις θὰ προτιμηθῆ διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ σκάφους καὶ ὁ ὁποῖος πρέπει νὰ εὑρίσκηται εἰς τὰ δυτικὰ παράλια τῆς Ἑλλάδος, εἶναι τὸ σοβαρώτερον καὶ ἀποτελεῖ τὸ ἀντικείμενον τῆς παρουσίας συζητήσεως.

Τοῦτο, ἐπαναλαμβάνομεν, πρέπει νὰ ἐπιλυθῆ λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν μόνον τῶν καθαρῶς ἀντικειμενικῶν δεδομένων.

Ἡμεῖς ὑποστηρίζομεν ὅτι, τὸσον ἀπὸ ἀπόψεως γενικοῦ τουριστικοῦ συμφέροντος τῆς χώρας ὅσον καὶ ἀπὸ ἀπόψεως τοπικοῦ τοιοῦτου, προσφέρεται μόνον ὁ λιμὴν τῶν Πατρῶν ἐναντι τῶν προτεινομένων λύσεων Κερκύρας καὶ Ἡγουμενίτσας, καὶ τοῦτο διὰ τοὺς ἑξῆς λόγους.

1. Ἡ Κέρκυρα στερεῖται λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων αἵτινες θὰ ἐπέτρεπον τὴν προσέγγισιν σκάφους χωρητικότητος 100 τούλάχιστον αυτοκινήτων. Ἡ κατασκευή τοιοῦτων λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων εἶναι λίαν δυσχερῆς ἂν ὄχι ἀνέφικτος, τὸσον ἀπὸ οἰκονομικῆς ὅσον καὶ ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς. Ἀπὸ οἰκονομικῆς μὲν πλευρᾶς διότι θὰ ἀπητοῦντο τούλάχιστον 15.000.000 δρχ., ποσὸν μὲ τὸ ὁποῖον ὑπὸ τὰς παρούσας οἰκονομικὰς συνθήκας ὁ κρατικὸς προϋπολογισμὸς δὲν δύναται νὰ ἐπιβαρυνθῆ, οὔτε ὁ ἀνάδοχος τῆς γραμμῆς δύναται εὐκόλως νὰ διαθέσῃ. Ἀπὸ τεχνικῆς δὲ πλευρᾶς, ὅπως ἄλλωστε ἅπαντες οἱ τεχνικοὶ ὑποστηρίζουν, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ κατασκευασθῆ εἰς τὰς ΒΔ ἀκτὰς τῆς Κερκύρας λιμὴν ὅστις καθ' ἅπαν τὸ ἔτος καὶ ὑπὸ οἰασδῆποτε καιρικὰς συνθήκας θὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆ. Οἱ ἀρμόδιοι ναυτικοὶ παράγοντες, μόνονι δυνάμενοι νὰ ἔχουν ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἔγκυρον γνώμη, ἀποφαίνονται ὅτι λόγῳ τῶν ἰσχυρῶν ρευμάτων καὶ ἀνέμων εἰς τὰς ΒΔ ἀκτὰς τῆς Κερκύρας δὲν δύναται νὰ εἰσέλθῃ ἐκεῖ σκάφος, διότι ὑπάρχει κίνδυνος ἢ ὀρμὴ τῶν κυμάτων «νὰ τὸ ρίξῃ ἔξω». Λαμβανομένου ὅθεν ὑπ' ὄψιν ὅτι τὸ πλοῖον-πορθμεῖον δὲν θὰ προσεγγίξῃ ἀπλῶς ἀλλὰ θὰ εἶναι ὑποχρεωμένον λόγῳ τῆς φύσεως καὶ τῆς ἀποστολῆς του νὰ εὑρίσκηται προσαιγιαλωμένον διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ φόρτωσιν τῶν ὀχημάτων καὶ ἐπιβατῶν τούλάχιστον ἐπὶ 5 ὥρας, καὶ ὅτι ὑπάρχει κίνδυνος λόγῳ δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν νὰ ματαιοῦνται τακτικὰ δρομολόγια, πρέπει νὰ ὁμολογήσωμεν ὅτι οὔτε ὁ λιμὴν τῆς πόλεως τῆς Κερκύρας, λόγῳ τῆς ἀνυπαρξίας καταλλήλων λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ πολυδαπάνου τῆς κατασκευῆς των, οὔτε ὁ ἕτερος τοιοῦτος τῶν βορειοδυτικῶν ἀκτῶν τῆς νήσου, ἀνεξαρτήτως τῶν λόγων τούτων καὶ λόγῳ τῶν ἐκεῖ ἐπικρατουσῶν δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν, προσφέρονται ὡς σημεῖα προσεγγίσεως τοῦ πορθμείου.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ἡγουμενίτσαν αὕτη στερεῖται παντελῶς

λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων, εἶναι δὲ γνωστὸν ὅτι εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο τῆς χώρας θὰ ἀπαιτηθῆ δαπάνη πλέον τῶν 350.000.000 δρχ. διὰ τὴν κατ' ἀνεκτὸν τρόπον τουριστικὴν ἀξιοποίησιν τῆς περιοχῆς, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας εἶναι ἐντελῶς ἀδύνατον.

* Ἀντιθέτως πρὸς τὰ ἀνωτέρω ὁ λιμὴν τῶν Πατρῶν προσφέρεται ἀπολύτως ὡς σημεῖον προσεγγίσεως τοῦ φέρρου-μπῶτ. Εἰς τὸν λιμενοβραχίονα Καλαβρύτων καὶ ἔξωθι ἀκριβῶς τοῦ τελωνείου Πατρῶν ἔχει κατασκευασθῆ σημεῖον (ρίβα) προσαιγιαλώσεως τῶν μεγαλύτερων μέχρι σήμερον ἄρματαγωγῶν. Δύνανται δὲ νὰ προσεγγίσουν ἐκεῖ ἀποβατικά σκάφη βυθίσματος μέχρι 29 ποδῶν, ἤτοι 9 1)2 περίπου μέτρων, εἶναι δὲ γνωστὸν ὅτι τὰ μεγαλύτερα σήμερον ὑπάρχοντα ἀποβατικά σκάφη καὶ πορθμεῖα δὲν ἔχουν φθάσει εἰς τὸ βύθισμα τοῦτο. Πλέον τούτου ἄρτιον συγκρότημα γερανῶν, πλήρης ὀργάνωσις λιμενεργατῶν, τέλειαι ὑδραυλικαὶ ἐγκαταστάσεις καὶ τοιαῦται ὑγρῶν καυσίμων διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τοῦ σκάφους εἶναι ἐγκατεστημένοι εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν. Ἀκόμη καὶ εἰδικὴ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ ὁδηγεῖ εἰς τὴν ρίβαν καὶ καθιστᾷ οὕτως εὔκολον τὴν φόρτωσιν καὶ βαγονίων πλήρων ἐμπορευμάτων, ἰδίᾳ τῶν εὐπαθῶν ἐθνικῶν προϊόντων μας, τῶν ὁποίων ἡ κυριώτερα περιοχὴ παραγωγῆς εἶναι ἡ Πελοπόννησος.

Δυνάμεθα ὅθεν ἀσφαλῶς νὰ εἴπωμεν ὅτι ὁ λιμὴν τῶν Πατρῶν ἀπὸ πλευρᾶς λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων προσφέρεται ὡς ὁ καλύτερος διὰ τὴν προσέγγισιν τοῦ πορθμείου. Αἱ ἐγκαταστάσεις δὲ αὗται ἀσφαλῶς θὰ βελτιωθοῦν ἔτι περαιτέρω διὰ τῶν νέων καὶ ὑπὸ ἐκτέλεσιν μεγάλων ἔργων διὰ τὴν προσέγγισιν τῶν μεγάλων ὑπερωκεανίων.

II. Οὐδεὶς δύναται νὰ ἀντεῖπη ὅτι αἱ Πάτραι διὰ τοὺς ἐκ Δυσμᾶς ξένους τουρίστας εὐρίσκονται εἰς τὸ κέντρον τῶν κυριωτέρων τουριστικῶν χώρων τοῦ τόπου.

* Ἀριστοὶ αὐτοκινητόδρομοι, διότι αὐτοὶ κυρίως ἐνδιαφέρουν τοὺς διὰ τοῦ πορθμείου μεταφερομένους ξένους εἴτε ἰδιόκτητον ὄχημα χρησιμοποιοῦν οὗτοι εἴτε λεωφορεῖον, ὁδηγοῦν εἰς ὅλους τοὺς τόπους ἔνθα οἱ ἀρχαιολογικοὶ μας θησαυροί. Οὕτω α) ἡ Ὀλυμπία ἀπέχει ἐκ Πατρῶν 120 χιλιόμετρα, ἐνῶ ἡ ἀπόστασις αὐτῆ μέσῳ Ἡγουμενίτης διὰ τοῦ πορθμείου Ρίου εἶναι 433 χιλιόμετρα. β) Οἱ Δελφοὶ ἀπέχουν ἐκ Πατρῶν 155 χιλιόμετρα ἐνῶ ἡ ἀπόστασις αὐτῆ μέσῳ Ἡγουμενίτης εἶναι 491 χιλιόμετρα. γ) Αἱ Ἀθῆναι ἀπέχουν ἐκ Πατρῶν 220 χλμ. ἐκ δὲ τῆς Ἡγουμενίτης 653. δ) Ἡ Ἐπίδαυρος ἀπέχει ἐκ Πατρῶν 235 χιλιόμετρα ἐκ δὲ τῆς Ἡγουμενίτης 831 χιλιόμετρα. Τέλος ε) Αἱ

Μυκῆναι ἀπέχουν ἐκ Πατρῶν 175 χιλιόμετρα ἐκ δὲ τῆς Ἑγουμενίτης 778 χιλιόμετρα.

Εἶναι φανερόν ὅτι ὁ παράγων οὗτος τῶν ἀποστάσεων θὰ ἔχη ἀποφασιστικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν ξένων τουριστῶν, οἵτινες διὰ λόγους οἰκονομίας, χρόνου καὶ δαπανῶν εἰς καύσιμα καὶ φθορᾶς αὐτοκινήτων θὰ προτιμήσουν ὡς λιμένα ἀποβιβάσεως τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν ἐν συγκρίσει μὲ τὸν τοιοῦτον τῆς Ἑγουμενίτης, ἀποκλειομένου παντελῶς τοῦ λιμένος τῆς Κερκύρας, διότι πέραν τῶν ἀποστάσεων τῆς Ἑγουμενίτης θὰ ἔχουν καὶ τὴν πρόσθετον ταλαιπωρίαν ταξιδίου 18 μιλίων, ἀνεξαρτήτως τῆς τοιαύτης ἐκ τῆς ἐπιβιβάσεως καὶ ἀποβιβάσεως τοῦ πορθμείου Κερκύρας-Ἑγουμενίτης.

Καὶ οἱ ἄνευ ἰδιοκτητοῦ αὐτοκινήτου ἀφικνούμενοι ἐπιβάται θὰ προτιμοῦν τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν, διότι διὰ τῆς πυκνοτάτης σιδηροδρομικῆς καὶ διὰ λεωφορείων συγκοινωνίας θὰ δύναται εἰς ἐλάχιστον χρονικὸν διάστημα καὶ μὲ μικρὰς δαπάνας νὰ ἐπισκεφθοῦν ὅλους ἀνεξαιρέτως τοὺς ὡς ἄνω ἀναφερθέντας τουριστικούς χώρους. Πιστεύομεν ὅτι οἱ παράγοντες οἰκονομίας χρόνου καὶ ἐξόδων εἶναι οἱ πρωταρχικοὶ οἵτινες πάντοτε καθοδηγοῦν κάθε ξένον ἐπισκέπτην καὶ τοὺς ὁποίους μόνον ὁ λιμὴν τῶν Πατρῶν δύναται νὰ ἐξυπηρετήσῃ.

III. Ἀπὸ πλευρᾶς ξενοδοχειακῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν ξένων αἱ Πάτραι ἔναντι τῶν 700 περίπου κλινῶν τῆς Κερκύρας καὶ τῆς πλήρους ἀνυπαρξίας ξενοδοχείων ἐν Ἑγουμενίτῃ, διαθέτουν 1200 περίπου κλίνας εἰς 26 ξενοδοχεῖα πάσης κατηγορίας. Φρονοῦμεν ὅτι ὁ παράγων οὗτος πρέπει νὰ ἔχη ἀποφασιστικὴν σημασίαν διὰ τὴν ὅλην ὑπόθεσιν, διότι ἀσφαλῶς κάθε ξένος μετὰ 12ωρον, 8ωρον καὶ 5ωρον ἀκόμη διὰ θαλάσσης ταξίδιον χρειάζεται ὅπωςδήποτε ἀνάπαυσιν πρὶν ἢ ἐκκινήσῃ διὰ τοῦ αὐτοκινήτου τοῦ διὰ τὴν ἐπίσκεψιν τῶν διαφόρων τόπων. Πλέον τούτου αἱ Πάτραι ἔχουν ἀποκτήσει σχετικὴν πείραν διὰ τὴν φιλοξενίαν πολλῶν ξένων ἀπὸ τὰς τοπικὰς τουριστικὰς ἐορτάς, ὅτε 20.000 ἐπισκέπται εὐρίσκουν πλήρη φιλοξενίαν. Ἀντιθέτως, ἡ Κέρκυρα διαθέτουσα, ὡς ἄνωτέρω ἐτονίσσαμεν, μόνον 700 κλίνας καὶ προσελκύουσα τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν θερινῶν κυρίως μηνῶν, πολλάκις θὰ εὐρεθῇ κεκορησμένη ἀπὸ πλευρᾶς ξενοδοχειακῆς ἐξυπηρετήσεως καὶ συνεπῶς ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ δεχθῇ μέγαν ἀριθμὸν ξένων, ὅστις θὰ ἀφικνῆται διὰ τοῦ φέρρου-μπῶτ.

Αἱ Πάτραι διαθέτουν τουριστικὸν περίπτερον, ὅπερ κατεσκευάσθη μερίμνη τοῦ Δήμου Πατρέων διὰ τὴν παροχὴν εἰς τοὺς ξένους πάσης πληροφορίας καὶ ἐξυπηρετήσεως, ἀρχαιολογικὸν μουσεῖον καὶ ἀξιολόγους φυσικὰς καλλονάς, διὰ τὰς ὁποίας ἡ

προτίμησις τῶν ξένων ἔχει ἤδη ἐκδηλωθῆ διὰ τῆς ἐν Λαμπίρι κατασκευασέως τῆς Μεσογειακῆς Λέσχης· ἀφ' ἑτέρου ἀποτελοῦν πόλιν κατ' ἐξοχὴν εὐπρόσωπον ὥστε νὰ διαθέτῃ εὐνοϊκῶς τοὺς ἀφικνουμένους, ἐν ἀντιθέσει μὲ τὴν Ἑγουμενίτσαν, ἣτις οὐδὲν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ ὡς τουριστικὴ πόλις τῆς Ἑλλάδος. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῆ ὅτι τὸ κέντρον τῆς Νέας Ὁρλεάνης εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας εἶναι ἀπὸ οἰκοδομικῆς καὶ ρυμοτομικῆς ἀπόψεως πανομοιότυπον τῶν Πατρῶν, διατηρεῖται δὲ ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Κράτους ἀμετάβλητος διὰ λόγους τουριστικούς, ἀπαγορευομένης πάσης προσθήκης, ἵνα μὴ μεταβληθῆ ὁ σπάνιος μουσειακὸς χαρακτήρ του. Ἐξ ἄλλου αἱ Πάτραι εἶναι πόλις καθαρὰ, πολλάκις κινήσασα διὰ τοῦτο τὸν θαυμασμόν τῶν διερχομένων ξένων, ἔχει κατὰ τὰς νυκτερινὰς ὥρας ἀπλετον φωτισμόν, διαθέτει προξενεῖα καὶ γενικῶς παρέχει πᾶσαν ἐξυπηρέτησιν διὰ τὴν διαμονὴν καὶ μετακίνησιν τῶν ξένων (τηλεφωνικὰς καὶ τηλεγραφικὰς ἐπικοινωνίας μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἐστιατόρια, καταστήματα τουριστικῶν εἰδῶν).

Ὁ ἀείμνηστος κόμης Μπερναντόττε, ὁ διάσημος μουσουργὸς Στραβίνσκι, ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Ε.Ο.Τ. κ. Φωκᾶς καὶ ἄλλοι ἡμεδαποὶ καὶ ξένοι ἀρμόδιοι ἔχουν ἐπανειλημένως ἐκφρασθῆ ἐγκωμιαστικῶς διὰ τὴν πόλιν τῶν Πατρῶν καὶ τὸ τουριστικόν της μέλλον.

Εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ τονίσωμεν ἰδιαίτερώς τὴν ἀποφασιστικὴν σημασίαν τὴν ὁποῖαν ἔχουν αἱ πρῶται ἐντυπώσεις τῶν ξένων ὅταν ἀφικνοῦνται εἰς μίαν χώραν.

Ὅχι μόνον αἱ σοβαραὶ δυσχέρειαι ἀλλὰ ἀκόμα καὶ μικρολεπτομέρειαι εἶναι δυνατόν νὰ δημιουργήσουν τὰς πρῶτας δυσαρέστους ἐντυπώσεις, αἵτινες δυσκόλως δύνανται νὰ ἀπαμβλυθοῦν καὶ ἀκόμη ὀλιγώτερον νὰ ἐξαλειφθοῦν ἀπὸ ὁ,τιδήποτε καὶ ἂν ἴδῃ ὁ ξένος τουρίστας, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον θὰ δυσφημῆσῃ ἀσφαλῶς τὴν χώραν μας.

Πιστεύομεν ὅτι μόνον ἡ πόλις τῶν Πατρῶν δύναται νὰ δημιουργήσῃ ἀρίστας ἐντυπώσεις εἰς πάντα τὸ πρῶτον εἰσερχόμενον εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Αἱ Πάτραι βέβαιαι περὶ τῆς προκρίσεώς των, διότι τελικῶς ἡ λογικὴ καὶ ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων θὰ ὑπερισχύσουν, δέχονται νὰ προσεγγίξῃ τὸ φέρρυ - μπῶτ καὶ εἰς Κέρκυραν, ἐνῶ ἡ Κέρκυρα φοβεῖται καὶ ἀποκρούει τὴν λύσιν ταύτην γνωρίζουσα καλῶς ὅτι, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει εἰς τὸ δρομολόγιον καὶ ὁ λιμὴν τῶν Πατρῶν, δὲν ἔχει νὰ ἐλπίζῃ εἰς τὴν ἄφιξιν πολλῶν ξένων. Παρὰ ταῦτα τὴν διαβεβαιοῦμεν ὅτι δὲν ἔχει νὰ ζημιωθῆ, διότι κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν των οἱ ξένοι θὰ διέρχωνται δι' αὐτῆς, ἐνῶ ἀφ' ἑτέρου τὸ πορθμεῖον θὰ ἐξυπηρετήσῃ καὶ τὸ πρὸς αὐτὴν μέγα

ρεῦμα τοῦ ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ, ὅπερ ἀνεπαρκῶς σήμερον ἐξυπηρετεῖται διὰ τοῦ φέρρου-μπῶτ Κερκύρας-Ἡγουμενίτσας.

Τέλος φρονοῦμεν ὅτι ἡ λύσις τῶν Πατρῶν ἀποσοβεῖ κάθε κίνδυνον τοῦ νὰ μετατραπῇ ὁ ἐν Ἑλλάδι λιμὴν προσεγγίσεως εἰς ἀπλοῦν διαμετακομιστικὸν τοιοῦτον ξένων ἐπισκεπτῶν προοριζομένων διὰ τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ἐφ' ὅσον καὶ οὔτοι θὰ εἶναι ὅπωςδῆποτε ὑποχρεωμένοι, λόγῳ τῶν μικρῶν, ἐπαναλαμβάνομεν, ἀποστάσεων, ἀποβιβαζόμενοι εἰς Πάτρας νὰ ἐπισκεφθοῦν τοὺς τουριστικοὺς τόπους τῆς χώρας, μὲ ὅλας τὰς ἐκ τούτου ἀγαθὰς διὰ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν συνεπείας.

IV. Ἀντιτείνουσι αἱ Κέρκυρα καὶ Ἡγουμενίτσα ὅτι αἱ Πάτραι εὐρίσκονται μακρὰν τοῦ ἐν Ἰταλίᾳ λιμένος ἐπιβιβάσεως καὶ ἰσχυρίζονται ὅτι δὲν δύναται νὰ νοηθῇ σύνδεσις Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας διὰ πορθμείου χωρὶς ἢ σύνδεσις αὕτη νὰ πραγματοποιηθῇ διὰ τῶν πλησιεστέρων ὄρμων τῶν δύο χωρῶν.

Αἱ Πάτραι εὐρίσκονται βεβαίως εἰς ἀπόστασιν 240 ναυτικῶν μιλίων ἀπὸ τὸ Βρινδήσιον, ἀλλὰ ἡ ἀπόστασις αὕτη οὐδόλως δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι ἀποτελεῖ ἐμπόδιον ὅπερ καθιστᾷ ἀνέφικτον τὴν δρομολόγησιν τοῦ πορθμείου. Τὸ ζήτημα τῆς ἀποστάσεως πρέπει νὰ κρίνεται ἐν συναρτήσῃ μὲ τὴν ταχύτητα τοῦ χρησιμοποιηθησομένου σκάφους, ἀσφαλῶς δὲ τοῦτο δὲν θὰ εἶναι ἀπὸ τὰ κοινὰ ἀποβατικά σκάφη τὰ ὅποια οἱ σύμμαχοι ἐχρησιμοποίησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ἀλλὰ θὰ πρόκειται περὶ σκάφους ἀναλόγου μὲ ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον συνδέει σήμερον τὴν Κοπεγχάγην μὲ τὴν Στοκχόλμην, χωρητικότητος 100 περίπου αὐτοκινήτων καὶ μὲ ὅλας τὰς διὰ τοὺς ἐπιβάτας ἀνάσεις, ἤτοι καμπίνας, ἐστιατόρια, αἰθούσας ἀναπαύσεως κλπ., πλέον συνεργεῖον ἐπισκευῆς αὐτοκινήτων καὶ ἐλαστικῶν. Ἡ ταχύτης τοῦ πλοίου τούτου θὰ εἶναι 20 μίλια ὥριαίως, ὥστε τοῦτο θὰ καλύπτῃ τὴν ἀπόστασιν μεταξύ Βρινδησίου-Πατρῶν εἰς χρονικὸν διάστημα μικρότερον τῶν 12 ὥρῶν. Βεβαίως ἡ ἀπόστασις μεταξύ Βρινδησίου-Κερκύρας καὶ Βρινδησίου-Ἡγουμενίτσας θὰ ἐκαλύπτετο ὑπὸ τοῦ πλοίου τούτου εἰς χρονικὸν διάστημα 7.30' καὶ 8.30' ἀντιστοίχως ὥρῶν, ἀλλὰ ἡ μεγαλυτέρα διάρκεια τοῦ ταξιδίου εἰς Πάτρας κατὰ 4.30' ἢ 3.30' ὥρας ἀντιστοίχως ἀντισταθμίζεται ἀπὸ πολλὰ πλεονεκτήματα, τὰ ὅποια ἀσφαλῶς θὰ πείσουν κάθε ξένον ἐπισκέπτην ὅτι ἐναντι τῶν μειονεκτημάτων τῶν λύσεων Κερκύρας καὶ Ἡγουμενίτσας εἶναι προτιμητέος ὁ λιμὴν τῶν Πατρῶν, καὶ διὰ τοὺς ἑξῆς λόγους:

1) Διότι ἡ δαπάνη εἰς καύσιμα καὶ φθορὰν τοῦ αὐτοκινήτου ἥτις θὰ ἀπαιτῆται δι' ἐν ταξίδιον ἀπὸ Κερκύραν καὶ Ἡγουμενίτσαν εἰς τοὺς τουριστικοὺς τόπους μετ' ἐπιστροφῆς θὰ εἶναι

μεγαλύτερα από την δαπάνην μεταφορᾶς τοῦ αὐτοκινήτου διὰ τοῦ φέρρου-μπῶτ εἰς Πάτρας.

2) Ἡ ἀποβίβασις εἰς Πάτρας θὰ ἐπιτρέπη τὴν ἐπίσκεψιν ὅλων ἀνεξαιρέτως τῶν τουριστικῶν τόπων εἰς πολὺ μικρότερον χρονικὸν διάστημα, μὲ συνέπειαν τὴν οἰκονομίαν χρόνου, χρημάτων καὶ καμάτου διότι, ἐπαναλαμβάνομεν, ἡ διαδρομὴ Κέρκυρα-Ἡγουμενίτσα-Ρίον δι' αὐτοκινήτου οὐδὲν ἀπολύτως τουριστικὸν ἐνδιαφέρον παρουσιάζει.

3) Διότι θὰ συνδυάσῃ τὴν διὰ ξηρᾶς ἀπὸ Κεντρικῆς Εὐρώπης εἰς τὰ νότια παράλια τῆς Ἰταλίας-κάθοδόν του μ' ἓνα ὥραϊον καὶ λίαν εὐχάριστον καὶ ἀπὸ πολλοὺς ξένους ἐπιδιωκόμενον κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας θαλάσσιον ταξίδιον.

Φρονοῦμεν ὅτι ἄνευ ἐνδοιασμοῦ τινος δυνάμεθα νὰ ἰσχυρισθῶμεν ὅτι ἡ ἀπόστασις τῶν 240 μιλίων ἄτινα χωρίζουν τὸ Βρινδήσιον ἀπὸ τὴν Πάτρα δὲν ἀποτελεῖ διὰ τὴν προκειμένην περίπτωσιν μειονέκτημα, ὡς διάφοροι ματαιῶς ἐπιχειροῦν νὰ παρουσιάσουν, ἀλλὰ πλεονέκτημα, τὸ ὁποῖον ἐπιδρᾷ εὐνοϊκῶς διὰ τὴν ὅλην ὑπόθεσιν καὶ τὸ ὁποῖον κάθε ξένος ἐκδρομεὺς θὰ θελήσῃ νὰ ἐκμεταλλεῖται. Ἄλλως τε μεγάλα ἀποστάσεις καλυπτόμεναι διὰ πορθμείων δὲν εἶναι κάτι τὸ νέον διὰ τὴν Εὐρώπην ἐφ' ὅσον ἤδη λειτουργοῦσι παρόμοια μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Βελγίου, Ντόβερ καὶ Βουλώνης, Γερμανίας καὶ Σκανδιναυικῶν χωρῶν τυγχάνοντα τῆς ἀπολύτου προτιμήσεως τῶν ἐκδρομῶν διὰ τοὺς ὡς ἄνω ἀναφερθέντας λόγους. Ἐν Ἀμερικῇ ἀπόστασις 450 ναυτικῶν μιλίων μεταξὺ Μαϊάμι-Κούβας καλύπτεται διὰ πορθμείου.

Τέλος ὀφείλομεν νὰ τονίσωμεν ὅτι τὸ φέρρου-μπῶτ προσεγγίζον εἰς Πάτρας, ἐν ἀντιθέσει μὲ τὰς λύσεις Κερκύρας καὶ Ἡγουμενίτσης, θὰ εἶναι καὶ ἐμπορικῶς ἐκμεταλλεύσιμον.

Νωπαὶ σταφυλαί, φρούτα, οἶνοι, ἐσπεριδοειδῆ, τὰ ὁποῖα παράγονται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Πατρῶν, θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ ἐξάγονται ταχέως καὶ μὲ ὀλιγωτέρας δαπάνας καλῶς διατηρημένα εἰς Ἰταλίαν καὶ ἐκεῖθεν πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην.

Παραβάνοντες πιστεύομεν ὅτι πάντα τὰ ἀνωτέρω συναποτελοῦν κραυγάζουσαν πραγματικότητα τὴν ὁποῖαν οὐδεὶς καλῆς πίστεως συζητητῆς δύναται νὰ ἀμφισβητήσῃ, εἴμεθα δὲ βέβαιοι ὅτι θὰ κατευθύνουν τὰς σκέψεις παντὸς ἔχοντος ἀποφασιστικὴν γνώμην ἐπὶ τοῦ ζωτικωτάτου τούτου θέματος τῆς χώρας ἐπ' ἀγαθῷ τοῦ τουρισμοῦ καὶ τῆς ἐν γένει οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ τόπου.

Γ. ΛΙΝΑΡΔΟΣ, Ἐκπρόσωπος Δήμου Κερκύρας

Εὐχαριστῶ θερμῶς ἐκ μέρους τοῦ Δήμου Κερκυραίων καὶ τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν κερκυραϊκῶν ὀργανώσεων τὴν Ἀνωτάτην Σχολὴν Βιομηχανικῶν Σπουδῶν, διὰ τὴν δημοσίαν συζήτησιν τὴν ὁποίαν προεκάλεσε πρὸς μελέτην τοῦ ζητήματος τῆς συνδέσεως Ἰταλίας-Ἑλλάδος διὰ πορθμείου καὶ πρὸς προσδιορισμὸν συνεπῶς τῶν σημείων διὰ τῶν ὁποίων ἐνδείκνυται αὕτη νὰ διέλθῃ.

Ἡμεῖς οἱ Κερκυραῖοι ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς ποὺ ἐτέθη τὸ ζήτημα τοῦτο, τὸ σπουδαιότατον αὐτὸ διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας ζήτημα, διείδομεν ὅτι ἡ λύσις του εὐρίσκεται εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ θαλασσίου στενοῦ μεταξύ τῶν βορειοδυτικῶν ἀκτῶν τῆς νήσου Κερκύρας καὶ τῶν Νοτιοανατολικῶν ἀκτῶν τῆς Ἰταλίας. Ἐδικαιώθημεν μὲ τὰς διατυπωθεῖσας γνώμας τῶν εἰδικῶν.

Διὰ τῆς ὁδοῦ ταύτης πιστεύομεν ὅτι μέγα ποσοστὸν τῶν τουριστῶν οἱ ὁποῖοι ἐπισκέπτονται τὴν Ἰταλίαν θὰ διέλθῃ ἐκ Κερκύρας καὶ ἐκεῖθεν θὰ διοχετευθῆ εἰς τὴν ἀπέναντι Ἡπειρον, ἀπὸ τὴν ὁποίαν δύναται νὰ ἐπισκεφθῆ οἰονδήποτε μέρος τῆς ἠπειρωτικῆς Ἑλλάδος. Εἰς τὴν σκέψιν αὐτὴν ἤχθημεν ἀκολουθοῦντες τὴν ἀρχὴν τῆς τουριστικῆς ἀξιοποιήσεως ὀλοκλήρου τῆς χώρας, διότι παντοῦ εἰς τὰς ἐπαρχίας ὑπάρχει ἀνάγκη ἀξιοποιήσεως τοῦ οἰουδήποτε τουριστικοῦ τῶν πλοῦτου πρὸς δημιουργίαν εὐνοϊκωτέρων δι' αὐτὰς οἰκονομικῶν συνθηκῶν.

Ἐποστηρίζομεν οὕτως ὅτι ἡ σύνδεσις τῆς Ἑλλάδος μὲ τὴν Ἰταλίαν ἐνδείκνυται νὰ γίνῃ μέσῳ Ὀτράντο καὶ τοῦ κόλπου Ἀλύπα τῶν βορειοδυτικῶν ἀκτῶν τῆς νήσου Κερκύρας.

Οὐδένα ἐπιθυμοῦμεν νὰ θίξωμεν, τὸναντίον ἐπιζητοῦμεν τὴν αὐξήσιν τοῦ μέσου εἰσοδήματός μας ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς ἀξιοποιήσεως ἀπὸ τουριστικῆς ἀπόψεως τῶν ὁμῶρων καὶ μὴ περιοχῶν, διότι πιστεύομεν ὅτι ἡ εὐημερία δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐγκαθίσταται εἰς ὠρισμένας καὶ μόνον περιοχὰς τοῦ Κράτους.

Ἡ τουριστικὴ βιομηχανία ἔχει τὰ ἐργοστάσια της ἀπ' ἄκρου εἰς ἄκρον τῆς Ἑλλάδος καὶ ἐκεῖνο ποὺ ἐπιζητοῦμεν εἶναι νὰ τεθοῦν ὅλα ἐν κινήσει καὶ νὰ ἀποδώσουν ἀνάλογα μὲ τὴν πρώτην ὕλην ποὺ διαθέτουν, εἴτε ἀρχαία ἑλληνικὴ τέχνη ὀνομάζεται αὕτη, εἴτε βυζαντινὴ τέχνη εἴτε ἑλληνικὸν τοπίον.

Ἄλλὰ καὶ δὲν ἐπιζητοῦμεν τὴν πραγματοποίησιν μεγαλεπιβόλων σχεδίων. Εἴμεθα ἀπολύτως προσγειωμένοι. Καὶ γνωρίζομεν τὰς τουριστικὰς δυνατότητας καὶ τὰς ἰδικὰς μας καὶ τὰς τῶν ἄλλων ἐπαρχιῶν. Καὶ κρίνομεν ὅτι ἡ πραγματοποίησις

᾽Οτράντο-᾽Αλύπα		
Αὐτοκίνητον	λιρ.	3
᾽Επιβάται 4Χ2	»	8
Κέρκυρα-᾽Ηγουμενίτσα	»	2
Δαπάνη καυσίμων-λιπαντικῶν καὶ λοιπαὶ φθοραὶ αὐτοκινήτου κλπ. ἀπὸ Βρινδήσιον-᾽Οτράντο-᾽Αλύπα-᾽Ηγουμενίτσα-᾽Αθήναι	»	6
᾽Ητοι σύνολον	»	19

Ἔστω 20. Δηλαδή διαφορά λιρῶν 88, ἡ ὁποία ἀσφαλῶς θὰ δημιουργήσῃ εὐμενεῖς προϋποθέσεις διὰ τὴν τουριστικὴν ἐκμετάλλευσιν ὀλοκλήρου τῆς ἠπειρωτικῆς Ἑλλάδος, διότι δίδει εἰς τὸν τουρίσταν τὴν οἰκονομικὴν εὐχέρειαν νὰ ἐπισκεφθῇ περισσοτέρας ἑλληνικὰς περιοχὰς καὶ νὰ δαπανήσῃ εἰς αὐτὰς χρήματα, τὰ ὁποῖα ἄλλως δὲν θὰ ἐδαπανῶντο εἰς αὐτάς.

Ἡ μεταφορὰ τουριστῶν ἀπὸ Ρώμης εἰς ᾽Αθήνας διὰ τοῦ πορθμείου ᾽Οτράντο-᾽Αλύπα καὶ διὰ λεωφορείων τύπου πούλμαν θὰ ἐστοίχιζε περίπου λιρ. χαρτ. 8 ἀνὰ ἐπιβάτην, ἔναντι τῶν 13 λιρῶν περίπου πού στοιχίζει ἡ μεταφορὰ του ἀπὸ Ρώμης εἰς Πειραιᾶ. Ἡ διαφορά τῶν 5 λιρῶν εἶναι φυσικὸν νὰ δίδῃ τὴν εὐχέρειαν εἰς τὸν τουρίσταν μεσαίας τάξεως νὰ δαπανήσῃ μέρος τοῦ ποσοῦ τούτου ἢ καὶ τὸ ὅλον εἰς τὴν διαδρομὴν Κερκύρας ᾽Αθηνῶν, πρὸς ὄφελος τῆς οἰκονομίας τῶν πόλεων διὰ τῶν ὁποίων θὰ διέλθῃ. Μία διανυκτέρευσις εἰς Ἰωάννινα, Ἀγρίνιον ἢ Πάτρας, μία ἐπίσκεψις τῆς ᾽Αρτας ἢ τῆς Ναυπάκτου ἀσφαλῶς θὰ ὠφελήσῃ αὐτὰς τὰς πόλεις.

᾽Ολα αὐτὰ ἐξ ἄλλου εἶναι ζητήματα ὀργανώσεως, διὰ τὰ ὁποῖα τὰ τουριστικὰ γραφεῖα οὔτε μέσων οὔτε πείρας στεροῦνται.

Συνεπῶς καὶ ἡ τουριστικὴ ἐκμετάλλευσις τῆς Θεσσαλίας καὶ Μακεδονίας ἐμπίπτει ἐντὸς τῆς προτεινομένης λύσεως.

