ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ
ΤΟΜΕΑΣ ΝΕΟΤΕΡΗΣ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΩΝΟΥ

Η ΓΕΝΝΗΣΗ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2005

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΩΝΟΥ

Η ΓΕΝΝΗΣΗ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

Υποβλήθηκε στο Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας
Τομέας Νεότερης και Σύγχρονης Ιστορίας και Λαογραφίας και Κοινωνικής Ανθρωπολογίας

24 Νοεμβρίου 2005

εξεταστική επιτροπή: Ιωάννης Μουρέλος
Ιωάννης Κολιόπουλος
Άρτεμις Ξανθοπούλου-Κυριακού
Αγ. Σφήκα-Θεοδοσίου
Βασίλειος Γούναρης
Σπυρίδων Σφέτας
Κ. Χατζηκωνσταντίνου

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΩΝΟΥ

Η ΓΕΝΝΗΣΗ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ

Η έγκριση της παρούσης Διδακτορικής Διατριβής από το Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέως (ν. 5343/1932, άρθρο 202, παράγραφος 2)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ 1-6

ΠΡΟΛΟΓΟΣ 7-13

ΒΡΑΧΥΓΡΑΦΙΕΣ 15-16

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΙ 17-23

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ 25

Α. Η Ελλάδα και οι διεθνείς οργανισμοί 27-31
1. Commission Internationale de Navigation Aérienne (C.I.N.A.) 24
2. Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C.I.T.E.J.A.) 26
3. Το ζήτημα της ευθύνης του μεταφορέα 27
4. International Air Traffic Association (I.A.T.A.) 28
5. Η βαλκανική συνεργασία 29

Β. Θέματα εθνικής κυριαρχίας 32-42
1. Ο εναέριος χώρος 32
2. Απαγορευμένες ζώνες – διελεύσεις ξένων αεροσκαφών 34
3. Παραβιάσεις του εναερίου χώρου και των κανόνων διέλευσης 38

Γ. Το κρατικό οργανωτικό πλαίσιο 43-54
1. Προς την οργανωτική αυτονόμηση της αεροπορίας: η σύσταση Υπουργείου Αεροπορίας 43
2. Η Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας 46
3. Η χρηματοδότηση του υπουργείου – προϋπολογισμοί 49
4. Χάραξη εθνικής πολιτικής 51

Δ. Το ζήτημα της από Βορρά διέλευσης των ξένων εταιρειών. 55-61

Ε. Τα Αεροδρόμια 62-75
1. Ορισμοί 62
2. Διοίκηση 63
3. Έλεγχοι 64
4. Βοηθητικοί χώροι – τέλη 64
5. Ιδιωτικά αεροδρόμια 65
6. Απαλλοτριώσεις – προϋποθέσεις λειτουργίας 66
7. Η εξέλιξη του δικτύου των αεροδρομίων 67

ΣΤ. Το ζήτημα του δασμολογίου των καυσίμων υλών 76-79

Ζ. Υγειονομικά 80-83
1. Ο επίγειος έλεγχος 80
2. Η εναέρια αρωγή 82
Η. Η μετεωρολογική υποστήριξη 84-92
1. Ο ρόλος του Αστεροσκοπείου 84
2. Η Μετεωρολογική Υπηρεσία του Υπουργείου Αεροπορίας 86
3. Η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (Ε.Μ.Υ.) 87
Θ. Η Ραδιοσυνεννόηση 93-95
Ι. Ταχυδρομικά 96-115
1. Οι απαρχές 96
2. Κανόνες διαβίβασης 98
3. Αεροπορικά τέλη 99
4. Το ζήτημα της διαβίβασης του κεντροευρωπαϊκού ταχυδρομείου 103
5. Σήμανση τέλους – φιλοτελισμός 106-114
α. Aeroespresso 106
β. Ελληνικού κράτους 109
6. Σφραγίδες – ετικέτες 114
ΙΑ. Αεροφωτοτοπογραφία 116-120

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: Η ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ – ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ 121

Α. Η ελληνική εταιρεία 123-238
1. Οι πρόδρομοι (1925-1930) 119-129
α. Μια πρώτη βολιδοσκόπηση 119
β. Η περίπτωση του Ικάρου 119
2. Η Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών (Ε.Ε.Ε.Σ.) σε δράση (1930-1940) 130-208
α. Σύσταση – κεφαλαιοποίηση – ισολογισμοί 130
β. Ενέργειες για την κατάρτιση οργανισμού 141
γ. Θέματα διαιτησίας 143
δ. Διοικητικό συμβούλιο και διευθυντικά στελέχη 147
ε. Ζήτημα πώλησης μετοχών σε ξένους 151
στ. Η παράλληλη δραστηριότητα του Μιχαήλ Βυζά 152
ζ. Η αντιπροσώπευση της Ε.Ε.Ε.Σ. στην Ι.Α.Τ.Α. 153
η. Το δίκτυο εσωτερικών γραμμών και η κίνηση σε αυτό 154
θ. Ο σχεδιασμός του δικτύου εξωτερικών γραμμών 164
ι. Ιπτάμενο προσωπικό 168
ια. Μετεκπαίδευση Ελλήνων οδηγών αεροσκαφών 173
ιβ. Η πρώτη προμήθεια αεροπλάνων: τα G-24 176
ιγ. Η δεύτερη προμήθεια αεροπλάνων: τα Ju-52 181
ιδ. Τεχνική υποστήριξη αεροσκαφών 191
ιε. Ατυχήματα 197

ιστ. Ασφάλιση επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων 198
ιζ. Ασφάλιση προσωπικού 200
ιη. Ασφάλιση αεροπλάνων 202
ιθ. Ασφάλεια πυρός 204
κ. Τα εταιρικά αυτοκίνητα 204
κα. Τηλεφωνική και τηλεγραφική υποδομή 207
3. Η Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών (Ε.Ε.Ε.Σ.) σε αδράνεια (1940-1947) 208-238
α. Πόλεμος 208-219
i. Επίταξη 208
ii. Η κατάσταση του πτητικού υλικού 210
iii. Η πολεμική δράση 213
iv. Μια ειδική αποστολή 215
v. Η μέριμνα της εταιρείας έναντι του προσωπικού 216
vi. Κατάληψη 217
β. Κατοχή 219-233
i. Το διοικητικό και οικονομικό καθεστώς 219
ii. Πτητικό υλικό 225
iii. Αποζημιώσεις στρατευθέντων 228
iv. Προσωπικό 228
v. Φυγάδες στη Μέση Ανατολή 232
γ. Μετά τον πόλεμο 233-238
i. Η τύχη του προσωπικού 233
ii. Η διάλυση της Ε.Ε.Ε.Σ. 235
Β. Οι ξένες εταιρείες στην Ελλάδα 239-302
1. Το συμβατικό πλαίσιο για τις ξένες εταιρείες 239
2. Οι ιταλικές εταιρείες 244-254
α. Πρώτες απόπειρες 244
β. Aeroespresso 244
γ. S.A.M. 250
δ. Ala Littoria 251
3. Οι γαλλικές εταιρείες 255-264
α. Διάφορα σχέδια 255
β. Messageries Transaériennes 257
γ. Μια παράλληλη κρούση 258
δ. Air Orient 259
ε. C.I.D.N.A. 261
στ. Air France 263
4. Η γιουγκοσλαβική εταιρεία (Aeroput) 264
5. Η ολλανδική εταιρεία (K.L.M.) 266
6. Η βρετανική εταιρεία (Imperial Airways) 270
7. Η πολωνική εταιρεία (LOT) 283
8. Η γερμανική εταιρεία (Lufthansa) 289
9. Η αυστριακή εταιρεία (Ö.L.A.G.) 298

10. Η ρουμανική εταιρεία (L.A.R.E.S.) 299
11. Η ουγγρική εταιρεία (MALERT) 301
12. Προσπάθειες που δεν τελεσφόρησαν 301

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ: Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ – ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ 302

Α. Οι αεροπορικές οργανώσεις 303-308
1. Η πρώτη περίοδος (1930-1933) 303
2. Η δεύτερη περίοδος (1934-1940) 306
Β. Οι πρώτοι πιλότοι και τα πρώτα αεροσκάφη 309-311
Γ. Η Α΄ Αεροπορική Έκθεση Αθηνών 312-315
Δ. Εγχειρήματα – αγώνες 316-322
1. Δύο φιλόδοξα σχέδια 316
2. Ο Γύρος της Μεσογείου 317
3. Ο γύρος της Ελλάδας: ένα εγχείρημα και ένας αγώνας 319
4. Ελληνική συμμετοχή σε διεθνείς αγώνες 321-322
α. Αγώνες Αυστρίας – Ουγγαρίας 321
β. Αγώνες Ελβετίας – Γαλλίας 322
Ε. Εορτές 323-325
1. Το νομικό πλαίσιο 323
2. Βαπτίσματα αέρος 323
3. Οι XI Ολυμπιακοί Αγώνες και η ελληνική παρουσία 324
4. Διάφορες εγχώριες εορτές και επιδείξεις 324
ΣΤ. Εναέριος τουρισμός 326-327
Ζ. Σχολή ιδιωτών αεροπόρων: η περίπτωση της Τ.Α.Ε. 328-332
Η. Ανεμοπορία 333-348
1. Ορισμός – το πλαίσιο λειτουργίας – τα πρώτα βήματα 333
2. Σχολή Ανεμοπορίας Βούλας 335
3. Ανεμοπορικός Όμιλος Πολυτεχνείου 335
4. Ανεμολέσχη Αθηνών 337
5. Σχολή Ανεμοπορίας Θεσσαλονίκης 338
6. Ανεμολέσχη Παλαιού Φαλήρου 338
7. Ανεμοπορικός Όμιλος Εθνικής Τραπέζης 339
8. Οι ανεμοπόροι της Σκύρου 340
9. Άλλοι ανεμοπορικοί όμιλοι 340
10. Η Εθνική Οργάνωση Νεολαίας (Ε.Ο.Ν.) και η ανεμοπορία 341
11. Ανεμοπορικές Εορτές 343
12. Σε αναζήτηση πανελληνίου ανεμοπορικού κέντρου – κατασκηνώσεις 344
13. Οι τελευταίες αναλαμπές 347
14. Πόλεμος – κατοχή – απελευθέρωση 347
Θ. Αλεξίπτωση 349-350
Ι. Μοντελισμός 351-352
ΙΑ. Περιοδικός τύπος 353

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 354-360

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 361
I. Διάκριση αεροσκαφών 362
II. Οι διεθνείς αεροπορικές οργανώσεις κατά τη δεκαετία του ’30 363
III. Στατιστικά στοιχεία της ευρωπαϊκής εμπορικής αεροπλοΐας (1932) 364-365
IV. Στατιστικά στοιχεία της παγκόσμιας αεροπορικής κίνησης 366-368
V. Συγκριτική παρουσίαση ενός τελωνειακού και ενός βοηθητικού αεροδρομίου 369-373
VI. Η συγκέντρωση και η διανομή των μετεωρολογικών πληροφοριών 374-375
VII. Ραδιομετεωρολογικός πίνακας της Ευρώπης 376
VIII. Συντομεύσεις χρησιμοποιούμενες ειδικά στη ραδιοεναέρια υπηρεσία 377
IX. Στοιχεία αεροσκαφών αναγραφόμενα στην εξωτερική επιφάνειά τους 378-379
X. Εντυπώσεις από ταξίδια με αεροπορικές εταιρείες 380-383
XI. Πολεμική αποστολή αεροσκάφους της Ε.Ε.Ε.Σ. 384-388
XII. Από το εγχείρημα της «Ἑλλάδος» 389
XIII. Εντυπώσεις από βαπτίσματα αέρος 390-391

ΧΑΡΤΕΣ 392
1. Απαγορευμένες ζώνες, 1925 393
2. Απαγορευμένες ζώνες, 1931 394
3. Αεροδρόμια, 1925 395
4. Αεροδρόμια και περιοχές αερολιμένων, 1933 396
5. Αεροδρόμια και περιοχές αερολιμένων, 1940 397
6. Μετεωρολογικοί σταθμοί, 1933 398
7. Επίγειες εγκαταστάσεις ασυρμάτου 399
8. Το δίκτυο της Ε.Ε.Ε.Σ., 1939 400
9. Η δράση της Ε.Ε.Ε.Σ. κατά τον ελληνοϊταλικό πόλεμο, 1940-1941 401
10. Τα δίκτυα της Aeroespresso και της S.A.M., 1933 402
11. Το διερχόμενο από την Ελλάδα δίκτυο της Ala Littoria, 1939-1940 403
12. Το αεροταχυδρομείο Ιταλίας – Ανατολικής Αφρικής της Ala Littoria, 1935 404
13. Το διερχόμενο από την Ελλάδα δίκτυο των Air Orient και C.I.D.N.A. μέχρι το 1933 405
14. Το ανατολικό δίκτυο της Air France, 1938 406
15. Οι διερχόμενες από την Ελλάδα γραμμές της γιουγκοσλαβικής, της αυστριακής και της ρουμανικής εταιρείας, τέλη της δεκαετίας του ’30 407
16. Το διερχόμενο από την Ελλάδα δίκτυο της K.L.M., 1931 408
17. Το διερχόμενο από την Ελλάδα δίκτυο της K.L.M., 1938 409
18. Οι γραμμές της Imperial Airways, 1931 410
19. Οι γραμμές της Imperial Airways, 1936 411
20. Οι γραμμές της Imperial Airways, 1939 412

21. Το διερχόμενο από την Ελλάδα δίκτυο της LOT, 1938-39 413
22. Το διερχόμενο από την Ελλάδα δίκτυο της D.L.H., καλοκαίρι 1939 414
23. Το δρομολόγιο της «Ελλάδος», καλοκαίρι 1928 415
24. Το εγχείρημα του Μπουκά, Ιούλιος 1933 416
25. Η ελληνική συμμετοχή στις αεροπορικές εορτές Αυστρίας – Ουγγαρίας, Ιούνιος 1935 417
26. Ράλλεϋ της Εκθέσεως Παρισίων, Αύγουστος 1937 418
27. Ο γύρος της Ελλάδας, Οκτώβριος 1936 419

ΠΗΓΕΣ – ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 420-431

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Από τον τίτλο του παρόντος έργου βγαίνει το συμπέρασμα ότι στόχος του είναι να εισαγάγει τον αναγνώστη σε μια πτυχή της οικονομικής ιστορίας του Μεσοπολέμου, άγνωστη μέχρι σήμερα — αν εξαιρεθούν τα έργα του Ι. Θεολόγη, *Ἱστορία τῆς ἑλληνικῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας 1930-1956,* Αθήνα 1956, και του Α. Κούρου, *Συμβολὴ στὴν ἱστορία τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας,* Αθήνα 1966, τα οποία ωστόσο είναι εντελώς συνοπτικά στην ύλη που αναφέρεται στην υπό εξέταση περίοδο πέραν του ότι περιορίζονται κυρίως στη δραστηριότητα της τότε ελληνικής εταιρείας.

Από βιβλιογραφική άποψη λοιπόν κινήθηκα πάνω σε σχετικά περιορισμένο υλικό: συνολικά καμμιά δεκαριά βιβλία, μικρά σε έκταση και με χαρακτήρα περισσότερο ενημερωτικό, και δύο κατά βάση περιοδικά: την *Ἀεροπλοΐα* και την *Ἀεροπορικὴν Ἐπιθεώρησιν*.Οι βιβλιοθήκες τις οποίες επισκέφθηκα ήσαν η Εθνική Βιβλιοθήκη, η Γεννάδειος Βιβλιοθήκη, η Βιβλιοθήκη της Βουλής και δευτερευόντως η Βιβλιοθήκη της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, όλες στην Αθήνα· στη Θεσσαλονίκη, η Κεντρική Βιβλιοθήκη του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου και η Δημοτική Βιβλιοθήκη. Η εργασία ωστόσο, στηρίζεται κατ' εξοχήν στο αρχειακό υλικό που ξεδιπλώθηκε σταδιακά μπροστά μου, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Η ανάσυρσή του πραγματοποιήθηκε στο Ιστορικό Αρχείο του Υπουργείου Εξωτερικών, στα Γενικά Αρχεία του Κράτους, στο Εθνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο, στο Ιστορικό Αρχείο της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος, στα Ιστορικά Αρχεία του Μουσείου Μπενάκη, όλα τα παραπάνω στην Αθήνα, στα National Archives (πρώην Public Record Office) του Λονδίνου και στο Bundesarchiv του Βερολίνου.

Σαφώς υπάρχουν αξιώσεις πρωτοτυπίας. Το γεγονός και μόνο ότι όλοι όσοι, επαΐοντες και μη, ενδεικτικά ρωτήθηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνάς μου σχετικά με το ζήτημα αγνοούσαν τις δύο στοιχειωδέστερες παραμέτρους του, δηλαδή την ύπαρξη ανεξάρτητου υπουργείου αεροπορίας αλλά και ελληνικής εταιρείας μεταφορών διαδηλώνει την παντελή άγνοια και το κενό που υπήρχε σε αυτό το κομμάτι της σύγχρονης ελληνικής ιστορίας. Άλλωστε και εγώ ο ίδιος όταν ξεκίνησα δεν διέθετα ούτε τις στοιχειώδεις γνώσεις για το αντικείμενο, πράγμα που θα αποτελούσε την ελάχιστη προϋπόθεση για να αρχίσω να ασχολούμαι μαζί του. Θα μπορούσα να πω ούτε και κάποια αγάπη ή συμπάθεια προγενέστερη. Στην πορεία πολλά άλλαξαν.

Σαφώς δίνονται στον αερόφιλο ή απλά υποψιασμένο αναγνώστη ερεθίσματα για εμβάθυνση, αν και σε αρκετές περιπτώσεις που αυτό ήταν εφικτό ή ελκυστικό μπήκα στον πειρασμό να την πραγματοποιήσω ο ίδιος — ελπίζω στο μέλλον να δοθεί η ευκαιρία σ' εμένα ή σε οποιονδήποτε άλλο να συμπληρώσει τα αναπόφευκτα κενά. Καταβλήθηκε προσπάθεια ο βαθμός εμβάθυνσης να

ισορροπήσει μεταξύ της γενικής επισκόπησης της περιόδου (προς τα εκεί έγερνε η πλάστιγγα κατά τα πρώτα στάδια της συγγραφής) και της εξειδικευμένης έρευνας ενός θέματος απομονωμένου από τα σύγχρονα πλαίσια αναφοράς (εδώ βρισκόμαστε στα τελευταία στάδια της συγγραφής, αλλά υπάρχει τουλάχιστον η ασφαλιστική δικλείδα της αλληλοσύνδεσης του εκάστοτε τομέα έρευνας με τους υπολοίπους τους σχετικούς με την αεροπορία).

Για να επιτευχθεί ο προσανατολισμός σε αυτή την terra incognita, η παράθεση των στοιχειών υπήρξε θεματική και όχι χρονολογική. Υπήρξαν μάλιστα περιπτώσεις που ακόμη και στο πλαίσιο της ίδιας ενότητας μπορεί να παρατηρήσει κανείς αυτή τη διάρθρωση: λ.χ. στο κεφάλαιο για τα αεροδρόμια, πρώτα εξετάζονται τα θαλάσσια και μετά τα χερσαία. Το θέμα λοιπόν προτάσσεται των χρονολογιών και των προσώπων. Γι' αυτό η εργασία ενδείκνυται και ως όργανο αντιπαραβολής για τον αναγνώστη που θα ήθελε να περιπλανηθεί στο συναρπαστικό χώρο της πολιτικής αεροπορίας τού σήμερα, αφού προσφέρει μια γενική εποπτεία και βάζει μια τάξη στους τομείς και την ορολογία της, δίνοντάς του τα εφόδια για να συμβουλευθεί βιβλία πιο εξειδικευμένα. Κατά περίεργο τρόπο είναι ένα πόνημα που φωτίζει εξίσου το παρόν με την εποχή που εξετάζει.

Συνοψίζοντας τα όσα εξέθεσα μέχρι τώρα, μπορώ λοιπόν να διατυπώσω με σαφήνεια τον κύριο διττό στόχο της προσπάθειας: να εισαχθεί ο αναγνώστης στο θέμα με τρόπο που να μην απαιτείται προηγούμενη γνώση στο αντικείμενο της πολιτικής αεροπορίας· ταυτοχρόνως όμως, το έργο να έχει αξία και ενδιαφέρον για το μελετητή που είναι εξοικειωμένος με αυτήν.

Ο τίτλος προαπαιτεί δύο διευκρινίσεις. Κατ' αρχάς 'γέννηση' και 'ανάπτυξη'. Η πρώτη θα πρέπει να θεωρηθεί δεδομένη υπό την έννοια ότι το φαινόμενο της πολιτικής αεροπορίας ξεκινά από μηδενική βάση και η δεύτερη αιτιολογείται από την αποτίμηση που γίνεται στο τέλος του εικοσαετούς διαστήματος που μας ενδιαφέρει, όταν όλοι οι δείκτες του βρίσκονται σε υψηλότερα επίπεδα από τα αρχικά (με τα όποια φυσιολογικά σκαμπανεβάσματα να μεσολαβούν). Ο πόλεμος με τον οποίο λήγει η περίοδος και ο οποίος προκάλεσε την καθίζηση των δεικτών είναι ένας εξωγενής βίαιος παράγοντας, η κάμψη δεν ήταν εσωτερική. Κανείς δεν μπορεί να ισχυρισθεί ότι οι αεροσυγκοινωνίες έσβησαν στο πρώτο μισό της δεκαετίας του '40 επειδή ξεπεράσθηκαν από την εποχή τους, όπως π.χ. οι ιππήλατες άμαξες παλαιότερα ή επειδή ήταν ασύμβατες με τις ανάγκες σύνδεσης δύο σημείων του χάρτη, όπως π.χ. η ατμοπλοϊκή σύνδεση Πειραιώς – Θεσσαλονίκης ή η σιδηροδρομική σύνδεση Βόλου – Πηλίου.

Η δεύτερη διευκρίνιση είναι του όρου 'πολιτική αεροπορία'. Με μια πρώτη σκέψη αντιδιαστέλλεται με την 'πολεμική' ή τη 'στρατιωτική' αεροπορία. Η πολιτική λοιπόν, έχει να κάνει κατ' εξοχήν με τις συγκοινωνίες, άρα με τους φορείς τους, δηλαδή τις αεροπορικές εταιρείες, το πτητικό υλικό, το προσωπικό, τον ευρύτερο ρόλο των αεροσυγκοινωνιών στην οικονομία και τα πολιτικά. Σχετίζεται όμως και με υπηρεσίες, στις οποίες άνοιξε νέες προοπτικές, όπως στην ταχυδρομική διαβίβαση, ή προκάλεσε την ουσιαστική επανίδρυσή τους, όπως στη μετεωρολογία. Ακόμη, η πολιτική αεροπορία σχετίζεται με την αθλητική και

τουριστική χρήση του αεροπλάνου, όπως και με άλλες δραστηριότητες του αέρος, όπως η ανεμόπτηση και ο μοντελισμός. Υπάρχουν ωστόσο, και περιπτώσεις που τα όρια μεταξύ πολιτικής και πολεμικής αεροπορίας δεν είναι ευκολοδιάκριτα. Λόγου χάρη, σε διοικητικό επίπεδο την εποχή εκείνη η πολιτική αεροπορία συστεγαζόταν με την πολεμική στο Υπουργείο Αεροπορίας (ενώ σήμερα η πρώτη υπάγεται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και η δεύτερη στο Υπουργείο Εθνικής Αμύνης) ή σε επίπεδο εγκαταστάσεων, επειδή δεν υπήρχαν πολιτικοί αερολιμένες, τα πολιτικά αεροπλάνα εξυπηρετούντο στις βάσεις της πολεμικής αεροπορίας. Εξυπακούεται επίσης, ότι σε περιόδους ήσσονος (κίνημα Μαρτίου 1935) ή μείζονος κρίσης (πόλεμος 1940-1941) η πολεμική αεροπορία απορροφούσε πλήρως την πολιτική σε υλικό, προσωπικό και αναπροσανατόλιζε τις δραστηριότητες της δεύτερης, ώστε να ικανοποιήσει τις δικές της ανάγκες.

Εκ πρώτης όψεως το θέμα καθ' εαυτό παρουσιάζει ένα ανακουφιστικό στοιχείο για κάθε ιστορικό ερευνητή. Δείχνει απαλλαγμένο από προκαταλήψεις ή μονομέρειες πολιτικού ή άλλου χαρακτήρα. Αυτή η ανεξάρτητη δυναμική ενέχει τον κίνδυνο να ιδωθεί η πολιτική αεροπορία αποκομμένη από τα πολιτικά και κοινωνικά συμφραζόμενά της — αν και σε ορισμένες αποχρώσεις της κάτι τέτοιο είναι εκ της φύσεώς του αναπόφευκτο, όπως λ.χ. στις τεχνικές προδιαγραφές των αεροσκαφών. Και μην ξεχνάμε ότι το νέο μέσο όχι μόνο είναι προϊόν της εποχής του, αλλά συγχρόνως πραγματώνει τη ρήξη μαζί της, αφού ανοίγει το δρόμο για μια νέα εποχή. Στην πραγματικότητα η πολιτική παράμετρος δεν απουσιάζει (σε ορισμένες περιπτώσεις αυτή κινεί τα νήματα), όμως ο μεγάλος κίνδυνος παραμονεύει εκεί που επιχωριάζουν οι καλές προθέσεις. Αυτές μας παρασύρουν χωρίς να το αντιλαμβανόμαστε στην ωραιοποίηση και μυθοποίηση μιας εποχής και μιας ομάδας ανθρώπων πρωτοπόρων και νεωτεριστών. Είναι ίσως ανακλαστικό το να συστρατεύεται κανείς με ο,τιδήποτε συντελεστικό της προόδου και της εξέλιξης. Στην πιο ακραία μορφή αυτής της θεώρησης έχουμε την περίπτωση όπου ένα καινοφανές μέσο γίνεται όργανο προπαγάνδας από ένα αυταρχικό καθεστώς το οποίο κραδαίνει το λάβαρο του εκσυγχρονισμού (π.χ. η ναζιστική Γερμανία ή το μεταξικό καθεστώς στην Ελλάδα). Το αεροπλάνο για τα δεδομένα της εποχής προσφερόταν κατ' εξοχήν για τέτοιου είδους χειραγώγηση. Χαρακτηριστικότατο είναι το παράδειγμα του ανταγωνισμού των δύο υπερδυνάμεων κατά τη διάρκεια του ψυχρού πολέμου στο διάστημα· πέρα από τη στρατιωτική αξιοποίησή του, που δεν είναι καθόλου αμελητέα, ο αγώνας δρόμου για την κατάκτηση της Σελήνης, αποτέλεσε πεδίο δοκιμασίας για την υπεροχή του εκάτερου πολιτικοκοινωνικού συστήματος. Χρειάζεται, λοιπόν, οξυδέρκεια για να διευκρινίσουμε πού σταματά η κάλυψη που δίνει η αεροπορία στους πολιτικούς και πού αρχίζει η ουσιαστική βοήθεια των δευτέρων προς την πρώτη. Στην περίπτωση της Ελλάδας, η γενικότερη ιδεολογία της ενσωμάτωσης στην 'πολιτισμένη Δύση' μέσω και της κατάκτησης των αιθέρων ήταν εξαιρετικά δημοφιλής. Ουσιαστικά επρόκειτο για μια έκφανση του μονίμου άγχους του νεοελληνικού κράτους από την εποχή της ίδρυσής του μέχρι σήμερα: πώς θα εκσυγχρονισθεί και θα ενταχθεί στη χορεία των προηγμένων κρατών του κόσμου. Αυτό βέβαια στο βαθμό (τον συμπληρωματικό) που του το επέτρεψαν τα

τελευταία. Τούτη η αγωνία φαίνεται εναργέστερα στις δημοσιευμένες πηγές (άρθρα και ομιλίες σε περιοδικά, εφημερίδες) και λιγότερο σε εκείνες που είναι διπλωματικού και επιχειρηματικού χαρακτήρα.

Αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω τον επόπτη καθηγητή μου κ. Ιωάννη Μουρέλο για την ανάγνωση του χειρογράφου, τις υποδείξεις και την υπομονή του. Η ανταλλαγή απόψεων μαζί του υπήρξε εποικοδομητική. Η συνεργασία μαζί του αποτέλεσε άλλωστε κέρδος σε επίπεδο προσωπικής επαφής, από τις λίγες που μπορεί να έχει ένας ερευνητής, όταν κινείται σε τέτοιου είδους μοναχικούς δρόμους. Επίσης, τους κυρίους Ιωάννη Κολιόπουλο και Βασίλειο Κόντη για τις παρατηρήσεις τους. Τυχόν παραλείψεις και λάθη βαρύνουν αποκλειστικά εμένα.

Ορισμένα λόγια σχετικά με το ύφος και το λεξιλόγιο, όπου προσπάθησα να βρω τη χρυσή τομή.

Ως προς το ύφος το αρχικό εμπόδιο ήταν να ξεπερασθεί η θετική προαίρεση απέναντι στους πρωτεργάτες και υποστηρικτές του αεροπορικού φαινομένου στη χώρα. Εκφράσεις που δηλώνουν ενθουσιασμό ή απογοήτευση ανάλογα με την ‘πρόοδο’ των πραγμάτων καταβλήθηκε προσπάθεια να αμβλυνθούν, αφού ενέχουν τον κίνδυνο της διαστρέβλωσης της ερμηνείας, αλλά και γεννούν υποψίες για επιλεκτική διαχείριση του υλικού. Η συναισθηματική αποστασιοποίηση του ερευνητή επιβάλλεται. Στόχος μου είναι να μεταθέσω την εμπειρία στον αναγνώστη. Μπορεί να τον πήρα από το χέρι στην αρχή, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις τον άφησα να πορευθεί μόνος του. Είναι και αυτό ένα ζήτημα ισορροπίας ανάμεσα στη χειραγώγηση και στην εγκατάλειψη. Επίσης, αποφεύγονται οι συναρπαστικές περιγραφές που συσκοτίζουν την κρίση. Προς αυτή την απευκταία κατάληξη μπορεί να οδηγήσει και η παράθεση ανεκδοτολογικού υλικού, για το οποίο ενδείκνυται το θέμα μας. Είμαστε στις απαρχές μιας ‘εμπειρίας’, όπου οι πειραματισμοί είναι περισσότεροι και πολλά από τα σημερινά δεδομένα τότε ήσαν απλώς ενδεχόμενα.

Ως προς το λεξιλόγιο γενικότερα και την ορολογία ειδικότερα, θα μακρηγορήσω κάπως. Από τη μια πλευρά, υπάρχει το αίτημα για απλότητα με σκοπό να αποφευχθεί η εμπλοκή σε τεχνικούς όρους που μοιάζουν απρόσιτοι για το μέσο αναγνώστη. Από την άλλη πλευρά, ελλοχεύει ο κίνδυνος, η έλλειψη ακριβολογίας να χαρακτηρίσει την εργασία πρόχειρη και ερασιτεχνική. Όταν οι συμβατικοί όροι δεν αρκούν, τότε πρέπει να κάνουμε το βήμα παραπέρα και να χρησιμοποιήσουμε τους ενδεδειγμένους, όσο και αν παρατηρούνται νοητικές δυσκολίες με την πρώτη ανάγνωση. Καταβλήθηκε προσπάθεια αυτές οι τελευταίες να είναι όσο το δυνατόν λιγότερες.

Επίσης, είναι σχεδόν αναπόδραστο, όταν καταπιάνεται κανείς με τις πηγές μιας συγκεκριμένης περιόδου του παρελθόντος να υιοθετεί το λεκτικό τους. Μπορεί το ‘εμπράγματο’ της εποχής να αναπαριστάται μέσα από το περιεχόμενο, η αύρα της ωστόσο μεταφέρεται μέσα και από τη φρασεολογία της. Αυτή πάλι μπορεί να ξενίσει τον μη επισταμένο αναγνώστη και να του δημιουργήσει προσκόμματα στην περαιτέρω διερεύνηση του θέματος. Υπάρχουν ορισμένοι όροι

οι οποίοι δεν χρησιμοποιούνται σήμερα, όπως ‘πετομηχανή’ για αεροσκάφη ή ‘άθυρμα’ για μοντέλα ή χρησιμοποιούνται καταχρηστικά, όπως ‘αερολιμένας’, όρος που αφορά αποκλειστικά πολιτικά αεροδρόμια. Διευκρινίζεται λοιπόν, ότι οι όροι ‘αερόχημα’, ‘πετομηχανή’ και ‘αεροσκάφος’ είναι συνώνυμοι και ότι τα ‘αεροπλάνα’ και τα ‘υδροπλάνα’ είναι υποδιαιρέσεις τους. Τα πρώτα ‘από-/προσγειώνονται’ ή ‘από-/προσεδαφίζονται’ σε χερσαία επιφάνεια, η οποία όταν διαθέτει τις σχετικές εγκαταστάσεις καλείται ‘αερολιμένας’, ‘αεροδρόμιο’ ή ‘διάδρομος’ (ας μη συγχέεται με τον ‘αεροδιάδρομο’, που είναι η ακολουθητέα πορεία ενός αεροσκάφους στον αέρα), ενώ τα δεύτερα ‘από-/προσυδατώνονται’ ή ‘από-/προσθαλασσώνονται’ σε υδάτινη επιφάνεια, η οποία όταν διαθέτει τις σχετικές εγκαταστάσεις καλείται ‘υδροσκάλα’. Ως συνώνυμοι χρησιμοποιούνται μέσα στο κείμενο οι όροι: α) γραμμή και υπηρεσία (η εξυπηρέτηση υπό τη γενικότερη έννοια της)· β) εταιρεία, επιχείρηση και αερομεταφορέας (από τα συμφραζόμενα συνάγει ο αναγνώστης ότι γίνεται λόγος για αεροπορική εταιρεία ή επιχείρηση)· γ) ‘ανεμοπορία’ και ‘ιστιόπτηση’, όπως και τα συναφή ‘ανεμόπτερο’ και ‘ανεμοπλάνο’ (υπάρχει και ο ‘ολισθητής’, ο οποίος είναι ανεμόπτερο αρχικής εκπαιδεύσεως, και μπορεί να αντικατασταθεί από τους άλλους δύο όρους, ενώ το αντίστροφο δεν είναι πάντα δυνατό)· δ) ‘μοντέλο’, ‘άθυρμα’, ‘πρότυπο’ και ‘ομοίωμα’. Στις παραπάνω περιπτώσεις θεωρώ ότι είναι καλύτερο να χρησιμοποιούνται όλοι οι όροι, ώστε να αποφεύγεται η μονοτονία και η επανάληψη, αλλά και για να μεταφέρεται η ‘αύρα’ της εποχής.

Ας διευκρινισθεί ακόμη ότι ορισμένες ονομασίες του παρόντος την εποχή εκείνη ήσαν ελαφρώς παραλλαγμένες, π.χ. το σημερινό Υπουργείο Συγκοινωνιών τότε λεγόταν Υπουργείο Συγκοινωνίας. Επίσης, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας υπήρχε και τότε μόνο που περιλάμβανε τη Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, την Εξωτερική Υπηρεσία και την Υπηρεσία παρά τοις Διεθνέσιν Οργανισμοίς. Η διάρθρωση όμως αυτή δεν ήταν μόνιμη, αλλά και όταν ίσχυε δεν ήταν ισομερής. Σε πολλές περιπτώσεις η Δ.Π.Α. ταυτιζόταν με την Υ.Π.Α., αφού οι άλλες δύο υπηρεσίες ήσαν συγκριτικά ολιγομελείς.

Στις παραπομπές γίνεται ο χαρακτηρισμός του εγγράφου μόνο όταν πρόκειται για υπόμνημα, έκθεση, αναφορά, τηλεγράφημα ή ιδιωτική επιστολή. Στις περιπτώσεις αυτές συνήθως δεν υπάρχει αριθμός πρωτοκόλλου. Όταν πρόκειται για υπηρεσιακό έγγραφο, δεν δίνεται η λέξη «έγγραφο», απλώς η βραχυγραφία «αρ. πρωτ.», που σημαίνει αριθμός πρωτοκόλλου εξερχομένου εγγράφου. Στις εξαιρετικές περιπτώσεις, που δεν ευρίσκεται αυτός ο αριθμός αλλά μόνο ο αριθμός εισερχομένου εγγράφου, δίνεται η ένδειξη «αρ. εισόδου». Επιπλέον, θα ήθελα να διευκρινίσω ότι ειδικά στο Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα των Ιστορικών Αρχείων Μουσείου Μπενάκη αριθμούνται πέρα από τους φακέλους και τα έγγραφα. Θεώρησα σκόπιμο να παραθέσω τον αριθμό τους στις παραπομπές μου μέσα σε άγκιστρα, εις βάρος της ομοιομορφίας και χάριν της ευκολίας του μελλοντικού ερευνητή.

Σε όχι λίγες περιπτώσεις έγινε επεξεργασία των στατιστικών δεδομένων, με σκοπό να επιτευχθεί μεγαλύτερος βαθμός ισορροπίας μεταξύ των μεγεθών: π.χ. όταν έχουμε στοιχεία επιβατικής κίνησης από τα έτη 1931, 1932, 1933, 1935, 1937,

η χρονιά του 1932 παραλείπεται, ώστε ο αναγνώστης να βλέπει την εξέλιξη ανά δύο χρόνια. Πολλές φορές έγινε στρογγυλοποίηση αριθμών στην ακέραια μονάδα, ενώ σε άλλες εξήχθησαν οι μέσοι όροι αντί να παρατίθενται όλα τα αριθμητικά δεδομένα. Επίσης, όπου τα ποσοστά φωτίζουν με περισσότερη διαύγεια τα μεγέθη, προτιμώνται από τους απόλυτους αριθμούς. Σε κάθε περίπτωση η επενεχθείσα παρέμβαση, δηλώνεται. Οι τύποι των αεροσκαφών τώρα δίνονται πρώτα με το όνομα της κατασκευάστριας εταιρείας και μετά με το διακριτικό αρχικό και αριθμό, ενώ όταν υπάρχει και παρωνύμιο γράφεται και αυτό: π.χ. Junkers G-24 και Junkers Ju-52 ή Short S-8 Calcutta και Short S-17 Kent και Short S-23 Empire. Για τους ίδιους λόγους ομοιομορφίας μεταξύ του διακριτικού αρχικού γράμματος και του αριθμού τίθεται ενωτικό και όχι τελεία, όπως επίσης και όλοι οι λατινικοί αριθμοί έχουν αντικατασταθεί από αραβικούς (Fokker F-8 αντί F.8 ή F-VIII). Τα ξένα ανθρωπωνύμια γράφονται με ελληνικούς χαρακτήρες και ένας από τους λόγους που γίνεται αυτό είναι η διάκρισή τους από τις προσωποπαγείς εταιρείες που φέρουν το ίδιο όνομα· διάκριση που δεν είναι εύκολη στις υποσημειώσεις, π.χ. Blackburn προς Καμπάνη, η εταιρεία απευθύνεται προς τον Καμπάνη, ενώ Μπλάκμπερν προς Καμπάνη, ο ίδιος ο διευθυντής της είναι ο αποστολέας.

Ως προς τα τοπωνύμια χρησιμοποιείται η παλαιά ονομασία και η σύγχρονη δίνεται μέσα σε παρένθεση την πρώτη φορά που γίνεται μνεία. Όταν όμως η σύγχρονη αρχίζει και χρησιμοποιείται ευρέως ή επισήμως ήδη από ένα χρονικό σημείο και μετά της περιόδου που μας ενδιαφέρει, τότε αντικαθιστά την παλαιότερη. Για παράδειγμα, η ονομασία Τατόι χρησιμοποιείται αποκλειστικά μέχρι περίπου το 1936, οπότε αποφασίζεται η μετονομασία του αεροδρομίου σε Δεκέλεια, με το αιτιολογικό της διάκρισης από τον ομώνυμο σιδηροδρομικό σταθμό. Επειδή φυσικά στη συνείδηση και στον καθημερινό λόγο των ανθρώπων η αλλαγή δεν καθιερώθηκε από τη μια μέρα στην άλλη, μέσα στο κείμενο τα δύο ονόματα συνυπάρχουν σε αναφορές και μετά το 1936. Στις προηγούμενες αναφορές γίνεται λόγος μόνο στο Τατόι (εκτός από την εντελώς αρχική αναφορά όπου διευκρινίζεται εντός παρενθέσεως η Δεκέλεια). Ακριβώς το ίδιο ισχύει στην περίπτωση του αεροδρομίου στο Χασάνι ή αλλιώς Ελληνικό. Και όταν η μεταγενέστερη ονομασία επικρατήσει, τότε η προγενέστερη παύει να εμφανίζεται στο κείμενο. Ασφαλής οδηγός σε αυτές τις περιπτώσεις είναι οι ίδιες οι πηγές. Κάτι αντίστοιχο δεν συμβαίνει στις μέρες μας με τον αερολιμένα Αθηνών; Μέχρι το 2001 όλοι μιλούσαν για το αεροδρόμιο των Σπάτων σήμερα η ονομασία Σπάτα έχει σχεδόν εξοβελισθεί και όλοι κάνουν λόγο για τον (Ελευθέριο) Βενιζέλο, που τείνει να προσλάβει χαρακτήρα τοπωνυμίου. Όταν πάλι ένα τοπωνύμιο ευρίσκεται στις πηγές, επίσημες και ανεπίσημες, με δύο ονομασίες δίχως όμως να αλλάζει το θέμα του, τότε προκρίνεται η σημερινή ονομασία, π.χ. μεταξύ του κόλπου ‘Μιραμπέλλας’ και ‘Μιραμπέλλου’ (στο Λασίθι της Κρήτης), προτιμήθηκε ο τύπος ‘Μιραμπέλλου’. Στην περίπτωση μάλιστα που δεν έχω κατορθώσει να αποσαφηνίσω τη σημερινή ονομασία, παραθέτω και τις δύο ονομασίες, π.χ. όρμος ‘Γουβιών’ ή ‘Γοβινού’ στην Κέρκυρα.

Ως προς τους τεχνικούς όρους. Πάντοτε την πρώτη φορά που γίνεται αναφορά σε έναν τέτοιο, δίνεται η επεξήγησή του μέσα σε παρένθεση. Για παράδειγμα, όταν μιλούμε για ‘εκπέτασμα’ εννοούμε το άνοιγμα φτερών ενός αεροσκάφους, το οποίο μετράται σε μέτρα. Σχεδόν πάντοτε το ‘εκπέτασμα’ παρατίθεται μαζί με το ‘μήκος’ και το ‘ύψος’ του αεροσκάφους στα τεχνικά χαρακτηριστικά του, θεωρώ λοιπόν απίθανο ο αναγνώστης (ακόμη και αν του έχει διαφύγει η πρώτη διευκρίνιση) να μην καταλάβει περί τίνος πρόκειται. Επίσης, εύκολα μπορεί να εννοηθεί ένας όρος, ο οποίος παρατίθεται σε αντιδιαστολή με έναν άλλον γνωστό του, π.χ. το ‘συροπέδιλο’ αναφέρεται μαζί με το ‘τροχοπέδιλο’. Και τα δύο σχετίζονται με το σύστημα προσγείωσης, επομένως το ‘συροπέδιλο’ είναι μια μεταλλική προέκταση που μπορεί να λειτουργήσει όπως ακριβώς οι τροχοί του αεροσκάφους κατά την προσγείωση. Παρ’ όλα αυτά διευκρινίζεται στο χωρίο ότι η τοποθέτησή της αφορά μόνο το πίσω μέρος της ατράκτου, αφού οι μπροστινοί τροχοί είναι αναντικατάστατοι. Εάν πάλι έχουμε έναν όρο αυστηρά τεχνικό, π.χ. ‘σύσπαστο’ τότε δίδεται και το συνώνυμό του (‘πάλαγγο’) και ο ορισμός. Άλλωστε, οι όροι αυτοί σπανίζουν και παρουσιάζονται συνήθως μόνο μία φορά σε ολόκληρη την έκταση της εργασίας. Τέλος, υπάρχουν και όροι που μπορεί να είναι αεροπορικοί, αλλά χρησιμοποιούνται τόσο συχνά που δεν θεώρησα σκόπιμο να τους επεξηγήσω. Και δεν νομίζω ότι χρειάζεται να προσφύγει κανείς σε εξειδικευμένο λεξικό, για να κατανοήσει τι σημαίνει ‘άτρακτος’ ή ‘πηδάλιο’.

Τέλος, η διευκόλυνση του αναγνώστη (και η δυσκολία η δική μου) επιτυγχάνεται εν μέρει και από την παράθεση δύο σημαντικών εργαλείων. Το πρώτο είναι τα παραρτήματα., τα οποία συνίστανται τόσο από στατιστικούς και επεξηγηματικούς πίνακες όσο και από διηγήσεις, που δεν θα μπορούσαν να εμφυτευθούν στον κορμό της εργασίας, διότι θα προκαλούσαν δυσαρμονία. Βέβαια, πίνακες παρεισφρύουν και στο κύριο σώμα της αφήγησης. Στο παράρτημα βρίσκει κανείς τους ευρύτερης – περιφερειακής σημασίας, όπως και τους ογκωδέστερους. Το ίδιο ισχύει με τις γραπτές μαρτυρίες: στο παράρτημα παρατίθενται οι εκτεταμένες, οι σχεδόν αρτιμελείς.

Το δεύτερο είναι οι χάρτες, η παρουσία των οποίων θεωρείται εκ των ων ουκ άνευ. Γενικότερα, ο χάρτης στην ιστορία αποτελεί την οπτική υλοποίηση της καίριας μεταβλητής του χώρου, ειδικότερα όμως στην περίπτωση των συγκοινωνιακών μέσων λειτουργεί ως στοιχείο όχι απλά διασαφητικό αλλά συστατικό. Οι συγκεκριμένοι χάρτες δεν αποτελούν αναπαραγωγή προγενεστέρων, αλλά δημιουργήθηκαν ad hoc για τις ανάγκες της ανά χείρας εργασίας.

Αν τώρα όλες οι παραπάνω διευκρινίσεις συνδυασθούν με την προσεκτική ανάγνωση, ευελπιστώ ότι η εμπειρία της επαφής θα είναι απρόσκοπτη και απολαυστική.

ΒΡΑΧΥΓΡΑΦΙΕΣ

Α.Δ.Α.Σ.	Ανωτέρα Διοίκηση Αεροπορίας Στρατού
Α.Ε.Α.	Αεροπορική Ένωση Αθηνών
Α.Ε.Ε.Ε.Σ.	Αρχείο Ελληνικής Εταιρείας Εναερίων Συγκοινωνιών
Α.Ε.Ο.Ν.	Αρχείο Εθνικής Οργάνωσης Νεολαίας
ΑΛ.Ε.	Αερολέσχη Ελλάδας
α. ν.	αναγκαστικός νόμος
ΑΝΛ.Α.	Ανεμολέσχη Αθηνών
Α.Ο.Ε.Μ.Π.	Ανεμοπορικός Όμιλος Εθνικού Μετσοβείου Πολυτεχνείου
αρ. πρωτ.	αριθμός πρωτοκόλλου
απόρ.	απόρρητο
Α.Υ.Ε.	Αρχείο Υπουργείου Εξωτερικών
Β.ΑΛ.Ε.	Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδας
Γ.Α.Ε.Ε.	Γενική Αεροπορική Ένωση Ελλάδας
Γ.Α.Κ.	Γενικά Αρχεία του Κράτους
Γ.Ε.Α.	Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας
Γ.Δ.	Γενική Διεύθυνση
Γ.Σ.Μ.	Γενική Συνέλευση των Μετόχων
Γ.Υ.Σ.	Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού
δ.	διάταγμα
Δ.Α.Ε.	Δελτίο Ανωνύμων Εταιρειών
Δ.Δ.Κ.	Διεύθυνση Δημοσίων Κτημάτων
Δ.Ι.Α.	Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας
Δ.Π.Α.	Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας
Δ.Σ.	Διοικητικό Συμβούλιο
Δ.Σ.Α.	Διεθνής Σύμβαση Αεροπλοΐας
Ε.Ε.Ε.Σ.	Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών
Ε.Ι.Α.Ε.	Εθνικό Ίδρυμα Ασφαλειών Ελλάδας
Ε.Λ.Ι.Α.	Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο
εμπ.	εμπιστευτικό
Ε.Μ.Υ.	Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία
Ε.Ο.Ν.	Εθνική Οργάνωση Νεολαίας
Ε.τ.Κ.	Εφημερίδα της Κυβερνήσεως
Ε.Τ.Ε.	Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος
Ε.Φ.Α.	Ένωση Φίλων Αέρος
Ε.Φ.Ε.	Ελληνική Φιλοτελική Εταιρεία
Ι.Α.Ε.Τ.Ε.	Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος
Ι.Α.Μ.Μ.	Ιστορικά Αρχεία Μουσεία Μπενάκη
Ι.Κ.Α.	Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων

Κ.Α.Ε.	Κεντρική Αεροπορική Επιτροπή της Ελλάδος
κρυπτ.	κρυπτογραφικό
Κ.τ.Ε.	Κοινωνία των Εθνών
Μ.Τ.Σ.	Μετοχικό Ταμείο Στρατού
ν.	νόμος
Ν.Π.Δ.Δ.	Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου
Ν.Π.Ι.Δ.	Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου
π.η.	παλαιό ημερολόγιο
Τ.Α.Ε.	Τεχνικές Αεροπορικές Εκμεταλλεύσεις
τηλ.	τηλεγράφημα
Τ.Τ.Τ.	Ταχυδρομεία, Τηλέγραφοι & Τηλέφωνα
Υ.Π.Α.	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
Φ.Ε.Κ.	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως

A.I.S.N.A.	Association Internationale des Sociétés de Navigation Aérienne
AVIA	Ministry of Aviation and the Air Registration Board
BDLF	Bank der Deutschen Luftfahrt
B.O.A.C.	British Overseas Airways Corporation
C.I.D.N.A.	Compagnie Internationale de Navigation Aérienne
C.I.N.A.	Commission International de Navigation Aérienne
C.I.T.E.J.A.	Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens
D.L.H.	Deutsche Lufthansa
I.A.T.A.	International Air Traffic Association
I.C.A.N.	International Commission for Air Navigation
I.C.I.A.C. και I.A.C.C.	Inter-Departmental Committee on International Air Communications
K.L.M.	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Kolonien
L.A.R.E.S.	Liniile Aeriene Române Exploatate cu Statul
LOT	Polskie Linje Lotnicze
MA.LE.R.T.	Magyar Légiforgalmi R.T.
Ö.L.A.G.	Österreichischen Luftverkehrs A.G.
R.A.F.	Royal Air Force
RFM	Reichsfinanzministerium
RM	Reichsmark
P.R.O.	Public Record Office
S.A.I.	Societa Aviolinei Italiani
S.A.M.	Societa Aerea Mediterranea
S.A.N.A.	Societa Anonima Navigationa Aerea
S.I.S.A.	Societa Italiana Servici Aerei
T.N.A.	The National Archives

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΟΙ ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΙ

Είχαν ήδη γίνει γνωστά σε όλη την Ευρώπη τα κατορθώματα των πρώτων Γάλλων αεροναυτών (οι Μογγολφιέροι πέταξαν με αερόστατο το 1783), όταν σε μία ορεινή επαρχία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, ένας χρυσοχόος ονόματι Παχώμης παρουσιάσθηκε στον πασά των Ιωαννίνων Αλή και προθυμοποιήθηκε να του προσφέρει ένα παρόμοιο θέαμα. Το επεισόδιο περιέγραψε ο Ιωάννης Βηλαράς, που υπηρετούσε στην αυλή του Αλή ως ιατρός, σε σατιρικό ποίημα 150 στίχων, στο οποίο παρέβαλε τον τολμηρό συμπολίτη του με τους Μογγολφιέρους και Μπλανσάρ. Να ένα χαρακτηριστικό απόσπασμα:

Τοῦ περιφήμου πολλὰ Βλανσιάρου
εὐτυχισμένου Γάλλου Ἰκάρου
μέλλει νὰ εἰδῆτε, καὶ Γουλφουνιέρου
ζηλωτὴν μέγαν, Σεράκου, χαίρου!
Χαίρου, Σεράκου, τ' εἶναι δική σου.
Ἴκαρος νέος μὲ νέον τρόπον
θέλει πετάξει σ' ἐτοῦτον τὸν τόπον.

Αλλά η αεροστατική σφαίρα του Παχώμη, πριν προλάβει να ανυψωθεί, ανεφλέγη από την πυρά, που είχαν ανάψει οι βοηθοί του για την πλήρωσή της με θερμό αέρα και καταστράφηκε προς θυμηδία του συγκεντρωμένου πλήθους.[1]

Χρειάσθηκε να περάσουν πολλές δεκαετίες για να κατακτηθούν οι ελληνικοί αιθέρες, έστω και από έναν αλλοδαπό. Στις 5 Απριλίου 1890 ο Ιταλός αεροναύτης Σπεττερίνι μαζί με τη σύζυγό του, τους αδελφούς Στέφανο και Αναστάσιο Μεταξά, το μηχανικό του ναυτικού Προσαλέντε και ένα συντάκτη του *Θεατοῦ τῆς Ἀνατολῆς* εισήλθαν στην κρεμαστή σκάφη της «Οὐρανίας» και ανυψώθηκαν στον αττικό ουρανό. Τη διαδρομή Ωδείου – Πατησίων, που διήρκεσε μία ώρα, παρακολούθησε με ενθουσιασμό το πλήθος που κατέκλυσε τους παρακείμενους δρόμους και εξώστες. Το αερόστατο αναγκάσθηκε να ρίψει και έρμα για να αποφύγει πρόσκρουσή του σε κάποιο κτήριο. Τέσσερα απογεύματα αργότερα το εγχείρημα επαναλήφθηκε με επιβάτες το Σπεττερίνι, το στρατιωτικό ακόλουθο της τουρκικής πρεσβείας, ένα γραμματέα της ιταλικής πρεσβείας, δύο μηχανικούς της εταιρίας Αεριόφωτος και ένα δημοσιογράφο. Η «Οὐρανία», αφού πέταξε πάνω από την Ακρόπολη προσγειώθηκε πίσω από τα (παλαιά) σφαγεία. Ακολούθησαν ανάλογες επιδείξεις στην Πάτρα και άλλες πόλεις.[2]

---

[1] *Νεώτερον Ἐγκυκλοπαιδικὸν Λεξικὸν τοῦ Ἡλίου*, λήμμα «Ἀεροπορία», Αθήνα 1947, τ. Α', σ. 528· Ε. Βροντάκης «Ἱστορία τῆς Ἑλληνικῆς Ἀεροπορίας», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* β' τρίμ. 1934, τ. 10, σ. 275. Ολόκληρο το ποίημα στην *Ἀεροπλοΐα* 16-20.9.1938, τ. 174, σ. 112.

[2] *Νεώτερον Ἐγκυκλοπαιδικὸν Λεξικὸν τοῦ Ἡλίου*, ό.π.· *Δομή*, λήμμα «Ἀεροναυτική», Αθήνα 1971, τ. 1, σ. 112· Ε. Βροντάκης, *ό.π.,* σ. 276.

Η θεωρητική εισαγωγή της αεροπλοΐας στην Ελλάδα πραγματοποιήθηκε με τη δημοσίευση της πραγματείας του Αλφρέδου Αθανασούλια, *Αἱ πρόοδοι τῆς ἀεροπτητικῆς*, το 1907. Ο συγγραφέας αρχικά εξετάζει τις απόψεις του διεθνούς δικαίου, όπως αυτές διατυπώθηκαν στη διάσκεψη της Χάγης (1899), τις σχετικές με τη χρησιμοποίηση αεροσκαφών. Στη συνέχεια, ασχολείται με την εξέλιξη των πτητικών μηχανών, προβλέποντας ορθώς ότι το μέλλον ανήκει στις βαρύτερες του αέρα. Εξαίρει τους αδελφούς Ράιτ, εκθέτει τις προοπτικές του αεροσκάφους στον τομέα των μεταφορών και ολοκληρώνει με απόψεις επί τεχνικών ζητημάτων και την πολεμική χρήση του αερόστατου. Η απήχηση της εργασίας του ήταν τόσο μεγάλη, ώστε μέσα στον ίδιο χρόνο ανατυπώθηκε.[3]

Το χρονικό σημείο της πρώτης απόπειρας πτήσης με πετομηχανή βαρύτερη του αέρα είναι ασαφές. Σύμφωνα με το περιοδικό *Τὰ Φτερά*, αναλήφθηκε λίγο μετά την έναρξη των ιππικών αγώνων του 1903 από τον εκκεντρικό θεατρικό επιχειρηματία Λεωνίδα Αρνιώτη. Το σκάφος, που με τις μικρές του πτέρυγες και την ατελή μηχανή έδινε μάλλον την εντύπωση μεγάλου αθύρματος ρυμουλκούμενο από άλογο, δεν μπόρεσε να ανυψωθεί, ενώ ο πιλότος λίγο έλειψε να σκοτωθεί, καθώς παρασύρθηκε σε μικρή χαράδρα του Ποδονίφτη.[4]

Ο Αρνιώτης επανήλθε με μεγαλύτερες αξιώσεις (αν δεχθούμε την ανωτέρω πηγή) ή δοκίμασε για πρώτη φορά (αν δεν τη δεχθούμε, όπως είναι το πιθανότερο) στις 26 Σεπτεμβρίου 1910 στην περιοχή Τατοΐου. Άπειρο πλήθος κόσμου — μεταξύ αυτού και ο βασιλιάς Γεώργιος Α' — είχε συρρεύσει με κάθε μέσο συγκοινωνίας για να δει το πείραμα. Το μονοπλάνο τύπου Bleriot εφοδιασμένο με κινητήρα 30 ίππων, ο οποίος περιέστρεφε έλικα ιδίας κατασκευής, αφού έκανε μια μικρή διαδρομή σε κάποια από τις επανειλημμένες προσπάθειές του, αποκολλήθηκε από το έδαφος, πέταξε σε ύψος περίπου 2-6 μέτρων και προσγειώθηκε σχεδόν αμέσως. Η αποτυχία οφειλόταν στο λανθασμένο χειρισμό που δεν επέτρεπε στον ουραίο τροχό να υψωθεί ελαφρώς κατά το διάστημα της τροχοδρόμησης μέχρι που στο τέλος έσπασε. Το πλήθος τον ειρωνεύθηκε και ο βασιλιάς σχολίασε: «Δὲν κατάφερες νὰ πετάξῃς σήμερα, ἀλλὰ μοῦ ὄργωσες τουλάχιστον τὸ χωράφι μου».[5]

Ο Αρνιώτης ελπίζοντας ότι αν μετέτρεπε το Bleriot του σε υδροπλάνο θα τα κατάφερνε καλύτερα, ξαναδοκίμασε στο θαλάσσιο χώρο του Ζωολογικού Κήπου Παλαιού Φαλήρου, τα Θεοφάνεια του 1912. Αυτή τη φορά, αναπτύσσοντας ιλιγγιώδη ταχύτητα υψώθηκε λίγο, τότε όμως αντιλήφθηκε ότι πήγαινε ευθεία

---

[3] Επρόκειτο για ανατυπώσεις από τις εφημερίδες *Ἑσπερινή* και *Πρωϊνὴ* μαζί με προσθήκες, βλ. Α. Αθανασούλιας, *Αἱ πρόοδοι τῆς ἀεροπτητικῆς. Σύγχρονος ἀεροστατικὴ ἐπιθεώρησις,* Αθήνα, 1907· Γ.Ε.Α., Δ.Ι.Α., *Ἱστορία τῆςἙλληνικῆς Πολεμικῆς Ἀεροπορίας,* Αθήνα 1980, τ. 3, σ. 19.

[4] *Τὰ Φτερά,* Ιαν. 1932, τ. 10, σ. 20. Την πληροφορία αυτήν ωστόσο, δεν την επιβεβαιώνει κανείς άλλος, ενώ θεωρώ απίθανο ο Αρνιώτης να δοκίμασε να πετάξει την ίδια χρονιά με τους αδελφούς Ράιτ.

[5] Η. Καρταλαμάκης, *Ἑλληνικὰ Φτερὰ 1912-1932,* Αθήνα 1983, σ. 5-6· Γ.Ε.Α., Δ.Ι.Α., *ό.π.,* σ. 19-20· Α. Αυδής, *Οἱ πρωτοπόροι. Τὸ χρονικὸ τῶν ἀετῶν,* Αθήνα 1972, σ. 19-21 *Νεώτερον Ἐγκυκλοπαιδικὸν Λεξικὸν τοῦ Ἡλίου*, ό.π., όπου αναφέρεται ότι η απόπειρα έλαβε χώρα την άνοιξη του 1908.

επάνω σε μια αγκυροβολημένη ρωσσική κορβέττα, έκοψε απότομα ταχύτητα και μισοβυθίσθηκε. Νέα χλεύη από τον κόσμο. Ο τύπος αρχίζει να σαρκάζει: «Ὁ κ. Λ. Ἀρνιώτης εἶναι ὁ γνησιώτερος ἀπόγονος τοῦ Ἰκάρου, διότι ἀπέτυχε καθώς κι ἐκεῖνος εἰς τὰς πτήσεις του» Το Μάρτιο του ιδίου χρόνου, με αφορμή την οργάνωση αεροπορικών αγώνων μαζί με τους καταξιωμένους εν τω μεταξύ αεροπόρους Αργυρόπουλο και Καραμανλάκη τα πικρόχολα σχόλια εντείνονται: «Εἰς τὰ τοιχοκολληθέντα προγράμματα ἀγγέλεται ὅτι θὰ συμβεῖ τὸ θαῦμα. Ὅτι δηλ. ὁ κ. Ἀρνιώτης ἐπιβαίνων τοῦ τελειοποιηθέντος ἀεροπλάνου του θὰ μεταβῇ εἰς τὸ Μενίδιον. Ἀλλὰ μὴν τὸ πιστεύετε.». Η αστυνομία τον αναγκάζει να πραγματοποιήσει δοκιμαστική πτήση ενώπιόν της· όταν αποτυγχάνει, του απαγορεύει να ξαναπετάξει μπροστά σε κοινό. Οι γελοιογράφοι πλέον τον παρουσιάζουν με ένα φυσερό να φυσά κάτω από τις πτέρυγες του αεροπλάνου του. Ο Αρνιώτης εγκαταλείπει την πρωτεύουσα και δοκιμάζει την τύχη του στο θεσσαλικό κάμπο, ελπίζοντας ίσως σε θριαμβευτική επιστροφή. Αποτυγχάνει ξανά. Απελπισμένος, εκθέτει το αεροπλάνο του αντί εισιτηρίου σε κοινό θέαμα. Οι περίεργοι έρχονται για να θαυμάσουν μία πετομηχανή που …δεν πετά. Ο ίδιος θα καταλήξει μετά από μερικά χρόνια εστιάτορας στο Λονδίνο. Οι αποτυχίες του θα μπορούσαν να αποδοθούν: α) στην ανυπομονησία του, που δεν τον άφησε να ολοκληρώσει την μαθητεία του στο Παρίσι· β) στην μηχανή του αεροπλάνου, η οποία αδυνατούσε να αποδώσει το μέγιστο της ιπποδύναμης. Κανείς όμως δεν μπορεί να μην του αναγνωρίσει το πάθος και το πείσμα ή να μην του αρνηθεί τον χαρακτηρισμό του πρωτοπόρου[6] — στο βαθμό που και ο Ίκαρος θεωρείται ως τέτοιος.

Το Μάρτιο του 1910 ένας Ρώσσος που άκουγε στο όνομα Ούτοσκιν έφθασε με πλοίο στον Πειραιά. Μεταξύ των αποσκευών του περιλαμβανόταν και ένα αεροπλάνο Farman 50 ίππων, το οποίο κάποιο από τα επόμενα απομεσήμερα απογειώθηκε από το ποδηλατοδρόμιο Νέου Φαλήρου. Επειδή η δεκάλεπτη πτήση είχε διαφημισθεί καταλλήλως, την παρακολούθησε αρκετός κόσμος· ένας μάλιστα δεν αρκέσθηκε στο να θαυμάζει το πρωτόγνωρο θέαμα, αλλά και πλήρωσε 200 δραχμές για να επιβιβασθεί. Ο Κωνσταντίνος Μάνος πέρασε στην ιστορία ως ο πρώτος Έλληνας που πέταξε με συσκευή βαρύτερη του αέρα. Οι πτήσεις διήρκεσαν τρεις ημέρες.[7]

Την ίδια χρονιά ο δόκιμος του πολεμικού ναυτικού Ζαχαράκης παρουσίασε στο Παρίσι βελτιωμένο κινητήρα αεροσκάφους δικής του επινόησης. Το επίτευγμα του προξένησε εντύπωση στους γαλλικούς κατασκευαστικούς κύκλους. Δυστυχώς, δεν διασώθηκε τίποτε από τις τυχόν εφαρμογές του.[8]

Ο πρώτος Έλληνας που έλαβε δίπλωμα χειριστού αεροπόρου υπήρξε ο υπολοχαγός του πυροβολικού Δημήτριος Καμπέρος. Τούτος είχε αποσταλεί στη

---

[6] Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 7-9 και 11-12· Α. Αυδής, *ό.π.,* σ. 22-25· Ε. Ξυράκης, *Ιδιωτική Αεροπορία (Αθλητική – Τουριστική) στον Ελληνικό Χώρο,* Αθήνα 1983, σ. 21-23.

[7] Γ.Ε.Α., Δ.Ι.Α., *ό.π,* σ. 20. Παρεμπιπτόντως, η ανεψιά του Μάνου υπήρξε σύζυγος με μοργανατικό γάμο του μετέπειτα βασιλιά Αλεξάνδρου (1917-1920), *ό.π.*, σ. 21· Α. Αυδής, *ό.π.,* σ. 28.

[8] Γ.Ε.Α., Δ.Ι.Α., *ό.π,* σ. 21.

Γαλλία στα πλαίσια της αναδιοργάνωσης του στρατού μετά το κίνημα του 1909.[9] Ο Καμπέρος με ένα διθέσιο Henri Farman 50 ίππων (ο μετέπειτα «Δαίδαλος») διέγραψε κύκλους πάνω από το Φάληρο μια ημέρα του Φεβρουαρίου του 1912. Τον είχε προλάβει όμως κατά λίγες ώρες ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, ο οποίος επρόκειτο και να πάρει τη δόξα, καθώς ήταν ο πρώτος που πέταξε ενώπιον πλήθους λαού.[10]

Ο 22χρονος Αργυρόπουλος, γυιός του τότε πρέσβη στην Πετρούπολη, είχε σπουδάσει με δικά του μέσα ηλεκτρολόγος-μηχανικός στη Γερμανία και έλαβε πτυχίο χειριστού από την Αεροναυτική Σχολή Παρισίων. Στα τέλη Ιανουαρίου 1912 κατέβηκε στην Ελλάδα με πλοίο της γραμμής, συνοδεύοντας το ιδιόκτητο Nieuport IV G (το πρώτο αεροσκάφος με κλειστή άτρακτο). Εν όψει της επικείμενης επίδειξης ενημερώνει τις εφημερίδες, ωστόσο ο κόσμος που συγκεντρώνεται το πρωΐ της 9ης Φεβρουαρίου στο Ρουφ είναι λιγοστός και τούτο επειδή έχει χάσει την εμπιστοσύνη του μετά τις απόπειρες του Αρνιώτη. Τη γενική απαισιοδοξία δεν συμμερίζεται όμως ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος, που δίνει το παρόν. Ο Αργυρόπουλος, με τη βοήθεια του αδελφού του συναρμολογεί το αεροσκάφος, και στις 08:10 απογειώνεται μέσα σε ενθουσιασμό που γίνεται παραλήρημα στη θέα της πρώτης στροφής και ύστερα των δύο κύκλων πάνω από την Ακρόπολη. Η πρώτη αυτή πτήση είχε διάρκεια 16 λεπτών και έφθασε μέχρι το ύψος των 300 μέτρων. Κι ενώ μετά την προσγείωση οι επίσημοι καλεσμένοι δεξιώνονται σε ένα πρόχειρο κυλικείο, ο Βενιζέλος αποσύρεται με τον πιλότο πίσω από το αεροσκάφος και επανέρχεται φορώντας δερμάτινη κάσκα. Ο Αργυρόπουλος κάθεται βαθύτερα στο κύτος, ενώ ο υψηλός επιβάτης προεξέχει περισσότερο. Τα πλήθη αλαλάζουν. Εφημερίδα της εποχής περιγράφει το γεγονός: «Φαντασθεῖτε τὴν συγκίνησιν τῶν θεατῶν, νὰ βλέπουν τὸν ἄνθρωπον στὸν ὁποῖον ὁ τόπος ἐστήριξε ἐκείνη τὴν ἐποχὴν ὅλας τὰς ἐλπίδας νὰ ἀπάγεται ἐπὶ πτερῶν ἀνέμου. Νὰ κρέμεται εἰς ὕψος δεκάδων μέτρων. Ποῦ νὰ φαντασθοῦν οἱ [λοιποί] Ἀθηναῖοι ποὺ ἄκουγαν κατάπληκτοι τὸ μηχανικὸ πουλὶ νὰ πετᾶ πάνω ἀπὸ τὰ κεφάλια τους, πὼς μέσα βρισκόταν ὁ Βενιζέλος.» Ξαφνικά ύστερα από τέσσερα λεπτά μερικοί από τους κυλίνδρους της μηχανής έπαυσαν να λειτουργούν και ο Αργυρόπουλος αντιλαμβανόμενος την τρομερή ευθύνη, σπεύδει να προσγειωθεί ανώμαλα. Ο Βενιζέλος, αφού βαπτίζει το αεροσκάφος, δηλώνει: «Εὔχομαι ὅπως ἡ 'Ἀλκυὼν' τερματίσῃ φυσικὸν τὸν βίον!... Εὔχομαι ὅπως ὁ κύριος Ἀργυρόπουλος, ὁ πρῶτος Ἕλλην ἀεροναύτης, ὁ πρῶτος πετάξας ὑπὲρ τὰ ἱερὰ ἐδάφη, συνεχίσῃ ἐπὶ ἄλλου τελειοτέρου μηχανήματος τὰς ἐνδόξους παραδόσεις τοῦ Ἰκάρου. Εὔχομαι ὅπως ἐπιτύχῃ εἰς τὴν ἀεροπλοΐαν τελειοποιήσεις πρὸς δόξαν

[9] Η. Νταλούμης, «65 χρόνια από το πρώτο αεροπορικό δρομολόγιο. Τα πρώτα βήματα της ελληνικής αεροπορίας στην Ελλάδα», *Πτήση & Διάστημα,* Σεπτ. 1996, τ. 138, σ. 84· Ε. Βροντάκης, *ό.π.*, σ. 277· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 28.

[10] Ε. Βροντάκης, *ό.π.*, σ. 278.

αὐτοῦ καὶ τῆς χώρας, ἧς εἶναι τέκνον!».[11] Ο Αργυρόπουλος έμελλε να φονευθεί κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους, όταν στις 4 Απριλίου 1913 έπεσε στην περιοχή Λαγκαδά με ένα κόκκινο Bleriot IX, τουρκικό λάφυρο. Μαζί του χάθηκε ο συνεπιβαίνων Μάνος... [12] Σημειωτέον ότι με τον Αργυρόπουλο είχε πετάξει και η πρώτη Ελληνίδα, η ηθοποιός Ζηνοβία Παρασκευοπούλου.[13]

Η αναφορά στις πρωτιές συνεχίζεται με το πρώτο θύμα της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας. Ο Αλέξανδρος Καραμανλάκης, διευθυντής της εφημερίδας *Ἀνεξάρτητος*, είχε λάβει πτυχίο χειριστού από την ίδια σχολή με τον Αργυρόπουλο. Επιστρέφοντας από τη Γαλλία κόμισε ιδιόκτητο μονοπλάνο Bleriot, με το οποίο εκτέλεσε πολλές πτήσεις, πετυχαίνοντας μάλιστα παγκόσμια επίδοση ύψους 3.100 μ.. Αυτό συνέβη στις 16 ή κατ' άλλους στις 19 Αυγούστου 1912 και μάλιστα δίχως να το έχει επιδιώξει. Εκείνη τη μέρα και ενώ διένυε την απόσταση Παλαιού Φαλήρου – Αίγινας, η ομίχλη τον ανάγκασε να υπερβεί τα σύννεφα ανεβαίνοντας με συνεχείς κύκλους ώσπου το κοντέρ τερμάτισε, ενώ οι στροφές της μηχανής έπεσαν από τις 1800 στις 1750. Το κατόρθωμα έγινε αντικείμενο σχολιασμού και στο εξωτερικό.[14]

Ο Καραμανλάκης είχε ήδη σταθεί δύο φορές τυχερός. Τον προηγούμενο Μάρτιο, κατά την αναχώρηση του από το Ρίο Αχαΐας για τους προγραμματισμένους αγώνες στο Γουδί, και ενώ το αεροπλάνο τροχοδρομούσε, οι ενθουσιασμένοι συμπατριώτες του κατέκλυσαν τον διάδρομο αναγκάζοντας τον να ανυψώσει βίαια το σκάφος και αυτό να πέσει στο έδαφος, λόγω απώλειας στήριξης. Ο πιλότος εκσφενδονίσθηκε και τραυματίσθηκε, ενώ το σκάφος υπέστη σοβαρές ζημίες. Οι αγώνες εκείνοι ματαιώθηκαν επειδή, όπως προείπαμε, και στον Αρνιώτη είχε απαγορευθεί η πτήση.[15] Επίσης, στα τέλη Απριλίου, αποπειρώμενος να εκτελέσει υπεραστική πτήση 160 χλμ., είδε το Bleriot του να καταστρέφεται από τους ισχυρούς ανέμους· έπρεπε τώρα να το μεταφέρει στην Αθήνα για επισκευές.[16]

Στις 6 π.μ. της 29ης Αυγούστου 1912 ο πεισματάρης Καραμανλάκης απογειώθηκε από δρόμο του Δαφνίου με σκοπό να φθάσει στην Πάτρα. Τρεις ώρες αργότερα έφθασε στο Υπουργείο Ναυτικών το ακόλουθο τηλεγράφημα από τον αστυνομικό σταθμό Ευρωστίνης Κορινθίας: «Ἄγνωστος ἀεροπόρος ἔπεσεν σήμερον τὴν 8ην πρωϊνὴν εἰς τὴν θάλασσαν καὶ εἰς ἀπόστασιν 200 μ. ἀπὸ τῆς ἀκτῆς τοῦ χωρίου Λυγιά, συνεπείᾳ βλάβης τοῦ ἀεροπλάνου του. Μετά

---

[11] Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 31-34.· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 25-35· *Νεώτερον Ἐγκυκλοπαιδικὸν Λεξικὸν τοῦ Ἡλίου*, ό.π.· Ι. Θεολόγης, *Ἱστορία τῆς ἑλληνικῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας 1930-1956*, Αθήνα 1956, σ. 19· Γ.Ε.Α., Δ.Ι.Α., *ό.π.*, σ. 21· Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 14.

[12] *Ό.π.*, σ. 280-281· Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 27· Γ.Ε.Α., Δ.Ι.Α., *ό.π.*, σ. 21.

[13] Η. Νταλούμης, *ό.π.*, σ. 84· Ι. Θεολόγης, *Ἱστορία τῆς ἑλληνικῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας 1930-1956,* Αθήνα 1956, σ. 19-20.

[14] Vivliotechnica Hellas, *Θεματική αεροπορική εγκυκλοπαίδεια,* Αθήνα 1978, τ. 1, σ. 52· Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 21· Γ.Ε.Α., Δ.Ι.Α., *ό.π.*, σ. 24· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 71-73 ·Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 41.

[15] *Ό.π.*, σ. 23-24· Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 15-16· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 36-37.

[16] Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 19-20· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 40-41.

τινα λεπτὰ ἀπὸ τῆς πτώσεως ὁ ἀεροπόρος ἀπεχωρίσθη τῆς συσκευῆς, ἀλλὰ παρασυρθεὶς ὑπό τῶν ρευμάτων τοῦ πνέοντος σφοδροῦ ἀνέμου ἐβυθίσθη, μὴ δυνάμενος νὰ κολυμβᾷ διότι φαίνεται εἶχε πληγωθεὶ κατὰ τὴν πτώσιν ἢ τὴν βλάβην τῆς μηχανῆς του. Πρὸ τῆς πτώσεως προσεπάθησε νὰ προσγειωθῇ ἀλλ' ἐστάθη ἀδύνατον». Ο Καραμανλάκης είχε την ατυχία να πέσει σε καταιγίδα, στην οποία δεν μπόρεσε να αντεπεξέλθει η πρωτόγονη μηχανή του. Το πτώμα ξεβράσθηκε την επομένη. Ο χαμός του προξένησε μεγάλη συγκίνηση, που εκφράσθηκε κυρίως μέσα από αφιερώματα εφημερίδων και λαϊκές λιθογραφίες, την δε κηδεία του παρακολούθησε ολόκληρο το υπουργικό συμβούλιο και αντιπροσωπεία του βασιλιά. Η δήλωση του πρωθυπουργού ωστόσο, έδινε το στίγμα της νέας πορείας: «Βεβαίως λυπηρὸς ὁ θάνατος, ἀλλὰ εἶμαι βέβαιος ὅτι δὲν θὰ σταματήσει τὴν εὐγενῆ ὁρμήν. Θὰ σταθῶμεν πρὸς στιγμὴν νὰ χαιρετήσωμεν τὸν θανόντα καὶ θὰ προχωρήσωμεν πρὸς τὰ ἐμπρὸς μετὰ θάρρους, ἀποβλέποντες εἰς τὸ μέλλον.».[17]

Τέλος, το πρώτο υδροπλάνο που έδρασε στην Ελλάδα ήταν το Farman του Καμπέρου, στο οποίο είχε προσθέσει πλωτήρες. Πριν τη μετατροπή ο ιδιόρρυθμος τούτος αεροπόρος είχε πραγματοποιήσει πτήσεις επιδείξεως και είχε συμμετάσχει στα στρατιωτικά γυμνάσια που διεξάγονταν στην Θήβα.[18] Η πρώτη δοκιμαστική πτήση έλαβε χώρα στις 22 Ιουνίου 1912 στον Φαληρικό όρμο και διήρκεσε 20 λεπτά. Ως αξιοπερίεργο καταγράφεται το ότι ενώ το αεροσκάφος αποθαλασσώθηκε ως υδροπλάνο, προσγειώθηκε ως αεροπλάνο, αφού στον αέρα ο Καμπέρος απελευθέρωσε τους πλωτήρες και χρησιμοποίησε τους τροχούς![19] Τέσσερις ημέρες αργότερα, ο «Δαίδαλος» πέταξε μέχρι την Ύδρα σε μέσα σε 43 λεπτά (μέσο ύψος από την επιφάνεια της θάλασσας 20 μ.). Στο λιμένα της ιδιαίτερης πατρίδας του Καμπέρου η υποδοχή υπήρξε αποθεωτική. Στην επιστροφή την επομένη ημέρα με τον άνεμο ούριο σημείωσε χρόνο 38 λεπτών. Το επίτευγμα παρέμεινε επί δύο μήνες παγκόσμιο ρεκόρ απόστασης (80 χλμ.) για υδροπλάνο. Σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού τον τολμηρό αεροπόρο συνόδευε αντιτορπιλλικό για να τον βοηθήσει σε περίπτωση που τυχόν απαιτείτο.[20]

Οι επακολουθήσαντες πόλεμοι (Βαλκανικοί, Α΄ Παγκόσμιος και Μικρασιατικός) που ταλάνισαν τη χώρα επί μία δεκαετία, όπως και οι δραματικές συνέπειές τους, αν και συνετέλεσαν αποφασιστικά στη συγκρότηση και ανάπτυξη της πολεμικής αεροπορίας, έβαλαν φρένο στην πολιτική, καθώς άλλες ήσαν οι προτεραιότητες του κράτους. Η Ελλάδα έχασε έδαφος, σε σχέση με πολλές άλλες

---

[17] Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 23-26· Γ.Ε.Α., Δ.Ι.Α., *ό.π.,* σ. 24-25· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 76-92 ·Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 42-46.

