29/3/60 Πρακτικά Λιμήν Ρόδου

φθοῦν ἐξ ὁλοκλήρου ἀπὸ τὰ ἑλληνικὰ γεωργικὰ προϊόντα.

Πρόεδρος. Κύριοι συνάδελφοι, παρελθούσης τῆς ὥρας συζητήσεως ἐπὶ τῶν ἀναφορῶν καὶ ἐρωτήσεων, εἰσερχόμεθα εἰς τὴν

ΗΜΕΡΗΣΙΑΝ ΔΙΑΤΑΞΙΝ ΤΩΝ ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Προηγουμένως, κ. συνάδελφοι, ἔχω τὴν τιμὴν νὰ ἀνακοινώσω εἰς τὴν Βουλήν, ὅτι ὁ κ. Τσιριμῶκος, Ἀρχηγὸς τῆς Δημοκρατικῆς Ἑνώσεως, καὶ ὁ κ. Μαρκεζίνης, Ἀρχηγὸς τῶν Προοδευτικῶν, συνεφώνησαν μὲ τὴν ἀπόφασιν, τὴν ὁποίαν ἔλαβεν ἡ Βουλὴ διὰ τὴν συζήτησιν τοῦ Κανονισμοῦ. Ἑπομένως τὴν προσεχῆ Δευτέραν θὰ ἀρχίσῃ ἡ συζήτησις τοῦ Κανονισμοῦ.

Ὁ κ. Ζίγδης, ἔχει τὸν λόγον, ἐπὶ ἐρωτήσεώς του, σχετικῶς μὲ τὸν λιμένα τῆς Ρόδου.

Ι. Ζίγδης. Κύριοι συνάδελφοι, αἱ περιπέτειαι, αἱ μὴ στερηθεῖσαι κωμικοῦ στοιχείου, κατὰ τὴν περυσινὴν ἐπίσκεψιν τοῦ Στρατάρχου Τίτο εἰς Ρόδον, τῆς προσορμήσεως εἰς τὸν λιμένα αὐτῆς τῆς θαλαμηγοῦ του Γκάλεμα μᾶς ἔπεισαν ὅτι τὸ θέμα τοῦ λιμένος τῆς Ρόδου θὰ ἔπρεπε νὰ ἀχθῇ ἐνώπιον τῆς Ἐθνικῆς Ἀντιπρυσωπείας, ὡς ζήτημα οὐχὶ ἁπλῶς τοπικῆς, ἀλλὰ γενικωτέρας σημασίας, ἀφορῶν τὴν ὅλην ἐθνικήν μας οἰκονομίαν.

Κύριοι συνάδελφοι, ἡ πρωτεύουσα τῆς Δωδεκανήσου ὑπῆρξε κατὰ τὴν διαδρομὴν τῆς Ἑλληνικῆς Ἱστορίας ἓν ἀπὸ τὰ σημαντικώτερα ναυτικὰ κέντρα τῆς Ἑλλάδος. Ἐκεῖ ἐχαλκεύθη ἡ βάσις τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, ὁ περίφημος Ροδίων Νόμος Ναυτικός. Ἡ Ρόδος κατὰ τὴν περίοδον τῆς μεγαλυτέρας ἀκμῆς της, τὴν ἑλληνιστικήν, εἶχε πέντε λιμένας, εἷς δὲ ἐξ αὐτῶν ἐκοσμεῖτο μὲ τὸν περίφημον Κολοσσόν. Ἡ Ρόδος καὶ μεταγενεστέρως ἐφημίζετο διὰ τὴν ἐντατικὴν δραστηριότητα τῶν λιμένων της. Κατὰ τὴν περίοδον τῆς μακρᾶς Τουρκικῆς κατοχῆς ὅμως τὰ πάντα παρήκμασαν καὶ ἐκτὸς τοῦ Κάστρου τὸ ὁποῖον παρέμεινεν ἀνέπαφον, ὡς εἶχε διαμορφωθῇ κατὰ τὴν Ἱπποτικὴν περίοδον, ἡ πόλις τῆς Ρόδου καὶ οἱ λιμένες της περιέπεσαν εἰς τὴν γνωστὴν παρακμήν. Κατὰ τὴν περίοδον τῆς Ἰταλικῆς κατοχῆς ἐγένετο μία προσπάθεια διὰ τὴν διακοσμητικὴν διαρρύθμισιν τοῦ λιμένος Μανδρακίου καὶ τὸν συγχρονισμὸν τοῦ ἐμπορικοῦ λιμένος διότι αἱ ἰταλικαὶ ἀρχαὶ εἶχον ἀντιληφθῇ τὴν ἀδήριτον ἀνάγκην ὑπάρξεως τοῦ λιμένος. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν μάλιστα κατὰ τὰ τελευταῖα προπολεμικὰ ἔτη κατήρτισαν σχέδια διὰ τὴν κατασκευὴν μεγάλου λιμένος καὶ ἐψήφισαν τὰς σχετικὰς πιστώσεις. Ἀτυχῶς ἡ μεγαλομανία τοῦ τελευταίου Ἰταλοῦ Διοικητοῦ ἐχρησιμοποίησε τὰς πιστώσεις αὐτὰς εἰς τὴν ἀνέγερσιν τοῦ Καστέλλου, τὸ ὁποῖον εἶναι βέβαια ἕνα περίφημον κτίριον, ἀλλὰ δὲν εἶναι τῆς αὐτῆς χρησιμότητος μὲ τὸν λιμένα.

Κύριοι συνάδελφοι, ὅπως ἐξελίσσεται μεταπολεμικῶς ἡ κατάστασις, ἡ Ρόδος μεταβάλλεται καθημερινῶς εἰς ἕνα ἐκ τῶν σπουδαιοτέρων τουριστικῶν κέντρων τῆς Μεσογείου.

Ἐν τῷ μεταξύ, βεβαίως, ἀρχίζει νὰ δημιουργῆται ἡ Ροδιακὴ καὶ Δωδεκανησιακὴ οἰκονομία. Ἐκ τῶν δύο αὐτῶν γεγονότων καθίσταται ἔτι ἐπιτακτικωτέρα ἡ ἀνάγκη ὅπως ἡ πόλις προικισθῇ μὲ τὸν ἐνδεδειγμένον λιμένα.

Θὰ σᾶς ἀναγνώσω, κ. συνάδελφοι, μερικοὺς ἀριθμοὺς διὰ νὰ γνωρίσητε τὸ μέγεθος τῆς κινήσεως, ἡ ὁποία σημειώνεται ἤδη: Ἐμπορεύματα κατὰ τὸ 1958 100 χιλ. τόννοι, 1959 85 χιλ. τόννοι. Ἐπιβάται: 1958 Ἀποβ. 65 χιλ. Ἐπιβ. 50 χιλ. 1959 Ἀποβ. 90 χιλ. Ἐπιβ. 85 χιλ.

Ὁ σημερινὸς λιμὴν τῆς Ρόδου ἀδυνατεῖ νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰς ἐμπορικὰς καὶ τουριστικὰς ἀνάγκας τῆς νήσου ὡς τὴν ἐμφανίζουν οἱ ὡς ἄνω ἀριθμοί, θὰ εἶναι δὲ ἔτι ἀνεπαρκέστερος αὔριον, μὲ τὴν προβλεπομένην ἀνάπτυξιν τῆς κινήσεως αὐτῆς.

Πέραν αὐτοῦ, ὁ λιμὴν οὗτος, κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον, διότι προσβάλλεται ἀπὸ νοτιοανατολικοὺς ἀνέμους, καθίσταται ἐντελῶς ἐπισφαλής, μὲ ἀποτέλεσμα τὰ πλοῖα νὰ ζητοῦν ἄσυλον εἰς τὴν Β. ἀκτὴν τῆς Ρόδου, τὸν κόλπον τῶν Τριάντα.

