ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΗΜΟΣΙΑΝ ΣΥΖΗΤΗΣΙΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΝ ΣΧΟΛΗΝ

ΤΟ ΦΕΡΡΥ-ΜΠΩΤ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΗ ΕΙΣ ΠΑΤΡΑΣ

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ κ. Α. ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΥ

ΣΥΝΕΧΕΙΑ
ΕΚ ΤΗΣ 1ης ΣΕΛΙΔΟΣ

λου ὅτι δὲν ὑπάρχει διάκρισις τοῦ πορθμείου ἀπὸ ἄλλο μέσον συγκοινωνίας καὶ συνεπῶς ὅτι, ὡς τοιοῦτον μέσον συγκοινωνίας τὸ πορθμεῖον δύναται νὰ ἐκτελῇ καὶ διαδρομὴν πολὺ μεγαλυτέραν. Τοῦτο ἄλλωστε δὲν εἶναι ἀσύνηθες εἰς ἄλλας χώρας, Σουηδίαν, Σαρδηνίαν, Στενὸ Καλαὶ κλπ. Ἐφόσον πάντως καὶ οἱ πρεσβεύοντες ὅτι δὲν νοεῖται σύνδεσις διὰ φέρρυ—μπὼτ ἐπὶ μεγάλων ἀποστάσεων κάμνουσι τὴν ὑποχώρησιν καὶ δέχονται ὅτι δύναται ἡ διάρκεια τῶν δύο ὡρῶν νὰ γίνῃ ὀκτώ, τὸ ἐπιχείρημα πλέον τῆς ἀποστάσεως παύει νὰ εἶναι ἀξιόλογον. Οὐδόλως, συνεπῶς, ἀναιροῦνται τὰ τόσα πλεονεκτήματα τῆς συνδέσεως μὲ Πρίντεζι—Πατρῶν ἐκ τῆς διαφορᾶς ἀποστάσεως. Τοιαύτη ἀπὸ Πρίντεζι—Κέρκυρα—Ἠγουμενίτσα ὑπολογίζεται 168 μίλια, ἐνῷ διὰ Πάτρας 235 μίλια. Ἐὰν λάβῃ ὑπ' ὄψει τις ὅτι θὰ γίνῃ ἐν Κερκύρᾳ ἐκφόρτωσις καὶ φόρτωσις εἰς ἄλλο φέρρυ—μπώτ, ἐνῷ ἡ διαφορὰ χρόνου διαδρομῆς κατὰ 3—4 ὥρας μειοῦται ἢ ἐξουδετεροῦται, προστίθενται ὁπωσδήποτε αἱ ταλαιπωρίαι τῆς χρησιμοποιήσεως 2ου φέρρυ—μπώτ. Ἐκτὸς τούτου ὁ τουρίστας εἴτε φθάσῃ εἰς Κέρκυραν ἢ Ἠγουμενίτσαν τὴν 3 1)2 ἢ 4 μ.μ. εἴτε φθάσῃ τὴν 7 ἢ 8 μ.μ. δὲν πρόκειται νὰ χρησιμοποιήσῃ πλέον τὸν ὑπόλοιπον χρόνον του διὰ τουριστικὴν κίνησιν ἀλλὰ μόνον δι' ἀνάπαυσιν. Ἐκ τῆς διημερεύσεως τέλος τοῦ τουρίστα ἐντὸς πλοίου, ἔχοντος κέντρα ψυχαγωγίας καὶ πισίνας ἔτι διὰ λουτρὸν καὶ πρὸς ἡλιοθεραπείαν πρᾶγμα δυνατόν, εἰς δροσερὸν περιβάλλον, δὲν θὰ ταλαιπωρηθῇ οὔτος, παραμένων ἐπὶ 3—4 ὥρας ἐπὶ πλέον τῶν 7 1)2 — 8 ὡρῶν, τὰς ὁποίας θὰ χρειασθῇ διὰ τὴν προσέγγισιν τοῦ φέρρυ—μπὼτ εἰς Κέρκυραν καὶ Ἠγουμενίτσαν. Ποία ἡ διαφορὰ προκύπτει ἐκ τῶν ἀποστάσεων, αἵτινες 150 διὰ Κέρκυραν, 168 δι' Ἠγουμενίτσαν καὶ 235 διὰ Πάτρας, μὲ προσθήκην ὅμως τοῦ ἀπαιτουμένου χρόνου διὰ τὴν ἀλλαγὴν φέρρυ—μπὼτ ἀσχέτως τῶν ἐκ ταύτης ταλαιπωριῶν. Ὡς πρὸς τὴν ἀπόστασιν τὸ παράδειγμα μᾶς τὸ δίδουν οἱ Ἰταλοί, οἵτινες δὲν ἀπέβλεψαν εἰς συντομίαν ἀλλὰ ἐκεῖ ὅπου εἶναι δυνατὴ καλυτέρα ἐξυπηρέτησις τουριστῶν, δι' ὃ τὸ Βρινδήσιον ὥρισαν ὡς λιμένα προσβάσεως φέρρυ—μπώτ.

