

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΛΑΚΑΣΗΣ

## Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟ.

ΜΙΑ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΜΟΝΟΠΩΛΗΣΗΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΑΜΠΙΑΤΙΕΛΟΥ

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελληνική Ακτοπλοϊκή Ναυτιλία από τη σύστασή της, στα τέλη του 19ου αιώνα και μέχρι την έναρξη του Δευτέρου Παγκοσμίου πολέμου, διακρίνεται από μια φθίνουσα καθοδική πορεία, που την οδηγεί στην δεκαετία του 1930 σε οικονομικό αδιέξοδο και ολοσχερή χρεοκοπία.

Η ενδημική κακοδαιμονία της Ακτοπλόου Ναυτιλίας, αντιοικονομική σύνθεσης του κατ' ευφημισμό επιβατηγού «στόλου» από ακατάλληλα και απαρχαιωμένα σχετικά μικρής χωρητικότητας «coaster», που είχαν αποσυρθεί σαν ασύμφορα από τις Ευρωπαϊκές ναυτιλίες, σε συνδυασμό με τα ασύμφορα κυκλικά δρομολόγια που επιβάλλοντο στους εφοπλιστές από την πολιτεία, επιβάρυναν υπέρογκα το κόστος διαχείρισης των. Η «αγωνία» για την προσέλκυση επιβατών και φορτίου οδηγούσε σε ένα εξουθενωτικό συναγωνισμό ο οποίος αφ' ενός μεν επιδείνωνε τις ήδη άθλιες συνθήκες εργασίας και το συνεπακόλουθο αναγκαστικό επαχθές εργατικό καθεστώς και αφ' ετέρου σε μια συνεχή παραβίαση και των πιο στοιχειωδών κανόνων ναυσιπλοΐας και ασφάλειας.

Ταυτόχρονα επιβάλετο από την ίδια πραγματικότητα που διαμόρφωναν οι συνθήκες αυτές, μια άναρχη εξυπηρέτηση των οικονομικών μεταφορών της νησιώτικης χώρας με τον κύριο λιμένα, το επίγειο της πρωτεύουσας, τον Πειραιά στον οποίο κατέληγαν όλες οι ακτοπλοϊκές γραμμές.

Το άναρχο αυτό καθεστώς που ταυτόχρονα απομυζούσε και αξιόλογες κρατικές επιδοτήσεις, στις λεγόμενες «άγονες γραμμές» με την πολιτική αστάθεια της δεκαετίας του 1920, τις συνεχείς παρεμβάσεις του στρατού,

τα λεγόμενα «κινήματα», και την κρίση οικονομική, που κορυφώνεται το 1928-1929, καταρρέει.

Η ακτοπλοΐα υπολειπεται, πλοία παροπλίζονται, ακτοπλοϊκές γραμμές περιοδικά αναστέλλονται χωρίς προειδοποίηση από τους εφοπλιστές και το ναυτεργατικό δυναμικό κατά εκατοντάδες άνεργο προστίθεται στον αυξανόμενο αριθμό των ανέργων που για πρώτη φορά αντιμετωπίζει σ' αυτή την κλίμακα η χώρα.

Η κυβέρνηση Βενιζέλου που αναλαμβάνει την εξουσία το 1928 μετά από μια περίοδο συνεχών στρατοκρατικών παρεμβάσεων, ενθαρρύνει τους πλέον εύρωστους εναπομείναντες ακτοπλόους εφοπλιστές να προσπαθήσουν, με ίδιες δυνάμεις, να ανασυγκροτήσουν την παραπαίουσα επιβατηγό ναυτιλία<sup>1</sup>.

Το 1929 με πρωτοβουλία του Παναγή Γιαννουλάτου της Α.Ε. «Ακτοπλοΐα Γιαννουλάτου», επτά (7) από τις ισχυρότερες εναπομείναντες ακτοπλοϊκές εταιρείες<sup>2</sup> συγχωνεύτηκαν και ίδρυσαν μια νέα εταιρεία γνωστή ως «Ακτοπλοΐα της Ελλάδος Α.Ε.» όπως προκύπτει και από το αρχείο της εταιρείας Γιαννουλάτου και της διαδόχου της ΕΛΜΕΣ<sup>3</sup>, «Βασικός σκοπός της συγχώνευσης των Εταιρειών αυτών και ίδρυσης της ΑΚΤΕΛ ήτο η αποφυγή του σκληρού ανταγωνισμού που επικρατούσε τότε μεταξύ των, ανταγωνισμού που αν συνεχίζετο, θα επέφερε ασφαλώς την οικονομική καταστροφή τουλάχιστον ορισμένων από αυτές»<sup>4</sup>

Το 1929 η κυβέρνηση αναλαμβάνει την πρωτοβουλία σύστασης διακομματικής επιτροπής υπό τον αντιπρόεδρο της κυβέρνησης Μιχαλακόπουλο «να αντιμετωπισθή από κοινού με την πολιτεία η επαπειλούμενη κατάρρευση της Ελληνικής ναυτιλίας».

Στην επιτροπή αυτή η Ένωση Εφοπλιστών υπέβαλε μια μακροσκελή έκθεση-υπόμνημα<sup>5</sup> «περί της καταστάσεως Επιβατηγών Ναυτιλίας και των Ληπτέων Μέτρων προς Ενίσχυσιν Αυτής».

1. Βλέπε Γ.Μ. Φουστάνου, *Πλους 75 Ετών*, Πειραιάς, 1991, σ. 26-27. Ο Φουστάνος περιγράφει πως μόλις ανέλαβε την κυβέρνηση ο Βενιζέλος τον επισκέφθηκε το Συμβούλιο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

2. Αρχείο Γιαννουλάτου. Οι επτά εταιρείες ήταν οι ακόλουθες: Γιαννουλάτου, Ρήγγα, Μανουηλίδου, Πανταλέων, Τόγια, Δομεστίνη, Βλασσόπουλου-Κωττάκη.

3. *Ibid*

4. *Ibid*

5. Βλέπε Πειραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας, Τεύχος Πρώτον, «Αι Εκθέσεις των ειδικών εισηγητών», Εθνικό Τυπογραφείο 1931.

Η Επιτροπή Μιχαλακόπουλου όμως παρά τις όποιες καλές προθέσεις της και τις «πιέσεις» των επιμέρους των ακτοπλόων εφοπλιστών δεν υπερκίνησε την αμοιβαία έλλειψη εμπιστοσύνης των εφοπλιστών για να συνενώσει αυτούς χωρίς την «γενναία» κρατική συμπαράσταση-οικονομική επιχορήγηση που οι τελευταίοι απαιτούσαν<sup>6</sup>.

Οι άκαρπες αυτές διαπραγματεύσεις δεν «έκαμψαν» την θέληση των εφοπλιστών, για μια μονοπωλιακή υπό κρατική επιχορήγηση και καθεστώς κρατικής επιβολής στο ναυτεργατικό κίνημα, ακτοπλόο ναυτιλίας. Ιδιαίτερα όπως ο συντάκτης ανωτέρω έκθεσης επισημαίνει: «Την διακοπήν ταύτην επηκολούθησαν έτεροι υπό το ίδιον πνεύμα συνεννόησεις μεταξύ πλοιοκτητών, διαρκέσασαι επί μήνας, καταλήξασαι εις μερικόν αποτελεσμα, την από 1ης Ιουνίου λειτουργίαν της Ανωνύμου Εταιρείας ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ. Ατυχώς έλλειψις συνεταιριστικού πνεύματος και δυσπιστία δεν επέτρεψαν την ολοκλήρωσιν του πρωταρχικού σκοπού. Ο ανταγωνισμός εξακολουθεί, το δε κακόν ελάχιστα κατεστάλη».<sup>7</sup>

Ακολουθούν τρεις νέες προσπάθειες-μνημόνια στην κυβέρνηση Βενιζέλου<sup>8</sup> από την Πανελλήνια Ακτοπλοϊκή Ένωση και την Ακτοπλοΐα της Ελλάδος, χωρίς ουσιαστικά αποτελέσματα.

Η προϊούσα αποσύνθεση τις ακτοπλοΐας και η αποτυχία των εφοπλιστών του Πειραιά να συνασπισθούν οδήγησε ορισμένους Έλληνες κεφαλαιούχους του Λονδίνου με επικεφαλής των Κεφαλλονίτη εφοπλιστή Αμπατιέλο<sup>9</sup>, να επιζητήσουν να τους παραχωρηθεί η μονοπωλιακή εκμετάλλευση των ακτοπλοϊκών γραμμών.

Η «προνομιακή» σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο του «Ομίλου Αμπατιέλου», όπως ονομάστηκε η εταιρεία αυτή των κεφαλαιούχων του Λονδίνου<sup>10</sup>, ποτέ δεν υπογράφεται με την Ελληνική κυβέρνηση.

Οι πρώτες προσπάθειες αυτές δεν τελεσφορούν, όπως και στα υπο-

6. *Ibid*, σ. 65-78

7. *Ibid*, σ. 67

8. *Ibid*, σ. 79-85

9. Βλέπε τα αιχμηρά σχόλια του συνδικαλιστή Α. Αμπατιέλου για τα σχέδια του συγγενούς του Ν. Αμπατιέλου τον οποίο κατηγορεί σχεδόν ως τυχοδιώκτη. Α. Αμπατιέλος, *Μια Ζωή στον Αγώνα*, Αθήνα 1996, σ. 30

10. Το όνομα που χρησιμοποιείται από τους Έλληνες κεφαλαιούχους του Λονδίνου έκτοτε ήταν «Αγγλοελλένικ Ιντστριαλ Ινβενστιμέντς Λίμιτεντ». Βλέπε υπόμνημα Αμπατιέλου 29-10-37, Αρχείο Μελισσηνού.

μνήματα εξηγείται, εξ αιτίας του κινήματος του '35 και της πολιτικής αστάθειας που επικρατεί.

Το 1937 η εταιρεία επανέρχεται με τις προτάσεις της. Όμως η κυβέρνηση Μεταξά, παρά τους δεσμούς της με το City, δεν κρίνει σκόπιμο, για πολιτικούς λόγους, να αλλάξει το υπάρχον καθεστώς που έχει αναπτυχθεί με την Ελληνική Ακτοπλοΐα Γιαννουλάτου.

Τα υπομνήματα, οι εκθέσεις και οι αναφορές που περιλαμβάνονται στα κείμενα αυτά, και που δημοσιεύονται για πρώτη φορά, προσδιορίζουν νομοτελειακά τη φύση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας και γενικότερα του Ελληνικού εφοπλισμού. Τις αδυναμίες της, τον τρόπο λειτουργίας της, την κρατική εξάρτηση και την ταυτόχρονη αδυναμία της πολιτείας να αντιμετωπίσει την κρίση της ναυτιλίας, κύρια μετά το 1928.

Ενώ το ναυτεργατικό ζήτημα παίρνει μια εντελώς ιδιόζουσα θέση ως παράγοντας που δικαιωματικά διαμορφώνει την εξέλιξη, υπάρχουν οι υπομνήσεις εκείνες που θα επεξηγήσουν αργότερα και την έκρηξη του ναυτεργατικού ζητήματος και την αποφασιστική του επίδραση στη διαμόρφωση της ναυτιλίας τη δεκαετία του 1940.

Στις διορθώσεις και στην τυπογραφική επιμέλεια βοήθησε ο μεταπτυχιακός φοιτητής επί διδακτορία κ. Ιωάννης Αναγνώστου που ερευνά, υπό την άμεσο επίβλεψή μου, την περίοδο 1940-1944 στη Λευκάδα και Ξηρόμερο με έμφαση τις Δοσίλογες συμμορίες Βέρρη - Γουρούνα και των "οπλαρχηγών" Καλατζαίων και Νικολάρα, συνεργαζόμενων με τις τελευταίες και τις Γερμανικές στρατιωτικές δυνάμεις.

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΑΜΠΙΑΤΕΛΟΥ

Εν Αθήναις τη 29η Οκτωβρίου 37

Πρός  
ΤΗΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙΣΑΝ ΠΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ  
ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Της εν Λονδίνω Εταιρείας υπό την επωνυμίαν  
«ΑΓΓΟΕΛΕΝΙΚ ΙΝΤΟΝΣΤΡΙΑΛ ΙΝΒΕΝΣΤΜΕΝΤΣ ΛΙΜΙΤΕΝΤ»

Αξιότιμοι Κύριοι,

Η επιθυμία ημών όπως συμβάλωμεν εν τω μέτρω της δυνάμεως ημών εις την συγκέντρωσιν του αναγκαίου υλικού και των απαραίτητων στοιχείων άτινα θα βοηθήσουν υμάς εις την ορθήν κρίσιν επί του υποβληθέντος υμίν Σχεδίου Συμβάσεως, είναι εκείνη η οποία μας παρεκίνησεν εις το να σας αποστείλωμεν το παρόν υπόμνημα.

Το δικαιολογημένον ενδιαφέρον μας διά την υπόθεσιν δια την πραγματοποίησιν της οποίας επί έτη ασχολούμεθα και η πεποίθησίς μας, ότι αύτη επιτυγχάνουσα θέλει έχει εξαιρετικώς αγαθά αποτελέσματα δια το Ελληνικόν Έθνος, μας δίδουν το απαιτούμενον θάρρος να σας παρακαλέσωμεν να επιστήσητε την προσοχήν σας επί των κατωτέρω εκτιθεμένων απόψεών μας.

I

ΣΥΝΤΟΜΟΝ ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ

Η πρότασις ημών υποβλήθη το πρώτον προς την Ελληνικήν Κυβέρνησιν κατά Μάρτιον του 1934 διατυπωμένη παρ' ημών υπό τύπον Σχεδίου Συμβάσεως. Συνεστήθη τότε προς μελέτην αυτής Επιτροπή επί τη βάσει των προρισμάτων και υποδείξεων της οποίας ανέλαβε βραδύτερον την οριστικήν διατύπωσιν του κειμένου ο τότε Διευθυντής της Εμπορικής Ναυτιλίας κ.Κατσαμπής.

Κατά το αρχικόν ημών Σχέδιο τούτο, η Σύμβασις περιελάμβανε την προνομακικήν εκτέλεσιν των εσωτερικών μόνον θαλασσιών συγκοινωνιών της Ελλάδος και ουδόλως προέβλεπεν περί της εξυπηρετήσεως Μεσογειακών δρομολογιακών γραμμών.

Μετά μικράς διαπραγματεύσεως διευτυπώθη κατά τας αρχάς του έτους

1935 ένα κείμενον Συμβάσεως, το οποίον συνεφώνη προς τα απόψεις της πρώτης Επιτροπής, του τότε Υπουργού των Ναυτικών και του Διευθυντού της Εμπορικής Ναυτιλίας. Μολονότι δε η τότε Κυβέρνησις Τσαλδάρη είχεν αποφασίση τουλάχιστον κατ' αρχήν την υπογραφήν της σχετικής Συμβάσεως, κατανοήσασα το κρίσιμον και αναγκαίον αυτής, η έκρηξις του κινήματος της 1ης Μαρτίου εματαίωσε ταύτην και έφερε την επ' αόριστον αναβολήν της υποθέσεως.

Κατά το μετέπειτα χρονικόν διάστημα, διάφορα επακολουθήσαντα γεγονότα, όπως π.χ. η μεγάλη ναυτική απεργία του 1936, ο ομαδικός παροπλισμός των πλοίων εκ μέρους των εφοπλιστών της ακτοπλοΐας, η επίταξις τούτων υπό του Κράτους και η παρ' αυτού εκτελέσεις των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, η μετά την λύσιν της απεργίας και της επιτάξεως ανάληψις της πληρωμής παρά του Κράτους της κατά την εποχήν εκείνην εγκριθείσης αυξήσεως κατά 25% της μισθοδοσίας των πληρωμάτων κλπ κλπ, κατέστησαν επιτακτικωτέραν την λύσιν του ακτοπλοϊκού προβλήματος. Το αμφίβολον όμως και ανώμαλον της επικρατούσης τότε πολιτικής εν Ελλάδι καταστάσεως, δεν επέτρεψεν εις ημάς την επαναφοράν της προτάσεώς μας, της οποίας η εξέτασις και διαπραγμάτευσις ήτο υπό τας κρατούσας συνθήκας αδύνατος.

Επικρατούσης λοιπόν τότε της αντιλήψεως, ότι ημείς δεν πρόκειται να επανέλθωμεν πλέον επί του ζητήματος, τινές εκ των υπαρχουσών εν Ελλάδι ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων, υπέβαλον Σχέδιον λύσεως του ακτοπλοϊκού προβλήματος δια του οποίου έναντι πλείστων όσων ανταλλαγμάτων άτινα αι επιχειρήσεις αύται ηξίουν παρά του Κράτους, προεβλέπετο μία εκ των ενόντων αμφίβολος ρύθμισις της καταστάσεως. Το Σχέδιον τούτο μη δυνάμενον να ικανοποιήση ουδέ κατ' αρχήν και τας στοιχειώδεις ακόμη απαιτήσεις του Κράτους, παρέμεινεν εκκρεμές.

Μετά αποκατάστασιν εν Ελλάδι της πολιτικής καταστάσεως, και συγκεκριμένως κατά Μάϊον του 1936 υπεβάλαμεν και πάλιν την πρότασίν μας ζητούντες την παραδοχήν της. Καθ' υπόδειξιν δε του Κυρίου Υφυπουργού της Εμπορικής Ναυτιλίας, εξηγήσαντος εις ημάς του λόγους δια τους οποίους το Κράτος ενδιαφέρετο δια την παρά πλοίων υπό Ελληνικήν σημαίαν, εξυπηρέτησιν ωρισμένων Μεσογειακών δρομολογιακών γραμμών, ετροποποιήσαμεν τας προτάσεις μας αναλαμβάνοντες δι' αυτών συγχρόνως και την εξυπηρέτησιν των γραμμών ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ ΑΙΓΥΠΤΟΥ, ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΙΓΥΠΤΟΥ ΠΑΛΑΙΣΤΙΝΗΣ ΣΥΡΙΑΣ, ΣΜΥΡΝΗΣ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΩΝ, ΚΥΠΡΟΥ, ΑΛΒΑΝΙΑΣ και ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ. (Σχετικώς παραπέμπομεν εις τα από 14 Μαΐου 1936, 23

Μαΐου ιδίου έτους υπομνήματά μας και εις την από 26ης Μαΐου 1936 επιστολήν μας προς τον Κύριον Υφυπουργόν της Εμπορικής Ναυτιλίας, των οποίων επισυνάπτομεν αντίγραφα συνημμένα υπ' αριθ. 1,2 και 3.

Η Κυβέρνησις τότε συνέστησεν Επιτροπήν αποτελουμένην από τους κ.κ. Θ. ΝΙΚΟΛΟΥΔΗΝ, Γενικόν Διευθυντήν τότε του Τουρισμού, 2) Ν. ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΝ Πλοίαρχον Λιμενικόν, 3) Γ. ΜΕΖΕΒΙΡΗΝ, Πλοίαρχον Βασιλικού Ναυτικού 4) Κ. ΚΑΤΣΑΜΠΗΝ, Πλοίαρχον Λιμενικόν, 5) Κ. ΤΣΑΛΙΚΗΝ Διευθυντήν της ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, 6) ΑΝΤΩΝΙΟΝ ΜΟΣΧΟΒΑΚΗΝ Πλοίαρχον Ναυτηγόν Βασιλικού Ναυτικού, και 7) Λ. ΜΠΑΤΣΗΝ, Αρχιμηχανικόν Βασιλικού Ναυτικού ε.α., ίνα αποφανθή επί του κατ' αρχήν παραδεκτού των προτάσεών μας. Επειδή δε κατά την εποχήν εκείνην αι υπάρχουσαι Ακτοπλοϊκαί Επιχειρήσεις δεν είχαν εκδηλώση μεν καμμίαν διάθεσιν όπως επιμείνουν εις το υποβληθέν παρ' αυτών Σχέδιον, το Σχέδιον όμως τούτο δεν είχαν αποσύρη, διεβιάσθη και αυτό εις την συσταθείσαν Επιτροπήν ίνα αύτη εκφέρει την γνώμην αυτής συγκρίνουσα τούτο προς το ιδικόν μας.

Τούτο μας ηνάγκασε να απευθύνωμεν προς την Επιτροπήν το από 3 Ιουλίου 36 Υπόμνημά μας περιέχον σύγκρισιν των δύο Προτάσεων και το υπό την ημερομηνίαν Σημειώμά μας περιέχον σχετικούς Στατιστικούς Πίνακας, των οποίων και υποβάλομεν υμίν αντίγραφα καθόσον περιέχονται εις αυτούς χρήσιμα στοιχεία προς μόρφωσιν χρήσεως επί του υπό μελέτην ζητήματος (ίδε συνημμένον υπ' αριθ. 4).

Η Επιτροπή κατ' Αύγουστον 1936 εξέδωσε την απόφασιν αυτής αποφαινομένη υπέρ της παραδοχής των ιδικών μας προτάσεων.

Κατόπιν της αποφάσεως ταύτης, η Κυβέρνησις υιοθετήσασα αυτήν, συνέστησε δευτέραν Επιτροπήν αποτελουμένην εκ των κ.κ. 1) — Ν. ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΥ, 2) — Κ. ΤΣΑΛΙΚΗ, 3) — Ν. ΚΟΜΝΗΝΟΥ, Αντιπλοίαρχου Λιμενικού, 4) — Π. Π. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΥ, Προέδρου Πανελληνίου Ενώσεως Ναυτικών Πρακτόρων, και 5) — Γ. ΔΟΜΕΣΤΙΝΗ, Εφοπλιστού, ίνα διαπραγματευθή μεθ' ημών τους λεπτομερείς όρους της Συμβάσεως και καταρτίση το τελικόν Σχέδιον αυτής.

Η Επιτροπή αυτή πράγματι μετά μακράς διαπραγματεύσεις και μελέτας κατήρτισε Σχέδιον Συμβάσεως εις το οποίον επηνέχθησαν βραδύτερον μεταβολαί τινες υπό των υπηρεσιών του Υφυπουργείου εν συνεργασία μετά του κ. Υφυπουργού της Εμπορικής Ναυτιλίας. Το Σχέδιον τούτο είναι το υπό την κρίσιν υμών υποβληθέν.



## II

ΑΙ ΓΕΝΙΚΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ ΜΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Η δεδομένη εις το ακτοπλοϊκόν Πρόβλημα λύσις δια της εφαρμογής του Σχεδίου τούτου δεν είναι μόνον συγκριτικώς η καλύτερα δυνατή, των όσων θα ηδύνατο να εφαρμοσθούν, αλλά και θεωρητικώς εξεταζομένη δέν να θεωρηθῆ ως η ἀρίστη, επειδή ικανοποιεῖ πάσας τας απαιτήσεις του Κράτους και του Κοινού τας ευρισκομένας εντός των ορίων των σχετικῶν αναγκῶν του.

**1. Η ἐξυπηρέτησις των συγκοινωνιακῶν αναγκῶν** τῆς Χώρας εξασφαλίζεται πλήρως, καθόσον και ἀν ἀκόμη υποτεθῆ ὅτι τα ὑπὸ του Ἀναδόχου ἐκτελούμενα Δρομολόγια θέλουσι περιορισθῆ εις τα ὑπὸ τῆς Συμβάσεως διαγραφόμενα κατώτατα ὅρια, δίδουν ὅλην τὴν ἀναγκαίαν ἐξυπηρέτησιν ἀπὸ ἀπόψεως πυκνότητος συγκοινωνιῶν.

Εξασφαλίζεται ἡ τακτικὴ χειμῶνος τε καὶ θέρους ἐκτέλεσις των, διὰ μέσων συγχρονισμένων ἀφού εις ἓνα στόλον ἀποτελούμενον ἀπὸ 36 πλοῖα (ὅσα ἀπαιτοῦνται δια τὴν ἀκτοπλοῖαν) τα 14 θα εἶναι νεότευκτα, τα δε λοιπὰ δύνανται μὲν να εἶναι παλαιά, ἀλλ' ἡλικίας οὐχὶ ἀνωτέρας των 25 ἐτῶν.

Οἱ καταρτισθέντες Πίνακες δρομολογίων υπερβαίνουν καὶ αὐτὰς τας ἀπαιτήσεις τῆς κατὰ τὸ ἔτος 1931 συσταθείσης μεγάλης Ἐπιτροπῆς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μολονότι αἱ ἀπαιτήσεις αὐταὶ διατυπωθεῖσαι εις ἐποχὴν κατὰ τὴν ὁποίαν αἱ ἐπικρατούσαι συνθήκαι ἐπέτρεπον πολυτελεστέραν του δέοντος ἐξυπηρέτησιν, ἐκρίθησαν πάντοτε υπερβολικαί.

Εξασφαλίζεται ἐπίσης ἡ πίκνωσις των δρομολογίων ἐν περιπτώσει ἀυξήσεως των ἀναγκῶν, ἐπιβάλλεται ἡ ἐκτέλεσις Τουριστικῶν δρομολογίων καὶ προβλέπονται διατάξεις εξασφαλίζουσαι τὴν ἀνάπτυξιν των συγκοινωνιῶν ἀναλόγως πρὸς τὴν μελλοντικὴν ἐξέλιξιν του τόπου.

Εάν δε συγκρίνη κανεῖς τα ὑπὸ τῆς Συμβάσεως προβλεπόμενα ὑποχρεωτικὰ δρομολόγια, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τα μέσα ἐκτέλεσεως αὐτῶν, με τὰ σήμερον ἐκτελούμενα ὡς ταῦτα μάλιστα περιορίσθησαν τελευταίως ὑπὸ των ὑπαρχουσῶν Ἐπιχειρήσεων λόγω των δυσμενῶν συνθηκῶν πρὸς τας ὁποίας αὐταὶ ἀντιπαλαίουν, κατ' ἀνάγκην θα καταλήξῃ, εις τὸ συμπέρασμα ὅτι δια τῆς εφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως ἐπέρχεται μία τόσο μεγάλη βελτίωσις ὥστε να υπερβαίῃ αὐτὴ καὶ τας πλέον υπερβολικὰς ἀπαιτήσεις. (Ἴδε υποβαλλόμενον συγκριτικόν Πίνακα δρομολογίων ὑπὸ στοιχείου α, ἀριθμὸς συνημμένου 5).

Ἐπὶ πλέον ἐπιτυγχάνεται ἡ ἐξυπηρέτησις των κυριωτέρων Μεσογειακῶν Γραμμῶν, αἵτινες πλὴν των γραμμῶν ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑἴΓΥΠΤΟΥ καὶ

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ, όχι μόνο προ πολλού έπαυσαν να εξυπηρετούνται, αλλά και προ πολλού έπαυσε να υπάρχει και αυτή η ελπίς της εις το μέλλον υπό Ελληνικών πλοίων εξυπηρετήσεώς των.

**2. Η ανανέωσις του ακτοπλοϊκού επιβατηγού στόλου της Ελλάδος,** επιτυγχάνεται μέχρι σημείου υπερβαίνοντος και τας τολμηρωτέρας βλέψεις του παρελθόντος.

Η κατά το έτος 1931 συσταθείσα Επιτροπή αφού παρεδέχθη την αθλίαν κατάστασιν εις την οποίαν εθεώρησε ότι και τότε ακόμη ευρίσκετο ο υπάρχων εν Ελλάδι ακτοπλοϊκός Στόλος, αποφανθείσα ότι εις ουδεμίαν άλλην χώραν του κόσμου παρουσιάζεται τοιαύτη συγκέντρωσις πεπαιωμένων και αχρήστων πλοίων, κατέληξεν εις το συμπέρασμα ότι η απόκτησις και ενός ακόμη νεοτεύκτου και συγχρονισμένου επιβατηγού πλοίου, έπρεπε να θεωρηθή ανέφικτος λόγω του υπερβολικού κόστους του, εν σχέσει προς τα υπό των Ελλήνων Εφοπλιστών της ακτοπλοΐας διατιθέμενα οικονομικά μέσα.

Έκτοτε αι οικονομικά συνθήκαι, όχι μόνον των επιχειρήσεων τούτων, αλλά και οι γενικώτεροι τοιαύται επεδεινώθησαν καταπληκτικώς, η κατάστασις του ακτοπλοϊκού στόλου χειροτέρευσεν επαισθητώς, καθόσον όχι μόνον περιορίσθη εις το τρίτον του αριθμού του, αλλά και αποτελείται εκ χειροτέρων μονάδων αφού, εξαιρέσει δύο σχετικώς νέων πλοίων, τα άλλα παρέμειναν τα ίδια με τας ολεθρίας συνεπειάς ας έσεχεν επαυτών η επί μίαν επταετία εκμετάλλευσίς των χωρίς καμμίαν αξίαν λόγω επισκευήν.

Σήμερον ο ακτοπλοϊκός στόλος αποτελείται από 43 πλοία εν ενεργεία, ων η χωρητικότητα και ηλικία εμφανίζεται εις τον προσαρτώμενον πίνακα υπό στοιχείων Β (συνημμένον υπ' αριθ. 6). Εκ τούτων τα 6 είναι ηλικίας 51-59 ετών τα 14 είναι ατμόπλοια τοπικών δρομολογίων ολικής χωρητικότητος από 50-300 τόννων, τα δε υπόλοιπα είναι πλοία ακτοπλοΐας από 500-1500 τόννων περίπου.

Μετά την εφαρμογήν της συμβάσεως ο ακτοπλοϊκός Στόλος θα αποτελήται από 42 κατά κατώτερον όριον μονάδας ως ο συνημμένος πίναξ υπό στοιχείων (συνημμένον υπ' αριθ. 6).

Υπάρχει μια διαφορά υπέρ ημών εις συνολικήν χωρητικότητα από 22000 περίπου τόννους. Εάν δε ληφθή υπ' όψει ότι εκ των ιδικών μας 42 πλοίων, τα 14 (δέκα τέσσερα) θα είναι νεόκτυστα, τα δε λοιπά μετά την πλήρη εφαρμογήν της Συμβάσεως ηλικίας ουχί ανωτέρας των 25 ετών και ότι θα απαγορεύεται πλέον ή χρησιμοποίησις πλοίων άνω των 45 ετών ηλικίας, και κατόπιν τούτου συγκριθώσιν οι δύο πίνακες, θα ευρεθή ότι

υπάρχει μία κολοσσιαία μεταξύ αυτών διαφορά, και τούτο και εάν ακόμη ο ανάδοχος περιορισθή εις το κατώτερον όριον των υποχρεώσεων του.

Ο περιορισμός όμως ούτος δι' ημάς αποκλείεται καθόσον έχομεν την πεποίθησιν ότι η αγαθή επίδρασις την οποίαν θα έχη επί της εκτελέσεως των συγκοινωνιών, η εφαρμογή της προτάσεώς μας, θα είναι τοιαύτη ώστε να φέρη μοιραίως και την μελλοντικήν ανάπτυξιν της επιχειρήσεώς μας και επομένως και των εργασιών της την επέκτασιν και την ακόμη μεγαλύτεραν βελτίωσιν του στόλου αυτής.

**3. Το Ναυολόγιον.** Διατηρείται εις το σημερινόν χαμηλόν αυτού επίπεδον και εξασφαλίζεται η διατήρησις του εις όρια λογικά ανάλογα με τα εκάστοτε συνθήκας. Εις το σημείον μάλιστα τούτο είναι μεγάλο πλεονέκτημα της προτάσεώς μας το γεγονός ότι αυτή εφαρμοζομένη ως έχει διατυπωθή εν τη υπό κρίσιν συμβάσει, απαλλάσει το κοινόν της αυξήσεως την οποίαν άλλως θα εκαλείτο ήδη να πληρώση καθόσον αφ' ης υπεβλήθη το πρώτον η πρότασις μας και αφ' ης συνετάχθη το ήδη ισχύον Ναυολόγιον (1934) επήλθεν αύξησις της καυσίμου ύλης άνω του 100% ήτις επιβάλλει αύξησιν του Ναυολογίου κατά 30% περίπου όση είναι περίπου η αναλογία της δαπάνης της καυσίμου εις το κόστος των θαλασσιών εν Ελλάδι μεταφορών. Η αύξησις αύτη την οποίαν μάλιστα προ καιρού εξήτησαν αι υπάρχουσαι Επιχειρήσεις και δεν την έλαβον λόγω της εκκρεμούς προτάσεώς μας, αποφεύγεται ήδη οριστικώς.

Τέλος γενομένου δεκτού του τρόπου διανομής κερδών της επιχειρήσεώς μας τον οποίον προτεινομεν και περί του οποίου θέλομεν ομιλήση κατωτέρω, εξασφαλίζεται η μείωσις του Ναυολογίου εις την περίπτωσιν καθ' ήν η επιχειρήσις μας ήθελε τυχόν πραγματοποιήση κέρδη ανώτερα του 10% του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου αυτής.

**4. Επιτυγχάνεται η εξυπηρέτησις του Τουρισμού** δια της ιδρύσεως Τουριστικού Γραφείου εν Λονδίνω, της ιδρύσεως των ξενοδοχείων και της βελτιώσεως των συγκοινωνιακών μέσων και συνθηκών. Επί πλέον όμως των υποχρεώσεων ας σχετικώς αναλαμβάνει η ανάδοχος σπουδαίαν συμβολήν εις τας προσπάθειάς του Κράτους προς ανάπτυξιν της Τουριστικής κινήσεως, θέλει αποτελέση η αναγκαία προσπάθεια της επιχειρήσεως, όπως δια παντός τρόπον αύξηση την εν Ελλάδι τουριστική κίνησιν, άνευ της οποίας αυξήσεως δεν είναι δυνατόν να ίδη αύτη σοβαράν προκοπήν εφόσον εάν η κινήσις επιβατών περιορισθή εις το σημερινόν αυτής σημείον αποκλείεται η πραγματοποίησις κερδών.

Δεδομένου δε ότι αι συνθήκαι υφ' ας θα ευρίσκειται η επιχειρήσις μας και η εις το εξωτερικόν θέσις των περισσοτέρων αυτής μετόχων, επιτρέ-

που την καταβολήν αποτελεσματικών προσπαθειών δια την τοιαύτην ανάπτυξιν, σπουδαίαν δύνανται να αναμένονται αποτελέσματα εκ της σχετικής προσπάθειας μας.

**5. Παρέχεται η αναγκαία** δια την εκτέλεσιν της Συμβάσεως εγγύησις.

**6. Προβλέπονται αυστηρώταται αι κυρώσεις** δια την περιπτώσιν αθετήσεως των υποχρεώσεών μας.

**7. Εξασφαλίζεται η ευρυθμία** της λειτουργίας της επιχειρήσεως δια της συστάσεως Ελληνικής Ανωνύμου Εταιρείας εις την διοίκησιν της οποίας θέλει συμμετέχει και το Κράτος και σχετικώς με την διαχείρησιν της οποίας επιβάλλονται ικανοί περιορισμοί και αυστηρός έλεγχος.

**8. Προβλέπεται Ελληνική Διαιτησία** κατά τρόπον ώστε να είναι πάντοτε εύκολος η εις αυτήν προσφυγή και να υπάρχη απόλυτος εγγύησις περι της δικαίας επιλύσεως των τυχόν μετά του Κράτους διαφορών.

**9. Τέλος εξασφαλίζονται όλοι οι Επιχειρηματίαι** και όλα τα πρόσωπα τα συμφέροντα των οποίων ευρίσκονται όπωσδήποτε εν εξαρτήσει από την λύσιν του ακτοπλοϊκού προβλήματος.

**10. Αι υπάρχουσαι Ακτοπλοϊκαί Επιχειρήσεις** δια της παρ' ημών εξαγοράς των εξέρχονται από το τρομερόν οικονομικόν αδιέξοδον εις το οποίον ευρίσκονται σήμερον. Λαμβάνουν την πραγματικήν αξίαν παντός Ενεργητικού των στοιχείου και επί πλέον την δικαίαν και εύλογον επαγγελματικήν αποζημίωσιν. Ούτω όχι μόνον αι Επιχειρήσεις αύται σώζονται, αλλά και αποτρέπεται η άσκοπος και ματαιία απώλεια των Κεφαλαίων αυτών, άτινα δύνανται να διατεθώσιν εις άλλας παραγωγικώτερας εργασίας προς όφελος της εθνικής οικονομίας.

**11. Εξασφαλίζεται η διατήρησις** εις τας θέσεις των πάντων των ακτοπλοϊκών υπαλλήλων, των Ναυτικών Πρακτόρων και των Πρακτορειακών υπαλλήλων εις τρόπον ώστε να αποκλείεται να ευρεθή κανείς εξ αυτών εις χειροτέραν της σημερινής του θέσεως.

**12. Εν σχέσει δε προς το Ναυτεργατικόν προσωπικόν** προβλέπονται διατάξεις αποκλείουσαι την δημιουργίαν ανεργίας.

Εις το Κεφάλαιον μάλιστα τούτο η πραγματικότης είναι ασφαλώς περισσότερον ικανοποιητική από ότι εμφανίζεται εκ της διατυπώσεως του σχετικού άρθρου της Συμβάσεως. Διότι ως προκύπτει εκ των σχετικών επισυναπτομένων Πινάκων υπό στοιχεία Δ και Ε και το συνοδεύον τούτους σημείωμα (Συνημμένον υπ' αριθμ. 7) σήμερον εργάζονται περί τους 1170 Ναυτεργάται εν όλω και ούτοι πολλάκις εκ περιτροπής λόγω των συχνών παροπλισμών των ατμοπλοίων άτινα ως εκ της παλαιότητος αυτών είναι ηναγκασμένοι αι Επιχειρήσεις να κρατούν κατά σύντομα δια-

στήματα δι' επισκευάς. Ενώ δια την επάνδρωσιν των πλοίων ημών θα χρειασθούν 2106 εν όλω Ναυτεργάται εργαζόμενοι συνεχώς, ήτοι θα δοθή εργασία εις 336 επί πλέον άνδρας.

Επίσης ένα επί πλέον αριθμόν άνδρών θέλουν απασχόληση και αι εργασίαι μας εις την ξηράν.

Έπειτα μέγα πλεονέκτημα όπερ απορρέει εκ της εφαρμογής της Συμβάσεως υπέρ της Ναυτεργατικής τάξεως είναι το ότι ενώ σήμερον λόγω της επικρατούσης εν τη ακτοπλοΐα καταστάσεως ουδεμία υπάρχει ασφάλεια περί της διατηρήσεως και της σημερινής της τάξεως ταύτης ο αριθμός μάλιστα των εργαζομένων μελών της οποίας από ημέρας εις ημέραν ελαττούται, δια της συμβάσεως ασφαλίζεται η ναυτεργατική τάξις, ότι την πλεονεκτικήν θέσιν την οποίαν δια της εφαρμογής αυτής αποκτά θέλει διατηρήση καθ' όλην την διάρκειαν της ισχύος της και μάλιστα ως ελάχιστον όριον κατοχυρώσεώς της. Βελτιουμένων δε των συνθηκών της Επιχειρήσεως θέλει βελτιωθή και η θέσις της ναυτεργατικής τάξεως εις το μέλλον εις τρόπον ώστε αντί της σημερινής απαισιοδοξίας να επιτρέπωνται αι καλύτεραι των ελπίδων δια το μέλλον.

13. Τέλος εκτός των μνημονευθέντων πλεονεκτημάτων τα οποία απορρέουν εκ της εφαρμογής της Συμβάσεως υπάρχουν και πλείστα όσα έμμεσα ωφελήματα άτινα θέλουν απορρέυση εξ αυτής και εκ της δια της εφαρμογής της επιτυγχανομένης λύσεως του ακτοπλοϊκού ζητήματος. Ως τούτα πλεονεκτήματα δέον να μνημονευθώσι η αποφυγή πλείστων όσων εμμέσων του Κράτους ζημιών όπως π.χ. η διαρροή φόρων η πληρωμή αποζημιώσεων επιτάξεων κλπ, και η εν γενεί αγαθή επίδρασις την οποίαν θέλει έχει η αναδιοργάνωσις και η βελτίωσις των θαλασίων συγκοινωνιών επί της εθνικής οικονομίας της χώρας. (Ίδε σχετικώς τα από 14 και 23 Μαΐου υπομνήματά μας-συνημμένα υπ' αριθ. 1 και 2).

### III

Εξεταστέον ήδη ποία είναι τα ανταλλάγματα τα οποία παρέχει η υπό εξέτασιν σύμβασις εις τον Ανάδοχον δια να κριθή μήπως ταύτα ευρίσκονται εν τινι δυσαναλογία έναντι των εξ αυτής πλεονεκτημάτων και των αντιστοίχων υποχρεώσεων του Αναδόχου.

#### 1. Προνόμιον Ακτοπλοΐας

Δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία ότι τούτο αποτελεί εν οικονομικόν αντάλλαγμα υπέρ του Αναδόχου. Η Οικονομική όμως αυτού αξία κατα-

ντά να μη είναι σοβαρώς υπολογίσιμος καθόσον η παροχή αυτού συνδέεται με την επιβολήν τσοσούτων υποχρεώσεων, ώστε να αίρεται το σοβαρώτερον των πλεονεκτημάτων του, το οποίον είναι η δυνατότης πραγματοποιήσεως οικονομιών.

Τα δρομολόγια ορίζονται εις αριθμόν μεγάλον και ουχί κατώτερον των εκτελουμένων και σήμερον, οπότε δεν υπάρχει μονοπωλιακή εκμετάλλευσις. Τα μεταφορικά μέσα άτινα πρέπει να διατηρή ο Ανάδοχος ορίζονται κατά ποσότητα, χωρητικότητα και αξίαν κατά τρόπον ώστε να υπάρχει ακτοπλοϊκός στόλος τσοσούτον πολυτελής όσον ουδέποτε υπήρξεν εν Ελλάδι υπό του Κράτους συναγωνισμού. Από απόψεως δε υπαλληλικού και εργατικού προσωπικού δια την κατάρτισιν των πληρωμάτων των πλοίων και δια την εκπλήρωσιν των εκ της Συμβάσεως υποχρεώσεων όσον αφορά την πρόσληψιν πάντων των εργαζομένων σήμερον Πρακτόρων, υπαλλήλων κλπ. θα χρειασθή να έχει ο ανάδοχος τουλάχιστον το αυτό προσωπικόν όπερ έχουν όλαι μαζί οι υπάρχουσαι σήμερον ομοειδείς επιχειρήσεις εν Ελλάδι.

Επομένως το μόνον πλεονέκτημα το οποίον θέλει προέλθη υπέρ του Αναδόχου εκ του Μονοπωλίου, θα είναι η αποφυγή της διαρροής μέρους των δυνάμεων να πραγματοποιηθούν εισπράξεων εκ της εκμεταλλεύσεως των θαλασσιών συγκοινωνιών.

Τούτο όμως είναι συγχρόνως και εν πλεονέκτημα υπέρ του Κράτους, μέλλοντος να εισπράττη περισσοτέρους φόρους εκ της εφαρμογής της φορολογίας εισιτηρίων και κομίστρων ήτις δεν είναι ευκαταφρόνητος αφού το ποσοστόν αυτής ανέρχεται συνολικώς εις 28% περίπου των ακαθαρίστων εισπράξεων.

Ασχέτως όμως τούτο η εφαρμογή της μονοπωλιακής εκμεταλλεύσεως αποτελεί σήμερον μία γενικωτέραν ανάγκην άνευ της οποίας δεν είναι δυνατόν να υπάρξη λύσις του ακτοπλοϊκού προβλήματος.

Επιβάλλεται αύτη και εν λόγων δημοσίας ανάγκης, εθνικής οικονομίας και συναλλαγματικής πολιτικής απαιτούντων μίαν τάξιν πραγμάτων σύμφωνον προς τας αρχάς της διευθυνομένης οικονομίας, εκμετάλλευσιν τοιαύτης φύσεως ώστε να υπάρχει μία εύλογος αναλογία μεταξύ διατεθιμένου Κεφαλαίου και δαπανών και εισπράξεων. Επομένως το αποτελεσματικώς της ακτοπλοϊας προνόμιον ουτε τόσον σοβαρόν οικονομικόν αντάλλαγμα είναι δι' ημάς, ούτε καν παρέχεται προς το αποκλειστικόν συμφέρον μας. Δια πλείονα δε επί του ζητήματος τούτου παραπέμπομεν εις το επισυναπτόμενον απόσπασμα Υπομνήματός μας και την από 30/12/37 σχετικήν έκθεσιν του εκ των μελών της προηγουμένης Επιτροπής Γ. Δομεστίνη (συνημμένον υπ' αριθ. 8).

## 2. Η επιχορήγησης

Αύτη είναι απολύτως αναγκαία δια να δυνηθώμεν να αντεπεξέλθωμεν προς τα εκ της Συμβάσεως υποχρεώσεις μας.

Οιοσδήποτε προϋπολογισμός της οικονομικής θέσεως εις την οποίαν θα ευρεθή ηεπιχείρησις μας μετά την εφαρμογήν της Συμβάσεως, γενόμενος με βάσιν περίπου την σημερινήν κατάστασιν αποδεικνύει την επιχείρησιν μας ως μέλλουσαν να έχη σοβαρώτατον έλλειμμα.

Βεβαίως δεν είναι δυνατόν να γίνη τοιοῦτος προϋπολογισμός μετ' ακριβείας, καθόσον κατ' ανάγκην θα στηρίζεται επί παραγόντων μελλοντικών και ασταθμητών. Πάντως ένα είναι το γεγονός, ότι πάντες οι εξέτασαντες από της απόψεως ταύτης την επιχείρησιν μας εκφράζονται μετ' απαισιοδοξίας. Η απαισιοδοξία δε αύτη είναι δικαιολογημένη καθόσον η επιχείρησις μας θα έχη πολύ περισσοτέρας υποχρεώσεις από όσας έχουν όλαι μαζί οι υπάρχουσαι σήμερον επιχειρήσεις, ενώ η θέσις της δεν πρόκειται να είναι τόσοσν πλεονεκτική ώστε να αντισταθμίξη εκ τούτου τας επιβαρύνσεις της. Εάν δε ληφθή υπ' όψει ότι κατά το παρελθόν έτος όλαι μαζί αι υπάρχουσαι σήμερον επιχειρήσεις επαρουσίασαν κέρδη ανερχόμενα μόνον εις το ποσόν των δραχμών 7.500.000 επτά εκατομμυρίων πεντακοσίων χιλιάδων περίπου χωρίς ουδεμίαν **απόσβεσιν του υλικού των** και καμμίαν **πληρωμήν ασφαλίστων**, ποία πρέπει να κριθή ότι θα είναι η θέσις της ιδικής μας επιχειρήσεως ήτις εκτός των αποσβέσεων και των ασφαλίστων που θα πληρώνη θα έχη και πρόσθετα βάρη όπως είναι το ποσό των 25.000.000—περίπου δραχμών δια την εξυπηρέτησιν των Αγόνων Γραμμών συμπεριλαμβανομένων εις την επιχορήγησιν, δραχμάς 20.000.000— περίπου δια πρόσθετον μισθοτροφοδοσίαν του ναυτεργατικού προσωπικού (ιδε Πίνακα υπό στοιχείον συνημμένον υπ' αρ. 7) εκτέλεσιν πλειόνων δρομολογίων κατά τους αγόνους χειμερινούς μήνας, ζημίαν εκ της εκτελέσεως εξωτερικών δρομολογίων και άλλας;

Εάν ημείς παρ' όλα ταύτα επιμένωμεν εις την υπογραφήν της Συμβάσεως είναι διότι ελπίζομεν ότι θα φέρωμεν αύξησιν της κινήσεως όχι μόνον προς το συμφέρον το ιδιόν μας αλλά και το τοιοῦτον του Κράτους. Οι σχετικοί όμως προϋπολογισμοί μας με όσον πνεῦμα αισιοδοξίας και αν συνετάγησαν δεν δύνανται να παρουσιάσουν κέρδη και αν ακόμη λάβωμεν ολόκληρον το ποσόν της αιτουμένης επιχορηγήσεως των Λιρών Αγγλίας 100.000.000 ετησίως.

Επομένως ζητούμεν την επιχορήγησιν μόνον και μόνον δια να αποφύγωμεν την βεβαιότητα των ζημιών αφίνοντες την ύπαρξιν κερδών εις την τύχην. Υποστηρίζομεν δε ότι το Κράτος παρέχον εις ημάς ολόκληρον το

ποσόν τούτο ουδεμίαν επιβάλλει επιβάρυνσιν εις τον προϋπολογισμόν του καθόσον αι επιβαρύνσεις, ας σήμερον έχει, ανέρχονται εις μεγαλύτερον ποσόν και δια την έρευναν τούτου παρατέμπομεν εις το συνημμένον Σημείωμα και τους Πίνακας που το συνοδεύουν. (Συνημμένον υπ' αριθ. 9)

### 3. Αι Φορολογικαί απαλλαγαί

Αύται είναι τελείως ασήμαντοι. Πλην μιας περιορίζονται άπασαι εις απαλλαγάς από εισαγωγικούς δασμούς. Εάν δε εξαιρέση τις την απαλλαγήν από του εισαγωγικού δασμού των πλοίων και τα είδη ιδρύσεως και λειτουργίας των Ξενοδοχείων, άπασαι αι λοιπαί απαλλαγαί υπάρχουν και σήμερον ούτως ώστε αι σχετικαί διατάξεις συμβάσεως αποτελούν μάλλον συμβατικήν κατοχύρωσιν υπέρ του Αναδόχου των υπαρχουσών απαλλαγών.

Και αι μη υπάρχουσαι όμως σήμερον απαλλαγαί των εισαγωγικών δασμών των πλοίων και των υλικών των Ξενοδοχείων δεν πρόκειται να φέρουν ζημίαν εις το Δημόσιον, καθόσον άνευ της Συμβάσεώς μας το Κράτος δεν θα επρόκειτο να εισπράξη τους οικείους φόρους. Αυτή δε είναι και η οδός ην ηκολούθησεν η Επιτροπή εγκρίνασα τας εις το αρθρόν 11 της Συμβάσεως περιλαμβανομένας απαλλαγάς. Μας έδωσε δηλονότι απαλλαγήν από τους φόρους εκείνους τους οποίους το Κράτος δεν θα είχε την ευκαιρίαν να εισπράξη εάν δεν θα υπεγράφετο η Σύμβασίς μας.

Όσον αφορά την φορολογικήν απαλλαγήν της Γραμμής ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ αυτή δεν ανέρχεται εις σοβαρόν ποσόν (2.000.000 Δραχμαί ετησίως).

Ασχέτως όμως τούτου τί είναι αυτή η φορολογική απαλλαγή έναντι των πολλών και ποικίλων πάσης φύσεως πλεονεκτημάτων τα οποία αποκτά το Κράτος εκ της δι' Ελληνικών πλοίων εξυπηρετήσεως της δρομολογιακής ταύτης γραμμής και έναντι της επιβαρύνσεως την οποίαν η εκμετάλλευσις αυτής πρόκειται να μας επιφέρει;

Διότι πράγματι η γραμμή αυτή ουδέποτε υπήρξεν αποδοτική. Απόδειξις περί τούτου τα αποτελέσματα της Εθνικής Ατμοπλοΐας τα ξένα πλοία άτινα εκτελούν ταύτην επιχορηγούνται αδρότατα υπό των Κυβερνήσεών του. Και αυτή δε η μεγάλη Επιτροπή της Εμπορικής Ναυτιλίας του 1931 εισηγήθη την επιχορήγησιν της δια ποσού Λ.Α. 10.000 χρυσών ετησίως... Πρακτικά τεύχος Γ σελίς 100)

Εάν δε κατά την εποχήν εκείνην (1931) η ανωτέρω Επιτροπή εισηγήθη το ποσόν τούτο σήμερον θα ενέκρινε τουλάχιστον το διπλάσιον καθόσον τότε ούτε το κόστος των πλοίων ήτο όσον σήμερον, ούτε τα έξοδα της εκμεταλλεύσεως τόσον μεγάλα, ούτε ο διεθνής ανταγωνισμός όσον σήμερον οξύς.



Επομένως αι φορολογικαί απαλλαγαί διά πλείονα επί των οποίων παραπέμπομεν εις τον προς αυτόν Πίνακα υπολογισμού των (ιδε συνημμένον υπ' αριθ. 10) δεν αποτελούν σοβαρόν αντάλλαγμα ούτε αξίαν λόγου επιβάρυνσις του Κρατικού προϋπολογισμού.

#### 4. Η εξαγωγή συναλλάγματος

Και αν ακόμη το Κράτος μας παρέχει διά των σχετικών διατάξεων της Συμβάσεως σχετικήν τινά διευκόλυνσιν κατ' ουσίαν δεν πρόκειται περί ανταλλάγματος δυναμένου να αντισταθμίση αντιστοίχους απέναντι του Κράτους υποχρεώσις μας, καθόσον το αντάλλαγμα όπερ θέλει μας αναγκαιοί κατά την διάρκειαν της εκτελέσεως της Συμβάσεως θα αγοράζωμεν παρά της Τραπέζης της Ελλάδος βάσει της τρεχούσης αξίας.

Εάν κατέληξε το θέμα τούτο να κρίνεται μεταξύ των ανταλλαγμάτων είναι λόγω της συναλλαγματικής καταστάσεως εις την οποίαν το Κράτος ευρίσκεται.

Οποιαδήποτε όμως και αν πρόκειται να είναι η τελική μορφή την οποίαν θέλει λάβη εις το Κεφάλαιον τούτο η Σύμβασις το αποτέλεσμα είναι ότι συνάλλαγμα το Κράτος θα έχη σπουδαίως να ωφεληθή εκ της Συμβάσεως ταύτης.

Και δια να μη επαναλαμβάνωμεν θέματα άτινα έχομεν εξαντλήση δια προηγουμένων υπομνημάτων μας παραπέμπομεν υμάς εις το από 3ης Ιουνίου 1937 υπόμνημά μας εις το οποίον πραγματευόμεθα το ζήτημα εν εκτάσει (ιδε συνημμένον υπ' αριθ. 11).

### IV

**Το συμπέρασμα είναι** ότι την προκειμένη Σύμβασιν ήτις φέρει την ριζικήν και την πλέον ικανοποιητικήν συγχρόνως λύσιν του ακτοπλοϊκού προβλήματος επιτυγχάνει το Κράτος με ελάχιστα ανταλλάγματα.

Εάν τα ανταλλάγματα ταύτα συγκρίνη τις με τας θυσίας εις ας υποβάλλονται τα γειτονικά μας Κράτη δια να διατηρήσουν εις κάποιαν περιωπήν την επιβατηγόν ναυτιλίαν των θα εύρη ότι μεταξύ αυτών η Ελλάς θα έχη από της απόψεως ταύτης θέσιν προνομιούχον.