Ἡ δυναμικότης του, τὸ μῆκος τῶν κρυπτοδωμάτων του καὶ τὸ βάθος αὐτοῦ δὲν ἐπιτρέπουν τὸ πλεύρισμα παρὰ μόνον ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν. Ἐὰν δὲ συμπέσῃ τὴν αὐτὴν ἡμέραν καὶ ὥραν νὰ ἔλθουν περισσότερα ἀπὸ τρία ἀκτοπλοϊκὰ πλοῖα εἰς τὴν νῆσον εἶναι ἀδύνατον νὰ πλευρίσουν ὅλα εἰς τὸν λιμένα. Ὅπως ἐπίσης εἶναι ἀδύνατον νὰ πλευρίσουν μεγαλύτερα πλοῖα. Τὰ ὑπερωκεάνεια ἀναγκάζονται νὰ ἀγκυροβολοῦν εἰς τὰ ἀνοικτὰ μὲ ὅλας τὰς γνωστὰς δυσκολίας ἀποβιβάσεως καὶ ἐπιβιβάσεως τῶν τουριστῶν. Πέρυσι (1959) προσήγγισον 58 Υ/Κ μεγάλα πλοῖα. Λόγῳ ἐλλείψεως χώρου καὶ καιροῦ, 12 ἐξ αὐτῶν ἠναγκάσθησαν νὰ μὴ ἀγκυροβολήσουν οὔτε καὶ ἔξω τοῦ λιμένος ἀλλ' εἰς Τριάντα. Τινὰ ἐξ αὐτῶν ἀνεχώρησαν χωρὶς νὰ ἀποβιβάσουν τοὺς τουρίστας ποὺ μετέφερον. Ἀνέφερα ἐν ἀρχῇ τοῦ λόγου μου τὴν περιπέτειαν τῆς θαλαμηγοῦ τοῦ Στρατάρχου Τίτο, ὅταν οὗτος ἐπεσκέφθη τὴν Ρόδον. Παρίστατο κατὰ τὴν ὑποδοχὴν καὶ ὁ Πρωθυπουργὸς τῆς Ἑλλάδος καὶ εἶναι γνωστὰ τὰ γεγονότα τῆς ἀποβιβάσεως αὐτῆς, ἡ ὁποία, λόγῳ τῆς μικρῆς θαλασσοταραχῆς, ἔλαβε τρόπον τινὰ τόνον ὀπερέττας.

Ἡ ζημία ἐκ τῆς ἐλλείψεως συγχρονισμένου λιμένος εἶναι προφανὴς ὄχι μόνον διότι δὲν ἐξυπηρετεῖται ἐμπορικῶς ἡ Ρόδος, ἀλλὰ κυρίως διότι δι' αὐτῆς παρεμποδίζεται σοβαρῶς ἡ ἀνάπτυξις τοῦ τουρισμοῦ, ὁ ὁποῖος δὲν εἶναι ἁπλῶς ὑπόθεσις Ροδιακή, ἀλλ' ὑπόθεσις τῆς γενικῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας.

Θὰ γνωρίζετε, ἀσφαλῶς, κύριοι συνάδελφοι, τὰς λεγομένας κρουαζιέρας, αἱ ὁποῖαι διοργανοῦνται ὑπὸ τῶν μεγάλων ναυτικῶν ἑταιρειῶν κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον καὶ εἰς τὰς ὁποίας συμμετέχουν κυρίως ἄνθρωποι τοῦ πλούτου. Τὰ ὠργανωμένα αὐτὰ ταξείδια ἀποβλέπουν εἰς τὴν πραγματοποίησιν τοῦ γύρου τῆς Μεσογείου καὶ περιλαμβάνουν βραχείας προσεγγίσεις εἰς διαφόρους λιμένας, ὅπου ἀποβιβάζουν τὰς ἑκατοντάδας τῶν ἐπιβατῶν, πρᾶγμα ποὺ σημαίνει διὰ τοὺς λιμένας αὐτοὺς κίνησιν καὶ ἀπορρόφησιν συναλλάγματος. Ἡ Ρόδος περιλαμβάνεται εἰς ἀρκετὰ προγράμματα, ἀλλὰ δυστυχῶς δὲν περιλαμβάνεται εἰς ὅλα, διότι αἱ ἑταιρεῖαι γνωρίζουσαι τὴν ἀνυπαρξίαν λιμένος εἰς τὴν Ρόδον, φοβοῦνται τὴν ἐκ τυχὸν θαλασσοταραχῆς ἀδυναμίαν ἀποβιβάσεως τῶν ἐπιβατῶν των καὶ τὴν δημιουργίαν παραπόνων καὶ ἄλλων ζητημάτων εἰς βάρος των. Ἐὰν ὅμως ὑπῆρχεν ἕνας συγχρονισμένος λιμὴν εἶναι βέβαιον ὅτι θὰ τὴν περιελάμβανον εἰς ὅλα τὰ προγράμματα. Αὐτὸ τὸ διαφεῦγον κέρδος ἐκ τοῦ τουρισμοῦ νομίζω, ὅτι πρέπει νὰ τύχῃ τῆς δεούσης ἐκτιμήσεως ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία ὡς λέγει τὰ μέγιστα ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τουριστικῆς κινήσεως εἰς τὴν Χώραν μας. Ἐπίσης πρέπει νὰ ἀναφέρω ὅτι κατὰ τὴν πρόσφατον κρίσιν τοῦ Σουέζ καὶ τοῦ Λιβάνου ὁ ἕκτος Ἀμερικανικὸς Στόλος ἐπεσκέφθη ἐπανειλημμένως τὴν Ρόδον. Καὶ εἶναι γνωστὸν τί σημαίνει ἡ ἐπίσκεψις αὐτὴ χιλιάδων ναυτῶν καὶ στρατιωτῶν εἰς μίαν νῆσον ὑπὸ ἀπόψεως κινήσεως καὶ συναλλάγματος. Ἐὰν ὑπῆρχε λιμὴν θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ παρέμενον μονίμως εἰς τὴν Ρόδον δύο ἕως τρία μεγάλα πλοῖα τοῦ στόλου αὐτοῦ, ὅπου θὰ ἐδημιουργεῖτο ἔσοδον ἀρκετῶν ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Ὅσως βλέπετε αἱ θετικαὶ ζημίαι ἐκ τῆς σημερινῆς καταστάσεως εἶναι τεράστιαι. Ἀλλὰ καὶ ὁ ἀνασταλτικὸς σάλος ἐκ τῆς διὰ τὴν περαιτέρω ἐξέλιξιν λίαν σοβαρή. Προβάλλει ἑπομένως ἔκδηλος ἡ ἀνάγκη τῆς κατασκευῆς τοῦ ἔργου. Πιστεύω δὲ ὅτι ὅταν ἅπαξ κατασκευασθῇ, θὰ δυνηθῇ ἡ τὸς μιᾶς ὑετίας, ἴσως καὶ ἐνωρίτερον, νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν, ὅλην τὴν δαπάνην τῆς κατασκευῆς του.

Κύριοι συνάδελφοι, εὐθὺς μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς Δωδεκανήσου γενικὸν ὑπῆρξε τὸ αἴτημα τῶν κατοίκων της διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ λιμένος τῆς Ρόδου. Κατὰ τὸ ἔτος 1952, ἱδρύσαμεν τὸν ΟΔΑΠΠΔ καὶ εἰς τὸν ὁποῖον περιελάβομεν ὅλα τὰ περιουσιακὰ στοιχεῖα τῆς Ἰταλικῆς κληρονομίας μὲ τὸν ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ἐξ αὐτῶν πόρων διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Δωδεκανήσου. Μεταξὺ τῶν βασικῶν ἔργων τὰ ὁποῖα εἴχομεν ὑπ' ὄψιν ἐν προκειμένῳ, ἦτο καὶ ἡ κατασκευὴ τοῦ λιμένος τῆς Ρόδου. Καὶ πράγματι, ὁ ὀργανισμὸς αὐτὸς ἐψήφισεν ἅμα τῇ συστάσει του ἕνα κονδύλιον 1.000.000 δραχμῶν, τὸ ὁποῖον κατετέθη εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος.