Ἡ προτεινομένη ἄρα λύσις τῆς συνδέσεως τῆς Ἑλλάδος μετὰ τῆς Ἰταλίας διὰ τῆς γραμμῆς ᾽Οτράντο-᾽Αλύπα παρουσιάζει τὸ πλεονέκτημα τῆς μικρᾶς θαλασσίας μεταφορᾶς καὶ τοῦ εὐθηνοῦ κομίστρου, καὶ εἶναι ἀναμφισβήτητον ὅτι τὸ εὐθηνὸν κόμιστρον θὰ συντελέσῃ τὰ μάλαι εἰς τὴν προσέλκυσιν τῶν ξένων εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Πιστεύομεν ἀπολύτως ὅτι ἡ γενομένη δημοσίαι συζήτησις ἔπεισε τοὺς πάντας, ὅτι ἡ προταθεῖσα νέα ὁδὸς προσπελάσεως εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν δημιουργεῖ νέας πηγὰς βελτιώσεως τῆς ἐπαρχιακῆς οἰκονομίας καὶ συνεπῶς ἡ ἔναρξις τῆς λειτουργίας τῆς ἐνδείκνυται νὰ μὴ βραδύνη, προσαρμοζομένη εἰς τὴν σημερινὴν τουριστικὴν πραγματικότητα τοῦ τόπου μας.

Εἶθε ἡ προσπάθεια αὕτη τῆς Ὑμετέρας Σχολῆς, Κύριε Πρόεδρε, ν' ἀποβῇ ἐπὶ καλῶ τῆς ἐθνικῆς ἡμῶν οἰκονομίας.

ΗΛ. ΣΑΓΕΩΡΓΗΣ, Δήμαρχος Ἀγρινίου

Ἡ γνώμη μου εἶναι ἀντικειμενική, διότι οὐδὲν συμφέρον ἔχω νὰ ὑποστηρίξω τὴν μίαν ἢ τὴν ἄλλην λύσιν. Ἐκείνο τὸ ὁποῖον προέχει εἶναι νὰ γίνῃ ἡ ἐν λόγω σύνδεσις διὰ τὸ συμφέρον τῆς χώρας.

Ἡ σύνδεσις αὐτὴ νομίζω πρέπει νὰ γίνῃ μέσῳ Κερκύρας-Ἡγουμενίτσας, διότι οὕτω θὰ εἶναι αὕτη συμφερωτέρα εἰς τοὺς τουρίστας καὶ θὰ προσελκύη περισσοτέρους ἐξ αὐτῶν πρὸς ὄφελος ὄλων μας. Ἡ μέσῳ Πατρῶν δρομολόγησις δὲν θὰ ἐπέτυχανε καὶ θ' ἀπέβαινε τοῦτο πρὸς βλάβην ὄλων. Ἄλλωστε οἱ περισσότεροι ἀπὸ τοὺς τουρίστας οἱ ὅποιοι θὰ διαπεραιωθοῦν εἰς τὴν δυτικὴν Ἑλλάδα θὰ καταλήξουν εἰς τὰς Πάτρας διὰ περισσοτέρους τοῦ ἐνὸς λόγους.

Ἀντικειμενικὸς σκοπὸς μας εἶναι νὰ προσελκύσωμεν ὅσον τὸ δυνατόν περισσοτέρους τουρίστας διὰ τοῦ πορθμείου Ἰταλίας-Κερκύρας-Ἡγουμενίτσας. Ἡ Κέρκυρα βεβαίως δὲν πρέπει νὰ παραμερισθῇ, διότι ἐὰν δὲν παρουσιάσωμεν εἰς τοὺς τουρίστας τὰ θαυμάσια τοπία τῆς Κερκύρας τί θὰ τοὺς παρουσιάσωμεν;

Συμφέρον μας εἶναι ὅθεν νὰ γίνῃ ἡ σύνδεσις τῶν δύο χωρῶν μέσῳ Κερκύρας-Ἡγουμενίτσας. Αὕτη ἡ λύσις εἶναι συμφέρουσα καὶ διὰ τὸν τουρίσταν καὶ διὰ τὴν χώραν μας. Ἄλλωστε τὰ πλεονεκτήματα τὰ ὁποῖα παρουσιάζουν αἱ Πάτραι ὑπάρχουν καὶ εἰς ἄλλα μέρη.

Καταλήγων εὐχομαι ὅπως τὸ πορθμεῖον τὸ ὁποῖον θὰ συνδέσῃ τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Ἑλλάδα μὴ γίνῃ ἀφορμὴ διαστάσεων μεταξὺ τῶν ὠραίων περιφερειῶν τῆς Πατρίδος μας, ἀλλὰ νὰ τὰς ἐνώσῃ ὅλας πρὸς τὸ γενικὸν συμφέρον.

Σ. ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΣΤΡΑΤΗΣ, Καθηγητῆς

Διὰ τὸ Ἐμπορικὸν καὶ Βιομηχανικὸν Ἐπιμελητήριον Κερκύρας

Ἐπιθυμῶ νὰ μείνω πιστὸς εἰς τὸ πεντάλεπτον. Ἡ ὥρα ἔχει περάσει καὶ εἴμεθα ὅλοι κουρασμένοι. Οὐσιαστικῶς θὰ παραιτηθῶ τοῦ λόγου.

Δὲν θὰ ἀνηρχόμην εἰς τὸ βῆμα, ἐὰν δὲν εἶχον μία τιμητικὴν ἐντολὴν ἐκ μέρους τοῦ ἐμποροβιομηχανικοῦ κόσμου τῆς Κερκύρας νὰ σᾶς ἀπευθύνω, πρῶτον τὰς εὐχαριστίας του διὰ τὴν πρωτοβουλίαν τῆς Σχολῆς καὶ δεύτερον τὸν χαιρετισμὸν του πρὸς τοὺς παρόντας.

Θὰ ἤθελα νὰ τονίσω δύο πράγματα. Πρῶτον: Ὅταν ἔλαβα τὴν εἶδησιν τῆς παρουσίας συγκεντρώσεως, εἶχα τὴν ἐντύπωσιν

-τήν ὁποῖαν ἐξωτερίκευσα καὶ εἰς τὸν κ. Δήμαρχον Ἰωαννίνων- ὅτι Ἡπειρος καὶ Κέρκυρα ἐπρόκειτο νὰ παρουσιασθοῦν τελείως ἠνωμένοι εἰς τὸν ἀγῶνα ἀξιοποιήσεως τοῦ τουρισμοῦ γενικώ- τερον καὶ εἰδικώτερον τῶν δύο αὐτῶν περιοχῶν. Μὲ λύπην μου διαπιστώνω ὅτι ὑπάρχουν διαφωνίαι.

Τὸ γενικὸν συμφέρον τοῦ τουρισμοῦ ἀπαιτεῖ τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν Πατρῶν. Τὸ φέρρου-μπόουτ ἀποβλέπει νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰ πρόσωπα ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα κινοῦνται ἐπὶ τροχοφόρων καὶ τὰ ὁποῖα θέλουν συντομωτάτην καὶ εὐθηνὴν θαλασσίαν μεταφοράν. Συμμερίζομαι ἀπολύτως τὴν γνώμην τοῦ κ. Πίππα καὶ νομίζω ὅτι πρῶτος σταθμὸς τοῦ φέρρου-μπόουτ πρέπει νὰ εἶναι ἡ Κέρκυρα καὶ δεύτερον ἡ Ἡγουμενίτσα. Ἐὰν θὰ εἶναι τὸ ἴδιον φέρρου-μπόουτ ἢ θὰ ὑπάρχη καὶ δεύτερον, αὐτὸ εἶναι ζήτημα λεπτομερειακὸν καὶ ἐναπόκειται εἰς τοὺς εἰδικούς νὰ τὸ ἐπιλύσουν.

Πιστεύω ὅτι ὁ τουρίστας ὁ ὁποῖος ἔρχεται ἀπὸ τὴν Εὐρώπην δὲν θὰ σταματήσῃ εἰς τὴν Κέρκυραν, ἀλλὰ θὰ θελήσῃ νὰ δια- περαιωθῇ εἰς τὴν ἠπειρωτικὴν Ἑλλάδα διὰ νὰ γνωρίσῃ τὰς ἀρχαιότητας καὶ τὰς καλλονὰς τῆς Ἑλλάδος. Ὅσοι θέλουν δύνανται νὰ μείνουν εἰς τὴν Κέρκυραν καὶ οἱ ἄλλοι θὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ μεταβοῦν εἰς τὴν ἠπειρωτικὴν Ἑλλάδα. Δὲν ὑπάρχει οὔτε ἐγκλωβισμὸς οὔτε μονοπώλησις. Πρέπει ἡ Κέρκυρα καὶ ἡ Ἡπειρος νὰ ἀντιληφθοῦν τὸ γενικώτερον συμφέρον τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας, ἄλλως θὰ ἀποτύχη ἡ προσπάθεια αὐτή. Πρέπει νὰ ἐνωθῶμεν ὅλοι διὰ νὰ ὑποστηρίξωμεν τὴν μόνην δυνατὴν νὰ πραγματοποιηθῇ λύσιν.

Δὲν εἶμαι τεχνικὸς οὔτε καὶ εἰδικὸς διὰ τὰ θέματα αὐτά, ἔχω ὅμως τουριστικὴν συνείδησιν, τὴν ὁποῖαν ἀπέκτησα ἀπὸ τὰ πολλὰ ταξίδια τὰ ὁποῖα εἶχα τὴν εὐτυχίαν νὰ κάνω. Γνωρίζω τὸν μέσον τουρίσταν, ὁ ὁποῖος θέλει ταχέα καὶ εὐθηνὰ μεταφορι- κὰ μέσα. Γνωρίζω τὴν ψυχολογίαν ἐκείνου ὁ ὁποῖος κινεῖται μὲ τροχοφόρον καὶ ὁ ὁποῖος ἀκόμη καὶ ἐπὶ τοῦ φέρρου-μπόουτ μένει ἐπὶ τοῦ τροχοφόρου του διὰ νὰ τελειώσῃ τὸ ταχύτερον.

Μένω μὲ τὴν ἐλπίδα ὅτι ἡ δῆλωσις τοῦ κ. Δημάρχου Ἰωαν- νίνων θὰ σημάνη τὴν ἔνωσιν Κερκύρας καὶ Ἡπείρου καὶ ὄλων μας εἰς τὴν κοινὴν αὐτὴν προσπάθειαν.

N. ΒΕΤΣΟΣ, Πρόεδρος Ἐμπορ. καὶ Βιομηχ. Ἐπιμελητηρίου Πατρῶν

Αἰσθάνομαι ἰδιαιτέραν ὑποχρέωσιν νὰ ἀπευθύνω ὑπὸ τὴν ἰδιότητα τοῦ ἐκπροσώπου προέδρου τοῦ Ἐμποροβιομηχα- νικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πατρῶν, τὰ συγχαρητήρια, ἅμα δὲ καὶ τὰς εὐχαριστίας πρὸς τὸν Πρόεδρον τῆς Ἀνωτέρας Σχολῆς Βιομη-

χανικῶν Σπουδῶν ἀξιότιμον κ. Κωστόπουλον, ὡς καὶ εἰς τὸν Πρόεδρον τοῦ Κέντρου Τουριστικῶν Μελετῶν ἀξιότιμον κ. Σημαντήραν, διὰ τὴν πρόσκλησίν των πρὸς ἀντικειμενικὴν ἐξέτασιν τοῦ θέματος «Ἡ σύνδεσις Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας διὰ πορθμείου».

Ἡ καινοτομία αὕτη τῶν ἀξιοτίμων ὡς ἄνω κυρίων Προέδρων εἶναι ἀξία πάσης ἐξάρσεως.

Καὶ αὐτὴν τὴν στιγμὴν εὐρίσκομαι ἐνώπιόν σας, καὶ θὰ προσπαθῆσω νὰ ἐκθέσω τὰς ἀπόψεις μου χωρὶς καμμίαν προκατάληψιν καὶ χωρὶς κανένα ἐπηρεασμόν. Θὰ ἐκθέσω τὰς ἀπόψεις μου, ὄχι ὡς Πατρινός, ὄχι ὡς ἐκπρόσωπος μεγάλης μερίδος τῆς περιφερείας Πατρῶν, ἀλλὰ ὡς Ρωμηός, ὅπως προσφυῶς εἶπε καὶ ὁ Πρύτανις τοῦ Πολυτεχνείου ἀξιότιμος κ. Πίππας, καὶ ὡς πραγματικῶς ἐνδιαφερόμενος διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ.

Εἶναι, κύριοι, ἀναμφισβήτητον ὅτι ὁ τουρισμός εἶναι διὰ τὴν Ἑλλάδα πηγὴ εἰσροῆς σεβαστοῦ ποσοῦ συναλλάγματος, ἀρκεῖ τὸ Κράτος νὰ θελήσῃ ν' ἀσχοληθῇ σοβαρῶς καὶ χωρὶς πολιτικούς ἐπηρεασμούς διὰ τὴν ἀνάπτυξιν του.

Παρήλασαν χθὲς καὶ σήμερον ἐνώπιόν σας προσωπικότητες καὶ ἀνέπτυξαν πῶς ἔχει τὸ θέμα τοῦ πορθμείου ἢ πῶς ἀντιλαμβάνονται τοῦτο.

Καὶ ὁ κ. Πεσμαζόγλου ἐξέθεσε πῶς ἀντιλαμβάνεται τοῦτο, τὸ Κράτος.

Ὁ κ. Πίππας καὶ ὁ κ. Ραυτόπουλος εἶπον σαφῶς τὴν γνώμην των, ὅτι ἡ σύνδεσις Ἰταλίας καὶ Ἑλλάδος δεόν νὰ γίνῃ μέσῳ Κερκύρας καὶ Ἡγουμενίτσας.

Οἱ κ.κ. Ἀγαθοκλῆς καὶ Φραγκούλης ἐθεώρησαν πρέπον νὰ ἀποφύγουν νὰ εἶπουν καὶ διὰ ποίας ὁδοῦ εἶναι συμφερότερον διὰ τὸν τουρισμόν νὰ γίνῃ ἡ σύνδεσις.

Εἶναι ἀνάγκη νὰ ὁμολογήσωμεν ὅτι ἡ ἐπιτυχία ἢ ἀποτυχία τοῦ τουρισμοῦ ἐξαρτᾶται κυρίως ἀπὸ τὰς πρώτας εὐμενεῖς ἐντυπώσεις πού θὰ σχηματίσῃ ὁ κάθε τουρίστας. Δὲν ἀσχολοῦμαι μὲ τὰς κατηγορίας τῶν τουριστῶν. Δὲν νομίζω ὅτι ἔχει σημασίαν αὐτό, καθ' ὅσον ὁ ἐπιθυμῶν νὰ ἐπισκεφθῇ τὴν χώραν μας, καὶ θὰ τὴν ἐπισκεφθῇ ὄχι διὰ τὰς φυσικὰς καλλονὰς τῆς ἀλλὰ κυρίως διὰ τὰς ἀρχαιότητάς της, ἀσφαλῶς θὰ διαθέσῃ ἕνα μέτριον ποσὸν δολλαρίων, πλὴν τέτοιο ὥστε καὶ μόνον αὐτό, ἐὰν πολλαπλασιασθῇ μὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀτόμων πού θὰ μᾶς ἐπισκεφθοῦν, εἶναι μέγαν, εἶναι ἀριθμὸς πού θὰ λύσῃ τὸ πρόβλημα τοῦ ἐλλείμματος τοῦ συναλλάγματος τῆς χώρας μας.

Οὕτως ἐχόντων τῶν πραγμάτων εἶμαι ὑποχρεωμένος νὰ ἐπιστήσω τὴν προσοχὴν σας ὅτι τοῦτο πρέπει νὰ ἐπιτευχθῇ,

εἴτε τὸ θέλομε εἴτε δὲν τὸ θέλομε, μόνον διὰ τῆς συνδέσεως τῆς Ἰταλίας καὶ Ἑλλάδος μέσῳ Πατρῶν.

Διότι:

1. Αἱ Πάτραι τυγχάνουσιν ἀμέσου τουριστικῆς ἐκμεταλλεύσεως, εἶναι κόμβος συγκοινωνιῶν πρὸς βασικὰς περιοχὰς τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος : Ὀλυμπία—Δελφοὶ—Ναύπακτος—Μέγα Σπήλαιον—Ἁγία Λαύρα—Κόρινθος—Μυκῆναι—Μυστράς—Ἀθῆναι καὶ ἐκεῖθεν πρὸς οἵανδήποτε βορειότεραν κατεύθυνσιν.

2. Αἱ Πάτραι διαθέτουν ὅλας ἐκείνας τὰς ἀναγκαίας λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν πλεύρισιν ἐνὸς πλοίου—φέρρου—μπῶτ, χωρὶς φόβον ἀντιθέτων ἀνέμων, χωρὶς προσφυγὴν πρὸς τὴν μετεωρολογίαν καὶ χωρὶς καμμίαν πρόσθετον δαπάνην ἐκ μέρους τοῦ Κράτους, ὅπερ εἶναι ἀνίκανον νὰ διαθέσῃ χρηματικὰ ποσὰ εἰς ἐποχὴν καθ' ἣν ἔχει ἄλλας κατεπειγούσας ἀνάγκας, μὴ δυναμένας νὰ ἀναμένουν οὔτε ἡμέραν. Σημειωτέον ὅτι καὶ ὁ κάθε ἐπιχειρηματίας ὅστις θὰ ἔχῃ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἀνάληψιν αὐτῆς τῆς ἐπιχειρήσεως θὰ εἶναι λίαν διστακτικός, παρὰ τὸ δέλεαρ ὅπερ πρέπει νὰ τὸν σαγηνεύσῃ, ἦτοι τὸ καζίνο Κερκύρας καὶ δι' ὅπερ εἶμαι ὑποχρεωμένος νὰ παραπονεθῶ, διότι πιστεύω ὅτι οὕτω παγιδεύεται ἡ σύνδεσις μέσῳ Πατρῶν. Πλὴν εἴμεθα πεπεισμένοι ὅτι ὑποστηρίζομεν δικαίαν ὑπόθεσιν ὅταν ὀμιλοῦμεν περὶ ἀνάγκης συνδέσεως τῆς Ἰταλίας καὶ Ἑλλάδος μέσῳ Πατρῶν καὶ ἀντιπαρερχόμεθα τοῦτο.

3. Ἡ περιφέρεια Πατρῶν ἔχει προικισθῆ διὰ τοιούτων φυσικῶν καλλονῶν, ὥστε πράγματι ὁ ἐπισκέπτης θὰ μένῃ καὶ ἐξ αὐτῆς τῆς αἰτίας λίαν ἱκανοποιημένος.

4. Αἱ Πάτραι καὶ αἱ πλησίον τούτων πόλεις, ἦτοι Αἶγιον, Πύργος, Ξυλόκαστρον κλπ., διαθέτουν ξενοδοχεῖα πρώτης καὶ δευτέρας τάξεως καὶ κλίνας τόσας, ὥστε δυνάμεθα, κύριοι, νὰ σᾶς πληροφορήσωμεν ὅτι θὰ δύνανται νὰ ἱκανοποιήσουν τοὺς τουρίστας δι' 600 περίπου διαθεσίμων κλινῶν.

Ἄλλὰ δὲν πρέπει νὰ σᾶς ἀπασχολῶ περισσότερο μὲ τὰ πλεονεκτήματα ποὺ ἔχει ἡ σύνδεσις μέσῳ Πατρῶν, καθ' ὅσον εἶναι ταῦτα γνωστὰ εἰς ὅλους μας καὶ πολὺ περισσότερο εἰς ἐκείνους οἵτινες ἔχουν σχέσιν ἔμμεσον ἢ ἄμεσον μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ καὶ οἵτινες, ἂν δὲ μὲ ἀπατᾶ ἡ μνήμη, ἔχουν ἐκφρασθῆ εὐμενῶς, ἂν μὴ κατηγορηματικῶς.

Καὶ ἂς ἔλθωμεν εἰς τὸ λεγόμενον κατὰ κόρον ὅτι βεβαίως δὲν μπορεῖ νὰ ὑπάρξῃ δευτέρα γνώμη περὶ τῶν πλεονεκτημάτων ποὺ παρέχει ἡ σύνδεσις μέσῳ Πατρῶν, ἀλλὰ πῶς ἀντιμετωπίζεται ἡ ἀπόστασις;

Καὶ ἐν πρώτοις δὲν ὑπάρχει διαφορὰ ἀποστάσεως. Διότι ὅταν ὀμιλοῦμεν περὶ πορθμείου, πρέπει νὰ γνωρίζωμεν ὅτι τοιοῦ-

τον νοείται εἰς μικρὰς ἀποστάσεις καὶ ὄχι ὅταν πρόκειται περὶ 155-175 μιλίων.

Διότι τότε δὲν ὑπάρχει οὐσιαστικὴ διαφορὰ στὰ 235 μίλια ποὺ εἶναι μέχρι Πατρῶν, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ πλεονεκτήματα ἄτινα, ὡς ἀνέπτυξα, παρουσιάζει ἡ γραμμὴ Πρίντεζι-Πατρῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς συνδέσεως Κερκύρας-Ἑγουμενίτης ἐν συνεχείᾳ ἔχομεν νὰ διαδράμωμεν 445 χλμ. περίπου διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς Ναύπακτον καὶ συνεπῶς πλησίον τῶν τόπων τοῦ τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος, οἵτινες ἀντιπροσωπεύουν τὸ μέγιστον μέρος τούτου. Σημειώσατε ὅτι ἡ διαδρομὴ αὕτη γίνεται μέσῳ τόπων ἀνευ σοβαροῦ ἐνδιαφέροντος, ἐνῶ ὁ τουρίστας, ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ του νὰ ἰδῇ ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερα πράγματα, προσπαθεῖ νὰ εἶναι ταχυκίνητος καὶ χωρὶς φθορὰς αὐτοκινήτων καὶ ἀπωλείας χρόνου.

Αὐτά, κύριοι, ἤθελα νὰ ἐκθέσω ἐνώπιόν σας καὶ ἔχω τὴν ἀντίληψιν ὅτι τὸ θέμα θαλασσίας ἐνώσεως Ἰταλίας—Ἑλλάδος εἶναι θέμα σοβαρὸν καὶ χρήζει προσεκτικῆς ἐρεῦνης, ἵνα δοθῇ λύσις ἀδιάβλητος καὶ ἱκανὴ νὰ ἀναπτύξῃ τὸν τουρισμὸν καὶ ὄχι νὰ γίνῃ ὁ τάφος τῆς ἀναπτύξεως τούτου διὰ τῆς λήψεως ἡμιμέτρων.

Καὶ ἤδη κατέρχομαι τοῦ βήματος εὐχαριστῶν ὑμᾶς διότι εἶχατε τὴν καλωσύνην νὰ με ἀκούσετε.

ΣΠ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ, Ἐκπρόσωπος Δήμου Ἰωαννίνων

Ὁφείλω νὰ δηλώσω ὅτι οἱ βουλευταὶ Ἰωαννίνων, ὁμιλήσαντες ὡς ὠμίλησαν, ἐξέφρασαν τὰς προσωπικὰς τῶν γνώμας καὶ τὰς γνώμας τῶν ἡπειρωτικῶν ὀργανώσεων.

Τὸ θέμα ἀνεπτύχθη λεπτομερῶς ἀπὸ τοὺς προλαλήσαντας καὶ δὲν θὰ ἤθελα νὰ σᾶς κουράσω ἐπαναλαμβάνων τὰ ἴδια πράγματα. Ἐπιτρέψατέ μου μόνον νὰ κάνω τὰς ἐξῆς παρατηρήσεις: Οἱ περισσότεροι τῶν προλαλησάντων ἐχαρακτήρισαν τὸ ἔργον ὡς τουριστικὸν μόνον. Ἡ δημιουργία ὁμῶς μιᾶς προσπελάσεως πρὸς τὴν Δύσιν μέσῳ Ἰταλίας ἀποτελεῖ παραγωγικὸν ἔργον δι' ὀλόκληρον τὴν ΒΔ περιοχὴν τῆς χώρας, τὸ ὅποιον πολὺ συντόμως θ' ἀποσβεσθῇ ἀφ' ἑαυτοῦ. Πλὴν τούτου ὁμῶς ἡ δημιουργία τοῦ ἔργου αὐτοῦ ἔχει ὑψίστην ἐθνικὴν σημασίαν. Λόγοι ἐθνικοὶ καὶ λόγοι κοινωνικῆς δικαιοσύνης ἐπιβάλλουν τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου αὐτοῦ.

Δ. ΑΝΔΡΙΚΟΠΟΥΛΟΣ, Πρόεδρος Ἐμπορ. καὶ Βιομ. Ἐπιμελητηρίου
Αἰτωλοακαρνανίας

Τὸ θέμα ἔχει ἐξαντληθῆ ἀπὸ πάσης ἀπόψεως. Οὐσιαστικῶς δὲν ἔχω νὰ προσθέσω τίποτε. Ἀνῆλθον εἰς τὸ βῆμα διὰ νὰ συγχαρῶ τὸν Πρόεδρον τῆς Σχολῆς καὶ διὰ νὰ ἐκφράσω τὰς εὐχαριστίας ἐκ μέρους τοῦ ἐμπορικοῦ κόσμου τῆς Αἰτωλοακαρνανίας.

Ἐπειδὴ τὸ θέμα περιωρίσθη εἰς τὸ ποῦ θὰ γίνῃ ἡ προσόρμις τοῦ φέρρου-μπόουτ, ἐπιτρέψατέ μου νὰ εἶπω ὅτι τὰς ἀπόψεις τοῦ κόσμου τῆς Αἰτωλοακαρνανίας τὰς διηρμήνευσεν ὁ κ. Δήμαρχος Ἀγρινίου. Τὴν ἀποψιν αὐτὴν συμμερίζομαι καὶ ἐγώ, εἶναι δὲ αὕτη ὅτι ἡ προσόρμις πρέπει νὰ γίνῃ μέσῳ Κερκύρας-Ἠγουμενίτης.

Δ. ΑΡΛΙΩΤΗΣ, Ἐκπρόσωπος Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἐπιμελητηρίου Κερκύρας

Μετὰ τὰ ὅσα ἀνεπτύχθησαν μέχρι τοῦδε δὲν ἔχω νὰ προσθέσω πολλὰ πράγματα. Ἔλαβα τὸν λόγον διὰ νὰ διευκρινίσω μόνον ὠρισμένα ζητήματα. Ἐλέχθη ὅτι διὰ τοῦ ὑπὸ συζήτησιν ἔργου σκοπεῖται ἡ προσέλκυσις τῶν τουριστῶν οἱ ὅποιοι κινουῦνται δι' αὐτοκινήτων καὶ ὅτι ἡ προσέλκυσις αὐτὴ δύναται νὰ ἐπιτευχθῆ μόνον διὰ μιᾶς συντόμου καὶ εὐθηνῆς διαπορθμύσεως. Τοιαύτη σύνδεσις εἶναι ἀναμφισβητήτως ἡ ἀπὸ τοῦ στενοῦ τοῦ Ὀτράντο πρὸς τὴν ΒΔ ἀκτὴν τῆς Κερκύρας. Ἐτονίσθη ὅτι διὰ τῆς συνδέσεως ταύτης θὰ αὐξηθοῦν πολὺ τὰ ἔσοδά μας ἐκ τοῦ τουρισμοῦ. Ἐλέχθη ἐπίσης ὅτι εἰς τὰς ΒΔ ἀκτὰς τῆς Κερκύρας πρέπει νὰ ἐκτελεσθοῦν ὠρισμένα ἔργα, διὰ νὰ καταστῇ δυνατὴ καὶ ἀσφαλὴς ἡ ἐκεῖ προσόρμις.

Ἡ ἐκτέλεσις ὁμῶς τῶν ἐν λόγω ἔργων δὲν πρέπει νὰ προσκρούσῃ εἰς οἰκονομικὰ ἐμπόδια διότι, ἐὰν ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν τὰ ὀφέλη τὰ ὅποια θὰ ἀποδώσουν, θὰ διαπιστωθῆ ὅτι ἡ κατασκευὴ αὐτῶν ἀποτελεῖ ἐπωφελεστάτην ἐπένδυσιν, ἐνῶ ἡ ἐκτέλεσις ὄλων τῶν ἔργων τὰ ὅποια ἀναφέρει ἡ διακήρυξις ἀπαιτεῖ σημαντικῶς ἀνώτερα ποσὰ καὶ προὔποθετεῖ μακρὰν πίστωσιν χρόνου, ἥτις συνεπάγεται τεραστίας ζημίας διὰ τὸ δημόσιον. Ἐνεκα τούτου ἐπιβάλλεται νὰ δοθῆ προσωρινῶς ἄμεσος λύσις καὶ συνεπῶς δὲν συμφωνῶ μὲ τὸν κ. Πεσμαζόγλου, ὁ ὅποιος ὑπεστήριξεν ὅτι δὲν πρέπει νὰ γίνῃ ἑναρξις ἐκμεταλλεύσεως τῆς διὰ πορθμείου συνδέσεως, ἐὰν προηγουμένως δὲν ὀλοκληρωθῆ τὸ σύνολον τῶν ἔργων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῆς διακρύψεως.

Νομίζω ὅθεν ὅτι ἡ Κυβέρνησις πρέπει νὰ μελετήσῃ τὸ ἔργον ἀπὸ τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς ἀπόψεως, ἵνα ἀποφασίσῃ βάσει ἀσφαλῶν δεδομένων, καὶ διὰ νὰ ἀποκτήσῃ τὰ ἀπαιτούμενα στοιχεῖα ἐκμεταλλεύσεως νὰ δρομολογήσῃ προσωρινῶς κατάλληλον σκάφος τοῦ Π.Ν.

Γ. ΤΣΙΜΠΟΥΚΗΣ, Πρόεδρος Λέσχης Θεσσαλῶν

Εἶναι ἀληθὲς ὅτι ἡ τουριστικὴ ζεῦξις τῆς χώρας μας μὲ τὴν Ἰταλίαν καὶ τὰ ἐνδότερα τῆς Εὐρωπαϊκῆς ἡπείρου ἐκίνησε τὸ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον τῶν διαφόρων ὀργανισμῶν καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων περιφερειῶν. Καὶ εἶναι δικαιολογημένη ἡ γενικώτερη ἔκτασις τῆς συζητήσεως τοῦ θέματος, διότι ἔχει σοβαρωτάτην σημασίαν ὄχι μόνον ἀπὸ ἀπόψεως δημιουργίας τουριστικοῦ ρεύματος πρὸς τὸν τόπον μας, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐμπορικῶν μας συναλλαγῶν μὲ τὴν νοτιοδυτικὴν εὐρωπαϊκὴν καὶ ἰταλικὴν ἀγοράν.

Ὅφειλω νὰ ἐκφράσω τὰς εὐχαριστίας τῆς Λέσχης τῶν Θεσσαλῶν πρὸς τὴν Ἄνωτ. Σχολὴν Βιομηχανικῶν Σπουδῶν, ἡ ὁποία εἶχε τὴν πρωτοβουλίαν νὰ διοργανώσῃ διὰ τοῦ Κέντρου Τουριστικῶν Μελετῶν δημοσίαν συζήτησιν ἐπὶ τοῦ σοβαρωτάτου τούτου θέματος, ὥστε τὰ συμπεράσματα ἐκ τῆς ἐρεύνης αὐτοῦ νὰ ἔχουν τὴν σφραγίδα τῆς ἀντικειμενικότητος.

Ἡ διαδρομὴ τοῦ φέρρου - μπῶτ. Ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς δρομολογήσεως ὠμίλησε διεξοδικώτατα ὁ Πρύτανις τοῦ Πολυτεχνείου κ. Πίππας καὶ ὁ ὑφηγητὴς κ. Ραυτόπουλος, ὅμως θὰ μοῦ ἐπιτραπῆ νὰ ἀναφερθῶ δι' ὀλίγων. Ὅλοι μας γνωρίζομεν τὸ ἀκατάλυτον γεωμετρικὸν ἀξίωμα «ἡ εὐθεῖα γραμμὴ εἶναι ἡ συντομωτέρα πάσης ἄλλης». Καὶ ἴσως οἱ φίλοι μας ἐκ Πατρῶν νὰ ἐπεκαλοῦντο τὸν κανόνα αὐτόν. Ἡ δρομολόγησις τοῦ φέρρου - μπῶτ ἐν προκειμένῳ μπορεῖ νὰ εὐθυγραμμισθῆ διὰ μέσου Σιδάρι ἢ Ἀλύπας (Κερκύρας) εἰς Ἡγουμενίτσαν, ὁπότε θὰ ἔχωμεν τὰς ἑξῆς ἀποστάσεις εἰς ναυτικὰ μίλια:

Ἀπὸ Πρίντεζι εἰς Σιδάρι ν. μ.	97
» » » Ἀλύπαν	100
καὶ » Λευκίμμη (Κερκύρας) εἰς Ἡγουμενίτσαν ν. μ.	11
ἐνῶ ἀπὸ Πρίντεζι εἰς Πάτρας	235

Δηλαδὴ ἂν παραδεχθῶμεν εὐθείας καὶ τὰς δύο δρομολογήσεις: α) Πρίντεζι - Κέρκυρα - Ἡγουμενίτσα ἔχομεν 108 ν. μ. καὶ β) Πρίντεζι - Πάτραι 234 ν.μ., δηλαδὴ ἡ πρώτη εἶναι προτιμωτέρα ὡς βραχυτέρα κατὰ 127 ν.μ.

Και ἐφ' ὅσον ἡ ταχύτης τοῦ φέρρου-μπῶτ θὰ εἶναι 20 μιλίων, ὡς ὀρίζει ἡ σχετική προκήρυξις τοῦ διαγωνισμοῦ, ἡ διάρκεια τοῦ διάπλου δὲν θὰ διαρκῆ πέραν τῶν 4 ὥρῶν διὰ Κέρκυραν καὶ 1)2 ὥραν ἐκεῖθεν διὰ τὴν Ἑγουμενίτσαν. Ἐνῶ διὰ Πάτρας θὰ ἔχη διάρκειαν συνεχοῦς διάπλου 12 ὥρῶν.

Ἡ περίφημος Ἑγνατία Ὀδός, μετὰ τὴν ὁποῖαν συνέδεσε πρὸ 2000 ἐτῶν ὁ Τραϊανὸς τὴν Ρώμην μετὰ τὴν Κωνσταντινούπολιν, ἀνανεώνεται, κύριοι, ὑπὸ σύγχρονην μορφήν διὰ τῆς ὑδατίνης γεφύρας Πρίντεζι-Κέρκυρα-Ἑγουμενίτσα.

Διάπλους ξεκούραστος μετὰ διαρκῆ ἐναλλαγὴν τοπίου ποῦ θὰ γοητεῖ τὸν ἐπισκέπτην.

Τουριστικὸν ἐνδιαφέρον περιοχῆς. Ὁ Πρόεδρος τοῦ Ξενοδοχειακοῦ Ἐπιμελητηρίου εἰς ἄρθρον στοῦ περιοδικοῦ «Ξενία» ἀπέκάλυψε τὴν γραφικωτάτην περιοχὴν τῆς Ἠπείρου «κατσάβραχα» καὶ τοὺς κατοίκους τῆς καθυστερημένους, ἔχοντας ἀνάγκην «ἀποβαλκανοποιήσεως». Φωρᾶται ἀνιστόρητος καὶ ἀγνοῶν τὴν νοοτροπίαν τοῦ συγχρόνου τουρίστα.

Διότι ἀγνοεῖ πρῶτον τὴν πραγματικότητα καὶ τὴν νοοτροπίαν τοῦ σύγχρονου τουρίστα. Εἶναι ἐλάχιστοι οἱ προσκυνητῆς τῶν ἀρχαίων μνημείων. Εἰδικώτερα τὸ φέρρου-μπῶτ θὰ ἐξυπηρετήσῃ τὸν μέσον ἄστυν ποῦ ἀναζητεῖ λίγη γαλήνη, λίγη φυσικὴ ὁμορφιά, τὴν χαρὰ τοῦ ἑλληνικοῦ τοπίου καὶ τὸν κρυστάλλινον οὐρανόν. Ἀλλὰ καὶ ἂν ἀναζητήσῃ ἀρχαιότητος θὰ συναντήσῃ ἀξίολογες, καθὼς θὰ κατέρχεται εἰς Ἀθήνας μέσῳ τοῦ Θεσσαλικοῦ χῶρου.