Β. Συμφώνως πρὸς τὰς ἀπόψεις ταύτας, ἐν γνώσει δὲ ὅλων τῶν ἀπαιτουμένων προϋποθέσεων καὶ τῶν ὑπαρχόντων στοιχείων, αἱ μᾶλλον ἁρμόδιαι καὶ δυνάμεναι νὰ ἔχωσιν ἐξ ὅλων τῶν στοιχείων ἔγκυρον γνώμην Κρατικαὶ Ὑπηρεσίαι ἔχουσι ταχθῆ ὑπὲρ τῆς ὑφ' ἡμῶν ὑποστηριζομένης λύσεως. Τοιαῦται εἶναι ὁ ΕΟΤ καὶ τὸ εἰδικὸν Συμβούλιον Τουρισμοῦ. Ὁ Πρόεδρος τοῦ ΕΟΤ ἀξιότιμος κ. Ἀγαθοκλῆς, καθ' ἃ πρὸ καιροῦ ἀνεγνώσαμεν εἰς τὸν Ταχυδρόμον, ὅστις δι' εἰδικοῦ συντάκτου ἐξήτασε τὸ ζήτημα καὶ ἔλαβε συνεντεύξεις ἀπὸ τοὺς ἁρμοδίους, εἶχε, πιστεύομεν δὲ ὅτι καὶ ἤδη δὲν μετέβαλε γνώμην, κηρυχθῆ ὑπὲρ τοῦ δρομολογίου Πρίντεζι—Πατρῶν, ἐκθέσας τὴν ἄποψίν του ταύτην καὶ πρό τινων μηνῶν καὶ ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ Ταχυδρόμου τὴν 15)5)55, ὅσον καὶ κατὰ τὴν μεγάλην συγκέντρωσιν τῶν εἰδικῶν εἰς τὸ Πολυτεχνεῖον κατὰ Δεκέμβριον 1955. Ὑπεστήριξεν μάλιστα ὁ κ. Ἀγαθοκλῆς ὅτι τὴν καθιέρωσιν τῆς ὀρθότητος τῶν ἀπόψεών του ἐπεκύρωσεν ὁμόφωνος πρότασις τῆς ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ΟΗΕ συνελθούσης εἰς Γενεύην διασκέψεως τῶν ἐμπειρογνωμόνων Ἑλλάδος, Γιουγκοσλαβίας, Ἰταλίας καὶ Τουρκίας ὅπως ἡ περιφερειακὴ ὁδικὴ ἀρτηρία ἐξυπηρετήσεως τῶν 4 χωρῶν δημιουργηθῇ διὰ συνδέσεως Πρίντεζι—Πατρῶν μὲ φέρρυ—μπώτ. Παρ' ὅλα ταῦτα πρὸ 10ημέρου περίπου εἴδομεν ἑτέραν συνέντευξιν τοῦ κ. Ἀγαθοκλῆ πρὸς συντάκτην τοῦ Ταχυδρόμου, ἐρευνῶντος τὸ ζήτημα τουριστικῆς ἀξιοποιήσεως τῆς Μακεδονίας, καθ' ἣν συνέντευξιν, «ἐπειδὴ δὲν προβλέπεται προσεχῶς ἡ κατασκευὴ αὐτοκινητοδρόμου ἐκ μέρους Γιουγκοσλαβίας, ἐπεταχύνθη ἡ ὀργάνωσις προσπελάσεως τῶν ξένων εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν διὰ φέρρυ—μπώτ καὶ ὅτι εἰς ἐκ τῶν λόγων ποὺ συνέτειναν εἰς τὸ νὰ προκριθῇ, (ἀσφαλῶς ὄχι ὑπὸ τούτου ἀλλὰ ὑπ' ἄλλων), ὡς σημεῖον ζεύξεως ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ ἐδάφους ἡ Ἠγουμενίτσα εἶναι νὰ διευκολυνθῇ ἡ διοχέτευσις μεγάλου μέρους τουριστῶν εἰς Βόρειον Ἑλλάδα καὶ πρὸς τοῦτο θὰ χρειασθῇ ἡ ἡρωϊκὴ ἀντιμετώπισις τῆς ἀνακατασκευῆς τῆς ὁδοῦ Ἠγουμενίτσης—Ἰωαννίνων— Τρικάλων —Λαρίσης—Θεσ)νίκης». Δηλαδὴ καθαρῶς σκοπιμότης ἐξυπηρετήσεως τοπικῶν συμφερόντων καὶ ὄχι τοῦ συνόλου δηλ. τοῦ Τουρισμοῦ, ὅστις ἐξυπηρετεῖ τὸ σύνολον τῶν Ἑλλήνων, τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν.