Και θα ηδύνατο μεν να παρατηρηθή ότι τα Κράτη ταύτα υπεβλήθησαν εις πράγματι υπερόγκους θυσίας, αλλά τοιοῦτο δια να δημιουργήσουν ναυτιλίαν ενώ προηγουμένως δεν είχαν. Εις την παρατήρησιν όμως ταύτην θα ηδύνατο να λάβη την απάντησιν ότι εις το σημείον εις το οποίον έφθασαν εν Ελλάδι τα πράγματα, ίσως η κατάστασις να είναι χειροτέρα

από του να μη υπήρχε καθόλου επιβατηγός Ναυτιλίας, καθόσον εκτός της αθλίας καταστάσεως εις την οποίαν ευρίσκονται τα υπάρχοντα πλοία υπάρχουν και τα ειδικώτερα προβλήματα άτινα έχει δημιουργήσει η κατά τα τελευταία έτη επελθούσα κατάρρευσις. Μίαν δε απόδειξιν περί τούτων μας δίδει το γεγονός, ότι σήμερον είμεθα ημείς υποχρεωμένοι να εξαγοράσωμεν το κατά το πλείστον άχρηστον υλικόν των επιχειρήσεων πληρώνοντες τούτο ως εάν ήτο χρήσιμο και καταβάλλοντες και επαγγελματικώς αποζημιώσεις αι οποίαι θέλουν αποτελέση μίαν ουχί ευκαταφρόνητον επιβάρυνσιν της επιχειρήσεώς μας.

## V

### Η θέσις των υπαρχουσών επιχειρήσεων

Το θέμα τούτο ευρίσκεται μάλλον εκτός των όρων της υπό κρίσιν Συμβάσεως. Δεν θα ήτο όμως άσκοπον να σας είπωμεν και επ' αυτού δύο λέξεις επειδή συνδέεται στενώτατα με την εφαρμογήν αυτής.

Αφ' ης το πρώτο υπεβάλομεν την πρότασίν μας, εδηλώσαμεν προς την Κυβέρνησιν ότι η προσπάθειά μας δεν θέλομεν να καταλήξη εις βάρος των Επιχειρήσεων τούτων.

Επομένως προσφερόμεθα να εξαγοράσωμεν το ενεργητικόν των αντί της πραγματικής των αξίας και να καταβάλωμεν εις αυτάς μίαν δικαίαν και εύλογον επαγγελματικήν αποζημίωσιν.

Επίσης εδηλώσαμεν ότι αν τινές εξ αυτών ήθελον να εισφέρουν το Ενεργητικόν των ως Κεφάλαιον της Διαχειρήσεώς μας συμπράττουσαι εις αυτήν, λίαν ευχαρίστως θα εδεχώμεθα την τοιαύτην συνεργασίαν.

Αφ' ότι κατωρθώσαμεν να εννοήσωμεν από την μέχρι σήμερον επαφήν μας με τους αντιπροσώπους της Κυβερνήσεως, αυτή θα επροτίμα την δια φιλικής συνεννοήσεως ημών με τας υπαρχούσας επιχειρήσεις, λύσιν του ζητήματος. Και μόνον εν αποτυχία μας τοιαύτης προσπαθείας να επέμβη.

Επιθυμούντες και ημείς να μη υπάρξη αφορμή αναγκαστικής επιβολής οιασδήποτε λύσεως, προσεπαθήσαμεν να φέρωμεν εις πέρας την τοιαύτην συνεννόησιν με όλην την καλήν θέσιν και την καλήν πίστιν η οποία χαρακτηρίζει ημάς εις όλας τας ενεργείας.

Ουδεμία επιχείρησις μας αντέταξε ρητήν άρνησιν.

Αντιθέτως επείσθημεν ότι οι περισσότεροι των Ελλήνων εφοπλιστών της ακτοπλοΐας, ατυχήσαντες εις την επιχείρησιν ην ασκούν και μη προσδοκόντες βελτίωσιν της θέσεώς των, επιθυμούν όσον και ημείς ζωηρώς

την επιτυχία της προσπάθειάς μας και αποδοχήν της προτάσεώς μας δια να δοθή εις αυτούς η ευχέρεια να εξέλθουν της δυσχερούς θέσεως εις την οποίαν ευρίσκονται. Εάν δε υπήρξαν και τινες αντιδράσαντες ή αντιδρώντες, ούτοι αποτελούν ελαχίστην μειοψηφίαν της οποίας μάλιστα η προσπάθεια τείνει μόνον και μόνον εις το να επιτύχη καλλιτέρους όρους συνεννόησεως.

Μέχρι σήμερα όμως δεν επετύχομεν την συνεννόησιν λόγω της αβεβαιότητος η οποία εξακολουθεί να υφίσταται εάν η Σύμβασίς μας θα γίνη δεκτή και ποίοι θα είναι οι τελικοί όροι της.

Ευθύς ως η αβεβαιότης αύτη εκλείψη ελπίζομεν ότι την συνεννόησιν θα φέρωμεν ταχέως εις πέρας απαλλάσσοντες την Κυβέρνησιν της ανάγκης να λάβη ένα οιονδήποτε μέτρο.

Εν αποτυχία όμως της προσπάθειάς μας είμεθα διατεθειμένοι να δεχθώμεν οιαδήποτε λύσιν την οποίαν σχετικώς θα ήθελε να εφαρμόση η Κυβέρνησις πιστεύοντες, ότι αύτη θα επιβάλη πάντως εις ημάς ολιγώτερα βάρη, αφ' όσα θα μα επέβαλεν ο Συμβατικός διακανονισμός.

Έχομεν κάθε λόγον να πιστεύωμεν ότι αν υπάρξη ανάγκη η Κυβέρνησις δεν θα διστάση να επιβάλη μίαν δικαίαν λύσιν αίρουσαν τον κίνδυνον της αποτυχίας μιας τόσοσ επωφελούς λύσεως του ακτοπλοϊκού προβλήματος ένεκα των τυχόν υπερβολικών και παραλόγων αξιώσεων τινών των υπαρχόντων εφοπλιστών. Τοσούτω δε μάλλον πιστεύομεν τούτο, όσον είμεθα βέβαιοι ότι αποτυγχανούσης την ιδικής μας προσπάθειάς και μη υπαρχούσης άλλης λύσεως δια να εφαρμοσθή εν αποτυχία της ιδικής μας το Κράτος θα περιέλθη εις απελπιστικόν αδιέξοδον.

Θα είμεθα ευτυχείς εάν η ημετέρα Επιτροπή εισηγείτο εις την Κυβέρνησιν οία νομίζει ότι πρέπει να είναι η εμπρόπουσα λύσις εν περιπτώσει αποτυχίας της φιλικής συνεννόησεως. Και επί του θέματος τούτου, εάν η Επιτροπή υμών φρονή ότι πρέπει να το ανακινήση είμεθα διατεθειμένοι να την βοηθήσωμεν εκθέτοντες εν καιρώ ειδικώτερον και αναλυτικώτερον τας αντιλήψεις μας.

## VI

### ΑΙ ΔΙΑΦΩΝΙΑΙ ΜΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ

Ως εν τοις ανωτέρω εκθέτομεν, πλείονας επί των οποίων εξηγήσεις είμεθα πάντοτε πρόθυμοι να παράσχωμεν εις υμάς, πιστεύομεν ότι είναι ικανά δια να υποστηρίξουν την εν αρχή του παρόντος διατυπωθείσαν

άποψίν μας ότι η διδομένη δια της υπό κρίσιν Συμβάσεως λύσις εις το ακτοπλοϊκόν πρόβλημα είναι η καλύτερα δυνατή.

Δυστυχώς όμως η Επιτροπή καταρτίζουσα το κείμενον της Συμβάσεως ταύτης εν τω ζήλω της όπως καταρτίση τούτο κατά το δυνατόν τελειώτερον, παρεσύρθη εις διατάξεις αδικαιολογήτως αυστηράς και κατέληξεν, σχετικώς με μερικά τινά θέματα της Συμβάσεως εις λύσεις αίτινες θέτουν εις κατά πολύ είσωνα μοίραν τα ιδικά μας συμφέροντα, απ' ότι η προστασία των συμφερόντων του Κράτους και της Κοινωνίας θα επέβαλε.

Τούτο μας ηνάγκασε να διαφωνήσωμεν εις τινά σημεία με την προηγουμένην Επιτροπήν και φέρομεν ενώπιον υμών τας διαφωνίας μας ταύτας με την πεποίθησιν, ότι το πνεύμα με το οποίον θα κρίνη η Επιτροπή υμών την υπόθεσιν, θα είναι δικαιώτερον και ότι θα αναγνωρίση αυτή, ότι δεν είναι δυνατόν η μελετωμένη επιχείρησις να ιδρυθή εάν αφαιρεθή από τους ιδρυτάς της πάσα ελπίς πραγματοποιήσεως κέρδους τινός.

Αι βασικαί διαφωνίαι μας με την Επιτροπήν είναι αι κατωτέρω:

### **1. Επί των περί Ναυτολογίου διατάξεων.**

Εις το ζήτημα τούτο η προηγουμένη Επιτροπή κατά πλειοψηφία ηθέλησε να μειώση το Ναυτολόγιον κατά 5% και βάσει της αποφάσεώς της ταύτης κατήρτισε τους εις την Σύμβασιν επισυναφθέντας Πίνακας Ναυτολογίων επί τη βάσει των σήμερον ισχυόντων μείον 5%. Την απόφασιν ταύτην καθ' ην εποχήν εγένετο η πρώτη περί αυτής συζήτησις θα ηδυνάμεθα ίσως να αποδεχθώμεν, ήδη όμως είμεθα υποχρεωμένοι να την θεωρήσωμεν ως εξαιρετικώς αδικαιολόγητον και παράλογον.

Αφ' ης εποχής ήρχισε τας εργασίας της η προηγουμένη Επιτροπή μέχρις ότου τελειώση επήλθε τοιαύτη μεταβολή της καταστάσεως ώστε να μεταβάλλωνται άρδην οι οικονομικοί όροι υφ' ούς η Επιχειρήσις μας ιδρύεται. Συγκεκριμένως δε εις ό,τι αφορά το Ναυτολόγιον επήλθεν αύξησις της καυσίμου ύλης άνω του 100%.

Αύτη θα εδικαιολόγει αύξησιν του Ναυτολογίου τουλάχιστον κατά 30%. Διά λόγους όμως τους οποίους θεωρούμεν περιττόν να εκθέσωμεν, απεφασίσαμεν να δεχθώμεν την σχετικήν επιβάρυνσιν και να μη επιμεινωμεν εις το να μας δοθή η αύξησις μολονότι ζητούντες ταύτην θα είχομεν το δίκαιον με το μέρος μας.

Από του σημείου όμως τούτου μέχρι του σημείου ώστε να μας επιβληθή και μείωσις υπάρχει μεγάλη διαφορά και νομίζομεν, ότι η επιμονή εις την απόφασιν της προηγουμένης Επιτροπής θα ήτο τελείως αδικαιολόγητος.

Έπειτα διατυπούται εις την Σύμβασιν ότι οι επισυναπτόμενοι πίνακες

του Ναυλολογίου συνετάχθησαν βάσει «της σημερινής πραγματικής καταστάσεως». Τούτο είναι τελείως ανακριβές καθόσον οι Πίνακες ούτοι συνετάχθησαν βάσει της καταστάσεως της επικρατούσης κατά το έτος 1934 και ετέθησαν εν ισχύ από του 1935. Ποίον δε είναι το αποτέλεσμα το οποίον δύναται να προκύψη εκ της τοιαύτης ανακριβείας;

Σήμερον ως ανωτέρω ελέχθη η καύσιμος ύλη κοστίζει 100% περισσότερο αφ' ότι κατά την εποχήν καθ' ήν συνετάχθησαν οι πίνακες του Ναυλολογίου. Επειδή δε η Σύμβασις περιέχει διατάξεις περί αυξομειώσεως του Ναυλολογίου εν περιπτώσει μεταβολής των πραγματικών συνθηκών, εις περιπτώσιν καθ' ήν ήθελε τυχόν αποδειχθή, ως είναι πιθανόν, ότι η σημερινή ύψωσις της καυσίμου ύλης, είναι προσωρινή και μετά τινά χρόνον η αξία αυτής κατέλθη του σημερινού επιπέδου της, τότε κινδυνεύομεν να μας επιβληθή μείωσις του Ναυλολογίου, ενώ η αξία της καυσίμου ύλης θα είναι ίση ή και ανωτέρω ακόμη της τοιαύτης της εποχής καθ' ήν συνετάχθη το γινόμενον αποδεκτόν ναυλολογίον. Μία τοιαύτη λύσις θα ήτο ολεθρία και θα ηδύνατο να επιφέρει την άδικον καταστροφήν της επιχειρήσεώς μας.

Προς άρσιν του απόπου τούτου επροτείναμεν όπως προστεθή διάταξις κατά την οποίαν η μείωσις της αξίας καυσίμου ύλης μέχρι του επιπέδου εις αύτη ευρίσκετο κατά το έτος 1936 να μη δύναται να χρησιμεύση ως αφορμή μειώσεως του ναυλολογίου, και την πρότασίν μας ταύτην εδέχθησαν και ο Υφυπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας και τα μέλη της Επιτροπής επιφυλαφθέντα να διατυπώσουν την διάταξιν ταύτην κατά την υπογραφήν της Συμβάσεως και αναλόγως προς την τότε επικρατούσαν κατάστασιν.

## **2. Επί του ποσού της επιχορηγήσεως**

Αρχικώς εξητήσαμεν το ποσόν των Λ.Α. 100.000

Βραδύτερον τροποποιούντες την αίτησίν μας εξητήσαμεν όπως αι 100.000 μας καταβληθούν κατά μεν το ποσόν των Λ.Α. 50.000 εις χρήμα, κατά δε το υπόλοιπον δια μερικής απαλλαγής μας από του φόρου των εισιτηρίων και κομίστρων.

Όταν όμως κατά το έτος 1936 το ποσοστόν του φόρου τούτου μειώθη κατά τρόπον, ώστε η μείωσις να είναι ουχί υπέρ των Επιχειρήσεων, αλλά υπέρ του Κοινού και κατέστη αδύνατος ως εκ τούτου η διά φορολογικής απαλλαγής καταβολή μέρους της επιχορηγήσεως, ηναγκάσθημεν να επανέλθωμεν εις την αρχικήν μας πρότασιν περί καταβολής ολοκλήρου της επιχορηγήσεως εις χρήμα.

Το ποσόν τούτο το οποίον δύναται να θεωρηθή ευλόγως ουχί ως επι-

χορήγησις, ἀλλ' ὡς ἀντάλλαγμα τῶν θετικῶν υπηρεσιῶν τὰς ὁποίας πρόκειται νὰ προσφέρωμεν εἰς τὸ Κράτος καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς Συμβάσεως, ἦτο καὶ κατὰ τὴν ἐποχὴν ἀκόμη καθ' ἣν τὸ πρῶτον υπεβλήθη ἡ πρότασίς μας ἀπολύτως δικαιολογημένον καὶ λόγῳ τῶν ἀναγκῶν τῆς ἐπιχειρήσεώς μας καὶ λόγῳ τῆς ἀξίας τῶν πλεονεκτημάτων, τὰ ὁποία θέλει ἔχει τὸ Κράτος ἐξ αὐτῆς.

Εἰάν δε τούτο συνέβαινε κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς υποβολῆς τῆς προτάσεώς μας ἐτι μᾶλλον συμβαίνει τώρα ὁπότε αἱ οικονομικαὶ συνθήκαι ὑφ' ἃς ἰδρυσμένη θέλει εὐρεθῆ ἡ ἐπιχειρήσις μας, εἶναι κατὰ πολὺ χειρότεραι.

Επὶ πάσι τούτοις φρονοῦμεν ὅτι παρέχον τὸ Κράτος τὸ ποσὸν τούτο οὐδεμίαν ἐπιβάλει εἰς τὸν προϋπολογισμόν τοῦ ἐπιβάρυνσιν, καὶ πρὸς ἀπόδειξιν τούτου παραπέμπομεν εἰς τὸ ἐπισυναπτόμενον σχετικὸν σημείωμά μας καὶ τοὺς ἐν αὐτῷ καταχωρουμένους λογαριασμοὺς (ἴδε συν. ὑπ' ἀρ. 9)

### **3. Ἐπὶ τοῦ ἀρθροῦ περὶ ἐξαγωγῆς συναλλάγματος**

Πρὸ τῆς ἐπιμονῆς τοῦ Κυρίου Υφυπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διερμηνεύοντος τὰς Κυβερνητικὰς ἀπόψεις καθ' ἃς δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ ἀναληφθῆ ὑποχρέωσις διὰ τὴν παροχὴν τοῦ ἀναγκαιούτου συναλλάγματος διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν Κεφαλαίων ἡμῶν, ἀσχέτως πρὸς τὴν εἰσαγωγὴν, ἡ ὁποία θέλει πραγματοποιηθῆ διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς προτάσεώς μας, ἐδέχθημεν τὴν ἀποψιν ταύτην ὅσον ἀφορᾷ τὸ Μετοχικὸν Κεφάλαιον τῆς Ἐπιχειρήσεώς μας, εὐρισκόμεθα ὁμῶς ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ δεχθῶμεν τούτο καὶ ὅσον ἀφορᾷ τὰς δανειακὰς μας εἰς τὸ Ἐξωτερικὸν ὑποχρεώσεις καὶ πρὸς συμβιβασμόν τῆς τοιαύτης διαφορᾶς μας, ἐπροτεῖναμεν ὅπως δεχθῆ τουλάχιστον ἡ Κυβέρνησις νὰ συμπεριληφθοῦν καὶ αἱ ὑποχρεώσεις μας αὐταὶ εἰς τὰς ἀνάγκας μας δι' ἃς θὰ μας παρέχεται πρὸς ἐξαγωγὴν τὸ ἀπαιτούμενον συνάλλαγμα, τούτο θὰ ἠδύνατο τὸ Κράτος νὰ δεχθῆ τοσοῦτω μᾶλλον, ὅσον ἐπιμένομεν εἰς τὴν αἴτησίν μας διὰ λόγους ἀναγομένους εἰς τὰς σχέσεις μας με τοὺς δανειστάς μας, δὲν πρόκειται δὲ περὶ σημαντικῆς τινὸς ἐπιβαρύνσεως τοῦ συναλλαγματικῆς ἰσοζυγίου τοῦ Κράτους, ἀφοῦ καὶ κατὰ τοὺς μετρωτέρους ἀκόμη ὑπολογισμοὺς, ἡ αὐξήσις τῆς εἰσαγωγῆς συναλλάγματος ἥτις θὰ προέλθῃ ἐκ τῆς Συμβάσεώς μας θὰ υπερεκαλύπτῃ καὶ τὴν τοιαύτην πρὸς ἐξαγωγὴν ἀνάγκην μας εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἀπομείνῃ τελικῶς καὶ ὠφέλεια εἰς τὸ Κράτος.

Τὸ ζήτημα τούτο πραγματευόμεθα εἰς τὸ ἀπὸ 3 Ἰουνίου 1937 εἰδικὸν ὑπόμνημά μας εἰς τὸ ὁποῖον καὶ παραπέμπομεν πρὸς περαιτέρω ἐρευναν τοῦ ζητήματος (ἴδε συνημμένον ὑπ' ἀριθ. 11).

#### 4. Εις το άρθρον περί διανομής Κερδών

Εγεννήθη ζήτημα περί της τύχης των κερδών της Επιχειρήσεως ημών εις περίπτωσιν κατά την οποίαν ταύτα υπερβαίνουν το 10% του Μετοχικού ημών Κεφαλαίου, και η Επιτροπή ηθέλησεν όπως το ήμισυ του τυχόν υπερβάλλοντος τούτου ποσού περιέρχεται εις το Δημόσιον.

Κατ' αρχήν απεκρούσαμεν μίαν τοιαύτην συμμετοχήν του Κράτους εις τα αμφίβολα κέρδη μας, υποστηρίζοντες ότι εις περίπτωσιν καθ' ήν απροσδοκίτως τα κέρδη μας υπερβαίνουν ποτέ εις το μέλλον το τεθέν όριον, έδει ταύτα να περιέρχονται εις ημάς όπως εις βάρος μας θα κατέληγαν και αι ζημίαι της Επιχειρήσεώς μας ούσης προηγουμένης Επιτροπής και επειδή τούτο συνεβιβάζετο περισσότερον εις τα προθέσεις μας, όπως κατορθώσωμεν συν τω χρόνω να επιτύχωμεν την ελάττωσιν του Ναυτολογίου και του κόστους των μεταφορών εδέχθημεν εις μίαν τοιαύτην περίπτωσιν να υποχρεούμεθα εις υποβιβασμόν του Ναυτολογίου.

Τας σχετικές αντιλήψεις μας εις τα επιχειρηματά μας, εκθέτομεν εις το από 18 Ιουνίου 1937 υπόμνημά μας εις το οποίον και παραπέμπομεν (Ίδε συνημμένον υπ' αριθ. 12).

Το περιεχόμενον του υπομνήματος τούτου φρονούμεν ότι πείθει απολύτως ότι και εις το σημείον τούτο το δίκαιον ευρίσκειται με το μέρος ημών θεωρούμεν μάλιστα σκόπιμον να σημειώσωμεν ότι προς την άποψιν ημών αυτήν μετά την πλήρη ανάπτυξιν της, συνεφώνησαν ήδη εις γενομένην ιδιαιτέραν σύσκεψιν υπό την προεδρίαν του Κυρίου Υφυπουργού της Εμπορικής Ναυτιλίας μετά την έκδοσιν του πορίσματος της Επιτροπής, και πάντα τα μέλη αυτής πλην ενός, παραδεχθέντα ότι η προτεινομένη παρ' ημών διάθεσις μέρους των τυχόν πέραν ωρισμένου ορίου κερδών της Επιχειρήσεώς μας είναι δικαιώτερα και συμβιβάζεται περισσότερον προς τον σκοπόν τον οποίον καλείται αύτη να εξυπηρετήση.

Αύται είναι εν συντόμω αι βασικαί ημών διαφωνίαι με το περιεχόμενον του κειμένου Συμβάσεως το οποίον ετέθη υπό την κρίσιν Υμών.

Πλην τούτων έχομεν αντιρρήσεις τινάς δευτερευούσης σημασίας επί τινων επουσιωδών λεπτομερειών της Συμβάσεως των οποίων φρονούμεν ότι η διατύπωσις δεν είναι επιτυχής, αλλ' αποδίδοντες ολιγωτέραν σημασίαν εις αυτάς, επιφυλασσόμεθα να σας εκθέσωμεν επί τούτων τας αντιλήψεις μας όταν η ημετέρα Επιτροπή φθάση εις την συζήτησιν των λεπτομερειών.

## VII

Τέλος επιφυλασσόμενοι να δώσωμεν προς υμᾶς οιανδήποτε εξήγησιν ἡ πληροφορίαν καὶ να σας προσκομίσωμεν παν οιανδήποτε στοιχείον ὅπερ κατέχομεν, παρακαλούμεν τὴν ἡμετέραν Επιτροπὴν να λάβῃ ὑπ' ὄψει τῆς ὅτι εφ' ἧς τὸ πρῶτον υπεβλήθη ἡ πρότασις μας μέχρι σήμερον αὐ συνθήκαι καὶ περιστάσεις μετεβλήθησαν ἄρδην.

Ἐνῶ ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπιλύσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος κατέστη ἐπιτακτικώτερα αὐ συνθήκαι ὑπὸ τὰς ὁποίας θέλει ἰδρυθῆ ἡ ἐπιχειρήσις μας, εἶναι ἀσυγκρίτως χειρότεροι λόγω τῆς ἐπελθούσης ἐν τῷ μεταξύ καταπληκτικῆς ὑψώσεως τῶν πλοίων, τῆς καυσίμου ὕλης, καὶ τῆς ἐν γένει χειροτερεύσεως ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης τῶν οικονομικῶν συνθηκῶν.

Ἐάν ἡ ἐξέτασις τῶν προτάσεών μας δὲν παρελκύετο ἀδικαιολογήτως ἐπὶ τόσον μακρὸν διάστημα, καὶ ἡ Σύμβασις θα ἠδύνατο να γίνῃ καλύτερα καὶ ἡ ἐπιχειρήσις μας θα ἰδρύετο ὑπὸ συνθήκας πλέον ομαλᾶς, δυναμὲνη ευκολώτερον καὶ ἀσφαλέστερον να ἀναπτυχθῆ καὶ να ἐκπληρῶσῃ εἰς μεγαλύτερον βαθμὸν τοὺς σκοποὺς τοὺς ὁποίους καὶ ἡμεῖς καὶ τὸ Κράτος προσδοκῶμεν ἀπὸ αὐτῆν.

Δὲν θέλομεν ν' ἀποδώσωμεν εὐθύναν δια τὴν τοιαύτην ἀδικαιολόγητον καθ' ἡμᾶς καθυστέρησιν δια τὰς συνεπειὰς τῆς ὁποίας ἐπανειλημμένως διεμαρτυρήθημεν προβλέποντες καὶ τονίζοντες τοὺς ἐξ αὐτῆς κινδύνους.

Ἐάν δὲ ἀναφέρωμεν τούτο πρὸς υμᾶς εἶναι διότι ἐπιθυμοῦμεν να ἐπιστήσωμεν τὴν προσοχὴν σας ἐπὶ τοῦ γεγονότος ὅτι λόγω τῆς τοιαύτης ἐξελίξεως τῆς καταστάσεως δέον να θεωρηθῶν ἐξηνητλημένα τὰ ὅρια τῶν δυνατῶν υποχωρήσεών μας.

Παρ' ὅλας τὰς καλὰς διαθέσεις ὑπὸ τῶν ὁποίων διαπνεόμεθα δὲν θα δυνηθῶμεν να προβῶμεν εἰς μείζονας υποχωρήσεις πέραν ἐκείνων εἰς τὰς ὁποίας ὀλίγον κατ' ὀλίγον χωρὶς καλὰ-καλὰ καὶ ἡμεῖς να ἐννοήσωμεν ἐφθάσαμεν. Διότι εἰς τοιαύτην περίπτωσιν ἀσφαλῶς δὲν θα κατορθώσωμεν να φανώμεν συνεπεὶς πρὸς τὰς ἀναλαμβανομένας παρ' ἡμῶν υποχρεώσεις οὔτε καὶ ἀν εἴμεθα τόσον ἀφρονες ὥστε να μὴ υπολογίζωμεν τούτο, θα ἔδει να μας δοθῆ ἡ Σύμβασις.

Ἡ ἀποτυχία τῆς ἐπιχειρήσεώς μας δὲν θα ἀπέβαινε πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ ἔθνους οὔτε θα ἦτο πρὸς ὄφελος αὐτοῦ ἡ παρεμπόδισις τῆς ἀναπτύξεως καὶ τῆς ευημερίας τῆς.

Εἰς μίαν περίπτωσιν ὅπως ἡ προκειμένη ὅπου τουλάχιστον ἀπὸ ἓνα σημεῖον καὶ πέραν ὑπάρχει κοινότης συμφερόντων μεταξὺ τῶν δύο Συμ-



βαλλομένων μερών, η εξέταση των όρων και των εκατέρωθεν δικαιωμάτων και υποχρεώσεων δέον να γίνηται με πνεύμα ακριβοδικαίας μερίμνης υπέρ των αντιστοίχων συμφερόντων αμφοτέρων των συμβαλλομένων τούτων.

Έχοντες δε πεποίθησιν ότι η υμετέρα Επιτροπή αποτελούμενη από πρόσωπα υψηλής περιωπής και ανεγνωρισμένης ικανότητος θέλει εξετάσει την υπόθεσιν ημών υπό το πνεύμα τούτο, δεν έχομεν ή να εκφράσωμεν την ευχήν όπως το έργον της περατωθή το δυνατόν ταχύτερον, ίνα μη η περαιτέρω καθυστέρησις της υποθέσεως γίνη πρόξενος και ετέρων ζημιών εις βάρος ημών.

Φρονούντες δε ότι η εντελεία απουσία ημών των κυρίως ενδιαφερομένων εξέτασις των όρων υπό τους οποίους πρόκειται να υπογράψωμεν ημείς οι ίδιοι την περί ής ο λόγος Σύμβασιν, δεν δύναται να συντελέση εις την ταχείαν και απρόσκοπτον περάτωσιν του έργου υμών, παρακαλούμεν όπως καθορίσητε ένα οιονδήποτε τρόπον συνεργασίας μετά των αντιπροσώπων μας οι οποίοι θέτουν εις την διάθεσιν υμών τας υπηρεσίας των υποσχόμενοι όπως εξαντλήσουν κάθε προσπάθειαν δια να επιτευχθή τελικώς ή εντός των ορίων του δυνατού κατάρτισις και υπογραφή της Συμβάσεως κατά τον καλύτερον δυνατόν τρόπον προς εξυπηρέτησιν των κοινωτικών σκοπών και των κοινών συμφερόντων άτινα εξαρτώνται εξ αυτής.

Μετά τιμής

Δια την Εταιρείαν ΑΓΓΛΟ-ΕΛΛΗΝΙΚ ΙΝΤΟΥΣΤΡΙΑΛ

INVESTMENTΣ ΛΙΜΙΤΕΝΤ

ΙΩΑΝΝΗΣ Χ. ΚΑΤΕΒΑΤΗΣ

Εν Αθήναις τη 14η Μαΐου 1936

Πρός  
Την Α.Ε. Τον Κύριον επί των Ναυτικών Υπουργόν  
ΕΝΤΑΥΘΑ

Κύριε Υπουργέ,

Μετά μακράν αναγκαστικήν διακοπήν των διαπραγματεύσεων επί της προτάσεώς μου προς ανάληψιν της εκτελέσεως των εσωτερικών θαλασσιών συγκοινωνιών της Ελλάδος, διακοπήν οφειλομένην αποκλειστικώς εις τας διαφόρους περιπετείας ας κατά το διαρρέυσαν χρονικόν διάστημα εδοκίμασε το Έθνος, επανέρχομαι επί του ζητήματος τούτου και λαμβάνω την τιμήν να υποβάλω δι' υμών και αύθις την πρότασίν μου υπό την κρίσιν της Ελληνικής Κυβερνήσεως.

Το περιεχόμενον της προτάσεώς μου ταύτης εκτίθεται έν εκτάσει εις το Σχέδιον Συμβάσεως το καταρτισθέν κατά Φεβρουάριον 1935 μετά τας διαπραγματεύσεις αίτινες προηγήθησαν μετά της Ελληνικής Κυβερνήσεως υπό τας συνθήκας ας εκθέτω εις το επισυναπτόμενον σχετικόν σημείωμά μου και περιληπτικώς εις την επίσης επισυναπτομένην εν τη παρούση περίληψιν της Συμβάσεως ταύτης.

Υποβάλω δε ταύτην ήδη ως εκπρόσωπος της εν Λονδίνω συσταθείσης Εταιρείας υπό την επωνυμίαν ΑΓΓΛΟΕΛΛΗΝΙΚ ΙΝΤΟΣΤΡΙΑΛ ΙΝΒΕΝΣΤΕΜΝΤΣ ΛΙΜΙΤΕΝΤ», καθόσον η μακρά των διαπραγματεύσεων διακοπή οφειλομένη εις λόγους οίτινες ηδύναντο να κλονίσωσι την επί την Ελλάδα πίστιν των προτιθεμένων τα Κεφάλαια αυτών εις επιχειρήσεις εν αυτή, είχαν ως μοιραίον επακολούθημα μεταβολάς τινας εις τα πρόσωπα των συνεργατών μου και ούτω παρέστη ανάγκη ανασυγκροτήσεως του Ομίλου ούτινος έχω την τιμήν να αποτελώ τον Ιδρυτήν και ένα των μελών του.

Αι σχετικαί όμως προσπάθειαι, ας μη φεισθείς κόπων κατέβαλον κατά το μεσολαβήσαν χρονικόν διάστημα, είχαν ως αποτέλεσμα όχι μόνον να μη ελαττωθούν αι δυνατότητες της αναλήψεως και εκτελέσεως του έργου όπερ προσφέρομαι να αναλάβω, αλλ' αντιθέτως να ενισχυθούν αύται δια της εις τον Όμιλον ημών προσθήκης νέων σοβαρωτάτων και σπουδαιωτάτων οικονομικών παραγόντων ώστε να μη δύναται να δικαιολογηθή ουδέ ο ελάχιστος δισταγμός, ότι είμεθα πλήρως ικανοί και έτοιμοι να φέ-

ρωμεν εις πέρας το έργον τούτο συμφώνως προς τους προτεινομένους όρους.

Ερχομένος ήδη εις την ουσία της υποθέσεως, θεωρώ σκόπιμον να επαναλάβω εν συντόμω τας σκέψεις μου επί του περιεχομένου των προτάσεων μου και εις τα λοιπά προγενέστερα υπομνήματα άτινα είχαν την τιμήν να υποβάλω και κατά το παρελθόν εις την Ελληνικήν Κυβέρνησιν.

Ουδείς δύναται να υποστηρίξη ότι η σημερινή κατάσταση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών είναι ευχάριστος. Αντιθέτως θα ευρεθή εις την ανάγκην να παραδεχθή ότι είναι οικτρά και απελπιστική από τε της απόψεως των μεταφορικών μέσων και της εξυπηρετήσεως των συγκοινωνιακών αναγκών, ως και από της απόψεως της οικονομικής θέσεως των απασχολουμένων με τον Κλάδον τούτον της Εθνικής Οικονομίας επιχειρήσεων. Και δεν είναι δυνατόν ή να συμφωνήση με ημάς υποστηρίζοντας ότι η κατάσταση αυτή δεν δύναται να παραμείνη επί πολύ ακόμη ανεκτή άνευ σοβαρωτάτων επιζημιών συνεπειών και δια το Κράτος το οποίον πολλαπλώς εξ αυτής βλάπτεται, τας οικείας επιχειρήσεις και την εθνικήν οικονομίαν εν γένει και δια το κοινόν του οποίου και αυτή ακόμη η ζωή ευρίσκεται εν κινδύνω.

Ουδείς επίσης δύναται να παραδεχθή ότι το ζήτημα τούτο τοσοούτον ζωτικόν δια την Χώραν δύναται να αφήνη αδιάφορον το Κράτος. Μία τοιαύτη αντίληψις έχομεν κάθε λόγον να πιστεύωμεν ότι είναι τελείως ξένη προς τας αντιλήψεις των υπευθύνων εκπροσώπων αυτού και εις πάντων τον νούν έχει ωριμάση και επικρατή απολύτως η ιδέα ότι οφείλει το Κράτος να καταβάλη κάθε προσπάθειαν και να υποβληθή εις πάσαν δυνατήν θυσίαν δια να επιτύχη την παρά πάντων επιζητουμένην και ποθουμένην βελτίωσιν.

Και αυτή ακόμη κατά το έτος 1931 συσταθείσα Επιτροπή προς μελέτην των ζητημάτων της Εμπορικής Ναυτιλίας, και κατά το πλείστον εκ Κρατικών οργάνων αποτελουμένη, αφού ετόνισε την σημασίαν την οποίαν δια κάθε Κράτος και εξαιρετικώς δια το Ελληνικόν, έχει η εθνική ναυτιλία, η οποία κατά τας ιδίας φράσεις της Επιτροπής ταύτης «εξυπηρετεί το Εμπορικόν και καθ' όλον οικονομικόν συμφέρον της Χώρας.....» «..... εξυπηρετεί τον πολιτισμόν και το γόητρον αυτής».....«εξυπηρετεί τους πολεμικούς σκοπούς αμύνης αυτής»..... «απασχολεί τον ναυτεργατικόν πληθυσμόν της»..... «συντελεί εις την ανάπτυξιν του εθνικού Ναυτικού ενστίκτου»... και «είναι αναγκαία δια την ασφάλειαν των θαλασσιών της Χώρας», διεκτραγωδεί την κατάστασιν, εις ην ευρίσκεται, επιστώσα την προσοχήν επί των κινδύνων ους θέλει φέρει η τυχόν αμεριμνησία του

Κράτους, προτείνει εντός των ορίων του, κατά τας αντιλήψεις της, δυνατού μέτρα τινά προς βελτίωσιν της καταστάσεως, και εκφράζεται μετά πόνου διαπιστούσα ότι μόνον το Ελληνικόν Κράτος εξ όλων των άλλων πολιτισμένων Κρατών δεν έχει έλθη και οικονομικώς αρωγόν εις την εμπορικὴν αὐτοῦ ναυτιλίαν.

Εάν δε ταῦτα ελέγοντο κατά την εποχὴν ἐκείνην τί θα ἔπρεπε να πη τις σήμερον ὁπότε η κατάσταση της ακτοπλοΐας είναι ἀπείρως χειροτέρα και τα προβλήματα ἄτινα ἐδημιούργησεν ἔχουν φέρει εις το ἀδιέξοδον;

Οἱ εφοπλισταὶ της ακτοπλοΐας εὐρίσκονται εις οἰκτρὰν οικονομικὴν κατάστασιν ὡς ἄλλως τε οἱ ἴδιοι ὁμολογούν ἠναγκασμένοι να βλέπουν τας περιοουσίας των να ἐξαντλῶνται ἡμέρα τη ἡμέρα ἀνευ ἐλπίδων. Ἐπὶ πλέον αἱ μεταξύ των ἀντιθέσεις και διαφοραὶ ἔχουν φέρει τούτους εις τοιαύτην θέσιν, ὥστε να διεξαγάγουν μεταξύ των ἓνα διαρκὴ και σκληρόν ἀγῶνα ἀλληλοεξοντώσεως, τα ἀποτελέσματα του ὁποίου ὄχι μόνον ἐμφανίζουν την Ελλάδα εις ἐπίπεδον κατώτερον των λοιπῶν πεπολιτισμένων Κρατῶν, ἀλλὰ και δημιουργοῦν υλικὰς ζημιάς σημαντικωτάτας εις βάρος της ἐθνικῆς οικονομίας και του Κρατικῆς προϋπολογισμοῦ.

Οἱ ναυτεργάται αἰωνίως ἐν ἐξεγέρσει ταράσσουν διαρκῶς το Κράτος με τας ἐκδηλώσεις του ἀγῶνος προς διατήρησιν της υφισταμένης καταστάσεως ἀποτελέσματος και τούτου της εις τα πράγματα της ακτοπλοΐας ἀνωμαλίας και ἀβεβαιότητος.

Το ταξιδεῖον κοινόν και το ἐμπόριον της Χώρας ἐξυπηρετοῦνται κατὰ τον πλέον ἀθλιον και ἀνεπαρκὴ τρόπον, φθάνοντα πολλάκις και μέχρι πλήρους ἀνυπαρξίας συγκοινωνιῶν.

Το δε Κράτος διαρκῶς ἀπασχολούμενον προς ἐξεύρεσιν λύσεως ἀγωνίζεται να ἀνεύρη ταύτην ἐπὶ ματαίῳ και ποικιλοτρόπως ζημιούμενον και βλαπτόμενον ἔχει φθάση τελευταίως μέχρι σημείου ὥστε δια να ἐξασφαλίσῃ τας στοιχειώδεις συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας της Χώρας να προβῆ εις μέτρα βίας ἐνθυμίζοντα την πολεμικὴν εποχὴν και να μεταβληθῆ εις ἐπιχειρηματίαν θαλασσίῳν μεταφορῶν.

Οὐδεὶς ἐπίσης δύναται να ἀμφισβητήσῃ ὅτι δια της παραδοχῆς των προτάσεών μας ἐπέρχεται ριζικὴ λύσις του ἀνωτέρω προβλήματος κατὰ τρόπον τοσοῦτον πλήρη και σπουδαίον ὥστε να υπερβαίῃ και τας μάλλον αἰσιοδόξους προβλέψεις και τας πλέον τολμηρὰς ἐλπίδας.

Τα μεταφορικά μέσα ἀνακαινίζονται ριζικῶς. Ἀπὸ τα παλιὰ διατηροῦνται μόνον τα νεώτερα και καλύτερα και εις ταῦτα προστίθενται εἰκοσι νεότευκτα, ἀποτελοῦντα την τελευταίαν λέξιν της ναυπηγικῆς τέχνης και παρέχοντα ἰδεώδη ἀσφάλειαν, ἀνεσιν και ταχύτητα.

Δημιουργείται ως τέλειος συγχρονισμένος ακτοπλοϊκός στόλος και εξασφαλίζεται δια τούτου άνευ ουδεμιάς επιβαρύνσεως του Ναυτολογίου ιδανική εξυπηρέτησις των θαλασσιών συγκοινωνιών ικανοποιημένων απολύτως των αναγκών του ταξιδεύοντος Κοινού και του εμπορίου.

Καθόσον μετά την κατ' Οκτώβριον 1934 γενομένην βελτίωσιν των προτάσεών μου καθ' ήν εδέχθην όπως η από απόψεως υποχρεωτικών δρομολογίων εξυπηρέτησις των εσωτερικών θαλασσιών συγκοινωνιών είναι οίαν προβλέπει ταύτην η ως άνω Επιτροπή της Εμπορικής Ναυτιλίας, η εξυπηρέτησις των συγκοινωνιών τούτων παρά της μελλούσης να ιδρυθή παρ' ημών επιχειρήσεως θα είναι όχι μόνον απλώς αρτία και πλήρης, αλλ' αυτόχρονα ιδεώδης και θα αποτελή το άκρον άοτον της πληρότητος ήτις θα ηδύνατο να επιτευχθή ικανοποιούσα και τας πλέον ικανοποιητικώς απαιτήσεις. Τούτο δε δεν εξάγεται μόνον εκ της συγκρίσεως των παρ' ημών αναλαμβανομένων δρομολογίων με τα ήδη εκτελούμενα κανονικά τοιαύτα. Ούτε εκ της κρίσεως ότι τα παρ' ημών εκτελούμενα, παρ' όλον το μέγεθος του αριθμού αυτών, αποτελούν το ελάχιστο όριον των υποχρεώσεών μας ηγγυημένων, δια μακράν σειράν ετών ενώ σήμερα ουδεμία περί της διατηρήσεως, έστω της υπαρχούσης πενιχράς εξυπηρέτησεως, εγγύησις υπάρχει. Ουδέ μόνον και εκ μιάς αντικειμενικής συγκρίσεως των δρομολογίων τούτων προς τα πραγματικώς συγκοινωνιακάς ανάγκας της Χώρας.

Έχει υπέρ εαυτού και την επίσημον τρόπον τινά αναγνώρισιν καθόσον τα πορίσματα της ως άνω Επιτροπής δεν αποτελούσιν απλώς αντιλήψεις και γνώμας ανευθύνων προσώπων, αλλά λαμβανομένων υπ' όψει των συνθηκών υφ' ας η Επιτροπή αύτη συνεκροτήθη, των προσώπων εξ ων απετελέσθη, της εκτάσεως ην έλαβον αι μελέται και έρευναι αυτής και της υπό του Κράτους αναγνωρίσεως του έργου της περιέχουν κατ' ουσίαν τας επισήμους Κρατικές αντιλήψεις επί των Ναυτιλιακών ζητημάτων άτινα πραγματεύονται.

Επί πλέον διά των προτάσεων τούτων ενώ ουδεμία διαταραχή επέρχεται εις τα ναυτεργατικά ζητήματα, λύεται το πρόβλημα της θέσεως των υφισταμένων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων εξερχομένων της δυσχερούς θέσεως εις την οποίαν ευρίσκονται σήμερα και σώζεται κατ' αυτόν τον τρόπον ένα μέγα μέρος των εθνικών Κεφαλαίων.

Παρέχεται μια σοβαρωτάτη και σπουδαιοτάτη συμβολή εις την προς ανάπτυξιν του Τουρισμού προσπάθειαν του Κράτους προαγομένης της Τουριστικής κινήσεως και αμέσως δια θετικών και απ' ευθείας ενεργειών

μας ως η ίδρυσις του Τουριστικού γραφείου του Λονδίνου και των Ξενοδοχείων και εμμέσως δια της δημιουργίας μεταφορικών μέσων τελείων και συγχρονισμένων παρεχόντων την ευχέρειαν και την δυνατότητα της επιτυχίας πάσης προς ανάπτυξιν του Τουρισμού προσπάθειας.

Και τέλος εξυπηρετούνται οι ανάγκαι της αμύνης της Χώρας δια της ενισχύσεως του εθνικού Στόλου δια σκαφών δυναμένων να χρησιμοποιηθώσιν όχι μόνον δια μεταφοράς στρατευμάτων και πολεμικού υλικού, κατά τρόπον πληρούντα τας σχετικές ανάγκας, αλλά και βοηθητικώς δια πάντα άλλον πολεμικόν σκοπόν.

Εν γένει δε εις την θέσιν της σημερινής αθλίας και αναχρονιστικής καταστάσεως δημιουργείται κατάστασις μέλλουσα να αποτελέση σταθμόν εις την Ελληνικήν ναυτιλίαν και εις την από της απόψεως της προόδου εξέλιξιν και ευημερίαν του τόπου.

Ουδείς επίσης δύναται να πλέον να υποστηρίξη ότι είναι δυνατόν να υπάρξη λύσις διάφορος της παρ' ημών προτεινομένης εκτός εάν αρκεσθή εις τινά εκ των ενόντων εξοικονόμησιν των περιστάσεων δυναμένην απλώς και μόνον να ανακόψη προσωρινώς την χειροτέρευσιν της σημερινής καταστάσεως και να μετριάση τας εκ της διατηρήσεως αυτής ζημίας.

Αι αντίθετοι επί τινων σημείων απόψεις της συσταθείσης προς μελέτην των προτάσεών μας επιτροπής απεδείχθησαν τελείως αβάσιμοι διά του υποβληθέντος υμίν από 30 Ιουλίου 1934 υπομνήματός μας.

Το γεγονός δε ότι και αυτή η κατά το 1930 συσταθείσα μεγάλη Επιτροπή δεν εισηγήθη πρόγραμμα της εκτάσεως του ιδικού μας δεν ενέχει σημασίαν επί του προκειμένου διότι ως σαφώς καταφαίνεται εκ της εκθέσεως των πεπραγμένων αυτής και των αιτιολογιών των πορισμάτων της, τούτο εξηγείται εκ της σοφής αντιλήψεως ότι η δυναμικότης των Ελλήνων Εφοπλιστών της ακτοπλοΐας δεν ηδύνατο να φθάση μέχρι του σημείου της εξυπηρετήσεως ευρύτερου ανακαινιστικού προγράμματος.

Ως συνάγεται σαφώς εκ της σχετικής αυτής εκθέσεως (ίδη Τόμον τρίτον σελίδας 39 και 94) τρία είναι τα επιχειρήματα αυτής 1) η αδυναμία των Ελληνικών Επιχειρήσεων προς διάθεσιν των απαιτουμένων Κεφαλαίων («... αποτελεί όμως κοινόν μυστικόν ότι ουδεμία ακτοπλοϊκή επιχειρήσις δύναται το γε νυν έχον, να διαθέση το κολοσσιαίον τούτο ποσόν προς αγοράν ενός μόνο πλοίου δεδομένου ότι ουδεμία τούτων έχει την σύγχρονον κεφαλαιοκρατικήν μορφήν των Ανωνύμων Εταιρειών, καίτοι άπασαι είναι ιδρυμέναι υπό τον Εταιρειακόν τούτον τύπον. Ούτε άλλως τε θα εξυπηρετείτο από τα πενιχρά κέρδη εκ της εκμεταλλεύσεως του πλοίου τοσούτον ογκώδες κεφάλαιον.....» τόμος Τρίτος Σελίς 94).

2. Ο κίνδυνος της εξόδου εξ Ελλάδος μεγάλου ποσού επί προφανεί ζημία της εθνικής Οικονομίας και

3. Ο κίνδυνος της αυξήσεως των ναύλων τον οποίον θα επέφευρεν η ανάγκη της εξυπηρετήσεως μεγάλου κεφαλαίου.

Αλλά δια την ιδικήν μας υπόθεσιν ουδέν των επιχειρημάτων τούτων ισχύει.

α) Η δυνατότης υπάρξεως των κεφαλαίων υφίσταται απολύτως.

β) Κίνδυνος εξόδου Κεφαλαίων εξόδου εξ Ελλάδος ουδαμώς υφίσταται, διότι τα κεφάλαια άτινα θα διατεθώσιν είτε Ελληνικά είτε ξένα ευρίσκονται εις το Εξωτερικόν. Αντιθέτως δε θα εισαχθή Κεφάλαιον εις είδος δια της εισαγωγής των πλοίων και εις χρήμα δια της αποζημιώσεως των Ελλήνων Εφοπλιστών και της εξαγοράς των αχρήστων πλοίων των και

γ) Αύξεις του Ναυτολογίου ουδαμώς πρόκειται να επέλθη καθόλην την διάρκειαν της Συμβάσεως λόγω της σχετικής περιοριστικής διατάξεως της Συμβάσεως

Και κατά τας αντιλήψεις λοιπόν της Επιτροπής του 1930 ουδέν μειονέκτημα εν τω προγράμματι μας υφίσταται και δεν απομένει ειμή τα πλεονεκτήματα τούτου και τα της εφαρμογής αυτού αγαθά.

Όσον αφορά την ζητούμενην επιχορήγησιν και το ποσόν αυτής αναφερόμενοι εις προηγούμενα σχετικά υπομνήματά μας, και δη τα από 30 Απριλίου 1934, το από 14 Ιουνίου 34, και κυρίως το από 11 Ιουλίου ιδίου έτους προσθέτομεν και τα εξής:

Η ζητούμενη Κρατική ενίσχυσις είναι δι' ημάς απολύτως αναγκαία καθόσον άνευ αυτής θα είναι αδύνατον να αντεπεξέλθουμε εις τας υποχρεώσεις μας και να φέρωμεν εις πέρας το αναληφθησόμενον έργον.

Η εν τω από 14 Ιουνίου 34 υπομνήματι ημών και η πείρα εκ των αποτελεσμάτων των υφισταμένων Επιχειρήσεων πείθουν απολύτως περί τούτου.

Δια να επιτύχωμεν την κατάρτισιν του Προγράμματός μας, και εξασφαλίσωμεν την καθ' όλην την διάρκειαν της Συμβάσεως εκτέλεσιν των υποχρεώσεών μας επεξητήσαμεν και εξεύρωμεν συνδυασμούς διαφόρους παρέχοντας ημίν τα άπερ έχομεν αντικρύσματα. Εξηνητήσαμεν όλην την αισιοδοξίαν μας και την επί την μελλοντικήν δυναμικότητά μας πεποίθησιν. Αλλ' υπερέβημεν τα όρια των δυνάμεών μας ων έχομεν σαφή και ακριβή επίγνωσιν. Ζητούντες δε την Κρατικήν ενίσχυσιν δε πράττομεν τίποτε άλλο ειμή να αξιούμεν την εκ μέρους του Κράτους συμπλήρωσιν εκείνου όπερ μας υπολείπεται μετά την εξάντησιν των ιδικών μας δυνά-

μεων, αρκούμενοι όσον αφορά τα μελλοντικά κέρδη μας εις τας ελπίδας μας και επιθυμούντες να εξασφαλισθώμεν κατά το δυνατόν μόνον εκ του κινδύνου των σοβαρών ζημιών.

Το ποσόν αυτής δεν είναι υπέρογκον ούτε είναι αδύνατον να εξεύρη το Κράτος. Δεδομένου δε ότι εντός αυτού συμπεριλαμβάνεται και το ποσόν των καταβαλλομένων σήμεραν παρά του Κράτους δια την εξυπηρέτησιν των Αγόνων Γραμμών και λαμβανομένου υπ' όψει ότι θα υφιστάμεθα όλην την βαρείαν φορολογίαν εις ην υποβάλλονται αι ακτοπλοϊκαί επιχειρήσεις μέλλουσας ν' αποδώσῃ εις το Δημόσιον πολύ περισσότερα των εισπραττομένων παρ' αυτού σήμεραν λόγω της βεβαίας αυξήσεως της κινήσεως, δεν αποτελεί κατ' ουσίαν επιχορήγησιν, αλλ' είναι το ελάχιστον αντάλλαγμα των θετικών υπηρεσιών ας πρόκειται να προσφέρωμεν προς το Κράτος.

Εκτός από την εξυπηρέτησιν των Αγόνων Γραμμών, την μεταφορά του Ταχυδρομείου, πλην της πλήρους και διά τελείων μέσων εξυπηρετήσεως του ταξειδεύοντος κοινού και των αναγκών του εμπορίου και επί πλέον του εν γένει εκπολιτιστικού χαρακτήρος του έργου μας πρόκειται να προσφέρωμεν και άλλας θετικής υπηρεσίας εξ εκείνων αίτινες συνήθως ούτε δωρεάν προσφέρονται ούτε είναι τυχαίαί όπως π.χ. η εξυπηρέτησις του Τουρισμού, η ικανοποίησις από απόψεως εθνικής αμύνης αναγκών της Χώρας και τα λοιπά.

Πάντα ταύτα ασφαλώς αξίζουν μείζοντος του ζητηθέντος ποσού πολύ μάλλον αφού η όλη ενεργητική επίδρασις ην μέλλει να έχῃ η άσκησις της επιχειρησεώς μας επί της εθνικής οικονομίας δεν πρόκειται να είναι άσχετος με τα δημόσια έσοδα άτινα ασφαλώς θέλει αυξήσῃ κατά μείζον του ζητουμένου ποσού.

Η δε παροχή Κρατικής ενισχύσεως προς υποστήριξιν ενός έργου οίον το ημέτερον δεν είναι έμπνευσις ιδική μας είναι ανάγκη ήτις ανεγνωρίσθη υπάρχουσα παρ' όλων των πεπολιτισμένων Ναυτικών Κρατών άτινα άπαντα πλην της Ελλάδος εφήρμοσαν με άριστα αποτελέσματα.

Και εν Ελλάδι ακόμη έχει ωριμάσῃ πλέον εις την αντίληψιν των αρμοδίων Κρατικών κύκλων η ιδέα ότι ως έχουσι σήμεραν τα πράγματα άνευ αυτής ουδέν είναι δυνατόν να γίνη το καλόν εις τα πράγματα της ναυτιλίας.

Εν τούτοις παρέχοντες τόσον σπουδαία και τόσον επώδυνα δι' ημάς ανταλλάγματα, μολοντί λύομεν και μάλιστα κατά τον πλέον ιδεώδη τρόπον εν εκ των σοβαρωτέρων προβλημάτων της εθνικής Ελληνικής οικονομίας η λύσις του οποίου ματαιίως απησχόλησεν επί πολλάς δεκετηρίδας



τας εκάστοτε Ελληνικές Κυβερνήσεις, δε ζητούμεν κατ' ουσίαν τίποτε περισσότερο από ότι προ της πτώσεως του εθνικού μας νομίσματος επλήρωσε το Κράτος απλώς και μόνον δια την εξυπηρέτησιν των Αγόνων γραμμών.

Πράγματι κατά την μαρτυρίαν αυτής ταύτης της Επιτροπής του 1930 (ιδε πεπραγμένα αυτής Τόμος τρίτος σελίς 89) κατά το έτος 1915 το Κράτος κατέβαλε τότε δια την εξυπηρέτησιν των Αγόνων Γραμμών και μόνον το ποσόν των 1.400.000 αντιστοιχούν προς Λίρας Αγγλίας Χρυσάς περίπου 60.000 και σημερινάς χαρτίνας 100.000 όσον ακριβώς και το παρ' ημών ζητούμενον ποσόν.