[18] Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 42-52.

[19] Λ. Μπλαβέρης, «Η Ελληνική Αεροπορία στους Βαλκανικούς Πολέμους», *Πόλεμος και Ιστορία,* Δεκ. 2002, τ. 58, σ. 16.

[20] Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 54-63· Ι. Θεολόγης, *ό.π.· Νεώτερον Ἐγκυκλοπαιδικὸν Λεξικὸν τοῦ Ἡλίου,* ό.π.· Ε. Βροντάκης, *ό.π.*, σ. 281-283. Ωστόσο, ο Μπλαβέρης (*ό.π.*, σ. 16-17) αναφέρει ότι στο ταξίδι της επιστροφής επικρατούσε δυνατός αέρας και θαλασσοταραχή και ότι επίσης, το παγκόσμιο ρεκόρ δεν αφορούσε την απόσταση, αλλά την ταχύτητα (110 χλμ./ώρα). Ως προς το πρώτο σκέλος, δεν μου φαίνεται εύλογο ο Καμπέρος να πέτυχε χρόνο ταχύτερο με καιρό χειρότερο.

ευρωπαϊκές χώρες ωστόσο, η καίρια γεωγραφική θέση της υπαγόρευε τη συμμετοχή της στον αγώνα κατάκτησης και αφομοίωσης του νέου συγκοινωνιακού μέσου. Το οργανωτικό έναυσμα θα έδινε στα τέλη της δεκαετίας του ’20 ο ίδιος διορατικός πολιτικός, που είχε πρωτοπετάξει μαζί με τον Αργυρόπουλο πάνω στην «Ἀλκυώνα», ο Ελευθέριος Βενιζέλος.

Α. Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

1. Commission Internationale de Navigation Aérienne (C.I.N.A.)

Η προοδευτική εξέλιξη της αεροπορίας κατέστησε αναγκαία τη ρύθμιση ζητημάτων, των οποίων η ύπαρξη θα αποτελούσε κώλυμα στην επωφελή εκμετάλλευση της νέας κατάκτησης του ανθρώπινου πνεύματος. Το καινοφανές μέσο, σε πρωτόγνωρο βαθμό αποτελεσματικό για τη διεθνή συγκοινωνία, γέννησε ωστόσο πληθώρα προβλημάτων, που άπτονταν των σχέσεων μεταξύ των πολιτειών και των υπηκόων τους. Προς τον σκοπό τούτο από νωρίς καταβλήθηκε προσπάθεια εισαγωγής κοινών και ενιαίων κανόνων δικαίου για την εξομάλυνση των διαφορών, όπως προέκυπταν από τις συγκρουόμενες νομοθεσίες. Οι λοιποί κλάδοι του μεταφορικού δικαίου, και ιδίως ο ναυτικός, αποτελούσαν συχνά οδηγό για τα προβλήματα της αεροπορίας κατά τα πρώτα της βήματα.[1]

Με πρωτοβουλία της γαλλικής κυβέρνησης συγκλήθηκε στο Παρίσι (Μάιος-Ιούνιος 1910) διεθνής συνδιάσκεψη 18 ευρωπαϊκών κρατών με σκοπό την κατάρτιση διεθνούς αεροπορικής νομοθεσίας. Καμμία συνεννόηση δεν προέκυψε[2] και η προσπάθεια επαναλήφθηκε τον Απρίλιο του επομένου έτους στη Μαδρίτη, στο πλαίσιο του Ινστιτούτου Διεθνούς Δικαίου, όπου και επιτεύχθηκε συμφωνία σε τρεις βασικές αρχές για την δράση της αεροπορίας εν καιρώ ειρήνης. Αυτές ήσαν: α) τα αεροχήματα να διακρίνονται σε δημόσια και ιδιωτικά· β) τα αεροχήματα να ανήκουν σε μία και μόνη εθνικότητα· γ) η διεθνής κυκλοφορία να είναι ελεύθερη με τα υποκείμενα κράτη να δικαιούνται λήψης μέτρων ασφαλείας.[3]

Η διασαφήνιση των κανόνων καθυστέρησε λόγω του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, τα τεχνικά επιτεύγματα του οποίου αποτέλεσαν πρόσθετο κίνητρο για την αυτονόμηση του αεροπορικού δικαίου. Κατά τη συνδιάσκεψη ειρήνης, που έλαβε χώρα στη γαλλική πρωτεύουσα μετά τη λήξη του, οι νικήτριες δυνάμεις αντελήφθησαν την αναγκαιότητα μιας γενικής σύμβασης επί των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας, η οποία θα αποτελούσε σημείο αναφοράς για τους ομοιόμορφους εσωτερικούς κανονισμούς. Η Διεθνής Σύμβαση Αεροπλοΐας υπογράφηκε στο Παρίσι την 13η Οκτωβρίου 1919 από τα σύμμαχα και συνασπισμένα κράτη, που αξίζει στο σημείο αυτό να αναφερθούν: Βέλγιο, Βρετανική Αυτοκρατορία (Ηνωμένο Βασίλειο Μεγάλης Βρετανίας και Ιρλανδίας – Ινδίες – Καναδάς – Νοτιοαφρικανική Ένωση – Αυστραλία – Νέα Ζηλανδία),

---

[1] Α. Ταμπακόπουλος, *Ἡ νομικὴ ρύθμισις τῆς διεθνοῦς ἀεροπορίας ἐν Ἑλλάδι*, Αθήνα 1940, σ. 437-438.

[2] Γ. Πογγής, *Συγκοινωνιακὸν Δίκαιον*, τ. Α' Αθήνα 1928, σ. 216· Α. Κούρος, *ό.π.*, σ. 19.

[3] Γ. Πογγής, *ό.π.*, σ. 217.

Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σερβοκροατοσλοβενία, Τσεχοσλοβακία, Αϊτή, Βολιβία, Βραζιλία, Γουατεμάλα, Η.Π.Α., Ισημερινός, Κούβα, Νικαράγουα, Ονδούρες, Ουρουγουάη, Παναμάς, Περού, Λιβερία, Εδζάζη, Ιαπωνία και Σιάμ.[4]

Η ίδια σύμβαση αποτέλεσε τη ληξιαρχική πράξη γέννησης της Commission International de Navigation Aérienne-C.I.N.A. (ή International Commission for Air Navigation-I.C.A.N.),[5] ως μονίμου οργάνου προστασίας των αρχών της και επαφής των αρμοδίων κρατικών υπηρεσιών των συμβαλλομένων μερών υπό την δικαιοδοσία της Κοινωνίας των Εθνών. Οι ουδέτερες χώρες αρχικά τήρησαν αρνητική στάση απέναντί της, γιατί δεν αναγνωριζόταν το δικαίωμα στα συμμετέχοντα της σύμβασης κράτη να συνομολογήσουν ιδιαίτερες συμβάσεις με τα μη συμμετέχοντα, ενώ επιπλέον δεν προβλεπόταν ισοψηφία: οι ψήφοι της Βρετανικής Αυτοκρατορίας, των Η.Π.Α., της Γαλλίας, της Ιταλίας και της Ιαπωνίας θα έπρεπε να υπερβαίνουν κατά μία το άθροισμα των ψήφων όλων των άλλων κρατών.[6] Μόνο όταν οι προτάσεις των ουδετέρων δυνάμεων έγιναν δεκτές, άρχισαν αυτές να προσχωρούν στην επιτροπή.[7] Ο αριθμός των χωρών που προσχώρησαν δεν υπήρξε ο αναμενόμενος, αφού ναι μεν χώρες ουδέτερες (δικαίωμα ελεύθερης εισόδου) και ηττημένες (προϋπόθεση η αποδοχή τους από τα 3/4 των προσχωρησάντων)[8] έσπευσαν να ενταχθούν, από την άλλη όμως πολλές από το στρατόπεδο των νικητών αρνήθηκαν να συμμετάσχουν. Είναι χαρακτηριστικό ότι δυνάμεις πρωτοπόρες στην αεροναυτιλία έμειναν απ' έξω για δικούς τους λόγους: οι Η.Π.Α. (απομονωτισμός), η Γερμανία (αναθεωρητισμός) και η Ε.Σ.Σ.Δ. (ιδεολογική αντιπαλότητα).[9] Ενώ το 1919 συνομολόγησαν τη σύμβαση 32 χώρες, το 1939 ο αριθμός των κρατών-μελών ήταν ακόμη 33.[10] Η Ελλάδα την επικύρωσε σχετικά γρήγορα με τον νόμο 2569/1921.[11]

Η Διαρκής Γραμματεία της C.I.N.A. έδρευε στο Παρίσι.[12] Οι εργασίες της, σχετικά περιορισμένες, είχαν να κάνουν με τη διευθέτηση τελωνειακών, αστυνομικών και ταχυδρομικών ζητημάτων,[13] τη συγκέντρωση και διανομή μετεωρολογικών πληροφοριών και στατιστικών, τη δημοσίευση ενοποιημένων

---

[4] Α. Ταμπακόπουλος, *ό.π.*, σ. 439· A. Ropper, «Τὶ εἶναι ἡ C.I.N.A.», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1933, τ. 8, σ. 50· *Σύμβασις περὶ κανονισμοῦ τῆς ἀεροπλοΐας, 30 Σεπτεμβρίου / 13 Ὀκτωβρίου 1919,* Αθήνα 1919, σ. 3-6 (στο εξής παρατίθεται με τη συντομογραφία *Δ.Σ.Α.* = *Διεθνὴς Σύμβασις Ἀεροπλοΐας*)

[5] Πρόδρομος του μεταπολεμικού International Civil Aviation Organisation – I.C.A.O., βλ. Α. Κούρος, *ό.π.*, σ. 19.

[6] *Δ.Σ.Α.*, άρθρο 14, σ. 11· A. Ropper, *ό.π.*, σ. 51-52.

[7] *Ε.τ.Κ. 1936*, φ. 132, υπουργική πράξη 22.1.-16.3.1936, όπου παρατίθενται οι τροποποιήσεις της σύμβασης. Μεταξύ άλλων ορίζεται ότι κάθε μέλος μπορεί να έχει στην επιτροπή μέχρι δύο αντιπροσώπους και μόνο μία ψήφο.

[8] *Δ.Σ.Α.*, άρθρα 40-41, σ. 13.

[9] A. Ropper, *ό.π.*, σ. 53-56.

[10] *Δ.Σ.Α.*, σ. 3-6· Α. Κούρος, *ό.π.*, σ. 21.

[11] Φ.Ε.Κ. 68.

[12] A. Ropper, *ό.π.*, σ. 58.

[13] *Δ.Σ.Α.*, άρθρο 36, σ. 12.

αεροναυτικών χαρτών, την καθιέρωση ομοιόμορφου συστήματος σημάτων αναγνώρισης, τη χρήση ασύρματης τηλεγραφίας[14] και με ο,τιδήποτε σχετιζόταν αποκλειστικά με θέματα διεθνούς αεροπορικού δικαίου.[15] Τα αποτελέσματα της δράσης της C.I.N.A. κρίνονται ικανοποιητικά, στο βαθμό που έθεσε τις βάσεις για την επαφή των αρμοδίων υπηρεσιών, αν όχι σε παγκόσμια κλίμακα, τουλάχιστον μεταξύ ενός αξιόλογου πυρήνα κρατών.[16] Μεταξύ αυτών, η Ελλάδα αποδείχθηκε αρκετά δεκτική στους διεθνούς κανονισμούς, ενώ μετείχε και σε όχι λίγες διεθνείς διασκέψεις. Αξιοσημείωτη ήταν η συμμετοχή της στο 4ο συνέδριο (Ρώμη 1927), όπου οι αντιπρόσωποι Φρίξος Θεοδωρίδης, καθηγητής του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου, Κίμωνας Θεοφανόπουλος, τμηματάρχης συγκοινωνιών στη Γενική Διεύθυνση Τ.Τ.Τ. και Νίκος Μπαλής, υπέβαλαν σχέδιο νόμου περί πολιτικής αεροπορίας, που εκτιμήθηκε αρκετά από τους συνέδρους ως δείγμα συμβολής στη διαμόρφωση του διεθνούς αεροπορικού δικαίου.[17]

2. Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C.I.T.E.J.A.)

Αν και η C.I.N.A. ασχολείτο με ζητήματα διεθνούς μεταξύ των πολιτειών δικαίου, δεν ήταν απεναντίας αρμόδια να επιληφθεί θεμάτων ιδιωτικού αεροπορικού δικαίου, η μελέτη των οποίων θα έπρεπε να ανατεθεί σε ειδική διεθνή διάσκεψη. Χάρη πάλι σε γαλλική πρωτοβουλία η πρώτη προς τον άνω σκοπό διάσκεψη, στην οποία συμμετείχαν 43 κράτη (και η Ελλάδα), συνήλθε στο Παρίσι από 27.10 μέχρι 6.11.1925. Αποτέλεσμά της, πέρα από την σύνταξη σχεδίου για την ευθύνη του μεταφορέα, υπήρξε η συζήτηση για τη σύσταση ειδικής τεχνικής επιτροπής, η οποία έλαβε σάρκα και οστά το επόμενο έτος υπό τον τίτλο Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens-C.I.T.E.J.A. και της οποίας έδρα ορίσθηκε η γαλλική πρωτεύουσα.[18]

Η κύρια προσπάθεια της Διεθνούς Τεχνικής Επιτροπής των Νομικών Εμπειρογνωμόνων της Αεροπορίας στράφηκε προς την κατά το δυνατόν ενοποίηση των κανόνων του διεθνούς ιδιωτικού δικαίου με την υπερπήδηση δύο εμποδίων: των αυστηρών προστατευτικών αντιλήψεων υπέρ της εθνικής ασφαλείας και αεροναυτιλίας, που διέπνεαν της αρχικές νομοθετικές μέριμνες των κρατών, αλλά και των δυσεφάρμοστων διατάξεων που θεσπίζονταν κατ' αναλογία προς το ναυτικό δίκαιο. Από την άλλη πλευρά, η εναρμόνιση του διεθνούς συμβατικού δικαίου με το εσωτερικό εκάστης πολιτείας διευκολυνόταν

[14] *Ό.π.*, άρθρο 35, σ. 12.

[15] Εγκύκλιος του Γάλλου πρωθυπουργού (17.8.1923) προς τις διάφορες κυβερνήσεις, βλ. Α. Ταμπακόπουλος, *ό.π.*, σ. 451.

[16] Α. Κούρος, *ό.π.*, σ. 20-21.

[17] Ο μετέπειτα νόμος 5017/1931, βλ. Δ. Δουράκης, «Ἡ πολιτικὴ ἀεροπορία στὴν Ἑλλάδα», *Ἀεροπορικὰ Νέα*, Μάρτ. 1948, τ. 10, σ. 14.

[18] Α. Ταμπακόπουλος, *ό.π.*, σ. 451-452· Δ. Δουράκης, «C.I.T.E.J.A.», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1934, τ. 9, σ. 145-146.

από την έλλειψη εθιμικών κανόνων, δεδομένου ότι η αεροπορία ήταν δημιούργημα πρόσφατης εφεύρεσης.[19]

Το επιστημονικό τούτο σώμα εκπόνησε σχέδια διεθνών συμβάσεων: α) περί ευθύνης του αερομεταφορέα (η Ελλάδα την αποδέχθηκε)· β) περί ευθύνης για ζημίες τρίτων επί του εδάφους (Ρώμη, 29.5.1933, η Ελλάδα δεν συμμετείχε)· γ) περί της νομικής κατάστασης του κυβερνήτη του αεροσκάφους· δ) περί υποθηκών, ετέρων εμπραγμάτων ασφαλειών και αεροναυτικών προνομίων· ε) περί κυριότητας των αεροσκαφών και του βιβλίου αεροναυτικών μεταφορών·[20] στ) περί παροχής βοήθειας και διάσωσης στη θάλασσα (η Ελλάδα την υποστήριξε).[21]

3. Το ζήτημα της ευθύνης του μεταφορέα

Στην πρώτη γραμμή των ενδιαφερόντων της επιτροπής, η ευθύνη του μεταφορέα απασχόλησε την διάσκεψη του 1925, όταν το σχέδιο της γαλλικής κυβέρνησης ψηφίσθηκε, αλλά κανένα κράτος δεν το κύρωσε.[22] Το θέμα επανήλθε ως κύριο στο Συνέδριο της Βαρσοβίας (4-12.10.1929). Η ελληνική αντιπροσωπεία υπέγραψε τη σύμβαση (29.1.1930) επιφυλασσόμενη να την κυρώσει, καθ' όσον διαφωνούσε σε αρκετά σημεία των διατάξεών της. Σύμφωνα με τη σύμβαση, ο μεταφορέας ήταν υπεύθυνος για σωματικές βλάβες των επιβατών από δυστύχημα όχι μόνο κατά την πτήση, αλλά και κατά την επιβίβαση-αποβίβαση, όπως και για ζημίες εμπορευμάτων-αποσκευών κατά την πτήση και την παραμονή στο αεροδρόμιο· ευθυνόταν επίσης για ζημίες που οφείλονταν σε καθυστέρηση με δική του υπαιτιότητα. Η ευθύνη του μετριαζόταν, εάν απεδείκνυε ότι έλαβε τα δέοντα μέτρα ή ότι η ζημία προήλθε από σφάλμα διακυβέρνησης ή από υπαιτιότητα του ζημιωθέντος προσώπου.[23] Πέραν της διαφωνίας της για την ευθύνη της εταιρείας, η ελληνική πλευρά επέμεινε και στα εξής δευτερεύοντα σημεία: α) στην καθιέρωση της αρμοδιότητας και του δικαστηρίου του τόπου, όπου έγινε το ατύχημα· β) στην απαλλαγή του ενάγοντος ενώπιον αλλοδαπού δικαστηρίου από κάθε εγγυοδοσία· γ) στο εκτελεστό της οριστικής απόφασης και για τα λοιπά συμβαλλόμενα μέρη. Οι απόψεις της δεν έγιναν δεκτές από την πλειονοψηφία.[24]

Η ελληνική νομοθεσία μέχρι τότε και κατά το μεγαλύτερο μέρος τής υπό εξέτασιν περιόδου δεν έκανε καν υπαινιγμό για αστική ευθύνη του μεταφορέα. Η έκδοση εισιτηρίου ή φορτωτικής θεωρείτο ως συμφωνία μεταξύ του μεταφορέα και του επιβάτη ή φορτωτή.[25] Συγκεκριμένα, η Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών στην οπίσθια όψη του εισιτηρίου που εξέδιδε ανέγραφε: «Ἡ Ἑταιρεία οὐδεμίαν ἀναλαμβάνει εὐθύνην ἀποζημιώσεως διὰ πᾶν ἀτύχημα

[19] Α. Ταμπακόπουλος, *ό.π.*, σ. 452· Δ. Δουράκης, *ό.π.*, σ. 143.

[20] Α. Ταμπακόπουλος, *ό.π.*, σ. 453· Δ. Δουράκης, *ό.π.*, σ. 147-154.

[21] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1938, τ. 27, σ. 154-155.

[22] Κ. Πέχας, «Ἡ ἐξέλιξις τοῦ ἐναερίου δικαίου», *Ἀεροπλοΐα*, 16.8.1932, τ. 28, σ. 81.

[23] *Ό.π.*, 1.9.1932, τ. 29, σ. 100· *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 209, α.ν. 596, άρθρα 17-21.

[24] Κ. Πέχας, *ό.π.*, 16.9.1932, τ. 30, σ. 122.

[25] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 158, ν. 5017, άρθρο 31.

ἢ βλάβας, αἵτινες ἤθελον ἐπέλθῃ εἰς πρόσωπα ἢ ἀποσκευὰς κατὰ τὰς διὰ τῶν ἀεροσκαφῶν τῆς Ἑταιρείας γενομένας μεταφοράς. Ἡ κατοχὴ καὶ χρῆσις τοῦ εἰσιτηρίου ἀποτελεῖ ἀποδοχὴν τῶν ἀνωτέρω ὅρων καὶ ἀπαλλαγὴν τῆς Ἑταιρείας.».[26] Η ρήτρα, επομένως, που απέκλειε την ευθύνη του ιδιοκτήτη για τα σφάλματα του κυβερνήτη, ενείχε τον κίνδυνο της αμελούς εκλογής των δευτέρων από τους πρώτους.[27] Τα εμπορικά επιμελητήρια από την πλευρά τους δυσανασχέτησαν με την απαλλαγή των εταιρειών, στις οποίες παραχωρήθηκε το μονοπώλιο μεταφοράς ταξιδιωτών-εμπορευμάτων, διότι έτσι θα διδόταν λαβή σε δόλους και καταχρήσεις και θα ενθαρρυνόταν η νωχέλεια εντολέων και εντολοδόχων. Η μονομερής εύνοια των εταιρειών σε τελική ανάλυση θα έβλαπτε το εμπόριο.[28]

Τελικά, η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, έστω και καθυστερημένα, με τον υπ' αριθμ. 596 αναγκαστικό νόμο της 29.3/31.5.1937, αναγνωρίζοντας το λυσιτελές του ομοιόμορφου διακανονισμού των όρων των διεθνών εναερίων μεταφορών. Εξάλλου, υπήρχαν και διατάξεις τις οποίες είχε ήδη αποδεχθεί, όπως η θεώρηση κάθε εναέριας μεταφοράς, από την άποψη της ευθύνης του μεταφορέα, ως διεθνούς και ενιαίας[29] ή ο αριθμός των δηλωτικών για κάθε είδους μεταφορά.[30] Εν κατακλείδι, η σύμβαση πέτυχε ικανοποιητικό νομικό αποτέλεσμα από πρακτικής απόψεως, αφού απέναντι από κάθε ευθύνη έθεσε το αντίστοιχο ασφαλιστικό συμβόλαιο· πολύ, όμως, απείχε από την καθιέρωση ενός υποχρεωτικού διεθνούς συστήματος ασφαλίσεων.[31]

4. International Air Traffic Association (I.A.T.A.)

Η εμφάνιση των διεθνών αεροσυγκοινωνιών συνοδεύθηκε από διάφορα οικονομικά, εμπορικά και τεχνικά προβλήματα, τα οποία μόνο με την από κοινού αντιμετώπισή τους από τις εταιρείες θα ελαττώνονταν. Υπήρχε, βεβαίως, η C.I.N.A. και οι διμερείς συμφωνίες μεταξύ χωρών, που αφορούσαν την κυβερνητική πλευρά της διεθνούς συνεργασίας· ωστόσο, έχασκε ένα κενό ως προς την ιδιωτική πλευρά, ασχέτως αν αρκετές εταιρείες εξαρτώνταν από την κρατική υποστήριξη. Τον Αύγουστο του 1919, αντιπρόσωποι 6 εταιρειών από ισάριθμες χώρες της Ευρώπης (Γερμανία, Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Σουηδία)[32] συγκεντρώθηκαν στη Χάγη (μόνιμη έδρα) και ίδρυσαν την Association Internationale des Sociétés de Navigation Aérienne-A.I.S.N.A. ή κατά

[26] Κ. Πέχας, *ό.π.*, 1.11.1932, τ. 33, σ. 182.
[27] *Ό.π.*, 16.11.1932, τ. 34.
[28] *Ό.π.*, 1.12.1932, τ. 35, σ. 220-221.
[29] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 158, ν. 5017, άρθρο 35· *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 209, α.ν. 596, άρθρο 1 § γ.
[30] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 158, ν. 5017, άρθρο 32· *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 209, α.ν. 596, άρθρα 3-6.
[31] E. Sudre, «Τὸ διεθνὲς ἀεροπορικὸν δίκαιον», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ.1937, τ. 24, σ. 158.
[32] Ενώ τη C.I.N.A. δημιούργησαν οι νικητές του πολέμου, με την I.A.T.A. δεν συνέβη κάτι ανάλογο.

το επικρατέστερο International Air Traffic Association-I.A.T.A..[33] Είκοσι χρόνια αργότερα, η ένωση αριθμούσε 29 εταιρείες από 24 χώρες της Ευρώπης, της Βορείου Αμερικής και της Αφρικής.[34]

Στα πρώτα χρόνια της δράσης της I.A.T.A. συγκαλούνταν συνέδρια, όπου συζητούντο γενικά θέματα και επιλύονταν προβλήματα όλων των κλάδων ταυτοχρόνως. Με την πάροδο του καιρού συστήθηκαν επιτροπές ειδικών που συνέρχονταν χωριστά με αντικείμενο συναφή ζητήματα, π.χ. νομικά, οικονομικά, τεχνικά, κλπ..[35] Ο οργανισμός αυτός, λιγότερο άκαμπτος από τους αντίστοιχους κρατικούς, εκτός των άλλων βοήθησε στη μείωση του ανταγωνισμού μεταξύ των μελών του σε μια εποχή που το επιβατικό κοινό ήταν λιγοστό, οι τεχνικές ελλείψεις πολλές και τα έξοδα ακόμη περισσότερα.[36]

Η ελληνική εταιρεία πληρώντας τον όρο συμμετοχής — κυβερνητική άδεια για άσκηση διεθνούς αεροπορικού εμπορίου — έγινε δεκτή ως μέλος ύστερα από μυστική ψηφοφορία κατά την 26η σύνοδο (9-10 Σεπτεμβρίου 1931) στη Βουδαπέστη.[37] Βεβαίως, η Ε.Ε.Ε.Σ. δεν διέθετε εξειδίκευση στους όρους εκμετάλλευσης, ωστόσο θα μπορούσε να παρακολουθεί και να μαθαίνει συν το ότι ως εθνική εταιρεία θα μπορούσε να ασκήσει επιρροή με σκοπό την ακόμη πυκνότερη διακλάδωση του παγκοσμίου δικτύου πάνω από τον ουρανό της χώρας της[38] (βλ. και οικείο κεφ. της Ε.Ε.Ε.Σ., σ. 157-158).

5. Η βαλκανική συνεργασία

Η Βαλκανική Συνεννόηση[39] προσέφερε δυνητικά ένα πλαίσιο συντονισμού των αναπτυξιακών αεροπορικών πολιτικών των κρατών-μελών (Ελλάδα, Τουρκία, Γιουγκοσλαβία, Ρουμανία), περισσότερο προσαρμοσμένο στις ανάγκες της περιοχής. Σαφώς και η Σύμβαση των Παρισίων δεν θιγόταν από απόψεως αρχών διεθνούς δικαίου, απλώς σε πρακτικό επίπεδο αναζητείτο η συνισταμένη των κοινών συμφερόντων κάθε κράτους, όπως και ακόμη ένας τομέας εμπέδωσης της Συνεννόησης, λιγότερο ακανθώδης από άλλους.

Η πρώτη βολιδοσκόπηση έγινε το 1931 στην Επιτροπή Ανακοινώσεων της Βαλκανικής Διάσκεψης από τον Έλληνα απεσταλμένο Λασκαράκη. Σύμφωνα με

---

[33] Πρόδρομος της μεταπολεμικής International Air Transport Association-I.A.T.A., βλ. Α. Κούρος, *ό.π.*, σ. 10.

[34] *Ό.π.*, σ. 10-12 και 20.

[35] Οι αποφάσεις των συνόδων παρέχονταν μόνον στα μέλη και ανακοινώνονταν εμπιστευτικά, βλ. Α.Υ.Ε., 1932: Α/37/3, Πρεσβεία Βαρσοβίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 237, 12.4.1932.

[36] Α. Κούρος, *ό.π.*, σ. 10-12.

[37] Α.Υ.Ε., 1931: Α/37α, Πρεσβεία Βουδαπέστης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 634, 14.9.1931· Δ. Δουράκης, «Ή "Ι.Α.Τ.Α."», *Ἀεροπορική Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1934, τ. 10, σ. 70.

[38] *Ό.π.*, σ. 70-71.

[39] Πρόκειται για πολιτικοστρατιωτική συνεργασία μεταξύ των χωρών της Βαλκανικής (1934) που επεδίωκαν τη διατήρηση του status quo που προέκυψε από τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, δηλ. των Γιουγκοσλαβία, Ελλάδα, Ρουμανία και Τουρκία. Υποστηριζόταν διπλωματικά από τη Γαλλία και ουσιαστικά στρεφόταν κατά της αναθεωρητικής Βουλγαρίας.

την πρότασή του όλες οι βαλκανικές πρωτεύουσες και η Κωνσταντινούπολη θα έπρεπε να συνδεθούν με τη Θεσσαλονίκη, απ' όπου μέσω της γραμμής προς Αθήνα θα αποκτούσαν πρόσβαση με τις διηπειρωτικές γραμμές προς την Ασία και την Αφρική. Όμως τότε μόνον η Ελλάδα, η Γιουγκοσλαβία και η Ρουμανία διέθεταν στοιχειώδεις εμπορικούς στόλους, εκ των οποίων μόνο η γιουγκοσλαβική Aeroput εκτελούσε διεθνή δρομολόγια.[40] Καθώς μάλιστα σε ελαχιστότατο χρόνο η LOT, η K.L.M. (το θέρος) και η Lufthansa εξασφάλισαν την διαμέσου της χερσονήσου διέλευση, κάθε ιδέα αποκλειστικής μεταφοράς εγκαταλείφθηκε.

Τον Απρίλιο του 1935 εμπειρογνώμονες από τα τέσσερα μέλη της Συνεννοήσεως (την Ελλάδα εκπροσώπησε ο Δ. Φωτόπουλος) συναντήθηκαν στο Βελιγράδι για να ρυθμίσουν τα αεροναυτιλιακά τους ζητήματα πάνω σε ωριμότερες και ρεαλιστικότερες βάσεις.[41] Υπέβαλαν ακολούθως και ένα προσχέδιο σύμβασης,[42] η οποία τελικώς υπεγράφη στο Βουκουρέστι στις 24 Ιανουαρίου του επομένου έτους.[43] Η σύμβαση διακήρυσσε ως σκοπό της τη διευκόλυνση της εγκατάστασης και ανάπτυξης των τακτικών και σποραδικών (τουριστικών) αεροσυγκοινωνιών μεταξύ των χωρών επί τη βάσει της αμοιβαιότητας και δίχως βλάβη των εθνικών συμφερόντων. Επιπλέον, οι αντιπρόσωποι προέβλεψαν τη δημιουργία ενός οργανισμού σύνθετης μεταφοράς, την "Αερο-Σιδηροδρομική" ("Air-Fer"),[44] αλλά και τη σύνδεση των κυρίων ναυτικών λιμένων με τους οριζόντιο (Ατλαντικός Ωκεανός – Εύξεινος Πόντος) και κάθετο (Κεντροανατολική Ευρώπη – Μεσόγειος Θάλασσα) αεροπορικούς άξονες της χερσονήσου.[45] Τα νηολογημένα στις χώρες της Συνεννόησης αεροσκάφη θα όφειλαν να σέβονται την εθνική νομοθεσία κάθε κράτους άνωθεν της επικράτειας εφαρμογής της, ιδίως όσον αφορά στην εναέρια κυκλοφορία, τις αστυνομικές διατάξεις, τις απαγορευμένες ζώνες, τα σημεία διάκρισης και διάβασης, τα έγγραφα αεροναυτιλίας σκαφών και πληρωμάτων, επιτρεπομένου του ελέγχου από τις κατά τόπους αρχές.[46] Διαφορές μη επιλυόμενες δια της συνήθους διπλωματικής οδού θα κανονίζονταν σύμφωνα προς τις διατάξεις περί διαιτησίας της Βαλκανικής Συνεννόησης.[47] Ακόμη συμφωνήθηκε οι εμπειρογνώμονες να συνέρχονται τουλάχιστον μια φορά το χρόνο,[48] όπως και να τηρούν ενιαία στάση στις διασκέψεις των διεθνών αεροπορικών οργανώσεων.[49]

---

[40] Ν. Αλλαλούφ, «Ἡ ἀεροπορικὴ σύνδεσις τῶν βαλκανικῶν πρωτευουσῶν», *Ἀεροπλοΐα,* 1.11.1931, τ. 9, σ. 192.

[41] Α.Υ.Ε., 1935: Α.Α.Κ. 36, πρωτόκολλο της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων επί των Συγκοινωνιών του Οικονομικού Συμβουλίου της Βαλκανικής Συνεννοήσεως, παράρτημα VI.

[42] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* γ' τρίμ. 1935, τ. 15, σ. 148-150.

[43] *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 388, α.ν. 882· Α. Ταμπακόπουλος, *ό.π.*, σ. 448-449.

[44] *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 388, α.ν. 882, άρθρο 1.

[45] *Ό.π.*, άρθρο 10· Α.Υ.Ε., 1936: Α.Α.Κ., πρωτόκολλο…, παράρτημα VI.

[46] *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 388, α.ν. 882, άρθρα 2-9, 13-15 και 18.

[47] *Ό.π.*, άρθρα 27 και 29.

[48] Οι οικονομικές διασκέψεις του 1937 έλαβαν χώρα στην Αθήνα και του 1938 στην Κωνσταντινούπολη, βλ. *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.3.1937, τ. 138, σ. 259 και 267· *ό.π.*, 1.5.1938, τ. 165, σ. 341.

[49] *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 388, α.ν. 882, άρθρο 28.

Για τις άμεσα ενδιαφερόμενες εταιρείες αποφασίσθηκε να εφαρμοσθεί το σύστημα των κοινοπραξιών. Έτσι, η Ε.Ε.Ε.Σ. εξασφάλισε δικαίωμα εκμετάλλευσης επί των γραμμών: α) Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Βελιγράδι – Βουδαπέστη (με τη γιουγκοσλαβική εταιρεία) β) Θεσσαλονίκη – Νίσσα ή Σόφια – Βουκουρέστι (με τη ρουμανική εταιρεία)· γ) Μπρίντιζι – Θεσσαλονίκη – Κωνσταντινούπολη – Άγκυρα – Άδανα – Αλεξανδρέττα – Χαλέπι (με την τουρκική εταιρεία). Παρατηρείται ότι η ελληνική πλευρά πέτυχε να παραχωρήσει στους γείτονές της μόνο το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης διαφυλάσσοντας το προνόμιο της γραμμής Θεσσαλονίκης – Αθηνών.[50] Σε καμμία, όμως, από τις τρεις διεθνείς γραμμές δεν κατόρθωσε να επεκταθεί η ίδια λόγω οικονομικής αδυναμίας, συν το γεγονός ότι ως προτεραιότητά της είχε αναδειχθεί η γραμμή Αθηνών – Αλεξανδρείας.

[50] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 74η, 29.1.1936· *Ἀεροπλοΐα*, 1.2.1936, τ. 111, σ. 241-242.

Β. ΘΕΜΑΤΑ ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑΣ

1. Ο εναέριος χώρος

Από τη στιγμή που η τεχνική πρόοδος της αεροπορίας κατέστησε εφικτές τις μακρές πτήσεις, γεννήθηκε το ζήτημα της κυριαρχίας κάθε πολιτείας επί του χώρου που βρισκόταν πάνω από την γήινη επικράτειά της. Όλοι οι νεότεροι νομικοί κώδικες, μεταξύ των οποίων και ο ελληνικός (ν. «περί διακρίσεως κτημάτων» της 21.6.1837), ορμώμενοι από τους ρωμαϊκούς πανδέκτες μνημόνευαν την προστασία της ενάσκησης των ιδιωτικών δικαίων εντός του χώρου αυτού: η αντίληψη τούτη στηριζόταν στην παραδοχή ότι κάθε πράγμα που δεν μπορεί να αποχωρισθεί από κάποιο άλλο σημαντικότερό του πρέπει να θεωρηθεί προσαύξημα (παρακολούθημα), άρα και το κενό διάστημα σε σχέση προς το έδαφος που βρίσκεται από κάτω του εμπίπτει στον χαρακτηρισμό αυτό.[51] Τα διάφορα κράτη προσπάθησαν να επεκτείνουν αυτή την αντίληψη στο πλαίσιο του δημοσίου διεθνούς δικαίου, επικαλούμενα τη διατάραξη της νομικής προσωπικότητάς τους από την εναέρια πλεύση — άποψη που στην απόλυτη εφαρμογή της απέκλειε την διεθνή αεροεπικοινωνία.[52]

Η επίσημη αναγνώριση της πλήρους και αποκλειστικής κυριότητας κάθε δύναμης επί της υπεράνω του εδάφους της ατμοσφαιρικής έκτασης επιτεύχθηκε με τη Διεθνή Σύμβαση των Παρισίων αμέσως μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.[53] Ωστόσο, δύο όροι της παραπάνω πρότασης δεν είχαν διασαφηνισθεί πλήρως και αποτέλεσαν αντικείμενο διαπραγμάτευσης κατά τις πρώτες δεκαετίες του αιώνα: η ‘ατμοσφαιρική έκταση’ και το ‘έδαφος’.

Ο πρώτος αφορούσε τα όρια μέχρι των οποίων εκτεινόταν προς τα άνω η κρατική εξουσία. Μεταξύ των θεωριών της ελευθερίας του αέρος, των εναερίων ζωνών (χωριζόμενων οριζοντίως) και της απόλυτης κυριαρχίας, υπερίσχυσε η τρίτη. Σύμφωνα με αυτήν, το υπερκείμενο του ‘εδάφους’ τμήμα της ατμόσφαιρας μέχρι του διαστήματος αποτελεί τμήμα της επικράτειας με το σκεπτικό ότι, ενώ το πλοίο αδυνατεί να βομβαρδίσει το έδαφος πέρα από μια ορισμένη απόσταση — εξ ου και η ελευθερία των θαλασσών (mare liberum) — το αεροπλάνο

---

[51] Α. Σιάτος, *Ἐπίδρασις τῆς ἀεροπλοΐας ἐπὶ τοῦ ἀστικοῦ δικαίου. Πρωτότυπος ἀνακοίνωσις γενομένη ἐν τῷ Δικηγορικῷ Συλλόγῳ Ἀθηνῶν τῇ 14η Μαρτίου 1916*, Αθήνα 1916, σ. 7-9 και 13.

[52] Α. Ταμπακόπουλος, *ό.π.*, Αθήνα 1940, σ. 444-445· Κ. Πέχας, *ό.π.*, 1.7.1932, τ. 25, σ. 7-8.

[53] *Δ.Σ.Α.*, άρθρο 1, σ. 7. Η Ελλάδα συμμετείχε στην κατάρτισή της και την κύρωσε με τον νόμο 2569/1921, βλ. Φ.Ε.Κ. 68, όπως και τις ενδεχόμενες τροποποιήσεις της με το ν.δ. 13.12.1923, βλ. Φ.Ε.Κ. 390.

εκμεταλλευόμενο τη βαρύτητα μπορεί να ρίψει εκρηκτικές ύλες από οποιοδήποτε ύψος.[54]

Ως εθνικό έδαφος πάλι, καθορίσθηκαν τα χερσαία εδάφη με τα προσκείμενα χωρικά ύδατα της μητρόπολης και των αποικιών.[55] Η εξομοίωση του τρίπτυχου χερσαία επικράτεια, χωρικά ύδατα και υπερκείμενη αυτών ατμόσφαιρα σε μία έννοια, αυτήν του ελληνικού εδάφους διακηρύσσεται στο άρθρο 2 του ν. 5017/1931.[56] Ωστόσο, το εύρος των χωρικών υδάτων ανέκυπτε ως πρόβλημα προς επίλυση. Οι ναυτικοί κύκλοι ακολουθούσαν την άγραφη παράδοση περί διεθνούς ισχύος αιγιαλίτιδας ζώνης 3 μιλίων,[57] τα δε νομοθετήματα αλληλοσυγκρούονταν: η τελωνειακή ζώνη (ν. 1165/1918) εκτεινόταν στα 3 χιλιόμετρα, ενώ η αλιευτική αρχικά στα 3 ναυτικά μίλια (δ. 8.1.1878) και αργότερα στο 1,5 ναυτικό μίλι (δ. 9.5.1923). Τελικά, το διάταγμα της 6.9.1931 όρισε το πλάτος των χωρικών υδάτων, όσον αφορά τα ζητήματα της αεροπορίας και της αστυνομίας αυτής, στα 10 ναυτικά μίλια,[58] υλοποιώντας πρόβλεψη του ν. ΔΡΜΑ/1913 ότι «ἐν καιρῷ πολέμου ἐννοεῖται ὡς ἑλληνικὴ θάλασσα ἡ ἀπὸ τῆς ἀκτῆς μέχρις ἀποστάσεως 10 ν.μ. περιλαμβανομένη ζώνη».[59]

Το Ηνωμένο Βασίλειο αμφισβήτησε την εγκυρότητα του διατάγματος, ως αντιβαίνον το άρθρο 1 της Διεθνούς Σύμβασης Αεροπλοΐας περί εναρμόνισης του εναερίου χώρου με τα χωρικά ύδατα, επικαλέσθηκε δε τη διεθνώς αναγνωρισμένη αρχή του πλάτους των 3 ν.μ..[60] Οι βρετανικές ενστάσεις σχετίζονταν με τις δυσκολίες που προκαλούσε το μέτρο στην Imperial Airways, βλ. σχετικό κεφ., σ. 277-281. Πάντως, εάν υπήρχε θετική αρχή διεθνούς δικαίου για τα 3 ν.μ., η Ελλάδα θα όφειλε ήδη να την είχε ακολουθήσει, εφ' όσον ο Άρειος Πάγος (απόφαση 14/1896) είχε αποφανθεί ότι οι κοινώς αποδεκτές αρχές διεθνούς δικαίου είχαν ισχύ εσωτερικού νόμου. Το διάταγμα, επομένως, κρίθηκε από το Συμβούλιο της Επικρατείας ως απολύτως κανονικό. Εξ άλλου και οι όμορες χώρες ακολουθούσαν ανάλογη πολιτική: η Τουρκία απαγόρευε την πτήση αεροσκαφών σε ακτίνα 10 ν.μ. από τις ακτές της και η Ιταλία είχε καθορίσει αιγιαλίτιδα ζώνη 12 ν.μ..[61] Εν τούτοις το ζήτημα παρέμενε επίμαχο, επειδή η Διεθνής Σύμβαση Αεροπλοΐας δεν είχε επιληφθεί σχετικώς — κάτι που δεν αποκλειόταν βέβαια να πράξει στο μέλλον. Το γεγονός επίσης, ότι μόλις 29 κράτη

---

[54] Κ. Βουγιούκας, *Ἐξέλιξις καὶ προβλήματα τοῦ Ποινικοῦ Δικαίου τῆς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας (ἀεροπορικὸν ποινικὸν δίκαιον)*, Θεσσαλονίκη 1967, σ. 425-426.

[55] *Δ.Σ.Α.*, ό.π..

[56] Φ.Ε.Κ. 158.

[57] Α. Λεβίδης, «Ἡ κυριαρχία τῶν κρατῶν ἐπί τοῦ ἀτμοσφαιρικοῦ χώρου», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1932, τ. 2, σ. 14· Κ. Πέχας, *ό.π.*.

[58] Φ.Ε.Κ. 325, όσον αφορά τα ζητήματα της αεροπορίας και της αστυνομίας αυτής.

[59] Φ.Ε.Κ. 68, άρθρο 1.

[60] Α.Υ.Ε., 1933: Α/15, Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 302 (1/2/32), 6.8.1932.

[61] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών – Τμήμα Νομικό προς Α' Διεύθυνση Πολιτικών Υποθέσεων, αρ. πρωτ. 49053/Η/1, 26.11.1932.

είχαν επικυρώσει τη σύμβαση, περιόριζε το εύρος της επιβολής της, όπως και το κύρος της.[62]

2. Απαγορευμένες ζώνες – Διελεύσεις ξένων αεροσκαφών

Η καθιέρωση του γενικού κανόνα της κυριαρχίας κάθε κράτους δεν ήταν δυνατόν, μπροστά στην ανάγκη της αεροπορικής εξυπηρέτησης μεταξύ των εθνών, να παραμείνει αρχή άκαμπτη και άγονη. Η ίδια η σύμβαση των Παρισίων υποχρέωνε τα συμβαλλόμενα μέρη να παρέχουν το ένα στο άλλο ακίνδυνη διάβαση σε καιρό ειρήνης χωρίς διάκριση εθνικότητας.[63] Από την άλλη πλευρά, κάθε κράτος για λόγους ασφαλείας μπορούσε να απαγορεύσει σε ιδιωτικά της εθνικότητάς του και σε όλα ανεξαιρέτως τα αλλοδαπά αερόπλοια την υπέρπτηση ορισμένων τμημάτων της επικρατείας του.[64] Οι ουσιαστικοί λόγοι της απαγόρευσης αφορούσαν την αποφυγή λήψης φωτογραφιών, την αποφυγή αιφνιδιαστικής εχθρικής ενέργειας από φαινομενικώς εμπορικά σκάφη κρατών με τα οποία οι σχέσεις ήσαν τεταμένες και η διασφάλιση της εφαρμογής του μέτρου αυτού σε καιρό πολέμου με μεγαλύτερη τόλμη, εάν ασκείτο ήδη από τον καιρό της ειρήνης.[65] Ατυχώς, το μέτρο δεν εφαρμόσθηκε ομοιόμορφα από όλα τα κράτη.[66]

Στην Ελλάδα μια συνεχής απαγορευμένη ζώνη πλάτους 80 χλμ. κάλυπτε τη βόρεια μεθόριο από το Ιόνιο πέλαγος μέχρι τον Έβρο ποταμό. Επίσης, ζώνες υπήρχαν γύρω από τη Θεσσαλονίκη, την Πρέβεζα (Αμβρακικός), την Κεφαλληνία και το ναύσταθμο Σαλαμίνας. Αξιοσημείωτο είναι, ότι οι παραμεθόριες ζώνες αφορούσαν μόνον τα χερσαία σύνορα και όχι τα θαλάσσια (βλ. χάρτη 1).[67] Η επιβλαβής λειτουργία τους δεν άργησε να φανεί, καθώς περιόριζαν την κίνηση των αεροσκαφών, αυτά με την σειρά τους τις παραβίαζαν ακουσίως, πράγμα που απειλούσε την ίδια την ασφάλεια του πληρώματος και των επιβατών.[68] Από τότε που συστήθηκε όμως το Υπουργείο Αεροπορίας (1930), οι απαγορευμένες ζώνες

---

[62] Α. Λεβίδης, *ό.π.*, σ. 19-20.

[63] *Δ.Σ.Α.*, άρθρο 2, σ. 7.

[64] *Ό.π.*, άρθρο 3, σ. 7.

[65] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου, 89, Γ.Ε.Ν. προς Υπουργείο Ναυτικών, αρ. πρωτ. 46/248, 4.4.1929.

[66] Π.χ. η Τσεχοσλοβακία δεν διέθετε απαγορευμένες ζώνες, ενώ στην Τουρκία αυτές κάλυπταν το μεγαλύτερο τμήμα της έκτασης της χώρας, βλ. Α. Λεβίδης, *ό.π.*, σ. 28.

[67] Α.Υ.Ε., 1925: Δ/141, α.α.κ.· Α. Ζάννας, «Τὸ Ὑπουργεῖον καὶ ἡ Ὀργάνωσις τῆς Ἀεροπορίας μας», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1932, τ. 1, σ. 23.

[68] *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.4.1932, τ. 19-20, σ. 423 και 1.8.1935, τ. 99, σ. 54. Καμμιά φορά η ακούσια παραβίαση μπορεί να οφειλόταν στον εφοδιασμό του αεροσκάφους με χάρτη διαφορετικό από εκείνον που επέδιδε το ελληνικό Εξωτερικών στις ξένες πρεσβείες, όπως συνέβη με το βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας που χρησιμοποιούσε χάρτη του Αυτοκινητιστικού Συνεταιρισμού Αγγλίας και όχι τον επίσημο, βλ. Α.Υ.Ε., 1932: Α/37/4, Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 311 (75/63/30), 8.12.1930.

καταργήθηκαν (βλ. χάρτη 2)[69] πλην τεσσάρων, κατόπιν επιμονής των στρατιωτικών· εντός της ζώνης Θεσσαλονίκης επιτράπηκε διάδρομος.[70]

Ο καθορισμός των απαγορευμένων ζωνών γινόταν από το Υπουργείο Αεροπορίας ύστερα από γνωμοδότηση των επιτελείων Στρατού και Ναυτικού.[71] Οι πτήσεις εντός τους επιτρέπονταν μόνον πάνω από ελεύθερους διαδρόμους σε ύψος όχι μεγαλύτερο από τα 300 μ., ώστε να είναι εφικτή η αναγνώριση των αεροσκαφών.[72] Αεροσκάφος που πετούσε πάνω από απαγορευμένη ζώνη, όφειλε να εκπέμψει σήμα κινδύνου και να κατευθυνθεί προς τον πλησιέστερο αερολιμένα για να υποστεί έλεγχο.[73] Εάν η προσγείωση γινόταν εντός της ζώνης ή διαδρόμου της, το αεροπλάνο κατασχόταν — εκτός εάν καταβαλλόταν εγγύηση — ενώ το πλήρωμα και οι επιβάτες ανακρίνονταν.[74] Κάθε επίγεια αρχή, η οποία αντιλαμβανόταν παράβαση ύψους και πορείας εντός απαγορευμένης ζώνης ή σημείου διάβασης της μεθορίου (βλ. παρακάτω), διέτασσε προσγείωση μέσω ασύρματου τηλεγράφου ή τριών τροχιοδεικτικών βολών. Το αεροσκάφος με τη σειρά του δήλωνε την συμμόρφωσή του μέσω ασυρμάτου ή ερυθρών φωτοβολίδων.[75] Σε αντίθετη περίπτωση, βαλλόταν με τηλεβόλα όπλα από το έδαφος ή τον αέρα.[76] Εάν απέφευγε την κατάρριψη, ζητείτο διπλωματικώς από το κράτος, στο οποίο ήταν νηολογημένο, η ποινική δίωξη των υπευθύνων. Εάν δεν είχαν αναγνωρισθεί τα διακριτικά του, το διάβημα απευθυνόταν προς το όμορο κράτος από το οποίο εισήλθε.[77]

Όσον αφορά τη διάβαση των χερσαίων συνόρων, τόσο πριν όσο και μετά την κατάργηση των παραμεθορίων απαγορευμένων ζωνών, αυτή έπρεπε να ενεργείται από καθορισμένους διαδρόμους (βλ. χάρτες 1 και 2), οι οποίοι μετά το 1930 είχαν πλάτος 4 χλμ., μήκος 10 χλμ. και ήσαν κάθετοι προς τη συνοριακή γραμμή.[78] Το επιτρεπόμενο προς τα άνω ύψος πτήσης των 500 μ. μπορούσε να ελαττωθεί σε περίπτωση δυσμενούς ορατότητας, ώστε να εξασφαλισθεί η αναγνώριση της ταυτότητας του αεροσκάφους.[79] Οι παραμεθόριες αρχές σημείωναν την ημερομηνία και ώρα διάβασης, τα διακριτικά σήματα και ψηφία του αεροσκάφους και την κανονικότητα της πτήσης του.[80]

---

[69] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 192, δ. 20.6.1931 και φ. 321, δ. 4.9.1931· Α. Ζάννας, *ό.π.*· Α. Λεβίδης, *ό.π.*.

[70] *Ε.τ.Κ. 1932*, φ. 65, δ. 4.3.1932· Α.Υ.Ε., 1932: Α/37/4, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, 6909/654, 25.4.1931.

[71] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 50· *Ε.τ.Κ. 1940*, φ. 335, α.ν. 2597, άρθρο 6.

[72] *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 136, α.ν. 602, άρθρο 5· *Ε.τ.Κ. 1940*, φ. 335, α.ν. 2597, άρθρο 3.

[73] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 51· *Ε.τ.Κ. 1940*, φ. 335, α.ν. 2597, άρθρο 8.

[74] *Δ.Σ.Α.*, άρθρο 18, σ. 9· *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 136, α.ν. 602, άρθρο 6· *Ε.τ.Κ. 1940*, φ. 335, α.ν. 2597, άρθρο 9.

[75] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 52· *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 136, α.ν. 602, άρθρο 8· *Ε.τ.Κ. 1940*, φ. 335, α.ν. 2597, άρθρο 13.

[76] *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 136, α.ν. 602, άρθρο 9· *Ε.τ.Κ. 1940*, φ. 335, α.ν. 2597, άρθρο 14.

[77] *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 136, α.ν. 602, άρθρο 10· *Ε.τ.Κ. 1940*, φ. 335, α.ν. 2597, άρθρο 15.

[78] *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 136, α.ν. 602, άρθρο 1.

[79] *Ό.π.*, άρθρο 2.

[80] *Ό.π.*, άρθρο 4· *Ε.τ.Κ. 1940*, φ. 335, α.ν. 2597, άρθρο 12.

Τέλος, ως προς το σύνολο της επικρατείας, απαγορευόταν η χρήση φωτογραφικών ή κινηματογραφικών μηχανών. Η μεταφορά τους επιτρεπόταν, εφ' όσον ήσαν σφραγισμένες και τοποθετημένες σε μέρος του αεροσκάφους, που εξασφάλιζε το αδύνατο της χρησιμοποίησής τους. Κατ' εξαίρεσιν η Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας παρείχε την σχετική άδεια για λόγους τουριστικούς ή ειδησεογραφικούς, πάντοτε εκτός απαγορευμένων ζωνών.[81] Ακόμη, απαγορευόταν η χρησιμοποίηση αλεξιπτώτων και η απόρριψη αντικειμένων χωρίς ειδική άδεια.[82] Κι ενώ για τα παραπάνω είδη απαγορευόταν μόνο η χρήση, υπήρχε πλήρης απαγόρευση ακόμη και της μεταφοράς για εκρηκτικές ύλες, πυροβόλα όπλα, πυρομαχικά, ταχυδρομικά περιστέρια, ασφυξιογόνα αέρια και είδη του ταχυδρομικού μονοπωλίου.[83] Όλα τα ανωτέρω αντικείμενα και παράγωγα αυτών κατάσχονταν ως λαθραία, οι παραβάτες διώκονταν ποινικώς, ενώ σε περίπτωση που το αεροσκάφος ανήκε σε εταιρεία, η τελευταία κηρυσσόταν έκπτωτη.[84]

Για να εισέλθει στη χώρα ξένο αεροσκάφος χωρίς προειδοποίηση έπρεπε να είναι εγγεγραμμένο σε μητρώο κράτους, που είχε κυρώσει την Διεθνή Σύμβαση Παρισίων ή να είχε συνάψει ειδικό σύμφωνο αμοιβαιότητας με την Ελλάδα.[85] Η ρύθμιση αυτή, επειδή αφορούσε πολιτικούς αερολιμένες έμεινε ανενεργή μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '30 (τότε ιδρύθηκαν οι πρώτοι αμιγώς πολιτικοί αερολιμένες). Τα πολιτικά αεροσκάφη εξυπηρετούντο σε στρατιωτικά αεροδρόμια, των οποίων οι αρχές ζητούσαν προειδοποίηση 48 ωρών για λόγους τάξης και προετοιμασίας του ανεφοδιασμού.[86] Ωστόσο, στα σχετικά διατάγματα δεν γινόταν καμμία διάκριση μεταξύ αεροπλάνων που επιχειρούσαν μεμονωμένες πτήσεις και εταιρικών, πράγμα που γεννούσε προσκόμματα στην εναέρια

---

[81] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρα 54-56· *Ε.τ.Κ. 1935*, φ. 40, δ. 9.2.1935· Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 15088/2100, 7.6.1933· ό.π., αρ. πρωτ. 14534/2180, 12.6.1933· ό.π., Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 230 (153/2/33), 9.8.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε.1933/991, 23.8.1933· ό.π., Πρεσβεία Λονδίνου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2641/Ε/33, 12.10.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. εμπ. 2490/1310, 3.11.1933.

[82] *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 136, α.ν. 602, άρθρο 7· *Ε.τ.Κ. 1940*, φ. 335, α.ν. 2597, άρθρο 7.

[83] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 57.

[84] *Ό.π.*, άρθρα 54 § ε και 55 § ε· *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 136, α.ν. 602, άρθρο 7· *Ε.τ.Κ. 1940*, φ. 335, α.ν. 2597, άρθρα 10-11.

[85] *Δ.Σ.Α.*, άρθρο 15, σ. 8-9· *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 158, ν. 5017, άρθρο 50· *ό.π.*, φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 7 § β· *Ε.τ.Κ. 1940*, φ. 335, α.ν. 2597, άρθρο 1· Α.Υ.Ε., 1930: Α/38/8, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 20016, 23.10.1930· ό.π., 1934: Α/15α, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1603/130, 6.2.1931.

[86] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 384, δ. 24.11.1930· Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15/α, Ολλανδική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1364, 22.7.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Επιτελείου, αρ. πρωτ. Ε.881, 28.7.1933· ό.π., Ιταλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 6581, 7.9.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Επιτελείου, αρ. πρωτ. 24043/4601, 21.9.1933· ό.π., Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 290 (4/68/33), 27.9.1933· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανική Πρεσβεία, αρ. πρωτ. 8908, 4.10.1933· ό.π., Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 315 (4/74/33), 18.10.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Επιτελείου, αρ. πρωτ. 5575, 20.10.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Επιτελείου προς Αερολιμένα Θεσσαλονίκης, αρ. πρωτ. 30353/5720, 25.10.1933.

κυκλοφορία.[87] Χρειάσθηκε τότε να παρέμβει το Υπουργείο Αεροπορίας και να διευκρινίσει ότι αεροσκάφη εκμεταλλευόμενα συγκοινωνιακές γραμμές εξαιρούντο της προειδοποίησης.[88]

Όσο για τα αεροσκάφη χωρών που δεν είχαν προσχωρήσει στη Διεθνή Σύμβαση, απαιτείτο ειδική άδεια από το Υπουργείο Εξωτερικών τουλάχιστον 15 ημέρες πριν (το 1930 η προθεσμία μειώθηκε στις 8).[89] Η αίτηση περιλάμβανε: τύπο αεροσκάφους και κινητήρα, εξωτερικά σημεία αναγνώρισης, ονόματα πληρώματος-επιβατών, σκοπό πτήσης, ημερομηνία και ώρα άφιξης στην Ελλάδα, τόπο αναχώρησης-άφιξης και δρομολόγιο πάνω από την χώρα, εμβέλεια, περιγραφή ραδιοτηλεγραφικής συσκευής, χαρακτηριστικά κλήσης και μήκη κύματος, ονόματα ελληνικών σταθμών ασυρμάτου με τους οποίους θα επικοινωνούσε και, τέλος, σημεία ανεφοδιασμού και είδος καύσιμης ύλης.[90] Αναπόφευκτη συνέπεια των ανωτέρω διαδικασιών εισόδου ξένων αεροσκαφών υπήρξε η πύκνωση της αλληλογραφίας των ενδιαφερομένων πρεσβειών, με το Υπουργείο Εξωτερικών.[91]

---

[87] Α.Υ.Ε., 1934: Α/15α, Ολλανδική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 60, 16.1.1931.

[88] Α.Υ.Ε., 1934: Α/15α, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1603/130, 6.2.1931· ό.π., Δ/118, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 6065, 12.2.1931. Η πρόνοια αυτή είχε ληφθεί και πριν τη δημοσίευση του διατάγματος της 24.11.1930, βλ. Α.Υ.Ε., 1933: Α/37/8, Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 16471/1065, 13.10.1930, αλλά άγνωστο για ποιο λόγο δεν περιελήφθη σε αυτό.

[89] *Ε.τ.Κ. 1928*, φ. 162, δ. 9.5.1928· *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 384, δ. 24.11.1930.

[90] *Ε.τ.Κ. 1928*, φ. 162, δ. 9.5.1928· *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 158, ν. 5017, άρθρο 7 § δ.

[91] Α.Υ.Ε., 1925: Δ/118/4, Πολωνική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 692/25, 23.7.1925· ό.π., Υπουργείο Στρατιωτικών – Γ.Ε.Σ. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 14700/1345, 5.8.1925· ό.π., Υπουργείο Στρατιωτικών – Γ.Ε.Σ. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. εμπ. 3436/2286, 14.9.1925· ό.π., 1927: 40.1, Γενικό Επιτελείο Ναυτικού προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 615/2270, 1.1.1927, όπου συνημμένο: Ιταλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1892, 1.1.1927· ό.π., Γ.Ε.Σ. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 85798/672/ΙΙ, 22.8.1927, όπου συνημμένο: Βελγική Πρεσβεία προς Γ.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 1073, 20.8.1927· ό.π., 1931: Α/37α, Γαλλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1, 6.1.1931· ό.π., Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 27 (4/11/31), 5.2.1931· ό.π., Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 37 (4/12/31), 14.2.1931· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών – Διεύθυνση Συμβατικών & Εμπορικών Υποθέσεων προς Υπουργείο Οικονομικών, 27.2.1931· ό.π, Υπουργείο Οικονομικών προς Διεύθυνση Τελωνείου Πειραιώς, αρ. πρωτ. Ε. 7918, 12.5.1931· ό.π., Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 119 (4/50/31), 26.5.1931· ό.π., Γερμανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 20, 17.3.1931 και αρ. πρωτ. 28, 31.3.1931· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 5837/487, 2.4.1931· ό.π., Ιταλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 3917 και 3918, 6.7.1931· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Πολεμικής Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 12006/168 και 12008/169, 7.7.1931· ό.π., Ιταλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 4519, 3.8.1931· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Υ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 14673/1653, 10.8.1931· ό.π., Ρουμανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2156, 10.8.1931· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Υ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 14383/1666, 11.8.1931· ό.π., Γερμανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 75, 13.8.1931· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Υ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 14823/1715, 14.8.1931· ό.π., Πολωνική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2015/31, 3.9.1931· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πολωνική Πρεσβεία,

3. Παραβιάσεις του εναερίου χώρου και των κανόνων διέλευσης

Παραθέτουμε τώρα ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα παραβίασης των απαγορευμένων ζωνών και της σχετικών ενεργειών που τη συνόδευαν. Στις αρχές

αρ. πρωτ. 36677, 8.9.1931· ό.π., Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 275 (4/85/31), 4.11.1931· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Τμήμα Γ' προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 22829/2806, 10.11.1931· ό.π., Γιουγκοσλαβική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1294, 13.12.1931· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 25542/3305, 14.12.1931· ό.π., Τσεχοσλοβακική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 4664/31, 12.12.1931· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Διοίκηση Αερολιμένα Αθηνών, αρ. πρωτ. 27931/3396, 18.12.1931· ό.π., 1932: Α/37/9, Γαλλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 118, 12.5.1932· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Πολεμικής Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε.Π. 1212/95, 16.5.1932· ό.π, Γαλλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 125, 16.5.1932· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Πολεμικής Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 15695/243, 25.5.1932· ό.π., Γαλλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 261, 27.9.1932· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 27295/7876, 8.10.1932· ό.π., 1932: Α/37/10, Ιταλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 8081, 14.12.1931· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 28123/3420, 28.12.1931· ό.π., 1932: Α/37/13, Ελβετική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 748, 28.3.1932· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 12169/5014, 2.4.1932· ό.π., 1933: Α/15/15/α, Ελβετική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 920, 24.1.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 13084/336, 25.1.1933· ό.π., Γαλλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 19, 31.1.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Αερολιμένα Αθηνών, αρ. πρωτ. 13170/574, 14.2.1933· ό.π., Ουγγρική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 195, 6.2.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 13138/508, 6.2.1933· ό.π., Ιταλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1131, 17.2.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 13239/729, 3.3.1933· ό.π., Ιταλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1281, 23.2.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 13246/953 (σχετ. εμπ. 515), 11.3.1933· ό.π., Γαλλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 51, 17.3.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Αερολιμένα Αθηνών, αρ. πρωτ. 13320/1215, (σχετ. εμπ. 675), 3.4.1933· ό.π., Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 96 (176/4/33), 8.4.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Επιτελείο, αρ. πρωτ. Ε. 879/425, 15.4.1933· ό.π., Γαλλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 109, 15.7.1933· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Γαλλική Πρεσβεία, αρ. πρωτ. 5465, 21.6.1933· ό.π., Ιταλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 6081, 19.8.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Επιτελείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, τηλ. αρ. 2235, 30.8.1933· ό.π., Γερμανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 116, 28.10.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε. 2572/1352, 16.11.1933· ό.π., 1933: Α/37/8, Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 65 (4/7/32), 25.2.1932· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Πολεμικής Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 2692/136, 4.3.1932· ό.π., Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 90 (4/15/32), 21.3.1932· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 11968/4953, 5.4.1932· ό.π., Βρετανική. Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 181 (4/26/32), 25.5.1932· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Πολεμικής Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 15912/247, 4.6.1932· ό.π., 1933: Α/37/11, Γερμανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 11, 27.1.1932· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1388/4233, 11.2.1932··ό.π., Γερμανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 111, 25.10.1932· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 27757/8338, 28.10.1932··ό.π., Γερμανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1, 3.1.1933.

του 1927 σημειώθηκαν δύο απανωτές παραβιάσεις της απαγορευμένης ζώνης Σαλαμίνας από ιταλικά αεροσκάφη. Στην πρώτη περίπτωση από αεροπλάνο της Societa Italiana Armamenti Aerei Maritimi,[92] ενώ στη δεύτερη από στρατιωτικό υδροπλάνο που προσθαλασσώθηκε στο Φάληρο, αφού προηγουμένως πέταξε πάνω από το Ναύσταθμο δίχως να γνωστοποιήσει το δρομολόγιο, το επιβατικό προσωπικό, το αν μετέφερε ασύρματο, ο δε επιβαίνων έφερε φωτογραφική μηχανή, γεγονός που αν δεν αποτελούσε μορφή κατασκοπείας για τα δεδομένα της εποχής, πάντως κατεδείκνυε περιφρόνηση προς τις ελληνικές κρατικές διατάξεις· σημειωτέον ότι οι απαγορευμένες ζώνες είχαν γνωστοποιηθεί στον Ιταλό ναυτικό ακόλουθο από οκταμήνου.[93] Η ελληνική κυβέρνηση προχώρησε στην εκδήλωση της δυσαρέσκειά της με ρηματική διακοίνωση προς την ιταλική πρεσβεία.[94] Η ιταλική πλευρά παραδέχθηκε ότι είχε ενημερωθεί για τον ελληνικό κανονισμό[95] και υποσχέθηκε να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα.[96]

Δεν έλειψαν ωστόσο, και περιπτώσεις μη παραδοχής της παραβίασης. Το Μάιο του 1933 πραγματοποιήθηκαν τέσσερεις παραβιάσεις του εναερίου χώρου της Δυτικής Θράκης από αεροπλάνα, τα οποία στη συνέχεια εξαφανίσθηκαν προς το βουλγαρικό και το τουρκικό έδαφος.[97] Σε σχετικό διάβημα η Βουλγαρία δήλωσε άγνοια, ενώ η Τουρκία επικαλέσθηκε ελληνικές παραβιάσεις του δικού της εναερίου χώρου.[98]

Φυσικά, ήταν αδύνατο να μην παρουσιασθούν και παραβιάσεις λόγω ανωτέρας βίας, όπως στην περίπτωση Βρετανού αεροπόρου το καλοκαίρι του 1932, ο οποίος αναχωρώντας από το Τατόι για το Μπρίντιζι αναγκάσθηκε να επιστρέψει εξ αιτίας μηχανικής βλάβης διερχόμενος πάνω από τον Ναύσταθμο.[99]

Η συχνότητα των παραβιάσεων των απαγορευμένων ζωνών ή των συνόρων υπήρξε χαμηλή καθ' όλη τη διάρκεια της υπό μελέτη περιόδου. Προς το τέλος της όμως, και εν όψει του ξεσπάσματος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου αυξήθηκε κατακόρυφα. Συγκεκριμένα, από τον Απρίλιο του 1939, που η Ιταλία απέκτησε χερσαία σύνορα με την Ελλάδα, άρχισαν διελεύσεις πολεμικών αεροσκαφών χωρίς άδεια πάνω από το έδαφος της τελευταίας.[100] Μάλιστα, τον Αύγουστο του

---

[92] Α.Υ.Ε., 1927: 40.1, Γ.Ε.Ν. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. εμπ. 20/80, 16.2.1927.

[93] Ό.π., Γ.Ε.Ν. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. εμπ. 34/124, 4.3.1927.

[94] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Ιταλίας, αρ. πρωτ. 3041, 10.3.1927.

[95] Ό.π., Πρεσβεία Ρώμης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 454, 23.3.1927, όπου συνημμένο: Ιταλικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Ελλάδος, αρ. πρωτ. 232154, 30.7.1926.

[96] Ό.π., Πρεσβεία Ιταλίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2453, 27.4.1927.

[97] Ό.π., 1933: Α/15/15α, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. ΙΙ 1173/560, 10.6.1933.

[98] Ό.π., Βουλγαρικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Σόφιας, αρ. πρωτ. 13298-20-1, 4.8.1933· ό.π., Τουρκικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Νεοχωρίου, αρ. πρωτ. 14.8.1933, 14.8.1933.

[99] Ό.π., 1933: Α/37/8, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 25005/6508, 18.7.1932.

[100] Τις παραβιάσεις αναφέρει γενικόλογα ο τότε υφυπουργός Πέτρος Οικονομάκος στο βιβλίο του *Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀεροπορία (μέχρι τοῦ 1941)*, Αθήνα 1970, σ. 127. Επειδή δεν βρήκα σχετικό υλικό στο αρχείο του Υπουργείου Εξωτερικών, υποθέτω ότι, σε περίπτωση που αυτές

1940 αεροπλάνα της εταιρείας Ala Littoria δύο φορές πέταξαν πάνω από το Ναύσταθμο. Τότε ο υφυπουργός Αεροπορίας Οικονομάκος απείλησε τον αντιπρόσωπο της εταιρείας, ότι στο εξής τα αεροσκάφη της θα συνοδεύοντο από καταδιωκτικά, για όσο διάστημα ίπταντο του ελληνικού χώρου, ενώ δεν απέκλεισε τον ενδεχόμενο καταγγελίας της σύμβασης. Ο αντιπρόσωπος και η ιταλική πρεσβεία υποσχέθηκαν να μην ξανασυμβεί παρόμοιο κρούσμα και το μέτρο δεν εφαρμόσθηκε.[101] Επίσης, λίγες ημέρες πριν εισέλθει η Ελλάδα σε πόλεμο με την Ιταλία, αναφέρθηκαν δύο παραβιάσεις του εναερίου χώρου της στις περιοχές Κυθήρων και Δελβινακίου – Ζαγορίων από αεροσκάφη 'αγνώστου εθνικότητος'.[102] Έχοντας υπ' όψιν το προηγούμενο του τορπιλλισμού της «Έλλης», πιθανολογούμε ότι η ελληνική κυβέρνηση γνώριζε την ταυτότητά τους, αλλά δεν ήθελε να δώσει λαβή στην ιταλική πλευρά για αντιπαραθέσεις.

Εκεί όμως που παρατηρήθηκε σωρεία παραβιάσεων κατά την ταραγμένη εκείνη περίοδο, ήταν στην ελληνοβουλγαρική μεθόριο. Οι Βούλγαροι επωφελούμενοι από την απασχόληση των ελληνικών δυνάμεων στο αλβανικό μέτωπο πύκνωναν ολοένα και περισσότερο τις εισόδους τους στον ελληνικό εναέριο χώρο. Τα τεκμήρια που τους ενοχοποιούσαν ήταν η καταγραφή είτε της εισόδου είτε — τις περισσότερες φορές — της εξόδου των αεροσκαφών.[103] Από τον Ιανουάριο του 1941 αναγνωρίζονταν από τις ελληνικές επίγειες δυνάμεις και γερμανικά αεροσκάφη· ένα μάλιστα από αυτά, φέροντας ασύρματο και φωτογραφική μηχανή, προσγειώθηκε στις 2 Φεβρουαρίου στο αεροδρόμιο Αμυγδαλεώνα Καβάλας.[104] Τα αεροπλάνα, που άλλοτε εισέρχονταν μεμονωμένα και άλλοτε σε σμήνη, πραγματοποιούσαν αναγνωρίσεις στην περιοχή που οριοθετούσαν οι κοιλάδες του Αξιού δυτικά και του Έβρου ανατολικά, υπήρξαν δε και αναφορές εντοπισμού τους πάνω από νησιά του Βορείου Αιγαίου, μέχρι και την Εύβοια και Αττική. Συνολικά, κατά το διάστημα 7 Δεκεμβρίου 1940 έως 28 Μαρτίου 1941 — προς το τέλος του μάλιστα σχεδόν καθημερινά[105] —

πραγματοποιήθηκαν, η ελληνική πλευρά δεν προχώρησε στα σχετικά διαβήματα για λόγους κατευνασμού του ισχυρού γείτονα.

[101] Π. Οικονομάκος, *ό.π.*· Η. Καρταλαμάκης, *Οἱ πρῶτοι Ἴκαροι 1931-1940*, Αθήνα 1987, σ. 496-497.

[102] Α.Υ.Ε., 1940: 14, Α/6, Υφυπουργείο Δημοσίας Ασφαλείας – Διεύθυνση Υπηρεσίας Αλλοδαπών προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 70/533/29, 16.10.1940.

[103] Μόνο σε μία περίπτωση αεροπλάνο εισήλθε από την Γιουγκοσλαβία και σε άλλη μία εξήλθε προς την Τουρκία, βλ. Α.Υ.Ε., 1941: 19, (Α/6/6), Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Α.Π. 10573/26/87, 27.3.1941 και Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε.Π. 59298/26/87, 25.2.1941, αντιστοίχως.

[104] Ό.π., Γενικό Στρατηγείο, δελτίο πτήσεων που σημειώθηκαν από αεροσκάφη ξένης εθνικότητας υπεράνω του ελληνικού εδάφους προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Α.Π. 10470, 20.3.1941.

[105] Υπήρξε και ένα μεμονωμένο επεισόδιο στην ελληνοβουλγαρική μεθόριο το Σεπτέμβριο του 1940, βλ. Α.Υ.Ε., 1940: 18 Α/6/6, Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε. 3770, 26.9.1940· ό.π., Πρεσβεία Σόφιας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 3257 Χ/7, 25.11.1940, όπου συνημμένο: Βουλγαρικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Σόφιας, αρ. πρωτ. 23487-19-Ι, 20.11.1940· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών – Διεύθυνση Πολιτικών Υποθέσεων προς Γ.Ε.Α., αρ. πρωτ. 38353/Α/6/6, 19.12.1940.

τουλάχιστον 49 αεροσκάφη (6 από τα οποία γερμανικά) παραβίασαν τον ελληνικό εναέριο χώρο.

Η διαδικασία που ακολουθείτο στις περιπτώσεις αυτές ήταν σε γενικές γραμμές η εξής: μόλις γινόταν αντιληπτή η παρουσία των ξένων αεροσκαφών από τα κατά τόπους φυλάκια και μονάδες, ενημερωνόταν το Γενικό Στρατηγείο, το οποίο με τη σειρά του ενημέρωνε το Υπουργείο Εξωτερικών[106] και αυτό μέσω της πρεσβείας στη Σόφια[107] προχωρούσε σε ρηματική διακοίνωση προς το βουλγαρικό υπουργείο Εξωτερικών.[108] Το τελευταίο, όπως ήταν αναμενόμενο, αρνείτο τις κατηγορίες υποστηρίζοντας ότι οι βουλγαρικές αρχές εντέλλονταν στους πιλότους τους να τηρούν αυστηρά τους διεθνείς κανονισμούς, ενέργεια στην οποία αντιθέτως δεν προχωρούσαν οι ελληνικές, αφού διαπιστώνονταν επανειλημμένες παραβιάσεις του βουλγαρικού εναερίου χώρου από αεροσκάφη

---

[106] Α.Υ.Ε., 1941: 19, (Α/6/6), Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε.Π. 59088/26/87, 25.1.1941· ό.π., Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε.Π. 59095/26/87, 26.1.1941· ό.π., Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε.Π. 59260/26/87, 12.2.1941· ό.π., Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε.Π. 59265/26/87, 13.2.1941· ό.π., Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε.Π. 59293/26/87, 22.2.1941, όπου συνημμένο: Μονάδα 1140/ΙΙ προς Μονάδα 1550/ΙΙ, ΑΡ.Α.Π. 3635/Η-5, 12.2.1941· ό.π., Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε.Π. 59298/26/87, 25.2.1941· ό.π., Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Α.Π. 10430, 18.3.1941· ό.π., Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Α.Π. 10485, 23.3.1941· ό.π., Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Α.Π. 10486, 22.3.1941· ό.π., Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Α.Π. 10526/26/87, 23.3.1941· ό.π., Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Α.Π. 10559/26/87, 25.3.1941· ό.π., Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Α.Π. 10573/26/87, 27.3.1941· ό.π., Γενικό Στρατηγείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Α.Π. 10600/26/87, 29.3.1941.

[107] Ό.π., 1941: 19, (Α/6/6), Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Σόφιας, αρ. πρωτ. 2595.Α., 22.1.1941· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Σόφιας, αρ. πρωτ. 3072, 26.1.1941· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Σόφιας, αρ. πρωτ. 3105/Α, 27.1.1941· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Σόφιας, αρ. πρωτ. 5850/Α/6, 15.2.1941· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Σόφιας, αρ. πρωτ. 7845/Α/6/6, 28.2.1941· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Σόφιας, αρ. πρωτ. 10138/Α, 19.3.1941· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Σόφιας, αρ. πρωτ. 10708/Α, 24.3.1941· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Σόφιας, αρ. πρωτ. 10970 Α, 26.3.1941· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Σόφιας και Βελιγραδίου, αρ. πρωτ. 11281/Α/6/6, 29.3.1941· ό.π., 1941: 23 Α, Μαυρουδής προς Πρεσβεία Σόφιας, κρυπτ. τηλ., αρ. 38267, 15.12.1940· ό.π., Μαυρουδής προς Πρεσβεία Σόφιας, κρυπτ. τηλ., αρ. 2595, 23.1.1941· ό.π., Μαυρουδής προς Πρεσβεία Σόφιας, κρυπτ. τηλ., αρ. 3072, 27.1.1941· ό.π., Μαυρουδής προς Πρεσβεία Σόφιας, κρυπτ. τηλ., αρ. 5850 , 16.2.1941· ό.π., Μαυρουδής προς Πρεσβεία Σόφιας, κρυπτ. τηλ., αρ. 10138, 20.3.1941· ό.π., Μαυρουδής προς Πρεσβεία Σόφιας, κρυπτ. τηλ., αρ. 10708, 25.3.1941· ό.π., Μαυρουδής προς Πρεσβεία Σόφιας, κρυπτ. τηλ., αρ. 10970, 26.3.1941· ό.π., Μαυρουδής προς Πρεσβεία Σόφιας, κρυπτ. τηλ., αρ. 11281, 30.3.1941.

[108] Ό.π., 1941: 23 Α, Πρεσβεία Σόφιας προς Βουλγαρικό Υπουργείο Εξωτερικών και Εκκλησιαστικών, αρ. πρωτ. 3502 Χ/7, 16.12.1940· ό.π., Πρεσβεία Σόφιας προς Βουλγαρικό Υπουργείο Εξωτερικών και Εκκλησιαστικών, αρ. πρωτ. 166 Χ/7, 23.1.1941· ό.π., Πρεσβεία Σόφιας προς Βουλγαρικό Υπουργείο Εξωτερικών και Εκκλησιαστικών, αρ. πρωτ. 224 Χ/7, 27.1.1941· ό.π., Πρεσβεία Σόφιας προς Βουλγαρικό Υπουργείο Εξωτερικών και Εκκλησιαστικών, αρ. πρωτ. 956 Χ/7, 27.3.1941· ό.π., Πρεσβεία Σόφιας προς Βουλγαρικό Υπουργείο Εξωτερικών και Εκκλησιαστικών, αρ. πρωτ. 976 Χ/7, 2.4.1941.

ορμώμενα από τον ελληνικό.[109] Η ελληνική πλευρά με τη σειρά της, κατόπιν σχετικής ενημέρωσης από το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας,[110] διέψευδε κατηγορηματικά.[111] Τούτη η ανταλλαγή αιτιάσεων συνεχίσθηκε μέχρι την 6η Απριλίου 1941, ημέρα που τα γερμανικά στρατεύματα προσέβαλαν τη μεθόριο αξιοποιώντας εν μέρει τις προαναφερθείσες κατοπτεύσεις.

