

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ε. ΚΑΛΙΤΣΟΥΝΑΚΗ

ΑΡΙΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΡΗΤΗΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΟΙΚ. ΚΟΙΝΟΤΗΤΟΣ

Ἡ Κρητικὴ Οἰκονομία, ὅπως καὶ ἡ οἰκονομία ὅλης τῆς Ἑλλάδος, εὐρίσκειται ὑπὸ ἀνάπτυξιν. Ἡ Κρήτη ὅμως κατὰ τὴν Μινωϊκὴν ἐποχὴν (ιδίως 2000 – 1400 π. Χ.) ἀνέπτυξε πρότυπον πολιτισμὸν καὶ μεγαλειώδη ἰσχὺν εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν θαλασσοκρατίαν. Σήμερον πλεόν δὲν παίζει βέβαια τὸν παλαιὸν τῆς ρόλον εἰς τὸν Μεσογειακὸν χῶρον, ἀπὸ διαφόρους λόγους πολιτικούς, ἱστορικῆς διαμορφώσεως καὶ καθολικῆς τεχνικῆς καὶ ἰδίως συγκοινωνιακῆς ἀναπτύξεως, οἱ ὅποιοι λόγοι εὐρίσκονται φυσικῶς ἐκτὸς τῶν πλαισίων τῆς δυναμικότητος αὐτῆς. Διὰ τοῦτο ὅμως ἀκριβῶς, πρέπει νὰ παρακολουθησῶμεν μετὰ μεγάλης προσοχῆς καὶ ἐπιστημονικότητος τὰς δυναμένας νὰ ἀναπτυχθοῦν ὑπνωπτούσας ἐπιτοπίους παραγωγικὰς δυνατότητας καὶ νὰ τὰς ἀξιοποιήσωμεν κατὰ τὸν μέγιστον καὶ ἄριστον δυνατὸν τρόπον, ἀντισταθμίζοντες οὕτως, ἔστω οἰκονομικῶς μόνον, τὴν παλαιὰν καθολικὴν εὐκλειαν.

Εἰς τὴν τωρινὴν προσπάθειαν ἀναπτύξεως τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας, τὸ ποσοστὸν τὸ ἀφορῶν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Κρήτης, δὲν εἶναι δυστυχῶς ἀνάλογον οὔτε πρὸς τὴν ἔκτασιν, τὸν πληθυσμὸν, τὰς καταστροφὰς καὶ τὰς θυσίας τῆς, ἀλλὰ οὔτε καὶ πρὸς τὰ ἐξ αὐτῆς φορολογικὰ ἔσδαδα τοῦ Κράτους. Οὕτως εἰς τὸ Πενταετὲς Πρόγραμμα (1960 – 1964), οὔτε εἰς τὰ ἐγγειοβελτικὰ ἔργα, οὔτε εἰς τὴν ἀξιοποίησιν ὄρεινῶν περιοχῶν, οὔτε εἰς τὸ ἐθνικὸν ὁδικὸν δίκτυον μνημονεύεται ἡ Κρήτη, ψυχία δέ τινα (43 ἐκ. δραχ.) προγραμματίζονται διὰ τὸν Τουρισμὸν. Ἐκ τοῦ Προγράμματος δημοσίων ἐπενδύσεων, διὰ δημόσια ἔργα τοῦ 1961 ἀναλογεῖ εἰς τὴν Κρήτην ἕνα διακοσιοστὸν περίπου (11.750.000) ἐκ τῶν συνολικῶν ἐπενδύσεων, ἀνερχομένων εἰς τὸ ποσὸν τῶν 2360 περίπου ἑκατομ.