Ἔκτοτε ὅμως κ. Ὑπουργέ, οἱ τοπικοὶ παράγοντες τῆς Νήσου, οἱ προσκείμενοι φιλικῶς εἰς τὴν Κυβέρνησιν κατέ-

βαλον πᾶσαν προσπάθειαν καὶ ἐπέτυχον τὴν ἐκτροπὴν τοῦ ὀργανισμοῦ ἀπὸ τῆς ἀποστολῆς του αὐτῆς, εἰς χρηματοδότην τῶν κομματικῶν των μικροσυμφερόντων. Ἡ τακτικὴ αὐτὴ ἀπεσκόπει εἰς τὴν κατασκευὴν μικρῶν ἔργων ἐπιδείξεως, ἀμφιβόλου πολιτικῆς χρησιμότητος καὶ προχείρου κατασκευῆς εἰς τὰ διάφορα χωρία, διὰ τὴν ἀνεύρεσιν ψήφων. Διὰ τὰ ἀνόητα αὐτὰ μικρὰ ἔργα ἀπὸ τοῦ 1955 καὶ ἐντεῦθεν, τὰ ἐκτελεσθέντα κατόπιν ὑποδείξεως φιλικῶν κομματικῶν παραγόντων τῆς Κυβερνήσεως, ἐσπαταλήθησαν δεκάδες ἑκατομμυρίων—δὲν ἔχω τὴν στιγμὴν αὐτὴν τοὺς ἀκριβεῖς ἀριθμοὺς— πάντως ὄχι ὀλιγώτερα ἀπὸ 60—70 ἑκατομμύρια δραχμῶν. Σημειωθήτω δὲ ὅτι καὶ ἐξ αὐτῶν, ὅσα δὲν ἦσαν ἀνόητα, δὲν ἔπρεπε νὰ ἐκτελεσθοῦν ἀπὸ τὰ κεφάλαια τοῦ ΟΔΑΠΠΔ ἀλλὰ νὰ γίνουν ἀπὸ τὸν συνήθη κρατικὸν προϋπολογισμὸν ὡς συνέβη εἰς ὅλας τὰς ἄλλας ἐπαρχίας.

Θὰ μοῦ ἐπιτραπῇ, κ. συνάδελφοι, νὰ κάμω ἐνταῦθα μία παρένθεσιν. Ἡ ἐπερώτησίς μου αὕτη ἀπευθύνεται πρὸς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, τὸν κ. Ὑπουργὸν Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων. Καίτοι δὲ κατετέθη κατὰ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ ἔτους 1959 ἔπειτα ἀπὸ ἐπανειλημμένας ἀναβολάς, συζητεῖται ἐπὶ τέλους ἀπόψε, παρουσίᾳ μόνον τοῦ ἀξιοτίμου κ. Ὑπουργοῦ Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων. Ἂς μὴν ξενίζεται ἐπομένως ὁ κ. Ὑπουργὸς διὰ μερικὰς τῶν παρατηρήσεων μου. Δὲν τὸν ἀφοροῦν. Ἀφοροῦν ἄλλους Ὑπουργοὺς οἱ ὁποῖοι δὲν εἶναι παρόντες. Δὲν δύναμαι ὅμως διὰ τὸν λόγον αὐτὸν νὰ τὰς ἀποσιωπήσω.

Κύριοι βουλευταί τὸ 1955 ὑπέβαλα τὴν πρώτην ἐπὶ τοῦ θέματος ἐρώτησιν εἰς τὸ Προεδρεῖον τοῦ Σώματος. Ἔλαβον δὲ ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τὴν ἀπάντησιν ὅτι καίτοι ἀπέδιδε μεγάλην σημασίαν εἰς τὸ θέμα θὰ τὸ ἀντιμετώπιζεν ἀνάλογα μὲ τὴν σπουδαιότητα τὴν ὁποίαν ἐμφανίζει, ὡς θὰ ἐπέτρεπαν αἱ δημοσιονομικαὶ δυνατότητες.

Δ. Παπαμιχαλόπουλος. Ποῖος ἦτο Ὑπουργὸς τῶν Δημοσίων ἔργων τὴν ἐποχὴν ἐκείνην;

Ι. Ζίγδης. Δὲν ἐνθυμοῦμαι ἀκριβῶς. Τὸ πρᾶγμα δὲν ἔχει σημασίαν. Ἐγὼ ἁπλῶς ἀναφέρω τὸ γεγονὸς διὰ νὰ ἀποδείξω τὸ συνεχὲς ἐνδιαφέρον, τόσον ἐμοῦ, ὅσον καὶ τῆς Κοινῆς γνώμης.

Ὅταν πέρυσι τὸν Ἀπρίλιον κατέθεσα τὴν παροῦσαν ἐπερώτησιν ὁ ἀξιότιμος Ὑπουργὸς τῶν Δημοσίων Ἔργων, ὁ κ. Γκίκας, εἶχε τὴν καλωσύνην νὰ μοῦ ἀποστείλῃ ἕνα ἔγγραφον τοῦ ὁποίου τὸ περιεχόμενον περιελάμβανε τὰ ἑξῆς:

«.. ἐνεκρίθη ἡ σχετικὴ προμελέτη, δι' ἧς ἡ ἀπαιτουμένη δαπάνη ἀνέρχεται εἰς δραχμ. 45 ἐκ., ποσὸν τὸ ὁποῖον μελετᾶται, ὅπως ἀντιμετωπισθῇ δι' εἰσφορᾶς τοῦ Λιμενικοῦ Ταμείου Δ)νσιν, τοῦ Δήμου Ρόδου ἢ τοῦ Ο.Δ.Α.Π.Π.Δ. μὲ ἐνδεχομένην συμμετοχὴν καὶ τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων».

Κατόπιν τῆς ἀπαντήσεως αὐτῆς ἐνόμισα ὅτι ἡ ὅλη ὑπόθεσις, τὸ ἴδιον ἐνόμισαν καὶ οἱ κάτοικοι τῆς Ρόδου, ἔβαινε πρὸς μίαν ὁριστικὴν ρύθμισιν. Τὴν ἐντύπωσιν δὲ αὐτὴν ἐνίσχυσε καὶ τὸ ἐνδιαφέρον, τὸ ὁποῖον ἐπέδειξε προσωπικῶς ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως κατὰ τὴν μετάβασίν του εἰς Ρόδον τὸ Πάσχα τοῦ 1959, περιέργως ὅμως καὶ πάλιν κατὰ τὴν ὑπὸ τὴν προεδρίαν του σύσκεψιν, οἱ κυβερνητικοὶ παράγοντες τῆς Ρόδου ἐφρόντισαν νὰ τορπιλλίσουν τὸ ἔργον. Οὕτως ἐνεφάνισαν τὴν δαπάνην ὡς ἀνερχομένην ὄχι εἰς 45 ἑκατομύρια ἀλλὰ εἰς 180.000.000 δραχμῶν. Καὶ ὡς ἦτο φυσικὸν ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, ἠναγκάσθη νὰ εἴπῃ ὅτι ἡ δαπάνη ἦτο πολὺ μεγάλη, καὶ δὲν ἠδύνατο νὰ τὴν ἀντιμετωπίσῃ. Ταχέως ὅμως ἀπεκαλύφθη ἡ ἀκρίβεια τοῦ ἰσχυρισμοῦ αὐτοῦ, ὑπὸ τὴν ἀγανάκτησιν τῆς Κοινῆς γνώμης.

Κατόπιν αὐτοῦ ὁ κ. Ὑπουργὸς τῶν Δημοσίων Ἔργων δι' ἐγγράφου του πρὸς τὴν Λιμενικὴν Ἐπιτροπὴν ἀνεκοίνωσεν ὅτι ἐὰν εἶναι δυνατὸν ὁ Ο.Δ.Α.Π.Π.Δ. νὰ συμβάλῃ διὰ τοῦ ποσοῦ τῶν 7.5 ἑκατομμυρίων, ὁ Δῆμος δι' ἄλλων 7.5 καὶ ἡ ἰδία ἡ Λιμενικὴ Ἐπιτροπὴ διὰ τριῶν ἑκατομμυρίων, τότε τὸ δημόσιον θὰ κατέβαλε τὰ ὑπόλοιπα 32 ἑκατομμύρια διὰ νὰ γίνῃ ἡ κατασκευὴ τοῦ Λιμένος.