Γ. Ἀντιθέτως πρὸς ταῦτα ἡ γραμμὴ Πρίντεζι — Κερκύρας — Ἠγουμενίτσης παρουσιάζει τὰ ἑξῆς μειονεκτήματα :

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

β) Τὰ ἀξιοθέατα καὶ ἐνδιαφέροντα τουριστικῶς μέρη κατὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ Ἠγουμενίτσης εἶναι ἐλάχιστα καὶ οὕτω ὁ πολύτιμος χρόνος θὰ ἐξαντληθῇ διὰ τὸν τουρίσταν πιθανώτατα, ὥστε νὰ μείνῃ μὲ τὴν ἐντύπωσιν μόνον τούτων καὶ νὰ μὴ προλάβῃ ἢ νὰ μὴ θελήσῃ πλέον, κατόπιν τῶν ταλαιπωριῶν, νὰ ἐπισκεφθῇ τὰ ἀξιόλογα μνημεῖα τῆς ἀρχαιότητος, τὰ ὁποῖα 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 τοὺς ἐνδιαφέρουσι τὰ μνημεῖα, ἀλλὰ κυρίως ἀποβλέπουσιν εἰς τὸν ἑλληνικὸν ἀέρα, ἥλιον καὶ κλίμα καὶ εἰς τὰς διασκεδάσεις δὲν ἀνταποκρίνεται εἰς τὰ πράγματα. Σπανίως θὰ εὑρεθῇ τουρίστας, ὅστις, ἐὰν τῷ δοθῇ ἡ εὐκαιρία καὶ παρασχεθῇ ἄνεσις δι' ἐπίσκεψιν τῶν ἀρχαιολογικῶν μνημείων, δὲν θὰ πράξῃ τοῦτο. Ἐλάχιστοι εἶναι οἱ ἀποβλέποντες ἁπλῶς εἰς ἐκδρομήν, 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 σνομπισμὸ θὰ θεωροῦσαν ὑποχρέωσιν ν' ἀναφέρωσι τὴν ἐπίσκεψίν των. γ) Διὰ τῆς γραμμῆς Ἠγουμενίτσης ὑπάρχει φόβος μέγας μέρος τῶν Τουριστῶν διὰ τῆς Θεσ)νίκης νὰ τραπῇ εἰς Κων)πολιν καὶ οὕτω νὰ μὴ ἐπισκεφθῇ τὰ μνημεῖα τῆς ἀρχαιότητος, νὰ βοηθῶμεν δὲ μόνον τὸν Τουρισμὸν τῆς Τουρκίας καὶ Μ. Ἀνατολῆς. δ) Δὲν δύναται νὰ ἀμφισβητηθῇ οὔτε ἐπιτρέπεται νὰ παροραθῇ ἡ παντελὴς ἀνεπάρκεια ξενοδοχείων διὰ τοὺς διὰ τοῦ Φέρρυ—Μπὼτ ἐξυπηρετηθησομένους τουρίστας, ἔστω καὶ ἐὰν κατασκευασθῶσι τὰ ὑπὸ τῆς διακηρύξεως διὰ 240 κλίνας προβλεπόμενα τρία ξενοδοχεῖα (ἤτοι ἀνὰ ἓν ἐν Κερκύρᾳ — Ἠγουμενίτσῃ καὶ Ἰωαννίνοις), ἐφόσον προβλέπεται μεταφορὰ 800—1000 τουριστῶν διὰ τῆς αὐτῆς διακηρύξεως ἀφ' οὗ εἶναι γνωστὸν ὅτι καὶ ἤδη κατὰ τοὺς μῆνας τῆς ἀνοίξεως καὶ τοῦ θέρους παρατηρεῖται ἐν Κερκύρᾳ, λόγῳ τῆς μεγάλης τουριστικῆς κινήσεώς της, ἔλλειψις ξενοδοχείων. Πῶς θὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ συρροὴ πολλαπλασίων τουριστῶν ; Ποῦ θὰ διανυκτερεύσαυν ; Εἰς τὸ ὕπαιθρον ἢ ἐντὸς τῶν αὐτοκινήτων, ἀφ' οὗ ταῦτα τοὺς εἶναι ἄχρηστα διὰ μετάβασιν ἀλλαχοῦ πρὸς ἀνεύρεσιν ξενοδοχείου εἰς ἄλλην πόλιν ; ε) Ἡ λύσις Πρίντεζι—Κερκύρας — Ἠγουμενίτσης ἔχει ἄλλο σπουδαῖον μειονέκτημα, τὴν χρησιμοποίησιν δύο Φέρρυ—Μπώτ, μὲ ἀπώλειαν χρόνου φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως καὶ προσθήκην ἐνοχλήσεων καὶ ταλαιπωριῶν.