Τέλος δέον να προστεθή ότι την παροχήν ολοκλήρου του ζητηθέντος ποσού της επιχορηγήσεως καθιστά έτι περισσότερον απαραίτητον και αναγκαίαν η δοθείσα τελευταίως αύξησις του Μισθολογίου αντιπροσωπεύουσα σοβαρωτάτην οικονομικήν επιβάρυνσιν της επιχειρήσεως.

Καταλήγοντες αναφερόμεθα και εις τα προγενέστερα υπομνήματά μας και επικαλούμεθα την προσοχήν Υμών επί της προτάσεώς μας ταύτης έχοντες την απόλυτον πεποίθησιν ότι γενομένη αυτή δεκτή θέλει πλήρως εξυπηρετήση τα συμφέροντα του Ελληνικού λαού και θέλει σπουδαίως συμβάλλει εις την πρόοδον του Έθνους.

Μετά πάσης τιμής

Αθήναι τη 23η Μαΐου 1936

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΝ ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Προς  
Τον Κύριον επί των Ναυτικών Υπουργόν

Έχω υπ' όψει μου ότι η έκθεσις επί των πλεονεκτημάτων άτινα παροουσιάζει η προς την Ελληνικήν Κυβέρνησιν πρότασις μου έχει γίνη μέχρι σήμερον δια διαφόρων υπομνημάτων μου ως επί το πλείστον εκτενεστάτων υποβληθέντων κατά καιρούς είτε και αυτεπαγγέλτως είτε εις άπάντησιν κρίσεων της αρχικώς συσταθείσης προς μελέτην των προτάσεών μου Επιτροπής και αναφερομένην επί ιδιαιτέρων και ειδικών θεμάτων έκαστον, ούτως ώστε η μελέτη να απαιτή μακρόν χρόνον, εθεώρησα αναγκαίον να υποβάλω εν πάση δυνατή συντομία, τα πλεονεκτήματα ταύτα αναφερόμενος δις πλείονας επεξηγήσεις εις τα προγενέστερα υπομνήματά μου.

Α. Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Εφαρμοζομένης της προτεινομένης Συμβάσεως η επιτυγχανομένη εξυπηρέτησις των θαλασσίωv συγκοινωνιών θα είναι πλήρης και τελεία από πάσης απόψεως. Πρόκειται να εκτελώνται κατ' ελάχιστον όριον κατά μεν την θερινήν περίοδον εξήκοντα τέσσαρα δρομολόγια εβδομαδιαίως, κατά δε την χειμερινήν περίοδον 58 πεντήκοντα οκτώ. Συγχρόνως αναλαμβάνεται η υποχρέωσις δια την αύξησιν των δρομολογίων δια την περίπτωσιν καθ' ήν μελλοντικάί ανάγκαι επιβάλλουσι το τοιούτον. Πλην των άνω υποχρεωτικών δρομολογίων η Αναδόχος θέλει εκτελεί και προαιρετικά τοιαύτα άτινα εξαρτώνται μεν εκ της θελήσεως αυτής, ασφαλώς όμως θα εκτελώνται και τοιαύτα υπό της Αναδόχου προς εξυπηρέτησιν του Τουρισμού ην έχει ως πρόγραμμα να αναπτύξη βασίζουσα εις την ανάπτυξιν αυτού την πρόοδον και ευημερίαν της και τον οποίον δεν δύναται να εξυπηρετήση με τα υποχρεωτικά δρομολόγια άτινα δεν υπόκεινται εις μεταβολάς.

Οι σχετικοί όροι της Συμβάσεως εξασφαλίζουσι την εκτέλεσιν των δρομολογίων τούτων δι' αυστηρών διατάξεων και κυρώσεων και προ-

βλέπουν τα της εκτελέσεως αυτών ούτως ώστε να υπάρχει απόλυτος ασφάλεια ότι τα δρομολόγια ταύτα θα εκτελώνται κανονικώς και κατά τρόπον εξασφαλίζοντα ιδεώδη άνεσιν και πλήρη ασφάλειαν εις τους επιβάτας και ικανοποιούντα τελείως τας σχετικές ανάγκας των της Γεωργίας και του Εμπορίου.

Όταν λοιπόν συγκρίνη τις τον αριθμόν των υποχρεωτικών δρομολογίων της Αναδόχου με τον των σήμερον εκτελουμένων και τας γνωστάς συγκοινωνιακάς ανάγκας της Χώρας, όταν λάβη υπ' όψει του ότι ο αριθμός αυτός αποτελεί το ελάχιστον όριον των δρομολογίων άτινα η Ανάδοχος οφείλει να εκτελή, ότι θα εκτελώνται κατά τον διά της Συμβάσεως προβλεπόμενον τρόπον και με τα πλοία άτινα θα θέση εις κίνησιν ο Ανάδοχος ο κατωτέρω εκτίθεται θα καταλήξη κατ' ανάγκην εις το συμπέρασμα ότι δια της εφαρμογής της Συμβάσεως επιτυγχανομένη εξυπηρέτησι των συγκοινωνιών θα αποτελή το άκρον άοτον της πληρότητος ήτις θα ηδύνατο να επιτευχθή ικανοποιούσα και τας πλέον υπερβολικάς απαιτήσεις.

Υπέρ αυτού δυνάμεθα να επικαλεσθώμεν ως επίσημον τρόπον τινά, αναγνώρισιν των απόψεών μας ότι η διδομένη εξυπηρέτησις των συγκοινωνιών είναι σύμφωνος και προς τα πορίσματα της μεγάλης Επιτροπής της Εμπορικής Ναυτιλίας της συγκροτηθείσης κατά το 1931.

#### Β. ΤΟ ΠΛΩΤΟΝ ΥΛΙΚΟΝ

Προς εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιών η Ανάδοχος αναλαμβάνει την υποχρέωσιν να θέση εις κίνησιν εντός μιας τετραετίας από της ισχύος της Συμβάσεως 20 (Είκοσι) νεότευκτα πλοία ων τα Σχέδια και αι Προδιαγραφάί επισυνάπτονται εις την Σύμβασιν. Τα πλοία ταύτα σχεδιασθέντα κατόπιν πολυχρονίων μελετών επί τη βάσει των τοπικών συνθηκών και των συγκοινωνιακών αναγκών της Χώρας πρόκειται να είναι από πάσης απόψεως τέλεια αποτελούντα την τελευταία λέξιν της ναυπηγικής τέχνης. Επί πλέον εσχεδιάσθησαν και πρόκειται να ναυπηγηθώσι κατά τρόπον ώστε να εξυπηρετώσι πλήρως και τας από απόψεως εθνικής αμύνης της Χώρας δια στρατιωτικάς μεταφοράς πλωτά νοσοκομεία κλπ και να δύνανται ακόμη να χρησιμεύσωσι και ως βοηθητικά του πολεμικού Στόλου αφού προβλέπεται η ενίσχυσις αυτών ώστε να δύνανται να τοποθετηθώσιν επ αυτών τηλεβόλα.

Πλείονα περι των πλοίων τούτων θα ήτο άσκοπον να προσθήση τις αφού και μία προχειροτάτη ακόμη των σχεδίων των εξέτασις πείθει ότι

πρόκειται περί πλοίων άτινα ουδέ να ονειρευθή τις θα επιτρέπετο ότι δύναται να αποκτήση η Ελλάς και μάλιστα εις τοιούτον αριθμόν.

Εκτός των πλοίων τούτων η Ανάδοχος υποχρεούται να διαθέτη και άλλα είτε ναυπηγούσα είτε αγοράζουσα. Και αν με ταύτα αγορασθώσιν εκ των υπαρχόντων Ελληνικών θα είναι τα καλύτερα εξ αυτών και θα δύνανται να χρησιμοποιηθώσιν μόνον μέχρις ότου συμπληρώσωσι 50 πεντήκοντα ετών ηλικίαν. Εάν δε αγορασθώσιν εκ της αλλοδαπής θα είναι ηλικίας ουχί ανωτέρας των 10 ετών, θα είναι εκ κατασκευής επιβατηγά, εφοδιασμένα με πιστοποιητικόν ανωτάτης κλάσεως του Αγγλικού Λόυδ και θα υπόκεινται εις την κρίσιν της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων δια την έρευναν εάν πληρώσι τους αναγκαίους όρους υγιεινής, ανέσεως και ασφαλείας.

Η Ανάδοχος αναλαμβάνει σχετικώς την υποχρέωσιν να διαθέτη πάντοτε τόσα πλοία όσα είναι αναγκαία δια την εκτέλεσιν των δρομολογίων άτινα αναλαμβάνει να εκτελή μετά των αναγκαίων εφεδρικών ούτω δε εις την θέσιν του σημερινού ακτοπλοϊκού Στόλου ούτινος είναι τοις πάσι γνωστή η από πάσης απόψεως αθλία κατάστασις, θέλει δημιουργηθή εις άριστος Στόλος όστις και από απόψεως αριθμού σκαφών, χωρητικότητος και ποιότητος θα είναι άριστος δυνάμενος να ανταποκριθή προς τας παντοειδείς σχετικές ανάγκας της κοινωνίας και του Κράτους.

### Γ' ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η Ανάδοχος αναλαμβάνει όπως εξυπηρετήση τον Τουρισμόν συμβάλλουσα σπουδαίως εις την προσπάθειαν του Κράτους όπως αυξήση την προς την Ελλάδα προσέλευσιν ξένων και ανάπτυξιν και την εις το εσωτερικόν επιβατικήν κίνησιν προς όφελος γενικόν της εθνικής οικονομίας και ειδικώτερον των Επαρχιακών πόλεων, αίτινες ευρίσκονται εις μαρασμόν.

Θέλει δε επιτύχη τούτο διά των εξής μέσεων

1. Θέτουσα εις την διάθεσιν των επιθυμούντων να ταξιδεύσωσιν εις τας Ελληνικάς θαλάσσας τα ταχεία, άνετα, πολυτελή πλοία της ως η κατάστασις και η κανονική και εύρυθμος κίνησις είναι ικαναί να προσελκύσωσι και τους ξένους και τους ημεδαπούς όπως ταξιδεύσωσι συχνότερον εις το εσωτερικόν της Ελλάδος, εκεί όπου μετά δυσκολίας και μόνον επ' εσχάτη ανάγκη αποφασίζουσι σήμεραν να κινηθώσιν λόγω της αθλίας καταστάσεως των σημερινών πλοίων και των δυσμενεστάτων συνθηκών υφ' ας ταξιδεύουσιν.

2. Ιδρύουσα σοβαρόν Τουριστικόν Γραφείον εν Λονδίνω το κέντρον της Διεθνούς Τουριστικής Κινήσεως, με σκοπόν την προπαγάνδα προς αύξησιν των προς την Ελλάδα ταξιδιωτικών διαθέσεων των ξένων και την οργάνωσιν ταξιδίων προς αυτήν.

3. Ιδρύουσα οκτώ τουλάχιστον σύγχρονα πολυτελή και κατάλληλα ξενοδοχεία εις διαφόρους επαρχιακάς παραλίους πόλεις παρουσιάζουσας τουριστικόν ενδιαφέρον όπερ σήμερα παραμένει ανεκμετάλλετον λόγω ελλείψεως καταλλήλου μέρους προς διαμονήν των επιθυμούντων να μεταβάσιν εις τας πόλεις ταύτας ξένων και ημεδαπών και

4. Καταβάλλουσα και πάσα άλλην σχετικήν προσπάθειαν αναλόγως των εκάστοτε περιστάσεων όπερ είναι βέβαιον ότι θα κάμη, καθόσον όπως μεν έχει σήμερα η κατάσταση από απόψεως κινήσεως επιβατών-εμπορευμάτων είναι βέβαιον ότι θα έχη ζημία, μόνον δε με την ανάπτυξιν της τουριστικής κινήσεως προσδοκά να κατορθώση να εξυπηρετήση το μέγα κεφάλαιον όπερ θα διαθέση προς εκτέλεσιν της Συμβάσεως. Και είναι επίσης βέβαιον ότι θα επιτύχη λόγω των οικονομικών και λοιπών μέσων άτινα θέλει διαθέτη εις το Εξωτερικόν και Εσωτερικόν της Ελλάδος.

Εις το σημείον τούτο υπάρχει κοινότης συμφερόντων μεταξύ Κράτους και Αναδόχου και αύτη θέλει έχει ως αναγκαίον αποτέλεσμα την ένωσιν των προσπαθειών αμφοτέρων εξ ης είναι αδύνατον να μη προκύψη πρόσοδος.

#### Δ' ΑΛΛΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ

1. Η Ανάδοχος αναλαμβάνει την υποχρέωσιν της εξυπηρετήσεως πασών των Αγόνων Γραμμών συμπεριλαμβανομένων εις τα τακτικά δρομολόγια αυτής δια των πλοίων της άτινα τοσούτον θα υπερέχουσι των σημερινών άνευ ιδιαιτέρας τινός δια την αιτίαν ταύτην αποζημιώσεως.

2. Αναλαμβάνει να μεταφέρει το Ταχυδρομείον δωρεάν.

3. Αναλαμβάνει να ιδρύση Ανώνυμον Εταιρείαν υποκειμένην εις τους Ελληνικούς Νόμους.

4. Δέχεται σημαντικώτατον Κρατικόν έλεγchon ούτως ώστε να υπάρχη πλήρης ασφάλειας δια την καλήν και πλήρη εκτέλεσιν των αναληφθησομένων παρ' αυτής υποχρεώσεων.

5. Δέχεται να κανονίση την θέσιν των υφισταμένων σήμεραν Ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων ή και αποδεχομένη την σύμπραξιν αυτών εις την ιδρυθησομένην παρ' αυτής Εταιρείαν με το υπάρχον σήμεραν ενεργητι-

κόν των ασχέτως της πραγματικής αυτών χρησιμότητος είτε αποζημιώ-  
νουσα αυτές εξαγοράζουσα το ενεργητικόν των αντί δικαίου και ευλόγου  
τιμήματος, και καταβάλλουσα επί πλέον και την δικαίαν επαγγελματικήν  
αποζημίωσιν αυτών.

6. Αναλαμβάνει να λάβη τοιαύτα μέτρα ώστε εκ της εφαρμογής της  
Συμβάσεως να μη προκύψη ανεργία και δέχεται ως ελάχιστον όριον υπο-  
χρεώσεων αυτής να εξασφαλίση από πάσης απόψεως την σημερινήν θέσιν  
των Ναυτεργατών, ούτως ώστε αν μη τί άλλο να αποκτήσωσιν ούτοι αν μή  
τι άλλο την ασφάλειαν ην σήμερον δεν έχουν εν μέσω μιας καταστάσεως  
επιδεινουμένης από ημέρας εις ημέραν.

### Ε. Η ΛΥΣΙΣ ΤΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ

Δια της παραδοχής της προτάσεως της Αναδόχου λύεται ριζικώς και  
πλήρως το πρόβλημα των εσωτερικών θαλασσιών συγκοινωνιών της  
Ελλάδος.

Είναι γνωστόν ότι το πρόβλημα τούτο υφίσταται εν Ελλάδι από πολ-  
λών ετών άλυτον, παρ' όλας τας προσπάθειας άτινας αι Ελληνικαί Κυ-  
βερνήσεις κατά καιρούς κατέβαλον αντιλαμβανόμεναι τον εκ τούτου κίν-  
δυνον.

Είναι δε πολλαί και ποικίλαι αι μορφαί υφ' ας τούτο εμφανίζεται και  
πολλά και σοβαρώτατα τα κακά αποτελέσματα άτινα έχει η παράτασις  
λύσεως αυτού. Εκ τούτων τα σοβαρώτερα είναι ως γνωστόν τα κάτωθι:

1. Η έλλειψις ακτοπλοϊκού στόλου δυναμένου να ανταποκριθή έστω  
και μετρίως προς τα σχετικά ανάγκας του Κράτους και της Κοινωνίας  
και η προϊούσα και συνεχής χειροτέρευσις του υπάρχοντος με όλους τους  
κινδύνους ους αύτη συνεπάγεται δια την εθνικήν οικονομίαν και την  
ασφάλειαν της Χώρας εξαρτωμένη κατά μέγα μέρος από την ύπαρξιν ικα-  
νού επιβατηγού στόλου όπως επανειλημμένως απεδείχθη κατά το παρελ-  
θόν κατά τας πολεμικάς περιπετείας του Έθνους.

2. Η ατελής και από πάσης απόψεως οικτρά εξυπηρέτησις των ανα-  
γκών του ταξειδεύοντος κοινού και του εμπορίου εις μίαν χώραν της  
οποίας αι συγκοινωνιακαί οδοί είναι κατά τα τρία τέταρτα θαλάσσιαι.

3. Η κακή οικονομική κατάστασις εις ην ευρίσκονται σήμερον άπασαι  
ανεξαιρέτως αι ακτοπλοϊκαί επιχειρήσεις φθίνουσιν από ημέρας εις ημέ-  
ραν και βαίνουσι ταχέως προς πλήρη καταστροφήν με όλον τον ηθικόν  
αντίκτυπον όν θέλει έχει η άδικος κατάρριψις επιχειρήσεων παρασχο-  
σών υψίστας υπηρεσίας εις το έθνος την υλικήν ζημίαν ην θα έχη εκ τού-

του η εθνική οικονομία και το φοβερών κοινόν όπερ θα δημιουργηθή όταν αύται είτε εκλείψωσιν είτε καταστώσιν ανίκανοι να εξυπηρετήσωσι τους σκοπούς αυτών.

4. Η λόγω της ανωτέρω καταστάσεως αυξανόμενη χειροτέρευσις των Ναυτεργατών και οι Κρατικοί και κοινωνικοί κίνδυνοι ους αύτη εγκυμονεί.

5. Αι συνεχείς διαταραχαί, απεργίαι, ομαδικοί παροπλισμοί, παντελής κατα καιρούς έλλειψις συγκοινωνιών, επιτάξεις και παρεμβάσεις της Κυβερνήσεως, αίτινες συνταράσσουσι την κοινωνίαν και το Κράτος και παντοειδώς βλάπτουσι τα συμφέροντα αυτών, και

6. Επί πάσι τούτοις ο κίνδυνος οσημέραι σοβαρωτάτης χειροτερεύσεως της καταστάσεως η οποία δύναται να φθάση εις πλήρη ανυπαρξίν θαλασσιών συγκοινωνιών, εις μίαν Χώραν έχουσαν απόλυτον ανάγκην αυτών, κατ' εξοχήν ναυτικήν και εκ της αναπτύξεως αυτής εξαρτώσαν κατά μέγα μέρος την ασφάλειαν και την πρόοδόν της. Και τέλος η δυσκολία της εξευρέσεως λύσεως ήτις επί ματαίω αναζητείται επί δεκαετηρίδας, και όχι μόνον δεν ανευρίσκειται, αλλ' ουδέ παρ' όλας τα καταβαλλομένας προσπάθειάς δύναται να εξευρεθή τρόπος να περιορισθή το κακόν και σταματήση τουλάχιστον η επιδείνωσις της καταστάσεως.

Πάντα τα ανωτέρω κακά και η εκ τούτων κίνδυνος εκλίπουσι τελείως διά της παραδοχής των προτάσεων και δίδεται η ιδεώδης λύσις εις το φοβερών τούτο πρόβλημα της Ελλάδος.

1. Δημιουργείται νέος ακτοπλοϊκός στόλης πλήρης, άρτιος και πλέον ή ικανός να εξυπηρετήση τας σχετικές ανάγκας της Χώρας, εξασφαλίζεται δε η επί μακρόν διατήρησις αυτού.

2. Επιτυγχάνεται η εξυπηρέτησις των συγκοινωνιακών αναγκών κατά τρόπον αυτόχρονα ιδεώδη.

3. Αι υπάρχουσαι ακτοπλοϊκαί επιχειρήσεις σώζονται είτε συμπράττουσαι με μίαν ισχυράν και εξυγειασμένη νέαν επιχείρησιν, είτε αποζημιούμεναι και διασώζουσαι ούτω τα Κεφάλαια αυτών δυνάμεναι να χρησιμοποιήσωσι ταύτα εις άλλους Κλάδους επιχειρήσεων επ' αγαθώ της εθνικής οικονομίας.

4. Οι ναυτεργάται επιτυγχάνουσι την ασφάλειαν της διατηρήσεως της θέσεως αυτών και μίαν βελτίωσιν σημαντικήν της σημερινής καταστάσεών των από απόψεις υγιεινής, ασφαλείας και όρων εργασίας δυνάμενοι να έχουν αντί της τόσας κοινωνικάς διαταραχάς φερούσης σημερινής απογοητεύσεως αυτών, τας καλυτέρας των ελπίδων διά μίαν κατά πολύ σημαντικωτέραν εις το μέλλον βελτίωσιν της θέσεώς των ήτις θα είναι το

αναγκαίον επακολούθημα και της επιτυχίας της επιχειρήσεως ημών.

Αι κοινωνικά και κρατικά διαταραχάι εκλίπουσιν και εκ τούτων ηθικά και υλικά ζημίαι του Κράτους, και

6. Όχι μόνον εκλείπει τελείως ο κίνδυνος της χειροτερεύσεως της καταστάσεως, αλλ' εξασφαλίζεται κατά τον οριστικώτερον και θετικώτερον τρόπον ή άμεσος βελτίωσις αυτής μέχρι του ανωτάτου ορίου του αναγκαίου και παρέχεται η βεβαιότης όχι μόνον της διατηρήσεως αυτής επί μακράν σειράν ετών, αλλά και η μελλοντική έτι μείζων βελτίωσις της.

#### ΣΤ' ΑΛΛΑ ΩΦΕΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Το Κράτος επιτυχάνον κατά τα ανωτέρω την λύσιν του ακτοπλοϊκού προβλήματος δια της παραδοχής των προτάσεών μας εξασφαλίζει συγχρόνως και άλλα πλεονεκτήματα και ωφέλη. Τοιαύτα πλεονεκτήματα πρόκειται να προκύψωσιν άφθονα εκ της εφαρμογής του προγράμματός μας όπερ περιέχει συν τοις άλλοις και την ίδρυσιν μιας κολοσσιαίας δια την Ελλάδα επιχειρήσεως με Κεφάλαια περίπου 2.500.000-3.000.000 Λιρών Αγγλίας και εφόσον η επιχείρησις αύτη πρόκειται να ιδρυθή και να λειτουργή δια Κεφαλαίων ιδίων άτινα θέλει εισαγάγη εις χρήμα και εις είδος εκ του Εξωτερικού και χωρίς μείζονα επιβάρυνσιν του Κοινού ασφαλώς θέλει αφήση και άλλα έμμεσα ωφελήματα πλην εκείνων άτινα υποχρεούται να παράσχη άμέσως εκ της εφαρμογής της Συμβάσεως και των διατάξεων αυτής των αφορωσών την λύσιν του ακτοπλοϊκού ζητήματος.

Μεταξύ των ωφελημάτων τούτων θα ηδύνατο εις να μνημονεύση

1) Την εξυπηρέτησιν του Τουρισμού περί ης ανωτέρω εποιησάμεθα λόγον και δια την ανάπτυξιν του οποίου ενδιαφέρεται το Κράτος ως μιάς νέας πηγής Εθνικού Πλούτου.

2) Την αθρόαν εισαγωγήν συναλλάγματος εις την Χώραν ήτις θα επακολουθήση άμέσως της εφαρμογής της Συμβάσεως λόγω της εις Ελλάδα εισαγωγής των Κεφαλαίων της Αναδόχου μελλόντων να ανέλθωσιν εις το ποσόν 2.500.000.0.0 Λιρών Αγγλίας κατ' ελάχιστον όριον. Εκ των Κεφαλαίων τούτων τα διατεθησόμενα δια την αποζημίωσιν των υφισταμένων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεως δια την ίδρυσιν των Ξενοδοχείων, δια τας εγκαταστάσεις κλπ. της Εταιρείας θα εισαχθώσιν εκ του Εξωτερικού εις αυτούσιον συνάλλαγμα και μόνον το ποσόν το αντιπροσωπεύον την αξίαν των 20 είκοσι νεοστευκτων πλοίων θα εισαχθή εις είδος. Αλλά και η τοιαύτη εις είδος εισαγωγή δεν πρόκειται να είναι άμοιρος ωφελείας δια το συναλλαγματικόν ισοζύγιον του Κράτους διότι θα έχη ως άμεσον απο-



τέλεσμα την ελάττωσιν δια μακράν σειράν ετών εις το ελάχιστον αν όχι εις το 0 μηδέν της εξαγωγής συναλλάγματος δια προμήθειαν πλοίων, εξαρτημάτων και ανταλλακτικών και δι' επισκευάς αίτινες θα ανασταλούν λόγω της αθρόας εισαγωγής νεοτεύκτων πλοίων εισαγομένων εν Ελλάδα άνευ ουδεμίας εισαγωγής[εξαγωγής;] συναλλάγματος.

3) Την ελάττωσιν της εξαγωγής συναλλάγματος εις το μέλλον δια την προμήθειαν καυσίμου ύλης κλπ καθόσον εις το σημείον τούτο σήμερα γίνεται σπατάλη λόγω του τελείως αντιοικονομικού των υφισταμένων παλαιών πλοίων και του συναγωνισμού προσθέτοντος περιττά δρομολόγια και η σπατάλη αυτή έχει ως άμεσον επακολούθημα την υπερβολικήν εξαγωγήν συναλλάγματος. Δια της εφαρμογής δε της προτάσεώς μας θέλει επέλθη περιορισμός της τοιαύτης εξαγωγής καθόσον και τα πλοία μας είναι οικονομικότερα και η κινήσις αυτών θα γίνεται κατά τοιούτον τρόπον ώστε να αποφεύγονται αι συναναχωρήσεις και τα περιττά δρομολόγια, ώστε πάντα τα εκτελούμενα να είναι χρήσιμα και αποδοτικά. Και ναι μεν η ανάδοχος ζητεί δια της Συμβάσεως άδειαν εξαγωγής συναλλάγματος δια τας κατά την διάρκειαν της Συμβάσεως ανάγκας της, αλλ' η τοιαύτη εξαγωγή δεν πρόκειται να αποτελέση επιβάρυνσιν του συναλλαγματικού ισοζυγίου καθόσον η τοιαύτη εξαγωγή θα γίνεται δια τας ανωτέρω ανάγκας αίτινες θα είναι καθ' α ελέχθη ολιγότεραι των σημερινών εις τρόπον ώστε να προκύπτη και σχετική ωφέλεια. Η ωφέλεια αυτή θα δύναται να καλύψη τελείως την αναγκαίαν δια την εξυπηρέτησιν του ομολογιακού δανείου της Αναδόχου εξαγωγήν συναλλάγματος και ούτω θα απομείνη ως καθαρά ωφέλεια η αθρόα εισαγωγή περι ης ανωτέρω.

Λαμβανομένου δ' υπ' όψει ότι η επιχείρησις ημών θέλει συμβάλλει σπουδαίως εις την εξυπηρέτησιν του Τουρισμού και επομένως την αύξησιν της εκ της εκμεταλλεύσεως αυτού εισαγωγής συναλλάγματος η εκ της εφαρμογής της Συμβάσεως ωφέλεια εις το συναλλαγματικόν ισοζύγιον πρόκειται να είναι σημαντικωτάτη.

5. Την αποφυγήν της σπατάλης εθνικών Κεφαλαίων εις την απόκτησιν παλαιών πλοίων ακρήστων και αντιοικονομικών και εις τον του αθεμίτου συναγωνισμού αγώνα εις ον φθείρονται σήμερα αι υφιστάμεναι Ακτοπλοϊκαί Επιχειρήσεις, και

6. Την δημιουργίαν μιας καταστάσεως εις την ακτοπλοϊαν ήτις εκτός των υλικών ωφελειών ας θέλει κατά τα ανωτέρω συνεπιφέρει, θέλει εξυπηρέτησιν σπουδαίως την γενικήν πρόοδον του τόπου και θέλει εμφανίση την Ελλάδα ως έθνος πολιτισμένον και προηγμένον εις ο ελάχιστα συντελεί η υπάρχουσα σήμερα οικτρά και αναχρονιστική κατάστασις.

## Ζ. ΤΑ ΠΑΡΑΣΧΕΤΕΑ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑΤΑ

Υποστηρίζομεν σχετικώς ότι τα ανταλλάγματα αντί των οποίων το Κράτος θέλει επιτύχη τα ανωτέρω πλεονεκτήματα, είναι αντικειμενικός και συγκριτικώς ελάχιστος ώστε να μη πρέπει ουδέ προς στιγμήν το Κράτος να διστάση να παράσχη αυτά.

Εν τούτοις δέον να τονισθή ότι ουδεμία ζητείται να επιβληθή δια της Συμβάσεως επιβάρυνσις εις βάρος του Κοινού. Καθόσον τα μεν Ναυτολόγια των εμπορευμάτων παραμένουν ως ακριβώς έχουν σήμερον τα δε των επιβατών και αυτά ουδόλως αυξάνονται πλην των εισιτηρίων της πολυτελεστάτης πρώτης θέσεως των νεοτεύκτων πλοίων άτινα αυξάνονται κατά εν μικρόν ποσοστόν. Αλλά και τούτο ουδόλως αποτελεί επιβάρυνσιν καθόσον μία παρομία αύξησις καταβάλλεται και σήμερον δια τους λεγομένους θαλάμους πολυτελείας οίτινες σημειωτέον δεν είναι εις καλύτεραν κατάστασις ουδέ της δευτέρας θέσεως των ιδικών μας πλοίων.

Γενικώς δε δια το Κοινόν θέλει προέλθη οικονομία εκ της χρήσεως των πλοίων μας διότι ως ταύτα έχουσι διαρρυθμισθή οι ταξιδεύοντες σήμερον εις την δευτέραν θέσιν θα δύνανται διά των πλοίων μας νά ταξιδεύουν ανετώτερον εις την τρίτην και οι ταξιδεύοντες εις την πρώτην θα δύνανται εις το εξής να ταξιδεύουν εις την δευτέραν καταβάλοντες ευθιγότερον εισιτήριον και απολαμβάνοντες πολύ μεγαλυτέρων ανέσεων.

Επομένως απομένουν μόνον: 1) Η οικονομική ενίσχυσις της Αναδόχου υπό του Κράτους 2) Η άδεια εξαγωγής συναλλάγματος, και 3) η κατοχύρωσις προνομίων τινών υπέρ αυτής μελλόντων να περιορίσωσι τον συναγωνισμόν.

Ουδέν των ανταλλαγμάτων τούτων αποτελεί επιβάρυνσιν την οποίαν να μη δύναται ή να μη συμφέρη εις το Κράτος να αναλάβη.

## Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ

Δια να επιτύχωμεν την κατάρτισιν του προγράμματός μας και εξασφαλίσωμεν την καθ' όλην την διάρκειαν της Συμβάσεως εκτέλεσιν των υποχρεώσεών μας επεξηγήσαμεν και εξεύραμεν διαφόρους συνδυασμούς παρέχοντας ημίν την ευχέρειαν αναλήψεως υποχρεώσεων δυσαναλόγων προς τα άτινα έχομεν αντικρύσματα.

Δυστυχώς όμως οι συνδυασμοί μας μόνον μέχρις ενός ορίου δύνανται να βοηθήσωσιν ημάς και όπως έχουν σήμερον τα πράγματα είναι αδύνατον να φέρωμεν εις πέρας το έργον μας άνευ μιας Κρατικής ενισχύσεως.

Αρχικώς εξητήσαμεν το ποσόν των 100.000.0.0 Λιρών Αγγλίας ετησίως το ότι δε πράγματι έχομεν ανάγκην αυτού προκύπτει και εξ αυτής της Εκθέσεως του Διευθυντού της Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Κατσαμπή όστις εισηγήθη μεν την καταβολήν του ποσού των 60.000.0.0. Λιρών ετησίως αφού προηγουμένως παραδέχθη ότι θα έχωμεν ετήσιον έλλειμμα εκ Λιρών Αγγλίας 90.000.0.0 χωρίς να προβλέπη εις τους σχετικούς λ/σμούς του πλην άλλων ουδεμίαν απολύτως εξυτηρέτησιν ούτε του ομολογιακού δανείου της Επιχειρήσεως ούτε του Κεφαλαίου αυτής.

Παρ' όλα ταύτα ελπίζοντες εις αύξησιν των εσόδων της ακτοπλοΐας, δια της αυξήσεως της κινήσεως εις επιβάτας και εμπορεύματα οφειλομένην εις τας ιδικάς μας ενεργείας εδέχθημεν να περιορίσωμεν την αξίωσιν μας εις το ποσόν των 60.000.0.0 ετησίως καταβαλλόμενον κατά μεν τα πρώτα 15 έτη της Συμβάσεως παγίως και εν πάση περιπτώσει κατά δε τα επόμενα κατά μεν το ποσόν των 30.000.0.0 Λιρών παγίων, κατά δε το υπόλοιπον αναλόγως με την ύπαρξιν ή μη κερδών παρὰ τη Επιχειρήσει. Και προς μερικήν αναπλήρωσιν του ποσού ούτινος παρατήθημεν εξητήσαμεν μικράν φορολογικήν απαλλαγήν δια μειώσεως κατά 6% του ποσοστού του υφισταμένου φόρου επί των εισιτηρίων και κομίστρων.

Η ενίσχυσις αύτη δεν είναι ούτε βαρεία δια τον Κρατικόν προϋπολογισμόν, αποτελεί δε ελάχιστον αντάλλαγμα των υπηρεσιών ας πρόκειται να παράσχωμεν εις το Κράτος και την Κοινωνίαν.

Αυτό καθ' εαυτό το ποσόν είναι μικρότερον εκείνου όπερ προπολεμικώς κατέβαλε το Κράτος δια την εξυτηρέτησιν των Αγόνων Γραμμών. Πράγματι δε κατά την μαρτυρίαν αυτής ταύτης της Επιτροπής του 1931 (ίδε πεπραγμένα αυτής Τόμος 3ος Σελίς 89) κατά το έτος 1915 το Κράτος κατέβαλε τότε δια την εξυτηρέτησιν των Αγόνων Γραμμών 1.400.000 Δραχμών αντιστοιχουσών προς Λίρας Αγγλίας χρυσάς περίπου 60.000.0.0 και σημερινάς χαρτίνας 100.000 όσον δηλαδή ακριβώς και το αρχικώς ζητηθέν παρ' ημών ποσόν.

Πάντως ο προϋπολογισμός δεν θέλει βαρύνεται εξ ολοκλήρου με αυτό διότι θα απαλλαγή της πληρωμής της αποζημιώσεως δια τας Αγόνους γραμμάς. Μέχρι σήμεραν το Κράτος επλήρωνε δια τας Αγόνους Γραμμάς το ποσόν των Δραχμών 16.000.000 ετησίως, αλλ' από τούδε και εις το εξής λόγω της αυξήσεως των Μισθολογίων κλπ., δεν θα κατορθώση να επιτύχη εξυτηρέτησιν των γραμμών τούτων, αντί αποζημιώσεως κατωτέρας των δραχμών 20.000.000. ως είναι βέβαιον διότι με μικρότερον ποσόν ουδεμίαν επιχείρησιν συμφέρει η ανάληψις της εκτελέσεως των δρομολογίων αυτών. Επομένως το Κράτος και ήδη έχει μίαν επιβάρυνσιν

20.000.000 δραχμών ήτοι 40.000.0.0 περίπου Λιρών Αγγλικών ετησίως.

Εάν λοιπόν πληρώσει εις ημάς ολόκληρον το ζητηθέν ποσόν κατά μεν τα 15 τελευταία έτη της Συμβάσεως θα έχη μάλλον οικονομίαν διότι θα πληρώνη εις ημάς μόνον 30.000.0.0. Λίρας ετησίως αφού αι πιθανώτεραι ελλείψεις είναι ότι κατά την εποχήν εκείνην θα έχωμεν κέρδη δυνάμενα να εξυπηρετήσωσι το Κεφάλαιόν μας, κατά δε τα πρώτα 25 έτη θα έχη μίαν επιβάρυνσιν εκ Λιρών Αγγλίας περίπου 20.000.0.0 ή 10.000.000 δραχμών.

Δεν φανταζόμεθα λοιπόν ότι είναι δυνατόν να υποστηριχθή ότι η επιβάρυνσις αύτη δύναται να θεωρηθή ότι είναι αδύνατος δια τον προϋπολογισμόν είτε ασύμφορος όταν θα έχη ως αντιστάθμισμα την ριζικήν και καλύτεραν λύσιν του ακτοπλοϊκού προβλήματος.

Παρ' όλα δε ταύτα ημείς επί πλέον υποστηρίζομεν ότι και η επιβάρυνσις αύτη καθώς και έτι μικροτέρα τοιαύτη εκ της ελαχίστης φορολογικής απαλλαγής είναι τελείως φαινομενικαί και ότι εις την πραγματικότητα ο Δημόσιος προϋπολογισμός ουδαμώς θέλει επιβαρυνθή τούτο δε δια τους εξής λόγους:

1. Διότι το Κράτος θα έχη σημαντικά ωφελήματα και ειδικώς αύξησιν των εσόδων του εκ της αναπτύξεως του τουρισμού εις ην σπουδαίως θέλει συμβάλλη η επιχειρησίς μας.

2. Διότι αποτέλεσμα της εφαρμογής της Συμβάσεως θα είναι η αύξησις της κινήσεως εις επιβάτας και εμπορεύματα και επομένως η αύξησις του ποσού των εισπράξεων επί του οποίου το Δημόσιον εισπράττει τον φόρον.

3. Διότι θα εκλείψουν τελείως αι απώλειαι εκ της αποδώσεως της σχετικής φορολογίας ας σήμερα υφίσταται το Κράτος εκ διαφόρων λόγων και ιδίως εκ του μεταξύ των υφισταμένων επιχειρήσεων συναγωνισμού καθώς και αι λοιπαί ζημίαι του εκ των πρὸς προσωρινήν ρύθμισιν διαρκώς δημιουργουμένων ανωμάλων καταστάσεων, παρεμβάσεων του (επιτάξεις κλπ).

4. Διότι είναι αδύνατον να διατηρήση ακόμη φόρον των εισιτηρίων και κομίστρων εις το σημερινόν του επίπεδον. Πράγματι σήμερα το Κράτος εισπράττει 33% επί των ακαθαρίστων εισπράξεων και η τοιαύτη φορολογία είναι τρομακτική εν συγκρίσει δε προς την φορολογίαν άλλων σχετικώς επιχειρήσεων τελείως δυσανάλογος και άδικος. Οι ενδιαφερόμενοι δικαίως διαμαρτύρονται κατά τον εντονώτερον τρόπον και το Κράτος καθόσον τουλάχιστον γνωρίζομεν αντιλαμβανόμενον το δίκαιον αυτών από καιρού ήδη μελετά την μείωσιν του φόρου τούτου ην και λίαν προσεχώς θα εξαναγκασθή να πραγματοποιήση, και

5. Διότι ιδρυομένης μιάς επιχειρήσεως του μεγέθους και της εκτάσεως της ιδικής μας υποκειμένης εις την υφισταμένην κοινήν φορολογίαν το Δημόσιον θα εισπράττη παρ' αυτής και άλλους φόρους μείζονας των όσων εισπράττει σήμερα, εάν δε μάλιστα η επιχείρησις αύτη κατορθώση ως ελπίζομεν να δώση και μέρισμά τι θα εισπράττη τον επ' αυτού φόρον επί πλέον των σημερινών του εισπράξεων καθόσον ήδη από του 1919 και εντεύθεν ουδέν ποσόν έχει εισπράξει δια τοιούτον φόρον από τας υφισταμένας ακτοπλοϊκάς Επιχειρήσεις.

Επομένως ταύτα πάντα λαμβάνων υπ' όψει του πας καλής πίσεως συζητητής δεν είναι δυνατόν ή να συμφωνήση μεθ' ημών ότι ουσιαστικώς το Κράτος ουδόλως επιβαρύνεται δια της παραδοχής των προτάσεών μας.

#### Η. ΕΞΑΓΩΓΗ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Περί αυτής εκάμαμεν λόγον ανωτέρω (Κεφάλαιον Στ εδάφια 2 και 3) και καταδείξαμεν ότι όχι μόνον εκ της σχετικής διατάξεως της Συμβάσεως δεν πρόκειται να δημιουργηθή επιβάρυνσις του συναλλαγματικού ισοζυγίου του Κράτους αλλ' αντιθέτως εκ της εφαρμογής του προγράμματός μας θα υπάρξη ασφαλώς και σχετική ωφέλεια.

Ενταύθα αρκούμεθα και σημειώσωμεν ότι δεν ζητούμεν τίποτε το νέον διότι και σήμερα επί τη βάσει της ισχυούσης Νομοθεσίας παρέχεται η άδεια εξαγωγής συναλλάγματος, και υποχρεωτικώς δίδεται και το αναγκαίον συνάλλαγμα δι' υποχρεώσεις προς την αλλοδαπήν.

Ζητούμεν μόνον την Συμβατικήν κατοχύρωσιν της τοιαύτης καταστάσεως διότι τούτο είναι απολύτως δι' ημάς αναγκαίον εφόσον αναλαμβάνομεν συμβατικάς υποχρεώσεις ή εκτέλεσις των οποίων προϋποθέτει ότι θα έχωμεν την δυνατότητα εξαγωγής συναλλάγματος και εφόσον πρόκειται να εκτεθώμεν δια καταβολής υπερόγκων Κεφαλαίων επί της τύχης των οποίων δύναται να έχη ολέθριαν επίδρασιν μία μεταβολή της σημερινον ισχυούσης Νομοθεσίας. Άλλωστε την τοιαύτην ανάγκην επανειλημμένως μέχρι σήμερα έχει αναγνωρίση το Κράτος εις παρομοίας περιπτώσεις και επέτρεψεν υπό αναλόγους συνθήκας την εξαγωγήν. (Ίδε προκήρυξιν διαγωνισμού δια την εγκατάστασιν ραδιοφωνικού Σταθμού).

Και ερχόμεθα ήδη να εξετάσωμεν το τελευταίον αντάλλαγμα όπερ είναι:

#### ΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΝ ΠΡΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΔΟΧΟΥ

Παρέχομεν κατ' αρχήν την εξήγησιν ότι εις τα προνόμια ταύτα αποδίδομεν σοβαράν σημασίαν, καθόσον κυρίως η ύπαρξις και κατοχύρωσις

αυτών είναι εκείνη ήτις ενθαρρύνει ημάς εις την απόφασιν να αναλάβωμεν τας υποχρεώσεις ας η Σύμβασις μας επιβάλλει.

Σχετικώς με τα προνόμια ταύτα δεον να γίνη δεκτόν ότι εν ουδεμία περιπτώσει είναι δυνατόν η παροχή αυτών να αποβή εις βάρος του Κράτους από απόψεως δυσμενούς επιδράσεως επί του προϋπολογισμού αυτού.

Επομένως εξετάζομεν το ζήτημα από της απόψεως εάν το Κράτος έχη άλλον τινά λόγον γενικωτέρας σημασίας να μας αρνηθή τα ζητούμενα προνόμια και τοιούτον λόγον ουδαμού ανευρίσκομεν.

Κατά της μονοπωλιακής εκμεταλλεύσεως των θαλασσιών συγκοινωνιών εν μόνον δύναται να αντιταχθή επιχείρημα:

Ότι το Μονοπώλιον εμποδίζον τον ελεύθερον συναγωνισμόν εμποδίζει την πρόοδον και την εξέλιξιν και την εκ τούτων βελτίωσιν των συγκοινωνιακών μέσων, και καταλήγει πολλάκις εις την καταδυναστεύσιν του κοινού δι' επιβολής αυξήσεως του Ναυτολογίου και δημιουργίας δυσμενών συνθηκών εις τα μεταφοράς.

Αλλά εις τούτο το επιχείρημα αντιτάσσονται άλλα κατά πολύ ισχυρώτερα και θετικώτερα και συγκεκριμένως:

1. Ότι ο κίνδυνος καταδυναστεύσεως του κοινού δεν δύναται να υπάρξη όταν διατάξεις της Συμβάσεως εξησφαλισμένα δι' αυστηρών κυρώσεων προστατεύουσι πλέον ή επαρκώς αυτό ούτως ώστε όχι μόνον να αίρῃσι τον κίνδυνον τούτον αλλ' αντιθέτως να το εξασφαλίζουν τας αρίστας των συνθηκών.

2. Ότι εις την προκειμένην περίπτωσιν όχι μόνον δεν εμποδίζεται η πρόοδος αλλ' αντιθέτως εξασφαλίζονται αυτή και μάλιστα αμέσως και θετική και μέχρι του ανωτάτου ορίου του αναγκαίου τούτου επίσης δια διατάξεων της αυτής Συμβάσεως δεόντως κατοχυρωμένων.

Επομένως τα μειονεκτήματα ότινα θεωρητικώς έχει η μονοπωλιακή εκμετάλλευσις δεν υφίστανται εν προκειμένω εξουδετερούμενα διά των διατάξεων της Συμβάσεως ήτις καθιερώνει τούτο. Ασχέτως όμως τούτων κάθε υπόθεσις ως η ημετέρα δεν δύναται να κρίνηται θεωρητικώς μόνον, αλλά βάσει της υφισταμένης πραγματικότητος και των δεδομένων άτινα αύτη παρουσιάζει.

Η επισκόπησις δε της πραγματικότητος ταύτης και η υπό το πρίσμα αυτής έρευνα θα μας έδιδε επί πλέον και τας εξής επιχειρήματα:

1. Ότι οι εις την ελευθέραν άσκησιν των επιχειρήσεων περιορισμοί δημιουργούντες καταστάσεις παραπλησίας προς μονοπωλιακάς εκμεταλλεύσεις εκρίθησαν αναγκαίοι από λόγους αναγομένους εις την γενικήν διεθνή οικονομικήν κατάστασιν και επεβλήθησαν παντού ως μόνη διέξο-

δος προς περιορισμόν των ολεθρίων συνεπειών της οικονομικής κρίσεως.

Η τοιαύτη δε άποψις επεβλήθη και κρατεί και εν Ελλάδι όπου ανεγνωρίσθη ως μία αναπότρεπτος ανάγκη και επεβλήθη ουσιαστικώς εις όλους τους κλάδους της βιομηχανίας και πολλών άλλων επιχειρήσεων δημιουργήσασα ουσιαστικήν μονοπώλια υπέρ των υφισταμένων βιομηχανιών και επιχειρήσεων και μάλιστα άνευ ουδεμίας κατοχυρώσεως των συμφερόντων του Κοινού.

Μόνον εις τας θαλασσίας εσωτερικάς συγκοινωνίας δεν έχει εισέτι πλήρως επιβληθή αλλ' και εκεί δεν θα βραδύνη να επεκταθή υπό το Κράτος της ανάγκης και θα είναι ευχής έργον να αποφευχθή να γίνη τούτο εις εποχήν καθ' ήν το Κράτος δεν θα είναι εις θέσιν να λάβη μέτρα προστασίας εαυτού και της Κοινωνίας.

2. Ότι η υπάρχουσα σήμεραν ελευθερία εις τας επιχειρήσεις των θαλάσσιων συγκοινωνιών όχι μόνον δεν έφερε βελτίωσιν τινά, αλλ' αντιθέτως είναι η κυριωτέρα της σημερινής αθλίας καταστάσεως. Η βελτίωσις δε του πλωτού υλικού και των συνθηκών των θαλάσσιων συγκοινωνιών είναι αδύνατον να πραγματοποιηθεί υπό το Κράτος της σήμεραν υφιστάμενης λόγω της ελευθερίας και αναρχίας διότι η διάθεσις Κεφαλαίων μέσω αυτής θα ισοδυναμεί άσκοπον και μάταιαν θυσίαν αυτών.

3. Ότι όπως έχουν σήμεραν τα πράγματα πρέπει να δεχθή τις ότι υφίστανται ουσιαστικώς και εις την ακτοπλοϊαν μονοπώλιον υπέρ των υφιστάμενων Επιχειρήσεων όπερ όμως δεν ασκείται λόγω των διαφορών και αντιθέσεων ως αυτάι μεταξύ των έχουνσι. Αι αντιθέσεις όμως αυτάι είναι ενδεχόμενον και ίσως πολύ πιθανόν ν' εκλείψωσι προ του κινδύνου των Επιχειρήσεων τούτων να αλληλοεξοντωθούν και τότε, επειδή την ένωσιν αυτών δεν θα δυναθή να εμποδίση το Κράτος, θα επιβληθή παρ' αυτών το ουσιαστικόν μονοπώλιον και μάλιστα άνευ ουδεμίας προστασίας του Κοινού και άνευ ουδεμίας ουδέ εγγυήσεως, ούδε πιθανότητας περί βελτιώσεως της καταστάσεως άλλης από την εις βάρος των ταξειδευόντων καλλιτέρευσιν των οικονομικών συνθηκών των υφιστάμενων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

4. Τέλος θ' ηδυνάμεθα να προσθέσωμεν ότι είναι αδύνατον το Κράτος να κατορθώση να επιτύχη λύσιν ικανοποιούσαν όλας τας απαιτήσεις και όλας τας άπόψεις και τας πλέον ακόμη θεωρητικάς. Να έχη όλα τα αγαθά, να ικανοποιή όλας τας ανάγκας και να μη παρουσιάξη ουδέν μειονέκτημα έστω και θεωρητικόν έχον αξίαν.

Διά τούτο κάθε λύσις δέον ν' εξετάζηται συγκριτικώς εν σχέσει προς

την υπάρχουσαν κατάστασιν και τας άλλας ών η εφαρμογή ήθελε τυχόν είναι δυνατή.

Επί του σημείου δε τούτου φρονούμεν ότι η λύσις η ιδική μας και αν ακόμη θεωρηθή ότι άγει εις πλήρες μονοπώλιον των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών πάντως απομένει πάντοτε να είναι προτιμητέα πάσης άλλης λύσεως δυναμένης να θεωρηθή εν προκειμένω εφαρμοστέα έστω και θεωρητικώς.

Το παρόν υπόμνημα αποτελεί μίαν κατά το δυνατόν ανάπτυξιν των σχετικών με τα πλεονεκτήματα της προτάσεώς μας απόψεων. Πλείονας εξηγήσεις παρέχομεν εις προγενέστερα υπομνήματά μας και ίδια εις τα από 15<sup>ης</sup> Απριλίου 1934, 20 Απριλίου, 11 Ιουλίου, 30 Ιουλίου, 8 Οκτωβρίου του ίδιου έτους, και 14 Μαΐου 1936 εις α και αναφερόμεθα.

Μετά πάσης τιμής.



δος προς περιορισμόν των ολεθρίων συνεπειών της οικονομικής κρίσεως.

Η τοιαύτη δε άποψις επεβλήθη και κρατεί και εν Ελλάδι όπου ανεγνωρίσθη ως μία αναπότρεπτος ανάγκη και επεβλήθη ουσιαστικώς εις όλους τους κλάδους της βιομηχανίας και πολλών άλλων επιχειρήσεων δημιουργήσασα ουσιαστικήν μονοπώλια υπέρ των υφισταμένων βιομηχανιών και επιχειρήσεων και μάλιστα άνευ ουδεμίας κατοχυρώσεως των συμφερόντων του Κοινού.

Μόνον εις τας θαλασσίας εσωτερικάς συγκοινωνίας δεν έχει εισέτι πλήρως επιβληθή αλλ' και εκεί δεν θα βραδύνη να επεκταθή υπό το Κράτος της ανάγκης και θα είναι ευχής έργον να αποφευχθή να γίνη τούτο εις εποχήν καθ' ήν το Κράτος δεν θα είναι εις θέσιν να λάβη μέτρα προστασίας εαυτού και της Κοινωνίας.

2. Ότι η υπάρχουσα σήμερον ελευθερία εις τας επιχειρήσεις των θαλάσσιων συγκοινωνιών όχι μόνον δεν έφερε βελτίωσιν τινά, αλλ' αντιθέτως είναι η κυριωτέρα της σημερινής αθλίας καταστάσεως. Η βελτίωσις δε του πλωτού υλικού και των συνθηκών των θαλάσσιων συγκοινωνιών είναι αδύνατον να πραγματοποιηθεί υπό το Κράτος της σήμερον υφισταμένης λόγω της ελευθερίας και αναρχίας διότι η διάθεσις Κεφαλαίων μέσω αυτής θα ισοδυναμεί άσκοπον και μάταιαν θυσίαν αυτών.

3. Ότι όπως έχουν σήμερον τα πράγματα πρέπει να δεχθή τις ότι υφίστανται ουσιαστικώς και εις την ακτοπλοϊαν μονοπώλιον υπέρ των υφιστάμενων Επιχειρήσεων όπερ όμως δεν ασκείται λόγω των διαφορών και αντιθέσεων ως αυτά μεταξύ των έχουσι. Αι αντιθέσεις όμως αυτά είναι ενδεχόμενον και ίσως πολύ πιθανόν ν' εκλείψωσι προ του κινδύνου των Επιχειρήσεων τούτων να αλληλοεξοντωθούν και τότε, επειδή την ένωσιν αυτών δεν θα δυνηθή να εμποδίση το Κράτος, θα επιβληθή παρ' αυτών το ουσιαστικόν μονοπώλιον και μάλιστα άνευ ουδεμίας προστασίας του Κοινού και άνευ ουδεμίας ουδέ εγγυήσεως, ουδέ πιθανότητας περί βελτιώσεως της καταστάσεως άλλης από την εις βάρος των ταξειδευόντων καλλιτέρευσιν των οικονομικών συνθηκών των υφιστάμενων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

4. Τέλος θ' ηδυνάμεθα να προσθέσωμεν ότι είναι αδύνατον το Κράτος να κατορθώση να επιτύχη λύσιν ικανοποιούσαν όλας τας απαιτήσεις και όλας τας απόψεις και τας πλέον ακόμη θεωρητικάς. Να έχη όλα τα αγαθά, να ικανοποιή όλας τας ανάγκας και να μη παρουσιάζη ουδέν μειονέκτημα έστω και θεωρητικόν έχον αξίαν.

Διά τούτο κάθε λύσις δέον ν' εξετάζηται συγκριτικώς εν σχέσει προς

την υπάρχουσαν κατάστασιν και τας άλλας ών η εφαρμογή ήθελε τυχόν είναι δυνατή.

Επί του σημείου δε τούτου φρονούμεν ότι η λύσις η ιδική μας και αν ακόμη θεωρηθή ότι άγει εις πλήρες μονοπώλιον των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών πάντως απομένει πάντοτε να είναι προτιμητέα πάσης άλλης λύσεως δυναμένης να θεωρηθή εν προκειμένω εφαρμοστέα έστω και θεωρητικώς.

Το παρόν υπόμνημα αποτελεί μίαν κατά το δυνατόν ανάπτυξιν των σχετικών με τα πλεονεκτήματα της προτάσεώς μας απόψεων. Πλείονας εξηγήσεις παρέχομεν εις προγενέστερα υπομνήματά μας και ίδια εις τα από 15<sup>ης</sup> Απριλίου 1934, 20 Απριλίου, 11 Ιουλίου, 30 Ιουλίου, 8 Οκτωβρίου του ίδιου έτους, και 14 Μαΐου 1936 εις α και αναφερόμεθα.