[109] Ό.π., 1941: 23 Α, Βουλγαρικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Σόφιας, αρ. πρωτ. 26182-19-Ι, 15.1.41· ό.π., και ό.π., 1941: 19, (Α/6/6), Πρεσβεία Σόφιας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 563 Χ/7, 24.2.1941, όπου συνημμένο: Βουλγαρικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Σόφιας, αρ. πρωτ. 6337-19-Ι, 15.2.41· ό.π., Πρεσβεία Σόφιας προς Υπουργείο Εξωτερικών, κρυπτ. τηλ., αρ. 6387 Α', 19.2.1941· ό.π., Πρεσβεία Βουλγαρίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 137, 25.2.1941.

[110] Ό.π., 1941: 19, (Α/6/6), Υπουργείο Εξωτερικών προς Γενικό Στρατηγείο, αρ. πρωτ. 6387 Α/6, 20.2.1941· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Γ.Ε.Α., αρ. πρωτ. 7154/Α/6/6, 28.2.1941· ό.π., Γ.Ε.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Α.1616, 10.3.1941.

[111] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Βουλγαρίας, αρ. πρωτ. 9437, 17.3.1941.

Γ. ΤΟ ΚΡΑΤΙΚΟ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

1. Προς την οργανωτική αυτονόμηση της αεροπορίας: η σύσταση Υπουργείου Αεροπορίας

Η πολιτική αεροπορία έκανε την πρακτική εμφάνισή της στην Ελλάδα κατά τα μέσα της δεκαετίας του ’20, όταν υπεγράφησαν συμβάσεις με δύο ξένες εταιρείες. Επιφορτισμένη με τις υποθέσεις της ήταν την εποχή εκείνη η Διεύθυνση Τ.Τ.Τ. του Υπουργείου Συγκοινωνίας, στους κόλπους της οποίας λειτουργούσε Γραφείο Πολιτικής Αεροπορίας (ή Υπηρεσία Εναερίων Συγκοινωνιών κατά το Δουράκη), με προσωπικό έναν μόνον υπάλληλο, που κρατούσε την αλληλογραφία και συγκέντρωνε τα σχετικά περιοδικά του εξωτερικού. Η υποβάθμιση αυτή οφειλόταν στην έλλειψη ενδιαφέροντος και την καχυποψία του υπουργείου και αποτέλεσμά της ήταν η συμπτωματική ή εμπειρική παρακολούθηση της παγκόσμιας κίνησης. Παρά τις αντιξοότητες, η Διεύθυνση κατάφερε: α) να συντάξει κανονισμό της εναέριας ταχυδρομικής ανταπόκρισης· β) να οργανώσει υπηρεσία πληροφοριών αναφορικά με την πρόοδο των άλλων κρατών· γ) να συνάψει τις συμβάσεις με τις ξένες εταιρείες και την ελληνική (Ίκαρος) σε συνεργασία με τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες· δ) να επεξεργασθεί τις συμβάσεις των διεθνών οργανισμών και ε) να καταθέσει στην βουλή το 1929 σχέδιο νόμου περί πολιτικής αεροπορίας.[112]

Παράλληλα, η τήρηση των αυστηρών διατάξεων εισόδου ξένων αεροσκαφών στο εθνικό έδαφος είχε ανατεθεί στα Υπουργεία Ναυτικών και Στρατιωτικών, στα δε αεροδρόμια, ο αστυνομικός έλεγχος ασκείτο από το Υπουργείο Εσωτερικών, ο τελωνειακός από το Υπουργείο Οικονομικών και ο υγειονομικός από το Υπουργείο Υγιεινής. Όλες οι παραπάνω ανεξάρτητες διεργασίες έπαιρναν αναπόφευκτα το χαρακτήρα κωλυσιεργιών και συνδυαζόμενες με τις πάγιες ελλείψεις, δημιουργούσαν μία κατάσταση δυσλειτουργίας στην εξυπηρέτηση των ξένων εταιρειών, καθώς οι πελάτες τους δεν αποκόμιζαν το κύριο όφελος μιας αεροπορικής μεταφοράς: το χρόνο. Τούτοι έπρεπε να περιμένουν δύο και τρεις ώρες μετά την προσγείωση, για να υποστούν τους αλλεπάλληλους ελέγχους και να τους επιτραπεί η ελευθεροκοινωνία. Σταδιακά, οι περιορισμοί θα γίνονταν ελαστικότεροι και οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης θα βελτιώνονταν.[113]

---

[112] Κ. Πέχας, *ό.π.*, 1.8.1932, τ. 27, σ. 61· Α. Ζάννας, *ό.π.*, σ. 21-22· Δ. Δουράκης, «Ἡ πολιτικὴ ἀεροπορία στὴν Ἑλλάδα», *ό.π.*· Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 32.

[113] Α. Ζάννας, *ό.π.*, σ. 21· Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.,* σ. 34.

Η οργανική σύνδεση των αεροπορικών υπηρεσιών κάτω από μία υπεύθυνη πολιτική κεφαλή και ένα συμβούλιο ειδικών θα έδινε μία γερή ώθηση στην ανάπτυξη της αεροπορίας στην χώρα, αφού ο συντονισμός και η εποπτεία θα καθίσταντο αποτελεσματικότεροι. Η ίδρυση Υπουργείου Αεροπορίας θεσπίσθηκε με το νόμο 4451/1929[114] κι έτσι η Ελλάδα έγινε το τέταρτο κατά σειρά κράτος παγκοσμίως, το οποίο απέκτησε ανεξάρτητο αεροπορικό οργανισμό (προηγήθηκαν η Μεγάλη Βρετανία το 1917, η Ιταλία το 1923 και η Γαλλία το 1928).[115]

Αξίζει να σημειωθεί ότι η σύστασή του δεν ζητήθηκε από την κοινή γνώμη ούτε από τις αρμόδιες υπηρεσίες· οφείλεται στην προσωπική αντίληψη του τότε πρωθυπουργού και πρώτου υπουργού Αεροπορίας Ελευθερίου Βενιζέλου, ο οποίος παρέβλεψε τις αντιδράσεις των σκεπτικιστών — κατηγορήθηκε για πολυτέλεια ακόμη και μέσα στους κόλπους του κόμματός του.[116] Ενδεικτική είναι η άποψη του διοικητή της αεροπορίας στρατού Αδαμίδη, ο οποίος πρόβαλε διοικητικούς και οικονομικούς λόγους, που δεν συνέτρεχαν στην ίδρυση υπουργείου αεροπορίας. Στους πρώτους, περιλαμβάνονταν οι αποσπάσεις ανωτέρων αξιωματικών, οι οποίες θα είχαν ως αποτέλεσμα οι διοικήσεις των μονάδων να περιέλθουν στα χέρια νεωτέρων στερουμένων πείρας. Στους δεύτερους, οι χορηγήσεις μισθών σε βάρος του προϋπολογισμού, η δαπάνη για το οίκημα στέγασης και, το κυριότερο, ότι η ατελής ανάπτυξη της πολεμικής αεροπορίας θα επιβραδυνόταν ακόμη περαιτέρω από την διάθεση κολοσσιαίων κονδυλίων, τις οποίες απαιτούσε η ανύπαρκτη πολιτική αδελφή της. Μόνη συμφέρουσα λύση κατά τον Αδαμίδη ενδεικνυόταν η συγχώνευση των αεροποριών ξηράς και στόλου και η εξάρτησή τους από το Υπουργείο Στρατιωτικών.[117]

Ο Βενιζέλος αντιθέτως, πρέσβευε ότι με την ίδρυση ανεξάρτητου υπουργείου θα επιτυγχανόταν οικονομία, αφού θα συμπτύσσονταν οι υπάρχουσες χωριστές τεχνικές εγκαταστάσεις, αεροδρόμια και σχολές, οι οποίες δια διπλών εξόδων επεβάρυναν τον προϋπολογισμό· ακόμη, θα ενοποιείτο το αεροπορικό υλικό και τα στελέχη θα εκπαιδεύονταν ομοιόμορφα. Ειδικότερα για την εμπορική αεροπορία, ο Βενιζέλος τόνισε με έμφαση ωφέλειες της εθνικής οικονομίας, την υποβοήθηση της εθνικής άμυνας και την ανάπτυξη της αεροπορικής συνείδησης.[118]

---

[114] Φ.Ε.Κ. 442.

[115] Α. Ζάννας, *ό.π.*, σ. 37.

[116] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1932, τ. 1, σ. 5· Η. Νταλούμης, «65 χρόνια από το πρώτο αεροπορικό δρομολόγιο. Τα πρώτα βήματα της ελληνικής αεροπορίας στην Ελλάδα», *Πτήση & Διάστημα*, Σεπτ. 1996, τ. 138, σ. 85.

[117] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου, 89, Επίσημα Υπουργείου Στρατιωτικών, Αδαμίδης, διοικητής Αεροπορίας Στρατού προς τον πρόεδρο της Κυβέρνησης και τον υπουργό Στρατιωτικών, επιστολή, 6.9.1929.

[118] Ό.π., 90, Επίσημα Υπουργείου Εξωτερικών, Βενιζέλος προς Υπουργεία Συγκοινωνίας, Στρατιωτικών και Ναυτικών, εισηγητική έκθεση, 22.11.1929.

Στη σχετική συζήτηση που έλαβε χώρα στο κοινοβούλιο όλοι οι ομιλητές παραδέχθηκαν την επιβάρυνση του προϋπολογισμού, ταυτοχρόνως όμως, εξήραν την τόνωση του εμπορίου, τη δημιουργία αεροπορικής συνείδησης συν τω χρόνω ως στοιχείο νεωτερισμού, την εξυπηρέτηση των απομονωμένων νησιωτικών περιοχών και την ενίσχυση της εθνικής άμυνας.[119] Η τελευταία θα ευεργετείτο μέσω των αεροδρομίων, των τεχνικών υπηρεσιών, των αεροσκαφών και της εφεδρείας ιπτάμενου προσωπικού.[120] Υποστηρίχθηκε συγκριτικά, ότι σε περίπτωση μελλοντικού πολέμου η εμπορική ναυτιλία θα χρησιμοποιείτο εντατικά μόνο κατά το στάδιο της στρατηγικής κινητοποίησης και συγκέντρωσης των στρατευμάτων από τα νησιά και τις χερσονήσους προς τη μεθόριο, ενώ μεταγενέστερα θα αρκείτο σε ρόλους ανεφοδιασμού· εξ αντιθέτου, τα εμπορικά αεροσκάφη θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν καθ' όλο το διάστημα των επιχειρήσεων σε αποστολές βομβαρδισμού ευχερώς μετατρεπόμενα σε πολεμικές μηχανές (για τον τρόπο με τον οποίο αξιοποιήθηκαν τελικά κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, βλ. σ. 217-219). [121]Οι ολιγάριθμοι θιασώτες της αεροπορικής ιδέας έκαναν δεκτή με ενθουσιασμό την είδηση της δημιουργίας του υπουργείου αναγνωρίζοντας, ωστόσο, ότι χρειάζονταν χρόνος, κόπος, μελέτη και άφθονα χρήματα για να έλθουν τα επιθυμητά αποτελέσματα.[122]

Ακολούθησαν αλλεπάλληλα οργανωτικά διατάγματα (5.2.1930, 7.5.1930,[123] 12.9.1930,[124] 23.9.1930,[125] 19.1.1932, 1.4.1932), τα οποία μάλλον αποκάλυπταν την αμηχανία του νομοθέτη. Η έλλειψη σχετικής πείρας, όπως και η πολιτική βούληση να 'ικανοποιηθούν' όλοι οι ενδιαφερόμενοι να στελεχώσουν το νέο οργανισμό, οδήγησε στη δημιουργία πληθώρας διευθύνσεων και ανάλογων δαπανών.[126] Ως οριστική μπορούμε να εκλάβουμε την διάρθρωση, που προέκυψε από το διάταγμα της 19ης Ιανουαρίου 1932:[127]

Υπουργός
α) Υπασπιστήριο
β) Διεύθυνση Πολεμικής Αεροπορίας
γ) Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας
δ) Επιθεώρηση Οικονομικών Υπηρεσιών
ε) Διεύθυνση Επιμελητείας
στ) Διεύθυνση Δημοσίων Έργων
ζ) Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών

---

[119] *Πρακτικὰ τῶν συζητήσεων τῆς Βουλῆς*, 5.12.1929, συνεδρίαση ΙΑ', τ. 122, σ. 103-104· *Πρωΐα*, 7.2.1930.

[120] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.4, {313}· *Πρωΐα*, 7.2.1930.

[121] Ι.Α.Ε.Τ.Ε., Α.Β.Π., 0-122, έκθεση γενικού διευθυντή Υπουργείου Αεροπορίας Γυαλίστρα σχετικά με την υφιστάμενη και την υπό μελέτη σύμβαση με την Ε.Ε.Ε.Σ., 4.6.1934.

[122] *Πειθαρχία*, 16.3.1930, έτ. 1, εβδ. 22, σ. 5-6.

[123] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 154, γενικότερα περί οργανισμού.

[124] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 320, ειδικότερα για τις προμήθειες, τις εργολαβίες και τις εργασίες της Αεροπορικής Υπηρεσίας.

[125] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 340, γενικότερα περί οργανισμού.

[126] *Ἀεροπλοΐα*, 1.11.1932, τ. 33, σ. 171 και 16.11.1932, τ. 34, σ. 189-190.

[127] Φ.Ε.Κ. 31, άρθρο 1.

η) Τμήμα Δικαστικό
θ) Γραφείο Νομικού Συμβούλου

Ειδικότερα, η εσωτερική δομή της Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας αποκρυσταλλώθηκε ως εξής[128]:

Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας

Διοικητική Υπηρεσία
Γραφείο 1: Διοικητικό
Γραφείο 3: Ελέγχου Προσωπικού
Γραφείο 5: Συμβατικό
Γραμματεία

Τμήματα
Α΄ Εναερίων Συγκοινωνιών
Γραφείο 2: Εναερίων Συγκοινωνιών
Β΄ Πληροφοριών-Στατιστικής
Γραφείο 4: Πληροφοριών
Γραφείο 6: Στατιστικής
Γ΄ Αερολιμένων
Γραφείο 7: Αερολιμένων
Γραφείο 8: Ελέγχου Υλικού
Δ΄ Αεροναυτιλίας

2. Η Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας

Η Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Αεροπορίας ή Κεντρική Υπηρεσία συνιστούσε μαζί με την Εξωτερική Υπηρεσία (βλ. κεφ. «Αεροδρόμια», σ. 63) και την Υπηρεσία παρά τοις Διεθνέσιν Αεροπορικοίς Οργανισμοίς την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.[129] Η επικάλυψη αρμοδιοτήτων ήταν πρόδηλη. Ως σκοπός της Υ.Π.Α. διακηρυσσόταν η εξασφάλιση της ανάπτυξης της πολιτικής αεροπορίας με την ίδρυση και υποστήριξη των εθνικών μέσων εναερίων μεταφορών και την εκλαΐκευση του αεροπορικού πνεύματος στην Ελλάδα· επίσης, η ίδρυση και ενίσχυση υπό τους καλύτερους και επωφελέστερους για την εθνική οικονομία όρους οργανισμών συναφών προς την εμπορική και ιδιωτική αεροπορία, η διεύθυνση και ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας και η διοίκηση των κρατικών πολιτικών αεροσκαφών.[130]

Το προσωπικό της Υ.Π.Α. αποτελείτο από μονίμους υπαλλήλους, εκτάκτους-συμβασιούχους, υπαλλήλους του ν. 2494 και ημερομίσθιους εργάτες και τεχνίτες. Οι υπάλληλοι θεωρούντο τεχνικοί, σε περίπτωση που ήσαν πτυχιούχοι αεροπόροι ή απόφοιτοι μηχανολογικής-ηλεκτρολογικής σχολής, όπως και απόφοιτοι σχολών Ευελπίδων και Δοκίμων με τριετή διοικητική θέση στην

[128] *Ό.π.*, άρθρα 24-28.

[129] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 193, ν. 5100, άρθρο 2. Σημειωτέον ότι σε περιπτώσεις κατά τις οποίες στα επίσημα έγγραφα απαντάται ο όρος Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και ο όρος Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας η ανωτέρω διάκριση ανταποκρίνεται στο πνεύμα του νόμου. Σχεδόν πάντα όμως σε ανεπίσημα έγγραφα, περιοδικά ή εφημερίδες ο συντάκτης τούς συγχέει, αφού στο ίδιο κείμενο γίνεται αναφορά στην ίδια υπηρεσία με χρήση και των δύο όρων.

[130] *Ό.π.*, άρθρο 1.

αεροπορία.[131] Οι οργανικές θέσεις της Κεντρικής Υπηρεσίας ορίσθηκαν ως παρακάτω:[132]

	τεχνικοί	διοικητικοί
διευθυντής	1	-
υποδιευθυντής	1	-
τμηματάρχης	3	1
εισηγητές	1	3
ακόλουθοι	1	2
κλητήρας	-	1
	7	6

Η Υπηρεσία παρά τοις Διεθνέσιν Αεροπορικοίς Οργανισμοίς υπαγόταν διοικητικώς στην Κεντρική. Ο υπάλληλός της διοριζόταν με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου ως αντιπρόσωπος τής ελληνικής κυβέρνησης στη Διεθνή Επιτροπή Αεροπλοΐας και συνοδευόταν από τεχνικό εμπειρογνώμονα, κάτοχο της γαλλικής γλώσσας. Σε περίπτωση που συζητούντο ελληνικά συμφέροντα σε διάφορες υποεπιτροπές, οι ειδήμονες που απέστελλε ο υπουργός μπορούσαν να αυξηθούν.[133]

Η στελέχωση της Υ.Π.Α. έγινε αντικείμενο διαξιφισμών στην κοινοβουλευτική επιτροπή της Γερουσίας. Το σώμα (δια του εισηγητή Δ. Κατσινά), αφού ενέκρινε την αναγκαιότητα της ύπαρξης μιας τέτοιας υπηρεσίας, συνέστησε φειδωλή διαχείριση των δαπανών, οι οποίες δεν προβλεπόταν να αποσβεσθούν, όπως και συντηρητικότητα στον καθορισμό των θέσεων και του μισθολογίου. Ιδιαίτερα αντιτάχθηκε στην πρόσληψη συνταξιούχων αξιωματικών, οι οποίοι θα απολάμβαναν διπλή πρόσοδο, αλλά και στο αποκλειστικό δικαίωμα του υπουργού να διορίζει προσωπικό δίχως νομοθετημένα κριτήρια επιλογής· θα έπρεπε να προηγηθεί σχετικός διαγωνισμός.[134] Ο υφυπουργός Α. Ζάννας απήντησε ότι οι συνταξιούχοι θα συνδύαζαν το ακμαίο της ηλικίας, διότι αποστρατεύονταν στην ηλικία των 35-40 χρόνων, με την μεγαλύτερη δυνατή εμπειρία, ότι θα διέθεταν τεχνικές γνώσεις και ότι, εάν αφαιρείτο η σύνταξη, ο μισθός δεν ήταν μεγάλος.[135]

Σε τούτο το σημείο ας αναφερθεί, ότι πρώτος διευθυντής της Πολιτικής Αεροπορίας τοποθετήθηκε ο αντιπλοίαρχος Αλέξανδρος Λεβίδης, ενώ υπεύθυνος για το Υπουργείο Αεροπορίας και συντάκτης των σχετικών νομοθετημάτων ήταν ο Αλέξανδρος Ζάννας, παλαιός έφεδρος αξιωματικός αεροπόρος της Εθνικής Αμύνης και αρχηγός μοίρας διώξεως στο μακεδονικό μέτωπο στα χρόνια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου και, κατά την εποχή που εξετάζουμε, βουλευτής

[131] *Ό.π.*, άρθρο 13.

[132] *Ό.π.*, άρθρο 14.

[133] *Ό.π.*, άρθρα 11-12 και 14.

[134] *Ἀρχεῖον τῆς Γερουσίας*, σύνοδος 1930-31, τ. Γ', σ. 1516· *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, συνεδρίαση 93η, 15.6.1931, σ. 1083-1084.

[135] *Ό.π.*, σ. 1085-1086.

Θεσσαλονίκης και αντιπρόσωπος της Shell στην ίδια πόλη.[136] Ο Ζάννας είχε αποδεχθεί τα νέα του καθήκοντα αφού πρώτα έγιναν δεκτοί από το Βενιζέλο οι όροι που έθεσε: α) να αναλάβει ο δεύτερος τον τίτλο του υπουργού, ώστε να αποκρούει με το κύρος του τις προσπάθειες τορπιλλισμού του εκκολαπτόμενου υπουργείου από τα απρόθυμα να παραχωρήσουν αρμοδιότητες ομόλογα Στρατιωτικών και Ναυτικών· β) να επισκεφθεί ο ίδιος με δικά του έξοδα τις ευρωπαϊκές χώρες για να μελετήσει από κοντά τις διεθνείς εξελίξεις (ιδιαίτερα ωφελήθηκε για ζητήματα πολιτικής αεροπορίας από την επίσκεψή του στη Γερμανία)· γ) να καθορίσει το είδος της οργάνωσης και το ύψος των δαπανών· δ) να επιλέξει ακωλύτως τους υφισταμένους του (στο πρώτο κύμα συνεργατών συγκαταλέχθηκαν εκτός του Λεβίδη, οι Δ. Αποστόλου, Δ. Φωτόπουλος, Β. Κορμαζόπουλος και Δ. Δουράκης). Τέλος, πριν ορκισθεί παρουσίασε στους πολιτικούς αρχηγούς (Τσαλδάρη, Παπαναστασίου, Καφαντάρη, Μιχαλακόπουλο) τις θέσεις του για το νέο οργανισμό και όλοι έδωσαν την σύμφωνη γνώμη τους. Με δεδομένη τη μικρή ανάμειξη του Βενιζέλου λόγω των γενικότερων υποχρεώσεών του, ο Ζάννας ήταν αυτός που με τον ζήλο και την μεθοδικότητά του έθεσε τα θεμέλια της αεροπορίας στη χώρα.[137]

Στα χρόνια που ακολούθησαν, το υπουργείο είχε την ‘πολυτέλεια’ να ταλανισθεί από ποικίλες διενέξεις: αυτήν μεταξύ αξιωματικών των προερχομένων από τον στρατό ξηράς και των προερχομένων από το ναυτικό, εκείνη μεταξύ πολεμικής – πολιτικής αεροπορίας και φυσικά την πάγια αντιπαλότητα βενιζελικών – αντιβενιζελικών. Η ταραγμένη περίοδος Σεπτεμβρίου 1932-Ιουνίου 1933, υπό την σκιά της οικονομικής κρίσης, λειτούργησε ως μεγεθυντικός φακός των παραπάνω.[138] Η ίδια η υπόσταση του υπουργείου αμφισβητήθηκε. Ο Ζάννας ακόμη και μετά την κυβερνητική αλλαγή αποδύθηκε σε αγώνα προσεταιρισμού παραγόντων του Λαϊκού κόμματος για να σώσει το δημιούργημά του. Ο πρωθυπουργός Τσαλδάρης επηρεαζόμενος από τα δημοσιεύματα και τις αντικρουόμενες εισηγήσεις αρχικά πάγωσε κάθε ενέργεια. Στη συνέχεια υπό την ασφυκτική πίεση των ενδιαφερομένων συγκάλεσε αντιπροσώπους των τριών πολεμικών υπουργείων. Τα 14 από τα 17 μέλη της επιτροπής τάχθηκαν υπέρ της κατάργησης του υπουργείου είτε για λόγους οικονομίας είτε επειδή θεωρούσαν την αεροπορία όπλο δευτερεύουσας σημασίας.[139]

---

[136] *Ό.π.*, σ. 1086· *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1931, τ. 1, σ. 2· Ι. Θεολόγης, *Ἱστορία τῆς ἑλληνικῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας 1930-1956*, Αθήνα 1956, σ. 20· Η. Καρταλαμάκης, *Ἑλληνικὰ Φτερά 1912-1932*, Αθήνα 1983, σ. 399 και 406· *Πρωΐα*, 11.2.1932. Στη συγκεκριμένη εφημερίδα ο Ζάννας υπέβαλε μήνυση για συκοφαντική δυσφήμιση σχετικά με το αν εγκατέλειψε την αντιπροσωπεία της Shell, όπως θα όφειλε όταν υπουργοποιήθηκε· η εφημερίδα αθωώθηκε.

[137] Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 413, 415 και 421· Δ. Δουράκης, *ό.π.*, σ. 14.· Π. Οικονομάκος, *ό.π.*, σ. 37.

[138] Κατά το εν λόγω διάστημα καταγράφηκαν τέσσερεις σχηματισμοί κυβερνήσεων, δύο εκλογικές αναμετρήσεις, ένα κίνημα (Πλαστήρα) και μία απόπειρα δολοφονίας πολιτικού αρχηγού (Βενιζέλου), βλ. Η. Καρταλαμάκης, *…Ἴκαροι*, σ. 95.

[139] *Ό.π.*, σ. 100.

Την κρίσιμη εκείνη ώρα παρενέβη ο Βενιζέλος, ο οποίος με δύο απανωτές επιστολές προς τον πρωθυπουργό υπεραμύνθηκε της ενότητας της αεροπορίας, πρότεινε δε την ένωση των τριών υπουργείων σε ένα, της Εθνικής Αμύνης. Επίσης, εξήγησε ότι η κατάργηση καθ' εαυτήν δεν επρόκειτο να φέρει καμμία οικονομία, η οποία να μη δύναται να επιτευχθεί και με την διατήρησή του. Παρά ταύτα, νέα σύσκεψη τον Δεκέμβριο του 1932, γνωμοδότησε καταδικαστικά ως προς την διατήρηση του υπουργείου. Ο Τσαλδάρης για να ξεπεράσει το σκόπελο ανέλαβε ο ίδιος προσωρινά υπουργός. Ο ίδιος θα αναλάβει πάλι το αξίωμα στις αρχές του 1934, αυτήν τη φορά πεπεισμένος για την αναγκαιότητα της ανεξαρτησίας του υπουργείου.[140]

Η μοναδική παραχώρηση που έγινε προς τους αντιπάλους της αυτοτέλειας του υπουργείου, αφορούσε την υπαγωγή της Δ.Π.Α. ως κεντρικής υπηρεσίας στο Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας.[141] Κατ' αυτόν τον τρόπο ικανοποιήθηκε η μερίδα εκείνη των στρατιωτικών, που αντιμετώπιζε την πολιτική αεροπορία ως παράρτημα της πολεμικής και της οποίας η αντίδραση είχε αρχίσει να εκδηλώνεται με σφοδρότητα επί υπουργείας Ζάννα, αντλώντας τα επιχειρήματά της από τα υπέρογκα ποσά που απορροφούσε η πολιτική αεροπορία από τον κρατικό προϋπολογισμό όπως, επίσης, και από τις οικονομικές ατασθαλίες ως προς τη διαχείριση.[142] Η λύση, ωστόσο, που δόθηκε χώλαινε εμφανώς στον τομέα του μακρόπνοου σχεδιασμού, γι' αυτό και δεν ίσχυσε για πάνω από δύο έτη.[143]

3. Η χρηματοδότηση του υπουργείου - προϋπολογισμοί

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του νόμου 4808/1930 το 95% των καθαρών εσόδων της Διευθύνσεως Δημοσίων Κτημάτων θα έπρεπε να χορηγείται για την ανασυγκρότηση και ενίσχυση της πολεμικής αεροπορίας, όπως και για την ανέγερση και συντήρηση αεροπορικών εγκαταστάσεων. Σύμφωνα όμως με τα απολογιστικά στοιχεία της διαχείρισης της ίδιας διεύθυνσης κατά το διάστημα 1930-1935 το υπουργείο έλαβε 125 εκ. δρχ. αντί 193 εκ. δρχ. που του αναλογούσαν. Με δεδομένη την φθίνουσα πορεία των κονδυλίων από τον τακτικό προϋπολογισμό, το έλλειμμα των 68 εκ. δρχ. αναφαινόταν ζωτικό για την χρηματοδότηση της αεροπορίας.[144]

Ειδικότερα για τις αεροπορικές εγκαταστάσεις ο νόμος 5175/1931 είχε εγκρίνει δάνειο 175 εκ. δρχ.. Για την ασφάλεια του δανείου επιτράπηκε να εκχωρηθούν οι ανήκουσες στο Υπουργείο Αεροπορίας ετήσιες εισπράξεις της Διοίκησης Δημοσίων Κτημάτων μέχρι ποσού ίσου προς την ετήσια τοκοχρεωλυτική δόση του δανείου. Σε περίπτωση που οι ανωτέρω πρόσοδοι δεν

---

[140] *Ο.π.*, σ. 101, 103-104 και 132.

[141] *Ε.τ.Κ. 1933*, φ. 128, δ. 23.5.1933, άρθρα 1-2.

[142] *Ἀεροπλοΐα,* 1.11.1931, τ. 9, σ. 189-190 και 16.6.1932, τ. 24, σ. 518.

[143] *Ε.τ.Κ. 1935*, φ. 143, α.ν. 13.4.1935, άρθρο 1.

[144] Ι.Α.Ε.Τ.Ε., Α.Β.Π., 0-026, Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Επιμελητείας προς Γενική Διεύθυνση Δημοσίου Λογιστικού, αρ. πρωτ. εμπ. 124, 7.1.1935.

επαρκούσαν, το Δημόσιο υποχρεωνόταν να συμπληρώσει το ελλείπον ποσό.[145] Αν και το ποσοστό υπέρ του υπουργείου κυμαινόταν μεταξύ 12-20 εκ. δρχ. για εκάστη χρήση, πρόθεσή του ήταν να λαμβάνει 60 εκ. δρχ. ετησίως. Αναζητώντας λοιπόν, συμμετόχους στο δάνειο απευθύνθηκε προς τη Διεύθυνση Τ.Τ.Τ., το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, την Εθνική Τράπεζα και τα μετοχικά ταμεία Πολεμικού Ναυτικού, Στρατού και Δημοσίων Υπαλλήλων.[146] Η συνομολόγηση του δανείου εγκρίθηκε από το υπουργικό συμβούλιο στις αρχές του 1935[147] με σκοπό την απαλλοτρίωση και κατασκευή αεροδρομίων σε Κέρκυρα, Ηράκλειο, Καλαμάτα και Πάτρα.[148]

Εκτός όμως από τον τακτικό προϋπολογισμό του, το Υπουργείο Αεροπορίας λάμβανε επιπλέον έκτακτη χρηματοδότηση για την κάλυψη των αναγκών του. Την πρακτική αυτή εγκαινίασε ο Βενιζέλος πριμοδοτώντας γενναία το υπουργείο στο οποίο τυπικώς προϊστατο. Ωστόσο, στις επόμενες χρήσεις τα ποσά τα οποία διατέθηκαν μειώθηκαν, εξ αιτίας κυρίως της οικονομικής κρίσης, ενώ δεν πρέπει να παραγνωρισθεί και η υποτίμηση της αξίας της δραχμής. Λόγου χάριν, γνωρίζουμε για τον προϋπολογισμό της χρήσης 1932-33 ότι συντάχθηκε με πνεύμα αυστηρής οικονομίας: τα επιδόματα λόγω πτυχίων ειδικής εκπαίδευσης αξιωματικών καταργήθηκαν, αν και προτάθηκε η διατήρηση εκείνων των δημοσίων υπαλλήλων· κάθε εκτέλεση νέου έργου ανεστάλη, πλην της αποπεράτωσης των ημιτελών κτηρίων· το προσωπικό των Δημοσίων Έργων περιορίσθηκε σε δύο άτομα, οι υπόλοιποι εστάλησαν στο Υπουργείο Συγκοινωνίας.[149] Έπρεπε να φθάσουμε στα χρόνια του Μεταξά, όταν τα κονδύλια για την αεροπορία αυξήθηκαν εντυπωσιακά, η δε έκτακτη ενίσχυση υπερέβη την τακτική σχεδόν στο διπλάσιο! Η εκτίναξη του προϋπολογισμού μετά το 1937-38 εξηγείται εν μέρει και από την ευμενή στάση του Υπουργείου Οικονομικών, το οποίο παραδοσιακά αντετίθετο στις απαιτήσεις των λοιπών υπουργείων, γεγονός που ξένισε ακόμη και τον πρωθυπουργό. Ας μην παροραθεί ωστόσο, ότι τη μερίδα του λέοντος εισέπραττε η πολεμική αεροπορία. Ο παρακάτω πίνακας είναι διαφωτιστικός:[150]

---

[145] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 225, άρθρα 1 και 3.

[146] Ι.Α.Ε.Τ.Ε., Α.Β.Π., 0-026, Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Επιμελητείας προς Ε.Τ.Ε., αρ. πρωτ. εμπ. 3758, 12.12.1934.

[147] Ι.Α.Ε.Τ.Ε., Α.Β.Π., 0-026, Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Επιμελητείας προς Ε.Τ.Ε. και Υπουργείο Συγκοινωνίας – Διεύθυνση Τ.Τ.Τ., αρ. πρωτ. εμπ. 474, 26.2.1935.

[148] *Έθνος*, 31.1.1935. Για την πορεία των έργων βλ. οικείο κεφάλαιο.

[149] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου, 93, Υπουργός Αεροπορίας προς πρόεδρο του Υπουργικού Συμβουλίου, αναφορά εμπ. 1498, 20.6.1932· Π. Οικονομάκος, *ό.π.*, σ. 94-95.

[150] Γ.Α.Κ., Αρχείο Ιωάννου Μεταξά, 115, Γ.Ε.Α. – Γραφείο Αρχηγού, απόρρητο, έκθεση πάνω στην εξέλιξη της αεροπορίας κατά την περίοδο 1930-1938· ό.π., 116, Γ.Ε.Α. – Γραφείο Αρχηγού, έκθεση πάνω στην εξέλιξη της αεροπορίας από το 1930 και εξής, περίοδος από 1.8.1938 μέχρι 31.12.1939, αρ. πρωτ. απόρ. 202, 23.1.1940· Π. Οικονομάκος, *ό.π.*, σ. 94-95 και 172.

έτος	προϋπολογισμός (σε εκατομμύρια δρχ.)	
	τακτικός	έκτακτος
1930-31	120	100
1931-32	116	43
1932-33	137	23
1933-34	128	20
1934-35	146	21
1935-36	158	101
1936-37	180	157
1937-38	224	554
1938-39	294	581
1939-40	323	440

4. Η χάραξη εθνικής πολιτικής

Γενικότερα, η αεροπορική πολιτική της χώρας έπασχε από συνέπεια και συστηματικότητα και η κυριότερη αιτία ήταν η αστάθεια των πολιτικών πραγμάτων. Μετά τη συγκριτικά μεγάλη θητεία του Ζάννα (28.12.1929-26.5.1932), παρέλασαν από το θώκο μέσα σε 4 χρόνια 14 υπουργοί. Στις 100 κατά μέσον όρο ημέρες που αναλογούσαν στον καθένα, ήταν αδύνατη ακόμη και η ενημέρωσή τους, πολλώ δε μάλλον ο προγραμματισμός ή η εφαρμογή πολιτικής. Το χειρότερο ήταν οι αυθαίρετες αλλαγές προσώπων και μεταβολές συστημάτων, ώστε να εξυπηρετηθούν κομματικά και ατομικά συμφέροντα. Ως φυσική συνέπεια αυτής της διαχείρισης προέκυψε η μερική αποσύνθεση του αρτισύστατου οργανισμού. Οι αξιωματούχοι σε όλη την κλίμακα της ιεραρχίας έχοντας επίγνωση της προσωρινότητας τους αδυνατούσαν να δουν μακροπρόθεσμα, αλλά και να συντονισθούν μεταξύ τους με αποτέλεσμα οι επιδιώξεις τους να περιορίζονται στενά στο ατομικό χρηματικό κέρδος και τη διατήρηση της θέσης τους. Σύμφωνα με την εκτίμηση Βρετανού παράγοντα, οι ίντριγκες και η διάχυση πληροφοριών ήσαν γενικό φαινόμενο.[151]

Η ποθούμενη ομαλοποίηση άρχισε από τότε που ο Ιωάννης Μεταξάς ανέλαβε υπουργός, πρώτα στην κυβέρνηση Δεμερτζή και από τις 13 Απριλίου 1936 στη δική του. Επειδή όμως, ασκώντας και τα καθήκοντα του πρωθυπουργού — με απροσδιόριστη διάρκεια ύστερα από την επιβολή της δικτατορίας — δεν θα ήταν σε θέση να ανταποκριθεί με τη δέουσα προσοχή στα της αεροπορίας, όρισε υφυπουργό τον Αύγουστο του 1936 το στρατηγό εν αποστρατεία Μιχαήλ Πάσσαρη. Τούτος απολύθηκε τον Φεβρουάριο του 1937, επειδή διοικούσε

[151] Μέσα σε αυτό το κλίμα ρευστότητας (αλλά και απαξίωσης) εντάσσεται και η εξωφρενική δήλωση του Ι. Ράλλη, ότι παραιτήθηκε (4.1.1934), επειδή βαρέθηκε να κάνει τον υπουργό, βλ. *Αεροπλοΐα,* 1.1.1934, τ. 60-61, σ. 158. Η κατάσταση αναλύεται διεξοδικότερα στα Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 124, 321· T.N.A., AVIA, 2/1991, I.A.C. 305, έκθεση Μπέρτραμ από την επίσκεψή του στην Αθήνα (12-24.2.1937), άκρως εμπ., 25.2.1937.

ευνοιοκρατικά σύμφωνα με τους αντιπάλους του ή εξ αιτίας ραδιουργιών ανθρώπων του καθεστώτος (κυρίως του Διάκου) και της ελληνικής αεροπορικής εταιρείας σύμφωνα με τον ίδιο. Τον διαδέχθηκε ο υποστράτηγος Πέτρος Οικονομάκος, ο οποίος και σημείωσε ρεκόρ μακροημέρευσης.[152] Τούτος χαρακτηρίσθηκε από βρετανική πηγή ως άσχετος με τα θέματα της πολιτικής αεροπορίας,[153] ωστόσο αυτή η εκτίμηση καταρρίπτεται από το γεγονός ότι ο Οικονομάκος, προτού αναλάβει το νέο πόστο είχε διατελέσει μέλος του διοικητικού συμβουλίου του ελληνικού αερομεταφορέα. Όσον αφορά τη θέση του διευθυντή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, μετά την αποχώρηση του Λεβίδη (1933) ανέλαβε ο Δημήτριος Φωτόπουλος, αν και ήταν τέταρτος ιεραρχικά, επειδή και οι δύο άλλοι προϊστάμενοί του αναγκάσθηκαν να παραιτηθούν ως βενιζελικοί.[154] Η περίοδος Μεταξά συνέπεσε με μία προσπάθεια εκσυγχρονισμού μέσα από την κατασκευή νέων αεροδρομίων (Ελληνικό, Μίκρα, Ηράκλειο, Κέρκυρα), την προμήθεια σύγχρονων και ασφαλέστερων αεροσκαφών και τέλος την πύκνωση των σταθμών μετεωρολογίας και ασυρμάτων με επιτευχθέντα τον σκοπό των πτήσεων κατά την νύχτα και το χειμώνα.[155]

Ένας δευτερεύων παράγοντας ανασχετικός για την διασάφηση της ακολουθητέας πολιτικής ήταν η παρεμβολή αρκετών φορέων στην χάραξή της: των επιτελείων του στρατού, που είχαν πάντοτε τον τελευταίο λόγο, του Γνωμοδοτικού Συμβουλίου Εναερίων Συγκοινωνιών, όπως και της Ανωτάτης Επιτροπής Συγκοινωνιών. Το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο είχε ως σταθερά και με δικαίωμα ψήφου μέλη το διευθυντή και υποδιευθυντή Πολιτικής Αεροπορίας, το διευθυντή Τ.Τ.Τ. και το διευθυντή Επιτελείου Πολεμικής Αεροπορίας, ενώ προήδρευε σε αυτό ο υπουργός Αεροπορίας. Η αρμοδιότητά του συμβουλίου αφορούσε τις εναέριες γραμμές που διέρχονταν από την Ελλάδα ή τις εκμεταλλευόταν ελληνική εταιρεία.[156] Η Ανώτατη Επιτροπή Συγκοινωνιών, η οποία συστήθηκε στα τέλη του 1936, ήταν επιφορτισμένη, μεταξύ άλλων, με την πρόληψη του ανταγωνισμού ανάμεσα στα διάφορα μέσα μεταφοράς, όπως και με τη διαβάθμιση των εκτελεστέων έργων υποδομής.[157]

Η πολιτική του Υπουργείου Αεροπορίας κατά τη δεκαετία του ’30 κινήθηκε σε τρεις κατευθύνσεις: τη σύναψη επωφελών για το δημόσιο συμβάσεων, την εκμετάλλευση της θέσης της χώρας για την ανάπτυξη της ελληνικής εταιρείας, αλλά και την αποκόμιση των μεγαλύτερων δυνατών κερδών από τις ξένες και,

---

[152] Π. Οικονομάκος, *ό.π.*, σ. 173-174· Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 322 και 333· *Ἀκρόπολις*, 1.7.1941 και 2.7.1941. Η αποδοχή της παραίτησης Πάσσαρη συνέβη κατόπιν της σύγκρουσής του με τον προσωπάρχη, ο οποίος απολάμβανε της πλήρους υποστήριξης του Μεταξά, με αφορμή την τιμωρία κάποιων υποσμηναγών, βλ. *Ἀκρόπολις,* 2.7.1941.

[153] T.N.A., AVIA, ό.π..

[154] Ό.π..

[155] Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 349· Δ. Γερανόπουλος, «Αἱ ἐναέριοι συγκοινωνίαι καὶ ἡ Ἑλλάς», *Οἰκονομικὸς Ταχυδρόμος*, 2.1.1939.

[156] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 193, ν. 5100, άρθρο 5.

[157] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.12.1936, τ. 132, σ. 172.

τέλος, τον εκσυγχρονισμό της πολιτικής αεροπορίας· εξυπακούεται ότι η αλληλοσύνδεση όλων αυτών ήταν παραπάνω από εμφανής.

Και μόνον η ίδρυση ανεξαρτήτου υπουργείου έθεσε τις βάσεις για τη συστηματοποίηση της ανερμάτιστης αεροπορικής πολιτικής, που ακολουθήθηκε κατά την πρώτη μεσοπολεμική δεκαετία. Τρανό παράδειγμα αυτής οι δύο συμβάσεις με την ιταλική και την γαλλική εταιρεία (1925), οι οποίες απέκλειαν την είσπραξη τελών για το δημόσιο, δημιουργώντας έτσι άσχημο προηγούμενο και για τις μελλοντικές συμβάσεις, καθ' όσον το διεθνές δίκαιο απαγόρευε την εφαρμογή άνισων μέτρων προς τις διάφορες εταιρείες, μη εξαιρουμένων ούτε των εθνικών. Επίσης, η έλλειψη εσόδων καθιστούσε αδύνατη την έγκριση δαπανών. Το νέο υπουργείο άσκησε πιέσεις και πέτυχε την αναθεώρηση των συμβάσεων περικόπτοντας αρκετά προνόμια και εξαγοράζοντας εγκαταστάσεις.[158]

Το πρώτο βήμα είχε γίνει, ωστόσο το ελληνικό κράτος θα έπρεπε να δραστηριοποιηθεί και σε άλλους τομείς. Η καίρια γεωγραφική θέση της χώρας μεταξύ Ευρώπης – Ασίας – Αφρικής την καθιστούσε κόμβο πολλών αεροπορικών γραμμών των κρατών που είχαν συμφέροντα και στις τρεις ηπείρους. Υπήρχαν, βεβαίως, και οι δίοδοι του Μαγκρέμπ, της Μικράς Ασίας και της Σιβηρίας, οι οποίες όμως υστερούσαν σε κλιματολογικές συνθήκες, πολιτική ανοιχτών συνόρων των κρατών της περιοχής και υποδομή. Από αυτήν την τελευταία υπέφερε και η Ελλάδα, δίχως, ωστόσο, να δραστηριοποιείται ιδιαιτέρως επιδεικνύοντας εφησυχασμό βασιζόμενο στην πρόσκαιρη αποκλειστικότητά της. Πολύ σύντομα παρατηρήθηκε το οξύμωρο σχήμα, μία χώρα με έντονη αεροπορική κίνηση να διαθέτει υποτυπώδη μέσα οργάνωσης και εφοδιασμού των αερολιμένων, τη στιγμή μάλιστα που η διαμετακόμιση μέσω αυτής του υπερηπειρωτικού ταχυδρομείου απέφερε σεβαστά ποσά· διαφύλαττε δε με νύχια και με δόντια το πλεονέκτημα της μεσολάβησης της εθνικής εταιρείας στην γραμμή Θεσσαλονίκης – Αθηνών για οποιαδήποτε ανεξαιρέτως εγχώρια και διεθνή μεταφορά.[159] Ουσιαστικά, επρόκειτο για πολιτική κατάτμησης όλων των ξένων αεροϋπηρεσιών που περνούσαν πάνω από τη χώρα. Σε περίπτωση που κάθε κράτος ακολουθούσε το ελληνικό παράδειγμα, αυτό θα σήμαινε το τέλος όλων των μακρών γραμμών.[160]

Οι πιέσεις που ασκήθηκαν από τις ξένες κυβερνήσεις για λογαριασμό των κατερχομένων στον άξονα Βορρά – Νότου εταιρειών υπήρξαν έντονες και άρχισαν να τελεσφορούν από το 1936 και μετά. Εφ' όσον η Ελλάδα αδυνατούσε να τις περιορίσει ή να τις εκδιώξει λόγω του φόβου προτίμησης από αυτές γειτονικών χωρών ή και αντιποίνων σε άλλους τομείς της οικονομίας και της πολιτικής, αλλά ούτε και μπορούσε να συνεργασθεί επιλεκτικά, διότι οι ασταθείς διεθνείς σχέσεις χαρακτηρίζονταν από προσωρινότητα, μόνη ακίνδυνη λύση

---

[158] Α. Ζάννας, *ό.π.*, σ. 22.

[159] Α. Λεβίδης, «Ἡ ἐξέλιξις τῆς διεθνοῦς συγκοινωνιακῆς ἀεροπορίας καὶ τὰ ἑλληνικὰ συμφέροντα», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1932, τ. 3, σ. 70-74 και *Ἐργασία*, 30.10.1932, τ. 148, σ. 1366 και *Τὰ Φτερά*, Ιούλ. 1932, τ. 12, σ. 1-6.

[160] T.N.A., AVIA, 2/1959, Imperial προς Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας, GWH/SB/683, 6.5.1936.

απέμενε η παροχή ελευθερίας διέλευσης με ισομερή κατανομή προνομίων και ανταλλαγμάτων. Σε αυτά τα δεύτερα εξέχουσα θέση κατείχε η υποστήριξη του ξένου παράγοντα για την προέκταση των ελληνικών γραμμών εκτός συνόρων, ιδίως προς την Αίγυπτο και την Παλαιστίνη.[161] Δυστυχώς, παρ' όλο που η προοπτική τούτη διατυπώθηκε στις συμβάσεις δεν πρόφθασε να υλοποιηθεί, εξ αιτίας οικονομικών δυσχερειών και απροθυμίας του ξένου παράγοντα. Η ελληνική πολιτική αεροπορία βρέθηκε ανέτοιμη απέναντι σε μία εξέλιξη που θα ερχόταν αναπόφευκτα και δεν κατόρθωσε σε συνθήκες σκληρού ανταγωνισμού να προσπορίσει το ποσοστό των διεθνών μεταφορών που της αναλογούσε.

[161] Α. Λεβίδης, «Ἡ κρατικὴ ἀεροπορία. Τὶ ἐπιβάλλεται νὰ γίνῃ», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 30.6.1936· του ιδίου, «Ἡ κρατικὴ ἀεροπορία. Μία εἰδικὴ περίπτωσις», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 1.7.1936.

Δ. ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΠΟ ΒΟΡΡΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Η ελληνική χώρα βρίσκεται επί των οδών που οδηγούν από την Ευρώπη προς την Α. Αφρική, την Ν. Ασία και την Αυστραλία. Οι ευνοϊκές αυτές γεωγραφικές ιδιότητες εμφανίζονται περισσότερο έκδηλες στο κατ' εξοχήν διηπειρωτικό μέσο μεταφοράς, το αεροπλάνο.

Ήδη από το 1919 είχαν αναγνωρισθεί οι αρχές της διεθνούς ελευθερίας κινήσεως· καμμία χώρα δεν απαγόρευε τη διέλευση ξένων αεροσκαφών ή την εκμετάλλευση γραμμών πάνω από το έδαφός της (πλην της Τουρκίας). Ταυτοχρόνως, θεσπίσθηκε το δικαίωμα επιφυλάξεων για την εμπορική μεταφορά μεταξύ δύο σημείων μιας χώρας χάριν των αεροσκαφών της ίδιας εθνικότητας (cabotage του αέρος). Αυτή την πολιτική ακολούθησε και η Ελλάδα μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '30.[162] Προτού προχωρήσουμε, ας δούμε την πολιτική των γειτονικών κρατών που γεωγραφικώς ήσαν τοποθετημένα στην ίδια περίπου προνομιακή θέση με την Ελλάδα.

Η Ιταλία παραχώρησε δικαίωμα διέλευσης στη βρετανική γραμμή Λονδίνου – Ινδιών υπό τον όρο να ακολουθείται η οδός από την Ελβετία και έλαβε ως αντάλλαγμα το δικαίωμα εγκατάστασης ιταλικών γραμμών μέχρι το Ηνωμένο Βασίλειο και τη Βρετανική Σομαλία. Παραχώρησε μεν στους Βρετανούς το δικαίωμα διέλευσης δια της οδού Γένουας – Νεάπολης – Καλαβρίας – Κερκύρας μόνο όμως για ένα έτος, μετά τη λήξη του οποίου αρνήθηκε να δώσει παράταση. Αποτέλεσμα; Η Imperial Airways, επειδή της ήταν άχρηστη η από την Ελβετία οδός, να αναγκασθεί να αποστέλλει τους επιβάτες της σιδηροδρομικώς μεταξύ Παρισίων – Μπρίντιζι.

Η Γιουγκοσλαβία απαγόρευσε στη γερμανική γραμμή Βερολίνου – Θεσσαλονίκης να διέρχεται παραλλήλως της γραμμής Βελιγραδίου – Σκοπίων – Θεσσαλονίκης με αποτέλεσμα η γραμμή να εκκλίνει προς τη Βουλγαρία προκειμένου να εισέλθει στο ελληνικό έδαφος· επίσης, της απαγόρευσε να διενεργεί μεταφορές μεταξύ Γιουγκοσλαβίας – Ελλάδας. Ωστόσο, τις ίδιες απαγορεύσεις δεν επέβαλε στη γαλλική εταιρεία, προφανώς για πολιτικούς λόγους — μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο η νεότευκτη Γιουγκοσλαβία εντάχθηκε στο σύστημα συμμαχιών που δημιούργησε η Γαλλία στα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη για την αναχαίτιση των αναθεωρητικών βλέψεων της Γερμανίας και των άλλων ηττημένων κρατών.

Η Τουρκία, η οποία βρισκόταν πάνω στη συντομότερη οδό μεταξύ Κεντρικής Ευρώπης – Ινδιών και στην οποία στράφηκαν κατά προτίμηση οι

---

[162] *Δ.Σ.Α.*, άρθρο 15, σ. 8-9· *Ε.τ.Κ. 1936,* φ. 137, δ. 19.6.1936, παράρτημα, γνωμοδότηση Ανωτάτου Οικονομικού Συμβουλίου σχετικά με τη διέλευση ξένων αεροπορικών γραμμών δια μέσου της Ελλάδας.

ενδιαφερόμενες διεθνείς γραμμές (παρ' όλο που δεν είχε προσχωρήσει στη Διεθνή Σύμβαση Αεροπλοΐας) αρνήθηκε σε όλους τη διέλευση. Μόνο για ένα χρόνο είχε χρησιμοποιήσει το έδαφός της η ολλανδική εταιρεία, ενώ και οι Γερμανοί που το 1933 είχαν ολοκληρώσει τη μελέτη της γραμμής Γερμανίας – Αφγανιστάν σκόνταψαν πάνω στην επίμονη άρνησή της.[163]

Ποια υπήρξε η πολιτική της Ελλάδας; Ήδη από το 1925 είχε συνάψει συμβάσεις που επέτρεπαν τη διέλευση μιας γαλλικής και μιας ιταλικής εταιρείας με ανταλλάγματα μηδαμινά. Την εποχή εκείνη όμως, το ενδεχόμενο δραστηριοποίησης ελληνικής εταιρείας έστω και εντός των συνόρων έμοιαζε όνειρο άπιαστο.[164] Οι συμβάσεις τροποποιήθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του '30 κυρίως με την αφαίρεση από αυτές ορισμένων αποκλειστικών χρήσεων και μονοπωλίων, όπως και με τη χρονική μείωση του προνομίου. Αναλυτικά οι συμβάσεις και το πλέγμα των σχέσεων των εταιρειών αυτών με το ελληνικό κράτος παρατίθενται στα οικεία κεφάλαια για τις ιταλικές (σ. 245-249) και τις γαλλικές εταιρείες (σ. 257-261). Ως προς τις γραμμές, με βάση διακρατικές συμφωνίες, οι Γάλλοι θα μπορούσαν να εκμεταλλευθούν την Γαλλίας – Νεάπολης – Κερκύρας – Αθηνών – Καστελλορίζου – Συρίας, όπως και την Γαλλίας – Βιέννης – Βελιγραδίου – Σόφιας – Θεσσαλονίκης – Αθηνών. Σε αντάλλαγμα η ελληνική πλευρά θα μπορούσε να διευκολυνθεί από τη γαλλική για ανάλογες ευκολίες.[165] Επίσης, η ελληνική κυβέρνηση παραχωρούσε στην ιταλική την άδεια εκμετάλλευσης των γραμμών α) Μπρίντιζι – Αθηνών – Κωνσταντινούπολης, β) Μπρίντιζι – Αθηνών – Ρόδου και γ) Ιταλίας – Αλβανίας – Θεσσαλονίκης – Σόφιας / Κωνσταντινούπολης. Η ιταλική παραχωρούσε ανάλογες ευκολίες επί των γραμμών α) και β) όπως και μιας γραμμής Ελλάδας – Ρώμης / Νεάπολης – Μασσαλίας / Μονάχου.[166]

Η σύμβαση με τη βρετανική εταιρεία έδωσε στην τελευταία το δικαίωμα της εισόδου στη χώρα και από την Ιταλία και από τη Γιουγκοσλαβία, όπως και της χρήσης των υδροσκαλών Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Κερκύρας, Μιραμπέλλου, Ηρακλείου, Σούδας, Ναυαρίνου, Ιθάκης, Πατρών. Ως αντάλλαγμα η ελληνική πλευρά θα μπορούσε να επεκτείνει τις γραμμές της προς τη Μάλτα και την Κύπρο,[167] ενώ διδόταν η υπόσχεση να μεσολαβήσει η βρετανική πλευρά για επέκταση προς την Αίγυπτο, υπόσχεση που δεν περιλήφθηκε στη σύμβαση, αλλά δόθηκε με την υπ' αριθμόν 15721 έγγραφη διακοίνωση του Υπουργείου Εξωτερικών και της Βρετανικής Πρεσβείας.[168] Όσον αφορά την από Βορρά δίοδο είχε προβλεφθεί περίοδος 3 ετών, η οποία θα έληγε, εάν καταγγελόταν από την

---

[163] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Υπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον περὶ ἀεροσυγκοινωνιακῆς πολιτικῆς*, Αθήνα 1934, σ. 3-4 και 7-8.

[164] *Ό.π.*, σ. 8.

[165] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 311, ν. 5284, άρθρα 1-2.

[166] *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 373, α.ν. 852, άρθρα 1-2.

[167] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρα 3-4.

[168] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *ό.π.*, σ. 10.

Ελλάδα 6 μήνες πριν από τη λήξη της. Η καταγγελία δεν έγινε εκ μέρους του υπουργείου εμπρόθεσμα και η ισχύς της μάλλον παρατάθηκε επί διετία.[169]

Συγχρόνως, παραχωρήθηκε στην πολωνική εταιρεία άδεια καθόδου μέχρι τη Θεσσαλονίκη με φιλολογικό αντάλλαγμα την άδεια γραμμής μέχρι τη Λεμβέργη, προοπτική πέρα από κάθε σχεδιασμό της ελληνικής εταιρείας, εκτός του ότι θα απαιτούσε την άδεια της βουλγαρικής και της ρουμανικής κυβέρνησης.[170]

Με τη Γιουγκοσλαβία επίσης, έγινε μια συμφωνία ανισομερής. Οι βόρειοι γείτονες απέκτησαν υπαρκτή πρόσβαση στη Θεσσαλονίκη, ένα μεγάλο εμπορικό και συγκοινωνιακό κέντρο, και οι Έλληνες δυνητική πρόσβαση στα Σκόπια, πόλη ήσσονος σημασίας με τα προαναφερθέντα κριτήρια.[171]

Η πλέον όμως σκανδαλώδης εύνοια επιδείχθηκε υπέρ των Ολλανδών. Η K.L.M. θα μπορούσε να διέρχεται από το ελληνικό έδαφος ακολουθώντας οποιαδήποτε οδό κατά την κρίση της και να χρησιμοποιεί τα αεροδρόμια και των Αθηνών και της Θεσσαλονίκης. Μοναδικός περιορισμός ήταν η υποχρέωση της εταιρείας να μην εκτελεί τοπικές μεταφορές μεταξύ Ελλάδας και γειτονικών χωρών, εφ' όσον τις εκτελούσε ελληνική εταιρεία [172] — πράγμα που δεν συνέβαινε και ούτε επρόκειτο να συμβεί. Ο περιορισμός αυτός ήταν διάτρητος, α) επειδή υπόκειτο στην έγκριση των ενδιαφερομένων χωρών και β) επειδή οι συγκεκριμένες μεταφορές ήταν ελάχιστες σε σχέση με εκείνες μεταξύ Ευρώπης – Ασίας και Ευρώπης – Αφρικής. Ούτε ελήφθη πρόνοια για συμμετοχή της ελληνικής εταιρείας σε αυτές τις μεταφορές, όπως σε ανάλογες περιπτώσεις.[173]

Μη μπορώντας λοιπόν η Ελλάδα να διεκδικήσει δυναμικά μερίδιο στις διεθνείς μεταφορές, οχυρώθηκε πίσω από το μονοπώλιο της γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης. Και το διαφύλαξε για μερικά χρόνια με επιτυχία. Αυτή η 'εσωστρεφής' πολιτική αποδείχθηκε αποτελεσματική στα πρώτα βήματα της εγχώριας εταιρείας, η οποία με την καθυστερημένη ίδρυσή της και τις εγγενείς αδυναμίες της ελληνικής αγοράς σίγουρα χρειαζόταν ένα ελεγχόμενο και υποστηρικτικό περιβάλλον. Με τον καιρό όμως άρχισε να γίνεται αντιληπτό ότι αν ήθελε να εκσυγχρονισθεί και να παίξει στο διεθνή στίβο με αξιώσεις το υπάρχον πλαίσιο δεν επαρκούσε. Χρειάζονταν ανοίγματα, τα οποία θα ήσαν αμοιβαία. Και επειδή η Ελλάδα ήταν μικρός παίκτης, φαινόταν αναπόφευκτο ότι πρώτα οι ξένοι θα έσπαζαν το δικό της μονοπώλιο και μετά η ίδια θα ξανοιγόταν πέρα από τα σύνορά της (τα ασφυκτικά όταν μιλάμε για ένα μέσο σαν το αεροπλάνο). Το 1936 ήταν το έτος που το ζήτημα τέθηκε με οξύτητα στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων.

Τη χρονιά εκείνη το Ανώτατο Οικονομικό Συμβούλιο γνωμάτευσε υπέρ της καθόδου ξένων εταιρειών από το Βορρά προς την Αίγυπτο προβάλλοντας τους

---

[169] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 23 § β· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *ό.π.*, σ. 10-11.

[170] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, ν. 5180, πολωνική, άρθρο 1· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *ό.π.*, σ. 11-12.

[171] *Ε.τ.Κ. 1934*, ν. 6192, άρθρο 1· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *ό.π.*, σ. 13.

[172] *Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 130, α.ν. 1121, άρθρα 1·και 3. Η σύμβαση, αν και δημοσιεύθηκε στην *Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως* το 1938, είχε συνομολογηθεί από το 1933, ενώ ολλανδικά αεροπλάνα έκαναν χρήση του ελληνικού εναερίου χώρου και των εγκαταστάσεων ήδη από το 1930-31.

[173] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *ό.π.*, σ. 13-14.

εξής λόγους: α) δημιουργία στενότερων εμπορικών συνδέσμων· β) εύκολη πρόσβαση στη χώρα· γ) δημιουργία πηγών εσόδων (τέλη προσγείωσης-στέγασης, δασμοί βενζίνης) με τα οποία θα βελτίωνε τις εγκαταστάσεις της· δ) βελτίωση της ελληνικής επιχείρησης μέσα από τον ανταγωνισμό με τις ξένες.[174]

Η ξένη εταιρεία που κατ' εξοχήν ενδιαφερόταν για μια τέτοια εξέλιξη ήταν η Lufthansa, η οποία και είχε προσεταιρισθεί ανθρώπους στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Έχοντας υπ' όψιν της αυτό το δεδομένο, η Ε.Ε.Ε.Σ., που με τη σειρά της θιγόταν άμεσα, στράφηκε προς το Υπουργείο Εξωτερικών, υποστηρίζοντας ότι η ζημία της θα ήταν δυσαναπλήρωτη από οποιαδήποτε αποζημίωση θα λάμβανε από τη γερμανική εταιρεία. Ευελπιστούσε δε ότι επειδή οι Γερμανοί αντιμετώπιζαν δυσκολίες στην κάθοδό τους προς την Αίγυπτο εξ αιτίας βρετανικών ενεργειών, δεν θα επέμεναν στη διέλευση μέσω Αθηνών για την Παλαιστίνη· και αφού τα τεχνικά μέσα τους ήσαν αρκούντως προηγμένα, το δρομολόγιο Βερολίνου – Σόφιας – Θεσσαλονίκης – Ρόδου – Παλαιστίνης φάνταζε πιο πρόσφορο.[175]

Παράλληλα, άνθρωποι της Ε.Ε.Ε.Σ., ο Μποζώνης ειδικότερα, κινήθηκαν μυστικά προς την πλευρά των Βρετανών, με σκοπό να ασκήσουν οι τελευταίοι την επιρροή τους στην ελληνική πολιτική ηγεσία για την παρεμπόδιση των γερμανικών σχεδίων· ήλπιζαν όμως και να αποκομίσουν κάποια ανταλλάγματα για λογαριασμό της εταιρείας.[176] Από καθαρά εμπορική άποψη η κάθοδος των Γερμανών στην Ελλάδα δεν επηρέαζε τα βρετανικά συμφέροντα, αφού τα πλεονεκτήματα μιας υπηρεσίας μεταξύ Ελλάδας και Κεντρικής Ευρώπης ήσαν μικρά· εξ άλλου οι Βρετανοί, όπως και οι Γάλλοι και οι Ολλανδοί, είχαν προ πολλού διασφαλισμένα τα επιχειρησιακά δικαιώματα στις γραμμές από την Αθήνα (δίχως να έχουν ανάγκη το σταθμό της Θεσσαλονίκης) προς την Ασία και την Αφρική. Ο κίνδυνος προερχόταν από την αμυντική θεώρηση της υπόθεσης: εάν η Lufthansa δημιουργούσε μια εναέρια γραμμή προς τη Μέση Ανατολή και ανέπτυσσε μια σειρά αεροπορικών βάσεων, θα αμφισβητούσε το στρατηγικό προβάδισμα της Βρετανίας στη Μεσόγειο.[177]

Μέσα στον Ιανουάριο του 1936 τόσο οι Γερμανοί, όσο και οι Πολωνοί, έστειλαν αντιπροσώπους στην Ελλάδα για διαπραγματεύσεις, που όπως φαίνεται (ελάχιστες πληροφορίες διέρρεαν) προχωρούσαν με δυσκολία, εάν θεωρήσουμε ότι τελικός στόχος των πρώτων ήταν η ευρύτερη ποδηγέτηση της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας.[178] Ωστόσο, είχαν αποκτήσει σαφές προβάδισμα, αφού σε

---

[174] *Ε.τ.Κ. 1936,* φ. 137, δ. 19.6.1936, παράρτημα, γνωμοδότηση Ανωτάτου Οικονομικού Συμβουλίου σχετικά με τη διέλευση ξένων αεροπορικών γραμμών δια μέσου της Ελλάδας.

[175] Ό.π., σημείωμα της Ε.Ε.Ε.Σ. προς το Υπουργείο Εξωτερικών.

[176] T.N.A., AVIA, 2/1959, Ουίντερ, Βρετανός αεροπορικός ακόλουθος στην Ελλάδα προς Σέλμερνταϊν, Βρετανό υπουργό Αεροπορίας, προσωπικό και απόρρητο, 31.12.1935. Αρνητικός απέναντι στους Γερμανούς ήταν και ο διάδοχος Παύλος, όπως εξάγεται από τις συζητήσεις που είχε με Βρετανούς παράγοντες, βλ. ό.π., επισμηναγός Μπόυλ, A.I.1, απόρ. ό.π., σημείωμα Σέλμερνταϊν, 29.1.1936.

[177] Ό.π., προσχέδιο πρακτικών της I.C.I.A.C. (= Interdepartmental Committe on International Air Communication), 16η συνεδρίαση, Θησαυροφυλάκιο, 22.1.1936.

[178] Ό.π., Ουώτερλοου <προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών>, Αθήνα, τηλ. αρ. 11, 23.1.1936.

σύγκριση με τις γενικόλογες υποσχέσεις των Βρετανών για την ανάπτυξη της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας, προσέφεραν χειροπιαστά ανταλλάγματα: τη δωρεάν εκπαίδευση Ελλήνων πιλότων και το δανεισμό αεροσκαφών.[179] Το ισχυρότερο πάντως, όπλο των Γερμανών ήσαν οι ελληνικές 'παγωμένες καταθέσεις' στη Γερμανία, οι οποίες ανέρχονταν σε 1,25 δισεκατομμύρια δρχ. (£ 2.500.000), προερχόμενες κυρίως από τις πωλήσεις ελληνικών καπνών. Η αξιοποίηση αυτού του ενεργητικού μπορούσε να γίνει μόνο με την αποδοχή υλικού.[180]

Ωστόσο, οι ελληνογερμανικές διαπραγματεύσεις διεκόπησαν, όταν η ελληνική πλευρά ζήτησε την καταβολή υψηλού τιμήματος για να παραχωρήσει για ένα έτος τη γραμμή Θεσσαλονίκης – Αθηνών.[181] Ουσιαστικά, η Ελλάδα δεχόταν να παραχωρήσει την εν λόγω γραμμή σε εκείνη τη μεγάλη δύναμη, που θα πλειοδοτούσε στην οργάνωση της επέκτασης της αεροπορίας της προς την Κεντρική Ευρώπη, την Αίγυπτο και τη Μέση Ανατολή, την εκπαίδευση των πιλότων της και επιπλέον την εξυπηρέτηση αυτών των προεκτάσεων για λογαριασμό της, μέχρις ότου η ίδια βρεθεί σε εκείνο το οργανωτικό επίπεδο, που να της επιτρέψει να συμμετάσχει στην εκμετάλλευσή τους. Οι Γερμανοί και οι Βρετανοί ανταγωνίζονταν μεταξύ τους και σε επίπεδο κατασκευαστικό με τους οίκους Junkers και De Havilland αντίστοιχα να προσφέρουν χαμηλές τιμές για την αγορά και τη διαχείριση του πτητικού υλικού.[182]

Οι παράγοντες της Ε.Ε.Ε.Σ. προσπάθησαν στο σημείο αυτό να εκμαιεύσουν κάποια παρέμβαση εκ μέρους των Βρετανών, όμως οι τελευταίοι δεν έμπαιναν στον κόπο να καταθέσουν μια ολοκληρωμένη ικανοποιητική θέση, εάν πρώτα δεν γνώριζαν επακριβώς ποιες από τις γερμανικές προτάσεις θα έκανε δεκτές η ελληνική πλευρά,[183] ώστε να δεσμευθούν όσο το δυνατό λιγότερο. Γι' αυτό και έθεταν ως βάση συζήτησης τη σύμβαση του 1931.[184] Έτσι όμως γεννούσαν υποψίες στην ελληνική κυβέρνηση ότι οι διαμαρτυρίες τους γίνονταν αποκλειστικά για την υπεράσπιση των στενών εμπορικών συμφερόντων τους.[185]

---

[179] Ό.π., σημείωμα Σέλμερνταϊν, 29.1.1936.

[180] Είχε γίνει ήδη παραγγελία πολεμικών αεροσκαφών, βλ. ό.π., επισμηναγός Μπόυλ, Α.Ι.1, απόρ.· ό.π., έκθεση Μπέρτραμ από την επίσκεψή τους στην Αθήνα (Μάρτιος 1936), 17.3.1936. Για τον τρόπο με τον οποίο το γερμανικό κράτος αξιοποίησε τις οικονομικές του σχέσεις με την Ελλάδα, προκειμένου να αποσπάσει παραγγελίες πολεμικού υλικού, αλλά και ευρύτερα πολιτικά ερείσματα, βλ. Ζ. Ρωσσίδης, «Η γερμανική οικονομική διείσδυση στην Ελλάδα κατά την περίοδο 1935-1940. Οι επιπτώσεις στην πολεμική προετοιμασία της χώρας», *Στρατιωτική Ιστορία*, Φεβρ. 1997, τ. 7, σ. 50-57.

[181] T.N.A., AVIA, 2/1959, Λόυντ Ταίυλορ, υπεύθυνος της Imperial για τη Μεσόγειο προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, τηλ. από Αθήνα, 2.2.1936.

[182] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, εμπ. επείγον, αρ. 51 (1/12/36), 7.2.1936.

[183] Ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. W 516/516/27, 5.2.1936.

[184] Ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών, τηλ. αρ. 21, 22.1.1936.

[185] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, εμπ. επείγον, αρ. 51 (1/12/36), 7.2.1936.

Η πλάστιγγα επομένως έγειρε προς την πλευρά των Γερμανών, καθώς το Υπουργείο Αεροπορίας υιοθέτησε την ακόλουθη θεώρηση του ζητήματος. Η ιδρυτική σύμβαση (ν.4809, άρθρο 1) παραχωρούσε στην ελληνική εταιρεία το προνόμιο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης των γραμμών: α) Αθηνών – Θεσσαλονίκης, προεκτεινόμενης προς Γιουγκοσλαβία και Βουλγαρία· β) Αθηνών – Ιωαννίνων, προεκτεινόμενης προς Κέρκυρα, Αλβανία και Ιταλία· γ) Αθηνών – Κρήτης, προεκτεινόμενης προς Αίγυπτο. Εάν γινόταν δεκτή η παραχώρηση, το προνόμιο της μεταφοράς θιγόταν μόνο επί του τμήματος Αθηνών – Θεσσαλονίκης (ήταν ωστόσο η βασικότερη αρτηρία) και μάλιστα μόνο εάν οι μεταφορές είχαν ως αφετηρία αυτές τις δύο πόλεις. Άλλωστε, ξένες εταιρείες χρησιμοποιούσαν τα αεροδρόμια Αθηνών και Θεσσαλονίκης νομίμως, αλλά όχι την ίδια τη γραμμή.[186]

Με τη σειρά της η Ε.Ε.Ε.Σ. έθεσε τους εξής όρους για να επιτραπεί η διέλευση:

α) ο σταθμός Αθηνών να είναι διαβατικός και όχι τερματικός.

β) οι ξένες εταιρείες να μην έχουν το δικαίωμα διενέργειας εντός της ελληνικής επικράτειας τοπικών μεταφορών.

γ) να δίδεται μηνιαία αποζημίωση για διαφυγόντα κέρδη, η οποία να προσδιορίζεται για κάθε ξένη εταιρεία σε ποσό ανάλογο με τη ζημία που θα προκαλούσε η προέκταση των γραμμών.

δ) η ελληνικής εταιρεία να έχει την αποκλειστική γενική αντιπροσώπευση (διοικητική, τεχνική, πρακτορειακή) των εν λόγω εταιρειών, για την οποία να λαμβάνει μηνιαία αναλογική αποζημίωση.

ε) οι κυβερνητικές συμφωνίες να είναι επιδεκτικές τροποποίησης την ημέρα που η Ε.Ε.Ε.Σ. θα επέκτεινε τις γραμμές της επί του άξονα Βορράς – Νότος.[187]

Οι όροι έγιναν στο σύνολό τους δεκτοί και η συμφωνία μεταξύ Ε.Ε.Ε.Σ. και Lufthansa κλείσθηκε το Νοέμβριο του 1936. Η συμφωνία θα είχε 3ετή διάρκεια και, αν δεν καταγγελλόταν το τελευταίο εξάμηνο, θα ανανεωνόταν σιωπηρά για άλλα δύο. Απαιτείτο δε η έγκριση των δύο κυβερνήσεων. Οι γραμμές της γερμανικής εταιρείας προβλέπονταν να καταλήγουν είτε στη Θεσσαλονίκη είτε (μέσω Αθηνών) στη Ρόδο, ενώ απαγορευόταν η διενέργεια τοπικών μεταφορών. Η ελληνική πλευρά θα αναλάμβανε τις κρατήσεις θέσεων για λογαριασμό της γερμανικής, αν και την ευθύνη θα είχε η Διεύθυνση Νοτιοανατολικού Δικτύου της Lufthansa που θα έδρευε στην Αθήνα. Η μηνιαία κατ' αποκοπήν αποζημίωση που θα λάμβανε η Ε.Ε.Ε.Σ. από τη Lufthansa θα ανερχόταν σε 150.000 δρχ. για τη διοικητική αντιπροσώπευση και την τεχνική συνδρομή στη Δεκέλεια και το Σέδες. Σε περίπτωση επέκτασης του δικτύου της Ε.Ε.Ε.Σ. εκτός Ελλάδας προς τις ίδιες κατευθύνσεις και τελικά σημεία ίδια με εκείνα των γερμανικών γραμμών, οι δύο εταιρείες θα συνεργάζονταν με βάση το σύστημα πουλ (κοινοπραξία). Επιπλέον η Lufthansa αναλάμβανε: να συνδράμει την Ε.Ε.Ε.Σ σε περίπτωση που η τελευταία

[186] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.2, γνωμάτευση νομικού συμβούλου Υπουργείου Αεροπορίας Δημητρακάκη προς Υπουργείο Αεροπορίας, 3.2.1936.

[187] Ό.π., όροι συγκατάθεσης της Ε.Ε.Ε.Σ. για τη διέλευση ξένων εταιρειών από το ελληνικό έδαφος από Β προς Ν ή Α μέσω Αθηνών.

θα επεδίωκε να πετύχει ασφάλιστρα υπό τους ευνοϊκότερους όρους· να εκπαιδεύσει Έλληνες οδηγούς επί των Ju-52 σε πτήσεις άνευ ορατότητας και νυκτερινές προσγειώσεις· να θέσει στη διάθεση της Ε.Ε.Ε.Σ. τον τεχνικό προϊστάμενό της στη Δεκέλεια.[188] Στοιχεία για το ζήτημα των ελληνογερμανικών διαπραγματεύσεων υπάρχουν και στο κεφάλαιο της Γερμανικής εταιρείας, σ. 292-294.

Τώρα που άνοιξε ο δρόμος ήταν πλέον θέμα χρόνου να ακολουθήσουν και οι υπόλοιποι ενδιαφερόμενοι. Μέσα στα επόμενα χρόνια Πολωνοί, Γιουγκοσλάβοι, Ρουμάνοι, Αυστριακοί και Ούγγροι απέκτησαν πρόσβαση στο τμήμα Θεσσαλονίκης – Αθηνών, το οποίο (με την εξαίρεση της LOT) αποτέλεσε και τη νοτιότερη απόληξη των γραμμών τους.

[188] Ό.π., πρακτικό των διαπραγματεύσεων μεταξύ των αντιπροσώπων της Ε.Ε.Ε.Σ. (Μοσχόπουλος, Βυζάς) και D.L.H. (Ρύσσελ) σχετικά με τη συνεργασία επί της γραμμής Σόφιας / Βελιγραδίου – Θεσσαλονίκης – Αθηνών – Ρόδου – Ασίας / Αφρικής, 9.11.1936.

Ε. ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

1. Ορισμοί

Κάθε χερσαία ή υδάτινη επιφάνεια, που χρησιμοποιείτο για προσγείωση, απογείωση ή και στάθμευση αεροσκαφών οριζόταν ως αεροδρόμιο. Αναλόγως δε των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού που διέθετε έπαιρνε το χαρακτηρισμό του αερολιμένα, του απλού αεροδρομίου ή του βοηθητικού αεροδρομίου. Ειδικότερα, στους αερολιμένες υπήρχαν δημόσιες υπηρεσίες (αστυνομία, τελωνείο, ταχυδρομείο, τηλεγραφείο, μετεωρολογικός σταθμός, ασύρματο τηλέφωνο, υπόστεγα, σταθμός αυτοκινήτων, μηχανοστάσιο) και εγκαταστάσεις αεροπορικών εταιρειών. Τα απλά αεροδρόμια ήσαν λιγότερο εξοπλισμένα: σε αυτά υπήρχαν μόνο υπόστεγα, μέσα ανεφοδιασμού, μετεωρολογικός σταθμός, συνεργείο για πρόχειρες επισκευές μηχανών. Τέλος, τα βοηθητικά δεν είχαν μόνιμες εγκαταστάσεις, καθώς προσέφεραν υπηρεσίες μόνο σε περιπτώσεις έκτακτης ή αναγκαστικής προσγείωσης και όχι στάθμευσης· γι' αυτό και βρίσκονταν διεσπαρμένα κατά μήκος των συγκοινωνιακών γραμμών.

Υπήρχαν όμως και άλλα κριτήρια ταξινόμησης. Εάν λαμβανόταν υπ' όψιν ο φορέας που τα εκμεταλλευόταν, τα αεροδρόμια διακρίνονταν σε κρατικά, δημοτικά-κοινοτικά και ιδιωτικά, ενώ βάσει της παρουσίας ή όχι τελωνειακών και αστυνομικών αρχών σε τελωνειακά και εσωτερικής συγκοινωνίας. Τέλος, αναλόγως του είδους των αεροσκαφών (με τροχούς ή με πλωτήρες) που υποδέχονταν, χωρίζονταν σε χερσαία, ναυτικά και μικτά.[189]

Το Μάιο του 1933, με την αλλαγή της πολιτικής ηγεσίας στο Υπουργείο Αεροπορίας, ως κρατικός αερολιμένας ορίσθηκε κάθε αεροδρόμιο που τελούσε υπό τη διοίκηση ή εποπτεία των πλησιέστερων σμηναρχιών ή βάσεων της πολεμικής αεροπορίας ή λιμεναρχείων και ήταν εφοδιασμένο με εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση και τον έλεγχο των πολιτικών αεροσκαφών.[190] Ας σημειωθεί πάντως, ότι τις περισσότερες φορές που γίνεται μνεία στις ανεπίσημες πηγές, ο όρος 'αεροδρόμιο' χρησιμοποιείται για πολεμικές βάσεις ανοιχτές στην πολιτική αεροπορία, ενώ ο όρος 'αερολιμένας' για αεροδρόμια αποκλειστικώς πολιτικά — που ήταν και το μεγάλο ζητούμενο της υπό εξέτασιν περιόδου. Επίσης, ο όρος 'αεροδρόμιο' ταυτιζόταν με αυτόν του χερσαίου αεροδρομίου, ενώ για τα ναυτικά είχε επικρατήσει ο όρος 'υδροσκάλα'. Τα παραπάνω είναι ενδεικτικά της

---

[189] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 193, ν. 5100, άρθρα 7-8· *ό.π.*, φ. 158, άρθρα 43-45 και 54· *ό.π.*, φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 4· Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.4, {313}, αερολιμένες.