Τόσον ὁ Δῆμος ὅσον καὶ ὁ ΟΔΑΠΠΔ καθὼς καὶ ἡ Λιμενικὴ Ἐπιτροπὴ ἔσπευσαν δι' ἐγγράφου των πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων νὰ ἀναλάβουν τὴν ὑποχρέωσιν ποὺ τοὺς ἐζητήθη.

Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τοπικὴν ἐφημερίδα τῆς Ρόδου, ἔχουσαν ἄμεσον ἐξάρτησιν ἀπὸ τοπικὸν κυβερνητικὸν παράγοντα, εἶδε τὸ φῶς, κατὰ τρόπον ἐντυπωσιακόν, ἡμιεπίσημος ἀνακοίνωσις, ὅτι κατόπιν ἐντολῆς τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, περιελήφθη εἰς τὸ πρόγραμμα ἐπενδύσεων τοῦ 1960 καὶ ὁ λιμὴν τῆς Ρόδου καὶ ὅτι πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἡ Κυβέρνησις διαθέτει κατὰ τὰ δύο πρῶτα ἔτη τὸ ποσὸν τῶν 32 ἑκατομμυρίων δραχμῶν. Φαντάζεσθε, κ. συνάδελφοι, πόσον τὸ γεγονὸς αὐτὸ μᾶς ἐχαροποίησεν ὅλους.

Ἀτυχῶς ὅμως, ἐξηγγέλθη τὸ 5ετὲς πρόγραμμα καὶ ὁ λιμὴν τῆς Ρόδου δὲν ἀναφέρεται εἰς αὐτό.

Σ. Γκίκας (Ὑπ. Συγκ. καὶ Δημ. Ἔργων). Κύριε συνάδελφε, εἰς τὸ 5ετὲς πρόγραμμα οὐδὲν λιμενικὸν ἔργον ἀναφέρεται.

Ι. Ζίγδης. Ἐπηκολούθησεν ἡ ἐξαγγελία τοῦ προγράμματος ἐπενδύσεων 1960 καὶ πάλιν οὐδὲν ἀνεφέρετο περὶ λιμένος.

Σ. Γκίκας (Ὑπ. Συγκ. καὶ Δημ. Ἔργων). Περὶ ποίας ἐπισήμου δηλώσεως ὁμιλεῖτε, κ. συνάδελφε;

Ι. Ζίγδης. Ἐννοῶ τὴν ἡμιεπίσημον τῆς ἐφημερίδος τῆς Ρόδου. Ἔκτοτε περὶ τοῦ λιμενικοῦ ἔργου τῆς Ρόδου οὐδεὶς πλέον γίνεται λόγος. Οὔτε δὲ ἡ ὁριστικὴ μελέτη ἔχει ἐγκριθῇ ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Λιμενικῶν Ἔργων τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν, ἡ ὁποία εἰρήσθω ἐν παρόδῳ, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ κ. Μιχαηλίδη, περιωρίσθη εἰς ἕνα καὶ μόνον πρόσωπον, ποὺ ὁ Θεὸς νὰ μᾶς φυλάξῃ μὴ πάθῃ τίποτε!...

Σ. Γκίκας (Ὑπ. Συγκ. καὶ Δημ. Ἔργων). Κύριε συνάδελφε, θὰ μοῦ ἐπιτρέψητε νὰ σᾶς διακόψω καὶ νὰ σᾶς εἴπω ὅτι δὲν εἶναι ὁ εἷς μόνον ὑπάληλος ποὺ χειρίζεται τὸν τομέα λιμενικῶν ἔργων. Οὔτε ὁ κ. Μιχαηλίδης ἀπεχώρησε τῆς ὑπηρεσίας. Ἁπλῶς προήχθη καὶ προχωρεῖ ἡ διαδικασία διὰ τὴν τοποθέτησιν ἀντικαταστάτου.

Ι. Ζίγδης. Ὁ κ. Μιχαηλίδης προήχθη εἰς Διευθυντὴν Οἰκισμοῦ καὶ δὲν εἶναι πλέον Διευθυντὴς λιμενικῶν ἔργων. Ποῖοι δὲ ἄλλοι ὑπηρετοῦν σήμερον;

Ἀλλὰ δὲν θέλω νὰ ἀπασχολήσω τὸ Σῶμα περισσότερον. Προσεπάθησα νὰ διαφωτίσω τὴν Ἐθνικὴν Ἀντιπροσωπείαν ἐπὶ τῆς σημασίας τῆς κατασκευῆς τοῦ λιμένος Ρόδου καὶ νὰ ἀποδείξω τὰς σημειωθείσας ἐπὶ τοῦ θέματος παλινωδίας. Καὶ αὐτὴν τὴν στιγμὴν ζητῶ μίαν ὑπεύθυνον δήλωσιν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν: Εἶναι ἀποφασισμένη νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου, ναὶ ἢ ὄχι; Εἶναι διατεθειεμένη νὰ διαθέσῃ τὰ 32 ἑκατομμύρια, ἐφ' ὅσον, ὡς μὴ ὤφειλε, καθότι διεσπαθίσθησαν τὰ κεφάλαια τοῦ Ο.Δ.Α.Π.Π.Α., τὰ 18 ἑκατομμύρια τὰ διαθέτει ἡ Δωδεκάνησος;

Ἀπὸ τὴν ἀπάντησιν αὐτὴν θὰ καθορίσωμεν τὴν στάσιν μας. Καὶ θὰ ἔχωμεν ἕνα ἐπὶ πλέον στοιχεῖον νὰ κρίνωμεν τὴν πολιτικήν της εἰς τὸ θέμα τῶν ἐπενδύσεων. Ἰδίως ὅσον ἀφορᾶ τὴν μεταχείρισιν τῆς ἐπαρχίας. Διότι, κύριοι συνάδελφοι, ὁ ἐπαρχιώτης ποὺ ἔρχεται εἰς τὴν Πρωτεύουσαν θὰ βλέπῃ μὲ ἕνα φοβερὸν χαμόγελον τὴν Ὁμόνοιαν, διὰ τὴν ὁποίαν ἐδαπανήθησαν ἄνω τῶν 60 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, ἐὰν τοῦ λεχθῇ ὅτι δι' ἕνα ἐπαρχιακὸν λιμένα ὄχι ἁπλῶς τοπικῆς σημασίας, ἀλλὰ λιμένα ἀπὸ τὸν ὁποῖον ἐξαρτᾶται ἡ ἐξυπηρέτησις τοῦ τουρισμοῦ καὶ τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐξευρεθοῦν 45 ἑκατομμύρια δραχμῶν ἢ 32 μετὰ τὴν συμμετοχὴν τῶν ροδιακῶν πόρων; Ἐπ' αὐτοῦ ἀναμένω καὶ μαζί μου ὁ λαὸς τῆς Ρόδου μίαν ἀπάντησιν ἀπὸ τὸν ὑπεύθυνον Ὑπουργὸν καὶ τὴν Κυβέρνησιν. (Χειροκροτήματα ἐκ τῆς Ἀντιπολιτεύσεως).

Σ. Γκίκας (Ὑπ. Συγκ. καὶ Δημ. Ἔργων). Κύριοι βουλευταί, ἡ Κυβέρνησις ἐπιθυμεῖ ἀφ' ἑνὸς μὲν νὰ καλύψῃ τὰς γενικὰς καὶ ἀφ' ἑτέρου τὰς τοπικὰς ἀνάγκας διὰ τῆς κατασκευῆς ὅλων ἐκείνων τῶν ἔργων ποὺ προορίζονται νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰ πάσης φύσεως συγκοινωνιακὰ μέσα.