Ἡ σημερινὴ γενικῶς γεωργικὴ παραγωγὴ τῆς Κρήτης εἶναι ἀσφαλῶς μεγαλυτέρα τῆς παλαιᾶς ἐποχῆς τῆς, ὥστε ἂν συνεπληρῶνεντο καὶ συνεχρονίζετο μὲ τὰς νεωτέρας ἐπιστημονικὰς μεθόδους καλλιέργειας καὶ φυσιολογίας τοῦ ἐδάφους, καταπολεμήσεως τῶν ἀσθενειῶν, συμπληρώσεως τῆς πρωτογενοῦς παραγωγῆς διὰ δευτερογενοῦς — ἡ ὅποια θὰ ἐξηγυγνίζε διὰ δικτυώσεως μικρῶν ἑδαφοπαγῶν «χωρικῶν», ἢ ἄγρο-

τικῶν βιοτεχνιῶν, τὰ εὐγενῆ καὶ ἰδιαζόντως εὐγευστα, κατὰ ὁμολογίαν ἀπὸ παλαιότητας ἐποχῆς, προϊόντα αὐτῆς—τέλος ἂν ἐπραγματοποιεῖ τὰς μεταφορὰς τῶν ἀγαθῶν της—περὶ οὗ ἐνταῦθα πρόκειται—κατὰ τὸν ὀρθολογικότερον τρόπον, αὕτη θὰ ἐπετύγχανε μεγιστοποιημένην καὶ ἀριστοποιημένην ἀπόδοσιν, μὲ τὴν ἐπακολουθήσασαν μάλιστα σύνδεσίν μας μὲ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα (1 Νομβρίου 1962).

Καὶ ἔρχομαι οὕτως εἰς τὸ κύριον θέμα τῆς ἀνακοινώσεώς μου, ἡ ὁποία ἀφορᾷ εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῆς συνδέως τῆς Κρήτης, μέσω τῆς Πελοποννήσου πρὸς τὸν Πειραιᾶ, διὰ «Πορθμείου» ἤτοι πλοίου ὀχηματαγωγοῦ.

Ἡ Κυβέρνησις ἐμελέτησε δι' ἐπιτροπῆς ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Πλοιάρχου Λιμενικοῦ Ν. Σταμπολῆ κατὰ τὸ παρελθὸν θέρος (20-V-10XI 1960) τὴν σύνδεσιν τῆς Κρήτης μετὰ τῆς Πελοποννήσου διὰ πορθμείου (Ferry-Boat-Autofähre) ὀχηματαγωγοῦ. Τὸ συμπέρασμα τῆς ἐπιτροπῆς κατέληξεν εἰς τὰ κατωτέρω :

1) Ἡ σύνδεσις διὰ Πορθμείου τῆς Κρήτης μετὰ τῆς Ἑπειρωτικῆς Ἑλλάδος δύναται νὰ πραγματοποιηθῆ, μόνον ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς γενικωτέρας ἀντιμετωπίσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος τῆς χώρας.

2) Ἀποκλειστικὴ σύνδεσις τῆς Πελοποννήσου μετὰ τῆς Κρήτης διὰ Πορθμείου, εἶναι ἀντιοικονομικὴ καὶ ἀσύμφορος τόσον ἀπὸ πλευρᾶς ἐξαγωγῆς νωπῶν προϊόντων τῆς Κρήτης, πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν καὶ λοιπὴν Ἑλλάδα, ὅσον καὶ ἀπὸ πλευρᾶς ἐξυπηρετήσεως τῶν γενικῶν τουριστικῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας, τέλος δὲ καὶ ἀπὸ τῆς στενωτέρας ἀπόψεως τῆς οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ δρομολογηθησομένου Πορθμείου (ὀχηματαγωγοῦ), μὴ λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ἀπαιτούμενων δαπανῶν λιμενικῶν ἔργων καὶ προσπελάσεως.

3) Σύνδεσις τῆς Κρήτης διὰ Πορθμείου ἢ ἄλλου πλοίου ἀκτοπλοϊκοῦ, παρέχοντος εὐκολίας μεταφορᾶς αὐτοκινήτων (ὀχηματαγωγοῦ) ἐνδείκνυται ἀπὸ τοῦ λιμένος Πειραιῶς καὶ ἐντὸς πάντοτε τῶν γενικωτέρων πλαισίων ἀντιμετωπίσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος τῆς χώρας.