[190] *Ε.τ.Κ. 1933,* φ. 128, δ. 23.5.1933, άρθρο 6.

σύγχυσης που επικρατεί πάντοτε μέχρι να καθιερωθεί ένας νεωτερισμός στην συνείδηση και την καθημερινότητα των ανθρώπων.

2. Διοίκηση

Η πρώτη υπηρεσία που δημιουργήθηκε με σκοπό τον καθορισμό, την ίδρυση και την αστυνόμευση αερολιμένων ήταν αυτή των Ναυτικών Αερολιμένων στο Υπουργείο Ναυτικών, η οποία συνεργαζόταν με το Υπουργείο Συγκοινωνίας και τα επιτελεία τού κατά γη και θάλασσα στρατού (Μάρτιος 1929).[191] Το προσωπικό της απαρτιζόταν από αποσπασμένους αξιωματικούς του πολεμικού ναυτικού και του λιμενικού σώματος.[192] Στο συμβούλιό της (ένας καθηγητής του Πολυτεχνείου, δύο τμηματάρχες του Υπουργείου Συγκοινωνίας και δύο προϊστάμενοι του Υπουργείου Ναυτικών) προήδρευε ο υπουργός Συγκοινωνίας.[193]

Με την ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας, την εποπτεία των αερολιμένων, χερσαίων και ναυτικών, ανέλαβε η Εξωτερική Υπηρεσία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.[194] Οι οργανικές θέσεις της καθορίστηκαν ως εξής:[195]

Α)	Αερολιμένες	τεχνικοί	διοικητικοί
	διοικητές (διευθυντές α΄)	2	-
	διοικητές (τμηματάρχες α΄/β΄)	2	-
	υποδιοικητές ή διαχειριστές	2	2
	επόπτες κίνησης ή βοηθοί διαχειριστών ή μηχανικοί	1	2
	σύνολο	7	4

Β) Βοηθητικά αεροδρόμια: 14 ημερομίσθιοι φύλακες σηματοδοτών

Επίσης, προβλεπόταν έκτακτο προσωπικό με προοπτική μονιμοποίησης μετά από οκτώ μήνες [196]— όπως και έγινε.[197]

Ατυχώς, το προσωπικό των αερολιμένων κατανεμήθηκε ανισομερώς. Οι περισσότεροι συγκεντρώθηκαν στο Τατόι, τη στιγμή που στη Θεσσαλονίκη με τριπλάσια κίνηση τότε (μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του ’30 δεν επιτρεπόταν η κάθοδός των από βορρά ερχομένων ξένων εταιρειών νοτιότερα) δεν υπήρχε κανένας.[198] Οι ίδιοι οι διοικητές Τατοΐου και Σέδες έβλεπαν να εκτελούνται τα

[191] *Ε.τ.Κ. 1929,* φ. 98, ν. 4093, άρθρο 1.

[192] *Ό.π.,* άρθρο 3.

[193] *Ό.π.,* φ. 110, δ. 21.3.1929, άρθρα 1-2.

[194] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 193, ν. 5100, άρθρο 2.

[195] *Ό.π.*, άρθρο 14 § γ-δ.

[196] *Ό.π.,* άρθρο 16.

[197] *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1932, τ. 25, σ. 2. Με το διάταγμα της 11.5.1935 το χρονικό όριο των συμβασιούχων ορίσθηκε στους έξι μήνες, βλ. *Ε.τ.Κ. 1935*, φ. 193. Επίσης, η ετήσια επιβάρυνση του προϋπολογισμού για την πρόσληψη εκτάκτου προσωπικού ορίσθηκε μέχρι 600.000 δρχ. το 1933 (βλ. *Ε.τ.Κ. 1933,* φ. 128, άρθρο 8) και 800.000 δρχ. δύο χρόνια αργότερα (βλ. *Ε.τ.Κ. 1935*, φ. 143, α.ν. 13.4.1935, άρθρο 2).

[198] *Ἀεροπλοΐα*, 16.7.1932, τ. 26, σ. 24.

καθήκοντά τους από τους αξιωματικούς της πολεμικής αεροπορίας, εφ' όσον τα συγκεκριμένα αεροδρόμια ήσαν στρατιωτικά· μόνο οι διοικητές Κερκύρας και Ιωαννίνων ασκούσαν απερίσπαστοι το έργο τους. Η ίδια σύγχυση αρμοδιοτήτων παρατηρείτο και στις υδροσκάλες, όπου οι λιμενάρχες είχαν τον πρώτο λόγο.[199]

Ο διοικητής αερολιμένα όφειλε να φροντίζει τις εγκαταστάσεις του χώρου δικαιοδοσίας του, να θεωρεί τα ναυτιλιακά έγγραφα των αεροσκαφών, να κανονίζει την κίνηση στο διάδρομο προσγείωσης, να διαπιστώνει τις παραβάσεις, να εισπράττει τέλη και να εγκρίνει τον ανεφοδιασμό.[200] Τελικά, το πολιτικό προσωπικό των αερολιμένων αντικαταστάθηκε από αξιωματικούς, οι δε φύλακες των βοηθητικών αεροδρομίων περιορίσθηκαν κατά το ήμισυ.[201]

3. Έλεγχοι

Ο υγειονομικός προηγείτο από κάθε άλλον (βλ. κεφ. «Υγειονομικά», σ. 83-85).

Σε όσους αερολιμένες η κίνηση ήταν σοβαρή υπήρχαν αυτοτελή εκτελωνιστικά γραφεία, ειδάλλως υπάγονταν στα πλησιέστερα τελωνεία.[202] Κατά την προσγείωση του αεροσκάφους η υπηρεσία ελέγχου εξέταζε την πιστότητα του δηλωτικού του και στα εμπορεύματα ενεργούσε αντιπαραβολή προς τα συνοδευτικά έγγραφα.[203] Ο έλεγχος γινόταν σε ειδικά διαμερίσματα. Φορτώσεις επί ελληνικού εδάφους απαιτούσαν τον ίδιο έλεγχο και τα ανάλογα διασαφητικά έγγραφα και σφραγίδες.[204] Τα καταβαλλόμενα τέλη για τελωνειακές διατυπώσεις αφορούσαν πέντε είδη εγγράφων: αντίγραφο δηλωτικού κατατεθειμένου σε κάθε άφιξη, αίτηση μεταφόρτωσης, άδεια μεταφόρτωσης, απόσπασμα δηλωτικού και φορτωτική.[205]

Ο αστυνομικός έλεγχος αφορούσε την κανονικότητα της εισόδου-εξόδου από τη χώρα των επιβατών και του προσωπικού. Για το τελευταίο, οι εταιρείες παρέδιδαν ονομαστική κατάσταση, την οποία θεωρούσε η Υπηρεσία Αλλοδαπών.[206]

4. Βοηθητικοί χώροι - τέλη

Ιδιώτες και εταιρείες δικαιούντο να ζητήσουν από τη Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας τμήμα γηπέδου αερολιμένα για να ανεγείρουν υπόστεγα ή άλλα κτήρια αεροπορικής χρήσης. Οι χώροι αυτοί δεν έπαυαν να υπόκεινται στους

---

[199] *Ό.π.*, 16.5.1932, τ. 22, σ. 475· *ό.π.*, 16.7.1932, τ. 26, σ. 24.
[200] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 12.
[201] *Ε.τ.Κ. 1933*, φ. 128, δ. 23.5.1933, άρθρα 6-8.
[202] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 31.
[203] *Ό.π.*, άρθρα 33-34.
[204] *Ό.π.*, άρθρο 35.
[205] *Ό.π.*, άρθρο 37.
[206] *Ἀεροπλοΐα,* 1-16.10.1933, τ. 55-56, σ. 124.

κανονισμούς και ελέγχους του διοικητή του αερολιμένα.[207] Κάθε πράξη, που λάμβανε χώρα στον αερολιμένα φορολογείτο μέσω ενός πολύπλευρου συστήματος τελών (για δοκιμαστικές πτήσεις ή αναγκαστικές προσγειώσεις δεν εισπράττονταν τέλη):[208]

α) χρήσης πεδίου προσγείωσης
β) ημερήσιας στέγασης
γ) μηνιαίας στέγασης
δ) στέγασης και χρήσης πεδίου προσγείωσης μηνιαίως
ε) νυκτερινής χρήσης (αυξημένα κατά το ήμισυ)
στ) παραμονής στο ύπαιθρο (ελαττωμένα κατά το ένα τρίτο)
ζ) χρήσης βενζινακάτου (σταθερά)
η) χρήσης φορτηγίδας (αναλόγως της χρονικής χρήσης)
θ) φωτοσήμανσης (αναλόγως της έντασης του φωτισμού)

Όλα τα τέλη στέγασης κλιμακώνονταν σε σχέση με την καταλαμβανόμενη από το αεροσκάφος επιφάνεια (εκπέτασμα πτερύγων × μήκος ατράκτου).[209] Τα τέλη πληρώνονταν ακέραια στο Φάληρο, το Τατόι, τη Θεσσαλονίκη, τη Λάρισα, τα Ιωάννινα, την Κέρκυρα και τη Νέα Πέραμο, ενώ στο Αγρίνιο, τον Πόρτο-Ράφτη, τον Άγιο Νικόλαο και τη Μυτιλήνη μειωμένα κατά 50%· σε όλα τα υπόλοιπα αεροδρόμια η έκπτωση ήταν 75%.[210]

Για τη δασμολόγηση των καυσίμων υλών βλ. σ. 79.

Όπως ήταν επόμενο, η απόδοση του συνόλου των τελών σημείωνε σταθερή άνοδο: κατά το 1930 έφθασε τα 6.000.000 δρχ. περίπου,[211] το 1931 τα 8.100.000 δρχ.[212], το 1933 τα 9.000.000 δρχ.[213] και το 1935 τα 19.000.000 δρχ..[214]

5. Ιδιωτικά αεροδρόμια

Για την ίδρυση ιδιωτικού αεροδρομίου απαραίτητη ήταν η άδεια του Υπουργείου Αεροπορίας, ενώ ο έλεγχος από τα όργανά του προβλεπόταν απρόσκοπτος.[215] Ο εκμεταλλευόμενος μπορούσε να εισπράττει τέλη,[216] όφειλε δε να υποβάλλει στις πλησιέστερες αρχές μηνιαίο πίνακα κίνησης.[217] Η μοναδική πληροφορία που

[207] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 41.
[208] *Ό.π.*, άρθρα 17 και 18 § δ.
[209] *Ό.π.*, άρθρα 18, 21, 23-24 § α· *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.10.1933, τ. 55-56, σ. 122.
[210] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 24 § β· *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.10.1933, τ. 55-56, σ. 123.
[211] *Ἐργασία*, 21.3.1931, τ. 64, σ. 273.
[212] Α. Ζάννας, «Αἱ ἐναέριοι συγκοινωνίαι», *Τεχνικὰ Χρονικά,* έτ. Α', 15.5.1932, τ. 10, σ. 499.
[213] *Ἀεροπλοΐα,* 1.1.1934, τ. 60-61, σ. 180.
[214] *Ό.π.*, 16.3.1936, τ. 114, σ. 283.
[215] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρα 42-43.
[216] *Ό.π.*, άρθρο 44.
[217] *Ό.π.*, άρθρο 45.

διαθέτουμε για την ύπαρξη τέτοιου είδους αεροδρομίου αφορά στο Μαντούδι Ευβοίας με ιδιοκτήτη τον Κωνσταντίνο Σουλιώτη.[218]

6. Απαλλοτριώσεις – προϋποθέσεις λειτουργίας

Η εγκατάσταση χερσαίων αεροδρομίων γινόταν κατόπιν της απαλλοτρίωσης κτημάτων, της οποίας προϊστατο ο διευθυντής Μηχανικού και Δημοσίων Έργων του Υπουργείου.[219] Οι τοπογράφοι-μηχανικοί κατήρτιζαν το κτηματικό σχεδιάγραμμα και οι ενδιαφερόμενοι προσκόμιζαν τους τίτλους ιδιοκτησίας· σχέδια μπορούσαν επίσης να υποβάλλουν τα πολεμικά επιτελεία. Ο πρόεδρος των πρωτοδικών, αφού συγκαλούσε δικάσιμο εξέταζε τα στοιχεία, άκουγε τους μάρτυρες και αποφαινόταν περί της κυριότητας εκάστου κτήματος, ενώ, αν διαπίστωνε σφάλματα, τροποποιούσε τον κτηματικό πίνακα. Στη συνέχεια, το δημόσιο κατέβαλλε την αποζημίωση στους δικαιούχους.[220]

Οι όροι που θα έπρεπε να πληροί ένα αεροδρόμιο ήσαν: α) επαρκής έκταση· β) έδαφος σταθερό και προσγειώσιμο με ευκολίες αποξήρανσης και ισοπέδωσης· γ) έλλειψη φυσικών εμποδίων γύρω του, ώστε να υπάρχει δυνατότητα επέκτασης στο μέλλον· δ) ευνοϊκές μετεωρολογικές συνθήκες· ε) συγκοινωνιακές προσβάσεις· στ) εγκαταστάσεις ύδρευσης, φωτισμού, τηλεφωνίας.[221] Τα βοηθητικά αεροδρόμια χαρακτηρίζονταν από τη λιτότητα των εγκαταστάσεων, αλλά και από την καλλιέργεια ή βοσκή εντός τους κατόπιν αδείας.[222] Στο παράρτημα V παρουσιάζονται δύο αεροδρόμια αντιπροσωπευτικά του είδους τους, με πλήρη παράθεση των στοιχείων τους.

Εξ αιτίας ακριβώς του πολυδάπανου της ίδρυσης χερσαίων αεροδρομίων λόγω των απαλλοτριώσεων και των περισσότερων εγκαταστάσεων που απαιτούσαν αλλά και δεδομένης της ύπαρξης τόσων φυσικών και τεχνητών λιμένων, ο υποδιευθυντής της Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας είχε προτείνει πριν από την έναρξη της λειτουργίας της ελληνικής εταιρείας τη χρησιμοποίηση υδροπλάνων από αυτήν.[223] Στην πορεία του χρόνου, η τεχνολογική υπεροχή των αεροπλάνων απέδειξε ως ορθή την προκριθείσα επιλογή των αεροπλάνων.

---

[218] *Ἀεροπλοΐα,* 1.8.1935, τ. 99, σ. 50· Ε. Ξυράκης, *Ιδιωτική Αεροπορία (Αθλητική – Τουριστική) στον Ελληνικό Χώρο*, Αθήνα 1983, σ. 95.

[219] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 158, ν. 5017, άρθρο 55.

[220] *Ε.τ.Κ. 1935,* φ. 245, δ. 6.6.1935.

[221] *Ἀεροπλοΐα,* 16.3.1932, τ. 18, σ. 381-382 και 16.5.1932, τ. 22, σ. 491-492.

[222] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 46.

[223] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.4 {315}, υποδιευθυντής Δ.Π.Α. Αποστόλου προς Υπουργείο Αεροπορίας, υπόμνημα, αρ. πρωτ. 7759, 28.5.1930.

7. Η εξέλιξη του δικτύου των αεροδρομίων

Αν η οργάνωση των επίγειων εγκαταστάσεων (αεροδρόμια και οι ποικίλες λειτουργίες) αποτελούσε την έξωθεν καλή μαρτυρία της αεροπορικής πολιτικής μιας χώρας, τότε η ευνοημένη γεωγραφικώς (από άποψη θέσης στον παγκόσμιο χάρτη και διαμελισμού ακτών) και με αυξημένες υποχρεώσεις λόγω των διεθνών γραμμών Ελλάδα φαινόταν ότι υστερούσε δραματικά. Μπαίνοντας στη δεκαετία του '30, το ελληνικό κράτος δεν διέθετε παρά μόνο μερικά στρατιωτικά αεροδρόμια (βλ. χάρτη 3), τα οποία αδυνατούσαν να παράσχουν ευκολίες στους ταξιδιώτες, ενώ ταυτόχρονα, ανεχόταν την ύπαρξη ιδιωτικών υδροσκαλών ξένων εταιρειών (της ιταλικής και της γαλλικής). Η δημιουργία κρατικών πολιτικών αερολιμένων αποτελούσε επείγουσα ανάγκη, καθώς θα προσείλκυε ξένες αερογραμμές και θα μεγιστοποιούσε τα οικονομικά οφέλη από την πύκνωση της κίνησης.[224]

Οι ναυτικοί αερολιμένες αναπτύχθηκαν νωρίτερα από τους χερσαίους, μια και απαιτούσαν λιγότερες εργασίες — η χώρα έβριθε από φυσικούς και τεχνητούς λιμένες. Στην Αττική η πρώτη τοποθεσία, η οποία χρησιμοποιήθηκε για αυτό το σκοπό, ήταν της Ελευσίνας, που όμως αποδείχθηκε ακατάλληλη μετά από λίγους μήνες, επειδή οι αεροπόροι υπέφεραν από ελώδεις πυρετούς — η αποξήρανση θα απαιτούσε μεγάλες δαπάνες — και η απόδοσή τους μειωνόταν· ακόμη, με τα πρωτοβρόχια ο χώρος πλημμύριζε και κάθε κίνηση καθίστατο αδύνατη. Τέλος, βρισκόταν μακριά από την Αθήνα, και πολύ κοντά στην απαγορευμένη ζώνη του Ναυστάθμου. Ήδη από τον χειμώνα του 1914 κρίθηκε ως καταλληλότερος ο όρμος Φαλήρου.[225] Χρειάσθηκε ωστόσο, να περάσουν δέκα χρόνια μέχρι να απαλλοτριωθεί η παρακείμενη έκταση του δήμου Αθηναίων,[226] για να παραχωρηθεί όμως στην ιταλική εταιρεία Aeroespresso. Η ίδια εταιρεία χρησιμοποιούσε ως δευτερεύουσα υδροσκάλα τον Πόρτο-Ράφτη. Η δε γαλλική εταιρεία Air Orient στάθμευε στη λίμνη Κουμουνδούρου. Το 1931 το ελληνικό δημόσιο εξαγόρασε το Φάληρο, το οποίο και κατέστησε κύριο ναυτικό λιμένα Αττικής, με βοηθητικό τη Νέα Πέραμο (Μεγάλο Πεύκο) για την ιταλική, τη γαλλική και τη βρετανική εταιρεία. Η επιλογή τής περισσότερο προστατευμένης Νέας Περάμου βασίσθηκε και στον παράγοντα πτητικό υλικό: αρχικά τα υδροπλάνα ήσαν μεγάλης πτερυγικής επιφάνειας και συνεπώς βραδυκίνητα και ελαφρά, με αποτέλεσμα να μην επηρεάζονται ιδιαίτερα από το κύμα του Φαλήρου· αργότερα όμως που αντικαταστάθηκαν από τύπους ταχείς και βαρείς μικρότερης πτερυγικής επιφάνειας, η υδροσκάλα Φαλήρου δεν έμοιαζε τόσο ασφαλής. Αυτή η εξέλιξη σε συνδυασμό με την κατάργηση της γραμμής Κωνσταντινούπολης της ιταλικής εταιρείας, που είχε ως αποτέλεσμα να αχρηστευθεί και η βοηθητική υδροσκάλα του Πόρτο-Ράφτη (1936), οδήγησαν στο φαινόμενο κατά τους

---

[224] Φ. Θεοδωρίδης, «Ἀερολιμένες», *Πειθαρχία*, 8.12.1929, έτ. 1, εβδ. 8, σ. 5-6· *Ἐργασία*, ό.π., σ. 279.

[225] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.4, αεροδρόμια· ό.π., 2.6, {348}, μελέτη αεροδρομίου Φαλήρου.

[226] *Ε.τ.Κ. 1924,* φ. 279, δ. 25.10.1924.

χειμερινούς μήνες να εγκαταλείπεται το Φάληρο για χάρη της Νέας Περάμου, παρά την έλλειψη ανάλογης υποδομής.[227] Τέλος, στα μέσα της δεκαετίας του ’30 έγινε απόπειρα να ιδρυθεί υδροσκάλα στο Ελληνικό, η οποία προσέκρουσε σε τεχνικές δυσκολίες. Τα κονδύλια που είχαν εκταμιευθεί διατέθηκαν τότε για έργα στο Φάληρο: εκβάθυνση λιμενίσκου, νέα προβλήτα, νέο κρηπίδωμα και κρηπιδώτοιχος, κεντρική θέρμανση και εγκατάσταση φωτεινής σήμανσης για περιπτώσεις νυκτερινών προσθαλασσώσεων.[228]

Εκτός Αττικής η μεγαλύτερη υδροσκάλα είχε οργανωθεί στη λιμνοθάλασσα Γουβιών ή Γοβινού της Κέρκυρας, το λεγόμενο Φαιάκιο.[229] Αξιόλογη υποδομή διέθεταν ακόμη η Μίκρα, 18 χλμ. νοτίως της Θεσσαλονίκης, ο χώρος της οποίας όσο δεν επεκτεινόταν και διαρρυθμιζόταν απειλείτο από την οικοδόμηση εξοχικών κατοικιών[230] και το Μιράμπελλο στην Κρήτη.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί παρενθετικά η περίπτωση της Σούδας, τόσο για τη σημασία της όσο και για να καταδείξει την ανισότητα στις σχέσεις μεταξύ μιας μεγάλης δύναμης και ενός μικρού κράτους. Το 1918 βρετανικό αεροπορικό σώμα σχεδίασε και κατασκεύασε στην περιοχή αεροδρόμιο,[231] του οποίου έκανε χρήση για περίπου ενάμιση χρόνο. Στη συνέχεια ο χώρος πέρασε στα χέρια της ελληνικής Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας,[232] η οποία δέχθηκε να αποπερατώσει τις εργασίες με τη συνδρομή Βρετανών εμπειρογνωμόνων. Και εδώ αρχίζουν οι συμβιβασμοί. Με βάση τη συμφωνία Βενιζέλου – Νίκολσον, οι Βρετανοί δεν θα χρέωναν τους Έλληνες για τη δαπάνη στην οποία υπεβλήθησαν (ως αν τους την είχε ζητήσει κανείς), σε αντάλλαγμα όμως θα αποκτούσαν ευκολίες για μελλοντική αξιοποίηση της Σούδας ως σταθμού για την οδό προς την Αίγυπτο.[233] Το ζήτημα, ωστόσο, σκόνταψε στην αποζημίωση που ζητούσαν οι κάτοχοι του γηπέδου με αποτέλεσμα να αρχίσει ένας μακροχρόνιος διακανονισμός που έληξε υπέρ του ισχυρότερου: από τις £ 9.000 που ζητούσαν οι δικαιούχοι έλαβαν τελικά £ 400.[234] Η όλη αντιδικία είχε πάντως ως αποτέλεσμα οι Βρετανοί να στραφούν τελικά προς το Μιράμπελλο.

---

[227] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.4, αεροδρόμια· Κ. Παναγιώτου, «Ὁ βοηθητικὸς ναυτικὸς ἀερολιμὴν Ἀθηνῶν», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.4.1938, τ. 163, σ. 304.

[228] Γ.Α.Κ., Αρχείο Ιωάννου Μεταξά, 86, πεπραγμένα του Υπουργείου Αεροπορίας από 4ης Αυγούστου 1936 μέχρι 4ης Αυγούστου 1937.

[229] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 296, δ. 20.6.1931· *Ε.τ.Κ. 1932,* φ. 62, δ. 29.2.1932.

[230] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.4, αεροδρόμια.

[231] Α.Υ.Ε. 1928: 30.1, Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 80, 15.4.1920.

[232] Ό.π., Υπουργείο Ναυτικών προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 13350/846 Τ.Δ., 18.3.1924.

[233] Η αλληλογραφία Βενιζέλου και Νίκολσον, αντιπροσώπου του Βρετανικού Υπουργείου Εξωτερικών στο Παρίσι, βρίσκεται ό.π., Ελληνική Αντιπροσωπεία της Συνδιάσκεψης Ειρήνης προς αντιπρόεδρο Υπουργικού Συμβουλίου, αρ. πρωτ. 7549, Παρίσι, 1/19.8.1919.

[234] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 80, 15.4.1920· ό.π., ο πληρεξούσιος δικηγόρος προς Υπουργείο Ναυτικών, Χανιά, 20.4.1924· Υπουργείο Ναυτικών προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 35902/2129, 8.7.1925. Οι παραπάνω παραπομπές είναι ενδεικτικές. Ο φιλέρευνος αναγνώστης μπορεί να παρακολουθήσει διεξοδικά την υπόθεση ανατρέχοντας σε ολόκληρο το φάκελο 30.1 του 1928.

Όλοι οι ναυτικοί αερολιμένες διέθεταν οριοθετημένα θαλάσσια πεδία, εντός των οποίων η κίνηση πλωτών σκαφών και η αλιεία ρυθμιζόταν κατόπιν συνεννόησης των διοικητών τους με τις λιμενικές αρχές.[235] Πρέπει να σημειωθεί πάντως ότι οι υδροσκάλες εξυπηρετούσαν αποκλειστικά διεθνείς γραμμές και ξένες εταιρείες, αφού η ελληνική χρησιμοποιούσε αεροπλάνα. Πλήρη καταγραφή των υδραεροδρομίων βρίσκει κανείς στους χάρτες 4 και 5.

Τα χερσαία αεροδρόμια τώρα δεν ήσαν παρά στρατιωτικές βάσεις ανοικτές για την εμπορική συγκοινωνία, με ό,τι αυτό συνεπαγόταν: ανεπαρκής εξυπηρέτηση της πολιτικής αεροπορίας, συμφόρηση από την κίνηση και τη συστέγαση πολιτικών και πολεμικών αεροσκαφών. Μόλις στα τέλη της δεκαετίας του ’30 θα ιδρύονταν οι πρώτοι αμιγώς πολιτικοί αερολιμένες.

Το 1921 ξεκίνησε η απαλλοτρίωση χώρου στην κοινότητα Μενιδίου (17 χλμ. από το κέντρο των Αθηνών) για την δημιουργία αεροδρομίου[236] (ο χώρος επεκτάθηκε το 1925[237] και το 1936[238]). Το εν λόγω αεροδρόμιο υστερούσε σε έκταση, εγκαταστάσεις ραδιοσυνεννόησης, ενώ και η ορατότητά του τον χειμώνα ήταν μειωμένη.[239] Επιπλέον, η εκεί παρουσία της Σχολής Αεροπορίας και άλλων πολεμικών μονάδων, με τις συνεχείς πτήσεις στον κύκλο του αεροδρομίου, τα ακροβατικά και τις προσγειώσεις-απογειώσεις, δεν συμβιβάζονταν με τους όρους ασφαλείας των αεροσυγκοινωνιών ούτε με την ελευθεριότητα της εμπορικής αεροπορίας.[240] Η περιοχή Τατοΐου συνδέθηκε τόσο με την αεροπορία, ώστε πολλές φορές καλείτο Αεροτατόι· αργότερα, το καθεστώς της 4ης Αυγούστου μετονόμασε το αεροδρόμιο προς το ελληνοπρεπέστερο σε Δεκέλεια, με την αιτιολογία της διάκρισης από τον ομώνυμο σιδηροδρομικό σταθμό.[241] Σε κάποια φάση επιχειρήθηκε να ιδρυθεί βοηθητικό αεροδρόμιο στη Νέα Κηφισιά, όμως το σχετικό διάταγμα ανακλήθηκε.[242]

Τα αεροπλάνα με προορισμό τη συμπρωτεύουσα προσγειώνονταν στο Σέδες, 20 χλμ. από το κέντρο της πόλης, εν μέσω ελώδους περιοχής. Εκεί λειτουργούσε μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του ’30 η Αεροπορική Στρατιωτική Σχολή.[243] Κατά μήκος της εξυπηρετούμενης από την εθνική εταιρεία γραμμής

---

[235] *Ε.τ.Κ. 1932*, φ. 21, δ. 15.1.1932· *Ε.τ.Κ. 1936,* φ. 120, β.δ. 25.2.1936.

[236] *Ε.τ.Κ. 1921,* φ. 25, δ. 18.2.1921· Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, ό.π..

[237] *Ε.τ.Κ. 1925,* φ. 67, δ. 11.3.1925.

[238] *Ε.τ.Κ. 1936,* φ. 545, β.δ. 12.12.1936.

[239] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, ό.π.· Κ. Ασπρογέρακας, «Ἡ ἵδρυσις ἀερολιμένος εἰς Κρήτην ἐπείγουσα ἀνάγκη», *Ἀεροπλοΐα*, 16.2.1936, τ. 112, σ. 254.

[240] Φαντασθείτε την εντύπωση που αποκόμιζε ο ταξιδιώτης που διέσχιζε τον χώρο του αεροδρομίου και αντίκριζε εγκαταστάσεις αντιαεροπορικού πυροβολικού, βλ. και Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, ό.π.· Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 434.

[241] *Ε.τ.Κ. 1936*, δ. 31.1.1936. Εγκυκλοπαιδικά αναφέρουμε, ότι ο Δέκελος ήταν τοπικός ήρωας, ο οποίος υπέδειξε στους Διόσκουρους το μέρος, όπου ο Θησέας είχε κρύψει την απαχθείσα αδελφή τους Ελένη. Ο Τατόης Αρτίτης πάλι υπήρξε Αλβανός ιδιοκτήτης της περιοχής κατά την τουρκοκρατία, βλ. Η. Καρταλαμάκης, *Ἑλληνικὰ Φτερὰ…*, σ. 291.

[242] *Ε.τ.Κ. 1939,* φ. 166, β.δ. 27.4.1939.

[243] Προτού μεταφερθεί στο Τατόι, βλ. Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, ό.π..

Αθηνών – Θεσσαλονίκης οργανώθηκαν βοηθητικά αεροδρόμια στο Σχηματάρι,[244] την Αταλάντη,[245] τους Ωρεούς,[246] τη Λαμία,[247] τη Στυλίδα,[248] τον Αλμυρό[249] και την Κατερίνη,[250] ενώ προϋπήρχε το αεροδρόμιο της Λάρισας.[251] Πάντως με την πάροδο του χρόνου η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας εκτίμησε ότι και με δύο μόνο ενδιάμεσα αεροδρόμια σε καλή κατάσταση παρέχονταν οι όροι ασφαλείας. Το ζήτημα ήταν κατά πόσον την ευθύνη της χρησιμοποίησής τους την είχε το κράτος ή η Ε.Ε.Ε.Σ., όπως και κατά πόσο έγκαιρη και αποτελεσματική ήταν η συνεννόηση μεταξύ των δύο αυτών φορέων δια της αλληλογραφίας.[252]

Αεροσκάφη των κατερχομένων από Βορρά εταιρειών με προορισμό τη Θεσσαλονίκη μπορούσαν σε περίπτωση ανάγκης να προσεδαφισθούν στη Γοργόπη.

Η δεύτερη γραμμή της Ε.Ε.Ε.Σ. κατέληγε στα Ιωάννινα (πρώτη απαλλοτρίωση το 1930 και συμπληρωματικές το ίδιο έτος και το 1940).[253] Το συγκεκριμένο αεροδρόμιο (περιοχή Κατσικά) από την αρχή προέκυψε προβληματικό. Δεν είχε ελευθερία ορίζοντα προς όλες τις κατευθύνσεις, καθώς γειτνίαζε ΝΔ με λόφους. Τα αναπεπταμένα όρια της ισοπεδωμένης έκτασης ήσαν μόλις 900 × 400 μ. αντί 1000 × 1000 μ. Επίσης, το αργιλώδες του εδάφους σε συνδυασμό με τη χαμηλή στάθμη δημιουργούσαν βαλτώδη κατάσταση το χειμώνα καθιστώντας επιτακτική την εκτέλεση αποστραγγιστικών έργων — γενικότερα τα αεροδρόμια της δυτικής Ελλάδας μειονεκτούσαν εξαιτίας των υψηλών βροχοπτώσεων. Ακόμη, τα χόρτα στο πεδίο προσγείωσης προκαλούσαν φθορά στα ελαστικά. Το τελευταίο ζήτημα λύθηκε από τον δήμο, στην συνέχεια, όμως, ένας Γερμανός πιλότος ανέφερε σε έκθεσή του ότι, σε περίπτωση που φυσούσαν πλάγιοι άνεμοι, η κίνηση καθίστατο προβληματική και θα έπρεπε να γίνει επέκταση του αεροδρομίου. Το τίμημα για την νέα απαλλοτρίωση κατέβαλε πάλι ο δήμος. Τα παραπάνω προσκόμματα είχαν ως συνέπεια όχι λίγες φορές τη

---

[244] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 403, δ. 24.12.1930.

[245] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 26, δ. 30.1.1931· *Ε.τ.Κ. 1934,* φ. 199, δ. 11.6.1934 (επέκταση αεροδρομίου).

[246] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 17, δ. 20.1.1931.

[247] *Ό.π.*, φ. 7, δ. 12.1.1931.

[248] *Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 231, δ. 9.6.1938.

[249] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων Δ.Σ., συνεδρίαση 75η, 10.3.1936, όπου συνημμένο: Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Δημοσίων Έργων προς Υπουργείο Αεροπορίας – Υ.Π.Α., αρ. πρωτ. 886, 21.2.1936.

[250] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 403, δ. 24.12.1930.

[251] *Ε.τ.Κ. 1929,* φ. 356, δ. 17.9.1929.

[252] Ενδεικτική είναι η εξής περίπτωση. Το χειμώνα του 1936 το υπουργείο ζήτησε από την εταιρεία να ξεκινήσει τα εαρινά της δρομολόγια από τις 15 Φεβρουαρίου αντί της 1ης Μαρτίου. Ωστόσο, στο ερώτημα της Ε.Ε.Ε.Σ. για το ποια βοηθητικά αεροδρόμια ήσαν κατάλληλα απάντησε με καθυστέρηση 17 ημερών! Και το εντυπωσιακότερο ήταν ότι τα στοιχεία που έδωσε ανέτρεπαν τη δική του διαταγή για πρόωρη έναρξη λειτουργίας της γραμμής (τρία αεροδρόμια κρίθηκαν ακατάλληλα, και δύο μάλλον ακατάλληλα). Βλ. Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων Δ.Σ., συνεδρίαση 75η, 10.3.1936, όπου συνημμένο: Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Δημοσίων Έργων προς Υπουργείο Αεροπορίας – Υ.Π.Α., αρ. πρωτ. 886, 21.2.1936· Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ. τηλ. 390, 29.2.1936 και 413, 2.3.1936.

[253] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 403, δ. 24.12.1930· *Ε.τ.Κ. 1940,* φ. 128, β.δ. 8.4.1940.

μεγαλύτερη χειμερινή διακοπή της γραμμής και τη συνακόλουθη απώλεια δρομολογίων.[254] Υπήρξε δε περίπτωση, όπως το 1940, που οι βροχές συνεχίσθηκαν μέχρι το καλοκαίρι με αποτέλεσμα να υπάρχει μόνο μία προσγειώσιμη γραμμή μήκους 100 μ. και το χόρτο να έχει φθάσει στο ένα μέτρο ύψος.[255] Οι δε καταβόθρες βούλωσαν δίχως οι αρχές να λάβουν μέτρα για τον καθαρισμό τους.[256]

Η ενδιάμεση στάθμευση της γραμμής Αθηνών – Ιωαννίνων γινόταν στο Αγρίνιο.[257] Επί οκτώ ολόκληρα χρόνια το συγκεκριμένο αεροδρόμιο δεν ήταν προσγειώσιμο το χειμώνα. Το καλοκαίρι του 1939 πιλότος της Ε.Ε.Ε.Σ. ήλεγξε την καταλληλότητά του για πιθανή επέκταση όπως και για προσγείωση αεροσκαφών τύπου Ju-52, ενώ το επιθεώρησε και ο διευθυντής πολιτικής αεροπορίας. Αμέσως μετά το επιτελείο της στρατιωτικής αεροπορίας άρχισε εργασίες για την επέκτασή του από τα 320 στρέμματα στα 1.000 και τη δημιουργία υποδομής για χειμερινή χρήση.[258]

Και στα δύο αεροδρόμια (Ιωαννίνων και Αγρινίου) σε περίπτωση βροχόπτωσης εφαρμοζόταν η εξής πρακτική για την εξακρίβωση της προσγειωσιμότητας: ένα κοινό κάρο, αφού φορτωνόταν βαρέως, διέτρεχε το διάδρομο στα ευπαθή σημεία· λόγω της στενότητας των σώτρων οι τροχοί υποχωρούσαν στο μαλακό έδαφος και έτσι σημειώνονταν τα επικίνδυνα για την προσγείωση μέρη.[259] Καμιά φορά επιστρατεύονταν και πιο ‘δραστικά’ μέσα, όπως προκύπτει από την απάντηση που έδωσε ο αεροσταθμάρχης Αγρινίου σε αεροπλάνο της γραμμής (το τηλεγράφημα αξίζει να παρατεθεί αυτούσιο): «Ὁρατότης περιορισμένη – Ὑετὸς ἐκόπασεν – Κατάστασις ἀεροδρομίου: Ἔφιππος Χωροφυλακὴ ἐκτελέσασα ἐπέλασιν ἐντὸς τοῦ χώρου προσγειώσεως, εὗρε τοῦτον κατάλληλον διὰ προσγείωσιν.».[260]

Κατά μήκος και της γραμμής αυτής συστήθηκαν βοηθητικά αεροδρόμια στο Περιγιάλι,[261] την Ακράτα,[262] το Μεσολόγγι και την Άρτα.[263]

Καθώς ο καιρός περνούσε, οι σχεδιαζόμενες επεκτάσεις του δικτύου τής ελληνικής εταιρείας προϋπέθεταν την υποστήριξη από νέα χερσαία αεροδρόμια, καθώς η επιχείρηση χρησιμοποιούσε αεροπλάνα.

Από την πρώτη επέκταση επωφελήθηκε η Δράμα (1934). Λεπτομερή στοιχεία για το αεροδρόμιό της βλ. στο παράρτημα V. Ο τοπικός δήμος συμμετείχε στον

---

[254] *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.7.1933, τ. 49-50, σ. 4-5· Ι. Δούκας, «Τὸ ἀεροδρόμιον Ἰωαννίνων», *ό.π.*, 1.4.1936, τ. 115, σ. 304· Γ.Α.Κ., Αρχείο Ιωάννου Μεταξά, ό.π..

[255] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.1, Κολιάτσος (πράκτορας Ιωαννίνων) προς Βυζά, επιστολή, 16.6.1940.

[256] Ό.π., 2.1, Κολιάτσος προς Βυζά, επιστολή, 22.9.1940.

[257] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 7, δ. 12.1.1931.

[258] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.1, πράκτορας Αγρινίου προς Βυζά, επιστολές, 31.8.1939 και 15.9.1939.

[259] Ό.π., 2.1, Βυζάς προς Κοζυράκη (πράκτορας Ηρακλείου), επιστολή, 8.2.1940.

[260] Η. Καρταλαμάκης, *… Ἴκαροι*, σ. 45.

[261] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 182, δ. 20.6.1931.

[262] *Ό.π.*, φ. 18, δ. 22.1.1931.

[263] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 403, δ. 24.12.1930.

περαιτέρω εξωραϊσμό του, όπως και στην παροχέτευση ηλεκτρικού ρεύματος και ύδατος.[264]

Στην Κέρκυρα, ΒΑ πύλη της χώρας, το Σεπτέμβριο του 1933 ξεκίνησαν οι διαδικασίες για την δημιουργία χερσαίου αερολιμένα, 4 χλμ. κοντά στο ναυτικό, στη θέση Ποταμός.[265] Το επόμενο καλοκαίρι οι ιθύνοντες άλλαξαν γνώμη προτιμώντας μια τοποθεσία 14 χλμ. ανατολικά της πόλης επί της αμαξιτής οδού προς Πέλεκα.[266] Τελικά, επελέγη η λίμνη Χαλκιοπούλου, στις παρυφές της πόλης (συνολική απαλλοτρίωση 640 στρεμμάτων).[267] Οι εργασίες ισοπέδωσης διεκόπησαν προσωρινά κατά το πρώτο τρίμηνο του 1936, ύστερα από διαταγή του Υπουργείου Στρατιωτικών, επειδή μέρος του γηπέδου ανήκε στο πεδίο ασκήσεων του 10ου τάγματος πεζικού.[268] Το Σεπτέμβριο του 1937 οι ιδιώτες αεροπόροι Ξύδης και Αδοσίδης με δοκιμαστικές προσγειώσεις πιστοποίησαν την καταλληλότητα του διαδρόμου, υποδεικνύοντας μόνο εργασίες αποχέτευσης, όπως και επιστρώσεις για χειμερινή χρήση.[269]

Στην Κρήτη, η δημιουργία πολιτικού αερολιμένα εξυπηρετούσε διπλά τα εθνικά συμφέροντα: εξασφάλιζε τον απαραίτητο ενδιάμεσο σταθμό για την προβλεπόμενη γραμμή Αθηνών – Αλεξανδρείας της ελληνικής εταιρείας και επίσης, αποσπούσε από τη Ρόδο τις αλλοδαπές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν αεροπλάνα.[270] Ο χώρος που επιλέχθηκε βρισκόταν 4 χλμ. ανατολικά του Ηρακλείου και είχε έκταση 1.000 στρεμμάτων. Τα 2/3 της δαπάνης απαλλοτρίωσης (750.000 δρχ.) κάλυψε ο δήμος.[271] Ο αερολιμένας εφοδιάσθηκε με σταθμούς ραδιοτηλεγραφικό, ραδιοτηλεφωνικό και ραδιογωνιομετρικό για τις τυφλές πτήσεις.[272] Το καλοκαίρι του 1938 το αεροδρόμιο παραδόθηκε στην κυκλοφορία,[273] ενώ το χειμώνα έγιναν συμπληρωματικά έργα παγίωσης του εδάφους.[274] Ωστόσο, ακόμη και το μεθεπόμενο χειμώνα το αεροδρόμιο κατά τόπους δεν ήταν προσγειώσιμο, όποτε έβρεχε, εκτός και αν φυσούσαν νότιοι άνεμοι. Σε αυτή την περίπτωση τα αεροσκάφη αναγκάζονταν, για να αποφύγουν το κόλλημα στο μαλακό έδαφος, να απογειώνονται με ελάχιστους επιβάτες.[275] Γι' αυτό και η ελληνική εταιρεία πίεζε τις κρατικές αρχές να λάβουν μέτρα, που θα ομαλοποιούσαν την κανονικότητα των χειμερινών δρομολογίων της.[276]

---

[264] Γ.Α.Κ., Αρχείο Ιωάννου Μεταξά, ό.π..

[265] *Ἀεροπλοΐα*, 16.9.1933, τ. 54, σ. 88.

[266] *Ό.π.*, 1.6.1934, τ. 71, σ. 314.

[267] *Ε.τ.Κ. 1935,* φ. 85, δ. 8.3.1935· *Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 231, β.δ. 9.6.1938.

[268] *Ἀεροπλοΐα*, 1.1.1936, τ. 109, σ. 209 και 16.3.1936, τ. 114, σ. 292.

[269] *Ό.π.*, 1-5.10.1937, τ. 150-151, σ. 92-93.

[270] Κ. Ασπρογέρακας, ό.π.· *Ἀεροπλοΐα*, 16.2.1936, τ. 112, σ. 254.

[271] *Ό.π.*, 16.6.1934, τ. 72, σ. 332· *Ε.τ.Κ. 1935,* φ. 85, δ. 8.3.1935.

[272] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.1.1938, τ. 157, σ. 195.

[273] *Ό.π.*, 16-20.6.1938, τ. 168, σ. 421· Ι. Θεολόγης, *Ἱστορία τῆς ἑλληνικῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας 1930-1956,* Αθήνα 1956, σ. 23.

[274] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.11.1938, τ. 177, σ. 169.

[275] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.1, Κοζυράκης προς Βυζά, επιστολή, 3.2.1940.

[276] Ό.π., 2.1, Βυζάς προς Κοζυράκη, επιστολή, 19.4.1940.

Υπήρξε και πρόθεση δημιουργίας αεροδρομίου στην Καλαμάτα[277] — προετοιμαζόταν προς τούτο και βοηθητικό αεροδρόμιο στον Πύργο[278] — η οποία τελικά δεν υλοποιήθηκε.[279] Το μεγάλο ζητούμενο, όμως, ήταν η ίδρυση αερολιμένων στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Το Τατόι, όπως προαναφέρθηκε, δεν πληρούσε τους απαιτουμένους όρους ορατότητας κατά τη χειμερινή περίοδο με αποτέλεσμα πολλές ματαιώσεις αφίξεων-αναχωρήσεων και ατυχήματα. Σε τρεις περιπτώσεις αεροσκάφη ξένων εταιρειών πραγματοποίησαν αναγκαστικές προσγειώσεις στον Άγιο Κοσμά, την Κωπαΐδα και τη Χαλκίδα, ενώ είχαμε και το δυστύχημα αεροπλάνου της LOT στην Πάρνηθα.[280]

Η εκλογή τοποθεσίας στην Αττική αποδείχθηκε διαδικασία εξαιρετικά χρονοβόρα, αν και ήταν περισσότερο επείγουσα, μια και η διασπορά της κίνησης σε τέσσερα σημεία (Τατόι, Φάληρο, Ελευσίνα, Πόρτο-Ράφτη) δεν εξυπηρετούσε ούτε τις μεταφορές καθ' εαυτές ούτε τον κρατικό έλεγχο. Αρχικά, και με κριτήριο την εγγύτητα προς τα δύο οικονομικά κέντρα που θα έπρεπε να εξυπηρετήσει, προτάθηκε η δημιουργία αερολιμένα μεταξύ Αθηνών και Πειραιώς.[281] Στα επόμενα χρόνια ετέθησαν στο τραπέζι και εναλλάσσονταν στις προτιμήσεις των υπευθύνων οι περιοχές Βουρλοποτάμου (Παλαιό Φάληρο), Πυριτιδοποιείου, Κοκκινιάς, Αγίου Κοσμά Χασανίου (Ελληνικού), Ελευσίνας και Φαλήρου.[282] Επειδή, τόσο το Τατόι όσο και οι περισσότερες τοποθεσίες στα ενδότερα της Αττικής περιβάλλονταν από φυσικά εμπόδια, το σαφές προβάδισμα αποκτούσαν οι περιοχές που βρίσκονταν πλησίον της θάλασσας.[283] Επιπλέον, στην αρχή η σκέψη ήταν ο αερολιμένας να είναι μικτός, γι' αυτό την προτεραιότητα είχε το Φάληρο: βρισκόταν πολύ κοντά στον Πειραιά και την Αθήνα, συνδεόταν με την τροχιοδρομική και σιδηροδρομική γραμμή, θα συνεισέφεραν στις δαπάνες οι παρακείμενοι δήμοι, τα κατασκευαζόμενα και επισκευαζόμενα αεροσκάφη του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων που βρισκόταν εκεί κοντά δεν θα χρειαζόταν να μεταφέρονται μέχρι το Τατόι για δοκιμές.[284] Ύστερα από ατελείωτες συσκέψεις και παρεμβάσεις παντοειδώς ενδιαφερομένων, τον Αύγουστο του 1936 ο υφυπουργός Αεροπορίας Πάσσαρης δήλωσε ότι ο αερολιμένας θα γίνει οριστικά στο Χασάνι,[285] για το οποίο το Υπουργείο Οικονομικών απελευθέρωσε κονδύλιο 18.000.000 δρχ.[286] που διατέθηκε στην απαλλοτρίωση έκτασης 2.150 στρεμμάτων.[287] Οι κληρούχοι του χώρου, της

---

[277] *Ε.τ.Κ. 1935,* φ. 85, δ. 8.3.1935.

[278] *Ἀεροπλοΐα*, 16.9.1935, τ. 101, σ. 104.

[279] *Ε.τ.Κ. 1939,* φ. 166, δ. 27.4.1939.

[280] Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 83-84.

[281] Φ. Θεοδωρίδης, «Αἱ ἐναέριοι μεταφοραί», *Πειθαρχία*, έτ. 1, εβδ. 11, 29.12.1929, σ. 10.

[282] *Ἀεροπλοΐα*, 1.9.1933, τ. 53, σ. 71· *ό.π.*, 16.7.1935, τ. 98, σ. 28· *ό.π.*, 16.1.1936, τ. 110, σ. 226· *ό.π.*, 16.2.1936, τ. 112, σ. 257· *ό.π.*, 1.5.1936, τ. 117, σ. 342· *ό.π.*, 16.6.1936, τ. 120, σ. 388· Η. Καρταλαμάκης, *…Ἴκαροι*, σ. 434-435.

[283] *Ό.π.*, σ. 435· Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 84.

[284] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.6, {346}, περί του αερολιμένα Αττικής.

[285] *Ἀεροπλοΐα*, 16.8.1936, τ. 124, σ. 53-54· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* β' τρίμ. 1937, τ. 22, σ. 145.

[286] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.12.1936, τ. 132, σ. 172.

[287] *Ε.τ.Κ. 1937,*φ. 143, β.δ. 7.9.1937.

προσφυγικής κοινότητας Κομνηνών, θα λάμβαναν την αποζημίωση δια της παρακράτησης ανάλογου ποσού από την καταβλητέα προς την Αγροτική Τράπεζα οφειλή.[288] Τα εγκαίνια τελέσθηκαν πανηγυρικά στις 2 Ιουνίου 1938.[289]

Ως προς τη δημιουργία αμιγώς πολιτικού αερολιμένα στη μακεδονική πρωτεύουσα, εξετάζονταν τρεις τοποθεσίες: η πρώτη μεταξύ της πόλης και του χωριού Γασκάρα, νοτίως της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Αθηνών, η δεύτερη της Μίκρας, 18 χλμ. νοτίως της πόλης, και η τρίτη 2 χλμ. δυτικώς της Μίκρας, στη θέση Μετόχι.[290] Τελικά επιλέχθηκε η Μίκρα, διότι είχε το πλεονέκτημα της υφισταμένης απαλλοτρίωσης και της ύπαρξης ορισμένων εγκαταστάσεων (υπόστεγο, μικρά κτήρια, μικρή προβλήτα) για την εξυπηρέτηση του όρχου της αεροπορίας, που επρόκειτο να μεταφερθεί στην Λάρισα, αλλά και της υδροσκάλας·[291] θα χρειαζόταν μόνο μια μικρή διεύρυνση — για να γίνει τελικά η Μίκρα το μεγαλύτερο σε έκταση αεροδρόμιο της χώρας. Επιπλέον, βρισκόταν κοντά στην δημόσια οδό Θεσσαλονίκης – Επανομής και σε δύο σταθμούς Α/Τ, ενώ τα νερά δίπλα στην ακτή ήσαν αβαθή (βλ. και παράρτημα V). Υστερούσε, ωστόσο, ο αερολιμένας σε κλιματολογικές συνθήκες: η χαμηλή νέφωση, η ισχυρή βροχή και η ομίχλη πολλές φορές κατά την διάρκεια του έτους καθιστούσαν αδύνατη τη χρησιμοποίησή του.[292] Ο θεμέλιος λίθος τέθηκε στις 18 Μαΐου 1938, παρουσία του βασιλέα και του υφυπουργού Αεροπορίας.[293]

Στο σημείο αυτό πρέπει να διευκρινίσουμε ότι μέχρι τη διακοπή των πτήσεων στις 28.10.1940 ούτε το Ελληνικό ούτε η Μίκρα είχαν παραδοθεί για συγκοινωνιακή εκμετάλλευση, αφού δεν είχαν αποπερατωθεί οι απαραίτητες εγκαταστάσεις (η εξυπηρέτηση των γραμμών εξακολουθούσε να γίνεται στο Τατόι και το Σέδες). Αντίθετα, χρήση των χώρων τους γινόταν από την ιδιωτική αεροπορία, η οποία δεν είχε τις απαιτήσεις της εμπορικής.

Η εξέλιξη των αεροδρομίων της χώρας κατά την διάρκεια της δεκαετίας φαίνεται στους χάρτες 4 και 5. Όσο για την κίνηση τους αντιπροσωπευτικός είναι ο παρακάτω πίνακας:[294]

---

[288] *Ό.π.,* φ. 275, α.ν. 792. Η υπόθεση αυτή διήρκεσε χρόνια.

[289] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.6.1938, τ. 167, σ. 385· Η. Καρταλαμάκης*, ό.π.*, σ. 435· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1938, τ. 26, σ. 150.

[290] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.6, {354}, περί του αερολιμένα Θεσσαλονίκης· *Ἀεροπλοΐα*, 16.9.1935, τ. 101, σ. 104· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* β' τρίμ. 1937, τ. 22, σ. 145.

[291] *Ε.τ.Κ. 1925,* φ. 94, δ. 26.3.1925· *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 123, δ. 28.4.1931· Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, ό.π..

[292] Ό.π.· Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 87.

[293] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.5.1938, τ. 166, σ. 377· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* β' τρίμ. 1938, τ. 26, σ. 150.

[294] *Ό.π.*, β' τρίμ. 1937, τ. 22, σ. 147.

κίνηση από 1.1 έως 31.12.1936						
αεροδρόμια	επιβάτες		ταχυδρομείο (τον.)		εμπορεύματα (τον.)	
(μ.)μικτά (ν.)ναυτικά (χ.)χερσαία	αφιχθέντες - αναχωρήσαντες	διελθόντες	αφιχθέν-αποσταλέν	διαβατικό	εισαχθέντα-εξαχθέντα	διαμετα-κομισθέντα
Σέδες-Μίκρα (μ.)	5.572	2.229	9,1	10,7	104,6	33,6
Φάληρο (ν.)	1.385	3.561	15,6	282,6	26,8	99,4
Νέα Πέραμος (ν.)	604	1.032	4,7	84,8	10,5	31,3
Φαιάκιο (ν.)	125	697	0,1	27,0	3,6	22,2
Δεκέλεια (χ.)	6.771	1.478	20,8	69,1	182,8	24,8
Ιωάννινα (χ.)	1.936	197	2,1	-	14,0	-
Αγρίνιο (χ.)	395	700	0,1	0,7	5,6	7,5
Δράμα (χ.)	819	2	0,4	-	7,8	-

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η ελληνική πρωτεύουσα με τα δύο αεροδρόμιά της κατείχε αξιοζήλευτη θέση μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων ως προς τον αριθμό των διερχομένων γραμμών, ήδη από το 1932, όπως αποδεικνύει ο πίνακας:[295]

πόλη	γραμμές διεθνείς	γραμμές εσωτερικού	σύνολο γραμμών
1. Βερολίνο	11	7	18
2. Ρώμη	8	8	16
3. Λειψία	9	6	15
4. Κολωνία	8	7	15
5. Φρανκφούρτη	8	6	14
6. Αθήνα	10	2	12
7. Βενετία	6	6	12
8. Παρίσι	9	2	11
9. Πράγα	8	3	11
10. Κοπεγχάγη	10	-	10

[295] Α. Λεβίδης, «Ἡ ἐξέλιξις τῆς διεθνοῦς συγκοινωνιακῆς ἀεροπορίας καὶ τὰ ἑλληνικὰ συμφέροντα», *ό.π.*, γ' τρίμ. 1932, τ. 3, σ. 75.

ΣΤ. ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΟΥ ΔΑΣΜΟΛΟΓΙΟΥ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΥΛΩΝ

Ο εφοδιασμός των αεροσκαφών με καύσιμα γινόταν από τις αποθήκες των αερολιμένων ανάλογα με το διαθέσιμο υπόλοιπο, που υπήρχε σε αυτές.[296] Στο ελληνικό έδαφος η εταιρεία που είχε φροντίσει να εγκαταστήσει σταθμούς ήταν η Shell· ειδικά στις υδροσκάλες του Φαλήρου και της Κέρκυρας η παροχή καυσίμου ενεργείτο από λέμβους-δεξαμενές. Η εταιρεία εξέδιδε πιστωτικά δελτία, ώστε ο αεροπόρος που εκτελούσε διεθνή πτήση, να μην αλλάζει νόμισμα κατά την πληρωμή, αλλά να δείχνει το δελτίο και να προμηθεύεται επί πιστώσει.[297]

Το τιμολόγιο της βενζίνης και των ορυκτών ελαίων υπαγορευόταν από το Υπουργείο Αεροπορίας. Στην περίπτωση της ελληνικής εταιρείας (Ε.Ε.Ε.Σ.), η διάθεση των ειδών αυτών ήταν ατελής και γινόταν βάσει των εκτελουμένων πτήσεων και της εξακριβωμένης χρονικής διάρκειάς τους με περιθώριο υπέρβασης 10%.[298] Για τα υπόλοιπα αεροσκάφη προβλεπόταν ένα πολύπλοκο σύστημα δασμολόγησης πάνω στην παροχή βενζίνης, βενζόλης και ελαίων:

α) εισαγωγικός δασμός: βασικός δασμός συν προσαύξηση 80% (μόνο στη βενζίνη)
β) δημοτικός φόρος: 25% επί του εισαγωγικού δασμού
γ) πρόσθετος δημοτικός φόρος: 4% επί του δημοτικού
δ) δανείου: 30% επί του αθροίσματος βασικού εισαγωγικού συν δημοτικού
ε) οδοποιίας: 30% επί του εισαγωγικού
στ) φιλανθρωπικός: 4% επί του εισαγωγικού
ζ) στατιστικός: 2% επί του εισαγωγικού
η) λιμενικός: 6% επί του αθροίσματος εισαγωγικού συν δημοτικού

Όλα τα παραπάνω τέλη πληρώνονταν σε μεταλλικές δραχμές. Σε χάρτινες δραχμές (1 μεταλλική αντιστοιχούσε σε 20 χάρτινες από 20.5.1932, προηγούμενη αναλογία 1 προς 15) καταβαλλόταν πρόσθετο τέλος 2% ανά τόννο.[299]

Τα εισαγωγικά τέλη εισπράττονταν μόνον σε περίπτωση εφοδιασμού εντός της ελληνικής επικράτειας και αφορούσαν την ποσότητα που καταναλισκόταν κατά την πτήση από του σημείου εισόδου μέχρι της εξόδου των συνόρων. Τα προς κατανάλωση ορυκτέλαια, που αποθηκεύονταν σε αεροδρόμια και υδροσκάλες κατά την άφιξή τους θεωρούντο υπό διαμετακόμιση και σε κανένα δασμό ή φόρο δεν υποβάλλονταν.[300] Απλώς, ο πιλότος υποχρεωνόταν να

---

[296] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 30.

[297] *Ἀεροπλοΐα*, 1.3.1936, τ. 113, σ. 278.

[298] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, άρθρο 10 § δ.

[299] *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.10.1933, τ. 55-56, σ. 124· Α.Υ.Ε., 1933: Α/37/8, Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 228 (287/3/32), 20.6.1932.

[300] Ό.π., 1930-1933: Κ.Τ.Ε./VIII, Υπουργείο Οικονομικών προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε/2414, 20.2.1932· ό.π., Κ.Τ.Ε./Φ1/VIII, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ.

καταθέσει στην πρώτη τελωνειακή αρχή των συνόρων μαζί με το δηλωτικό εμπορευμάτων και τη σημείωση εφοδίων.[301]

Επειδή όμως η Ελλάδα αποτελούσε πέρασμα για ουκ ολίγες ευρωπαϊκές εταιρείες, οι οποίες επιβαρύνονταν με τα παραπάνω τέλη, από πολύ νωρίς γεννήθηκαν αντιδράσεις. Η γερμανική κυβέρνηση ήγειρε θέμα στην Κ.τ.Ε. περί πλήρους παροχής ατελείας για τα ορυκτέλαια των διερχομένων τα σύνορα μεταφορικών μέσων.[302] Η γραμματεία του οργανισμού θέλησε τότε να πληροφορηθεί τις απόψεις των μελών της επί της πρότασης.[303] Όπως ήταν επόμενο, στην πλήρη ατέλεια συμφωνούσαν εκείνα τα κράτη, που διατηρούσαν υπερηπειρωτικές γραμμές ή τουλάχιστον διεθνείς. Αντίθετα, η Ελλάδα, η οποία δεν συγκαταλεγόταν ανάμεσά τους, αντιμετώπιζε μία τέτοια παραχώρηση ως μονομερή θυσία. Πρόβαλλε δε, το επιχείρημα ότι τα τέλη ήσαν απαραίτητα για τη συντήρηση και δημιουργία αερολιμένων απολύτως αναγκαίων για την παγκόσμια αεροπλοΐα, καθώς η χώρα αποτελούσε σημείο ανεφοδιασμού μεταξύ Ευρώπης – Ασίας – Αφρικής.[304]

Το ειδικό βάρος, βέβαια, που είχε η Ελλάδα ως κράτος υπαγόρευε έναν προσεκτικό χειρισμό του ζητήματος. Έτσι, η αρμόδιοι υπουργοί συνέστησαν στο μόνιμο αντιπρόσωπο στη Γενεύη να συνταχθεί με τους μη αποδεχόμενους την πρόταση, εφ' όσον θα διέκρινε σαφή διάθεση καταψήφισης από ικανό αριθμό κρατών.[305] Σε κάθε περίπτωση η αρνητική απάντηση έπρεπε να καθυστερήσει.[306] Τελικά, κατά τη σύνοδο της Υποεπιτροπής Μεταφορών και Συγκοινωνιών της

πρωτ. 40250/6533, 22.12.1936· ό.π., αρ. πρωτ. 22953/8086, 1.10.1934· *Δ.Σ.Α.*, παράρτημα Η', τελωνεία, σ. 44-48.

[301] Α.Υ.Ε., 1930-1933: Κ.Τ.Ε./VIII, Υπουργείο Οικονομικών προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε-597, 19.1.1932.

[302] Ό.π., Μόνιμη Αντιπροσωπεία Γενεύης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1004/VII/4α, 16.5.1931.

[303] Ό.π., αρ. πρωτ. αρ. 1412/VII/4α, 21.7.1931· ό.π., Κ.Τ.Ε./Φ1/VIII, Μόνιμη Αντιπροσωπεία Γενεύης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1222/VII/4α, 29.8.1934.

[304] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 3554/1899, 29.4.1936· ό.π., Υπουργείο Οικονομικών προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Α.24174, 6.11.1936. Η μόνη παραχώρηση που είχε κάνει η Ελλάδα ήταν η απαλλαγή από τα εισαγωγικά τέλη και τα παρομαρτούντα των καυσίμων υλών, της βενζίνης, της βενζόλης και των ελαίων, που απαιτούντο για τον ανεφοδιασμό συγκοινωνιακών αεροσκαφών γειτονικών χωρών, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας. Γι' αυτό το σκοπό είχε υποβάλει ερώτημα στην γιουγκοσλαβική κυβέρνηση, η οποία ωστόσο, εφήρμοζε ατέλεια μόνο για τις ποσότητες που ευρίσκονταν εντός των δεξαμενών των αεροσκαφών, βλ. ό.π., 1932: Α/37/5, Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 26741/3400, 18.12.1931· ό.π., Πρεσβεία Βελιγραδίου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 270, 27.2.1932, όπου συνημμένο: Γιουγκοσλαβικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Βελιγραδίου, ΚΡΝο 834, 22.2.1932.

[305] Ό.π., Κ.Τ.Ε./Φ1/VIII, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 22953/8086, 1.10.1934· ό.π., Υπουργείο Οικονομικών προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Α.20779, 15.10.1934.

[306] Ό.π., Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 24577/9450, 10.11.1934· ό.π., Μόνιμη Αντιπροσωπεία Γενεύης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 227/VIII, 8.2.1935, όπου συνημμένο: Γραμματεία Κοινωνίας των Εθνών προς Μόνιμη Αντιπροσωπεία και Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 9Α/16149/6246, 31.1.1935.

23ης Ιανουαρίου 1936 (90η σύνοδος του Συμβουλίου της Κ.τ.Ε.), η ελληνική πλευρά δεν συγκατατέθηκε στην ατέλεια καυσίμων αεροσκαφών επικαλούμενη την απουσία πραγματικής αμοιβαιότητας.[307] Κατόπιν αντιρρήσεων και άλλων κυβερνήσεων η πρόταση αποσύρθηκε προσωρινά.[308]

Τη σκυτάλη των βολιδοσκοπήσεων παρέλαβε το Ηνωμένο Βασίλειο, εξουσιοδοτημένο από τις Κάτω Χώρες, τη Γαλλία, την Ιταλία και τη Γερμανία. Κατά τη σύνοδο της Διεθνούς Επιτροπής Αεροπλοΐας στη Βαρσοβία (22 Μαΐου 1936), η πρόταση εγκρίθηκε κατ' αρχήν.[309] Εν όψει της επικείμενης υπογραφής συμφωνίας στο Λονδίνο τα ελληνικά υπουργεία Αεροπορίας και Οικονομικών γνωμοδότησαν αρνητικά.[310] Μάλιστα, η γαλλική εταιρεία, η μόνη ξένη που απολάμβανε ατελείας επί χρόνια στην Ελλάδα, την έχασε στις αρχές του 1937. Ο ξένος παράγοντας αντιμετώπιζε πλέον την ελληνική στάση ως εκβιαστική.[311] Η βρετανική πρεσβεία στην Αθήνα απηύθυνε αλλεπάλληλες ρηματικές διακοινώσεις συνοδεύοντάς τες από ειλημμένες αποφάσεις διεθνών οργανισμών και προσχέδια.[312]

Η ελληνική κυβέρνηση με την σειρά της εξέδωσε εγκύκλιο προς τις βαλκανικές, κεντροευρωπαϊκές, βαλτικές και σκανδιναβικές χώρες για να εξακριβώσει τη δυνατότητα τήρησης ενιαίας στάσης κατά τη διάσκεψη.[313] Η Τουρκία απάντησε ότι το ζήτημα δεν την απασχολούσε καθόλου, καθ' όσον καμμία ξένη γραμμή δεν διερχόταν από τα εδάφη της ούτε τα αεροσκάφη της εξέρχονταν από αυτά.[314] Η Βουλγαρία δεχόταν ατέλεια μόνο για τις ποσότητες που έφεραν τα αεροπλάνα και όχι για εκείνες που προμηθεύονταν από αυτήν για τη συνέχιση του ταξιδιού.[315] Η Γιουγκοσλαβία αρχικά είχε την πλέον αρνητική στάση απέναντι στο νέο μέτρο, στο βαθμό που είχε προτείνει στην Ελλάδα

---

[307] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2537/1455, 26.3.1936.

[308] Ό.π., Μόνιμη Αντιπροσωπεία Γενεύης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1606/VIII, 25.11.1936.

[309] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 246/2/37, 25.5.1937· T.N.A., AVIA 2/1991, I.A.C. 305, έκθεση από την επίσκεψη Μπέρτραμ στην Αθήνα (12-24.2.1937), άκρως εμπ., 25.2.1937.

[310] Α.Υ.Ε., Κ.Τ.Ε./Φ1/VIII, Υπουργείο Εξωτερικών προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 11020 I/VIII, 27.5.1937· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 843/2948, 29.5.1937· ό.π., Υπουργείο Οικονομικών προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Τ.6017, 29.5.1937· ό.π., Μόνιμη Αντιπροσωπεία Γενεύης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 743/VIII, 30.5.1938, όπου συνημμένο: Βρετανική Κυβέρνηση προς Γραμματεία Κ.τ.Ε., αρ. εισόδου C.144.M.86.1938.VIII, 28.4.1938· ό.π., Υπουργείο Οικονομικών προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε.14837, 12.11.1938.

[311] T.N.A., AVIA 2/1991, ό.π..

[312] Α.Υ.Ε., Κ.Τ.Ε./Φ1/VIII, Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 284 (246/2/36), 19.11.1936· ό.π., αρ. πρωτ. 246/2/37, 25.5.1937· ό.π., Μόνιμη Αντιπροσωπεία Γενεύης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 959/VIII, 4.7.1938, όπου συνημμένο: Βρετανική Κυβέρνηση. προς Γραμματεία Κ.τ.Ε., αρ. εισόδου C.209.M.115.1938.VIII, 13.6.1938· ό.π., Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 219 (1/94/38), 16.8.1938.

[313] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 37368/4484, 24.10.1938.

[314] Ό.π., Πρεσβεία Βελιγραδίου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2563, 3.11.1938.

[315] Ό.π., Πρεσβεία Σόφιας προς Υπουργείο Εξωτερικών, τηλ. 1379, 2.6.1937.

ταυτόσημη απάντηση.[316] Αργότερα, όμως, δήλωσε ότι τα συμφέροντά της δεν συνέπιπταν με τα ελληνικά, λόγω της μικρής αναλογικά απόστασης των αερολιμένων της από τους σταθμούς εκκίνησης των αεροσκαφών ξένων γραμμών, οπότε τα τελευταία κατά την στάθμευσή τους στη χώρα ήσαν ήδη εφοδιασμένα με καύσιμα και λιπαντικές ύλες· οι Γιουγκοσλάβοι αρμόδιοι θα ζητούσαν ορισμένες μόνον εξαιρέσεις.[317] Η Ρουμανία θα δεχόταν κατ' αρχήν την ατέλεια, φοβούμενη ότι τα κράτη που δεν θα κύρωναν την συμφωνία θα επωφελούντο πάλι επί τη βάσει ρήτρας του μάλλον ευνοουμένου κράτους.[318] Η Ουγγαρία είχε ήδη προσχωρήσει στους μεγάλους.[319]

Την 1η Μαρτίου 1939 η πολυσυζητημένη σύμβαση υπογράφηκε στο Λονδίνο, όπου και διακηρύχθηκε η αύξηση των διευκολύνσεων και η αμοιβαία εξασφάλιση πλεονεκτημάτων για τις εναέριες συγκοινωνίες. Σύμφωνα με αυτήν, κατά την προσγείωση οι καύσιμες και λιπαντικές ύλες που περιέχονταν στις αποθήκες του αεροπλάνου, θα απαλλάσσονταν από κάθε τελωνειακό ή άλλο δικαίωμα. Κατά την απογείωση, οι ίδιες ύλες που τυχόν θα χορηγούντο στο αεροπλάνο θα τύγχαναν παρόμοιας απαλλαγής — ως προς την διάταξη τούτη η ελληνική κυβέρνηση επιφυλασσόταν να μη δώσει συνέχεια στην επικράτειάς της· την ίδια στάση τήρησαν η Ρουμανία, η Ιρλανδία και η Αργεντινή, ενώ η Λεττονία απέσχε.[320] Και στις δύο περιπτώσεις η απαλλαγή χορηγείτο σε χώρους υπό τελωνειακή επίβλεψη.[321] Τέλος, αεροσκάφος, το οποίο προσγειωνόταν εκ νέου στο έδαφος απ' όπου εφοδιάσθηκε, μπορούσε να χάσει το δικαίωμα της ατέλειας για τις καταναλωθείσες ποσότητες πριν την προσγείωση (εξαιρείτο η περίπτωση της αναγκαστικής προσγείωσης).[322]

---

[316] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Βελιγραδίου, αρ. πρωτ. 14412/I/VIII, 10.7.1937· ό.π., Πρεσβεία Βελιγραδίου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1792, 7.7.1937· ό.π., αρ. πρωτ. 3245, 27.12.1937, όπου συνημμένο: Γιουγκοσλαβικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανική Πρεσβεία Βελιγραδίου, Κ.Ρ. αρ. πρωτ. 11304, 22.12.1937.

[317] Ό.π., Πρεσβεία Αγκύρας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 3162, 2.11.1938.

[318] Ό.π., Πρεσβεία Βουκουρεστίου προς Υπουργείο Εξωτερικών, τηλ. 1810, 16.6.1937.

[319] Ό.π., Πρεσβεία Βουδαπέστης προς Υπουργείο Εξωτερικών, τηλ. 1689, 3.6.1937.

[320] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1939, τ. 30, σ. 203.

[321] *Ε.τ.Κ. 1940,* φ. 101, α.ν.2253, άρθρο 2 § α και γ.

[322] *Ό.π.*, άρθρο 2 § β.

Ζ. ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΑ

1. Ο επίγειος έλεγχος

Εκτός από τον τελωνειακό και τον αστυνομικό έλεγχο, οι οποίοι διενεργούντο στα μεγάλα αεροδρόμια της χώρας απαραίτητος ήταν και ο υγειονομικός.

Κατ' αρχάς το ίδιο το αεροσκάφος όφειλε να είναι εφοδιασμένο με υγειονομική πιστοποίηση (patente de santé), η οποία βεβαίωνε την ακίνδυνη κατάσταση του τόπου αναχώρησης-προέλευσης.[323] Η Ελλάδα μάλιστα, ήταν η μόνη ευρωπαϊκή χώρα που απαιτούσε αυτού του είδους τον εφοδιασμό των αεροπλάνων, παρά τις πιέσεις της Automobile Association να εξαιρεθούν τουλάχιστον τα μη μεταφέροντα επί πληρωμή επιβάτες, ώστε να μειωθούν οι διατυπώσεις και να ευνοηθεί ο τουρισμός.[324] Οι διαδικασίες απλοποιήθηκαν σε πρώτη φάση, με την ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας, όταν καταργήθηκε η προξενική θεώρηση της υγειονομικής πιστοποίησης, όπως και η πιστοποίηση περί άνοσων χωρών.[325] Επιπροσθέτως, στα τέλη της δεκαετίας του '30 η Ελλάδα αποδέχθηκε τις διατάξεις της Διεθνούς Υγειονομικής Σύμβασης Αεροναυτιλίας (Χάγη, 12.4.1933).[326] Πάντοτε, όμως, στο ημερολόγιο του αεροσκάφους αναγράφονταν τα υγειονομικής φύσης γεγονότα κατά το ταξίδι, τα υγειονομικά μέτρα πριν την αναχώρηση και κατά τις διάμεσες σταθμεύσεις, όπως και τυχόν πληροφορίες που αφορούσαν τη χώρα αναχώρησης, στην οποία εμφανίσθηκε κάποια λοιμώδης νόσος.[327] Επίσης, απαγορευόταν η κατά την πτήση ρίψη ουσιών που μπορούσαν να προκαλέσουν λοιμώξεις.[328]

Στο έδαφος η υγειονομική υπηρεσία ασκείτο στους αερολιμένες και τα αεροδρόμια από τα λεγόμενα αεροϋγειονομεία. Εκείνα της α΄ τάξεως διέθεταν οργανωμένη ιατρική υπηρεσία (ο οικείος υγειονομικός αξιωματικός του αερολιμένα ή άλλος αποσπώμενος προς τούτο), διαμέρισμα για τις ιατρικές επισκέψεις, μηχανήματα για τη λήψη τού υπό παρατήρηση υλικού και για την αποστολή του προς εξέταση σε εργαστήριο, μέσα μεταφοράς και περίθαλψης ασθενών και ακόμη υλικό απολύμανσης, μυοκτονίας και εντομοκτονίας. Ακόμη,

---

[323] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 66.

[324] Α.Υ.Ε., 1933: Α/37/8, Πρεσβεία Λονδίνου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 3344/Ε/30, 5.12.1930, όπου συνημμένο: Automobile Association προς Πρεσβεία Λονδίνου, IMcC/HMG, 2.12.1930· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Πρεσβεία Λονδίνου, 1715/146, 2.2.1931.

[325] Α. Ζάννας, «Τὸ Ὑπουργεῖον καὶ ἡ ὀργάνωσις τῆς Ἀεροπορίας μας», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* α΄ τρίμ. 1932, τ. 1, σ. 25.

[326] *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 210, α.ν. 595, άρθρο 10.

[327] *Ό.π.*, άρθρο 9.

[328] *Ό.π.*, άρθρο 14.

πόσιμο νερό σε επαρκή ποσότητα και σύστημα αφαίρεσης απορριμμάτων-ακαθαρσιών, όπως και αποχετεύσεις ακάθαρτων υδάτων. Τα της β' τάξεως διέθεταν λιγότερα μέσα και υλικά, τη δε υπηρεσία ασκούσε κατά περίπτωση μετακαλούμενος ιδιώτης ιατρός. Την ευθύνη λειτουργίας των αεροϋγειονομείων (τέτοια ιδρύθηκαν στους αερολιμένες Δεκελείας, Φαλήρου και Θεσσαλονίκης) είχε ο διοικητής του αεροδρομίου, ενώ η ίδρυση και οργάνωσή τους κανονιζόταν με διατάγματα των Υπουργείων Αεροπορίας και Κρατικής Υγιεινής και Αντιλήψεως.[329] Ακόμη, στο Τμήμα Λοιμωδών Νόσων του Υπουργείου Κρατικής Υγιεινής και Αντιλήψεως συστήθηκε ιδιαίτερο γραφείο επικοινωνίας υγειονομείων και αεροϋγειονομείων με αρμοδιότητα την εφαρμογή των διεθνών και ελληνικών συμβάσεων και νομοθετημάτων[330] όπως και τις υγειονομικές σχέσεις με τα ξένα κράτη.[331]

Η επίσκεψη του ιατρού, κατά το δυνατόν σύντομη, γινόταν μόνο όταν το απαιτούσαν οι περιστάσεις σύμφωνα με την κρίση του διοικητή αερολιμένα — συνήθως όταν το αεροσκάφος προερχόταν από περιοχή εμφάνισης λοιμώδους νόσου ή ο κυβερνήτης τον ειδοποιούσε πριν από την προσγείωση ότι επιβαλλόταν αποβίβαση ασθενούς.[332] Ο υγειονομικός έλεγχος συνίστατο αναλόγως της σοβαρότητας σε επίσκεψη του πληρώματος και των επιβατών, επίβλεψη των προσώπων που ήλθαν σε επαφή με τους ασθενείς, αποβίβαση και απομόνωση των τελευταίων και, εφ' όσον δεν είχε εφαρμοσθεί κάτι τέτοιο στο αεροδρόμιο αναχώρησης, μυοκτονία, εντομοκτονία και απολύμανση. Τα εμπορεύματα επίσης, υπόκειντο σε έλεγχο, ενώ το ταχυδρομείο όχι. Στη συνέχεια, οι υγιείς επιβάτες συνέχιζαν το ταξίδι τους, ενώ αντίθετα, πρόσωπα που απλώς παρουσίαζαν συμπτώματα μπορούσαν να πάρουν την επόμενη πτήση, εάν έτσι έκρινε η διοίκηση του αεροδρομίου. Σε ειδικές περιπτώσεις ενεργείτο διαδοχικός έλεγχος και στα άλλα αεροδρόμια προσέγγισης.[333] Τα εφαρμοστέα μέτρα θα γίνονταν σχολαστικότερα όταν παρουσιαζόταν πανώλη, χολέρα, εξανθηματικός τύφος και ευλογιά,[334] εάν δε εμφανιζόταν κρούσμα κίτρινου πυρετού δεν αποκλειόταν η διακοπή της αεροσυγκοινωνίας με την χώρα προέλευσης.[335]

Αρχικά, ο κρατικός ιατρός δεν αμειβόταν με την επίσκεψη όπως ο ιδιώτης, αργότερα όμως καθορίσθηκε ενιαίο τιμολόγιο (200 δρχ.) και για τους δύο — στον ιδιώτη καταβάλλονταν και τα οδοιπορικά έξοδα.[336] Η απ' ευθείας είσπραξη από τους ιδιοκτήτες ή τους κυβερνήτες ή τους πράκτορες απαγορευόταν. Ο δικαιούχος παρελάμβανε χρηματικό ένταλμα από το Υπουργείο Κρατικής

---

[329] *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 210*,* α.ν. 595*,* άρθρο 5· *Ε.τ.Κ. 1936*, φ. 512, α.ν. 340, άρθρα 4 και 31· *Ἀεροπλοΐα,* 1-5.9.1936, τ. 125, σ. 70.

[330] Οι διεθνείς διατάξεις υπερίσχυαν των ελληνικών, βλ. *Ε.τ.Κ. 1936*, φ. 512, α.ν. 340, άρθρο 38.

[331] *Ό.π.*, άρθρο 35.

[332] *Ε.τ.Κ. 1933,* φ. 374, δ. 25.11.1933, άρθρα 1 και 3· *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 210, α.ν. 595, άρθρα 12 και 15.

[333] *Ε.τ.Κ. 1933,* φ. 374, δ. 25.11.1933, άρθρα 2 και 4· *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 210, α.ν. 595, άρθρα 11, 13 και 16.

[334] *Ό.π.*, άρθρα 23-35.