Χῶροι τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος. Εἰς ἀπόστασιν 10 χλμ. εὐρίσκεται τὸ περίφημον μαντεῖον τῆς Δωδώνης. Τὰ Γιάννενα παρουσιάζουν μεγάλο τουριστικὸν ἐνδιαφέρον τῶν νεωτέρων χρόνων. Ἡ Καλαμπάκα μετὰ τὰ ἀξιοθαύμαστα Μετέωρα. Τὰ Τρίκαλα γιὰ τοὺς μελετητὰς τῶν ὀμηρικῶν χρόνων καὶ τοῦ Ἀσκληπιοῦ. Ἡ Λάρισα καὶ τὰ Φάρσαλα. Καὶ ὁ Βόλος τελευταίως ἀποκτᾷ ἐξαιρετικὸν ἀρχαιολογικὸν ἐνδιαφέρον μετὰ τὴν ἀνακάλυψιν τῶν ἀνακτόρων τοῦ Πηλέως, Μυκηναϊκῆς ἐποχῆς. Ὅλα αὐτὰ εἶναι ζήτημα διαφημίσεως καὶ σχετικῆς προβολῆς.

Μέσα τουριστικῆς ἐξυπηρετήσεως. Τὰ Ξενοδοχεῖα. Ὁ καὶ μὸς μας. Δυστυχῶς ἡ μέχρι τοῦδε πολιτικὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ Ὄργανισμοῦ Τουρισμοῦ στοῦ κεφάλαιο τοῦ πλουτισμοῦ τῆς μετὰ Ξενοδοχεῖα δὲν ἀπέδωσε τὰ προσδοκώμενα ἀποτελέσματα. Αὐτό, ὅμως, εἶναι ἄλλο θέμα. Ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὰ ὑπάρχοντα ξενοδοχεῖα εἰς Ἰωάννινα-Μετέωρα-Τρίκαλα-Καρδίτσαν-Λάρισαν καὶ Βόλον εἶναι ἀρκετὰ διὰ νὰ ἐξυπηρετήσουν τοὺς διερχομένους τουρίστας. 31 ξενοδοχεῖα α'-δ' τάξεως δυνάμει κλινῶν 1135. Ἐὰν διατεθῇ μικρὸν κονδύλιον ἐκ τῆς ξενοδοχειακῆς πίστεως

διά τήν ἐπισκευήν καί ἐξοπλισμόν τῶν ξενοδοχείων λύεται κατὰ ἕνα τρόπον τὸ ζήτημα προσωρινῶς.

Ὀδικὸν δίκτυον. Ἡ ἀπὸ Ἡγουμενίτσας εἰς Ἰωάννινα ὁδὸς χρήζει 110 χλμ. ἀποπερατοῦται. Ἀπὸ Ἰωάννινα-Καλαμπάκα χρήζει ἐπισκευῆς εἰς μερικά σημεῖα. Εἶναι ἡ γραφικώτερη διαδρομή, μήκους 131 χλμ., πού ὁ κ. Σκουρλέτης ἀπεκάλεσε «κατσάβραχα».

Κόστος διαπορθμεύσεως. Ἀπὸ τήν σύγκρισιν τῶν ἀποστάσεων συνάγεται εὐκόλως τὸ συμπέρασμα. Τὰ ἔξοδα προσορμίσεως τοῦ πορθμείου εἰς Ἡγουμενίτσαν θὰ εἶναι τὰ μισὰ ἀπὸ τὸ κόστος πρὸς Πάτρας. Καί ὀφείλομεν νὰ δώσωμεν ἰδιαιτέραν προσοχήν εἰς τὸ θέμα τῆς τιμῆς τοῦ εἰσιτηρίου πού ἀσκεῖ ἔλκυστικὴν ἐπίδρασιν εἰς τὸν κάθε τουρίσταν. Ἐξηκριβωμένοι πληροφοροῖαι ἀναφέρουν ὅτι τὸ εἰσιτήριο ἀπὸ Ρώμης εἰς Κέρκυραν-Ἡγουμενίτσαν στοιχίζει 320 δρχ. μὲ φέρρου-μπῶτ καὶ ἀπὸ Ρώμης-Πρίντεζι εἰς Πάτρας 800 δρχ. (εἶναι ἀναλογία 5 ἐπιβατῶν αὐτοκινήτου ἐπιβιβαζομένων στὸ φέρρου-μπῶτ).

Ψυχολογικὸς παράγων. Ἡ ταχύτης καὶ ἡ νευρικότης τοῦ ἀνθρώπου μπορῶ νὰ πῶ εἶναι χαρακτηριστικὰ τῆς ἐποχῆς μας. Φαινόμενα μεταπολεμικῆς περιόδου ἀλλὰ καὶ τῆς τεχνικῆς προόδου.

Πῶς εἶναι λοιπὸν δυνατὸν νὰ φαντασθῆ κανεὶς ἄνετον ταξίδι 13 ὥρῶν μέσα σὲ φέρρου-μπῶτ; Ταλαιπωρία πού θὰ ἔχη ψυχολογικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ τουρίστα. Τουναντίον μία μικρὴ διαδρομὴ ἀσκεῖ εὐνοϊκὴν καὶ προκλητικὴν ἔλξιν. Θὰ μπορῆ νὰ χρησιμεύσῃ καὶ ὡς μέσον προπαγάνδας διὰ τήν προσέλκυσιν ἐπισκεπτῶν.

Εἰσερχόμενος ὁ τουρίστας εἰς τὴν Ἑλλάδα διὰ τῆς Ἡγουμενίτσας θὰ γνωρίσῃ σχεδὸν ὀλόκληρον τὴν χώραν μας, διὰ τὴν ὁποίαν ἔχει ἀκούσει τόσα πολλὰ πού θάμπωσαν τὴν ψυχὴν του. Θὰ δοκιμάσῃ βαθεῖαν συγκίνησιν ἀπὸ συνεχῆ ἐναλλαγὴν ὑποκειμενικῶν καὶ τουριστικῶν ἀντιθέσεων.

Ὁ τουρίστας εἶναι πελάτης μὲ ἀξιώσεις καὶ ἰδιοτροπίας, τὰς ὁποίας ἀναπτύσσουν αἱ ψυχικαὶ ἀδυναμίαι τοῦ ἀνθρώπου ὅταν βρίσκεται μακρὰν τοῦ περιβάλλοντός του καὶ τοῦ ἐλέγχου τῆς κοινωνικῆς του θέσεως. Ἀναζητεῖ ἀλλαγὴν τοῦ καθημερινοῦ τρόπου ζωῆς καὶ αἰσθάνεται ἰσχυρὰν ἔλξιν καὶ γοητείαν ἀπὸ τουριστικὰς ἀντικειμενικὰς ἀντιθέσεις. Τὰ προϊόντα χειροτεχνίας, τὸ ἑλληνικὸν πικάντικον φαγητόν, ἡ τοπικὴ ἰδιομορφία κλπ. (Γιαννιώτικα κομψοτεχνήματα καὶ Θεσσαλικά ὑφαντὰ καὶ τὸ περίφημο ψητὸ σούβλας καὶ τὸ κοκορέτσι). Ἐπιζητεῖ ὑποκειμενικὰς ἀντιθέσεις τοῦ ἐσωτερικοῦ του κόσμου, ἰδεῶν καὶ πεποιθήσεων.

Τουριστική βιομηχανία. Ὁ τουρισμός ὅπως ἐξειλίχθη περι-ἤλθε πλέον στοὺς παραγωγικοὺς κλάδους τῆς οἰκονομίας. Μπορεῖ νὰ θεωρηθῆ ἀκόμη ὡς βασικὴ βιομηχανία.

Ἡ Ἑλλάς ἔχει ἀνεξάντλητον πρώτην ὕλην (ἀρχαιότητες-τοπιόν-χαρούμενον οὐρανόν-φιλοξενίαν κλπ.). Συνεπῶς πρέπει νὰ ἐξετασθοῦν οἱ λοιποὶ συντελεσταὶ κόστους προσφορᾶς τῶν ἀϋλων προϊόντων τῆς ἑλληνικῆς τουριστικῆς βιομηχανίας, δηλ. τὸ κόστος μεταφορᾶς, καὶ ἐν προκειμένῳ οἱ ναῦλοι διαπορθμεύσεως εἰς Ἑλλάδα τῆς μεγάλης δεξαμενῆς τουριστῶν πού συσσωρεύονται ἐν Ἰταλίᾳ. Νομίζω ὅτι οὐδεὶς θὰ ἀμφισβητήσῃ τὸ χαμηλὸν κόστος τῆς δρομολογήσεως τοῦ φέρρου-μπῶτ εἰς Κέρκυραν καὶ ἐκεῖθεν εἰς Ἡγουμενίτσαν. Ὅπως κάθε βιομηχανία προγραμματίζει τὴν παραγωγὴν τῆς δι' ὠρισμένον καταναλωτικὸν κοινόν, ἔτσι καὶ ἡ τουριστικὴ βιομηχανία πρέπει νὰ ἔχη ὑπ' ὄψιν τῆς τὴν οἰκονομικὴν θέσιν τῆς πελατείας (τουρίσται) εἰς τὴν ὁποίαν θὰ ἀποτανθῆ. Τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τουριστῶν σήμερα εἶναι ὁ μεσοαστὸς καὶ πρὸς αὐτὸν πρέπει νὰ στραφῆ ἡ προπαγάνδα τοῦ Ἑλληνικοῦ Τουρισμοῦ μιὰ καὶ προσαρμόζεται στὸν τουριστικὸν ἐξοπλισμὸν μας. Συνεπῶς εὐθηνὸς κύκλος, εὐθηνὸ ξενοδοχεῖο καὶ χαμηλὰ ἔξοδα μετακινήσεως του εἶναι οἱ κυριώτεροι συντελεσταὶ πού συνθέτουν τὸ κόστος προσφορᾶς τουριστικῆς διαμονῆς τοῦ ξένου.

Ἀπώτερη σκοπιμότης. Ἡ θαλασσία γέφυρα, πού θὰ ἀποτελέσῃ τὸ πορθμεῖον διὰ τὴν ζεῦξιν τῆς χώρας μας μετὰ τὴν Ἰταλίαν κατ' ἀρχὰς διὰ τουριστικὴν ἐκμετάλλευσιν, δὲν θὰ παρέλθῃ πολὺς χρόνος πού θὰ ἐξελιχθῆ καὶ εἰς μέσον ἐμπορευματικῶν μεταφορῶν διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἑλληνικῆς καὶ ἰταλικῆς ἀγορᾶς. Ἀκόμη μπορεῖ νὰ ἐξελιχθῆ καὶ ὡς μέσον διακινήσεως προϊόντων τράνζιτο πρὸς Τουρκίαν.

Ὡς ἐκ τούτου, τὸ ἔργον τοῦ πορθμεῖου εἶναι ἐξαιρετικῆς οἰκονομικῆς καὶ ἐθνικῆς σημασίας καὶ δεόν νὰ ἀντιμετωπισθῆ μετὰ τοιαύτην προοπτικὴν.

Δυστυχῶς δὲν ἐγένετο μέχρι σήμερον καμμία μελέτη οἰκονομικὴ τοῦ μακρᾶς πράγματι πνοῆς αὐτοῦ ἔργου.

Ἐλπίζομεν ὅτι τὸ Κέντρον Τουριστικῶν Μελετῶν τῆς Ἀνωτ. Σχολῆς Βιομηχανικῶν Σπουδῶν νὰ ἐπιληφθῆ μιᾶς τοιαύτης οἰκονομικῆς μελέτης διὰ νὰ ὀλοκληρώσῃ τὴν ἔρευναν τοῦ θέματος τοῦ πορθμεῖου.

ΣΠ. ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ, Πρόεδρος Κερκυραϊκής Ένώσεως Ἀθηνῶν

Ἀφοῦ εὐχαριστήσω τὴν διεύθυνσιν τῆς Ἀνωτέρας Βιομηχανικῆς Σχολῆς καὶ τὴν προϊσταμένην ἀρχὴν τοῦ Κέντρου Τουριστικῶν Σπουδῶν διὰ τὴν ὠραίαν πρωτοβουλίαν τῆς παρούσης ἐλευθέρας συζητήσεως, παρέχω τὴν διαβεβαίωσιν ὅτι χωρὶς τοπικιστικὸν σωβινισμόν θὰ διεξέλθω τὸ ὅλον θέμα ἐκθέτων ἀντικειμενικῶς τὰς ἀπόψεις μου.

Διότι κατὰ τὴν γνώμην μου ἀλλοῦ δύναται νὰ κεῖται ἡ προβολὴ τῶν συμφερόντων ἑνὸς τόπου καὶ ἀλλοῦ ἢ ἐπὶ πρακτικῶν καὶ ὑγιῶν βάσεων ὀργάνωσις τῆς βιομηχανίας τῶν ξένων, ἡ ὁποία κύριον κατευθυντήριον σκοπὸν ἔχει τὴν προσέλκυσιν τῶν τουριστῶν, ἧτις δέον νὰ ᾖ ταχεῖα, ὀρθολογιστικὴ καὶ σοβαρά.

Πλὴν τῆς τιμῆς τὴν ὁποίαν ἔχω νὰ εἶμαι Πρόεδρος τῆς Κερκυραϊκῆς Ἐνώσεως Ἀθηνῶν-Πειραιῶς, τυγχάνω τελωνειακὸς ὑπάλληλος καὶ ὑπῆρξα μέχρι ἐσχάτων γραμματεὺς τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς ὑπὸ τὴν ἀντιπροεδρίαν τοῦ προλαλήσαντος Πρυτάνεως τοῦ Πολυτεχνείου κ. Δημοσθένους Πίππα, εἰς τὸν ὁποῖον προσωπικῶς ὀφείλεται ἡ διαρρύθμισις τοῦ πρώτου λιμένος τοῦ Κράτους, ἵνα οὗτος φθάσῃ εἰς τὸ ζηλευτὸν σημεῖον νὰ ἀποβῇ ὁ πρῶτος τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Εἶναι δὲ γνωστὸν εἰς τοῦτον ὅτι ἀνήκω καὶ ἐγὼ εἰς τὴν ρεαλιστικὴν ὑπαλληλικὴν σχολὴν τῆς ἐξετάσεως καὶ ἐπεξεργασίας τῶν ὑπὸ μελέτην τιθεμένων ζητημάτων. Προσῆνεγκον ἀκόμη εἰς τὸ παρελθὸν τὰς ὑπηρεσίας μου εἰς τὴν κατὰ τὸν πλοῦν ἐξυπηρέτησιν τῶν ταξιδιωτῶν, ἀπὸ Βενετίας ἢ Βρινδησίου πρὸς Κέρκυραν.

Ἐχω, λοιπὸν, ἀπὸ τῆς σκοπιᾶς αὐτῆς κάποιαν πείραν τῆς πραγματικότητος.

Ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον ἐκ τῆς πείρας μου ταύτης προκύπτει εἶναι ὅτι εἰς τὰς διακινήσεις ἐπιβατῶν δέον νὰ ἐπικρατῶσιν ἡ ἐπιτάχυνσις τῶν λιμενικῶν καὶ τελωνειακῶν διατυπώσεων πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν τουριστῶν, ἡ ὑποχώρησις τοῦ ταμιευτικοῦ πνεύματος κατὰ τὴν διέλευσιν ἐκ τῆς τελωνειακῆς γραμμῆς μὲ ἀντίστοιχον συναλλαγματικὸν κέρδος, ἡ ὀρθολογιστικὴ διευκλύνσις τῆς συγκοινωνιακῆς ἐξυπηρετήσεως καὶ ἡ ἀνεσις τῆς διαμονῆς.

Μὲ τὰς πρακτικὰς ταύτας προϋποθέσεις τὸ θέμα τῆς Ἐνώσεως διὰ πορθμείου τῶν νοτιοανατολικῶν ἀκτῶν τῆς Ἰταλίας μετὰ τῆς βορειοδυτικῆς Ἑλλάδος ἔλαβε συγκεκριμένην μορφήν ἐν σχεδίῳ τὸ πρῶτον εἰς τὰς συνεννοήσεις μεταξύ τοῦ πρω-

θυπουργοῦ Ἐλευθερίου Βενιζέλου καὶ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν ἐξωτερικῶν τῆς Ἰταλίας Τιττόνι καὶ περιλαμβάνετο εἰς τὴν σφαῖραν τῆς γνωστῆς ἱστορικῆς συμφωνίας τῶν δύο τούτων πολιτικῶν.

Κατὰ τὸ σχέδιον τοῦτο προεβλέπετο ἡ σύνδεσις διὰ πλωτῆς γεφύρας τοῦ πλησιεστέρου σημείου τῆς Ἰταλίας εἰς τὸ στενὸν τοῦ Ὀτράντο μετὰ τοῦ πλησιεστέρου σημείου τῆς Ἀλβανίας. Ἐπρόκειτο δηλαδὴ νὰ δρομολογηθῇ πορθμεῖον μετὰ τῆς πόλεως τοῦ Ὀτράντο καὶ τῆς πόλεως Αὐλώνος. Προεκρίθησαν δηλαδὴ αἱ πλέον γειτνιαζούσαι εἰς τὸ στενὸν παραλίαι διὰ τὴν προσαιγιαλάωσιν τοῦ πορθμείου κατ' ἀμφοτέρα τὰ ἄκρα τοῦ πλοῦ.

Καὶ δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ πραγματοποιηθῇ τὸ σχέδιον ἄλλως, διότι ὅπου τῆς γῆς ὑπάρχει πορθμεῖον προϋποθέτει τὴν ὑπαρξιν πορθμοῦ καὶ ἀναγκαιοτάτην προτίμησιν τῶν πλησιεστέρων σημείων τοῦ πορθμοῦ τούτου. Ἀκόμη καὶ εἰς τοὺς ποταμοὺς ἀναζητεῖται ὁ πόρος ὁ ὁποῖος θὰ ἐξυπηρετήσῃ τοῦ πεζοῦ τὴν πορείαν πρὸς διευκόλυνσιν τῆς κατευθύνσεώς του.

Τοῦτο μαθηματικῶς τηρεῖται ὅπου ὑπάρχει πορθμεῖον μὲ ἀπτά παραδείγματα εἰς τὸ Ντόβερ-Καλαί, τὸ στενὸν τῆς Μεσσηνίας, τὸν Καττεγάτην, τὰς νήσους τῆς Ἰαπωνίας, τὰς λίμνας Μίσιγκαν καὶ Βαϊκάλην ὡς καὶ παρ' ἡμῖν εἰς τὸ Ρίον-Ἀντίριον καὶ εἰς Κέρκυραν καὶ Ἡγουμενίτσαν Ἡπείρου.

Διὰ τοῦ σχεδίου Βενιζέλου-Τιττόνι ἠνοιγετο ἡ ὁδὸς ἐξυπηρετήσεως τοῦ αὐτοκινητιστικοῦ λεγομένου τουρισμοῦ.

Τὸν αὐτοκινητιστικὸν τοῦτον τουρισμὸν πρόκειται ἤδη νὰ ἐξυπηρετήσῃ καὶ νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ διαπόρθμευσις τουριστῶν ἀπὸ Ἰταλίας εἰς Ἑλλάδα. Μὲ τὴν διαφορὰν ὅτι ἀντὶ νὰ ἀνοίγεται εἰς τὸ στενὸν τοῦ Ὀτράντο ἀπὸ Ἰταλίας πρὸς ἀνατολὰς ἢ ζεῦξις διὰ πλωτῆς γεφύρας, δι' αὐτοκινήτου, λόγῳ τῆς ἐπικρατούσης διεθνοῦς καταστάσεως διανοίγεται πρὸς νοτιοανατολικά, ὅπου δεόν νὰ ἀναζητηθῇ τὸ πλησιέστερον σημεῖον τῆς Ἑλλάδος πρὸς προσαιγιαλάωσιν τοῦ ὑπὸ μελέτην πορθμείου.

Διότι ἄλλο εἶναι ἡ διαπόρθμευσις καὶ ἄλλο ταξίδιον ὅπου ἐξυπηρετεῖται ὁ ναυτικὸς καὶ οὐχὶ ὁ αὐτοκινητιστικὸς τουρισμὸς.

Καὶ ἐδῶ ἤλθομεν νὰ ἀνταλλάξωμεν ἀπόψεις διὰ διαπόρθμευσιν καὶ οὐχὶ διὰ πλεῦσιν εἰς ἀνοικτὸν πέλαγος πρὸς ἐξεύρεσιν μιᾶς πόλεως, ἣτις δεόν νὰ ἐπωφεληθῇ διὰ τὴν ὅπωςδήποτε προσέλκυσιν ξένων μὲ ἀπιθανώτατα ἀποτελέσματα ἐπιτυχίας.

Τὸ ἀνοιγμα τῆς θαλασσίας ἀποστάσεως ἀπὸ Βρινδησίου μέχρι τῶν δυτικῶν ἀκτῶν Κερκύρας εἶναι 80 μίλια ἢ ὦραι παραμονῆς ἐν ταξιδίῳ 4.30 ἕως 5 ὦραι.

Τὸ ἀνάπτυγμα τοῦ πλοῦ ἀπὸ Βρινδησίου εἰς Πάτρας εἶναι 150 μίλια, ἤτοι ὥραι παραμονῆς ἐν ταξιδίῳ 12-13.

Εἶναι προφανῆς ὅθεν ἡ διαφορὰ ἣτις ἐξυπηρετεῖ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς παγκοσμίως ἐπικρατούσης σήμερον χρησιμοποίησεως τοῦ αὐτοκινήτου ὡς μέσου ἐξυπηρετήσεως τοῦ αὐτοκινητιστικοῦ τουρισμοῦ, ὅστις ἔχει τὰ πλεονεκτήματα τοῦ ναυτικοῦ τοιοῦτου, τῆς κατ' ἐπιθυμίαν σταθμεύσεως τῶν τουριστῶν, τῆς ἀποφυγῆς τῶν ἐκ τῆς ἐπιμηκύνσεως τῆς πλεύσεως ταλαιπωριῶν καὶ κακουχιῶν λόγῳ ἀνωμάτων καιρικῶν συνθηκῶν, τῆς ἱκανοποίησεως τῆς ἀντιλήψεως τοῦ-ταξειδεύοντος μὲ αὐτοκίνητον ὅτι τὸ μέσον συγκοινωνίας ὅπερ προετίμησε διὰ τὴν μετακίνησίν του εἶναι τὸ πρωταρχικὸν συγκοινωνιακὸν μέσον εἰς τὴν διάθεσίν του καὶ ὅτι δευτερεύουσα τυγχάνει ἡ θαλασσία ὁδὸς ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν χερσαίαν, ἣτις ἀπετέλεσε τὴν πρωταρχικὴν ἐπιθυμίαν του.

Εἶναι ἀκόμη προφανῆς ἡ διαφορὰ τῶν ἐξόδων καυσίμου ὕλης ἅτινα συναλλαγματικῶς ἐνδιαφέρουσι τὴν δημοσίαν οἰκονομίαν τῆς πατρίδος μας, διότι ἡ μὲν παλινδρομικὴ κίνησις πορθμείου ἀπὸ Βρινδησίου εἰς Κέρκυραν, εἰς καύσιμα ἐκφραζομένη, ἀπαιτεῖ ποσότητα 10 τόννων, ἐνῶ ἀπὸ Βρινδησίου εἰς Πάτρας 19 καὶ πλέον τόννων, ἤτοι σχεδὸν τὸ διπλάσιον ἡμερησίως. Ἀνάλογος βεβαίως θὰ εἶναι καὶ ὁ καταμερισμὸς τῶν χρηματικῶν ἐπιβαρύνσεων τῶν τουριστῶν (ναῦλοι, ἔξοδα παραμονῆς ἐν τῷ πλοίῳ κλπ.). Μὴ λησμονῶμεν δὲ ὅτι, μοιραίως, καὶ ἀπὸ Ἰταλικῆς πλευρᾶς θὰ προβληθῇ ἀπαιτήσις δρομολογήσεως πορθμείου, ὅποτε τὰ πράγματα λαμβάνουσι καὶ ἄλλην ὄψιν ἀπὸ τῆς συναλλαγματικῆς πλευρᾶς καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ἀμοιβαιότητος συμφερόντων μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Ἑλλάδος.

Ἐπὶ ἤρξαι, λόγῳ τοῦ ἐπαγγέλματός μου, αὐτόπτης μάρτυς τῶν ταλαιπωριῶν τῶν ἐπιβατῶν τῶν ταξιδευόντων ἀπὸ Βενετίας εἰς Κέρκυραν ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ταξιδεύοντας ἀπὸ Βρινδησίου πρὸς τὸν ἴδιον ὄρον. Καὶ ἤκουσα πολλάκις νὰ ἰσχυρίζωνται ὅτι κάλλιον θὰ ἦτο νὰ διέσχίζον τὴν Ἰταλίαν αὐτοκινητιστικῶς ἢ σιδηροδρομικῶς πρὸς Βρινδήσιον καὶ ἐκεῖθεν νὰ συνεχίσωσι θαλασσίως ἵνα ἀποφύγωσι τὰ κακὰ τῆς τρικυμίας καὶ τῆς ναυτίας. Ὅσας λοιπὸν πισίνας, κινήματογράφους, χώρους τέννις, ἀναψυκτήρια καὶ ἄν παράσχωμεν κατὰ τὸν πλοῦν ἀπὸ Ἰταλίας εἰς Πάτρας, δὲν δυνάμεθα νὰ ἀντισταθμίσωμεν τὰ κακὰ τοῦ ἀνοικτοῦ πρὸς τὴν Μάλταν Ἰονίου Πελάγους καὶ τῶν συνεχῶν κλυδωνισμῶν τοῦ σκάφους κατὰ τὴν παραλλαγὴν πλεύσεως τοῦ ἀκρωτηρίου Λευκάδος (κάβος Κυρᾶς), τὸν ὁποῖον κλυδωνισμὸν μετὰ φόβου ἀντικρῦζουσι καὶ ὑπολογίζουσι οἱ ταξιδεύοντες ἀπὸ Πατρῶν εἰς Κέρκυραν. Ἀπό-

δειξίς ἢ σταθεροποιήσις τῆς αὐτοκινητιστικῆς ἐπικοινωνίας ἀπὸ Ἰερουσαλὴμ εἰς Κέρκυραν διὰ τοῦ πορθμείου Ἰερουσαλὴμ-Κερκύρας, ἣτις ἐπικοινωνία τουριστικῶς φθάνει εἰς τὸ κατακόρυφον ἀπὸ τοῦ Μαρτίου μέχρι Σεπτεμβρίου καὶ Ὀκτωβρίου, ἔτι δὲ διὰ τῆς χρησιμοποίησεως δύο πορθμείων, τοῦ Ρίου-Ἀντιρρίου καὶ Ἰερουσαλὴμ-Κερκύρας.

Θὰ προβληθῆ βεβαίως ἡ ἄποψις ὅτι ὑπάρχουσι τουρίσται οἱ ὅποιοι προτιμοῦν νὰ ἱκανοποιοῦν τὰς ἐπιθυμίας των διὰ τῆς χρησιμοποίησεως θαλασσίων ὁδῶν, ἀλλὰ τότε δὲν πρόκειται περὶ αὐτοκινητιστικοῦ τουρισμοῦ ἀλλὰ περὶ ναυτικοῦ τοιοῦτου, ὁ ὅποιος βεβαίως κεῖται ἐκτὸς τῆς παρούσης συζητήσεως.

Ἄλλως τε εἶναι γνωστὸν ὅτι οἱ μεταπολεμικῶς κινούμενοι ὁμαδικῶς τουρίσται ἀνήκουσιν εἰς τὴν μεσαίαν ἀστικήν τάξιν καὶ ἐπιδιώκουσιν ὅσον τὸ δυνατόν ὀλιγώτερα ἐξοδα. Ἀπόδειξις τὸ κλάμπ-μεντιτερρανέ, τμῆμα τοῦ ὁποίου, ἀξιολογωτάτης κινήσεως, ἐδρεύει εἰς Κέρκυραν. Διὰ τοῦτο εἶναι καταπληκτικὴ ἡ αὔξησις τοῦ αὐτοκινητιστικοῦ τουρισμοῦ, ὁ ὅποιος συνεχῶς τελειοποιεῖται διὰ δρομολογήσεων καταλλήλων ὁχημάτων.

Ἐπὶ τοῦ ὅτι ὑπάρχουσι λοιπὸν οὐσιωδέσταται διαφοραὶ μεταξὺ ἐξόδων εὐθηνῆς διαπορθμεύσεως καὶ ναύλων ταξιδίου μεταξὺ ταξιδεύοντος ἐπιβάτου καὶ διαπορθμουμένου περιηγητοῦ, μεταξὺ πολυτάλαντου καὶ ἀστοῦ καὶ μεταξὺ πρακτικῆς ρεαλιστικῆς ἐξυπηρητησεως καὶ οὐτοπιστικῆς προβολῆς τῆς προστασίας τῶν συμφερόντων μιᾶς πόλεως, ἣτις προβολὴ ἔχει σκοπὸν νὰ ὑποτάξῃ τὰς προθέσεις του εἰς σχέδιον τὸ ὁποῖον οὐσιωδεστάτας δυσχερείας προβάλλει εἰς τὴν ταχεῖαν καὶ ἄνετον διακίνησιν αὐτοῦ καὶ τοῦ ὁχήματός του.

Ἡ διακίνησις μὲ πορθμείον μέσῳ Κερκύρας εἰς Ἡπειρον καὶ βορειοδυτικὴν Ἑλλάδα ἀνοίγει τὴν διάβασιν πρὸς Θεσσαλονίκην, Κωνσταντινούπολιν καὶ Μικρὰν Ἀσίαν, ἀξιοποιεῖ τὸν τουρισμὸν τῶν περιφῆμων φυσικῶν καλλονῶν Κερκύρας, τὸν τουρισμὸν τῶν φυσικῶν γεωλογικῶν ἀξιοθεάτων τῆς περιφήμου Χαράδρας τοῦ Βίκου καὶ τῶν Ζαγοροχωρίων, ἀξιοποιεῖ τὴν Ἰερουσαλὴμ, τὸν ἱστορικὸν καὶ μαγευτικὸν τουρισμὸν τῶν Ἰωαννίνων καὶ τῆς λίμνης των, τοῦ Δρίσμου, τοῦ Ἐμίν Ἀγᾶ, τοῦ Ζαλόγγου, τοῦ μαντείου τῆς Δωδώνης μὲ τὴν δρῦν τῆς καὶ τῆς Νικόπολεως μὲ τὰ θαυμάσια ψηφιδωτὰ καὶ τὸ θέατρον τῆς, τῆς μαγευτικῆς Μαργαρώνας, τοῦ Ἀκτίου, τοῦ χρυσοῦ κάμπου τῆς Ἄρτης μὲ τὸ ἱστορικὸν γεφύρι τῆς, τοῦ ὁποίου ὁ θρύλος εἶναι γνωστὸς ἀκόμη καὶ εἰς τὸ μουσικὸν πεδίου διὰ τοῦ μελοδράματος «ὁ Πρωτομάστορας», γνωστοῦ ἤδη διεθνῶς, τῶν Μετεώρων, τῆς ἱερᾶς πόλεως τοῦ Μεσολογγίου, τῆς λιμνοθα-

λάσσης του, τοῦ Αἰτωλικοῦ καὶ ἀκόμη τῶν Δελφῶν, τῆς Ναυπάκτου ὅπου ἡ ἱστορική ναυμαχία καὶ πλεῖστων ἄλλων ἐνδιαφερόντων σημείων, ὅπου ὁ περιηγητὴς ἔχει πολλὰ νὰ διδαχθῆ διὰ τὴν Ἑλλάδα μας. Ἡ Κοζάνη ἐξ ἄλλου ἐξελίσσεται εἰς τουριστικὸν κόμβον, τὰ Τέμπη ἀξιοποιοῦνται. Οὕτω τουριστικῶς εὐρίσκονται εἰς τὴν ὁδὸν τοῦ περιηγητοῦ ἡ Ἡπειρος, ἡ Μακεδονία, ἡ Θεσσαλία, ἡ Αἰτωλοακαρνανία, ἡ Ναυπακτία, ἡ Βοιωτία κλπ.

Ἄλλὰ καὶ αἱ Πάτραι, ἀκόμη δὲ καὶ ἡ Πελοπόννησος ἱκανοποιοῦνται ἀπὸ ἀπόψεως ἀρχαιολογικοῦ γύρου, ἐφ' ὅσον μέσω Ρίου καὶ Ἀντιρρίου ἡ διαπόρθμευσις εἶναι τόσον συχνὴ διὰ τοῦ διαπλέοντος πορθμείου.

Ἐξυπηρέτησις τοῦ περιηγητοῦ, εὐχάριστος διαμονή, ἀνετος σύνδεσις μὲ οἰονδήποτε σημεῖον ἐνδιαφέροντός του, ὡραία τοπία κατὰ τὴν διαδρομὴν του, ἴδου τὰ πλεονεκτήματα τῆς μέσω Κερκύρας συνδέσεως, τῆς αὐτοκινητιστικῆς ἐπικοινωνίας, ἔναντι ἐνὸς ταξιδίου ἀπὸ Βρινδησίου εἰς Πάτρας, τὸ ὅποῖον ἤδη ἐπαρκῶς ἐξυπηρετοῦσιν αἱ ὑπάρχουσαι ἀτμοπλοικαὶ γραμμαί.

Μὴ λησμονῶμεν ὅτι ἡ ὁδὸς αὐτοκινητιστικῆς ἐξυπηρετήσεως μέσω Γιουγκοσλαβίας παρουσιάζει τόσας δυσχερείας, αἱ ὅποια εἶναι ἀντιληπταὶ εἰς τὰς μεθοριακὰς ἀρχάς, ὡς ἐκ τῆς ὑπηρεσίας μου γνωρίζω, κατὰ τὴν ἀφίξιν εἰς Ἑλλάδα τῶν ξένων.

Καὶ μὴ λησμονῶμεν ὅτι ἡ Γιουγκοσλαβία ἤδη ἀντελήφθη τὸ μειονέκτημα τοῦτο καὶ ἐστράφη πρὸς τὴν τουριστικὴν συγκοινωνιακὴν ἀνασυγκρότησίν της καὶ ὅτι τὸ ἐπὶ τῆς Δαλματίας Ντουμπρόβνικ ἤδη συναγωνίζεται τουριστικῶς ἄλλα κέντρα τῆς Μεσογείου.

Ρίψατε, Κυρίαὶ καὶ Κύριοι, ἐν βλέμμα πρὸς τὸ σχεδιαστικὸν σκαρίφημα. Παρουσιάζει τὴν Κέρκυραν ἐξηπλωμένην χερσαίαν γέφυραν ἀπὸ βορειοανατολῶν πρὸς νοτιοδυμὰς προσφέρουσαν τὴν μίαν ἀκτὴν της πρὸς τὴν Ἀπουλίαν καὶ τὴν ἐτέραν πρὸς τὴν Ἡπειρον.

Ἡ γεφυρωτὴ αὐτὴ θέσις της πρὸς τὴν ἀνατολὴν τὴν ἔχει ἱστορικῶς καταστήσει πολύτιμον σκοπιὰν διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν τῶν Κρατῶν τῆς Δύσεως πρὸς τὴν Ἀνατολήν.

Ἡ ζεῦξις διὰ Κερκύρας καὶ Ἡγουμενίτσης διὰ πορθμείου δύναται νὰ ἐξυπηρετήσῃ ἀκόμη τὴν ἐγγύς τουριστικὴν κίνησιν. Ὁ Πουλιέζος, ὁ Καλαβρέζος καὶ ἐν γένει ὁ νοτιοϊταλὸς ἔχει εἰς τὴν διάθεσίν του τὸν τρόπον νὰ κάμῃ μίαν βραχυχρόνιον ἐκδρομὴν, ὅπως ὁ Ἕλλην πρὸς τὴν γειτνιαζούσαν Ἰταλίαν.

Δὲν θὰ ἐπεκταθῶ, διότι ἄλλοι θ' ἀσχοληθῶσι μὲ τὸ ναυτιλια-

κόν μέρος, τήν ὀργάνωσιν τῶν τόπων ὑποδοχῆς τῶν ξένων καί τήν διαρρύθμισιν τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων.

Ὡς ἐμπειροτέχνης ὑπάλληλος καί οὐχί ὡς Πρόεδρος τῆς Κερκυραϊκῆς Ἐνώσεως, ἔθεσα ἐνώπιον ὑμῶν τὸ ὅλον θέμα ἀπὸ τῆς σκοπιᾶς μου μὲ βάσιν, ὡς ἐν ἀρχῇ εἶπον, τὴν ταχύτητα, τὴν ἀξιολόγησιν καί τὸν ὀρθολογισμόν.

Ἄν τὰ τρία αὐτὰ στοιχεῖα συγκλίνουν ὑπὲρ τῆς προκρίσεως τῆς διαπορθμεύσεως διὰ Κερκύρας εἰς Ἡπειρον, τοῦτο δὲν ἀποτελεῖ τοπικιστικὸν σωβινισμόν, ἀλλὰ συμπέρασμα ἐκ τῶν στοιχείων μιᾶς ἀδιαφιλονικήτου πραγματικότητος.