4) Ἐφ' ὅσον θὰ ἐγένοντο δεκταὶ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως αἱ ὡς ἄνω προτάσεις τῆς ἐπιτροπῆς ἐν παραγράφοις 1, 2 καὶ 3, θὰ ἦτο εὐκταῖον ὅπως τὸ μεταξὺ Πειραιῶς καὶ λιμένων Κρήτης δρομολογηθησόμενον Πορθμεῖον, προσεγγίξει κατὰ τὴν θερινὴν μόνον περίοδον εἰς λιμένα τῆς Νοτίου Πελοποννήσου, διὰ τὴν ἐνδεχομένην ἐξυπηρέτησιν ξένων κυρίως περιηγητῶν καὶ Τουριστῶν αὐτοκινήτιστῶν, κινουμένων εἰς τὴν περιοχὴ Σπάρτης καὶ Νοτίου Πελοποννήσου.

Ἡ τοιαύτη παρεπομένη προσέγγις εἰς Πελοπόννησον, κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον, ἐξαρτᾶται ἐκ δύο προϋποθέσεων: α) τῆς ὑπάρξεως ἐπαρκoῦς κινήσεως ἐπιβατῶν καὶ τροχοφόρων καὶ β) τῆς πραγματοποιήσεως ὠρισμένων ἔργων ὑποδομῆς, ἀπαιτούντων σημαντικὰς δαπάνας εἰς ἓν τῶν παραλίων μερῶν τῆς Ν. Α. Πελοποννήσου.

Ὡς πρὸς τὴν ὑπαρξιν κινήσεως, δικαιολογούσης τὴν προσέγγισιν τοῦ πορθμείου εἰς τὴν Πελοπόννησον (Μονεμβασίαν) κατὰ τὸ θέρος, οὐδεμία θετικὴ πρόβλεψις εἶναι δυνατή. Πάντως ἡ ἐπιτροπὴ ἔχει τὴν γνώμην ὅτι μία περιορισμένη κίνησις θὰ ὑπάρχῃ. Ἐκ τῆς ὑπάρξεως τῆς κινήσεως ταύτης θὰ ἐξαρτηθῇ καὶ ἡ χρονικὴ διάρκεια θερινῆς περιόδου, καθ' ἣν τὸ σκάφος θὰ προσεγγίξῃ εἰς ἓν τῶν παραλίων μερῶν τῆς Πελοποννήσου.

Ἡ ἐπιτροπὴ προτείνει ὅπως τὸ ἐκ Πειραιῶς Πορθμεῖον προσεγγίξῃ εἰς Σούδα καὶ Ἡράκλειον ἐν συνεχείᾳ κατ' ἐναλλαγὴν μόνον προσεγγίσεων. Ὁ λιμὴν Χανίων δὲν προκρίνεται λόγῳ μεγάλων δαπανῶν, αἱ ὁποῖαι ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν κατασκευὴν λιμενικῶν ἔργων.

Ἡ ἔκθεσις τῆς ἐπιτροπῆς διαπιστώνεται ὡς προελθούσα κατόπιν ἐμπεριστατωμένης καὶ ἐμπειρογνώμονος μελέτης τοῦ ζητήματος (συσκέψεων, ἐπιτοπιῶν αὐτοψιῶν, ἀπαντήσεων εἰς ἐρωτηματολόγια, προφορικῶν γνωμῶν εἰδικῶς κληθέντων ἐκπροσώπων παραγωγῶν, ἐξαγωγῶν, ἀκτοπλοϊκῶν ἐταιρειῶν, Δημοσίων καὶ Δημοτικῶν Ἀρχῶν), ἀπὸ πολλὰς πλευρᾶς αὐτοῦ, οἰκονομικῆς, μεταφορᾶς εὐθηνῆς καὶ καθόλου συμφόρου γεωργικῶν προϊόντων Κρήτης εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ Μεσευρώπην ἰδίως καὶ ποσοτήτων, παραγωγῆς, προσφορότητας καὶ χρονικῆς ἀκμῆς αὐτῆς τῆς παραγωγῆς κλπ.