Εἶναι πεπεισμένη ἡ Κυβέρνησις, ὅτι ἡ βελτίωσις τῶν πάσης φύσεως μεταφορῶν θὰ συντελέσῃ εἰς τὴ προσπάθειαν τῆς οἰκονομικῆς ἀνορθώσεως τοῦ τόπου. Ἡ ἐπιθυμία της αὕτη εἶναι πλέον ἔντονος διὰ τὰ ἔργα τὰ ὁποῖα καθάπτονται τῆς Ρόδου διὰ δύο λόγους: Πρῶτον διὰ λόγους συναισθηματικούς. Ἀπὸ ἀγάπην καὶ στοργὴν ποὺ κατέχει ὅλους τοὺς Ἕλληνας διὰ τὴν ἐσχάτως ἀπελευθερωθεῖσαν ἀδελφὴν Νῆσον. Δεύτερον, διὰ λόγους οὐσιαστικούς. Διότι ἡ Κυβέρνησις

ἐπέλεξε τὴν Ρόδον, διὰ νὰ διαδραματίσῃ σοβαρώτατον ρόλον εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτῆς διὰ τὴν τουριστικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Χώρας καὶ τὴν ἐπέλεξε διὰ δύο λόγους ἐπίσης. Πρῶτον, διότι περιβάλλεται ἀπὸ θαυμαστὰς φυσικὰς καλλονάς. Δεύτερον, διότι παρουσιάζει πολιτισμένον ἀνθρώπινον ὑλικὸν ἄξιον πάσης τιμῆς.

Ἀλλὰ εἶναι μερικαὶ περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας αἱ τεχνικαὶ καὶ οἰκονομικαὶ δυνατότητες δὲν εἶναι ἀνάλογοι πρὸς τὰς ἐπιθυμίας. Καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν δὲν εἴμεθα οὔτε τεχνικῶς, οὔτε οἰκονομικῶς ὥριμοι, διὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ ἔργου, διότι δὲν πρέπει νὰ σκεπτώμεθα μόνον τὴν ἔναρξιν ἀλλὰ καὶ τὸν τερματισμὸν τοῦ ἔργου.

Ἀπὸ πλευρᾶς τεχνικῆς εἶμαι εἰς θέσιν νὰ σᾶς πληροφορήσω, ὅτι ἡ ὁριστικὴ μελέτη ἐσχάτως ὑπεβλήθη καὶ εὑρίσκεται ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῶν ἁρμοδίων ὀργάνων. Ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς συντρέχουν ὡρισμένοι ὅροι χρηματοδοτήσεως τοῦ ἔργου κατὰ τρόπον ἀσφαλῆ καὶ πλήρη.

Ἐτονίσθη, ὅτι ἡ χρηματοδότησις προκειμένου διὰ λιμενικὰ ἔργα δὲν γίνονται ἀπὸ τὰς δημοσίας ἐπενδύσεις, ἐξαιρέσει λιμένων διὰ τοὺς ὁποίους οἱ τοπικοὶ πόροι δὲν ἐπαρκοῦν ὅτε συμπληρώνων τοὺς πόρους αὐτούς.

Οἱ ὑπολογισμοὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου διὰ τὴν πλήρη ἀξιοποίησιν τοῦ λιμένος Ρόδου, ἀναβιβάζουν τὸ ἀπαιτούμενον ποσὸν εἰς 120 ἑκατομμύρια δραχμάς, χωρὶς νὰ ὑπολογίζεται καὶ ἡ ἀξία τοῦ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ. Τὸ πρῶτον στάδιον τοῦ ὅλου ἔργου ἡ ἐκτέλεσις τοῦ ὁποίου θὰ ἐπιτρέψῃ πλεύρισιν δύο πλοίων μεγάλων καὶ ἑνὸς ὑπερωκεανείου, θὰ ἀνέλθῃ εἰς 45—50 ἑκατομμύρια δραχμὰς χωρὶς νὰ ὑπολογισθῇ ἡ δαπάνη διὰ τὸν μηχανικὸν ἐξοπλισμὸν ἀπαραίτητον διὰ τὸν νέον λιμένα.

Ἡ Κυβέρνησις κατέβαλε καὶ θὰ καταβάλῃ κᾶθε προσπάθειαν διὰ νὰ εὕρῃ λύσιν εἰς ἀμφότερα αὐτὰ τὰ θέματα καὶ νὰ προχωρήσῃ ἐν καιρῷ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου.

Ἐπειδὴ ὅμως παρουσιάσθη ἀπὸ τὸν κ. συνάδελφον σκοτεινὴ ἡ εἰκὼν τοῦ λιμένος Ρόδου, καὶ δι' ὅσους δὲν ἔτυχε νὰ ἐπισκεφθοῦν τὸν λιμένα τοῦτον, ἤθελα νὰ σημειωθῇ ὅτι ὁ λιμὴν Ρόδου διαθέτει κρηπιδώματα 380 μέτρων, ἐξ ὧν 180 ἐπὶ βάθους θαλάσσης 8 μέτρων, ὥστε νὰ ἐπιτρέπεται πλεύρισις 2—3 πλοίων τῆς γραμμῆς καὶ μικροτέρων πλοίων καὶ Μότορ-Σίπς εἰς τὰ ὑπόλοιπα κρηπιδώματα. Περαιτέρω εἰς τὸ Μανδράκι ὑπάρχουν κρηπιδώματα πλευρίσεως μικρῶν σκαφῶν καὶ Μότορ-Σίπς 260 μέτρων.

Τὸ λεχθὲν διὰ τὴν θαλαμηγὸν τοῦ Τίτο, δὲν ἀνταποκρίνεται εἰς τὴν πραγματικότητα, διότι οἱ ἴδιοι οἱ Γιουγκοσλαῦοι δὲν ἠθέλησαν νὰ εἰσέλθῃ ἡ θαλαμηγὸς εἰς τὸν λιμένα, καὶ ὅταν δι' εἰδικοὺς λόγους ἠθέλησε νὰ τὸν ἐπισκεφθῇ εἰς τὴν θαλαμηγὸν ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, καὶ δὲν ἠδυνήθη λόγῳ τῆς θαλασσοταραχῆς, ἠναγκάσθη νὰ εἰσέλθῃ ἡ θαλαμηγὸς εἰς τὸν λιμένα καὶ ἐγένετο ἡ ἐπίσκεψις.

Πάντως τὰ μειονεκτήματα αὐτά, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ θέτουν ἐκποδὼν ὅλα τὰ πλεονεκτήματα τὰ ὁποῖα ἐδημιουργησεν ἡ Κυβέρνησις διὰ τὴν τουριστικὴν ἀνάπτυξιν τῆς νήσου.

Καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ, εἶμαι ὑποχρεωμένος νὰ ἀναφέρω ὅτι ἐνῷ τὸ 1958 κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ρόδου 15 μεγάλα καὶ ὑπερωκεάνεια, τὸ 1959 κατέπλευσαν 64 ἐκ τῶν ὁποίων μόνον δύο δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ ἀποβιβάσουν ἐπιβάτας κατὰ πληροφορίας τῆς λιμενικῆς ἐπιτροπῆς Ρόδου.

Παρ' ὅλα ὅσα ἀνεφέρθησαν προηγουμένως, εἶναι δυνατὸν νὰ ἐξαχθοῦν πεπλανημένα συμπεράσματα εἰς ἣν περίπτωσιν τὸ θέμα τοῦ λιμένος Ρόδου ἐξητάζετο μονομερῶς καὶ ἀπεμονοῦτο ἀπὸ τὴν γενικωτέραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως πρὸς ἐκτέλεσιν ἔργων ὑποδομῆς ἅτινα θὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς συγκοινωνίας τῆς Χώρας.