Α. ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ, Πρόεδρος Δικηγορικοῦ Συλλόγου Πατρῶν, Ἐκπρόσωπος Ἐπιτροπῆς πόλεως Πατρῶν

Αἰσθάνομαι ὑποχρέωσιν νὰ συγχαρῶ, ἀλλὰ καί νὰ εὐχαριστήσω ἐκ μέρους τῆς Ἐπιτροπῆς ὄλων τῶν ὀργανώσεων τῆς πόλεως Πατρῶν τὴν Διοίκησιν τῆς Α.Σ.Β.Σ., ἡ ὁποία, διὰ τοῦ Κέντρου Τουριστικῶν Μελετῶν, ἐπιδιώκει τὴν ἀπὸ πάσης ἀπόψεως μελέτην τοῦ θέματος συνδέσεως Ἑλλάδος καί Ἰταλίας διὰ πορθμείου. Εἶναι τόσον σοβαρὸν τὸ θέμα καί τοιαύτης σημασίας, ὥστε ἤξιζε νὰ τιμηθῇ διὰ τοιαύτης συζητήσεως ἐπὶ ὑψηλοῦ ἐπιπέδου ἥτις νὰ προηγηθῇ βεβαίως τῆς, ἄγνωστον διὰ ποῖον λόγον ἐσπευσμένης, διακηρύξεως. Γνωστὸν εἰς ὅλους μας εἶναι, καί περὶ τούτου δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ δευτέρα γνώμη, ὅτι ὁ τουρισμὸς ἀποτελεῖ τὴν πλουτοφόρον πηγὴν, εἰς τὴν ὁποίαν ἐστράφησαν ὅλα τὰ κράτη, καί δὴ μεταπολεμικῶς. Ἡ προσπάθεια αὕτη καί διάφοροι ἄλλοι παράγοντες (ψυχολογικοί, πολιτικοὶ κλπ.) συντελοῦσιν, ὥστε ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος νὰ αὐξάνεται σημαντικῶς ὁ ἐσωτερικὸς καί ἐξωτερικὸς τουρισμὸς. Ὁ τελευταῖος οὗτος, λόγω τοῦ εἰσαγομένου ξένου συναλλάγματος, διὰ Κράτη, ὡς ἡ Ἑλλάς, πτωχὰ καί μὲ ἀνισοσκελῆ ἰσοζύγια πληρωμῶν ἔχει ἰδιόζουσαν σημασίαν. Διὰ τοῦτο δέον νὰ θεωρῆται ὑπόθεσις πανελληνίως, ἐθνικὸν κεφάλαιον καί ζήτημα, τὸ δ' ἐκ τούτου εἰσόδημα ἐθνικὸν τοιοῦτον. Πᾶν μέσον προαγωγῆς καί ἀναπτύξεώς του θὰ πρέπει νὰ τίθεται εἰς ἐφαρμογὴν. Ὑπὸ αὐτὰς τὰς προϋποθέσεις ἀποτελεῖ καθολικῆς σημασίας ζήτημα πᾶς τρόπος ἀναπτύξεως τοῦ τουρισμοῦ, οἷος καί ὁ τῆς συνδέσεως διὰ φέρρυμπῶτ τῆς Ἑλλάδος μετὰ τῆς Ἰταλίας, καί ὡς τοιοῦτον δέον νὰ ἀντιμετωπισθῇ, μακρὰν πάσης κομματικῆς ἢ πολιτικῆς σκοπιμότητος. Ἡ πρὸς οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν ὠρισμένων τόπων μεροληπτικὴ ἢ χαριστικὴ κρίσις ἐπὶ τοῦ ζητήματος εἶναι ὄχι ἀπλῶς σφάλμα ἀλλὰ ἐγκλημα κατὰ τῆς εὐημερίας καί τῆς προό-

δου τῆς χώρας μας. Ὑπὸ αὐτὸ τὸ πρῖσμα ἐξετάζομεν τὸ ζήτημα καὶ ὄχι ἀποκλειστικῶς τοπικιστικά, πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ νομοῦ Ἰαχίας ἢ τῆς Πελοποννήσου ἢ καὶ ἄλλων τινῶν νομῶν Στερεᾶς Ἑλλάδος, ὠφελουμένων ἀσφαλῶς ἐκ τῆς προσέγγισης φέρρου-μπῶτ εἰς Πάτρας, ἄλλο ἂν οἱ ἐκπρόσωποι Ἀργινοῦ καὶ Μεσολογγίου ἐτάχθησαν κατ' αὐτῆς. Δὲν πρέπει συνεπῶς νὰ ἐξετασθῇ ποῖαν ἀποψιν ὑποστηρίζουσιν οἱ ἰσχυρότεροι κυβερνητικοὶ παράγοντες, ἀλλὰ ποῖα εἶναι ὀρθή, δίκαια καὶ συμφέρουσα εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Α'.— Ἀποψις ὑπὲρ προσβάσεως εἰς Πάτρας:

α) Αἱ Πάτραι εἶναι κέντρον ὀδικῶν, σιδηροδρομικῶν καὶ ἀκτοπλοικῶν ἔτι συγκοινωνιῶν καὶ τὸ ἐπίκεντρον μεταβάσεως συντόμως, δι' ἀρίστων, κατὰ τὸ πλεῖστον, αὐτοκινητοδρόμων, εἰς τὰ μᾶλλον ἀξιόλογα διὰ τὸν τουρίστα σημεῖα, ἤτοι ἀρχαίαν Ὀλυμπίαν, ἀρχαίαν Κόρινθον, Τύρινθα, Μυκῆνας, Μυστρᾶν, Καλάβρυτα, Δελφούς, Ναύπακτον, Μεσολόγγιον, Ἀθήνας, συνεπῶς ἐγγύς πρὸς ὅλας τὰς ἐστίαις τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος. Τοῦτο ἀναγνωρίζεται ὑφ' ὅλων, διότι καὶ χθὲς ἐξεφράσθη ὑπὸ ὁμιλητοῦ ἐν τῇ αἰθούσῃ ταύτῃ ὁ φόβος ὅτι, ἂν ἔλθωσιν οἱ περιηγηταὶ εἰς Πάτρας καὶ ἐπισκεφθῶσι τὴν Πελοπόννησον καὶ Ἀθήνας, δὲν θὰ συνεχίσουν τὴν περιήγησίν των εἰς τὴν λοιπὴν Ἑλλάδα, προφανῶς διότι τὴν θεωρεῖ ὑπολειπομένην εἰς τουριστικὸν ἐνδιαφέρον.

β) Δεδομένου ὅτι οὔτε σκόπιμον εἶναι οὔτε συμφέρον τουριστικῶς, οὔτε διὰ τὸν ἐπιχειρηματίαν οἰκονομικῶς συμφέρον τὸ νὰ ἀποκλεισθῶσιν ἀπὸ τὸ φέρρου-μπῶτ οἱ ἄνευ αὐτοκινήτου τουρίσται, παρέχεται εὐχέρεια εἰς τούτους, ὅπως διὰ τῶν λοιπῶν μέσων συγκοινωνίας καὶ δὴ διὰ τῆς πυκνῆς σιδηροδρομικῆς τοιαύτης ὡς καὶ τῆς δι' αὐτοκινήτων ἐπικοινωνήσωσι συντόμως με τοὺς τόπους τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος.

γ) Διὰ τὰς Πάτρας δὲν γεννᾶται ζήτημα δαπάνης οἰασδῆποτε διὰ λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις, διότι αὗται διαθέτουσι πλήρεις τοιαύτας, ὡς ἀνέπτυξεν ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ Δήμου Πατρέων, ὥστε περιττεύει ἢ ἐπανάληψις.

δ) Τὰ ξενοδοχεῖα τῶν Πατρῶν, μὲ 1200 κλῖνας περίπου, δύνανται νὰ ἐξυπηρετήσωσιν ἀσυγκρίτως καλλίτερον τοὺς διὰ τοῦ φέρρου-μπῶτ διερχομένους τουρίστας. Ἐκτὸς τούτου καὶ εἰς ἐσχάτην ἀνάγκην θὰ δύνανται οὔτοι, ἐντὸς μιᾶς ἢ δύο ὥρῶν, νὰ μεταβαίνωσιν εἰς Αἴγιον, Πύργον, Ὀλυμπίαν, Ξυλόκαστρον, Λουτράκι, κατασκηνώσεις Κυλλήνης καὶ Λαμπίρι, ὅπου διατίθενται ἑκατοντάδες κλινῶν χωρὶς νὰ ἀποκλείεται νὰ ἔλθωσιν καὶ εἰς Ἀθήνας ἔτι αὐθημερόν.

ε) Ὡς ἐκ τῶν λόγων τούτων ἀποφεύγονται πρόσθετοι σημαντικαὶ δαπάναι διὰ λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις, διὰ κατασκευὴν ἢ διαρρῦθμισιν νέων ὁδῶν ἢ δι' ἀνεγερσιν ξενοδοχείων νέων, παρ' ὅτι εἶναι εὐχερέστερον εἰς τοὺς ἐπιχειρηματίας τῶν Πατρῶν, λόγῳ τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν κατοίκων καὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς τουριστικῆς τῶν κινήσεως, ν' ἀνεγείρωσι καὶ νέα συγχρονισμένα τοιαῦτα. Βεβαίως καὶ ἡ ὁδὸς μέχρις Ἀθηνῶν δὲν εἶναι ιδεώδης καὶ χρήζει διαπλατύνσεως καὶ ἐπισκευῆς εἰς ἀρκετὰ σημεῖα. Ἡ ἀναβολὴ ὅμως τῶν ἔργων τούτων ἐπὶ τινα χρόνον δὲν καθιστᾷ ἀδύνατον ἢ δυσχερῆ, ὅπως εἰς τὰς ὁδοὺς τῆς Ἡπείρου καὶ Θεσσαλίας ἢ Αἰτωλοακαρνανίας, τὴν κυκλοφορίαν, τόσον μᾶλλον καθ' ὅσον διὰ τὴν διαπλάτυνσιν τῆς ὁδοῦ Ἀθηνῶν-Πύργου ὑπάρχει πρόβλεψις νὰ ἐπισπευσθῇ διὰ στρατηγικοὺς λόγους.

στ) Ἐξερχόμενος τοῦ φέρρου-μπῶτ ὁ τουρίστας θὰ δύναται καὶ αὐθημερόν, ἂν θέλῃ, νὰ εὐρίσκειται εἰς Ἀθήνας. Πρὸς τούτοις, ἐξερχόμενος τοῦ φέρρου-μπῶτ, θὰ εὐρίσκειται εἰς περιβάλλον εὐχάριστον καὶ ἐν πόλει μεγάλη καὶ ὄχι ἐν μέσῳ ἀγροτικῶν οἰκίσκων κλπ.

ζ) Ἡ διαδρομὴ ἀπὸ Πατρῶν μέχρις Ἀθηνῶν εἶναι ἀναντιρρήτως μαγευτικὴ, συνδυάζουσα θάλασσαν, βουνὸν καὶ πρᾶσινον. Ὁμολογεῖται ὅτι ὑπερέχει εἰς φυσικὰς καλλονὰς πάσης ἄλλης διαδρομῆς.

η) Προβάλλεται τὸ ζήτημα τῆς ἀποστάσεως. Τὸ σημεῖον τοῦτο, τὸ μόνον κατὰ τῆς λύσεως Πατρῶν, ὑπερβαλλόντως ἐτονίσθη καὶ κατὰ τὰς ἐνώπιόν σας συζητήσεις καὶ προηγουμένως δι' ἀρθρογραφίας. Κατ' ἀρχὴν παρατηροῦμεν ὅτι ἀντίθεσις τις ἐσημειώθη μεταξύ τῶν χθεσινῶν ὁμιλητῶν. Οὕτως ἐτονίσθη ὅτι δὲν νοεῖται πορθμεῖον μὲ ἀπόστασιν χρονικὴν πλέον τῶν δύο ἕως 2 1)2 ὥρῶν. Ἐξ ἐτέρου ὅμως ὑπεστηρίχθη ὑπὸ ἄλλου ὅτι δὲν ὑπάρχει διάκρισις τοῦ πορθμεῖου ἀπὸ ἄλλα μέσα συγκοινωνίας καὶ συνεπῶς ὅτι, ὡς τοιοῦτον μέσον συγκοινωνίας, τὸ πορθμεῖον δύναται νὰ ἐκτελῇ καὶ διαδρομὴν πολὺ μεγαλύτεραν. Τοῦτο ἄλλως τε δὲν εἶναι ἀσύνηθες εἰς ἄλλας χώρας Σουηδίαν, Σαρδηνίαν, Στενὸν-Καλαὶ κλπ. Ἐφ' ὅσον πάντως καὶ οἱ πρεσβεύοντες ὅτι δὲν νοεῖται σύνδεσις διὰ φέρρου-μπῶτ ἐπὶ μεγάλων ἀποστάσεων κάμνουσι τὴν ὑποχώρησιν καὶ δέχονται ὅτι δύναται ἡ διάρκειά τῶν δύο ὥρῶν νὰ γίνῃ ὀκτώ, τὸ ἐπιχείρημα πλέον τῆς ἀποστάσεως παύει νὰ εἶναι ἀξιόλογον. Οὐδόλως, συνεπῶς, ἀναιροῦνται τὰ τόσα πλεονεκτήματα τῆς συνδέσεως Πρίντεζι-Πατρῶν ἐκ τῆς διαφορᾶς τῆς ἀποστάσεως, ἧτις ἀπὸ Πρίντεζι εἰς Κέρκυραν-Ἡγουμενίτσαν ὑπολογίζεται 168 μίλια, ἐνῶ διὰ Πάτρας 235 μίλια. Ἐὰν δὲ λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν ὅτι θὰ γίνῃ ἐν Κερκύρᾳ ἐκφόρτωσις καὶ φόρτωσις εἰς ἄλλο φέρρου-

μπώτ, τότε, ἔνῳ ἡ διαφορὰ χρόνου διαδρομῆς κατὰ 3-4 ὥρας μειοῦται ἢ ἐξουδετεροῦται, ἐπὶ πλέον ἀποφεύγονται αἰταλαιπωρίαί τῆς χρησιμοποίησεως δευτέρου φέρρου-μπώτ. Ἐκτὸς τούτου ὁ τουρίστας εἶτε τὴν 3 1)2 ἢ 4 μ. μεσημβριᾶν εἶτε τὴν 7 ἢ 8 μ. μ. φθάσει εἰς Κέρκυραν ἢ Ἑγουμενίτσαν δὲν πρόκειται νὰ χρησιμοποίησῃ πλέον τὸν ὑπόλοιπον χρόνον του διὰ τουριστικὴν κίνησιν ἀλλὰ μόνον δι' ἀνάπαυσιν. Ἐκ τῆς διημερεύσεως τέλους τοῦ τουρίστα ἐντὸς πλοίου, ἔχοντος κέντρα ψυχαγωγίας καὶ πισίνας ἔτι διὰ λουτρὸν πρὸς ἡλιοθεραπείαν, πρᾶγμα δυνατόν, εἰς δροσερὸν περιβάλλον, δὲν θὰ ταλαιπωρηθῇ οὗτος παραμένων ἐπὶ 3 ἢ 4 ὥρας ἐπὶ πλέον τῶν 7. 1)2-8 ὥρῶν, τὰς ὁποίας θὰ χρειασθῇ διὰ τὴν προσέγγισιν τοῦ φέρρου-μπώτ εἰς Κέρκυραν καὶ Ἑγουμενίτσαν. Ποία ἡ διαφορὰ προκύπτει ἐκ τῶν ἀποστάσεων, αἵτινες εἶναι 150 διὰ Κέρκυραν, 168 δι' Ἑγουμενίτσαν καὶ 235 διὰ Πάτρας, μὲ προσθήκην ὅμως τοῦ φέρρου-μπώτ, ἀνεξαρτήτως τῶν ἐκ ταύτης ταλαιπωριῶν. Ὡς πρὸς τὴν ἀπόστασιν τὸ παράδειγμα μᾶς τὸ δίδουν οἱ Ἴταλοί, οἵτινες δὲν ἀπέβλεψαν εἰς συντομίαν ἀλλὰ ἐκεῖ ὅπου εἶναι δυνατὴ καλυτέρα ἐξυπηρέτησις τῶν τουριστῶν, δι' ὃ τὸ Βρινδήσιον ὤρισαν ὡς λιμένα προσβάσεως φέρρου-μπώτ.

Συμφώνως πρὸς τὰς ἀπόψεις ταύτας, ἐν γνώσει δὲ ὄλων τῶν ἀπαιτουμένων προϋποθέσεων καὶ τῶν ὑπαρχόντων στοιχείων, αἱ μᾶλλον ἀρμόδιαι καὶ δυνάμεναι νὰ ἔχωσιν ἔγκυρον γνώμην Κρατικαὶ Ὑπηρεσίαι ἔχουσι ταχθῆ ὑπὲρ τῆς ὑφ' ἡμῶν ὑποστηριζομένης λύσεως. Τοιαῦται εἶναι ὁ Ε.Ο.Τ. καὶ τὸ Εἰδικὸν Συμβούλιον Τουρισμοῦ. Ὁ Πρόεδρος τοῦ Ε.Ο.Τ ἀξιότιμος κ. Ἀγαθοκλῆς, καθ' ὃ πρό καιροῦ ἀνεγνώσαμεν εἰς τὸν Ταχυδρόμον, ὅστις δι' εἰδικοῦ συντάκτου ἐξήτασε τὸ ζήτημα καὶ ἔλαβε συνεντεύξεις ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους, εἶχε, πιστεύομεν δὲ ὅτι καὶ ἤδη δὲν μετέβαλε γνώμην, κηρυχθῆ ὑπὲρ τοῦ δρομολογίου Πρίντεζι-Πατρῶν, ἐκθέσας τὴν ἀποφίν του ταύτην καὶ πρότινων καὶ ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ Ταχυδρόμου τὴν 15.5.55 ἀλλὰ καὶ κατὰ τὴν μεγάλην συγκέντρωσιν τῶν εἰδικῶν εἰς τὸ Πολυτεχνεῖον κατὰ Δεκέμβριον 1955. Ὑπεστήριξε μάλιστα ὁ κ. Ἀγαθοκλῆς ὅτι τὴν ὀρθότητα τῶν ἀποφεῶν του ἐπεκύρωσεν ὁμόφωνος πρότασις τῆς ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ο.Η.Ε. συνελθούσης εἰς Γενεὴν διασκέψεως τῶν ἐμπειρογνομῶνων Ἑλλάδος, Γιουγκοσλαβίας, Ἰταλίας καὶ Τουρκίας, ὅπως ἡ περιφερειακὴ ὀδικὴ ἀρτηρία ἐξυπηρετήσεως τῶν 4 χωρῶν δημιουργηθῇ διὰ συνδέσεως Πρίντεζι-Πατρῶν μὲ φέρρου-μπώτ. Παρ' ὅλα αὐτὰ πρὸ 10ῆμέρου περίπου εἶδομεν ἄλλην συνέντευξιν τοῦ κ. Ἀγαθοκλῆ πρὸς συντάκτην τοῦ Ταχυδρόμου, ἐρευνῶντος τὸ ζήτημα τῆς τουριστικῆς ἀξιοποιή-

σεως τῆς Μακεδονίας, καθ' ἣν συνέντευξιν: «ἐπειδὴ δὲν προβλέπεται προσεχῆς ἡ κατασκευή αὐτοκινητοδρόμου ἐκ μέρους τῆς Γιουγκοσλαβίας, ἐπεταχύνθη ἡ ὀργάνωσις προσπελάσεως τῶν ξένων εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν διὰ φέρρου-μπῶτ, εἰς δὲ ἐκ τῶν λόγων ποῦ συνέτειναν εἰς τὸ νὰ προκριθῆ (ἀσφαλῶς ὄχι ὑπὸ τούτου ἀλλὰ ὑπ' ἄλλων) ὡς σημεῖον ζεύξεως ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ ἐδάφους ἡ Ἑγουμενίτσα εἶναι νὰ διευκολυνθῆ ἡ διοχέτευσις μεγάλου μέρους τουριστῶν εἰς βόρειον Ἑλλάδα, καὶ πρὸς τοῦτο θὰ χρειασθῆ ἡ ἠρωϊκὴ ἀντιμετώπισις τῆς ἀνακατασκευῆς τῆς ὁδοῦ Ἑγουμενίτσης-Ἰωαννίνων-Τρικάλων-Λαρίσης-Θεσσαλονίκης». Δηλαδή καθαρά σκοπιμότης ἐξυπηρετήσεως τοπικῶν συμφερόντων καὶ ὄχι τοῦ συνόλου, δηλ. τοῦ τουρισμοῦ, ὅστις ἐξυπηρετεῖ τὸ σύνολον τῶν Ἑλλήνων, τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν.

Β'. Ἀντιθέτως πρὸς ταῦτα ἡ γραμμὴ Πρίντεζι-Κερκύρας-Ἑγουμενίτσης, παρουσιάζει τὰ ἐξῆς μειονεκτήματα:

α) Ἀπαιτοῦνται κεφάλαια τεράστια διὰ λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις εἰς ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας, δι' ἀνέργειαν ξενοδοχείων καὶ διὰ κατασκευὴν νέων ὁδῶν. Πρὸς τοῦτο, δεδομένου ὅτι δὲν ἔχομεν, ὡς γνωστὸν, τόσην εὐχέρειαν δι' ἐξεύρεσιν κεφαλαίων, θ' ἀπαιτηθῆ χρόνος μακρὸς, ἔτη πολλὰ ἴσως, καθ' ἃ τὸ τουριστικὸν ρεῦμα θὰ λάβῃ ἄλλας κατευθύνσεις, τὸ ὀλιγώτερον δὲ θὰ στερηθῶμεν μεγάλου ποσοῦ συναλλάγματος.

β) Τὰ ἀξιόθεατα καὶ ἐνδιαφέροντα τουριστικῶς μέρη κατὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ Ἑγουμενίτσης εἶναι ἐλάχιστα καὶ οὕτως ὁ πολῦτιμος χρόνος θὰ ἐξαντληθῆ πιθανώτατα, διὰ τὸν τουρίσταν ὥστε νὰ μείνῃ μὲ τὴν ἐντύπωσιν μόνον τούτων καὶ νὰ μὴ προλάβῃ ἢ νὰ μὴ θελήσῃ πλέον κατόπιν τῶν ταλαιπωριῶν νὰ ἐπισκεφθῆ τὰ ἀξιόλογα μνημεῖα τῆς ἀρχαιότητος, τὰ ὅποια κυρίως δημιουργοῦσι ἔλξιν καὶ εἶναι τὸ μέσον διαφημίσεως τῆς χώρας μας. Τὸ λεχθὲν ὅτι οἱ τουρίσται δὲν εἶναι διανοούμενοι, κατὰ τὸ πλεῖστον, καὶ συνεπῶς δὲν ἐνδιαφέρονται διὰ τὰ μνημεῖα, ἀλλὰ κυρίως ἀποβλέπουσιν εἰς τὸν ἑλληνικὸν ἀέρα, ἥλιον καὶ κλίμα καὶ εἰς τὰς διασκεδάσεις δὲν ἀνταποκρίνεται εἰς τὰ πράγματα. Σπανίως θὰ εὐρεθῆ τουρίστας ὅστις, ἐὰν τῷ δοθῆ ἡ εὐκαιρία καὶ τῷ παρασχεθῆ ἄνεσις δι' ἐπίσκεψιν τῶν ἀρχαιολογικῶν μνημείων, δὲν θὰ πράξῃ τοῦτο. Ἐλάχιστοι εἶναι οἱ ἀποβλέποντες ἀπλῶς εἰς ἐκδρομὴν οἷαν δύνανται νὰ κάμωσι καὶ ἐν Εὐρώπῃ, ὅπου τοῖς παρέχονται καὶ διασκεδάσεις καὶ ἄνεσις. Ἀλλὰ καὶ οὗτοι ἀποκλείεται νὰ ἐπιστρέψωσιν εἰς τὴν πατρίδα των χωρὶς νὰ ἐπισκεφθῶσι τοὺς ἀρχαιολογικοὺς χώρους. Ἔστω καὶ ἀπὸ σνομπισμὸν θεωροῦσιν ὑποχρέωσιν νὰ ἀναφέρωσι τὴν ἐπίσκεψιν των.

γ) Διὰ τῆς γραμμῆς Ἑγουμενίτσας ὑπάρχει φόβος μέγα μέρος τῶν τουριστῶν διὰ τῆς Θεσσαλονίκης νὰ τραπήῃ εἰς Κωνσταντινούπολιν καὶ οὕτω νὰ μὴ ἐπισκεφθῇ τὰ μνημεῖα τῆς ἀρχαιότητος, ἐξυπηρετουμένου οὕτω μόνον τοῦ τουρισμοῦ τῆς Τουρκίας καὶ Μ. Ἀνατολῆς.

δ) Δὲν δύναται νὰ ἀμφισβητηθῇ οὔτε ἐπιτρέπεται νὰ παροραθῇ ἡ παντελής ἀνεπάρκεια ξενοδοχείων διὰ τοὺς διὰ τοῦ φέρρου-μπῶτ ἐξυπηρετηθησομένους τουρίστας, ἔστω καὶ ἐὰν κατασκευασθῶσι τὰ ὑπὸ τῆς διακηρύξεως διὰ 240 κλίνας προβλεπόμενα τρία ξενοδοχεῖα (ἢτοι ἀνὰ ἓν ἐν Κερκύρα-Ἑγουμενίτση καὶ Ἰωαννίνοις), ἐφ' ὅσον ὑπὸ τῆς αὐτῆς διακηρύξεως, προβλέπεται μεταφορὰ 800-1000 τουριστῶν, εἶναι δὲ γνωστὸν ὅτι καὶ τῶρα κατὰ τοὺς μῆνας τῆς ἀνοίξεως καὶ τοῦ θέρους παρατηρεῖται ἐν Κερκύρα, λόγῳ τῆς μεγάλης τουριστικῆς κινήσεώς της, ἔλλειψις ξενοδοχείων. Πῶς θὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ συρροὴ πολλαπλασιῶν τουριστῶν; Ποῦ θὰ διανυκτερεύσουν; Εἰς τὸ ὑπαιθρον, ἢ ἐντὸς τῶν αὐτοκινήτων, ἀφ' οὗ ταῦτα τοῖς εἶναι ἀχρηστα διὰ μετάβασιν ἀλλαχοῦ πρὸς ἀνεύρεσιν ξενοδοχείου εἰς ἄλλην πόλιν;

ε) Ἡ λύσις Πρίντεζι-Κερκύρας-Ἑγουμενίτσας ἔχει ἄλλο σπουδαῖον μειονέκτημα: τὴν χρησιμοποίησιν δύο φέρρου-μπῶτ, μὲ διπλὴν ἀπώλειαν χρόνου φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως καὶ προσθήκην ἐνοχλήσεως καὶ ταλαιπωριῶν.

στ) Ὁ ἀποβιβαζόμενος εἰς Ἑγουμενίτσαν καὶ τρεπόμενος πρὸς τὴν κατεύθυνσιν Θεσσαλονίκης θ' ἀναγκασθῇ νὰ διανυκτερεύσῃ καὶ νὰ παραμένῃ εἰς πόλεις ἀνευ τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος, μὲ σύντροφον τὴν πλῆξιν καὶ ἀποτέλεσμα τὴν ἀπογοήτευσιν. Ὑπὸ τὰς σημερινάς, ἔστω καὶ βελτιουμένας πῶς, συγκοινωνιακὰς συνθήκας, ὁ τουρίστας πραγματοποιῶν ἀδιαφόρους διαδρομὰς διὰ δρόμων τῆς κακῆς ὥρας, θὰ ταλαιπωρῆται καὶ θὰ σκέπτεται πλέον τὴν σύντομον ἐπιστροφὴν, ἵνα ἀποτελέσῃ ἐφεξῆς εἰς τὸν τόπον του ζῶσαν δυσφήμισιν τῆς χώρας μας.

Γ'. Διὰ τοῦτο, προκειμένου νὰ γίνῃ ἀτελής ἢ καὶ ἡμιτελής ἐξυπηρέτησις τῶν τουριστῶν, ὡς προτείνεται, προτιμότερον θὰ εἶναι διὰ τὴν πατρίδα μας νὰ μὴ γίνῃ τίποτα. Διὰ τῆς λύσεως Πατρῶν, ἐνῶ προάγεται ὁ ἑλληνικὸς τουρισμὸς, δὲν ἀποκλείεται σὺν τῷ χρόνῳ, αὐξανομένης τῆς διακινήσεως τουριστῶν, ὅταν αἱ ἄνω προϋποθέσεις (λιμενικαὶ ἐγκαταστάσεις, ὁδοί, ξενοδοχεῖα) πληρωθῶσιν νὰ προστεθῇ ἕτερον φέρρου-μπῶτ διὰ Κέρκυραν καὶ Ἑγουμενίτσαν.

Δ'. Μεθ' ὅλα ταῦτα, τὰ ὁποῖα νομίζομεν ἐπαρκῆ διὰ νὰ

προκριθῆ ἢ προσέγγισις εἰς Πάτρας, τὰ ἐπιχειρήματα τῶν ἀντιφρονούντων, ἢ ἀμέσως καὶ σαφῶς ἢ ἐμμέσως καὶ ἐκ πλαγίου, δὲν δύνανται νὰ ἐξαφανίσωσι τὰ πλεονεκτήματα τῆς ὑφ' ἡμῶν ὑποστηριζομένης λύσεως:

α) Τὸ ἐπιχείρημα τῆς ἀποστάσεως καταπίπτει βάσει τῶν ἄνω καὶ ἄφοῦ οἱ ἴδιοι οἱ ἀντιφρονοῦντες δὲν ἀπορρίπτουσι τὴν ἰδέαν ἀντικαταστάσεως διὰ πλοίων εἰδικῶς κατεσκευασμένων τῶν φέρρου-μπῶτ, δι' ἐκτέλεσιν συγκοινωνίας.

β) Οὐδόλως μεταβάλλει τὰ ἄνω τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἀναπτυσσομένη ταχύτης δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ φθάσῃ τὰ 20 μίλια τὴν ὥραν ἀλλὰ τὰ 18, ἀσχέτως ὅτι καὶ οἱ συντάξαντες τὴν διακήρυξιν καὶ ἄλλοι εἰδικοί θεωροῦσι δυνατὴν τοιαύτην ταχύτητα.

γ) Ἡ πρόνοια ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐντυπωσιάζει ἐκ πρώτης ὄψεως χωρὶς νὰ ἔχη βάσιν, δεδομένου ὅτι τὸ πιθανώτερον εἶναι οἱ ἴδιοι διὰ κοινοπραξίας νὰ ἀναλάβωσι τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ φέρρου-μπῶτ. Ἄλλως τε διὰ τοῦ φέρρου-μπῶτ δὲν πρόκειται νὰ ἐξυπηρητηθῆ πελατεία τῶν ἀτμοπλοίων τούτων, τὰ ὁποῖα ἀντιθέτως διὰ τῆς δημιουργουμένης κινήσεως θὰ αὐξήσωσι καὶ τὴν ἰδικὴν των.

δ) Ἡ μείζων δαπάνη μεταφορᾶς καὶ εἰσιτηρίου διὰ Πάτρας ἰσοφαρίζεται μὲ τὴν ἀποφυγὴν μείζονος δαπάνης διὰ καύσιμα καὶ φθορὰς τοῦ αὐτοκινήτου διὰ διαδρομὴν μεγαλυτέραν, δι' ὁδῶν ὄχι καλῶν, χωρὶς νὰ λάβωμεν ὑπ' ὄψιν τὸ ἐπὶ πλέον κέρδος τοῦ τουρίστα ὅτι θὰ ἀποφύγῃ ταλαιπωρίας.

Ε'. Καὶ ἐρχόμεθα εἰς τὴν διακήρυξιν:

α) Προφανῆς σκοπὸς τῶν συνταξάντων ταύτην (δὲν γνωρίζομεν ἂν κατ' ἐφαρμογὴν κυβερνητικῆς πολιτικῆς καὶ ἀποφάσεως, μᾶλλον ὅμως τοῦτο συμβαίνει) εἶναι ὁ ἀποκλεισμὸς τῶν Πατρῶν, ἀφοῦ ὑπευθύνως ἐδηλώθη καὶ χθὲς ἐνταῦθα ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἀποκλειέται ἡ προσέγγισις εἰς Πάτρας. Διὰ νὰ μὴ παρουσιασθῆ ὡμὸς ὁ τοιοῦτος ἀποκλεισμὸς ἐγένετο ἡ διακήρυξις κατὰ τρόπον ὥστε ν' ἀποκλειέται ἡ λύσις Πατρῶν. Πρόκειται καθ' ἡμᾶς περὶ ἐμπαιγμοῦ καὶ παγίδος εἰς βᾶρος τῆς ἀπόψεώς μας.

β) Ἐπειδὴ κατανοεῖται ὅτι, ἄνευ λιμενικῶν ἔργων, κατασκευῆς ὁδῶν καὶ ξενοδοχείων, δὲν πρέπει νὰ προτιμηθῶσιν ἡ Κέρκυρα καὶ ἡ Ἑγουμενίτσα, ὠρίσθη ἐν τῇ διακηρύξει ὅτι προβλέπονται καὶ τοιαῦτα ἔργα ἐκεῖ. Σημειωτέον ὅτι γίνεται λόγος ἐν αὐτῇ περὶ ὁδοποιίας, διὰ συνδεσιν μόνον τῶν σημείων προσπελάσεως τοῦ πλοίου μετὰ τοῦ ὁδικοῦ δικτύου καὶ οὐχὶ διαρρυθμίσεως ἢ κατασκευῆς τοιούτου, ὥστε διὰ τὴν περαιτέρω

διαδρομήν προβλέπεται τὸ ὑπάρχον εἰς ἀθλίαν κατάστασιν ὀδικὸν δίκτυον.

γ) Καὶ ἐνῶ ἐκ πρώτης ὄψεως ἡ πρόβλεψις διὰ τοιαῦτα ἔργα ἐμφανίζει πρόνοιαν, ἔστω καὶ ἀνεπαρκῆ, δι' ἐξυπηρέτησιν τῶν τουριστῶν καὶ ἐπιβάρυνσιν ἐκείνου ὅστις θὰ προκρίνη νὰ ἀναλάβῃ τὴν συγκοινωνίαν διὰ φέρρου-μπῶτ μέχρι Κερκύρας-Ἡγουμενίτσης, περαιτέρω ἀναλαμβάνει τὸ Δημόσιον ὑποχρέωσιν ὅπως, ἐντὸς ὀλίγου χρόνου, προέλθῃ εἰς συμπλήρωσιν τῶν ἔργων τὰ ὁποῖα δὲν θὰ ἀναλάβῃ ὁ ἀνάδοχος. Καὶ οὕτω πλέον οὗτος διευκολύνεται εἰς τὴν προτίμησίν του, ἀφοῦ θ' ἀπαιτηθῇ μικροτέρα δαπάνη, μικρότερον φέρρου-μπῶτ, χωρὶς ἄλλο βᾶρος, ἤτοι μειονεκτεῖ πλέον ἢ λύσις Πατρῶν. Ἐρωτᾶται ὅμως: Ποῖα πρόσθετα ἀνταλλάγματα θὰ ἔχη διὰ τὰ ἔργα ταῦτα; Καὶ τί συμφέρον θὰ ἔχη ὁ ἀνάδοχος νὰ τὰ ἀναλάβῃ, ἀφοῦ οὕτως ἢ ἄλλως θὰ τὰ κατασκευάσῃ τὸ Δημόσιον;

δ) Κυρίως ὅμως δέλεαρ διὰ τὸν ἀνάδοχον, ἀποφασιστικὸν καὶ ἀκαταγώνιστον, εἶναι ἡ ἀποκλειστικὴ ἐκμετάλλεσις καζίνου ἐν Κερκύρᾳ μεθ' ὅλων τῶν παρεπομένων ἐγκαταστάσεων ψυχαγωγίας (ἔστιατορίου, κέντρου διασκεδάσεως, κινηματογράφου, πλᾶζ τουριστικῆς κλπ.). Μόνον τοῦτο ἀρκεῖ διὰ τὸν ἐπιχειρηματίαν, μὴ ἐνδιαφερόμενον πλέον διὰ τὴν ἐπέκτασιν καὶ ἀνάπτυξιν τουριστικῆς κινήσεως περαιτέρω διὰ τὴν ὑπόλοιπον Ἑλλάδα, ἀρκοῦμενον εἰς συγκέντρωσιν τῆς πελατείας ἐν τῷ καζίνῳ. Ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας θὰ ἦτο μωρὸς ὁ ἐπιχειρηματίας ὅστις θὰ προέκρινε τὴν λύσιν τῶν Πατρῶν.