[335] *Ό.π.*, άρθρα 36-51.

[336] *Ε.τ.Κ. 1933*, φ. 374, δ. 25.11.1933, άρθρα 5-6· *Ε.τ.Κ. 1939*, δ. 22.4.1939, άρθρο 1.

Υγιεινής και Αντιλήψεως επί τη βάσει της παρακάτω κατάστασης, που υπέβαλλε στο τμήμα Λοιμωδών Νόσων:[337]

δικαιούχος	είδος αεροπλάνου	προέλευση	τελευταία προσέγγιση	ημερομηνία άφιξης	πληρωτέο ποσό	παρατηρή-σεις

2. Η εναέρια αρωγή

Ο υγειονομικός έλεγχος αποτελούσε σίγουρα μία αναγκαία διαδικασία που βοηθούσε στην ομαλή λειτουργία της αεροπορίας. Ανταποδοτικά, το νέο μέσο συγκοινωνίας άνοιγε καινούργιες προοπτικές στην εξυπηρέτηση της ιατρικής περίθαλψης. Η Ελλάδα συμμετείχε στο Α' Διεθνές Συνέδριο Υγειονομικής Αεροπορίας, που έλαβε χώρα στο Παρίσι τον Μάιο του 1929, και στο οποίο ελήφθησαν αποφάσεις για την κατασκευή υγειονομικών αεροπλάνων, την προτεραιότητα κίνησής τους στους αεροδιαδρόμους, την προστασία τους σε καιρό πολέμου και τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων τους: μεταφορά ασθενών και τραυματιών, ιδίως από δυσπρόσιτες περιοχές, αλλά και εκκενώσεις πληθυσμών.[338]

Για την Ελλάδα βέβαια με την στοιχειωδέστατη πολιτική αεροπορία και τον πενιχρό προϋπολογισμό, η υλοποίηση των παραπάνω αποφάσεων αποτελούσε όνειρο θερινής νυκτός.[339] Μια πρώτη απόπειρα επιχειρήθηκε το 1934, όταν το Πατριωτικό Ίδρυμα προσφέρθηκε δι' ιδίων δαπανών να αγοράσει αεροπλάνα, τα οποία θα χρησιμοποιούσε για την μεταφορά ασθενών από την επαρχία στην Αθήνα.[340] Στην πράξη το έργο τούτο εκτελούσαν σποραδικά η Ε.Ε.Ε.Σ. και ιδιωτικά αεροπλάνα με έκτατες μεταφορές ιατρών, ασθενών και ιατρικού εξοπλισμού.[341] Από το αεροδρόμιο της Δεκελείας διήλθε δύο φορές και το αεροπλάνο της φαρμακευτικής εταιρείας Bayer, τύπου Ju-52, αποστολή του οποίου ήταν η έγκαιρη μεταφορά φαρμάκων σε περίπτωση εκδήλωσης επιδημίας.[342]

Στα μέσα του 1939 το Υπουργείο Υγιεινής και Αντιλήψεως θέλησε να ενημερωθεί για την εν γένει υγειονομική χρήση του αεροπλάνου στο εξωτερικό, ούτως ώστε να προβεί σε παρεμφερείς ενέργειες.[343] Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι

---

[337] *Ε.τ.Κ. 1933*, φ. 374, δ. 25.11.1933, άρθρο 7· *Ε.τ.Κ. 1939*, δ. 22.4.1939, άρθρα 2-3.

[338] Α.Υ.Ε., 1931: Α/37α/3, Γαλλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 139, 12.8.1931.

[339] *Ἀεροπλοΐα*, 16.12.1932, τ. 36, σ. 241.

[340] *Ό.π.*, 1.6.1934, τ. 71, σ. 314.

[341] *Ό.π.*, 16.11.1936, τ. 130, σ. 140 και 20.12.1937, τ. 156, σ. 173· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1938, τ. 25, σ. 78-81.

[342] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.6.1938, τ. 167, σ. 399-400 και 1.6.1939, τ. 191, σ. 455-456.

[343] Α.Υ.Ε., 1939: Α/7, Υπουργείο Κρατικής Υγιεινής και Αντιλήψεως προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 74806, 7.6.1939.

δεν είχαν γίνει κάποια σημαντικά βήματα από τις λεγόμενες 'προηγμένες' χώρες. Μόνο η Γαλλία είχε οργανωμένη υπηρεσία,[344] η Ιταλία χρησιμοποιούσε σε έκτακτες περιπτώσεις στρατιωτικά αεροπλάνα,[345] στη Γερμανία γίνονταν ανεφοδιασμός κατοίκων αποκλεισμένων περιοχών και εξόντωση εντόμων,[346] στη Νέα Αγγλία[347] η πρόοδος ήταν υποτυπώδης.[348] Κράτη όπως η Αίγυπτος,[349] η Ισπανία,[350] η Ελβετία,[351] το Βέλγιο,[352] η Γιουγκοσλαβία,[353] η Τουρκία[354] και οι Κάτω Χώρες[355] δεν διέθεταν παρόμοια οργάνωση. Η Σοβιετική Ένωση κατά πάγια συνήθειά της αρνήθηκε να παράσχει πληροφορίες.[356] Τουλάχιστον σε αυτόν τον τομέα η Ελλάδα δεν θα έπρεπε να νιώθει μειονεκτικά απέναντι στα κράτη της εποχής.

[344] Ό.π., Πρεσβεία Παρισίων προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 3125, 3.8.1939.

[345] Ό.π., Πρεσβεία Ρώμης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2731/ΣΤ, 7.9.1939.

[346] Ό.π., Πρεσβεία Βερολίνου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 3372, 14.9.1939, όπου συνημμμένο: Γερμανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Βερολίνου, αρ. πρωτ. W9210/39, 18.8.1939.

[347] Πρόκειται για το βορειοανατολικό διαμέρισμα των Η.Π.Α., που περιλαμβάνει τις πολιτείες Μαίην, Νέο Χάμπσηρ, Βερμόντ, Μασσαχουσέττη, Ρόουντ Άιλαντ και Κοννέκτικοτ.

[348] Ό.π., Προξενείο Βοστώνης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 361.-Α, 9.9.1939.

[349] Ό.π., Πρεσβεία Καΐρου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2631Α/6, 8.12.1939, όπου συνημμένο: Αιγυπτιακό Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Καΐρου, 19.10/3 (100), Δεκέμβριος 1939.

[350] Ό.π., Πρεσβεία Μαδρίτης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1160, 21.11.1939, όπου συνημμένο: Ισπανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Μαδρίτης, αρ. πρωτ. 24, 20.10.1939.

[351] Ό.π., Πρεσβεία Βέρνης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1588. Ν/10, 11.11.1939.

[352] Ό.π., Πρεσβεία Βρυξελλών προς Υπουργείο Εξωτερικών, 24.8.1939, όπου συνημμένο: Βελγικά Υπουργεία Εξωτερικών & Εμπορίου προς Πρεσβεία Βρυξελλών, αρ. πρωτ. 196/6813, 23.8.1939.

[353] Ό.π., Πρεσβεία Βελιγραδίου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1654, 11.8.1939, όπου συνημμένο: Γιουγκοσλαβικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Βελιγραδίου, αρ. πρωτ. 7455, 10.8.1939.

[354] Ό.π., Πρεσβεία Αγκύρας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2109, 24.7.1939.

[355] Ό.π., Πρεσβεία Χάγης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 415, 5.7.1939.

[356] Ό.π., Πρεσβεία Μόσχας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2691, 2.8.1939.

Η. Η ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

1. Ο ρόλος του Αστεροσκοπείου

Ο αρχαιότερος μετεωρολογικός οργανισμός του κράτους υπήρξε το αρμόδιο τμήμα του Εθνικού Αστεροσκοπείου, το οποίο ιδρύθηκε το 1890. Τούτο παρά τα γλίσχρα μέσα που διέθετε, συνέβαλε ουσιωδώς στην επιστημονική μελέτη των καιρικών φαινομένων και συνακόλουθα στην εξυπηρέτηση της εθνικής οικονομίας. Χάρη μάλιστα, στην προσωπικότητα του διευθυντή του, Δημητρίου Αιγινήτη, το ίδρυμα απέκτησε και διεθνές κύρος.[357]

Παρ' όλα αυτά, το 1925 η ελληνική κυβέρνηση δήλωνε στη Διεθνή Επιτροπή Αεροπλοΐας ότι δεν δύναται να εκπληρώσει τις προβλεπόμενες μετεωρολογικές υποχρεώσεις της, εξαιτίας του γεγονότος ότι το εν λόγω τμήμα προ πάντων ασχολείτο με την κλιματολογία.[358] Άλλωστε, ο διέπων την λειτουργία του Αστεροσκοπείου νόμος 2118/1920, του είχε αναθέσει ως έργο «τὴν ἔρευναν τοῦ κλίματος τοῦ τόπου, τῶν ἀτμοσφαιρικῶν ἐν γένει φαινομένων καὶ τοῦ γηΐνου μαγνητισμοῦ τῆς χώρας».[359] Συνακόλουθα, το επιστημονικό προσωπικό του (σύμφωνα με κατοπινό διάταγμα) απαρτιζόταν από το διευθυντή, 3 αστρονόμους, 5 μετεωρολόγους, 1 σεισμολόγο, 5 βοηθητικούς και 4 δοκίμους. Στο συμβούλιό του συμμετείχαν ο διευθυντής και 6 έτερα μέλη οριζόμενα από τον προϊστάμενο υπουργό δημοσίας εκπαιδεύσεως. Ο στρατός, το ναυτικό, η αεροπορία δεν αντιπροσωπεύονταν.[360] Για να ικανοποιηθούν και οι δικές τους ανάγκες χρειάσθηκε να δημιουργηθούν με τον καιρό άλλες τέσσερεις μετεωρολογικές υπηρεσίες προσαρτημένες στα Υπουργεία Στρατιωτικών, Ναυτικών, Αεροπορίας και Γεωργίας.[361]

---

[357] Το συγκρότημα του Αστεροσκοπείου στα τέλη της δεκαετίας του '20 περιλάμβανε 4 τμήματα: Αστρονομίας, Μετεωρολογίας, Γεωδυναμικής και Φυσικής Γεωγραφίας. Πέρα από τα επιστημονικά-διδακτικά πλαίσια, λάμβανε μέρος κατά καιρούς και σε τομείς εφαρμογής (ύδρευση Αθηνών, ρεύματα Ευρίπου). Ο δε Αιγινήτης συμμετείχε στο πενταμελές συμβούλιο των 200 διευθυντών μετεωροσκοπείων του κόσμου, βλ. *Ἐφημερὶς τῶν Συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, 3.7.1931, συνεδρίαση 109η, σ. 1375 και 1381.

[358] Τα κλιματολογικά δεδομένα της Ελλάδας είχαν δημοσιευθεί στα Χρονικά του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών (τ. I-XI, 1894-1929) υπό μορφή μέσων μηνιαίων τιμών για κάθε σταθμό, βλ. Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 12171, 7.3.1933.

[359] Α. Ζάννας, «Ἡ ὀργάνωσις τῆς μετεωρολογικῆς ὑπηρεσίας», *Ἐργασία*, 8.8.1931, τ. 84, σ. 815.

[360] *Ε.τ.Κ. 1926*, φ. 64, ν.δ. 13.2.1926, άρθρο 1· Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.7, {356}· *Ἐφημερὶς τῶν Συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1376.

[361] *Ό.π.*, σ. 1389.

Η κατάσταση από άποψη δικτύου και λειτουργίας της υπηρεσίας του Αστεροσκοπείου είχε ως εξής. Υπήρχε ένας σταθμός α΄ τάξεως στην Αθήνα, 36 β΄ τάξεως σε επαρχιακές πόλεις, 19 γ΄ τάξεως και 34 βροχομετρικοί, που παρατηρούσαν μόνον τη θερμοκρασία και τη βροχή. Σε όλους εκτελούνταν παρατηρήσεις κατά τις ώρες 08:00, 14:00 και 20:00. Διευθυντές των σταθμών ήσαν οι κατά τόπους εκπαιδευτικοί υπάλληλοι με αποτέλεσμα: α) οι σταθμοί να βρίσκονται στα σχολεία, να περιβάλλονται από οικίες και η πιστότητα της παρατήρησης (ιδίως για τους ανέμους) να διαστρεβλώνεται· β) να μην είναι δυνατή η πύκνωση των παρατηρήσεων, εφ' όσον ο διδάσκων ασχολείτο με το κύριο έργο του· γ) η εκπαίδευσή τους πάνω στη μετεωρολογία να μην υπερβαίνει τις τρεις ημέρες· δ) επειδή η αμοιβή κυμαινόταν μεταξύ 40-200 δρχ. μηνιαίως, τις παρατηρήσεις να εκτελούν κατά κύριο λόγο οι άπειροι και αγγαρευόμενοι μαθητές.

Ως προς τη διαβίβαση, με την εξαίρεση 4 σταθμών που διέθεταν ασύρματο, οι υπόλοιποι συνέτασσαν τις παρατηρήσεις σε συνθηματικό με αριθμούς τηλεγράφημα, ο παρατηρητής αυτοπροσώπως μετέβαινε στο απομακρυσμένο τηλεγραφείο για να το στείλει στην Αθήνα, όπου υπάλληλος του Αστεροσκοπείου αποστελλόταν γύρω στις 11:00 στο τηλεγραφείο για να συλλέξει τα συγκεντρωμένα τηλεγραφήματα. Έτσι, οι παρατηρήσεις της 08:00 έφθαναν στο Αστεροσκοπείο την 11:00 με αποτέλεσμα η αξία τους πλέον να είναι μικρή· εάν διαβιβάζονταν με ασύρματο κατά ομάδες η ταχύτητα θα ήταν μεγαλύτερη. Όσο για την παρατήρηση της 20:00 ώρας μόνον 4-5 σταθμοί την τηλεγραφούσαν.

Το Αστεροσκοπείο με τη σειρά του εξέπεμπε ημερησίως 5 δελτία:

α) 09:25, παρατηρήσεις της 08:00 του σταθμού Αθηνών και των διαβιβαζόμενων μέσω ασυρμάτου·

β) 11:25, παρατηρήσεις της 08:00 8 ελληνικών και 5-6 ξένων της Ανατολικής Μεσογείου σταθμών·

γ) 15:25, παρατηρήσεις της 14:00 Αθηνών και 4 άλλων σταθμών·

δ) 17:15, παρατηρήσεις της 14:00 6-7 σταθμών·

ε) 21:25, παρατηρήσεις της 20:00 Αθηνών και 4 άλλων σταθμών.

Τέλος, την 01:00 δελτίο λέξεων επεξηγούσε τον πρωινό καιρό της Ανατολικής Μεσογείου και ένα ακόμη για τον καιρό της Ελλάδας δημοσιευόταν στις εφημερίδες.[362]

Ο τεχνικός εξοπλισμός του Αστεροσκοπείου χαρακτηριζόταν απογοητευτικός, καθώς συνίστατο από μερικά πεπαλαιωμένα όργανα στο Παλαιό Φάληρο και το Τατόι. Ανεμόμετρα και αυτογραφικά όργανα δεν

[362] Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι ο αριθμός των ημερησίων δελτίων στις προηγμένες χώρες της Ευρώπης κυμαινόταν από 7-40, βλ. Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.7, {355}, Υπουργείο Αεροπορίας – Τμήμα Μετεωρολογικό, έκθεση σχετική με τις ατέλειες της υφιστάμενης μετεωρολογικής οργάνωσης και με την ανάγκη αναδιοργάνωσής της· *Ἐφημερὶς τῶν Συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1372. Γενικότερα, για τη λειτουργία της υπηρεσίας του Αστεροσκοπείου βλ. Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.7, {356}, Μετεωρολογική Υπηρεσία στην Ελλάδα· *Ἐφημερὶς τῶν Συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1372, 1375-1376.

υπήρχαν.[363] Σε περίπτωση, που αεροπλάνο βρισκόταν σε πτήση ενημερωνόταν από τους επίγειους σταθμούς μέσω συνθηματικών πινακίδων...[364] Ως προς την εξυπηρέτηση πάντως, των ξένων αερογραμμών κατεβλήθησαν υπέρμετρες προσπάθειες λόγω των υποχρεώσεων του ελληνικού κράτους έναντι των διερχομένων εταιρειών. Συγκεκριμένα, η Διεύθυνση Ιταλικής Αεροπλοΐας ζήτησε να λαμβάνει την παροχή προγνώσεων των Αθηνών για τους σταθμούς της Δωδεκανήσου.[365] Ανάλογες αιτήσεις υπέβαλαν οι εταιρείες Aeroespresso, Air Union και Imperial Airways. Το Αστεροσκοπείο ενημέρωσε το Υπουργείο Αεροπορίας ότι θα απαντούσε σε αυτές αρνητικά, εάν προηγουμένως δεν συμπλήρωνε τις ελλείψεις του, οι οποίες συνίσταντο σε προσωπικό, μετεωρολογικούς σταθμούς κατά μήκος των γραμμών των παραπάνω εταιρειών, νυκτερινές παρατηρήσεις και αεροβολίσεις· επίσης, ζητούσε την αντικατάσταση όσων υπαλλήλων δεν μπορούσαν να ανταποκριθούν λόγω ταυτόχρονης απασχόλησης σε άλλη δημόσια υπηρεσία.[366] Τελικά, το Αστεροσκοπείο ανέλαβε την χορήγηση δελτίων στην Aeroespresso επί πληρωμή, ενώ την Imperial Airways ανέλαβε να εξυπηρετήσει το αρμόδιο τμήμα του Υπουργείου Αεροπορίας.[367]

2. Η Μετεωρολογική Υπηρεσία του Υπουργείου Αεροπορίας

Οι λόγοι που υπαγόρευσαν την δημιουργία αυτής της παράλληλης υπηρεσίας πρέπει να αναζητηθούν κατ' εξοχήν στη ζωτική σύνδεση μεταξύ πτήσεων και προγνώσεων. Η Διεθνής Μετεωρολογική Διάσκεψη της Ουτρέχτης (1923) είχε διατυπώσει την ευχή η μετεωρολογική υπηρεσία κάθε χώρας να βρίσκεται υπό την εξάρτηση υπηρεσιών, με τις οποίες είχε στενή σχέση από άποψη πρακτικών εφαρμογών. Δεδομένου ότι η αεροπλοΐα έχει μεγαλύτερη συνάφεια με τη μετεωρολογία παρά η αστρονομία, θα έπρεπε να την κηδεμονεύει το υπουργείο αεροπορίας.

Επειδή λοιπόν, οι προγνώσεις του Αστεροσκοπείου κρίνονταν ανεπαρκείς, όπως φανέρωναν οι διαμαρτυρίες του Γενικού Επιτελείου Στρατού, της Υδρογραφικής Υπηρεσίας και της Aeroesspresso, σε βαθμό που το πολεμικό και εμπορικό ναυτικό να χρησιμοποιούν δελτία ξένων χωρών (π.χ. της Μάλτας), φαινόταν επιβεβλημένη η δημιουργία μιας νέας υπηρεσίας· ανθρώπινες υπάρξεις, αλλά και κολοσσιαία υλικά συμφέροντα διακυβεύονταν για την Ελλάδα. Τα τακτικά έξοδα της υπηρεσίας αυτής υπολογίσθηκαν σε 6-7 εκατομμύρια δρχ.,

---

[363] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, ό.π.· *Ἐφημερὶς τῶν Συζητήσεων τῆς Γερουσίας,* ό.π., σ. 1388.

[364] *Ό.π.*, σ. 1374.

[365] *Ό.π.*, σ. 1393.

[366] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου, 90, Εθνικό Αστεροσκοπείο Αθηνών προς Υπουργείο Αεροπορίας, υπόμνημα, 26.3.1929.

[367] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.7, {355}, Υπουργείο Αεροπορίας – Τμήμα Μετεωρολογικό, έκθεση σχετική με τις ατέλειες της υφιστάμενης μετεωρολογικής οργάνωσης και με την ανάγκη αναδιοργάνωσής της.

πέραν των 5 εκ. δρχ. που θα απαιτούντο για την εγκατάσταση των νέων σταθμών. Μέχρι τότε η ετήσια δαπάνη για την μετεωρολογία ανερχόταν μόλις σε 2 εκ. δρχ..[368]

Η υπηρεσία, υπαγόμενη στη Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, ιδρύθηκε τον Μάιο του 1930 και διαρθρώθηκε ως εξής:
α) διευθυντής (αξιωματικός εκπαιδευθείς)
β) υποδιευθυντής (μετεωρολόγος α΄ τάξεως)
γ) γραφεία: i) καιρού· ii) κλιματολογικό· iii) τεχνικό
δ) αρχείο[369]

Ο σκοπός της συνίστατο στην αποκλειστική εξυπηρέτηση της αεροπορικής δραστηριότητας. Σύμφωνα με το σχεδιασμό, θα ιδρύονταν 20 περίπου σταθμοί κατά μήκος των 17 συνολικά γραμμών επί των οποίων ενεργούσαν 11 εταιρείες την δεδομένη στιγμή.[370] Ωστόσο, από την αρχή εμφανίσθηκαν προσκόμματα. Όταν το τμήμα προέβη σε προκήρυξη προμήθειας μετεωρολογικών οργάνων, ώστε να μπορέσει να ιδρύσει δικούς του σταθμούς, αυτή ματαιώθηκε κατόπιν εντολής του προέδρου της κυβέρνησης. Το Αστεροσκοπείο από την πλευρά του αρνείτο κάθε συνεννόηση μαζί του. Η εξυπηρέτηση των αναγκών της αεροπορίας αποδεικνυόταν ανεπαρκής, όπως φαίνεται και από την ακόλουθη περίπτωση: στην αρμοδιότητα του τμήματος υπαγόταν η εξυπηρέτηση του υδροπλάνου της βρετανικής Imperial, το οποίο κάθε Σάββατο εκτελούσε δοκιμαστικά την γραμμή Θεσσαλονίκης – Φαλήρου· η πρόγνωση στηριζόταν στην παρατήρηση της 08:00 και βασιζόταν στο θερινό κλίμα, με αποτέλεσμα ο ίδιος ο τμηματάρχης να ζητήσει την παύση του δελτίου για τους χειμερινούς μήνες, αλλιώς θα καθίστατο επικίνδυνο.[371]

3. Η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (Ε.Μ.Υ.)

Τελικά η ραγδαία άνοδος του αεροπορικού παράγοντα και η δραματική του εξάρτηση από την καιρική πρόβλεψη σε συνδυασμό με την ανεπαρκή εφαρμογή της μετεωρολογικής επιστήμης επέβαλαν την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου.[372] Μια αλλαγή που προκάλεσε μεγάλες αντιδράσεις για τον τρόπο που επιχειρήθηκε.

Κατ᾽ αρχήν, οι δύο αντιμαχόμενες πλευρές, με επικεφαλής τον υφυπουργό Αεροπορίας Αλέξανδρο Ζάννα και το διευθυντή του Αστεροσκοπείου Δημήτριο Αιγινήτη, συμφώνησαν ως προς το ενιαίο και αδιαίρετο της υπηρεσίας. Ενώ όμως, ο πρώτος την ήθελε υπαγόμενη στο Υπουργείο Αεροπορίας, ο δεύτερος

---

[368] Ό.π..

[369] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 154, δ. 7.5.1930, άρθρο 51.

[370] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, συνεδρίαση 109η, 3.7.1931, σ. 1372.

[371] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.7, {363}, Τμηματάρχης του Μετεωρολογικού Τμήματος Υπουργείου Αεροπορίας Κυριακίδης προς τον υπουργό Αεροπορίας, επιστολή, 7.10.1930.

[372] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, συνεδρίαση 109η, 3.7.1931, σ. 1374· *Ἀρχεῖον τῆς Γερουσίας*, σύνοδος 1930-31, τ. Γ΄, σ. 1592· Α. Ζάννας, *ό.π.*, 1.8.1931, τ. 83, σ. 786.

επιθυμούσε τη διατήρησή της υπό την διεύθυνση του Αστεροσκοπείου.[373] Αρχικά, υιοθετήθηκε η μέση οδός: όλα τα παρατηρητήρια θα έδιναν τηλεγραφήματα σε διπλούς αποδέκτες. Έπειτα από ένα έτος όμως (αρχές 1931), ο υπουργός συγκρότησε υποεπιτροπή ειδικών, απόντος του Αιγινήτη, η οποία αποφάνθηκε υπέρ της άμεσης υπαγωγής της υπηρεσίας στο Υπουργείο Αεροπορίας.[374] Κι ενώ προς την ίδια εξέλιξη συνηγόρησε η κοινοβουλευτική επιτροπή, όλα τα ανώτερα επιστημονικά ιδρύματα υποστήριξαν την παραμονή της μετεωρολογικής υπηρεσίας στον ουσιαστικά αυτόνομο οργανισμό του Εθνικού Αστεροσκοπείου. Τελικά, ιδρύθηκε η Ελληνική Μετεωρολογική Υπηρεσία ως η μόνη του κράτους, εξαρτημένη από το Υπουργείο Αεροπορίας, με πρωταρχικό σκοπό την εξυπηρέτηση των αναγκών της αεροπορίας, της γεωργίας, των δημοσίων έργων, των στρατιωτικών επιχειρήσεων και της ναυτιλίας.[375]

Οι επιφυλάξεις των πολεμίων του νομοσχεδίου, οι οποίες διατυπώθηκαν τόσο στην Βουλή όσο και στη Γερουσία, αφορούσαν τη διατήρηση του επιστημονικού επιπέδου της υπηρεσίας. Και τούτο διότι δεν προβλέπονταν τυπικά προσόντα για τη στελέχωσή της ούτε καν για τις θέσεις των διευθυντών.[376] Το παράδειγμα του προηγουμένου διευθυντή του Μετεωρολογικού Τμήματος του Υπουργείου Αεροπορίας είναι ενδεικτικό. Ο Ζάννας ύστερα από άκαρπες κρούσεις στο εσωτερικό και αφού είχε κρίνει δαπανηρή την μετάκληση ξένου επιστήμονα, αποφάσισε να τοποθετήσει επικεφαλής έναν αξιωματικό. Εστάλη λοιπόν, αξιωματικός του ναυτικού για εννεάμηνη εκπαίδευση στο Μετεωροσκοπείο Παρισίων, ο οποίος ουδέποτε ασχολήθηκε με την πρακτική εφαρμογή (κατά δήλωση του εκεί διευθυντή Ντελκάμπρ) και αφού επέστρεψε έγινε πρώτα καθηγητής μετεωρολογίας στην Ναυτική Σχολή Δοκίμων και στη συνέχεια διευθυντής της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας. Συνέγραψε, μάλιστα, και διδακτικό βιβλίο, πιστή μετάφραση του έργου του Κοαγιέκ δίχως να τον μνημονεύει![377] Η πλευρά του Αστεροσκοπείου υπεραμύνθηκε της πλήρωσης των στελεχών της υπηρεσίας από πτυχιούχους φυσικομαθηματικούς. Το υπουργείο υποστήριξε ότι εξ ίσου ικανοί γνώστες της μετεωρολογίας ήσαν οι απόφοιτοι της Σχολής Δοκίμων· διευθυντής τελικά ορίσθηκε αξιωματικός.[378] Όσο για την πλήρωση των θέσεων του κατάλληλου τεχνικού προσωπικού, απλώς έγινε έμμεση ‘εξαγορά’ των υπαλλήλων του Αστεροσκοπείου, μια και οι μισθοί στη νέα υπηρεσία ήσαν αυξημένοι προκλητικά,[379] με αποτέλεσμα η μετακίνηση επιστημόνων να καταστεί αθρόα.[380]

---

[373] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1382.

[374] *Ό.π.*, σ. 1389.

[375] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 261, ν. 5258, άρθρα 1-2.

[376] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1378 και 1380· *Ἀρχεῖον τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1573.

[377] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1383-1384 και 1390-1391.

[378] *Ό.π.*, σ. 1395-1396.

[379] 60% κατά τον Ζέγγελη, 350% κατά τον Αιγινήτη, βλ. *ό.π.*, σ. 1384-1385.

[380] *Ό.π.*, σ. 1394.

Ειδικότερα, τη διοίκηση ασκούσε συμβούλιο διοριζόμενο και προεδρευόμενο από τον υπουργό Αεροπορίας (ή το διευθυντή της Ε.Μ.Υ.) και αποτελούμενο από εκπροσώπους των υπουργείων Στρατιωτικών, Ναυτικών, Γεωργίας, Συγκοινωνίας, Εθνικής Οικονομίας, τους καθηγητές μετεωρολογίας του Πανεπιστημίου και του Πολυτεχνείου, το διευθυντή του Αστεροσκοπείου, τους διευθυντές Πολεμικής και Πολιτικής Αεροπορίας και τους διευθυντή (διοικητικός)-υποδιευθυντή (τεχνικός) της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας.[381]

Το προσωπικό διακρινόταν σε:

α) ανώτερο τεχνικό επιστημονικό (1 διευθυντής, 1 υποδιευθυντής, 4 μετεωρολόγοι α΄, 5 μετεωρολόγοι β΄, 6 μετεωρολόγοι γ΄, 8 μετεωρολόγοι δ΄)·

β) αποσπασμένο στρατιωτικό για το τμήμα στρατιωτικής – να υτικής μετεωρολογίας·

γ) κατώτερο (15 μόνιμοι παρατηρητές μετεωροσκοπείων και σταθμών α΄, 50 παρατηρητές σταθμών β΄, 30 παρατηρητές σταθμών γ΄, 50 παρατηρητές βροχομετρικών σταθμών)·

δ) βοηθητικό (μέχρι 17: ραδιοτηλεγραφητές, τηλεφωνητές, αρχειοφύλακες, συντάκτες χαρτών, σχεδιαστές, υπολογιστές, τεχνίτες, λογιστές, δακτυλογράφοι)·

ε) υπηρετικό (κλητήρες, καθαρίστριες).[382]

Το Αστεροσκοπείο, επίσης, απογυμνώθηκε από τα όργανα της φυσικομαθηματικής σχολής του Πανεπιστημίου και τα εργαστήριά της ουσιαστικά διαλύθηκαν.[383] Αντιγνωμία εγέρθηκε και για τον κίνδυνο διάλυσης του Γεωδυναμικού Τμήματος, που ξεπεράστηκε με την διαβίβαση των σεισμολογικών παρατηρήσεων μέσω της Ε.Μ.Υ..[384]

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι η νέα υπηρεσία αν και δημιουργήθηκε (Σεπτέμβριος 1931)[385] για να καλύψει τις άμεσες ανάγκες της αεροπορίας στο καίριο ζήτημα των προγνώσεων, λόγω της γενικότερης ανεπάρκειας του προσωπικού και υλικοτεχνικής υποδομής που μάστιζε τη χώρα, απομύζησε το προϋπάρχον τμήμα του Αστεροσκοπείου, αναλαμβάνοντας αναπόφευκτα και την επιστημονική πρόοδο του κλάδου.[386]

Ένα άλλο χαρακτηριστικό του νέου οργανισμού ήταν η δαπανηρότητα — μομφή την οποία εισέπραττε επανειλημμένως ο Ζάννας — όχι μόνο εξ αιτίας του μισθολογίου,[387] αλλά και της πληθώρας τμηματαρχών.[388] Η Κεντρική Υπηρεσία Αθηνών διαιρείτο σε:

---

[381] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 261, ν. 5258, άρθρα 3 και 9· *ό.π.*, φ. 382, δ. 31.10.1931.

[382] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 261, ν. 5258, άρθρα 7-8.

[383] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1386.

[384] *Ό.π.*, σ. 1386· *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Βουλῆς*, 18.6.1931, συνεδρίαση 98η, τ. 93.1, σ. 532· Α. Ζάννας, ό.π.· *Ἐργασία*, 8.8.1931, τ. 64, σ. 815.

[385] Α.Υ.Ε., ό.π..

[386] *Ε.τ.Κ. 1932*, φ. 374, δ. 11.10.1932. Με το ίδιο διάταγμα οργανώθηκε η Μετεωρολογική Σχολή της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας.

[387] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1377. Ενδεικτικά αναφέρουμε: αμοιβή διευθυντή 165 δρχ./μήνα, μετεωρολόγου α΄-β΄ 140 δρχ., μετεωρολόγου γ΄ 135 δρχ. και μετεωρολόγου δ΄ 130 δρχ. (η αμοιβή αποτελούσε το άθροισμα του μισθού, του τεχνικού επιδόματος, του επιδόματος πολυετούς υπηρεσίας και των εξόδων παραστάσεως).

α) γραφείο διευθυντή·
β) γραφείο υποδιευθυντή·
γ) γραμματεία·
δ) διεκπεραίωση·
ε) τμήματα: i) προγνώσεων και ανωτέρας ατμοσφαίρας· ii) κλιματολογικό· iii) γεωργικής και δημοσίων έργων· iv) στρατιωτικής-ναυτικής μετεωρολογίας· v) εκπαίδευσης-πληροφοριών.

Η Κεντρική Υπηρεσία χαρακτηριζόταν από ένδεια υλικών μέσων και δυσκολία αντικατάστασης των φθειρόμενων υπαρχόντων (π.χ. ένα και μοναδικό πρότυπο βαρόμετρο υπήρχε στον σταθμό Αθηνών). Οι μισές από τις προβλεπόμενες οργανικές θέσεις του ν. 5258 ήσαν κενές· το ανεπαρκές προσωπικό εργαζόταν υπερεντατικά, αλλά πάλι δεν προλάβαινε να εκτελέσει επιστημονικές εργασίες. Η έλλειψη χώρου ήταν αισθητή, καθώς το τμήμα ενός μόνον ορόφου του Υπουργείου Αεροπορίας κάθε άλλο παρά διευκόλυνε τις συνθήκες εργασίας. Τέλος, η ανέγερση Μετεωροσκοπείου Αθηνών έμεινε στα χαρτιά, επειδή το σχέδιο της Διεύθυνσης Δημοσίων Έργων ματαιώθηκε, εξ αιτίας της οικονομικής δυσπραγίας.[389] Γενικότερα μιλώντας, η Μετεωρολογική Υπηρεσία έπασχε από έλλειψη κονδυλίων και όχι από οργάνωση.

Στο δίκτυο των μετεωρολογικών σταθμών (βλ. και χάρτη 6) περιλαμβάνονταν:[390]

2	μετεωροσκοπεία (Αθήνα, Θεσσαλονίκη)			
10	μετεωρολογικοί	σταθμοί	α'	τάξεως
40	»	»	β'	»
30	»	»	γ'	»
50	βροχομετρικοί	»		

Σε όλους εκτελούνταν συνοπτικές παρατηρήσεις τρεις φορές την ημέρα (06:00, 12:00, 18:00), ενώ 70 περίπου έστελναν στην Κεντρική Υπηρεσία τηλεγραφήματα με χρόνο άφιξης 1-3 ώρες αργότερα. Τα τηλεγραφήματα 15 σταθμών (βλ. χάρτη 6, όπου και οι κυριότεροι εκ των υπολοίπων σταθμών)[391] εκπέμπονταν τις ώρες 07:25, 09:30, 13:25, 15:30, 19:25 από τον σταθμό Αθηνών (SXA) υπό τον τίτλο «Météor Athènes», κατά το διεθνή κώδικα της Κοπεγχάγης. Δύο γενικές προγνώσεις (11:00, 23:30) εκπέμπονταν στα ελληνικά από τον SXA.

Ειδικά για την αεροπορία συντάσσονταν τα εξής δελτία:

---

[388] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Βουλῆς*, ό.π., σ. 533-544.

[389] Α. Κυριακίδης, «Ἡ ἐνδεικνυομένη ὀργάνωσις τῆς Ε.Μ.Υ.», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1934, τ. 10, σ. 55-63.

[390] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 261, ν. 5258, άρθρα 4-6· *Ε.τ.Κ. 1932*, φ. 42, δ. 10.2.1932.

[391] Επίσης, κάθε εθελοντικός ιδιωτικός μετεωρολογικός σταθμός μπορούσε να υπαχθεί στη Διεύθυνση Μετεωρολογικής Υπηρεσίας υπό την προϋπόθεση ότι θα διαβίβαζε τις προγνώσεις σύμφωνα με τις οδηγίες της. Η συνεργασία αφηνόταν απολύτως στην κρίση της Δ.Μ.Υ., η οποία μπορούσε να άρει την επιστημονική της κάλυψη, βλ. *ό.π.*, φ. 102, δ. 31.3.1932· Α. Κυριακίδης, ό.π., *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1934, τ. 10, σ. 53.

α) κατά το μεσημέρι για το απόγευμα:
   i) επί της γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης τηλεφωνούμενο στο Τατόι
   ii) επί της γραμμής Αθηνών – Κερκύρας τηλεγραφούμενο στην Κέρκυρα·

β) κατά το μεσονύκτιο για το πρωί:
   i) επί της γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης τηλεφωνούμενο στο Τατόι
   ii) επί της γραμμής Αθηνών – Κερκύρας τηλεγραφούμενο στην Κέρκυρα
   iii) επί των γραμμών Αθηνών – Μπρίντιζι, Αθηνών – Αλεξανδρείας, Αθηνών – Παλαιστίνης για λογαριασμό της Imperial Airways·

γ) μία φορά την εβδομάδα επί των γραμμών Αθηνών – Ρώμης, Αθηνών – Καΐρου της K.L.M.·

δ) εκτάκτως, όταν ζητείτο εγκαίρως από πιλότο διερχόμενο της Ελλάδας.[392]

Ωστόσο, η ποιότητα των παρατηρήσεων δεν ήταν η πρέπουσα, επειδή το χαμηλό επίδομα που λάμβαναν οι παρατηρητές (125-400 δρχ. μηνιαίως) τους ωθούσε στο να θεωρούν την άσχετη προς την κύρια εργασία τους ενασχόληση ως αγγαρεία. Ελάχιστοι από αυτούς είχαν εκπαιδευθεί καταλλήλως, η εξεύρεση νέων ήταν δύσκολη, ενώ η Ε.Μ.Υ. δεν μπορούσε να επέμβει πειθαρχικά σε υπαλλήλους μη υπαγόμενους διοικητικά σε αυτήν. Τουλάχιστον, πέτυχε την κατ' έτος μετεκπαίδευση 50 καθηγητών και δημοδιδασκάλων. Η ανεπάρκεια του αριθμού προγνώσεων εξακολουθούσε να ορθώνεται ανυπέρβλητο εμπόδιο, καθώς ο πιλότος που αναχωρούσε στις 09:00 το πρωί από το Τατόι λάμβανε το δελτίο καιρού των παρατηρήσεων της νυκτερινής προτεραίας! Και το πρόβλημα της στέγασης των σταθμών δεν επιλυόταν, με αποτέλεσμα μετακινήσεις από τη μια ιδιωτική κατοικία στην άλλη, κακές εγκαταστάσεις και φθορά των λιγοστών οργάνων.[393]

Με το Μεταξά στο υπουργείο Αεροπορίας (από το 1936) έγιναν κάποιες διορθωτικές κινήσεις, όπως: η πρόσληψη 5 μετεωρολόγων και ισάριθμων μονίμων παρατηρητών, η παραγγελία υλικού από τη Γερμανία και η έναρξη της ανοικοδόμησης οικίσκων για τη μόνιμη εγκατάσταση των αστέγων σταθμών α' τάξεως· των τελευταίων οι παρατηρήσεις από τα τέλη του 1936 αυξήθηκαν από 3 σε 5 ημερησίως. Ακόμη, άρχισε να λειτουργεί σταθμός στο Λυκαβηττό, και δεύτερος σταθμός αεροβολίσεων στη Θεσσαλονίκη. Τέλος, ξεκίνησε προεργασία για την ίδρυση ορεινών μετεωρολογικών σταθμών στον Όλυμπο και τον Αίνο Κεφαλληνίας.[394]

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η Ελλάδα συμμετείχε και μάλιστα ευρισκόμενη σε περίοπτη θέση, τόσο εξ αιτίας της αίγλης του Αστεροσκοπείου όσο και της κομβικής γεωγραφίας της, στη Διεθνή Μετεωρολογική Οργάνωση (είχε ιδρυθεί στην Ουτρέχτη το 1879).[395] Μία από τις επιτροπές της ήταν αυτή της Αεροπορικής Μετεωρολογίας, η οποία είχε συντονιστικό χαρακτήρα και συνετίθετο από

---

[392] Α.Υ.Ε., ό.π..

[393] Α. Κυριακίδης, ό.π., *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1934, τ. 10, σ. 41-46· Γ.Α.Κ., Αρχείο Ιωάννου Μεταξά, 86, πεπραγμένα του Υπουργείου Αεροπορίας από 4ης Αυγούστου 1936 μέχρι 4ης Αυγούστου 1937.

[394] Γ.Α.Κ., Αρχείο Ιωάννου Μεταξά, ό.π..

[395] *Ε.τ.Κ. 1938*, φ. 272, α.ν. 1323, άρθρο 1.

αντιπροσώπους των αεροπορικών αρχών των κρατών-μελών και συμβούλους, με δικαίωμα μίας ψήφου για κάθε χώρα.[396] Επίσης, η Ελλάδα συμμετείχε μαζί με τις Βουλγαρία, Ρουμανία, Πολωνία, Εσθονία και Φινλανδία στο Βαλτικό-Βαλκανικό Αεροπορικό Συνέδριο, το οποίο ρύθμιζε τις αερογραμμές από απόψεως μετεωρολογικής και ραδιοτηλεγραφικής.[397]

Σε διεθνές, επίσης, επίπεδο οι διασκέψεις των τηλεπικοινωνιών της Μαδρίτης (1932) και της Λουκέρνης (1933) καθόρισαν ως μήκη κύματος με αποκλειστική χρήση για την μετεωρολογία της αεροπορίας, αυτά των 1042 μέτρων/288 χιλιοκύκλους, 1056 μ./284 χλκλ. και 1071 μ./280 χλκλ..[398] Ειδικότερα, το 1935 η 36η σύνοδος του Διεθνούς Αεροπορικού Συνεδρίου[399] ανέλαβε και διαίρεσε όλη την Ευρώπη σε μεγάλες περιοχές, στις οποίες χρησιμοποιείτο ένα και το αυτό μήκος εκπομπής. Για να αποφεύγεται η παρεμβολή από σταθμούς ασυρμάτου, δύο παρακείμενες περιοχές δεν είχαν ποτέ το ίδιο μήκος κύματος. Αφ' ετέρου, κάθε περιοχή διαιρείτο σε έξι υποπεριοχές, με ένα σταθμό ασυρμάτου, ο οποίος εξέπεμπε σε ορισμένο χρονικό διάστημα, ώστε να αποφεύγεται η σύγχρονη εκπομπή στο ίδιο μήκος κύματος.[400] Στο χάρτη-πίνακα του παραρτήματος VII παρατίθεται το σχέδιο κατανομής των περιοχών στο στάδιο της επεξεργασίας του, προτού λάβει την τελική του μορφή.[401]

[396] *Ό.π.*, άρθρο 5· Α. Κυριακίδης, «Μετεωρολογικὴ ἐξυπηρέτησις τῆς Ἀεροπορίας», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1936, τ. 17, σ. 40-41.

[397] *Ό.π.*.

[398] *Ό.π.*, σ. 30.

[399] Παρεμφερές με το Βαλτικό-Βαλκανικό. Μέλη του το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία, το Βέλγιο, οι Κάτω Χώρες, η Δανία, η Γερμανία, η Ελβετία, η Αυστρία και η Τσεχοσλοβακία, βλ. *ό.π.* σ. 40-41.

[400] *Ό.π.*, σ. 30-31.

[401] *Ό.π.*, σ. 33.

Θ. Η ΡΑΔΙΟΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗ

Στενά συνδεδεμένη με την μετεωρολογική υποστήριξη της αεροπορίας είναι η ανάπτυξη της ραδιοσυνεννόησης, η οποία αποτελεί το κατά το δυνατόν ακριβέστερο και ασφαλέστερο μέσο μεταβίβασης των καιρικών συνθηκών. Η ταχύτητα λήψης και εκπομπής τής οποιασδήποτε πληροφορίας συνιστούσε τεράστιο πλεονέκτημα, αν και ορισμένοι στρατιωτικοί εξέφρασαν επιφυλάξεις για τη δυνατότητα παρείσδυσης τυχόν αντιπάλου — η χρήση κώδικα και η συνεπαγόμενη αποκρυπτογράφηση θα εξάλειφε το κέρδος χρόνου.[402]

Το κράτος, φυσικά, έσπευσε να κατοχυρώσει τον έλεγχό του στην εγκατάσταση και εκμετάλλευση των τηλεγραφικών-τηλεφωνικών συσκευών ασύρματης εκπομπής και λήψης στο έδαφος ή πάνω σε αεροσκάφος.[403] Τα πολιτικά αεροσκάφη υπάγονταν στο Υπουργείο Συγκοινωνίας σε καιρό ειρήνης και στα Υπουργεία Στρατιωτικών και Ναυτικών σε καιρό επιστράτευσης.[404] Οποιοσδήποτε κάτοχος εξαρτημάτων ή συσκευής ασυρμάτου με σκοπό τη χρήση ή την εμπορία υποχρεωνόταν να τη δηλώσει στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνίας και να ζητήσει σχετική άδεια (υπό τους όρους της Διεθνούς Ραδιοτηλεγραφικής Σύμβασης).[405] Σε περίπτωση πολεμικής κινητοποίησης η άδεια θα ανακαλείτο χωρίς αποζημίωση, ενώ η συσκευή μπορούσε να κατασχεθεί έναντι αποζημίωσης.[406] Μετά το 1931 το προνόμιο των εγκρίσεων πέρασε από τα Υπουργεία Συγκοινωνιών και Ναυτικών (για τα εμπορικά υδροπλάνα) στο Υπουργείο Αεροπορίας.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό Εναέριας Κυκλοφορίας, αεροσκάφος προοριζόμενο για δημόσιες μεταφορές, που μετέφερε πάνω από δέκα άτομα (μαζί με το πλήρωμα), έπρεπε να είναι εφοδιασμένο με μηχάνημα ραδιοσυνεννόησης, εφ' όσον επρόκειτο να διανύσει απόσταση πάνω από 150 χλμ. χωρίς σταθμό πάνω από ξηρά ή 25 χλμ. πάνω από θάλασσα.[407] Η όλη εγκατάσταση περιελάμβανε κεραία, ηλεκτρικό αντίβαρο, μηχανήματα εκπομπής και λήψης (μαζί

---

[402] *Ἀεροπλοΐα*, 1.3.1939, τ. 185, σ. 313.

[403] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 235, ν. 4797, άρθρο 1.

[404] *Ό.π.*, άρθρο 2.

[405] *Ό.π.*, άρθρα 8 και 13· *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 158, ν. 5017, άρθρο 67· *Δ.Σ.Α.*, άρθρο 14, σ. 8.

[406] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 235, ν. 4797, άρθρο 8.

[407] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 273, δ.7.8.31, άρθρο 84. Η επέκταση της υποχρέωσης εφοδιασμού με συσκευές ασυρμάτου τηλεγράφου και σε άλλες κατηγορίες αερόπλοιων, εναπόκειτο στην Διεθνή Επιτροπή Αεροπλοΐας, βλ. *Δ.Σ.Α.*, ό.π..

με χειριστήριο, αμπερόμετρο, διακόπτες) και αγωγούς υψηλής και χαμηλής τάσης.[408]

Όσο για τους επίγειους σταθμούς, αυτοί δέχονταν και μεταβίβαζαν κατά προτεραιότητα μόνο σήματα, που αφορούσαν την ασφάλεια και κανονικότητα των εναερίων γραμμών, μένοντας κλειστοί στις μεταβιβάσεις του κοινού.[409] Φαίνεται όμως, ότι με δυσκολία αντεπεξέρχονταν σε τούτο το καθήκον, καθώς οι ξένες εταιρείες διαμαρτύρονταν για ανεπάρκεια τη στιγμή μάλιστα, που εκκρεμούσε και το ζήτημα των τελών ασυρμάτου.[410] Τους σταθμούς επάνδρωναν διπλωματούχοι ραδιοτηλεγραφητές α' και β' τάξεως του εμπορικού ναυτικού.[411] Το δίκτυο των σταθμών αποτυπώνεται στο χάρτη 7. Τα ειδικά χαρακτηριστικά τους παρατίθενται στον αμέσως επόμενο πίνακα:[412]

Α/Τ	γεωγραφικό μήκος	γεωγραφικό πλάτος	χαρακτη-ριστικό κλήσης	εμβέλεια (ναυτικά μίλια)	ραδιοτη-λεγραφικό σύστημα	μήκος κύματος (μέτρα)	λειτουργία
Αθηνών	23°41' 34''A	37°59'17''B	SXA	400	1,5 KW	600-3600	διαρκής
Θεσ/νίκης	22°57'56''A	40°55'43''B	SXC	200	1,5 KW	600-900	»
Αλεξ/πολης	25°53'54''A	40°49'52''B	SXD	150	1,5 KW	600-800	»
Κερκύρας	19°54'21''A	39°37'11''B	SXK	200	1,5 KW	600-875	»
Χανίων	24°01'00''A	35°28'05''B	SXN	350	5,0 KW	600-800	»
Χίου	26°05'30''A	38°20'00''B	SXO			705-800	κατόπιν αιτήσεως
Τατοΐου			ST1	200	0,5 KW	900-1000	εξαρτώμενη από δρομολόγια
Λάρισας			ST2	200	0,5 KW	900-1000	»
Ιωαννίνων			ST3	200	0,5 KW	900-1000	»
Αγρινίου			ST4	200	0,5 KW	900-1000	»

Ο σταθμός Χανίων ανήκε στο πλοίο «S.S. Imperia» της βρετανικής Imperial Airways και λειτουργούσε κατόπιν αδείας. Επιπλέον, υπήρχε ο σταθμός της γαλλικής εταιρείας Air Orient, για όσο διάστημα αυτή στάθμευε στην υδροσκάλα Ελευσίνας (μέχρι το τέλος του 1931) με χαρακτηριστικό κλήσης SVE, ισχύ 0,2 KW και μήκος κύματος 200–450 μ., ο οποίος εξυπηρετούσε τα δικά της αεροσκάφη.[413] Ο μεταγενέστερος, επίσης γαλλικός, σταθμός Ρίου-Πατρών τέθηκε σε λειτουργία με έξοδα της Air France, ενώ το προσωπικό του το μισθοδοτούσε το υπουργείο

[408] Π. Ξενόπουλος, «Ἡ ἀσύρματος τηλεγραφία καὶ τηλεφωνία ἐπὶ τῶν ἀεροπλάνων», *Ἀεροπλοΐα*, 15.8.1931, τ. 4, σ. 11. Λεπτομερή στοιχεία στις περιγραφές των διαφόρων τύπων αεροπλάνων.

[409] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 85.

[410] *Ἀεροπλοΐα*, 1.1.1934, τ. 60-61, σ. 180.

[411] *Ε.τ.Κ. 1932*, φ. 186, ν. 5524, άρθρο 3· *Ε.τ.Κ. 1935*, φ. 193, δ. 11.5.1935.

[412] Υπουργείο Αεροπορίας, Δ.Π.Α., Τμήμα Α', *Ἀεροπορικὸς Ὁδηγός*, Αθήνα 1931, σ. 62· Α.Υ.Ε., 1931: Δ/118, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 151/5, 9.2.1931· *Τὰ Φτερά*, Ιαν. 1932, τ. 10, σ. 12.

[413] Α.Υ.Ε., 1934: Α/15α, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 22470/3529, 16.8.1933· *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 177, δ. 30.6.1931.

Ναυτικών.[414] Επίσης, πιθανολογούμε ότι η ιταλική Aeroespresso για όσο διάστημα έκανε χρήση της υδροσκάλας Λήμνου (μάλλον μεταξύ 1928-1931) είχε εγκαταστήσει στο νησί δικό της ραδιοτηλεγραφικό και ραδιοτηλεφωνικό σταθμό ισχύος το πολύ 1,5 KW.[415] Τέλος, ο σταθμός Αθηνών που αναφέρεται στον πίνακα έδρευε στο Φάληρο. Υπήρχε και δευτερεύων σταθμός στο Τατόι, ο οποίος έπαψε να λειτουργεί από το φθινόπωρο του 1935 ύστερα από διαταγή του Υπουργείου Αεροπορίας· στο εξής, τα αεροσκάφη που προσέγγιζαν την Αθήνα θα εξυπηρετούντο αποκλειστικά από το σταθμό Φαλήρου. Η απόφαση αυτή δεν μπορεί να χαρακτηρισθεί ως ιδιαίτερα επιτυχημένη, καθώς η ελληνική αεροπορική εταιρεία, επειδή δεν προλάβαινε να λαμβάνει στίγμα των εν πτήσει αεροσκαφών της ούτε εντός δύο ωρών λόγω συσσωρευμένου όγκου εργασίας στο μοναδικό πλέον σταθμό της πρωτεύουσας, αναγκάσθηκε να μισθοδοτεί ασύρματο ξηράς υπαγόμενο βέβαια στο κράτος.[416]

Εκτός από τους σταθμούς ασυρμάτου, στα μέσα της δεκαετίας του ’30, πληροφορούμαστε την ύπαρξη ραδιογωνιόμετρων στο Χασάνι (Ελληνικό) και τη Θεσσαλονίκη με πρόβλεψη για τοποθέτηση τέτοιων στην Κέρκυρα και το Ηράκλειο.[417] Πραγματική όμως καινοτομία στο σύστημα ραδιοσυνεννόησης στην Ελλάδα, αποτέλεσε η εγκατάσταση στη Δεκέλεια το Φεβρουάριο του 1939 από τη Lufthansa αυτόματου ραδιοφάρου. Τούτος, χωρίς την παρέμβαση προσώπου, εξακρίβωνε την πορεία των αεροσκαφών και τα καθοδηγούσε υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες και έλλειψη ορατότητας σε ασφαλή πτήση και προσγείωση.[418]

[414] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.3.1938, τ. 161, σ. 275.

[415] Υπουργείο Συγκοινωνίας, Γενική Διεύθυνση Τ.Τ.Τ., *Κανονισμὸς ἐκτελέσεως ἐναερίου ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας,* Αθήνα 1926, σ. 46-48.

[416] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 68η, 31.10.1935.

[417] Γ.Α.Κ., Αρχείο Ιωάννου Μεταξά, 86, πεπραγμένα του Υπουργείου Αεροπορίας από 4ης Αυγούστου 1936 μέχρι 4ης Αυγούστου 1937.

[418] *Ἀεροπλοΐα*, 12.2.1939, τ. 184, σ. 301· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* α΄ τρίμ. 1939, τ. 29, σ. 113.

Ι. ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΑ

1. Οι απαρχές

Οι απαρχές του εναερίου ταχυδρομείου στην Ελλάδα παραμένουν ασαφείς. Κατά τον Αυστριακό Άλφρεντ Κλέμεντ (*Handbuch der Militär-Luftpost,* 1955), το 1917 γερμανικά στρατιωτικά αεροπλάνα προέβησαν σε ρίψεις επιστολών πάνω από την Λάρισα για τους συγγενείς των Ελλήνων αιχμαλώτων στο Γκαίρλιτς.[419] Ο Ι. Δρόσος επιβεβαιώνει ότι μία μόνη ρίψη έγινε πάνω από την θεσσαλική πόλη τον Ιανουάριο της χρονιάς εκείνης από πηδαλιουχούμενο Zeppelin, αλλά κατόπιν ερευνών του πείσθηκε ότι το περιεχόμενό της δεν διανεμήθηκε ποτέ για πολιτικούς λόγους.[420]

Ο ίδιος συγγραφέας αναφέρει ότι το 1918-1919 προς αποφυγήν της γερμανικής υποβρυχιακής απειλής στο Ιόνιο και λόγω της μακράς δια ξηράς απόστασης, σχηματίσθηκε πρόχειρα αεροπορική υπηρεσία μεταξύ Αθηνών – Ιωαννίνων, η οποία αφορούσε στρατιωτική αλληλογραφία και ιδιωτικές επιστολές. Η μελανή σφραγίδα έγραφε «ΔΙ' ΑΕΡΟΠΛΑΝ». Την ίδια πληροφορία αναφέρει και ο Φίελντ. Κατ' αρχήν η χρονιά του 1919 πρέπει να θεωρηθεί εντελώς λανθασμένη, αφού ο πόλεμος είχε ήδη λήξει. Από κει και πέρα, ο φόβος των υποβρυχίων αναιρείται από το γεγονός ότι κατά το 1916-1918 λειτούργησε κανονικά στην Κέρκυρα και σερβικό ταχυδρομείο, με ατμοπλοϊκή μεταφορά.[421]

---

[419] Α. Ξανθόπουλος, «Τὸ ἑλληνικὸν στρατιωτικὸν ἀεροπορικὸν ταχυδρομεῖον», *Φιλοτέλεια,* έτ. 34, Ιούλ.-Αύγ. 1957, τ. 344, σ. 50. Τον Αύγουστο του 1916 (π.η.) ο βουλγαρικός στρατός εισέβαλε στην Ανατολική Μακεδονία. Η φιλοβασιλική κυβέρνηση των Αθηνών ακολουθώντας πολιτική ουδετερότητας απέναντι στους εμπλεκόμενους στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, είχε δώσει εντολές στο διοικητή του Δ' Σώματος Στρατού να μην αντισταθεί, οπότε αυτός παραδόθηκε υπό τον όρο να παραλάβουν τους άνδρες του οι Γερμανοί, οι οποίοι και τους μετέφεραν στο Γκαίρλιτς. Ο αντίκτυπος όμως υπήρξε τόσο μεγάλος που η κυβέρνηση εκ των υστέρων κατέκρινε την ενέργεια του σωματάρχη, γι' αυτό και πιθανότατα δεν προχώρησε στη διανομή των επιστολών. Την εποχή που ερίφθησαν οι επιστολές η χώρα είχε διαιρεθεί στα δύο, επειδή ο Βενιζέλος είχε σχηματίσει επαναστατική φιλοανταντική κυβέρνηση Εθνικής Αμύνης στη Θεσσαλονίκη, ωστόσο η Λάρισα ανήκε ακόμη στο κράτος των Αθηνών. Βλ. Γ. Λεονταρίτης, «Ἡ Ἑλλὰς καὶ ὁ Α' Παγκόσμιος Πόλεμος», *Ἱστορία τοῦ ἑλληνικοῦ ἔθνους*, τ. ΙΕ', Αθήνα 1978, σ. 39, 44-45.

[420] Ι. Δρόσος, «Τὸ ἀεροπορικὸν ταχυδρομεῖον ἐν Ἑλλάδι», *ό.π.,* έτ. 34, Σεπτ.-Οκτ. 1957, τ. 345, σ. 79.

[421] Α. Ξανθόπουλος, «… ταχυδρομεῖον», *ό.π.*. Μετά την υποταγή της Σερβίας από τις Κεντρικές Δυνάμεις τα υπολείμματα του σερβικού στρατού κατέφυγαν στην Κέρκυρα, την οποία είχαν καταλάβει γι' αυτό το σκοπό οι δυνάμεις της Συνεννόησης από το Δεκέμβριο του 1916 (π.η.). Εκεί αναδιοργανώθηκαν προκειμένου να προωθηθούν στο μακεδονικό μέτωπο. Βλ. Γ. Λεονταρίτης, *ό.π.*, σ. 33.

Το 1931 ο Ναπολέων Πατσούκας υποστήριξε ότι η εναέρια ταχυδρομική υπηρεσία λειτούργησε ενωρίτερα, και συγκεκριμένα κατά την προέλαση του ελληνικού στρατού στην Ήπειρο στο πλαίσιο των Βαλκανικών Πολέμων (1913), άπαξ και δις της εβδομάδας. Ως τέλος επιστολής συνήθως χρησιμοποιείτο το 10λεπτο «Ἐκστρατείας 1912-13». Ο ίδιος, όντας υπάλληλος τότε στο ταχυδρομείο Ιωαννίνων, είχε σκαλίσει σε καουτσούκ σφραγίδα δείκτη «ΔΙ' ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ» αντικαθιστώντας την προηγούμενη χειρόγραφη ένδειξη και τοποθετώντας την παραπλεύρως του γραμματοσήμου. Δεδομένου όμως ότι τα αεροπλάνα κατά την εποχή εκείνη δεν ήσαν ακόμη σε θέση να διανύσουν τόσο μακρές αποστάσεις, πρέπει να συμπεράνουμε ότι ο συντάκτης δεν θυμόταν ορθώς την χρονολογία.[422] Τα παραπάνω εκτεθέντα θα μπορούσαν κάλλιστα να τοποθετηθούν μεταξύ 23.7.-6.9.1918 (ιουλιανό ημερολόγιο), όταν στο πλαίσιο ενός άλλου πολέμου, του Α' Παγκοσμίου, εκτελέσθηκαν 10 πτήσεις μετ' επιστροφής ανάμεσα στις δύο πόλεις από την ελληνογαλλική μοίρα που έδρευε στο Γουδί. Τα χρησιμοποιηθέντα αεροσκάφη ήσαν τύπου AR και Breguet-14. Η πτήση διαρκούσε 2 1/2 ώρες.[423]

Λίγο αργότερα, από τον Νοέμβριο της ίδιας χρονιάς η 532 μικτή συμμαχική μοίρα ανέλαβε τη μεταφορά του επίσημου ταχυδρομείου Χουντόβου – Γοργόπης – Θεσσαλονίκης – Αθηνών. Οι διαταγές πορείας, που τις υπέγραφε ο ίδιος ο υπουργός Συγκοινωνίας (ο Αλέξανδρος Παπαναστασίου τότε), συντάσσονταν στα ελληνικά ή στα γαλλικά αναλόγως της εθνικότητας του πληρώματος.[424] Επίσης, το 1921-22 στη στρατιωτική γραμμή Αθηνών – Σμύρνης εκτός της υπηρεσιακής αλληλογραφίας γίνονταν δεκτές και επιστολές ιδιωτών φέρουσες ελληνικά γραμματόσημα με σφραγίδα ελληνικών δυνάμεων Μικράς Ασίας.[425]

Επισήμως πάντως, αεροπορική ταχυδρομική υπηρεσία στην Ελλάδα για πρώτη φορά συστήθηκε στα τέλη του 1918.[426] Για τις ανάγκες της διατέθηκε πίστωση 100.000 δρχ. Επειδή όμως, η εμπόλεμη κατάσταση διαρκούσε ακόμη (και όπως φάνηκε θα έληγε μετά από πέντε χρόνια) καθορίστηκε ότι έως και 25.000 δρχ. του προαναφερθέντος ποσού θα διετίθεντο για νοσοκομειακές ανάγκες.[427] Τα στρατιωτικά αεροπλάνα που θα διαβίβαζαν την αλληλογραφία θα μπορούσαν, εφ' όσον υπήρχε χώρος, να μεταφέρουν και επιβάτες·[428] όπως βλέπουμε, στη

---

[422] Ν. Πατσούκας, «Αἱ πρῶται ἀεροπορικαὶ σφραγῖδαι», *ό.π.,* έτ. 8, Φεβρ. 1931, τ. 73, σ. 32· Α. Ξανθόπουλος, «Τὸ πρῶτον ἑλληνικὸν ἀερόγραμμα», *ό.π.,* έτ. 44, Νοέμ.-Δεκ. 1967, τ. 406, σ. 193.

[423] Α. Ξανθόπουλος, *ό.π.*· Ι. Δρόσος, *ό.π.,* ο οποίος παραπέμπει στην *Πατρίδα*, 28.7.1918 και την *Καθημερινή*, 25.7.1948.

[424] Α. Ξανθόπουλος, «… ταχυδρομεῖον», *ό.π.*, σ. 50-51· *Φιλοτέλεια*, έτ. 35, Μάιος-Ιούν. 1958, τ. 349, σ. 41-42.

[425] Α. Ξανθόπουλος, *ό.π.,* σ. 51.

[426] *Ε.τ.Κ. 1919*, φ. 20, ν. 1707, άρθρο 1. Η δημιουργία της προκάλεσε το ενδιαφέρον του εργοστασίου Vickers, το οποίο απέστειλε επιστολή που αφορούσε τυχόν μελλοντική προμήθεια αεροσκαφών. Ας σημειωθεί ότι στο έγγραφο η υπηρεσία χαρακτηρίζεται ως αεροναυτική. Βλ. Α.Υ.Ε. 1919: Δ/118, Υπουργείο Συγκοινωνίας – Διεύθυνση Τ.Τ.Τ. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 500, 31.12.1918.

[427] *Ε.τ.Κ. 1919*, φ. 20, ν. 1707, άρθρο 12.

[428] *Ό.π.*, άρθρο 10.

χώρα μας το ταχυδρομείο προηγήθηκε από κάθε άλλη εμπορική χρήση του αεροπλάνου.

Η ιδιωτική αλληλογραφία άρχισε να μεταφέρεται συστηματικά με πολιτικά αεροσκάφη πρώτα από το 1926 με ξένα και αργότερα από το 1931 με ελληνικά. Υπήρξαν ωστόσο και περιπτώσεις που συνέβη το αντίθετο, δηλαδή πολιτικά αεροσκάφη να διαβιβάσουν στρατιωτική αλληλογραφία. Η πρώτη, κατά το κίνημα του Μαρτίου 1935 από τα επιστρατευθέντα αεροπλάνα της Ε.Ε.Ε.Σ., που απετέλεσαν μοίρα βομβαρδισμού. Η δεύτερη κατά τον πόλεμο του 1940-41, όταν τα αεροπλάνα της ίδιας εταιρείας χρησιμοποιήθηκαν και για τη μεταφορά στρατιωτικού ταχυδρομείου από την Αθήνα προς το Σέδες, τη Λάρισα, τα Ιωάννινα και από 2.1.1941 προς την Κορυτσά. Κατά το ίδιο διάστημα κάθε αεροεπικοινωνία με το εξωτερικό διεκόπη πλην εκείνης της Αιγύπτου, η οποία διεξαγόταν με βρετανικές πολεμικές αερακάτους.[429]

2. Κανόνες διαβίβασης

Οι κανόνες της εναέριας μεταφοράς της αλληλογραφίας και των δεμάτων κωδικοποιήθηκαν με την Παγκόσμια Ταχυδρομική Σύμβαση της Χάγης, που τέθηκε σε εφαρμογή την 1η Ιανουαρίου 1928 και στην οποία η Ελλάδα προσχώρησε σύντομα.[430] Σύμφωνα με αυτήν, όλα τα ταχυδρομικά αντικείμενα (επιστολές, επιστολικά δελτάρια, έγγραφα υποθέσεων, δείγματα εμπορευμάτων, έντυπα πάσης φύσεως, ταχυδρομικές επιταγές, ταχυδρομικά δέματα) αποστέλλονταν και ως συστημένα, χαρακτηρίζονταν επείγοντα και τα τέλη τους προπληρώνονταν· σε περίπτωση ανεπαρκούς προπληρωμής (κάλυψη τουλάχιστον του πρόσθετου αεροπορικού τέλους) η διαβίβαση γινόταν πάλι εναερίως, ενώ σε περίπτωση μη προπληρωμής τα αντικείμενα διαβιβάζονταν δια των συνήθων οδών.[431] Η ελευθερία διαμετακόμισης εξασφαλιζόταν για όλες τις αεροπορικές ανταποκρίσεις, οι οποίες από άποψη ταχύτητας περιλαμβάνονταν στην πρώτη διανομή αλληλογραφίας.[432] Επίσης, εξασφαλιζόταν η περαιτέρω διαβίβαση σε περίπτωση διακοπής του ταξιδίου, όπως και η επιστροφή των μη αποδεκτών από τους παραλήπτες ανταποκρίσεων.[433] Η εσώκλειση άλλων επιστολών απαγορευόταν, η δε μεταφορά δεμάτων γινόταν απερικαλύπτως — εκτός εάν η Διεύθυνση έκανε χρήση κιβωτίων ή σάκων — και οι διαστάσεις αυτών δεν θα έπρεπε να υπερβαίνουν τα 100 × 50 εκατοστά ως προς το εμβαδόν.[434] Οι αεροπορικές ανταποκρίσεις, όταν δεν υπήρχε αεροπορική υπηρεσία κατά τη

[429] Α. Ξανθόπουλος, *ό.π.,* σ. 52.

[430] *Ε.τ.Κ. 1929*, φ. 82, ν. 4028, κανονισμός αλληλογραφίας, άρθρο 30, κανονισμός δεμάτων, άρθρο 23.

[431] *Ε.τ.Κ. 1919*, φ. 20, ν. 1707, άρθρο 4· *Ε.τ.Κ. 1929*, φ. 82, ν. 4028, αλληλογραφία, άρθρα 1 και 4· *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, άρθρο 9 § στ.

[432] *Ε.τ.Κ. 1929*, φ. 82, ν. 4028, αλληλογραφία, άρθρα 2 και 5, δέματα, άρθρο 2.

[433] *Ε.τ.Κ. 1919*, φ. 20, άρθρα 7-8· *Ε.τ.Κ. 1929*, φ. 82, ν. 4028, αλληλογραφία, άρθρο 6.

[434] *Ε.τ.Κ. 1919*, φ. 20, άρθρο 7· *Ε.τ.Κ. 1929*, φ. 82, ν. 4028, δέματα, άρθρα 3 και 6.

μεταφόρτωση, διαβιβάζονταν μέσω της ταχύτερης οδού.[435] Στο πνεύμα της ταχύτερης διεκπεραίωσης, το ελληνικό Υπουργείο Συγκοινωνίας ζήτησε το 1934 από την εγχώρια εταιρεία να αναγράφεται μόνο το μικτό βάρος των ταχυδρομικών αποστολών και όχι αναλυτικά ο αριθμός και το είδος τους.[436]

Οι Διευθύνσεις επικοινωνούσαν μεταξύ τους δια μέσου του Διεθνούς Γραφείου, στο οποίο ανακοίνωναν: α) τις ενδείξεις ανάληψης ή όχι περαιτέρω διαβίβασης, όπως και των εξόδων και τελών μεταφοράς· β) την ένδειξη αποδοχής ή όχι αντικειμένων 'δεδηλωμένης αξίας' γ) τον κατάλογο των συνδετικών με το εξωτερικό υπηρεσιών (διαδρομές, αποστάσεις)· δ) ονοματολόγιο χωρών περαιτέρω διαβίβασης.[437]

Όσον αφορά την ανάπτυξη του εναερίου ταχυδρομείου στην Ελλάδα, ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το προσωπικό του Αεροπορικού Τμήματος του Κεντρικού Ταχυδρομείου Αθηνών αυξήθηκε από 1 υπάλληλο το 1926 σε 17 το 1936, αν και οι αποβλέπουσες αποκλειστικά στο εσωτερικό αποστολές δεν βρίσκονταν σε ικανοποιητικό επίπεδο εξ αιτίας της έλλειψης διαφώτισης του κοινού και της αδιαφορίας των αρμοδίων.[438] Το 1935 διαβιβάσθηκαν μόλις 191.162 ταχυδρομικά αντικείμενα εσωτερικού έναντι 1.626.041 εξωτερικού (εκ των οποίων 394.273 καταγωγής Ελλάδας, 461.778 προορισμού Ελλάδας και 769.990 διαβατικά).[439] Αποκαλυπτικό επίσης της ελάχιστης συνεισφοράς του εσωτερικού ταχυδρομείου στα έσοδα της εθνικής εταιρείας, είναι ότι επί της γραμμής Ιωαννίνων – Αθηνών, όπου η αλληλογραφία διαβιβαζόταν εξ ολοκλήρου αεροπορικώς — άρα δεν υπήρχε ανταγωνισμός από άλλο συγκοινωνιακό μέσο, αλλά ούτε και περιθώρια κέρδους εις βάρος του — το πρώτο εξάμηνο του 1932 οι εισπράξεις ανήλθαν μόλις σε 3.109 δρχ. μηνιαίως![440] Τουλάχιστον, στην Έκθεση Αεροπορικού Ταχυδρομείου, που πραγματοποιήθηκε στο Δάντσιχ το 1932, το ελληνικό περίπτερο διακρίθηκε και η Διεύθυνση Τ.Τ.Τ. απέσπασε δίπλωμα τιμής.[441]

3. Αεροπορικά τέλη

Τα ταχυδρομικά αντικείμενα εκτός από το κρατικό τέλος[442] επιβαρύνονταν από το πρόσθετο τέλος της υπηρεσίας που ενεργούσε την μεταφορά, δηλαδή της

---

[435] *Ό.π.*, αλληλογραφία, άρθρο 27.

[436] Μ. Κωνσταντίνης, «Ἡ ἱστορία τῶν πρώτων ἑλληνικῶν ἀεροπορικῶν γραμματοσήμων (Aeroespresso)», *Φιλοτέλεια*, έτ. 45, Μάρτ.-Απρ. 1968, τ. 408, σ. 61-62.

[437] *Ε.τ.Κ. 1929*, φ. 82, ν. 4028, αλληλογραφία, άρθρο 14, δέματα, άρθρο 21.

[438] Ν. Λέκκας, «Πῶς ἐξυπηρετεῖται σήμερον ἡ Ἑλλὰς διὰ τῶν ξένων ἀεροπορικῶν ἑταιρειῶν», *Ἀεροπλοΐα*, 1.8.1936, τ. 123, σ. 33-34.

[439] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1936, τ. 17, σ. 119.

[440] *Ό.π.*, γ' τρίμ. 1932, τ. 3, σ. 90.

[441] Α.Υ.Ε., 1932: Α/37/3, Προξενείο Δάντσιχ προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 339/32, 6/9/1932.

[442] Έξοδα αερομεταφοράς κλειστού φακέλου 6,5% του χρυσού φράγκου ανά αδιαίρετο κλάσμα 100 γραμ. για διαδρομή 100 χλμ., βλ. *Ε.τ.Κ. 1929*, φ. 82, αλληλογραφία, άρθρο 11· έξοδα

αεροπορικής κατά βάση — εάν απαιτείτο χερσαία ή θαλάσσια μεταφορά καταβάλλονταν τα αντίστοιχα τέλη διάσχισης. Η αξία του αεροπορικού τέλους οριζόταν για την Ε.Ε.Ε.Σ. κατόπιν συμφωνίας αυτής με τα υπουργεία Αεροπορίας και Συγκοινωνίας, με γνώμονα ως προς την αλληλογραφία την υπόδειξη της Διεθνούς Σύμβασης, δηλαδή σε ποσό μικρότερο του 1/4 του χρυσού φράγκου ανά 20 γραμμάρια για κάθε 1.000 χλμ. διαδρομής.[443] Σε περίπτωση που διευθύνσεις αποδέχονταν αμοιβαία τη μεταφορά αεροπορικών αποστολών 'δεδηλωμένης αξίας', τότε εισέπρατταν ειδικό τέλος ασφαλείας. Για τα δέματα, το τέλος τούτο οριζόταν στα 10 λεπτά ανά 300 φράγκα αξίας τού υπό διαβίβαση αντικειμένου.[444] Υπήρχαν ακόμη: τέλος επείγουσας παράδοσης — το εισέπραττε η ταχυδρομική υπηρεσία από την Ε.Ε.Ε.Σ. ως ποσοστό 5-8% από την πώληση των γραμματοσήμων[445] — τέλος εκ νέου παράδοσης ή επιστροφής δέματος[446] αλλά και ιδιαίτερο τέλος για διαδρομές μεταξύ του τόπου καταγωγής ή προορισμού και του συνδετικού με το εξωτερικό αερολιμένα — την απόληψη αυτού του τελευταίου δικαιούτο η χώρα καταγωγής ή προορισμού.[447] Εκτός από τα παραπάνω κατά το μάλλον έκτακτα τέλη υπήρχαν και οι τακτικές επιβαρύνσεις, οι οποίες στην περίπτωση των αεροπορικών δεμάτων εξωτερικού αναλύονται ως εξής (τιμές 1936): για διασάφηση 26 δρχ., για άδεια 6,50 δρχ., για υπερωρία 15 δρχ., για φορτωτική 6,50 δρχ. και για χαρτόσημο 2,50 δρχ., σύνολο 56 δρχ..[448] Αυτή η καταθλιπτική φορολόγηση σαφώς και έβλαπτε το νέο συγκοινωνιακό μέσο στον ανταγωνισμό του με τα παλαιά.

Το ύψος των αεροπορικών τελών των γραμμών εσωτερικού στα μέσα της δεκαετίας του '30 ανερχόταν ως εξής:[449]

α) Από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη, Δράμα, Αγρίνιο, Ιωάννινα (εξυπηρέτηση από την Ε.Ε.Ε.Σ.)	
επιστολές, ανά 20 γραμ.	1,0 δρχ.
επιστολικά δελτάρια	0,5 δρχ.
έγγραφα υποθέσεων, δείγματα, κλπ., ανά 50 γραμ.	0,5 δρχ.
δέματα, ανά χιλιόγραμμο	5,0 δρχ.
β) Από Αθήνα προς Κέρκυρα (εξυπηρέτηση από την Air France)[450]	
αντικείμενα παντός κατηγορίας, ανά 15 γραμ.	2,0 δρχ.

απερικάλυπτης αερομεταφερόμενης ανταπόκρισης + 25% για εργασίες διαχώρισης, βλ. *ό.π.*, αλληλογραφία, άρθρο 12.

[443] *Ό.π.*, αλληλογραφία, άρθρο 3, δέματα, άρθρα 7-8· *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, άρθρο 9 § α.

[444] *Ε.τ.Κ. 1929*, φ. 82, ν. 4028, αλληλογραφία, άρθρο 9, δέματα, άρθρο 10.

[445] *Ό.π.*, δέματα, άρθρο 11· *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, άρθρο 9 § β ii.

[446] *Ε.τ.Κ. 1929*, φ. 82, ν. 4028, δέματα, άρθρο 12.

[447] *Ό.π.*, δέματα, άρθρο 9.

[448] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.9.1936, τ. 125, σ. 70.

[449] C. Asproyerakas, *Guide des communications aériennes de Grèce,* Αθήνα 1936, σ. 42· *ό.π.*, 1937, σ. 41.

[450] Η αποζημίωση βάσει του τιμολογίου των γαλλικών ταχυδρομείων, βλ. *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, Messageries, άρθρο 13.