Καὶ ἐπ' αὐτοῦ, εἶμαι ὑποχρεωμένος νὰ πληροφορήσω τὴν Βουλὴν ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἐν τῇ προσπαθείᾳ τῆς ἀναπτύξεως τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων, διέθεσε τὸ 1959 πιστώσεις κατὰ 50ο)ο μεγαλυτέρας τῶν πιστώσεων τὰς ὁποίας εἶχε διαθέσει τὸ 1958. Καὶ κατὰ τὸ 1960 κατὰ 50ο)ο ηὐξημένας ἀπὸ τὰς διατεθείσας κατὰ τὸ 1959. Ἐπίσης εἶμαι ὑποχρεωμένος νὰ εἴπω ὅτι παρ' ὅλας αὐτὰς τὰς ἐντατικὰς προσπαθείας καὶ θυσίας, δὲν εἶναι δυνατὸν ταὐτοχρόνως καὶ μὲ γοργὸν ρυθμὸν νὰ ἐκτελεσθοῦν ὅλα τὰ ἔργα τῶν ὁποίων ἔχομεν ἀνάγκην. Ἕνας δὲ λόγος διὰ τὸν ὁποῖον δὲν δύνανται νὰ γίνουν ὅλα τὰ ἔργα μαζὶ εἶναι ὅτι τὰ συγκοινωνιακὰ μέσα εἰς τὴν χώραν μας εἶναι ἀκριβώτερα κατ' ἀναλογίαν ἐν σχέσει μὲ τὰ συγκοινωνιακὰ ἔργα τῶν ἄλλων χωρῶν, διότι οἱ δρόμοι καὶ αἱ σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ εἶναι ὑποχρεωμένοι νὰ ἑλίσσονται εἰς ἀνώμαλα ἐδάφη, ἀπαιτοῦνται δαπανηρὰ τεχνικὰ ἔργα, διότι τὸ μῆκος τῶν ἀκτῶν μας εἶναι μεγάλο καὶ ἔχομεν πολλὰς νήσους. Ἀρκεῖ νὰ σᾶς εἴπω ὅτι ἔχομεν 119 λιμενικὰ ταμεῖα ἐποπτευόμενα καὶ παρακολουθούμενα παρὰ τοῦ Ὑπουργείου καὶ ἕκαστον τούτων ἔχει τὰ προβλήματά του, ὄχι βεβαίως τῆς αὐτῆς μορφῆς ἀλλὰ πάντως ἔχει τὰ προβλήματά του τῶν ὁποίων ἡ ἐπίλυσις ἀπαιτεῖ δαπάνας.

Ἡ διαμερισμάτωσις τῆς Χώρας ἀπαιτεῖ ἐπὶ πλέον περισσότερα ἀεροδρόμια καὶ ἐπειδὴ ὁ λόγος περὶ ἀεροδρομίων εἶμαι ὑποχρεωμένος νὰ σᾶς εἴπω ὅτι διὰ τὸν ἀερολιμένα τῆς Ρόδου κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐδαπανήθησαν 20 ἑκατομμύρια δραχμαὶ διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν ἐγκαταστάσεών του εἰς τὴν δημιουργίαν διαδρόμου 1.800 μέτρων. Ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις τοῦ ἀερολιμένος ηὐξήθη κατὰ 25ο)ο καὶ τὸ 1959 ἔναντι τοῦ 1958, 40.000 ἐπιβάται μετεφέρθησαν εἰς Ρόδον τὸ 1959. Ἀπὸ ἐπίσημα στοιχεῖα ἀλλὰ καὶ πληροφορίας τὰς ὁποίας ἐπιμελῶς συνεκεντρώσαμεν, διεπιστώθη ὅτι τὴν Ρόδον ἐπιθυμεῖ νὰ ἐπισκεφθῇ μεγάλος ἀριθμὸς ξένων, τουριστῶν, ἐφ' ὅσον καταστῇ δυνατὸν νὰ φθάσουν εἰς αὐτὴν αὐθημερὸν χωρὶς νὰ ὑφίστανται τὰς ταλαιπωρίας ἀλλαγῆς μεταφορικῶν μέσων.

Μὲ ψυχρὰν ἐκτίμησιν τῶν πραγμάτων, τελείως ἀντικειμενικὴν διαπιστοῦται ὅτι ὁ ἀερολιμὴν Ρόδου εἶναι δυνατὸν νὰ διαδραματίσῃ ἕνα τῶν σπουδαιοτέρων ρόλων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ τῆς νήσου. Ἔχομεν ἀποφασίσει νὰ αὐξήσωμεν τὸ μῆκος τοῦ διαδρόμου εἰς 2.400 μέτρα, ὥστε νὰ δύνανται νὰ προσγειωθοῦν καὶ ἀπογειωθοῦν καὶ βαρέα ἀεροπλάνα καὶ ἀεριωθούμενα.

Ἐν τῇ ἐκτιμήσει τῆς ἱεραρχίσεως τῶν ἔργων, ἀσφαλῶς τὸ ἀεροδρόμιον Ρόδου, κατέχει τὴν ὑψηλοτέραν θέσιν καὶ εἶμαι εὐτυχὴς ἀνακοινῶν εἰς τὴν Βουλήν, ὅτι θὰ διαθέσωμεν 30 ἑκατομμύρια διὰ τὸν πλήρη ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ ἀερολιμένος.

Κ. Γιαννούσης. Ὑπάρχουν ἄλλα διαμερίσματα τῆς χώρας τὰ ὁποῖα νὰ ἔτυχον τοιαύτης προνομιακῆς μεταχειρίσεως.

Σ. Γκίκας (Ὑπουργ. Δημ. Ἔργων). Προκειμένου διὰ τὴν Δωδεκάνησον, εἶναι δεδικαιολογημένη αὐτὴ ἡ μεταχείρισις.

Ι. Ζίγδης. Κύρε Ὑπουργέ, εἰς τὰ 30.000.000, συμπεριλαμβάνονται καὶ αἱ παλαιαὶ πιστώσεις; Διότι ἀπὸ τὸ 1952, ἐπὶ Κυβερνήσεως Κέντρου, εἶχον διατεθῇ σημαντικὰ ποσά, τὰ ὁποῖα ἐχρησιμοποιήθησαν μόνον μετὰ παρέλευσιν πολλῶν ἐτῶν.

Σ. Γκίκας (Ὑπ. Συγκοινωνιῶν καὶ Δημ. Ἔργων). Τὰ 30.000.000, εἶναι νέαι πιστώσεις ἀπὸ τὸ 1960 καὶ μᾶς δίδεται ἡ εὐχέρεια νὰ κατασκευάσωμεν τὸ ταχύτερον τὸ ἔργον μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἔχωμεν ἐπιθυμητοὺς τουρίστας καὶ μάλιστα διὰ μεγαλύτερον χρονικὸν διάστημα παραμονῆς, δεδομένου ὅτι θὰ διαθέτουν μόνον ὥρας διὰ τὴν ἄφιξίν των εἰς Ρόδον καὶ ἐπιστροφήν των βραδύτερον διὰ τὰς πατρίδας των.

Ἡ χρηματοδότησις τοῦ ἀεροδρομίου γίνεται δι' ἐπενδύσεων, ἄνευ ἐπιβαρύνσεως τῶν τοπικῶν πόρων.

Ἀντιμετωπίζοντες τὸ πρόβλημα τοῦ ἀεροδρομίου, τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήσαμεν εἰς ὑψηλὴν ἱεράρχισιν, δὲν ἕπεται ἐκ τούτου ὅτι παρημελήσαμεν τὴν προώθησιν τῆς προπαρασκευῆς διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν λιμενικῶν ἔργων, ἀλλά, ὅπως εἶπα, ταῦτα τεχνικῶς δὲν κατέστησαν ὥριμα, διότι ἡ μελέτη μόλις ὑπεβλήθη καὶ εὑρίσκεται ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῶν ἁρμοδίων ὀργάνων καὶ δὲν ἐρρυθμίσθη πλήρως τὸ ζήτημα τῆς χρηματοδοτήσεώς του.

Θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ ἀναφέρω, βάσει στοιχείων, τὴν ἀπόδοσιν τῆς κυβερνητικῆς προσπαθείας ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς Ρόδου, διότι εἶναι εἰς ὅλους γνωστά. Παρεμπι-

πτόντως ἀναφέρω τὴν ἔντονον ἀνοδικὴν πορείαν τοῦ γεωργικοῦ καὶ τοῦ κτηνοτροφικοῦ εἰσοδήματος τῆς νήσου, τὴν εἰσροὴν συναλλάγματος, τὴν βελτίωσιν τῶν τουριστικῶν ἐγκαταστάσεών της. Σήμερον διαθέτει ἡ Ρόδος 2300 κλίνας, μὲ προοπτικὴν νὰ προστεθοῦν ἐντὸς τοῦ 1960 καὶ ἄλλαι 600.