Ἡ σχολήθη περαιτέρω τουριστικῶς καὶ καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς ὄλας τὰς σχέσεις αὐτοῦ πρὸς τοὺς λιμένας προσεγγίσεως, (προσφοροτέρα προσέγγις Μονεμβασίας ἀπὸ Γυθείου, ἢ Νεαπόλεως Βοιωτῶν, καὶ Σούδας, Ἡρακλείου ἀπὸ Καστελλίου Χανίων), προσβάσεων αἱ ὁποῖαι συνδέονται ὅπως καὶ οἱ λιμένες μὲ μεγάλας δαπάνας προσφόρου διαμορφώσεως αὐτῶν καὶ τέλος συσχετίσεως τοῦ πρὸς τὴν γενικωτέραν μελέτην καὶ ἐπίλυσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος, ἢ ἄλλως τοῦ θέματος τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων μεταφορῶν μας.

Καὶ τὰ μὲν συμπεράσματα τῆς ἐπιτροπῆς καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς ὄλα τὰ ἀνωτέρω ζητήματα, ὀφείλει ν' ἀποδεχθῇ τις, διότι καὶ ἐπικυδομοῦνται ἐπὶ ἀσφαλῶν δεδομένων καὶ συναρτῶνται εἰς τὴν ἀλληλουχίαν τῶν μὲ λογικὴν συνέπειαν καὶ οἰκονομικοστατιστικὴν διερεύνησιν.

Τὸ σημεῖον εἰς τὸ ὁποῖον διαπιστώνει κανεὶς μίαν λογικὴν ἀνορθολογίαν, εἶναι τὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ

πορθμείου. Ἡ ἐπιτροπὴ μετὰ τὴν μνημονευθεῖσαν ἐμπεριστατωμένην στάθμισιν ὄλων τῶν δυνατῶν ἀπόψεων τῶν συντελεστῶν τοῦ ἔργου τούτου καὶ τὴν πρόκρισιν τῆς καλυτέρας κατ' ἀρχὴν λύσεως, προκαταλαμβάνεται ἀπὸ τὴν ὄλην γενικωτέραν μελέτην καὶ ἐπίλυσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος, ἢ ἄλλως τοῦ θέματος τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσιῶν συγκοινωνιῶν μας. Ὡς τοιοῦτον γενικώτερον ἀκτοπλοϊκὸν πρόγραμμα (ἀνανέωσις καὶ ἐκσυγχρονισμὸς τοῦ ὕλικου καὶ ἀλλαγὴ μορφῆς τῆς ἐπιχειρήσεως) ἐννοεῖται ἡ πρόβλεψις τοῦ πενταετοῦς προγράμματος περὶ ναυπηγήσεως 8 ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ἢ σύστασις ἐνιαίας ἐταιρείας καὶ ἡ ἀνάθεσις ἐξυηρητήσεως τῶν ἀγόνων γραμμῶν εἰς τὴν ἐταιρείαν ταύτην, ἐν συνδυασμῶ μετὰ τὰς γονίμους γραμμὰς διὰ τῆς παραχωρήσεως εἰς αὐτὴν τῶν ἐκ 500.000 δολλαρίων περὶπου ἐτησίως κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων.

Τὴν προσθήκην εἰς τὸν σχεδιασμὸν αὐτόν, ἐνὸς πλοίου καὶ τὴν ἐγκαινίαν μίαν νέας ἀκτοπλοϊκῆς γραμμῆς θεωρεῖ ἡ ἐκθεσις, ὡς ἐμφάνισιν ἐνὸς ἀκόμη ἀνταγωνιστοῦ, ὅστις θὰ καθίστα δυσκολωτέραν τὴν συνένωσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ παράγοντος.