Μετά πάσης τιμής.

## ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΝ ΥΠΟΜΝΗΜΑ

## ΕΞΩΤΕΡΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Εν Αθήναις τη 26η Μαΐου 1936

Προς  
Τον Κύριον επί των Ναυτικών Υπουργόν  
ΕΝΤΑΥΘΑ

Κύριε Υπουργέ,

Διά της προτάσεώς μας προς υπογραφήν Συμβάσεως διά την ανάληψιν της εκτελέσεως των θαλάσσιων συγκοινωνιών της Ελλάδος προβλέπεται κανονική και πλήρης εξυπηρέτησις των καθαρώς εσωτερικών συγκοινωνιών. (ακτοπλοΐα)

Εις το Πρόγραμμα ημών έχομεν και την εξυπηρέτησιν των θαλασσιών συγκοινωνιών μεταξύ της Ελλάδος και των κυριωτέρων λιμένων της Μεσογείου και δι' τούτο αφήσαμεν υπό μελέτην τον τύπον Α των αναγκαίων προς τον σκοπόν τούτον πλοίων, απεφασίσαμεν όμως όπως την πραγματοποίησιν της προτάσεώς μας ταύτης του προγράμματός μας αφήσωμεν διά το μέλλον αφού πρώτον οργανώσωμεν την ακτοπλοΐαν ής αναδιοργάνωσις εμφανίζεται ως πλέον επείγουσα και επιτακτική.

Κατά το στάδιον όμως των σχετικών διαπραγματεύσεων μετά της Ελληνικής Κυβερνήσεως, αντελήφθημεν ότι αυτή αποδίδει σοβαράν σημασίαν εις την εξυπηρέτησιν ωρισμένων Μεσογειακών δρομολογιακών γραμμών και εν τη επιθυμία μας όπως η Σύμβασις την οποίαν επιδιώκομεν να καταρτίσωμεν είναι τοιαύτη ώστε να ικανοποιή όσο το δυνατόν περισσότερας συγκοινωνιακάς ανάγκας της Χώρας και αποβή κατά το δυνατόν χρήσιμος εις τον τόπον, σπεύδομεν να σας υποβάλωμεν τα ακόλουθα.

Κατά τη γνώμην ημών η πλήρης εξυπηρέτησις των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών θα ηδύνατο να γίνη αξιμίως και δι' ολιγοτέρων κατ' αριθμόν δρομολογίων εκείνων ων την εκτέλεσιν αναλαμβάνομεν διά της Συμβάσεως διότι ο αριθμός των δρομολογίων τούτων είναι υπερβολικός εν σχέσει προς τας πραγματικάς συγκοινωνιακάς ανάγκας της Χώρας, τουλάχιστον ως αυτά εμφανίζονται σήμερον.

Επίσης, ο αριθμός των 20 νεοτεύκτων πλοίων να ηδύνατο να περιορισθή κατά 5-6 πλοία χωρίς εκ τούτου ν' επέλθη διαταραχή τις εις την εκτέ-

λεσιν των εσωτερικών συγκοινωνιών, ουδέ να μειωθή σοβαρώς το πλεονέκτημα της γνώσεως του ακτοπλοϊκού στόλου, καθόσον ο αριθμός των αναγκαίων πλοίων θα ήτο δυνατόν να συμπληρωθή δια παλαιότερων πλοίων είτε εκ των υπάρχοντων εν Ελλάδι καταλήλως μεταρρυθμισμένων και επισκευαζομένων, είτε εκ των μελλόντων να αγορασθώσιν παρὰ της επιχειρήσεώς μας εκ της αλλοδαπής.

Επιτυγχανομένων δε των οικονομιών τούτων θα ηδύνατο η επιχείρησις ημών να αναλάβη να προμηθευθή εις αντικατάστασιν των νεοτεύκτων πλοίων ων η ναυπήγησις θα παρελείπετο δύο τουλάχιστον μεγαλύτερα και ταχύτερα πλοία κατάλληλα δι' εξωτερικὰς γραμμάς, και ιδία διά την γραμμήν ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ, είτε ναυπηγούσα ταύτα είτε αγοράζουσα κατάλληλα τοιαύτα ηλικίας νεώτερας των 15 ετών.

Με τα πλοία ταύτα και τινα εκ των άλλων άτινα θα διατεθούν διά την εκτέλεσιν της Συμβάσεως, δύναται να αναλάβη την εξυπηρέτησιν των εξής εξωτερικών γραμμών:

- |                         |                     |
|-------------------------|---------------------|
| 1. ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ   | άπαξ της εβδομάδος. |
| 2. ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΙΓΥΠΤΟΥ    | - » -               |
| 3. ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΛΒΑΝΙΑΣ    | - » -               |
| 4. ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | - » -               |
| 5. ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΣΜΥΡΝΗΣ     | - » -               |
| 6. ΚΥΠΡΟΥ               | - » -               |

Την πρώτην γραμμήν θα ηδύνατο να αναλάβη ανευ τινός προσθέτου ανταλλάγματος, την δευτέραν με φορολογικὴν τινα απαλλαγὴν ειδικῶς ἐπὶ των εσόδων των εκ της εκμεταλλεύσεως αὐτῆς πραγματοποιουμένων, τας δε λοιπάς με την ἐνίσχυσιν του Κράτους ἐντὸς των ορίων των καθορισθέντων ὑπὸ της Επιτροπῆς της Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας του ἔτους 1931 λαμβανομένης πάντοτε ὑπόψη και της ἐν τῷ μεταξύ ἐπελθούσης μεταβολῆς εις την νομισματικὴν κατάστασιν.

Τροποποιουμένης της Συμβάσεως κατὰ τοιαύτων τρόπων θα ηδύνατο το Κράτος να λύση ολοκληρωτικῶς το ζήτημα, ὄχι μόνον των εσωτερικῶν συγκοινωνιών, ἀλλὰ και των Μεσογειακῶν τοιούτων με ἐλαχίστην ἐπιβάρυνσιν.

Δι' ὃ παρακαλοῦντες Ὑμὰς ὅπως ἐπιστήσατε την προσοχήν σας ἐπὶ της παρουσίας συμπληρωματικῆς προτάσεώς μας, σας δηλοῦμεν ὅτι εἴμεθα πρόθυμοι να σας υποβάλωμεν ἐν λεπτομέρειαις τας ἀπόψεις μας ἐφόσον μας γνωρίσητε ὅτι εὐρίσκειται την πρότασιν ημῶν ταύτην ὡς κατ' ἀρχὴν συζητήσιμον.

Μετά πάσης τιμῆς.

ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ  
ΑΦ' ΕΝΟΣ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
ΚΑΙ ΑΦ' ΕΤΕΡΟΥ ΤΟΥ Ε. ΑΜΠΑΤΙΕΛΟΥ

ΓΕΝΙΚΑ

Διά την εξυπηρέτησιν του Σχεδίου Αμπατιέλου έχει αποφασισθή η διάθεσις του ποσού των Λιρών Αγγλίας 2.500.000 – ενώ το σχέδιον των υφισταμένων ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων προβλέπει χρησιμοποίησιν του ελαχίστου ενεργητικού των υπαρχουσών ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, άνευ προσθήκης νέων Κεφαλαίων.

Εκ τού γεγονότος τούτου δημιουργείται κατ' αρχήν μία μεγάλη διαφορά μεταξύ των δύο προτάσεων η οποία δύναται να παρασταθή ως εξισωμένη με την υπάρχουσαν διαφοράν μεταξύ του ποσού των Λιρών Αγγλίας 2.500.000. (Λίραι Αγγλίας δύο και ήμισυ εκατομμύρια) και της μικράς αξίας των υπαρχόντων ακτοπλοϊκών πλοίων.

Η διαφορά αυτή έχει αποτελέσματα επί του περιεχομένου των δύο προτάσεων και κάμνει τας προτάσεις Αμπατιέλου να έχωσι μίαν κολοσιαίαν διαφοράν από της απόψεως των συμφερόντων του Κράτους και της Κοινωνίας ούτως ώστε να μη δύναται να γίνη σοβαρά σύγκρισις μεταξύ αυτών. Κατ' αρχήν θα ηδύνατο τις να παρατηρήση ότι τα μέσα τα οποία διαθέτουν αι υφιστάμεναι ακτοπλοϊκαί επιχειρήσεις δεν είναι δυνατόν να φέρουν μίαν σοβαράν βελτίωσιν εις την υπάρχουσαν κατάστασιν.

Το μόνον πλεονέκτημα το οποίον δύναται να προσδοκά τις υπό την εφαρμογήν του προγράμματος το οποίον παρουσιάζει είναι ότι δύναται να επέλθη οικονομία τις εις την διαχείρησιν δυναμένη να καλλιτερεύσῃ κατά τι την θέσιν των Επιχειρήσεων τούτων. Κατά την γνώμην όμως ημών η καλλιτέρευσις αυτή δεν είναι δυνατόν να έχῃ ως αποτέλεσμα την ουσιαστικὴν βελτίωσιν της οικονομικῆς καταστάσεως των επιχειρήσεων τούτων ώστε να δύναται να ἐξέλθουν αὐται ἐκ της δυσμενοῦς οικονομικῆς θέσεως εις την οποίαν ευρίσκονται σήμερον πρό παντός δε ότι δεν εἶναι δυνατόν να προσδοκά τις ἐξ αὐτῶν τὴν λύσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος, ἐπίσης δε δεν εἶναι δυνατόν να παρέλθῃ οὐδέν σοβαρόν πλεονέκτημα υπέρ τοῦ Κράτους καὶ τῆς Κοινωνίας, ἡ ὁποία ἐξαπὸ πλείστα ὅσα συμφέροντα αὐτῆς σοβαρά ἀπὸ τὴν λύσιν τοῦ ἀνωτέρω προβλήμα-

τος. Διότι διά την λύσιν του ακτοπλοϊκού προβλήματος απαιτείται μαζική ανανέωσις του υφιστάμενου ακτοπλοϊκού στόλου, ο οποίος ευρίσκεται σήμερα εις αθλίαν από πάσης απόψεως κατάστασιν, με τας δυναμένους δε να επέλθουν οικονομίας όχι μόνο δεν δύναται να εξασφαλισθή η ριζική ανανέωσις αυτού αλλ' ουδέ και η βαθμιαία. Διά την λύσιν του προβλήματος απαιτείται καταβολή νέων Κεφαλαίων, τα οποία δεν είναι εις θέσιν να διαθέσουν αι υφιστάμενοι ακτοπλοϊκαί επιχειρήσεις και τα οποία μάλιστα δεν είναι ευχερές να εξευρεθούν εν Ελλάδι, όπου, ασχέτως του ότι δεν υπάρχουν σοβαρά διαθέσιμα κεφάλαια, επικρατεί και πλήρης απογοήτευσις όσον αφορά την τύχην των επιχειρήσεων των ασχολουμένων εις την επιχειρήσιν της ακτοπλοΐας. Διά τον λόγον τούτον νομιζομεν ότι από το πρόγραμμα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων το οποίον στηρίζεται εις την ανωτέρω βάσιν δεν είναι δυνατόν να προσδοκά τις σοβαρά πράγματα. Περί τούτου δε πείθει απολύτως η λεπτομερεστέρα εξέτασις του υποβληθέντος κατ' Απρίλην 1935 προγράμματος, εάν τούτο πρόκειται να είναι το πρόγραμμα εις το οποίον θα επιμείνουν και υπάρχουσαι επιχειρήσεις.

Κατωτέρω παρέχομεν τας αντιλήψεις μας επί των βασικών σημείων του προγράμματος αυτών εν συγκρίσει προς τα αντίστοιχα σημεία του προγράμματος Αμπατιέλου.

## II. ΑΝΑΝΕΩΣΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Διά την αναγκαιώτατην ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού στόλου αι υφιστάμεναι επιχειρήσεις αδυνατούσαι να προβούν εις σπουδαίαν τινά προς το Κράτος παραχώρησιν, αρκούνται εις το να υπόσχωνται ότι θα διαθέσουν προς τον σκοπόν τούτον τα τυχόν περισσεύματα εκ της εξασκήσεως της επιχειρήσεως της ακτοπλοΐας μετά την αφαιρέσιν των αναγκαίων δαπανών και ενός μερίσματος υπέρ των ιδιοκτητών των ατμοπλοίων οριζομένου εις 8%, ήτοι οκτώ τοις εκατόν ως μερίσμα και 25% από την προβλεπομένην απόσβεσιν εκ 10% του υποληφθησομένου Κεφαλαίου της Επιχειρήσεως.

Υπό τας συνθήκας υπό τα οποίας παρουσιάζεται η Επιχείρησις ως προτείνεται να διαρρυθμισθή, το περίσσευμα τούτο δεν είναι δυνατόν να είναι τοιούτον ώστε να εξασφαλίση έστω και μίαν βαθμιαίαν ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού Στόλου. Η σημερινή κατάστασις είναι ότι αι υφιστάμεναι επιχειρήσεις όχι μόνον ουδέν πραγματοποιούσι κέρδος όχι μόνον δεν είναι εις θέσιν να κάμουν τας αναγκαίας αποσβέσεις των ατμοπλοίων

των, αλλά και πραγματοποιούν κατ' έτος σοβαρωτάτας ζημίας. Εξ' άλλου το υπό μελέτην πρόγραμμα ουδέν πλεονέκτημα παρουσιάζει δυνάμενον να επιφέρει αύξησιν των πραγματοποιουμένων εισπράξεων. Επομένως μόνον επί των οικονομιών δύναται να στηριχθή τις διά να προϋπολογίσθη τα τυχόν περισσεύματα. Πόσαι όμως οικονομίαι είναι δυνατόν να προκύψουν εκ της εφαρμογής του προγράμματος τούτου; Ασφαλώς όχι σπουδαίαι, διότι ούτε η ενιαία διαχείρισις εμφανίζεται εις το πρόγραμμα αυτών ως πλήρης, αφού αι μέλλουσαι να ενωθώσιν επιχειρήσεις πρόκειται να διατηρήσουν την αυθυπαρξίαν των και να εκμεταλλευθώσι τας συγχωρονίας κεχωρισμένως και κατά τομείς, πράγμα το οποίον είναι φυσικόν να μετριάση το αποτέλεσμα, από απόψεως οικονομιών. Απόδειξιν περί του ότι αι οικονομίαι δεν είναι δυνατόν να σπουδαίαι παρέχει το αποτέλεσμά του εις το παρελθόν συσταθέντος Κοινού Ταμείου των σπουδαιοτέρων εκ των υφισταμένων Επιχειρήσεων. Το Ταμείον τούτο ιδρύθη παρ' Επιχειρήσεων αποτελουσών περίπου το 75% του συνόλου του υπάρχοντος ακτοπλοϊκού στόλου, ούτω δε δεν παρέμενεν εκτός αυτού ειμή μικρά τις μειοψηφία. Εάν λοιπόν η ένωσις αυτή και μόνη ήτο δυνατόν να παρουσιάση σοβαράς οικονομίας έπρεπεν αι επιχειρήσεις αι οποίαι ηνώθησαν εις το παρελθόν να πραγματοποιήσουν κέρδη. Τοιούτον τι όμως δεν συνέβη εφόσον τουλάχιστον γνωρίζομεν, διότι εκ των ισολογισμών της ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ μετέχουσης εις το Κοινόν Ταμείον κατά 68% προκύπτει ότι αυτή και υπό το Καθεστώς του Κοινού Ταμείου επραγματοποίησε ζημίας. Θα παρατηρήση όμως τις ότι η τοιαύτη εις το παρελθόν ένωσις δεν ήτο πλήρης αφού παρέμενον εκτός αυτής τα 25% και επομένως εξηκολούθει ο συναγωνισμός. Η παρατήρησις αυτή και ορθή αν υποτεθή δεν δύναται να αλλοιώση το αποτέλεσμα, διότι και αν υφισταμένου του Κοινού Ταμείου υπήρχεν ο συναγωνισμός ούτος εγένετο εις περιωρισμένην κλίμακα και η πλήρης έλλειψις αυτού δυνατόν να δώση ως αποτέλεσμα την τελείαν έλλειψιν ζημιών, δεν δύναται όμως να φέρη και την ύπαρξιν κερδών. Τοιαύτα κέρδη και περισσεύματα θα ηδύνατο να υπάρχουν αν ήτο δυνατόν να γίνει μια ουσιαστικώτερα οικονομία εις τας δαπάνας δι' αντικαταστάσεως των πολυδάπανων πλοίων και αν επρόκειτο να ληφθούν μέτρα δυνάμενα να έχουν ως αποτέλεσμα την αύξησιν των εισπράξεων. Ούτε το ένα όμως ούτε το άλλο εξασφαλίζει το υπό κρίσιν πρόγραμμα και επομένως παραμένει τελείως αβέβαιον το αν θα κατορθωθή εφαρμοζόμενου τούτου να γίνη οιαδήποτε ανανέωσις του υφισταμένου ακτοπλοϊκού στόλου εις βαθμόν οπωσδήποτε υπολογίσιμον.

Διά να κατανοηθή δε σαφέστερον τούτο αρκεί να κάμη τις την εξής σκέψιν.

Διά την ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού στόλου απαιτείται ποσόν τουλάχιστον 1.500.000.0.0 Λιρών Αγγλίας. Εάν δε πρόκειται αυτή να γίνη βαθμιαίως απαιτείται πολύ μεγαλύτερον ποσόν διότι εν τω μεταξύ θα αχρηστευθούν όλα τα υπάρχοντα πλοία και επομένως η ανανέωσις θα πρέπει να είναι ολική. Αλλ' ας αρκεσθώμεν εις το ποσόν τούτων των Λιρών Αγγλίας 1.500.000.

Τούτο πρέπει να εξοικονομηθή εντός μιας δεκαετίας ήτοι θα χρειασθούν Λίραι Αγγλίας 150.000.0.0 ετησίως και επομένως θα πρέπει το Σχέδιον επιτυχάνον να δώση τοιαύτα αποτελέσματα ώστε να κατορθωθή να γίνωνται αποσβέσεις μη γενόμεναι σύμερον, να δίδεται μέρισμα 8% μη πραγματοποιούμενον σήμερα, να καλύπτονται αι ζημίαι ας μέχρι σήμερα υφίστανται αι επιχειρήσεις να πληρώνονται ασφάλιστρα άτινα σήμερα δεν πληρώνονται και κατόπιν όλων τούτων να περισσεύουν και 150.000.0.0 Λίραι ετησίως.

Άνευ περαιτέρω σχολίων φρονούμεν ότι δεν είναι σοβαρόν να περιμένη τις από το άνω Σχέδιον τοιαύτα αποτελέσματα, όταν μάλιστα ουδέν πρόκειται να ληφθή μέτρον δυνάμενον να αυξήση την κίνηση επιβατών και εμπορευμάτων.

Αντιθέτως προς τα ανωτέρω η πρότασις Αμπατιέλου εξασφαλίζει άμεσον και ριζικήν ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού Στόλου ήτις πρόκειται να γίνη κατά τρόπον απολύτως ασφαλή και βέβαιον διά της διαθέσεως πάντων των προς τον σκοπόν τούτων απαιτηθησομένων Κεφαλαίων. Την ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού Στόλου αναλαμβάνει ως μίαν συγκεκριμένην υποχρέωσιν χωρίς ουδόλως να εξαρτά αυτήν από τα αποτελέσματα της επιχειρήσεως ην πρόκειται να ασκήση, η δε Σύμβασις προβλέπει τοιαύτας κυρώσεις διά την ολοκλήρωσιν της υποχρεώσεως αυτής ώστε να μη δικαιολογήται ουδεμία απολύτως αμφιβολία περί του αν θα εκπληρωθή ή όχι. Εις το σημείον λοιπόν τούτο υπάρχει μία μεγάλη και ουσιωδέστατη διαφορά μεταξύ των δύο προτάσεων ήτις καθιστά την πρότασιν Αμπατιέλου απολύτως προτιμητέαν από την των υφισταμένων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Εις την τοιαύτην ριζικήν ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού στόλου ουδέν δύναται να ευρεθή ελάττωμα διότι αν αυτή παρουσιάξη κίνδυνον τινά ο κίνδυνος ούτος περιορίζεται αποκλειστικώς και μόνον εις τους μέλλοντας να ιδρύσουν την επιχείρησιν επιχειρηματίας το Κράτος και η Κοινωνία μόνο τα αγαθά αποτελέσματα εξ αυτής έχει να καρπωθή. Εις το Ναυολόγιον ουδεμία επιβάλλεται αύξησις. Τα δε απαιτηθησόμε-



να Κεφάλαια θα εισαχθούν πάντα εκ του Εξωτερικού ώστε να μη παραστή ανάγκη να γίνη οιαδήποτε εξαγωγή συναλλάγματος.

Υπάρχει όμως μία γνώμη κατά την οποίαν η ανανέωσις του ακτοπλοϊκού Στόλου δεν είναι αναγκαία μέχρι του σημείου εις ο υπόσχεται ταύτην ο Αμπατιέλος. Η γνώμη αυτή είναι προφανώς εσφαλμένη και μόνον εν αγνοία της πραγματικής καταστάσεως του υφισταμένου σήμερον ακτοπλοϊκού Στόλου δύναται να λέγεται, διότι η κατάστασις του Στόλου τούτου είναι τοιαύτη ώστε να έχη απόλυτον ανάγκην της ενισχύσεως την οποίαν προβλέπει η πρότασις Αμπατιέλου διά να επέλθη μία σοβαρά βελτίωσις εις την υφιστάμενην κατάστασιν.

Αλλά και αν παραδεχθώμεν ότι η εκτέλεσις των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα ηδύνατο οπωσδήποτε να γίνη και με μικροτέραν βελτίωσιν του στόλου κατ' ουδέν λόγον επιτρέπεται να παραδεχθώμεν ότι η ριζική ανανέωσις την οποίαν προβλέπει το Πρόγραμμα Αμπατιέλου δεν θα είναι ωφέλιμος. Κι αφού ασχέτως του αναγκαίου η βελτίωσις αυτή θα είναι ωφέλιμος, δεν βλέπομεν τον λόγον διά τι να μην γίνη αφού έστω και υπέρ το μέτρον του αναγκαίου γενομένη θα είναι χρήσιμος, την δε τοιαύτην τυχόν υπέρβασιν ούτε το Κράτος ούτε η κοινωνία πληρώνει αλλά γίνεται με κίνδυνον μόνον των Επιχειρηματιών οίτινες απεφάσισεν να αναλάβουν τον κίνδυνον τούτον εν γνώσει των συνεπειών ας δύναται να έχη δι' αυτούς και με την πεποίθησιν ότι μόνον με μίαν τοιαύτην ριζικήν και ουσιώδη βελτίωσιν δύναται να καλλιτερεύση η κατάστασις την ακτοπλοϊαν, ώστε να δύναται και η κοινωνία να εξυτηρηθή όπως πρέπει και η επιχειρήσις ως τοιαύτη να δύναται να συντηρηθή.

Εάν εις την Ελλάδα δεν έχη γίνη κοινή συνείδησις ότι ο ακτοπλοϊκός στόλος έχει ανάγκην μιας ανανεώσεως ην προβλέπει το σχέδιον Αμπατιέλου, τούτο οφείλεται εις την επίγνωσιν των μέσων άτινα διαθέτουν μέχρι σήμερον αι υφιστάμεναι Επιχειρήσεις, και εις την αντίληψιν περί της δυναμικότητος των υπαρχόντων Εφοπλιστών. Το γεγονός δηλαδή ότι η τοιαύτη βελτίωσις εθεωρείτο ανέφικτος, ελλείψει των απαιτούμενων μέσων εδημιούργησε την γνώμην ότι ο τόπος δύναται να εξυτηρηθή και με ολιγότερα μέσα. Προκύπτει καθαρά και από τα πρακτικά της Επιτροπής Μιχαλακοπούλου, ήτις παρά τας δηλουμένας πραγματικάς επιθυμίας και αντιλήψεις της δεν εισηγήθη την εφαρμογήν ευρύτερου ανακαινιστικού προγράμματος διότι αφ' ενός μεν, όπως ρητώς εν αυτοίς αναφέρεται, δεν εφαντάζετο δυνατήν την εξεύρεσιν των απαιτούμενων Κεφαλαίων, αφ' ετέρου δε εφοβείτο την ανάγκην της επιβαρύνσεως του κοινού διά της αυξήσεως του Ναυλογίου. Το πρόγραμμα όμως ημών αίρει και τα δύο

ταύτα επιχειρήματα διότι και τα Κεφάλαια εξευρέθησαν και η αύξησις του Ναυτολογίου τελείως αποφεύγεται.

### III. ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Και εις το σημείον τούτο υπάρχει μια σπουδαία υπεροχή της προτάσεως Αμπατιέλου έναντι της ετέρας των υφισταμένων Επιχειρήσεων.

1. Διότι η εξυπηρέτησις των συγκοινωνιών θα γίνεται κατά την πρότασιν Αμπατιέλου δι' ασυγκρίτως τελειωτέρων πλοίων, 2. Διότι θα εκτελούνται κατά την πρότασιν ταύτην περισσότερα δρομολόγια εσωτερικών συγκοινωνιών και 3. Διότι εκτός από τας εξυπηρετούμενας σήμερον εξωτερικάς δρομολογιακάς γραμμάς, προβλέπεται διά της προτάσεως Αμπατιέλου και η τακτική εξυπηρέτησις διά τελειωτάτων πλοίων και της Γραμμής ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ. Και αν ακόμη παραδεχθή τις ότι διά του Προγράμματος των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων θα επέλθη εντός μιας δεκαετίας μερική τις ανανέωσις του υφισταμένου ακτοπλοϊκού στόλου, αυτή δεν θα είναι σπουδαία, αλλά και εκτός αυτού επί μίαν τουλάχιστον δεκαετίαν το κοινόν θα εξυπηρετήται με τα υπάρχοντα σήμερον ακτοπλοϊκά πλοία, άτινα ουδεμίαν άνεσιν ούτε ασφάλειαν παρέχουσι, και ευρίσκονται εις τοιαύτην από πάσης απόψεως αθλίαν κατάστασιν, ώστε να μη εξασφαλίζουν ουδέ τας στοιχειώδεις ανάγκας τους ταξειδεύοντος Κοινοῦ.

Επί σημείου τούτου δεν νομίζομεν ότι υπάρχει ανάγκη να επεκταθώμεν διότι εις όλους είναι γνωστή η αθλιότης της σημερινής καταστάσεως και όλοι οι Έλληνες έχουν μίαν πικράν πείραν αυτής.

### IV. ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Μεγάλη διαφορά υπάρχει εις το θέμα τούτο μεταξύ των δύο προτάσεων. Η μεν των υφισταμένων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων ουδεμίαν εξυπηρέτησιν αξίαν λόγου του τουρισμού υπόσχηται, άλλην από την απλώς ελπιζομένην μελλοντικήν ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού Στόλου. Αλλά και η ανανέωσις αυτή και αν πραγματοποιηθή, πράγμα όπερ είναι πολύ αμφίβολον θα πραγματοποιηθή τμηματικώς, και εις τόσον απώτερον μέλλον, ώστε να καταντά να μη έχη ουδεμίαν ουσιαστικήν επίδρασιν επί της αναπτύξεως της Τουριστικής κινήσεως εν Ελλάδι.

Εκτός δε από το αμφίβολον τούτο σημείον, ουδέν έτερον πλεονέκτημα σχετικόν με του τουρισμού την ανάπτυξιν παρουσιάζει, υπό τας συνθήκας υπό τας οποίας εμφανίζεται.

Η πρότασις όμως Αμπατιέλου παρουσιάζει σπουδαία από απόψεως ταύτης πλεονεκτήματα.

Η ίδρυσις του Τουριστικού Γραφείου του Λονδίνου θέλει σπουδαίως συμβάλλει εις την επαύξησιν του τουριστικού ρεύματος εις την Ελλάδα εκ μέρους των ξένων. Τα ξενοδοχεία άτινα πρόκειται να ιδρύση εις τας Ελληνικάς επαρχίας τας παρουσιαζούσας τουριστικόν ενδιαφέρον, και παραμενούσας σήμερα ανεκμεταλλεύτους ελλείπει καταλλήλων μερών παραμονής των ξένων, θέλουν συντελέση κατά πολυ εις την ανάπτυξιν του εσωτερικού και εξωτερικού τουρισμού.

Και τα μεταφορικά μέσα άτινα θα τεθούν εις την διάθεσιν του Κοινού ευθύς αμέσως μετά την ισχύν της Συμβάσεως, θα είναι τοιαύτα ώστε να παρακινούν τους Περιηγητάς και τους Έλληνας εις την ανά την Ελλάδα περιηγήσεις.

Επί πλέον δε πάντων τούτων, το ενδιαφέρον του Αμπατιέλου, όστις άνευ της αυξήσεως της κινήσεως των επιβατών θα ίδρνε μίαν επιχειρησιν καταδικασμένην εις το να φυτοζωή έχει κάμει τούτο να εξεύρη διάφορους συνδυασμούς και να είναι σήμερα εις θέσιν να βεβαιώση ότι θέλει ασφαλώς αυξήση το ρεύμα των ξένων προς την Ελλάδα, ενισχύων ούτω σοβαρώς τας προσπαθείας του Κράτους όπως επιτύχη επαύξησιν της Τουριστικής κινήσεως, εις την οποίαν ορθώς αποβλέπει, ως εις μίαν σοβαράν πηγήν εθνικού πλούτου και εισαγωγής συναλλάγματος εις την Χώραν.

Ελέχθη όμως ότι η ακτοπλοΐα δεν έχει ουδεμίαν σχέσιν με τον Τουρισμόν και επομένως ουδεμία βελτίωσις των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων θα είναι δυνατόν να φέρη αύξησιν της κινήσεως των ξένων εν Ελλάδι και των εκ της αιτίας ταύτης εσόδων του Κράτους και της εθνικής οικονομίας. Επίσης ότι ουδεμίαν σοβαράν σημασίαν δύναται να έχη και διά την επιχειρησιν. Η τοιαύτη άποψις είναι απολύτως εσφαλμένη και είναι και αυτή αποτέλεσμα των πεποιθήσεων αίτινες έχουν σχηματισθή εν Ελλάδι επί τη βάσει των υφιστάμενων πραγμάτων, επειδή δηλαδή οι επισκεπτόμενοι την Ελλάδα ξένοι δεν τολμούν να χρησιμοποιήσουν τα προσφερόμενα θαλάσσια μεταφορικά μέσα, και επομένως μέχρι της στιγμής ελάχιστοι εχρησιμοποίησαν ταύτα, επιστεύθη ότι τούτο είναι και η πραγματικότης. Πρόκειται περί απόψεως τελείως εσφαλμένης. Εις όλα τα μέρη εις τα οποία παρατηρείται τουριστική κίνησις, παρατηρείται συγχρόνως και εκ μέρους των Περιηγητών χρησιμοποίησις των εγχώριων μεταφορικών μέσων. Είναι λοιπόν αδύνατον να μη συμβή και εις την Ελλάδα και συγκεκριμένως εις τας θαλασσίας συγκοινωνίας, δεδομένου ότι αι συ-

γκοινωνία εν Ελλάδα είναι κατά τα τρία τέταρτα αποκλειστικώς θαλάσσιοι.

Εάν το τοιούτον δεν συνέβη μέχρι σήμερα, οφείλεται αποκλειστικώς εις το γεγονός ότι οι επισκεπτόμενοι την Ελλάδα ξένοι δεν δύναται να χρησιμοποιήσουν τα ακτοπλοϊκά Ελληνικά πλοία λόγω της αθλιότητος εις την οποίαν ευρίσκονται, ο δε Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού δεν ηδυνήθη μέχρι σήμερα, ούτε δύναται να καταβάλη προσπάθειαν τινά διά να δημιουργηθή μία τοιαύτη εις το εσωτερικόν της Ελλάδος κίνησις, διότι έχει υπόψη του ότι η αποτελεσματικότης μιας τοιαύτης προσπάθειας προσκόπτει εις την κατάστασιν των υφισταμένων πλοίων εμφανιζόντων την Ελλάδα ως ευρισκομένην εις κατωτάτην μοίραν των λοιπών Ευρωπαϊκών Κρατών.

Ημείς έχομεν την πεποίθησιν ότι η βελτίωσις των μεταφορικών μέσων θα φέρη μίαν σοβαρωτάτην αύξησιν της κινήσεως εις το εσωτερικόν της Ελλάδος, όχι μόνον από εντοπίους, αλλά και από ξένους. Και εις αυτήν την πεποίθησιν προς την οποίαν δεν είναι δυνατόν ή να συμφωνήση οιοσδήποτε ειδικός μη επηρεασμένος από την σημερινήν ελληνικήν αθλιότητα στηρίζονται παρά των ενδιαφερομένων και αι προβλέψεις περί της επιτυχίας της ιδρυθησομένης επιχειρήσεως.

Αλλά και αν αι προβλέψεις αύται, δεν πραγματοποιηθούν καθ' όλην την γραμμίν, πάντως είναι αδύνατον να μη πραγματοποιηθούν τουλάχιστον εν μέρει. Εν πάση δε περιπτώσει μόνη η ίδρυσις του Τουριστικού Γραφείου Λονδίνου, την οποίαν και ήδη μελετά ο Οργανισμός Τουρισμού να πραγματοποιήση δαπάναις του Κράτους, η δε παρεμβολή της προτάσεως Αμπατιέλου θέλει πάντως απαλλάξη τούτο των σχετικών δαπανών, θα έχη σοβαρόν υπέρ της τουριστικής κινήσεως αποτέλεσμα, εάν δε είναι πραγματικότης ότι εκ μιας τοιαύτης αναπτύξεως η ακτοπλοΐα ως επιχειρήσις δεν έχει να ωφεληθή, εν τοιαύτη περιπτώσει εκ των σχετικών υποχρεώσεων της Αναδόχου επιχειρήσεως θα ωφεληθή μόνον το Κράτος, το τοιούτον όντως δε αποτελεί μειονέκτημα της προτάσεως Αμπατιέλου, τουλάχιστον από της απόψεως των συμφερόντων του Κράτους, αποτελεί μειονέκτημα μόνον από της απόψεως των συμφερόντων των Επιχειρηματιών και η αποτυχία των προβλέψεων των αυτούς μόνον δύναται να ζημιώσει αφού το Κράτος και η Κοινωνία πρόκειται να είναι τελείως ξένη από τας τυχόν ζημίας της επιχειρήσεως των.

Σχετικώς δε με το ζήτημα τούτο είμεθα υποχρεωμένοι να παρατηρήσωμεν ότι και αν η επιχειρήσις δεν πρόκειται να ευδοκιμήση το τοιούτον

ουδένα κίνδυνον παρουσιάζει, ούτε διά το Κράτος, ούτε διά την Κοινωνίαν διότι η αποτυχία της δυνατόν να φθάση μέχρι του σημείου να φέρη είτε πλήρη έλλειψιν κερδών είτε και μικρόν τι έλλειμμα. Δεδομένου όμως ότι ιδρύεται με ένα μεγάλο Κεφάλαιον το δε ποσόν των ζημιών της εν πάση περιπτώσει δεν είναι δυνατόν να είναι σοβαρόν, ασφαλώς θα χρειασθή να παρέλθη ολόκληρον το χρονικόν διάστημα της Συμβάσεως προτού απολεσθή ολόκληρον το Κεφάλαιον της και ευρεθή εις την αδυναμίαν να εκτελέση τας υποχρεώσεις τας οποίας απέναντι του Κράτους αναλαμβάνει. Το γεγονός δε μόνον ότι θα υπάρξη εν Ελλάδι μία τόσον σοβαρά επιχείρησις με τόσον μεγάλα Κεφάλαια και τόσον σοβαρά μέσα, αγωνιζομένη να δημιουργήση κατάστασιν πραγμάτων επιτρεπουσαντήν συντήρησιν αυτής χωρίς να έχη δικαίωμα ούτε και την βοήθειαν του Κράτους να ζητήση πέραν των ορίων της Συμβάσεως, ούτε το Κοινόν να επιβαρύνη, τούτο θα αποτελή αναμφισβήτητως μιαν ωφέλειαν διά την εθνικήν οικονομίαν, διότι αποκλειομένης της προσφυγής εις το Κράτος και το Κοινόν, δεν θα απομένη εις αυτήν ειμή η εκτέλεσις έργων παραγωγικών από την οποίαν δεν θα είναι δυνατόν να υποστή ζημίαν η εθνική οικονομία. Και αν παρ' όλα ταύτα η επιχείρησις ευρεθή εις την ανάγκην να σταματήση αι διατάξεις της Συμβάσεως είναι τοιαύται ώστε και από αυτό ακόμη το ναύγιον να πρόκειται να αποκτήση υλικάς ωφελείας το Κράτος δυνάμενον να εξαγοράση το ενεργητικόν της αντί ποσού σημαντικώς κατωτέρου της πραγματικής του αξίας.

#### V. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΝΑΥΛΟΛΟΓΙΩΝ

Κατά την πρότασιν Αμπατιέλου παραμένει εν ισχύι το σημερινόν ναυτολόγιον με μίαν μικράν αύξησιν των εισιτηρίων πρώτης θέσεως των νεοστευκτων πλοίων, η οποία όμως πρώτη θέσις από απόψεως πολυτελείας και ανέσεων δεν δύναται να συγκριθή με τους λεγόμενους σήμερα θαλάμους πολυτελείας δι' ους αι σημερινάι επιχειρήσεις εισπράττουν ανάλογον υπερτίμησιν.

Προβλέπει την εις το μέλλον αυξομείωσιν του Ναυτολογίου αναλόγως των εκάστοτε οικονομικών συνθηκών αλλά χωρίς να λαμβάνωνται υπόψη αι οικονομικάι ανάγκαι της επιχειρήσεως, η ύπαρξις δηλαδή η μη κερδών παραύτης.

Εις το σημείον τούτο η πρότασις Αμπατιέλου παρουσιάζει μέγα πλεονέκτημα έναντι των προτάσεων των υφισταμένων Επιχειρήσεων, αίτινες

εξααρτούν την αύξησιν του Ναυτολογίου από την ύπαρξιν κερδών, όπερ σημαίνει ότι θα καλήται εκάστοτε το Κοινόν να καταβάλη τας ζημίας της επιχειρήσεως αίτινες μάλιστα δυνατόν να οφείλονται και εις την τυχόν κακήν διαχείρησιν αυτής.

Επίσης δύναται επί πλέον να υποστηριχθή ότι η διατήρησις του αυτού Ναυτολογίου εις την πρότασιν Αμπατιέλου αποτελεί κατ' ουσίαν μείωσιν αυτού και οικονομίαν διά το Κοινόν. Διότι δεδομένου ότι η δευτέρα θέσις των θέσεων πλοίων θα είναι κατά πολύ πολυτελεστέρα της πρώτης των σημερινών πλοίων και ανετώτερα αυτής, οι ταξιδεύοντες σήμερα εις την πρώτην θέσιν να δύναται να ταξιδεύσωσιν εις την δευτέραν πληρώνοντες ολιγώτερα και απολαύνοντες μεγαλύτερων ανέσεων.

Το τούτο δε θα δύναται να συμβή και διά τους ταξιδεύοντας δις την δευτέραν σήμερα θέσιν, οίτινες θα δύναται διά των νέων πλοίων να ταξιδεύσωσιν οικονομικώτερον και ανετώτερον εις την τρίτην θέσιν.

Το σπουδαιότερον όμως πλεονέκτημα είναι διά τους επιβάτας τρίτης θέσεως, οίτινες ενώ σήμερα ταξιδεύουν υπό συνθήκας παρομοίας με τας των μεταφερομένων κτηνών, εις τα νέα πλοία θα ταξιδεύουν ανετώτερον ακόμη και από τους επιβάτας της δευτέρας θέσεως των σημερινών πλοίων. Ούτω δεν θα παρίσταται δι' αυτούς ποτέ ανάγκη να ταξιδεύουν εις θέσιν ανωτέραν παρά την θέλησίν των και τούτο θα είναι σημαντική δι' αυτούς οικονομία. Επομένως δι' όλους τους ανωτέρω λόγους η διατήρησις του αυτού ναυτολογίου σημαίνει ουσιαστικώς μείωσιν αυτού.

Επομένως και εις το σημείον τούτο υπάρχει μία σοβαρώτατη υπεροχή της προτάσεως του Αμπατιέλου.

Η υπεροχή αυτή θα είναι τοσούτον μάλλον σοβαρά καθόσον μεγαλύτερον πρόκειται να είναι το Κεφάλαιον και ανώτερον των όσων διαθέτουναι ακτοπλοϊκαί επιχειρήσεις. Το ποσόν του Κεφαλαίου τούτου έχει σοβαράν σημασίαν καθόσον επ' αυτού υπολογίζεται το μέρισμα των μελλουσών ν' αποτελέσωσι την επιχειρήσιν, η απόσβεσις των πλοίων, τα ασφάλιστρα και εν γένει οι φόροι του Ταμείου Ανανεώσεως του Ακτοπλοϊκού Στόλου, το οποίον προτείνουν να ιδρύσουν. Επομένως εάν το Κεφάλαιον είναι μέγαλον και όπως έχωμεν κάθε λόγον να πιστεύσωμεν κατά πολύ ανώτερον της πραγματικής αξίας των πλοίων άτινα αι ανωτέρω Επιχειρήσεις διαθέτουν, θα συμβή ώστε αι μεν επιχειρήσεις, αύται να απολαμβάνουν μέγαλου μερίσματος υπολογιζόμενου επί ανύπαρκτου Κεφαλαίου, το δε κοινόν να καλήται εκάστοτε να καταβάλη τα λόγω της εξοπτώσεως του Κεφαλαίου παρουσιαζόμενα ελλείμματα δι' αυξήσεως του

Ναυτολογίου. Δεν έχει δε ουδεμίαν σημασίαν το ότι οι περισσεύοντες πόροι θα διατίθενται διά την ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού στόλου, το μεν διότι προτού διατεθώσι σοβαρόν μέρος αυτών θα περιέρχεται εις τους πλοιοκτήτας είτε υπό μορφήν μερίσματος είτε υπό μορφήν εξαγοράς των πλοίων των, το δε διότι και τα νέα πλοία άτινα θα αγορασθώσι θα ανήκουν εις αυτούς και επομένως θα αποτελούν περιουσίαν των. Το αποτέλεσμα δηλαδή είναι εάν εφαρμοσθή το σύστημα κανονισμού Ναυτολογίου το προβλεπόμενον εις την πρότασιν των ακτοπλοϊκών, ότι επιτυγχανομένου του Σχεδίου η επιτυχία αυτή θα οφείλεται μόνον εις την μελλοντικήν αύξησιν του Ναυτολογίου, η δε τυχόν καλλιτέρευσις των επιχειρήσεων τούτων θα πληρωθή ακριβά από το ταξιδεύον κοινόν.

Λέγομεν ότι τούτο θα συμβή εις την περίπτωσιν επιτυχίας του Σχεδίου, υποστηρίζομεν όμως ότι αν η επιτυχία του στηρίζεται εις το σημείον τούτο πάντως δεν πρόκειται να πραγματοποιηθή διότι η αναπόφευκτος αύξησις του ναυτολογίου θα έχη ως αποτέλεσμα την ελάττωσιν της κινήσεως και θα παρουσιασθή το φαινόμενον να αυξάνωνται τα εισιτήρια και είτε να ελαττούνται είτε να μένουν αι ίδιαι αι εξ αυτών εισπράξεις. Και ταύτα πάντα εις βάρος και αυτών των Επιχειρήσεων προς ζημίαν του Κράτους και προς βλάβην της εθνικής οικονομίας.

Εις το σημείον τούτο υπάρχει μία σοβαρώτατη ατέλεια του προγράμματος των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, ατέλειαν την οποίαν κατέστησεν αναγκαίαν η έλλειψις κεφαλαίων άτινα διατιθέμενα θα είχαν ως αποτέλεσμα την βελτίωσιν της καταστάσεως και την μεγαλύτεραν αποδοτικότητα της επιχειρήσεως άνευ επιβαρύνσεως του Κοινού. Εάν η περί αυξήσεως ναυτολογίου, διάταξις παραμείνη ως έχει, εν τοιαύτη περιπτώσει, θα παρουσιασθούν τα ανωτέρω κακά ενδεχόμενα εις την πιθανωτέραν περίπτωσιν της μη επαρκείας των πόρων της επιχειρήσεως. Εάν δε τροποποιηθή εν τοιαύτη δε περιπτώσει πρέπει να θεωρηθή ως βέβαιον το ναυάγιον του Σχεδίου, διότι δεν θα επαρκούν οι απαιτηθησόμενοι πόροι διά την εκτέλεσιν αυτού και ουδεμία θα υπάρξη πρόβλεψις περί της πηγής εκ της οποίας θα εξευρεθούν οι μέλλοντες να ελλείψωσι τοιούτοι πόροι.

#### VI. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΞΑΓΩΓΗ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Το ζήτημα τούτο αναπτύσσεται ειδικώτερον εις το από 8<sup>ης</sup> Ιουνίου 1936 υπόμνημα του Ε. Αμπατιέλου εις το οποίον και παραπέμπομεν. Το συμπέρασμα το οποίον εξάγεται εκ των εν τω υπομνήματι τούτω αναφερομένων επιχειρημάτων είναι ότι και εις το ζήτημα τούτο μεταξύ των δύο

προτάσεων υπάρχει μεγίστη διαφορά και αυτή υπέρ της προτάσεως Αμπατιέλου.

Συγκεκριμένως διά της εφαρμογής της προτάσεως Αμπατιέλου εξασφαλίζεται κατά πρώτον σοβαρωτάτη άδεια εισαγωγής συναλλάγματος αμέσως μετά την εφαρμογήν της Συμβάσεως, ενώ τοιούτον το πλεονέκτημα ουδόλως παρουσιάζει η πρότασις των υφισταμένων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, ούτε είναι δυνατόν να παρουσιάξη εφόσον δεν συνοδεύεται αυτή με την κατάθεσιν νέων Κεφαλαίων και μάλιστα Κεφαλαίων μελλόντων να εισαχθώσιν εκ του Εξωτερικού. Έπειτα διά της εφαρμογής της προτάσεως Αμπατιέλου εξασφαλίζεται επίσης σοβαρώτατη οικονομία εις την εξαγωγήν συναλλάγματος διά καύσιμον ύλην, δι' υλικά επισκευών και συντηρήσεως των ατμοπλοίων, και διά την αγοράν νέων πλοίων, ενώ διά της εφαρμογής της προτάσεως των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων ουδεμία τοιαύτη αξία λόγου οικονομία δύναται να παρουσιασθή. Και προβλέπει μεν το σχέδιον των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων περιορισμόν των εκτελούμενων δρομολογίων αλλ' ο περιορισμός ούτος δεν πρόκειται να αποδώση σοβαράν τινά οικονομίαν, εφόσον δεν είναι υπολογίσιμος και εφόσον τα δρομολόγια θα εξακολουθήσουν να εκτελούνται, τουλάχιστον επί μακράν σειράν ετών, με τα αυτά πολυδάπανα πλοία άτινα εργάζονται και σήμερα.

Η μεγάλη οικονομία η προερχόμενη εκ της εφαρμογής της προτάσεως Αμπατιέλου δεν θα οφείλεται μόνον εις την συστηματοποίησιν των εκτελούμενων δρομολογίων και τον περιορισμόν των ασκόπων δαπανών αλλά και εις την αντικατάστασιν του μεγαλύτερου αριθμού των υφισταμένων σήμεραν πλοίων διά των νεοτεύκτων τοιούτων άτινα είναι ασυγκρίτως οικονομικώτερα εις καύσιμον ύλην των σήμεραν εργαζομένων. Έπειτα η μεγάλη οικονομική αντοχή της επιχειρήσεως επιτρέπει εις αυτήν να προέρχεται εις συμφωνίας τοιαύτας εξασφαλίζούσας εις αυτήν οικονομικώτεραν απόκτησιν της απαιτουμένης εις αυτήν καυσίμου ύλης πράγμα ούτινος το αντίθετον συμβαίνει σήμεραν όπου η οικονομική καχεξία των υφισταμένων επιχειρήσεων αναγκάζει αυτάς να προμηθεύωνται την καύσιμον ύλην κατά τοιούτον τρόπον ώστε να πληρώνουν αυτήν περισσότερον από την πραγματικήν της αξίαν.

Τέλος διά της εφαρμογής της προτάσεως Αμπατιέλου θέλει επέλθη σοβαρωτάτη οικονομία εις την εξαγωγήν συναλλάγματος, δοθέντος ότι η ανανέωσις του ακτοπλοϊκού στόλου θα γίνη ουχί διά κεφαλαίων μελλόντων να εξαχθώσιν εις το εξωτερικόν εις συνάλλαγμα, αλλά διά καταβολής κεφαλαίων ευρισκομένων ήδη εις το εξωτερικόν. Επομένως ο ακτο-



πλοϊκός στόλος θα ανανεωθεί χωρίς την ελάχιστην εξαγωγή συναλλάγματος. Το αντίθετον δε θα συνβή εφαρμοζόμενου του σχεδίου των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Το σχέδιον τούτο προβλέπει ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού στόλου εντός μίας δεκαετίας η δε ανανέωσις αυτή προβλέπεται ότι θα γίνη διά της εις το εξωτερικόν εξαγωγής των πόρων του Ταμείου Ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου, οίτινες πόροι καθορίζονται ως εξής κατά ανώτατον όριον.

1. Το 75% της αποσβέσεως των ατμοπλοίων της ανανέωσης.

2. Το προϊόν της πωλήσεως των παλαιών ακτοπλοϊκών σκαφών όσα εκ τούτων θα πωληθούν εις το διάστημα της πρώτης δεκαετίας και μετά ταύτα.

3. Τα ασφάλιστρα άτινα θα πληρώνη ο Οργανισμός εις το Ταμείον Ανανέωσης Ακτοπλοϊκού Στόλου και

4. Τα τυχόν περισσεύματα της διαχειρίσεως μετά την πληρωμήν του καθαρισθέντος μερίσματος εις τους μετόχους.

Εάν το Κράτος καταλήξη εις το να παραδεχθή ότι τα Κεφάλαια της ανανέωσης των υφισταμένων Επιχειρήσεων θα θεωρηθούν ως φθάνοντα εις το ποσό των Λιρών Αγγλίας 600.000.0.0, πράγμα που καθ' ημάς αδύνατον, εν τοιαύτη περιπτώσει οι ανωτέρω πόροι του Ταμείου «Ανανέωσης» Ακτοπλοϊκού Στόλου, επιτυγχανομένου του Σχεδίου, θα ανέλθουν καθ' όλην την ρηθείσαν δεκαετίαν εις το ποσόν των Λιρών Αγγλίας 1.000.000.0.0, περίπου, και το πόσον τούτο θα εξαχθή κατά το διάστημα της δεκαετίας ταύτης διά την ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού Στόλου. Εξακολουθούμε να φρονούμεν ότι η συγκέντρωσις του ποσού τούτου (τελείως άλλως τε ανεπαρκής διά τον σκοπόν ον πρόκειται να εξυπηρετήση) υπό τας συνθήκας υπό τας οποίας θα εφαρμοσθή το σχέδιον των ακτοπλοϊκών είναι αδύνατος και επομένως ότι θα αποβή και αδύνατος η ανανέωσις του ακτοπλοϊκού Στόλου. Αλλά εάν αι προβλέψεις αυταί δεν αποδειχθώσιν ορθαί κατά το σχέδιον επιτύχη εν τοιαύτη περιπτώσει θα εξαχθή εξ Ελλάδος ποσόν συναλλάγματος εξισούμενον προς το 1.000.000.0.0 Λιρών Αγγλίας τουλάχιστον.

Η τοιαύτη εξαγωγή αποφεύγεται τελείως διά της εφαρμογής του προγράμματος Αμπατιέλου και τούτο αποτελεί μίαν σοβαρωτάτην ελάφρυνσιν του συναλλαγματικού ισοζυγίου του Κράτους. Διά να κρίνη δε τις πόσον το τοιούτον είναι σοβαρόν πρέπει να λάβει υπ' όψει του επιπροσθέτως και τα εξής:

1. Ότι η ανανέωσις του ακτοπλοϊκού στόλου είναι μία αναπόφευκτος ανάγκη διά την Ελλάδα και

2. Ότι και αν επιτυγχάνοντος του Σχεδίου των ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων εξοικονομηθή το ανώτερον ποσόν και εξάχθη τούτο εις συναλλάγμα εις το Εξωτερικόν η ανανέωσις δεν θα είναι πλήρης, μέχρι δηλαδή του σημείου εκείνου όπου είναι αναγκαίον, ενώ αντιθέτως διά της εφαρμογής του προγράμματος Αμπατιέλου, θα κατορθωθή η ανανέωσις του Στόλου μέχρι του ανώτατου ορίου του αναγκαίου και μάλιστα εις βραχύτατον χρονικόν διάστημα άνευ της ελαχίστης επιβαρύνσεως του Κράτους.

Επί πλέον δε πάντων τούτων οι μέλλοντες να μελετήσωσι την υπόθεσιν και να προκρίνωσι ποιόν είναι το προτιμώτερον σχέδιον από της απόψεως του συναλλάγματος, οφείλουν να λάβουν υπόψη επί προσθέτως και τα εξής:

Ότι η εφαρμογή του σχεδίου Αμπατιέλου εξασφαλίζει και την αύξησιν της εισαγωγής συναλλάγματος εκ της αναπτύξεως της τουριστικής κινήσεως περί της ανωτέρω εποιησάμεθα λόγον. Την αύξησιν ταύτην οι ενδιαφερόμενοι υπολογίζουν ως σοβαρωτάτην αφού εις αυτήν στηρίζουσι την επιτυχίαν της Επιχειρήσεως και πράγματι δεν είναι δυνατόν η να είναι σοβαρά. Αλλά και αν ακόμη θεωρηθούν ότι εις το σημείον τούτο αι προβλέψεις των είναι υπερβολικαί εν ουδεμία περιπτώσει επιτρέπεται να γίνη δεκτόν ότι η εφαρμογή του προγράμματός των δεν θα έχη ουδεμίαν εις το σημείον τούτο υπολογίσιμον επίδρασιν. Η δε επίδρασις αυτή και αν δεν υπάρξη οίαν την φαντάζονται πάντως, θα είναι αρκετά ενισχυτική του συναλλαγματικού ισοζυγίου του Κράτους.

Εξ όλων τούτων και των όσων αναφέρονται εκτενέστερον εις το μνημονευθέν από 8ης Ιουνίου 1936 υπόμνημα προκύπτει ότι το συμπέρασμα από απόψεως συναλλαγματικής πολιτικής το σχέδιον Αμπατιέλου είναι απείρως ωφελιμώτερον από το σχέδιον των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων το δε συμπέρασμα τούτο δεν επηρεάζετο εκ του υπολογισμού ότι η ιδρυθησόμενη εις εφαρμογήν του σχεδίου τουτου επιχειρήσις, θα ευρίσκειται εις την ανάγκη να εξάγη ετησίως ποσόν συναλλάγματος διά την εξυπηρέτησιν των Κεφαλαίων αυτής.