Τα αεροπορικά τέλη αλληλογραφίας εξωτερικού ανά 10 γραμ. είχαν τις παρακάτω τιμές σε δραχμές (επεξεργασμένα στοιχεία):

Ευρώπη	
Βουλγαρία, Τουρκία, Γιουγκοσλαβία, Αλβανία, Ρουμανία	3
Ιταλία	5
Κορσική, Σαρδηνία, λοιπή Ευρώπη	7
Ισπανία, Πορτογαλία, Φινλανδία, Εσθονία, Ε.Σ.Σ.Δ. (μέχρι τη Μόσχα)	10
Ε.Σ.Σ.Δ. (πέραν της Μόσχας)	15
Ασία-Ωκεανία	
Ρόδος, Καστελλόριζο	2
Κύπρος, Παλαιστίνη	6
Συρία	7
Ιράκ, Περσία	10
Αφγανιστάν, Βρετανικές Ινδίες, Κεϋλάνη	20
Σιάμ, Γαλλική Ινδοκίνα, Μαλαϊκά Κράτη, Ολλανδικές Ινδίες	30
Χονγκ Κονγκ	44
Κίνα, Ιαπωνία, Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία	50
Αφρική	
Αίγυπτος	5
Λιβύη	7
Αγγλοαιγυπτιακό Σουδάν	14
Τυνησία, Αλγερία, Μαρόκο, Κανάριοι Νήσοι	17
Γαλλική Αφρική, Ουγκάντα, Κένυα, Ταγκανυίκα, Βόρειος και Νότιος Ροδεσία	22
Ερυθραία, Αιθιοπία, Σομαλίες (Γαλλική-Βρετανική-Ιταλική)	30
Δυτική Γαλλική Αφρική, Σιέρρα Λεόνε, Ακτή Ελεφαντοστού, Γαλλικό Καμερούν, Κονγκό (Γαλλικό-Βελγικό), Νοτιοδυτική Αφρική, Νότιος Αφρική	34
Μοζαμβίκη	40
Μαδαγασκάρη	60
Αμερική	
Πόλη Νέας Υόρκης	7
λοιπές Η.Π.Α., Καναδάς	20
Μεξικό, Μπαχάμες Νήσοι, Κούβα, Άγιος Δομήνικος, Αϊτή, Παρθένοι Νήσοι, Ιαμαϊκή, Πουέρτο Ρίκο, Υπήνεμοι Νήσοι (πλην Γουαδελούπης)	30
Γουατεμάλα, Βρετανικές Ονδούρες, Νικαράγουα, Ελ Σαλβαδόρ, Κόστα Ρίκα, Παναμάς, Ζώνη Διώρυγα Παναμά, Γουαδελούπη, Προσήνεμοι Νήσοι, Τρινιτάδ	50
Βενεζουέλα, Γουϊάννες (Βρετανική-Ολλανδική-Γαλλική), Νότιοι Ολλανδικές Αντίλλες	60
Κολομβία	80

Βραζιλία	140
Περού, Βολιβία, Παραγουάη, Ουρουγουάη, Αργεντινή, Χιλή[451]	170

Ένα ζήτημα που απασχόλησε έντονα πολλές χώρες της Ταχυδρομικής Ένωσης, ήταν αυτό της κατάργησης του πρόσθετου αεροπορικού τέλους, εξέλιξη που θα καθιστούσε ελκυστικότερες τις εναέριες μεταφορές. Τον Ιούνιο του 1938, κατά τη σύνοδο στις Βρυξέλλες της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Εναερίου Ταχυδρομείου, 26 κράτη υπέγραψαν συμφωνία για τη μεταφορά του ταχυδρομείου άνευ προσθέτου τέλους.[452] Η εφαρμογή του μέτρου βέβαια, προϋπέθετε κριτήρια που η Ελλάδα δεν πληρούσε, όπως νέα οικονομικά βάρη για το Δημόσιο, σύμπνοια των ταχυδρομικών αρχών και της αεροπορικής εταιρείας, νυκτερινές πτήσεις, κ.α..[453] Τελικά, από τον Μάιο του 1940 άρχισε η μερική διαβίβαση για τις γραμμές εσωτερικού: η Ε.Ε.Ε.Σ. θα λάμβανε από το σωρό 9.000-9.400 χιλιόγραμμα απλής αλληλογραφίας ετησίως, όπως και οι ξένες εταιρείες 100 χιλιόγραμμα, τα οποία και θα μετέφεραν στις πόλεις, όπου προσέγγιζαν τα αεροπλάνα τους. Το ύψος της ετήσιας αποζημίωσης που θα προπλήρωνε το κράτος σε τέσσερις δόσεις υπολογιζόταν στις 500.000 δρχ. περίπου με την αντίστοιχη αυξομείωση σε περίπτωση υπέρβασης των παραπάνω ορίων.[454] Όσο για το εξωτερικό τα πρόσθετα τέλη εξακολούθησαν να ισχύουν, είχαν δε διαμορφωθεί εξ αιτίας του πολέμου ως εξής (δραχμές ανά 10 γραμμάρια αλληλογραφίας):[455]

<u>Ευρώπη</u>	
Δωδεκάνησος	2
Βουλγαρία, Αλβανία	3
Γιουγκοσλαβία	4
Τουρκία, Ιταλία, Ουγγαρία, Ελβετία, Βέλγιο	5
Πολωνία	7
Ρουμανία, Σλοβακία, Μοραβία, Βοημία	8
Μάλτα, Γερμανία	9
Κάτω Χώρες, Δανία	10
Λιθουανία, Λεττονία	11
Ισπανία, Σουηδία, Νορβηγία	12

[451] Η εναέρια διαβίβαση της ελληνικής αλληλογραφίας προς την Νότια Αμερική επιτεύχθηκε το καλοκαίρι του 1937, όταν συμπεριελήφθη στις αποστολές της Air France και της Lufthansa, οι οποίες εκμεταλλεύονταν από κοινού την γραμμή Καζαμπλάνκα – Ντακκάρ – Νατάλ – Ρίο Ιανέιρο – Μοντεβιδέο – Μπουένος Άυρες – Σαντιάγο, μήκους 12.035 χλμ. και διαρκείας 5 ημερών, βλ. *Ἀεροπλοΐα*, 16.7.1936, τ. 122, σ. 24-26 και 16-20.6.1937, τ. 144, σ. 368.

[452] *Ό.π.*, 16-20.9.1938, τ. 174, σ. 127· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1938, τ. 28, σ. 179· *Πλοῦτος,* 18.6.1939, τ. 25, έτ. ΚΒ', σ. 2.

[453] M. Wronsky, «Τὸ ἀεροπλάνον, κανονικὸν μέσον μεταφορᾶς τοῦ Διεθνοῦς Ταχυδρομείου», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.4.1938, τ. 163, σ. 309-311.

[454] *Ε.τ.Κ. 1940*, φ. 281, α.ν. 2530, άρθρα 1-2 και 5.

[455] *Ἀεροπλοΐα*, Απρ. 1940, τ. 204, σ. 167.

Πορτογαλία, Εσθονία, Φινλανδία	14
Ε.Σ.Σ.Δ.	17
Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο	36
Ασία-Ωκεανία	
Παλαιστίνη, Συρία, Ιράκ	28
Βρετανικές Ινδίες, Γαλλική Ινδοκίνα	38
Κύπρος	40
Ολλανδικές Ινδίες	46
Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία	62
Αφρική	
Αίγυπτος, Σουδάν (Αγγλοαιγυπτιακό-Γαλλικό), Ουγκάντα, Κένυα, Ταγκανυίκα, Βόρειος και Νότιος Ροδεσία, Μοζαμβίκη	32
Αμερική	
Η.Π.Α., Καναδάς	60
Βραζιλία	190
Βολιβία, Παραγουάη, Ουρουγουάη, Αργεντινή, Χιλή	226

4. Το ζήτημα της διαβίβασης του κεντροευρωπαϊκού ταχυδρομείου

Δεν θα ήταν υπερβολή να ισχυρισθούμε ότι η αεροπορική πολιτική του ελληνικού κράτους στηριζόταν πάνω σε μία βασική αρχή της Διεθνούς Ταχυδρομικής Ένωσης, ότι δηλαδή η αλληλογραφία διαβιβάζεται πάντοτε δια της συντομότερης οδού. Οι μεγάλες διεθνείς αρτηρίες της Ευρώπης διαχωρίζονταν στην Αθήνα σε δύο κλάδους, αφ' ενός προς την Νότιο Αφρική και αφ' ετέρου προς την Νοτιοανατολική Ασία. Επειδή η Ελλάδα ποτέ δεν θα μπορούσε να ανταγωνισθεί τις δυτικοευρωπαϊκές εταιρείες, έστρεψε την προσπάθειά της στην εκμετάλλευση των γραμμών της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης προς την Αφρική και την Ασία, καθ' όσον η οδός της Κωνσταντινούπολης παρέμενε κλειστή λόγω του τουρκικού απομονωτισμού. Έτσι, η Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας οργάνωσε τη γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης, την οποία και παρεχώρησε προνομιακά στην εγχώρια εταιρεία.[456]

Όσο ο άξονας Αθηνών – Θεσσαλονίκης ήταν συνδεδεμένος με τις ξένες γραμμές μόνο από το νότιο άκρο του, παρέμενε ουσιαστικά αδρανής ως προς το διεθνή ρόλο του. Όλες ανεξαιρέτως οι ασιατικές και αφρικανικές χώρες απέστελλαν το προς Ευρώπη αεροταχυδρομείο μέσω της Imperial — και δευτερευόντως της K.L.M. και της Air Orient (η κατά διαδρομή αναλογία το 1933 υπήρξε: Imperial 436 χλγρ., K.L.M. 303 χλγρ., Air Orient 128 χλγρ.). Το προοριζόμενο για τα Βαλκάνια, την Αυστρία, την Ουγγαρία, την Τσεχοσλοβακία και την Πολωνία αποβιβαζόταν στην Αθήνα και από εκεί διαβιβαζόταν σιδηροδρομικώς. Το υπόλοιπο ταχυδρομείο αποβιβαζόταν στο Μπρίντιζι και από

[456] Α. Λεβίδης, «Ἡ πολιτική μας ἀεροπορία. Ἡ σημερινὴ πολιτική», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 29.6.1936.

εκεί αποστελλόταν σιδηροδρομικώς στον προορισμό του, πλην του βρετανικού το οποίο αποστελλόταν σιδηροδρομικώς μέχρι το Παρίσι και από εκεί ξανά αεροπορικώς μέχρι το Λονδίνο.[457]

Η Ι.Α.Τ.Α. βεβαίως, υπέδειξε στην Ταχυδρομική Ένωση την αξιοποίηση της γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης ως συντομότερης για το ταχυδρομείο ολόκληρης της Ευρώπης.[458] Ένα πρώτο βήμα έγινε το φθινόπωρο του 1931, όταν η Ε.Ε.Ε.Σ. εξασφάλισε για το ταχυδρομείο της Imperial αεροπορική μεταφορά μέχρι τη Θεσσαλονίκη και από εκεί ανταπόκριση της Aeroput προς Βελιγράδι και Βιέννη — η συνέχεια ανήκε στον σιδηρόδρομο. Με το νέο δρομολόγιο κερδίζονταν 20 ώρες, αν και κατά τους χειμερινούς μήνες η γιουγκοσλαβική εταιρεία διέκοπτε τις πτήσεις.[459]

Το μεγάλο άλμα όμως, έγινε το καλοκαίρι του επόμενου έτους, όταν συνενώθηκε η ελληνική γραμμή με την υφιστάμενη γερμανική Βερολίνου – Κωνσταντινούπολης στον κρίκο Θεσσαλονίκης – Σόφιας.[460] Στην πράξη εγκαινιάσθηκε μία ειδική αεροπορική ταχυδρομική γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης, η οποία θα λειτουργούσε ανεξάρτητα και παράλληλα με την τακτική μέσω ενός αεροπλάνου που ενοικίασε η Lufthansa στην Ε.Ε.Ε.Σ. και το οποίο θα πετούσε ακόμη και τους χειμερινούς μήνες, που η ελληνική εταιρεία διέκοπτε τα δρομολόγιά της. Η γραμμή αναγνωρίσθηκε ως διεθνής διαμετακομιστική και ταχυδρομική από την Ι.Α.Τ.Α., όπως και από το Γραφείο Βέρνης της Διεθνούς Ταχυδρομικής Ένωσης.[461] Η συνδυασμένη τούτη γραμμή, που εξυπηρετούσε αυθημερόν τις Ελλάδα, Βουλγαρία, Γιουγκοσλαβία, Ουγγαρία, Αυστρία και Γερμανία βρισκόταν σε ανταπόκριση με τις επίσης εναέριες νυκτερινές γραμμές προς Βέλγιο, Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο, Δανία, Νορβηγία, Σουηδία, Φινλανδία και Σοβιετική Ένωση. Το ελληνικό τμήμα της γραμμής τροφοδοτούμενο με 5 διακλαδώσεις από Βορρά (σημαντικότερη η Βερολίνου – Αθηνών) και 4 από το Νότο επιτύγχανε σοβαρή πρόσοδο ανεξαρτήτως τοπικών μεταφορών και γινόταν ο αιμοδότης των ελληνικών γραμμών. Η συνεργασία Ε.Ε.Ε.Σ. – Lufthansa εμφανιζόταν άτρωτη ακόμη κι αν διανοιγόταν εναέρια οδός μέσω Ιταλίας. Η δραματική συντόμευση του χρόνου (39-43 ώρες ταχύτερη από την ιταλική οδό) είχε ως αποτέλεσμα την ανεπιφύλακτη προτίμηση της γραμμής από τα κράτη της Βορείου και Κεντρικής Ευρώπης. Το ζητούμενο ήταν τώρα η προσέλκυση των ταχυδρομικών υπηρεσιών των χωρών της Αφρικής και της

---

[457] Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. ΕΕ.2796, 11.5.1933· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον περὶ ἀεροσυγκοινωνιακῆς πολιτικῆς*, Αθήνα 1934, σ. 17.

[458] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1933, σ. 4 και 7.

[459] *Ἀεροπλοΐα*, 1.9.1931, τ. 5, σ. 17.

[460] Α.Υ.Ε., 1933: Α/37/11, Γερμανικό Υπουργείο Συγκοινωνιών προς Γερμανικό Υπουργείο Εξωτερικών, ά.α.κ., 5.4.1932.

[461] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν Ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 9ης Ἰανουαρίου 1933. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1932 (1.1-9.7.1932)*, Αθήνα 1934, σ. 3-4.

Ασίας. Ύστερα από συντονισμένες ενέργειες των ελληνικών και γερμανικών πρεσβευτικών ή προξενικών αρχών απάντησαν θετικά η Νότιος Αφρική, η Νότιος Ροδεσία, η Ταγκανυίκα, η Κένυα, η Ουγκάντα, η Αίγυπτος, η Συρία και η Γαλλική Ινδοκίνα.[462] Αρνητική ήταν η απάντηση από το Αγγλοαιγυπτιακό Σουδάν, την Παλαιστίνη, το Ιράκ και τις Βρετανικές Ινδίες, ενώ αδιαφόρησαν η Βόρειος Ροδεσία, η Αραβία, το Ομάν, το Μουσκάτ και το Σιάμ.[463] Η Περσία πρότεινε συνεννόηση με τις K.L.M. και Imperial, οι οποίες διαβίβαζαν το μέσω Βαγδάτης ταχυδρομείο της — υπήρχε και οδός μέσω Μπακού εξυπηρετούμενη από την σοβιετική εταιρεία.[464] Η εμμονή ορισμένων χωρών στον παλαιό τρόπο διαβίβασης οφειλόταν τόσο στα πρόσθετα αεροπορικά τέλη που θα έπρεπε να καταβάλλουν όσο και στις πιέσεις που άσκησε η βρετανική κυβέρνηση ώστε να μην αποσπασθεί μέρος της αεροταχυδρομικής υπηρεσίας από την Imperial, της οποίας ήταν μέτοχος· άλλωστε και το ελληνικό υπουργείο Εξωτερικών μετά από λίγο καιρό έπαψε να ασχολείται θεωρώντας το ζήτημα τεχνικό και παραπέμποντάς το στην διεύθυνση Τ.Τ.Τ. του υπουργείου Συγκοινωνίας.[465]

Ενδεικτική πάντως της ελληνογερμανικής συνεργασίας στο ζήτημα τούτο είναι και η διαβίβαση ταχυδρομείου μεταξύ Αθηνών και Φρειδριχσχάφεν από τα πηδαλιουχούμενα Zeppelin, μικρή σε όγκο, αλλά σημαντική σε συμβολική αξία (αρχικά οι φάκελοι στέλλονταν σιδηροδρομικώς στο Βερολίνο και από εκεί αεροπορικώς στην έδρα της εταιρείας, στη λίμνη Κωνσταντία). Συνολικά, κατά το διάστημα 1932–1937 πραγματοποιήθηκαν 61 τέτοιες πτήσεις.[466]

Πολύ σύντομα άλλες τρεις εταιρείες συνδέθηκαν με την εθνική γραμμή για να εξυπηρετήσουν το ενδοευρωπαϊκό ταχυδρομείο: η ιταλική S.A.M. (προς Αλβανία, Βουλγαρία), η γαλλική C.I.D.N.A. (προς Ουγγαρία, Τσεχοσλοβακία, Αυστρία, Ελβετία, Γαλλία) και η πολωνική LOT (προς Βουλγαρία, Ρουμανία, Πολωνία, Δάντσιχ, Λιθουανία, Λεττονία, Εσθονία, Ε.Σ.Σ.Δ., Φινλανδία).[467]

Τα αποτελέσματα της σύνδεσης Ελλάδας – Κεντρικής Ευρώπης ήταν εντυπωσιακά, όπως δείχνουν και οι στατιστικές. Το 1931, που αυτή δεν υφίστατο, η διαμετακομιστική κίνηση στην γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης ήταν μόλις 31

---

[462] Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. ΕΕ.4520, 15.7.1933· ό.π., Υπουργείο Συγκοινωνίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 228754, 31.5.1933 και 229646, 1.6.1933· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβείες Λονδίνου, Καΐρου και Προξενείο Ιεροσολύμων, αρ. πρωτ. 4339/Α/15α, 10.6.1933· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον περὶ ἀεροσυγκοινωνιακῆς πολιτικῆς*, Αθήνα 1934, σ. 15-16 και 18.

[463] Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Πρεσβεία Λονδίνου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1691/Ε/33, 21.6.1933· ό.π., Προξενείο Ιεροσολύμων προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 397, 4.8.1933.

[464] Ό.π., Πρεσβεία Καΐρου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2351, 1.12.1933.

[465] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 6485/Α/15α, 24.7.1933.

[466] A. Goddard, «Ἑλληνικὰ ἀερογράμματα Ζέππελιν», *Φιλοτέλεια*, έτ. 41, Ιούλ.-Αύγ. 1964, τ. 386, σ. 106.

[467] Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβείες Λονδίνου, Καΐρου και Προξενείο Ιεροσολύμων, αρ. πρωτ. 4339/Α/15α, 10.6.1933· Α. Λεβίδης, «Ἡ ἐξέλιξις τῆς διεθνοῦς συγκοινωνιακῆς ἀεροπορίας καὶ τὰ ἑλληνικὰ συμφέροντα», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1932, τ. 3, σ. 70-74 και *Ἐργασία*, 30.10.1932, τ. 148, σ. 1366.

χλγρ.· κατά το 1932 εκτοξεύθηκε στα 1.475 χλγρ. (αυτή τη χρονιά πραγματοποιήθηκαν ταχυδρομικές διαβιβάσεις και το χειμώνα). Ανοδική πορεία ακολούθησαν και οι εισπράξεις της Ε.Ε.Ε.Σ.: από 82.000 δρχ. το 1931-32, σε 429.000 δρχ. το 1932-33 και 854.000 δρχ. το 1933-34.[468] Η ανά διαδρομή μεταφορά ταχυδρομείου της συνδυασμένης γραμμής ανήλθε σε: 11 χλγρ. το 1932, 30 χλγρ. το 1933, 90 χλγρ. το 1934.[469]

5. Σήμανση τέλους - φιλοτελισμός

α. Aeroespresso

Η είσπραξη των αεροπορικών τελών γινόταν με ένα ειδικό ένσημο.[470] Η πρώτη σχετική μαρτυρία που διαθέτουμε ανατρέχει στα τέλη του 1918, όταν κάποιος Σβορώνος από το Παρίσι εκδήλωσε την πρόθεση να φιλοτεχνήσει γραμματόσημο αεροπορικής συγκοινωνίας. Για το σκοπό αυτό ζήτησε να ανοιχθεί πίστωση 500 φράγκων. Η αίτησή του πρέπει να έπεσε στο κενό.[471]

Αργότερα, όταν ξεκίνησε η τακτική ανταπόκριση με την Ιταλία (Αύγουστος 1926), μαζί με την παράδοση της επιστολής ή του σχετικού αντικειμένου ο αποστολέας πλήρωνε το τέλος τοις μετρητοίς λαμβάνοντας σχετική απόδειξη, ο δε υπάλληλος του ταχυδρομείου εναπέθετε μια ιώδη από καουτσούκ σφραγίδα «Surtaxe Aérienne Perçue en Numéraire», διαστάσεων 38 × 65 χλστ..[472]

Το προσωρινό αυτό καθεστώς ίσχυσε μέχρι την 5η Νοεμβρίου του 1926, όταν η Aeroespresso κάνοντας χρήση του άρθρου 12 της σύμβασης με το ελληνικό κράτος έθεσε σε κυκλοφορία σειρά γραμματοσήμων, αναγνωρισμένη από την I.A.T.A., η οποία πωλείτο στα πλησιέστερα προς τις υδροσκάλες ανταλλακτήρια γραφεία Αθηνών, Πειραιώς, Θεσσαλονίκης και Πατρών. Τα γραφεία τούτα εφοδιάζονταν από το Ταμείο Σφραγιστού Χάρτου, όπου είχε κατατεθεί η συνολική εκδοθείσα ποσότητα.[473] Τα γραμματόσημα είχαν χαραχθεί στην Αθήνα και τυπωθεί στο Μιλάνο, ήσαν δε διαστάσεων 4 × 3 εκ. και έφεραν όλα στα ελληνικά την επιγραφή «Ἐναέριοι ταχυδρομικαὶ συγκοινωνίαι Ἰταλίας – Ἑλλάδος – Τουρκίας». Η σειρά περιλάμβανε τέσσερεις αξίες:

---

[468] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1933, σ. 8· *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 21.12.1935.

[469] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον περὶ ἀεροσυγκοινωνιακῆς πολιτικῆς*, Αθήνα 1934, σ. 17-18.

[470] *Ε.τ.Κ. 1919*, φ. 20, ν. 1707, άρθρο 5.

[471] Α.Υ.Ε., 1933: Δ/118, Πρεσβεία Παρισίων προς Υπουργείο Εξωτερικών, τηλ. αρ. 8482, 29.11.1918.

[472] Α. Καννέλης, «Τὰ ἀερογράμματα τῆς γραμμῆς Ἀθηνῶν – Βρινδησίου τοῦ 1926», *Φιλοτέλεια*, έτ. 5, Οκτ. 1928, τ. 45, σ. 128 και Νοέμ. 1928, τ. 46, σ. 158· *ό.π.*, έτ. 6, Μάρτ. 1929, τ. 50, σ. 63· Μ. Κωνσταντίνης, *ό.π.*, έτ. 44, Σεπτ.-Οκτ. 1967, τ. 405, σ. 155.

[473] *Ό.π.· Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, Aeroespresso· *Ἀεροπλοΐα,* 1.1.1934, τ. 60-61, σ. 187· Π. Σαββίδης, «Τὰ δῆθεν ἀεροπορικὰ γραμματόσημα τῆς ‘Aeroespresso Italiana’», *ό.π.*, έτ. 10, Αύγ.-Σεπτ. 1933, τ. 103-104, σ. 115.

1η) 2 δρχ., 360.000 τεμάχια, υδροπλάνο ιπτάμενο πάνω από τον ναό του Ποσειδώνα στο Σούνιο και στο βάθος δίσκος ανατέλλοντος ηλίου, χρώματα κόκκινο – κίτρινο – κυανό. Το μνημείο ήταν ασαφές (έμοιαζε και με την Ακρόπολη), όπως και το ουράνιο σώμα (έμοιαζε και με πανσέληνο), τα δε χρώματα διαχέονταν.
2η) 3 δρχ., 359.350 τεμάχια, υδροπλάνο ιπτάμενο πάνω από την Ακρόπολη, τα ίδια χρώματα με την προσθήκη του πρασίνου. Ατυχής η εκτέλεση του μνημείου, ξεβαμμένα τα χρώματα.
3η) 5 δρχ., 360.000 τεμάχια, ιπτάμενο υδροπλάνο ενώνει με τις πτέρυγές του το Μπρίντιζι με την Κωνσταντινούπολη, χρώματα κυανό βαθύ και ανοιχτό – λευκό – ερυθρό. Ουσιαστικά επρόκειτο για αντίγραφο της διαφήμισης της εταιρείας.
4η) 10 δρχ., 208.725 τεμάχια, υδροπλάνο ιπτάμενο πάνω από το μνημείο του Φιλοπάππου και τέσσερεις στύλοι δωρικού ρυθμού, χρώματα κυανό – ερυθρό – πράσινο. Το μνημείο αυτή τη φορά έμοιαζε αιγυπτιακό.[474]

Η έκδοση ανήκε κατά κυριότητα στην Aeroespresso, στα ταμεία της οποίας περιέρχονταν και οι εισπράξεις στο ακέραιο, τη στιγμή που την πώληση εκτελούσαν υπάλληλοι του κράτους! Παρ' όλο δε που ίσχυε αποκλειστικά και μόνο στα αεροσκάφη της συγκεκριμένης γραμμής της συγκεκριμένης εταιρείας, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνίας τα ανήγγειλε στο Κεντρικό Γραφείο της Παγκόσμιας Ταχυδρομικής Ένωσης στη Βέρνη ως κανονικά αεροπορικά γραμματόσημα. Ακολούθως, κι ενώ οι κοινοβουλευτικές επιτροπές ασχολούντο με την αναθεώρηση όλων των συμβάσεων της δικτατορίας Παγκάλου — η σύμβαση δεν είχε ακόμη ψηφισθεί από την βουλή — η Διεύθυνση Τ.Τ.Τ. απάντησε σε σχετικό ερώτημα του Υπουργείου Οικονομικών ότι «δὲν δύναται ἤ νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὸ ν.δ. δι' οὗ ἐκυρώθη ἡ σύμβασις» (2.7.1927). Η Ελληνική Φιλοτελική Εταιρεία υπέβαλε ενστάσεις που βασίζονταν στα παραπάνω άτοπα και έθεσε επίσης το ερώτημα πώς είναι δυνατόν τα γραμματόσημα να έχουν φιλοτελική αξία, όταν η εταιρεία μπορούσε να τυπώνει και να πωλεί όσα ήθελε. Ο αντιπρόσωπος της τελευταίας στην Ελλάδα δέχθηκε τότε να καταστραφεί η λιθογραφική πλάκα μετά την εκτύπωση ενώπιον επιτροπής και του Έλληνα προξένου στο Μιλάνο, να γίνει πρωτόκολλο των εκτυπούμενων σειρών μετά την έκδοση νέας σειράς και η εταιρεία να ανταλλάσσει τα ήδη εκδοθέντα με νέα. Βεβαίως, ριζική λύση θα ήταν η κατάργηση των κυκλοφορούντων και η έκδοση νέων από το κράτος, η οποία θα απέφερε πολλά και ασφαλή κέρδη.[475]

Μια τέτοια εξέλιξη, αναπόφευκτη σε τελική ανάλυση, θα απογύμνωνε την ιταλική εταιρεία από το περίβλημα της εγκυρότητας που της προσέφερε το ελληνικό δημόσιο, γι' αυτό και στα επόμενα έτη αυτή κινήθηκε προς την κατεύθυνση της ανανέωσης των υπαρχόντων αξιών και της δημιουργίας νέων, δίνοντας με επιτυχία μια μάχη οπισθοφυλακών.

---

[474] Μ. Κωνσταντίνης, *ό.π.*, σ. 155-156· *ό.π.*, έτ. 3, Νοέμ.-Δεκ. 1926, τ. 28, σ. 69.
[475] *Ό.π.*, έτ. 3, Νοέμ.-Δεκ. 1926, τ. 28, σ. 69-70· *ό.π.*, έτ. 4, Νοέμ. 1927, τ. 34, σ. 67-68.

Κατ' αρχάς, κατόρθωσε το 1931 να εκδώσει δύο πρόσθετες αξίες (0,5 και 2 δρχ.), ωστόσο σε πολύ περιορισμένη ποσότητα και με μεγάλη βραδύτητα, εξ αιτίας κωλυσιεργιών τής ταχυδρομικής υπηρεσίας.[476] Στις αρχές του 1933 ζήτησε την άδεια έκδοσης νέων γραμματοσήμων αξίας 50 εκατομμυρίων δρχ.. Η ελληνική πλευρά αντιπρότεινε την έκδοση μέχρι 2 εκατ. δρχ., υπό τον όρο του περιορισμού του προνομίου της κατά πέντε χρόνια, δηλαδή αυτό να έληγε το 1935.[477] Η Aeroespresso όχι μόνο αρνήθηκε, αλλά και πρότεινε να αγορασθούν τρία νέα ειδικά γραμματόσημα με αφορμή ένα και μόνο υπερωκεάνειο ταξίδι του πηδαλιουχούμενου Graff Zeppelin (29 Μαΐου 1933) από το Φρειδριχσχάφεν της Γερμανίας ως το Ρίο Ιανέιρο της Βραζιλίας. Το αερόπλοιο της Lufthansa θα παρελάμβανε και το ταχυδρομείο της Ρώμης προς τη Νότιο Αμερική, γεγονός βέβαια που δεν δικαιολογούσε ειδικά για την Ελλάδα αναμνηστική έκδοση. Ο κερδοσκοπικός χαρακτήρας επιβεβαιώθηκε και από το υψηλό κόστος των αξιών: 30 δρχ. η καρμινόχρους (απόχρωση του κόκκινου), 100 δρχ. η κυανή και 120 δρχ. η καστανόχρους. Και τα 60.000 τεμάχια[478] που τυπώθηκαν στην Κέρκυρα από τον οίκο Ασπιώτου παριστούσαν το αερόπλοιο να υπερίπταται της Ακρόπολης. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνίας αντιτάχθηκε στην εν λόγω έκδοση, διότι όλο το προϊόν της πώλησης θα ήταν προς όφελος της ξένης εταιρείας. Ωστόσο, η έκδοση πραγματοποιήθηκε για το διάστημα από 1-27 Μαΐου 1933, στηριζόμενη στα δικαιώματα της παγκαλικής σύμβασης. Η Ε.Φ.Ε. κινητοποιήθηκε ξανά χαρακτηρίζοντας τα γραμματόσημα ως άνευ αξίας έγχρωμες ετικέτες: εφ' όσον τούτα στερούντο της θεμελιώδους ιδιότητας, του να παρέχουν ελεύθερη δίοδο σε ολόκληρο το δίκτυο της Παγκόσμιας Ταχυδρομικής Ένωσης, με την ισχύ τους να περιορίζεται μόνο στα υδροπλάνα της Aeroespresso, θα έπρεπε να θεωρηθούν ως απλά εισιτήρια αλληλογραφίας. Κατά συνέπεια τα κήρυξε αποκλειστέα από τις επίσημες ελληνικές συλλογές ενημερώνοντας παράλληλα τις διεθνείς φιλοτελικές οργανώσεις.[479] Συνολικά, από τη δεύτερη παρτίδα της Aeroespresso εκδόθηκαν γραμματόσημα αξίας 6.550.000 δρχ. και πωλήθηκαν αξίας 1.987.180 δρχ., συμπεριλαμβανομένης μιας μικρής αποζημίωσης προς την Unione Filatelica Italiana για τη μεταφορά του αεροπορικού ταχυδρομείου δια του Zeppelin. Η Aeroespresso παρέλαβε τις απώλητες ποσότητες, τις οποίες μαζί με λίγα αδιάθετα του 1926, άρχισε να διοχετεύει στην αγορά σε χαμηλές τιμές, κλονίζοντας έτσι το γόητρο του ελληνικού γραμματοσήμου.[480]

---

[476] Π. Σαββίδης, *ό.π.*, σ. 116.

[477] *Ό.π.*, έτ. 10, Απρ. 1933, τ. 99, σ. 65.

[478] Ο A. Goddard στο άρθρο του *ό.π.*, υποστηρίζει ότι η πτήση πραγματοποιήθηκε στις 4 Ιουνίου 1933 και ότι το σύνολο των τεμαχίων έφθασε τα 85.000.

[479] *Ό.π.· Ἀεροπλοΐα*, 1.1.1934, τ. 60-61, σ. 188· *Φιλοτέλεια*, έτ. 10, Μάιος 1933, τ. 100, σ. 77-78· Π. Σαββίδης, *ό.π.*, · A. Goddard, *ό.π.*.

[480] *Φιλοτέλεια*, έτ. 10, Νοέμ. 1933, τ. 106, σ. 166. Η πληροφορία από το αυστριακό περιοδικό *Die Postmarke*.

Η τελευταία σειρά που εξέδωσε η ιταλική εταιρεία, προτού παραιτηθεί από το προνόμιό της υπέρ της Ε.Ε.Ε.Σ., ετέθη σε κυκλοφορία το Νοέμβριο του 1933. Επειδή ο οίκος Ασπιώτου-Έλκα δεν μπορούσε να την ετοιμάσει εντός τριμήνου με τη μέθοδο της χαλκογραφίας, την εκτύπωση ανέλαβε στο Λονδίνο ο οίκος Bradbury Wilkinson, που έκανε χρήση της ηλιογραφίας. Οι αξίες ήσαν επτά: 1η) 0,50 δρχ., 500.000 τεμάχια, έλικα αεροπλάνου και κεφαλή αεροπόρου μπροστά της· 2η) 1 δρχ., 350.000 τεμάχια, ναός του Ποσειδώνα στην Κόρινθο· 3η) 3 δρχ., 150.000 τεμάχια, υδροπλάνο υπεριπτάμενο της Σύρου· 4η) 5 δρχ., 125.000 τεμάχια, αλληγορία πτήσης· 5η) 10 δρχ., 125.000 τεμάχια, χάρτης Ιταλίας – Ελλάδας – Τουρκίας με τις δύο γραμμές της εταιρείας· 6η) 20 δρχ., 70.000 τεμάχια, κεφαλή του Ερμή και ιπτάμενο υδροπλάνο· 7η) 50 δρχ., 30.000 τεμάχια, αλληγορία πτήσης. Η σειρά αποσύρθηκε την 31η Αυγούστου 1935, τα απώλητα έλαβαν την άγουσα προς τα ταμεία της εταιρείας και οι πλάκες καταστράφηκαν παρουσία αντιπροσώπων.[481]

β. Ελληνικού κράτους

Όσο διάστημα η Aeroespresso εξέδιδε δικά της γραμματόσημα, το ελληνικό δημόσιο υφίστατο ζημίες. Πέραν της προφανούς μείωσης του κύρους του προέκυπταν και δύο άτοπα: α) οι ιδιώτες συνέχεαν το κρατικό και το εταιρικό γραμματόσημο με αποτέλεσμα, όποτε διάλεγαν κατά λάθος το δεύτερο, το κράτος να χάνει έσοδα και η αλληλογραφία να διαβιβάζεται δια της συνήθους οδού, εφ' όσον δεν έφερε το κανονισμένο τέλος· β) η ιταλική εταιρεία προέβαινε σε συνεχείς εκδόσεις νέων κλάσεων, κερδοσκοπώντας από την πώληση σειρών σε συλλέκτες και εμπορικούς οίκους του είδους. Το 1932 η ελληνική πλευρά πρότεινε στην εταιρεία την κατάργηση του ειδικού αεροπορικού γραμματοσήμου έναντι αποζημίωσης.[482] Η εύλογη άρνηση της Aeroespresso κάμφθηκε ύστερα από διπλωματικά διαβήματα προς την ιταλική κυβέρνηση.[483]

Με σχετική λοιπόν καθυστέρηση η Ε.Ε.Ε.Σ., ασκώντας το συμβατικό της δικαίωμα, προχώρησε στην κυκλοφορία δικών της γραμματοσήμων. Τα γραμματόσημα εξέδιδε κατ' αποκλειστικότητα το κράτος, τα πωλούσε η ταχυδρομική υπηρεσία, ενώ τα έσοδα εισέπραττε η αεροπορική εταιρεία.[484] Αν και οι συζητήσεις για την έκδοση τους ξεκίνησαν από τον Ιανουάριο του 1932 με την σχετική διακήρυξη της Υπηρεσίας Κρατικών Προμηθειών, η διαδικασία αποδείχθηκε χρονοβόρα. Μόλις το Μάιο του επόμενου χρόνου εξετάσθηκαν στο Υπουργείο Οικονομικών τα δοκίμια (essais), για να εισαχθούν στην κυκλοφορία την 1η Νοεμβρίου. Στον αρχικό σχεδιασμό παρατηρήθηκαν εκπτώσεις, καθώς

---

[481] *Ό.π.*, έτ. 12 Αύγ.-Σεπτ 1935, τ. 127-128, σ. 105. Μ. Κωνσταντίνης, *ό.π.*, σ. 157· του ιδίου, *ό.π.*, έτ. 44, Νοέμ.-Δεκ. 1967, τ. 406, σ. 177-179 και έτ. 45, Ιαν.-Φεβρ. 1968, τ. 407, σ. 22-23· *Ἀεροπλοΐα*, 1.1.1934, τ. 60-61, σ. 188.

[482] Α.Υ.Ε., 1932: Α/37/10, Υπουργείο Συγκοινωνίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 268915, 2.9.1932.

[483] Ό.π., Πρεσβεία Ρώμης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2462, 7.12.1932.

[484] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, άρθρο 9 § β-γ.

τυπώθηκαν αισθητά λιγότερα τεμάχια (3.000.000 αντί 18.900.000) και αντί της χρωματικής ποικιλίας η έκδοση προέκυψε μονόχρωμη για κάθε αξία. Ωστόσο, χαρακτηρίσθηκε από τους φιλοτελιστές της εποχής επιμεληµένη.[485] Η πλάκα κατασκευάσθηκε από τον οίκο De la Rue του Λονδίνου, ενώ την εκτύπωση ανέλαβε ο οίκος Ασπιώτου-Έλκα της Κερκύρας (διαστάσεις 24 × 35 χλστ.). Οι αξίες των 50 λεπτών (1.400.000 τεμάχια), της 1 δρχ. (700.000 τεμ.) και των 25 δρχ. (65.000 τεμ.) παριστούσαν αεροπλάνο να ίπταται της γήινης σφαίρας επί της οποίας διακρινόταν η ελληνική χερσόνησος. Στις αξίες των 2 δρχ. (400.000 τεμ.) και των 10 δρχ. (100.000 τεμ.) το αεροπλάνο πετούσε πάνω από το Ικάριο πέλαγος, όπου σύμφωνα με τον αρχαίο μύθο πνίγηκε ο πρώτος άνθρωπος που αποπειράθηκε να πετάξει, ενώ τέλος, στις αξίες των 5 δρχ. (300.000 τεμ.) και των 50 δρχ. (35.000 τεμ.), το αεροπλάνο πετούσε πάνω από την Ακρόπολη. Υπήρξε πρόβλεψη για την παραγγελία και μεγαλυτέρων αξιών 50, 75 και 100 δρχ., η οποία δεν φαίνεται να υλοποιήθηκε.[486]

Σύμφωνα με τον Κωνσταντίνη, ο οποίος όμως γράφει περίπου 35 χρόνια μετά τα γεγονότα και δίχως να είναι ιδιαίτερα λεπτομερειακός, αρχικά (Νοέμβριος 1933) εκδόθηκαν μόνο τρεις αξίες, των 1, 5, 10 δρχ. και τον Αύγουστο του 1934 άλλες τρεις των 3, 30 και 100 δρχ..[487] Τρεις μήνες αργότερα η εταιρεία και το κράτος προχώρησαν σε συμφωνία για τις ακόλουθες κλάσεις: 1 δρχ. από 1.000.000 τεμ., 2 δρχ. από 500.000 τεμ., 5 δρχ. από 500.000 τεμ., 7 δρχ. από 500.000 τεμ., 10 δρχ. από 500.000 τεμ., 25 δρχ. από 200.000, 30 δρχ. από 200.000 τεμ., 50 δρχ. από 100.000 τεμ. και 100 δρχ. από 100.000 τεμ..[488]

Η έκδοση των 'Ικάρων', όπως επικράτησε να αποκαλείται, αποσύρθηκε από την κυκλοφορία την 1.12.1938[489] και τα απόθετά της κάηκαν λίγους μήνες αργότερα.[490]

Ήδη από τα μέσα του 1935 τα κρατικά γραμματόσημα άρχισαν να εξαντλούνται.[491] Τον Απρίλιο του έτους εκείνου, επιτροπή του Υπουργείου Συγκοινωνίας ενέκρινε τη νέα σειρά, με ορισμένες επιφυλάξεις που είχαν ωστόσο, ως αποτέλεσμα ελαφρές μόνο τροποποιήσεις επί των παραστάσεων, καθώς η έκδοση επείγε. Η κριτική από τους φιλοτελιστές στα σχέδια αφορούσε σε άλλα το ακατανόητο, σε άλλα το ιστορικώς εσφαλμένο και σε όλα την τεχνοτροπία, που ήταν επηρεασμένη από τα νεώτερα ρεύματα αγνοώντας τα αρχαία, βυζαντινά ή λαϊκά μοτίβα, γεγονός που κατά τη γνώμη τους θα τα συνέχεε με ξένα αντίστοιχα·

---

[485] *Φιλοτέλεια*, έτ. 9, Ιαν. 1932, τ. 84, σ. 16· *ό.π.,* έτ. 10, Μάιος 1933, τ. 100, σ. 75 και 78· *ό.π.,* έτ. 10, Νοέμ. 1933, τ. 106, σ. 160· *Ἀεροπλοΐα*, 1.1.1934, τ. 60-61, σ. 187.

[486] *Φιλοτέλεια*, έτ. 10, Μάιος 1933, τ. 100, σ. 75-76 και 78.

[487] Μ. Κωνσταντίνης, *ό.π.*, έτ. 45, Μάρτ.-Απρ. 1968, τ. 408, 61-62.

[488] Μ. Κωνσταντίνης, *ό.π.,* Μάιος-Ιούν. 1968, τ. 409, σ. 94.

[489] *Ό.π.*, έτ. 15, Αύγ.-Σεπτ. 1938, τ. 163-164, σ. 94, όπου ευρισκόμενο: Υπουργείο Συγκοινωνίας – Τ.Τ.Τ. – Διεύθυνση Ταχυδρομικής Εκμεταλλεύσεως προς Ε.Φ.Ε, αρ. πρωτ. 253559, 20.8.1938· *ό.π.,* έτ. 16, Μάιος 1939, τ. 172, σ. 80, όπου ευρισκόμενο: Υπουργείο Συγκοινωνίας – Τ.Τ.Τ. – Διεύθυνση Ταχυδρομικής Εκμεταλλεύσεως προς Ε.Φ.Ε., αρ. πρωτ. 152028/43, 2.5.1939.

[490] *Ό.π.*, έτ. 16, Απρ. 1939, τ. 171, σ. 62.

[491] *Ό.π.*, έτ. 12, Ιούν.-Ιούλ. 1935, τ. 125-126, σ. 87.

επίσης, ο απλός χρωματισμός και οι σχετικά μεγάλες διαστάσεις δεν αποτελούσαν εχέγγυα για την πλήρη επιτυχία της σειράς.[492]

Οι οίκοι De la Rue και Ασπιώτου-Έλκα συνεργάσθηκαν για δεύτερη φορά και προέκυψαν δια της χαλκογραφικής μεθόδου εννέα μονόχρωμες αξίες.

α) 1 δρχ., 1.000.000 τεμάχια, ερυθρή, ο Ήλιος ελαύνει το δίφρο του, συρόμενο από τέσσερα άλογα που έβγαζαν φλόγες εκπνέοντας.

β) 2 δρχ., 500.000 τεμ., τεφροκύανη, η αγγελιαφόρος των θεών Ίρις ίπταται.

γ) 5 δρχ., 500.000 τεμ., ιόχρους, ο Δαίδαλος κατεργάζεται τις πτέρυγες του Ικάρου.

δ) 7 δρχ., 500.000 τεμ., ινδική κυανή (θαλασσοκύανη), η Αθηνά χαλιναγωγεί τον Πήγασο.

ε) 10 δρχ., 500.000 τεμ., φαιόχρους ανοιχτή, ο Ερμής άγγελος των θεών.

στ) 25 δρχ., 200.000 τεμ., ροδόχρους, ο Ζεύς υπό μορφή αετού απάγει τον Γανυμήδη.

ζ) 30 δρχ., 200.000 τεμ., βαθυπράσινη, ο Τριπτόλεμος επιβαίνει άρματος που φέρεται από φτερωτά φίδια για να σκορπίσει τους σπόρους του σίτου.

η) 50 δρχ., 100.000 τεμ., ιόχρους, ο Βελλεροφόντης με τον Πήγασο.

θ) 100 δρχ., 100.000 τεμ., καστανόχρους, ο χρυσόμαλλος κριός της Νεφέλης φέρει στους αιθέρες τα τέκνα της, Φρίξο και Έλλη.[493]

Οι ποσότητες της νέας σειράς, οι οποίες κυκλοφόρησαν την 10.11.1935,[494] αποδείχθηκαν ανισομερείς. Αποτέλεσμα της δυσαναλογίας μεταξύ των ποσοτήτων που είχαν εκδοθεί από κάθε κλάση και των αντίστοιχων που ήσαν αναγκαίες, υπήρξε η εξάντληση των υπαρχόντων αποθεμάτων τής κάθε μιας σε χρονικά διαστήματα απομακρυσμένα μεταξύ τους. Κατά συνέπεια η ταχυδρομική υπηρεσία βρισκόταν μπροστά στο δίλημμα είτε να εκδίδει από καιρό σε καιρό ανά μία μόνο κλάση, είτε να εκδίδει αμέσως μόλις εξαντληθεί η πρώτη καταναλωθείσα κλάση, μια ολόκληρη νέα σειρά, αποσύροντας εκείνες που δεν είχαν εξαντληθεί. Τούτο, πέρα από τη σπατάλη, αντέβαινε στη βασική αρχή αξιοπιστίας του γραμματοσήμου, ότι δηλαδή πλην των αναμνηστικών εκδόσεων με την προκαθορισμένη διάρκεια κυκλοφορίας, κανένα άλλο δεν πρέπει να αποσύρεται προτού εξαντληθεί. Υπ' αυτήν την έννοια θα ήταν προτιμότερο να πλεόναζαν οι μικρές κλάσεις — π.χ. η έλλειψη 100 δρχ. μπορούσε να θεραπευθεί με τέσσερις των 25 δρχ. [495]· ωστόσο, συνέβη το αντίθετο.

Έτσι λοιπόν, τον Αύγουστο του 1937 παρελήφθησαν κατόπιν νέας παραγγελίας οι ακόλουθες ποσότητες: 500.000 της 1 δρχ., 1.000.000 των 2 δρχ., 1.500.000 των 5 δρχ. και 1.500.000 των 7 δρχ. Οι διαφορές της ανατύπωσης εντοπίζονταν στο χονδρότερο χαρτί και στη σκουρότερη απόχρωση της αξίας των 7 δρχ..[496] Το γραμματόσημο δε των 2 δρχ. εξαντλήθηκε ξανά στα τέλη του

---

[492] *Ό.π.*, έτ. 12, Μάιος 1935, τ. 124, σ. 68· *ό.π.,* έτ. 12, Αύγ.-Σεπτ, 1935, τ. 127-128, σ. 111· *ό.π.,* έτ. 12, Οκτ. 1935, τ. 129, σ. 123 και 125-126· *ό.π.,* έτ. 12, Νοέμ. 1935, τ. 130, σ. 143-147.

[493] *Ό.π.*, έτ. 12, Μάιος 1935, τ. 124, σ. 68-69· *ό.π.*, έτ. 12, Αύγ.-Σεπτ. 1935, τ. 127-128, σ. 106-107.

[494] *Ό.π.*, έτ. 14, Μάρ. 1937, τ. 146, σ. 28

[495] *Ό.π.*, έτ. 12, Οκτ. 1935, τ. 129, σ. 133-134.

[496] *Ό.π.*, έτ. 14, Ιούλ.-Αύγ. 1937, τ. 150-151, σ. 79.

1939, γι' αυτό και ανατυπώθηκε σε άλλα 1.000.000 τεμάχια.[497] Ακόμη, επειδή η σειρά των 'μυθολογικών' δεν περιλάμβανε 50λεπτο, χρησιμοποιείτο αυτό της προηγουμένης των 'Ικάρων', το οποίο μόλις σχεδόν εξαντλήθηκε το 1938, αντικαταστάθηκε από άλλο επισημασμένο (αεροπλάνο σε ερυθρό χρωματισμό, 1.200.000 τεμ.).[498] Τέλος, το καλοκαίρι του 1940 υπεβλήθησαν στο Γνωμοδοτικό Συμβούλιο Τ.Τ.Τ. δύο νέες συμπληρωματικές αξίες των 15 και 20 δρχ. Στην πρώτη, υπερβόρειος Απόλλων κρατώντας λύρα ίππευε τον Πήγασο, στην δεύτερη απεικονίζονταν οι Βορεάδες Ζήτις και Κάλαϊς μπροστά από μια τριήρη που ουριοδρομούσε. Δια της χαλκογραφικής μεθόδου τυπώθηκαν 200.000 τεμ. από κάθε σειρά.[499] Η αποτέφρωση της σειράς αποφασίσθηκε τρία χρόνια αργότερα.[500]

Στις 3 Αυγούστου 1940 τέθηκαν σε κυκλοφορία δύο αναμνηστικές σειρές υπέρ της Ε.Ο.Ν. Η δεύτερη περιελάμβανε 10 γραμματόσημα αεροπορικής αλληλογραφίας:

αξία (σε δρχ.)	χρωματισμός: μέλας και...	παράσταση: ιπτάμενο αεροσκάφος με...
2	πορτοκαλόχρους	Μετέωρα Θεσσαλίας
4	πράσινος	Μονή Σίμωνος Πέτρας – Άγιο Όρος
6	ερυθρός	Θήρα
8	κυανούς	Ναός Παντανάσσης – Μυστράς
16	ιόχρους	Θήρα
32	πορτοκαλόχρους	Ποντικονήσι – Κέρκυρα
45	πράσινος	Ακρόπολη, άποψη από τα Προπύλαια
55	ερυθρός	Ερεχθείο
65	κυανούς	Ναός Απτέρου Νίκης
100	ιόχρους	Ακρόπολη, άποψη από Ναό Ολυμπίου Διός

Οι παραστάσεις που προήλθαν από φωτογραφίες της Ε.Ο.Ν., χαράχθηκαν και εκτυπώθηκαν στον οίκο Ασπιώτου-Ἑλκα δια της βαθυτυπικής μεθόδου offset. Διαστάσεις των γραμματοσήμων 32 × 24 χλστ.. Συνολικά, εκδόθηκαν 50.000 πλήρεις σειρές και επιπλέον 1.000.000 αντίτυπα αξιών των 2 δρχ..[501] Επειδή ακριβώς η σειρά ήταν αναμνηστική, κυκλοφόρησε μόνο για τρεις ημέρες. Το μέγεθος των αξιών της αποτέλεσε το βασικό μειονέκτημα. Ο αριθμός των συλλεκτών στην Ελλάδα ήταν εμβρυώδης, το κόστος της δυσπρόσιτο για τα

[497] *Ο.π.*, έτ. 16, Νοέμ.-Δεκ. 1939, τ. 178-179, σ. 143, όπου ευρισκόμενα: Υπουργείο Συγκοινωνίας – Τ.Τ.Τ. – Διεύθυνση Ταχυδρομικής Εκμεταλλεύσεως προς Ε.Φ.Ε., 30.10.1939 και αρ. πρωτ. 272587/43, 24.12.1939.

[498] *Ο.π.*, έτ. 15, Μάρτ. 1938, τ. 158, σ. 31· *ό.π.,* έτ. 15, Ιούν.-Ιούλ. 1938, τ. 161-162, σ. 78.

[499] *Ο.π.*, έτ. 17, Ιούλ.-Αύγ. 1940, τ. 186-187, σ. 73.

[500] *Ο.π.,* έτ. 20, Ιούλ.-Αύγ. 1943, τ. 222-223, σ. 56.

[501] *Ο.π.*, έτ. 17, Ιούλ.-Αύγ. 1940, τ. 186-187, σ. 66-67.

βαλάντια πολλών, γι' αυτό και σε τελική ανάλυση αποδείχθηκε άσκοπη και επιζήμια.[502] Οι τελευταίες της ποσότητες αποτεφρώθηκαν την άνοιξη του 1942.[503]

Κατά την Κατοχή, η έλλειψη χάρτου και κατάλληλων μέσων για την έκδοση νέας σειράς συνετέλεσαν ώστε το υπουργείο να σκεφθεί την έκδοση προσωρινών γραμματοσήμων. Αρχικά, προτάθηκε η επισήμανση χαρτοσήμων, ευτυχώς όμως η προσφορά της Έλκα υπήρξε ικανοποιητική. Τα νέα γραμματόσημα ορίσθηκαν ως ορθογώνια οριζόντια, μεγάλου σχήματος, διάτρητα. Επάνω τους απεικονίσθηκαν οι έξι άνεμοι, όπως παριστάνονταν στο ωρολόγιο του Κυρρήστου στη ρωμαϊκή αγορά των Αθηνών.[504]

αξία	χρωματισμός	παράσταση	τεμάχια
2	πράσινος	Βορέας	2.000.000
5	ερυθροπορτοκαλόχρους	Νότος	1.500.000
10	καστανόχρους	Απηλιώτης	1.000.000
20	κυανός	Λίβας	500.000
25	κεραμόχρους	Ζέφυρος	1.000.000
50	μολυβδόχρους	Καικίας	500.000

Η λιθογραφική εκτύπωση έβλαψε την καλλιτεχνική απόδοση των εικόνων, καθώς οι ανάγκες του πολέμου δεν επέτρεψαν να χαραχθούν οι μήτρες σε χάλυβα (χαλκογραφία).[505] Σε κάθε αναγνωρισμένο έμπορο διατέθηκαν από 800 σειρές· δεν άργησε μάλιστα να δημιουργηθεί μαύρη αγορά γύρω από τις εκδόσεις.[506]

Από τις 15.9.1943 ετέθησαν στην κυκλοφορία νέες αξίες, όπως και νέες ποσότητες υπαρχόντων σε νέους χρωματισμούς, οι οποίες έφεραν υδατόσημο στέμμα, οδόντωση, διαστάσεις εικόνων 30 × 21 χλστ., επίσης λιθογραφικές.[507]

αξία	χρωματισμός	παράσταση	τεμάχια
10	ερυθροροδόχρους	Απηλιώτης	6.000.000
25	ελαιοπράσινος	Ζέφυρος	2.000.000
50	θαλασσόχρους	Καικίας	6.000.000
100	τεφρόχρους	Βορέας	2.000.000
200	ιόχρους ανοιχτός	Εύρος	2.000.000
400	τεφροκύανος	Σκίρων	2.000.000

[502] Α. Γιαταγάνας, «Τὰ γραμματόσημα τῆς Ε.Ο.Ν.», *ό.π.,* έτ. 17, Σεπτ.-Οκτ. 1940, τ. 188-189, σ. 87 και Νοέμ.-Δεκ. 1940, τ.190-191, σ. 101-103.

[503] *Ό.π.,* έτ. 19, Απρ.-Μάιος 1942, τ. 207-208, σ. 28.

[504] *Ό.π.*, έτ. 19, Ιαν.-Φεβρ. 1942, τ. 204-205, σ. 7· *ό.π.*, Ιούλ.-Αύγ. 1942, τ. 210-211, σ. 51.

[505] *Ό.π.*, έτ. 19, σ. 52.

[506] *Ό.π.*, σ. 57-58.

[507] *Ό.π.*, έτ. 20, Ιούλ.-Αύγ. 1943, τ. 222-223, σ. 56· *ό.π.*, Σεπτ.-Οκτ. 1943, τ. 224-225, σ. 71· *ό.π.,* Νοέμ.-Δεκ. 1943, τ. 226-227, σ. 99.

Η άρση της κυκλοφορίας και των τελευταίων γραμματοσήμων των 'Αέρηδων' άρχισε από την 1.7.1944.[508]

Μέχρις ότου όμως εκδοθεί η παραπάνω σειρά οι ανάγκες προέβαλλαν επείγουσες — ας μην παραβλέπουμε και τον παράγοντα πληθωρισμό — γι' αυτό και στις αρχές του 1942 ελήφθη η απόφαση της ανατύπωσης των κυκλοφορούντων αεροπορικών γραμματοσήμων και της επισήμανσης τους με ένα μικρό αεροπλάνο (τα λεγόμενα 'αεροπλανάκια'). Η έκδοση αυτή αφορούσε 700.000 τεμάχια της 1 δρχ., 300.000 τεμ. των 5 δρχ. και 200.000 τεμ. των 20 δρχ.[509] και υπήρξε, όπως αναμενόταν, βραχύβια (απόσυρση από 1.7.1943).[510]

Όλες οι εκδόσεις που αναφέρθηκαν ως αυτό το σημείο υπήρξαν μοναδικές υπό την έννοια ότι μεταπολεμικά το πρόσθετο αεροπορικό τέλος καταργήθηκε. Όπως είδαμε στην προηγούμενη υποενότητα, οι διεθνείς οργανισμοί πίεζαν προς αυτήν την κατεύθυνση, πέραν του ότι η ποικιλία γραμματοσήμων προκαλούσε δυσκολία στο έργο της Ταχυδρομικής Υπηρεσίας και δυσφορία στους αποστολείς, μια και υποχρεώνονταν να επικολλούν μεγάλο αριθμό γραμματοσήμων για την αλληλογραφία τους. Το κράτος εξ αιτίας των αρχικών συμβάσεων είχε μεταβληθεί σε μεταπράτη των αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες πωλούσαν προς τους φιλοτελιστές χωρίς καμμία αντίστοιχη ταχυδρομική υποχρέωση. Ύστερα από ενέργειες του υπουργού Συγκοινωνίας Σταύρου Πολυζωγόπουλου, η Ε.Ε.Ε.Σ. αποδέχθηκε το 1940 την κατάργηση του αεροπορικού γραμματοσήμου για τις πτήσεις εσωτερικού και την ενοποίησή του με το κοινό γραμματόσημο.[511] Το μέτρο ωστόσο, ίσχυσε δειγματοληπτικά και μόνο μετά την λήξη του πολέμου εφαρμόσθηκε πλήρως.

6. Σφραγίδες – ετικέτες

Εκτός από την σήμανση τέλους, η Aeroespresso χρησιμοποιούσε αρχικά επί της αεροπορικώς διαβιβαζόμενης αλληλογραφίας τη σφραγίδα «Ἐναερίως – Par Avion» με γράμματα λευκά ή ρόδινα. Από το 1932 η σφραγίδα αντικαταστάθηκε από την ετικέτα «Ἀεροπορικῶς – Par Avion» επί κυανού βάθους. Την ίδια ετικέτα υιοθέτησε και η Ε.Ε.Ε.Σ..[512] Εάν η διαβίβαση ενεργείτο αεροπορικώς μόνο σε τμήμα της γραμμής, κατά το πέρας αυτής η ετικέτα και η σήμανση διαγράφονταν με δύο εγκάρσιες γραμμές.[513] Η ένδειξη «Par Avion» αντικαθιστούσε την «Express», όταν επείγουσες αεροπορικές ανταποκρίσεις αποστέλλονταν μέσα σε συνήθεις

[508] *Ό.π.*, έτ. 21, Ιούλ.-Αύγ. 1944, τ. 234-235, σ. 58.

[509] *Ό.π.*, έτ. 19, Ιαν.-Φεβρ. 1942, τ. 204-205, σ. 11· *ό.π.*, Μάρτ.-Απρ. 1942, τ. 206-207, σ. 28.

[510] *Ό.π.*, έτ. 20, Ιούλ.-Αύγ. 1943, τ. 222-223, σ. 56.

[511] *Ό.π.*, έτ. 17, Μάρτ.-Απρ. 1940, τ. 182-183, σ. 28· *ό.π.*, Ιούν. 1940, τ. 185, σ. 49-50· *Ε.τ.Κ. 1940*, φ. 281, α.ν. 2530, άρθρο 1.

[512] Μ. Κωνσταντίνης, *ό.π.*· *Ε.τ.Κ. 1929*, φ. 82, ν. 4028, αλληλογραφία, άρθρο 23.

[513] *Ό.π.*, άρθρο 24.

φακέλους.[514] επίσης, αναγραφόταν στα φύλλα ειδοποίησης και αποστολής φακέλων,[515] στα ειδικά φύλλα πορείας δεμάτων[516] και στα κλειστά κιβώτια.[517]

[514] *Ό.π.*, άρθρο 25.
[515] *Ό.π.,* άρθρο 26.
[516] *Ό.π.,* δέματα, άρθρο 13.
[517] *Ό.π.*, άρθρο 14.

ΙΑ. ΑΕΡΟΦΩΤΟΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑ

Η εισαγωγή του αεροπλάνου στην τοπογραφία επέφερε επαναστατικές βελτιώσεις. Η αναμορφωμένη από το 1919 Τοπογραφική Υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνίας[518] προμηθεύθηκε το 1925 τον αυτοχαρτογράφο Hugerschoff, μηχάνημα που επέτρεπε τον ταχύ καταρτισμό χαρτών με υψομετρικές καμπύλες, βάσει φωτογραφιών λαμβανομένων από αεροπλάνο. Η αξία της νέας μεθόδου καταδείχθηκε, όταν το 1928 ζητήθηκε από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας χάρτης Αθηνών-Πειραιώς και περιχώρων, για την εθνική απογραφή του έτους εκείνου· οι υπάρχοντες χάρτες δεν αντιπροσώπευαν πλέον τη μορφή των δύο πόλεων, επειδή αυτές είχαν επεκταθεί εξ αιτίας της έλευσης των προσφύγων. Μέσα σε ένα μήνα, το αρμόδιο Φωτοτοπογραφικό Τμήμα συνέταξε αεροφωτογραφικό χάρτη (assemblage), ο οποίος δεν είχε βεβαίως επιστημονική ακρίβεια, αλλά εξυπηρετούσε την κύρια ανάγκη καταρτισμού του. Βραδύτερα, η ίδια εργασία εκτελέσθηκε πληρέστερα σε κλίμακες 1:10.000 και 1:5.000.

Στη συνέχεια, το τμήμα ανέλαβε το συστηματικό καταρτισμό σχεδίων πόλεων, σιδηροδρόμων, μεταλλείων και αποξηραντικών έργων (λίμνη Γιαννιτσών, κοιλάδα Στρυμόνα) με τέτοια επιτυχία, ώστε η κυβέρνηση το προίκισε από το 1932 με δύο αεροχαρτογράφους, οι οποίοι επέτρεπαν την ακόμη ταχύτερη χαρτογράφηση στα 2/3 του επίγειου τρόπου. Ως προς την ποιότητα η νέα μέθοδος κρινόταν ικανοποιητική και ως προς την δαπάνη φθηνότερη από τις επίγειες — με συν τω χρόνω μειούμενο κόστος. Η αξία τής εν λόγω υπηρεσίας δεν διέλαθε της προσοχής των επιτελείων, ενώ και ιδιώτες αεροπόροι είχαν την δυνατότητα εντός ελαχίστου χρόνου και με μέγιστη οικονομία χρήματος να παρέχουν ακριβή διαγράμματα.[519] Ειδικότερα, στα τέλη της δεκαετίας του ’30, η Τοπογραφική Υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών απέκτησε σχετική αυτοτέλεια συνάπτοντας σύμβαση με τον ιδιώτη Ευστράτιο Ξύδη, κάτοχο αεροσκάφους τύπου Heston Phoenix, ώστε ο τελευταίος να εκτελέσει για λογαριασμό της τοπογραφικές αεροφωτογραφίες με καθεστώς ενοικίασης ανά ώρα πτήσης.[520] Μέχρι τότε το Φωτοτοπογραφικό Τμήμα εξυπηρετείτο από τα πτητικά μέσα της πολεμικής αεροπορίας: στο αεροπλάνο της πλησιέστερης προς το υποτυπωτέο

[518] Τμήματα Γεωδαισίας, Τοπογραφίας, Φωτοταχυμετρίας και Κτηματογράφησης, βλ. *Ε.τ.Κ. 1919,* φ. 157, δ. 11.7.1919, άρθρο 2.

[519] *Ἀεροπλοΐα,* 1.4.1933, τ. 43, σ. 370 και 16.9.1933, τ. 54, σ. 93-94· Μ. Κορωνόπουλος, «Ἡ ἀεροφωτογραφία καὶ αἱ κρατικαὶ χαρτογραφικαὶ ὑπηρεσίαι», *Ἀεροπορικὴ Επιθεώρησις,* α΄ τρίμ. 1939, τ. 29, σ. 41-43.

[520] Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 27· Μ. Κορωνόπουλος, *ό.π.,* σ. 44.

έδαφος μονάδας συνεπέβαινε υπάλληλος του τμήματος, ο οποίος και λάμβανε τις φωτογραφίες.[521]

[521] Μ. Κορωνόπουλος, *ό.π.*, σ. 43-44.

Α. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

1. Οι πρόδρομοι (1925-1930)

α. Μια πρώτη βολιδοσκόπηση

Το καλοκαίρι του 1924 ήταν η εποχή που η ελληνική κυβέρνηση συζητούσε με ξένες εταιρείες τη διέλευση του δικτύου τους πάνω από το έδαφός της. Προκειμένου λοιπόν, να εισαγάγει ένα διαπραγματευτικό αντίβαρο (αν και δεν το πολυπίστευε ούτε η ίδια) κάλεσε την Ανώνυμη Αθηναϊκή Εταιρεία προς Ενίσχυση της Βιομηχανίας και του Εμπορίου να υποβάλει μελέτη για την εγκατάσταση γραμμών Αθηνών – Θεσσαλονίκης και Αθηνών – Πατρών – Κερκύρας. Η τελευταία ζήτησε τρίμηνη προθεσμία.[1] Εξυπακούεται ότι κάπου εκεί τελείωσε και το όλο επεισόδιο δεδομένης της οικονομικής ανεπάρκειας του εν λόγω ομίλου.

β. Η περίπτωση του Ικάρου

Αμέσως μετά τη λήξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου πολλά κράτη της Ευρώπης και της Αμερικής προχώρησαν στην εγκατάσταση αεροσυγκοινωνιών. Στην Ελλάδα δύο ενθουσιώδεις επιχειρηματίες, οι Νικόλαος Καμπάνης και Ε. Βαλασάκης ίδρυσαν την ομόρρυθμη εταιρεία Ίκαρος (1924), η οποία υπέβαλε προτάσεις στο ελληνικό δημόσιο, με σκοπό τον καθορισμό των προϋποθέσεων εκμετάλλευσης των εσωτερικών αερογραμμών. Τυπικά, η προσπάθεια ευοδώθηκε με την υπογραφή της σχετικής σύμβασης (17 Οκτωβρίου 1925) επί Παγκάλου.[2] Ωστόσο, η ευσεβείς πόθοι απείχαν παρασάγγες από την πραγματικότητα και η σύμβαση θα αποδεικνυόταν θνησιγενής.

Είχαν προηγηθεί ζυμώσεις στο υπουργικό συμβούλιο (μέσα Σεπτεμβρίου 1925), όπου ο υπουργός Ναυτικών Χατζηκυριάκος είχε επιμείνει για την άμεση υπογραφή της σύμβασης αποβλέποντας στο μέγιστο πλεονέκτημα που θα παρείχε στη χώρα μια ελληνική προώθηση στο έδαφος της Αλεξάνδρειας — καμμία ξένη εταιρεία δεν είχε ακόμη επιτύχει τη σύνδεση της Ευρώπης με την Αίγυπτο. Εν τούτοις ο συνάδελφός του των Οικονομικών αξίωσε να προηγηθεί η απόδειξη ότι

---

[1] Α.Υ.Ε., 1925: Δ/118/5, Ανώνυμη Εταιρεία προς Ενίσχυση της Βιομηχανίας και του Εμπορίου προς Υπουργείο Συγκοινωνίας, αρ. πρωτ. 5263, 25.8.1924, όπου συνημμένο: Υπουργείο Συγκοινωνίας προς Ανώνυμη Εταιρεία προς Ενίσχυση της Βιομηχανίας και του Εμπορίου, αρ. πρωτ 205893, 18.7.1924.

[2] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 317· *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, συνεδρία 82η, 16.6.1930, σ. 1168· Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Γερασίμου Βασιλειάδη, 5.2, Καμπάνης προς Βασιλειάδη στο Λονδίνο, τηλ., 16.10.1925.

ο Ίκαρος είχε εξασφαλίσει το δικαίωμα της προσγείωσης στην Αλεξάνδρεια. Ο Καμπάνης αρνήθηκε να δεχθεί την αξίωση και η δική του θέση του υπερίσχυσε, αφού η σύμβαση υπογράφηκε εντός του Οκτωβρίου. Αυτό δεν σήμαινε και ότι θα έπρεπε να εφησυχάσει, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι έλειπαν τα μεγάλα οικονομικά μέσα και η εκτός των συνόρων επιρροή. Ειδοποίησε λοιπόν, το φίλο και συνεργάτη του στο Λονδίνο Βασιλειάδη, να δραστηριοποιηθεί προς την εταιρεία Glouchester, ώστε να επισπεύσει την επίτευξη του δικαιώματος προσγείωσης στην Αίγυπτο, όπως και προς βρετανικούς κυβερνητικούς κύκλους, για να δοθούν σχετικές οδηγίες στην πρεσβεία των Αθηνών[3] — εξυπακούεται ότι σε μια τέτοια περίπτωση οι Βρετανοί θα έπαιζαν πρωτεύοντα ρόλο στη διαχείριση του Ικάρου.

Τα προσφερόμενα στους Βρετανούς οφέλη ήσαν παραπάνω από δελεαστικά:

α) θα κατείχαν αποκλειστικά το προνόμιο για 25 ολόκληρα χρόνια επί γραμμών ιδιαιτέρως επικερδών, εφ' όσον θα συνέδεαν την Ευρώπη με την Αφρική και την Ασία·

β) μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα θα ήλεγχαν την τεχνική διεύθυνση και την οργάνωσης της εταιρείας·

γ) από χρηματοδοτικής απόψεως θα ήταν ευνοϊκό για τη βρετανική κυβέρνηση να υποστηρίξει εταιρεία, στην οποία το βρετανικό κεφάλαιο θα ήταν αντικείμενο ενδιαφέροντος, επειδή η μεταφορά του αεροταχυδρομείου της μητρόπολης προς την Αίγυπτο και τις Ινδίες θα μπορούσε να εξυπηρετηθεί με πολύ λιγότερες επιχορηγήσεις από το αν ήταν η εταιρεία αμιγώς βρετανική·

δ) τέλος, η εγκαθίδρυση μιας καθαυτό βρετανικής εταιρείας υπό τις τότε συνθήκες έμοιαζε ανέφικτη, γιατί θα έπρεπε να ανταγωνισθεί τη γαλλική Messagéries Transaériennes και το γερμανικό Aero-Lloyd, οι οποίες δεν απαιτούσαν επιχορήγηση από την ελληνική κυβέρνηση, όπως έκαναν οι Βρετανοί.

Ουσιαστικά, ο Ίκαρος προσφερόταν ως κάλυμμα στα βρετανικά συμφέροντα με αντάλλαγμα 50.000 στερλίνες ως ετήσια επιχορήγηση (ποσό αρκετά μικρότερο από οποιαδήποτε επιχορήγηση ελάμβαναν τότε οι βρετανικές εταιρείες)· στην περίπτωση που η απάντηση ήταν θετική θα αναλάμβανε τη γραμμή Βελιγραδίου ή Θεσσαλονίκης – Αιγύπτου. Το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας θα αποτελείτο από Έλληνες και Βρετανούς. Ο Μπλάκμπερν (ιδρυτής του ομώνυμου κατασκευαστικού οίκου) εκδήλωσε άμεσα το ενδιαφέρον του για μια τέτοια εξέλιξη, εφ' όσον το εργοστάσιό του στο Φάληρο θα μπορούσε να αναλάβει τον επισκευαστικό τομέα της επιχείρησης.[4]

Επειδή οι διαπραγματεύσεις προβλέπονταν να διαρκέσουν επί μακρόν, οι Καμπάνης και Βασιλειάδης έκριναν σκόπιμο πρώτα να ιδρυθεί η εταιρεία που θα εκμεταλλευόταν τουλάχιστον τη γραμμή Θεσσαλονίκης – Κρήτης, και στη συνέχεια να αρχίσουν οι τελικές διαπραγματεύσεις αφ' ενός με τις ξένες κυβερνήσεις, αφ' ετέρου με τις Glouchester και Aeroespresso (ο Καμπάνης ήταν συγχρόνως αντιπρόσωπος της δεύτερης στην Ελλάδα). Η τακτική τους ερειδόταν

[3] Ό.π., Ίκαρος προς Βασιλειάδη, επιστολή, 19.9.1925.

[4] Ό.π., Ίκαρος προς Glouchestershire Aircraft, επιστολή, 5.11.1925.

στην εκτίμηση ότι, αν η διαπραγμάτευση για τη συμμετοχή τρίτων γινόταν τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, οι δύο επιχειρηματίες θα κινδύνευαν να χάσουν τα όποια πλεονεκτήματά τους. Βέβαια, αυτό δεν τους εμπόδιζε να ανιχνεύουν τις προθέσεις των ξένων παραγόντων. Ταυτόχρονα, βρίσκονταν σε αναζήτηση δανείου £ 10.000, εξοφλητικού εντός 15ετίας.[5]

Εν τω μεταξύ, η ελληνική κυβέρνηση — προς την οποία ενεργούσαν δραστήρια Γάλλοι και Γερμανοί για την εξυπηρέτηση δικών τους στόχων— σχεδόν αμέσως μετά την υπογραφή της σύμβασης άρχισε να ασκεί πίεση στον Καμπάνη για την έναρξη των εσωτερικών γραμμών, ειδεμή η σύμβαση θα κινδύνευε να βρεθεί στον αέρα.[6] Ο τελευταίος εξουσιοδότησε τότε το Βασιλειάδη να ολοκληρώσει το αργότερο μέσα στο Νοέμβριο τις διαπραγματεύσεις εντός του εξής πλαισίου:

α) ελληνική εταιρεία με κεφάλαιο 75.000 στερλινών, επί της γραμμής Θεσσαλονίκης – Κρήτης·

β) από τις 75.000 μετοχές, οι 20.000 να δοθούν στους Καμπάνη, Βασιλειάδη·

γ) τα προαναφερθέντα πρόσωπα να κατέχουν τις θέσεις του γενικού και του τεχνικού διευθυντή για δέκα χρόνια, όπως και τις δύο από τις τρεις θέσεις Ελλήνων στο διοικητικό συμβούλιο. Για να διασφαλισθούν αυτές οι δύο θέσεις θα έπρεπε να δεσμευθούν άλλες 18.000 μετοχές υπέρ τους.

Σε περίπτωση θετικής απάντησης επί της αρχής από την Glouchester ο Καμπάνης θα μετέβαινε στο Λονδίνο για τη ρύθμιση των λεπτομερειών.[7]

Επειδή όμως οι Βρετανοί καθυστερούσαν να λάβουν θέση, ο Καμπάνης αποφάσισε να μεταβεί στη Ρώμη για συζητήσεις με τους ανθρώπους της Aeroespresso, αν και τον απασχολούσε περισσότερο η βρετανική απόκριση, επειδή είχε δεσμευθεί ηθικά απέναντί τους.[8] Ήταν μάλιστα διατεθειμένος να ζητήσει από τους Βρετανούς έστω και λιγότερα από όσα θα του έδιναν οι Ιταλοί.

Ένας πρόσθετος λόγος που καθιστούσε την υπόθεση επείγουσα ήταν η επικείμενη κυβερνητική μεταβολή στην Ελλάδα και ο κίνδυνος η διάδοχη κυβέρνηση να θελήσει να μεταβάλει τους όρους της σύμβασης εις βάρος του Ικάρου. Γι' αυτό ο Καμπάνης ζήτησε από το Βασιλειάδη να συναντηθεί με τους Γκλόστερ και Μπλάκμπερν, από κοινού αν χρειασθεί, και να τους προτείνει:

α) την άμεση εκμετάλλευση της γραμμής Θεσσαλονίκης – Κρήτης, ώστε να παρουσιασθεί η εταιρεία στη βρετανική κυβέρνηση ως ήδη λειτουργούσα και να λάβει τη μεγαλύτερη δυνατή επιχορήγηση·

---

[5] Ό.π., Βασιλειάδης προς Καμπάνη, επιστολή, 2.11.1925· ό.π., Καμπάνης προς Βασιλειάδη, επιστολή, 2.11.1925.

[6] Ό.π., Καμπάνης προς Βασιλειάδη, τηλ., 14.11.1925· ό.π., Καμπάνης προς Βασιλειάδη, τηλ., 19.11.1925· ό.π., Ίκαρος προς Βασιλειάδη, επιστολή, 19.11.1925.

[7] Ό.π., Καμπάνης προς Βασιλειάδη, τηλ., 21.11.1925 ό.π., Ίκαρος προς Βασιλειάδη, επιστολή, 21.11.1925. Ενδεικτικό της ανησυχίας του Καμπάνη είναι το γεγονός ότι στις 19 και 21.11.1925 έστειλε στο συνεργάτη του στο Λονδίνο και επιστολές και τηλεγραφήματα με αυτούσιο περιεχόμενο.

[8] Ό.π., Καμπάνης προς Βασιλειάδη, επιστολή, 8.12.1925· ό.π., Καμπάνης από Ρώμη προς Βασιλειάδη, επιστολή, 23.12.1925.

β) την ίδρυση ανώνυμης εταιρείας με κεφάλαιο £ 85.000, εκ των οποίων τα 2/3 θα κατέβαλε μια ελληνική εταιρεία holding για να φανεί σύμφωνη με το άρθρο 3 της σύμβασης και το 1/3 οι Βρετανοί·
γ) την καταβολή στους ανθρώπους του Ικάρου £ 5.000 για την πληρωμή των εξόδων, 10.000 μετοχών αξίας μιας στερλίνας όπως και ιδρυτικών τίτλων, οι οποίοι τίτλοι θα έπαιρναν το 15-20% των κερδών χωρίς να έχουν καμμία αξία·
δ) να μπλοκαρισθούν στο όνομα των ανθρώπων του Ικάρου 32.500 μετοχές (στην πραγματικότητα δεν θα τους ανήκαν), οι οποίες μαζί με τις 10.000 που θα ήταν όντως κτήμα τους θα εξασφάλιζαν στα συμβούλια και στις συνελεύσεις το 50% του ελέγχου της εταιρείας για την ελληνική πλευρά·
ε) να εξασφαλισθεί η θέση του γενικού και τεχνικού διευθυντή για τον Καμπάνη· οι Βρετανοί θα μπορούσαν να ορίζουν τον τεχνικό υποδιευθυντή, όπως επίσης πτητικό προσωπικό και μηχανικούς της αρεσκείας τους.

Τέλος, ο Καμπάνης διευκρίνισε ότι δεν επειγόταν να πληρωθεί αμέσως και ότι οι £ 50.000 από το κεφάλαιο που θα ξοδευόταν για αεροσκάφη και υλικά θα πήγαιναν κατά προτεραιότητα στο εργοστάσιο του Μπλάκμπερν. Εάν και μετά τις παραπάνω προτάσεις η υπόθεση παρέμενε στάσιμη, ο Ίκαρος θα στρεφόταν προς τις εταιρείες Vickers και Airways.[9]

Στα μέσα Ιανουαρίου 1926 ο Μπλάκμπερν επισκέφθηκε τον Καμπάνη στη Ρώμη και έδειξε διατεθειμένος να κλείσει τη συμφωνία με μια μικρή επιφύλαξη ως προς τους οικονομικούς όρους.[10] Τελικά, απάντησε ότι δεν δέχεται να μπλοκάρει τις μετοχές μέχρι το 50%, απλά θα έδινε στους Έλληνες £ 15.000 σε μετοχές και £ 5.000 σε μετρητά. Έτσι όμως η απόλυτη κυριότητα της εταιρείας περνούσε στους Βρετανούς, γι' αυτό και η αντιπρότασή του δεν έγινε δεκτή.

Απογοητευτική ήταν και η απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της Aeroespresso: ύστερα από δύο μήνες επαφών, η ιταλική πλευρά δήλωσε ότι δεν μπορούσε να συμμετάσχει στον Ίκαρο διαθέτοντας ολόκληρο το κεφάλαιο παρά μόνο ένα μέρος. Ο Καμπάνης στα όρια της απελπισίας μετέβη πρώτα στη Γαλλία και μετά στη Γερμανία προκειμένου να προσελκύσει τις Air Union και Junkers αντίστοιχα, ενώ ο Βασιλειάδης από τη Βρετανία θα βολιδοσκοπούσε την Handley Page.[11] Την ίδια εποχή η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος προσφέρθηκε να συμμετάσχει με £ 25.000, πράγμα όμως που δεν συνέφερε τους ιδρυτές του Ικάρου, γιατί από αυτήν δεν θα μπορούσαν να ζητήσουν προσωπικά ανταλλάγματα (δέσμευση μετοχών, αμοιβή σε μετρητά, διευθυντικές θέσεις).

---

[9] Ό.π., Καμπάνης προς Βασιλειάδη, επιστολή, 1.1.1926.