Εἶπεν ὁ κ. Ζίγδης, ὅτι διὰ τὸ πρῶτον μέγα ἔργον, τὸ ὁποῖον θὰ γίνῃ εἰς Ρόδον, θὰ χειροκροτήσῃ τὴν Κυβέρνησιν. Ἰδού, τοῦ δίδεται ἡ εὐκαιρία νὰ τὸ πράξῃ, τοὐλάχιστον διὰ τὸ ἀεροδρόμιον.

Κύριοι βουλευταί, μὲ τὸν ὀργασμόν, τὸν ὁποῖον ἐπιδεικνύει ἡ Κυβέρνησις Καραμανλῆ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διαφόρων ἔργων, ἐδημιουργήθη ἡ πεποίθησις, ὅτι εἶναι εὐκαιρία νὰ πραγματοποιηθοῦν ὅλα τὰ ἔργα, τὰ ὁποῖα ἀγρόνιζον ἀπὸ δεκαετηρίδων. Θὰ πρέπει, ὅμως, νὰ ἔχωμεν ὑπ' ὄψει μας καὶ τὴν Ἑλληνικὴν πραγματικότητα καὶ τὰς δυνατότητάς της, τὰς ὁποίας προσπαθεῖ ἡ Κυβέρνησις νὰ τὰς διευρύνῃ. (Χειροκροτήματα).

Ι. Ζίγδης. Κύριε Πρόεδρε, εὐχαριστῶ τὸν κ. Ὑπουργὸν διὰ τὰ αἰσθήματα, τὰ ὁποῖα ἐξέφρασεν ἀπέναντι τῆς περιφερείας μου καὶ τὰ ὁποῖα δὲν πρέπει νὰ μηγζουν ὑπὸ συναισθηματισμόν, ἀλλὰ ἀπὸ τὴν ψυχρὰν ἐκτίμησιν τῶν ἐν αὐτῇ ὑφισταμένων ἀντικειμενικῶν συνθηκῶν. Καὶ τοῦτο, διότι ὁ νόμος τῆς ηὐξημένης ἀποδόσεως, ἐφαρμόζεται κατ' ἐξοχὴν εἰς τὴν Ρόδον. Ἐὰν τοποθετήσητε κεφάλαια εἰς τὴν Ρόδον, θὰ ἔχετε ἀσφαλῶς πολλαπλασίαν ἀπόδοσιν καὶ εἰς τὰς περισσοτέρας ἄλλας ἐπαρχίας τῆς χώρας.

Ἡ ἐπερώτησίς μου ἀφορᾶ μόνον τὸ λιμένα τῆς Ρόδου καὶ μόνον. Ἡ ἀπάντησις τοῦ κ. Ὑπουργοῦ, ἦτο ἀπογοητευτική, διότι εἶπεν, ὅτι τὸ ἔργον δὲν ὡρίμασεν ἀκόμη τεχνικῶς καὶ οἰκονομικῶς διὰ τὴν Κυβέρνησιν. Αὐτὴ εἶναι ἡ οὐσία.

Ἀλλ' ὁ κ. Ὑπουργός, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς συζητήσεως αὐτῆς διὰ τὸν λιμένα τῆς Ρόδου, ἐπεξετάθη εἰς μίαν διαφήμισιν τοῦ γενικοῦ ἔργου τῆς Κυβερνήσεως καὶ εἰδικώτερον τοῦ ἔργου εἰς Δωδεκάνησον. Ἐὰν παρακολουθοῦσα τὸν κ. Ὑπουργόν, θὰ ἦτο δυνατόν, βάσει στοιχείων, νὰ ἀποδείξω, ὅτι ὁ πραγματικὸς ἀπολογισμὸς τοῦ ἔργου αὐτοῦ εἶναι διάφορος ἐκείνου, τὸν ὁποῖον ἔκανεν. Ἀλλὰ δὲν τὸ θεωρῶ σκόπιμον καὶ ἀφήνω τὴν χαρὰν τῆς περιαυτολογίας εἰς τὸν κ. Ὑπουργόν.

Χαίρω δι' ὅσα εἶπεν διὰ τὸ ἀεροδρόμιον Ρόδου καὶ θὰ εἶμαι εὐτυχής, ἐὰν κατὰ τὸ ἑπόμενον ἔτος, διαπιστώσω τὴν πραγματοποίησιν τῆς σημερινῆς του ἐξαγγελίας, εὑρεθῶ εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ τὸν χειροκροτήσω. Πολὺ φοβοῦμαι, ὅμως, ὅτι καὶ αὐτὴ θὰ εἶναι μία ἀπὸ τὰς πομπώδεις ἐπαγγελίας τῆς Κυβερνήσεως, αἱ ὁποῖαι τροφοδοτοῦν τὰς κυβερνητικὰς ἐφημερίδας διὰ τὴν πομπώδη εἰδησεογραφίαν των καὶ αἱ ὁποῖαι, ὅμως, τελικῶς ἀποτελειώνονται πομφόλυγες. Ἐάν, ὅπως δὲν εὔχομαι, συμβῇ καὶ ἐν προκειμένῳ τοῦτο, τότε θὰ μοῦ δώσῃ τὸ δικαίωμα νὰ τὸν ἐπικρίνω.

Σ. Γκίκας (Ὑπ. Συντονισμοῦ καὶ Δημ. Ἔργων). Ἀνεφέρθην εἰς τὰ ἔργα ἀρμοδιότητός του Ὑπουργείου μου.

Ι. Ζίγδης. Θὰ εἶμαι εὐτυχής, ἐὰν μοῦ δώσητε τὴν εὐκαιρίαν νὰ σᾶς χειροκροτήσω, διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ ἀεροδρομίου.

Δὲν πρέπει ὅμως νὰ κάνετε τὸ λάθος, ὥστε ἐξ αἰτίας τοῦ ἀεροδρομίου, νὰ ὑποτιμήσητε τὴν σημασίαν τοῦ λιμένος. Διότι ὁ θαλάσσιος τουρισμὸς εἶναι διάφορος, καὶ αἱ κρουαζιέραι εἰδικώτερον εἶναι ἐκεῖναι, αἱ ὁποῖαι διατηροῦν τὸν τουρισμὸν καὶ τὸν χειμῶνα, τὴν πλέον κρίσιμον περίοδον διὰ τὴν οἰκονομικὴν θεμελίωσίν του.

Ἐπειδὴ γνωρίζω τὴν φειδώ, μὲ τὴν ὁποίαν καθορίζονται αἱ ἐπενδύσεις διὰ τὰ συνήθη λιμενικὰ ἔργα καὶ τὰ περιωρισμένα περιθώρια τοῦ Ὑπουργείου σας, δι' αὐτὸ ἀπηύθυνα τὴν ἐπερώτησίν μου καὶ πρὸς τοὺς Ὑπουργοὺς Συντονισμοῦ καὶ Οἰκονομικῶν, ἵνα τὸ θέμα τοῦ λιμένος τῆς Ρόδου ἀντιμετωπισθῇ ὡς ἔργον ὑποδομῆς, τῆς ὅλης οἰκονομίας καὶ δὴ τῆς τουριστικῆς τοιαύτης τῆς χώρας καὶ ὄχι ἁπλῶς ὡς ἕνα σύνηθες λιμενικὸν ἔργον.

Θὰ ἤθελα νὰ παρακαλέσω, ὅπως, τὰ ἐδῶ διαμειφθέντα, μεταφέρετε εἰς τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον, ὥστε θέμα γενικωτέρας σημασίας νὰ ἐπισύρῃ τὴν προσοχὴν τῆς Κυβερνήσεως καὶ νὰ μὴ μείνῃ ἀντικείμενον ἑνὸς μόνον Ὑπουργείου.