Εις το σημείον τούτο διευτώθησαν αι γνώμαι καθ' ας η επιχειρήσις πρέπει να εξάγη διά την εξυπηρέτησιν των Κεφαλαίων της μεγάλα ποσά συναλλάγματος άτινα μερικοί έφθασαν να αναβιβάζουν εις το ποσόν των 200.000.0.0 Λιρών Αγγλίας ετησίως. Το ποσόν τούτο είναι υπερβολικόν διότι η ιδρυθησομένη επιχειρήσις δεν προβλέπομεν ότι είναι αδύνατον να φθάση εις το σημείον να εξάγη το ποσόν τούτο τουλάχιστον κατά μέσον όρον δι' όλα τα έτη της Συμβάσεως. Ημείς το υπολογίζομεν κατ' ανώτα-

τον όριον εις 150.000.0.0 Λιρών Αγγλίας, το οποίον όμως υπολογίζομεν ότι δεν θα παραστή ανάγκη να παράσχη εις την επιχείρησιν το Κράτος, διότι κατά πάσαν πιθανότητα θα είναι εις θέσιν να διαθέτη τουτο εξ ιδίων της εισπράξεων εις συνάλλαγμα, αφού θα έχη την εκμετάλλευσιν και των εξωτερικών δρομολογιακών γραμμών. Εκ των γραμμών τούτων μόνον αι της ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ και ΑΙΓΥΠΤΟΥ αποδίδουν υπό τας σημερινάς συνθήκας εισπράξεις εις συνάλλαγμα ποσόν περίπου 180.000 Λιρών Αγγλίας, εφαρμοζομένου δε του προγράμματος Αμπατιέλου εν συνδυασμό προς τα ενεργείας του Τουριστικού Γραφείου του Λονδίνου, είναι φυσικόν να ανέλθουν εις πολύ μεγαλύτερον τούτου ποσόν συναλλάγματος, υπέρ εισαγόμενον εν Ελλάδι θα καλύψη όχι μόνον το απαιτούμενον διά την εξυπηρέτησιν των Κεφαλαίων της Επιχειρήσεως, αλλά και τας πλείστας των εις συνάλλαγμα αναγκών αυτής. Περί του ότι δε τούτο θα εισάγεται ολόκληρον εν Ελλάδι τουλάχιστον από ουσιαστικής απόψεως υπάρχει πλήρης εγγύησις εκ του γεγονότος ότι διά της προτάσεως Αμπατιέλου ζητείται άδεια εξαγωγής συναλλάγματος μόνον όταν η επιχείρησις δεν διαθέτει τοιούτον εξ ιδίων πόρων και εις το σημείον τούτο δέχεται αυστηρότατον έλεγχον. Επομένως ουδέ το Επιχείρημα τούτο το μοναδικόν υπέρ ηκούσθη εναντίον των ανωτέρων απόψεων δύναται να κλονίση το συμπέρασμα ημών.

#### VII. ΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΝ ΠΡΟΝΟΜΙΑ

Και εις το θέμα τούτο υπάρχει μία ουσιώδης διαφορά μεταξύ των δύο τούτων προτάσεων, της των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων εμφανιζομένης ως κατά πολύ περισσότερον επαχθούς εις το Κράτος.

Διότι η παραχώρησις του μονοπωλίου εις τα υφισταμένας επιχειρήσεις αποτελεί ένα αντάλλαγμα ευρισκόμενον εις πλήρη δυσαναλογίαν προς τας αναλαμβανομένας εκ μέρους αυτών απέναντι του Κράτους και της Κοινωνίας υποχρεώσεις. Διότι ενώ αι υποχρεώσεις αύται είναι ελάχισται, το παραχωρούμενον έναντι αυτών προνόμιον είναι σοβαρώτατον και έχει αρκετά μεγάλην αξίαν. Ημείς τουλάχιστον ούτω αντιλαμβανόμεθα τούτο και απόδειξις είναι ότι έναντι τοιούτου προνομίου η ιδρυθησομένη κατά την πρότασιν Αμπατιέλου επιχείρησις αναλαμβάνει όλον τον όγκον των υποχρεώσεων απέναντι του Κράτους εκείνων αίτινες έφερον τους αντιπροσώπους των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων εις το σημείον να ισχυρισθούν ότι η επιχείρησις αύτη είναι καταδικασμένη εις πλήρη αποτυχίαν. Την τοιαύτην απαισιόδοξον πρόβλεψιν ουδόλως συμμεριζόμεθα

καθόσον εις τα παραχωρούμενα προνόμια εν συνδυασμῷ και με τας ιδι-  
κάς της ενεργείας δύνανται η ιδρυθησομένη επιχειρήσεις βασίμως να στη-  
ρίξη την επιτυχίαν της. Οι ανωτέρω όμως συλλογισμοί και σκέψεις δι-  
δουν εις τους αντιπροσώπους του Κράτους μίαν ιδέαν του τι αξίζει η πα-  
ραχώρησις του Μονοπωλίου και του τι δύναται τι Κράτος να επιτύχη  
από την παραχώρησιν αυτού.

Αυτού λοιπόν του σοβαρού ανταλλάγματος την παραχώρησιν έναντι  
ποιών ανταλλαγμάτων αποφασίζει να παραχωρήση το Κράτος εις τας  
υφισταμένας επιχειρήσεις; Ερευνώντας την πρότασιν των ακτοπλοϊκών  
επιχειρήσεων δεν ευρίσκομεν εις αυτήν ουδεμίαν παραχώρησιν απέναντι  
του Κράτους ξένην προς τα συμφέροντα των ιδίων επιχειρήσεων τούτων.  
Το γεγονός ότι θα αναλαμβάνουν μέρος 8% δεν αποτελεί παραχώρησιν,  
αντιθέτως είναι αντάλλαγμα προς όφελός των, διότι σήμερα ουδέν μέρος  
πραγματοποιούν. Το ότι θα εκτελούν τας συγκοινωνίας ως προβλέ-  
πει το Σχέδιον, και τούτο αποτελεί την στοιχειώδη εκτέλεσιν των επιβαλ-  
λομένων υποχρεώσεων διά την άσκησιν της επιχειρήσεώς των και διά την  
είσπραξιν των ναύλων τους οποίους άλλως δεν θα ήτο δυνατόν να ει-  
σπράξωσι. Δεδομένου μάλιστα ότι τα δρομολόγια άτινα αναλαμβάνουν  
να εκτελούν είναι κατ' αριθμόν ολιγώτερα των σήμερων εκτελουμένων  
και εις το σημείον τούτο ζητείται παραχώρησις του Κράτους προς αυ-  
τούς. Το ότι τα περισσεύματα της διαχειρίσεώς των θα διαθέτουν διά την  
ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού Στόλου και αυτό είναι προς αποκλειστικόν  
όφελός των, διότι θα συντείνη εις την ανάπτυξιν της Επιχειρήσεώς των  
και την επαύξησιν της περιουσίας των. Εάν δε Κράτος παραδεχθή το εξο-  
γκωμένον Κεφάλαιον το οποίον υπολογίζουν, τότε τα ωφελήματά των  
φθάνουν εις το κατακόρυφον του τελείως αδικαιολογήτου και υπερβολι-  
κού. Κίνδυνον ουδένα αναλαμβάνουν, αφού νέα Κεφάλαια δεν διαθέ-  
τουν, αντιθέτως σώζονται εκ του κινδύνου της απωλείας των ήδη υφιστα-  
μένων Κεφαλαίων των.

Όσον αφορά το Ναυτολόγιον η διατήρησις του ήδη υφισταμένου δεν  
αποτελεί βεβαίως υποχώρησιν, ο τρόπος όμως της αυξομειώσεως αυτού  
είναι όπως και ανωτέρω είπομεν, πλεονεκτικός δι' αυτούς, διότι τους  
εξασφαλίζει εις βάρος του Κοινού την πραγματοποίησιν των ανωτέρω  
αδικαιολογήτων ωφελειών. Επομένως η παραχώρησις του ρηθέντος προ-  
νομίου είναι τελείως αδικαιολόγητος και επειδή επί πλέον θα είναι και εις  
βάρος του κοινού διά τους προεκτεθέντας λόγους, θα έχη πολύ κακήν  
απήχησιν γενικώς εις την κοινωνίαν και πολύ αμφιβάλλομεν αν το Κρά-  
τος θα δυνηθή να προέλθη εις την απόφασιν να παραχωρήση τούτο. Εις

όλα ταύτα θα ηδύνατο ίσως να παρατηρηθή ότι το Κράτος ευθυνόμενον μέχρις ενός σημείου διά την κακοδαιμονίαν των υφισταμένων Επιχειρήσεων οφείλει μίαν προστασίαν εις αυτάς και μίαν συνδρομήν διά την έξοδον των εκ της δυσκόλου θέσεως εις την οποίαν ευρίσκονται.

Δεν είναι εύκολον να εξετάση τις κατά πόσον η ευθύνη αυτή του Κράτους είναι πραγματική η ανύπαρκτος, αλλά και αν δεχθώμεν ότι είναι πραγματική, δεν δυνάμεθα να φαντασθώμεν ότι είναι δυνατόν το Κράτος, διά να εξιλεωθή τρόπον τινά διά τα εις το παρελθόν σφάλματά του, να φθάση εις το σημείον να προσθήη εις αυτά και εν ακόμη σφάλμα πολύ μεγαλύτερας εκτάσεως και πολύ σοβαρωτέρων συνεπειών από τα του παρελθόντος.

Διότι η παραχώρησις του Μονοπωλίου όπως ζητείται τούτο από τας υφισταμένας επιχειρήσεις θα βελτιώση μεν την θέσιν των επιχειρήσεων, αλλά θα βλάβη το Κράτος και την κοινωνίαν κατά βαθμόν μεγαλύτερον της ωφελείας αυτών, και προ παντός δεν θα λύση το ακτοπλοϊκόν πρόβλημα. Ένα τοιούτον δε πείραμα αποτυγχάνον θα έχη ολεθρίαν επίδρασιν επί των συμφερόντων του Κράτους και της κοινωνίας χωρίς ν' αφήση τελικώς άθικτα και τα συμφέροντα αυτών τούτων των ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων.

Όπως ευρίσκονται σήμερα τα πράγματα, το Κράτος έχει καθήκον να αποβλέπη κατά τρόπον εις τα ίδια αυτού συμφέροντα και τα συναφή της Κοινωνίας, και να ικανοποιήση και τα τοιαύτα των υφισταμένων Επιχειρήσεων μόνον εφόσον δύναται να εξευρεθή συνδυασμός ικανοποιών πάντα ταύτα εν τω μέτρω του δικαίου και ευλόγου. Τοιούτον χαρακτηρα δεν δύναται να θεωρηθή ότι έχει η προτεινομένη εκ μέρους των υφισταμένων επιχειρήσεων Σύμβασις. Επειδή δε διά της παραδοχής της προτάσεως Αμπατιέλου υπό τας προϋποθέσεις τας οποίας αυτή υπεβλήθη όχι μόνον δεν τίθενται εν κινδύνω τα συμφέροντα των υφισταμένων Επιχειρήσεων, αλλ' αντιθέτως εκ παραλλήλου με τα συμφέροντα του Κράτους, δύναται να ικανοποιηθώσι και αυτά πλέον ή επαρκώς, νομίζομεν ότι το Κράτος θα αρκεσθή εις τας προϋποθέσεις αυτάς αποτελούσας αρκετήν προστασίαν των υφισταμένων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, αίτινες διά της παραδοχής της προτάσεως Αμπατιέλου κατορθώνουν και αυτά να εξέρχωνται της δυσκόλου οικονομικής θέσεως εις την οποίαν και αι ίδιαι ομολογούν ότι ευρίσκονται.

### VIII. ΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΙΝ

Εις το θέμα τούτο υπάρχει μία μικρά διαφορά εις βάρος της προτάσεως Αμπατιέλου ζητούντος κατά τι μεγαλύτεραν επιχορήγησιν.

Κατ' ουσίαν εξεταζομένου του ζητήματος η διαφορά αυτή ήτις άλλως τε είναι ελαχίστη καταλήγει υπέρ της προτάσεως Αμπατιέλου, διότι ανεξαρτήτως των γενικότερων ηθικών ωφελημάτων άτινα θέλουσι προκύψη εκ της εφαρμογής του προγράμματος τούτου, το Κράτος πρόκειται εκ της εφαρμογής αυτού να έχη πλείστα όσα υλικά οφέλη, ασυγκρίτως ανώτερα και περισσότερα από εκείνα άτινα δύναται να έχη εκ της εφαρμογής της προτάσεως των υφιστάμενων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Η διαφορά των ωφελημάτων τούτων είναι πολλαπλασία της ανωτέρω μικράς διαφοράς της επιχορηγήσεως.

Παραπέμποντες κατά το σημείον τούτο εις τα προηγούμενα υπομνήματα του Ε. Αμπατιέλου εις τα οποία πραγματεύεται το ζήτημα και συγκεκριμένως το από 23<sup>ης</sup> Μαΐου 1938 Συμπληρωματικόν υπόμνημά του σημειούμεν απλώς ότι τοιαύτα υλικά ωφελήματα θέλουσι προέλθη:

1. Εκ της εξυπηρετήσεως και της αναπτύξεως του Τουρισμού.
2. Εκ της αυξήσεως του ποσού των παρά του Δημοσίου εισπραττομένων φόρων ήτοι του φόρου επιτηδεύματος του φόρου Ανωνύμων Εταιρειών κ.λ.π.
3. Εκ της πλήρους και ριζικής λύσεως του ακτοπλοϊκού προβλήματος και της αποφυγής ως εκ τούτου των ζημιών τας οποίας υφίσταται το Κράτος λόγω της σημερινής ανωμάλου καταστάσεως,
4. Εκ των πλεονεκτημάτων άτινα θα έχη διά την εθνικήν οικονομίαν εν γένει η ανάπτυξις των συγκοινωνιών και ωφελημάτων άτινα εντεύθεν κατ' ανάγκην προκύπτουσιν υπέρ του Κράτους.

Εάν παραλείποντες πάντα τα λοιπά πλεονεκτήματα υπέρ του Κράτους, και τα υλικά ωφελήματα αυτού εκ της εφαρμογής της προτάσεως Αμπατιέλου, περιορισθώμεν εις τους υπό του Δημοσίου μέλλοντας να εισπράττωνται αμέσους φόρους τότε θα καταλήξωμεν κατ' ανάγκην εις το συμπέρασμα ότι το ποσόν της χορηγήσεως όπερ ζητούν αι υφιστάμεναι Εταιρείαι είναι ανώτερον από το ζητούμενον κατά την πρότασιν Αμπατιέλου διότι το συνολικόν ποσόν της επιχορηγήσεως δι' ολόκληρον την τριακονταετίαν, διά μεν τας ακτοπλοϊκάς επιχειρήσεις ανέρχεται συνολικώς εις το ποσόν των Λιρών Αγγλίας 1.200.000.0.0 διά τον Αμπατιέλον δε εις το ποσόν των Λιρών Αγγλίας 1.350.000.0.0 ( $15 \times 60.000 + 15 \times 30.000 = 1.350.000$ ). Υπάρχει επομένως εις πρότασιν Αμπατιέλου μία διαφορά εκ Λιρών Αγγλίας 150.000.0.0. Η διαφορά όμως της φορολογίας

του επιτηδεύματος και του φόρου του μερίσματος όσον δήποτε πενιχρά και αν είναι η απόδοσις επιχορηγήσεως δεν είναι δυνατόν να είναι κατώτερα του ποσού τούτου αφού μόνον ο φόρος επιτηδεύματος τον οποίον θα πληρώνη καθ' όλην την τριακονταετίαν ανέρχεται εις 60.000.0.0 Λιρών Αγγλίας. Εάν δε ληφθή υπόψη ότι αμφότεραι αι επιχειρήσεις θα κατορθώσουν να δώσουν μέρισμα μόνον 5% επί των Κεφαλαίων αυτών, επί πλέον δε επειδή η κατά την πρότασιν Αμπατιέλου επιχείρησις θα πληρώση τόκον 5% επί του ποσού του ομολογιακού αυτής δανείου υπαγομένου εις την φορολογίαν των κινητών αξιών, εν τοιαύτη περιπτώσει η μεν Ένωσις των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων θα πληρώνη ετήσιαν φορολογίαν εκ Λ.Α. 4.400.0.0 ετησίως, η επιχείρησις Αμπατιέλου δε εκ Λ.Α. 23.000.0.0 ετησίως. Υπάρχει επομένως μία διαφορά εκ Λιρών Αγγλίας 19.000.0.0 ετησίως αίτινες θα καταβάλλονται εις το Δημόσιον ως φορολογία και μάλιστα τας 13.750.0.0 εξ αυτών ασχέτως της πραγματοποιήσεως κερδών, διότι θα πρόκειται περί της φορολογίας των καταβληθησομένων τόκων. Η διαφορά αυτή δι' ολόκληρον τον χρόνον της Συμβάσεως ανέρχεται εις το ποσόν των 570.000 Λιρών Αγγλίας αίτινες υπερκαλύπτουν την μικράν διαφοράν της Κρατικής ενισχύσεως ήτις ζητείται παρ' ημών και αφίνουν υπέρ του Δημοσίου σημαντικόν όφελος.

#### ΙΧ. ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΑΛΛΑΙ ΔΙΑΦΟΡΑΙ

Αι εις τα προηγούμενα Κεφάλαια αναφερόμεναι είναι αι κύριαι διαφοραί μεταξύ των δύο προτάσεων επί των βασικών αυτών σημείων.

Η πρότασις Αμπατιέλου όμως υπερέρχει ουσιωδώς και εις πάντα τα λοιπά λεπτομερικά σημεία τινά μάλιστα των οποίων έχουσι και σοβαρώτατην σημασίαν.

Τοιαύτα σημεία θα ηδυνάμεθα να αναφέρωμεν πλείστα όσα, περιοριζόμεθα όμως εις το να σημειώσωμεν τινά εξ αυτών χάριν συντομίας. Και αναφέρομεν ως τοιαύτα.

1. Τας παρεχομένας εις το Κράτος εγγυήσεις.

2. Τον τρόπον της διοικήσεως της ιδρυθησομένης επιχειρήσεως όστις θα είναι ο υπό του Νόμου περί Ανωνύμων Εταιρειών προβλεπόμενος με συμμετοχήν του Κράτους εις το Διοικητικόν Συμβούλιον και με πολλές άλλας βελτιώσεις υπέρ του Κράτους όπως η ύπαρξις Κυβερνητικού Επιτρόπου, ο ειδικός Κρατικός έλεγχος κλπ. Αντιθέτως η ένωσις των υφισταμένων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων πρόκειται να αποτελέση νομικόν πρόσωπον τελείως ιδιόρρυθμον διοικούμενον κατά πρωτότυπον τρόπον

παρά των αντιπροσώπων όλων των συμμετεχουσών Επιχειρήσεων, διατηρουσών παρά την ένωση και την αυθυπαρξίαν αυτών.

Διά την επιτυχίαν δε ενός τοιούτου Σχεδίου πολλές θα ηδύνατο τις να έχη αμφιβολίας.

3. Επίσης θα έπρεπε να αναφέρωμεν τον τρόπον της διαχειρήσεως της επιχειρήσεως και της εκμεταλλεύσεως των συγκοινωνιών εκ μέρους της Ενώσεως των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων ως κάτι το ελαττωματικόν λόγω της διατηρήσεως της αυθυπαρξίας εκάστης των Επιχειρήσεων τούτων και της κεχωρισμένης κατά τομείς εκμεταλλεύσεως των συγκοινωνιών ήτις και αβεβαιότητα μεγάλην δημιουργεί όσον αφορά την απρόσκοπτον και ομαλήν των συγκοινωνιών εκτέλεσιν και το αποτέλεσμα ασφαλώς θα μειώση από απόψεως αποδόσεως και οικονομιών, πράγμα όπερ έχει σοβαράν σημασίαν, διότι εις την διαφοράν της αποδόσεως και τας οικονομίας βασίζεται η ελπίς περί ανανεώσεως του ακτοπλοϊκού Στόλου.

4. Σημασίαν επίσης σπουδαίαν έχει η διαφορά μεταξύ της δυναμικότητος των δύο ομάδων. Η των υφισταμένων επιχειρήσεων θα είναι οικονομικώς ασθενής και ως εκ τούτου δεν θα δύναται να ανθήξη εις μίαν τυχόν επιδείνωσιν της γενικής οικονομικής καταστάσεως εις μίαν μεγαλύτεραν της σημερινής κρίσιν, παρ' όλα τα προνόμια άτινα θα λάβη τυχόν παρά του Κράτους. Αντιθέτως ο Αμπατιέλος παρουσιάζει τοιαύτην δυναμικότητα από απόψεων οικονομικών μέσων, ώστε να δύναται το Κράτος να αποβλέψη εις αυτόν μετά πλήρους εμπιστοσύνης όσον αφορά την εκτέλεσιν των υποχρεώσεών του έστω και αν ευρεθή υπό δυσμενέστερας των σημερινών οικονομικάς συνθήκας τοπικάς ή γενικάς.

#### Χ. ΓΕΝΙΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Από τα σχετικώς με την σύγκρισιν των προτάσεων Αμπατιέλου και των υφισταμένων επιχειρήσεων ελέχθησαν προκύπτει ότι μεταξύ των προτάσεων τούτων υπάρχει μία κολοσιαία διαφορά. Η πρότασις Αμπατιέλου υπερέχει καταπληκτικώς και είναι απείρως προτιμητέα από της απόψεως των συμφερόντων του Κράτους και της Κοινωνίας.

Εν αρχή εξηγήσαμεν ποια είναι η πραγματική αιτία της διαφοράς ταύτης και ως τοιαύτην αναφέρομεν την μεγάλην υπεροχήν εις τα διατιθέμενα διά την εκτέλεσιν της επιχειρήσεως Κεφάλαια.

Η χρησιμοποίησις των Κεφαλαίων τούτων δεν είναι δυνατή ή να απέδιδεν αποτελέσματα ανάλογα και να εδημιουργεί την διαφοράν ήτις υπάρχει μεταξύ των δύο προτάσεων. Εις το σημείον δε τούτο δεν δύναται



να υπάρξει δευτέρα γνώμη διότι και αν δύναται να υποστηριχθή –πράγμα όπερ κατηγορηματικώς αρνείται ο Αμπατιέλος –ότι η κατάσταση του προγράμματός του εγένετο κατά τρόπον πλημμελή ώστε η απόδοσις των Κεφαλαίων να μη είναι ανάλογος, η μελέτη αυτού υπό του Κράτους δύναται να το βελτιώσει.

Μέχρι της στιγμής δεν υπεδείχθη ουδεμία βελτίωσις και τούτο ενισχύει τη γνώμην ότι το Πρόγραμμα Αμπατιέλου είναι πλήρες και άρτιον. Πάντως τούτο δεν ημπόδιζε τον Αμπατιέλον να δηλώση ότι θα είναι ευτυχής εάν η συνεχιζομένη συνεργασία του μετά των κρατικών υπηρεσιών είχαν ως αποτέλεσμα την βελτίωσιν του Προγράμματός του.

Εις το σημείον τούτο διευτυπώθη προχείρως η γνώμη ότι αι προτάσεις Αμπατιέλου είναι ελαττωματικά ή ότι τα εκ της εκμεταλλεύσεως εκ της ακτοπλοΐας έσοδα δεν θα κατορθώσουν να εξυπηρετήσουν το μέγα κεφάλαιον με το οποίον θα είναι βεβαρυμένη η επιχείρησις είτε υπό μορφήν μετοχικού Κεφαλαίου είτε υπό μορφήν ομολογιακού δανείου. Και επί πλέον υπεστηρίχθη ότι η επιχείρησις δεν είναι δυνατόν να ευδοκιμάση αλλά θα καταλήξη εις ναυάγιον.

Και αν ακόμη υποτεθή ότι αι απόψεις αυτά είχαν λογικήν τινά βάσιν, τούτο θα ενδιέφερε μόνον τον Αμπατιέλον και ουχί το Κράτος, διότι διά των διατάξεων της μελετωμένης Συμβάσεως το Κράτος και η Κοινωνία εξασφαλίζονται πλήρως έναντι ενός τοιούτου ενδεχομένου αφού αι τυχόν ζημιαί της επιχειρήσεως ούτε εις βάρος του Κράτους, ούτε εις βάρος του Κοινού δύναται να αποβούν, δεν είναι δυνατόν να έχωσιν άλλο αποτέλεσμα ειμή την εν τη υπηρεσία της ακτοπλοΐας της Ελλάδος, τυχόν απώλειαν των Κεφαλαίων αυτής.

Επίσης ουδένα άλλο επιβλαβή αντίκτυπον δύναται η πραγματοποίησις των τοιούτων απαισιοδοξιών να έχη εις την εθνικήν οικονομίαν εν γένει καθόσον η δυναμικότης της επιχειρήσεως Αμπατιέλου καθώς και το Κεφάλαιον αυτής είναι τοιούτον ώστε και αν ζημιώνη ακόμη, να δύναται να εξακολουθήση την εκτέλεσιν των συγκοινωνιών καθ' όλην την διάρκειαν της συμβάσεως.

Κατόπιν τούτων, τας ανωτέρω παρατηρήσεις περί του μέλλοντος της επιχειρήσεως Αμπατιέλου μόνον ως συμβουλάς δύναται να αντιληφθή και τας συμβουλάς ταύτας ουδόλως αποδέχεται καθόσον γνωρίζει ότι δεν λέγονται καλή τη πίστει, αλλά μόνον προς κατασυκοφάντησιν της επιχειρήσεως της ελλείψει άλλου επιχειρήματος. Είμεθα λοιπόν υποχρεωμένοι να απαντήσωμεν εις τους επικριτάς ότι υπογραφομένης της Συμβάσεως

ως έχει διατυπωθή αυτή και παρεχομένης της ενισχύσεως η οποία εξητήθη από το Κράτος η επιχειρήσεις αυτή θα κατορθώση να ευδοκιμήσει και να αποδώσει τουλάχιστον εις το μέλλον το νόμιμον κέρδος το οποίον θα δικαιούνται οι Μέτοχοι αυτής ως αντάλλαγμα της εργασίας των, των Κεφαλαίων των και του κινδύνου τον οποίον αναλαμβάνουν. Τούτο θα γίνη διότι κατά τους δικούς μας υπολογισμούς, οίτινες δεν στηρίζονται απλώς εις την φαντασίαν αλλ' εις στατιστικά και πραγματικά δεδομένα και εις άλλα παραδείγματα επιχειρήσεων ιδρυθεισών εν Ελλάδι υπό παρομοίας συνθήκας, θα επέλθη άμα τη εφαρμογή της Συμβάσεως πραγματική αύξησης της κινήσεως εις επιβάτας και εμπορεύματα ουδεμίαν σημασίαν δε έχει εάν οι λεγόμενοι ειδικοί εις τα της ακτοπλοΐας δεν παραδέχονται το τοιούτον, διότι εις το σημείον τούτο η γνώμη των είναι πεπλανημένη, τούτο δε οφείλεται αποκλειστικώς εις μίαν πρόληψιν την οποίαν εδημιούργησεν η υπάρχουσα αθλιότης εις τα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Η αθλιότης αυτή υφισταμένη από μακράν σειράν ετών είχε δυσάρεστα αποτελέσματα όχι μόνον επί της εθνικής οικονομίας και των αναγκών του Κοινού εν γένει, αλλά και επί της διανοητικότητος των ανθρώπων των ασχολουμένων με τας επιχειρήσεις ταύτας, είτε ως επιχειρηματίαι είτε υπό οιανδήποτε άλλην μορφήν. Ούτοι συν τω χρόνω κατέληξαν χωρίς και να το εννοήσουν εις το να παραδέχονται ως φυσικήν και μοιραϊάν μίαν κατάστασιν οφειλομένην αποκλειστικώς εις τον σημερινόν τρόπον της εξυπηρητήσεως των συγκοινωνιών και κατέστησαν ανίκανοι να προβλέψουν τι αποτελέσματα ενδεχομένως θα είχεν η μεταβολή της.

Περαιτέρω παρατηρήθη ότι η εφαρμογή του προγράμματος Αμπατιέλου είναι ανέφικτος και δι' άλλους λόγους, συγκεκριμένως δε διότι δεν θα είναι εις θέσιν να εκτελέση τούτο ευθύς αμέσως μετά την υπογραφήν της Συμβάσεως. Εις το σημείον τούτο αποφεύγομεν προς το παρόν να επεκταθώμεν, διότι φρονούμεν αφ' ενός μεν ότι η συνεννόησις του με τας υπάρχουσας ακτοπλοϊκάς επιχειρήσεις, εις περίπτωσιν καθ' ήν υπό του Κράτους ήθελε προτιμηθή το ιδικόν του Πρόγραμμα, δεν είναι ανέφικτος, αφ' ετέρου δεκταί διότι αν απετύγγανε μία τοιαύτη συνεννόησις θεωρούμεν και πάλιν το πρόγραμμά του εφαρμόσιμον διά πλείστους λόγους, οίτινες δύνανται να εκτεθώσι προς την Κυβέρνησιν, όταν παρ' ελπίδα θα σχηματισθή τυχόν η πεποίθησις ότι τοιαύτη συνεννόησις πρέπει να αποκλεισθή.

Αλλά και αν εις το σημείον τούτο το πρόγραμμα Αμπατιέλου αφήνει μίαν μικράν αβεβαιότητα, τι πρέπει να είπη τις διά το πρόγραμμα των υφισταμένων Επιχειρήσεων; Τούτο προϋποθέτει συμφωνίαν μεταξύ των υπαρχουσών Επιχειρήσεων, η συμφωνία δε αυτή όχι μόνον δεν έχει πραγ-

ματοποιηθή μέχρι σήμερα, αλλά δεν βλέπομεν και κατά ποίον τρόπον θα καταστή δυνατόν να πραγματοποιηθή όταν μεταξύ των επιχειρήσεων τούτων υπάρχουσι, τόσαι μεγάλοι διαφοραί εις τας αντιλήψεις, εις τα συμφέροντα και εις τας επιδιώξεις αυτών εν γένει. Επί πλέον ουδέ και μεταξύ των σπουδαιότερων εξ αυτών έχει επέλθη τοιαύτη συμφωνία, έτι δε αμφιβάλλομεν ακόμη και αν η υποβολή του περι ου πρόκειται Σχεδίου εγένετο κατά τρόπον ώστε να δύναται να θεωρηθή ότι έχει επίσημον τινά χαρακτήρα. Επομένως η αβεβαιότης περί του πρακτικώς εφαρμόσιμου της προτάσεως των ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων είναι ασυγκρίτως μεγαλύτερα εκείνης την οποίαν δύναται να θεωρηθή ότι έχει το Σχέδιον Αμπατιέλου διά το οποίον εξακολουθούμεν να επιμένωμεν ότι είναι απολύτως εφαρμόσιμον, χωρίς να δύναται η εφαρμογή του ούτε να προσκόψη εις εμπόδιόν τι, ούτε ανωμαλίαν τινά να φέρη εις τα της εκτελέσεως των θαλασσιών συγκοινωνιών.

Επίσης πρέπει να προσθέσωμεν ότι ουδεμίαν απολύτως πρόθεσιν έχομεν να κατηγορήσωμεν το πρόγραμμα και το Σχέδιον των υφισταμένων ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων.

Αντιθέτως έχομεν την γνώμην ότι αι επιχειρήσεις αύται με τα μέσα άτινα διαθέτουσιν δεν θα ηδύναντο να καταρτίσωσι καλύτερον πρόγραμμα τουλάχιστον κατά τας γενικάς αυτού γραμμάς.

Η ελαττωματικότης αυτού φαίνεται όταν συγκρίνεται με το πρόγραμμα Αμπατιέλου όπερ υπερέχει, όχι διότι ως Σχέδιον είναι ανώτερον, αλλά διότι κοστίζει περισσότερον, αι δε υπάρχουσαι Ελληνικαί Επιχειρήσεις χωρίς να δύνανται διά τούτο να κατηγορηθώσιν, δεν ευρίσκονται εις θέσιν να αποφασίσωσι την χρηματοδότησιν ευρύτερου προγράμματος δυναμένου να φέρη την βελτίωσιν την οποίαν έχει ανάγκην ο τόπος εις τας θαλασσίας συγκοινωνίας.

### **Συμπέρασμα**

Εξ' όσων ανωτέρω εκθέτομεν προκύπτει ότι ουδεμία σοβαρά σύγκρισις δύναται να γίνη μεταξύ των δύο υπό συζήτησιν προτάσεων.

Η πρότασις Αμπατιέλου υπερέχει καταπληκτικώς της προτάσεως των υφισταμένων Επιχειρήσεων από όλας τα απόψεις.

1. Υπερέχει εις το σημείον της ανανεώσεως του ακτοπλοϊκού Στόλου εξασφαλίζουσα την ριζικήν και πλήρη ανανέωσιν αυτού κατά τρόπον θετικόν και απολύτως ησφαλισμένον, εν αντιθέσει προς την τοιαύτην των υφισταμένων Επιχειρήσεων μη δυναμένων να αναλάβωσιν άλλην υπο-

χρέωσιν ειμή μόνον να υποσχεθώσιν άνευ ουδεμίας ασφαλείας και εγγυήσεως την βαθμιαία και μερικήν ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού Στόλου εντός μεγάλου σχετικώς χρονικού διαστήματος και τούτο μόνον εάν εκ της διαχειρίσεως αυτών υπάρξωσι περισσεύματα, πράγμα πολύ αμφίβολον (ίδε ανωτέρω Κεφάλαιον II).

2. Υπερέχει εις το σημείον της εξυτηρητήσεως των συγκοινωνιών εξασφαλίζουσα πληρεστέραν και τακτικωτέραν εξυτηρέτησιν τούτων διά μεταφορικών μέσων παρεχόντων απείρως μεγαλυτέραν ασφάλειαν και άνεσιν εις το ταξιδεύον κοινόν (ίδε ανωτέρω Κεφάλαιον III).

3. Υπερέχει εις το σημείον της εξυτηρητήσεως του Τουρισμού καθόσον ενώ η των υφισταμένων Επιχειρήσεων ουδέν σχετικόν πλεονέκτημα παρουσιάζει, αυτή παρέχει μίαν σπουδαίαν συμβολήν εις τας σχετικές προσπάθειάς του Κράτους εκ της οποίας και κατά τους μετρωτέρους ακόμη υπολογισμούς να δύναται τις να προσδοκά σπουδαία αποτελέσματα (ίδε Κεφάλαιον IV).

4. Υπερέχει εις το σημείον του καθορισμού του Ναυτολογίου καθ' όσον εν ουδεμία περιπτώσει επιτρέπει αύξησιν αυτού προς κάλυψιν ενδεχομένων αναγκών της επιχειρήσεως ενώ το αντίθετον συμβαίνει εις το σύστημα των υπαρχουσών επιχειρήσεων (ίδε Κεφάλαιον V).

5. Υπερέχει εις τα σχετικά με την εξαγωγήν συναλλάγματος ζητήματα καθόσον εκ της εφαρμογής αυτού όχι μόνον δεν επιβαρύνεται το συναλλαγματικόν ισοζύγιον του Κράτους αλλ' αντιθέτως προκύπτει ωφέλεια υπέρ αυτού, ενώ το αντίθετον θέλει συμβή με το σύστημα των υπαρχουσών επιχειρήσεων διά της εφαρμογής και της τυχόν επιτυχίας του οποίου θέλει επιβαρυνθή σοβαρώς το συναλλαγματικόν ισοζύγιον του Κράτους αφού πλην άλλων η ανανέωσις του ακτοπλοϊκού στόλου προβλέπεται να γίνη με συνάλλαγμα όπερ να εξαχθή εκ της Ελλάδος εις το Εξωτερικόν (ίδε Κεφάλαιον VI).

6. Εις τα σχετικά με την ακτοπλοϊαν προνόμια άτινα ζητούνται από το Κράτος να υπερέχει επίσης το σχέδιον του Αμπατιέλου διότι διά τούτου ζητούνται πολύ ολιγώτερα προνόμια. Ζητείται δηλονότι να δεσμευθή ολιγώτερον το Κράτος και τούτο είναι αρκετά σοβαρόν ξεταζόμενον προπάντων από της απόψεως σχεδίου των υφισταμένων επιχειρήσεων όπερ προβλέπει την μεγαλυτέραν δυνατήν δέσμευσιν του Κράτους άνευ της παροχής αναλόγων ανταλλαγμάτων δυναμένων να καταστήσωσι την παροχήν του πράγματι σπουδαίου τούτου προνομίου ακίνδυνον. (Ιδε Κεφάλαιον VII).

7. Εις το ζήτημα της Κρατικής ενισχύσεως υπερέχει επίσης το Σχέδιον Αμπατιέλου, καθόσον ναι μεν ζητείται ένα ελάχιστον ποσόν επί πλέον του ζητουμένου διά του σχεδίου των υφισταμένων επιχειρήσεων, αλλ' η μικρή διαφορά υπερκαλύπτεται από την μεγάλην διαφοράν των υλικών ωφελειών ας πρόκειται να έχη το Κράτος εκ της εφαρμογής του σχεδίου Αμπατιέλου εν συγκρίσει προς τας τυχόν ωφελείας ας δύναται να έχη επί του σχεδίου των υφισταμένων Επιχειρήσεων εάν τούτο επιτύχη καθ' όλην την γραμμίν (ίδε Κεφάλαιον VIII).

8. Επίσης η πρότασις του Αμπατιέλου υπερέχει και εις όλα τα λοιπά λεπτομερικά σημεία και παρουσιάζει ένα πλήρες και νέον σύστημα αναδιοργανώσεως των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ανανεώσεως του ακτοπλοϊκού στόλου και ασκήσεως της σχετικής επιχειρήσεως κατά το πλέον επωφελέστερον τρόπον διά το Κράτος και την Κοινωνίαν. Παρουσιάζει πλήρη δυνατότητα εφαρμογής του από πάσης απόψεως και δίδει πάσας τας απαιτουμένας εγγυήσεις διά να υπάρξη η πλήρης ασφάλεια και βεβαιότης διά την επιτυχίαν του και πραγματοποιήσιν των αποτελεσμάτων άτινα προσδοκώντα από αυτό.

Επί πλέον δε τούτων ουδέν άλλο μειονέκτημα παρουσιάζει ούτε από γενικής ούτε από ειδικής τινός απόψεως. Εκείνο δε όπερ ελλείπει άλλου σοβαρωτέρου επιχειρήματος του κατηγορήσαν είναι ότι είναι πολύ πολυτελές και προβλέπει την ίδρυσιν επιχειρήσεως βεβαρυμένης διά μεγάλου Κεφαλαίου όπερ αμφίβολον είναι εάν θα δύναται να εξυπηρετηθή από τα έσοδα της ακτοπλοϊκής επιχειρήσεως εν Ελλάδι, αποτελεί ακριβώς το μέγα πλεονέκτημα. Καθόσον έχει γίνη κατά τοιούτον τρόπον ώστε να αποκλείεται πάσα οιαδήποτε του Κράτους και της Κοινωνίας επιβάρυνσις εκ του γεγονότος ότι τα Κεφάλαια αυτού προβλέπονται μεγάλα. Τα ανταλλάγματα άτινα ζητεί εις βάρος του Κράτους και της κοινωνίας είναι κατά πολύ μικρότερα από τα ζητούμενα διά την εξυπηρέτησιν του σχεδίου των υφισταμένων επιχειρήσεων. Το επιχείρημα λοιπόν αντιστρέφεται και το ορθόν συμπέρασμα είναι ότι ολιγοτέρων ανταλλαγμάτων θέτει εις την διάθεσιν του Κράτους και της Κοινωνίας το μέγα αυτού Κεφάλαιον και προσφέρεται με τούτο να εξυπηρετήση τας συγκοινωνίας εν αντιθέσει προς το σχέδιον των υφισταμένων Επιχειρήσεων, όπερ προβλέπει μόνον την καλλιτέρευσιν της θέσεως των υφισταμένων επιχειρήσεων με μέσα άτινα υπό διαφόρους μορφάς καλείται να καταβάλη το Κράτος και το Κοινόν.

Τούτο οφείλεται ουχί εις τυχόν κακήν πρόθεσιν των επιχειρήσεων

τούτων, ἀλλ' εἰς ἀδυναμίαν αὐτῶν. Ἐχομεν κάθε λόγον νὰ πιστεύωμεν ὅτι αἱ ἐπιχειρήσεις αὐταὶ καὶ μάλιστα αἱ μεγαλύτεραι ἐξ αὐτῶν θὰ ἦσαν εὐτυχεῖς εἰάν υδῆναντο νὰ δώσουν περισσότερα, εἰς τὴν δυσχερῆ ὁμῶς θέσιν εἰς τὴν ὁποίαν ἔχουν περιέλθῃ τούτο εἶναι ἀδύνατον δι' αὐτάς. Τούτο εἶναι ὑπὲρ αὐτῶν, ἀλλὰ συγχρόνως ἀποτελεῖ καὶ τὸ σπουδαιότερον ἐπιχειρήμα διὰ τὸ ὁποῖον πρέπει τὸ Κράτος νὰ ἐννοήσῃ ὅτι δὲν θὰ κατορθώσῃ εὐρὴ τὴν λύσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος ἐκτὸς τῆς προτάσεως Ἀμπατιέλου. Δεδομένου δε ὅτι ἡ πρότασις αὐτὴ προβλέπει καὶ τὴν ρύθμισιν τοῦ ζητήματος τῆς τύχης τῶν υφισταμένων Ἐπιχειρήσεων ὥστε οἱ μέτοχοι αὐτῶν οὐδεμίαν νὰ υποστούν ζημίαν καὶ νὰ ἐξασφαλίσωσι τὰ κεφάλαια αὐτῶν τὰ διατρέχοντα σήμερον τὸν κίνδυνον τῆς πλήρους ἀπώλειας, πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ιδεώδης καὶ νὰ καταβληθῇ κάθε προσπάθεια διὰ τὴν ταχύτεραν ἀποδοχὴν καὶ ἐφαρμογὴν.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 3ῃ Ἰουλίου 1936.

## ΠΙΝΑΞ Α

## ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

Συνοπτικός της ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

Εν Κοινοπραξία με τας Ατμοπλοΐας ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ και ΙΓΓΚΛΕΣΗ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.	1934	<u>Έσοδα</u>	<u>Έξοδα</u>
Ναύλοι εμπορευμάτων και επιβάτων	Δρχ.	176.604.608.85	
Μισθώματα Αγόνων και έκτακτοι	»		
Πλόες	»	11.066.987.05	
Εισπράξεις διάφοροι και	»		
συναλλαγματικά διαφοραί	»	<u>12.085.330.95</u>	
		199.756.926.85	
Γαιάνθρακες	»		49084.471.10
Φόροι	»		27348.206.75
Μισθοτροφοδοσίαι και απομαχικά	»		30980.546.00
Έξοδα ατμοπλοίων και ποσοστά			
Πρακτόρων	»		13674.321.35
Διόδια, εργατικά, τηλεγραφικά, ναύλοι,			
Μεταφορτώσεων, έξοδα κινήσεως,			
συντηρήσεως, υλικά επιθεωρήσεως	»		24548.843.95
Ασφάλιστρα (μόνον δύο πλοίων)	»		1921.293.70
Τόκοι	»		1971.170.20
Μισθοδοσία προσωπικού	»		1299.408.25
Καταβολαί και έξοδα αργούντων			
Ατμοπλοίων	»		3922.579.05
Έξοδα διαχειρίσεως, ενοίκια, έντυπα,			
τροφοδοσία επιβατών	»		3619.814.40
Προμήθειαι, Μεσιτεΐαι, Τηλεγραφήματα,			
Δημοσιεύσεις	»		420.540.70
Έξοδα παροπλισμένων α/πλοίων	»		97.475.50
Αποζημιώσεις διάφοραί	»		<u>109.888.90</u>
			187.784.120.85
<u>Ζημίαι του 1933</u>			7.273.434.75
Ζημία εκ πωλήσεως του α/π. «ΛΗΜΝΟΣ»	»		3.943.678.95
Υπόλοιπον εις νέον	»		<u>753.692.30</u>
		199.756.926.85	199.756.926.85

Χωρίς καμμίαν απόσβεσιν ούτε ασφάλιστρα

## ΠΙΝΑΞ Β

### Κοινοπραξία 1934 ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ κ.λ.π. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ ΙΓΓΛΕΣΗ κ.λ.π.

<u>ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ</u>		<u>Έσοδα</u>	<u>Έξοδα</u>
Ναύλοι εμπορευμάτων και επιβατών φορτωεφορτωτικών εισπράξεις	Δρχ.	65.760.523,55	
Επισκευαί συντηρήσεις / πλοίων υφάλων και λεβήτων	»		2.182.462,75
Υλικά και εφόδια	»		1.229.450,50
Έξοδα εκμεταλλεύσεως, υδρεύσεως, πλυστικά, έξοδα Πρακτορείων, ενοίκια, αποζημιώσεις, φόροι κλπ.	»		2.600.637,00
Αποδοχαί διευθύνσεως και προσωπικού	»		643.320,50
Μισθοτροφοδοσίαι, γαιάνθρακες (αναλογία εξόδων κοινοπραξίας)	»		56.080.026,25
Απόσβεσις ατμοπλοίων	»		<u>1.598.064,65</u>
		65.768.523,55	64.333.962,55
Υπόλοιπον (χωρίς ασφάλιστρα)	»		<u>1.434.561,00</u>
		<u>65.768.523,55</u>	<u>65.768.523,55</u>
<u>ΙΓΓΛΕΣΗ</u>			
Ναύλοι εμπορευμάτων και επιβατών εισπράξεις εξ εκφορτωτικών	»	5.550.312,55	
		1.914.439,45	
Επισκευαί , υλικά, συντήρησις, δεξαμενισμοί	»		3.860.962,65
Αποζημιώσεις πληρωμάτων	»		192.159,50
Απόσβεσις φορτηγίδων και α/πλοίων	»		<u>328.391,90</u>
		7.464.752,00	4.381.514,05
Υπόλοιπον (χωρίς ασφάλιστρα)			<u>3.083.237,95</u>
		<u>7.464.752,00</u>	<u>7.464.752,00</u>



## ΠΙΝΑΞ Γ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ 1934

<u>Εισπράξεις Δραχ.</u>	<u>Ατμόπλοια</u> (Κατά τους Ισολογισμούς)	<u>Έξοδα Δραχ.</u>		
199.756.926.85	Ακτοπλοία της Ελλάδος Α.Ε.	187.704.120.85		
65.768.523.55	Ποταμιανού	64.333.962.55		
<u>7.464.752.00</u>	Ιγγλέση	<u>4.381.514.05</u>		
272.990.752.40		256.499.597.45		
	(Κατά προσέγγισιν επί τη βάσει εκτελεσθέντων δρομολογίων)			
4.800.000.00	Παρνασσίδος	4.200.000.00		
4.800.000.00	Ριζοπούλου	4.200.000.00		
1.900.000.00	«ΥΔΡΑ»	1.300.000.00		
8.000.000.00	«ΕΛΣΗ»	7.200.000.00		
6.500.000.00	«ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ»	5.600.000.00		
6.500.000.00	«ΕΛΕΝΗ»	5.600.000.00		
<u>2.500.000.00</u>	Σερέτη κλπ.	<u>2.000.000.00</u>		
307.990.202.00		286.599.597.00		
Ήτοι: υπόλοιπον χωρίς αποσβέσεις και ασφάλιστρα		21.390.604.95		
Εάν από το ποσόν των δραχμών	21.390.604.95			
Η από 1935 ισχύουσα αύξησης μισθοδοσίας πληρωμάτων ανερχομένη ετησίως εις δραχμάς περίπου, αφαιρέθη	<u>11.390.604.95</u>			
Μένει υπόλοιπον εκ Δραχμών	10.000.000.00			
Το ποσόν τούτον δεν καλύπτει ούτε την ζημίαν της ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ Α.Ε. του 1933 και μένει ακάλυπτος η απόσβεσις τα ασφάλιστρα. Συνεπώς, ούτε λεπτόν απομένει διά μέρισμα προς εξυπηρέτησιν του Κεφαλαίου όπερ υπολογίζουν οι ενδιαφερόμενοι εις Λ/Α, 600.000.0.0				
Αι ως άνω αναφερόμεναι εισπράξεις	Εκτελεσθέντα δρομολόγια κατ' εβδομάδα			
επραγματοποιήθησαν από ατμόπλοια.	και εβδομαδιαίος μέσος όρος αυτών.			
	<u>Θέρος</u>	<u>Χειμών</u>	<u>Μεσ. Όρος</u>	
28 Κοινοπραξίας	56	38	47	
2 Παρνασσίδος (Κορινθιακού)	Κυρίων Γραμμών			
2 Ριζοπούλου (Κορινθιακού)				
1 Σερέτη (Ευβοϊκού)				
1 Λεούση (Αργολικού)	Κόλπων (Αργολικού,	<u>10</u>	<u>10</u>	<u>10</u>
1 Τόγια	Ευβοϊκού &	66	48	57
1 Γ. Εμπειρίκου	Κορινθιακού)			
<u>1 «ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ»</u>				
37 και				
<u>4</u> εφεδρικά				
41 εν όλω των οποίων δύο ατμόπλοια				
εξετελούν Γραμμάς Εξωτερικού				

**ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΞ  
ΠΛΟΙΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ**

Δρομολογιακά Γραμμάι	Πλοία δι'ων εκτελούνται σήμερα	Πλοία δι'ων θα εκτελούνται κατά την Σύμβαση		
		ΟΝΟΜΑ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ Τόννοι	ΤΥΠΟΣ
1. Πειραιεύς-Αίγινα- Μέθανα- Πόρος και τανάπαλιν.	ΠΤΕΡΩΤΗ	134	H	250
	ΑΥΛΙΣ	147		
2. Πειραιεύς-Ύδρα-Σπέτσαι- Λεωνίδιον-Κυπαρίσσι-Γέρακας Μονεμβασία και τανάπαλιν.	ΥΔΡΑ	231	Z	500
3. Πειραιεύς-Αίγινα-Μέθανα- Πόρος-Ύδρα-Ερμιόνη-Σπέτσαι- Χέλιον-Λεωνίδιον- και τανάπαλιν.	ΠΤΕΡΩΤΗ	134	Z	500
	ΑΥΛΙΣ	147		
4. Πειραιεύς-Αίγινα-Μέθανα- Πόρος-Ύδρα-Ερμιόνη-Σπέτσαι- Χέλιον-Λεωνίδιον-Άστρος- Ναύπλιον και τανάπαλιν	ΥΔΡΑ	231	H ή Z	250/500
5. Πειραιεύς-Μονεμβασία-Νεάπο- λις-Αγ. Πελαγία-ή Καψάλι- Γύθειον-Πορτοκάγιο-Γερολιμέ- νας-Μέζαπον-Καλάμαι.	ΝΙΚΟΛΑΟΣ	296	Δ ή H	1700/1000
	ΕΛΛΗΝΙΣ	876		
6. Πειραιεύς-Μονεμβασία-Νεάπο- λις-Αγ. Πελαγία-Γύθειον-Γερο- λιμένας-Μέζαπον-Λιμένιον-Κα- λάμαι-Κορώνη-Μεθώνη-Πύλος- Μάραθος-Αγ. Κυριακή-Κυπα- ρισσία-Κατάκωλον-Ζάκυνθος- Πάτραι-Πειραιεύς	ΕΛΛΗΝΙΣ	876	Δ ή H	1700/1000
	ΛΕΩΝ	780		
7. Πειραιεύς-Πάτραι-Ζάκυνθος- Ληξούριον-Αργοστόλιον και τανάπαλιν.	ΑΘΗΝΑΙ	968	Γ, Δ ή Ε	2100/1700 /1000
	ΠΟΠΗ	563		
8. Πειραιεύς-Πάτραι-Ζάκυνθος- Ληξούριον-Αργοστόλιον- Πάτραι-Πειραιεύς	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	968	Δ	1700

Δρομολογιακά Γραμμάι	Πλοία δι'ων εκτελούνται σήμερα		Πλοία δι'ων θα εκτελούνται κατά την Σύμβαση	
	ΟΝΟΜΑ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ Τόννοι	ΤΥΠΟΣ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ Τόννοι
9. Πειραιεύς-Πάτραι-Σάμη- Κέρκυρα-Άγιοι 40-Βρινδήσιον και τανάπαλιν.	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ ΦΡΙΝΤΩΝ	1266 1361	Γ	2100
10. Πειραιεύς-Πάτραι-Σάμη- Κέρκυρα και τανάπαλιν	ΠΟΛΙΚΟΣ ΕΛΣΗ	875 1433	Δ ή Ε	1700/1000
11. Πειραιεύς-Πάτραι-Ιθάκη- Αστακός-Μύτικα-Κάλαμος- Ζαβέρδα-Λευκάς-Πρέβεζα- Κόπραινα-Αμφιλοχία-Νυδρί και τανάπαλιν.	ΠΕΤΡΟΣ ΠΥΛΑΡΟΣ	563 600	Δ ή Ε	1700/1000
12. Πειραιεύς-Πάτραι-Σάμη-Αγ. Ευφημία-Φισκάρδον-Βασιλική- Λευκάς-Πρέβεζα-Κόπραινα- Αμφιλοχία (Βόνιτσα) και τανάπαλιν.	ΙΘΑΚΗ	675	Ε	1000
13. Πειραιεύς-Πάτραι-Ιθάκη- Φρύκκες-Λευκάς-Πρέβεζα- Πάργα-Παξοί-Κέρκυρα- Σαγιάδα-Ηγουμενίτσα- Κόπραινα-Αμφιλοχία- Πρέβεζα-Λευκάς-Φρύκκες- Ιθάκη-Πάτραι-Πειραιεύς.	ΠΥΛΑΡΟΣ ΠΕΤΡΟΣ	600 563	Δ ή Ε	1700/1000
14. Πειραιεύς-Λουτράκι-Αντίκυρα- Ιτέα-Γαλαξειδί-Ερατεινή- Αίγιον-Κρουνέριον ή Μεσο- λόγγιον-Πάτραι-Αίγιον-Ερατει- νή-Γαλαξειδίον-Ιτέα-Αντίκυρα- Λουτράκιον-Πειραιεύς	ΑΘΗΝΑ ΝΑΥΣΙΚΑ	261 273	Ζ	500
15. Πειραιεύς-Λουτράκι-Ιτέα- Γαλαξειδίον-Ερατεινή-Αίγιον- Ναύπακτος-Μεσολόγγιον ή Κρουνέρι-Πάτραι-Ναύπακτος- Αίγιον-Ερατεινή ή Γαλαξειδίον- Ιτέα-Λουτράκι-Πειραιεύς.	ΑΜΒΡΑΚΙΑ ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	286 295	Ζ	500