στ) Ὁ ἀποβιβαζόμενος εἰς Ἠγουμενίτσαν καὶ τρεπόμενος πρὸς τὴν κατεύθυσιν Θεσ)νίκης θ' ἀναγκασθῇ νὰ διανυκτερεύῃ καὶ νὰ παραμένῃ εἰς πόλεις ἄνευ τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος, μὲ σύντροφον τὴν πλῆξιν καὶ ἀποτέλεσμα τὴν ἀπογοήτευσιν. Ὑπὸ τὰς σημερινάς, ἔστω καὶ βελτιουμένας πως, συγκοινωνιακὰς συνθήκας, ἀδιαφόρους διαδρομὰς κάμνων, διὰ δρόμων τῆς κακῆς ὥρας, θὰ ταλαιπωρῆται ὁ τουρίστας καὶ θὰ σκέπτεται πλέον τὴν σύντομον ἐπιστροφήν, ἵνα ἀποτελέσῃ πλέον εἰς τὸν τόπον του ζῶσαν δυσφήμησιν τῆς χώρας μας.

Δ. Διὰ τοῦτο, προκειμένου νὰ γίνῃ ἀτελὴς ἢ καὶ ἡμιτελὴς ἐξυπηρέτησις τῶν τουριστῶν, ὡς προτείνεται, προτιμότερον θὰ εἶναι διὰ τὴν πατρίδα μας νὰ μὴ γίνῃ τίποτε. Διὰ τῆς λύσεως Πατρῶν, ἐνῷ προάγεται ὁ Ἑλληνικὸς Τουρισμὸς δὲν ἀποκλείεται σὺν τῷ χρόνῳ, αὐξανομένης τῆς διακινήσεως τουριστῶν, ὅταν αἱ ἄνω προϋποθέσεις (λιμενικαὶ ἐγκαταστάσεις, ὁδοί, ξενοδοχεῖα) πληρωθῶσι, νὰ προστεθῇ ἕτερον Φέρρυ—Μπὼτ διὰ Κέρκυραν καὶ Ἠγουμενίτσαν.

