

ΘΑΛΑΣΙΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Διάλεξις ὑπὸ τοῦ κ. Ν. ΣΤΑΜΠΟΛΗ

Ἀντιπλοιάρχου Λιμενικοῦ

Κυρῖαι καὶ Κύριοι,

Πρὸ τῆς ἀναπτύξεως τοῦ θέματος τῆς ὀμιλίας μου «*Θαλάσσιαι Τουριστικαὶ Μεταφοραὶ*» θεωρῶ ὑποχρέωσίν μου νὰ εὐχαριστήσω θερμότατα, τόσον τὴν Διοίκησιν τῆς Ἀνωτέρας Σχολῆς Βιομηχανικῶν Σπουδῶν, ὅσον καὶ τὸν Ἀξιότιμον Πρόεδρον τοῦ Κέντρου Τουριστικῶν Μελετῶν τῆς Σχολῆς, ἀγαπητὸν φίλον κ. Ι. Κουτσογιάννην, διὰ τὴν τιμὴν τὴν ὁποῖαν μοῦ ἔκαμον, ὅπως περιλάβουν τὴν παροῦσαν ὀμιλίαν εἰς τὸ πρόγραμμα τοῦ Δωδεκαημέρου Σπουδῶν Τουριστικῆς Βιομηχανίας. Ἐπίσης εὐχαριστῶ ἅπαντας, ὅσοι ἠθέλησαν νὰ τιμήσουν διὰ τῆς παρουσίας των τὴν ὀμιλίαν ταύτην.

Διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ θέματος τούτου ὑπῆρχον ἀσφαλῶς ὀμιληταὶ πλέον δόκιμοι ἐμοῦ, τόσον ἐκ τοῦ κλάδου εἰς τὸν ὁποῖον ἀνήκω, ὅσον καὶ ἐκ τοῦ κύκλου τῶν προσώπων, τῶν ἀσχολουμένων γενικώτερον μὲ τὸν τουρισμὸν τῆς Χώρας μας.

Θὰ καταβάλω ἐν τούτοις πᾶσαν προσπάθειαν ὅπως, εἰς τὰ στενὰ ὅρια τοῦ χρόνου τῆς ὀμιλίας μου, συμβάλω ἐν τῷ μέτρῳ τῶν δυνάμεών μου εἰς τὴν καλύτεραν ἀνάλυσιν τοῦ θέματος τούτου.

Εἶναι ἀληθές, Κυρῖαι καὶ Κύριοι, ὅτι μὲ τὴν προοιῦσαν ἐξέλιξιν τοῦ τουρισμοῦ ἐν τῇ χώρῃ μας, τὸ θέμα τῶν Θαλασσίων συγκοινωνιῶν μας λαμβάνει ἐξέχουσαν θέσιν. Ἀντιστρόφως, ὅμως, δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν ὅτι ἡ πρόοδος τοῦ τουρισμοῦ ἐν τῇ χώρῃ μας ἐπηρεάζεται ἀπολύτως ἐκ τῆς καλῆς ἢ κακῆς καταστάσεως καὶ ἐκ τοῦ μέτρου βελτιώσεως τῶν θαλασσίων ἡμῶν συγκοινωνιῶν. Τοῦτο συμβαίνει διότι, ὅπως καλῶς γνωρίζετε, ἡ χώρα μας εἶναι κατ' ἐξοχὴν ναυτικὴ, περιβρεχομένη πανταχόθεν ὑπὸ τῆς θαλάσσης καὶ τῆς ὁποίας τὸ ἀνάπτυγμα τῶν παραλίων ἀποτελεῖ τὰ ἑννέα δέκατα περίπου τοῦ συνολικοῦ ἀναπτύγματος αὐτῆς. Καμμία ἄλλη ἴσως χώρα τοῦ κόσμου δὲν ἔχει τοιαύτην ἑκτασιν παραλίων, ἐν συγκρίσει μὲ τὸν πληθυσμὸν τῆς καὶ τὴν ἐπιφάνειαν αὐτῆς. Ἡ χώρα μας εἶναι χώρα μὲ ναυτικὴν συνείδησιν, ναυτικὰς παραδόσεις καὶ ναυτικὸν χαρακτῆρα. Ἐπὶ πλέον, τὰ περισσότερα μέρη τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος εἶναι προσιτὰ ἀπὸ τοὺς διαφόρους λιμένας μας, καὶ τέλος αὕτη αὕτη ἡ γεωγραφικὴ θέσις τῆς Ἑλλάδος ἐν τῇ Νοτιοανατολικῇ Μεσογείῳ ἐξυπηρετεῖται μὲ τὰς τουριστικῶς προσηγμένας χώρας τοῦ Κόσμου κυρίως ἀπὸ θαλάσσης.

Τὸ θέμα τῶν θαλασσίων τουριστικῶν μεταφορῶν τίθεται ὑπὸ δύο κυρίως ἀπόψεις : α) τῶν Μεσογειακῶν καὶ Ὑπερποντίων θαλασσίων συγκοινωνιῶν μας καὶ β) τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν μας, ἢ ἄλλως τῆς Ἀκτοπλοίας. Αἱ πρῶται εἶναι φανερόν ὅτι ἔχουν ἄμεσον σχέσιν μὲ τὸν ἐξωτερικὸν τουρισμὸν μας, ἀφοῦ ἡ βελτίωσις τῶν συγκοινο-

νιῶν μας τούτων ἔχει ὡς ἄμεσον ἀποτέλεσμα τὴν καλύτεραν σύνδεσιν τῆς χώρας μας μὲ τὰς τουριστικῶς προσηγμένας χώρας καὶ μᾶς φέρει ἐγγύτερον πρὸς τὰ διεθνή τουριστικὰ ρεύματα. Αἱ ἐσωτερικαὶ θαλάσσιαι συγκοινωνίαι μας ἔχουν σχέσιν κυρίως μὲ τὸν ἐσωτερικὸν τουρισμόν μας, ἐξυπηρετοῦν ὅμως καὶ τὸν ἐξωτερικόν, ἐφ' ὅσον διὰ τῶν ἀκτοπλοικῶν πλοίων διευκολύνονται οἱ ξένοι εἰς τὴν ἐπίσκεψιν τῶν διαφόρων τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος σημείων τῆς χώρας μας.

Πλήρης ἐξέτασις καὶ ἐξάντησις ἐνὸς τοσούτω σοβαροῦ θέματος, ὡς τῶν θαλασσιῶν συγκοινωνιῶν μας ὑπ' ἀμφοτέρως τὰς ἐκτεθείσας ἀπό-



Τοπικαὶ ἐνδυμασίαι Κερκύρας

ψεις, ὡς ἀντιλαμβάνεσθε, δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατὴ εἰς μίαν χρονικῶς περιορισμένην ὀμίλιαν. Θὰ περιορισθῶμεν ὡς ἐκ τούτου, κατ' ἀνάγκην, εἰς ὠρισμένα μόνον σημεῖα, καὶ ἰδίως τὰ ἀφορῶντα τὴν ἀκτοπλοίαν μας, ὅπου παρουσιάζονται πλεῖστα ζητήματα χρήζοντα βελτιώσεως, ἐπιφυλασσόμενοι εἰς ἄλλην εὐκαιρίαν νὰ ὀλοκληρώσωμεν τὴν μελέτην τοῦ ὅλου θέματος.

Πρὸ τῆς ἀνατύξεως ὅμως τῶν ἀπόψεών μας ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω σημείων, θὰ πρέπει νὰ κατατοπίσωμεν ἐπίσης τοὺς ἀκροατάς μας, ἐν συντομίᾳ, ἐπὶ ὠρισμένων γενικῶν στοιχείων τῶν θαλασσιῶν μεταφορικῶν μέσων, ἐπὶ τῶν μορφῶν ἐμποροοικονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν, καθὼς καὶ ἐπὶ ὠρισμένων γενικῶν στατιστικῶν δεδομένων κινήσεως, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ προπολεμικά ἔτη.