Καὶ ἡ μὲν γενικωτέρα αὕτη ἔρευνα εἶναι ὠφέλιμος καὶ συναρτάται μετὰ τὸ ἐν λόγῳ πρόβλημα, ἕκαστον ὅμως πορθμείου παρουσιάζει αὐστηρῶς διάφορον ἰδιουπτίαν τῶν ἄλλων ὁμοίων του, λόγῳ τῶν εἰς τὴν φύσιν αὐτοῦ ἐνυπαρχουσῶν γεωοικονομικῶν συνθηκῶν, ὄρων παραγωγικῆς ἀποδόσεως, ἱστορικο - ἀρχαιολογικῆς σπουδαιότητος καὶ καθόλου τουριστικῆς ἀξιολογήσεως. Ὁ συλλογισμὸς λοιπὸν ὅτι ἡ λύσις τοῦ πορθμείου πρέπει νὰ μὴν πραγματοποιηθῆ μεμονομένως, χωρὶς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ὄλου ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος τῆς χώρας δὲν εὐσταθεῖ, διότι λογικῶς ἀπὸ κάποιον σημεῖον ὀφείλει νὰ ἀρχίσῃ ἡ ἐκτέλεσις τοῦ ὄλου αὐτοῦ προβλήματος, καὶ νὰ προσαρμόζεται ἐκάστοτε, πρὸς τὴν πραγματοποιουμένην βαθμιαίως ἐκτέλεσιν τοῦ ἐπιδιωκομένου σκοποῦ, καὶ πρὸς τὴν ἐμπειρίαν τῆς λειτουργησῆς πραγματικῆς κακαστάσεως, ἢ σχεδιασθεῖσα ἰδεώδης θεωρητικῆ ἐπίλυσις. Σταδιακῆ εἶναι ἡ πρόοδος τῆς ἀναπτύξεως καὶ ζήτημα βεβαίως σπουδαῖον, ἀποτελεῖ ἡ προτεραιότης τῆς χρονικῆς ἀξιολογήσεως, δὲν ἐννοεῖται ὅμως λογικῶς νὰ ἀποτελέσῃ αὕτη ἀνάσχεσιν τῆς πραγματοποιήσεως τῆς ἐξελίξεως, διότι ἀπὸ ποῦ θὰ ἀρχίσωμεν τότε, ἀφοῦ μάλιστα ἐν προκειμένῳ ἔχομεν ἤδη ἀρχίσει, ἔστω καὶ μετὰ τὴν διεθνή ἡμῶν διὰ πορθμείου σύνδεσιν μετὰ τῆς Ἰταλίας, καθὼς καὶ εἰς ἄλλα σημεία. Οὐδαμοῦ ἢ συναρτήσις μίαν λύσεως ἐνὸς προβλήματος, πρὸς τὴν γενικωτέραν ἐμφάνισιν τοῦ προβλήματος τούτου, δὲν πρέπει νὰ γίνεται ἀφορμὴ νὰ ἀναβάλλεται ἡ μερικὴ λύσις, διότι τὴν ἀρίστην ἐκδήλωσιν τῆς συναρτήσεως, αὐτὴν ταύτην δηλαδὴ τὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ συνόλου, θὰ

μᾶς τὴν δόση, ἢ ἰδίᾳ ἢ πραγματοποιηθεῖσα καθ' ἓνα τρόπον λύσις τοῦ προβλήματος.

Ὅταν πρόκεινται περιοχαί, ὡς αἱ τοῦ Νομοῦ Ἡρακλείου, ὅπου κατὰ τὴν ἔκθεσιν τῆς Διευθύνσεως τοῦ Τελωνείου Ἡρακλείου, ἡ περιοχὴ αὕτη ἀποτελεῖ ἓνα ἐκ τῶν πλουσιωτέρων ἂν ὄχι τὸν πλουσιώτερον τῶν νομῶν τῆς Ἑλλάδος, ἰδίᾳ ἔχει μεγάλην γεωργικὴν παραγωγὴν, ἥτις ἐδιπλασιάσθη κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν, μὲ τάσεις περαιτέρω αὐξήσεως, πᾶσα καθυστέρησις τῆς ἐνδεικνυομένης λύσεως καὶ ἐξαρθήσεως αὐτῆς ἀπὸ ἄλλας προϋποθέσεις, ἀποτελεῖ ζημίαν ἐθνικὴν καὶ ἀδικαιολόγητον ἀνάσχεσιν τῆς τόσον ποθητῆς ἀναπτυξέως.