Ε. Μεθ' ὅλα ταῦτα, τὰ ὁποῖα νομίζομεν ἐπαρκῆ διὰ νὰ προκριθῇ ἡ 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 ἀφοῦ οἱ ἴδιοι οἱ ἀντιφρονοῦντες δὲν ἀπορρίπτουσι τὴν ἰδέαν ἀντικαταστάσεως διὰ πλοίων εἰδικῶς κατασκευασμένων τῶν Φέρρυ—Μπὼτ δι' ἐκτέλεσιν συγκοινωνίας. β) Οὐδόλως μεταβάλλει τ' ἄνω, ἂν ἡ ἀναπτυσσομένη ταχύτης δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ φθάσῃ 20 μίλια τὴν ὥραν ἀλλὰ τὰ 18, ἀσχέτως ὅτι καὶ οἱ συντάξαντες τὴν διακήρυξιν καὶ ἄλλοι εἰδικοὶ θεωροῦσι δυνατὴν τοσαύτην ταχύτητα. γ) Ἡ πρόνοια ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐντυπωσιάζει ἐκ πρώτης ὄψεως, χωρὶς νὰ ἔχῃ βάσιν, δεδομένου ὅτι τὸ πιθανώτερον εἶναι οἱ ἴδιοι διὰ κοινοπραξίας ν' ἀναλάβωσι τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ Φέρρυ—Μπώτ. Ἄλλωστε διὰ τοῦ Φέρρυ—Μπώτ δὲν πρόκειται νὰ ἐξυπηρετηθῇ πελατεία τῶν ἀτμοπλοίων τούτων, τὰ ὁποῖα ἀντιθέτως διὰ τῆς δημιουργουμένης κινήσεως θ' αὐξήσωσι καὶ τὴν ἰδικήν των. δ) Ἡ μείζων δαπάνη μεταφορᾶς καὶ εἰσιτηρίου διὰ Πάτρας ἰσοφαρίζεταιμὲ τὴν μείζονα δαπάνην διὰ καύσιμα καὶ φθορὰς τοῦ αὐτοκινήτου διὰ διαδρομὴν μεγαλυτέραν δι' ὁδῶν ὄχι καλῶν, ἀσχέτως ὅτι θὰ ἔχῃ κέρδος ὁ τουρίστας τὸ ὅτι ἀπέφυγε ταλαιπωρίας.

ΣΤ. Καὶ ἐρχόμεθα εἰς τὴν διακήρυξιν. α) Προφανὴς ὁ 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 ν' ἀποκλείεται ἡ προσέγγισις εἰς Πάτρας.