Κατ' ἀρχὴν τὰ πλοῖα διακρίνονται εἰς φορτηγὰ, ἐπιβατηγὰ καὶ μικτὰ, ἀναλόγως τοῦ ἐὰν ἡ κυρία ἀποστολὴ αὐτῶν εἶναι ἡ μεταφορὰ φορτίων, ἐπιβατῶν καὶ τέλος φορτίου καὶ ἀριθμοῦ τινος ἐπιβατῶν. Τὰ ἐπιβατηγὰ πάλιν διακρίνονται εἰς ὑπερωκεάνεια, μεσογειακὰ καὶ ἀκτοπλοϊκὰ, ἀναλόγως τοῦ θαλασσίου τομέως εἰς ὃν ταῦτα κινουῦνται.

Σήμερον ἡ Ἑλλάς διαθέτει ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν 2 ὑπερωκεάνεια, συνολικῆς ὀλικῆς χωρητικότητος 24.526 κόρων, ἔναντι οὐδενὸς ὑπερωκεανείου τοῦ ἔτους 1938 καὶ τοῦ μοναδικοῦ ὄπερ ἀπεκτίσαμεν ὀλίγον πρὸ τοῦ πολέμου κατὰ τὸ ἔτος 1939, ἦτοι τοῦ «Νέα Ἑλλάς». Διὰ τὰς μεσογειακὰς συγκοινωνίας ἡ χώρα μας διαθέτει τώρα πέντε σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 24.508 κόρων, ἔναντι τῶν τεσσάρων ἅτινα διέθετε κατὰ τὸ ἔτος 1938, συνολικῆς χωρητικότητος 7.490 κόρων. Εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν διατίθενται σήμερον 27 σκάφη ὀλικῆς χωρητικότητος 29.538 κόρων, μέσης ἡλικίας 28 ἐτῶν, ἔναντι τῶν 41 ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ὀλικῆς χωρητικότητος 31.962 κόρων, μέσης ἡλικίας 39 ἐτῶν τὰ ὅποια διέθετε ἡ χώρα μας ἐν ἐνεργείᾳ κατὰ τὸ προπολεμικὸν ἔτος 1938. Σημειωτέον ὅτι κατὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν ἡ Ἑλλάς διέθετε ἐν μόνον ἀκτοπλοϊκόν, εἰς τὴν ἰδιωτικὴν δὲ πρωτοβουλίαν ὀφείλεται κυρίως ἡ μετέπειτα ἀνάπτυξις. Ἀπὸ ἀπόψεως τέλος κινήσεως ἐπιβατῶν ἐσωτερικοῦ, με βάσιν τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, διεκινήθησαν ἐν συνόλῳ, ἀφιχθέντες καὶ ἀναχωρήσαντες, κατὰ τὸ 1954, 1.496.154 ἐπιβάται, ἔναντι τῶν 863.490 διακινήθέντων κατὰ τὸ ἔτος 1938.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω στατιστικῶν δεδομένων προκύπτει ὅτι ἡ κατάστασις εἶναι σαφῶς βελτιωμένη σήμερον ἀπὸ ἀπόψεως ὑπερωκεανείων καὶ μεσογειακῶν, διότι ἡ χώρα μας διαθέτει νῦν οὐ μόνον μεγαλύτερον ἀριθμὸν πλοίων καὶ μεγαλυτέραν χωρητικότητα, ἀλλὰ καὶ περισσότερον συγχρονισμένα καὶ νεότευκτα σκάφη, εἰς τοὺς θαλασσίους αὐτοὺς τομεῖς. Εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν μας, ἐνῶ σημειοῦται κατὰ τὸ ἔτος 1954 μία ἐπιβατικὴ κίνησις ἠΰξημένη κατὰ 73 ο)ο περίπου ἐν συγκρίσει μετὰ τὰ προπολεμικὰ ἔτη, ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων μας ἀντιθέτως ὑστερεῖ σημαντικῶς, με βελτίωσιν μόνον τοῦ μέσου ὄρου ἡλικίας αὐτῶν, τῆς χωρητικότητός των, τῆς ταχύτητος καὶ τοῦ συγχρονισμοῦ ἐν γένει τῶν σκαφῶν μας. Ὅσον ἀφορᾷ τὰς δρομολογιακὰς γραμμάς, ἐνῶ προσετέθη μεταπολεμικῶς ἡ γραμμὴ Δωδεκανήσου, ἄλλαι, ὡς τῆς ἡ Θεσσαλονίκης κ.λ.π., περιεκόπησαν λόγω τοῦ ἀναπτυχθέντος ἐν τῷ μεταξὺ ἀνταγωνισμοῦ τῶν λοιπῶν μέσων συγκοινωνίας, ὡς σιδηροδρόμων, ἀεροπλάνων καὶ αὐτοκινήτων.

Εἰς τὰ στατιστικὰ ταῦτα δεδομένα τῆς ἀκτοπλοΐας μας δέον νὰ προστεθῇ καὶ τὸ γεγονός ὅτι τελευταίως ἤρχισαν νὰ χρονοναυλῶνται, δηλαδή νὰ διατίθενται δι' ὠρισμένην χρονικὴν διάρκειαν ἐπὶ ἐνοικίῳ, ἀκτοπλοϊκὰ μας σκάφη διὰ «κρουαζιέρας» ξένων περιηγητῶν ἀνά τὰ Ἑλληνικὰ παράλια. Ἡ τοιαύτη διάθεσις ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν μας διὰ κρουαζιέρας ξένων, ἀνά τὰ ἑλληνικὰ παράλια, ἀποτελεῖ ἀσφαλῶς λίαν εὐχάριστον ἐνδειξιν ἀναπτύξεως τοῦ ἐξωτερικοῦ μας τουρισμοῦ, διὰ τῆς προσελκύσεως ὀλοῦν καὶ μεγαλυτέρου ἀριθμοῦ ξένων ἐπισκεπτῶν. Ἀπὸ ἀπό-

ψεως ὅμως ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν μας τὸ γεγονός τοῦτο ἐπιτείνει τὴν ὑπάρχουσαν ἤδη στενότητα ἀριθμοῦ ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, ἐν σχέσει μὲ τὰς συνεχῶς ἀναπτυσσομένας ἐπιβατηγὰς ἀνάγκας τῆς χώρας μας.

Καθίσταται ἐμφανὴς λοιπὸν κατ' ἀρχὴν ἡ ἀνάγκη ἐνισχύσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου δι' ἀριθμοῦ τινὸς καταλλήλων καὶ συγχρονισμένων σκαφῶν, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως καὶ περαιτέρω ἐνίσχυσιν αὐτῆς, ἐπ' ὠφελεία τοῦ τουρισμοῦ μας. Τὸ θέμα ὅμως δὲν εἶναι ἀπλοῦν. Διότι ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιχειρήσις δὲν ἔχει καμμίαν ἀναλογίαν καὶ ὁμοιότητα μὲ τὰς ἄλλας μεταφορικὰς ἐπιχειρήσεις, ὡς τῶν σιδηροδρόμων, αὐτοκινήτων καὶ ἀεροπλάνων. Διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἀκτοπλοίας μας ἀπαιτεῖται πρὸ παντὸς ἄλλου ἡ ἐξεύρεσις τῶν καταλλήλων καὶ πλέον οἰκονομικῶν, ἀπὸ ἀπόψεως ἀποδόσεως, πλοίων, ἢ τοποθετήσις μεγάλων κεφαλαίων διὰ τὴν ἀπόκτησιν αὐτῶν καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ διάθεσις σεβαστοῦ ποσοστοῦ ἐκ τῶν εἰσπράξεων διὰ τὴν κατανάλωσιν καυσίμων καὶ τὴν ἀπόσβεσιν κεφαλαίων. Ἐπίσης ἀπαιτεῖται ἡ κατασκευὴ νέων λιμένων καὶ ὁ συγχρονισμὸς πολλῶν ἐκ τῶν ὑπαρχόντων. Ἐπὶ πλέον, ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιχειρήσις παρουσιάζει πολλὰς καὶ διαφόρους ἰδιοτυπίας ἀφορώσας τοὺς ὄρους τόσον τῆς λειτουργίας αὐτῆς, ὅσον καὶ τῆς ἐξυπηρετήσεως τοῦ κοινοῦ. Ἡ ἀκτοπλοία μας ἀποτελεῖται ἀπὸ πλοῖα ἀνομοιόμορφα κατὰ τὸ πλεῖστον, πολλῶν καὶ διαφόρων τύπων, ἀνήκοντα δὲ εἰς διαφόρους ἀκτοπλοϊκοὺς ἐφοπλιστάς.