Κυρίαὶ καὶ Κύριοι, δὲν παραβλέπομεν ὅτι καὶ ἡ λύσις Πατρῶν ἔχει μειονεκτήματα, κυρίως δέ, ἂν μὴ ἀποκλειστικῶς, τὸ τῆς ἀποστάσεως. Ἐξετέθη ὅμως ἀνωτέρω, διὰ ποῖον λόγον ἐξωγκώθη ἡ σημασία τούτου, ἀλλὰ καὶ διατί δὲν δύναται νὰ ἀναιρέσῃ ὅλα τὰ ἄλλα πλεονεκτήματα τῆς λύσεως Πατρῶν ἢ νὰ ἰσοφαρισθῇ μετὰ τὰ μειονεκτήματα τῆς, ὀλεθρίας διὰ τὸν τουρισμὸν μας, λύσεως Κερκύρας-Ἡγουμενίτσης. Μὲ πᾶσαν καλὴν πίστιν ἐξητάσαμεν τὸ ζήτημα καὶ ὅσον τὸ δυνατόν ἀντικειμενικῶς. Οὐδεμίαν θὰ εἶχομεν ἀντίρρησιν, ἐὰν ἐβλέπαμεν τὴν ζημίαν εἰς τὸν ἑλληνικὸν τουρισμὸν, νὰ προσχωρήσωμεν εἰς τὴν ἀντίθετον ἄποψιν. Ἡ ἐμμονὴ μας στηρίζεται εἰς τὴν πεποίθησιν ὅτι ἡ λύσις Ἡγουμενίτσης θὰ ζημιώσῃ ἀνεπαισθητῶς τὸν τουρισμὸν καὶ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν ἐν γένει.

Πιστεύομεν ὅτι δὲν εἶναι ἐσφαλμένοι αἱ πληροφορίαι μου οὔτε ἀνακριβῆ τὰ στοιχεῖα ἅτινα ἔχω, καί, μετὰ τὴν πίστιν ταύτην, νομίζομεν ὅτι ἡ ὑποδεικνυομένη λύσις εἶναι ὀρθὴ καὶ δικαία, δι' ὃ καὶ ἀφιέμεθα ἡρεμοὶ εἰς τὴν ἔμφροναν καὶ ἀμερόληπτον κρίσιν τῶν ἀρμοδίων.



Τὸ ἀκροατήριον κατὰ τὴν Δημοσίαν Συζήτησιν.

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτό, λόγῳ τοῦ προκεχωρημένου τῆς ὥρας, ὁ κ. Πρόεδρος ἀφοῦ ἠὺχαρίστησεν ἐκ νέου τοὺς παρισταμένους εἰς τὴν συζήτησιν καὶ ὄλωσ ἰδιαιτέρως τοὺς λαβόντας κατ' αὐτὴν τὸν λόγον καὶ συντελέσαντας οὕτω εἰς τὴν ἀποκάλυψιν τῶν διαφόρων πτυχῶν τοῦ σχετικοῦ ζητήματος καὶ ἐδήλωσε καὶ αὖθις ὅτι αἱ σχετικαὶ εἰσηγήσεις καὶ ὁμιλῖαι θὰ ἔλθουν εἰς τὴν δημοσιότητα διὰ δημοσιευθησομένου εἰδικοῦ τεύχους, ἐκήρυξε τὴν λήξιν τῆς Δημοσίας Συζητήσεως.

Ὡς ἐκ τούτου δὲν κατέστη δυνατόν νὰ λάβουν τὸν λόγον ἅπαντες οἱ ἐγγραφέντες ὁμιληταὶ οἵτινες, ἐλλείψει χρόνου ὡς ἀνωτέρω ἀναφέρεται, δὲν ἠδυνήθησαν νὰ ἀναπτύξουν τὰς ἀπόψεις των.

Διὰ τὴν πληρότητα τοῦ παρόντος τεύχους, τὸ Κέντρον Τουριστικῶν Μελετῶν ἐζήτησεν ἀπὸ τοὺς ἐν λόγῳ ὁμιλητάς ὅπως ὑποβάλουν ἐγγράφως τὰ ὅσα εἶχον νὰ ἀναπτύξουν καὶ τὰ ὁποῖα παρατίθενται, ἐν συνεχείᾳ, κατωτέρω.

ΓΕΩΡΓ. ΓΡΑΦΙΟΣ-ΝΙΔΑΣ, Γεν. Γραμματεὺς τῆς Ἑλληνικῆς Σπηλαιολογικῆς Ἑταιρίας, Μέλος Συμβουλίου τοῦ Κ.Τ.Μ.

Ὁρθῶς τὸ «Κέντρον Τουριστικῶν Μελετῶν» τῆς Ἀνωτ. Σχολῆς Βιομηχανικῶν Σπουδῶν ἐγκαινιάζει τὰς ἐργασίας του διὰ τὸ 1957 μὲ τὴν διοργάνωσιν δημοσίας συζητήσεως γύρω ἀπὸ τὸ θέμα τῆς μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Ἑλλάδος διαπορθμεύσεως.

Τὸ θέμα εἶναι ἐξαιρετικὰ ἐπίκαιρον, ὅπως εἶναι καὶ σπουδαιότατον διὰ τὴν συγκροτουμένην μεταπολεμικὴν τουριστικὴν οἰκονομίαν μας. Θὰ πρέπει ὅμως νὰ ἐξετασθῇ λίαν λεπτομερικῶς, παραμεριζομένων τῶν βεβαίων ἀντιδράσεων ἀπὸ ὑφιστάμενα οἰκονομικὰ συμφέροντα, τὰ ὁποῖα δὲν εἶναι δίκαιον νὰ καθυλώσουν μίαν ἐξέλιξιν τοῦ πολιτισμοῦ εἰς τὴν ἀρκετὰ ἤδη καθυστερημένην αὐτὴν γωνίαν τῆς Εὐρώπης. Ἀντιδράσεις ἀκόμη θὰ συναντήσῃ ἢ ἔρευνα καὶ ἀπὸ καθαρῶς τοπικιστικὰ συμφέροντα, πολλῶν περιοχῶν ἢ πόλεων ἔχουσῶν τὴν φιλοδοξίαν νὰ καθιερωθοῦν ὡς *terminus* ἐνὸς νέου συστήματος ἐπικοινωνίας μεταξὺ Μεσευρώπης καὶ Ἑλλάδος.

Τὸ Κέντρον Τουριστικῶν Μελετῶν εἶναι ἀνάγκη νὰ ἐξαρθῇ

ὑπεράνω τῶν τοπικιστικῶν συμφερόντων, νὰ ἐξετάσῃ καὶ νὰ ὑποδείξῃ τὴν πλέον ἐνδεδειγμένην λύσιν ἐνὸς ζητήματος, τοῦ ὁποίου ἡ πραγματοποίησις εἶναι μαθηματικῶς βέβαιον ὅτι θὰ ἀλλάξῃ τὴν μορφήν μεγάλων γεωγραφικῶν περιοχῶν τῆς πατρίδος μας, ὅπως τῶν Ἰονίων νήσων, τῆς Ἡπείρου, τῆς Δυτικῆς Στερεᾶς Ἑλλάδος καὶ τῆς Πελοποννήσου ἀκόμη.

Μία στενόκαρδος ἐξέτασις τοῦ προβλήματος δὲν ἀφήνει ἴσως νὰ γίνουιν σαφῶς ἀντιληπταὶ αἱ προοπτικαὶ τοῦ μέλλοντος ἐπὶ τοῦ προκειμένου. Αἱ σποραδικῶς ἐκτεθεῖσαι μέχρι σήμερον γνώμαι καὶ ἀντιδράσεις περιορίζονται εἰς τὴν βραχυπρόθεσμον προοπτικὴν, φαίνεται δὲ ὅτι ἀκολουθοῦν τὸ πνεῦμα τῆς ἐποχῆς μας, τὸ ὁποῖον ἐν πολλοῖς κατατείνει εἰς λύσεις ἐξυτηρητούσας μόνον τὴν παροῦσαν γενεάν μας.

Προσωπικῶς φρονῶ ὅτι τὸ θέμα τῆς ὑπεριονίου διαπορθμεύσεως ἐνεφανίσθη ἐκτὸς ἐνὸς προγράμματος τουριστικῆς ἀξιοποιήσεως τῆς Δυτικῆς καὶ Νοτίου Ἑλλάδος. Τὸ ἐμφανίζομεν ὡς σκοπὸν, ἐνῶ εἶναι ἐν ἑκ τῶν μέσων τῆς τουριστικῆς ἀξιολογήσεως τῶν περιοχῶν αὐτῶν. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον βλέπομεν ἀναπτυσσομένης τὰς τοπικιστικὰς ροπὰς, αἱ ὁποῖαι εἰς μίαν εὐνομουμένην Πολιτείαν δέου νὰ ἀποσύρωνται πρὸ τοῦ γενικοῦ, τοῦ καθολικοῦ συμφέροντος.

Μία ἀπὸ τὰς μέχρι σήμερον προτεινομένης λύσεις ἔχει τὸ μειονέκτημα τῆς τριπλῆς χρησιμοποίησεως πορθμείων ὑπὸ τῶν μέχρι Ἀθηνῶν προοριζομένων ταξιδιωτῶν. Ἐτέρα διπλῆς, μεῖν ἄγνοιαν ἢ παραμερισμὸν σημαίνουσης τουριστικῆς περιοχῆς. Τρίτη, μιᾶς ἐπιμήκους διαδρομῆς εἰς βαθμὸν ὥστε νὰ καταργῆται ἡ ἔννοια τῆς διαπορθμεύσεως καὶ νὰ καθιεροῦται ὁλόκληρος μεσογειακὴ κρουαζιέρα ὑπερδεκατετραῶρου διαρκείας.

Δὲν λαμβάνω θέσιν ἀλλὰ σταχυολογῶ μερικὰ ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα μειονεκτήματα ἐπὶ ἐκάστου τῶν ὑποψηφίων terminus.

Ἐμίλησα περὶ ἐλλείψεως σαφοῦς προγράμματος τουριστικῆς ἀξιολογήσεως τῆς Δυτικῆς Ἑλλάδος καὶ γειτνιαζουσῶν περιοχῶν. Ἐρώτημα τιθέμενον: Εἶναι δυνατὴ ἡ ἐξ ὑπαρχῆς κατάστρωσις του καὶ ἡ παραδοχὴ του, ὥστε νὰ προχωρήσωμεν ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν τμηματικὴν ἐφαρμογὴν του, ἐντὸς καθορισσομένου χρόνου;

Προσωπικῶς εἶμαι καταφατικὸς εἰς τὸ ἐρώτημα. Θὰ ἀναφέρω τὰς τουριστικὰς γεωγραφικὰς μονάδας αἱ ὁποῖαι θὰ πρέπη νὰ εἶναι τὸ ἀντικείμενον ἐνὸς τοιοῦτου προγράμματος:

I. Κέρκυρα-Παξοὶ-Κεφαλληνία-Λευκάς.

II. Ἡπειρος. Περιοχὴ Ἰωαννίνων, λίμνη, σπήλαιον Περάματος, περιοχὴ Ζαγοριῶν, ὀδικὴ ἀρτηρία Μετσόβου-Καλαμπά-

κας, περιοχή Πίνδου με ένδεχομένην σύνδεσιν αὐτῆς δι' αὐτοκινητοδρόμου μετὰ τῆς Μακεδονίας, πρὸς μελλοντικὴν ὁδουσιν διὰ Θεσσαλονίκης πρὸς Κωνσταντινούπολιν.

III. Αἰτωλοακαρνανία (Τριχωνίτις-Αἰτωλικόν-Μεσολόγγιον-Ναύπακτος-Δελφοί).

IV. Ρίον-Πάτραι καὶ ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὸ συγκρότημα Ὀλυμπίας με ἐκείθεν ἐπέκτασιν πρὸς Κεντρικὴν Πελοπόννησον, πρὸς Μυστράν-Μονεμβασίαν, πρὸς Δυτικὴν Μάνην (ἀξιοποιοῦσαν τὰ μοναδικὰ θεαματικὰ σπήλαια καὶ τὰς ὑπογείους λίμνας της), πρὸς Ναύπλιον-Ἐπίδαυρον-Τίρυνθα-Παλαιὰν Κόρινθον, πρὸς ἀκτὴν Κορινθιακοῦ-Ξυλόκαστρον-Τρίκαλα-Λουτράκι.

Τοιαύτης μοναδικῆς ἐκτάσεως τουριστικαὶ περιοχαί, διὰ νὰ ἀποδώσουν οἰκονομικῶς εἰς βαθμὸν ἀνώτερον τῆς σημερινῆς σχεδὸν πρωτογόνου ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν, εἶναι ἀνάγκη νὰ ἐφοδιασθῶν διὰ σειρᾶς τεχνικῶν ἔργων, μεταξὺ τῶν ὁποίων ἔχει φυσικὰ τὴν θέσιν του τὸ τῆς δημιουργίας *terminus* ὑποδοχῆς τῶν ὑπεριονίων πορθμείων.

Κατ' ἀρχὴν θέλει σχεδιασθῆ εἰς τοιοῦτος σταθμὸς, τὸν ὁποῖον μόνον οἱ λίαν ἀφελεῖς θὰ θεωροῦν ὡς μίαν ἀπλὴν «Σκάλαν» πλευρίσματος τῶν πορθμείων.

Ὁ σταθμὸς οὗτος θὰ εἶναι ἐφωδιασμένος με ὑπόστεγα ἀναμονῆς, ἐστιατόρια, γραφεῖον Τ.Τ.Τ., γραφεῖον τουριστικῆς ἐξυπηρητήσεως, τελωνεῖον, τραπεζικὸν γραφεῖον συναλλάγματος, πάρκον, κολυμβητικὴν δεξαμενὴν (ὅπου δὲν ὑφίσταται ἡ δυνατότης θαλασσίων λουτρῶν) κ.τ.λ. Παραλλήλως θὰ ἔχη μελετηθῆ καὶ δεῦτερος ἀκόμη καὶ τρίτος τοιοῦτος σταθμὸς, διὰ τὰς μελλοντικὰς ἀνάγκας τῶν διαπορθμύσεων. Εἶναι περιττὸν νὰ τονισθῆ ἡ ἀνάγκη τῆς ἀξιολόγου ἐμφανίσεως τῶν σταθμῶν αὐτῶν, οἱ ὅποιοι θὰ ἀποτελοῦν τὴν προθήκην τῆς Χώρας μας καὶ θὰ προδιαθέτουν τὸν ξένον ἐπισκέπτην ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς τῆς ἀποβιβάσεώς του εἰς τὸ ἑλληνικὸν ἔδαφος.

Δεῦτερον σκέλος τοῦ προγράμματος θὰ εἶναι ἀπαραιτήτως ἡ χάραξις καὶ ἡ δημιουργία ὁδικοῦ δικτύου πρὸς τὴν ἑλληνικὴν ἔνδοχώραν, οὐχὶ διὰ μιᾶς μόνον ἀρτηρίας ἀλλὰ διὰ περισσοτέρων κατευθυνομένων πρὸς τὰ κυριώτερα τουριστικὰ κέντρα τὰ ὁποῖα ἐπιθυμοῦμεν νὰ τονίσωμεν.

Τρίτον σημεῖον: Ἡ διὰ γεφύρας σύνδεσις Ἀντιρρίου-Ρίου. Δὲν εἶναι κάτι τὸ ἐκτὸς τῆς ἑλληνικῆς πραγματικότητος ἡ γέφυρα αὕτη. Ἡ πραγματοποίησις της θὰ ἀποτελεῖ τεχνικὸν ἔργον λίαν ἀξιόλογον διὰ τὴν χώραν μας. Θὰ παράσχη ἐξυπηρέτησιν ἀσυλλήπτου ἐκτάσεως διὰ τὴν μετὰ τῆς Β.Δ. Ἑλλάδος ἐπικοινωνίαν καὶ θὰ συμβάλῃ εἰς τὸν ἐκπολιτισμὸν ἐκτεταμένων περιοχῶν τῆς χώρας, αἱ ὁποῖαι μέχρι σήμερον εὐρίσκονται εἰς

ἀπομόνωσιν. Μερική ἀπόσβεσις τῆς ἀπαιτηθησομένης δαπάνης θὰ ἐνεργῆται διὰ τῆς ἐπιβολῆς διοδίων, συστήματος τὸ ὁποῖον ἐφαρμόζεται καὶ εἰς αὐτὴν τὴν Ἀμερικὴν προκειμένου νὰ ἀποσβεσθῆ ἡ δαπάνη τῆς μεγάλης γεφύρας τῆς συνδεούσης τὴν πόλιν Ὠκλανδ τῆς Καλλιφορνίας μετὰ τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου. (Διόδια Δολ. 0,25 ἀνὰ ἐπιβατικὸν ὄχημα).

Τέταρτον σημεῖον: Ἡ ξενάγησις. Ὁφείλομεν πλέον νὰ ἀπομακρυνθῶμεν ἀπὸ τὴν συνήθειαν τῆς οἰκοδομήσεως πολυτελῶν ξενοδοχειακῶν μονάδων ἐντὸς τῶν πόλεων, χαρακτηριζομένων ὡς «τουριστικῶν» καὶ ἀπευθυνομένων κατὰ κύριον λόγον εἰς περιηγητὰς ἠϋξημένης οἰκονομικῆς ἐπιφανείας. Ἡ κατὰ μῆκος τῶν μεγάλων ὁδικῶν ἀρτηριῶν ἀνέγερσις ξενοδοχείων τύπου Motor-Hotel (Motel) εἶναι ἡ πλέον ἐνδεικνυομένη διὰ τὴν χώραν μας. Εἶναι ἀνάγκη νὰ ἐννοήσωμεν ἐπὶ τέλους τὴν ψυχολογίαν τῶν περιηγητῶν, οἱ ὁποῖοι δὲν χρειάζονται ξενοδοχεῖα εἰς τὰ ὁποῖα θὰ ὑποχρεοῦνται νὰ ἐμφανίζονται ὕστερα ἀπὸ μακρὸν ταξιδίον ἀσφύγως ἐνδεδυμένοι καὶ τυπικῶς συμπεριφερόμενοι. Ἡ ἀπλότης τῶν Motel εἰς τὴν ὁποίαν εἶναι εἰθισμένοι εἰς τὰς πατρίδας των τοὺς ἐξυπηρετεῖ περισσότερο. Ξενοδοχεῖα τοῦ τύπου αὐτοῦ εἶναι δυνατὸν νὰ ἰδρυθῶν ἢ νὰ ἐπιχορηγηθῶν καὶ ὑπὸ τῶν Ἑταιριῶν πετρελαιοειδῶν, τοῦτο δὲ ἤρχισεν ἤδη νὰ συμβαίη κατὰ μῆκος τῆς ὁδικῆς ἀρτηρίας Ἀθηνῶν-Πατρῶν.

Ἡ κατάστροφισ ἐνὸς σαφοῦς καὶ συγκεκριμένου προγράμματος, ἔστω καὶ μεγαλοπνύου, ἀφ' ἐνὸς μὲν θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν δημιουργίαν ἐνὸς θετικοῦ τουριστικοῦ συστήματος, ἀφ' ἑτέρου δὲ θὰ ἀποτρέψῃ τὴν ἐμφάνισιν ἀθλιοτήτων ἐκπροσωπούμενων ὑπὸ παραγκοπηγιακῶν δομήσεων, πενιχρῶν μαγειρίων ἢ ταβερνεῶν καὶ πάσης φύσεως ὁμοειδῶν κατασκευασμάτων με ἐμφανῆ τὴν σφραγίδα τῆς προχειρότητος καὶ τῆς μιζέριαις, ἀφοῦ ἄλλωστε ἡ μετέπειτα ἀπαραίτητος κατάργησις των προσκόπτει εἰς δημιουργημένα συμφέροντα, πολιτικῆς σκοπιμότητος καὶ ἀποζημιώσεις.

Ὅποιας ζημίας εἶναι δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ ἡ ἔλλειψις σαφοῦς τουριστικοῦ προγράμματος εἰς τὴν ἰδιωτικὴν οἰκονομίαν θὰ καταστῆ ἀντιληπτὸν με τὴν περίπτωσιν τῆς ὁδοῦ Ἀθηνῶν-Μεγάρων-Κορίνθου, ἡ ὁποία, ἀφοῦ ἐπεσκευάσθη, διεπλατύνθη καὶ διευθετήθη διὰ σειρᾶς τεχνικῶν ἔργων, τείνει νὰ ἐγκαταληφθῆ μελετωμένης νέας χαράξεως διὰ τῶν Γερανεῶν, βορείως τῶν Μεγάρων. Ὡς εἶναι φυσικὸν ἡ πραγματοποιήσις τῆς κατασκευῆς αὐτῆς θέλει καταστρέφει οἰκονομικῶς ὅλα τὰ τουριστικὰ κτίσματα τὰ δημιουργηθέντα κατὰ μῆκος τῆς παλαιᾶς χαράξεως, πρὸς δὲ χαλιναγωγεί πᾶσαν προσπάθειαν τῆς ἰδιωτικῆς

πρωτοβουλίας πρὸς ἐμπλουτισμὸν τῆς ἀρτηρίας ταύτης διὰ νέων τουριστικῶν κτισμάτων.

Μὲ τὴν μικρὰν ταύτην εἰσήγησίν μου ἐλπίζω ὅτι καθίσταται σαφὴς ἡ ἔκτασις μιᾶς μελέτης, ὡς ἡ τῆς διαπορθμεύσεως, ἐν ταῖς λεπτομερείαις τῆς, μὴ δυναμένης νὰ περιορισθῇ μόνον εἰς τὴν ἐκλογὴν τοῦ σημείου προσεγγίσεως τοῦ ἢ τῶν πορθμείων, ἀλλὰ ὑποχρεομένης νὰ ἐντάξῃ ταύτην εἰς τὸ πλαίσιον ἐνὸς σαφοῦς τουριστικοῦ προγράμματος, ὡς μέρους τούτου, τὸ ὁποῖον καὶ νὰ ἀρχίσῃ ἐκτελούμενον.

Αἱ γινώμαι τῶν κ.κ. Μιχαηλίδη, Δημ. Πίππα, Θεοδ. Δεσύλλα, Θ. Ραυτοπούλου, Ἀριστ. Ὠνάση, Γερ. Πατρονικόλα, Σπ. Ράθ, Στ. Πεσμαζόγλου, αἱ ἀπόψεις τοῦ Ε.Ο.Τ. καὶ τῶν βουλευτῶν τῶν ἐνδιαφερομένων περιοχῶν, αἱ σκέψεις τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν Ὑπηρεσιῶν καὶ αἱ εἰσηγήσεις τῆς Ὀμοσπονδίας Ἑλλην. Ἐκδρ. Σωματείων, τῆς Ἑλλην. Περιηγ. Λέσχης, τῆς Ἑλληνικῆς Λέσχης Περιηγήσεων καὶ Αὐτοκινήτου, ὡς καὶ παντὸς ἄλλου δυναμένου νὰ ἔχῃ γνώμην ἐπὶ τοῦ θέματος, ἐκφερόμεναι εἰς τὸ πλαίσιον μιᾶς δημοσίας συζητήσεως ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Κέντρου Τουριστικῶν Μελετῶν τῆς Α.Σ.Β.Σ. εἶναι πολὺ πιθανόν ὅτι θὰ συμβάλουν εἰς τὴν ἐξεύρεσιν τῆς ἐνδεικνυομένης λύσεως ἐνὸς προβλήματος τοῦ ὁποῖου ἡ σημασία ἀποτελεῖ πλέον κοινὴν συνείδησιν.

ΚΩΝΣΤ. ΡΑΝΤΟΣ, Προϊστάμενος Ἑταιρίας «Λύρα»

Μὴ δυνηθεὶς, λόγῳ ἐλλείψεως χρόνου, νὰ ζητήσω τὴν ἀδειάν σας διὰ νὰ ἐκθέσω τὰς ἀπόψεις μου, ὑποβάλλω αὐτὰς ἐγγράφως, μὲ τὴν παράκλησιν ὅπως λάβουν τὴν τύχην τῶν διὰ ζώσης ἐκτεθέντων εἰς τὴν αἴθουσάν σας.

Οἱ ὁμιλήσαντες, εἰδικοί καὶ μὴ, ἀνέπτυξαν εὐρέως ἀπὸ πάσης σχεδὸν πλευρᾶς τὸ θέμα, ὥστε θὰ ἦτο περίπλοκον, ἔστω καὶ ἡ ἀνακεφαλαιωτικὴ ἐπανάληψις τῶν σημείων τὰ ὁποῖα θεωροῦνται μᾶλλον ἐξαντληθέντα.

Ἐκεῖνο διὰ τὸ ὁποῖον ἤθελα νὰ ἐπιστήσω τὴν προσοχὴν εἰς τοὺς σχόντας τὴν πράγματι μεγίστης σημασίας καὶ ἐξαιρετοῦ ἐπαίνου πρωτοβουλίαν, εἶναι ὅτι θὰ ἦσαν καλύτερα καὶ πλέον ἀποδοτικὰ τὰ ἀποτελέσματα, ἐὰν τὸ ὅλον θέμα προεγραμματίζετο καὶ ἐτίθετο λεπτομερειακῶς καὶ ἀπὸ πάσης πτυχῆς ἐγγράφως ὑπ' ὄψει εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους νὰ λάβουν μέρος εἰς τὴν συζήτησιν, ὥστε νὰ προπαρασκευασθοῦν ἀναλόγως.

Τοιοτοτρόπως θὰ ἐδίδοτο ἡ δυνατότης καλυτέρας μελέτης καὶ κατὰ συνέπειαν πληρεστέρων ὑπευθύνων καὶ λεπτομερεστέρων ἐκθέσεων ἀπόψεων, στοιχείων καὶ γνωμῶν.

Οί τεχνικοί θά ἔδιδον τὰ ἐπιστημονικῶς καί ἐξ ὑπολογισμῶν στοιχεῖα τοῦ ἔργου, οἱ μηχανικοὶ τὰς δυνατάς μελέτας, οἱ οἰκονομολόγοι τὰ οἰκονομικὰ στοιχεῖα, οἱ εἰδικοί τοῦ τουρισμοῦ τὰς προϋποθέσεις κινήσεως καί ἀνέσεως τῶν ξένων κ.ο.κ., ὥστε ὁ ἐνσκήπτων εἰς τὴν μελέτην ἀρμόδιος νὰ δύναται νὰ κατατοπισθῆ ἐπὶ τῶν εἰδικῶν αὐτῶν ἀπόψεων καί δεδομένων.

Οἱ πολιτικοὶ καί οἱ πολιτευόμενοι, ὡς ἐκπρόσωποι τῶν ἐκλογέων καί ὀπαδῶν των, καθὼς καί οἱ ἄλλοι διοικητικοὶ παράγοντες καί ἀντιπρόσωποι τῶν διαφόρων τοπικῶν ὀργανώσεων καί συμφερόντων τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν προσέγγισιν τοῦ πορθμείου εἰς τὴν πόλιν των θά ἀνέπτυσσον ἕκαστος τὰ προσόντα, οἰκονομικὰ καί τουριστικά, ἐπὶ τῶν ὁποίων στηρίζουν τὰς ὑποδείξεις των.

Ἐφ' ὅσον ὁμως ἐτέθη τὸ θέμα ἐλευθέρως, ἐκείνο τὸ ὁποῖον προσέχει νὰ ἀποδειχθῆ εἶναι: βάσει τῶν δυνατοτήτων μας τῆς σήμερον καί τῶν οἰκονομικῶν μας μέσων, ποῦ εἶναι ὄχι μόνον προτιμότερον ἀλλὰ ἐνδεδειγμένον νὰ προσεγγίζη τὸ φέρρουμπόουτ Ἑλλάδος-Ἰταλίας, διὰ νὰ προτιμήσουν οἱ τουρίσται τὴν χρησιμοποίησίν του καί κατ' ἀκολουθίαν τὴν ἔλευσίν των εἰς τὴν χώραν μας;

Οὐδένα διαφεύγει ὅτι κάθε ἄνθρωπος μέσου κυρίως εἰσοδήματος, ὡς εἶναι τὰ 90 % καί πλέον τῶν τουριστῶν τῆς σήμερον, προκειμένου νὰ ἐξοδεύση διὰ τὴν περιήγησίν του θά στηρίξη τὴν προτίμησίν του εἰς δύο παράγοντας:

α) Τὸ οἰκονομικότερον ταξίδιον ἐν συνδυασμῶ με εὐχέρειαν κινήσεως.

β) Ἐπίσκεψιν εἰς μέρη ὀνομαστά, τὰ ὁποῖα παρέχουν τουριστικὸν γενικὸν ἐνδιαφέρον ὡς τόποι με φυσικὰς καλλονάς, ἱστορικὴν ἢ ἀρχαιολογικὴν ἀξίαν, καθὼς καί καλυτέραν δυνατὴν διαδρομὴν καί διαμονήν.

Πρέπει λοιπὸν νὰ ἐπιδιώξωμεν νὰ ἔχωμεν ἀποδεδειγμένα στοιχεῖα νὰ παρατάξωμεν ὅτι πληροῦνται διὰ κάθε τουρίσταν αἱ ὡς ἄνω προϋποθέσεις εἰς τὴν χώραν μας. Καί τοῦτο νὰ εἶναι πραγματικότης καί ὄχι ἐπιφανειακὸν δέλεαρ, διότι τότε πιθανὸν νὰ ἔξη ἀντίθετα τῶν προσδοκωμένων ἀποτελέσματα καί οἱ πρῶτοι δελεασθέντες νὰ γίνουν κατήγοροι καί ὄχι διαφημισταὶ μας.

Σήμερον ἐπικρατεῖ γενικὴ ροπή, ἂν ἐπιτρέπεται ἡ λέξις, πρὸς τὰς ἐκδρομάς, τὰ ταξίδια, τὰς ἐπισκέψεις ξένων τόπων καί πολιτειῶν καθὼς καί καλλιτεχνικῶν καί ἀθλητικῶν ἐκδηλώσεων κλπ, οἱ δὲ ταξιδεύοντες ἀπὸ τὴν ἐπιθυμίαν αὐτὴν ἐπιδιώκουν νὰ μεταβαίνουν ὅσον μακρότερον τοὺς ἐπιτρέπουν αἱ οἰκονομικαὶ δυνατότητες καί ὁ πρὸς τοῦτο διαθέσιμος χρόνος των.

Δέν παρίσταται λοιπόν ανάγκη νά γίνη προσπάθεια διά νά πεισθοῦν οἱ ἄνθρωποι νά μετακινηθοῦν, ἀλλά μόνον παρόρμησις ποῦ νά μετακινηθοῦν· συνεπῶς εἰς τήν μετακίνησίν των πρὸς τήν χώραν μας πρέπει νά στρέψωμεν τήν ὄλην προσπάθειάν μας καί νά ἐκμεταλλευθῶμεν τήν εὐκαιρίαν ἣτις σήμερον παρέχεται.

Εἶναι ἄγνωστον, ἐάν μετ' ὀλίγα ἢ ἐλάχιστα ἔτη (λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς ἐξελίξεως καί τελειοποιήσεως τῶν μέσων συγκοινωνίας) δέν φθάσωμεν εἰς κατάστασιν, κατὰ τήν ὁποίαν θά ἐκμηδενισθοῦν αἱ ἀποστάσεις συγκοινωνιακῶς, τόσον ἀπὸ ἀπόψεως χρόνου ὅσον καί ἀπὸ ἀπόψεως χρημάτων (ἐξόδων).

Διὰ τοῦτο πρέπει νά ἀνοίξωμεν ἐπείγοντως ὅσας περισσοτέρας δυνάμεθα ὁδοὺς εὐκόλου καί εὐθηνῆς κινήσεως τῶν τουριστῶν πρὸς τήν χώραν μας ἀπὸ τὰ τουριστικά κέντρα ἔξορμήσεώς των τοῦ ἐξωτερικοῦ.

Καί μία τῶν ὁδῶν αὐτῶν, ἴσως ἡ κεντρικώτερα καί σήμερον καί διὰ τήν αὔριον, εἶναι ἀναντιρρήτως καί ἀναμφισβητήτως ἡ ὑπὸ συζήτησιν, δηλαδή ἡ ἔνωσις ὀδικῶς τῆς χώρας μας μέ τήν Ἰταλίαν.

Μανθάνομεν ὅτι ἑκατοντάδες χιλιάδων καί ἴσως ὀλόκληρον ἑκατομμύριον τουριστῶν εἰσέρχεται εἰς τήν Ἰταλίαν κατ' ἔτος καί εἶναι δυνατὸν μέγα μέρος αὐτοῦ νά μετακινηθῇ πρὸς τήν Ἑλλάδα.

Ἔχομεν ὅλα τὰ φυσικά, ἱστορικά καί ἀρχαιολογικά προσόντα μιᾶς τουριστικῆς χώρας πρώτης κατηγορίας καί ἐάν προσθέσωμεν ὅτι καί ἀπὸ ἀπόψεως τιμῶν, ἀγαθῶν καί ἐργασίας εἴμεθα εὐθηνότεροι ἄλλων, διαθέτομεν ἀκαταμάχητα ὄπλα διά νά ἐπιτύχωμεν.

Ἐξ ὅλων ὁμῶς τῶν προσόντων μας ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον θά ἔχη πραγματικὴν ἀπήχησιν καί θά ἐπηρέαση τοὺς ἐνδιαφερομένους εἶναι τὸ οἰκονομικόν. Καί ἐκ τοῦ οἰκονομικοῦ τὸ τῶν ἐξόδων διαπορθμεύσεως· τοῦτο, διότι αὐτὰ εἶναι σταθερὰ καί δέν εἶναι δυνατὸν νά τὰ ρυθμίση κατὰ τὸ βολάντιόν του ὁ ἐνδιαφερόμενος· οὗτος μόνον μπορεῖ νά κανονίσῃ τήν διαμονήν του εἰς ξενοδοχεῖα, τήν τροφήν του καί τὰ ἔξοδα ἄλλων προμηθειῶν του κατὰ τὸ δοκοῦν.

Πρέπει λοιπόν νά ἐξασφαλισθῇ τὸ κατώτατον δυνατὸν ὄριον ἐξόδων διαπορθμεύσεώς του, ἐν συνδυασμῶ με τὸν μικρότερον χρόνον θαλασσίου ταξιδίου του· τοῦτο, ὅταν ἐκτελεσθῇ με πορθμεῖον καί οὐχὶ με πολυτελὲς ἀτμόπλοιον, παρέχει μεγάλας ἀνέσεις, ἀλλὰ πρέπει νά εἶναι ὅσον τὸ δυνατὸν μικρότερας διαρκείας.

Καί οὐδεμία ἄλλη συντομωτέρα θαλασσία ὁδὸς εἶναι δυνατὸν νά ἐξευρεθῇ, ἐκτὸς τῆς τοιαύτης μέσῳ τῶν δυτικῶν ἀκτῶν

τῆς νήσου Κερκύρας. Συνεπῶς δὲν εἶναι δυνατὸν οὔτε συζήτησις νὰ γίνῃ περὶ χρησιμοποίησεως ἄλλου τινὸς σημείου, ἀπὸ τῆς ἀπόψεως αὐτῆς τῆς βασικωτέρας, ὅλων τῶν ἄλλων ἐρχομένων εἰς δευτεραν μοῖραν.

Ἐκτὸς ὅμως τοῦ λόγου τούτου, ὅστις καὶ μόνος ἀρκεῖ, ἡ Κέρκυρα κατ' εὐτυχῆ σύμπτωσιν κρατεῖ καὶ τὰ τουριστικὰ πρωτεῖα ἔναντι πάσης ἄλλης περιοχῆς.

Καὶ πράγματι δὲν ὑπάρχει ὠραιότερον μέρος ὄχι μόνον εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἀλλὰ καὶ εἰς ὀλόκληρον τὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου ἀπὸ τὴν πλουσιωτάτην αὐτὴν φυσικὴν καλλονὴν τοῦ Ἴονιου πελάγους. Ὅσοι τὴν ἐπεσκέφθησαν τὸ γνωρίζουν καὶ ὅσοι δὲν τὴν γνωρίζουν πρέπει νὰ τὴν ἐπισκεφθοῦν.