[10] 'Ο.π., Καμπάνης προς Βασιλειάδη, επιστολή, 16.1.1926. Η ελληνική πλευρά έμοιαζε τόσο σίγουρη για την αποδοχή των προτάσεών της, που ο Βασιλειάδης θα ξεκινούσε την έρευνα αγοράς για τιμές δικινητήριων τετραθέσιων υδροπλάνων, ώστε ο Μπλάκμπερν να μην τους ξεγελάσει, όταν θα έπαιρνε την παραγγελία κατασκευής τους, βλ. στην ίδια επιστολή. Ως ημερομηνία της επιστολής αναγράφεται η 16.1.1925, ωστόσο το περιεχόμενό της αποδεικνύει ότι εδώ έχουμε άλλη μία περίπτωση, όπου ο συντάκτης ενός εγγράφου στις αρχές μιας χρονιάς από κεκτημένη ταχύτητα σημειώνει την προηγούμενη.

[11] Ωστόσο, ο Καμπάνης ζήτησε από τον Χάντλυ Παίητζ να συμβάλει στο κεφάλαιο όχι του Ικάρου αλλά της Aeroespresso με μειοψηφικό πακέτο μετοχών, βλ. 'Ο.π., 5.2, Καμπάνης προς Παίητζ, επιστολή, 30.1.1926· ό.π., Καμπάνης προς Βασιλειάδη, επιστολή, 30.1.1926.

Όπως έγραφε ο ίδιος ο Καμπάνης, θα ήταν προτιμότερο εν ανάγκη να υποκύψουν στον Μπλάκμπερν, εφ' όσον από αυτόν τουλάχιστον θα αποκόμιζαν κάποια οφέλη.[12]

Το Φεβρουάριο, όλα τα μέτωπα διαπραγματεύσεων παρέμεναν ανοιχτά δίχως κάποια θετική εξέλιξη,[13] στο βαθμό που όλοι οι ενδιαφερόμενοι επεφύλασσαν για τον εαυτό τους τον πρώτο λόγο στην εταιρεία. Τώρα ο Καμπάνης έκλινε προς τη γαλλική λύση, γιατί του προσέφερε φθηνότερα αεροσκάφη σε σχέση με τις βρετανικές εταιρείες.[14]

Πίσω στην Ελλάδα η συμφωνία πρόσκοπτε και στην ένδεια των τεχνικών και οικονομικών μέσων των συμβαλλομένων μερών, π.χ. το κράτος έπρεπε να παραχωρήσει στην εταιρεία εντός τριών μηνών γήπεδα στις περιοχές Αθηνών, Θεσσαλονίκης και Ηρακλείου, πράγμα που έγινε εφικτό μόλις το 1927.[15] Τότε και μόνο τότε η επιχείρηση θα υποχρεούτο να καταβάλει το οριζόμενο κεφάλαιο των 25.000.000 δρχ..[16] Πέρα όμως από τις χρηματοδοτικές ανεπάρκειες του κράτους και του Ικάρου, ως εμπόδιο ορθωνόταν η απροθυμία του πρώτου να εφαρμόσει τις προβλεφθείσες παραχωρήσεις,[17] οι οποίες κρίθηκαν από την οικουμενική κυβέρνηση που διαδέχθηκε τη δικτατορία Παγκάλου υπερβολικές. Η εγκυρότητα του σχετικού νομοθετικού διατάγματος (του Οκτωβρίου 1925) αμφισβητήθηκε και άρχισε η αναψηλάφηση των όρων της σύμβασης από διάφορες επιτροπές· επανειλημμένες συζητήσεις διεξάγονταν στην βουλή χωρίς κανένα απτό αποτέλεσμα, κύρωση ή ακύρωση. Μόνο αργότερα, μετά την παραίτηση της οικουμενικής κυβέρνησης (Αύγουστος 1927), τα δικαστήρια επρόκειτο να κηρύξουν έγκυρα όλα τα νομοθετικά διατάγματα που δεν θα είχαν ακυρωθεί από αυτήν.[18]

Μέσα σε αυτό το θολό τοπίο κάτι άρχισε να κινείται, πάλι από το εξωτερικό. Η Blackburn εκδήλωσε το ενδιαφέρον της να παρέμβει με σχετικές κρούσεις μέσω των βρετανικών πρεσβειών των Αθηνών και του Καΐρου (Ιανουάριος 1927).[19] Από καθαρά πολιτική άποψη, εάν το ελληνικό κράτος προωθούσε τη σύμβαση του Ικάρου, η δημιουργία μιας ελληνικής εταιρείας με ισχυρή βρετανική υποστήριξη θα ήταν εξαιρετικής σημασίας για τα βρετανικά συμφέροντα στην Ανατολική Μεσόγειο. Μια ρεαλιστικότερη ματιά, όμως, αποκάλυπτε πως τα πράγματα δεν ήσαν τόσο ελπιδοφόρα. Η οικουμενική κυβέρνηση είχε καταστήσει σαφές ότι θα ακολουθούσε πολιτική λιτότητας και η επιχορήγησή της σίγουρα δεν θα κάλυπτε

---

[12] Ό.π..

[13] Η αλήθεια είναι πως και ο Καμπάνης έχει και άλλες σκοτούρες στο κεφάλι του, αφού εκτός από τον Ίκαρο και την αντιπροσωπεία της Aeroespresso, ασχολείτο με προμήθειες πολεμικού υλικού, βλ. ό.π., Καμπάνης προς Βασιλειάδη, επιστολή, 15.2.1926.

[14] Ό.π., Καμπάνης από Αθήνα προς Βασιλειάδη, 25.2.1926.

[15] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 317, ν.δ. 17.10.1925, άρθρο 16· *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας,* ό.π.· Α. Κούρος, *Συμβολὴ στὴν ἱστορία τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας,* Αθήνα 1966, σ. 44.

[16] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 317, ν.δ. 17.10.1925, άρθρο 1.

[17] Φ. Θεοδωρίδης, *Διατριβαί περί πολιτικῆς αεροπορίας,* Αθήνα 1930, σ. 30.

[18] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας,* ό.π..

[19] T.N.A., AVIA, 2/1842, Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών – Εμπορικό Τμήμα προς Blackburn Aeroplane Works στο Φάληρο, 19.1.1927.

τα ελλείμματα· με τη σειρά του, το βρετανικό Θησαυροφυλάκιο δεν θα συμφωνούσε στην επιχορήγηση αλλοδαπής εταιρείας· το ενδεχόμενο τέλος, χρηματοδότησης από το αιγυπτιακό κράτος έμοιαζε ακόμη πιο απίθανο. Πέρα από το οικονομικό σκέλος, η σύμβαση επειδή είχε συναφθεί επί του παγκαλικού καθεστώτος υπόκειτο ανά πάσα στιγμή στον κίνδυνο καταγγελίας από τη διάδοχη ελληνική κυβέρνηση και οι βρετανική ομόλογή της δεν θα μπορούσε να εγείρει αντιρρήσεις σε μια τέτοια ενέργεια, ακόμη και αν εν τω μεταξύ η εταιρεία είχε περάσει στα χέρια της Blackburn.[20]

Την άνοιξη του 1927 οι άνθρωποι του Ικάρου προσέγγισαν την αιγυπτιακή κυβέρνηση προκειμένου να εκμαιεύσουν επιχορήγηση (£ 50.000 το χρόνο για 15 χρόνια) και το μονοπώλιο της μεταφοράς του ταχυδρομείου από την Αίγυπτο στην Ιταλία. Ο Έλληνας πρέσβης δήλωσε γραπτώς στις αιγυπτιακές αρχές ότι η κυβέρνησή του προτίθετο να στηρίξει τη σύμβαση. Ωστόσο, η αιγυπτιακή πλευρά απέρριψε την προσφορά. Ως πιθανή αιτία διαφαίνεται η ταυτόχρονη διαπραγμάτευση με τη βρετανική Imperial πάνω στην ίδια γραμμή.[21]

Ήταν η εποχή που η Blackburn υπέβαλε τις τελικές προτάσεις της:

α) οι Βρετανοί θα είχαν το 1/3 των μετοχών, αλλά με ειδικό συντελεστή ψήφων το διοικητικό έλεγχο του Ικάρου· Έλληνες αντιπρόσωποι θα γίνονταν δεκτοί στο διοικητικό συμβούλιο·

β) το βρετανικό προσωπικό θα ανερχόταν στο 1/3 του συνόλου·

γ) ο αριθμός και ο τύπος των αεροσκαφών θα καθοριζόταν αργότερα σε συνεργασία με τους Έλληνες διευθυντές·

δ) σε περίπτωση πολέμου οι Βρετανοί θα αποζημιώνονταν αναλογικά με την απώλεια του μεριδίου τους, ενώ το προσωπικό τους δεν θα λάμβανε μέρος σε αυτόν· από την άλλη πλευρά, θα μεριμνούσε για την εντατική εκπαίδευση του ελληνικού προσωπικού·

ε) στην περίπτωση που από τα 25 χρόνια της σύμβασης, αποφασιζόταν για τα τελευταία 15 να μην καταβληθεί ουδεμία επιχορήγηση, η Blackburn ζητούσε πληρωμή £ 25.000 το χρόνο για έξη έτη, από το 5ο έως και το 10ο.

Ο Βρετανός πρέσβης στην Αθήνα Λοραίν για να παρουσιάσει ελκυστικότερες τις προτάσεις στην ελληνική κυβέρνηση θα προσέθετε: τη δυνατότητα επέκτασης της γραμμής προς την Αίγυπτο· την ανταπόκρισή της με τις γραμμές της Κεντρικής Ευρώπης· την υπευθυνότητα της βρετανικής εταιρείας στον τεχνικό τομέα. Πρότεινε ωστόσο, στους ανθρώπους της εταιρείας να μη βιασθούν, έως ότου διευκρινισθεί η εκκρεμότητα της άδειας προσγείωσης στην Αίγυπτο. Σε περίπτωση που αυτή δινόταν σε μια αμιγή βρετανική εταιρεία, δεν θα ήταν συνετό να ζητηθεί για λογαριασμό του Ικάρου.[22]

---

[20] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών – Εμπορικό Τμήμα προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών – Τμήμα Υπερποντίου Εμπορίου, Ref. B.S/6, 20.1.1927· ό.π., λοχίας Μπράντερ προς Μπλάκμπερν, επιστολή, 16.2.1927.

[21] *Ό.π.,* Αρχηγείο R.A.F. Μέσης Ανατολής στο Κάιρο προς Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών, 21.4.1927.

[22] Ό.π., Blackburn προς Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, 21.5.1927.

Ο χρόνος δεν ήταν όμως με το μέρος των Βρετανών, καθώς τόσο το Lloyd Italiano όσο και η Junkers διαπραγματεύονταν με Έλληνες παράγοντες τη συμμετοχή τους στον Ίκαρο.[23] Η βρετανική πολιτική φαινόταν να βαδίζει πάνω στις εξής γραμμές: αμυντική τακτική στην Ελλάδα έναντι των Ευρωπαίων ανταγωνιστών μέσω της υποστήριξης της Blackburn, επιθετική τακτική στην Αίγυπτο μέσω της προώθησης της Imperial και, ταυτόχρονα, αποφυγή σύγκρουσης αυτών των δύο εταιρειών με επιθυμητή τη συγχώνευσή τους.[24] Στόχος αρκετά δυσεπίτευκτος, καθώς ήδη ο πράκτορας της Imperial στην Ελλάδα προσπαθούσε να προσεγγίσει την ελληνική κυβέρνηση — θα ήταν αδιανόητο η συγκεκριμένη εταιρεία να εξασφαλίσει δικαιώματα στην Αίγυπτο δίχως αντίστοιχες διευκολύνσεις στην ενδιάμεση γεωγραφικά Ελλάδα.[25]

Τον Ιούλιο του 1927 ο Βρετανός επιτετραμμένος στην Αθήνα Μακ Κίλλοπ είχε διήμερη επαφή με τον Έλληνα υπουργό Εξωτερικών Μιχαλακόπουλο. Η ελληνική κυβέρνηση βρισκόταν σε μία φάση επανεξέτασης όλων των συμβάσεων που είχαν συναφθεί επί της δικτατορίας του Παγκάλου. Ως προς την επικύρωση εκείνης του Ικάρου, σε γενικές γραμμές διέκειτο θετικά, αλλά δυσκολευόταν να ανταποκριθεί στο θέμα της επιχορήγησης εξ αιτίας της κάθετης αντίδρασης του Υπουργείου Οικονομικών. Πάντως, εάν οι διαπραγματεύσεις του Μπλάκμπερν με τους ανθρώπους του Ικάρου κατέληγαν σε συγκεκριμένο αποτέλεσμα, τότε το ελληνικό δημόσιο θα ερχόταν σε απ' ευθείας επαφή μαζί του.[26]

Ήταν όμως φανερός πλέον ο ανταγωνισμός μεταξύ των δύο βρετανικών εταιρειών: στα τέλη του 1927, ο γενικός διευθυντής της Imperial Γουντς-Χάμφρυ ήλθε στην Ελλάδα όχι για να πετύχει διευκολύνσεις διέλευσης, αλλά για να διεκδικήσει την ίδια τη σύμβαση του Ικάρου.[27] Η κίνηση αυτή προκάλεσε την αγανάκτηση του Μπλάκμπερν, ο οποίος μέχρι τότε ακολουθούσε πολιτική ουσιαστικών επαφών αποκλειστικά με τους ανθρώπους του Ικάρου και όχι με κυβερνητικούς αξιωματούχους. Κατά την άποψή του, η απόκτηση ελέγχου επί της ελληνικής εταιρείας εξαρτιόταν από την απόκρυψη του γεγονότος ότι ξένα συμφέροντα βρίσκονταν πίσω της: προς τα έξω θα φαινόταν ότι μία βρετανική φίρμα σκοπεύει να συνεργαστεί με μια ελληνική, εφ' όσον επικυρωνόταν η σύμβαση της δεύτερης.[28]

Σε νέα επαφή που είχε ο Έλληνας υπουργός εξωτερικών με το Βρετανό πρέσβη, αφού του τόνισε το επείγον της κατάστασης εξ αιτίας των ολοένα και μικρότερων απαιτήσεων που προέβαλλαν οι ανταγωνίστριες ευρωπαϊκές

---

[23] Ό.π., Blackburn προς Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, RB/D1/AF, 20.6.1927.

[24] Ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, S. 26062/D.D.C.A., 6.7.1927.

[25] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, απόρ. κρυπτ. τηλ. αρ. 214, 6.10.1927· ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών, κρυπτ. τηλ. αρ. 101, 11.10.1927.

[26] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 273, 25.7.1927.

[27] Ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, 2.12.1927.

[28] Ό.π., Μπλάκμπερν προς Σέφτον, υπόμνημα, 21.11.1927.

δυνάμεις, ξεκαθάρισε ότι η ύψιστη προτεραιότητα της ελληνικής πλευράς ήταν η σύνδεση με την Αίγυπτο μέσω Κρήτης. Υπήρχε βέβαια ένα πρόβλημα με τη γαλλική Messageries, στην οποία το ελληνικό κράτος είχε παραχωρήσει προνομιακό δικαίωμα στην εγκαθίδρυση της γραμμής Μασσαλίας – Πειραιώς – Αιγύπτου έναντι οποιασδήποτε άλλης εταιρείας πλην της ελληνικής. Ο Μιχαλακόπουλος πρόσθεσε εμπιστευτικά ότι δεν θα υπήρχε αντίρρηση να αφεθεί ο ουσιαστικός έλεγχος του Ικάρου σε βρετανικά χέρια, αρκεί τα δύο μέρη να συμφωνούσαν στην αναθεώρηση της σύμβασης και στο είδος και ύψος της βοήθειας εκ μέρους των Βρετανών. Διαφάνηκε τέλος, από τα λόγια του ότι θα προτιμούσε οι διαπραγματεύσεις να διεξαχθούν μεταξύ κυβερνητικών αντιπροσώπων.[29] Ωστόσο, το βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών φοβόταν ότι εάν στελλόταν στην Αθήνα ο διευθυντής της Πολιτικής Αεροπορίας (Μπράνκερ), το ταξίδι δεν θα μπορούσε να κρατηθεί μυστικό από τους ξένους κύκλους που ενδιαφέρονταν για την υπόθεση.[30]

Το Φεβρουάριο του 1928 πραγματοποιήθηκαν συνομιλίες μεταξύ εταιρικών (Ίκαρος, Blackburn, Imperial) και κρατικών αντιπροσώπων (Έλληνας υπουργός Εξωτερικών, Βρετανός πρέσβης). Οι θέσεις των Βρετανών κρίνονται μάλλον μαξιμαλιστικές. Στις ελληνικές προτάσεις για παραχώρηση δικαιωμάτων προσγείωσης στην Αίγυπτο, ο Λοραίν αντιπρότεινε παραχώρηση ανάλογων δικαιωμάτων στην Κρήτη για αιγυπτιακή εταιρεία υποστηριζόμενη από βρετανικά συμφέροντα![31] Από την πλευρά της, η Imperial ζήτησε τον έλεγχο της νέας ελληνικής εταιρείας, επιχορήγηση από το ελληνικό κράτος για τη γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης, μία νέα σύμβαση που θα της επέτρεπε να πετά πάνω στην υπάρχουσα γραμμή της Aeroespresso (Μπρίντιζι – Πειραιάς – Κωνσταντινούπολη) δίχως όμως τις υποχρεώσεις της ιταλικής εταιρείας, όπως και την τεχνική και εμπορική αντιπροσώπευσή της από το ελληνικό κράτος, το οποίο θα ανταμειβόταν σε δίκαια βάση· τέλος, η Imperial δεν θα είχε αντίρρηση να παραχωρηθεί στη Blackburn ένα μειοψηφικό πακέτο μετοχών![32] Αυτού του είδους απαιτήσεις των Βρετανών βασίζονταν στην επίγνωση ότι, εάν οι Έλληνες επιθυμούσαν πράγματι να εγκαταστήσουν γραμμή προς την Αίγυπτο, θα το κατόρθωναν πολύ πιο γρήγορα και εύκολα με τους ίδιους παρά με οποιονδήποτε άλλο ή μόνοι τους. Και η σκληρή πολιτική τους ξεκινούσε από τη βάση της μη παραχώρησης στο ελληνικό κράτος δικαιωμάτων προσγείωσης στην Αίγυπτο, όσο ευνοϊκή και αν φαινόταν η τότε συγκυρία.[33]

---

[29] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, κρυπτ. τηλ., αρ. 4, 20.1.1928 *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, Messageries, άρθρα 4 και 6.

[30] Τ.Ν.Α., AVIA, 2/1842, Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών, κρυπτ. τηλ. αρ. 4, 27.1.1927.

[31] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, κρυπτ. τηλ. αρ. 21, 10.2.1928.

[32] Ό.π., Imperial προς συνταγματάρχη Μπάρτσαλλ στην Αθήνα, 13.2.1928.

[33] Η θέση ισχύος της Μεγάλης Βρετανίας στην αντίπερα ακτή της Μεσογείου οφειλόταν στον ασφυκτικό έλεγχο που ασκούσε πάνω στην αιγυπτιακή κυβέρνηση, βλ. ό.π., λόρδος Λόυντ στο Κάιρο προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, κρυπτ. τηλ. αρ. 94, 13.2.1928.

Για καθαρά ωστόσο διαπραγματευτικούς λόγους θα δινόταν στην ελληνική κυβέρνηση η υπόσχεση ότι οι διευκολύνσεις επί αιγυπτιακού εδάφους θα παραχωρούντο μεσοπρόθεσμα δίχως (φυσικά) να ορισθεί συγκεκριμένη ημερομηνία. Αυτό που επείγε ήταν η σύνδεση Αθηνών – Αλεξανδρείας με την εταιρεία που εκείνη τη στιγμή ήταν η πλέον έτοιμη, δηλ. την Imperial. Εξ άλλου θα ήταν άτοπο για τη βρετανική κυβέρνηση να επιχορηγήσει εκτός από μια βρετανική εταιρεία και μία ξένη προκειμένου η τελευταία να ενεργήσει πάνω στην ίδια γραμμή.[34] Τις εξελίξεις καθόρισε η απόφαση του βρετανικού υπουργικού συμβουλίου να δημιουργηθεί η υπηρεσία του αυτοκρατορικού ταχυδρομείου Μητρόπολης – Ινδιών με διακομιστή την Imperial. Ωστόσο, ο Λοραίν έλαβε την εντολή να μη δημοσιοποιήσει αμέσως την είδηση, για να μη διακοπούν οι διαπραγματεύσεις και στραφεί η ελληνική πλευρά προς τους Γάλλους και τους Ιταλούς.[35] Στο σκοτάδι αφέθηκε και ο Μπλάκμπερν, ο οποίος παρέμεινε στην Αθήνα συνεχίζοντας τις επαφές, παίζοντας εν αγνοία του το παιχνίδι του αντιπερισπασμού για λογαριασμό της κυβέρνησής του και της Imperial.[36]

Πράγματι, η σύμπραξη Ικάρου – Blackburn, έμοιαζε ανέφικτη λόγω του ότι: το κόστος της σύμβασης υπερέβαινε το προσδοκώμενα οφέλη, το ελληνικό δημόσιο θα επέβαλλε δυσλειτουργικούς περιορισμούς και η επιχορήγηση δεν επαρκούσε[37] — είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ η αρχική σύμβαση προέβλεπε ετήσια επιχορήγηση £ 50.000 και οι Βρετανοί εκτιμούσαν το ύψος της σε τουλάχιστον £ 36.000, το ελληνικό κράτος έδινε μόλις £ 18.000. Με δεδομένη πάντα την άρνηση του βρετανικού κράτους να επιδοτήσει τον Ίκαρο, το τελευταίο ποσό καθιστούσε απαγορευτική τη λειτουργία της εταιρείας και οι συνομιλίες οδηγήθηκαν σε αδιέξοδο, παρά το δέλεαρ του ελέγχου της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας.[38]

Ύστερα από αυτόν τον πυρετό διαβουλεύσεων τα επόμενα δύο χρόνια χαρακτηρίζονται από στασιμότητα. Μόνο στις τις αρχές του 1929 ο υπουργός Συγκοινωνίας συνέστησε νέα επιτροπή, η οποία υπέβαλε μελέτη για τη σύμβαση του Ικάρου. Ουσιαστικά, το ζήτημα θα έμπαινε σε τροχιά διευθέτησης από την άνοιξη του 1930, όταν το αρτιγέννητο Υπουργείο Αεροπορίας παρέπεμψε τη σύμβαση στην ολομέλεια του Νομικού Συμβουλίου με το ερώτημα της εγκυρότητάς της, όπως και του δικαιώματος του κράτους να την τροποποιήσει.[39] Το Νομικό Συμβούλιο με την υπ' αριθμόν 88 γνωμάτευση κήρυξε τη σύμβαση

---

[34] Ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών, αρ. πρωτ. 9, 15.2.1928· ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών, κρυπτ. τηλ. αρ. 25, 15.2.1928 και κρυπτ. τηλ. αρ. 28, 18.2.1928.

[35] Ό.π., Βρετανικό Συμβούλιο του Αέρος προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, S. 26062/D.D.C.A., 21.2.1928· ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών, κρυπτ. τηλ. αρ. 11, 22.2.1928.

[36] Ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών, κρυπτ. τηλ. αρ. 13, 23.2.1928.

[37] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, κρυπτ. τηλ. αρ. 24, 15.2.1928.

[38] Ό.π., κρυπτ. τηλ. αρ. 31, 22.2.1928.

[39] *Messager d' Athènes,* 7.3.1930. Η συγκεκριμένη (ξενόγλωσση) εφημερίδα θεωρείτο ως ημιεπίσημη· *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π..

απολύτως έγκυρη και μη τροποποιήσιμη (Μάρτιος 1930). Επειδή, όμως, το υπουργείο εξακολουθούσε να θεωρεί τους θεμελιώδεις όρους της ασύμφορους και ανεφάρμοστους, αποφάσισε τον εξαναγκασμό της εταιρείας στην αποδοχή τής πλήρους αναθεώρησης.[40]

Οι εξελίξεις αυτές προκάλεσαν νέα κινητικότητα στους ανθρώπους του Ικάρου και στους ξένους ενδιαφερομένους. Οι πιθανότητες βέβαια για τους τελευταίους να ελέγξουν την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας ήσαν λιγότερες από άλλοτε, καθώς το ελληνικό κράτος έδειχνε αποφασισμένο να αναλάβει τα ηνία της, υπήρχε ωστόσο ένας τομέας, όπου η ξένη παρέμβαση θα ήταν αναπόδραστη, αυτός του πτητικού υλικού. Η εθνικότητα της εταιρείας που θα συμμετείχε στο κεφάλαιο του Ικάρου έδειχνε το δρόμο για την εθνικότητα των αεροσκαφών και ως υποψήφιοι μνηστήρες βρέθηκαν αυτή τη φορά οι Βρετανοί, οι Αμερικανοί και οι Γερμανοί, ενώ έπαιζε και το σενάριο της εθνικοποίησης του εργοστασίου αεροπλάνων της Blackburn στο Φάληρο. Το δίλημμα που ετίθετο ενώπιον του ξένου παράγοντα ήταν το εξής: από τη μια μεριά, οι γραμμές προβλέπονταν ζημιογόνες, άρα η οικονομική βλάβη ήταν δεδομένη· από την άλλη, ο έλεγχος της αεροπορίας μιας τόσο καίριας γεωγραφικά χώρας, προσέφερε ευρύτερα πολιτικά κέρδη, που δεν μπορούσαν να αγνοηθούν. Δευτερευόντως, τα βαλκανικά κράτη θα αποτελούσαν για αρκετό καιρό ακόμη μια καλή αγορά αεροσκαφών σε μια εποχή που η παγκόσμια αγορά γινόταν ολοένα και πιο περιορισμένη (υπό την έννοια ότι οι μεγάλες εταιρείες μεταφορών άρχισαν να κατασκευάζουν οι ίδιες τα αεροσκάφη τους).

Για τους Βρετανούς, οι οποίοι σχεδόν είχαν εξασφαλίσει τη διέλευση της Imperial από την Ελλάδα, το ζήτημα συνδεόταν κυρίως με το εργοστάσιο του Φαλήρου. Για τους Γερμανούς και τους Αμερικανούς, οι οποίοι αναζητούσαν κάποιο έρεισμα στην περιοχή, το ζήτημα ήταν περισσότερο φλέγον· γι' αυτό άλλωστε και ήσαν περισσότερο υποχωρητικοί στις απαιτήσεις του Καμπάνη και του Βαλασάκη. Οι τελευταίοι έθεταν ως όρους για την παραχώρηση του ελέγχου της εταιρείας: α) την πληρωμή £ 10.000· β) την ανάληψη της γενικής διεύθυνσης από τον Καμπάνη· γ) την ανάληψη της τεχνικής διεύθυνσης από το Βαλασάκη.

Οι Βρετανοί από την πλευρά τους κατέστρωσαν ένα σχέδιο απόκτησης της εταιρείας δια της εξαγοράς του 50,5% του κεφαλαίου. Αυτό θα το κατόρθωναν με τον προσεταιρισμό της Εμπορικής Τραπέζης (26%), την εκχώρηση των μετοχών που εκπροσωπούσε ο Βαλασάκης στην Blackburn (20%) και τον προσεταιρισμό φυσικά του ιδίου του Βαλασάκη και των μετοχών που αυτός κατείχε (4,5%), ο οποίος θα λάμβανε και £ 3.000 ως πληρωμή. Η προτίμηση στον Βαλασάκη αντί του Καμπάνη οφειλόταν στο ότι οι Βρετανοί δεν ήθελαν κατά κανένα τρόπο να εκχωρήσουν τη γενική διεύθυνση της εταιρείας. Εάν οι παραπάνω ενέργειες ευδοκιμούσαν, ο Καμπάνης αναγκαστικά θα προσχωρούσε (20% + 4,5 %) και η Blackburn θα αποκτούσε το 75% των μετοχών (£ 60.000). Στην περίπτωση δε που η Handley Page αναλάμβανε την προμήθεια των αεροσκαφών, θα αμειβόταν με

[40] *Ό.π.*, σ. 1168-1169· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1932, τ. 3, σ. 81.

μετοχές αξίας £ 15.000 και το μετοχικό κεφάλαιο της Blackburn θα έπεφτε στις £ 45.000.

Για να ευοδωθεί το σχέδιο αυτό θα έπρεπε να γίνουν άμεσες κινήσεις καθώς το ελληνικό υπουργείο αεροπορίας αναζητούσε επειγόντως Έλληνες υποψηφίους για το 51% των μετοχών, ενώ αντίστοιχες ενέργειες έκανε ο Καμπάνης προς Γερμανούς και Αμερικανούς επενδυτές. Οι τελευταίοι προσέφεραν διευκολύνσεις, όπως δημιουργία αποθεματικού κεφαλαίου, εργαστήρια επισκευών υποστηριζόμενα επί μονίμου βάσεως από τους ίδιους και τη διατήρηση των Καμπάνη – Βαλασάκη στην εταιρεία στις θέσεις που θα επιθυμούσαν εκείνοι.[41]

Βέβαια τον πρώτο λόγο, όπως προαναφέρθηκε, τον είχε πλέον το ελληνικό κράτος. Ο υφυπουργός αεροπορίας Αλέξανδρος Ζάννας είχε αποκρυσταλλώσει την πεποίθηση ότι η εταιρεία θα έπρεπε να έχει εθνικό χαρακτήρα, επειδή η ιδιωτική πρωτοβουλία ενείχε διαχειριστικούς περιορισμούς. Σύμφωνα με το σκεπτικό του, εάν η κρατική υπηρεσία καλούσε δια της μειοδοσίας, όπως συνηθιζόταν, τις ενδιαφερόμενες εταιρείες για την οργάνωση εμπορικής αεροπλοΐας, θα ήταν δύσκολο να αποκλείσει τους αλλοδαπούς και θα υπήρχε το ενδεχόμενο, ξένο κράτος κρυπτόμενο πίσω από εταιρεία να αναλάβει την εκμετάλλευση της ελληνικής αεροπορίας. Εάν πάλι συνήπτε απ' ευθείας σύμβαση, ασφαλώς δεν θα έλειπαν οι διπλωματικές επεμβάσεις. Ενδεικτικό της αβεβαιότητας την περίοδο εκείνη των ζυμώσεων, είναι ότι ο διευθυντής Πολιτικής Αεροπορίας Αλέξανδρος Λεβίδης σε εμπιστευτική επιστολή προς τον υφυπουργό ζήτησε την απαλλαγή του από τα καθήκοντά του, διότι δεν ήθελε να συναινέσει στη δημιουργία ιθαγενούς εταιρείας, η οποία κατά τη γνώμη του θα υπόκειτο σε ξένη επιρροή. Καλύτερη λύση επομένως, θα ήταν μια εταιρεία που να ενεργεί ως ανεξάρτητο νομικό πρόσωπο. Ωστόσο, ο Ίκαρος ύστερα από τόσες παλινωδίες (για τις οποίες δεν έφταιγε πάντα ο ίδιος) είχε αποκτήσει κακή φήμη στο εξωτερικό και τόσο Βρετανοί όσο και Γερμανοί παράγοντες δήλωσαν στο Ζάννα ότι δεν προτίθεντο να έλθουν σε απ' ευθείας επαφή μαζί του, γιατί δεν τον θεωρούσαν σοβαρό.[42] Ο Ίκαρος σε τελική ανάλυση αποτέλεσε το πεδίο δοκιμών πάνω στο οποίο πειραματίσθηκαν οι εμπλεκόμενοι στην υπόθεση της ελληνικής συγκοινωνιακής αεροπορίας. Τολμώντας τον παραλληλισμό μπορούμε να του αποδώσουμε το ρόλο της κάμπιας που επωάζει την πεταλούδα. Μόλις ήλθε το πλήρωμα του χρόνου, σχίσθηκε το κουκούλι και από μέσα του βγήκε ένα νέο σχήμα με μια νέα επωνυμία: η Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών.

---

[41] Τ.Ν.Α., AVIA, 2/1842, Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών, παρατηρήσεις πάνω στη σύμβαση του Ικάρου όπως επικυρώθηκε τον Ιούνιο του 1930, 31.7.1930.

[42] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, φ. 2.4, {314}, σχετικά με την ελληνική εταιρεία· ό.π., {316}, Διευθυντής Πολιτικής Αεροπορίας προς τον Υπουργό Αεροπορίας, επιστολή, αρ. εμπ. 7.

2. Η Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών (Ε.Ε.Ε.Σ.) σε δράση (1930-1940)

α. Σύσταση – κεφαλαιοποίηση – ισολογισμοί

Όπως είδαμε από τα τέλη του προηγούμενου κεφαλαίου, η απόφαση για τη δημιουργία μιας ελεγχόμενης από το κράτος εταιρείας αερομεταφορών αποτέλεσε προτεραιότητα του νεοσύστατου Υπουργείου Αεροπορίας. Η ιδρυτική σύμβαση αποτέλεσε νόμο, ο οποίος κινήθηκε ως επί το πλείστον πάνω στις κατευθυντήριες γραμμές του νομοθετικού διατάγματος του 1925. Ο Ίκαρος, που όλα αυτά τα χρόνια έβλεπε τα φτερά του να λιώνουν προτού ακόμη πετάξει, συγκατένευσε σε όλες τις υποδείξεις που τού έγιναν:

α) Το προνόμιο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης των γραμμών εσωτερικού μειώθηκε από 25 έτη σε 15.[43] Εν τούτοις, εκφράσθηκαν φόβοι ότι και αυτό το χρονικό περιθώριο ήταν μεγάλο, εάν λαμβανόταν υπ' όψιν η αλματώδης εξέλιξη της αεροπορίας.[44] Για τον λόγο τούτο θεσπίσθηκε η ανά τετραετία αναθεώρηση των τιμολογίων και ανανέωση των πετομηχανών.[45]

β) Αφαιρέθηκε το προνόμιο της αποκλειστικής μεταφοράς του διεθνούς ταχυδρομείου, με τη συμμετοχή και του δημοσίου στα κέρδη του — ο μοναδικός τομέας λειτουργίας της εταιρείας, που προβλεπόταν επικερδής.[46]

γ) Η εταιρεία αντί να της παραχωρούνται αεροδρόμια θα περιοριζόταν στη συγχρησία των υπαρχόντων καταβάλλοντας τα ανάλογα τέλη (κατά την πρώτη τετραετία 562,5 δρχ. για κάθε χρήση πεδίου και 15.000 δρχ. για κάθε μηνιαία στέγαση αεροπλάνων στα τρία ακραία αεροδρόμια Τατοΐου, Σέδες, Ιωαννίνων).[47] Κατ' αυτόν τον τρόπο εξασφαλιζόταν πέρα από τον κρατικό έλεγχο και η είσπραξη τελών από ξένα αεροσκάφη, καθώς οι διεθνείς κανόνες αεροπλοΐας επέβαλλαν την ίση μεταχείριση ιθαγενών και αλλοδαπών αεροπλάνων.[48]

δ) Ορίσθηκαν υψηλότερες προδιαγραφές ως προς την ποιότητα του πτητικού υλικού, βλ. σχετική ενότητα, σ. 181-183.

ε) Επαναβεβαιώθηκαν η μετεωρολογική και ραδιοτηλεγραφική υποστήριξη σε όλο το μήκος των γραμμών,[49] η κρατική συνδρομή προς τα αερόπλοια που κινδύνευαν,[50] η συμμόρφωση της εταιρείας προς τους διεθνείς κανονισμούς[51] και η απαλλαγή της από κάθε τελωνειακό δασμό εισαγομένων υλικών.[52]

---

[43] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 317, ν.δ. 17.10.1925, άρθρο 1· *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, άρθρο 2.

[44] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας,* συνεδρία 82η, 16.6.1930, σ. 1161.

[45] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, άρθρο 4 και παράρτημα ΙΙ της σύμβασης.

[46] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 317, ν.δ. 17.10.1925, άρθρο 1· *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, άρθρο 12.

[47] *Ό.π.,* άρθρο 8.

[48] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1169.

[49] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 317, ν.δ. 17.10.1925, άρθρα 14-15· *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, άρθρο 11.

[50] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 317, ν.δ. 17.10.1925, άρθρο 24· *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, άρθρο 15.

[51] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 317, ν.δ. 17.10.1925, άρθρο 23· *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, συγγραφή υποχρεώσεων, άρθρο 15.

[52] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 317, ν.δ. 17.10.1925, άρθρο 19· *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, άρθρο 10 § α.

Η δημοσίευση του σχετικού διατάγματος στις 16.8.1930 προκάλεσε σωρεία αντιδράσεων από τον τύπο, ο οποίος υποστήριξε ότι το εκτελεστικό διάταγμα εκ της φύσεως του δεν υπόκειται σε εξονυχιστικό κοινοβουλευτικό έλεγχο, ο οποίος θα ήταν απαραίτητος εφ' όσον επρόκειτο για μια σύμβαση που είχε συναφθεί επί του παγκαλικού καθεστώτος και παρέμενε ανενεργή επί τόσα χρόνια.[53] Ο υφυπουργός αεροπορίας Αλέξανδρος Ζάννας αντέτεινε ότι, αν υπήρξε αιφνιδιασμός, αυτός αφορούσε μόνο την ημερομηνία έναρξης της προθεσμίας λειτουργίας των γραμμών. Η δημοσίευση του διατάγματος προβλεπόταν από το νόμο 4809, τον οποίο είχαν κυρώσει τα δύο νομοθετικά σώματα, Βουλή και Γερουσία, αφού είχαν προηγηθεί οι σχετικές συζητήσεις.[54] Επί της ουσίας, τα δύο μείζονα θέματα που έγιναν αντικείμενο σφοδρών αντιπαραθέσεων ήσαν αυτά της κεφαλαιοποίησης και της κρατικής επιχορήγησης, ενώ από κοντά ακολούθησε το ζήτημα των δαπανών και του μισθολογίου· σε όλα αυτά θα αναφερθούμε ευθύς αμέσως.

Ως προς τη μορφή της επιχείρησης, υπήρχαν οι θιασώτες της εμπορικής εκμετάλλευσης του αεροπλάνου από το κράτος, οι οποίοι επιχειρηματολογούσαν στη βάση της εθνικής ασφαλείας· στην περίπτωση αυτή η πολεμική αεροπορία θα διηύθυνε την πολιτική. Η αντίπαλη πλευρά, όπως εκφραζόταν από το Υπουργείο Αεροπορίας, υποστήριζε ότι στην αμιγώς κρατική εταιρεία τα τεχνικώς εξειδικευμένα άτομα δεν θα μπορούσαν να καθοδηγηθούν από την ανώνυμη γραφειοκρατία· οι εγγυήσεις από εθνικής απόψεως θα εξασφαλίζονταν μέσω της κυριότητας των μονίμων εγκαταστάσεων και της παρεχόμενης επιχορήγησης.[55]

Το άρθρο 2 της σύμβασης του 1925 έδινε τη δυνατότητα στον Ίκαρο να μεταβληθεί από ομόρρυθμη σε ανώνυμη εταιρεία.[56] Επειδή, όμως, άρχισαν να ενδιαφέρονται για τις αεροσυγκοινωνίες και άλλοι φορείς, κυρίως δε η Εθνική Τράπεζα, που είχε παραδοσιακά στενούς δεσμούς με το κράτος, αποφασίσθηκε η εντός εξαμήνου ίδρυση νέας ανώνυμης εταιρείας από τον Ίκαρο, στην οποία αυτός θα μεταβίβαζε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του.[57] Τα περιορισμένα χρονικά περιθώρια και η συμβολική συμμετοχή του αναδόχου στα κεφάλαια της νέας επιχείρησης σήμαναν και το τέλος των δραστηριοτήτων του Ικάρου, που πέρασε στην ιστορία ως πρωτεργάτης μιας ιδέας, την οποία θα υλοποιούσαν άλλοι με την δική του μεσολάβηση.

Η Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών συστήθηκε λοιπόν την 24η Δεκεμβρίου 1930[58] με κεφάλαιο 28.500.000 δρχ. κατανεμημένων σε 19.000 ισόποσες μετοχές, που καλύφθηκαν ως εξής: Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος 10.567, Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο 5.553, Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας 2.100, Προμηθέας 710,

---

[53] *Πατρίς*, 19.10.1930· *Καθημερινή*, 19.10.1930.

[54] *Ἔθνος*, 19.10.1930.

[55] Φ. Θεοδωρίδης, «Αἱ ἐναέριοι μεταφοραί», *Πειθαρχία*, έτ. 1, εβδ. 11, 29.12.1929, σ. 9-10· Α. Ζάννας, «Ἡ κατάστασις τῶν ἑλληνικῶν ἐναερίων συγκοινωνιῶν», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 11.5.1936.

[56] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 317, ν.δ. 17.10.1925.

[57] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, άρθρο 3· Α. Κούρος, *ό.π.*, σ. 47.

[58] *Πλοῦτος*, 1.9.1935, τ. 35.

Ίκαρος 70.[59] Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου ορίσθηκε ο πρόεδρος της Ε.Τ.Ε. Ιωάννης Δροσόπουλος και γενικός διευθυντής ο Νικόλαος Καμπάνης, ο οποίος το διάστημα εκείνο διατελούσε αντιπρόσωπος στην Ελλάδα της Aeroespresso, απ' όπου και παραιτήθηκε, καθώς οι δύο ιδιότητες ήσαν ασυμβίβαστες.[60] Το υπουργείο επόπτευε τις ενέργειες της εταιρείας μέσω αντιπροσώπου, ο οποίος και ανέφερε στον προϊστάμενό του τυχόν παραβάσεις που θα έπρεπε να παραπεμφθούν σε διαιτησία.[61]

Η πρωτόγνωρη για την χώρα επιχείρηση περιβαλλόταν από πολλές υποχρεώσεις και κινδύνους, ωστόσο η λειτουργία της κρινόταν απαραίτητη για λόγους που είχαν να κάνουν με την παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων, την εξυπηρέτηση της εθνικής οικονομίας, την απόκτηση αεροπορικής συνείδησης από τον ελληνικό λαό και τη δημιουργία ενός συμπληρώματος για την πολεμική αεροπορία (εφεδρικό έμψυχο και άψυχο υλικό). Επειδή, όμως, εάν λειτουργούσε με καθαρά ιδιωτικά κριτήρια, η χρεοκοπία θα ήταν θέμα χρόνου (μόνο στις Η.Π.Α. ιδιωτικές εταιρείες απέφυγαν την χρεοκοπία ή τη συγχώνευση), το κράτος αναλάμβανε να την καταστήσει βιώσιμη έστω και επί ζημία του.[62]

Σύμφωνα με την πρώτη σύμβαση η εταιρεία θα λάμβανε από το κράτος 200.000 στερλίνες (18.750.000 δρχ.) κατά την πρώτη τετραετία και άλλες 195.000 στερλίνες για τα υπόλοιπα 21 χρόνια με μόνη υποχρέωση ένα ταξίδι το μήνα. Η ίδια θα εισέπραττε όλα τα τέλη ταχυδρομείου συν τα κόμιστρα επιβατών και εμπορευμάτων.[63] Με τη νέα σύμβαση, η κατ' αποκοπήν επιχορήγηση αντικαταστάθηκε από ένα συνδυασμό της χιλιομετρικής επιχορήγησης με τη συμπλήρωση των ελλειμμάτων εκμετάλλευσης, στο βαθμό της εγγύησης του μερίσματος των μετόχων της.[64]

Ο υπολογισμός της χιλιομετρικής δαπάνης για την πρώτη τετραετία έγινε βάσει της παρακάτω εξίσωσης:[65]

$$\text{χιλιομετρικη επιχορηγηση} = \frac{\text{μονιμες δαπανες} + \text{εξοδα κινησης}}{\text{διανυθεντα χιλιομετρα κατ'ετος}}$$

Τα μεγέθη αναλύθηκαν ως εξής:

---

[59] *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1931, τ. 1, σ. 25· Ι. Θεολόγης, *Ἱστορία τῆς ἑλληνικῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας 1930-1956*, Αθήνα 1956, σ. 22· Α. Κούρος, *ό.π.*, σ. 48.

[60] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, άρθρο 3 § ζ· *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1931, τ. 1, σ. 25.

[61] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, άρθρο 3 § θ-ια.

[62] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Βουλῆς,* 26.6.1930, συνεδρία 89η, τ. 92, σ. 1263-1264· *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1163 και 1170· *Ἐλεύθερον Βῆμα*, δημοσίευση διάλεξης του υφυπουργού Αεροπορίας Α. Ζάννα, 26.1.1932.

[63] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 317, ν.δ. 17.10.1925, άρθρα 10 και 18.

[64] Α. Λεβίδης, «Ὁ τρόπος ἐπιχορηγήσεως ἑταιρειῶν τακτικῶν ἐναερίων συγκοινωνιῶν», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1932, τ. 4, σ. 107 και 110-111.

[65] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, άρθρο 4 § α-β, συγγραφή υποχρεώσεων, άρθρο 1 § β, παράρτημα Ι § α, παράρτημα ΙΙΙ § α και γ.

Α'. μόνιμες δαπάνες:	ασφάλειες	28.765	
	αποσβέσεις	30.523	
	μισθοί προσωπικού	45.390	
	δαπάνες κεντρικής υπηρεσίας	4.079	
	απρόβλεπτα έξοδα	5.438	
	σύνολο	114.195	δολλάρια

Β'. έξοδα κίνησης:	χιλιομετρικά επιδόματα	6.679	
	κατανάλωση βενζίνης	32.645	
	κατανάλωση ελαίου	10.446	
	συντήρηση-καθαρισμός αεροπλάνων	2.300	
	γενικές επισκευές αεροπλάνων	10.580	
	γενικές επιθεωρήσεις κινητήρων	5.775	
	κίνηση αυτοκινήτων	2.769	
	απρόβλεπτα έξοδα	3.560	
	χρήση αεροδρομίων	15.056	
	στέγαση αεροπλάνων	9.350	
	σύνολο	99.160	δολλάρια

Γ'. Διανυθέντα χιλιόμετρα κατ' έτος: μήκος γραμμής × ταξίδι μετ' επιστροφής × αριθμός δρομολογίων ανά εβδομάδα × αριθμός εβδομάδων κατ' έτος:

γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης	$370 \times 2 \times 6 \times 52 = 230.880$		
γραμμή Αθηνών – Ιωαννίνων	$370 \times 2 \times 3 \times 52 = 115.440$		
σύνολο		346.320	χλμ.

Επιστρέφουμε στην εξίσωση και έχουμε:

$$\frac{213.355 \text{ δολλαρια η } 16.428.355 \text{ δραχμες}}{346.320 \text{ χιλιομετρα}} = 47{,}44 \text{ δρχ./χλμ.}$$

Κατά τον ίδιο τρόπο υπολογίσθηκε και η χιλιομετρική επιχορήγηση των δοκιμαστικών πτήσεων:[66]

$$\frac{\text{εξοδα ιδρυσης και οργανωσης}}{\text{χιλιομετρα δοκιμαστικων πτησεων}}$$

όπου ο διαιρετέος αναλύεται σε μόνιμες δαπάνες και έξοδα κίνησης, ενώ ο διαιρέτης σε μήκος γραμμής × ταξίδι μετ' επιστροφής × αριθμός δοκιμαστικών:

Αθήνα – Θεσσαλονίκη	$370 \times 2 \times 20 = 14.800$		
Αθήνα – Ιωάννινα	$370 \times 2 \times 15 = 11.100$		
σύνολο		25.900	χλμ.

οπότε:

$$\frac{1.393.257 + 545.392 \text{ δραχμες}}{25.900 \text{ χιλιομετρα}} = 74{,}85 \text{ δρχ./χλμ.}$$

[66] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, συγγραφή υποχρεώσεων, άρθρο 1 § γ, παράρτημα IV.

Ο ημερήσιος και περιοδικός τύπος χαρακτήρισε την επιχορήγηση ως υπερβολική.[67] Ο υφυπουργός Αεροπορίας αντέτεινε ότι το ποσό δεν ήταν υπέρογκο συγκρινόμενο με άλλων εταιρειών του εξωτερικού, π.χ. Aeroespresso 156 δρχ./χλμ., γαλλικές 60-96 δρχ./χλμ. και ότι εν τέλει κανείς δεν πρέπει να φείδεται χρημάτων, εάν θέλει να κατακτήσει το μέλλον.[68] Από την άλλη πλευρά, ο μέγιστος αριθμός χιλιομέτρων που επιτρεπόταν στην εταιρεία να διανύει (μαζί με ένα 10% αποκλίσεων και δοκιμαστικών πτήσεων έφθανε τα 380.952 χλμ. ετησίως) δέσμευε την ανάπτυξή της.[69]

Το κράτος επίσης, σε περίπτωση που οι δαπάνες του ισολογισμού υπερέβαιναν τα κονδύλια του προϋπολογισμού, συμπλήρωνε το ελάχιστο μέρισμα 8% επί του εταιρικού κεφαλαίου. Στην απίθανη περίπτωση κέρδους πέραν του 8%, αυτό θα μοιραζόταν εξίσου μεταξύ δημοσίου και εταιρείας· η τελευταία θα απέδιδε το ήμισυ τούτο μετά από τέσσερα χρόνια και ατόκως, ενώ αντιθέτως κάθε καθυστερούμενη οφειλή του κράτους προς την εταιρεία καταβαλλόταν εντόκως προς 8%.[70] Η εγγύηση μερίσματος 8% προκειμένου για σύμβαση ελάχιστα προσοδοφόρα δέχθηκε έντονη κριτική κατά τις συζητήσεις του νομοσχεδίου, αλλά και αργότερα όταν άρχισαν να δημοσιεύονται οι ισολογισμοί.[71] Ο γερουσιαστής Α. Κανελλόπουλος ανέπτυξε το σκεπτικό ότι όταν το κράτος εγγυάται είναι ως να δανείζεται το ίδιο, και σε εποχή που όλα τα κράτη δανείζονταν με 3-4%, το ελληνικό το έπραττε προς 8% και μάλιστα με την εταιρεία να απολαμβάνει πληθώρας ατελειών.[72] Ο Ζάννας πιθανολόγησε ότι μακροπρόθεσμα η Ε.Ε.Ε.Σ. θα σημείωνε κέρδη, οπότε και το κράτος δεν θα παρίστατο ανάγκη να καταβάλει τόκο.[73] Τέλος, τα κατατεθέντα από τους μετόχους κεφάλαια σταδιακά θα τους επιστρέφονταν μέσω παρακρατήσεων για την δημιουργία αποθεματικού· τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου θα λάμβαναν και ποσοστό 6% από τα καθαρά κέρδη.[74]

Τα μεγέθη τα σχετικά με τους ισολογισμούς και τη διανομή μερίσματος ακολούθησαν την εξής πορεία στη δεκαετία που ακολούθησε:[75]

---

[67] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1932, τ. 3, σ. 80.

[68] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1170.

[69] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, παράρτημα ΙΙΙ § α· Α. Λεβίδης, *ό.π.*, σ. 111.

[70] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, άρθρο 4 § η-θ.

[71] Χρήση 1932-33: δαπάνες 19.892.148 δρχ., εισπράξεις πραγματικές 5.900.072 δρχ., εισπράξεις από την επιχορήγηση 16.447.779 δρχ., βλ. Σ. Κορώνης, *Ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος,* Αθήνα 1935, σ. 13.

[72] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1165-1167.

[73] *Ό.π.*, σ. 1170.

[74] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, άρθρο 4 § ζ.

[75] Ε.Τ.Ε., *Μελέται ἐπιχειρήσεων καὶ χρηματοδοτήσεων, Ε.Ε.Ε.Σ.*, Ιούλιος 1945, σ. 3· επίσης, από τις εκθέσεις των ελεγκτών προς τις τακτικές Γ.Σ.Μ..

χρήση	έσοδα κάθε είδους	έξοδα εκμετάλ. & αποσβέσεις	καθαρά κέρδη	μέρισμα (δρχ. / μτχ)
24.12.30-31.12.31	9.897.000	9.066.000*	830.504	(1,5%)
1.1.32-9.7.32	11.429.648	9.482.487	2.020.639	60 (4%)
10.7.32-9.7.33	22.347.926	21.685.699	1.320.597	37,5 (2,5%)
10.7.33-9.7.34	24.964.198	21.119.450	4.159.733	120 (8%)
10.7.34-9.7.35	26.360.146	21.532.565	5.530.546	120 (8%)
10.7.35-9.7.36	25.531.146	21.202.902	4.328.244	120 (8%)
10.7.36-9.7.37	26.363.059	22.071.167	4.291.892	120 (8%)
10.7.37-9.7.38	24.759.000	20.031.000**		(8%)
10.7.38-9.7.39	27.972.104	27.362.390	609.714	28,5 (1,9%)
10.7.39-9.7.40	31.762.705	30.045.975	1.716.730	80,4 (5,36%)

*επεξεργασμένα στοιχεία

** μόνο τα έξοδα εκμετάλλευσης

Ας ερμηνεύσουμε τώρα τη διαμόρφωση ορισμένων στοιχείων του παραπάνω πίνακα.

Ως προς την πρώτη στήλη, η 2η έκτακτη γενική συνέλευση των μετόχων τροποποίησε το άρθρο 31 § 1 του καταστατικού και όρισε ως ημερομηνία έναρξης και λήξης των εταιρικών ετών τη 10η Ιουλίου, ώστε το οικονομικό έτος να εναρμονισθεί με το πτητικό. Κατ' εξαίρεσιν η εταιρική χρήση που άρχισε την 1.1.1932 περιορίσθηκε χρονικά μέχρι την 9.7.1932. Ένας τέτοιος περιορισμός δεν αποκλειόταν από το νόμο ούτε ήταν υποχρεωτική η κατάρτιση ισολογισμών την 31η Δεκεμβρίου κάθε έτους.[76]

Τα καθαρά κέρδη της πρώτης χρήσης θα μπορούσαν να είναι πολύ περισσότερα, εάν στις εισπράξεις περιλαμβανόταν το ποσό της χιλιομετρικής επιχορήγησης και των κομίστρων για 55 μη εκτελεσθέντα ταξίδια: 25 λόγω μετεωρολογικών συνθηκών και 30 επί της γραμμής Αθηνών – Ιωαννίνων, διότι το έδαφος των αεροδρομίων Ιωαννίνων και Αγρινίου δεν είχε διευθετηθεί εγκαίρως. Η ζημία από τα μη εκτελεσθέντα της γραμμής Ιωαννίνων προέκυψε ως εξής: ενώ οι εισπράξεις για εκείνο το χρονικό διάστημα προήλθαν μόνο από τη γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης, οι δαπάνες έγιναν ως να υπήρχαν και οι δύο γραμμές σε λειτουργία· τα διαφυγόντα κέρδη υπολογίσθηκαν σε 910.730 δρχ.. Το γεγονός ωστόσο, ότι παρά τις βαρύτερες δαπάνες, που απαιτεί πάντα η πρώτη χρήση (ίδρυσης, οργάνωσης), ο πρώτος ισολογισμός κλείσθηκε με καθαρά κέρδη, ήταν ενθαρρυντική εξέλιξη, εάν γίνει σύγκριση με αρκετές αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες παρουσίαζαν μάλλον ζημίες.[77]

Το μικρό ποσοστό του μερίσματος κατά τις δύο επόμενες χρήσεις εξηγείται από την υποτίμηση της δραχμής που προκλήθηκε από την άρση της χρυσής

[76] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά Γ.Σ.Μ. της Ε.Ε.Ε.Σ., συνέλευση 2η έκτακτη, 14.11.1932.

[77] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 7ης Μαΐου 1932. Γενικὸς ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1931 (24.12.1930-31.12.1931)*, Αθήνα 1932, σ. 3-4· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά Γ.Σ.Μ. της Ε.Ε.Ε.Σ., συνέλευση 1η, 7.5.1932.

βάσης τον Απρίλιο του 1932 — ήταν η εποχή που η παγκόσμια οικονομική κρίση χτυπούσε την πόρτα της Ελλάδας. Εξ αιτίας των συναλλαγματικών διαφορών που προέκυψαν, οι προβλεπόμενες δαπάνες επιβαρύνθηκαν. Η εταιρική πλευρά αρχικά δεν είχε ανησυχήσει διότι, όπως υποστήριξε, κατά την σύμβαση ο προϋπολογισμός των δαπανών καθοριζόταν με βάση το δολάριο, άρα οι μέτοχοι δεν θα βλάπτονταν ως προς το μέρισμα.[78] Η άποψή της ωστόσο, δεν πέρασε με αποτέλεσμα να επιβαρυνθεί επιπλέον ο τομέας των εξόδων – αποσβέσεων κατά 3.710.000 δρχ. την περίοδο 1932-33 και κατά 3.298.720 δρχ. κατά το τρίτο έτος. Ωστόσο, τα κέρδη εκείνης της χρονιάς επέτρεψαν να καταβληθεί μέρισμα 8% και να διατεθεί ποσό 564.255 υπέρ του ελληνικού δημοσίου (σύμφωνα με το άρθρο 4 της σύμβασης).[79]

Οι συντάκτες της σύμβασης ήλπιζαν ότι με την κρατική συμπλήρωση μόνο του μερίσματος των μετόχων και όχι των εταιρικών ελλειμμάτων, η επιχείρηση δεν θα είχε συμφέρον να μειώσει τις τιμές της πέραν ορισμένου ορίου ούτε να αυξάνει υπερβολικά τις δαπάνες, γιατί και στις δύο περιπτώσεις θα εξανεμίζονταν τα κεφάλαιά της.[80] Ως προς τις τιμές των εισιτηρίων, αυτές ήσαν κατώτερες από την αντίστοιχη α΄ θέση άλλων συγκοινωνιακών μέσων, ενώ παράλληλα αποφεύγονταν για τον επιβάτη οι δαπάνες αχθοφορικών (τα αυτοκίνητα της εταιρείας τούς μετέφεραν μαζί με τις αποσκευές τους από τα κέντρα των πόλεων στα αεροδρόμια) και διατροφής (δίωρο ταξίδι).[81] Οι αξιωματικοί και δημόσιοι υπάλληλοι απολάμβαναν έκπτωση 50%, οι βουλευτές και γερουσιαστές μεταφέρονταν δωρεάν.[82] Συγκρινόμενα με τα διεθνή κόμιστρα επιβατών (10-20 φράγκα ανά τοννοχιλιόμετρο) τα ελληνικά ήσαν πολύ χαμηλότερα (25 δρχ. ή 4,16 φράγκα ανά τοννοχιλιόμετρο).[83] Επίσης, αν και ο νόμος προέβλεπε την φορολόγηση των εισιτηρίων με 12,7%, ανεστάλη δύο φορές (από 1.8.1931 μέχρι 1.8.1936 και από 1.8.1936 μέχρι 1.8.1938), επειδή η μονομερής επιβολή της εικαζόταν ότι θα έβλαπτε την ανταγωνιστικότητα της Ε.Ε.Ε.Σ. έναντι των ξένων.[84] Γενικότερα, ακολουθήθηκε πολιτική φθηνών εισιτηρίων προκειμένου το αεροπλάνο να αποσπάσει το δύσπιστο κοινό από τα άλλα συγκοινωνιακά μέσα.

Εάν όμως οι τιμές των κομίστρων προέκυψαν κατώτερες του αναμενόμενου, εκεί όπου παρατηρήθηκε σωρεία υπερβάσεων ήταν στο σκέλος των δαπανών. Από την πρώτη στιγμή η εταιρεία προέβη σε μαζικές προσλήψεις προσωπικού, όχι

---

[78] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 9ης Ἰανουαρίου 1933. Γενικὸς ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1932 (1.1.-9.7.1932)*, Αθήνα 1933, σ. 4-5· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά Γ.Σ.Μ. της Ε.Ε.Ε.Σ., συνέλευση 3η, 9.1.1933· *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, άρθρο 4 § ζ iii.

[79] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 16ης Νοεμβρίου 1934. Γενικὸς ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1933-1934 (10.7.1933-9.7.1934)*, Αθήνα 1934, σ. 8.

[80] Α. Λεβίδης, *ό.π.*.

[81] *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1932, τ. 25, εσώφυλλο.

[82] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, άρθρο 9 § ζ-η.

[83] Α. Λεβίδης, *ό.π.*, σ. 124.

[84] *Ἀεροπλοΐα,* 1-5.9.1936, τ. 125, σ. 70· *ό.π.*, 16-20.9.1936, τ. 126, σ. 77· *ό.π.*, 16-20.1.1937, τ. 134, σ. 204.

πάντα κατάλληλου, τα δε ανώτερα στελέχη της αμείβονταν πλουσιοπάροχα. Ήδη από το Σεπτέμβριο του 1931 ο υπουργός Αεροπορίας δήλωσε ενώπιον του διοικητικού συμβουλίου της ότι εάν η εταιρεία υπερέβαινε τα κονδύλια του προϋπολογισμού της θα ενεργείτο αυστηρός έλεγχος. Αυτοί του απάντησαν ότι οι υπερβάσεις θα καταλογίζονταν εις βάρος των μετόχων την ημέρα της εκκαθάρισης.[85] Ορισμένα ενδεικτικά παραδείγματα από την πρώτη χρήση:

α) Για την εν γένει μισθοδοσία του προσωπικού η σύμβαση προέβλεπε 45.390 δολλάρια × 77 = 3.495.030 δρχ.. Η εταιρεία απαίτησε και έλαβε 5.500.000 δρχ..

β) Για τη χιλιομετρική αποζημίωση του ιπτάμενου προσωπικού προβλεπόταν ποσό 6.679 × 77 = 514.283 δρχ.. Η εταιρεία έλαβε 800.000 δρχ..

γ) Για τη διαφήμιση της αεροπορίας αντί των προβλεπομένων 101.000 δρχ. κατεβλήθησαν 500.000 δρχ..

δ) Η εταιρεία λάμβανε απόσβεση 2.769 × 77 = 213.213 δρχ. για την αγορά και κίνηση ενός επταθέσιου και τριών δεκαεξαθέσιων αυτοκινήτων. Της έλειπε, ωστόσο, ένα από τα δεύτερα.[86]

Η εταιρεία επικαλέσθηκε την μεσολαβήσασα εγκατάλειψη της χρυσής βάσης, ζητώντας από το δημόσιο να καταβάλει τις αποσβέσεις με ισοτιμία δολλαρίου – δραχμής 1:154, δηλαδή την ακριβώς διπλάσια πριν από την άρση της σταθεροποίησης. Το ζήτημα παραπέμφθηκε στη διαιτησία[87] (από δύο διαιτητές εκατέρου μέρους, σε περίπτωση ισοψηφίας πέμπτος διοριζόμενος από τον Άρειο Πάγο),[88] η οποία συμπεραίνουμε, βάσει των μεταγενέστερων χιλιομετρικών επιχορηγήσεων επί της ισοτιμίας 1:77, ότι δικαίωσε το δημόσιο. Σε αντίθετη περίπτωση, η Ε.Ε.Ε.Σ. θα απορροφούσε το μεγαλύτερο μέρος του προϋπολογισμού του Υπουργείου Αεροπορίας.[89]

Εκτός, όμως, από τις χρηματοδοτικές εκτροπές που επέφερε η οικονομική κρίση, υπήρχαν και οι εγγενείς στην σύμβαση σπατάλες, κυρίως μισθοδοτικές:

α) Ο γενικός διευθυντής, όπως και ο τεχνικός διευθυντής, λάμβαναν μισθό 35.000 δρχ., τη στιγμή που ο πρωθυπουργός της χώρας λάμβανε 14.000 δρχ..

β) Ο μισθός των χειριστών α', οι οποίοι πετούσαν 15-20 ώρες την εβδομάδα, ανερχόταν στις 24.000-26.000 δρχ., ενώ των αξιωματικών της πολεμικής αεροπορίας με περισσότερες ώρες πτήσης έφθανε στις 8.000 δρχ..[90]

γ) Ο τελώνης του αεροδρομίου Σέδες λάμβανε μηνιαίως 12.200 δρχ. (6.000 μισθός + 6.000 αποζημίωση αυτοκινήτου + 200 έξοδα γραφείου). Κατά ανάλογο χρονικό διάστημα (15.8-18.9.1931) εισέπραξε υπέρ του δημοσίου 1.143 δρχ..[91]

---

[85] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, άρθρο 4 § 9· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* γ' τρίμ. 1932, τ. 3, σ. 91-92.

[86] *Ἀεροπλοΐα,* 1.6.1933, τ. 47, σ. 437· *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, παράρτημα ΙΙΙ, § γ.

[87] *Ἀεροπλοΐα,* 16.5.1933, τ. 46, σ. 417· Α. Λεβίδης, *ό.π.*, σ. 112.

[88] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 237, ν. 4809, άρθρο 14.

[89] *Ἀεροπλοΐα,* 16.5.1933, τ. 46, σ. 417.

[90] *Ό.π.*, 1.5.1932, τ. 21, σ. 455. Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι τον πρώτο καιρό οι πιλότοι α' ήσαν Γερμανοί, οι οποίοι ήταν φυσικό να πληρώνονται με μισθούς παραπλήσιους με εκείνους της χώρας τους.

[91] *Ό.π.*, 16.5.1932, τ. 22, σ. 475.

Οι διάδοχοι του Ζάννα στο υπουργείο Αεροπορίας αναζήτησαν τα μέσα για την τροποποίηση της σύμβασης.[92] Η διοίκηση της Ε.Ε.Ε.Σ. δεν ήθελε φυσικά να απεμπολήσει τα προνόμια που απολάμβανε, ενώ σταδιακά η διαμάχη έπαιρνε και πολιτική χροιά καθώς τα πνεύματα οξύνονταν στα ταραχώδη μέσα της δεκαετίας του '30. Μετά το κίνημα της 1ης Μαρτίου 1935, ο τότε υπουργός Σχινάς ζήτησε την απόλυση των διευθυντών και τριάντα υπαλλήλων, παρ' όλο που η απόφαση αυτή δεν είχε αιτιολογηθεί από εκθέσεις των αρμοδίων αρχών. Ακολούθησε ο διορισμός στην κεφαλή της εταιρείας αποστράτου λοχαγού, ο οποίος και αποπέμφθηκε αργότερα, επειδή διαπραγματευόταν την πώληση των μετοχών σε γερμανική εταιρεία (Αύγουστος 1935).[93]

Τελικά, τον Οκτώβριο του ιδίου χρόνου, ύστερα από παρέμβαση του καθεστώτος Κονδύλη, η Εθνική Τράπεζα αναγκάσθηκε να πωλήσει το πλειοψηφικό πακέτο των μετοχών της (10.567 ήτοι 55%). Συγκεκριμένα:[94]

α) Στο Μετοχικό Ταμείο Στρατού 10.067 μετοχές × 1.500 δρχ.		15.000.500 δρχ.
	μερίσματα	1.208.040 δρχ.
	σύνολο	16.308.540 δρχ.

β) Στο Μετοχικό Ταμείο Αεροπορίας 500 μετοχές × 1.500 δρχ.		750.000 δρχ.
	μερίσματα	14.250 δρχ.
	σύνολο	764.250 δρχ.

Η παραπάνω ενέργεια θεωρήθηκε από τους Βρετανούς, που παρακολουθούσαν τις εξελίξεις, ως ένα σοβαρό προβάδισμα της γερμανικής διείσδυσης στην ελληνική πολιτική αεροπορία και θα μπορούσαν να το αντιπαρέλθουν μόνο αν αγόραζαν το 48% των μετοχών που τους έδινε δικαίωμα ο νόμος· το επόμενο βήμα θα ήταν η απόκτηση της πλειοψηφίας μέσω πρακτόρων, όπως ο Κουτρουμπής· επίσης, ο εντεταλμένος σύμβουλος Μποζώνης θα μπορούσε να προσελκυσθεί με την υπόσχεση της παραμονής του στο αξίωμα του προέδρου του Μ.Τ.Σ. και την αγορά 4 αεροσκαφών De Havilland DH-86 — ενέργεια που θα άνοιγε και το δρόμο της τεχνικής υποστήριξης. Επρόκειτο βέβαια για σκέψεις απελπισίας που καταδεικνύουν την εξαιρετικά μειονεκτική θέση της βρετανικής επιρροής στις υποθέσεις της Ε.Ε.Ε.Σ..[95]

Η πράξη της πώλησης επικυρώθηκε εκ των υστέρων με τον αναγκαστικό νόμο της 20ης Ιανουαρίου 1936, ο οποίος παρέτεινε για άλλη μια δεκαπενταετία το χορηγηθέν προνόμιο της εταιρείας.[96] Η αλλαγή συνοδεύτηκε από τις 'εθιμικές' απολύσεις και προσλήψεις. Όσον αφορά τα ανώτερα κλιμάκια, πρόεδρος παρέμεινε ο Δροσόπουλος, ενώ γενικός διευθυντής ανέλαβε ο Μιλτιάδης

[92] *Ο.π.*, 16.5.1933, τ. 46, σ. 417.

[93] *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 21.12.1935· Α. Ζάννας, *ό.π.*.

[94] Ε.Τ.Ε., *ό.π.*, σ. 5.

[95] T.N.A., AVIA, 2/1991, I.A.C. 305, έκθεση Μπέρτραμ από την επίσκεψή του στην Αθήνα (12-24.2.1937), άκρως εμπ., 25.2.1937.

[96] *Ε.τ.Κ. 1936,* φ. 32, α.ν. 20.1.1936, άρθρα 1-3. Οι κατεχόμενες από το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο μετοχές δεν μεταβιβάσθηκαν. Κάτι τέτοιο θα γινόταν μόνο ύστερα από άδεια του Υπουργείου Αεροπορίας, βλ. άρθρο 4.

Παπαδόπουλος.[97] Ο τελευταίος έσπευσε να εγκαλέσει τον προκάτοχό του επί απιστία και απάτη.[98] Επίσης, ζητήθηκε ο έλεγχος του υλικού από το υπουργείο με την επιφύλαξη της δημοσίευσης του πορίσματος.[99]

Η αναθεώρηση της σύμβασης κατέστη εφικτή τον Δεκέμβριο του 1937, όταν το διοικητικό συμβούλιο της Ε.Ε.Ε.Σ. (τότε γενικός διευθυντής ο Μιχαήλ Βυζάς) αναγνώρισε ότι ορισμένες διατάξεις ήσαν μονομερώς επιβαρείς για το δημόσιο. Σε αντάλλαγμα το υπουργείο υποσχέθηκε τη συνδρομή του για την επέκταση των γραμμών προς το εξωτερικό.[100] Με την νέα συμφωνία η επιχορήγηση των 36,33 δρχ./χλμ., που είχε ορισθεί για την δεύτερη τετραετία, σταθεροποιήθηκε μέχρι το τέλος του προνομίου· αντιστοίχως, το ανώτατο όριο της επιχορήγησης ανήλθε στα 16.311.000 δρχ. ανά έτος,[101] όπως και το όριο των ετησίως διανυθησομένων χιλιομέτρων σε 431.548. Το τελευταίο μέγεθος αναλύθηκε ως εξής: μήκος γραμμής × ταξίδι μετ' επιστροφής × αριθμός δρομολογίων ανά εβδομάδα × αριθμός εβδομάδων λειτουργίας ανά έτος:[102]

γραμμή Αθηνών – Ηρακλείου – Αλεξανδρείας	1072	× 2 × 2 × 52 =	222.976
γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης	313[103]	× 2 × 3 × 52 =	97.656
γραμμή Αθηνών – Αγρινίου – Ιωαννίνων – Κερκύρας	474	× 2 × 3 × 38 =	110.916
σύνολο			431.548 χλμ.

Φαίνεται καθαρά ότι η επέκταση του δικτύου συνεπαγόταν περιορισμό της πυκνότητας των δρομολογίων, παρά την αύξηση του αριθμού των χιλιομέτρων· αυτή έγινε σε μικρό ποσοστό, ειδάλλως το κόστος της επιχορήγησης δεν θα μπορούσε να κρατηθεί στην χαμηλή τιμή των 36,33 δρχ./χλμ.. Στην πράξη, πάντως, οι συνδέσεις με την Αλεξάνδρεια και την Κέρκυρα δεν ολοκληρώθηκαν, οπότε η προτεραία πυκνότητα των δρομολογίων διατηρήθηκε.

Ακόμη, αποφασίσθηκε από την χρήση του 1938-39 και μετά, το εγγυημένο από το κράτος μέρισμα της εταιρείας προς τους μετόχους να κατέλθει από το 8% στο 6,5%.[104] Οι ετήσιοι προϋπολογισμοί και κάθε έκτακτη δαπάνη θα έπρεπε να εγκρίνονται από το Υπουργείο Αεροπορίας.[105] Τέλος, το δημόσιο παραιτείτο από τον εξ ημισείας πορισμό των καθαρών κερδών πέραν του 6,5%, ενώ αντιθέτως, διεκδικούσε τα προερχόμενα από το αποθεματικό κεφάλαιο κέρδη.[106]

---

[97] Α. Ζάννας, *ό.π.*· του ιδίου, «Χρειάζονται ραγδαῖα μέτρα», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 12.5.1936· *Ἀεροπλοΐα,* 1.11.1935, τ. 105, σ. 146 και 16.12.1935, τ. 108, σ. 195· Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 29.

[98] *Ἀεροπλοΐα,* 1.1.1936, τ. 109, σ. 209 και 16.1.1936, τ. 110, σ. 226.

[99] *Ό.π.*, 16.5.1936, τ. 118, σ. 347-348.

[100] *Ό.π.*, 1-5.12.1937, τ. 155, σ. 159.

[101] *Ε.τ.Κ. 1938*, φ. 270, α.ν. 1322, άρθρα 1-2.

[102] *Ό.π.*, συμφωνία της 21.12.1937.

[103] Σε σχέση με τα 370 χλμ. που προβλέπονταν το 1930. Η μείωση οφειλόταν στο λιγότερο τεθλασμένο δρομολόγιο, που είχε πλέον καθιερωθεί ύστερα από τη μεγαλύτερη ασφάλεια που πρόσφερε η αρτιότερη οργάνωση του μετεωρολογικού δικτύου, αλλά και η προσκτηθείσα εμπειρία.

[104] *Ε.τ.Κ. 1938*, φ. 270, α.ν. 1322, άρθρο 3.

[105] *Ό.π.*, άρθρο 4.

[106] *Ό.π.*, άρθρο 7.

Ο απολογισμός της δεκαετίας, όσον αφορά τα εισπρακτικά μεγέθη της Ε.Ε.Ε.Σ. σε συνδυασμό με τα διανυθέντα χιλιόμετρα παρατίθεται στον κάτωθι (ελλιπή) πίνακα:[107]

χρήση	διανυθέντα χλμ.	καταβληθείσα χιλιομετρική επιχορήγηση (δρχ.)	εμπορική πρόσοδος (δρχ.)
1931-1932	323.389	17.287.684,65	4.038.683,10
1932-1933	354.377	16.447.779,90	5.900.146,45
1933-1934	347.391	16.480.229,05	7.941.281,45
1934-1935	337.140	16.429.231,00	9.930.914,95
1935-1936	335.818	12.315.138,75	10.894.979,25
1936-1937	363.957	13.035.990,10	11.285.216,85
1937-1938	346.060	12.572.359,85	12.151.249,60
1938-1939	406.947	14.784.397,75	(δεν
1939-1940	421.066	15.297.347,20	υπάρχουν
1940-1941	176.119	6.398.440,75	στοιχεία)

Να σημειωθεί ότι: στην επιχορήγηση του 1931-32 περιλαμβάνεται και αυτή που δόθηκε για τα δοκιμαστικά ταξίδια· τις χρονιές 1932-33 και 1936-37 δόθηκε ελαφρώς μικρότερη επιχορήγηση προφανώς λόγω υπερίσχυσης ποινικών ρητρών περί πιστοποιητικών αεροσκαφών[108] ή μη υπολογισμού παρεκκλίσεων από την γραμμή· από την άλλη πλευρά, τις χρονιές 1934-35 και 1935-36 καταβλήθηκε ελαφρώς περισσότερη επιχορήγηση προφανώς λόγω τοκισμού καθυστερούμενων πληρωμών·[109] οι μικροί αριθμοί της τελευταίας χρήσης οφείλονται στην απότομη διακοπή της εξ αιτίας του πολέμου.

Πάντως η εξάρτηση των εσόδων της εταιρείας από την κρατική αρωγή είναι εμφανέστατη ιδίως τα πρώτα χρόνια και μοιάζει κραυγαλέα συγκρινόμενη με άλλες αεροπορικές επιχειρήσεις του εξωτερικού:[110]

[107] Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 47· Γ. Πογγής, *Τὸ συγκοινωνιακὸν τῆς Ἑλλάδος πλέγμα κατὰ τὸ ἔτος 1938,* Αθήνα 1939, σ. 19-20· Ι. Δροσόπουλος, «Ἔκθεσις πεπραγμένων τοῦ Δ.Σ. τῆς Ε.Ε.Ε.Σ. πρὸς τὴν τακτικὴν Γ.Σ. τῶν Μετόχων, 28.12.1935», *Ἀεροπλοΐα*, 16.2.1936, τ. 112, σ. 269· Ι. Δροσόπουλος, «Ἔκθεσις τοῦ Δ.Σ. τῆς Ε.Ε.Ε.Σ. ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς χρήσεως 1936-37», *ό.π.*, 1-5.1.1938, τ. 157, σ. 185.

[108] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, συγγραφή υποχρεώσεων, άρθρα 3 § γ και 13 § ε.

[109] *Ό.π.*, άρθρο 4 § ε.

[110] *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.1.1939, τ. 181-182, σ. 256.

εταιρεία (κράτος)	αναλογία επιχορηγήσεων προς τις εισπράξεις %	
	1934	1937
K.L.M. (Κάτω Χώρες)	6	6
Imperial Airways (Ην. Βασίλειο)	45	24
S.A.B.E.N.A. (Βέλγιο)	36	34
Lufthansa (Γερμανία)	51	40
Air France (Γαλλία)	74	62
Ala Littoria (Ιταλία)	89	68
Ε.Ε.Ε.Σ. (Ελλάδα)	207	116

β. Ενέργειες για την κατάρτιση οργανισμού

Η σύνταξη οργανισμού για την εταιρεία, όπως και για κάθε εταιρεία, αποτελούσε αναγκαιότητα για το ξεκαθάρισμα τόσο των προβλεπομένων θέσεων όσο και του μισθολογίου. Ωστόσο, τα χρόνια περνούσαν και η Ε.Ε.Ε.Σ. πορευόταν χωρίς σαφές πλάνο, κατάσταση που προκαλούσε τη δυσφορία του αρμοδίου υπουργείου, το οποίο καλείτο κατά περίσταση να εγκρίνει υπερβάσεις δαπανών, όπως π.χ. στις αρχές του 1938, όταν με την εφαρμογή των συλλογικών συμβάσεων εργασίας και των κοινωνικών ασφαλίσεων, προέκυψε μηνιαία δαπάνη 63.500 δρχ.. Το κράτος ενέκρινε, ζήτησε όμως ταυτόχρονα την κατάρτιση οργανισμού.[111] Συγκροτήθηκε τότε επιτροπή με πρόεδρο το διευθυντή Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος διορίσθηκε από το υπουργείο μη έχοντας όμως υποχρέωση να υποβάλει τον οργανισμό στο υπουργείο, αλλά στην εταιρεία, πράγμα που έπραξε αποσπώντας τους επαίνους της. Το θέμα όμως 'κόλλησε' στη διεύθυνση της Ε.Ε.Ε.Σ., η οποία καθυστερούσε τη διαδικασία υποβολής του.[112] Ένα χρόνο αργότερα, με αφορμή την έγκριση καθ' υπέρβασιν δαπάνης για προπαγανδιστικούς σκοπούς και για την παρακολούθηση του προσωπικού από απόψεως κομμουνιστικών πεποιθήσεων, το υπουργείο ζήτησε εκ νέου υποβολή οργανισμού, ειδεμή απείλησε ότι δεν θα ενέκρινε καμμία αύξηση δαπανών.[113] Η εταιρεία κώφευσε. Τελικά, ο υφυπουργός Οικονομάκος εξοργισμένος από την καθυστέρηση απείλησε ότι δεν θα ενέκρινε τον προϋπολογισμό δαπανών εκμετάλλευσης της ληξάσης χρήσης 1938-39, του οποίου το κονδύλιο 'μισθοί προσωπικού', αν και δεν παρουσίασε υπέρβαση, εμφανιζόταν αδιευκρίνιστο στα επιμέρους στοιχεία.[114] Η επίσημη θέση της εταιρείας, όπως διατυπώθηκε με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της, ήταν ότι το κράτος θα έπρεπε να εγκρίνει τον προϋπολογισμό ασχέτως του ζητήματος του οργανισμού· παράλληλα

[111] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 1.2, Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 2077/417, 9.2.1938 και αρ. πρωτ. 37529/4548 και 2482/4304, 12.9.1938.