Τὸ σπουδαιότερον ὅμως χαρακτηριστικὸν τῆς ἐπιχειρήσεως ταύτης εἶναι ὅτι αὕτη παρουσιάζει ἀξιόλογον κίνησιν ἐν Ἑλλάδι μόνον ὄρισμένους, 3 ἕως 4, μῆνας τοῦ ἔτους, κατὰ τὸ θέρος ἰδίᾳ, ἐνῶ κατὰ τοὺς ὑπολοίπους μῆνας τοῦ ἔτους ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις παρουσιάζεται σημαντικῶς μειωμένη εἰς τὰ πλοῖα μας. Μὲ ἄλλους λόγους ἡ ἀκτοπλοία μας ἔχει ἐποχιακὸν μᾶλλον χαρακτήρα ἀπὸ ἀπόψεως ἐσόδων, ἐνῶ τὰ γενικὰ ἔξοδα συντηρήσεως καὶ κινήσεως αὐτῆς ἐπιβαρύνουν σταθερῶς τὴν ἐπιχειρήσιν καθ' ὅλον τὸ ἔτος. Ἄσχετως ὅμως τῶν ἀνωτέρω, τὰ ἀκτοπλοϊκά μας πλοῖα, μέχρι τοῦδε τουλάχιστον, λόγῳ τοῦ ὅτι ἡ χώρα μας εἶναι μικρὰ καὶ πτωχὴ αἱ δὲ ἀνάγκαι αὐτῆς ταυτοχρόνως πολλαὶ καὶ ποικίλαι, εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ ἱκανοποιοῦν ὄχι μόνον ἀποκλειστικῶς ἐπιβατηγὰς ἀνάγκας, ἀλλὰ συγχρόνως καὶ ἐμπορευματικὰς τοιαύτας, ταχυδρομικὰς καθὼς καὶ στρατιωτικὰς. Ἡ τοιαύτη ὅμως πολλαπλῆ χρησιμοποίησις εἶναι ἔξαιρετικὰ δυσμενῆς συντελεστῆς διὰ τουριστικὰς ἐξελίξεις εἰς τὰς ἐσωτερικὰς θαλασσίας ἡμῶν συγκοινωνίας, καὶ τοῦτο διότι ἡ ἱκανοποίησις τῶν καθημερινῶν ἐμπορευματικῶν καὶ ταχυδρομικῶν ἀναγκῶν, διὰ τῶν αὐτῶν μέσων, ἀποβαίνει μοιραίως εἰς βᾶρος τῶν διὰ τουριστικὸν μόνον λόγους ταξιδευόντων ἐπιβατῶν, ἀφοῦ οὔτε ἀπόλυτος ἀκριβεία δρομολογίων εἶναι δυνατὸν νὰ τηρηθῇ, ὑπὸ τὰς συνθήκας ταύτας, οὔτε πλήρης ἱκανοποίησις τουριστικῶν δρομολογιῶν εἶναι ἐφικτή. Ἄλλος, τέλος, σοβαρὸς συντελεστῆς ὁ ὁποῖος ἐπηρεάζει ἀπολύτως τὰς ἐσωτερικὰς ἡμῶν θαλασσίας συγκοινωνίας εἶναι ἡ ἐμποροοικονομικὴ μορφή ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν μας. Καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ κρίνομεν σκόπιμον νὰ ἀναπτύξωμεν δι' ὀλίγων

τὰς διαφόρους μορφὰς ὄργανώσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τὰς δυναμένας νὰ ἐφαρμοσθῶσιν εἰς τὴν ἀκτοπλοῖαν μας, ἵνα ὑποδείξωμεν κατόπιν ἐν συνεχείᾳ τὸ τί δεόν γενέσθαι, κατὰ τὴν γνώμην μας.

Τὰ κύρια συστήματα ἢ μορφαί, ὑπὸ τὰ ὁποῖα δύναται νὰ ἀσκηθῆ ἡ γενικῶς ἢ ἀκτοπλοϊκῆ ἐπιχείρησις, δύνανται νὰ διακριθῶσιν κεφαλαιωδῶς εἰς τὰς ἑξῆς κατηγορίας :

α) Κρατικοποίησις, ἥτοι κρατικὸν μονοπώλιον τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν.

β) Ἡμικρατικοποίησις, ἥτοι ἐταιρικὴ συμμετοχὴ τοῦ κράτους εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἐπιχείρησιν.

γ) Ἰδιωτικὸν μονοπώλιον, ἥτοι συμβατικὴ ἐκ μέρους τοῦ κράτους ἐκχώρησις εἰς ἰδιώτας, δι' ὠρισμένην χρονικὴν περιόδον, τοῦ δικαιώματος προνομιακῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν ὡς συνόλου ἢ κερωρισμένως κατὰ δρομολογιακὰς γραμμάς.

δ) Προαιρετικὴ ἢ ὑποχρεωτικὴ συνεργασία τῶν διαφόρων ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ κράτους.

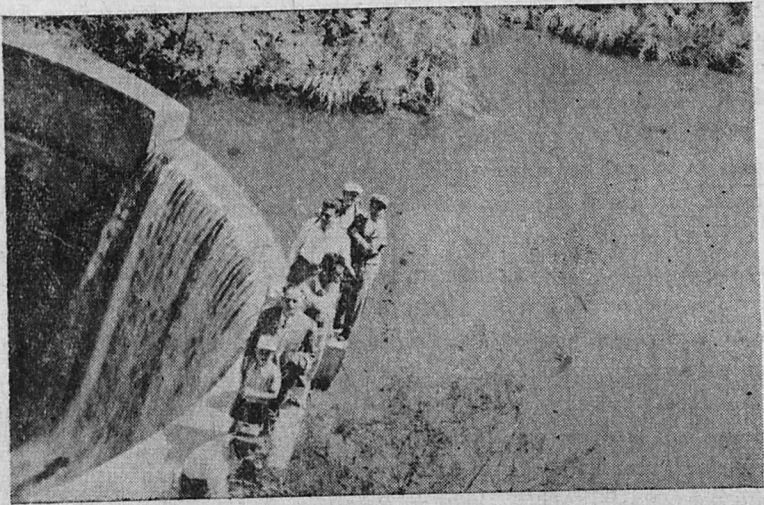
ε) Ἐλευθερία τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος, περιοριζομένη διὰ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, καὶ

στ) Ἀπόλυτος ἐλευθερία ἄνευ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, τοῦ κράτους περιοριζομένου μόνον εἰς τὴν παρακολούθησιν ἀσφαλείας τῶν πλοίων καὶ ἐφαρμογὴν ἀστυνομικῶν διατάξεων μὴ ὑπερφωρτώσεως αὐτῶν.