Σ. Γκίκας (Ὑπουργ. Δημοσίων Ἔργων). Ἡ κατασκευὴ τοῦ Ἀεροδρομίου, κ. συνάδελφε, δὲν πρόκειται οὐδ' ἐπ' ἐλάχιστον νὰ ἀναστείλῃ τὴν προσπάθειάν μας διὰ τὴν προώθησιν τῶν ἐργασιῶν κατασκευῆς τοῦ λιμένος. Ἐπίσης τὸ θέμα τοῦ λιμένος κατὰ μέγιστον ποσοστὸν εἶναι θέμα τῆς ἰδικῆς μου ἁρμοδιότητος καὶ συνεπῶς ἐγὼ θὰ εἶμαι ἐκεῖνος ὁ ὁποῖος θὰ ὑποστηρίξω τὴν ἔναρξιν τῶν ἐργασιῶν τοῦ λιμένος ὅταν πεισθῶ ὅτι τὸ θέμα ἔχει ὡριμάσει.

Ε. Ζαννῆς. Καὶ διὰ νὰ κάμωμεν μίαν θετικὴν πρότασιν, κ. Πρόεδρε, ἔχω νὰ προτείνω τὸ ἑξῆς εἰς τὸν κ. Ὑπουργόν. Εἰς τὴν Ρόδον ὑπάρχουν, ὅπως γνωρίζετε, ὡρισμένα ξενοδοχεῖα, τὰ ὁποῖα ἔχουν ἐκμισθωθῇ εἰς τὸν «ΑΣΤΕΡΑ». Νομίζω ὅτι τὰ ξενοδοχεῖα αὐτὰ θὰ ἠδύναντο νὰ ἐκποιηθοῦν, τὰ δὲ εἰσπραχθησόμενον ἀντίτιμον νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ λιμένος.

Πρόεδρεύων κ. Α. Καμβύσης. Ὁ κ. Ὑπουργὸς θὰ λάβῃ ὑπ' ὄψει του τὴν πρότασιν καὶ θὰ εἰσηγηθῇ σχετικῶς. Ἡ συζήτησις ἐπὶ τῆς ἐπερωτήσεως ἐτερματίσθη.

Ὁ κ. Λυμπερίδης ἔχει τὸν λόγον ἐπὶ ἐπερωτήσεώς του ἀπευθυνομένης πρὸς τὸν κ. ἐπὶ τῆς Ἐργασίας Ὑπουργὸν καὶ ἀφορώσης τὸ καπνεργατικὸν θέμα. Μὲ τὴν ἐπερώτησιν ταύτην θὰ συσχετισθῇ καὶ ἡ ὑπ' ἀριθ. 20 ἐπερώτησις τῶν συναδέλφων κ.κ. Ἀσκαρίδη, Ἐφραιμίδη κλπ., διότι εἶναι συναφὴς καὶ συνεπῶς ἐν συνεχείᾳ θὰ ὁμιλήσουν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος καὶ οἱ ἐγγεγραμμένοι βουλευταὶ ἐπὶ τῆς ἐπερωτήσεως ταύτης.

Θ. Λυμπερίδης. Τὸ καπνεργατικὸν θέμα, κ. βουλευταί, ὅπως καὶ τὸ καπνικὸν πρὸ διμήνου, ἔρχεται διὰ πρώτην φορὰν εἰς συζήτησιν κατὰ τὴν παροῦσαν περίοδον τῆς Βουλῆς χάρις εἰς τὴν διατυπωθεῖσαν ὑπὸ τῆς Κοινοβουλευτικῆς μας ὁμάδος μας διὰ τῶν ὁποίων ἐθίγησαν θέματά τινα ἀφορῶντα τὸν ἀγροτικὸν καὶ ἐργατικὸν κόσμον τῆς Ἑλλάδος ὅπως π.χ. τὸ θέμα τῶν κοινωνικῶν ἀσφαλίσεων τῶν ἀγροτῶν, τὸ καπνικὸν θέμα κλπ. Ἡ ἐπερώτησις αὐτὴ καίτοι κατετέθη πρὸ 10 περίπου μηνῶν ἔρχεται πρὸς συζήτησιν μόλις τώρα παραγκωνισθεῖσα μέχρι σήμερον ἕνεκα τῶν γενομένων προτάξεων ὡρισμένων ἄλλων ἐπερωτήσεων εἴτε βάσει τοῦ ἄρθρου 51 τοῦ Κανονισμοῦ τῆς Βουλῆς εἴτε συναμει ἀποφάσεων τοῦ Σώματος. Τὸ καπνεργατικὸν θέμα, κ. βουλευταί, δὲν εἶναι θέμα ἐπουσιώδες ὡς ἴσως τινὲς νομίζουν, οὔτε περιωρισμένης τοπικῆς σημασίας. Ἐκ τῆς καπνεργασίας ἀποζοῦν 45.000 ἐργάται καὶ ἐκ τούτου ἀντιλαμβάνεται τις ποῖον ρόλον παίζει ἡ καπνεργασία καὶ διὰ τὰ ἀστικὰ κέντρα καὶ πρὸ πάντων διὰ τὰς πόλεις τῆς Ἀνατολικῆς Μακεδονίας καὶ Θράκης. Συνεπῶς τὸ θέμα αὐτὸ ἀξίζει νὰ τύχῃ τῆς ἀμερίστου προσοχῆς πρωτίστως τῆς Κυβερνήσεως ἀλλὰ καὶ τῆς Ἐθνικῆς Ἀντιπροσωπείας. Πρὸ ὀλίγων ἐτῶν, κ. συνάδελφοι, ἐπηνέχθη ἓν βαρύτατον πλῆγμα εἰς τὴν τάξιν τῶν καπνεργατῶν. Διὰ τῶν νόμων 2348 καὶ 2519 τοῦ ἔτους 1953 ἐστραγγαλίσθησαν σειρὰ στοιχειωδῶν δικαιωμάτων τῆς καπνεργατικῆς τάξεως, τὰ ὁποῖα ἡ ἐν λόγῳ τάξις κατέκτησε, κατόπιν σκληρῶν καὶ ἐνίοτε αἱματηρῶν ἀγώνων πολλῶν ἐτῶν. Διὰ τῶν νόμων αὐτῶν δὲν ἠρθη μόνον ἡ κατοχύρωσις τοῦ καπνεργατικοῦ ἐπαγγέλματος, ἀλλ' ἐν συνεχείᾳ ἐθεσμοθετήθησαν τοιαῦτα μέτρα, ὥστε αἱ ἰσχύουσαι σήμερον διατάξεις διὰ τὸ ζήτημα τοῦτο νὰ ἀποτελοῦν ἐντροπὴν διὰ τὴν χώραν μας. Ὅταν κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουάριον τοῦ ἔτους 1957 ἡ Κυβέρνησις ἔφερε πρὸς συζήτησιν ἐν νομοσχέδιον εἰς τὴν Βουλὴν διὰ τοῦ ὁποίου ἤροντο ὡρισμέναι ἀδικίαι τῶν νόμων 2348 καὶ 2519, ὁμιλῶν τὴν 17ην Φεβρουαρίου ἀπὸ τῆς θέσεως αὐτῆς μοὶ ἐδόθη ἡ εὐκαιρία νὰ τονίσω ὅτι αἱ διατάξεις τῶν νόμων ἐκείνων δὲν εἶναι μόνον ἀντιεργατικαὶ μὲ τὴν στενὴν τῆς λέξεως σημασίαν, εἶναι καὶ ἀντικοινωνικαί, ἀντίκεινται καὶ πρὸς θεμελιώδεις διατάξεις τοῦ Συντάγματος ἀντιβαίνουσι καὶ πρὸς βασικὰς ἀρχὰς τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μας δικαίου, ἀντιβαίνουσι καὶ πρὸς τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ Ἐργατικοῦ μας Δικαίου καὶ πρὸς τὰς διεθνεῖς συμβάσεις ἐργασίας. Ἐτόνισα ἀκόμη τότε ὅτι αἱ διατάξεις αὐταὶ ἀπεδείχθησαν καὶ ἀντισικονομικαί, διότι ἐναντι