Διὰ νὰ μὴ παρουσιασθῇ ὡμὸς ὁ τοιοῦτος ἀποκλεισμός, ἐγένετο ἡ διακήρυξις κατὰ τρόπον ὥστε ν' ἀποκλείεται ἡ λύσις Πατρῶν. Πρόκειται καθ' ἡμᾶς περὶ ἐμπαιγμοῦ καὶ παγίδος εἰς βάρος τῆς ἀπόψεώς μας. β) Ἐπειδὴ κατανοεῖται ὅτι, ἄνευ λιμενικῶν ἔργων, κατασκευῆς ὁδῶν καὶ ξενοδοχείων, δὲν πρέπει νὰ προτιμηθῶσιν ἡ Κέρκυρα καὶ ἡ Ἠγουμενίτσα, ὡρίσθη ἐν τῇ διακηρύξει ὅτι προβλέπονται καὶ τοιαῦτα ἔργα ἐκεῖ. Σημειωτέον ὅτι ἀναφέρεται ἐν ταύτῃ περὶ ὁδοποιΐας διὰ σύνδεσιν 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 ὁδικὸν δίκτυον. γ) Καὶ ἐνῷ ἐκ πρώτης ὄψεως ἡ πρόβλεψις διὰ τοιαῦτα ἔργα ἐμφανίζει πρόνοιαν, ἔστω καὶ ἀνεπαρκῆ, δι' ἐξυπηρέτησιν τῶν τουριστῶν καὶ ἐπιβάρυνσιν ἐκείνου, ὅστις θὰ προκρίνῃ ν' ἀναλάβῃ τὴν συγκοινωνίαν διὰ Φέρρυ—Μπὼτ μέχρι Κερκύρας — Ἠγουμενίτσης, περαιτέρω ἀναλαμβάνει τὸ Δημόσιον ὑποχρέωσιν ὅπως ἐντὸς εὐλόγου 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 Φέρρυ—Μπώτ, χωρὶς ἄλλο βάρος, ἤτοι μειονεκτεῖ πλέον ἡ λύσις Πατρῶν. Ἐρωτᾶται ὅμως : Ποῖα πρόσθετα ἀνταλλάγματα θὰ ἔχῃ διὰ τὰ ἔργα ταῦτα ; Καὶ τί συμφέρον θὰ ἔχῃ ὁ ἀνάδοχος νὰ τ' ἀναλάβῃ ἀφ' οὗ οὕτως ἢ ἄλλως θὰ τὰ κατασκευάσῃ τὸ Δημόσιον ; δ) Κυρίως ὅμως δέλεαρ διὰ τὸν ἀνάδοχον, ἀποφασιστικὸν καὶ ἀναταγώνιστον, εἶναι ἡ ἀποκλειστικὴ ἐκμετάλλευσις Καζίνο ἐν Κερκύρᾳ μεθ' ὅλων τῶν παρεπομένων ἐγκαταστάσεων ψυχαγωγίας (ἑστιατορίου, κέντρου διασκεδάσεως, κινηματογράφου, πλὰζ τουριστικῆς κλπ). Μόνον τοῦτο ἀρκεῖ τὸν ἐπιχειρηματίαν, μὴ ἐνδιαφερόμενον πλέον διὰ τὴν ὑπόλοιπον Ἑλλάδα, ἀρκούμενον εἰς συγκέντρωσιν τῆς πελατείας ἐν τῷ Καζίνῳ. Ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας θὰ ἦτο μωρὸς ὁ ἐπιχειρηματίας, ὅστις θὰ προέκρινε τὴν λύσιν τῶν Πατρῶν. Κυρίαι 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 θὰ ἀναιρέσῃ ὅλα τ' ἄλλα πλεονεκτήματα τῆς λύσεως Πατρῶν ἢ νὰ ἰσοφαρισθῇ μὲ τὰ μειονεκτήματα τῆς ὁλεθρίας διὰ τὸν τουρισμόν μας, λύσεως Κερκύρας — Ἠγουμενίτσης. Μὲ πᾶσαν καλὴν πίστιν ἐξετάσαμεν τὸ ζήτημα καὶ ὅσον ἦτο δυνατὸν ἀντικειμενικῶς. Οὐδεμίαν ἀντίρρησιν θὰ εἴχομεν, ἐὰν ἐβλέπομεν τὴν ζημίαν εἰς τὸν Ἑλληνικὸν τουρισμόν, νὰ προσχωρήσωμεν εἰς τὴν ἀντίθετον ἄποψιν. Ἡ ἐμμονή μας στηρίζεται εἰς τὴν πεποίθησιν ὅτι ἡ λύσις Ἠγουμενίτσης θὰ ζημιώσῃ ἀνεπανορθώτως τὸν τουρισμὸν καὶ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν ἐν γένει.

Πιστεύομεν ὅτι δὲν εἶναι ἐσφαλμέναι αἱ πληροφορίαι μου οὔτε ἀνακριβῆ τὰ στοιχεῖα, ἅτινα ἔχω, καί, μὲ τὴν πίστιν ταύτην, νομίζω ὅτι ἡ ὑποδεικνυομένη λύσις εἶναι ὀρθὴ καὶ δικαία καὶ ἀφιέμεθα ἤρεμοι εἰς τὴν ἔμφρονα καὶ ἀμερόληπτον κρίσιν τῶν ἁρμοδίων.

ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ

Καλοῦνται ἅπαντες οἱ ἀρτοποιοὶ Πατρῶν ὅπως προσέλθωσι σήμερον Τετάρτην καὶ ὥραν 4.30 μ.μ. ἀκριβῶς εἰς τὴν αἴθουσαν τῆς Ὁμοσπονδίας Ἐπαγγελματιῶν Πατρῶν (ὁδὸς Μαιζῶνος ἀριθ. 95) πρὸς συγκρότησιν γενικῆς συνελεύσεως, κατόπιν τοῦ ἀπὸ 30)1)57 πρακτικοῦ συγχωνεύσεως τῶν δύο Συλλόγων.