Κρατικὸν μονοπώλιον εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας ἐφαρμόζεται μόνον εἰς χώρας ἐνθα ἔλλειπει ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία καὶ ὅπου τὰ οἰκονομικὰ τοῦ κράτους ἐπιτρέπουν ἀλύψιν τῶν τυχόν ἔλλειμμάτων ἐκμεταλλεύσεως. Διὰ τὴν χώραν μας ὅμως, ὅπου ἀφ' ἐνὸς ὑπάρχει ἀνεπτυγμένη ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία εἰς τὸν τομέα τοῦτον, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἡ κατάστασις τῶν δημοσίων οἰκονομικῶν μας δὲν ἐπιτρέπει περαιτέρω σοβαρὰς τυχόν ἐπιβαρύνσεις, τὸ σύστημα τοῦτο δεόν νὰ ἀποκλεισθῆ. Διὰ τοὺς ἰδίους λόγους θὰ ἔδει νὰ ἀποκλεισθῆ κατὰ τὴν γνώμην μας, τὸ σύστημα τῆς ἡμικρατικοποιήσεως, τὸ ὁποῖον ἐπὶ πλέον τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων, παρουσιάζει καὶ τὸ μειονέκτημα ὅτι πλείστα ὅσα ζητήματα θὰ ἐδημιουργοῦντο ἐν τῇ πράξει ἐκ τοῦ ποῖος τελικῶς ἐκ τῶν δύο μετόχων τῆς ἐπιχειρήσεως, δηλαδὴ τοῦ κράτους καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος, θὰ ἦτο τελικῶς ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἐπιχείρησιν. Τὸ σύστημα τῆς ἀπολύτου ἐλευθερίας ἐκμεταλλεύσεως, τὸ γνωστὸν ὡς σύστημα τοῦ «ἐλευθεροῦ συναγωνισμοῦ», παρουσιάζει ἀναμφισβητήτως πλεονεκτήματα διὰ τὸ ταξιδεῖον κοινόν, ἀπὸ ἀπόψεως ἐπαρκείας πλοίων καὶ εὐθηνείας ναύλων, πλὴν ὅμως διὰ χώραν ἰδίᾳ πτωχὴν, ὡς ἡ ἰδικὴ μας, ὁ τοιοῦτος συναγωνισμὸς ἀποβαίνει ἐν τέλει καταστρεπτικὸς διὰ τὴν ἰδιωτικὴν οἰκονομίαν, λόγῳ τῆς σπατάλης εἰς κεφάλαια, ἰδιαιτέρως εἰς συνάλλαγμα, εἰς καύσιμα καὶ γενικῶς εἰς προσπάθειαν. Διὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς καὶ τὸ σύστημα τοῦτο θὰ ἔδει νὰ ἀποκλεισθῆ. Τὸ σύστημα ἐξ ἄλλου τῆς ἐλευθερίας ὑπὸ κρατικὸν παρεμβατισμόν, ὅπερ ἰσχύει σήμερον παρ' ἡμῖν, παρουσιάζει ὅλα τὰ προεκτεθέντα μειονεκτήματα τοῦ συστήματος ἀπολύτου ἐλευθερίας, ἐνῶ ἐκ παραλλήλου προστίθενται καὶ τὰ μειονεκτήματα ἐκ μιᾶς κακῶς νοουμένης κρατικῆς παρεμβά-

σεως, ἡ ὁποία χωρὶς νὰ ἐνεργῆ ὑπευθύνως καὶ ἀποτελεσματικῶς, παρεμποδίζει πολλάκις τὰ τυχρὸν πλεονεκτήματα τοῦ συστήματος τῆς ἐλευθέρου ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας Ἀπομένουν λοιπὸν τὰ δύο ἕτερα συστήματα, τοῦ ἰδιωτικοῦ μονοπωλίου καὶ τῆς συνεργασίας τῶν διαφόρων ἀκτοπλοϊκῶν ἐφοπλιστῶν ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Κράτους.

Καθ' ἡμᾶς τὸ ἰδεώδες σύστημα ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν μας θὰ ἦτο τὸ τοῦ ἰδιωτικοῦ μονοπωλίου, διὰ τὸ σύνολον τῶν γραμμῶν ἢ, τουλάχιστον, κωχωρισμένως δι' ἐκάστην ἀκτοπλοϊκὴν γραμμὴν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, βεβαίως, ὅτι ἤθελον ἐπιτευχθῆ διὰ διαγωνισμοῦ ὄροι συμφέροντες καὶ ὅτι θὰ ἐξησφαλίζετο ἡ πιστὴ ἐφαρμογὴ τῶν ἀναλαμβανομέ-



Αἱ ἐπτὰ πηγαὶ τῆς Ρόδου.

Ἀπὸ τὸν φωτογραφικὸν διαγωνισμὸν μεταξὺ τῶν σπουδαστῶν τῆς Σχολῆς. Ἦν ὑποχρεώσεων ἔναντι τοῦ ταξιδεύοντος κοινού. Τὸ τοιοῦτον μονοπώλιον δὲν θὰ ἔπρεπε ὅπωςδήποτε νὰ εἶναι μακροετές, λόγῳ τῶν ὁσημέραι σημειουμένων τεχνικῶν ἐξελίξεων καὶ προόδων, θὰ ἔδει δὲ εἰς τοὺς ὄρους παραχωρήσεως ἑνὸς τοιοῦτου μονοπωλίου νὰ περιληφθοῦν ἀπαραιτήτως καὶ ὑποχρεώσεις τουριστικῆς ἀξιοποιήσεως ὄρισμένων μερῶν τῆς χώρας μας, διὰ τῆς ἐκτελέσεως εἰς αὐτὰ ἔργων, ὡς λ.χ. ξενοδοχείων, κέντρων διασκέδασης κλπ. Ἐὰν ἡ μορφή αὕτη ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως δὲν ἤθελε γίνεαι δεκτὴ ὑπὸ τοῦ κράτους δι' οἰονδήποτε λόγον, ἢ γενομένης δεκτῆς δὲν ἤθελον ἐπιτευχθῆ συμφέροντες ὄροι, δὲν ἀπομένει κατ' ἀνάγκην ἄλλη μορφή, εἰμὴ τῆς συνεργασίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ κράτους, παρὰ τὰς ὑφισταμένας γνωστὰς δυσχερείας συνεννοήσεως τῶν 14 ἐν ἐνεργείᾳ ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων. Ὑπὸ τὸ σύστημα τοῦτο ἕκαστος τῶν μετεχόντων εἰς τὴν κοινοπραξίαν ἐφοπλιστῆς θὰ ἀξιολογῆται, ἀναλόγως τοῦ πλοίου ἢ τῶν πλοίων ἅτινα διαθέτει. Ἡ μορφή αὕτη ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως ἐφηρμοσθῆ ἤδη εἰς τὴν χώραν μας ἀπὸ τοῦ ἔτους 1939 καὶ θὰ ἀπέδιδε, ἐὰν δὲν ἐμεσολάβει ὁ τελευταῖος παγκόσμιος πόλεμος, μὲ τὰς τόσον καταστρεπτικὰς

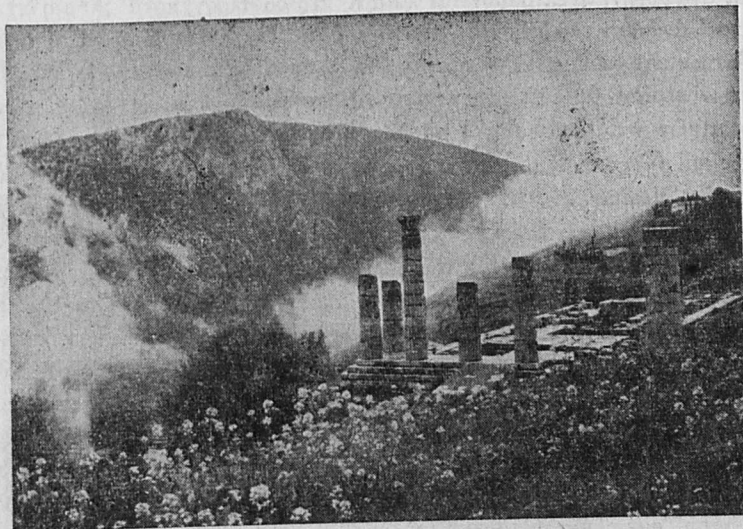
διὰ τὴν χώραν μας καὶ ἰδιαίτερος διὰ τὴν ἀκτοπλοῖαν μας συνεπείας. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ἐνῶ δὲν καταλύεται ἡ ἀξία τοῦ παράγοντος τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας, ἀποκλείονται ἐν τούτοις τὰ δυσάρεστα ἐπακόλουθα ἅτινα ὑφίστανται ὑπὸ τὸ ἀσύδοτον καθεστὼς τοῦ ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ. Ἡ σπατάλη κεφαλαίων καὶ προσπάθειάς ἀποφεύγεται καὶ ἐπιτυγχάνεται ἡ πλέον ὀρθολογικὴ κατανομὴ καὶ δρομολόγησις τῶν πλοίων εἰς τὰς διαφόρους γραμμάς, ἀναλόγως τῶν ὑφισταμένων ἀναγκῶν, ἐπ' ὠφελείᾳ καὶ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τῆς Ἑθνικῆς μας οἰκονομίας. Ὁ κρατικὸς συντελεστὴς ἀφ' ἑτέρου λειτουργεῖ περισσότερον ὑπευθύνως καὶ περιορισμένως, ἐντὸς τοῦ κύκλου τὸν ὁποῖον διαγράφουν εἰς αὐτὸν ἡ φύσις καὶ ἡ σπουδαιότης τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, ἄμεσον ἔχουσῶν σχέσιν μὲ κυρίας καὶ ἐπιτακτικὰς ἀνάγκας τοῦ κράτους καὶ τῆς κοινωνίας. Ὑπὸ τὴν κοινοπραξίαν φρονοῦμεν ὅτι πραγματοποιεῖται κατὰ τὸ δυνατόν ἐπιτυχῆς συνδυασμὸς τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως καὶ τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας, μὲ τὰ καλύτερα δυνατὰ ἀποτελέσματα διὰ τὰς ἔσωτερικὰς θαλασσίας συγκοινωνίας μας.