Δρομολογιακά Γραμμάι	Πλοία δι'ων εκτελούνται σήμερα		Πλοία δι'ων θα εκτελούνται κατά την Σύμβασιν	
	ΟΝΟΜΑ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ Τόννοι	ΤΥΠΟΣ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ Τόννοι
16. Πειραιεύς-Ηράκλειον-Ρέθυμνον-Χανιά-Πειραιεύς	ΦΩΚΙΩΝ	1158	Γ	2100
17. Πειραιεύς-Χανιά-Ρέθυμνον-Ηράκλειον-Πειραιεύς	ΕΛΕΝΗ	1426	Γ	2100
18. Πειραιεύς-Χανιά-Ηράκλειον-Χερσόνησος-Παχεία Άμμος-Αγ. Νικόλαος-Σητεία-και τανάπαλιν μέχρις Ηρακλείου-Πειραιεύς	ΧΙΟΣ	1121	Δ ή Ε	1700/1000
19. Πειραιεύς-Χανιά-Καστέλι-Παλαιοχώρα-Σούγια-Πλακιά-Σφακιά-Αγ. Γαλήνη-Κόκκινος Πύργος-Αρβη-Κερατόκαμπος-Μύρτος-Ιεράπετρα-Ζάρακος-Σητεία-Μόχλος-Σείσι-Ηράκλειον-Πάνορμος-Ρέθυμνον-Καλύβες-Χανιά-Πειραιεύς-	ΝΙΚΟΛΑΟΣ	296	Ε	1000
20. Πειραιεύς-Κέα (Σύρος) Μέριχα-Λουτρά-Σέριφος-Σίφνος-Κίμωλος-Μήλος-και τανάπαλιν	ΜΗΛΟΣ	598	Δ ή Ε	1700/1000
21. Πειραιεύς-Σύρος-Τήνος-Πάρος-Νάξος-Ιος-Οία-Θήρα-Αμοργός-και τανάπαλιν.	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	968	Ε	1000
22. Πειραιεύς-Σύρος-Πάρος-Νάξος-Ιος-Οία-Θήρα-Αμοργός-Νάξος-Πάρος-Σύρος-Πειραιεύς	ΑΡΝΤΕΝΑ	1009	Ε	1000
23. Πειραιεύς-Σύρος-Πάρος-Νάουσα-Νάξος-Τσίμπιδος-Φολέγανδρος-Σίκιμος-Ιος-Οία-Θήρα-Ανάφη-Αμοργός-Αιγιάλη-Σχοινούσα-Αγ. Γεώργιος-Κου-	ΜΗΛΟΣ	598	Ε	1000
	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	968		

Δρομολογιακά Γραμμάι	Πλοία δι'ων εκτελούνται σήμερα		Πλοία δι'ων θα εκτελούνται κατά την Σύμβασιν	
	ΟΝΟΜΑ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ Τόννοι	ΤΥΠΟΣ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ Τόννοι
φονήσια-Μουτσούνα-Δενούσα- Λυώννα-Απόλλωνα-Νάξος-Πά- ρος-Σύρος-Πειραιεύς				
24. Πειραιεύς-Σύρος-Τήνος-Μύ- κονος-Ικαρία(Αρμενιστή) Εύ- δηλος ή Άγιος Κήρυκος Καρ- λόβασι-Βαθύ-και τανάπαλιν	ΦΡΙΝΤΩΝ ΕΛΣΗ	1361 1433	Γ ή Δ	2100/1000
25. Πειραιεύς-Σύρος-Τήνος-Μύ- κονος-Καρκινάγρι-Άγιος Κή- ρυκος-Φούρνοι-Μαραθόκα- μπος-Τηγάνι-Βαθύ-Καρόβασι- και τανάπαλιν	ΜΗΛΟΣ	598	Δ ή Ε	1700/1000
26. Πειραιεύς-Σύρος-Τήνος- Υστέρνια-Κόρθιον-Άνδρος- και τανάπαλιν	ΑΘΗΝΑΙ ΧΙΟΣ	968 1121	Ε	1000
27. Ραφίνα-Κάρυστος-Μπαταί (Άνδρου)-και τανάπαλιν	ΑΕΤΟΣ ή ΚΩΣΤΑΣ	311 372	Ζ	500
28. Πειραιεύς-Χίος-Μυτιλήνη- Χίος-Πειραιεύς	ΛΕΣΒΟΣ ή ΑΡΝΤΕΝΑ	1009 1009	Γ ή Δ	2100/1700
29. Πειραιεύς-Χίος-Μυτιλήνη- Γέρα-Πλωμάριον-Κάστρον- Σαμοθράκη-Αλεξανδρούπολις- Πορτολαγό-Καβάλλα, Δάφνη- Θεσσαλονίκη-Βόλος-Αιδηψός- Χαλκίς-Πειραιεύς	ΨΑΡΡΑ ή ΚΡΗΤΗ	1012 1023	Δ	1700
30. Πειραιεύς-Σύρος-Χίος-Καρ- δάμυλλα-Ψαρρά-Πλωμάριον- Μυτιλήνη-Μήθυμνα-Πάτρας- Σίγρι-Άγιος Ευστράτιος-Μού- δρος-Κάστρον-Αλεξανδρού- πολις-και τανάπαλιν	ΔΗΜΝΟΣ	391	Ε	1000
31. Πειραιεύς-Χαλκίς-Βόλος- Θεσσαλονίκη-και τανάπαλιν	ΣΥΡΟΣ ΛΕΩΝ	1003 780	Γ ή Δ	2100/1700

Δρομολογιακά Γραμμάι	Πλοία δι'ων εκτελούνται σήμερα		Πλοία δι'ων θα εκτελούνται κατά την Σύμβασιν	
	ΟΝΟΜΑ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ Τόννοι	ΤΥΠΟΣ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ Τόννοι
32. Πειραιεύς-Χαλκίς-Αιδηψός- Βόλος-Θεσσαλονίκη-Δάφνη- Καβάλλα-Πορτολάγο-Αλε- ξανδρούπολις-Σαμοθράκη- Κάστρον-Μήθυμνα-Γέρα-Μυ- τιλήνη-Χίος-Σύρος-Πειραιεύς	ΚΡΗΤΗ ΨΑΡΡΑ	1128 1012	Δ	1700
33. Πειραιεύς-Λαύριον-Αλιβέριον- Χαλκίς-Λίμνη-Αιδηψός-Ατα- λάντη-Αγ.Κωνσταντίνος-Στυ- λίδς-Ωρεοί-Βόλος-και τανάπαλιν	ΝΑΥΣΙΚΑ	273	Z	500
34. Πειραιεύς-Λαύριον-Κάρυστος- Κύμη-Σκύρος-Αλόνησος- Σκόπελος-Γλώσσα-Σκιάθος- Τρίκερι-Βόλος-και τανάπαλιν	ΗΠΕΙΡΟΣ	563	E	1000
35. Χαλκίς-Λίμνη-Αιδηψός- και τανάπαλιν	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	190	H	250
36. Χαλκίς-Λίμνη-Αιδηψός-Ωρεοί- Βόλος-Σκιάθος-Σκόπελος-Γλώσ- σα-Αλόνησος-και τανάπαλιν	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	190	H	250
37. Ραφήνα-Στείρα-Αλιβέριον- και τανάπαλιν	ΚΩΣΤΑΣ ΑΕΤΟΣ	372 311	Z	500
38. Θεσσαλονίκη-Φούγκα-Παλη- ούρι-Καψόχωρα-Γερακινή-Νι- κήτη-Νέος Μαρμαράς-Συκιά- Νέα Αμφισσία-Άγιος Δημήτριος- Ερησπότημος-Αμμουλιανη-Νέος (1 φορτηγόν) Προφόριος-Δάφνη-Πρόβλακας- Ιερισσός-Στρατώνιον-Ολυμπία- Καβάλλα και τανάπαλιν	ΕΝΩΣΙΣ	250	H	250

**ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ**  
**Των υπαρχόντων εν Ελλάδι επιβατηγών πλοίων**

**ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΚΥΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ**

Όνομα	Έτος Ναυπη- γήσεως	Ηλικία ετών	Χωρητικ. καθάρια	Τον. Ολική	Γραμμαι εξυληρευτούμενα
1. «ΔΗΜΝΟΣ»	1920	17	293	391	ΨΑΡΡΩΝ/ΑΛΕΞΑΝ- ΔΡΟΥΠΟΛΕΩΣ
2. «ΠΥΛΑΡΟΣ»	1920	17	500	690	ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΥ /ΚΕΡΚΥΡΑΣ
3. «ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ»	1917	20	812	1392	ΚΡΗΤΗΣ/ΠΑΡΟΝΑΞΙΑΣ
4. «ΑΡΝΤΕΝΑ»	1915	22	423	1090	ΧΙΟΥ/ΠΑΡΟΝΑΞΙΑΣ
5. «ΘΡΑΚΗ»	1913	24	911	1510	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ/ΚΥΠΡΟΥ
6. «ΚΕΡΚΥΡΑ»	1912	25	775	1461	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΙΓΑΙΟΥ
7. «ΦΩΚΙΩΝ»	1909	28	526	1158	ΚΡΗΤΗΣ/ΘΕΣ-ΝΙΚΗΣ
Ήτοι: 7 ατμόπλοια από 17-45 ετών.					
8. «ΦΡΙΝΤΩΝ»	1905	34 <sup>(2)</sup>	576	1361	ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ/ΣΑΜΟΥ
9. «ΕΛΕΝΗ»	1903	34	863	1425	ΘΕΣ-ΚΗΣ/ΚΕΡΚΥΡΑΣ
10. «ΕΛΛΗΝΙΣ»	1902	35	470	876	ΠΕΡΙΦΕΡΙΚΗΣ/ΑΙΓΑΙΟΥ
11. «ΑΛΜΠΕΡΤΑ»	1900	37	481	1198	ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΝ
12. «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»	1898	39	700	1839	ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΝ
Ήτοι: 5 ατμόπλοια από 34-39 ετών.					
13. «ΛΕΩΝ»	1896	41	326	750	ΘΕΣ-ΚΗΣ/ΠΙΕΛ-ΝΗΣΟΥ
14. «ΜΗΛΟΣ»	1895	42	239	598	ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΝ
15. «ΑΘΗΝΑΙ»	1894	43	577	968	ΑΜΒΡΑΚ./ΚΕΡΚΥΡΑΣ
16. «ΙΘΑΚΗ»	1894	43	317	675	ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΥ
17. «ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ»	1894	43	460	1266	ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ/ΚΡΗΤΗΣ
18. «ΛΕΣΒΟΣ»	1893	44	418	1009	ΧΙΟΥ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ
19. «ΠΟΛΙΚΟΣ»	1893	44	347	375	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ/ΙΟΝΙΩΝ
20. «ΧΙΟΣ»	1892	45	451	1121	ΘΕΣ-ΚΗΣ/ΚΡΗΤΗΣ
21. «ΖΑΚΥΝΘΟΣ»	1892	45	479	968	ΙΟΝΙΩΝ/ΚΥΚΛΑΔΩΝ
22. «ΠΕΤΡΟΣ»	1892	45	347	520	ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΥ
23. «ΕΛΣΗ»	1891	46	699	1433	ΚΕΡΚ./ΚΡΗΤΗΣ/ΣΑΜΟΥ
24. «ΣΑΜΟΣ»	1889	48	645	1200	ΚΥΚΛΑΔΩΝ/ΣΑΜΟΥ

Ήτοι: 12 ατμόπλοια από 41-48 ετών.

Όνομα	Έτος Ναυπη- γήσεως	Ηλικία ετών	Χωρητικ. καθαρά	Τον. Ολική	Γραμμαί εξυπηρετούμενα
25. «ΚΥΠΡΟΣ»	1887	50	868	1499	ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΝ
26. «ΚΡΗΤΗ»	1896	51	612	1028	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ/ΑΙΓΙΟΥ
27. «ΠΑΡΟΣ»	1855	52	540	990	ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΝ
28. «ΣΥΡΟΣ»	1885	52	412	1005	ΙΟΝΙΩΝ/ΠΕΛ-ΝΗΣΟΥ
29. «ΣΚΥΡΟΣ»	1882	55	376	634	ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΝ
30. «ΗΠΕΙΡΟΣ» (Πόπη)	1880	57	300	563	ΚΕΑΣ/ΜΗΛΟΥ
31. «ΨΑΡΡΑ»	1878	59	640	1012	ΚΥΜΗΣ/ΣΚΥΡΟΥ
32. «ΜΑΡΙΑ Λ.»	1878	59	212	562	ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΝ

Ήτοι: 8 ατμόπλοια από 50-59 ετών.

#### ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ (Μικρά) ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΚΟΛΠΩΝ.

1. «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.»	1917	20	165	296	ΚΡΗΤΗΣ (επιχορηγούμενον)
------------------	------	----	-----	-----	--------------------------

Ήτοι: 1 ατμόπλοιον ετών 20.

2. «ΚΩΣΤΑΣ»	1904	33	116	175	ΡΑΦΙΝΑΣ/ΑΝΔΡΟΥ
3. «ΜΑΝΝΑ»	1904	33	104	238	ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΝ
4. «ΛΕΥΚΑΣ»	1904	33	151	379	ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΝ
5. «ΑΕΤΟΣ»	1901	36	62	125	ΡΑΦΙΝΑΣ/ΑΝΔΡΟΥ
6. «ΜΟΣΧΑΝΘΗ»	1901	36	108	311	ΑΡΓΟΛΙΚΟΥ
7. «ΥΔΡΑ»	1899	38	116	231	ΑΡΓΟΛΙΚΟΥ
8. «ΑΘΗΝΑ Σ.»	1898	39	128	273	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΥ
9. «ΕΛΠΙΔΑ»	1898	39	215	372	ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΝ
10. «ΠΤΕΡΩΤΗ»	1897	40	51	134	ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ

Ήτοι: 9 ατμόπλοια από 33-40 ετών.

11. «ΝΑΥΣΙΚΑ»	1896	41	132	261	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΥ
12. «ΑΜΒΡΑΚΙΑ»	1896	41	172	286	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΥ/ΕΥΒΟΪΚΟΥ
13. «ΣΙΦΝΟΣ»	1892	45	158	315	ΠΑΡ/ΝΟΝ από 5ετίας
14. «ΑΥΛΙΣ»	1892	45	59	147	ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ
15. «ΤΑΣΟΣ»	1891	46	181	333	ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΝ
16. «ΧΡΥΣΩ»	1891	46	55	95	ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ
17. «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ»	1890	47	90	172	ΕΥΒΟΙΚΟΥ

Ήτοι: 7 ατμόπλοια από 41-47 ετών.

18. «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ»	1883	54	87	164	ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΝ από 8ετίας
----------------------	------	----	----	-----	-----------------------------



Όνομα	Έτος Ναυπη- γήσεως	Ηλικία ετών	Χωρητικ. καθαρά	Τον. Ολική	Γραμμαί εξυπηρετούμενοι
19. «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ»	1882	55	246	434	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΥ
20. «ΒΑΣΙΛΙΚΗ»	1879	58	96	190	ΧΑΛΚΙΔΟΣ/ΑΛΟΝΗΣΟΥ

Ήτοι: 3 ατμόπλοια από 54-58 ετών.

#### ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ.

1. «ΙΩΝΙΑ»	1923	14	600	1936	ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ
2. «ΑΝΔΡΟΣ»	1914	23	1272	2068	ΚΥΠΡ./ΣΥΡΙΑΣ/ΑΙΓΥΠΤ.
3. «ΑΤΤΙΚΗ»	1896	41	1334	2561	ΚΥΠΡ./ΣΥΡΙΑΣ/ΑΙΓΥΠΤ.
4. «ΕΛΛΑΣ»	1894	44	1383	2440	Τουριστικών

#### ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΙΣ

Ατμόπλοια	Αριθ.	Ετών	Χωρητικότητα Καθαρά	Τον. Ολική
Κυρίων Γραμμών	7	17-28	4241	7692
	5	34-39	3090	6695
	12	41-48	5285	11383
	<u>8</u>	50-59	<u>3961</u>	<u>7303</u>
	32		17577	33073
Κόλπων	1	20	165	296
	9	33-40	1051	2238
	7	41-47	847	1609
	<u>3</u>	54-58	<u>429</u>	<u>788</u>
	52		20069	38004
Μείον:				
Παροπλισθέντα ή αχρηστευθέντα	<u>13</u>		<u>4413</u>	<u>9347</u>
	<u>39</u>		<u>15656</u>	<u>28657</u>
Εξωτερικών Γραμμών	4		4589	9005

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Εκ των άνω 39 ατμοπλοϊκών πλοίων 6 είναι ηλικίας 51-59 ετών.

**ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ**  
 Του ελαχίστου αριθμού ατμοπλοίων του Αναδόχου

Τύπος	Αριθμός	Ταχύτης εις μίλια	Ολική χωρητικότης εις τόννους	Συνολ. χωρητικότης εις τόννους
A	2	15	4000	8000
B	2	15	3000	6000
Γ	6	14	2100	12600
Δ	11	13	1700	18700
E	11	13	1000	11000
Z	6	12	500	3000
H	4	12	250	1000
<b>ΣΥΝΟΛΟΝ</b>	<b>42</b>			<b>60300</b>

**ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ**  
**Των πληρωμάτων των υπαρχόντων επανδρωμένων ατμοπλοίων**

Ατμόπλοια	Αριθμός ανδρών	Ατμόπλοια	Αριθμός ανδρών
1) «ΛΗΜΝΟΣ»	35	<u>ΓΡΑΜΜΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ</u>	
2) «ΠΥΛΑΡΟΣ»	44		
3) «ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ»	44	33) «ΙΩΝΙΑ»	69
4) «ΑΡΝΤΕΝΑ»	42	34) «ΑΝΔΡΟΣ»	72
5) «ΘΡΑΚΗ»	51	35) «ΑΤΤΙΚΗ»	63
6) «ΚΕΡΚΥΡΑ»	51	36) «ΕΛΛΑΣ»	65
7) «ΦΩΚΙΩΝ»	39		
8) «ΦΡΙΝΤΩΝ»	55		
9) «ΕΛΕΝΗ»	52	<u>ΚΟΛΠΩΝ</u>	
10) «ΕΛΛΗΝΙΣ»	37		
11) «ΑΛΜΠΕΡΤΑ» (Παροπλισμένον)		37) «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ»	24
12) «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» (προσωρινώς παροπλισμένον)		38) «ΚΩΣΤΑΣ»	15
13) «ΛΕΩΝ»	42	39) «ΜΑΝΝΑ» (προσωρινώς παροπλισμένον)	
14) «ΜΗΛΟΣ» (προσωρινώς παροπλισμένον)		40) «ΛΕΥΚΑΣ» (παροπλισμένον από 5ετίας)	
15) «ΑΘΗΝΑΙ»	41	41) «ΑΕΤΟΣ»	14
16) «ΙΘΑΚΗ»	36	42) «ΜΟΣΧΑΝΘΗ»	23
17) «ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ»	56	43) «ΥΔΡΑ»	23
18) «ΛΕΣΒΟΣ»	49	44) «ΑΘΗΝΑ Σ.»	23
19) «ΠΟΛΙΚΟΣ»	53	45) «ΕΛΒΙΡΑ» (παροπλισμένον)	
20) «ΧΙΟΣ»	53	46) «ΠΤΕΡΩΤΗ»	16
21) «ΖΑΚΥΝΘΟΣ»	40	47) «ΝΑΥΣΙΚΑ»	20
22) «ΠΕΤΡΟΣ»	37	48) «ΑΜΒΡΑΚΙΑ»	22
23) «ΕΛΣΗ»	53	49) «ΣΙΦΝΟΣ» (παροπλισμένον από 5ετίας)	
24) «ΣΑΜΟΣ»	43	50) «ΑΥΛΙΣ»	16
25) «ΚΥΠΡΟΣ» (παροπλισμένον)		51) «ΤΑΣΣΟΣ» (παροπλισμένον)	
26) «ΚΡΗΤΗ»	39	52) «ΧΡΥΣΩ»	13
27) «ΣΥΡΟΣ»	46	53) «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ»	15
28) «ΠΑΡΟΣ» (παροπλισμένον)		54) «ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (παροπλισμένον)	
29) «ΣΚΥΡΟΣ» (παροπλισμένον)		55) «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ»	28
30) «ΗΠΕΙΡΟΣ»	37	56) «ΒΑΣΙΛΙΚΗ»	22
31) «ΨΑΡΡΑ»	39		
32) «ΜΑΡΙΑ Λ.» (παροπλισμένον)			
	1209		1770

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

Εκ των ανωτέρω 56 ατμοπλοίων είναι:

α) 10 παροπλισμένα ως άχρηστα, ακατάλληλα ή μη εκμεταλλεύσιμα.

β) 6 ηλικίας από 51-59 ετών.

γ) 4 αξιοσημιοποίητα ως τελείως ανεπαρκή (τόνων 50-60).

**ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ**  
των πληρωμάτων των υπαρχόντων επανδρωμένων ατμοπλοίων

**ΑΝΑΛΥΣΙΣ**

Κατά βαθμόν και ειδικότητα των εργαζομένων Ναυτεργατών και προ της αυξήσεως 1935  
Μισθοδοσίας αυτών.

Ειδικότης	Αριθμός	Μηνιαία μισθοδοσία Δρχ.	
		κατ' άτομον	Συνολικώς
Πλοίαρχοι Α	46	4.800	220.800
» Β	46	3.800	174.800
» Γ	36	3.000	108.000
Μηχανικοί Α	46	4.750	218.500
» Β	46	4.300	197.800
» Γ	36	3.500	126.000
Δόκιμοι	8	1.800	14.400
Λογισταί	83	3.000	249.000
Ασυρματισταί	21	3.000	63.000
Ναύκληροι και υποναύκληροι	67	2.200	147.400
Ναύται	249	2.000	498.000
Ναυτόπαιδες	45	750	37.500
Μάγειροι	92	3.696	443.520
Χυτροκαθαρισταί	57	1.111	63.327
Θαλαμηπόλοι Α.	78	900	64.700
» Βοηθοί	195	800	156.000
» Επίκουροι	135	780	105.300
			2.888.047
Ήτοι: Ετησίως		Δρχ. 34.656.564	
Αρχιθερμασταί	41	2.500	102.500
Θερμασταί	225	2.300	517.500
Λιπανταί	96	2.300	220.800
Ανθρακείς	122	1.500	183.000
			1.023.800
Ήτοι ετησίως:		Δρχ. 12.285.600	

Εκ της αναλύσεως ταύτης προκύπτει ότι κατόπιν της επελθούσης αυξήσεως 1935 καταβάλλονται ετησίως διά μισθοδοσίαν πληρωμάτων:

1. Υπό των Ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων κατά την ως άνω ανάλυσιν  
 $\deltaρχ. 34.656.564 \text{ και } 12.285.600 = 46.942.164$
2. Εκ παρακρατουμένων φόρων Δημοσίου λόγω αυξήσεως.  
 $20\% \text{ επί δραχμών } 34.656.564 = \Deltaρχ. 6.931.312$   
 $25\% \text{ επί δραχμών } 12.285.600 = \Deltaρχ. 3.071.400 = 10.944.876$

ΣΥΝΟΛΟΝ

56.944.876

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ**

Το ποσόν της αυξήσεως το κρατούμενον από τους φόρους του Δημοσίου ανέρχεται κατά τα ανωτέρω εις το ποσό των 10.000.000 περίπου δραχμών. Τούτο δε διότι κατά το τελευταίον χρονικόν διάστημα λόγω του μετριασμού των εν κινήσει ατμοπλοίων παρά των ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων απελύθησαν περί τους 300 Ναυτεργάτας.

Κατά το παρελθόν έτος οπότε ο αριθμός των εργαζομένων ήτο μεγαλύτερος το ποσόν της παρακρατήσεως και επομένως και η συμμετοχή του Κράτους εις την πληρωμήν της Μισθοδοσίας των Ναυτεργατών ανήρχετο εις το ποσόν των Δραχμών 13.000.000 περίπου.

**ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ**

Των πληρωμάτων των ατμοπλοίων του Αναδόχου  
και μισθοδοσίας αυτών.

<u>Ατμόπλοια</u>			<u>Πληρώματα</u>
<u>Τύπος</u>	<u>Αριθμός</u>	<u>Εκάστου πλοίου</u>	<u>Συνολικώς</u>
A	2	100	200
B	2	80	160
Γ	6	65	390
Δ	11	55	606
E	11	45	495
Z	6	28	168
H	4	22	88
	42		2106

**Μισθοδοσία**

Της μισθοδοσίας των πληρωμάτων των σήμεραν επανδρωμένων πλοίων διά 1770 Ναυτεργατών ανέρχεται

(ίδε σχετικήν κατάστασιν) εις

Δρχ. 56.944.876

Η μισθοδοσία των εκ 2106 Ναυτεργατών πληρωμάτων του Αναδόχου θέλει ανέλθη κατ' αναλογίαν εις Δρχ.

67.700.000

Επομένως ο Ανάδοχος επιβαρύνεται ετησίως:

1. Με το ποσοστόν αυξήσεως Νοεμβρίου 1935 ήτοι

10.202.712

2. Με την μισθοδοσίαν των 336 ναυτεργατών οίτινες

θέλουσι χρησιμοποιηθή επί πλέον ηυξημένοι κατά το ως άνω ποσοστόν

10.755.124

**ΣΥΝΟΛΟΝ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΩΣ**

Δρχ. 20.757.836

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Υποβληθέν εις τα μέλη της Επιτροπής της συσταθείσης προς επεξεργασίαν του τελικού κειμένου της μεταξύ Δημοσίου και Ομίλου (Αμπατιέλου) συμβάσεως.

Παρά του κ. Δομεστίνη  
(30/12/36)

Προς  
Τον Πρόεδρον και τα Μέλη της Επιτροπής προς μελέτην και επεξεργασίαν της μεταξύ Δημοσίου και Ομίλου (Αμπατιέλου) συμβάσεως διά την εξυπηρέτησιν των θαλασσιών Συγκοινωνιών της Χώρας.

Αξιότιμοι κύριοι,

Επ' ευκαιρία της ενάρξεως της μελέτης και επεξεργασίας της ως άνω Συμβάσεως, θεωρώ σκόπιμον και θα Σας παρακαλέσω να μου επιτραπή να σας απασχολήσω επί ολίγον, επί ενός ζητήματος βασικού του οποίου η λύσις πρέπει να προηγηθή πάσης άλλης εργασίας ήτοι του ζητήματος της μορφής ην δέον να λάβη η Σύμβασις εν σχέση με τα εις την ανάδοχον παραχωρητέα προνόμια. Όπως είναι διατυπωμένον το Σχέδιον το επεξεργασθέν παρά των κ.κ. Χριστοφή, Κατσαμπή κλπ., παρέχονται προνόμια τινά εις την Ανάδοχον αλλά δεν παρέχεται εις αυτήν αποκλειστικόν δικαίωμα εκμεταλλεύσεως των εσωτερικών Γραμμών.

Κατά την γνώμην μου τα παρεχόμενα προνόμια δεν είναι επαρκή διά την κατοχύρωσιν της συσταθησομένης Εταιρείας ή οποία υπόκειται εις τον κίνδυνον του ανταγωνισμού, του καταστρεπτικού, όστις υφίσταται εις την ακτοπλοϊαν αφ' ης εποχής ιδρυθή η πρώτη Ελληνική Ατμοπλοΐα Σύρου (η λεγόμενη παλαιά). Αυτή παρά τα άφθονα χρηματικά μέσα άτινα τότε διέθετε και άτινα της επέτρεψαν να αρχίση την σταδιοδρομίαν της με νεότευκτα σκάφη, μερικά των οποίων και μέχρι σήμερα υπάρχουν, παρά την πλουσίαν επιχορήγησιν την οποίαν ελάμβανεν παρά του Κράτους, δεν ηδυνήθη να ανθέξη εις τον εξοντωτικόν ανταγωνισμόν άλλων μικρών ακτοπλοϊών, εν τέλει δε υπέκυψε τα σκάφη της επωλήθησαν εις τον πληστηριασμόν. Την διεδέχθησαν, η «Νέα Ελληνική Ατμοπλοΐα Σύρου», κατόπιν Νεώριον και Ναυπηγεία Σύρου (Η Ερμούπολις) και εν τέλει η Κυκλαδική. Αι δύο τελευταίαι μετά των Ατμοπλοϊών Γουδή, Διακάκη, Τζων Μακ Λούαλ και Γιαννουλάτου, εξηκολούθησαν τον εξοντωτικόν συνα-

γωνισμόν μέχρι της κυρήξεως του Ευρωπαϊκού Πολέμου (1914). Η ύψωσις της αξίας των πλοίων των, λόγω του Πολέμου, έσωσε του ιδιοκτήτας των εκ της βεβαίας καταστροφής (πλην της τραγικής ληξιάσης Ατμοπλοΐας Διακάκη), της οποίας τα πλοία ολίγον πρό του Ευρωπαϊκού πολέμου επωλήθησαν εις πλειστηριασμόν. Αι πλείσται των λοιπών εν αις η Γουδή, Κυκλαδική και Τζων Μακ Λούαλ, επώλησαν εις συμφέρουσαν τιμήν τα πλοία των εις νεοσυσταθείσαν κατά το 1917 Ατμοπλοΐαν Παλιού ήτις λόγω του συναγωνισμού με την Ατμοπλοΐαν Γιαννουλάτου επτώχευσε, τα δε σκάφη της εξεπουλήθησαν. Η απομείνασα ατμοπλοΐα Γιαννουλάτου θα είχε ασφαλώς την αυτήν τύχην εάν δεν συνεχωνέυετο κατά το 1929 μετά των Εταιρειών Μανουηλίδη, Τόγια, Πανταλέοντος, Δρακούλη, Ρίγγα, Δομεστίνη και Βλασσοπούλου διά της ιδρύσεως της «ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ» Α.Ε.

Δεν θα ενδιατρίψω επί των αποτελεσμάτων της τελευταίας, ήτοι από της ιδρύσεώς της και μέχρι σήμερα όχι μόνον μέρος δεν κατώρθωσε να δώση εις τους Μετόχους της, αλλ' είναι ζήτημα άνευ του Νόμου 5304 (όστις έδωκε συμβατικήν όλως αξίαν εις τα πλοία της) το Ενεργητικόν της θα εκάλυπτε το κολοσσιαίον Παθητικόν της, όπερ εδημιουργήθη εκ του συναγωνισμού όστις υφίσταται μεταξύ των εν ενεργεία άλλων μικρότερων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, των οποίων οι δημοσιευόμενοι Ισολογισμοί μαρτυρούν περί των ζημιών των και των δυσαναλόγων υποχρεώσεων των. Αλλά και ασχέτως του Νόμου τούτου δεν θα κατώρθωνε να αποφύγη την πτώχευσιν εάν εν τω μεταξύ δεν συνέπιπτε η έκδοσις των διαφόρων Αναγκαστικών Νόμων προς προστασίαν του εθνικού νομίματος και δη της δραχμοποιήσεως τούτου, οίτινες το μεν περιώρισαν σχεδόν εις το ήμισυ μέγα μέρος του Παθητικού της, το δε εξηνάγκασαν πολλούς δανειστάς της εκ της αλλοδαπής να συμβιβασθώσιν υπό αυτόχρημα εξευτελιστικούς όρους περιωρίσαντες εις το ελάχιστον τας απαιτήσεις των.

Και εγένετο βεβαίως μεγάλοι προσπάθειαι, και εκ μέρους των ενδιαφερομένων καθώς και εκ μέρους του Κράτους διά την κατάπαυσιν του Συναγωνισμού, Νόμοι περί αθεμίτου ανταγωνισμού εψηφίσθησαν, Κοινοπραξία υπεγράφησαν, ο Νόμος περί αχρηστεύσεως πλοίων εφηρμόσθη, άνευ δυστυχώς αποτελέσματος. Ο συναγωνισμός εξακολουθεί και θα εξακολουθήση μέχρι της πλήρους εξοντώσεως τόσον της περιουσιακής καταστάσεως των ενδιαφερομένων εφοπλιστών, όσον και της εκμηδενίσεως του επιβατηγού Στόλου, το δε Κράτος θα ευρεθή εις πολύ δύσκολον θέσιν καθ'ην περίπτωσιν ευρεθή εις την ανάγκην στρατιωτικής κινητοποιήσεως λόγω ελλείψεως και ακαταλληλότητος των υπαρχόντων σκα-

φών.

Κατά το χρονικόν διάστημα το μεσολαβησάν από του Ευρωπαϊκού πολέμου και μέχρι σήμερον, και άλλοι πολλοί Κεφαλαιούχοι επιχειρήσαντες να αναμιχθούν εις τας ακτοπλοϊκάς επιχειρήσεις απεσύρθησαν τελείως κατεστραμμένοι (Ίδε Καβουνίδην, Βλαχάκη, Μανταφούνην κλπ.) οι δε παραμείναντες εν ενεργεία μέχρι σήμερον ευρίσκονται επί θύραις της καταστροφής.

Αυτά είναι τα αποτελέσματα της εν Ελλάδι ακτοπλοϊκής εργασίας οφειλόμενα ως προείπον εις τον συναγωνισμόν.

Κατά την γνώμην μου, η ακτοπλοϊκή εργασία τότε μόνον θα προκόψη ασφαλώς, όταν διά ριζικών μέτρων εμποδίσθη ο ανταγωνισμός και η αλληλοεξόντωσις.

Εάν δε τούτο ήτο απαραίτητον κατά το παρελθόν, οπότε αι υπάρχουσαι Επιχειρήσεις διέθετον μικρόν Κεφάλαιον, δεν γνωρίζω τι θα έπρεπε να είπη τις όταν θα πρόκειται περί Κεφαλαίου πράγματι κολοοσσιαίου οίον προβλέπεται το Κεφάλαιον της Επιχειρήσεως του Ομίλου Αμπατιέλου, όπερ λόγω του μεγέθους του και του συνεπεία τούτου κινδύνου έχει ανάγκην πολύ μεγαλύτερας προστασίας καθόσον η τυχόν απώλειά του θα έχη πολύ βαρύτερας συνεπείας δια την εις το μέλλον τύχην της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Το ζήτημα ενδιαφέρει το Κράτος από διπλής απόψεως. Πρώτον από της απόψεως της οριστικής λύσεως του ακτοπλοϊκού προβλήματος, και δεύτερον από της απόψεως της εκ μέρους της Αναδόχου εκπληρώσεως των εκ της Συμβάσεως υποχρεώσεών της, εν σχέσει προς την ομαλήν και εμπρότευσαν εκτέλεσιν των θαλασσίων συγκοινωνιών.

Αμφότεραι αι απόψεις αύται είναι πολύ σοβαραί και ικαναί να κάμουν το Κράτος να ενδιαφέρεται σοβαρώς διά την τύχην της Αναδόχου τουλάχιστον μέχρι του σημείου εκείνου όπερ απαιτείται διά την ύπαρξιν και διατήρησιν αυτής εις κατάστασιν τοιαύτην ώστε να δύναται να ανταποκριθή εις πολλαπλάς εκ της Συμβάσεως υποχρεώσεις της. Επειδή δε το ακτοπλοϊκόν ζήτημα εν γένει και ειδικώτερον το έργον της Αναδόχου συνδέεται με την εξυπηρέτησιν των θαλασσίων συγκοινωνιών της Ελλάδος, ζήτημα υψίστης διά τον τόπον σοβαρότητος, το ενδιαφέρον τούτου του Κράτους δέον να εκδηλωθή σοβαρώς και αποτελεσματικώς.

Η Ανάδοχος όπως προκύπτει εκ του Σχεδίου Συμβάσεως, ιδρύεται υπό συνθήκας και με χρηματικά μέσα δυνάμενα να εγγυηθούν και την λύσιν του ακτοπλοϊκού προβλήματος και την άρτιαν εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιών. Της μοναδικής ίσως ταύτης περιστάσεως οφείλει να ωφεληθή το Κράτος διά να λύση το ακτοπλοϊκόν πρόβλημα κατά τρόπον ορι-



στικόν και τελειωτικόν διότι αν και την φοράν ταύτην δεν επιτευχθή η ριζική αυτή λύσις τότε πρέπει να απογοητευθώμεν τελείως ότι θα κατορθώσωμεν να εύρωμεν την λύσιν αυτήν και εις το μέλλον.

Όσον μεγάλα και αν είναι τα Κεφάλαια άτινα η Ανάδοχος θα διαθέτη τόσον και οι κίνδυνοι αυτής εκ του συναγωνισμού είναι μεγαλύτεροι.

Επομένως η κατοχύρωσις αυτής από του κινδύνου τούτου παρίσταται ως υπόθεσις ενδιαφέρουσα κυρίως το Κράτος και από της απόψεως αυτής επιβάλλεται η λήψις των αναγκαστικών μέτρων ως ζήτημα δημοσίου συμφέροντος.

Το κατ' εμέ γνωρίζοντα καλώς και τας αφορμάς της σημερινής εις την ακτοπλοΐαν κακοδαιμονίας και τα ολέθρια αυτής αποτελέσματα, δεν υπάρχει άλλη λύσις από του να παραχωρηθή εις την ανάδοχον το αποκλειστικόν δικαίωμα της εκτελέσεως των εσωτερικών συγκοινωνιών με αντιστοίχους υποχρεώσεις αυτής όσον αφορά την πλήρη και κανονικήν αυτών εξυπηρέτησιν.

Και διά τον λόγον τούτον συντάσσομαι κατάστασιν με το τελευταίον Σχέδιον όπερ υπέβαλε προς υμάς ο κ. Αμπατιέλος και παρακαλώ την Επιτροπήν να επιστήση σοβαρώς την προσοχήν της επ' αυτού διότι μόνον διά της αποδοχής του δι' αυτού καθιερωμένου συστήματος δύναται να επιτύχη την εξυπηρέτησιν των καλώς εννοουμένων συμφερόντων των εξαρτωμένων εκ της εκτελέσεως των θαλασσίων συγκοινωνιών.

Τη 30η Δεκεμβρίου 1936

Μετά πάσης τιμής  
(Υπ.) Γ. Δομεστίνης.

### ΙΧ. Η ΒΑΣΙΣ ΤΗΣ ΛΥΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Η βάση διά την εξεύρεσιν της λύσεως πρέπει να είναι πάντοτε η δυνατότης της ανανεώσεως του ακτοπλοϊκού στόλου μέχρι του σημείου εκείνου όπερ αυτή παρίσταται ως αναγκαία διά την δημιουργίαν στόλου ικανού διά την εξυπηρέτησιν των θαλασσίων συγκοινωνιών, διά την εξασφάλισιν της αμύνης της Χώρας εφ' όσον αυτή συνδέεται με την επιβατηγόν ναυτιλίαν και δυναμένον να συντελέση εις την ανάπτυξιν και αύξησιν της κινήσεως ικανού δ' επίσης να χρησιμεύση και ως μέσον αναπτύξεως της τουριστικής κινήσεως εις το εσωτερικόν της Ελλάδος. Λέγομεν δε ότι τούτο αποτελεί την βάση της λύσεως του προβλήματος καθόσον η κακή κατάστασις του υπάρχοντος ακτοπλοϊκού στόλου είναι η κυριωτέρα αφορμή του αδιεξόδου εις το οποίον ήδη το Κράτος έχει περιέλθη.

Φρονούμεν δε κατ' αρχήν ότι όπως έχη εξελιχθή η κατάστασις και από το Κράτος των σημερινών αναγκών και των επικρατουσών οικονομολογικών αντιλήψεων και τάσεων η λύσιν δεν δύναται να αναζητηθή ειμή εις την εφαρμογήν προγράμματος βάσει έχοντος ή το μονοπώλιον ή την δημιουργίαν καταστάσεως τοιαύτης επιτρεπούσης εις αυτήν χρησιμοποιήσιν των μεταφορικών μέσων ώστε να υπάρξη μία εύλογος αναλογία μεταξύ των δαπανών των συγκοινωνιακών αναγκών. Να εκτελούνται τόσα μόνον δρομολόγια όσα είναι αναγκαία διά την εκτέλεσιν των συγκοινωνιών, να διαρρυθμίσωσι δε κατά τοιούτον τρόπον ώστε να εξυπηρετούνται αι συγκοινωνιακαί ανάγκαι κατά τον καλύτερον δυνατόν τρόπον, να αποφεύγηται πάσα σπατάλη και διαρροή συναλλάγματος εκ της Χώρας, να καταβληθή δε πάσα δυνατή προσπάθεια όπως επιτευχθή αντιθέτως ή όσον το δυνατόν καλύτερα των συγκοινωνιακών μέσων κατάστασις διά να επιτρέπη αυτή την ανάπτυξιν των επιχειρήσεων, άνευ μιας σχετικής τουλάχιστον ευημερίας των οποίων δεν θα κατορθωθή ποτέ να λυθή οριστικώς το ακτοπλοϊκόν πρόβλημα. Η δημιουργία μιας τοιαύτης καταστάσεως αποκλείεται τελείως όταν υπάρξη ελευθερία εργασίας και η εξέλιξις της καταστάσεως επαφίεται οριστικώς εις την ιδιωτικής πρωτοβουλίαν. Ένα δε τοιούτον σύστημα διακανονισμού του ζητήματος δεν είναι να επικαλεσθή όπερ εαυτού ουδεμίαν πρωτοτυπίαν. Αντιθέτως είναι το σύστημα εκείνο το οποίον κατά τα τελευταία τουλάχιστον έτη έχει επιβληθή παγκοσμίως και εξακολουθεί μεν να έχη και τους πολεμικούς αυτού, και παρόλα τα επιχειρήματα όσα ηκούσθησαν και εξακολουθούν να

διατυπούνται εναντίον αυτού, η πραγματικότητα αποδεικνύει ότι είναι το μόνον σύστημα το δυνάμενον να συμβιβασθή με το πνεύμα και τας ανάγκας της εποχής.

Συγκεκριμένως εναντίον της Ιδέας του μονοπωλίου διατυπούνται το επιχείρημα ότι το μονοπώλιον αποτελούν φράγμα εις την ιδιωτικήν πρωτοβουλίαν εμποδίζει την πρόοδον η οποία επέρχεται διά της αμίλλης των επιχειρήσεων εν πλήρει ελευθερία δράσεως, αναφέρονται δε παραδείγματα από το παρελθόν πειθόντα ότι μόνον υπό το Κράτος μιας τοιαύτης ελεύθερας αμίλλης επραγματοποιήθη σημαντική πρόοδος.

Η διατύπωσις ενός τοιούτου επιχειρήματος δεν σημαίνει τίποτε άλλο ειμή την άγνοιαν της σημερινής καταστάσεως και την τελείαν παραγνωρίσιν των επικρατουσών συνθηκών. Η αναδρομή εις το παρελθόν εξαιρετικώς διά την σημερινήν εποχήν εάν αποτελή ασφαλή κρίσιν καθόσον η σημερινή κατάσταση ουδεμίαν απολύτως έχει σχέσιν με τας τοιαύτας αίτινες εις το παρελθόν υπήρξαν καθόσον τελευταίως έχουν μεταβληθή άρδην οι όροι και αι συνθήκαι της οικονομικής ζωής πολλάκις δε παρουσιάσθη το φαινόμενον να δημιουργήται αδιέξοδον εις όλα τα στάδια των επιχειρήσεων και εις την οικονομικήν ζωήν των Κρατών ακριβώς εκ της υπερβολικής αναπτύξεως και προόδου την οποίαν επέφεραν η άμιλλα και η διατήρησις αυτής.

Εάν ηθέλομεν να αναλύσωμεν και να εξηγήσωμεν το φαινόμενον τούτο θα εδίδομεν μεγάλας διαστάσεις εις την παρούσαν μελέτην, επειδή όμως η ύπαρξις του ανωτέρω φαινομένου ως μία παγκόσμιος εκδήλωσις είναι αναμφισβήτητος αρκούμεθα εις την μνειάν αυτού ως ενός δεδομένου και στηρίζομεν εις αυτό τους κατωτέρω συλλογισμούς μας.

Έπειτα το ζήτημα όπερ μας απασχολεί δεν είναι ορθόν να εξετάζεται μόνον από θεωρητικής αυτού απόψεως αλλά πρέπει η έρευνα αυτή να συνδυάζεται με την εν Ελλάδι υπάρχουσαν πραγματικήν κατάστασιν από την οποίαν δυστυχώς δεν είναι δυνατόν να απομακρυνθώμεν.

Η ελληνική πραγματικότητα είναι η ελευθερία εις την άσκησιν των Επιχειρήσεων των θαλασσίων συγκοινωνιών όχι μόνον ουδεμίαν επέφερε πραγματικήν βελτίωσιν αλλ' αντιθέτως υπήρξεν η κυριωτέρα αφορμή της σημερινής οικτρίας καταστάσεως. Η ελευθερία αυτή και το μοιραίον αυτής αποτέλεσμα, ο μεταξύ των επιχειρήσεων συναγωνισμός είναι εκείνος όστις επέφερε την κακήν κατάστασιν του ακτοπλοϊκού στόλου και την οικονομικήν κατάρρευσιν των επιχειρήσεων. Εις εποχήν δε κατά την οποίαν το κεφάλαιον της μεγίστης δυσκολίας διατίθεται εις επιχειρήσεις, λόγω της επικρατούσης οικονομικής κρίσεως και των πολλών παραδειγμά-

των της απωλείας αυτών είναι εξαιρετικώς δύσκολος αν όχι τελείως αδύνατος η διάθεσις Κεφαλαίων εκ μέρους των δυναμένων να προβώσιν εις αυτήν όταν βλέπουν ότι θα διαθέσουν ταύτα εις ένα αγώνα κατευθυνόμενον εν πλήρει ελευθερία ουδεμιᾶς υπαρχούσης εγγυήσεως υπέρ της επικρατήσεως εν αὐτῷ. Ἡ δε διάθεσις Κεφαλαίων ὡς και ανωτέρω ἐξεθέσαμεν εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖα διὰ τὴν λύσιν τοῦ προβλήματος ἐφόσον ἡ κυριωτέρα ἀφορμὴ τοῦ κακοῦ εἶναι σήμερον ἡ ἔλλειψις τοιοῦτου Κεφαλαίου.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν γίνῃ δεκτὸν ἡ μονοπωλιακὴ παραχώρησις τῆς ἐκμεταλλεύσεως θαλασσίων συγκοινωνιῶν ἐνέχει ἐλαττώματα δυνάμενα νὰ ἀποβούν εἴτε εἰς βᾶρος τοῦ Κράτους εἴτε εἰς βᾶρος τῆς Κοινωνίας. Τοῦτο εἶναι ζήτημα δυνάμενον νὰ ρυθμισθῆ κατὰ τὴν παραχώρησιν τοῦ Μονοπωλίου, καθόσον ὑπογραφομένης σχετικῆς Συμβάσεως τὸ Κράτος δύναται νὰ διατυπώσῃ ἐν αὐτῇ διατάξεις δυνάμενας νὰ ἄρουν τὰ ἐλαττώματα ταῦτα και νὰ ἐκλείψῃ οὕτω τελείως ὁ κίνδυνος ἐξ αὐτῶν διὰ τὸ Κράτος και τὴν Κοινωνίαν. Τὴν ἀναγκαίαν πρόοδον εἰς τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας τὴν ὁποίαν ὑπὸ ἄλλας συνθήκας θὰ ἠδύνατο νὰ ἐμποδίσῃ ἡ μονοπωλιακὴ ἐκμετάλλευσις, δύναται νὰ ἐπιβάλλῃ ὡς ἐλάχιστον ὄριον ὑποχρεώσεως τοῦ ἀναδόχου ἐξασφαλιζομένης διὰ αὐστηρῶν κυρώσεων οὕτως ὥστε ὄχι μόνον νὰ μὴ ὑπάρχῃ ὁ φόβος τῆς ἀναστολῆς τῆς προόδου, ἀλλ' ἀντιθέτως νὰ ὑπάρχῃ βεβαιότης τῆς πραγματοποιήσεως ταύτης μέχρι τοῦ ὁρίου ἐκείνου ὅπερ θέλει νὰ κριθῆ ὡς ἀναγκαῖον. Κατὰ τὸν αὐτὸν ἐπίσης τρόπον δύναται νὰ ἐξασφαλισθῆ και ἀπὸ τὸν κίνδυνον τῆς καταδυναστεύσεως τοῦ Κοινοῦ ἐμποδίζον ἀδικαιολόγητον τοῦ Ναυτολογίου αὐξήσιν και ἐπιβάλλον εἰς μέλλουσαν νὰ ἀσκήσῃ τὸ Μονοπώλιον ἐπιχειρήσιν τὸν προσήκοντα ἔλεγχον μέχρι τοῦ σημείου ἐκείνου ὅπερ εἶναι ἀναγκαῖον διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς Κοινωνίας.

Εἴαν πραγματοποιηθῶν πάντα ταῦτα τότε τὸ Κράτος δὲν ἔχῃ νὰ φοβηθῆ ἀπὸ τὴν μονοπωλίαν τῶν συγκοινωνιῶν και ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει δὲν θὰ πρέπῃ νὰ διστάσῃ νὰ παραχωρήσῃ αὐτὴν ἀφοῦ ἐκ ταύτης θὰ ἔχῃ ἀγαθὰ ἀποτελέσματα και ἀφοῦ ἡ μονοπωλιακὴ παραχώρησις ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας ἔχει σοβαρωτάτην περιουσιακὴν ἀξίαν και ἀποτελεῖ ἀντάλλαγμα ἐναντι τοῦ ὁποίου τὸ Κράτος δύναται νὰ ἐπιτύχῃ τὴν λύσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος.

Τὴν λύσιν ταύτην θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπιτύχῃ τὸ Κράτος και διὰ θυσιῶν ἐκ μέρους τοῦ προϋπολογισμοῦ αὐτοῦ, ἀλλ' ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας τοιαῦτα θυσίαι μέχρι τοῦ σημείου ἐκείνου ὅπου θὰ ἦσαν ἀναγκαῖαι διὰ νὰ ἐπιβληθῆ ἡ προσήκουσα λύσις, ἀποκλείονται ἀπολύτως, ἀφοῦ λοιπὸν

τούτο δεν δύναται να πράξη και αφού διά να επιτύχη ανταλλάγματα εκ μέρους των επιχειρήσεων πρέπει να προβή εις αντιπαροχάς προς αυτάς τότε δεν απομένει ή να παραχωρήση εις αυτάς το μονοπώλιον αφού έναντι αυτού δύναται να επιτύχη τα αναγκαία ανταλλάγματα και αφού έχει τα μέσα να προβή εις την παραχώρησιν αυτήν κατά τοιούτον τρόπον ώστε να αίρωνται τελείως οι εκ της παραχώρησεως αυτού κίνδυνοι.

Μία τοιαύτη πολιτική του Κράτους θα ήτο συνεπής και προς την γενικήν οικονομικήν πολιτικήν την οποίαν αναμφισβητήτως είχεν αγαθά αποτελέσματα. Εν πάση δε περιπτώσει την πολιτικήν ταύτην εξήσκησεν ως ένα μοναδικόν μέσον ικανοποιήσεως επιτακτικών αναγκών και ως το μόνον δυνάμενον να εφαρμοσθή υπό τας σημερινάς συνθήκας, επιβάλλον περιορισμού εις όλους τους Κλάδους των επιχειρήσεων τοιούτους ώστε να καταντήση η εκ μέρους αυτού εκμετάλλευσις των επιχειρήσεών των μονοπωλιακή και μόνον εις την ναυτιλίαν έχη αφήση μέχρι της στιγμής πλήρη ελευθερίαν. Το αληθές είναι ότι και από την εφαρμογήν των δύο συστημάτων προέκυψαν κακά αποτελέσματα, αλλ' όσον μεν αφορά τους λοιπούς Κλάδους των Επιχειρήσεων τα κακά αποτελέσματα οφείλονται αποκλειστικώς εις το γεγονός ότι δοθείσης κατ' ουσίαν της μονοπωλιακής εκμεταλλεύσεως δεν ελήφθησαν τα προσήκοντα μέτρα περί προστασίας των συμφερόντων αυτού και της Κοινωνίας, όσον δε αφορά την ναυτιλίαν η οικτρά κατάστασις εις την οποίαν περιήλθον οφείλεται αποκλειστικώς εις την υπάρχουσαν ελευθερίαν. Εις την προκειμένην περίπτωσιν δύναται το Κράτος βοηθούμενον και υπό τας πείρας την οποίαν έδωσε το παρελθόν, να δώση μίαν λύση ώστε να έχη τα αγαθά μιας μονοπωλιακής εκμεταλλεύσεως και συγχρόνως να λάβη πάντα τα προσήκοντα μέτρα όπως εμποδίση τα τυχόν κακά αποτελέσματα.

## ΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΜΠΑΤΙΕΛΟΥ

### Το ζήτημα της επιχορηγήσεως

#### ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ασχέτως των θετικών υπηρεσιών ας θέλει προσφέρει ο Ανάδοχος προς το Κράτος όπως η εξυπηρέτησις των Αγωνων Γραμμών, την εκτέλεσιν των οποίων παρεχόμενος ανέκαθεν επί ανταλλάγματι (σήμερον πληρώνει περί τα 23.500.000 – Δραχμάς ετησίως), μεταφοράν ταχυδρομείου κλπ. κλπ., η επιχορήγησις είναι αναγκαία διά την κάλυψιν του ελλείμματος της επιχορηγήσεως όπερ ασφαλώς μέλλει να έχη αύτη και όπερ προϋπολογίζεται ανώτερον και του ζητούμενου ποσού της επιχορηγήσεως.

Διά το ζήτημα τούτο ακριβής προϋπολογισμός εσόδων και εξόδων δεν είναι δυνατόν να γίνη λόγω του ότι τα ακριβή αποτελέσματα της εκμεταλλεύσεως εξαρτώνται από την επίδρασιν μελλοντικών και αβέβαιων στοιχείων.

Εάν όμως λάβη τις ως βάσιν τας σημερινάς εισπράξεις τας πραγματοποιούμενας παρ' όλων ομού των υφισταμένων Επιχειρήσεων και προσθήκη εις αυτάς το ποσόν της πιθανής αυξήσεως λόγω της μονοπωλιακής εκμεταλλεύσεως και της αποφυγής των διαρροών λόγω του μερικού συναγωνισμού θα έχη το σύνολον του ποσού των εσόδων επί των οποίων η επιχείρησις μας θα δύναται να βασίζεται.

Εάν εξ άλλου υπολογίση τις τας επιβαρύνσεις ας θέλει αύτη έχη λαμβάνων ως βάσιν τας σημερινάς επιχειρήσεις και προσθήκη τα επι πλέον βάρη άτινα επιβάλλει εις την επιχείρησιν μας η Σύμβασις, θα εύρη ότι το έλλειμμα αυτής θα είναι ανώτερον και του ποσού των Λιρών Αγγλίας 100.000.0.0 ετησίως.