Θέματα : 1) Λῆψις ἀποφάσεως περὶ τοῦ τρόπου τῆς ἐκλογῆς τοῦ Προέδρου. 2) Ἐκλογὴ τριμελοῦς Ἐφορευτικῆς Ἐπιτροπῆς.

Διὰ τὴν Συντεχνίαν
Γερακάρης Στυλιανὸς

Διὰ τὸν Σύλλογον
Δρακόπουλος Χαράλαμπος

ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ
ΠΕΤΑΛΑ - ΛΕΣΙΝΙΟΥ ΚΑΤΟΧΗΣ

Προκήρυξις Πλειοδοτικῆς Δημοπρασίας

Ὁ ἁλιευτικὸς Συν)σμὸς Πεταλᾶ—Λεσινίου Κατοχῆς ἐκτίθησιν εἰς φανερὰν πλειοδοτικὴν δημοπρασίαν ἐν Κατοχῇ καὶ ἐν τοῖς Γραφείοις αὐτοῦ τὴν ἐκποίησιν τῆς καθημερινῆς ἰχθυοπαραγωγῆς καθὼς καὶ αὐγοταράχων τοῦ ἰχθυοτροφείου Πεταλᾶ—Βυώνη—Σουπῆ, ὡς κάτωθι:

1) Τὴν 31 Μαρτίου 1957 ἡμέραν Κυριακὴν καὶ ὥραν 10—12 π. μ. διὰ τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν ἀπὸ 1—30 Ἀπριλίου 1957 συμπεριλαμβανομένης χρονικὸν διάστημα.

2) Τὴν 28ην Ἀπριλίου 1957 ἡμέραν Κυριακὴν καὶ ὥραν 10—12 π. μ. διὰ τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν ἀπὸ 1—31 Μαΐου 1957 συμπεριλαμβανομένης χρονικὸν διάστημα.

3) Τὴν 26 Μαΐου 1957 ἡμέραν Κυριακὴν καὶ ὥραν 10—12 π. μ. διὰ τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν ἀπὸ 1—30 Ἰουνίου 1957 συμπεριλαμβανομένης χρονικὸν διάστημα.

4) Τὴν 30 Ἰουνίου 1957 ἡμέραν Κυριακὴν καὶ ὥραν 10—12 π. μ. διὰ τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν ἀπὸ 1—31 Ἰουλίου 1957 συμπεριλαμβανομένης χρονικὸν διάστημα.

5) Τὴν 28 Ἰουλίου 1957 ἡμέραν Κυριακὴν καὶ ὥραν 10—12 π. μ. διὰ τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν ἀπὸ 1—31 Αὐγούστου 1957 συμπεριλαμβανομένης χρονικὸν διάστημα.

6) Τὴν 25 Αὐγούστου 1957 ἡμέραν Κυριακὴν καὶ ὥραν 10—12 π. μ. διὰ τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν ἀπὸ 1—30 Σεπτεμβρίου 1957 συμπεριλαμβανομένης χρονικὸν διάστημα.

7) Τὴν 29 Σεπτεμβρίου 1957 ἡμέραν Κυριακὴν καὶ ὥραν 10—12 π. μ. διὰ τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν ἀπὸ 1—31 Ὀκτωβρίου 1957 συμπεριλαμβανομένης χρονικὸν διάστημα.

8) Τὴν 25 Ὀκτωβρίου 1957 ἡμέραν Κυριακὴν καὶ ὥραν 10—12 π. μ. διὰ τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν ἀπὸ 1—10 Νοεμβρίου 1957 συμπεριλαμβανομένης χρονικὸν διάστημα.

9) Τὴν 24 Νοεμβρίου 1957 ἡμέραν Κυριακὴν καὶ ὥραν 10—12 π. μ. διὰ τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν ἀπὸ 1—31 Δεκεμβρίου 1957 συμπεριλαμβανομένης χρονικὸν διάστημα.