Μετὰ τὴν γενικὴν αὐτῆν ἀνάλυσιν ἐπὶ τῆς μορφῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας συγκοινωνιῶν καὶ τὰς ἐκτεθείσας ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἀπόψεις μας, ἄς ἐξετάσωμεν τώρα εἰδικώτερον κατὰ ποῖον θετικὸν τρόπον θὰ ἐβελτιοῦντο αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ μας συγκοινωνίαι πρὸς ἀντιμετώπισιν, ἀφ' ἑνὸς τῶν ὑφισταμένων ἐπιβατηγῶν ἀναγκῶν καὶ πρὸς περαιτέρω τουριστικὴν ἀνάπτυξιν αὐτῶν ἀφ' ἑτέρου. Βάσει τῶν ἐν ἀρχῇ τῆς ὁμιλίας μας ἐκτεθέντων στατιστικῶν στοιχείων κατεδείχθη ὅτι, ἐνῶ ἡ ἐπιβατηγὸς μας κίνησις εἶναι σημαντικῶς ἠΐξημένη ἐν συγκρίσει μὲ τὸ προπολεμικὸν ἐπίπεδον καὶ βαίνει ὀλοὲν αὐξοῦσα κατ' ἔτος, ἀντιθέτως ὁ ἀριθμὸς τῶν διατιθεμένων πλοίων εἶναι κατὰ πολὺ μικρότερος τῶν προπολεμικῶς χρησιμοποιουμένων. Εἶναι εὐεξήγητοι λοιπὸν αἱ σημειούμεναι τελευταίως ἀνωμαλῖαι καὶ διαμαρτυρίαι τοῦ κοινοῦ, τοῦ Ἑλληνικοῦ Ὁργανισμοῦ Τουρισμοῦ καὶ τῶν ξένων περιηγητῶν, λόγῳ ἰδίᾳ τῆς ὑπερφορτώσεως τῶν πλοίων καὶ τῆς μὴ ἀπολύτου τηρήσεως τῶν δρομολογίων των.

Ἐνδείκνυται λοιπὸν ἄμεσος καὶ ἐπιτακτικὴ ἡ ἀνάγκη ἐνισχύσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου διὰ 3—4 τουλάχιστον καταλλήλων καὶ συγχρονισμένων σκαφῶν, ταχυπλόων καὶ ἀποδοτικῶν ἀπὸ ἀπόψεως οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως, καὶ περαιτέρω συνεχῆς προσπάθεια βαθμιαίας ἀνανεώσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας ὕλικου ἐκ τῶν πεπαλαιωμένων, ἀσυγχρονίστων καὶ ἀντιοικονομικῶν μονάδων αὐτοῦ. Διὰ νὰ ἐνθαρρυνθῇ ὁμως ὁ ἐφοπλιστικὸς μας παρὰγων εἰς νέας προσκλήσεις πλοίων καὶ ἀνανέωσιν τοῦ ὕλικου, εἶναι ἀπαραίτητον πρὸ παντὸς ἄλλου ὅπως τὸ κράτος χωρὴν ἀποφασιστικῶς καὶ τὸ ταχύτερον εἰς τὴν ὑποδειχθεῖσαν λύσιν τοῦ προεκτεθέντος ζητήματος, δηλ. τοῦ καθορισμοῦ τῆς μορφῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως. Ἐν ἀνάγκῃ, καὶ ἐφ' ὅσον οἱ ἐφοπλισταὶ μας δὲν θὰ κατέληγον εἰς συμφωνίαν διὰ προαιρετικὴν κοινοπραξίαν, ἐνδείκνυται ἡ σύστασις ὑποχρεωτικῆς συνεργασίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐφοπλιστῶν μας ὑπὸ τὴν κρατικὴν αἰγίδα. Εἶναι ἐπίσης ἀπαραίτητος ἡ ἄμεσος κρατικὴ παρέμβασις πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐφοπλιστῶν μας εἰς τὴν ἐξεύρεσιν κεφαλαίων μὲ εὐθνητὸν τόκον ἐπὶ ὑπο-

θήκη τῶν ἀγορασθησομένων πλοίων. Τέλος, ἐνδείκνυται ἀναπροσαρμογή τοῦ ναυολογίου μὲ βάσιν ὄχι τὴν ἀξίαν τῆς χρυσῆς λίρας, ὡς συμβαίνει σήμερον, ἀλλὰ τὴν ἀξίαν τῶν καυσίμων καὶ ὑλικῶν ἐν τῇ διεθνῇ ἀγορᾷ καὶ τοῦ μισθολογίου. Οἱ συντελεσταὶ οὗτοι ἔχουν ἀπομακρυνθῆ σημαντικῶς πρὸς τὰ ἄνα ἀπὸ τὴν βάσιν τῆς χρυσῆς λίρας. Ἐνδείκνυται ἐπίσης παροχὴ πάσης ἄλλης διευκολύνσεως εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ φορτολογικῶν ἀπλοποιήσεων καὶ μειώσεων, εἰς τρόπον ὥστε ἡ ἀκτοπλοικὴ ἐπιχειρήσις νὰ ἐκφεύγῃ ὀριστικῶς τὸν κίνδυνον νὰ εἶναι παθητικὴ καὶ νὰ καταστῇ συμφέρουσα.

Ἐκεῖνο, ὅμως τὸ ὁποῖον ἐκ παραλλήλου μὲ τὰ ἀνωτέρω μέτρα, θὰ συνέβαλλε τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἀπὸ τουριστικῆς πλευρᾶς βελτίωσιν τῶν ἀκτο-



Τὰ εἱρεῖνια τοῦ Μαντείου τῆς Δωδώνης.

πλοικῶν συγκοινωνιῶν μας, θὰ ἦτο ἡ ἐπὶ τῇ βάσει ὀρισμένων κριτηρίων διάκρισις τῶν ἀκτοπλοικῶν σκαφῶν μας εἰς α) τουριστικά, β) ἡμιτουριστικά καὶ γ) μὴ τουριστικά. Ἡ διάκρισις αὕτη θὰ ἐγένετο ἀναλόγως τῶν ἀνέσεων, τῶν μέσων ψυχαγωγίας, τῆς ταχύτητος, τῆς ἡλικίας καὶ τῆς χωρητικότητος ἐκάστου πλοίου. Θὰ εἶχε δὲ πρακτικὰς συνεπειὰς ἡ τοιαύτη διάκρισις διὰ τὴν δρομολόγησιν τῶν ὡς τουριστικῶν ἢ ὡς ἡμιτουριστικῶν χαρακτηριζομένων πλοίων εἰς ὀρισμένας γραμμάς, αἱ ὁποῖαι θὰ ἐχαρακτηρίζοντο ἀντιστοίχως, ἀναλόγως τῆς σπουδαιότητός των, ὡς τουριστικά, ὡς λ.χ. ἡ γραμμὴ τῆς Δωδεκανήσου, τῶν Κυκλάδων, τῆς Κερκύρας, τοῦ Ἡρακλείου Κρήτης κ. ἄ.