Επομένως η ζητούμενη επιχορήγησις είναι ζήτημα εάν θα καταστή δυνατόν να καλύψη την ζημίαν της επιχειρήσεώς μας, εις την οποίαν εάν αποφασίζωμεν να αισιοδοξούμεν είναι διότι υπολογίζομεν ότι θα επετύχωμεν αύξησιν της κινήσεως επιβατών και αύξησιν της εκ της αλλοδαπής τουριστικής κινήσεως εις το μέλλον εις τον τρόπον ώστε μετά πάροδον ετών θα έχωμεν το νόμιμον κέρδος των Κεφαλαίων μας.

Εν πάση όμως περιπτώσει ο ισχυρισμός μας είναι ότι το Κράτος καταβάλων εις ημάς ολόκληρον το ποσόν της ζητούμενης επιχορηγήσεως, ουδεμίαν επιβάρυνσιν αναλαμβάνει, αντιθέτως δε θα έχη και σχετικήν

ωφέλειαν προς απόδειξιν δε τούτου παραθέτομεν και τους κατωτέρω λογαριασμούς:

I. ΤΙ ΠΛΗΡΩΝΕΙ ΣΗΜΕΡΟΝ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΝ

	<u>ΔΡΑΧΜΑΙ</u>
1ον Διά την εξυπηρέτησιν των Αγόνων Γραμμών συμπεριλαμβανομένης και της γραμμής Κύπρου, περίπου	26.134.000
2ον Διά την πληρωμήν του 22% της αυξήσεως μισθοδοσίας των Ναυτεργατών παρακρατουμένου εκ του φόρου εισιτηρίων και κομίστρων, κατά μέσον όρον	<u>11.500.000</u>
<b>Ετήσιον σύνολον</b>	<b><u>37.634.000</u></b>

Εκτός των άλλων ζημιών ας υπέστη, κατά καιρούς το Κράτος εις το παρελθόν διά την επίταξιν πλοίων προς εκτέλεσιν εγκαταλειφθέντων δρομολογίων, ανερχομένων εις σεβαστόν ποσόν.

II. ΤΙ ΧΑΝΕΙ ΣΗΜΕΡΟΝ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΝ

1ον Μέγα μέρος των φόρων των επιβαλλομένων επί των εισπράξεων λόγω της ένεκα της ανωμάλου καταστάσεως δυνατότητος της αποκρύψεως μέρους των εισπράξεων και της ελαττώσεως και διαρροής τούτων λόγω του αθέμιτου συναγωνισμού. Δεδομένου δ' ότι αι διαρροαί υπολογίζονται εις 70.000.000 περίπου και οι διάφοροι φόροι είναι 28% αι εντεύθεν απώλεια, κατά τους μετριοτέρους υπολογισμούς ανέρχονται ετησίως εις ποσόν άνω των δραχμών.	19.600.000
2ον Τον φόρον καθαράς προσόδου, ον θα ηδύνατο να εισπράξει εάν αι επιχειρήσεις διένειμον μέρισμα πράγμα όπερ δεν έχει γίνη προ δεκαετίας. Εάν υπολογίση τις ότι αι υφιστάμεναι Επιχειρήσεις διαθέτουν ή διέθετον Κεφάλαια περίπου 200.000.000 δραχμών εν τω συνόλω των και διένειμον μέρισμα 5% ήτοι Δραχμάς 10.000.000 εφ' ών το Κράτος θα εισέπραττεν 20% περίπου η εντεύθεν απώλεια ανέρχεται εις	<u>2.000.000</u>

Ετήσιον σύνολον 21.600.000

και τούτο, χωρίς να υπολογίζομεν τας εμμέσους ζημίας εκ της κακής εξυπηρέτησεως των συγκοινωνιών και της ολεθρίας επιδράσεως τούτου εκ της εθνικής οικονομίας εν γένει και των οικονομικών του Κράτους.

III. ΤΙ ΖΗΤΕΙ Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ

1ον Επιχορήγησιν ετησίαν εκ Λιρών Αγγλίας 100.000.0.0 ήτοι δραχμαί περίπου	55.000.000
2ον Διά την γραμμήν ΚΥΠΡΟΥ Λίρας Αγγλίας 10.000.0.0 ήτοι δραχμάς περίπου	5.500.000
Ετήσιον σύνολον	<u>60.500.000</u>

III. ΤΙ ΜΕΛΛΕΙ ΚΕΡΑΙΣΕΙ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΕΚ ΤΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΤΟΥ ΠΟΣΟΥ ΤΟΥΤΟΥ

1ον Τα όσα πληρώνει σήμεραν διά την ακτοπλοϊαν (ως άνω I)	37.634.000
2ον Τους φόρους τους οποίους θα εισπράττη από τον ανάδοχον:	
α) Φόρον επιτηδεύματος περίπου	1.500.000
β) Φόρον καθαράς προσόδου επί εξυπηρέτησεως ομολογιακού δανείου Λιρών 1.000.000 περίπου	5.000.000
γ) Φόρον καθαράς προσόδου επί πιθανού μερίσματος 5% επί του κεφαλαίου Λ.Α. 1.000.000 περίπου	5.000.000
δ) Την διαρροήν των φόρων εισιτηρίων και κομίστρων (ως άνω II)	<u>19.600.000</u>
Σύνολον	<u>68.734.000</u>

Επομένως αφαιρουμένης της ζητούμενης επιχορηγήσεως 60.500.000  
Έχομεν διαφοράν υπέρ του Κράτους 8.734.000

Και τούτο χωρίς να υπολογίσωμεν τας πολλές και ποικίλας εμμέσους ωφελείας του Κράτους εκ της λύσεως του ακτοπλοϊκού προβλήματος και της εξυπηρέτησεως του Τουρισμού και των εξωτερικών γραμμών, αίτινες θα αντικαταστήσωσι τας σημερινάς ζημίας και απωλείας. Όθεν, η Ανάδοχος δεν ζητεί κατ' ουσίαν επιχορήγησιν αλλά συνεισφέρει εις τα οικονομικά του Κράτους.



## ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Τι πληρώνει σήμερα το Κράτος διά τας Αγόνους Γραμμάς.

Ο Πίναξ του Υφυπουργείου της Εμπορικής Ναυτιλίας αναφέρει ως πληρωνόμενα μισθώματα των Αγόνων Γραμμών

Διά το 1937	Δρχ. 17.490.000
Παραλείπει όμως:	
α) Την Άγονον Γραμμήν ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	» 1.820.000
β) Την Άγονον Γραμμήν ΧΑΛΚΙΔΟΣ - ΑΛΟΝΗΣΟΥ (Υπουργείου Συγκοινωνίας)	» 324.000
Ήτοι το Κράτος πληρώνει σήμερα	» <u>19.634.000</u>

## ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1. Διά την Άγονον Γραμμήν ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ και διά την περίοδον 1ης Απριλίου 1936 έως 31 Μαρτίου 1937, η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. διά να αναλάβη την εξυπηρέτησιν ταύτης διά Ταχυδρομικού επιβατηγού ατμοπλοίου εξήτησε 3.000.000 δραχμάς. Ως εκ τούτου το Υπουργείον Συγκοινωνίας ηναγκάσθη να προσφύγη εις το μικρόν φορτηγόν «ΕΝΩΣΙΣ», χωρητικότητος κόρων καθαρών 107, άνευ θέσεων δι' επιβάτας, αντί δραχμών 1.456.000.

Εφέτως 1η Απριλίου 1937-31 Μαρτίου 1938 δεν παρουσιάσθη ουδεμία Εταιρεία εις την δημοπρασίαν διότι η γραμμή είναι τελείως Άγονος και ως εκ τούτου το Υφυπουργείον της Εμπορικής Ναυτιλίας ανέθεσε και πάλιν την εξυπηρέτησιν εις το μικρόν φορτηγόν «ΕΝΩΣΙΣ», αντί δραχμών 35.000 κατά ταξείδιον, ήτοι διά 52 ταξείδια ετησίων Δρχ. 1.820.000.

Επομένως εάν υπολογισθή επιχορήγησις διά ταχυδρομικών επιβατηγών αντί του σήμερα εξυπηρετούντος σήμερα την γραμμήν φορτηγού πρέπει να προστεθή η διαφορά μεταξύ του ανωτέρου ποσού και των δραχμών 3.000.000 τας οποίας εξήτησεν η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. διά την εξυπηρέτησιν της γραμμής διά ταχυδρομικού ατμοπλοίου ήτοι 1.180.000

2. Διά την κατά 15ήμερον εξυπηρέτησιν της γραμμής ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗ-

ΤΗΣ από 1<sup>ης</sup> Απριλίου 1936 μέχρι 31ης Μαρτίου 1937 εις το πρώτον αλιευτικόν «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.» κόρων καθαρών 175 επλήρωσε το Κράτος επιχορήγησιν δραχμών 1.987.999.

Εφέτως διά το αυτό α/πλοιοιον εξητήθησαν δραχμαί 2.000.000. Επειδή όμως εν τω μεταξύ ο ιδιοκτήτης του πλοίου τούτου ήλθεν εις διένεξιν με την ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. (αρνούμενην να ενοικιάση το ατμόπλοϊόν του) υπεβίβασε το μίσθωμα εις δραχμάς 1.190.000 καίτοι συντρέχον λόγοι αυξήσεως του περισυνού τοιούτου. Και με την βάσιν όμως ταύτην εφόσον υποχεούμεθα εκ της Συμβάσεως να εξυπηρετήσωμεν την γραμμήν ταύτην εβδομαδιαίως (αντί 15ημέρου) πρέπει να προστεθούν ετησίως

1.190.000

Δεδομένου ότι θα εξυπηρετήσωμεν την γραμμήν ταύτην δι' επιβατηγου διπλασίας χωρητικότητος πρέπει να υπολογισθή η περισυνή τουλάχιστον επιχορήγησις εκ Δραχμών 1.987.998, και να μας καταβληθή η διαφορά μεταξύ αλιευτικού και ταχυδρομικού ήτις ανέρχεται ετησίως διά το εβδομαδιαίον δρομολόγιον εις

1.595.584

**Σύνολον**

23.559.584

Επί πλέον 6.500.000 περίπου διά την εξυπηρέτησιν της γραμμής ΚΥ-ΠΡΟΥ.

## ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

Της αξίας των διαφόρων φορολογικών απαλλαγών  
(Άρθρον 11 της συμβάσεως)

Άρθρον 11 Παράγραφος 1: Απαλλαγή από εισαγωγικών δασμών κλπ., των νηολογουμένων πλοίων του Αναδόχου. Οι δασμοί ούτοι διά μεν τα νεότευκτα ατμόπλοια είναι:

Δασμός 0,30 Χρυσάς Δραχμάς κατά τόννον ολικής χωρητικότητας (15 δρχ. η Χρυσή Δραχμή)	Δρχ. 4.50
Λοιποί Φόροι Λιμενικοί κλπ., 75% του δασμού	» 3.40
Σύνολον κατά τόννον	» <u>7.90</u>

Διά δε τα παλαιά (άνω των 5 ετών)

Δασμός 0,10 Χρυσάς Δραχμάς 15 Χαρτίνας Δραχμάς	» 1.50
Λιμενικοί και λοιποί φόροι 75% του δασμού	» 1.15
Σύνολον κατά τόννον	» 2.65

Επί πλέον 3% επί της αξίας των εισαγόμενων πλοίων νεοτευκτων και παλαιών διά φόρον κύκλου εργασιών.

Των δασμών και των φόρων τούτων εξαιρούνται και ήδη τα πλοία τα προοριζόμενα διά την εκτέλεσιν συγκοινωνιών μετά του Εξωτερικού. Επομένως η διδομένη απαλλαγή δέον να υπολογισθή μόνον διά τα πλοία των Εσωτερικών Γραμμών.

Εάν ληφθή υπόψη ότι ο Ανάδοχος κατά την διάρκειαν της Συμβάσεως θα νηολογήση 14 νεότευκτα πλοία ακτοπλοΐας ολικής χωρητικότητας 20.000 τόννων περίπου και 22 περίπου πλοία παλαιά ολικής χωρητικότητας 30.000 τόννων περίπου η φορολογική αυτή απαλλαγή ανέρχεται συνολικώς εις:

1. Πλοία νεότευκτα τόννων 20.000 προς Δρχ. 7.90 = Δρχ. 158.000
2. Πλοία παλαιά τόννων 30.000 προς Δρχ. 2.65 = » 79.500
- » 237.500

Επί πλέον δε τούτου και 3% επί της αξίας των άνω πλοίων ήτις αξία δεν δύναται να προϋπολογισθή ουδέ μετά σχετικής ακριβείας.

Άρθρον 11 Παράγραφος 2 Απαλλαγή από εισαγωγικών δασμών κλπ.

- α) Μηχανημάτων και εφοδίων πλοίων
- β) Υλικών επισκευής
- γ) Υλικών και ειδών διά την ανέγερσιν και λειτουργίαν Ξενοδοχείων

α) Τα μηχανήματα και εφόδια εισάγονται και σήμερα ατελώς κατόπιν εγκρίσεως του Υπουργείου της Εθνικής Οικονομίας και των Οικονομικών και Βεβαιώσεως της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων.

Επομένως η διδόμενη φορολογική απαλλαγή δεν ενέχει οικονομικήν τίνα παροχήν εις τον Ανάδοχον. Εν πάση περιπτώσει ο δασμός είναι από 5-10 δραχμάς κατά χιλιόγραμμον.

β) Τα υλικά επισκευής εισάγονται και ταύτα σήμερα ατελώς ομοίως ως άνω.

γ) Τα έπιπλα των Ξενοδοχείων πληρώνουν σήμερα προς 130 μεταλλικάς δραχμάς (36 χάρτινας) τα 100 κιλά, πλέον 75% διά λιμενικούς και λοιπούς φόρους.

Το όλον δραχμαί 82 κατά κιλόν πλέον 3% της αξίας διά φόρον κύκλου εργασιών.

Η αξία της φορολογικής ταύτης απαλλαγής δεν δύναται να προϋπολογισθή καθόσον δεν είναι γνωστόν τι είδη και ποίας αξίας θα εισαγάγη ο Ανάδοχος. Εν πάση όμως περιπτώσει η αξία ταύτης μειούται εις το ελάχιστον διότι η απαλλαγή παρέχεται μόνον διά τα είδη τα μη παραγόμενα ή κατασκευαζόμενα εν τη Χώρα, και ταύτα προκειμένου περί ειδών ιδρύσεως και λειτουργίας Ξενοδοχείων δεν είναι πολλά.

### Άρθρον 11 Παράγραφος 3

α) Απαλλαγή από χαρτοσήμου εγγυήσεως.

β) Απαλλαγή από χαρτοσήμου Συμβολαίων ιδρυτικών Πράξεων.

γ) Απαλλαγή από χαρτοσήμου και Προξενικών Τελών των Συμβάσεων αγοράς Πλοίων και από του φόρου μεταβιβάσεως.

α) Εγγυήσις Λιρών Αγγλίας 50.000.0.0 Δραχμαί 27.500.000 –εφόσον πρόκειται να δοθή δι' εγγυητικής Τραπέζης υπάγεται εις πάγιον Τέλος εκ Δραχμών 105- εν όλω.

β) Εις τας απαλλαγάς της κατηγορίας ταύτης υπάγεται το χαρτόσημον του Καταστατικού της Εταιρείας:

Κεφάλαιον Λ.Α. 1.000.000 δραχμαί 550.000.000

Χαρτόσημον	(x1%) Δρχ. 550.000
40% Αναγκαστικού Δανείου	» 220.000
Το όλον	» 770.000

γ) Το σύνολον του ποσού της απαλλαγής της κατηγορίας ταύτης δεν δύναται να υπολογισθή ακριβώς καθόσον δεν δύναται να προβλεφθή η απραξία των υπό του Αναδόχου αγορασθησομένων Πλοίων.

Πάντως το μεν χαρτόσημον είναι περίπου 1.40% επί της αξίας των Πλοίων ο δε φόρος μεταβίβασης 0.50% επί της αυτής αξίας.

Άρθρον 11 Παράγραφος 5: Απαλλαγή φορολογίας εισπράξεως Γραμμής ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ ΑΙΓΥΠΤΟΥ.

Προς υπολογισμόν της απαλλαγής ταύτης δέον να υπολογισθούν αι πιθανά εισπράξεις επί της μεταφοράς επιβατών καθόσον επί των κομίστρων των εμπορευμάτων εις το Εξωτερικόν δεν επιβάλλεται φορολογία.

Προς υπολογισμόν των πιθανών εισπράξεων λαμβάνονται ως βάσις αι εισπράξεις των εκτελούντων σήμερον την άνω Γραμμήν ατμοπλοίων ήτοι περίπου (Κατά τας συγκεντρωθείσας εκ των Πρακτορειών πληροφορίας).

<u>Εκ Πειραιώς διά Μασσαλίαν</u> (κατά ταξείδιον)		<u>Εκ Πειραιώς διά Αλεξανδρείαν</u> (κατά ταξείδιον)
1. ΜΕΣΣΑΖΕΡ ΜΑΡΙΤΙΜ	Δρχ.150.000	1. ΡΟΥΜΑΝΙΚΟΝ Δρχ.125.000
2. ΙΤΑΛΙΚΟΝ	» 100.000	2. ΙΤΑΛΙΚΟΝ » 100.000
3. ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ	» 150.000	3. ΣΕΡΒΙΚΟΝ » 100.000
		4. ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ » 150.000
		5. ΙΩΝΙΑ » 150.000
		6. ΑΤΤΙΚΗ » 100.000

Επομένως εάν υπολογισθή ως μέσος όρος ναύλου επιβατών και διά τα ατμόπλοια του Αναδόχου εβδομαδιαίως δι'

ΑΛΕΞΑΝΔΡΙΑΝ Δρχ. 125.000  
 ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ » 150.000  
275.000

Ποσόν όπερ πολλαπλασιαζόμενον επί 44 εβδομάδας  
 δίδει ετησίως εισπράξεις από επιβάτας Δρχ. 12.100.000

Εις το ποσόν τούτο αναλογούν ετησίως φόροι:

α) Κύριος φόρος 12.70%

β) Ναυτικόν απ. Ταμ. 4%

γ) Οργ. Λιμ. Πειρ. 2.50%

δ) Λιμενικός φόρος κλπ. 0.80%

Σύνολον 20% x 12% 100.000 = Δρχ. 2.420.000

ε) Φόρος αποδημίας επί 4.000 επιβατών διά ΜΑΣΣΑ-  
 ΛΙΑΝ προς 40 Δραχμάς » 160.000

Επί 5.000 επιβατών διά ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ προς 16 Δρ. » 80.000

Σύνολον φόρων ετησίως » 2.660.000

## ΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΜΠΙΑΤΙΕΛΛΟΥ ΕΝ ΣΧΕΣΕΙ ΜΕ ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

(Τελικόν Υπόμνημα)

3 Ιουνίου 1937

### I.

Προς ρύθμισιν του ζητήματος της εξαγωγής συναλλάγματος, διά την εξυτηρέτησιν των αγορών της ιδρυθησομένης επιχειρήσεως προς εκτέλεσιν της Συμβάσεως ή προς διατύπωσιν του κειμένου ταύτης συσταθείσα Επιτροπή, διετύπωσε το άρθρον 12 αυτής.

Εν μέρει μεν ακολουθήσασα τας δοθείσας αυτή σχετικώς υπουργικάς οδηγίας εν μέρει δε παρεκλίνασα τούτων επί το δυσμενέστερον δι' ημάς κατέληξεν εις λύσιν περιέχουσαν λεπτομερείας δυσχεραίνουσας σοβαρώς την εκτέλεσιν της Συμβάσεως άνευ αντιστοίχου τινός ουσιαστικής ωφελείας του Κράτους.

Τούτο μας ηνάγκασε να ζητήσωμεν τροποποιήσεις τίνας περιληφθείσας εις το διορθωμένον κείμενον, όπερ υποβάλομεν προς τον Κύριον Υφυπουργόν της Εμπορικής Ναυτιλίας και των οποίων η ανάπτυξις και δικαιολόγησις είναι ο σκοπός του παρόντος τελικού υπομνήματός μας, επί του οποίου επιστώμεν ιδιαίτέρως την προσοχήν υμών καθόσον ενώ αι τροποποιήσεις αύται κατ' ουδέν δύνανται να βλάψωσι τα συμφέροντα του Κράτους, η μη παραδοχή αυτών δύναται να φέρη ημάς εις πλήρη αδυναμίαν εκτελέσεως της Συμβάσεως.

### II.

Το Σχέδιον της Επιτροπής διαλαμβάνει εν συνόψει τα εξής:

1. Η επιχειρησίς μας έχει την υποχρέωσιν να εισάγη άπαν το καθ' οιονδήποτε τρόπον αποκτώμενον παρ' αυτής συνάλλαγμα παραχωρούσα τούτο εις την Τράπεζαν της Ελλάδος.

2. Το Κράτος υποχρεούται να μας παρέχη συνάλλαγμα άνευ όρων ή περιορισμών διά τας κάτωθι ανάγκας μας. α) Καύσιμον ύλην, εφόδια, μηχανήματα και υλικά συντηρήσεως επισκευής και κινήσεως των πλοίων, β) ασφάλιστρα.

3. Υπό όρον: α) διά την ανανέωσιν πλοίων εις το μέλλον, μετά δηλαδή την άφιξιν των 14 νεοτεύκτων, άτινα αναλαμβάνομεν να ναυπηγήσωμεν διά κεφαλαίων εκ του εξωτερικού β) διά την εξυπηρέτησιν των εις το εξωτερικόν δανειακών μας υποχρεώσεων και γ) διά την εξυπηρέτησιν των εκ του Εξωτερικού Κεφαλαίων της Επ ιχειρήσεώς μας.

4. Η προϋπόθεσις της ανωτέρω υποχρεώσεως του Κράτους είναι ότι τα ποσά του συναλλάγματος άτινα θα ζητούνται παρ' ημών διά τας άνω αιτίας θα καλύπτωνται από το ποσόν της προηγούμενης παρ' ημών διά την εξυπηρέτησιν δανείων και Κεφαλαίων και κατά δεύτερον λόγον διά την ανανέωσιν των πλοίων.

### III.

Αι εις το σχέδιον τούτο ζητούμεναι παρ' ημών τροποποιήσεις είναι αι εξής:

1. Ζητούμεν να προστεθή διάταξις καθ' ην να μη θεωρήται παράβασις σχετικής υποχρεώσεώς μας, η παράλειψις εισαγωγής συναλλάγματος πληρωθέντος ο οφειλομένου εις το Εξωτερικόν προς εκπλήρωσιν υποχρεώσεων δι' ας επιτρέπεται κατά την Σύμβασιν η εξαγωγή συναλλάγματος υπό τον έλεγχο της Τραπέζης της Ελλάδος.

2. Να προστεθή εις τας ανάγκας μας δι' ας αναλαμβάνεται παρά του Κράτους ή άνευ όρων χορήγησις συναλλάγματος, και η ανανέωσις πλοίων.

3. Ομοίως να προστεθή εις τας αυτάς ανάγκας και η εξυπηρέτησις των εις το εξωτερικόν δανειακών μας υποχρεώσεων μέχρις ωρισμένου ποσού κεφαλαίων οριζομένων εις το ποσόν των Λ.Α. 1.000.000.0.0 κατ' ανώτατον όριον.

### IV.

Η πρώτη των ζητουμένων τροποποιήσεων είναι απολύτως δικαιολογημένη διότι δεν είναι ούτε ορθόν ούτε αναγκαίον να εκχωρήται εις την Τράπεζαν της Ελλάδος συνάλλαγμα, όπερ αμέσως πρόκειται να αναζητηθή διά την πληρωμήν αναγνωριζομένων υπό της Συμβάσεως υποχρεώσεων. Το αυτό αποτέλεσμα όπερ η Επιτροπή επιδιώκει δύναται να πραγματοποιηθή διά του ελέγχου της Τραπέζης της Ελλάδος άνευ της εκχωρήσεως του συναλλάγματος εις αυτήν, αποφευγομένης ούτω της καθυστέρησεως της άνευ λόγου ενεργείας πράξεων και μεταφορών και της αδικαιολογήτου πληρωμής διαφορών μεταξύ τιμής αγοράς και πωλήσεως συναλλάγματος.

Εννοείται ότι το μετά την υπό του ελέγχου της Τραπέζης της Ελλάδος πληρωμή των άνω υποχρεώσεων απομένον υπόλοιπον, τούτο θέλει εκχωρείται εις την Τράπεζαν κατά την σχετικήν διάταξιν του Σχεδίου της Επιτροπής.

#### V.

Η δευτέρα των άνω τροποποιήσεων είναι και αυτή απολύτως δικαιολογημένη.

Η ανανέωσις πλοίων εις το μέλλον γενομένη προς αντικατάστασιν αχρηστευομένων εις εκτέλεσιν των διατάξεων της Συμβάσεως είναι μία των αναγκών της επιχειρήσεως τελείως άσχετος με την προέλευσιν των Κεφαλαίων αυτής και είναι ανάγκη να παρέχεται και διά ταύτην συνάλλαγμα διότι άνευ μιας τοιαύτης παροχής είναι βέβαιον ότι η επιχείρησις ημών θέλει ευρεθή εν αδυναμία να εκτελέσῃ τας υπό της Συμβάσεως επιβαλλομένας αυτή κυρίας υποχρεώσεις να έχη ωρισμένον αριθμόν πλοίων και να εκτελή διά τούτων εκ των προτέρων καθωρισμένα κατά κατώτερον όριον δρομολόγια.

Άλλως τε η άποψις αυτή συμφωνεί και προς την κατ' αρχήν ληφθείσαν Κυβερνητικήν απόφασιν ως μας ανεκοίνωσε ταύτην ο κ. Υφυπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας. Κατά την απόφασιν ταύτην θα εδέχετο η Κυβέρνησις να αναλάβη το Κράτος την υποχρέωσιν να μας παρέχη το αναγκαίον συνάλλαγμα δι' όλας μας ανεξαιρέτως τας πραγματικάς ανάγκας μας πλην της εξυπηρετήσεως των Κεφαλαίων μας διά την οποίαν να μας δοθή η άδεια της διαθέσεως του συναλλάγματος όπερ θα έχωμεν εξ ιδίων εις συνάλλαγμα πόρων.

Η δικαιολογητική βάση της τοιαύτης απόψεως ήτο προφανώς η σκέψις ότι δι' όλας τας πραγματικάς ανάγκας εις συνάλλαγμα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων παρέχεται και σήμεραν το συνάλλαγμα και επομένως αναλαμβανομένης και απέναντι ημών μιας τοιαύτης υποχρεώσεως δεν προσετίθετο τίποτε το νέον εις τας συναλλαγματικάς επιβαρύνσεις του Κράτους.

Το νέον εις την υπόθεσιν μας ήτο ότι τα Κεφάλαιά μας προερχόμενα εκ του εξωτερικού θα είχαν ανάγκην εξυπηρετήσεως διά της εξαγωγής συναλλάγματος, πράγμα όπερ δεν γίνεται σήμεραν. Αυτά λοιπόν και μόνον έδει να εξαιρεθούν και επειδή η επιχείρησις μας υπό τας συνθήκας ας ιδρύεται προσθέτει και ένα νέον πόρον εισαγωγής συναλλάγματος εις την Χώραν μη υπάρχοντα σήμεραν εφόσον εκ της επιβατηγού ναυτιλίας ου-



δεμία πραγματοποιείται εισαγωγή εθεωρήθη δίκαιον τα Κεφάλαιά μας να εξυπηρετηθούν εκ των πόρων ους η εν Ελλάδι εργασία αυτών θα εδημιούργει.

Κατά την άποψιν λοιπόν ταύτην και τους λόγους δι' ούς αύτη ελήφθη και η ανανέωσις των πλοίων αποτελούσα μίαν πραγματικήν ανάγκην υφισταμένην και σήμεραν και μη σχετιζομένην ποσώς με το πόθεν τα Κεφάλαιά μας προέρχονται, έδει να περιληφθή μεταξύ των αναγκών μας εκείνων, δι' ας πρέπει να μας παρέχεται το αναγκαίον συνάλλαγμα άνευ όρου τινός ή προϋποθέσεως.

Ασχέτως όμως των ανωτέρω την περί τούτου υποχρέωσιν δύναται να αναλάβη το Κράτος άνευ τινός δισταγμού και άνευ φόβου χειροτερεύσεως της συναλλαγματικής αυτού καταστάσεως και διά πλείστους όσους άλλους λόγους ους κατωτέρω εκθέτομεν.

1. Διότι αι ανάγκαι ημών προς ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού στόλου, θα αρχίσουν αναφαινόμεναι, μετά μίαν δεκαετίαν περίπου και θα περιορισθούν εις πολύ μικράν κλίμακα λόγω της κατά την πρώτην τετραετίαν ναυπηγήσεως 14 νέων πλοίων ακτοπλοΐας και της αγοράς δύο εξωτερικών γραμμών η απόκτησις των οποίων θέλει περιορίση κατά πολύ τας μελλοντικάς προς ανανέωσιν ανάγκας.

2. Διότι αι κατά την ανωτέρω άμεσον αθρόαν ανανέωσιν των υφισταμένων πλοίων μελλοντικάί ανάγκαι ανανεώσεως των υπολοίπων θα είναι κατ' ανάγκη πολύ μικρότεραι εις έκτασιν των σημερινών και δεδομένου ότι η αθρόα άμεσος ανανέωσις πρόκειται να γίνη διά κεφαλαίων εκ του Εξωτερικού άνευ ουδεμίας απολύτως εξ Ελλάδος εξαγωγής, εκ της κατά τον άνω τρόπον συμφώνως προς την ιδικήν μας άποψιν ρυθμίσεως του ζητήματος επέρχεται σημαντικώτατος περιορισμός των προς εξαγωγήν συναλλάγματος υφισταμένων σήμεραν αναγκών διά την αυτήν περί ης ενταύθα πρόκειται αιτίαν. Διά να κρίνη δε τις πόσον μεγάλος θα είναι ο περιορισμός ούτος αρκεί να λάβη υπόψη του ότι κατά την πρώτην από της ισχύος της Συμβάσεως τετραετίαν θα διατεθή παρ' ημών διά την ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού στόλου ποσόν Λ.Α. 1.500.000 τουλάχιστον αποκλειστικώς εκ των εν τω εξωτερικώ Κεφαλαίων μας.

3. Διότι καθ' α κατωτέρω θέλομεν αποδείξη διά της εφαρμογής της προτάσεώς μας θέλει επέλθη τοιαύτη ευεργετική επίδρασις εις το συναλλαγματικόν ισοζύγιον του Κράτους ώστε η αναμενόμενη βεβαία αύξησις της εξαγωγής να καλύπτει όχι μόνον και την ανωτέρω ανάγκην μας, αλλά και αυτήν την εξυπηρετήσιν πάντων των Κεφαλαίων μας και να αφίνη και

σοβαρώτατον περίσσειμα υπέρ του Κράτους, πράγμα όπερ εξ αρχής τονίζομεν ως ένα των μεγάλων επιχειρημάτων μας υπέρ της παραδοχής των προτάσεών μας.

4. Τέλος διότι διά του Σχεδίου μας προβλέπομεν διά παν ενδεχόμενον και την εναντίαν περίπτωσιν και εν περιπτώσει απιθάνου αδυναμίας του Κράτους προς παροχήν του ζητηθησομένου διά την άνω αιτίαν συναλλάγματος διατυπούμεν διάταξιν δυνάμει της οποίας τούτο δύναται να αναβάλλη εφόσον δήποτε χρόνον την παροχήν αυτού αναβαλλομένης αναλόγως και της ιδικής μας προς ανανέωσιν των αχρηστευομένων πλοίων υποχρεώσεως του Κράτος δημιουργούντος αδυναμίαν προς εκτέλεσιν αυτής.

Δεδομένου δε ότι μίαν τοιαύτην αναβολήν της μελλοντικής ανανέωσεως δεν δύναται να βλάβη απαισθητώς την εκτέλεσιν των συγκοινωνιών επειδή διά του ιδίου μας συναλλάγματος θα έχη υποστή ο ακτοπλοϊκός στόλος ριζικήν ανακαίνισιν, έπεται ότι το Κράτος δύναται εν ανάγκη να αναβάλλη εφόσον ήθελε χρόνον την παροχήν διά την άνω αιτίαν συναλλάγματος άνευ οιασδήποτε επιζημίου συνεπειάς. Οι μόνοι οίτινες εκ μιας τοιαύτης αναβολής θα εξημιούμεθα θα είμεθα ημείς, έχοντες συμφέρον διά την ταχείαν αντικατάστασιν των παλαιότερων πλοίων διά νεωτέρων, οικονομικωτέρων και καταλληλοτέρων δι' εκμετάλλευσιν.

## VI.

Η τρίτη των άνω τροποποιήσεων είναι η μόνη ζητούμενη παρ' ημών ολίγον έξω τού πλαισίου της περί της ανωτέρω εγένετο λόγος Κυβερνητικής απόψεως.

Και ημείς μεν είμεθα υποχρεωμένοι να επιμείνωμεν επ' αυτής διότι μας είναι απολύτως αναγκαία διά να έχωμεν την δυνατότητα της εκτέλεσεως της Συμβάσεως, το Κράτος όμως ουδένα λόγον έχει να μη την δεχθή διότι ως θέλομεν αποδείξη κατωτέρω σαφώς και ανενδοιάστως, ουδεμίαν πρόκειται να υποστή επιβάρυνσιν εις το συναλλαγματικόν ισοζύγιόν του ουδ' υπάρχει οιοσδήποτε άλλος κίνδυνος εξ' αυτής, ουδέ λόγος αποκλειών την παραδοχήν της.

Διά να καταλήξωμεν εις ασφαλές συμπέρασμα επί της ανωτέρω απόψεως πρέπει να ξεετάσωμεν την επίδρασιν ην θέλει έχει από γενικής και ειδικής άμα απόψεως η εφαρμογή της Συμβάσεώς μας επί του συναλλαγματικού ισοζυγίου του Κράτους, αναγκαία δ' αποβαίνει διά τούτο η μνεία ενός εκάστου των πλεονεκτημάτων άτινα από απόψεως ταύτης παρουσιάζει.

### A. Αύξεις εισαγωγής.

1. Αμέσως μετά την εφαρμογή της Συμβάσεως θέλει εισαχθή εις αυτούσιον συνάλλαγμα το ποσόν των Κεφαλαίων της ιδρυθησομένης Επιχειρήσεως όπερ συμφώνως προς τους όρους της Συμβάσεως θέλει διατεθή εν Ελλάδι δι' αποζημίωσιν των υπαρχόντων Εφοπλιστών ίδρυσιν Ξενοδοχείων, έξοδα εγκαταστάσεως, Κεφάλαιον κινήσεως κλπ. Το ποσόν τούτο δεν θα είναι κατώτερον των Λ.Α. 700.000.0.0, θ' αποτελέση δε άμεσον εισαγωγήν αυτουσίου συναλλάγματος προς όφελος του Κράτους ήτις ευνόητον είναι πόσον σοβαρόν σημασίαν έχει υπό τας σημερινάς συνθήκας καθ' ας τοσαύται καταβάλλονται προσπάθειαι διά την εξοικονόμησιν και ολίγων ακόμη λιρών.

2. Συγχρόνως θέλει πραγματοποιηθή η εισαγωγή πλοίων αξίας ενός εκατομμυρίου πεντακοσίων χιλιάδων (1.500.000) Λ.Α. τουλάχιστον.

Αύτη δε αποτελεί εισαγωγήν συναλλάγματος ισοδυναμεί όμως προς τοιαύτην διότι:

α) Θέλει έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμόν διά μακρόν χρονικόν διάστημα της εξαγωγής δι' υλικά επισκευών ατμοπλοίων, εφόδια κλπ., διότι τα νεότευκτα πλοία εν αντιθέσει προς τα υπάρχοντα παλαιά δεν θα έχουν ανάγκην επισκευών.

β) Θέλει έχει επίσης ως αποτέλεσμα ότι διά μακρόν χρονικόν διάστημα θα εκλείψη τελείως η εξαγωγή συναλλάγματος διά την αγοράν νέων επιβατηγών πλοίων αφού δεν θα υπάρχη πλέον προς τούτο ανάγκη.

γ) Επίσης θέλει αποφευχθή τελείως η εξαγωγή συναλλάγματος διά την μελετωμένην ανακαίνισιν του ακτοπλοϊκού Στόλου δι' ήν και κατά το πενιχρόν ακόμη σχέδιον των υφισταμένων επιχειρήσεων προεβλέπετο διάθεσις Κεφαλαίου εκ Λ.Α. 1.000.000.0.0 τουλάχιστον εξοικονομούμενον εντός μιας δεκαετίας από τα προϋπολογιζόμενα κατά το σχέδιον τούτο περισσεύματα μεταξύ των δαπανών και εισπράξεων της επιχειρήσεως χωρίς μάλιστα την εκμετάλλευσιν εξωτερικών γραμμών οίαν προβλέπει το ιδιόν μας Σχέδιον. Ήδη η ανανέωσις επιτυγχάνεται πλήρως διά κεφαλαίων εισαγομένων εκ του Εξωτερικού, άνευ της ελαχίστης εξ Ελλάδος εξαγωγής.

3. Διά της εφαρμογής της Συμβάσεως θέλει αύξησις εις την χώραν εισαγωγή συναλλάγματος εκ της κατά την Σύμβασιν προβλεπομένης εξυπηρητήσεως του Τουρισμού εξ ης και κατά τους μετριοτέρους υπολογισμούς ακόμη πρέπει να αναμένεται σοβαρά αύξησις εισαγωγής συναλλάγματος. Αύτη δεν δύναται ακριβώς να προϋπολογισθή και αν όμως ακόμη δεν φθά-

ση εις το σημείον εις ο αναμένομεν ταύτην, δεν δύναται ή να είναι ικανοποιητική δεδομένου ότι διά την αύξησιν της Τουριστικής κινήσεως θα καταβληθώσι σοβαρά και επομένως αποτελεσματικά προσπάθειαι, εξ ων και κατά το πλείστον προσδοκάται η επιτυχία της επιχειρήσεώς μας.

4. Επίσης αύξεις θέλει επέλθη και διά της εξυπηρετήσεως της ουδώς σήμερον εξυπηρετούμενης γραμμής ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ εκ της κανονικωτέρας εξυπηρετήσεως της γραμμής ΣΥΡΙΑΣ-ΑΙΓΥΠΤΟΥ. Αμφότεραι αι άνω γραμμαί δύνανται να αποδώσουν εισπραξιν άνω των 250.000.0.0 Λιρών ετησίως ενώ σήμερον ουδεμία εξ αυτών πραγματοποιείται εισαγωγή.

Επομένως εφαρμοζομένης της προτάσεως ταύτης θέλομεν έχει, 1) άμεσον εισαγωγήν συναλλάγματος εκ Λ.Α. 700.000.0.0 2) άμεσον εισαγωγήν πλοίων αξίας 1.800.000.0.0 Λιρών 3) αύξησιν εκ της εξυπηρετήσεως του Τουρισμού μη δυναμένην ακριβώς να προϋπολογισθή και 4) εισαγωγήν εκ της εξυπηρετήσεως εξωτερικών γραμμών Λ.Α. 250.000.0.0 τουλάχιστον.

Πάντα δε ταύτα ως θετικά και άμεσα οφέλη ασχέτως των εμμέσως τοιούτων άτινα ασφαλώς θέλουσι προκύψη εκ της αγαθής επιδράσεως ην θα ασκήση επί της εθνικής οικονομίας εν γένει η δημιουργία μιας μεγάλης και ισχυράς επιχειρήσεως μελλούσης να εξυπηρετήση τας συγκοινωνίας κατά τον ιδεωδέστερον τρόπον αντί της αθλίας εξυπηρετήσεως της παρεχομένης σήμερον παρ' επιχειρήσεων ευρισκομένων εις οικτράν οικονομικήν κατάστασιν, επιδρώσαν επιβλαβέστατα και αμεσότατα και επί των συμφερόντων του Κράτους και της εθνικής οικονομίας.

### Β. Περιορισμός εξαγωγών:

1. Η γινομένη σήμερον εξαγωγή συναλλάγματος θέλει περιορισθή διά τους ανωτέρω αναφερόμενους υπ' αριθ. 2, α, β και γ λόγους ένεκα του αναγκαίου περιορισμού των επισκευών, της αγοράς πλοίων και της ελλείψεως ανάγκης ανανεώσεως του επιβατηγού στόλου.

2. Εκτός όμως τούτου θέλει επέλθη οικονομία και εκ του περιορισμού της κατανάλωσεως της καυσίμου ύλης λόγω του ασυγκρίτως οικονομικωτέρου των νεοτενκτων πλοίων άτινα θα έχουν πολύ μικρότερον κατανάλωσιν και της ελλείψεως της κατά συναναχώρησιν τελείως περιττών δρομολογιών. Η οικονομία κατά τους μετρωτέρους υπολογισμούς δεν θα είναι κατωτέρω των 80.000.0.0 Λιρών ετησίως.

3. Εις την οικονομίαν ταύτην δέον να προστεθή και η τοιαύτη εκ του περιορισμού των επισκευών δυναμένη να προϋπολογισθή εις Λίρας 20.000.0.0 ετησίως και η εκ της μη αναγκαίας πλέον ανανεώσεως του

ακτοπλοϊκού στόλου ήτις διά μίαν δεκαετίαν θα απήτει Λ.Α. 1.000.000 τουλάχιστον.

4. Τέλος θέλει περιορισθή εις το ελάχιστον η εξαγωγή συναλλάγματος η γενομένη σήμερον διά ναύλους των εξ Ελλάδος αναχωρούντων διά το εξωτερικόν επιβατών και των εξ αυτής μεταφερομένων εμπορευμάτων διά πλοίων υπό ξένην σημαίαν μη υπάρχόντων Ελληνικών.

Διά την αιτίαν ταύτην εξάγεται ετησίως εξ Ελλάδος το ποσόν των 150.000 Λιρών τουλάχιστον το πλείστον μέρος του οποίου μετά την παρ' ημών εκτέλεσιν των εξωτερικών δρομολογίων και κυρίως της γραμμής ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ θα παύση εξαγόμενον αφού ημείς κατά τας διατάξεις της Συμβάσεως δεν δικαιούμεθα να ζητώμεν και εξαγάωμεν συνάλλαγμα διά τους εις Ελλάδα εισπραττομένους ναύλους εξωτερικών γραμμών όπως γίνεται σήμερον διά τας ξένας Ατμοπλοΐας.

Αυτά πρόκειται να είναι τα θετικά και ασφαλή αποτελέσματα από συναλλαγματικής απόψεως της εφαρμογής της Συμβάσεώς μας.

Διά να κρίνη δε τις ποσόν ταύτα είναι σοβαρά και σπουδαία δεν έχει ή να κάμη μίαν σύγκρισιν αυτών με την σημερινήν από της αυτής απόψεως κατάστασιν.

Ιδού δε πως εμφανίζεται αυτή.

α) Εισαγωγή συναλλάγματος. Ουδεμία, διότι όσον μεν αφορά την γραμμήν ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ όχι μόνον έπαυσε αυτή να εξυπηρετήται αλλ' έχει εκλείψη τελείως προ πολλού και αυτή η ελπίς της μελλοντικής εξυπηρετήσεώς της, όσον δ' αφορά την γραμμήν Αιγύπτου την μόνην ατελώς εξυπηρετούμενην σήμερον εξωτερικήν γραμμήν εκ ταύτης ουδεμία ως γνωστόν πραγματοποιείται εισαγωγή λόγω των συνθηκών υφ' ας γίνεται η εξυπηρέτησις και της από απόψεως υποχρεώσεων καταστάσεως της εξυπηρετούσης ταύτην ατμοπλοϊκής Επιχειρήσεως.

β) Εξαγωγή συναλλάγματος. Πραγματοποιείται σήμερον δι' ολόκληρον την καταναλισκομένην καύσιμον ύλην, δι' υλικά επισκευών και συντηρήσεως των υφισταμένων πλοίων διά τας κατά καιρούς ανανεώσεις αυτών και δι' άλλας τινάς υποχρεώσεις των υφισταμένων επιχειρήσεων εις το εξωτερικόν οίον πληρωμήν ασφαλιστρων τινών των πλοίων των κλπ.

Δέον δε να σημειωθή ότι εις το σημείον τούτο γίνεται σπατάλη και άσκοπος διαρροή συναλλάγματος διότι καταναλίσκεται καύσιμος ύλη περισσοτέρα της απαιτουμένης λόγω του πολυδάπανου των υπάρχόντων παλαιών πλοίων και της εκτελέσεως περιττών δρομολογίων επιβαλλομένων μόνον εκ των αναγκών του καταστρεπτικού συναγωνισμού, διότι τα

πλοία ως παλαιά έχουν ανάγκη περισσότερων επισκευών και διότι λόγω των συνθηκών υφ' ας γίνεται η προμήθεια όλων των εκ του εξωτερικού εισαγομένων ειδών, ταύτα πληρώνονται πάντοτε εις μεγαλύτεραν της πραγματικής των αξίας τιμήν. Το ποσόν της διά την άνω αιτίαν εξαγωγής συναλλάγματος δεν είναι δυνατόν επακριβώς να προσδιορισθή είναι όμως αδύνατον τούτο να είναι κατώτερον του ποσού των 250.000.0.0 Λιρών ετησίως και η γενομένη σπατάλη δεν είναι δυνατόν να είναι κατώτερα του ποσού των 100.000 Λιρών ετησίως. Επίσης εξαγωγή πραγματοποιείται διά την πληρωμήν των ναύλων των εξ Ελλάδος ταξιδευόντων επιβατών και μεταφερομένων εμπορευμάτων ανερχομένη εις Λίρας 130.000 ετησίως τουλάχιστον ως εν παραγράφω του ανωτέρω Κεφαλαίου εκθέτομεν.

γ) Αναπόφευκτος μελλοντική επιβάρυνσις του συναλλαγματικού ισοζυγίου. Διά την απόκτησιν των απαιτούμενων πλοίων προς ανανέωσιν του ακτοπλοϊκού στόλου όστις αποτελούμενος από παλαιά κατά το κλείστον άχρηστα και σεσαθρωμένα πλοία έχει πανθομολογουμένως ανάγκην ταχίστης ανανεώσεως. Δεδομένου δε ότι τα υπάρχοντα πλοία έχουν μέσην ηλικίαν μεταξύ 40-45 ετών πρέπει να ληφθή υπόψη ότι η ανανέωσις των δέον απαραίτητως να γίνη εντός το πολύ δεκαετίας καθ' ην θα απαιτηθή εξαγωγή συναλλάγματος άνω του 1.500.000 Λιρών Αγγλίας.

δ) Εξυπηρέτησις των Μεταφορών και των συγκοινωνιακών αναγκών της χώρας από πάσης απόψεως οικτρά και τούτο ουχί άνευ επιβλαβούς επιρροής επί της συναλλαγματικής και πολιτικής του Κράτους και της προσπαθείας προς ισοσκέλισιν του συναλλαγματικού ισοζυγίου καθόσον αλλού μειώνει αλλού δε απονεκρώνει τελείως πάσαν ενέργειαν προς αύξησιν των μετά της εθνικής οικονομίας συνδεομένων πηγών εισαγωγής συναλλάγματος εις την Χώραν.

ε) Εξυπηρέτησις του Τουρισμού Τελείως αρνητική και επομένως όχι μόνον ουδεμία συμβολή εις την ανάπτυξιν του Κλάδου τούτου της εθνικής οικονομίας αποτελούντος μίαν των σπουδαιότερων πηγών εισαγωγής συναλλάγματος, αλλ' επί πλέον και ματαιίως εις πολλών άλλων προσπαθειών του Κράτους τεινουσών προς τον σκοπόν τούτον.

## ΙΧ.

Η σύγκρισις των ανωτέρω αριθμών και καταστάσεων δίδει μίαν πιστήν εικόνα της ευεργετικής επιδράσεως της Συμβάσεώς μας από συναλλαγματικής απόψεως.

Τα περιθώρια δε τα οποία αυτή και κατά τους μετρωτέρους υπολογι-

σμούς αφήνει είναι τοιαύτα ώστε να μη έπρεπε να έχη κανένα απολύτως δισταγμόν το Κράτος να αναλάβη και την εξυπηρέτησιν και των δανείων και των Κεφαλαίων μας. Τοσούτον μάλλον όσον η εξαγωγή συναλλάγματος διά την εξυπηρέτησιν των Κεφαλαίων μας προϋποθέτει την ύπαρξιν κερδών ώστε να γεννάται το ερώτημα εάν αυτή είναι πιθανή.

Της καταστάσεως παραμενούσης όπως ακριβώς έχει σήμερα από απόψεως κινήσεως εις επιβάτας και εμπορεύματα η ύπαρξις κερδών πρέπει να αποκλεισθή απολύτως. Τούτο άλλως αποδεικνύουν πλήρως οι αριθμοί.

Εάν ημείς αναλαμβάνομεν τους κινδύνους μιας τοιαύτης επιχειρήσεως είναι διότι υπολογίζομεν βασίμως εις την διά των μέσων άτινα θέλομεν διαθέση ανάπτυξιν της εσωτερικής και κυρίως της εξωτερικής Τουριστικής κινήσεως.

Δεν επιθυμούμεν να καταπονίσωμεν υμάς αναπτύσσοντας λεπτομερώς τους λόγους εφ' ων βασιζόμεν τας τοιαύτας προβλέψεις μας. Διά το θέμα άλλως τε όπερ ειδικώς ενταύθα μας απασχολεί αρκεί ο εξής συλλογισμός.

Εάν αι προβλέψεις μας πραγματοποιηθούν εν τοιαύτη περιπτώσει τα κέρδη μας θα οφείλωνται εις την ανάπτυξιν του Τουρισμού και επομένως το ποσόν του συναλλάγματος όπερ υπό τον τύπον του πραγματοποιηθέντος κέρδους θα ζητήσωμεν να εξαξάγωμεν θα είναι ένα μικρόν ποσοστόν εκείνου που θα γίνομεν η αιτία να εισαχθή εις τον τόπον.

Εάν δε δεν πραγματοποιηθούν, τότε κατά την κοινήν ομολογίαν και αντίληψιν κέρδη δεν θα υπάρξουν και είναι μάταιον να γίνεται λόγος περί εξαγωγής συναλλάγματος διά την εις τους μετόχους διανομή των.

## X.

Τα ανωτέρω συμπεράσματά μας όσον αφορά την από συναλλαγματικής απόψεως επίδρασιν της εφαρμογής της Συμβάσεως μου έτυχον μέχρι σήμερα της επιδοκιμασίας όσον εμελέτησαν το ζήτημα.

Επιτροπή ασχοληθείσα ειδικώς επί του ζητήματος αυτού κατόπιν εντολής του κ. Προέδρου της Κυβερνήσεως αποτελουμένη από τον Υπουργόν της Εθνικής Οικονομίας κ. Χατζηκυριάκον από τον Υφυπουργόν της Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ρεδιάδην και από τον Διευθυντήν της Εθνικής Τραπέζης κ. Τσαλίκην, κατέληξεν εις το συμπέρασμα ότι και αναλαμβανομένης της εξυπηρετήσεως των δανείων και κεφαλαίων μας η Σύμβασίς μας θα είναι συνάλλαγματικώς ωφέλιμος εις τον τόπον.

Ο δε κ. Τσαλίκης ο εκ των μελών της πρώτης και δευτέρας Επιτροπής διορισθείς ως ειδικός επί των συναλλαγματικών ζητημάτων μελετήσας ειδικώς το ζήτημα κατέληξεν διά της από 4 Μαρτίου 1937 εκθέσεώς του εις το συμπέρασμα ότι και μετά την εξυπηρέτησιν των δανείων και των Κεφαλαίων μας θα απομένη διαφορά υπέρ της Οικονομικής Ελλάδος εκ της εφαρμογής της προτάσεώς μας εκ Λ.Α. 104.000.0.0 ετησίως. Και το συμπέρασμα τούτο εξάγει με άκραν αυστηρότητα και υπερβολικήν συντηρητικότητα.

Εξετάζων την σημερινήν κατάστασιν υπολογίζει την σημερινήν συνολικήν εξαγωγήν εις 342.000.0.0 Λίρας ετησίως ενώ αυτή οφθαλμοφανώς είναι μεγαλύτερα, δέχεται δε ως πραγματοποιούμενην εισαγωγήν εκ Λ.Α. 90.000.0.0 ετησίως ενώ είναι γνωστόν ότι σήμερον εκ της ακτοπλοΐας ουδεμία πραγματοποιείται εισαγωγή συναλλάγματος.

Αναφερόμενος δε εις την κατάστασιν ήτις θέλει δημιουργηθή μετά την εφαρμογήν της Συμβάσεως, παραθέτει αριθμούς ων είναι καταφανής η υπερβολική μείωσις των. Αρχεί να σημειωθή ότι το εξαγόμενον συνάλλαγμα διά ναύλους επιβατών και εμπορευμάτων υπολογίζει εις 20.000.0.0 ετησίως ενώ κατά τους μετριωτέρους υπολογισμούς ανέρχεται τούτο εις Λ.Α. 130.000.0.0 ετησίως και ότι εκ της εξυπηρητέσεως του Τουρισμού υπολογίζει αύξησιν εκ Λ.Α. 30.000.0.0 ποσόν αυτόχρημα γελόιον έναντι της καταβληθησομένης προσπάθειας την απόδοσιν της οποίας ημείς υπολογίζομεν από της απόψεως της εισαγωγής συναλλάγματος εις τον τόπον εις εκατοντάδας χιλιάδων Λιρών, εφόσον δεν θα πρόκειται μόνον περί του συναλλάγματος όπερ θα περιέρχηται εις ημάς ως εισπραξις ή κέρδος αλλά περί της γενικής αυξήσεως των σχετικών εσόδων της εθνικής οικονομίας ήτις μέλλει να ακολουθήση κατ' ανάγκην της βελτιώσεως των συνθηκών εις τας θαλασσίας συγκοινωνίας και της λήψεως των λοιπών μέτρων άτινα αναλαμβάνομεν να εφαρμόσωμεν.

## XI.

Έπειτα από τα τόσα ανεγνωρισμένα ήδη πλεονεκτήματα της προτάσεώς μας το να ζητούμεν να αναλάβει το Κράτος την παροχήν συναλλάγματος διά την εξυπηρέτησιν των εις το εξωτερικόν δανειακών μας υποχρεώσεων μέχρις ωρισμένου ποσού αποτελεί ένα τόσον ασήμαντον αντάλλαγμα, ώστε να μην έπρεπε να γίνη ουδεμία συζήτησις επ' αυτού.

Διότι πλην άλλων πας τις αντιλαμβάνεται ότι δεν ζητούμεν παρά μικρόν μόνον ποσοστόν της εισαγωγής την οποίαν οι ίδιοι θέλομεν κατά



την διάρκεια της ισχύος της Συμβάσεως πραγματοποιήση και ότι δεν πρόκειται καθόλου περί ζητήματος ουσίας.