Τὴν τοιαύτην ἀναβλητικότητα συναντήσαμεν καὶ εἰς τὸ πενταετὲς πρόγραμμα (1960 - 64) καὶ παρέστη ἀνάγκη νὰ ὑπερνικήσωμεν αὐτήν, διὰ τῆς διαπιστώσεως, ὅτι τὸ καλύτερον ἀποτελεῖ πολλάκις, τὸν μεγαλύτερον ἐχθρὸν τοῦ καλοῦ.

Αἱ ἀντιρρήσεις τῆς ἐν Πειραιεὶ Πανελληνίου Ἀκτοπλοϊκῆς Ἐνώσεως, ἀφοροῦν μόνον εἰς τὸν τουρισμόν, ὁ ὁποῖος ἐν προκειμένῳ θὰ ἠδύνατο νὰ θεωρηθῆ ἀσφαλῶς ὡς δεύτερον ζήτημα εἰς τὴν σειράν, ἐνῶ τὸ πρῶτον εἶναι ἡ καλύτερα ἀξιοποίησις τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς τῆς νήσου καὶ εἰδικῶς μὲ τὴν διανοιχθεῖσαν ἤδη εὐκαιρίαν τῆς Ἐυρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος. Ἡ σημερινὴ ἀκτοπλοϊκὴ ἐξυπηρέτησις εἶναι ὁμολογουμένως ἱκανοποιητικὴ, ἀλλὰ διὰ τοὺς ἀνθρώπους, ὄχι δὲ τὰς διὰ τὴν Ἑλλάδα προοριζόμενας μεταφορὰς ἀγαθῶν καὶ πολὺ περισσότερον τὴν διακίνησιν εὐπαθῶν γεωργικῶν προϊόντων εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Ἐνταῦθα πρόκειται διὰ ζήτημα καθαρῶς προόδων τεχνικῆς ἐξέλιξεως τῶν μεταφορῶν, τὰς ὁποίας ἀκόμη δὲν ἐκατορθώσαμεν νὰ χρησιμοποιήσωμεν καὶ ἐπωφεληθῶμεν. Περαιτέρω ἡ Ἐνωσις φοβεῖται, ὅτι τὸ μελετώμενον πορθμειὸν θὰ ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα ἐπιζημίας ἐπιπτώσεις εἰς τὴν ἀκτοπλοῖαν καὶ ναυτιλίαν. Ἀλλὰ τοῦτο δὲν εἶναι ἐπιχείρημα ἀναστολῆς ἐνὸς προοδευτικῶν ἔργου, τὸ ὁποῖον εἰς τὴν ἐπιτυχῆ αὐτοῦ διεξαγωγὴν, εἶναι δυνατόν νὰ θίξῃ ὠρισμένας καταστάσεις, αἱ ὁποῖαι ὅμως εἰς τὴν σημερινὴν ἐξέλιξιν, θὰ ἐθεωροῦντο ὡς ἀσύμφοροι τεχνικῶς καὶ ὡς ὑπερβληθεῖσαι.

Τὴν σπουδαιότητα τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων εἰς τὴν καθόλου ἐξέλιξιν καὶ οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν, τονίζει ἰδιαιτέρως ἡ οἰκονομικὴ ἐπιστήμη. Πᾶσα βελτίωσις τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων σημαίνει ἐπέκτασιν τῆς ἀγορᾶς. Τίποτε δὲ δὲν παριστᾷ τόσον ἀνάγλυπον τὴν μεταβολὴν ἢ ὁποῖα ἐπῆλθεν κατὰ τὴν ἐξέλιξιν τοῦ 19ου καὶ 20ου αἰῶνος, ἀφ' ὅσον ἡ ἐξέλιξις εἰς τὰ μεταφορικὰ μέσα.