Ἕμνηταί της δὲν εἶναι μόνον οἱ Ἕλληνες ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερον. Διεθνεῖς φυσιογνωμίαι τῆς ἰσχύος, τοῦ πνεύματος, τῆς τέχνης καὶ ἐπιστήμης, δημοσιογράφοι καὶ ποιηταί, ἄνθρωποι τοῦ χρήματος καὶ τῆς ὕλης, ὄνειροπόλοι καὶ ρεαλισταί, ταπεινοὶ καὶ ὑπερήφανοι, ὅσοι τὴν ἔζησαν, τὴν ὕμνησαν, τὴν ἀπηθανάτισαν μὲ τὰ ἔργα των, τὴν ἠγάπησαν ἢ μετέδωσαν τὴν χάριν της σὲ ὅσους ἠδύναντο, ἀνάλογα μὲ τὴν εἰδικότητά των.

Τὸ Ἀχιλλεῖον καὶ ἄλλα κτίσματα μαρτυροῦν διὰ τὴν προτίμησιν της ἀπὸ πρόσωπα τόσης διαφορετικῆς ἰδιοσυγκρασίας καὶ ψυχοσυνθέσεως, ὅση ὑπῆρχε διαφορὰ μεταξὺ τῆς αὐτοκρατείας Ἐλισάβετ, προσωποποιημένης ὄνειροπολήσεως, καὶ τοῦ αὐτοκράτορος Γουλιέλμου Β', στυγνοῦ ἐκπροσώπου τῆς σκληρότητος τοῦ Πρωσικοῦ μιλιταρισμοῦ καὶ γενικῶς τῆς αὐταρχικότητος, ποὺ ἐν τούτοις καὶ οἱ δύο εὐρῆκαν ἀνάπαυσιν, γαλήνην, ἡμερότητα, θαλπωρὴν πνεύματος καὶ σώματος εἰς τὴν Κέρκυραν.

Ποῖος πράγματι εἶδε, χωρὶς νὰ περιπέση εἰς ἔκστασιν, ἀπὸ τὸ περιστύλιον τοῦ Ἀχιλλείου τὴν ἀνατολήν, τὸν ἥλιον νὰ φανερω-νεται ἀπὸ τὰ ἀπέναντι ἠπειρωτικὰ βουνά, νὰ γειμίζει λειωμένο χρυσάφι τὰ νερά τοῦ στενοῦ τῆς θαλάσσης μεταξὺ Κερκύρας-Ἠπείρου καὶ νὰ χρυσοφειγγίξη τὶς κορφές τῶν καταπράσινων πλαγιῶν ποὺ καταλήγουν σὲ δαντελλωτὲς ἀκρογιαλιές;

Ποῖος δὲν ἔμεινε ἔκθαμβος ἀπὸ τὸ ἀτλαζόχρωμο σούρουπο τῆς Παλαιοκαστρίτσας ἢ δὲν ἔφθασε σὲ συνεπαρμένο θαυμασμό, ἂν ἔτυχε νὰ δῆ τὸ ἡλιοβασίλεμα στὴν δυτικὴ πλευρὰ τοῦ νησιοῦ καὶ ἀπὸ τὸ ὕψωμα τοῦ Γαρούνα;

Ποῖος ἐλούσθη καὶ ἐλησμόνησε τὰ καταγάλανα νερά της μὲ τὶς ἀπέραντες ἀμμουδιές τῆς ἀνατολικῆς καὶ δυτικῆς παραλίας τῆς θάλασσάς της, ὅπου τὰ φυλλώματα τῶν ἐλαιῶν ἢ ἄλλων ὀπωροφόρων δένδρων σκύβοντα φιλοῦν τὴν ὠμορφιά της;

Ποῖος ἔκαμε διαδρομὴν μέσῳ ὄρους καὶ δὲν ἐστάθη νὰ θαυμάσῃ τὸ καταπληκτικὸν θέαμα ποῦ ἀπλώνεται στὴν δυτικὴ μεριά μέχρι τῶν νησιῶν Ὅθωνοι καὶ στὴν ἀνατολικὴ ποῦ προσφέρει ὅλην τὴν θέαν τῆς;

Ἔχουν ἀναμφιβόλως καὶ ἄλλα μέρη τῆς Ἑλλάδας τοπία, θάλασσες, ἀμμουδιές, ἀλλά, ὅποιος μπορεῖ νὰ τὶς ἐπισκεφθῆ καὶ νὰ τὶς συγκρίνῃ ψεύδεται, ἐὰν δὲν ὁμολογήσῃ τὴν ὑπεροχὴν τὴν ἀσύγκριτον τῶν τῆς Κερκύρας.

Δὲν εἶναι μόνον οἱ φυσικὲς τῆς καλλονές, ποῦ τὴν κάνουν ἀσύγκριτη. Καὶ διὰ τοὺς κατοίκους τῆς ὠραίας αὐτῆς νήσου, τί δὲν ἔχει κανεὶς νὰ πῆ καὶ νὰ θαυμάσῃ! Τὴν μέχρι φορτικότητος εὐγένειάν των, τὴν γλωσσομάθειάν των, τὴν προσήνειαν καὶ ἐν ταύτῳ τὴν πείραν καὶ παράδοσιν εἰς τουριστικὰς ἐκδηλώσεις, τὸ μουσικὸν των αἶσθημα καὶ τὴν ἐκδήλωσίν του, τὰ ὁποῖα τὴν κατατάσσουν μεταξύ τῶν πρώτων κέντρων μουσικοφιλίας τοῦ κόσμου ἐν συγκρίσει μὲ τὰς δυνατότητάς τῆς.

Ἡ μήπως εἶναι δυνατόν νὰ ἀμφισβητηθῆ ἡ ποιότης τῶν ἐγχωρίων προϊόντων τῆς καὶ αἱ εὐθηναὶ συνθηκαὶ διαβιώσεως;

Ποῖος λοιπὸν μπορεῖ νὰ προβάλῃ ἐπιχειρήματα καὶ ποῖα, διὰ νὰ μᾶς πείσῃ ὅτι δὲν ἐπιβάλλεται, χωρὶς συζήτησιν καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως αὐτῆς, ἡ προτίμησίν τῆς διὰ κάθε ξένον ποῦ ἔρχεται εἰς ἐπαφὴν μὲ τὴν χώραν μας;

Ὅστις σέβεται τὸν ἑαυτὸν του καὶ τὸ σπίτι του, πρέπει νὰ φαίνεται ἀξιοπρεπής, σοβαρός, εὐγενής, καὶ νὰ κάμῃ τὴν καλύτεραν δυνατὴν πρώτην ἐντύπωσιν καὶ ἀσφαλῶς δὲν πρόκειται νὰ τὸ ἐπιτύχῃ, ἐὰν ὁ ἐπισκέπτης του ταλαιπωρηθῆ εἰς τὸ ταξίδιον ἢ εἰσέλθῃ ἀπὸ τὴν πόρταν τῆς ὑπηρεσίας. Θὰ ἐπιδείξῃ τὸ σπίτι του, τὸ νοικοκυριό του, διὰ νὰ τὸ γνωρίσῃ ὁ ξένος καὶ τὸν ἐκτιμήσῃ ὅσον πρέπει καὶ ἀφοῦ λάβῃ φροντίδα νὰ εἶναι ἐν τάξει.

Ἔτσι καὶ διὰ τὸν τουρίσταν. Θὰ τὸν φέρωμεν μὲ τὸ ἀνετώτερον καὶ οικονομικώτερον μέσον καὶ θὰ τὸν εἰσαγάγωμεν ἀπὸ τὴν πλέον κατάλληλον εἰσοδον καὶ ἀφοῦ αἱ πρώται ἐντυπώσεις θὰ εἶναι ἄριστοι, θὰ ἔχουν καλὸν ἀποτέλεσμα καὶ ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἐν συνεχείᾳ ἐπισκέψεώς του εἰς ἄλλα τμήματα τῆς χώρας μας.

Δὲν εἶναι ἀνάγκη νὰ ἐπιδείξωμεν εἰς τὸν τουρίσταν πλοῦτον, πολυτέλειαν, εὐμάρειαν, διότι εἶναι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζῃ καὶ νὰ ἐκτιμῆσῃ τὰ πράγματα, ἀλλὰ δὲν θὰ ἀνεχθῆ ταλαιπωρίαν, ἀκαταστασίαν, βρωμιάν καὶ ὅ,τι ἄλλο κάμνει κακὴν ἐντύπωσιν εἰς ἄνθρωπον πολιτισμένον.

Ὅπως εἰς τὸ σπίτι μας ἔτσι καὶ εἰς τὸ Κράτος μας μπορεῖ ἡμεῖς νὰ ἀνεχώμεθα συνηθείας καὶ καταστάσεις ἀντιθέτους μὲ

μίαν ἀπολύτως πολιτισμένην ἀτμόσφαιραν, ἀλλὰ εἰς τὸ ξένον σπίτι καὶ εἰς τὸ ξένον κράτος, ἀκόμη καὶ διὰ τὸν πλέον ἀπολίτιστον, κάμνει βαρεῖαν αἴσθησιν κάθε ἔλλειψις καὶ τὴν σχολιάζει πάντοτε δυσμενέστατα, ὄχι μόνον ὅταν εἶναι ἐπισκέπτῃς καὶ πληρῶνῃ, ἀλλὰ καὶ ὅταν φιλοξενῆται δωρεάν.

Λοιπὸν οὐδεμία χωρεῖ ἀντίρρησης καὶ ἀντιγνωμία διὰ τὴν ὀφθαλμοφανῆ καὶ ἐκ βασίμων καὶ ἀναποτρέπτων λόγων ἀνάγκην προτιμήσεως τῆς προσεγγίσεως καὶ ἀπὸ τουριστικῆς ἀπόψεως εἰς Κέρκυραν.

Ἐκ τούτου θὰ ξεκινήσωμεν καὶ κατόπιν, ἀναλόγως μὲ τὰς ἀπαιτήσεις καὶ τὰς ἀνάγκας τὰς σχετικὰς μὲ τὸν ἀριθμὸν καὶ τὰς ἐπιθυμίας τῶν τουριστῶν, θὰ προχωρήσωμεν διὰ τὴν λήψιν κάθε ἄλλου μέτρου ποῦ ἐπιβάλλει ἢ καλυτέρα ἐκμετάλλευσις τοῦ ἐκ τούτων, ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλυτέρου, εἰσοδήματος.

Εἶναι τόσον ὀφθαλμοφανῶς μειονεκτικὴ ἡ θέσις τῶν ἄλλων περιφερειῶν, ἀπὸ οἰκονομικῆς καὶ τουριστικῆς πλευρᾶς, ὥστε εἶναι ἄξιον ἀπορίας πῶς προβάλλονται ἀξιώσεις ἕτεροι ἀντὶ τῆς λύσεως Κέρκυρα.

Μόνον τὰ ἀτομικὰ καὶ ἐπαγγελματικὰ ἢ πολιτικὰ, κακῶς ἐννοούμενα συμφέροντα δικαιολογοῦν τοιαύτας προτάσεις. Ἄλλὰ τότε παραγνωρίζεται τὸ γενικὸν συμφέρον, καὶ αὐτὸ εἶναι ὄχι νὰ κατορθώσωμεν νὰ ξεγελάσωμεν μερικοὺς ξένους νὰ μᾶς ἐπισκεφθοῦν ἕνα ἢ δύο χρόνια, ἀλλὰ νὰ ἀνοίξωμεν δρόμον μιᾶς συνεχῶς αὐξανομένης εἰσροῆς τουριστικοῦ εἰσοδήματος.

Τέλος, ἂς μὴ λησμονῆται ὅτι ἡ Κέρκυρα, κοιτὶς ἄλλοτε μορφώσεως καὶ εὐημεροῦσα, κατήντησε σήμερον ἡ πλέον φυτοζωοῦσα ἐπαρχία τῆς χώρας. Ἔχουσα τὴν μεγαλυτέραν πυκνότητα πληθυσμοῦ μετὰ τὴν Ἀττικὴν καὶ ὑποστᾶσα τοὺς περισσότερους βομβαρδισμοὺς καὶ καταστροφὰς τοῦ τελευταίου πολέμου, ἀπολέσασα δὲ καὶ τὴν μικρὰν βιομηχανικὴν τῆς θέσιν, λόγω τῶν μεταφορικῶν ἐξόδων ποῦ ἐπιβαρύνουν τὰς μεταφορὰς τῆς, εὐρίσκεται εἰς ἀξιοθρήνητον οἰκονομικὴν θέσιν, ἥτις εἶναι ἔτι αἰσθητοτέρα δι' ἕνα πληθυσμὸν ἀνωτέρου ἐπιπέδου πολιτισμοῦ καὶ παραδόσεων.

Θὰ ἔπρεπε λοιπὸν καὶ ὁ παράγων αὐτὸς νὰ τεθῆ ἐπὶ τῆς πλάστιγγος, ἂν καὶ ἤδη αὕτη κλίνει ὀριστικῶς ὑπὲρ αὐτῆς.

Δὲν νομίζω ὅτι θὰ ὑπάρξῃ ὑπεύθυνος ὅστις θὰ θελήσῃ νὰ θυσιάσῃ αὐτὸ τὸ ὅποῖον ἐπιβάλλει τὸ γενικὸν συμφέρον τῆς Ἑλλάδος, παρασυρόμενος ἀπὸ εἰσηγήσεις βασιζομένας εἰς παράγοντας καὶ στοιχεῖα ἐκτὸς τῆς πραγματικότητος καὶ προερχόμενα μόνον ἀπὸ προσωπικά, πολιτικὰ ἢ στενωῶς ἐπαγγελματικὰ ὀφέλη.

Τὸ χρῆμα ποῦ θὰ εἰσρεύσῃ εἰς Κέρκυραν εἶναι εἰσόδημα ἑλλη-

νικόν και εισόδημα τὸ ὁποῖον θὰ καταναλωθῆ εἰς ἀγαθὰ τὰ ὁποῖα οἱ Κερκυραῖοι δὲν ἔχουν και θὰ τὰ ἀγοράσουν ἀπὸ τὴν παραγωγὴν τῶν ἄλλων ἐπαρχιῶν. Εἶναι δὲ οἱ Κερκυραῖοι πολιτισμένοι και ἀφιλοχρήματοι, ἐννοοῦντες νὰ ἀπολαμβάνουν τὰ ἀγαθὰ τῆς πολιτισμένης ζωῆς και δὲν ἔμαθαν νὰ κάνουν γενναῖα κομποδέματα. Ἄς μὴν ἀνησυχῶμεν λοιπόν, ἀφοῦ δι' ἡμᾶς τοὺς ἄλλους θὰ εἰσπράττουν ἀπλῶς αὐτοί, ἐνῶ τελικῶς ἡμεῖς θὰ ἐνθυλακῶνουμεν.

ΑΓΑΘ. ΣΑΡΔΕΛΗΣ, Πρόεδρος Δημοτικοῦ Συμβουλίου Ἄρτης

Θὰ μοι ἐπιτρέψετε πρῶτα νὰ συγχαρῶ τοὺς κ.κ. Εἰσηγητὰς τοῦ θέματος «φέρρου-μπόουτ Ἑλλάδος-Ἰταλίας», οἵτινες ἐξέθεσαν τὰς μελετημένας ἀπόψεις των ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, τεχνικῆς, οἰκονομικῆς κλπ.

Τὸ ζήτημα αὐτὸ δὲν ἀφορᾷ μίαν πόλιν οὔτε μίαν ἐπαρχίαν, ἀλλὰ τὸ συμφέρον ὀλοκλήρου τῆς Ἑλλάδος, δι' ὃ δὲν πρέπει νὰ θυσιάσωμεν τὸ συμφέρον τῆς Ἑλλάδος διὰ νὰ ἐξυπηρετήσωμεν τὰς ἀπόψεις μιᾶς ἐπαρχίας.

Ἐάν ξεκινήσωμεν μὲ αὐτὸ τὸ πνεῦμα και ἀφήσωμεν τοὺς ἀρμοδίους νὰ λύσουν τὸ ζήτημα τοῦτο, θὰ προσφέρωμεν μεγάλας ὑπηρεσίας εἰς τὴν Πατρίδα μας, ἐνῶ ἐὰν θὰ πιέσωμεν τὴν Κυβέρνησιν νὰ προβῆ εἰς ἐνεργείας μὴ ἐξυπηρετούσας τὰ συμφέροντα αὐτῆς, ἀλλὰ ὠρισμένα συμφέροντα μιᾶς ἐπαρχίας διὰ τὴν ὁποῖαν ἐνδιαφερόμεθα, τότε ἡ ὑπόθεσις φέρρου-μπόουτ θὰ χαθῆ διὰ τὴν Ἑλλάδα.

Ἡ ἐκτεθεῖσα ἀποψις ὑπὸ τοῦ κ. Πίππα, Πρυτάνεως τοῦ Πολυτεχνείου, εἶναι ἡ ἐνδεδειγμένη διὰ τὸ φέρρου-μπόουτ Ἑλλάδος-Ἰταλίας. Αὕτη πρέπει νὰ υἰοθετηθῆ ἀμέσως ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων Ὑπουργείων, τὰ ὁποῖα πρέπει νὰ προθυμοποιηθοῦν νὰ προσφέρουν τὰ μέσα ἀμέσου λειτουργίας τοῦ φέρρου-μπόουτ, ἵνα μὴ χάσωμεν και τὴν ἐφετεινὴν τουριστικὴν κίνησιν.

Ἀξιότιμοι κύριοι, δὲν ἀντιπροσωπεύω ἐπαρχίαν ἢ ὁποῖα ἔχει ἀμεσον συμφέρον ἀπὸ τὸ φέρρου-μπόουτ Ἑλλάδος-Ἰταλίας, ἀλλ' ὡς ἀντιπρόσωπος τῆς πόλεως Ἄρτης ἔχω ὑποχρέωσιν νὰ ὑποστηρίξω τὰ συμφέροντα τῆς Ἑλλάδος, τὰ ὁποῖα εἶναι και συμφέροντα τῆς Ἄρτης.

Ὡς προσωρινὴν λύσιν τοῦ θέματος τούτου προτείνω ὅπως διατεθῆ δοκιμαστικῶς ἓνα σκάφος, κατάλληλον διὰ φέρρου-μπόουτ, τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, ἵνα συνδέσῃ τὸ Ὀτράντο μὲ τὴν Ἀλύπαν - Κερκύρας και ἐν τῇ ἐξελίξει, τὰ ἀρμόδια Ὑπουργ-

γεῖα νὰ ἐξεύρουν τὸν τρόπον καλυτέρας ἐξυπηρητήσεως τῶν ξένων τουριστῶν, χωρὶς νὰ ὑπάρχη κίνδυνος νὰ δυσφημισθῇ ὁ τόπος μας εἰς τὸ ἐξωτερικόν, διότι ἡ Κέρκυρα καὶ φυσικὰς καλλονὰς ἔχει, ἀλλὰ καὶ τὰ μέσα ἐξυπηρητήσεως ὠρισμένου ἀριθμοῦ τουριστῶν.

ΝΑΣΟΣ Α. ΤΖΑΡΤΖΑΝΟΣ, Γεν. Γραμματεὺς τοῦ Κ.Σ. τοῦ Ἑλληνικοῦ Ὀρειβατικοῦ Συνδέσμου, Μέλος Δ.Ε. τοῦ Κ.Τ.Μ.

Εἰς τὴν Ἑλλάδα ἔχουμε τὴν ἰκανότητα νὰ μετατρέπουμε σὲ προβλήματα καὶ τὰ πιὸ ἀπλᾶ ἀκόμη ζητήματα, ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα ὅπουδῆποτε ἄλλοῦ δὲν ζητοῦν λύσεις, διότι δὲν χρειάζονται λύσεις.

Τὸ ἴδιο συμβαίνει καὶ μὲ τὴν ὀδική σύνδεσι τῆς Ἰταλίας μὲ τὴν χώρα μας. Διότι περὶ αὐτοῦ καὶ μόνον πρόκειται, περὶ τοῦ πῶς δηλ. θὰ συνενωθοῦν οἱ μεγάλες διεθνεῖς ὀδικές ἀρτηρίες—ἀπάνω εἰς τὶς ὁποῖες κυκλοφορεῖ σήμερον τὸ μεγάλο πλῆθος τῶν περιηγητῶν—μὲ τοὺς δρόμους τῆς Ἑλλάδος.

Εἰς τὴν συνένωσι αὕτη παρεμβάλλονται δύο ἐμπόδια. Ἡ ἀπόστασις καὶ ἡ κακὴ κατάστασις τῶν δρόμων τῆς Γιουγκοσλαβίας πρῶτον—ἰδιαίτερα εἰς τὸ νότιο τμήμα—καὶ δεύτερον ἡ θάλασσα, πού διακόπτει τοὺς ἰταλικούς δρόμους καθὼς φθάνουν ἀπέναντι στὶς δυτικὲς ἀκτὲς τῆς χώρας μας. Ἐδῶ δὲν εἶναι ἡ ἀπόστασις πού μᾶς χωρίζει, ἀλλὰ τὸ νερό.

Αὐτὸ δυσκολεύει τὴν εἰσροὴ ξένων περιηγητῶν σὲ μεγάλο ἀριθμὸ στὴν Ἑλλάδα καὶ ὄχι ἡ ἀπόστασις, ἡ ὁποία εἶναι μηδαμινὴ μὲ τὰ σύγχρονα συγκοινωνιακὰ μέσα—τὰ χερσαῖα καὶ τὰ θαλάσσια ἀκόμη. Θὰ πρέπει λοιπὸν νὰ ἐνώσουμε τοὺς ἰταλικούς δρόμους μὲ τοὺς ἑλληνικούς, ἐκεῖ πού τοὺς χωρίζει ἡ θάλασσα.

Χωρὶς νὰ ἔχω γνώσεις τεχνικοῦ, βλέπω πῶς πρέπει νὰ ζεύξουμε τὴν θάλασσα, ὅπως θὰ θεμελιώναμε μιὰ γέφυρα—ἂν τὸ ἐμπόδιο ἦταν ἓνα ποτάμι—μεταξὺ τῶν σημείων ἐκείνων πού βρίσκονται πλησιέστερα. Γιατὶ βέβαια, ὅταν ρίχνουμε μιὰ γέφυρα, κανένας δὲν διανοεῖται νὰ ζητήσῃ τὸ κτίσιμό της παράλληλα πρὸς τὴν ἀπέναντι ἀκτὴ, σὲ κάποιον σημεῖο τῆς ὁποίας πρόκειται νὰ φθάσουμε.

Μιὰ ματιὰ λοιπὸν στὸ χάρτη φθάνει γιὰ νὰ διαπιστώσουμε πῶς οἱ μεγάλες ὀδικές ἀρτηρίες πού φθάνουν ὡς τὴν Ν. Ἰταλία θὰ πρέπει νὰ συνεχισθοῦν σὲ κάποιον σημεῖο τῆς βορειοδυτικῆς

άκτῆς τῆς Ἑλλάδος—στὴν Κέρκυρα βέβαια, ἀφοῦ αὐτὸ εἶναι τὸ πλησιέστερο σημεῖο καὶ ἓνας ὠραῖος προθάλαμος γιὰ τὴν πρώτη γνωριμία τοῦ ξένου μὲ τὴν Ἑλλάδα. Ἀπὸ ἐκεῖ ὁ κάθε περιηγητῆς θὰ ἀκολουθήσῃ τὴν διαδρομὴ πού θέλει, γιὰ νὰ γνωρίσῃ καλύτερα τὴν χώρα μας. Καὶ ἀπὸ τὴν «γέφυρα» αὐτὴ θὰ ἀφήσουμε νὰ περάσουν, χωρὶς διάκρισι, ὅλοι ἐκεῖνοι πού τὸ ἐπιθυμοῦν, ἀδιάφορο ἂν ἔχουν μεταφορικὰ μέσα, ἢ εἶναι πεζοί. Γιατὶ σκοπὸς τοῦ πορθμείου αὐτοῦ εἶναι ἡ διευκόλυνσις τοῦ ταξιδίου πρὸς τὴν Ἑλλάδα ὅσον τὸ δυνατὸν περισσοτέρων περιηγητῶν, μὲ τὴν πιὸ μικρὴ δαπάνη, ἀδιάφορο γιὰ τὸ ποιά καὶ πόσο μεγάλα συμφέροντα θίγονται ἀπὸ αὐτό.

Ἐξ ἄλλου, πιστεύω πὼς ἡ λειτουργία ἑνὸς ἀρίστου πορθμείου μεταξὺ τῶν πλησιεστέρων σημείων τῶν ἀκτῶν Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας θὰ συντελέσῃ στὴν παράλληλη ἀνάπτυξι τῆς συγκοινωνίας, μὲ ἄλλα μέσα καὶ πρὸς ἄλλα σημεία τῆς χώρας μας. Δὲν πρέπει ἐξ ἄλλου νὰ ἀποκλείεται ἡ ζωτικὴ σημασία τοῦ πορθμείου αὐτοῦ νὰ παύσῃ εἰς τὸ μέλλον, ὅταν οἱ ὀδικὲς ἀρτηρίαι τῆς Γιουγκοσλαβίας μεταβληθοῦν σὲ αὐτοκινητοδρόμους, ἀφοῦ εἶναι γνωστὴ ἡ ψυχολογία τοῦ αὐτοκινητιστῆ, ὁ ὁποῖος εἶναι διατεθειμένος νὰ διατρέξῃ μεγαλύτερη διαδρομὴ, ἀρκεῖ νὰ βρίσκεται εἰς τὸ πηδάλιον τοῦ ὀχήματός του συνεχῶς.

Ἐὰν δὲ σήμερα ὁ τουριστικὸς ἐξοπλισμὸς, εἰς τὴν μεταξὺ Κερκύρας καὶ Β. Πελοποννήσου ἢ Θεσσαλίας διαδρομὴν, εἶναι ἀνεπαρκῆς, σύντομα θὰ συμπληρωθῇ, ἀπὸ τὴν ἀνάγκη τῶν πραγμάτων, πού θὰ δημιουργήσῃ ξενοδοχεῖα, δρόμους καὶ ὅλα τὰ ἀναγκαῖα μέσα. Μὲ τὴν λύσι αὐτὴ, τὸ τουριστικὸ αἷμα—ἐπιτρέψατέ μου τὴν παρομοίωσι—θὰ κυκλοφορῇ σὲ ὀλόκληρο τὸ ἑλληνικὸ σῶμα, πού τὸ ἔχει μεγάλῃ ἀνάγκη, καὶ δὲν θὰ διοχετεύεται μόνον εἰς τὴν βᾶσι τοῦ κορμοῦ, ἢ ὁποῖα ὑπάρχει φόβος νὰ... πρηστῇ, ἂν αὐτὴ μόνη δέχεται ὅλες τὶς θρεπτικὰς οὐσίες.

Κρίνομεν σκόπιμον, διὰ νὰ ἀκουσθῆ καὶ ἡ φωνὴ τῆς ἀντίπεραν ἀκτῆς, νὰ παραθέσωμεν τὴν ἐπὶ τοῦ ζητήματος ἄποψιν ἐκπεφρασμένην ἀπὸ τῆς Ἰταλικῆς πλευρᾶς εἰς ἐπιστολὴν τοῦ πλοιάρχου Giliberti, διευθυντοῦ τοῦ ὁμωνύμου τουριστικοῦ Γραφείου Ταξιδίων, καὶ ἀνακοινωθεῖσαν εἰς τὸ ΚΤΜ ὀλίγον πρὸ τῆς διεξαχθείσης Δημοσίας Συζητήσεως, ἀπευθυνομένην πρὸς τὸν Δήμαρχον Κερκύρας.

GILIBERTI

Ταξίδια—Τουρισμός—Ναυσιπλοία
Ἄεροπορικά, Θαλάσσια καὶ διὰ
ξηρᾶς ταξίδια ἀνά τὸν Κόσμον.

Ρώμη, 6 Μαρτίου 1957

Τὸ ἡμέτερον τουριστικὸν Γραφεῖον, συσταθὲν καὶ λειτουργοῦν συμφώνως πρὸς τοὺς Ἰταλικούς νόμους καὶ ἔχον εἰς τὴν διάθεσίν του καλῶς εἰδικευμένον προσωπικόν, εἰργάσθη εἰς εὐρείαν κλίμακα καὶ ἐντατικῶς διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ, ἐνδιαφερθὲν κατὰ τρόπον ἰδιαίτερον διὰ τὰς τουριστικὰς ἀνταλλαγὰς μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας.

Ἐπληροφορήθη τοῦτο ἀμέσως ὅτι μελετᾶται σχέδιον συνδέσεως Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας μέσῳ φέρρου-μπῶτ καὶ ἔσχε τὴν εὐκαιρίαν, χάρις εἰς τὴν παρακίνησιν καὶ τὰς πληροφορίας τοῦ δικηγόρου κ. Σπύρου Ράθ, συμπολίτου καὶ φίλου του, νὰ παρακολουθήσῃ μετὰ μεγάλης προσοχῆς καὶ ἐνδιαφέροντος τὴν ἐξέλιξιν τοῦ ἐν λόγῳ θέματος.

Φυσικά, συμφώνως πρὸς ὅσα ἐλέχθησαν, ἡ σύνδεσις μέσῳ φέρρου-μπῶτ εἶναι ἐφαρμόσιμος μόνον μεταξὺ τῶν δύο πλησιέστερων λιμένων τῆς Ἰταλίας καὶ τῆς Ἑλλάδος, δεδομένου ὅτι δέον ν' ἀποκλεισθοῦν αἱ Πάτραι, καθόσον ἡ ἀπόστασις

ἀπὸ Πάτρας εἰς Μπρίντεζι εἶναι 254 μίλια
» » » Ὀτράντο » 204 »

Δεδομένου ὅτι ἐπιείγει ἡ ἔναρξις λειτουργίας τοῦ φέρρου-μπῶτ, ἂν καὶ ὁ λιμὴν τοῦ Βρινδησίου παρουσιάζεται ἕτοιμος καὶ ἀσφαλῆς, δὲν θὰ ἦτο ἄσκοπον νὰ ληφθῆ ὑπ' ὄψιν καὶ ὁ μικρὸς λιμὴν τοῦ Ὀτράντο, πλησιέστερος πρὸς τὴν ὠραίαν νῆσον σας, ἀπέχων μόνον 59 μίλια ἀπὸ τὴν Ἀφιῶνα (Κερκύρας) καὶ 62 μίλια ἀπὸ τοὺς Λιαπάδες (Κερκύρας).

Δεδομένου ὅτι ὁ ὑπεύθυνος τοῦ Γραφείου συμβαίνει νὰ εἶναι καὶ πλοίαρχος, ἃς μᾶς ἐπιτραπῆ νὰ σᾶς παραθέσωμεν ὠρισμένα στοιχεῖα ἅτινα δυνατὸν νὰ χρησιμεύσουν, καθὼς καὶ τὰς διαφοροῦς ἀποστάσεις εἰς μίλια.

Ὅτράντο. (Λιμὴν). Ἐκτείνεται μεταξύ τοῦ ἀκρωτηρίου Craul, καλουμένου ἐπίσης La Punta, καὶ τοῦ λιμενοβραχίονος ὅστις προεκτείνεται ἀπὸ τοῦ ἀκρωτηρίου Ἁγ. Νικολάου, τοῦ ὁποίου ὁ τελευταῖος βραχίων εἶναι κατεσκευασμένος ἐπὶ τῆς ἀρχαίας ὑφάλου τῶν «κιβωτῶν». Ὁ λιμενοβραχίων Ἁγ. Νικολάου ἔχει προκυμαίαν, ἀλλ' εἶναι κατάλληλος πρὸς πλεύρισιν μόνον εἰς τὴν προεξοχὴν, ἣτις ἔχει πλάτος 25 μ. καὶ μῆκος 95 μ., εἶναι δὲ ἐφωδιασμένος μὲ πασσάλους καὶ ἔχει ἐλάχιστον βάθος 6 μέτρων εἰς τὸ χεῖλος.

Κίνδυνοι. Ἡ ἄκρα τοῦ λιμενοβραχίονος Ἁγ. Νικολάου περιβάλλεται ὑπὸ βράχων ἐκτεινομένων μέχρι 60 μέτρων πρὸς κατεύθυνσιν ΝΔ.

Ἀποστάσεις. Λιαπάδες (Κερκύρ.)—Ὅτράντο	μίλια	62
Ἀφιῶνα	»	»
	»	»
	»	59

Ἀποστάσεις ξηρᾶς. Ὅτράντο—Ρώμη χιλιόμετρα 674, ἐκ τῶν ὁποίων Λέτσε—Ρώμη (διὰ τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων) χιλ. 629. Ἀπὸ Λέτσε εἰς Ὅτράντο τὸ σιδηροδρομικὸν δίκτυον εἶναι δευτερεῦον καὶ ἡ ἀπόστασις εἶναι χιλ. 45.

Δὲν χρειάζεται νὰ σᾶς περιγράψωμεν διὰ τοῦ παρόντος τὸν λιμένα τοῦ Βρινδησίου, καλῶς ἐξωπλισμένον καὶ γνωστόν, ἀλλὰ σᾶς παραθέτομεν, διὰ πᾶσαν περίπτωσιν, τὰς διαφοροῦς ἀποστάσεις:

Βρινδήσιον—Λιαπάδες	μίλια	105
» —Κάβο Κέφαλο	»	97

Χιλιομετρικὴ ἀπόστασις Βρινδησίου—Ρώμης χλμ. 595.

Δέον ὁπωσδήποτε νὰ ἀποκλεισθῆ ἡ σύνδεσις Κερκύρας—Santa Maria di Leuca διὰ τοὺς ἐξῆς λόγους:

1. Ἡ ἀπόστασις Λιαπάδων—S. Maria εἶναι μίλια 64, συνεπῶς μεγαλυτέρα τῆς διαδρομῆς Λιαπάδες—Ὅτράντο.

2. Ὁ μικρὸς λιμὴν S. Maria di Leuca δὲν εἶναι κατάλληλος διὰ πλεύσιμα τοιαύτης φύσεως.

Ἡ διαδρομὴ διὰ ξηρᾶς μεταξύ S. Maria καὶ Ρώμης εἶναι πολὺ ἄβολος καὶ δὲν ὑπάρχει κατ' εὐθείαν σιδηροδρομικὴ γραμμὴ.

Δι' ἅπαντας τοὺς ἀνωτέρω μνημονευομένους λόγους, εἶναι προτιμητέον ὅπως ἡ διαδρομὴ λάβῃ χώραν ἀπὸ τῆς ΒΔ

πλευρᾶς τῆς νήσου καὶ συγκεκριμένως ἀπὸ Λιαπάδες εἰς Ἱταλίαν, ἀντὶ ἀπὸ τὴν πόλιν τῆς Κερκύρας, τὴν Ἑγουμενίτσαν ἢ τὰς Πάτρας, τὰς ἀποστάσεις ἀπὸ τὰς ὁποίας σᾶς παραθέτομεν κατωτέρω:

ἽΟτραντο—πόλις Κερκύρας	μίλια	113
» —Ἑγουμενίτσα	»	104
» —Πάτραι	»	204

Δέον ἐπίσης νὰ ληφθῆ ὑπ' ὄψιν οὐχὶ μόνον ἡ ἀπόστασις, ἀλλὰ καὶ ὁ συντελεστὴς χρόνος, δεδομένου ὅτι μὲ μίαν ταχύτητα 15 κόμβων δύναται τις νὰ φθάσῃ εἰς Capo Otranto, μὲ ἀναχώρησιν ἐκ Λιαπάδων, ἐντὸς 4 ὥρῶν μόνον.

Ἐπὶ πλέον δὲν νομίζομεν ὅτι ἡ ἰδέα μιᾶς διαδρομῆς, τῆς μικροτέρας δυνατῆς, θὰ προσέκρουεν ἐπὶ ἀνυπερβλήτων ἐμποδίων, δεδομένου ὅτι ἡ Ἱταλικὴ Κυβέρνησις ἐνδιαφέρεται κατὰ σημαντικὸν τρόπον διὰ πᾶν σχέδιον τὸ ὁποῖον ἀφορᾷ τὸν τουρισμὸν καὶ ταυτοχρόνως, χωρὶς νὰ προσπαθῆ νὰ κάμνη οἰκονομίας εἰς τὰς δαπάνας, ἀποβλέπει συστηματικῶς εἰς τὴν μεταρρύθμισιν καὶ τὴν πρόοδον ἐκάστης ἐπαρχίας τῆς καὶ ἰδιαιτέρως τῆς Νοτίου Ἱταλίας, ἣτις ἀσφαλῶς θὰ ἐτύγχανε τόσων πλεονεκτημάτων λόγῳ τῆς μεγάλης κινήσεως τουριστῶν.

Ἐκτὸς τούτων, λαμβάνοντες ὑπ' ὄψιν καὶ τὴν ἡμετέραν πείραν καὶ τὸ ἰδιαίτερον ἐνδιαφέρον μας ἐπὶ τῶν συναφῶν προβλημάτων, δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν μετ' ἀπολύτου βεβαιότητος ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην θὰ ἐδημιουργεῖτο ἐν τοιοῦτον τουριστικὸν ρεῦμα ὑπὲρ τῆς Ἑλλάδος, ὥστε νὰ μὴ φαίνεται ὑπερβολικὸς ὁ ἀριθμὸς τοῦ ἐνὸς ἑκατομμυρίου τουριστῶν ἐτησίως.