Όπως διά των ανωτέρω απεδείξαμεν η πραγματοποιηθησομένη παρ' ημών εισαγωγή θέλει και κατά τους μετριοτέρους ακόμη προϋπολογισμούς υπερκαλύπτει πάσας τας ανάγκας μας διά την εξυπηρέτησιν δανείων και Κεφαλαίων, επομένως το Κράτος αναλαμβάνον την παροχήν του διά την εξυπηρέτησιν του δανείου του απαιτούμενου ποσού μη δυναμένου να υπερβή το ποσόν των Λιρών Αγγλίας 100.000.0.0 ετησίως ουδένα απολύτως αναλαμβάνει κίνδυνον.

Θα γεννηθεί όμως το ζήτημα διατί υπό τοιούτους όρους επιμένομεν και ημείς επ' αυτού;

Όπως και εν αρχή αναφέραμεν ευρισκόμεθα εις την ανάγκην να επιμένομεν καθόσον δεν πρόκειται περί των μετόχων της επιχειρήσεώς μας, αλλά περί των δανειστών αυτής οίτινες δεν είναι εύκολον να πεισθούν να δανείσουν τα χρήματά των εάν η εξυπηρέτησις αυτών δεν είναι εξησφαλισμένη κατά έναν τρόπον απολύτως θετικόν χωρίς να εξαρτάται από όρους και προϋποθέσεις.

Οσονδήποτε και αν αι προϋποθέσεις αύται και οι όροι είναι βέβαιοι ότι θα συντρέχουσι δεν δύναται να δεχθώσι τούτο καθόσον όντες απλοί δανεισταί και μη δυνάμενοι ως εκ τούτου να αναλάβωσιν ουδένα απολύτως κίνδυνον δεν εννοούν να υπεισέλθουν εις την εξέτασιν λεπτομερειών ενδιαφερουσών αποκλειστικώς τους μετόχους και να συμμερισθούν τας προβλέψεις των εν μέρει και τους κινδύνους των. Τελούντες εν γνώσει των αυστηρών εν Ελλάδι συναλλαγματικών περιορισμών είναι φυσικόν να έχουν τον φόβον της δημιουργίας συνθηκών δυναμένων να επιδράσωσι δυσμενώς επί της δυνατότητας της πληρωμής των απαιτήσεών των.

Έπειτα παρατηρούν και δικαίως ότι αν το Κράτος δεν αναλάβη την παροχήν των απαιτούμενων διά την πληρωμήν του συναλλάγματος δεν έχουν ή να υπολογίζουσι ή επί των ιδικών μας εις συνάλλαγμα πόρων. Αλλ' η πραγματοποίησις αυτών θα εξαρτάται από τας ιδικάς μας αποκλειστικώς ενεργείας και τας μελλοντικάς μετά του Κράτους συμφωνίας μας. Μας λέγουσι λοιπόν πως θέλετε να σας δανείσωμεν με την συμφωνίαν να εξαρτάται η πληρωμή μας από μίαν προϋπόθεσιν ης η ύπαρξις εξαρτάται από ενεργείας και από την βουλησιν υμών των οφελών μας.

Ούτω δημιουργείται δι' ημάς μία σοβαρά δυσχέρεια διά την εκτέλεσιν της Συμβάσεως από την οποίαν ζητούμεν να μας εξαγάγη το Κράτος διά μιας τροποποιήσεως ουδεμίαν επιβαλλούσης αυτώ ουσιαστικήν υποχρέωσιν, αλλ' αποτελούσης καθαρώς ζήτημα τύπου, αφού είναι απολύτως βέ-

βαιον ότι το συνάλλαγμα όπερ θα αναλάβη διά την άνω αιτίαν να παρέχη θα αποτελή μέρος μόνον εκείνου όπερ ημείς θα εισάγωμεν εις την Χώραν.

Υπό τας συνθήκας ταύτας δεν δυνάμεθα να φαντασθώμεν ότι είναι δυνατόν η πρότασίς μας να γίνη δεκτή. Τολμούμεν δε να προσθέσωμεν ότι η αντίθετος απόφασις εμβάλλουσα εις σοβαρόν κίνδυνον την εκτέλεσιν της Συμβάσεως δύναται να έχη εξαιρετικώς επιζημίαις συνεπειάς διά το Έθνος και θα ήτο πολύ άδικος.

Το Κράτος διά την εξυπηρέτησιν των άλλων πλην των θαλασσιών μέσων συγκοινωνίας (αυτοκίνητα και σιδηροδρόμους) εξάγει ετησίως εκατομμύρια ολόκληρα Λιρών εις συνάλλαγμα και μάλιστα άνευ ουδενός αμέσου ανταλλάγματος εξ εκείνων άτινα εξασφαλίζει εκ της εφαρμογής της ιδιικής μας προτάσεως.

Την εξαγωγήν ταύτην αποφασίζει και πραγματοποιεί έχον προ οφθαλμών τα εκ της εξυπηρετήσεως των συγκοινωνιών αγαθά και των αναγκών της προόδου και του πολιτισμού.

Εάν όμως τούτο συμβαίνει διά τα μέσα των χερσαίων συγκοινωνιών τι πρέπει να ειπή τις διά τας θαλασσίας αίτινες διά την Ελλάδα ειδικώς είναι η μεγίστη των αναγκών της.

Επί πλέον όμως της τοιαύτης από απόψεως ανάγκης διαφοράς υπάρχει καιτοι ακόμη μεγαλύτερα από της απόψεως αποδόσεως. Διότι είναι αναμφισβήτητον διά κάθε άνθρωπον έχοντα την στοιχειώδη περί του θέματος ειδικότητα ότι αι θαλάσσιαι συγκοινωνίαι, αμέσως ή εμμέσως αποδίδουσι πάντοτε πολλαπλασίως το δι' αυτάς διατιθέμενον συνάλλαγμα. Εις την προκειμένην μάλιστα περίπτωσιν συμβαίνει τούτο το εξαιρετικόν:

Ότι η πολλαπλασία αυτή απόδοσις είναι κατά το θετικώτερον τρόπον εξησφαλισμένη.

## XII.

Τέλος η πεποίθησίς μας, ότι επιζητούμεν να ιδρύσωμεν επιχείρησιν, εκ της οποίας περισσότερον από ημάς και εις την περίπτωσιν ακόμη της πλήρους ταύτης επιτυχίας πρόκειται να ωφεληθή το Κράτος και η Ελληνική Κοινωνία, μας δίδει το θάρρος να παρατηρήσωμεν επιπροσθέτως τα εξής:

Το συναλλαγματικό πρόβλημα της Ελλάδος όπως τούτο τίθεται σήμερον βάσει της υφισταμένης εν αυτή δημοσιονομικής καταστάσεως έγκειται κυρίως εις την ανάγκην της αυξήσεως της εισαγωγής συναλλάγματος

διά της αναπτύξεως των δυνάμεων να συντελέσωσι τούτο πλουτοπαραγωγικών δυνάμεων της χώρας.

Από δε της απόψεως ταύτης ασφαλώς δεν χρειάζεται μεγάλη προσπάθεια διά να πείση τις ότι η βοήθεια την οποίαν προσφέρομεν αναπτύσσοντες διά Κεφαλαίων εκ του Εξωτερικού εισαγομένων και ανάξια λόγου απαιτούντων ανταλλάγματα την Ελληνικὴν ναυτιλίαν και τας Ελληνικάς θαλασσίας συγκοινωνίας είναι τοσοῦτον σοβαρά ὥστε αὐτή και μόνη να ηρκεῖ διά να διαλύση τους μάταιους φόβους περὶ μελλοντικῆς εξαγωγῆς μείζονος της σήμερον γενομένης.

Ἐπειτα δεν πρέπει να λησμονώμεν ὅτι η ἐπίλυσις του ακτοπλοϊκοῦ προβλήματος ἀποτελεῖ ὄχι μόνον σοβαρὰν ἀλλὰ και ἀναπόφευκτον ἀνάγκην.

Διά την λύσιν του προβλήματος τούτου οὔτινος τα ολέθρια ἀποτελέσματα εἶναι πλήρως γνωστά καλύτερον πάντος ἄλλου και εἰς τον Κύριον Ὑφυπουργόν της Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπαιτοῦνται ὅπως ἐδέχθη και η μελετήσασα τας προτάσεις υποβληθείσας Ἐπιτροπῇ Κεφάλαια, διά να ἐξαχθῶσιν εἰς το Ἐξωτερικόν διά την ἀνανέωσιν του εἰς οἰκτρὰν κατάστασιν ευρισκομένου ακτοπλοϊκοῦ στόλου.

Πως θα λύση το πρόβλημα τούτο η Κυβέρνησις εἴαν δεν δεχθῆ τας προτάσεις μας, ἀφοῦ ἐγκριθῆ ἤδη ὅτι πλην της ἰδικῆς μας δεν ὑπάρχει ἄλλη λύσις;

Ἡ μήπως θα ἀποφασίση να μείνη εἰς την σημερινὴν ἀθλιότητα;

Ἀλλὰ και ἀν ἀκόμη δεχθῆ τις ὅτι ὑπὸ το Κράτος παραδόξου τινός λογικῆς, εἶναι ἐνδεχόμενον να θεωρηθῆ τούτο ἀπὸ συναλλαγματικῆς ἀπόψεως ωφέλιμον πρέπει να κατανοηθῆ ὅτι εἶναι ἀδύνατον.

Διότι και ἀν ἀκόμη σήμερον συγκρατῆται πως η κατάστασις αὐτή, με ἐπιτάξεις, ἀναγκαστικούς Νόμους και θυσίας εἰς βάρος του προϋπολογισμοῦ του Δημοσίου καταβάλοντος ἀκόμη και σοβαρόν μέρος μισθοδοσίας των πληρωμάτων, εἶναι ευνόητον ὅτι τούτο δεν εἶναι δυνατόν να γίνεταί ἐπὶ πολὺ ἀκόμη.

Τα ὑπάρχοντα πλοία περιορίζονται κατ' ἀριθμόν, η κατάστασις των χειροτερεῖ ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν και αἱ ἐπιχειρήσεις φθίνουν, δι' ὅλους δε τους γνωρίζοντας την κατάστασιν εἶναι πολὺ πλησίον η ἡμέρα, καθ' ἣν οὔτε στόλος ακτοπλοϊκός θα ὑπάρχη οὔτε ἐσωτερικαὶ συγκοινωνία, ὅπως ἔπαυσαν ἤδη να υφίστανται ἐξωτερικαὶ τοιαῦται.

Και πας τις δυνατὰ εὐκόλως να φαντασθῆ ποῖα πρόκειται να εἶναι αἱ συνέπειαι μίας τοιαύτης καταστάσεως και ποῖα ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει η τύχη του συναλλαγματικοῦ ἰσοζυγίου του Κράτους.

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Εν σχέσει προς το ζήτημα της διανομής των κερδών.  
(άρθρον 21ον της Συμβάσεως)

Εν Αθήναις τη 18η Ιουνίου 1937

Προς  
τον Κύριον Υφυπουργόν της Εμπορικής Ναυτιλίας

Κύριε Υφυπουργέ,

Εν σχέσει προς το ζήτημα της διανομής των κερδών της εις εκτέλεσιν της μελετώμενης συμβάσεως διά την ακτοπλοϊαν ιδρυθησομένης επιχειρήσεως όπερ συνεζητήθη τελευταίως μεταξύ υμών των μελών της Επιτροπής και ημών λαμβάνω την τιμήν να σας εκθέσω και εκφράσω τας απόψεις ας και προφορικώς ανέπτυξα ενώπιόν σας προς τον σκοπόν όπως βοηθήσω κατά το δυνατόν υμάς εις τον σχηματισμόν της ορθής επί του ζητήματος τούτου γνώμης.

### I.

Κατ' αρχήν φρονούμεν ότι εντελώς αδίκως και κατά πλήρη παρανόησιν της πραγματικότητος εγεννήθη το ζήτημα τούτο εις την προκειμένην υπόθεσιν και αδικαιολογήτως απησχόλησεν επί τοσούτον την Επιτροπήν και απασχολεί και ημάς καθόσον από απόψεως του Δημοσίου δεν δύναται να θεωρηθή ότι έχει σοβαρότητα τινά ώστε να δικαιολογηθή η αναγωγή του εις ζήτημα τοιαύτης περιωπής.

Αφορμήν εις την ανακίνησιν αυτού έδωσεν η διατύπωσις ωρισμένων αναλόγων διατάξεων εις τα Συμβάσεις της Πάουερ και κυρίως της Τηλεφωνικής Εταιρίας.

Μεταξύ όμως των ανωτέρω Συμβάσεων και της ιδικής μας υπάρχει κολλοσιαίαν όντως διαφορά.

### II.

A) Διά της Συμβάσεως της Πάουερ εξεχωρήθη εις την συμβλειθήσαν Εταιρίαν το προνόμιον του ηλεκτρισμού και των μεταφορών υπό τοιαύ-

τας συνθήκας ώστε να είναι απολύτως εξησφαλισμένη η ύπαρξις κερδών, διότι η τιμή του ηλεκτρικού ρεύματος εκανονίσθη κατά τοιούτον τρόπο ώστε πάσα επιβάρυνσις της Εταιρείας να επιίπτη εις βάρος του Κοινού. Δεδομένου δε ότι πρόκειται και περί είδους πρωτίστης ανάγκης, η αποφυγή της χρήσεως του οποίου εκ μέρους των καταναλωτών θα είναι αδύνατος ώστε η ύψωσις της τιμής ουδέ περιορισμόν να δύναται να φέρη εις την κατανάλωσιν, τα κέρδη της Εταιρείας εν πάση περιπτώσει δύνανται να θεωρηθώσιν ασφαλή.

Επί πλέον ηγγυήθη εις αυτήν το Κράτος και το εκ της ασκήσεως της επιχειρήσεως κέρδος ορισθέν εις 8% ούτως ώστε το κέρδος τούτο να είναι και απολύτως εξασφαλισμένον.

Κατόπιν τούτων πως είναι δυνατόν να μη επιβληθώσι περιορισμοί εις την περαιτέρω διανομήν μερίσματος; Κατ' ουσίαν η Σύμβασις αυτή δεν είναι τίποτε άλλο ειμή εν δάνειον το οποίον επραγματοποίησε το Κράτος με εξυπηρέτησιν τας εισφοράς του Κοινού διά την άσκησιν μιας λειτουργίας η οποία ανέκαθεν εθεωρείτο και ήτο πράγματι τοιαύτη.

### III.

Η επιχείρησις όμως την οποίαν πρόκειται να ιδρύσωμεν είναι τελείως διάφορος.

Πρόκειται περί εργασίας καθαρώς ιδιωτικής αναγομένης απολύτως εις την ιδιωτικήν πρωτοβουλίαν. Και εξαρτώνται μεν εξ αυτής σπουδαία κοινωνικά συμφέροντα, αλλά ταύτα λόγω της φύσεως αυτών, δεν δύνανται να επηρεάσουν τον χαρακτήρα της.

Ανέκαθεν είχεν αφεθή εις την ιδιωτικήν πρωτοβουλίαν, ο δε ιδιόρρυθμος χαρακτήρ της είναι τοιούτος ώστε να αποκλείη όχι μόνον την άσκησιν αυτής εκ μέρους του Κράτους, αλλά και την πέραν ωρισμένων ορίων επέμβασίν του εις αυτήν.

Τα εξ' αυτής κέρδη εν ουδεμία περιπτώσει δύνανται να θεωρηθώσιν εξησφαλισμένα, οι δε κινδύνοι των ζημιών είναι μέγιστοι.

Επί πλέον η ανάπτυξις αυτής δεν δύναται να γίνη παρά μόνον εάν υπάρχη πλήρες το ατομικόν ενδιαφέρον του Επιχειρηματίου, ο περιορισμός του οποίου ισοδυναμεί με πλήρη παρεμπόδισιν της προς τα βελτίω εξελίξεως αυτής.

Εκτός όμως τούτου η επιχείρησις μας αυτή ιδρύεται υπό συνθήκας όλως ιδιορρυθμούς και άκρως δυσμενείς.

Είναι γνωστόν ότι όλοι οι επιχειρηματίαι όσοι ήσκησαν μέχρι σήμερα

ταύτην, είχαν πολύ κακήν τύχην. Οι πλείστοι κατεστράφησαν τελείως οι δε λοιποί απώλεσαν σχεδίως τα Κεφάλαια όσα δι' αυτήν διέθεσαν. Ήδη δε ευρισκόμεθα προ μιας καταστάσεως πραγματικώς καταστρεπτικής καθ' ην οι μεν επιχειρηματíαι ευρίσκονται εις οικτράν κατάστασιν, αι συγκοινωνίαι εις άθλιάν θέσιν επί μεγίστη ζημίαι των εξ αυτών εξαρτωμένων συμφερόντων του Κράτους και του Κοινού, το δε Κράτος εκτός των άλλων έμμεσων απωλειών του, υφίσταται και θετικάς ζημίας καταβάλλον εκ του προϋπολογισμού του σημαντικώτατα ποσά απλώς και μόνον διά να συγκρατήση την κατάστασιν εις το άθλιον σημείον εις το οποίον ευρίσκειται σήμερον.

Εν μέσσω της γενικής ταύτης απογοητεύσεως ερχόμεθα ημείς οίτινες, προεξοφλούντες αισιοδόξους προβλέψεις περί της αποτελεσματικότητας ωρισμένων αποκλειστικώς ιδικών μας ενεργειών, αναλαμβάνομεν επί ιδίω κινδύνω να αναμορφώσωμεν την κατάστασιν επί ιδίων βάσεων διά τας οποίας εκρίθη ήδη ότι αν εφαρμοσθώσι θα επιφέρωσιν ασφαλώς εις τον κλάδον τούτον της εθνικής οικονομίας κάτι περισσότερο από την αναγκαίαν βελτίωσιν και ευρυθμίαν των οποίων έχει ανάγκην.

Αναλαμβάνομεν απέναντι του Κράτους και της Κοινωνίας βαρυτάτας υποχρεώσεις τας οποίας μέχρι σήμερον ουδείς διεννοήθη να προτείνη. Εγγυώμεθα και εξασφαλίζομεν ημείς όχι μόνον τα συμφέροντα του Κράτους, αλλά και όλων των ατόμων και των τάξεων των ευρισκομένων εις οιανδήποτε σχέσιν με την επιχείρησιν την οποίαν ζητούμεν να αναλάβωμεν εις τρόπον ώστε να μη επέλθη καμμία διαταραχή εις ουδεμίαν τάξιν πραγμάτων.

Δεν ζητούμεν ουδεμίαν εγγύησιν των Κεφαλαίων τα οποία θα διαθέσωμεν πολύ περισσότερο δεν επεδειώξαμεν την άμεσον ή έμμεσον εξασφάλισιν του κέρδους ημών. Ούτε εις το Κράτος ούτε εις την Κοινωνίαν επεδειώξαμεν να μεταθέσωμεν, εν όλω ή εν μέρει το βάρος των ευθυνών ή των κινδύνων μας τους οποίους πάντας αναλαμβάνομεν αποκλειστικώς.

Εάν δεν εξητήσαμεν ανταλλάγματα τινά εκ μέρους του Κράτους, περιωρίσαμεν ταύτα μέχρι του σημείου εκείνου το οποίον είναι αναγκαίον διά την δυνατότητα της εκπληρώσεως των ποικίλων υποχρεώσεών μας και τούτο χωρίς καμμίαν ουσιαστικήν επιβάρυνσιν του Κράτους.

Το μονοπώλιον μας δίδεται αφού προηγουμένως εξηκριβώθη ότι ούτε πρόκειται να κοστίση τι εις το Κράτος, ούτε έρχεται αντίθετον με οιαδήποτε κοινωνικόν ή εθνικόν συμφέρον, και αφού εκρίθη α) ότι είναι συμφέρον εις την εθνικήν οικονομίαν λόγω των εξ αυτού οικονομιών και της διαθέσεως των Κεφαλαίων και φόρων εντός των ορίων των πραγματικών

αναγκών μας, και β) ότι συντελεί ώστε να γίνεται βιώσιμος η επιχείρησής μας επ' αγαθώ του Κράτους λόγω των εθνικών σκοπών ους αυτή εξυπηρετηθεί.

Η δε επιχορήγησις ζητηθείσα κάτω του προϋπολογιζομένου ελλείμματός μας, αποτελεί μέρος του καταβαλλομένου μέχρι σήμερα ποσού υπό του Κράτους, εις τρόπον ώστε τούτο να έχη και μίαν άμεσον ωφέλειαν ως απεδείξαμεν διά διαφόρων υπομνημάτων μας ιδία διά του από 5/3/38 σημειώματός μας.

Ποία δε προβλέπεται η τύχη μας; Εάν λάβωμεν ως βάσιν διά να κρίνωμεν το παράδειγμα των προκατόχων μας πρέπει να είμεθα τελείως απαισιόδοξοι. Εάν παραβλέψωμεν το παρελθόν και κρίνωμεν την επιχείρησίν μας βάσει των αντικειμενικών στοιχείων τα οποία παρέχει η σημερινή κατάσταση και η πιθανή μελλοντική εξέλιξις της και πάλιν πρέπει να είμεθα απαισιόδοξοι.

Όλοι οι γενομένοι μέχρι σήμερα προϋπολογισμοί, μη εξαιρουμένων και των ιδικών μας, μας εμφανίζουν ζημίας και παρά ταύτα ημείς επιμένομεν διότι ελπίζομεν ότι η εξέλιξις την οποίαν θα δώσωμεν εις την επιχείρησίν μας θα έχη μελλοντικώς ως αποτέλεσμα την κάλυψιν των ζημιών μας και την ύπαρξιν του ευλόγου κέρδους.

Εάν το πείραμά μας επιτύχη τόσον το καλύτερον διά το Κράτος και δι' ημάς. Εάν αποτύχη μόνον ημείς θα ζημιωθώμεν διότι η επιχείρησής μας ρυθμίζεται διά του μελετωμένου σχεδίου Συμβάσεως, κατά τρόπον ώστε η αποτυχία της ουδεμίαν απολύτως να έχη δυσμενή επίδρασιν επί των οικονομικών του Κράτους, ούτε επί των συμφερόντων της κοινωνίας, ούτε εκ της εκτελέσεως των συγκοινωνιών.

Ευνόητον όμως είναι ότι υπό τιαύτας ιδρυόμενοι συνθήκας έχομεν ανάγκην μιας στοιχειώδους ελευθερίας κινήσεως και μιας πρωτοβουλίας ενεργείας άνευ των οποίων είναι αδύνατον να εκπληρώσωμεν τας βαρείας υποχρεώσεις τας οποίας αναλαμβάνομεν.

Έχομεν επίσης ανάγκην διά να εμποδίσωμεν να μας καταλάβη η απαισιοδοξία, να διατηρήσωμεν την ελπίδα ότι, εάν παρ' όλους τους κινδύνους τους οποίους αναλαμβάνομεν, πραγματοποιήσωμεν κέρδος τι οφειλόμενον, ουχί εις τας ανυπάρκτους παροχάς του Κράτους, ουδέ του κοινού την επιβάρυνσιν, αλλ' αποκλειστικώς και μόνον εις τας ιδικάς μας ενεργείας, να δυνηθώμεν να εισπράξωμεν τούτο όπως επιβάλλει το ορθόν και το δίκαιον.

Μόνον υπό τας βασικάς ταύτας προϋποθέσεις δυνάμεθα να ιδρύσωμεν την επιχείρησίν μας και τούτο, προς αποφυγήν παρεξηγήσεων, εδη-

λώσαμεν ευθύς εξ αρχής όταν, προ τριετίας, υπεβάλομεν την πρότασίν μας, και επανειλημμένως έκτοτε επανελάβομεν. Επειδή δε ουδείς ηδυνήθη να αρνηθή ότι εις τας απόψεις ταύτας υπήρχεν η μεγίστη δυνατή δόσις λογικής το Κράτος εδέχθη να συζητήση μαζί μας υπό το πνεύμα τούτο. Εις τοιαύτην δε αποδοχὴν εβοήθησεν ασφαλώς και η αντίληψις ότι, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων, ουδεμία ἄλλη λύσις ἦτο δυνατόν ἢ συμφέρον να εφαρμοσθῆ.

Κατόπιν ὅλων τούτων τα οποία εθεωρήσαμεν αναγκαίον να σας εκθέσωμεν διὰ να μεταδώσωμεν το πνεύμα με το οποίον συζητούμεν, ας ἐλθωμεν να εξετάσωμεν ειδικώτερον τας ἐπὶ του ανωτέρω σημείου αντιλήψεις.

Η ἀποψις της καθ' οιονδήποτε τρόπον συμμετοχῆς του Κράτους εις τα εκ της επιχειρησέως μας κέρδη δεν δύναται να γίνῃ αποδεκτὴ παρ' ἡμῶν.

Οι ειδικώτεροι δε λόγοι της τοιαύτης ἀρνήσεώς μας εἶναι οι εξής:

1. Κατ' ἀρχὴν δεν θεωρούμεν νοητόν, πολὺ δ' ολιγώτερον δίκαιον ὅτι δύναται να τεθῆ εις τοιοῦτος περιορισμὸς εις βάρους επιχειρηματιῶν οἵτινες μέλλουν να αναλάβουν τόσους κινδύνους. Ἐν περιπτώσει ἀποτυχίας της επιχειρήσεως, ὅλαι αι ζημίαι θα ἐπιπίπτουν εις βάρους αὐτῶν, κατ' ἀκολουθίαν δίκαιον εἶναι και ἐν περιπτώσει ἐπιτυχίας το κέρδος να μη περιορίζεται εις ὅριον το οποίον, τουλάχιστον διὰ τας Ἑλληνικὰς επιχειρήσεις δεν δύναται καν να θεωρηθῆ ἐπαρκές, πολὺ δε περισσότερον ἱκανόν να παρακινήσῃ τινὰ εις την ἀνάληψιν ἐπικινδύνου ἐργασίας, ἀφοῦ ἄλλως τε και αὐτὸς ο νόμιμος τόκος ἐν Ἑλλάδι ἀνέρχεται εις 9%, ουδέ να διανέμηται μεταξὺ του Κράτους και αὐτῶν.

2. Συμμετοχὴ του Κράτους εις τα κέρδη επιχειρήσεως συμβεβλημένης μετ' αὐτοῦ δύναται μόνον να δικαιολογηθῆ ὅταν ὑπάρχῃ ἀντιστοιχῶς και η ἐγγύησις ἐλαχίστου ὁρίου κέρδους, πράγμα ὅπερ εις την προκειμένην περίπτωσιν οὔτε εκ των ὁρίων της Συμβάσεως οὔτε εκ των πραγμάτων ὑπάρχει.

3. Εις την προκειμένην ὑπόθεσιν η ἀξίωσις του Κράτους να συμμετάσχη ἐνός μέρους των κερδῶν της Επιχειρησέως μας εις μίαν σχετικῶς ἀντίθετον περίπτωσιν ἐπιτυχίας αὐτῆς, εἶναι τοσοῦτον μᾶλλον ἀδικαιολόγητος ὅσον εὐρίσκεται ἐν πλήρει δυσαρμονία με τας προς αὐτὴν ἀντιπαροχὰς του, διότι δεν δικαιολογεί ταύτην η παραχώρησις μονοπωλίου, γενομένη, ως ἐλέχθη ἤδη, κατὰ μέγα μέρος προς το συμφέρον αὐτοῦ του ἰδίου οὔτε η παροχὴ της ζητουμένης ἐπιχορηγήσεως αποτελοῦσιν ἐλάχιστον και εὐτελές ἀντάλλαγμα των προς αὐτὰ θετικῶν και σοβαρῶν των υπηρεσιῶν της επιχειρησέως μας και η οποία ἄλλως τε μετὰ πάροδον ὠρισμένης προθεσμίας θα καταβάλλεται κατὰ μέγα μέρος μόνον ἐφ' ὅσον εἰ-



ναι αναγκαία διά την διανομήν μερίσματος μέχρις 8%. Εμφανίζει δηλονότι η αξίωσις αύτη το Κράτος ως επιζητούν να εισπράξη μέρος κερδών οφειλομένων αποκλειστικώς εις ενεργείας και κινδύνους ιδικούς μας χωρίς καμμίαν δικαιολογίαν και επί πλέον πασών των λοιπών υπηρεσιών ας μέλλομεν να προσφέρωμεν εις αυτό και εις ας θα ώφειλε να αρκεσθή εάν επρυστάνευσεν παρ' αυτώ πνεύμα δικαιοσύνης.

4. Η αναγνώρισις ενός δικαιώματος οιον το ανωτέρω εις το Δημόσιον καθιστά τούτο συνέταιρόν μας εις μίαν πραγματικώς λεόντειον Εταιρείαν με όλα τα ουσιαστικά δικαιώματα τα οποία απορρέουν εκ της ιδιότητος του ταύτης. Τούτο σημαίνει μερικὴν τουλάχιστον απαλλοτριώσιν της διαχειρήσεως της περιουσίας μας την οποίαν δεν είναι δυνατόν να δεχθώμεν λόγω της επιδράσεως ην δύναται να έχη επί της τύχης αυτής και επί της δυνατότητος της εκπληρώσεως των υποχρέων μας, διά τας οποίας τόσαι επιβάλλονται εις βάρος μας κυρώσεις. Εκτός δε τούτου συνεπαγομένου μοιραίως εκ των υστέρων ουσιαστικών έλεγχον της διαχειρίσεώς μας θα γίνη ασφαλώς αφορομή διαρκών διενέξεων και ανωμαλιών αι οποίαι κάθε άλλο δύνανται ή να συντελέσουν εις την επιτυχίαν του έργου μας.

5. Η τοιαύτη του Κράτους ανάμιξις θεωρείται παρ' ημών και ως απολύτως επιζημία εις τα γενικά εθνικά συμφέροντα τα αμέσως ή εμμέσως εξαρτώμενα της επιτυχίας της επιχειρήσεώς μας. Άπαξ και η επιχειρησίς μας αύτη ιδρυθή συμφέρον του τόπου είναι να προσδεύση διότι εκ της προόδου αυτής εξαρτώνται πολλά συμφέροντα της εθνικής οικονομίας και διαφόρων εν Ελλάδι εργαζομένων τάξεων. Διά την πρόοδόν της όμως απαιτείται μεγάλη πρωτοβουλία και σοβαρόν ατομικόν συμφέρον ούτινος κίνητρον εφόσον πρόκειται περί επιχειρήσεως δεν δύναται να νοηθή άλλο από το κέρδος. Όταν εις τούτο τεθή φραγμός είναι ως εάν πείθηται εν ανυπέβλητον εμπόδιον εις αυτήν ταύτην την προσπάθειαν προς ανάπτυξιν και πρόοδον της επιχειρήσεως.

6. Τέλος πρέπει να προσθέσωμεν ότι ένας εκ των σπουδαιότερων λόγων της αρνήσεώς μας όπως δεχθώμεν την συμμετοχήν του Κράτους εις τα κέρδη της επιχειρήσεώς μας είναι διότι τούτο αντίκειται τελείως προς το πρόγραμμα όπερ αναλαμβάνοντες τας θαλασσίας συγκοινωνίας της προτιθέμεθα να εφορμόσωμεν. Το πρόγραμμα ημών τούτο είναι να αναπτύξωμεν τας συγκοινωνίας καταβάλλοντες κάθε προσπάθειαν, όπως καταστήσωμεν τα εξ αυτών αγαθά ευκολώτερον προσιτά εις πάντας. Προς πραγματοποίησιν δε αυτού εις περίπτωσιν επιτυχίας της επιχειρήσεώς

μας και πραγματοποιήσεως κερδών θα ήτο αναγκαίον να μειώσωμεν το Ναυλολόγιον.

Πως όμως θα ηδυνάμεθα να πράξωμεν τούτο εάν εις μίαν τοιαύτην περίπτωσηιν το επί πλέον κέρδος θα περιήρχετο εις το Κράτος;

Μία τοιαύτη λύσις θα μας αφήρει τελείως την ευχέρειαν ταύτην και όμως θα μας εστέρει ενός μέσου να δώσωμεν μίαν σοβαράν ώθησιν εις την ανάπτυξιν των συγκοινωνιών, και την αύξησιν της κινήσεως, αλλά και θα μας άφινεν εκτεθειμένους εις την δυσφορίαν του Κοινού όπερ βλέπον την πραγματοποιήσιν κερδών και αδιαφορούν διά το εάν μέρος αυτών περιέρχεται εις το Κράτος θα εδυσφόρει διά την εις το αυτό ύψος διατήρησιν του Ναυλολογίου.

#### IV.

Δι' αυτούς κυρίως τους λόγους αντιτιθέμεθα εις την άποψιν της συμμετοχής του Κράτους εις τα κέρδη της επιχειρήσεώς μας.

Δεν πιστεύομεν σοβαρώς ότι η άσκησις της επιχειρήσεως ταύτης δύναται να αποβή σημαντικώς επικερδής δι' ημάς δεν έχομεν όμως κανένα λόγον να θέλωμεν να στερηθώμεν απολύτως και της ελαχίστης προς τούτο ελπίδος. Εις μίαν τοιαύτην περίπτωσηιν ασφαλώς δεν θα θελήσωμεν να καρπωθώμεν ημείς πάσας τας ωφελείας, και υπό το πνεύμα τούτο εδηλώσαμεν προς την Επιτροπήν προ της επιμονής των μελών αυτής ότι θα είμεθα διατεθειμένοι να συζητήσωμεν και να δεχθώμεν από τούδε δεσμευόμενοι διά σχετικών διατάξεων της Συμβάσεως, όπως εάν η επιχειρήσις μας ευρεθή εις την θέσιν να δώση μέρος άνω ωρισμένου τινός ορίου, να υποβιβάση το εκάστοτε ισχύον ναυλολόγιον κατά εν ποσοστόν. Ουδείς δύναται να αμφισβητήση ότι η λύσις αύτη είναι η ορθωτέρα η δικαιωτέρα και η μόνη αρμόζουσα εις την προκειμένη περίπτωσηιν.

Το Κράτος ουδένα δύναται να επικαλεσθή υπέρ αυτού λόγου δικαιολογούντα την είσπραξιν κερδών από επιχειρήσιν εις την οποίαν δεν συμμετέχει, ενώ αντιθέτως το ταξειδεύον κοινόν εκ των καταβολών του οποίου τα κέρδη επραγματοποιήθησαν και το οποίον ευρίσκεται εις άμεσον οικονομικήν σχέσιν με την επιχειρήσιν, είναι εκείνο το οποίον δικαιούται να τύχη ανακουφίσεως τινών διά της υποβιβάσεως των εισιτηρίων εις περίπτωσηιν της ευημερίας της Επιχειρήσεως.

Κατά την αυτήν λογικήν εφαρμοζόμενη εις όλας ανεξαιρέτως τας επιχειρήσεις και βιομηχανίας η ύπαρξις υπερμέτρων κερδών χρησιμεύει μόνον ως αιτία μειώσεως της τιμής των παραγομένων ή εμπορευομένων

προϊόντων και εν γένει επιδρά εις το να ρυθμίζονται αι σχέσεις της επιχειρήσεως μετά του κοινού του αποτελούντος την πελατείαν της κατά τρόπον ώστε να ελαττούνται αι προς αυτήν υποχρεώσεις του εφόσον το Κράτος μετέχη των κερδών τούτων μόνον κατά το γενικόν μέτρον της εκάστοτε ισχυούσης κοινής φορολογίας. Εάν δε εις πάσαν οιαδήποτε περίπτωσιν επιχειρήσεως είναι αναγκαία και επιβεβλημένη η εφαρμογή της τοιαύτης αρχής, εξαιρετικώς πρέπει να συμβαίνει τούτο εις μίαν επιχείρησιν θαλασσιών μεταφορών και διότι αι τοιαύται μεταφοραί αποτελούν μίαν υψίστην κοινωνικήν ανάγκην και διότι το Κράτος πλην της κοινής φορολογίας της επιβαλλομένης επί των επιχειρήσεων έχει επιβάλη και ειδικήν τοιαύτην απ' ευθείας εις βάρος του ταξιδεύοντος κοινού και μάλιστα εξαιρετικώς βαρείαν και λόγω του μεγέθους αυτής και λόγω του τρόπου της εισπράξεώς της επιβαλλομένης επί των ακαθαρίστων εισπράξεων.

Εκείνο δ' επίσης όπερ έχει σοβαρωτάτην επί του προκειμένου σημασίαν είναι το γεγονός ότι η άποψις αυτή συμπίπτει απολύτως προς τας επικρατούσας Κυβερνητικές αντιλήψεις. Προ ολίγων μόλις μηνών το Κράτος απεφάσισεν και εμείωσε τον φόρον των εισιτηρίων κατά έν ποσοστόν 4% περίπου, απεφάσισαν να στερηθή ενός πόρου τον οποίον μέχρι σήμερον επραγματοποιεί προς τον αποκλειστικόν σκοπόν ίνα επέλθη κατά το ποσοστόν τούτο μείωσις της τιμής των εισιτηρίων. Έπειτα από δύο περίπου ετών πληρώνει αυτό το 20% περίπου της μισθοδοσίας των ναυτεργατών, ίνα μη εκ μέρους των Επιχειρήσεων πληρωμή του ποσού τούτου επιφέρη ανάλογον αύξησιν του Ναυτολογίου.

Αφού λοιπόν το Κράτος τοιαύτην πολιτικήν ασκεί, πως δύναται να δικαιολογηθή εις την προκειμένην περίπτωσιν η αξίωσις του να θέλη άνευ ουδενός δικαιώματος, να εισπράττη μέρος των κερδών της Επιχειρήσεώς μας, αποκλείον ούτω τη δυνατότητα της μειώσεως του Ναυτολογίου;

Διά τους λόγους τούτους και η Επιτροπή αρχικώς είχε δεχθή το σχέδιον ημών και από κοινού μετά των μελών αυτής συνεζητήσαμεν τον τρόπον της διατυπώσεως και σχετικής διατάξεως, ώστε εις περίπτωσιν διανομής μερίσματος εκ μέρους της επιχειρήσεώς μας πέραν ενός ποσοστού 10% καταβεβλημένου μετοχικού Κεφαλαίου της να επιβάλληται έκπτωσις επί των εισιτηρίων και κομίστρων ισοδυναμούσα κατά ποσόν με το ήμισυ του επί πλέον του 10% καταβαλλομένου μερίσματος. Σχετικώς μάλιστα είχομεν εισηγηθή προς την Επιτροπήν διατύπωσιν απλουστεύουσαν τελείως το ζήτημα τούτο ώστε να γίνωνται ευχερέστατα ο υπολογισμός και η άμεσος επιβολή της εκπτώσεως.

Μετά τας συζητήσεις ταύτας, αι οποίαι μας άφησαν την εντύπωσιν ότι

επί του θέματος τούτου συμφωνήσαμεν με την Επιτροπήν, μετ' εκπλήξεως είδομεν την διατύπωσιν του κειμένου καθ' ήν το ήμισυ του επί πλέον 10% μετοχικού κεφαλαίου διανεωμένου μερίσματος δέον να περιέρχεται εις το Κράτος. Μας παρέσχθη δε η εξήγησις ότι εις την άποψιν ταύτην κατέληξεν η Επιτροπή, κατά πλειοψηφίαν, επειδή έκρινεν ότι κατά το αρχικόν σχέδιον, η μείωσις του ναυλολογίου θα ήτο ίσως μικρά και ανεπαίσθητος διά το κοινόν.

Ούτω με μίαν αβάσιμον δικαιολογίαν, πάντως δε τελείως ασθενεστάτην έναντι σοβαρών και σπουδαίων επιχειρημάτων των υποστηριζόντων το ιδικόν μας σχέδιον, κατέληξεν η Επιτροπή εις μίαν άποψιν δυναμένην, εντελώς αδικαιολογήτως και παραλόγως, να φέρη το νανάγιον της πραγματοποίησεως της Συμβάσεως, νανάγιον το οποίον κατά κοινή πλέον αντίληψιν περί των ευεργετικών αποτελεσμάτων απόψεως Κράτους και Κοινού θα ήτο μία πραγματική εθνική απώλεια.

## VI.

Το επιχείρημα της Επιτροπής ότι η μείωσις θα ήτο ασήμαντος είναι τελείως αβάσιμον, καθόσον λόγω του μεγέθους των κεφαλαίων μας και εν μικρόν ποσοστόν διανεωμένου μερίσματος πλέον του 10% θα απετέλει σημαντικόν ποσόν και θα επέφερε αισθητήν μείωσιν του Ναυλολογίου. Αλλά και μικρά να ήτο η μείωσις κατά ποίαν λογικήν δύναται να θεωρηθή ότι το Κοινόν δεν πρέπει να καρπωθή ακριβώς διά τον λόγον ότι είναι μικρά; Έπειτα κατά ποίαν λογικήν δύναται να μεταχειρισθεί τις το επιχείρημα τούτο, όταν αυτό το κράτος διά να επιτευχθή μία ανεπαίσθητος μείωσις του Ναυλολογίου συνισταμένη εις 4% απεφάσισε να μειώση τα εκ της εισπράξεως των φόρων πραγματοποιούμενα έσοδα αυτού;

Εκτός όμως τούτων το επιχείρημα της Επιτροπής και αν ακόμη έχη κάποιαν βασιμότητα ανατρέπεται με την σκέψιν ότι δύναται η λόγω τυχόν υπερμέτρου κέρδους έκπτωσις να μη επιβληθή εις ολόκληρον το Ναυλολόγιον, αλλά να χρησιμοποιηθή εις ανακούφισιν ωρισμένης τάξεως των επιβατών και μάλιστα της απορωτέρας ταύτης ή υπέρ των εμπορευμάτων ή προς προστασίαν ωρισμένου είδους εμπορεύματος αναλόγως προς την εκάστοτε περί τούτου απόφασιν της Κυβερνήσεως την οποίαν είμεθα διατεθειμένοι να αποδεχθώμεν.

Από μίαν τοιαύτην λύσιν προκύπτουν τα εξής σπουδαία καλά:

α) ότι η έκπτωσις θα είναι σημαντική και αισθητή. Εάν π.χ. εις μίαν δεδομένην περιπτώσιν το επί πλέον διανεμηθέν μερίσμα είναι 8% και απο-

φασισθή η μείωσις να γίνη υπέρ των απόρων επιβατών της Γ' θέσεως τότε θα επιβληθή η έκπτωσις εις τα εισιτήρια της Γης θέσεως 20% αφού το επί πλέον κέρδος επί κεφαλαίων 600.000.000 περίπου θα είναι 48.000.000 και επομένως το ήμισυ αυτού 24.000.000 εάν δε κατά το ποσόν τούτο μειωθούν τα εισιτήρια της Γης θέσεως, αποδίδοντα εν συνόλω εισπραξιν 80.000.000, η επιβληθησομένη έκπτωσις δέον να είναι 20% κάτω του ισχύοντος ναυτολογίου, έκπτωσις πλέον η σημαντική και αισθητή διά τους απόρους επιβάτας.

β) Ότι θα υπάρξη η ευχέρεια εις την Κυβέρνησιν να μεταχειρισθή κατά την απόλυτον κρίσιν της την έκπτωσιν προς άσκησιν οιασδήποτε συγκοινωνιακής πολιτικής μειώνουσα ολικώς ή μερικώς το Ναυτολόγιον των επιβατών ή εμπορευμάτων.

Τέλος πρέπει να προσθέσωμεν ότι και ο υπολογισμός της επιβληθησομένης εκπτώσεως ως και ο τρόπος της επιβολής της δύναται να κανονισθούν ευχερώς, ώστε ουδέν ζήτημα να είναι δυνατόν να προκύψη εντεύθεν.

Εάν κατά οιανδήποτε οικονομικόν έτος η επιχείρησις διανεμίη επί πλέον μέρισμα συνιστάμενον εις εν ωρισμένον ποσόν τότε θα πρέπει κατά το επόμενον έτος να επιβληθή μείωσις των ναύλων της τάξεως των επιβατών εκείνων, υπέρ των ήθελεν αποφασίση η Κυβέρνησις, ή των εμπορευμάτων αναλόγως προς την απόφασιν αυτής, τοιαύτη ώστε να καλύπτη το ήμισυ του επί πλέον διανεμηθέντος μερίσματος.

Ως παράδειγμα φέρομεν τα εξής: Υποθετίσω ότι διανεμήθη μέρισμα 14%, οπότε το επί πλέον είναι 6% ήτοι επί Κεφαλαίου 600.000.000 αντιστοιχεί προς ποσόν 36.000.000 και ότι η Κυβέρνησις αποφασίζει να επιβάλη την έκπτωσιν εις τους επιβάτας της Γης θέσεως. Το μόνον το οποίον θα έχωμεν να εξετάσωμεν είναι τι ποσόν απέδωκαν αι εισπράξεις αύται, λόγου χάριν απέδωσαν 90.000.000. δεν έχομεν ή να υπολογίσωμεν την αναλογίαν του ημίσεως του επί πλέον διανεμηθέντος μερίσματος με το συνολικόν ποσόν των εισπράξεων και η αναλογία αύτη θα αποτελή το ποσόν της εκπτώσεως.

$$\text{Εν πάση περιπτώσει θα εφαρμοζήται ο τύπος } X = \frac{100 \alpha}{2\beta}$$

$\alpha$  = το ποσόν του διανεμηθέντος μερίσματος πέραν του ορίου του 10% του καταβεβλημένου Κεφαλαίου και

$\beta$  = το σύνολον της κατηγορίας των εισπράξεων επί των οποίων η Κυβέρνησις θα αποφασίση να επιβάλη την μείωσιν.

Εις το παράδειγμα το οποίον αναφέρομεν ο τύπος θα εφαρμοσθή ως εξής:

$$X = \frac{100 \times 36.000.000}{2 \times 90.000.000} = 20$$

Το ποσοστόν της εκπτώσεως θα είναι 20%.

## VII.

Διά των ανωτέρω κατεδείξαμεν ότι το σχέδιον όπερ προτείνομεν είναι λογικόν, δίκαιον, απλούν και απολύτως εφαρμόσιμον. Εξυπηρετεί τα συμφέροντα της Κοινωνίας και εφαρμοζόμενον εις μίαν τυχόν από απόψεως κερδών επιτυχίαν της επιχειρήσεώς μας θέλει έχη τα αγαθώτερα των αποτελεσμάτων από της απόψεως της αναπτύξεως των συγκοινωνιών και της ελαττώσεως του κόστους των μεταφορών, πράγμα όπερ πρέπει να αποτελή την μοναδική προσπάθειαν του Κράτους και ημών.

Πρέπει να σημειώσωμεν ότι πάντα τα μέλη της Επιτροπής, πλήν ενός, ακούσαντα τας τελικάς απόψεις μας παρεδέχθησαν το σχέδιόν μας.

Δεν έχομεν δε ουδεμίαν αμφιβολίαν ότι και υμείς θέλετε υΐοθετήση αυτό, οπότε δεν θα υπολείπεται ειμή η διατύπωσις της σχετικής διατάξεως, δυναμένη να γίνη ευχέρως και αμέσως εν συνεργασία μετά της αρμοδίας υπηρεσίας υμών.

Μετά πάσης τιμής.

## ΕΠΙΛΕΚΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Η βιβλιογραφία που ακολουθεί καλύπτει, σε μεγάλο βαθμό, το αντικείμενο της Εμπορικής Ναυτιλίας και επιτρέπει στον ερευνητή την περαιτέρω μελέτη στον γενικά παραμελημένο αυτό χώρο.

### Αρχειακές πηγές

Αρχείο Ιωάννη Μελισσινού. Τόμος Αυτόνομος-Υπόμνημα *Ε. Αμπατιέλου 29-10-1937*, Υπόμνημα της

«ΑΓΓΛΟΕΛΕΝΙΚ ΙΝΤΟΥΣΤΡΙΑΛ ΙΝΒΕΝΣΤΕΝΤΣ ΛΙΜΙΤΕΝΤ»

προς ΣΥΣΤΑΘΕΙΣΑΝ ΠΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ, 19 Οκτωβρίου 1937.

Βουλή των Ελλήνων - Πεπραγμένα της επιτροπής επί της εμπορικής ναυτιλίας - Έκθεσις περί της καταστάσεως επιβατηγού ναυτιλίας και των ληπτέων μέτρων προς ενίσχυσιν αυτής, Τόμοι 3, (Αθήνα, 1931), Τόμος 1ος, 65-99.

Γραφείο Τύπου Πρωθυπουργού, Το έργο της Κυβερνήσεως Βενιζέλου κατά την τετραετίαν 1928, 1932, (Αθήνα, Αύγουστος 1932).

Σύντομο Ιστορικό Σημείωμα Αρχειακών Πηγών της Ακτοπλοΐας Ελλάδος Α.Ε. (ΑΚΤΕΠ)

### Απομνημονεύματα

Αμπατιέλος, Αντώνης, *Μια ζωή στον αγώνα. Με Μετερίζι το Ελληνικό Καράβι*, (Αθήνα, 1996)

Καββαδίας, Επαμεινώνδας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1940 όπως τον έζησα*, (Αθήνα, 1950)

Κωνσταντάτος, Γεράσιμος, *Το «Τελευταίο Ξεμπαρκάρισμα»*, (Αθήνα, 1997)

Παϊζης, Γιάννης, *Θαλασσινές Αναμνήσεις (1939-1956)*, (Αθήνα, 1996)

Πετρόπουλος, Ν., *Αναμνήσεις και Σκέψεις ενός Παλαιού Ναυτικού*, Τόμοι 4, (Αθήνα, 1966-1974)

Σακελλαρίου, Αλέξανδρος, *Η θέσις της Ελλάδος εις τον Δεύτερον Παγκόσμιον πόλεμον*, (Αθήνα, 1945)

### Ειδικές εργασίες για την εμπορική ναυτιλία

- Μαλακάσης, Ιωάννης, *Η Συνεισφορά της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλίας στην Πολεμική Προσπάθεια του Έθνους*. Οκτώβριος 1940-Μάιος 1941, (Ιωάννινα, 1994)
- *Η δράση της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στη Μέση Ανατολή. Σκάφη (επιβατηγά-φορτηγά) που Διαφεύγουν στη Μ. Ανατολή μετά την Κατάρρευση της Χώρας*. Απρίλης-Μάης 1941, «Δωδώνη», Τόμος 23<sup>ος</sup> Τεύχος 1 (1994), (Ιωάννινα, 1995)261-316
  - *Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, «Δωδώνη», Τόμος 23<sup>ος</sup>, Τεύχος 1 (1994), (Ιωάννινα, 1995),201-287.
  - *Το Λιμενικό Σώμα στη Διάρκεια του Πολέμου*, «Δωδώνη», Τόμος 23<sup>ος</sup>, Τεύχος 1 (1994), (Ιωάννινα, 1995), 123-200.
  - *Το Ναυτικό στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η Συνολική Προσφορά της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (Ιστιοφόρου και Ατμοπλόου) 1940-1945*, Τόμοι 2, (Ιωάννινα, 1995)
  - *Συγκριτικοί Πίνακες των Ανθρωπίνων Απωλειών της Ελληνικής ναυτιλίας 1939-1945 (Φορτηγού, Ακτοπλοϊκής, Ιστιοφόρου)*, «Δωδώνη», Τόμος 25<sup>ος</sup>, (Ιωάννινα, 1996), 5-85.

### Γενικές εργασίες

- Λαιμός, Ανδρέας, *Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων*, Τόμοι 2, (Αθήνα, 1968-1969)
- Μανώλας, Σταμάτιος, *Η Δράση του Πολεμικού και Εμπορικού Ελληνικού ναυτικού κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμον*, (Αθήνα 1998)
- Μπαμπούρης, Επαμ., *Το Ελληνικόν Εμπορικό Ναυτικόν κατά τον τελευταίον πόλεμο*, (Αθήνα, 1949)
- Μπίστης, Λεωνίδας, *Ο Ατιμήρης Εμπορικός Στόλος της Άνδρου. Από της συστάσεώς του μέχρι τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου (1882-1945)*, (Αθήνα, 1982).
- Παπαμιχαλόπουλος, Δ., *Εμπορική Ναυτιλία*, (Αθήνα, 1947)
- Ποταμιάνος, Αναστάσιος, *Συμβολή εις την Μελέτην του Ναυτιλιακού Προβλήματος της Ελλάδος*, (Αθήνα, 1945)
- Σταμπόλης, Νικόλαος, *Το Μέλλον και η Αποστολή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας εν Ελλάδι*, (Ισταμπούλ, 1945).
- Φουστάνος, Γιώργος, *Πλους 75 ετών. Το Χρονικό της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών*, (Πειραιάς, 1991)



Χλωμούδης, Κωνσταντίνος, *Συνεργασία και Συμπλοιοκτησία στην Ελληνική Φορτηγό Ναυτιλία. Η Περίοδος του Μεσοπολέμου*, (Αθήνα, 1996).

Harlaftis, Gelina, *History of Greek-Owned shipping*, (New York, 1996)

**Άρθρα, σε εξειδικευμένες Επιθεωρήσεις, για τη ναυτιλία**

Γεωργακόπουλος, Γεώργιος, *Η εξέλιξη της δυνάμεως του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου*, «Ναυτική Ελλάς», Τεύχος 141, (Ιούλιος 1940), 1540-1541.

Επιθεώρησις Εμπορικού Ναυτικού, *Η δύναμις της Ελληνικής Ναυτιλίας*, Τεύχος 179, (Μάϊος 1940), 537-540.

Κομνηνός, Νικόλαος, *Η Εμπορική Ναυτιλία*, «Οικονομική Επετηρίδα της Ελλάδος», Έτος 1939, Τεύχος 2°, 58-77.

## ABSTRACT

### AMBATIELOS MEMORANDUM THE CRISIS IN THE GREEK COASTAL MERCHANT MARINE IN THE YEARS BETWEEN THE TWO WARS

by  
John T. Malakasses

This study is essentially a presentation of the celebrated «Ambatielos Memorandum», a comprehensive, proposal by a group of London Greek financiers, under an adventurous Cephalonian entrepreneur N. Ambatielos, to «solve» the perennial crisis of the coastal domestic shipping communications of the country by instituting a monopoly.

The Ambatielos' proposals, were but indicative of the aggravation of the impasse of the Greek domestic passenger lines, in the 1930's, which despite the substantial state subsidies, were neither functioning nor, of course, serving the needs of the commerce and the travelling public.

Ancient vessels discarded as obsolete by steamship companies all over Europe, slow, with a minimum of comfort, plagued by frequent engine troubles, composed the Greek passenger fleet. An array of a myriad mismanaged steamship companies, fiercely competing in the few lucrative routes with pitiful low rates, and primitive facilities, leading to mutual bankruptcy.

The financial world crisis of 1930's had deteriorated the state of the ailing domestic lines.

It was at this juncture that the London based financiers thought it opportune to take advantage of, to be granted a monopoly on all of Greece's domestic lines to the exclusion of the existing companies.

The study of the «Ambatielos Memorandum» a most analytical expose of the state of Greece's coastal merchant marine, that was ever written up to that time, defines the inefficiencies and weakness of the greek state and the adventurous unprofessional practices of the indigenous capitalists who thrived on state subsidies.