Πρὸς πληρεστέραν σύλληψιν τοῦ προβλήματος παραθέτω εἰς τοὺς

κατωτέρω πίνακας μίαν μέσην παραγωγὴν Κρήτης, τὰς ἐποχὰς αὐτῆς καὶ τὰς ἀποστάσεις ὡς διαμορφώνονται διὰ τῆς προσεγγίσεως τοῦ Πορθμείου εἰς τοὺς σχετικούς λιμένας.

1. — Μέση παραγωγή.

Προϊόντα	Ν Ο Μ Ο Ι				Σύνολον Κρήτης
	Ἡρακλείου	Λασιθίου	Χανίων	Ρεθύμνου	
1. Ἴλαιον	14.900	7.700	10.800	6.600	40.000
2. Ἴλαιαι	1.700	—	250	400	2.350
3. Λεμόνια	1.200	320	600	280	2.400
4. Πορτοκάλια	3.200	600	21.000	550	25.350
5. Μανταρίνια	1.000	300	3.500	270	5.070
6. Κίτρα	180	130	390	320	1.020
7. Ἐπιτρ. Σταφύλια	17.000	600	800	1.000	19.400
8. Τομάτα	9.000	10.000	5.000	4.000	28.000
9. Γεώμηλα	12.100	18.000	11.000	6.000	47.100
10. Σταφίς	40.000	3.500	2.000	1.000	46.500
11. Χαρούπια	5.100	12.100	5.500	11.300	34.000
12. Ξηροὶ καρποὶ	1.300	2.000	3.000	400	6.700
13. Γλεύκος	23.000	3.000	18.000	4.500	48.500
14. Καρπούζι	9.300	800	4.300	1.400	15.800
15. Κηπευτικὰ διάφορα	23.000	5.300	8.900	9.100	46.300
16. Σιτηρὰ - ὄσπρια	30.700	11.000	11.500	8.000	61.200
17. Λοιπαὶ ὀπώραι	6.700	2.000	3.900	3.500	16.100

Ἐπὶ τῶν παραπάνω ἔχονται ἀναγραφέντες διὰ τὴν αὐξησιν τῆς παραγωγῆς τῶν ὡς ἄνω προϊόντων καὶ ποιαί ; αἱ ἐντὸς τῶν προσεχῶν 10 ἐτῶν διὰ τὸ ἔλαιον καὶ γλεύκος μέχρι 30 %, διὰ τὰ ἔσπεριδοειδῆ, τὰς σταφυλάς, τὴν τομάτα, λοιπὰ κηπευτικὰ, τὰ πεπόνια - καρπούζια καὶ τὰς λοιπὰς ὀπώρας, αὐξησις μέχρι 10 % διὰ τὰ γεώμηλα, ξηροὺς καρπούς, σταφίδα αὐξησις μέχρι 50 %.

2. Ἐποχὰι παραγωγῆς καὶ συγκομιδῆς.

Ἴλαιον - Ἴλαιαι : Νοέμβριος - Μάρτιος.

Ἐσπεριδοειδῆ : Νοέμβριος - Ἰούνιος.

Ἐπιτραπέζια σταφυλαί : 15 Ἰουλίου - Νοέμβριος.

Τομάτα : Φεβρουάριος - Δεκέμβριος.

Γεώμηλα : Ἰανουάριος - Νοέμβριος.

Σταφίδα : Αὐγουστος - Οκτώβριος (ἐμπορεία μέχρι Ἰουνίου - Ἰουλίου).

Χαρούπια : Αὐγουστος - Σεπτέμβριος (ἐμπορεία μέχρι Ἰουνίου - Ἰουλίου).

Ξηροὶ καρποὶ Ἀμύγδαλα, καρύδια : Αὐγουστος - Σεπτέμβριος. Κάστα-

να : Σεπτέμβριος - Οκτώβριος.