Ταυτοχρόνως καὶ ἡ Ἱταλικὴ οἰκονομία θὰ ὠφελεῖτο, οὐχὶ μόνον μέσῳ τῶν ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα προερχομένων ταξιδιωτῶν ἀλλὰ μέσῳ τῶν ξένων τῶν προερχομένων ἀπὸ τὴν Εὐρώπην καὶ τὰς Ἑνωμένας Πολιτείας, καὶ ἰδιαιτέρως ἀπὸ τοὺς ξένους τῶν βορείων χωρῶν, τοὺς κατευθυνομένους εἰς τὴν Ἑλλάδα μέσῳ τῆς Ἱταλίας, οἵτινες θὰ ἐξετίμων πολὺ περισσότερο τὴν συντομωτέραν, πλέον εὐχάριστον καὶ ὀλιγώτερον δαπανηρὰν ὁδόν.

Ἔωθούμενοι οὐχὶ μόνον ἀπὸ τὸ ἐπαγγελματικὸν μας καθήκον, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν ἀγάπην καὶ τὸν θαυμασμὸν μας διὰ τὴν ἔνδοξον Ἑλλάδα καὶ πιστεύοντες ἀληθῶς εἰς τὴν πραγματοποίησιν πολλῶν δυνατοτήτων, τὰς ὁποίας ἡ χώρα σας καὶ ἰδιαιτέρως ἡ νῆσος σας προσφέρει ἀπὸ ἱστορικῆς καὶ ἀρχαιο-λογικῆς πλευρᾶς, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ψυχαγωγίας, θὰ ἠθέλαμεν κατὰ τὴν κατάλληλον στιγμήν νὰ φροντίσωμεν διὰ

τὴν διάδοσιν, εἰς τὴν Ἰταλίαν καὶ τὸ ἐξωτερικόν, τοῦ Ἰταλο-ἑλληνικοῦ τουρισμοῦ, χωρὶς νὰ παραλείψωμεν καμμίαν προσπάθειαν ἐντὸς τῶν ἡμετέρων δυνατοτήτων, ἣτις θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν καλυτέραν καὶ μεθοδικωτέραν ἐξέλιξιν τῆς τουριστικῆς κινήσεως μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν μας.

Τὰ ἐπιχειρήματα τοῦ δικηγόρου κ. Σ. Ράθ, τὰ ὁποῖα ἐκτίθενται εἰς τὸ ἐμπνευσμένον του ἄρθρον, εἶναι ἀπολύτως ὀρθὰ καὶ βασίζονται ἐπὶ τῆς ἀκριβοῦς ἐκτιμήσεως τῆς καταστάσεως καθὼς καὶ ἐπὶ ἀσφαλῶν προβλέψεων.

Σὰς παρακαλοῦμεν ὅθεν ὅπως μᾶς γνωρίσητε τὰς ἀπόψεις τῆς ὑπὸ τὴν ἡμετέραν προεδρίαν Ἐπιτροπῆς καὶ θὰ σᾶς εἴμεθα εὐγνώμονες διὰ τοῦτο. Ἐφ' ὅσον θὰ εἴχατε τὴν καλωσύνην νὰ μᾶς δώσετε χρήσιμόν τινα πληροφορίαν σχετικὴν μὲ τὸ ἐν λόγω ζήτημα, θὰ σᾶς παρακαλοῦσαμεν ὅπως μᾶς ἐφοδιάσητε μὲ ἔντυπα, φωτογραφίας, ἀνακοινώσεις, πρὸς ἀνατύπωσιν καὶ πᾶν ἕτερον ὑλικὸν τὸ ὁποῖον ὑμεῖς θὰ θεωρήσητε χρήσιμον διὰ τὸ ἐν λόγω ζήτημα, εἴτε ἀπ' εὐθείας, εἴτε μέσῳ τῆς Τοπικῆς Ἐπιτροπῆς Τουρισμοῦ ἢ ἐνὸς τουριστικοῦ γραφείου, μὲ τὰ ὁποῖα, κατόπιν ἡμετέρας συστάσεως, θὰ εἴμεθα εὐτυχεῖς νὰ ἔλωμεν εἰς ἐπαφὴν ἀμέσως.

Ἐχοντες πίστιν εἰς τὴν πραγματοποιήσιν τῶν ὅσων ἀνωτέρω ἐκθέτομεν, παρακαλοῦμεν ὅπως δεχθῆτε τὰς διαβεβαιώσεις μας διὰ τὴν μεγαλυτέραν ἐκτίμησίν μας.

ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Ὡς κατακλείς τῶν ἀνωτέρω παρατιθεμένων καὶ κατὰ τὴν συζήτησιν ἀναπτυχθεισῶν γνωμῶν, θὰ ἔπρεπε νὰ ἀκολουθῇ ἡ διατύπωσις ὠρισμένων συμπερασμάτων. Ἐν τούτοις, ὡς κυριώτερον τῆς συζητήσεως συμπέρασμα θὰ ἔπρεπε νὰ θεωρηθῇ ὅτι πρὸς τὸ παρὸν εἶναι δυσχερὲς νὰ ἐξαχθοῦν ὀριστικὰ πορίσματα ὡς πρὸς τὸ φλέγον ζήτημα τῆς ἐνώσεως τῆς Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας διὰ φέρον - μπῶτ. Τοῦτο δὲν σημαίνει ὅτι ἡ γενομένη συζήτης δὲν ἔχει χρησιμότητα. Ὅπως τουναντίον, τὰ κατ' αὐτὴν ἀναπτυχθέντα θέματα ἀποτελοῦν τὴν ἀφειθηρίαν πρὸς μίαν σοβαρὰν ἀντιμετώπισιν τοῦ ζητήματος. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐκ τῆς συζητήσεως ταύτης προέκλυαν ὠρισμένα γενικώτεροι διαπιστώσεις, ὡς καὶ τὰ δεδομένα καὶ αἱ προϋποθέσεις αἵτινες πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν κατὰ τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ φέρον - μπῶτ.

Ἐν εἴδει ἀνακεφαλαιώσεως παρατίθενται κατωτέρω αἱ σχετικαὶ διαπιστώσεις. Οὕτω :

1. Ἐν πρώτοις, εἶναι περιττὸν νὰ ἀναφερθῇ ὅτι ὑπὸ ὄλων ὑπεστηρίχθη ἡ ἀνάγκη, ἡ χρησιμότης καὶ τὸ ἀπὸ τουριστικῆς ἀπόψεως ἀποδοτικὸν τῆς συνδέσεως Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας διὰ πορθμεῖον.

2. Σοβαρῶς ἐπίσης ὑπεστηρίχθη ὅτι, ἐν τῇ ἀποδοχῇ ὠρισμένης λύσεως, αὕτη πρέπει νὰ εἶναι πλήρως προγραμματισμένη, ἀποφευγομένων τῶν ἡμιμέτρων, τὰ ὁποῖα καὶ δαπανηρὰ θὰ ἦτο δυνατόν τελικῶς νὰ ἀποβοῦν καὶ νὰ καταλήξουν εἰς δυσφήμωσιν μᾶλλον τῶν ἀπὸ τουριστικῆς ἀπόψεως ὀργανωτικῶν ἱκανοτήτων τῆς Ἑλλάδος. Ὑπεστηρίχθη ἐν τούτοις καὶ ἡ ἄποψις ὅτι μία δοκιμαστικὴ λύσις θὰ ἠδύνατο νὰ ἀντιμετωπισθῇ, ἐκ τῆς ὁποίας θὰ ἠντλοῦντο ἐνδιαφέροντα συμπεράσματα καὶ θὰ ἐδημιουργεῖτο ἐπαρκῶς ἡ ἀπαιτουμένη πείρα, ἵνα ἡ δλοκληρωμένη λύσις ἀποβῇ, εἰς τὴν τελικὴν αὐτῆς ἐφαρμογὴν, ἡ ἐπιτυχέστερα δυνατή.

3. Ἐπαρκῶς διεπιστώθησαν καὶ ἀνεπτύχθησαν κατὰ τὴν συζήτησιν τὰ σήμερον ὑφιστάμενα δεδομένα διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς λύσεως ἡ ὁποία θὰ καλύψῃ τὴν ἀνωτέρω ἀνάγκην. Αὐτὰ τὰ δεδομένα, ἀνεξαρτήτως τῆς λύσεως ἡ ὁποία θὰ προτι-

μηθῆ, εἶναι, ὡς ἀνεφέρθησαν κατὰ τὴν συζήτησιν, τὰ ἐπόμενα:

α) Ἡ γεωγραφικὴ θέσις τῶν δύο πρὸς σύνδεσιν χωρῶν, τῆς Ἰταλίας ἀφ' ἑνὸς μὲ τὴν σκωληκοειδῆ ἀπόφυσιν τῆς Ἀπουλίας ἐκτεινομένην πρὸς τὴν Ἑλλάδα, καὶ τῆς Ἑλλάδος ἀφ' ἑτέρου μὲ τὰ δυτικὰ αὐτῆς παράλια καὶ τὰς πλησίον αὐτῶν νήσους. Εἰς ταῦτα πρέπει νὰ προστεθῆ ὅτι γεωγραφικὸν δεδομένον ἀποτελεῖ τὸ γεγονός ὅτι ἡ Ἑλλὰς διαχωρίζεται ἀπὸ τὴν ὑπόλοιπον εὐρωπαϊκὴν ἡπειρον (καὶ δὴ τὸ τμήμα ἐκεῖνο ποῦ ἀποτελεῖ τὴν ἀφειτηρίαν τῶν τουριστικῶν ρευμάτων) μὲ τὸν ὄγκον τῶν Βαλκανικῶν χωρῶν. Εὐρίσκεται ἔτσι οὐσιαστικῶς ἀπομονωμένη ἀπὸ ἀπόψεως εὐχεροῦς προσπελάσεως διὰ τὸν ταξιδεύοντα δι' αὐτοκινήτου — περὶ οὗ καὶ κυρίως πρόκειται. Διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατόν δὲ ὑπὲρ τοῦ ἑλληνικοῦ τουρισμοῦ ἐκμετάλλευσιν τοῦ ἐκ τῆς Δύσεως πρὸς τὴν Ἰταλίαν σημαντικοῦ τουριστικοῦ ρεύματος πρέπει νὰ ἀγνοηθῆ ἢ διὰ Γιουγκοσλαβίας διαδρομῆ. Ὅσοι ξένοι κατῆλθον μέχρι Ρώμης καὶ Νεαπόλεως ἢ νοτιώτερον οὐδέποτε θὰ ἐσκέπτοντο νὰ ἐπισκεφθοῦν τὴν Ἑλλάδα, ἔστω καὶ ἂν ὑπῆρχε ἄριστον ὁδικὸν δίκτυον εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν, προκειμένου διὰ τὴν ἐπίσκεψιν αὐτὴν νὰ ἔχουν, ἵνα τελικῶς κατέλθουν νοτιώτερον, νὰ κατευθυνθοῦν κατὰ πρῶτον λόγον καὶ πάλιν πρὸς βορρᾶν. Ἡ γέφυρα πρὸς τὴν Ἑλλάδα θὰ ἔδιδε ἀντιθέτως, κατ' εὐθεΐαν καὶ χωρὶς παλινδρομήσεις, διέξοδον πρὸς νέας ἐντυπώσεις εἰς τὸ πλῆθος τῶν κατ' ἔτος κατακλυζόντων τὴν Ἰταλίαν τουριστῶν.

β) Ὁ ἐκ τῆς γεωγραφικῆς θέσεως δημιουργούμενος θάλασσιος χῶρος, ὁ ὁποῖος θὰ πρέπει νὰ «γεφυρωθῆ». Ὁ θαλάσσιος αὐτὸς χῶρος βορειότερον τῶν παραλίων τῆς Ἑλλάδος δημιουργεῖ τὸ στενὸν (πορθμὸν) τοῦ Ὀτράντο. Ἐν τούτοις, δὲν δύναται νὰ ἀρνηθῆ κανεὶς ὅτι καὶ νοτιώτερον, εἰς τὸ βορειότερον δηλαδὴ σημεῖον τῶν ἀκτῶν Ἠπείρου — Κερκύρας ὑφίστανται τὰ γεωγραφικὰ δεδομένα θαλασσίου στενοῦ (πορθμοῦ), ὑπὸ εὐρυτάτην πάντως ἔννοιαν.

γ) Αἱ ἀποστάσεις.

* Ἀπὸ Brindisi μέχρι τῶν ΒΔ ἀκτῶν Κερκύρας, 100 περίπου μίλια, ἦτοι μὲ πορθμεῖον ταχύτητος 15-16 μιλίων τὴν ὥραν ἢ διάρκεια τῆς διαδρομῆς θὰ ἦτο 6-7 ὥραι.

* Ἀπὸ Brindisi εἰς Ἡγουμενίτσαν ἢ ἀπόστασις εἶναι 150 μίλια, ἦτοι διάρκεια διαδρομῆς 9-10 ὥραι.

* Ἀπὸ Brindisi εἰς Πάτρας ἢ ἀπόστασις εἶναι 240 μίλια, ἦτοι διάρκεια διαδρομῆς 14-16 ὥραι.

Μὲ ἀφειτηρίαν τὸ Ὀτράντο αἱ ἀνωτέρω ἀποστάσεις μειοῦνται ἐκάστη κατὰ 40 μίλια.

δ) Αί φυσικαὶ καλλωναὶ τῆς Κερκύρας αἱ ὁποῖαι δὲν πρέπει νὰ μείνουν ἀνεκμετάλλευτοι. Εἰς αὐτὰς προστίθεται ἡ ἀρτία ἤδη ἀπὸ τουριστικῆς ἀπόψεως ὁργάνωσις τῆς Κερκύρας, εἰς ἐπίπεδον ἀνταποκρινόμενον, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, πρὸς τὰς μέσας ἀπαιτήσεις τῶν εὐρωπαϊῶν τουριστῶν. Συνέπεια τῶν ἀνωτέρω θὰ ἦτο, κατὰ ὑποστηριζομένην ἄποψιν, ὅτι δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ «βραχυκυκλωθῇ ἡ Κέρκυρα», νὰ ἐξασφαλισθῇ δὲ προσέτι ἡ κατὰ τὸ δυνατόν ὁμαλὴ μετάπτωσις τοῦ ξένου εἰς τὴν ἐλληνικὴν πραγματικότητα, μὲ τὴν Κέρκυραν ὡς τὴν πρῶτην εἰκόνα τῆς Ἑλλάδος. Ἀλλὰ καὶ αἱ φυσικαὶ καλλωναὶ τῆς βορείου ἀκτῆς τῆς Πελοποννήσου προσφέρονται εἰς ἐνταυκάτωτέρα τουριστικὴν ἐκμετάλλευσιν, ἀποτελοῦν δὲ ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἀξιόλογον προθήκην τῆς Ἑλλάδος.

ε) Τὰ δεδομένα προσορμισμοῦ, ἀπὸ ἀπόψεως βεβαίως ἐλληνικῆς πλευρᾶς, ἔτυχον γενικῆς μόνον ἀναπτύξεως. Τοῦτο ὀφείλεται κυρίως, τὸ μὲν εἰς τὴν ἔλλειψιν εἰσέτι σχετικῆς προεργασίας καὶ μελέτης τῶν ὑπαρχόντων χαρτῶν, τὸ δὲ διότι αἱ γενόμεναι μέχρι σήμερον βυθομετρήσεις δὲν ἐπαρκοῦν πρὸς τοῦτο. Ἐννοεῖται ὅτι τὰ ἀνωτέρω ἰσχύουν διὰ τὰς προτεινομένας δυτικὰς, βορείους καὶ νοτίους ἀκτὰς τῆς Κερκύρας, ὡς καὶ δι' ὠρισμένα σημεῖα τῆς ἀκτῆς τῆς Ἠλείου, εἰς τὰς ὁποίας θὰ ἔδει κατὰ τὸν ὀρθολογικώτερον προγραμματισμὸν νὰ ὀρισθοῦν τὰ σημεῖα προσεγγίσεως. Τοῦτο δὲν ἰσχύει βεβαίως διὰ τὸν λιμένα Πατρῶν, τὸν λιμένα τῆς πόλεως Κερκύρας καὶ τὴν Ἡγουμενίσαν.

στ) Συνάρτησις ἀπαραίτητος τοῦ πορθμείου δι' αὐτοκίνητα εἶναι τὰ σημεῖα προσορμισμοῦ αὐτοῦ νὰ ἀποτελοῦν τέρμα ὀδικόν (ἐνδεχομένως μελλοντικῶς καὶ σιδηροδρομικόν), συνδεόμενον ἀμέσως μὲ τὸ ὑπόλοιπον δίκτυον τῆς χώρας. Ἀπὸ Ἑλληνικῆς ἀπόψεως τὰ σημερινὰ δεδομένα ὡς πρὸς τὸ σημεῖον αὐτὸ εἶναι ὅτι ἡ κατάστασις τῶν δρόμων οἱ ὁποῖοι συνδέουν τὴν Ἡγουμενίσαν μὲ τὰ Ἰωάννινα ἢ μὲ τὴν Πρέβεζαν, ὡς καὶ ἡ κατάστασις τῶν ἀντιστοίχων δρόμων τῆς νήσου Κερκύρας εἶναι οἰκτρὰ καὶ ἀπαιτοῦνται σοβαρὰ ἔργα ὁδοποιίας διὰ νὰ δυναθῇ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως αὐτῆς ἡ λύσις Κερκύρας νὰ συναγωνισθῇ τὴν λύσιν Πατρῶν.

ζ) Ψυχολογία τοῦ τουριστοῦ καὶ δὴ τοῦ δι' αὐτοκινήτου ταξιδεύοντος. Ἰδιαιτέρως ἐτιμῶνται ὅτι ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον προέχει διὰ τὸν ἐπιχειροῦντα τουρισμὸν δι' αὐτοκινήτου εἶναι νὰ μετακινεῖται ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερον δι' αὐτοκινήτου καὶ ὅσον τὸ δυνατόν ὀλιγώτερον δι' ἄλλων μεταφορικῶν μέσων. Ἡ τοιαύτη του νοοτροπία φθάνει μέχρι τοῦ βαθμοῦ ὥστε εἰς ἡν περιπτώσιν διαπορθμεύεται μὲ τὸ αὐτοκί-

νητόν του νὰ προτιμᾷ νὰ παραμένῃ καὶ κατὰ τὴν διὰ τοῦ πορθμείου διαδρομὴν ἐντὸς τοῦ αὐτοκινήτου του, διατηρῶν οὕτω τὴν ἐντύπωσιν ὅτι συνεχίζει τὴν δι' αὐτοκινήτου διαδρομὴν καὶ τὴν ψευδαίσθησιν ὅτι πάντως ἢ μεσολαβοῦσα διακοπὴ θὰ τερματισθῆ οὕτω ταχύτερον. Ἐκτὸς τούτου, πρέπει τὸ χρησιμοποιούμενον μέσον διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ αὐτοκινήτου, ἂν πρόκειται περὶ πορθμείου, νὰ εἶναι κατὰ τὸ δυνατόν εὐθηνὸν καὶ μάλιστα κατὰ τρόπον ὥστε νὰ μὴ παρίσταται ἀναγκαῖον διὰ τὸν αὐτοκινήτουχον νὰ προϋπολογίσῃ ἰδιαίτερον κονδύλιον εἰς τὰ ἐν γένει ταξιδιωτικά του ἔξοδα. Ἡ νοοτροπία αὕτη εἶναι τελείως διάφορος ἐκείνης τοῦ ταξιδεύοντος διὰ πλοίου, εἰς τὸ ὁποῖον ἐφρόντισεν οὗτος ἐκτὸς τῶν ἄλλων νὰ φορτωθῆ καὶ τὸ αὐτοκίνητόν του.

Ἀπὸ ἄλλης ἀπόψεως, ὁρθῶς ὑπὸ τινων ὀμιλητῶν ἐπεστήθη ἢ προσοχὴ ἐπὶ τοῦ ὅτι ὁ χαρακτήρ καὶ αἱ ἐπιδιώξεις τοῦ συγχρόνου τουριστοῦ τοῦ ἐπισκεπτομένου τὴν Ἑλλάδα εἶναι διάφοροι ἐκείνων πού ἴσχυον πάλαι ποτέ. Ἐπαυσεν ἢ Ἑλλὰς νὰ εἶναι ἀντικείμενον σχεδὸν ἀποκλειστικῶς τοῦ ἀρχαιολογικοῦ λεγομένου τουρισμοῦ. Τὸ ἰδιωτικὸν αὐτοκίνητον καὶ ἢ διὰ λεωφορείων ὀμαδικὴ μετακίνησις ἤνοιξε καὶ ἄλλους πολλοὺς ὀρίζοντας. Ἐρχονται βέβαια εἰς τὴν Ἑλλάδα διὰ τὰς ἀρχαιότητάς της, ἀλλὰ προσέτι διὰ τὸν ἥλιον, τὸ κλίμα της, τὰς ἀκτὰς της, τὰ νησιά της, ἐνδιαφέρονται ἐπίσης, ὡς ἐλέχθη, «διὰ τὴν φυσιογνωμίαν κάθε τόπου...καὶ πρὸ παντός διὰ τὴν ταχύτητα τῆς ἐναλλαγῆς τῶν παραστάσεων».

η) Στέγασις. Τὰ ὑφιστάμενα σήμερον δεδομένα στεγάσεως (ξενοδοχειακῆς ἢ ἄλλης) εἰς Κέρκυραν, Ἡγουμενίταν, Ἰωάννινα, Πάτρας κλπ. ἐθεωρήθησαν γνωστὰ καὶ δὲν παρεσχέθησαν σχετικαὶ πληροφορίαι ἐν λεπτομερείᾳ. Ἐν τούτοις, θὰ ἠδύνατο ἐκ τῶν πληροφοριῶν αὐτῶν, ἐὰν ἐδίδοντο, νὰ ἀντιληθῶν πολὺτιμα στοιχεῖα διὰ τὴν ὡς πρὸς τὸν τομέα αὐτὸν ἀντιμετώπισιν τοῦ σχετικοῦ προβλήματος.

4. Παραλλήλως διεπιστώθησαν, ἂν καὶ πιθανὸν ὄχι εἰς τὴν ἀπαιτουμένην πληρότητα, αἱ προϋποθέσεις, θετικαὶ καὶ ἀρνητικαί, ἐκ τῆς πληρώσεως τῶν ὁποίων ἐξαρτᾶται ἢ ἐπιτυχῆς πραγμάτωσις τῶν παρουσιαζομένων λύσεων εἰς τὸ ἀντιμετωπιζόμενον πρόβλημα. Αἱ προϋποθέσεις αὗται εἶναι :

α) Τὸ πλωτὸν μέσον. Ἐνδιαφέρον θὰ ἦτο νὰ εἶχον ἀκουσθῆ ὡς πρὸς αὐτὸ ὠρισμένα τεχνικὰ λεπτομέρεια, ὡς καὶ αἱ προϋποθέσεις τὰς ὁποίας θὰ πρέπη τοῦτο νὰ πληροῖ, περὶ τῶν ὁποίων ὁμως δυστυχῶς οὐδὲν οὐσιῶδες ἐλέχθη κατὰ τὴν συζήτησιν. Ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον πάντως ἐσημειώθη καὶ τὸ

ὅποιον ἔχει προέχουσαν σημασίαν ὡς πρὸς τὸ πλοῖον ἢ πορθμεῖον, εἶναι ὅτι ἡ ταχύτης του ὑπὸ τὰ σημερινὰ δεδομένα τῆς ναυπηγικῆς, καθ' ἃ ὑπευθύνως ἐλέχθη, δὲν θὰ ἦτο δυνατόν νὰ ὑπολογισθῇ μεγαλυτέρα τῶν 16-17 μιλίων τὴν ὥραν, ἄλλως ἢ ἐκμετάλλευσίς του θὰ ἦτο ἀντιοικονομική. Ἡ ταχύτης αὐτὴ ἀποτελεῖ ἐν τῶν σοβαρωτέρων στοιχείων τὰ ὁποῖα θὰ πρέπη νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν, δεδομένου ὅτι ὁ χρόνος τοῦ διάπλου παίζει σημαίνοντα ρόλον εἰς τὴν ὅλην ἀντιμετώπιον τοῦ ζητήματος.

β) Ἡ κατασκευὴ τῶν ἀπαιτούμενων λιμενικῶν ἔργων. Ἐννοεῖται ὅτι προκειμένου περὶ τοῦ λιμένος Πατρῶν, τῆς πόλεως Κερκύρας, ἢ τῆς Ἡγουμενίτσας, τὰ σχετικὰ ἔργα θὰ εἶναι πολὺ μικροτέρας σημασίας καὶ δαπάνης ἐν συγκρίσει μὲ ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα θὰ ἀπαιτηθοῦν ἐνδεχομένως διὰ τὴν κατάλληλον διαμόρφωσιν λιμένων προσορμισμού εἰς τὰς ΒΔ ἀκτὰς τῆς Κερκύρας (τὰς πρὸς τοῦτο ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων κρινόμενας καταλληλοτέρας ἐπὶ τῆς λύσεως Κερκύρας) ἢ ἀλλαγῶν.

γ) Ἡ ριζικὴ ἐπισκευὴ ἢ μᾶλλον ἀνακατασκευὴ τῶν δρόμων. Κατὰ τὴν συζήτησιν ἀνεφέρθη ὅτι ἔχει προγραμματισθῆ ἢ ἐπισκευὴ αὐτῶν καὶ δὴ τῆς ὁδοῦ Ἡγουμενίτσας — Ἰωαννίνων. Σημειωτέον ὅτι ἀπλῆ ἐπισκευὴ δὲν ἀρκεῖ, ἀπαιτεῖται μᾶλλον ἢ μετατροπὴ των εἰς πρώτης τάξεως ἔθνικὰς ἀρτηρίας, ὠργανωμένας εἰς τὸ ἐπίπεδον διεθνoῦς δρόμου πρώτης τάξεως, ἀναλόγους πρὸς τὴν συνδέουσαν τὰς Πάτρας μὲ τὰς Ἀθήνας, δυναμένας νὰ φέρουν τὸ βάρος μεγάλης καὶ πυκνῆς κυκλοφορίας. Δὲν ἀνεφέρθη δυστυχῶς ἂν τὰ σήμερον ἐκτελούμενα σχετικὰ ἔργα ἀποβλέπουν εἰς τὸν ἀνωτέρω σκοπὸν ἢ ἀπλῶς εἰς μόνον τοπικῆς σημασίας συγκοινωνίαν. Δὲν ἐτονίσθη ἐπίσης ἐπαρκῶς ἢ ἰδιάζουσα σημασία τὴν ὁποίαν θὰ ἀποκλήσῃ, ἐν περιπτώσει ἐγκαταστάσεως τοῦ πορθμεῖου μεταξὺ Κερκύρας — ἀκτῶν Ἡπείρου, ὁ συνδέων τὰ Ἰωάννινα μὲ τὴν Θεσσαλίαν γραφικώτατος ὄρεινός δρόμος. Ἡ ἐπισκευὴ αὐτοῦ εἰς βαθμὸν ὥστε ἡ κατάστασίς του νὰ δύναται νὰ ἀνταποκρίνεται πρὸς ἐκείνην τῶν ἀναλόγου φύσεως δρόμων τῆς κεντρικῆς Εὐρώπης, θὰ παράσχη τὴν εὐχέρειαν εἰς πολλοὺς τουριστὰς νὰ τραποῦν, περνώντας ἀπὸ τὸ Μέτσοβο (τὸ ὅποιον ἠμπορεῖ εὐχερῶς νὰ καταστῇ ὄρεινόν τουριστικὸν κέντρον πρώτης τάξεως, θερινὸν καὶ χειμερινόν), τὸ διάσελο τῆς Κατάρρας (Κάμπος Δεσπότη) (καταλλήλως τουριστικῶς ἐξοπλιζομένων καὶ διασκευαζομένων) καὶ τὰ Μετέωρα, πρὸς Θεσσαλίαν καὶ Μακεδονίαν (Ἐκθεσίς Θεσσαλονίκης κλπ.).

δ) Αἱ ἀπαιτούμεναι στεγαστικαὶ προὔποθέσεις. Περὶ αὐτῶν οὐδὲν σχεδὸν ἀνεφέρθη κατ' ἐμπεριστατωμένον τρόπον. Τὸ ζήτημα, ἐν τούτοις, τῆς στεγάσεως δὲν εἶναι καὶ τόσον

άπλοῦν. Ἡ σχετικὴ μελέτη θὰ ἔπρεπε νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ πρόβλημα ἀπὸ τὰς ἐπομένους σκοπιάς :

Πρῶτον, τίνι τρόπῳ θὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ στέγασις : διὰ ξενοδοχείων ἢ τῶν λεγομένων Motels μὲ κατασκευὴν νέων ἢ μὲ ἐπισκευὴν καὶ ἀνακαινισμὸν τῶν ὑπαρχόντων κλπ.

Δεύτερον, ὁ τόπος ὅπου θὰ ἐγκατασταθοῦν τὰ ξενοδοχεῖα. Διότι, ὡς ὀρθῶς ἐλέχθη, ἡ πελατεία δὲν πηγαίνει ἐκεῖ ὅπου ὑπάρχουν δημιουργημένοι προϋποθέσεις, ἀλλὰ ἐκεῖ ὅπου ἔχει συμφέρον καὶ ἀρέσκειται νὰ ὑπάγῃ.

Τρίτον, ποίας δυνάμεως θὰ εἶναι. Μόνον ἡ σχετικὴ διακύρηξις τοῦ Ὑπουργείου δίδει ὠρισμένα στοιχεῖα. Ἀναφέρεται ἐκεῖ ὅτι θὰ πρόβῃ, διὰ τὴν περίπτωσιν λύσεως Κερκύρας, νὰ κατασκευασθοῦν 3 ξενοδοχεῖα, ἓνα εἰς Κέροκρον 100 κλινῶν, ἓνα εἰς Ἰωάννινα 100 κλινῶν καὶ ἓνα εἰς Ἡγουμενίτσαν 40 κλινῶν.

Κατὰ πᾶσαν πιθανότητα τὸ πρόβλημα τῆς στεγάσεως εἶναι ἐξ ἐκείνων πὸν θὰ λυθοῦν μόνον τῶν ἐκ τῆς ἀνάγκης τῶν πραγμάτων. Καὶ εἶναι ἐνδεχόμενον ἢ λύσις αὕτη, ὡς προσηροσμένη εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς πραγματικότητος, νὰ εἶναι καὶ ἡ ἐπιτυχεστέρα.

ε) Ἐλάχιστα καὶ ὅπως παρεμπιπτόντως ἀνεφέρθησαν ὅσον ἀφορᾷ τὸν λοιπὸν τουριστικὸν ἐξοπλισμὸν πὸν θὰ ἔπρεπε ἀπαραιτήτως νὰ πλαισιώσῃ τὰ σημεῖα προσεγγίσεως τοῦ προθμείου. Ἡ πρώτη ἐντύπωσις τὴν ὁποίαν λαμβάνουν οἱ ξένοι εἰσερχόμενοι εἰς μίαν χώραν, καὶ ἡ τελευταία τὴν ὁποίαν ἀποκομίζουν φεύγοντες ἐξ αὐτῆς προκαλεῖται συνήθως ἀπὸ ὠρισμένας ἀνάσεις εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν διαφόρων μικρῶν ταξιδιωτικῶν ἀναγκῶν καὶ τὴν ταχύτητα καὶ τὸ ἀπόσκοπον τῆς ἐκπληρώσεως ὠρισμένων διατυπώσεων. Εἰς τὴν ἱκανοποίησιν αὐτῶν τῶν αἰτημάτων συντελοῦν ὠρισμένοι ἀπαραίτητοι ἐγκαταστάσεις, αἱ ὁποῖαι δὲν θὰ ἔπρεπε, ὡς ἀκόμη δυστυχῶς συμβαίνει, νὰ θεωροῦνται ἐπουσιώδεις λεπτομέρειαι. Ἡ μήπως ἡ κατάστασις καὶ αἱ ἐν γένει συνθήκαι αἱ ὁποῖαι ἐπικρατοῦν σήμερον εἰς τὸ Ρίον καὶ Ἀντίρριον ἢ τὴν Ἡγουμενίτσαν (εἰς τὸ σημερινὸν λειτουργοῦν προθμεῖον, τὸ ὁποῖον καὶ αὐτὸ θὰ πρόβῃ ἀπαραιτήτως καὶ τελείως νὰ ἀναδιοργανωθῇ) θεωροῦνται παράδειγμα πρὸς μίμησιν καὶ μάλιστα προκειμένου περὶ μεγάλης κλίμακος διεθνή διαπόρθμευσιν;

5. Μὲ συνισταμένην τὰ ἀνωτέρω δεδομένα καὶ προϋποθέσεις, ἀλλὰ καὶ μὲ τὴν ἐπικουρίαν μεγάλης δόσεως κοινῆς λογικῆς θὰ πρέπει νὰ δοθῇ ἡ λύσις εἰς τὸ τεθειμένον πρόβλημα. Πρὸς τοῦτο δὲν πρέπει νὰ λησμονοῦνται ὠρισμένα πράγματα

πὸν προέκυψαν ἀπὸ τὴν συζήτησιν καὶ τὰ ὁποῖα ἀπλοποιοῦν πολὺ τὸ ζήτημα, τὸ ὁποῖον ἐμφανίζεται μὲ περιπλοκὰς αἱ ὁποῖαι δὲν ὑπάρχουν εἰς τὴν πραγματικότητα. Οὕτω: 1

α) Ἡ λύσις δὲν πρέπει νὰ βασισθῇ ἐπὶ στενῶν τοπικῶν συμφερόντων τῶν ἐνδιαφερομένων.

β) Ἐκεῖνο πὸν ἐνδείκνυται νὰ ἐξυπηρετηθῇ εἶναι ἡ γενικωτέρα ἀξιοποιήσις τῶν τουριστικῶν δυνατοτήτων ὁλοκλήρου τῆς χώρας· ἡ λύσις λοιπὸν πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἀπὸ τῆς ἐθνικῆς κροῖως πλευρᾶς.

γ) Τὸ γεφύρωμα τοῦ θαλασσίου χώρου πὸν χωρίζει τὴν Ἑλλάδα ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν πρέπει νὰ γίνῃ κατ' ὀρθολογικὸν τρόπον, ὑπαγορευόμενον ἀπὸ τὰ γεωγραφικὰ δεδομένα καὶ τὰς δυνατότητας (τεχνικὰς καὶ ἄλλας) τοῦ ἐξασφαλίζοντος τὴν γεφύρωσιν πλωτοῦ μέσου.

δ) Δύναται τέλος νὰ λεχθῇ ὅτι ὁ ἀναπτυχθεὶς ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ Κερκύρας καὶ τῆς πόλεως τῶν Πατρῶν ἀποδεικνύεται μᾶλλον ἄσκοπος καὶ ἀδικαιολόγητος, ἀφοῦ ἡ σύνδεσις τῆς μιᾶς ἢ τῆς ἄλλης μὲ τὴν Ἰταλίαν παρουσιάζει τοιαύτας διαφορὰς καὶ ἀπαιτεῖ τὴν πλήρωσιν τόσων διαφόρων προϋποθέσεων, ὥστε ἡ εἰς ἐκάστην ἐξ αὐτῶν προσαρμοζομένη λύσις νὰ μὴ δύναται κἂν νὰ συγκριθῇ μὲ τὴν προσαρμοζομένην εἰς τὴν ἄλλην. Μήπως ὡς ἐκ τούτου αἱ σχετικαὶ ἐπιδιώξεις τῶν δύο πόλεων, ἀντὶ νὰ συγκροῦνται, θὰ ἔπρεπε νὰ λάβουν μᾶλλον παράλληλον κατεύθυνσιν;

Ἡ δρομολόγησις τοῦ πορθμείου εἶναι πλέον ζήτημα χρόνου. Εἶναι ἀναμφισβήτητον ὅτι δι' αὐτοῦ θὰ ἀνοιγῇ ἡ θύρα εἰς σημαντικώτατον ἀριθμὸν ξένων τουριστῶν, συγχρόνως δὲ θὰ παρασχεθῇ ἡ δυνατότης τουριστικῆς ἀξιοποιήσεως καὶ ἄλλων ἀνεκμεταλλεῦτων μέχρι στιγμῆς περιοχῶν τῆς χώρας.