10) Τὴν 29 Δεκεμβρίου 1957 ἡμέραν Κυριακὴν καὶ ὥραν 10—12 π. μ. διὰ τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν ἀπὸ 1—31 Ἰανουαρίου 1957 συμπεριλαμβανομένης χρονικὸν διάστημα.

11) Τὴν 26 Ἰανουαρίου 1958 ἡμέραν Κυριακὴν καὶ ὥραν 10—12 π.μ. διὰ τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν ἀπὸ 1—28 Φεβρουαρίου 1958 συμπεριλαμβανομένης χρονικὸν διάστημα, ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

Αἱ ὡς ἄνω δημοπρασίαι θὰ εἶναι τελειωτικαὶ καὶ δὲν θὰ γίνωνται δεκταὶ ἀντιπροσφοραί.

Οἱ ὅροι τῶν ὡς ἄνω δημοπρασιῶν εἰσὶ κατατεθειμένοι ἐν τοῖς Γραφείοις τοῦ Συνεταιρισμοῦ, Οἰκονομικὴν Ἐφορίαν Ἀστακοῦ, Ὑποκατάστημα Α.Τ.Ε. Μεσολογγίου.

Ἐν Κατοχῇ τῇ 18 Μαρτίου 1957

Διὰ τὸν ἁλιευτικὸν Συν)σμὸν
Πεταλᾶ—Λεσινίου

Ὁ πρόεδρος
Παν. Κατσαρέος

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟΝ

Ἅπαντας τοὺς ὁπωσδήποτε συμμετασχόντας εἰς τὸ βαρύτατον πένθος μας ἐπὶ τῇ ἀπωλείᾳ τῆς πολυαγαπημένης μας μητρός, ἀδελφῆς, θείας καὶ μάμμης

ΣΤΑΜΑΤΙΑΣ Ι. ΒΟΥΓΙΟΥΚΛΑΚΗ

εὐχαριστοῦμεν θερμότατα.

Οἰκογένειαι : Ἰωάννου Βουγιουκλάκη, Θεοδώρου Πάτσιου, Ἀργυρῆς Τσιμεράκη, Μαριγῶς Ἀλεξανδροπούλου.

ΚΗΔΕΙΑ

Τὸν λατρευτόν μας ἀδελφὸν

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΜΑΡΚΕΤΟΝ

ΣΥΝ)ΧΟΝ ΣΤΑΘΜΑΡΧΗΝ ΣΠΑΠ

θανόντα χθὲς ἐν Ἀθήναις κηδεύομεν ἐνταῦθα σήμερον Τετάρτην καὶ ὥραν 10.30 π. μ. ἐκ τοῦ ἱεροῦ ναοῦ τῶν Ἀγγέλων (Α' Νεκροταφείου).

Οἱ ἀδελφοί : Σπυρίδων Μαρκέτος, Εὐανθία Μαρκέτου, Χαρίκλεια Μαρκέτου. Οἱ λοιποὶ συγγενεῖς.

Γραφεῖον Κηδειῶν ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΑΡΙΤΑΤΟΥ Κορίνθου 262 καὶ Βότση, τηλ. 27—60

Ἡ 25η Μαρτίου εἰς τὴν Ἐρυμάνθειαν

Η ΕΟΡΤΗ ΤΟΥ ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ

Ἡ ἑορτὴ τῆς Ἐθνικῆς μας Παλιγγενεσίας ἐορτάσθη εἰς Ἐρυμάνθειαν μετὰ πάσης μεγαλοπρεπείας καὶ λαμπρότητος.

Τὴν 10ην π. μ. ὥραν, ἐτελέσθη δοξολογία ἐν τῷ Ἱερῷ Ναῷ Κοιμήσεως τῆς Θεοτόκου χοροστατοῦντος τοῦ ἀρχιμανδρίτου κ. Σάββα Δημητροπούλου.

Μετὰ τὸ πέρας τῆς δοξολογίας ἐπηκολούθησε κατάθεσις στεφάνων ὑπὸ τῶν, προέδρου τῆς Κοινότητ