Γλεῦκος : Αὐγουστος – Νοέμβριος.

Πεπόνια – καρπούζια : Ἰούνιος – Ὀκτώβριος.

Λοιπὰ κηπευτικά καὶ ὀπώραι : καθ' ὄλον τὸ ἔτος.

Σιτηρὰ – ὄσπρια : Μάιος – Αὐγουστος.

3. Μέσα καὶ τρόποι συγκεντρώσεως καὶ διατηρήσεως τῶν προϊόντων.

Διὰ τὴν σταφίδα συνεταιρικοὶ ὀργανώσεις, ἰδιῶται σταφιδέμποροι καὶ ἐνίοτε συγκέντρωσις ὑπὸ τοῦ Κράτους. Διὰ τὸ ἔλαιον ἰδιῶται ἔμποροι, ὡς καὶ διὰ τὰ χαρούπια καὶ τοὺς ξηροὺς καρπούς. Διὰ τὰς ἐπιτραπέζιους σταφυλὰς καὶ τὸ γλεῦκος ἰδιῶται ἔμποροι καὶ Συνεταιρικοὶ Ὀργανώσεις. Διὰ πάντα τὰ λοιπὰ τὸ ἰδιωτικὸν κεφάλαιον.

4. Ἀπόκλισις προσεγγίσεως εἰς Πελοπόννησον.

Λιμὴν Μομεμβασίας (μὲ τουριστικὸν ἐνδιαφέρον) 38 ναυτ. Μίλια ἀπὸ Σούδαν.

Λιμὴν Γυθείου 72 ναυτ. Μίλια ἀπὸ Σούδαν

» Νεαπόλεως Βοιωτῶν 46 » » » »

5. Προϋπολογισθεῖσαι δαπάναι διὰ λιμένας καὶ προσβάσεις.

Διὰ Μομεμβασίαν 60 ἑκατομ. Δρχ.

Διὰ Γύθειον 40 » »

Διὰ Νεάπολιν Βοιωτῶν 75 » »

6. Λειτουργοῦντα ἤδη Πορθμεῖα.

Κέρκυρα – Ἡγουμενίτσα.

Ρίον – Ἀντίριον.

Ἐρέτρια – Ὠρωπός.

Ἀρχίτσα – Αἰδηψός.

Ἰτέα – Αἴγιον.

Ζάκυνθος – Κυλλήνη.

Ἄκτιον – Ἀμβρακικός.

Γκούφα – Ἀγιόκαμπος.

Brindisi – Κέρκυρα – Ἡγουμενίτσα – Πάτραι.

7. Πρὸς τὴν κυβέρνησιν ὑπεβλήθησαν ἤδη προτάσεις ἐφοπλιστικοῦ οἴκου (Καραβίας Νέστωρ, Πειραιεύς) διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ ἄνω Πορθμεῖου Σούδας – Πειραιῶς. Ὡσαύτως ἡ κυβέρνησις ἀνέθεσεν εἰς

τὸν οἶκον Ἐρᾶνκ Μπέιζλ μελέτην διὰ τὴν τουριστικὴν ἀξιοποίησιν τῆς Κρήτης. Εἰδικώτερον ἢ ἄνω μελέτη θὰ ὑποδείξῃ τὰς κυρίας ζώνας, ὅπου πρέπει νὰ συγκεντρωθῇ τόσον ἡ δημοσία ὅσον καὶ ἡ ἰδιωτικὴ προσπάθεια κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη. Ὡσαύτως διὰ τὴν βιομηχανικὴν ἀξιοποίησιν τῆς Νήσου, καθὼς καὶ διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν χαρυκίων (εἰς τὴν παραγωγὴν τῶν ὀπείων ἡ Κρήτη ἔχει τὸ μέγιστον ποσοστὸν) ἀνετέθη ἡ παρασκευὴ μελετῶν εἰς τὸν γαλλικὸν οἶκον «Γενικὴ Ἐταιρεία μελετῶν καὶ προγραμματισμοῦ».