Τὸ «Κέντρον Τουριστικῶν Μελετῶν» θὰ εἶναι εὐτυχὲς ἂν διὰ τῆς Δημοσίας Συζητήσεως, τὴν ὁποίαν εἶχε τὴν πρωτοβουλίαν νὰ ὀργανώσῃ, ἠδυνήθη νὰ βοηθήσῃ εἰς τὴν ἀποσαφήνισιν καὶ πληρεστέραν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων τῶν συνδεομένων μὲ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ ἔργου.

Κ. Σ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΔΙΑΚΗΡΥΞΙΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

«Περὶ συνδέσεως Ἑλλάδος-Ἰταλίας διὰ πορθμείου»

Τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον ἐνδιαφερόμενον διὰ τὴν σύνδεσιν τῆς Ἑλλάδος μετὰ τῆς Ἰταλίας δι' εἰδικοῦ πλοίου ferry boat πρὸς ἐξυπηρέτησιν μεγάλου ἀριθμοῦ τουριστῶν ἐπιθυμούντων νὰ ἐπισκεφθοῦν τὴν Ἑλλάδα δι' αὐτοκινήτου, ἀπεφάσισε τὴν σύνδεσιν τοῦ Ἰταλικοῦ λιμένος Brindisi μετὰ τῆς Ἡπειρωτικῆς ἀκτῆς τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς νήσου Κερκύρας ἢ τῆς πόλεως τῶν Πατρῶν.

Α. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον προβλέπεται:

1) Κατάλληλος διαμόρφωσις διὰ κατασκευῆς λιμενικῶν ἔργων εἰς Ἡγουμενίτσαν καὶ νῆσον Κέρκυραν.

2) Ἔργα ὁδοποιίας διὰ τὴν σύνδεσιν τῶν σημείων προσπελάσεως τοῦ πλοίου μετὰ τοῦ ὀδικοῦ δικτύου τῆς χώρας, καὶ

3) Ἡ ἀνέργεισις τριῶν ξενοδοχείων, τοῦ ἑνὸς εἰς τὴν πόλιν τῆς Κερκύρας Β'. κατηγορίας καὶ δυναμικότητος 100 κλινῶν, τοῦ ἑτέρου εἰς Ἡγουμενίτσαν τύπου Motel καὶ δυναμικότητος 40 κλινῶν καὶ τοῦ τρίτου εἰς τὴν περιοχὴν Ἰωαννίνων τύπου Β'. κατηγορίας καὶ δυναμικότητος 100 κλινῶν.

Β. Τὸ πλοῖον, τύπου ferry boat, πρέπει νὰ εἶναι νεότευκτον ἢ μὴ, εὐρισκόμενον εἰς ἀρίστην κατάστασιν καὶ καταλλήλως διεσκευασμένον διὰ τὸν σκοπὸν ὃν προώρισται νὰ ἐξυπηρετήσῃ. Ἐνδεικτικῶς ὀρίζονται τὰ κάτωθι χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἐξασφάλισιν ἀνέτου καὶ συγχρονισμένης μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ αὐτοκινήτων:

1) Μῆκος ἕως 400 πόδες.

2) Χωρητικότης ὀλική περίπου 4.000 κόροι.

3) Ταχύτης 20 μίλια.

4) Μηχαναὶ προωθήσεως 2 Diesel, ἵπποδυνάμεις συνολικῶς τουλάχιστον 5.200 ἵππων.

5) Κατανάλωσις καυσίμων 24 περίπου τόννοι ἀνὰ 24ωρον.

6) Μεταφορικὴ ἰκανότης 75 τουλάχιστον ἐπιβατικὰ αὐτοκίνητα, μετὰ τῶν ὁποίων θὰ περιλαμβάνωνται καὶ μέχρι 15 λεωφορεῖα καὶ 800-1.000 ἐπιβάται μετὰ τῶν ἀποσκευῶν των.

7) Δύο αΐθουσαι ἀναλόγων διαστάσεων δι' ἑστιατόριον καὶ καφετηρίαν.

8) Αἶθουσα διαλέξεων καὶ ψυχαγωγίας ἐπιβατῶν.

9) 15 τοῦλάχιστον θαλαμίσκοι συνολικῆς δυναμικότητος τοῦλάχιστον 30 κλινῶν διὰ τοὺς ἐκ τῶν ἐπιβατῶν ἀσθενεῖς, ὑπερήλικας καὶ χρήζοντας γενικῶς βοήθειας.

10) Κατάλληλοι χῶροι διὰ τὰς ὑπηρεσίας Τελωνείων καὶ Διαβατηρίων πρὸς διενέργειαν τῶν σχετικῶν διατυπώσεων ἐν πλῶ, ἰδιαιτέρως διὰ τὰς Ἰταλικὰς καὶ ἰδιαιτέρως διὰ τὰς Ἑλληνικὰς Ἀρχάς.

11) Πρόχειρον συνεργεῖον αὐτοκινήτων.

Γ. Ὅροι καὶ προϋποθέσεις συμμετοχῆς εἰς τὴν διακήρυξιν.

1) Δεκτὰ διὰ τὸν ὡς ἄνω σκοπὸν γίνονται μόνον πλοῖα ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἅτινα θὰ διέπωνται ὑπὸ τῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν νόμων καὶ τῶν διὰ τῆς παρούσης καθοριζομένων.

2) Ἡ καταλληλότης τοῦ πλοίου δέον νὰ πιστοποιηται ὑπὸ τῆς παρὰ τῷ Υ.Ε.Ν. Ἐπιθεωρήσεως ἐμπορικῶν πλοίων.

3) Τὸ πλοῖον θὰ ἐκτελῇ ὑποχρεωτικῶς ἐν δρομολόγιον ἡμερησίως καθ' ὅλον τὸ διάστημα ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου μέχρι 30 Ὀκτωβρίου, ἐκτὸς περιπτώσεων ἀνωτέρας βίας πιστοποιουμένης ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων Ἑλληνικῶν Ἀρχῶν.

4) Ὁ ἀνάδοχος θὰ δικαιούται διὰ τὸ ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου μέχρι 31 Μαρτίου χρονικὸν διάστημα νὰ διαθέτῃ τὸ πλοῖον διὰ δρομολόγια τῆς ἐπιλογῆς του. Ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ δρομολογίων ἐσωτερικῶν γραμμῶν, ταῦτα θὰ ἐγκρίνωνται ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν. κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις περὶ ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, ἐφ' ὅσον δὲ πρόκειται διὰ περιηγήσεις (κρουαζιέρας), ἡ σχετικὴ ἄδεια θὰ ἐγκρίνηται παρὰ τοῦ Ε.Ο.Τ. καὶ τοῦ Υ.Ε.Ν. Κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα δέον νὰ ἐνεργοῦνται αἱ ἐτήσια ἐπισκευαὶ καὶ ἐπιθεωρήσεις τοῦ πλοίου κατὰ τὰς ὑποδείξεις καὶ ὑπὸ τὴν παρακολούθησιν τῆς Ε.Ε.Π. Θὰ δικαιούται ἐπίσης, διὰ τὸ ὡς ἄνω διάστημα, νὰ παροπλίζῃ τὸ πλοῖον ἀπολύων τὸ προσωπικὸν αὐτοῦ πλὴν τοῦ ἀπολύτως ἀναγκαίου διὰ τὴν συντήρησιν του.

Οἱ ὅροι ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ὅσον ἀφορᾷ τὸν εἰσπραττόμενον ναῦλον θὰ καθορίζωνται ἀπὸ κοινοῦ μεταξὺ ἀναδόχου καὶ Υ.Ε.Ν.

5) Ὁ ἀνάδοχος ὑποχρεοῦται ὅπως μεταφέρῃ διὰ τοῦ πλοίου του τὸ ταχυδρομεῖον ἐκ τῆς Ἰταλίας εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ τὰνά-παλιν δωρεάν.

Δ. Τὰ σχέδια τῶν ξενοδοχείων θέλει ἐγκρίνει ὁ Ἑλληνικὸς Ὄργανισμὸς Τουρισμοῦ.

Ε. Τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον ἀναλόγως τοῦ περιεχομένου τῶν προσφορῶν, τῆς ἐκτάσεως τῶν ἀναλαμβανομένων ὑπὸ τοῦ ἀναδόχου ὑποχρεώσεων καὶ τοῦ ὕψους τῶν ὑπὸ τοῦ ἀναδόχου πρὸς τοῦτο διατεθησομένων κεφαλαίων, δέχεται νὰ παράσχη τὰ κάτωθι ἀνταλλάγματα:

1) Ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἀφ' ἧς ἤθελε τελικῶς δρομολογηθῆ τὸ προκριθησόμενον σκάφος θὰ ἀνελαμβάνετο ἡ ὑποχρέωσις τῆς μὴ χρηματοδοτήσεως ἢ ἄλλως πως ἐνισχύσεως ἐτέρου σκάφους εἰς τὴν δρομολογηθησομένην γραμμὴν.

2) Τῆς ἐκχωρήσεως τοῦ δικαιώματος τῆς ἀποκλειστικῆς ἐκμεταλλεύσεως ἐν τῇ νήσῳ Κερκύρα καζίνου μετὰ ρουλέττας καὶ λοιπῶν τυχηρῶν παιγνίων. Ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ καζίνου περιλαμβάνονται ἐκτὸς τοῦ χαρτοπαικτικοῦ κέντρου καὶ ἐγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, ὡς ἐστιατόριον, κέντρον διασκεδάσεως, κινηματογράφος, τουριστικὴ πλάζ, κλπ. Ἡ λειτουργία τοῦ καζίνου θὰ διέπεται ἀπὸ τὰς γενικὰς δημοσίας διατάξεις καταλλήλως προσαρμοζομένης, κατὰ τὴν κρίσιν τῶν ἀρμοδίων ἀρχῶν.

Οἱ οἰκονομικοὶ ὅροι παραχωρήσεως τῆς ἀποκλειστικῆς λειτουργίας Καζίνου ἐν τῇ νήσῳ Κερκύρα θὰ ἐξαρτηθοῦν ἀπὸ τὸ περιεχόμενον τῶν προσφορῶν καὶ τὴν ἔκτασιν τῆς δαπάνης τῶν ἀναλαμβανομένων ἔργων.

ΣΤ. Προσφοραὶ γίνονται δεκταὶ παρ' ἡμεδαπῶν ἢ ἄλλοδαπῶν Οἴκων διὰ τὸ σύνολον τῶν ἀνωτέρω ἔργων ἢ διὰ μέρος αὐτῶν. Ἐν τῇ δευτέρᾳ ταύτῃ περιπτώσει τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον θὰ ἀνελάμβανε τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως ἐντὸς εὐλόγου χρονικοῦ διαστήματος προέλθῃ εἰς τὴν συμπλήρωσιν τῶν ὑπολοίπων ἔργων.

Αἱ προσφοραὶ αὗται, περιλαμβάνουσαι τοὺς ὅρους ὑπὸ τοὺς ὁποίους οἱ ἐνδιαφερόμενοι θὰ ἀνελάμβανον τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὡς ἄνω ἔργων, δύναται νὰ ὑποβληθῶσιν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Συντονισμοῦ ἐντὸς 60 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς πρώτης ἡμέρας τῆς διὰ τοῦ ἡμερησίου τύπου δημοσιεύσεως τῆς παρούσης.

Αἱ προσφοραὶ δεόν νὰ συνοδεύωνται, ἐπὶ ποινῇ ἀπαραδέκτου, ὑπὸ ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς τριμήνου ἰσχύος ἀνεγνωρισμένης Τραπεζῆς, ποσοῦ δολλαρίων 100.000, ἐγγυωμένης ὅτι ὁ προσφέρων εἰς περίπτωσιν τελικῆς προκρίσεως τῶν ὑπ' αὐτοῦ προτεινομένων θὰ προσέλθῃ ἐντὸς τῆς ταχθησομένης ὑπὸ τοῦ Δημοσίου προθεσμίας νὰ ὑπογράψῃ τὴν σχετικὴν σύμβασιν,

περιέχουσιν ὡς βασικούς ὄρους, τοὺς ὄρους τῆς προσφορᾶς του, ἄλλως ἢ ἐγγύησις θέλει ἐκπέσει ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου.

Τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον ἐπιφυλάσσει εἰς ἑαυτὸ τὸ δικαίωμα τῆς ἀποδοχῆς ἢ μὴ τῶν ὑποβληθησομένων προσφορῶν καὶ τῆς κατὰ τὴν ἀπόλυτον κρίσιν τῆς ἐξ Ὑπουργῶν Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς ἐπιλογῆς τῆς συμφερωτέρας διὰ τὸ Δημόσιον προσφορᾶς, ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἐνάρξεως διαπραγματεύσεων καὶ καταρτίσεως τῆς ὀριστικῆς συμβάσεως.

Ἡ ἰσχὺς τῆς ὑπογραφησομένης συμβάσεως θέλει ἀρχίσει ἀπὸ τῆς Νομοθετικῆς τῆς κυρώσεως.

13-3-57

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ

ΜΑΡΤΙΟΣ

- ΚΕΡΚΥΡΑ·Ι·ΚΑ ΝΕΑ, Είδησεογραφία σχετικῶς μὲ τὴν κίνησιν ὀργανώσεων καὶ μετάβασιν Ἐπιτροπῆς Κερκυραίων εἰς Ἀθήνας πρὸς ὑποστήριξιν λύσεως ΒΔ Κερκύρας. Σχόλιον ἐπὶ διακηρύξεως Ἐπιτροπῆς Συντονισμοῦ 18 Μαρτίου
- ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Δημοσία συζήτησις 19 Μαρτίου
» Τὸ φέρρου-μπῶτ Ἑλλάδος-Ἰταλίας 20 »
- ΑΘΗΝΑ·Ι·ΚΗ, Ἡ σύνδεσις μὲ φέρρου-μπῶτ τῆς Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας 23-27 »
- NATIONAL ECONOMY, Bidding opened for ferry-boat link with Italy Μάρτιος
- ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΩΝ ΕΙΔΗΣΕΩΝ (Κερκύρας), Είδησεογραφία καὶ σχόλια ἐπὶ Δημοσίας Συζητήσεως τοῦ ΚΤΜ 20, 21 καὶ 22 Μαρτ.
- ΚΕΡΚΥΡΑ·Ι·ΚΑ ΝΕΑ, Ὁ Ὄρμος Παλαιοκαστρίτσης ἀναγνωρίζεται ὡς πρῶτος σταθμὸς 27 Μαρτίου
- ΚΕΡΚΥΡΑ·Ι·ΚΑ ΝΕΑ, Σχόλια ἐπὶ Συζητήσεως εἰς ΚΤΜ καὶ ἐνεργειῶν Ἐπιτροπῆς Κερκυραίων καὶ Ἡπειρωτῶν 27 Μαρτ.
- IL GIORNALE D'ITALIA, La Grecia queda un traghetto per collegare Brindisi con Corfù 28 Marzo
- ΛΑΟΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ, Ἀνακοινώσεις τοῦ κ. Δημάρχου διὰ τὴν σύσκεψιν τοῦ φέρρου-μπῶτ 31 Μαρτ.
- ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ, Ἡ σύνδεσις Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας διὰ Πορθμείου, ὑπὸ Τ. Ζάππα Μάρ.-Ἀπρ. (No 3-4)
- ΞΕΝΙΑ, Σύσκεψις διὰ τὸ θέμα τοῦ πορθμείου Ἑλλάδος-Ἰταλίας Μαρτίου
Τὸ «φέρρου-μπῶτ» (τεῦχ. 51)

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΟΖΑΝΗΣ, Τò πορθμείον	1 'Απριλ.
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Τò πορθμείον 'Ελλάδος-'Ιταλίας	1 'Απριλ.
ΘΕΣΠΡΩΤΙΚΑ ΝΕΑ, Τò φέρρυ-μπώτ	1 'Απριλ.
ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Τò φέρρυ μπώτ	3 'Απριλ.
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟΝ ΜΕΛΛΟΝ, 'Η σύνδεσις με φέρρυ-μπώτ τῆς 'Ελλάδος καὶ τῆς 'Ιταλίας	3 'Απριλ.
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΑ ΝΕΑ, 'Η σύνδεσις με φέρρυ-μπώτ τῆς 'Ελλάδος καὶ τῆς 'Ιταλίας	4 'Απριλ.
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (Πατρῶν), Συζήτησις διὰ τò φέρρυ-μπώτ	4 'Απριλ.
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (Πατρῶν) Τὰ συμπεράσματα τῆς Δημ. Συζητήσεως διὰ τò φέρρυ-μπώτ εἰς τò ΚΤΜ	4 'Απριλ.
ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Τò ΔΣ τοῦ ΕΒΕ Πατρῶν ἐξήτασεν εἰς συνεδριάσιν του τò ζήτημα τοῦ φέρρυ-μπώτ μεταξὺ 'Ελλάδος-'Ιταλίας	5 'Απριλ.
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (Πατρῶν), Τò ΚΤΜ ἰσχυρίζεται ὅτι εἶχον προσκληθῆ οἱ βουλευταὶ καὶ ὀργανώσεις Πατρῶν	5 'Απριλ.
ΗΜΕΡΑ (Πατρῶν), Εἰς τὴν Δημ. Συζήτησιν διὰ τò φέρρυ-μπώτ εἶχον προσκληθῆ καὶ οἱ βουλευταὶ	5 'Απριλ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (Κερκύρας). Εἰδησεογραφία καὶ διάφορα σχόλια με θέμα τὰς συζητήσεις καὶ τὰ ἐξ αὐτῶν συμπεράσματα τῆς Δημοσίας Συζητήσεως τοῦ ΚΤΜ	5, 6, 7, 9 καὶ 10 'Απριλίου
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΝ ΒΗΜΑ (Κερκύρας), Σχόλια σχετικῶς με τὴν ὑποστήριξιν ΒΔ ἀκτῶν Κερκύρας	6 καὶ 12 'Απριλίου
ΕΜΠΡΟΣ (Κερκύρας), Με τὴν πεποίθησιν ὅτι ἐξυπηρετοῦμεν τò γενικώτερον συμφέρον	13 'Απριλ.
ΝΕΟΛΟΓΟΣ ΠΑΤΡΩΝ, Τò πορθμείον	14 'Απριλ.
ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Τò φέρρυ-μπώτ 'Ελλάδος-'Ιταλίας	18 'Απριλ.
ΕΛΕΥΘ. ΓΝΩΜΗ (Τρικάλων), Εἶναι ἀλήθεια	24 'Απριλ.
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (Πατρῶν), 'Ο 'Ωνάσης ἐνδιαφέρεται διὰ τò φέρρυ-μπώτ Πατρῶν 'Ιταλίας.	25 'Απριλ.

ΝΕΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, 'Η σύνδεση 'Ελλάδος-'Ιταλίας μέ πορθμεῖο	'Απρίλιος (No 4)
ΞΕΝΙΑ, 'Ο πρόεδρος τοῦ ΔΣ τοῦ ΕΟΤ ἐκηρύχθη ὑπὲρ τῆς λύσεως Πατρῶν ὡς μόνης δυνατῆς	'Απρίλιος (τεῦχος 52)

ΜΑ·Ι·ΟΣ

ΠΕΛΟΠΟΝΗΣΟΣ (Πατρῶν), Μερικαὶ ἀλήθειαι ποὺ πρέπει νὰ προσεχθοῦν	3 Μαΐου
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΕΛΠΙΣ, 'Ο πρόεδρος τῆς Λέσχης τῶν Θεσσαλῶν ἀπαντᾷ εἰς τὸν κ. 'Αγαθοκλῆν πρόεδρον ΕΟΤ	5 Μαΐου
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟΣ ΑΓΩΝ, 'Ιταλία-'Ηγουμενίτσα εἶναι ἡ μόνη λύσις, λέγει ὁ κ. Πεσμαζόγλου	10 Μαΐου
ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ('Αγρινίου), 'Η σύσκεψις τῶν 'Ιωαν- νίνων διὰ τὸ διεθνὲς φέρρου-μπῶτ	12 Μαΐου
ΚΕΡΚΥΡΑ·ΙΚΑ ΝΕΑ Σχόλια σχητικῶς μετὰ τὴν προσ- φορὰν ἀναλήψεως συνδέσεως παρὰ κ. Δάλλα	13 Μαΐου
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, Διὰ τὸ πορθμεῖον 'Ελλάδος-'Ιταλίας Ψήφισμα 'Επιτροπῆς	14 Μαΐου
ΕΛΕΥΘ. ΓΝΩΜΗ (Τρικάλων), Τὸ ἐγκριθὲν εἰς 'Ιωάν- νινα ψήφισμα διὰ τὴν δρομολόγησιν τοῦ φέρρου-μπῶτ	14 Μαΐου
ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (Τρικάλων), Αἱ ἀποφάσεις τῆς 'Επιτροπῆς 'Αγῶνος διὰ τὴν δρομολόγησιν τοῦ φέρρου-μπῶτ	14 Μαΐου
ΗΜΕΡΑ (Πατρῶν), Τὸ φέρρου-μπῶτ	15 Μαΐου
ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Τὸ φέρρου-μπῶτ 'Ελλάδος-'Ιταλίας	16 Μαΐου
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 'Ο λιμὴν Πατρῶν ἀνακτᾷ βαθμη- δὸν τὴν θέσιν καὶ τὴν σημασίαν του	16 Μαΐου
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 'Η ὑπόθεσις τοῦ πορθμεῖου 'Ελλά- δος-'Ιταλίας, ἀπειλὴ ἐμφυλίου πολέμου;	16 Μαΐου
ΕΛΕΥΘ. ΓΝΩΜΗ, (Τρικάλων) Τὸ φέρρου-μπῶτ	16 Μαΐου

- ΕΜΠΡΟΣ (Κερκύρας), Έπραγματοποιήθη εις Ίωάν-
 νινα εύρυτάτη σύσκεψις διὰ τὸ ζήτημα τοῦ
 πορθμείου Ἑλλάδος-Ἰταλίας 18 Μαΐου
- ΒΙΟΜΗΧ. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ, Τὸ πορθμεῖον Μάϊος
- ΞΕΝΙΑ, Παρανόσεις στὸ θέμα πορθμείου Ἑλλάδος- Μάϊος
 Ἰταλίας, τοῦ κ. Ἀνδρέα Λόντου (τεύχ. 53)

ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ Κ.Τ.Μ.

Τὸ «Κέντρον Τουριστικῶν Μελετῶν», συσταθὲν παρὰ τῆ Ἐνωτ. Σχολῆ Βιομηχανικῶν Σπουδῶν, ἔχει, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμόν αὐτοῦ, ὡς σκοπὸν :

α) τὴν μελέτην τῶν προβλημάτων τουριστικῆς οἰκονομίας, νομοθεσίας καὶ πολιτικῆς καὶ τὴν ὑπόδειξιν τῶν λεπτεπέων μέτρων.

β) τὴν ὑποβοήθησιν σπουδαστῶν καὶ πτυχιούχων τῆς Ἐνωτάτης Ἐκπαιδεύσεως εἰς τὴν ἐπεξεργασίαν θεμάτων Τουριστικοῦ περιεχομένου καὶ σύνταξιν σχετικῶν μελετῶν.

γ) τὴν μόρφωσιν ἀνωτέρων τουριστικῶν στελεχῶν.

δ) τὴν διάδοσιν τῶν τουριστικῶν ἀρχῶν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς τουριστικῆς ἐν τῇ χώρᾳ συνειδήσεως.

Μεταξὺ τῶν μέσων πρὸς ἐπίτευξιν τῶν ἀνωτέρω σκοπῶν προβλέπεται ἡ ὑπὸ τοῦ «Κέντρου Τουριστικῶν Μελετῶν» διοργάνωσις «Κέντρου Τουριστικῆς Ἐκπαιδεύσεως», τὸ ὁποῖον θὰ πλαισιώσῃ τὴν παρὰ τῆ Ἐνωτ. Σχολῆ Βιομηχανικῶν Σπουδῶν εἰδικὴν ἔδραν «Τουριστικῆς Οἰκονομίας, Νομοθεσίας καὶ Πολιτικῆς». Εἰς τὸ Κέντρον Τουριστικῆς Ἐκπαιδεύσεως ἀνήκει ἡ μόρφωσις στελεχῶν τῶν τουριστικῶν ὀργανισμῶν, δημοσίου ἢ ἰδιωτικοῦ δικαίου τῆς χώρας, καὶ ἡ εἰδίκευσις ἐπισημόνων περὶ τὰ τουριστικὰ προβλήματα.

Ἡδη ἔχει καταρτισθῆ τὸ πρόγραμμα τῶν μαθημάτων ἅτινα θὰ διδασθοῦν εἰς τὸ Κέντρον Τουριστικῆς Ἐκπαιδεύσεως, θὰ δεχθῆ δὲ τοῦτο, ἀπὸ τοῦ Ἀκαδημαϊκοῦ ἔτους 1957-8, ὡς τακτικὸς σπουδαστὰς τελειοφοίτους Σχολῶν τῆς Ἐνωτάτης Ἐκπαιδεύσεως καὶ ὑπαλλήλους τουριστικῶν ὀργανώσεων μὲ τριετὴ τοῦλάχιστον ὑπηρεσίαν, ἐφ' ὅσον εἶναι κάτοχοι ἀπολυτηρίου Σχολῶν Μέσης Ἐκπαιδεύσεως καὶ ἐπιτύχουν εἰς εἰσιτήριον ἐξέτασιν.

Ὁ ρ γ α να τοῦ «Κέντρου Τουριστικῶν Μελετῶν» εἶναι τὸ Συμβούλιον καὶ ἡ Διοικοῦσα Ἐπιτροπὴ.

Τοῦ Συμβουλίου μετέχουν σήμερον τὰ κάτωθι μέλη:

ΑΓΑΠΗΤΙΔΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ, Καθηγητῆς ΑΣΒΣ

ΑΙΓΙΝΗΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΑΡΓΥΡΗΣ ΑΛΕΚ., τ. Δ)ντῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης

ΒΑΪΔΗΣ ΘΩΜΑΣ, Ἐκπρόσωπος Ὑπ. Προεδρίας Κυβ)σεως, Δ)ντῆς Α'

ΓΑΡΓΑΛΙΔΗΣ ΝΙΚ., Ἐκπρόσωπος Σχολῆς Τουριστικῶν Ἐπαγγελμάτων, Δ)ντῆς Ξενοδ. Ἐπιμελητηρίου

ΓΡΑΦΙΟΣ—ΝΙΔΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, 'Εκπρόσωπος 'Ελληνικής Σπηλαιολογικής
'Εταιρείας

ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ, 'Εκπρόσωπος και Δ)ντής ΕΟΤ
ΖΑΠΠΙΑΣ ΤΑΣΣΟΣ, 'Εκπρόσωπος ΣΕΚ, Τμηματάρχης Προϊστάμενος Τμή-
ματος Προμηθειών

ΖΟΡΜΠΑΣ Σ.

ΚΑΛΛΙΑΒΑΣ ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ, Καθηγητής ΑΣΒΣ

ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡ., Καθηγητής ΑΣΒΣ, Δ)ντής τών ΣΕΚ

ΚΑΡΑΔΟΝΤΗΣ ΠΑΝ. Π., 'Εκπρόσωπος ΕΟΤ, Μέλος: του Δ. Σ. του ΕΟΤ

ΚΑΤΣΙΠΗΣ ΓΕΩΡ., 'Εκπρόσωπος τής ΑΣΒΣ, επί τής Σωματ. 'Αγωγής

ΚΑΤΣΩΝΗΣ ΔΗΜ., 'Αρχιλ)στής 'Οργαν. Τουριστικής Πίστεως.

ΚΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝ., Καθηγητής ΑΣΒΣ, 'Αντ)δρος ΕΟΤ

ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗΣ ΚΛΕΩΝ, 'Εκπρόσωπος και Σύμβουλος Βασιλικού Ναυ-
τικού 'Ομίλου 'Ελλάδος

ΛΕΤΣΑΣ ΦΡΙΖΟΣ, Καθηγητής ΑΣΒΣ

ΛΙΑΝΤΖΟΥΡΑΣ ΒΑΣ., 'Εκπρόσωπος 'Οργανισμού Τουριστικής Πίστεως

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΕΥΣΤ., Καθηγητής ΑΣΒΣ, Δ)ντής ΚΣΕ

ΜΑΥΡΟΜΜΑΤΗΣ ΚΩΝΣΤ., 'Εκπρόσωπος και Γεν. Γραμματεύς ΕΛΠΑ

ΜΗΛΑΣ Γ., 'Εκπρόσωπος και Πρόεδρος 'Ομοσπονδίας 'Εκδρομικών Σω-
ματείων 'Ελλάδος

ΜΥΛΩΦ Π., 'Εκπρόσωπος ΕΦΕ

ΜΩΡΕΤΤΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ

ΜΩΡΕΤΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, 'Εκπρόσωπος 'Υπουργ. 'Εμπορίου

ΝΕΜΠΑΡΗΣ ΠΑΝ., 'Εκπρόσωπος 'Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης

ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΣ ΠΑΥΛΟΣ, Δημοσιογράφος

ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ Κ., 'Εκπρόσωπος και 'Αντιπρόεδρος Βασιλ. 'Αερολέσχης
τής 'Ελλάδος

ΠΑΠΑΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ ΔΗΜ., 'Εκπρόσωπος και Σύμβουλος ΕΟΤ

ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ Ι., 'Εκπρόσωπος 'Ενώσεως Δήμων και Κοινοτήτων,
'Αντιπρόεδρος Δημ. 'Επιτροπής

ΠΑΠΑ·Ι·ΩΑΝΝΟΥ ΣΤΡ., Δ)ντής ΑΣΒΣ.

ΠΑΠΑΘΩΜΑΣ ΣΠ., 'Εκπρόσωπος Τουριστικού και Ξενοδοχειακού Τύ-
που, Δ)ντής Περιοδικού «ΞΕΝΙΑ».

ΠΑΠΑΧΕΛΑΣ ΠΑΝ., 'Εκπρόσωπος και Δ)ντής ΕΟΤ.

ΠΑΠΑΧΡΥΣΑΝΘΟΥ ΦΟΙΒΟΣ

ΠΟΛΙΤΗΣ ΠΑΥΛΟΣ, 'Εκπρόσωπος Συνδέσμου Τουριστικῶν Γραφείων,
Δ)ντῆς Γραφείου Ταξιδίων ΚΙ.Μ

ΡΩΜΑΣ ΔΙΟΝ., Δ)ντῆς 'Εθνικ. 'Ιδρύματος Ραδιοφωνίας

ΣΗΜΑΝΤΗΡΑΣ ΚΩΝΣΤ., Καθηγητῆς ΑΣΒΣ.

ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ ΑΛΕΞ., 'Εκπρόσωπος καὶ Πρόεδρος Ξενοδοχειακοῦ 'Επιμε-
λητηρίου τῆς 'Ελλάδος

ΣΟΛΟΜΟΣ ΑΛΕΞΗΣ

ΣΤΑΜΠΟΛΗΣ ΝΙΚ., 'Εκπρόσωπος καὶ Δ)ντῆς 'Υπ)γείου 'Εμπορ. Ναυτιλ.

ΣΤΟΥΡΝΑΣ Κ., Δημοσιογράφος

ΣΦΑΕΛΛΟΣ ΧΑΡΑΛ., 'Εκπρόσωπος ΕΟΤ, Δ)ντῆς Τεχνικῶν 'Υπηρεσιῶν
τοῦ ΕΟΤ.

ΣΩΤΗΡΑΣ ΠΑΝ., 'Εκπρόσωπος καὶ Πρόεδρος Γενικῆς Συνομοσπονδίας
'Επαγγ. Αὐτοκινητιστῶν 'Ελλάδος

ΤΖΑΡΤΖΑΝΟΣ Ν., 'Εκπρόσωπος καὶ Γεν. Γραμματεὺς 'Ελληνικοῦ 'Ορει-
βατικοῦ Συνδέσμου

ΦΡΑΓΚΟΣ Ι., Καθηγητῆς ΑΣΒΣ, Διευθυντῆς 'Υπουργείου Οικονομικῶν

ΦΩΚΑΣ Ν., 'Εκπρόσωπος καὶ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ ΕΟΤ

ΧΡΗΣΤΟΦΗΣ ΜΙΛΤ., 'Εκπρόσωπος 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν,
'Αντιναύαρχος Λιμενικὸς ἑ.ἄ.

Τὸ Προεδρεῖον τοῦ Συμβουλίου ἀποτελεῖται ἀπὸ τοὺς:

- κ. Κ. ΣΗΜΑΝΤΗΡΑΝ, Πρόεδρον
- κ. Ι. ΚΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΗΝ, Α' 'Αντιπρόεδρον
- κ. Θ. ΒΑ'Ι'ΔΗΝ, Β' 'Αντιπρόεδρον
- κ. Ν. ΤΖΑΡΤΖΑΝΟΝ, Γεν. Γραμματέα

'Η Διοικοῦσα 'Επιτροπὴ ἀποτελεῖται ἀπὸ τοὺς:

- κ. Κ. ΣΗΜΑΝΤΗΡΑΝ, Πρόεδρον τοῦ ΚΤΜ
- κ. Θ. ΒΑ'Ι'ΔΗΝ, Β' 'Αντιπρόεδρον τοῦ ΚΤΜ
- κ. Ν. ΤΖΑΡΤΖΑΝΟΝ, Γεν. Γραμματέα τοῦ ΚΤΜ
- κ. ΣΤΡ. Κ. ΠΑΠΑ'Ι'ΩΑΝΝΟΥ, Διευθυντὴν τῆς ΑΣΒΣ
τὸν Καθηγητὴν τῆς ἔδρας «Τουριστικῆς Οἰκονομίας, Νομο-
θεσίας καὶ Πολιτικῆς» (μὴ πληρωθεῖσαν εἰσέτι)
- κ. Ν. ΑΙΓΙΝΗΤΗΝ, μέλος τοῦ Συμβουλίου τοῦ ΚΤΜ
- κ. Γ. ΜΗΛΑΝ, » » » »

καὶ ἀπὸ τὰ ἀναπληρωματικὰ μέλη :

- κ. Τ. ΖΑΠΠΑΝ, μέλος τοῦ Συμβουλίου τοῦ ΚΤΜ
- καὶ κ. Σ. ΠΑΠΑΘΩΜΑΝ, μέλος τοῦ Συμβουλίου τοῦ ΚΤΜ.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΣΦΩΝΗΣΕΙΣ

	Σελίς
Κ. ΣΗΜΑΝΤΗΡΑ	5
ΣΤ. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ	7

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

ΣΤ. ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ	8
Ρ. ΑΓΑΘΟΚΛΗ	12
Α. ΠΙΠΠΑ	18
Β. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ	29
Θ. ΔΕΣΥΛΛΑ	34
Θ. ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΥ	42
Α. ΣΚΟΥΡΛΕΤΗ	49

ΣΥΖΗΤΗΣΙΣ

ΟΜΙΛΗΤΑΙ :

Γ. ΠΑΛΑΣΚΑΣ	55
Φ. ΠΙΤΟΥΛΗΣ	58
Ε. ΑΘΑΝΑΣΑΚΟΣ	59
Χ. ΠΑΠΑΣΤΑΥΡΟΥ	61
Α. ΔΕΡΔΕΜΕΖΗΣ	64
Γ. ΛΥΧΝΟΣ	67
Γ. ΠΡΙΦΤΗΣ	69
Π. ΓΑΣΤΕΡΑΤΟΣ	72
Κ. ΦΡΟΝΤΖΟΣ	74
Ε. ΒΑΣΙΛΑΣ	75
Κ. ΓΚΟΛΦΙΝΟΠΟΥΛΟΣ	76
Γ. ΛΙΝΑΡΔΟΣ	84
Η. ΣΑΓΕΩΡΓΗΣ	87
Σ. ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ-ΣΤΡΑΤΗΣ	87
Ν. ΒΕΤΣΟΣ	88

	Σελίς
Σ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ	91
Δ. ΑΝΔΡΙΚΟΠΟΥΛΟΣ	92
Δ. ΑΡΛΙΩΤΗΣ	92
Γ. ΤΣΙΜΠΟΥΚΗΣ	93
ΣΠ. ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ	97
Α. ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ	102

Γ. ΓΡΑΦΙΟΣ—ΝΙΔΑΣ	111
Κ. ΡΑΝΤΟΣ	115
Α. ΣΑΡΔΕΛΗΣ	121
Ν. ΤΖΑΡΤΖΑΝΟΣ	122
ΓΙΛΙΒΕΡΤΙ	124

<i>ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ</i>	129
--	-----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΔΙΑΚΗΡΥΞΙΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ	137
----------------------------------	-----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ	141
------------------------	-----

<i>ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ</i>	145
--	-----

<i>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ</i>	149
------------------------------	-----