Βεβαίως, μία τοιαύτη διάκρισις τῶν πλοίων καὶ τῶν γραμμῶν προϋποθέτει πλήρη ἐπάρκειαν ἀριθμοῦ τῶν ἀκτοπλοικῶν σκαφῶν καὶ οικονομικὰ δεδομένα τῆς ἀκτοπλοικῆς ἐπιχειρήσεως καλύτερα ἀπὸ τὰ ὑπάρχοντα σήμερον. Φρονοῦμεν ὅμως ὅτι τὸ προτεινόμενον μέτρον δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ βαθμιαίως, ἐξελικτικῶς καὶ δοκιμαστικῶς εἰς ὀρισμένον μόνον ἀριθμὸν κατ'

ἀρχὰς πλοίων καὶ γραμμῶν καὶ οὕτω νὰ συμβάλῃ τὰ μέγιστα εἰς τὴν βελτίω-
 σιν τῆς καταστάσεως ἀπὸ τουριστικῆς ἀπόψεως, καθισταμένης δυνατῆς τῆς
 ἐφαρμογῆς μιᾶς πράγματι τουριστικῆς ἀκτοπλοϊκῆς πολιτικῆς ὑπὸ τοῦ κρά-
 τος. Πραγματοποιούμενου τοῦ τοιούτου διαχωρισμοῦ τῶν πλοίων μας εἰς
 τουριστικά καὶ μὴ, θὰ ἔδει νὰ θεσπισθῇ ἐκ παραλλήλου ὑπὸ τοῦ κράτους καὶ
 διαφορικὸν ναυτολόγιον, δηλαδὴ τὸ εἰσιτήριο ἐπιβατῶν θὰ ἔδει νὰ εἶναι
 ἄλλο διὰ τὰ τουριστικά πλοῖα καὶ ἄλλο διὰ τὰ μὴ παντάπασι τουριστικά.
 Εἶναι λογικόν, δίκαιον καὶ ὀρθόν, ὁ ἐπιβάτης τοῦ τουριστικοῦ πλοίου ὁ ἐν-
 διαφερόμενος δι' ἀπόλυτον ἄνεσιν, διὰ ψυχαγωγίαν, δι' ἀπόλυτον ἀκρίβειαν
 δρομολογίων καὶ διὰ ταχεῖαν μετάβασιν καὶ ἐπιστροφὴν, καὶ ὅστις ταξιδεύει μό-
 νον δι' ἀναφυγὴν, νὰ ἐπιβαρύνεται κατὰ τι περισσύτερον, κατὰ 20 ο)ο λ.χ., ἀπὸ
 τὸν κατ' ἀνάγκην ταξιδεύοντα ἐπιβάτην, ὅστις δὲν πολυενδιαφέρεται διὰ πλή-
 ρη ἄνεσιν καὶ ἀπόλυτον ἀκρίβειαν. Ἐπὶ τῶν ὡς τουριστικῶν χαρακτηρι-
 ζομένων πλοίων θὰ ἔδει νὰ ἀποκλεισθῇ παραλαβὴ φορτίων, ἐπὶ δὲ τῶν ἡμι-
 τουριστικῶν νὰ ἀποκλεισθῇ ἡ παραλαβὴ ὀχληρῶν φορτίων, ἥτοι ζῶων κλπ.,
 καθὼς καὶ ἡ ἐξυπηρέτησις ταχυδρομικῶν ἀναγκῶν. Διὰ τῆς τοιαύτης διακρί-
 σεως τῶν πλοίων μας θὰ ἐπετυγχάνετο πλήρης προσαρμογὴ τῶν διαφό-
 ρων ἀναγκῶν καὶ ἀπαιτήσεων πρὸς τὰ διάφορα μέσα. Θὰ παρείχετο δὲ εἰς
 τὸ κοινὸν ἡ εὐχέρεια ἐπιλογῆς τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μέσου, ἀναλόγως τῶν ὑφιστα-
 μένων οἰκονομικῶν δυνατοτήτων καὶ διαθέσεων αὐτοῦ. Σημειωτέον ὅτι καὶ
 αὐτὰ τὰ ὡς τουριστικά χαρακτηριζόμενα μέρη τῆς Ἑλλάδος θὰ ἐξυπηρετοῦνται
 ὄχι μόνον διὰ τῶν τουριστικῶν καὶ ἡμιτουριστικῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ ὑπὸ
 τῶν μὴ τουριστικῶν τοιούτων, καθ' ὄρισμένα χρονικὰ διαστήματα, εἰς τρό-
 πον ὥστε νὰ μὴ παρορῶνται καὶ αἱ ἀπλαῖ ἐπιβατηγαί, ἐμπορευματικά καὶ
 ταχυδρομικαὶ ἀνάγκαι τῆς χώρας. Ἀπὸ ἄλλης ἀπόψεως ἡ τουριστικὴ προσ-
 πάθεια τοῦ Ε.Ο.Τ. καὶ τοῦ κράτους καθὼς καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγον-
 τος, ἐντοπιζομένη εἰς ὄρισμένα μόνον πλοῖα, τὰ τουριστικά, καὶ εἰς ὄρισμέ-
 νας μόνον δρομολογιακὰς γραμμάς, τὰς τουριστίας, θὰ εἶχε μεγαλυτέρας
 πιθανότητας ἐπιτυχίας ἀπὸ τὴν καταβαλλομένην σήμερον προσπάθειαν καθο-
 λικῆς βελτιώσεως τῆς καταστάσεως. Διότι, ὡς ἀνεπτύξαμεν ἄνωτέρω, τὰ ἀκτο-
 πλοϊκά μας πλοῖα, ὡς εἶναι σήμερον διατεθειμένα, ἐξυπηρετοῦν ταυτοχρόνως
 ἐπιβατηγὰς, ἐμπορικὰς καὶ ταχυδρομικὰς ἀνάγκας. Πῶς ὅμως εἶναι δυνατόν
 ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς νὰ ἔχωμεν ἄνεσιν, ἀκρίβειαν δρομολογίων καὶ ταχύ-
 τητα καὶ γενικῶς τουριστικὴν ἐξυπηρέτησιν, ὅταν παρεμβάλλονται τόσον πολ-
 λοὶ ἄλλοι ξένοι καὶ διάφοροι συτελεσταί, μηδεμίαν σχέσιν ἔχοντες μὲ τὴν
 ἀνάγκην ἐξυπηρέτησεως τοῦ διὰ τουριστικοὺς λόγους ταξιδεύοντος κοινοῦ ;
 Μόνον διὰ τοῦ προτεινομένου διαχωρισμοῦ τῶν πλοίων μας καὶ τοῦ χαρα-
 κτηρισμοῦ ὄρισμένων γραμμῶν ὡς τουριστικῶν, θὰ ἦτο δυνατὴ, κατὰ τὴν
 γνώμην μας, ἡ ἐφαρμογὴ καὶ ἡ ἐπιτυχία ἐνὸς πράγματι τουριστικοῦ προ-
 γράμματος, εἰς τὰς ἐσωτερικὰς θαλασσίας συγκοινωνίας μας, καὶ οὕτω μόνον
 θὰ ἐξυπηρετεῖτο ἀποτελεσματικῶς ὁ τουρισμὸς μας εἰς τὸν τομέα τοῦτον.
 Εἶναι τοιαύτη ἡ σοβαρότης τοῦ προτεινομένου μέτρου, ὥστε τὸ Κράτος
 μας, διὰ τὴν ἐνθάρρυνσιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος πρὸς βαθμιαίαν
 ἀπόκτησιν τοιούτων τουριστικῶν σκαφῶν, δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ διστάσῃ, ἐκτὸς

τῶν ἄλλων εὐεργετικῶν μέτρων, ὡς τοῦ διαφορικοῦ ναυτολογίου, τῆς ἀπαλλαγῆς τῶν τοιούτων πλοίων τῆς ὑποχρεώσεως διατηρήσεώς των ἐν κινήσει κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας, νὰ θεσπίσῃ ἐν ἀνάγκῃ κατὰ τὸ πρῶτον στάδιον ἐφαρμογῆς καὶ ἐνθαρρυντικὰς ἐπιχορηγήσεις πρὸς κάλυψιν τυχόν ἔλλειμμάτων. Τὸ κράτος δαπανᾷ σήμερον σημαντικὰ ποσὰ ὑπὸ τύπον ταχυδρομικῶν ἐπιχορηγήσεων διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀγόνων γραμμῶν. Διατί τάχα δὲν θὰ ἔπρεπε ἐκ παραλλήλου νὰ ἐνισχύσῃ τὴν κατὰ τὸν ἴδιον τρόπον ἐξυπηρέτησιν τουριστικῶν γραμμῶν, πρὸς ἀνάπτυξιν οὕτω τοῦ τουρισμοῦ μας, ἀπὸ τὸν ὁποῖον τόσα ἔχει νὰ ὠφεληθῇ ἠθικῶς καὶ ὕλικῶς τὸ κράτος καὶ ἡ οἰκονομία μας ;

Ἐκτὸς ὅμως τῆς καθιερώσεως τῶν τουριστικῶν πλοίων καὶ τουριστικῶν γραμμῶν, διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐξυπηρετῶνται κυρίως οἱ εἰς τὴν χώραν



Λαγκαδάς.

Ἀπὸ τὸν φωτογραφικὸν διαγωνισμὸν μεταξὺ τῶν σπουδαστῶν τῆς Σχολῆς. μας ξένοι καὶ αἱ εὐπορώτεραι τάξεις τοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας μας, τὸ κράτος δὲν πρέπει νὰ ἀγνοήσῃ ἐκ παραλλήλου καὶ τὴν τόνωσιν τοῦ λαϊκοῦ θαλασσιῶν ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ μας. Ἡ σύστασις τῆς προτεινομένης κοινοπραξίας τῶν ἀκτοπλοικῶν μας καὶ ἡ συνεπεία ταύτης πλεόν ὀρθολογικῆς χρησιμοποίησις τῶν πλοίων μας θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ὑπαρξιν διαθεσίμου μικροῦ ἀριθμοῦ σκαφῶν ἐπανδρωμένων, ἀλλ' ὄχι διαρκῶς ἐν κινήσει, τὰ ὁποῖα θὰ ἠδύνατο νὰ χρησιμοποιηθῶν τόσον εἰς ἐκτάκτους περιστάσεις, ὅσον καὶ διὰ τὴν ὁργάνωσιν ἐκδρομῶν καὶ ἐκτάκτων δρομολογίων μὲ λαϊκὰς τιμὰς, πρὸς ἐξυπηρέτησιν ἰδίᾳ τῶν ὑπαλλήλων, ἐργατῶν, φοιτητῶν καὶ ἄλλων κοινωνικῶν ὁμάδων.

Ἀσχέτως τώρα τῶν ἀνωτέρω ὑποδείξεών μας, ὅσον ἀφορᾷ τὴν μορφήν τῆς ἀκτοπλοικῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τὴν διάκρισιν καὶ τὸν διαχωρισμὸν τῶν

πλοίων μας και τῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν, καθὼς και τῆς ὀργανώσεως τοῦ λαϊκοῦ θαλασσοῦ τουρισμοῦ, τὸ κράτος θὰ ἠδύνατο νὰ βελτιώσῃ τὴν ἐπικρατοῦσαν σήμερον κατάστασιν εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν μας, διὰ τῆς λήψεως σειρᾶς ὄλων διοικητικῶν μέτρων, τόσον εἰς τοὺς λιμένας ὅσον και ἐπὶ τῶν πλοίων.

Ἐνα σοβαρώτατον ζήτημα τὸ ὁποῖον δέον νὰ ἀντιμετωπισθῇ εἶναι τὸ τῆς ὑπερφορτώσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας πλοίων, κατὰ τὴν θερινὴν ἰδίαν περίοδον. Ὡς γνωστόν, ἐπὶ ἐκάστου πλοίου εἶναι καθωρισμένοι ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας ὁ ἐπιτρεπόμενος ἀνώτατος ἀριθμὸς ἐπιβατῶν, συνολικῶς και κατὰ θέσεις. Συμβαίνει ὅμως τὸ ἄτοπον νὰ ἐκδίδονται παρὰ τῶν διαφόρων πρακτορειῶν και ὑποπρακτορειῶν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων εἰσιτήρια κατ' ἀριθμὸν περισσότερα τοῦ ὡς ἄνω ἐπιτρεπομένου, αἱ ὑπάρχουσαι κλίνας νὰ διατίθενται δις και τρις και νὰ ἀγνοοῦνται κατὰ σύστημα οἱ στοιχειωδέστεροι ὄροι ἀνέσεως τοῦ κοινοῦ και ἐνίοτε, δυστυχῶς, και αὐτῆς τῆς ἀσφαλείας τοῦ σκάφους. Τὸ κράτος, διὰ νὰ παρεμποδίσῃ τὴν τάσιν αὐτὴν και νὰ προλαμβάνῃ τὰ ἔκτροπα, ἀσκεῖ διὰ τῶν κατὰ τόπους λιμεναρχείων ἔλεγχον καταμετρήσεως τῶν εἰσερχομένων ἐπὶ ἐκάστου πλοίου πρὸ τοῦ ἀπόπλου αὐτοῦ. Τοῦτο ὅμως ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν πρόκλησιν πλείστων ὅσον ἐπεισοδίων και ἀνωμαλιῶν πρὸ τοῦ ἀπόπλου και συνηθέστατα ἐπιβάται κεκτημένοι, καλῇ τῇ πίστει, εἰσιτήρια, μένουσιν ἐκτὸς τοῦ πλοίου και ματαιοῦν κατὰ τὴν τελευταίαν στιγμὴν τὸ ταξιδιὸν των, παρεμποδιζόμενοι παρὰ τῶν λιμενικῶν ὀργάνων ἐπὶ τῇ δικαιολογίᾳ ὅτι ὁ συνολικὸς ἀριθμὸς τοῦ πλοίου συνεπληρώθη. Ἡ κατάστασις αὕτη, ἥμιστα κολακευτικὴ διὰ τὴν τουριστικὴν ἐξέλιξιν εἰς τὰς θαλασσίας ἡμῶν συγκοινωνίας, δέον νὰ ἐκλείψῃ ὀριστικῶς, και ὁ μόνος τρόπος ριζικῆς θεραπείας τοῦ κακοῦ εἶναι ἐὰν ὁ ἐκτεθεις κατασταλτικὸς ἔλεγχος τοῦ κράτους ἀντικατασταθῇ ὑπὸ προληπτικοῦ τοιοῦτου κατὰ τὴν ἔκδοσιν τῶν εἰσιτηρίων. Ὁ ἔλεγχος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων, διὰ τοὺς ἐκ Πειραιῶς τουλάχιστον ἀναχωροῦντας, εἶναι εὐχερέστατον πρακτικῶς νὰ καθιερωθῇ προληπτικῶς, κατὰ τὴν ἔκδοσιν εἰσιτηρίων, διὰ συστήματος ἐγκαίρου, πρὸ μηνὸς τουλάχιστον, σφραγίσεως και ἀριθμῆσεως παρὰ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς ἐκάστου εἰσιτηρίου, δι' ἐκάστον πλοῖον και ἐκάστον ταξιδιον, μέχρι τοῦ ἐπιτρεπομένου μεγίστου ἀριθμοῦ ἀσφαλείας συνολικῶς και κατὰ θέσεις. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἡ ἀρίθμησις τῶν ἐπιβατῶν θὰ ἐγίνετο αὐτομάτως, τῶν λιμενικῶν ὀργάνων περιοριζομένων νὰ ἐξετάζουσιν ἀπλῶς και μόνον ἐὰν οἱ εἰσερχόμενοι εἰς τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένοι δι' εἰσιτηρίων δεόντως ἠριθμημένων και ἐσφραγισμένων. Οὕτω θὰ ἀπεκλείετο ἡ ὑπερφόρτωσις, καθὼς και ἡ διπλῆ και τριπλῆ διάθεσις τῶν κλινῶν, ἡ ἐπιβίβασις θὰ ἐγίνετο ταχύτερον και θὰ προελαμβάνοντο πλείσται ὅσαι ἀνωμαλῖαι λαμβάνουσαι χώραν σήμερον. Τὸ ἴδιον σύστημα θὰ ἔδει νὰ ἐφαρμοσθῇ και δι' ἄλλους λιμένας, τέρματα και ἀφετηρίας γραμμῶν, ἐνθα παρουσιάζεται σημαντικὴ ἐπιβατικὴ κίνησις. Διὰ τοὺς ἐνδιαμέσους τέλους λιμένας θὰ ἔδει νὰ θεσπισθῇ, κατ' ἀνάγκην, τὸ σύστημα δελτίου προτεραιότητος ἐκδιδομένου παρὰ τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς ἐπὶ τῇ προσαγωγῇ τοῦ εἰσιτηρίου τοῦ ταξιδεύοντος, μὲ ἔγκαιρον συνεννόησιν τοῦ πλοιάρχου μετὰ τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ, ὃν δύναται.

ἀναλόγως τῶν ἐπιβαινόντων καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ ἐπιτρεπομένου ὄριου, νὰ παραλάβῃ τὸ πλοῖον ἐκ τοῦ ἐνδιαμέσου λιμένος. Πρὸς τοῦτο θὰ ἦτο λίαν σκόπιμος ἡ ἐπανεγκατάστασις ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν προπολεμικῶς αὐτομάτως λειτουργούντων τηλεφώνων, μὲ ἐπέκτασιν ἐγκαταστάσεως αὐτῶν εἰς τὰ κυριώτερα λιμεναρχεῖα τοῦ Κράτους.

Ἐτερον γενικὸν μέτρον βελτιώσεως τῆς σημερινῆς καταστάσεως καὶ ἐν ὄψει τῆς προσεχοῦς θερινῆς περιόδου καὶ τῆς προβλεπομένης κατ' αὐτὴν ἔτι πλεόν ἀναπτύξεως τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως, εἶναι ἡ ἐκ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων δρομολόγησις ἐκ Πειραιῶς ἕνὸς ἕως δύο, πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοπι-



Ὠραία χωρική μετὴν τοπικὴν τῆς ἐνδομασίαν.

κῶν συγκοινωνιῶν μὲ λιμένας κόμβους, παρουσιάζοντας σημαντικὴν κίνησιν, ὡς τῆς Μυκόνου κ.λ.π. Ἐν συνεχείᾳ, ἰδιαίτερα προσοχὴ νὰ δοθῇ εἰς τὴν διαρκῆ παρακολούθησιν τῶν ἀκτοπλοικῶν μας πλοίων ἀπὸ ἀπόψεως τάξεως, καθαριότητος καὶ εὐπρεπείας, διὰ τῆς πλεόν συστηματικῆς ὁργανώσεως τῶν τουριστικῶν Ἐπιθεωρήσεων ἀπὸ λιμενικοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ ἰατροὺς τῆς τουριστικῆς ἀστυνομίας. Αἱ τουριστικαὶ αὗται ἐπιθεωρήσεις εἶχον ἄριστα ἀποτελέσματα κατὰ τὴν προπολεμικὴν περίοδον. Ἐπίσης ἐνδείκνυται ἡ ἐπὶ ἐκάστου πλοίου τοποθέτησις κυτίων παραπόνων τοῦ κοινοῦ, ἐλεγχομένων παρὰ τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς, ἐντὸς τῶν ὁποίων νὰ δύναται κάθε ἐπιβάτης νὰ ρίπτῃ ἐγγράφως τὰς παρατηρήσεις καὶ παραπόνά του χωρὶς νὰ ὑποχρεοῦται νὰ καταφεύγῃ εἰς τὰς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας. Τὸ προσωπικόν, ἐξ ἄλλου, τῶν

πλοίων, και ιδιαίτερος οι θαλαμηπόλοι, δέον να τύχουν ιδιαίτερας παρακολούθησως υπό των αρμοδίων υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και του Τουρισμού, προς περαιτέρω ανάπτυξιν της τουριστικής αυτών συνειδήσεως και ποιοτικήν βελτίωσιν. Τέλος, ανάλογα μέτρα τάξεως να ληφθούσιν εις τους λιμένας δια της απαραίτητου καθιερώσεως διπλών κλιμάκων επικοινωνίας μετά του πλοίου, τής μιᾶς διατιθεμένης δια την ἄνοδον και τής ἄλλης δια την κάθοδον τῶν ἐπιβατῶν Ἡ δια τῶν μεγαφώνων ἐπίσης ἐξαγγελία τῆς ὥρας ἀναχωρήσεως τῶν πλοίων και πάσης ἄλλης χρῆσιμου ἀγγελίας πρὸς τὸ κοινὸν ἔχει ἀποδειχθῆ λίαν ἐξυπηρετικὴ και συντελεστικὴ τῆς ἐπιβαλλομένης τάξεως και εὐπρεπειος, ὥστε να ἐνδείκνυται ἡ εὐρεῖα χρησιμοποίησις αὐτῶν εις τοὺς λιμένας.

Κυρταί και Κύριοι, πλεῖστα ὅσα θὰ ἠδύναντο ἀκόμη να ὑποδειχθούσιν δια τὴν βελτίωσιν τῆς σήμερον ὑφισταμένης καταστάσεως εις τὰς ἀκτοπλοϊκάς μας συγκοινωνίας και εις τοὺς λιμένας. Φοβοῦμαι ὅμως ὅτι ἀρκετὰ ἤδη σὰς ἐκούρασα με τὴν ἀνάπτυξιν τῶν σπουδαιοτέρων, κατὰ τὴν γνώμην μου, σημείων και ἐξ ἄλλου ὁ χρόνος δὲν μᾶς ἐπιτρέπει να ἐπεκταθῶμεν και εις ἄλλα σημεῖα. Ἀσφαλῶς δὲν δυνάμεθα να εἰπώμεν ὅτι θέμα σοβαρὸν, ὡς τῶν «θαλασσίων τουριστικῶν μεταφορῶν», ἀνελύθη ὑφ' ὅλας αὐτοῦ τὰς ἀποψεις. Ἐλπίζομεν ὅμως ὅτι αἱ ὑποδείξεις μας, προερχόμεναι ἐκ τῆς πείρας και παρακολουθήσεως τοῦ ζητήματος, παρέχουν ποιάν τινα συμβολὴν εις τὴν ἐπίλυσιν τοῦ θέματος. Δια τὴν πραγματοποιήσιν τῶν ὑποδείξεών μας θὰ ἀπαιτηθῆ, πάντως, ἡ συμπαράστασις και ἡ βοήθεια παντὸς ἐνδιαφερομένου δια τὸν τουρισμὸν τῆς χώρας μας. Αἱ διαπιστώσεις και ὑποδείξεις δὲν ἀρκοῦν, ὅταν εἶναι γνωστὸν ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ γενικῶς πάσης προόδου συναντᾷ δυσχερείας και ἀντιδράσεις. Ἐλπίζομεν ὅτι με τὴν βοήθειαν τοῦ Ἑλληνικοῦ Ὁργανισμοῦ Τουρισμοῦ και τῶνσχόντων τὴν πρωτοβουλίαν ὀργανώσεως τῆς σειρᾶς αὐτῆς τουριστικῶν ὁμιλιῶν, οἱ ὅποιοι εἶναι ἄξιοι συγχαρητηρίων δια τὴν εὐγενῆ αὐτὴν πρωτοβουλίαν, θὰ ἴδωμεν πραγματοποιούμενα τὰ ἐπιβαλλόμενα τουριστικὰ μέτρα ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ μας. Μὴ λησμονῶμεν δὲ ὅτι ὁ τουρισμὸς τῆς χώρας μας, ἀπὸ τὸν ὁποῖον τόσον ἔχει να ὠφελῆθῆ αὕτη, ἐξαορτᾶται τὰ μέγιστα ἐκ τῆς βελτιώσεως τῶν θαλασσίων ἡμῶν συγκοινωνιῶν.