[112] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 35520/4284 και 35576/4357, 15.9.1939· *ό.π.*, Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 46646/5942, 29.12.1939.

[113] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ. 872/59, 19.4.1939.

[114] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 18325/3751, 25.7.1939· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 18326/3751, 25.9.1939· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 46646/5942, 29.12.1939.

άφηνε να εννοηθεί ότι ο εφαρμογή του οργανισμού θα επέβαλε πρόσθετες δαπάνες στην εταιρεία και ότι καλό θα ήταν να συζητηθεί η οικονομική πλευρά του ζητήματος.[115] Ανεπισήμως, η εταιρεία συναινούσε στην ένταξη του προσωπικού στις προβλεπόμενες από τον οργανισμό θέσεις μόνο υπό τον όρο ότι το τελευταίο δεν θα διεκδικούσε τους προβλεπόμενους από τον οργανισμό μισθούς και επιδόματα· οποιαδήποτε μελλοντική αλλαγή στο μισθολόγιο θα έπρεπε να γίνει κατόπιν απόφασης του διοικητικού συμβουλίου με τυπική την έγκριση του Υπουργείου Αεροπορίας.[116]

Επειδή δεν γνωρίζουμε, εάν τελικά ο οργανισμός εγκρίθηκε και με ποια μορφή, παραθέτουμε για την ιστορία σε αδρές γραμμές τις προτεινόμενες θέσεις.[117]

Α. Εσωτερικές Υπηρεσίες ή Υπηρεσίες Γενικής Διεύθυνσης
Γενικός Διευθυντής (+ γραφέας): 2
1. Τεχνική Διεύθυνση: 1
   α) Γραφείο Τεχνικού Διευθυντή
      i) Γραφείο Μελετών: 10
      ii) Γραφείο Εκμετάλλευσης: 55
      iii) Γραφείο Επιστασίας: 2
   β) Τμήμα Γραμμών: 2
   γ) Τμήμα Υλικού: 1
      i) Γραφείο Συντήρησης: 2
      ii) Γραφείο Επισκευών και Κατασκευών: 46
      iii) Γραφείο Εφοδιασμού και Απογραφής: 5
2. Τμήμα Συγκοινωνιών (περιλαμβάνονται οι ιπτάμενοι): 22
3. Τμήμα Εμπορικής Εκμετάλλευσης: 5
4. Τμήμα Οικονομικών Υπηρεσιών: 1
   α) Λογιστήριο: 5
   β) Γραφείο Προμηθειών: 3
   γ) Ταμείο: 2
5. Γραμματεία: 3
6. Γραφείο Νομικού Συμβούλου: 1

Τηλεφωνητές – κλητήρες: 5
Ιατρός: 1

Β. Εξωτερικές Υπηρεσίες
1. Αεροσταθμών: 19
2. Αντιπροσωπειών: 8
3. Οδηγοί αυτοκινήτων: όσοι και τα αυτοκίνητα

[115] Ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ., απόσπασμα πρακτικών της συνεδρίασης του Δ.Σ. της 8.9.1939, 25.9.1939.
[116] Ό.π., α.α.κ.
[117] Ό.π., σχέδιο οργανισμού της Ε.Ε.Ε.Σ., άρθρα 3-4 και 6. Το μισθολόγιο στο άρθρο 12.

γ. Θέματα διαιτησίας

Θα ήταν φύσει αδύνατο σε μια συνεργασία τόσο εκτεταμένη και πολυσχιδή όπως αυτή μεταξύ ελληνικού δημοσίου και εταιρείας να μην παρουσιασθούν τριβές. Γι' αυτό άλλωστε, από τη μία πλευρά το άρθρο 13 της ιδρυτικής σύμβασης προέβλεπε όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες επιβάλλονταν ποινικές ρήτρες στην εταιρεία για ελλείψεις, παραλείψεις ή ατασθαλίες της. Το δε επόμενο άρθρο προέβλεπε ότι σε περίπτωση διαφωνίας του Υπουργείου Αεροπορίας με την εταιρεία οι δύο πλευρές θα προσέφευγαν στη διαιτησία.[118] Βέβαια και από την άλλη πλευρά η εταιρεία μπορούσε να έχει αξιώσεις από το κράτος. Ήδη από το δεύτερο εταιρικό έτος η Ε.Ε.Ε.Σ. απαιτούσε:

α) 166.065 δρχ. για συναλλαγματικές διαφορές ταχυδρομικών αεροπορικών κομίστρων·

β) 1.083.700 δρχ. λόγω της μη έγκαιρης έκδοσης αεροπορικών γραμματοσήμων·

γ) 1.256.092 δρχ. λόγω της εκπρόθεσμης παράδοσης των αεροδρομίων Αγρινίου και Ιωαννίνων.[119]

Κατά το τρίτο εταιρικό έτος στις ανωτέρω απαιτήσεις προστέθηκαν:

δ) 35.438 δρχ. χιλιομετρικής επιχορήγησης για την εκτέλεση τμημάτων δρομολογίων της γραμμής Ιωαννίνων·

ε) 315.950 δρχ. ποινικής ρήτρας,[120] που επιβλήθηκε από το Δημόσιο, επειδή για μερικές ημέρες είχαν χρησιμοποιηθεί σε δρομολογιακές πτήσεις αεροσκάφη, των οποίων το πιστοποιητικό πλωιμότητας δεν είχε ανανεωθεί. Όλες οι προσπάθειες της εταιρείας στα επόμενα χρόνια να παραπεμφθεί το ζήτημα στη διαιτησία απέβησαν άκαρπες, καθ' όσον το Δημόσιο στηριζόταν στις διατάξεις του νόμου περί εναέριας κυκλοφορίας, έναντι των οποίων δεν χωρούσε η περί διαιτησίας διάταξη της σύμβασης.[121]

Από την έναρξη του πέμπτου εταιρικού έτους, δηλαδή με την συμπλήρωση της πρώτης τετραετίας η χιλιομετρική επιχορήγηση μειώθηκε από 47,44 σε 36,33 δρχ., εξέλιξη που οδήγησσε τη διοίκηση της εταιρείας σε νέα προσφυγή.[122]

Βάσει της σύμβασης τα κονδύλια της Ε.Ε.Ε.Σ. ελέγχονταν κάθε τέσσερα χρόνια. Εάν το κράτος έβρισκε ορισμένα από αυτά αδικαιολόγητα, τότε η εταιρεία

---

[118] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809.

[119] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 9ης Ἰανουαρίου 1934. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1932-1933 (10.7.1932-9.7.1933)*, Αθήνα 1934, σ. 5· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά των Γ.Σ.Μ. της Ε.Ε.Ε.Σ., συνέλευση 4η, 9.1.1934.

[120] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 16ης Νοεμβρίου 1934. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1933-1934 (10.7.1933-9.7.1934)*, Αθήνα 1934, σ. 9.

[121] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 3ης Ἰανουρίου 1941. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1939-1940 (10.7.1939-9.7.1940)*, Αθήνα 1941, σ. 10.

[122] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 28ης Δεκεμβρίου 1936. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1935-1936 (10.7.1935-9.7.1936)*, Αθήνα 1937, σ. 7.

θα μπορούσε να προσφύγει στην διαιτησία. Ο κρατικός έλεγχος δαπανών της πρώτης τετραετίας απέρριψε ορισμένα ποσά δαπανών και καταλόγισε στην εταιρεία το αντίτιμο ορισμένου αριθμού αεροπορικών εισιτηρίων που είχαν χορηγηθεί δωρεάν ή με αδικαιολόγητη έκπτωση. Συνολικά, απορρίφθηκαν δαπάνες 3.571.616 δρχ.. Η Ε.Ε.Ε.Σ. σύμφωνα με το άρθρο 14 της ιδρυτικής σύμβασης προσέφυγε στη διαιτησία, επιτυγχάνοντας τον περιορισμό του ποσού σε 2.312.823 δρχ.. Δεν πέτυχε όμως το ίδιο με το θέμα της χιλιομετρικής επιχορήγησης, αφού αυτή θα έπρεπε να καθορισθεί βάσει του μέσου όρου των δαπανών του τρίτου και τετάρτου έτους της πρώτης τετραετίας (παράρτημα Ι της σύμβασης), δηλ. σε 36,33 δρχ./χλμ..

Ως προς τις εκκρεμότητες η εταιρική πλευρά επωφελήθηκε με τα εξής ποσά στα εξής προαναφερθέντα ζητήματα:

α-β) 190.533 δρχ. για συναλλαγματικές διαφορές ταχυδρομικών αεροπορικών κομίστρων και μη έγκαιρη έκδοση αεροπορικών γραμματοσήμων·

γ) 312.836 δρχ. για τη μη έγκαιρη έναρξη της συγκοινωνίας με τα Ιωάννινα·

δ) 13.615 δρχ. για χιλιομετρική επιχορήγηση δύο ταξιδίων της γραμμής Ιωαννίνων που διεκόπησαν.[123]

Ως νέες παραπομπές στη διαιτησία προέκυψαν:

στ) η εισφορά της εταιρείας υπέρ του Ταμείου Συντάξεως Αυτοκινητιστών·

ζ) οι δασμοί της βενζίνης των αυτοκινήτων·

η) τα ενοίκια των κατεχομένων από την εταιρεία χώρων και διαμερισμάτων σε αεροδρόμια.[124]

Τον Ιανουάριο του 1936 συζητήθηκαν στη Γενική Συνέλευση των Μετόχων δύο αιτιάσεις της κυβερνητικής πλευράς, που έθεσε ο εκπρόσωπός της Ρέππας: η μία αφορούσε τον Καμπάνη, ο οποίος επί 14μηνο μισθοδοτείτο χωρίς να προσφέρει υπηρεσία και η άλλη υπερβάσεις στα κονδύλια του προϋπολογισμού. Η κατάσταση εκτραχύνθηκε, όταν οι Καμπάνης και Παπαδόπουλος (πρώην και νυν γενικοί διευθυντές) αντάλλαξαν κατηγορίες, οι οποίες διοχετεύθηκαν προς το περιοδικό *Ἀεροπλοΐα* και την εφημερίδα *Ἐθνικὴ* δυσφημώντας την εταιρεία.

Ως προς το θέμα των υπερβάσεων, θα έπρεπε να πειστεί για την αναγκαιότητα τους η αρμόδια επιτροπή του υπουργείου, αλλιώς θα επερχόταν ζημία στο μετοχικό κεφάλαιο. Στην ερμηνεία του άρθρου 4 § 9 της σύμβασης δεν καθοριζόταν, εάν τα κονδύλια του ισολογισμού θα υπόκειντο σε έλεγχο κάθε χρόνο ή κάθε τέσσερα χρόνια. Επειδή ο νομικός σύμβουλος της εταιρείας είχε συνδέσει το ζήτημα με εκείνο της χιλιομετρικής επιχορήγησης, υπερίσχυσε η άποψη της τετραετίας. Αντιπρόσωποι στην επιτροπή διαιτησίας ορίσθηκαν ο

---

[123] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, παράρτημα Ι, κυρίως § β· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 29ης Δεκεμβρίου 1937. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1936-1937 (10.7.1936-9.7.1937)*, Αθήνα 1938, σ. 7· Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.2, Λογιστήριο Ε.Ε.Ε.Σ. προς την Ανακριτική Επιτροπή Ελέγχου Περιουσιών ν.δ. 2301/1941, Χ/Κ.Μ. αρ. <λείπει>, 11.9.1941.

[124] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 29ης Δεκεμβρίου 1937. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1936-1937 (10.7.1936-9.7.1937)*, Αθήνα 1938, σ. 7.

γενικός διευθυντής Παπαδόπουλος και ο εντεταλμένος σύμβουλος Μποζώνης, οι οποίοι θα συνεργάζονταν με τους τέως γενικούς διευθυντές, που κατείχαν τα στοιχεία υπεράσπισης και ήταν οι άμεσοι ενδιαφερόμενοι.[125]

Κατά τον προϋπολογισμό της σύμβασης προβλέπονταν δαπάνες συνολικού ποσού 16.428.335 δρχ.. Κατά την γνώμη της Κρατικής Επιτροπής Ελέγχου μπορούσε να γίνει χρήση 14.318.596 δρχ.. Έναντι αυτού του τελευταίου διαπιστώθηκε υπέρβαση 6.823.145 δρχ., δηλαδή δαπανήθηκαν 21.141.174 δρχ.. Εάν το Υπουργείο Αεροπορίας δεν ενέκρινε την υπέρβαση και η εταιρεία θα έπρεπε να περιορισθεί στα προβλεπόμενα ποσά, θα δημιουργούντο ζητήματα που θα ανέκοπταν την λειτουργία των γραμμών και των υπηρεσιών της. Μια άλλη αιτία της διαφοράς οφειλόταν στο ότι δολλάριο ετιμάτο προς 77 δρχ. το 1930 και αν δραχμοποιείτο σε τιμές 1936 η διαφορά θα ήταν πολύ μικρότερη (είχε μεσολαβήσει η δραματική υποτίμηση του εθνικού νομίσματος εξ αιτίας της οικονομικής κρίσης). Το υπουργείο έδειξε πρόθεση να αναγνωρίσει συναλλαγματικές διαφορές, όχι όμως σε κονδύλια όπως οι μισθοί προσωπικού. Οι σύμβουλοι της εταιρείας υποστήριξαν ότι το υπερβάλλον προσωπικό ήταν απαραίτητο και ότι έπρεπε να αναπροσαρμοσθεί ο προϋπολογισμός, διότι όταν είχε καταρτισθεί, δεν είχε αρχίσει η λειτουργία των γραμμών, επομένως δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθούν επακριβώς όλες οι δαπάνες.[126]

Εξαιτίας του θορύβου που δημιουργήθηκε, η εταιρεία ζήτησε προέγκριση των υπερβάσεων του τρέχοντος έτους 1935-1936. Το υπουργείο απάντησε ότι έπρεπε πρώτα να του δοθούν αναλυτικές καταστάσεις και να βγάλει πόρισμα η Επιτροπή Υπερβάσεων Πρώτης Τετραετίας. Κατά το υπουργείο οι δαπάνες έπρεπε να ελέγχονται κατά κεφάλαιο και άρθρο και όχι στο σύνολό τους. Ο Μποζώνης χαρακτήρισε εσφαλμένη αυτήν την αντίληψη, γιατί έτσι η ελαττωμένη διάθεση των ποσών ορισμένων κεφαλαίων δεν μπορούσε να συμψηφισθεί με τις υπερβάσεις άλλων· πόσο μάλλον που η χιλιομετρική επιχορήγηση είχε καθορισθεί στη βάση του συνόλου των δαπανών του προϋπολογισμού. Ο διευθυντής Πολιτικής Αεροπορίας Φωτόπουλος δήλωσε ότι η εταιρεία δεν είχε ανάγκη προέγκρισης για να προβεί σε καθ' υπέρβασιν δαπάνη, αλλά αφού τη διέπραττε με δική της ευθύνη, στη συνέχεια θα έπρεπε να τη φέρει υπό κρίση μετά την παρέλευση τετραετίας. Πάντως και οι δύο πλευρές συμφώνησαν ότι ο προϋπολογισμός της ιδρυτικής σύμβασης δεν απεικόνιζε πλέον τις δαπάνες στην πράξη. Οι περισσότερες υπερβάσεις είχαν σημειωθεί στα παρακάτω κονδύλια:

- Μισθοδοσίας προσωπικού εξαιτίας της αύξησης του αριθμού του και του τιμαρίθμου, ενώ επιβαρύνθηκε η συναλλαγματική διαφορά στους μισθούς του αλλοδαπού προσωπικού.
- Ενοικίασης των κεντρικών γραφείων.
- Διαφημίσεων – δημοσιεύσεων.

---

[125] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 72η, 8.1.1936· *ό.π.*, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 73η, 16.1.1936, όπου συνημμένο: Υπουργείο Αεροπορίας προς υποστράτηγο Ρέππα, 32831/3837, 3.1.1936.

[126] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 74η, 29.1.1936.

- Τ.Τ.Τ. λόγω της αντιπροσώπευσης των Lufthansa και Ala Littoria, αλλά και της αύξησης των ταχυδρομικών τελών από το 1930-31.
- Χιλιομετρικού επιδόματος ιπταμένου προσωπικού, βλ. οικεία ενότητα, σ. 176-177.
- Κατανάλωσης βενζίνης αεροπλάνων (1931: 5,93 δρχ./λίτρο, 1936: 7,62 δρχ./λίτρο).
- Κίνησης αυτοκινήτων, βλ. σχετική ενότητα, σ. 209.
- Υλικών συντήρησης – καθαρισμού αεροπλάνων – κινητήρων και επιθεωρήσεων κινητήρων, τα περισσότερα εκ των οποίων προέρχονταν από την Γερμανία (συναλλαγματική διαφορά: 1 RM = 18 δρχ. το 1931, 42 δρχ. το 1936).[127]

Το πόρισμα της επιτροπής διαχείρισης του υπουργείου απέρριψε δαπάνες 3.343.939,70 δρχ., πρότεινε δε την κατάργηση της Γραμματείας και του Τμήματος Στατιστικής. Η εταιρική πλευρά υποστήριξε ότι όλες οι μεταβολές που προέκυψαν από την εποχή της ίδρυσης της Ε.Ε.Ε.Σ. οφείλονταν σε αδυσώπητες ανάγκες· θα ήταν αδύνατη η ομαλή λειτουργία της υπηρεσίας δίχως Γραμματεία ή Τμήμα Στατιστικής, που προβλέπονταν από το καταστατικό της, αλλά όχι από την σύμβαση. Η κυβέρνηση δια του Ρέππα ιεράρχησε τη σύμβαση πάνω από το καταστατικό, οπότε ως μόνη λύση απέμεινε η προσφυγή στην διαιτησία.[128]

Επίσης, το υπουργείο επέμεινε να αναγνωρίζει μόνο τις υπερβάσεις που οφείλονταν σε συναλλαγματικές διαφορές, ενώ από την πλευρά του το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας ενέκρινε όλες τις απορριφθείσες δαπάνες και ζήτησε να συνεχισθούν εκείνες που αφορούσαν την μισθοδοσία της Γραμματείας και του Τμήματος Στατιστικής, την αποζημίωση των συμβούλων και τις διαφημίσεις. Συγχρόνως, όρισε ως αντιπροσώπους στον επικείμενο διακανονισμό τους Μποζώνη και Καρόλου.[129]

Το ζήτημα έληξε ύστερα από δέκα μήνες με τη διαιτησία να εγκρίνει επιπλέον δαπάνες 1.258.793 δρχ. ως καλώς γενόμενες, οι οποίες αφορούσαν μελέτες, μισθούς Γραμματείας και Στατιστικής, χορηγηθέντα δωρεάν εισιτήρια, και την αποζημίωση του Κίρκοφ (μάλλον Γερμανός πιλότος).[130]

Στην πορεία διευθετήθηκαν και τα υπόλοιπα ζητήματα:

στ) Επεβλήθη στην εταιρεία φόρος του Ταμείου Συντάξεως Αυτοκινητιστών. Η εταιρεία θα έπρεπε να πληρώνει τη βενζίνη των αυτοκινήτων, αντιθέτως απαλλασσόταν για τη βενζίνη των αεροπλάνων.

ζ) Επιβλήθηκαν στην εταιρεία εισαγωγικά τέλη επί της καταναλισκομένης βενζίνης αυτοκινήτων για το διάστημα μετά την 3η Σεπτεμβρίου 1938· μέχρι τότε ίσχυσε σχετική απαλλαγή.

η) Η εταιρεία υποχρεώθηκε να καταβάλλει ενοίκιο για τους κατεχόμενους χώρους και διαμερίσματα στα αεροδρόμια. Το ποσό αυτό έφθανε τις 198.000 δρχ. ετησίως

---

[127] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 75η, 10.3.1936.

[128] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 79η, 27.5.1936.

[129] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 80η, 2.6.1936.

[130] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδριάσεις 92η, 23.4.1937 και 93η, 8.5.1937.

(από το 1935) που με την προσθήκη των στεγάστρων για τα Ju-52 επιβαρύνθηκε με άλλες 540.000 δρχ. ετησίως (από το 1938).[131]

Τέλος, στη διαιτησία οδηγήθηκε η απόρριψη της άποψης της εταιρείας για τη συμπλήρωση μερίσματος της χρήσης 1938-39 από το Υπουργείο Αεροπορίας, το οποίο αντιπρότεινε την αξιοποίηση του έκτακτου αποθεματικού της.[132]

Ίσως οι προσφυγές στη διαιτησία φαίνονται πολλές αναφορικά με το χρονικό διάστημα στο οποίο έγιναν. Εάν λάβουμε υπ' όψιν και τις ήσσονος κλίμακας διαφωνίες που διευθετήθηκαν εντός μετριασμένων πλαισίων θα πρέπει να αναρωτηθούμε για τη συχνότητά τους. Την παθογένεια αυτής της σχέσης δημοσίου και εταιρείας επεχείρησε να αναλύσει στις αρχές της επόμενης δεκαετίας ανώνυμος παράγοντας πιθανόν της Lufthansa — η γερμανική εταιρεία είχε διεισδύσει τότε καταλυτικά στο εσωτερικό της ελληνικής. Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις του, το δημόσιο δεν ήταν βέβαιο ότι η πίστωση την οποία ενέγραφε ετησίως στον προϋπολογισμό του ως δαπάνη για την Ε.Ε.Ε.Σ. θα επαρκούσε, αλλά ελλόχευε το ενδεχόμενο να χρειασθεί επιπλέον πίστωση, εάν δεν καλυπτόταν το μέρισμα. Αυτού του είδους η υποχρέωση το ανάγκαζε να κρατήσει δικαίωμα πλήρους ελέγχου πάνω στην κίνηση της εταιρείας και μάλιστα προληπτικού με δικαίωμα αναστολής κάθε ενέργειας. Αλλά οι υπηρεσίες του υπουργείου λόγω της ηθικής και ουσιαστικής υπεροχής τους καθιστούσαν τον έλεγχο επαχθή, καθώς υπεισέρχονταν σε λεπτομέρειες. Επέβαλλαν δε δια της απειλής της μη αναγνώρισης των δαπανών τις απόψεις τους, οι οποίες δεν στηρίζονταν στην πείρα και την ενημερότητα της εταιρείας· και η πλέον καλή θέληση των δύο μερών δεν ήταν δυνατό να αποσοβήσει τις διαφωνίες. Ως λύση που θα στόχευε στην καρδιά του προβλήματος προτεινόταν η αποδοχή εκ μέρους της Ε.Ε.Ε.Σ. της απόσυρσης του δημοσίου από την υποχρέωση της κάλυψης των ζημιών της. Το τελευταίο απλώς θα κατέβαλλε χιλιομετρική αποζημίωση ή ένα λογικό ποσό. Έτσι θα εξέλιπε και η ανάμειξη των κυβερνητικών αντιπροσώπων στη διοίκηση της εταιρείας. Ουσιαστικά, θα έπρεπε να τροποποιηθεί το οικονομικό μέρος της σύμβασης (ν. 4809/1930 και α.ν. 1322/1938).[133]

δ. Διοικητικό συμβούλιο και διευθυντικά στελέχη

Το πρώτο διοικητικό συμβούλιο της Ε.Ε.Ε.Σ. απαρτίσθηκε από τους: Ιωάννη Δροσόπουλο, Θεμιστοκλή Πενθερουδάκη, Νικόλαο Καρόλου, Στέφανο Παπαρρηγόπουλο, Νικόλαο Καμπάνη, Παυσανία Μακρή, Αναστάσιο Γονατά, Θρασύβουλο Μπογδάνο, Δημοσθένη Λυκιαρδόπουλο, Κωνσταντίνο Μαζαράκη,

---

[131] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 8ης Ἰανουαρίου 1940. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1938-1939 (10.7.1938-9.7.1939)*, Αθήνα 1940, σ. 7· Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, ό.π..

[132] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 3ης Ἰανουρίου 1941. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1939-1940 (10.7.1939-9.7.1940)*, Αθήνα 1941, σ. 10.

[133] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.2, παρατηρήσεις πάνω στη σύμβαση ελληνικού δημοσίου – ελληνικής εταιρείας, α.α.κ..

Κωνσταντίνο Ιζαΐλωφ και Εμμανουήλ Λαμπρινούδη.[134] Το Δροσόπουλο, ο οποίος διατελούσε τότε διοικητής της Εθνικής Τραπέζης, παρακάλεσε να αναλάβει την προεδρία του διοικητικού συμβουλίου ο πρωθυπουργός και υπουργός Αεροπορίας Ελευθέριος Βενιζέλος τόσο για την συμμετοχή της Ε.Τ.Ε. στο κεφάλαιο της εταιρείας όσο και για το προσωπικό του κύρος. Ο αντιπρόεδρος Καρόλου ήταν επίσης πρόεδρος των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας, ενώ ο γενικός διευθυντής Καμπάνης ήταν ο διευθυντής του Ικάρου. [135]

Η έκρηξη του βενιζελικού κινήματος της 1ης Μαρτίου 1935 είχε ως συνέπεια την απόλυση του Καμπάνη ύστερα από εντολή του υπουργείου 'για λόγους ασφαλείας'. Τούτος αργότερα κατέθεσε αγωγή για να τού καταβληθεί η συμφωνημένη με την εταιρεία αποζημίωσή του ύψους 400.000 δρχ.. Το δικαστήριο αναγνώρισε κατ' ουσίαν το δίκαιό του, την απέρριψε ωστόσο για τυπικούς λόγους, επειδή δεν είχε εισαχθεί προς επικύρωση στην γενική συνέλευση των μετόχων. Παρά ταύτα το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας θα επανερχόταν κατά τα τέλη του 1936 στο ζήτημα κρίνοντας αναξιοπρεπή την μη καταβολή αποζημίωσης για απόλυση, η οποία του επιβλήθηκε παρά την γνώμη του. [136] Η αναγνώριση αυτή προκάλεσε απανωτές παρεμβάσεις του υπουργείου, που επικαλέσθηκε διασπάθιση δημοσίου χρήματος, εφ' όσον ο τέως γενικός διευθυντής είχε εισπράξει ήδη εμμέσως από το κράτος ως μισθούς 1.500.000 δρχ.. Το Δ.Σ. υπέκυψε και διέγραψε το ζήτημα από την επικείμενη γενική συνέλευση των μετόχων.[137] Τουλάχιστον, του επεστράφησαν τα καθυστερούμενα ποσά χρήσης 1934-35 μαζί με τα μερίσματα συν την επιστροφή του προσωρινού τίτλου των 70 μετοχών του· τα ανωτέρω ποσά παράνομα κατακρατούντο κατόπιν διαταγής τού διαδόχου του στην γενική διεύθυνση, Παπαδόπουλου.[138]

Η απομάκρυνση του Καμπάνη γέννησε ζήτημα αντικαταστάτη, το οποίο και απέβη χρονοβόρο. Κατά την άποψη του Υπουργείου Αεροπορίας το πρόσωπο αυτό θα έπρεπε να απολαμβάνει της πλήρους εμπιστοσύνης της κυβέρνησης, σύμφωνα άλλωστε και με το άρθρο 7 της ιδρυτικής σύμβασης. Αρχικά, προτάθηκε

---

[134] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Νόμος 4809 – Καταστατικόν – Εἰδικὴ Συμφωνία Διακανονισμοῦ Ἐναερίων Ταχυδρομικῶν Μεταφορῶν*, Αθήνα 1931· *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1931, τ. 1, σ. 2.

[135] *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 17.10.1930, όπου δημοσιεύεται η επιστολή Βενιζέλου προς Δροσόπουλο· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά των Γ.Σ.Μ., συνέλευση 1η, 7.5.1932· *Οἰκονομικὸς Ταχυδρόμος*, 4.2.1934· Ι.Α.Ε.Τ.Ε., Α.Β.Π., 16-084, α.α.κ., 2.9.1934.

[136] *Ἀκρόπολις,* 27.6.1941.·Κατά μαρτυρία Δροσοπούλου ο Καμπάνης τη νύκτα της 1.3.1935 ξύπνησε τους πιλότους και τους έθεσε στην διάθεση της κυβέρνησης βλ. Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 86η, 31.10.1936.

[137] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.4, Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 1707/316, εμπ., 3.11.1936· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς πρόεδρο Δ.Σ. Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 938, 19.12.1936· ό.π., Ο πρόεδρος του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε.Σ. προς τον υφυπουργό της Αεροπορίας, εμπ., 15.12.1936· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 88η, 4.12.1936, όπου συνημμένο: Υπουργείο Αεροπορίας – Υ.Π.Α. – Τμήμα Α΄ και Οικονομικού Ελέγχου προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 32834/5782, 9.11.1936.

[138] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 89η, 9.1.1937. Ίσως πρόκειται για το ποσό των 200.000 δρχ., για το οποίο όμως αναφέρει ο Πάσσαρης ότι καταβλήθηκε ως αποζημίωση, βλ. Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, Ανακριτική Επιτροπή του ν.δ. 32/1941, ένορκη εξέταση μάρτυρα Μιχαήλ Πάσσαρη (αντιστρατήγου εν αποστρατεία), 25.7.1941.

ο εντεταλμένος σύμβουλος Μπογδάνος, ο οποίος όμως αρνήθηκε, γιατί ήταν απασχολημένος με την υπηρεσία του στην τράπεζα. Κατόπιν, ο υπουργός έκρινε ότι, για οικονομικούς λόγους, θα έπρεπε να καταργηθεί η θέση του γενικού διευθυντή και η διεύθυνση να μοιρασθεί ανάμεσα σε δύο συμβούλους, ο ένας της εγκρίσεως του υπουργείου (προτάθηκε ο Αλιφέρης) και ο άλλος ο υφιστάμενος εντεταλμένος σύμβουλος. Το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας αποφάσισε την προσωρινή συνδιεύθυνση των Μπογδάνου – Αλιφέρη, μέχρις ότου η γενική συνέλευση των μετόχων αποφανθεί περί της κατάργησης της θέσης του γενικού διευθυντή. Αυτοί οι δύο θα συνυπέγραφαν στο εξής χωρίς άλλες διατυπώσεις.[139]

Μετά την μεταβίβαση του πλειονοψηφικού πακέτου στο Μετοχικό Ταμείο Στρατού το φθινόπωρο του 1935, το ζήτημα της ανασύνθεσης του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας έγινε επιτακτικότερο. Αποφασίσθηκε λοιπόν, να υποβληθεί η παραίτηση ολόκληρου του διοικητικού συμβουλίου στη Γενική Συνέλευση των Μετόχων και η εκλογή νέου από αυτήν.[140] Πράγματι, στις 2 Δεκεμβρίου επανεκλέχθηκε ως πρόεδρος ο Δροσόπουλος, αντιπρόεδρος ο Κ. Μοσχόπουλος (αντιστράτηγος εν αποστρατεία) στη θέση του Καρόλου και εντεταλμένος σύμβουλος ο Θεόδωρος Μποζώνης αντί του Αλιφέρη (ο Μπογδάνος είχε εν τω μεταξύ απαλλαγεί). Επίσης, είχε προηγηθεί η ανάδειξη του ήδη τεχνικού διευθυντή Μιλτιάδη Παπαδοπούλου σε γενικό διευθυντή ύστερα από υπόδειξη του Μετοχικού Ταμείου Στρατού.[141] Παράλληλα, το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο ζήτησε να συμμετέχει μέλος τού Εποπτικού Συμβουλίου του στο Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε.Σ. με το αιτιολογικό ότι κατείχε σημαντικό ποσοστό των μετοχών (6.553 αξίας 8.320.500 δρχ.). Το αίτημά του κρίθηκε δικαιολογημένο, ωστόσο αναβλήθηκε η εκλογή του προταθέντος συμβούλου με το πρόσχημα της κυριαρχίας του Μ.Τ.Σ..[142] Πολύ αργότερα, και συγκεκριμένα τον Ιανουάριο του 1939, πληροφορούμαστε το διορισμό του διευθυντή Λογιστηρίου του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου ως δωδεκάτου μέλους του διοικητικού συμβουλίου της Ε.Ε.Ε.Σ.[143]

Για όσο διάστημα τα καθήκοντα του γενικού και τεχνικού διευθυντή ασκούσε το ίδιο πρόσωπο, το υπουργείο δεν πίεζε προς την κατεύθυνση της επικύρωσης αυτής της κατάστασης από την γενική συνέλευση των μετόχων. Όταν όμως, τον Σεπτέμβριο του 1936 επανήλθε ο Παπαδόπουλος στα καθήκοντα του τεχνικού διευθυντή λόγω προηγηθείσης διάστασης με τον Μποζώνη, το υπουργείο αποφάσισε να λύσει οριστικά την εκκρεμότητα με την τυπική συγχώνευση των δύο θέσεων. Το επιχείρημα του υπουργείου, όπως εκφράσθηκε από τον κυβερνητικό αντιπρόσωπο Γ. Ρέππα, συνοψιζόταν στο ότι αποτελούσε

---

[139] Ό.π., 2.4, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., 10.5.1935.

[140] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 69η, 5.11.1935.

[141] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 68η, 31.10.1935, όπου συνημμένο: Μ.Τ.Σ. προς εκπρόσωπο δημοσίου Γ. Ρέππα, αρ. πρωτ. 35935, 30.10.1935· ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 70η, 2.12.1935.

[142] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 68η, 31.10.1935, όπου συνημμένο: Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο προς Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α., αρ. πρωτ. 322355, 2.10.1935.

[143] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 117η, 10.1.1939.

σπατάλη η ύπαρξη δύο διευθυντών για τέσσερα μόνο αεροπλάνα.[144] Η πλευρά της εταιρείας, επικαλούμενη το παράρτημα της ιδρυτικής σύμβασης, που προέβλεπε σαφώς την ύπαρξη δύο θέσεων, όπως και το παράδειγμα ξένων εταιρειών, αλλά και θέτοντας ζήτημα παρέμβασης του κράτους στα εσωτερικά της θεώρησε την μέχρι τότε σύζευξη των δύο θέσεων προσωρινή. Ο Μποζώνης μάλιστα εξουσιοδοτήθηκε να επισκεφθεί το Μεταξά[145] παρακάμπτοντας τον υφυπουργό Πάσσαρη. Μπροστά σε αυτό το ενδεχόμενο, ο τελευταίος έπαυσε τον Ρέππα (τον αντικατέστησε ο Ρήγας) κατηγορώντας τον ότι ενήργησε παρά την εντολή του.[146] Η κίνηση του Πάσσαρη κρίνεται ως 'άδειασμα' του Ρέππα, καθώς ήταν δεδηλωμένη η προσπάθειά του να περικόψει κονδύλια από την εταιρεία δίχως όμως, εμπλοκή του προέδρου της κυβέρνησης στην υπόθεση.

Αμέσως μετά ο Μποζώνης πρότεινε και έγινε δεκτή η πρόσληψη του Μιχαήλ Βυζά, ως γενικού διευθυντή με καθήκοντα, αρμοδιότητες και δικαιοδοσίες που είχε ο προκάτοχος του Παπαδόπουλου, Καμπάνης. Ο Βυζάς ήταν μέχρι τότε αφ' ενός συνταγματάρχης πεζικού σε πολεμική διαθεσιμότητα αφ' ετέρου αντιπρόσωπος της εταιρείας κινητήρων Gnôme et Rhône — και γαμβρός του υφυπουργού Ναυτικών. Εξυπακούεται ότι παραιτήθηκε προκειμένου να αναλάβει την νέα θέση, καθ' όσον το άρθρο 3 § 7 υπαγόρευε το ασυμβίβαστο.[147] Πάντως η παραίτηση του Βυζά από την αντιπροσωπεία του γαλλικού οίκου, τη στιγμή που μόλις είχε εγκριθεί από το Ανώτατο Συμβούλιο Αέρος η προμήθεια των κινητήρων του, για την οποία φυσικά θα αμείβετο, και μάλιστα για να αναλάβει θέση αν όχι καταργηθείσα τουλάχιστον επισφαλή[148] υποδήλωνε δύο πράγματα: πρώτον, ότι η παραίτηση του ήταν εικονική — όπως θα διαπιστώσουμε σε επόμενη ενότητα — και δεύτερον ότι η πλευρά της Ε.Ε.Ε.Σ. ήταν πολύ σίγουρη για την πιθανότητα να περάσει τη γραμμή της, εφ' όσον είχε προσεταιρισθεί έναν από τους ισχυρούς ανθρώπους του καθεστώτος και πολέμιο του Πάσσαρη, το Διάκο, χάρη στις ενέργειες του οποίου ο Πάσσαρης απομακρύνθηκε ύστερα από λίγο καιρό.

Μάλιστα τη θέση του στο υπουργείο ανέλαβε ο Οικονομάκος, σύμβουλος μέχρι τότε της εταιρείας και επομένως άνθρωπος με μεγαλύτερη κατανόηση απέναντι στις ανάγκες της.[149] Είναι χαρακτηριστικό ότι όταν υπέβαλε την

---

[144] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.4, Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 32227/4870, 26.9.1936· ό.π., Απάντηση στα δημοσιευθέντα από τον Πάσσαρη στην εφημερίδα *Ἀκρόπολις*, η οποία στάλθηκε στην ίδια εφημερίδα, η οποία δημοσίευσε περίληψη μόνον εντελώς ατελή στο φύλλο τής 26.7.1941· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 84η, 1.9.1936.

[145] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ. Σ., συνεδρίαση 84η, 1.9.1936.

[146] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 85η, 3.9.1936, όπου συνημμένο: Υπουργείο Αεροπορίας προς Δ.Σ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., αρ. πρωτ. Ε.254, 3.9.1936.

[147] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, Απάντηση…· ό.π.,·2.1, Ε.Ε.Ε.Σ. προς όλες τις εταιρείες, μέλη της Ι.Α.Τ.Α., αρ. πρωτ. 8314, 3.9.1936· ό.π., 2.1, Βυζάς προς Υπουργείο Στρατιωτικών, αρ. πρωτ. 240214, 5.9.1936· *Οἰκονομικὴ Ἀλήθεια*, «Οἱ ὕποπτες ἐπιχειρήσεις στὶς ἐναέριες συγκοινωνίες», περίοδος β', 25.6.1945· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 85η, 3.9.1936· *Ε.τ.Κ. 1936*, *Δ.Α.Ε.* 295.

[148] *Ἀκρόπολις,* 28.6.1941.

[149] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 90η, 27.2.1937.

παραίτησή του, αυτή δεν έγινε δεκτή από το διοικητικό συμβούλιο, το οποίο αποφάσισε να εισηγηθεί στην Γενική Συνέλευση των Μετόχων την τροποποίηση του άρθρου 18 § 1 του καταστατικού σχετικά με το ασυμβίβαστο συμβούλου και υπουργού.[150]

Το Μάρτιο του 1937 ο Παπαδόπουλος απολύθηκε και από τεχνικός διευθυντής με αφορμή παράβαση αναρρωτικής άδειας και στο πλαίσιο αναδιάρθρωσης της Τεχνικής Διεύθυνσης.[151] Προταθέντος του Βυζά να τον αντικαταστήσει, αυτός ζήτησε οκταετές συμβόλαιο, μέχρι δηλαδή τη λήξη της σύμβασης.[152] Τελικά, το Μάρτιο του 1938 προήχθη ως τεχνικός διευθυντής ο μέχρι τότε τμηματάρχης υλικού Παπαστρατηγάκης, διπλωματούχος της Ecole Superieure d' Aéronautique, πολύ έμπειρος, καθώς είχε εργασθεί στην εταιρεία και παλαιότερα και πρέπει να είχε απομακρυνθεί για πολιτικούς λόγους επί ένα χρόνο μετά το κίνημα του Μαρτίου 1935.[153] Ύστερα από την αποκατάσταση των δύο χωριστών διευθυντικών θέσεων ο Βυζάς, προκειμένου να εξοικονομηθούν χρήματα, εν μέσω επαίνων των μελών του διοικητικού συμβουλίου περιόρισε (προσωρινά) τον μισθό του από 30.000 σε 20.000 δρχ. προσεγγίζοντας εκείνον του τεχνικού διευθυντή (15.000 δρχ.).[154]

Προς τα τέλη του 1936 πληροφορούμαστε από την *Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως* την ανάληψη της προεδρίας του Δ.Σ. από το Μοσχόπουλο και της αντιπροεδρίας από τον πρόεδρο του Δ.Σ. του Μ.Τ.Σ. Α. Χασαπίδη.[155] Ωστόσο, οι εταιρικές πηγές αναφέρουν ότι η διαδοχή στην προεδρία πραγματοποιήθηκε μετά το θάνατο του Δροσόπουλου στις 29.7.1939.[156] Σε μία παράλληλη εξέλιξη το Ρήγα αντικατέστησε στη θέση του κυβερνητικού εκπροσώπου ο σμήναρχος Σ. Τηλιός.[157]

ε. Ζήτημα πώλησης μετοχών σε ξένους

Μετά την απομάκρυνση του Καμπάνη από τη γενική διεύθυνση της εταιρείας, εξ αιτίας του αποτυχημένου κινήματος του Μαρτίου του 1935, προέκυψε μια υπόθεση αρκετά ύποπτη, στην οποία ενεπλάκη το όνομα του, όπως και του συμβούλου Νικολόπουλου. Συγκεκριμένα, στις 23 Ιουλίου 1935 έφθασε εμπιστευτική επιστολή στο Υπουργείο Αεροπορίας από τον επιχειρηματία Γεράσιμο Αμπατιέλο, ο οποίος διατηρούσε στο Λονδίνο γραφείο οικονομικών

---

[150] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 92η, 23.4.1937.

[151] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 91η, 23.3.1937.

[152] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 93η, 8.5.1937.

[153] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδριάσεις 76η, 27.4.1936 και 106η , 31.3.1938.

[154] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, απάντηση…· ό.π., 2.1, Μιχαήλ Βυζάς προς πρόεδρο Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε.Σ., επιστολή, 28.3.1938· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. 3344, διαταγή 1390, 12.4.1938· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 106η, 31.3.1938.

[155] *Ε.τ.Κ. 1936*, *Δ.Α.Ε.* 378. Ο Χασαπίδης είχε γίνει δεκτός ως σύμβουλος λίγο νωρίτερα, βλ. Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 95η, 29.5.1937.

[156] *Ἐτήσια ἔκθεσις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 8ης Ἰανουαρίου 1940. Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1938-1939 (10.7.1938-9.7.1939)*, Αθήνα 1940, σ. 3.

[157] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 98η, 30.8.1937.

υποθέσεων. Τούτος στηριζόμενος στην πληροφορία ότι ο Νικολόπουλος ευρισκόμενος στο Βερολίνο διαπραγματεύθηκε την πώληση των μετοχών της Ε.Ε.Ε.Σ., ζήτησε τους σχετικούς όρους για να ενεργήσει ως μεσάζων των Βρετανών, δεδομένου του μεγίστου ενδιαφέροντος των τελευταίων για τις οδούς προς την Ασία και την Αφρική.

Το υπουργείο θορυβημένο ζήτησε να πληροφορηθεί αν ο Νικολόπουλος ενήργησε ως εντολοδόχος της εταιρείας ή από δική του πρωτοβουλία.[158] Η εταιρική πλευρά απάντησε ότι θα ήταν αδιανόητη μια τέτοια ενέργεια δίχως κυβερνητική απόφαση.[159] Ο Νικολόπουλος δικαιολογήθηκε υποστηρίζοντας ότι ενήργησε έτσι για να ερευνήσει πληροφορία ότι ο Καμπάνης ήταν που διεξήγαγε την σχετική διαπραγμάτευση με σκοπό να ανατρέψει την μετά τον Απρίλιο μεταβολή. Ο τέως γενικός διευθυντής το αρνήθηκε απερίφραστα και ζήτησε να του σταλεί απόσπασμα των πρακτικών για να αμυνθεί δια της δικαστικής οδού.

Εν τω μεταξύ και ο διευθυντής Πολιτικής Αεροπορίας Φωτόπουλος έγινε δέκτης πληροφορίας παρόμοιας με του Αμπατιέλου από εκπρόσωπο της Lufthansa. Τότε ο υπουργός Νικολαΐδης απαίτησε σε απόρρητη επιστολή του από τον Δροσόπουλο την απαλλαγή του συμβούλου. Ο Νικολόπουλος για να προλάβει την ατιμωτική γι' αυτόν απόφαση — που θα αργούσε πάντως, γιατί δικαίωμα απόλυσης είχε μόνο η γενική συνέλευση των μετόχων — υπέβαλε την παραίτησή του.[160]

Από τον σάλο που δημιουργήθηκε επωφελήθηκε και ο τέως υπουργός Αεροπορίας Ζάννας, κατηγορώντας από τις στήλες του *Ἐλευθέρου Βήματος* την κυβέρνηση (ειδικότερα τον προκάτοχο του Νικολαΐδη στο υπουργείο, Σχινά) για απόπειρα ξεπουλήματος του εθνικού αερομεταφορέα.[161]

στ. Η παράλληλη δραστηριότητα του Μιχαήλ Βυζά

Όπως είδαμε προηγουμένως (σ. 154) ο Μιχαήλ Βυζάς προτού αναλάβει τη γενική διεύθυνση της Ελληνικής Εταιρείας Εναερίων Συγκοινωνιών διατελούσε συνταγματάρχης πεζικού και είχε μάλιστα αποδεχθεί με την έγκριση του Υπουργείου Στρατιωτικών πρόταση του γαλλικού αεροπορικού κατασκευαστικού οίκου Gnôme et Rhône για να αναλάβει την αντιπροσώπευσή του στην Ελλάδα έναντι προμήθειας 5% (Ιανουάριος 1935).[162] Ο Βυζάς, επειδή θα ήταν παράτυπο μετά την ανάληψη των νέων καθηκόντων του (Οκτώβριος 1936) να είναι εν

---

[158] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 67η, 27.8.1935, όπου συνημμένο: Υπουργείο Αεροπορίας – Υ.Π.Α. προς πρόεδρο Δ.Σ. Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. απόρ. 3, 26.7.1935, όπου εμπεριέχεται: Αμπατιέλος προς Υπουργείο Αεροπορίας – Υ.Π.Α., εμπ., 23.7.1935.

[159] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 67η, 27.8.1935, όπου συνημμένο:Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπ. Αερ., εμπ., 1.8.1935.

[160] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδριάσεις 66η, 13.8.1935 και 67η, 27.8.1935, όπου συνημμένο: Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 22.8.1935.

[161] *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 21.12.1935.

[162] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 8.1, Βυζάς προς Gnôme et Rhône, 31.1.1935, όπου ρυθμίζονται οι συνθήκες αντιπροσώπευσης· ό.π., Υπουργείο Στρατιωτικών προς Φρουραρχείο Αθηνών, αρ. 210150, 15.3.1935.

ενεργεία αντιπρόσωπος της Gnôme et Rhône, σε συνεννόηση με αυτήν κράτησε την ουσιαστική αντιπροσώπευσή της, αλλά ονόμασε για τις επαφές με το Υπουργείο Αεροπορίας τυπικό αντιπρόσωπο κάποιον Βλυσμά, την αμοιβή του οποίου κανόνισε επί της προμηθείας του και τον οποίο καθοδηγούσε λεπτομερώς.[163] Το γεγονός τώρα ότι ο γαλλικός οίκος είχε στείλει ήδη από τον Ιούλιο του 1936, επιστολή προς το υπουργείο ότι ο Βυζάς έπαυε να είναι αντιπρόσωπός του, δείχνει μάλλον ότι αυτός είχε σχεδόν εξασφαλισμένη την θέση του γενικού διευθυντή της Ε.Ε.Ε.Σ., κατόπιν συνεννοήσεων πιθανώς με τον εντεταλμένο σύμβουλο Μποζώνη.[164]

Γενικός αντιπρόσωπος της γαλλικής εταιρείας για την Ευρώπη ήταν η Oldavia, η οποία και ανέθεσε στο Βυζά τη φροντίδα να την πληροφορεί άμεσα ή έμμεσα επί των παραγγελιών αεροπορικού υλικού στην Ελλάδα και τις πιθανότητες εισαγωγής κινητήρων στη χώρα. Ως αμοιβή τού υποσχέθηκε προμήθεια 7% επί των πωλήσεων. Η συμφωνία εκείνη θα ανανεωνόταν κάθε χρόνο.[165] Πράγματι, με την μεσολάβηση του Βυζά το Υπουργείο Αεροπορίας αγόρασε 46 κινητήρες Κ-14 στα τέλη του 1936 και 62 κινητήρες Μ-14 στις αρχές του 1938. Κατά την παράδοση της δεύτερης παρτίδας προέκυψε πρόβλημα, καθώς μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1939, που ξέσπασε ο πόλεμος, είχαν παραληφθεί μόνο 24 κινητήρες για 12 αεροπλάνα Potez-63. Η υπόθεση ήλθε στην επιφάνεια μεταπολεμικά από τον ίδιο, επειδή ουδέποτε έλαβε τις προμήθειες που του αναλογούσαν: το ελληνικό υπουργείο Οικονομικών αδυνατούσε να πληρώσει εγκαίρως τα γραμμάτια που όφειλε, και η Oldavia κατ' επέκταση τον αντιπρόσωπό της. Επίσης, ο Βυζάς διεκδικούσε και την επιπλέον προμήθεια που του είχε υποσχεθεί ο αντιπρόσωπος O.F.E.M.A., όταν διαπραγματευόταν την πώληση των αεροπλάνων.[166]

ζ. Η αντιπροσώπευση της Ε.Ε.Ε.Σ. στην Ι.Α.Τ.Α.

Ενώ όλες οι εταιρείες–μέλη της Ι.Α.Τ.Α. ελάμβαναν μέρος ανελλιπώς στις συνεδριάσεις της, η Ε.Ε.Ε.Σ. άρχισε μόλις το 1937 να αποστέλλει αντιπροσώπους. Γενικότερα μιλώντας, η συμμετοχή στα συνέδρια πέρα από τους ηθικούς λόγους που συνέτρεχαν είχε και ουσιαστικά αποτελέσματα, γιατί οι εταιρείες ενημερώνονταν πάνω στις διεθνείς εξελίξεις. Όταν άρχισε λοιπόν, να συζητείται σοβαρά στην Ελλάδα η προοπτική επέκτασης της εθνικής εταιρείας εκτός

---

[163] Ό.π., 8.2, Βυζάς προς Δαμβέργη, δικηγόρο παρ' Αρείω Πάγω σε ακυρωτικό δικαστήριο, 30.9.1948.

[164] Ό.π., 8.1, Υπουργείο Αεροπορίας προς Βυζά, αρ. πρωτ. 40191, 26.8.1939.

[165] Ό.π., 8.3, Oldavia, Ζυρίχη, προς Βυζά, 23.2.1937 και 30.12.1937.

[166] Η εξέλιξη της υπόθεσης παρατίθεται αναλυτικά στα παρακάτω έγγραφα: ό.π., 8.2, Βυζάς προς Δαμβέργη, 22.6.1948· ό.π., Oldavia προς Υπουργείο Οικονομικών, Ζυρίχη, 5.5.1949· ό.π., Δαμβέργης προς Βυζά, 29.11.1949· ό.π., 8.3, αίτηση Βυζά προς Υπουργείο Οικονομικών, 8.6.1950· ό.π., Υπουργείο Οικονομικών – Γενική Διεύθυνση Φορολογίας προς Βυζά, αρ. πρωτ. Ν. 7126, 2.9.1950.

συνόρων, έγινε αντιληπτό ότι η τελευταία θα βρισκόταν σε μειονεκτική θέση αν έμενε ανενημέρωτη.[167]

Στις αρχές του 1936 πραγματοποιήθηκαν δύο συνέδρια στο Βερολίνο και στη Στοκχόλμη. Η απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας να στείλει εκπροσώπους, συνάντησε τις επικρίσεις κύκλων του Υπουργείου Αεροπορίας για λόγους προέγκρισης δαπανών. Ο εντεταλμένος σύμβουλος Μποζώνης υποστήριξε ότι η εταιρεία δικαιούτο να προχωρήσει στη δαπάνη χωρίς την έγκριση του υπουργείου, το οποίο θα μπορούσε να την απορρίψει μετά την παρέλευση τετραετίας. Επειδή, όμως, υπήρξε και αρνητική παρέμβαση του προέδρου της κυβέρνησης, η αποστολή δεν υλοποιήθηκε.[168]

Στις επόμενες, ωστόσο, διασκέψεις, οι οποίες έλαβαν χώρα στο Βερολίνο (Ιανουάριος 1937), το Παρίσι (Ιούλιος 1937) και ξανά στο Βερολίνο (Ιανουάριος 1938) η εταιρεία εκπροσωπήθηκε από το γενικό διευθυντή, τον εντεταλμένο σύμβουλο και τον τμηματάρχη υλικού αντίστοιχα. Τα έξοδα μετάβασης επιβάρυναν τους εκάστοτε απεσταλμένους κατόπιν δικού τους αιτήματος, ώστε να μη ζημιωθεί η εταιρεία. Τα αντικείμενα συζήτησης στις ανωτέρω διασκέψεις αφορούσαν διελεύσεις αεροσκαφών υπεράνω ξένων εδαφών, δρομολόγια και λογιστικά ζητήματα. Επίσης, ήταν μια διαφωτιστική εμπειρία υπό την έννοια ότι αντιλήφθηκαν οι Έλληνες αντιπρόσωποι το μέγεθος της υστέρησης της δικής τους εταιρείας έναντι των ξένων. [169]

Παρ' όλα όμως τα αποκομισθέντα οφέλη, το Υπουργείο Αεροπορίας εκδήλωσε την επιθυμία να αποφευχθεί η συμμετοχή της Ε.Ε.Ε.Σ. για το προγραμματισμένο συνέδριο της Βουδαπέστης το καλοκαίρι του 1938, προβάλλοντας αυτή τη φορά το χρονοβόρο της απουσίας σημαντικών στελεχών της (τον Ιούλιο του προηγουμένου έτους ο Βυζάς είχε λάβει 25ήμερη άδεια)· άλλωστε, η συγκεκριμένη διάσκεψη συνέπιπτε με την παραλαβή των νέων αεροπλάνων και την κατάρτιση καινούργιου προγράμματος δρομολογίων.[170]

η. Το δίκτυο εσωτερικών γραμμών και η κίνηση σε αυτό

Ο χάρτης της ελληνικής επικράτειας υπαγόρευε σε πρώτη φάση τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του κάθετου άξονα από την εθνική εταιρεία — άλλωστε τον οριζόντιο είχαν αναλάβει η ιταλική και η γαλλική εταιρεία. Οι σταθμοί θα αφορούσαν παράκτιες πόλεις, εφ' όσον επί των γραμμών θα ενεργούσαν υδροπλάνα. Στη σύμβαση με τον Ίκαρο προβλεπόταν η εγκατάσταση της γραμμής Θεσσαλονίκης – Αθηνών – Κρήτης με προοπτική επέκτασης προς

---

[167] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.3, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 108η, 28.5.1938.

[168] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδριάσεις 71η, 20.12.1935, 81η, 3.4.1936 και 94η, 27.3.1937.

[169] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ. και Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.3, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδριάσεις 89η, 9.1.1937, 94η, 27.3.1937, 97η, 31.7.1937, 103η, 1.12.1937, και 104η, 15.1.1938.

[170] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ. και Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.3, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδριάσεις 96η, 26.5.1937 και 108η, 28.5.1938.

βορρά μέχρι το Βελιγράδι και προς νότο μέχρι την Αίγυπτο. Η τρισεβδομαδιαία κατά το πρώτο έτος λειτουργίας συγκοινωνία θα πυκνωνόταν στη συνέχεια.[171] Ωστόσο, ο σχεδιασμός αυτός ακυρωνόταν κατά το ήμισυ, επειδή το Υπουργείο Στρατιωτικών αρνείτο να παραχωρήσει την παραλία της συμπρωτεύουσας, η οποία συγκαταλεγόταν στις απαγορευμένες ζώνες.[172]

Η επακολουθήσασα σύμβαση του 1930, λαμβάνοντας υπ' όψιν το είδος και την ποιότητα του πτητικού υλικού (αεροπλάνα αντί υδροπλάνων), έθεσε ως προτεραιότητα τη δημιουργία δύο ηπειρωτικών γραμμών, που θα συνέδεαν την πρωτεύουσα με τη Θεσσαλονίκη και τα Ιωάννινα και επιφυλασσόταν για τη μελλοντική προέκταση των απολήξεών τους προς το εξωτερικό, όπως και για την ίδρυση τρίτης γραμμής Ελλάδας – Αιγύπτου[173] (εξυπηρετείτο τότε από τη βρετανική και την ολλανδική εταιρεία).

Η επιλογή της Θεσσαλονίκης ήταν σχεδόν αυτονόητη, καθώς επρόκειτο για το δεύτερο μεγαλύτερο πληθυσμιακό και οικονομικό κέντρο της χώρας και παρ' όλο που η σιδηροδρομική και ακτοπλοϊκή σύνδεση μαζί της κρινόταν επαρκής, αποτελούσε κομβικό σημείο του διεθνούς αεροπορικού ρεύματος βορρά – νότου.[174] Ας μην παραβλέπεται επίσης, η ταχύτητα της εξυπηρέτησης δια του νέου μέσου, μια και ο ταξιδιώτης που αναχωρούσε από την Αθήνα με αεροπλάνο προσγειωνόταν στην Θεσσαλονίκη σε δύο ώρες, ενώ αυτός που επέβαινε σε αμαξοστοιχία μετά την πάροδο ίσου χρόνου βρισκόταν ακόμη κάπου μεταξύ Θηβών και Λιβαδειάς.[175] Από την άλλη πλευρά, ο σιδηρόδρομος υπερτερούσε στην περίπτωση που ο έμπορος, ο οποίος δεν ήθελε να χάσει χρόνο, έπαιρνε το βραδινό τρένο και το άλλο πρωί βρισκόταν στη συμπρωτεύουσα.[176] Ας σημειωθεί επίσης, ότι ως προς την πυκνότητα της συγκοινωνιακής κάλυψης στην κλίμακα του έτους, ο συρμός υπερείχε, αφού λειτουργούσε και στις τέσσερεις εποχές· αντίθετα το αεροπλάνο διέκοπτε τις πτήσεις του το χειμώνα — όσο για το πλοίο η διακοπή εκτεινόταν εκτός από το χειμώνα και στο φθινόπωρο.[177] Η αεροπορική σύνδεση της Θεσσαλονίκης ήλθε σε μία περίοδο που η πόλη εξυψωνόταν σε διαβαλκανικό κέντρο με τους πρόσφατα ιδρυθέντες οργανισμούς Ελευθέρας Ελληνικής Ζώνης, Λιμένος[178] και Διεθνούς Εκθέσεως.

Τα κριτήρια για την καθιέρωση αεροσυγκοινωνίας με τα Ιωάννινα αφορούσαν περισσότερο στον παράγοντα χρόνο. Η επικοινωνία της πρωτεύουσας με την ηπειρωτική πόλη απαιτούσε μέχρι τότε διήμερο ταξίδι με

---

[171] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 317, ν.δ. 17.10.25, άρθρο 4.

[172] Α.Υ.Ε., 1925: Δ/118/4, αρ. καταχώρησης 39048.

[173] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, άρθρο 1.

[174] Δ. Δουράκης, «Αἱ ἀεροσυγκοινωνίαι καὶ ἡ Ἑλλάς», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1935, τ. 15, σ. 26.

[175] Υπουργείο Αεροπορίας, Δ.Π.Α., Τμήμα Α', *Ἀεροπορικὸς Ὁδηγός,* Αθήνα 1931, σ. 23.

[176] Τ.Ν.Α., AVIA, 2/1842, Βρετανική Πρεσβεία, παρατηρήσεις πάνω στη σύμβαση του Ικάρου όπως αυτή επικυρώθηκε τον Ιούνιο του 1930, 31.7.1930.

[177] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 4.1, μελέτη για την επέκταση των γραμμών της Ε.Ε.Ε.Σ. στο εσωτερικό και την εγκατάσταση γραμμών στο εξωτερικό, 15.5.1937.

[178] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, συνεδρίαση 82η, 16.6.1930, σ. 1163.

ατμόπλοιο ως την Πρέβεζα και στη συνέχεια αυτοκίνητο (ενώ με αεροπλάνο θα χρειάζονταν μόνο 2.30' ώρες).[179] Από τη Θεσσαλονίκη υπήρχαν δύο επιλογές, η θαλάσσια και η χερσαία. Η πρώτη μέσω Πειραιώς απαιτούσε σχεδόν τρεις ημέρες: Θεσσαλονίκη – Πειραιάς 12.45' σιδηροδρομικώς, παραμονή στον Πειραιά 6.45', Πειραιάς – Πρέβεζα 23 ώρες ατμοπλοϊκώς, παραμονή στην Πρέβεζα 12 ώρες, Πρέβεζα – Ιωάννινα 3 ώρες οδικώς· συνολικά 57 ώρες (δύο ημέρες και 9 ώρες).[180] Η δεύτερη χρειαζόταν… διαβατήριο: σιδηροδρομική μεταφορά μέχρι τη Φλώρινα και ακολούθως οδική μέσω Κορυτσάς – Ερσέκας – Καλπακίου. Ενώ τώρα, με το αεροπλάνο μέσω Αθηνών, ο χρόνος μειωνόταν σε 18 ώρες με πραγματικό χρόνο ταξιδίου 4.30'. Το κέρδος ιδίως για τους εμπόρους ήταν τεράστιο. Η εναέρια συγκοινωνία αποδεικνυόταν θαυματουργή όχι μόνο για τις αχανείς, αλλά και για τις ορεινές χώρες.[181]

Πριν από την έναρξη της τακτικής λειτουργίας των δύο γραμμών, η εταιρεία εκτέλεσε 20 δοκιμαστικές πτήσεις επί της Αθηνών – Θεσσαλονίκης και 15 επί της Αθηνών – Ιωαννίνων, στις οποίες μεταφέρθηκαν εμπορεύματα και ταχυδρομείο, αλλά όχι επιβάτες, εκτός από πρόσωπα που υπέδειξε το Υπουργείο Αεροπορίας.[182] Ακόμη, αποφασίσθηκε η μετάθεση του ενδιάμεσου σταθμού Αθηνών – Ιωαννίνων από την Πάτρα στο Αγρίνιο — πιθανώς ύστερα από αίτημα της Aeroespresso, η οποία ήδη εξυπηρετούσε την αχαϊκή πόλη.

Τη 10η Ιουλίου 1931 στο αεροδρόμιο Τατοΐου έγιναν τα εγκαίνια της πρώτης πτήσης για τη Θεσσαλονίκη μέσα σε κλίμα ικανοποίησης και ενθουσιασμού των παρευρισκομένων· μεταξύ αυτών οι πρωτεργάτες της ελληνικής εμπορικής αεροπορίας: ο πρόεδρος της κυβέρνησης και υπουργός Αεροπορίας Ελευθέριος Βενιζέλος, ο υφυπουργός Αλέξανδρος Ζάννας και ο γενικός διευθυντής της Ε.Ε.Ε.Σ. Νικόλαος Καμπάνης.[183] Η έναρξη της εναέριας συγκοινωνίας με τα Ιωάννινα πραγματοποιήθηκε με αρκετή καθυστέρηση το δεύτερο μισό του Νοεμβρίου λόγω εργασιών στα αεροδρόμια Αγρινίου και Ιωαννίνων· καθυστέρηση που είχε ως αποτέλεσμα τη μη πραγματοποίηση 30 προβλεπομένων ταξιδίων.[184]

Η γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης ήταν καθημερινή πλην της Κυριακής, ενώ η Αθηνών – Ιωαννίνων αρχικά τρισεβδομαδίαια. Τα μη εκτελεσθέντα δρομολόγια της προηγούμενης χρήσης πραγματοποιήθηκαν εκτάκτως την

---

[179] Δ. Δουράκης, *ό.π.*, σ. 25.

[180] Α. Ζάννας, «Αἱ ἐναέριοι συγκοινωνίαι», *Τεχνικὰ Χρονικά,* 15.5.1932, έτ. Α', τ. 10, σ. 500-501.

[181] Ν. Αλλαλούφ, «Ἡ σπουδαιότης τῆς ἐναερίου συγκοινωνίας μεταξὺ τῶν ἑλληνικῶν πόλεων», *Ἀεροπλοΐα*, 16.2.1932, τ. 16, σ. 332.

[182] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, συγγραφή υποχρεώσεων, άρθρο 1 § γ και ε.

[183] Α. Κούρος, *ό.π.· Ἀεροπλοΐα*, 15.7.1931, τ. 2, σ. 3.

[184] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 7ης Μαΐου 1932. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἔτους 1931 (24.12.1930-31.12.1931),* Αθήνα 1932, σ. 3· *Ἀεροπλοΐα,* 15.11.1931, τ. 10, σ. 207.

επόμενη άνοιξη με καθημερινή πυκνότητα,[185] ωστόσο η τακτική πύκνωση της γραμμής έγινε τον Αύγουστο του 1932 με 4 δρομολόγια την εβδομάδα και ταυτόχρονη δοκιμαστική δισεβδομαδιαία γραμμή Αθηνών – Αγρινίου.[186] Καθημερινή πλην Κυριακής έγινε από τον Απρίλιο του 1936 (στάθμευση στο Αγρίνιο δύο φορές).[187] Επίσης, από τα τέλη του 1932 προστέθηκε ειδική τρισεβδομαδίαια εμπορική-ταχυδρομική γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης ανεξαρτήτως και παραλλήλως της τακτικής για την διαβίβαση του ταχυδρομείου μεταξύ κεντρικής Ευρώπης και Ασίας-Αφρικής. Η γραμμή αυτή, που λειτουργούσε το χειμώνα, εκτελείτο από αεροπλάνο νοικιασμένο από την Lufthansa,[188] και δεν επιχορηγείτο. Όταν το Μάρτιο του 1934 νοικιάσθηκε τρικινητήριο αεροσκάφος αντί του μέχρι τότε μονοκινητήριου, επιτράπηκε και η μεταφορά επιβατών (μόνο διαβατικών), ενώ παρατάθηκε η λειτουργία της γραμμής και τη θερινή περίοδο για να καλυφθούν οι αυξημένες ανάγκες.[189]

Η κίνηση μεταξύ των δύο γραμμών κατανεμόταν ως εξής (επεξεργασμένα στοιχεία):[190]

κατηγορία	Αθήνα-Θεσσαλονίκη	Αθήνα-Ιωάννινα
επιβάτες	63%	37%
αποσκευές	59%	41%
εμπορεύματα	72%	28%
ταχυδρομείο	53%	47%

Ειδικότερα, η γραμμή που συνέδεε τις δύο μεγαλύτερες πόλεις της χώρας, από πολύ νωρίς συγκαταλέχθηκε μεταξύ των σπουδαιότερων της Ευρώπης, σύμφωνα με μία στατιστική του 1932:[191]

---

[185] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 9ης Ἰανουαρίου 1933. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἔτους 1932 (1.1.-9.7.1932),* Αθήνα 1933, σ. 3· *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1931, τ. 1, σ. 25.

[186] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 9ης Ἰανουαρίου 1934. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἔτους 1932-1933 (10.7.1932-9.7.1933),* Αθήνα 1934, σ. 3.

[187] *Ἀεροπλοΐα*, 16.4.1936, τ. 116, σ. 325.

[188] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Στατιστικὴ ἔτους 1932*, Αθήνα 1933, σ. 13· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 9ης Ἰανουαρίου 1934. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἔτους 1932-1933 (10.7.1932-9.7.1933),* Αθήνα 1934, σ. 3.

[189] *Ἐκθέσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς28ης Δεκεμβρίου 1935. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἔτους 1934-1935 (10.7.1934-9.7.1935),* Αθήνα 1935, σ. 3-4· *Ἀεροπλοΐα*, 1.10.1935, τ. 103, σ. 111.

[190] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Στατιστικὴ ἔτους 1932*, σ. 4, 8 και 12.

[191] Α. Λεβίδης, «Ἡ ἐξέλιξις τῆς διεθνοῦς συγκοινωνιακῆς ἀεροπορίας καὶ τὰ ἑλληνικὰ συμφέροντα», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1932, τ. 3, σ. 78.

γραμμή (εθνικότητα εταιρείας)	επιβάτες
1. Λονδίνο – Ζυρίχη (βρετανική)	22.895
2. Παρίσι – Λονδίνο (γαλλική)	10.649
3. Πράγα – Ούζχοροδ (τσεχοσλοβακική)	7.306
4. Άμστερνταμ – Λονδίνο (ολλανδική)	6.338
5. Βερολίνο – Μόναχο (γερμανική)	5.134
6. Αθήνα – Θεσσαλονίκη (ελληνική)	5.068

γραμμή (εθνικότητα εταιρείας)	χιλιομετρικοί επιβάτες
1. Λονδίνο – Ζυρίχη (βρετανική)	8.361.000
2. Πράγα – Ούζχοροδ (τσεχοσλοβακική)	5.209.000
3. Παρίσι – Λονδίνο (γαλλική)	3.993.000
4. Άμστερνταμ – Λονδίνο (ολλανδική)	2.646.000
5. Βερολίνο – Λονδίνο (γερμανική)	2.095.000
6. Παρίσι – Κωνσταντινούπολη (γαλλική)	1.973.000
7. Άμστερνταμ – Παρίσι (ολλανδική)	1.871.000
8. Αθήνα – Θεσσαλονίκη (ελληνική)	1.723.000

Στις 26 Μαΐου 1934 το αεροσκάφος «Ἀθῆναι» προσγειώθηκε στη Δράμα εγκαινιάζοντας την τρισεβδομαδιαία γραμμή Θεσσαλονίκης – Δράμας.[192] Κατ' αυτόν τον τρόπο, παγιώθηκε η μορφή του δικτύου για το μεγαλύτερο μέρος της δεκαετίας.

Τα ωρολόγια των δρομολογίων καθορίζονταν με κοινή συμφωνία υπουργείου – εταιρείας, όπως επίσης η πύκνωση, αραίωση ή και διακοπή της συγκοινωνίας.[193] Τα δρομολόγια που ματαιώνονταν επαναλαμβάνονταν μόνον εντός του επομένου μηνός.[194] Κατά τους χειμερινούς μήνες η διακοπή των δρομολογίων ήταν ο κανόνας, εξ αιτίας της ακαταλληλότητας των διαδρόμων προσγείωσης, όπως και της έλλειψης οργάνων τυφλής πτήσης των αεροσκαφών. Μόλις τον χειμώνα του 1936-37 η Ε.Ε.Ε.Σ. μπόρεσε να παράσχει στο κοινό τρισεβδομαδιαία υπηρεσία στην γραμμή Αθηνών – Δράμας.[195] Ας δούμε τώρα ορισμένα στοιχεία των σταθμών ανταπόκρισης της εθνικής εταιρείας, με σημείο αναφοράς την Αθήνα:[196]

[192] *Ἀεροπλοΐα*, 1.6.1934, τ. 71, σ. 314.

[193] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, συγγραφή υποχρεώσεων, άρθρο 3 § α και στ.

[194] *Ό.π.*, άρθρο 3 § ε.

[195] *Ἀεροπλοΐα*, 1.11.1936, τ. 129, σ. 115· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1937, τ. 21, σ. 83.

[196] C. Asproyerakas, *Guide des communications aériennes de Grèce,* Αθήνα 1936, σ. 26-39 και 46-48· C. Asproyerakas, *Guide…,* Αθήνα 1937, σ. 26-31 και 38-40· *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1931, τ. 1, σ. 25 και 16.4.1936, τ. 116, σ. 325.

πόλη	χλμ. απόσταση	χρονική απόσταση		τιμολόγιο (δρχ.)	
		με ενδιάμεση στάθμευση	καθαρή πτήση	εισιτήριο επιβάτη	κόστος εμπορεύματος ανά κιλό
Θεσ/νίκη*	370		2.00	1.000	7,5
Δράμα	485	4.00	3.00	1.500	23
Αγρίνιο	245		1.30	600	16
Ιωάννινα	375	2.45	2.15	716	15

*ανταπόκριση με Lufthansa, Ala Littoria, LOT και Aeroput.

Ο πίνακας δείχνει με τον πλέον ξεκάθαρο τρόπο ότι τα τιμολόγια δεν συνάδουν όχι μόνο με τις αποστάσεις, αλλά ούτε και μεταξύ τους, επομένως ο καθορισμός τους έχει να κάνει κυρίως με την πυκνότητα των δρομολογίων και το επικρατέστερο είδος της μεταφοράς, επιβάτες ή εμπόρευμα. Ας σημειωθεί επίσης, ότι την προτεραιότητα μεταφοράς είχε το ταχυδρομείο, έποντο οι επιβάτες και τέλος τα εμπορεύματα.[197]

Όσο και αν ακούγεται παράξενο, η εταιρεία υπερπηδώντας τις αντιξοότητες (ανεπάρκεια κρατικών αερολιμένων, εγκαταστάσεων εδάφους, δικτύου τηλεπικοινωνιών, κ.λ.π.), που εν πολλοίς οφείλονταν και στην αδιαφορία των κρατικών υπηρεσιών, πέτυχε να καταταγεί πρώτη έναντι των άλλων ευρωπαϊκών, από απόψεως κανονικότητας και ασφαλείας των δρομολογίων της και να τύχει εύφημης μνείας από το αρμόδιο τμήμα της Κοινωνίας των Εθνών.[198] Για του λόγου το αληθές, ως προς την κανονικότητα (ποσοστά επί τοις εκατό των εκτελεσθέντων δρομολογίων):[199]

[197] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, συγγραφή υποχρεώσεων, άρθρο 4 § γ.

[198] Α. Ζάννας, «Ἡ κατάστασις…», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 11.5.1936· Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 27.

[199] C. Asproyerakas, *Guide…*, Αθήνα 1934, σ. 10· *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.2.1937, τ. 135, σ. 222· Γ. Πογγής, *ό.π.*, σ. 20· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἔκθεσις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 8ης Ἰανουαρίου 1940. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἔτους 1938-1939 (10.7.1938-9.7.1939)*, Αθήνα 1940, σ. 20· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἔκθεσις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 3ης Ἰανουαρίου 1941. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἔτους 1939-1940 (10.7.1939-9.7.1940)*, Αθήνα 1941, σ. 7.

περίοδοι	Αθήνα-Θεσ/νίκη	Αθήνα-Ιωάννινα	Θεσ/νίκη-Δράμα	Αθήνα-Ηράκλειο
1931-32	89	77		
1932-33	98	89		
1933-34	98	92		
1934-35	98	93	90	
1935-36	96	87	85	
1936-37	93*	87	89	
1937-38	91	87	84	
1938-39	98	88	92	
1939-40	97	88	91	97

*Η πτώση της σαιζόν 1936-37 οφείλεται στην χειμερινή λειτουργία της γραμμής. Ας διευκρινισθεί ακόμη ότι: α) οι αριθμοί μεταξύ των περιόδων 1932-33 και 1935-36 για τη γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης περιλαμβάνουν και τα δρομολόγια που εκτελούσε το μισθωμένο αεροπλάνο· β) στοιχεία περιέλαβα μόνο για τη λειτουργία γραμμών καθ' όλη τη διάρκεια των εταιρικών ετών· συνεπώς, δεν παρατίθενται τέτοια για την ολιγόμηνη λειτουργία των γραμμών Θεσσαλονίκης – Δράμας και Αθηνών – Ηρακλείου κατά τις περιόδους 1933-34 και 1938-39 αντίστοιχα.

Η ασφάλεια καθ' όλη τη δεκαετία υπήρξε απόλυτη, 100%. Περιπτώσεις συνέχισης της πτήσης με έναν κινητήρα αχρηστευμένο ή επιστροφής αεροσκάφους στην αφετηρία του ήσαν εντελώς συνηθισμένες και προβλέψιμες στις αερομεταφορές, ενώ το μοναδικό περιστατικό που διεκδικεί τον χαρακτήρα του ατυχήματος συνέβη την τελευταία εβδομάδα του Μαρτίου του 1936, όταν το SX-ACE προσγειώθηκε ανώμαλα στη Δεκέλεια, κατόπιν θραύσης του συρματόσχοινου που συνέδεε το ποδωστήριο (ποδοκίνητος μοχλός) με το πηδάλιο διεύθυνσης.[200] Βλ. και στην ενότητα για τα ατυχήματα, σ. 202.

Ένας ακόμη στατιστικός πίνακας όσον αφορά την κατανομή δρομολογίων στις τρεις γραμμές (επεξεργασμένοι μέσοι όροι της τριετίας 1935-38):[201]

	Αθήνα - Θεσ/νίκη	Αθήνα – Ιωάννινα	Θεσ/νίκη – Δράμα
πτήσεις	44%	38%	18%
διανυθέντα χλμ.	57%	34%	9%

Το ζήτημα τώρα της περαιτέρω επέκτασης των γραμμών συνδέθηκε στενά με μια δέσμη μέτρων που πρότεινε ο υφυπουργός Οικονομάκος το Νοέμβριο του 1936: την προμήθεια των αεροπλάνων Ju-52, την αύξηση της χιλιομετρικής επιχορήγησης, την ετήσια δαπάνη 0,9 εκ. δρχ. για την ανανέωση των κινητήρων και τέλος, την παραίτηση του κράτους υπέρ της εταιρείας κατά 50% από το μέρισμα που δικαιούτο επί των κερδών. Σε αντάλλαγμα η εταιρεία θα έπρεπε να παραιτηθεί από την απαίτηση να της ανανεώνει στο εξής το υλικό το κράτος (πέρα από τα Ju-52), όπως επίσης θα έπρεπε να δεχθεί υποβιβασμό του

[200] *Ἀεροπλοΐα*, 1.4.1936, τ. 115, σ. 309.

[201] Ι. Δροσόπουλος, «Ἔκθεσις τῶν πεπραγμένων τοῦ Δ.Σ. τῆς Ε.Ε.Ε.Σ. χρήσεως 1935-36», *ό.π.*, 1-5.2.1937, τ. 135, σ. 222· *ό.π.*, 1-5.1.1938, τ. 157, σ. 189· Γ. Πογγής, *ό.π.*, σ. 19.

εγγυημένου μερίσματός της σε 6,5%. Το διοικητικό συμβούλιο της Ε.Ε.Ε.Σ., πλην του εκπροσώπου του Μετοχικού Ταμείου Στρατού που είχε την πλειοψηφία των μετοχών, αποδέχθηκε τις προτάσεις του υπουργείου κρίνοντας ότι η επιχείρηση έπρεπε να λειτουργεί με κριτήρια εθνικά και όχι κερδοσκοπικά. Άλλωστε, την εποχή εκείνη το ανώτατο όριο τόκου δια νόμου ήταν 8%, οπότε το 6,5% ήταν μια πολύ καλή προσφορά, όπως ήταν και η ευκαιρία ανανέωσης του υλικού με δαπάνες του κράτους, υλικού του οποίου η ζωή θα επαρκούσε μέχρι τη λήξη της σύμβασης.[202]

Η οικονομολογική αντίληψη, παρ' όλο που στηριζόταν πάνω στην ορθή βάση, ότι οι ελληνικές γραμμές μπορούν να καταστούν προσοδοφόρες μόνον εφ' όσον αποτελέσουν τμήματα μειζόνων διεθνών αρτηριών, δεν υιοθετήθηκε από το κράτος και την εταιρεία. Η πολιτική που προκρίθηκε ήταν αυτή της διατήρησης των υφισταμένων γραμμών και της περιορισμένης επέκτασής τους (από Δράμα προς Κομοτηνή και από Ιωάννινα προς Κέρκυρα), όπως και της δημιουργίας νέων (Αθηνών – Καλαμάτας και Αθηνών – Ηρακλείου)[203] στο μέτρο του εφικτού. Τούτο διασαφηνίσθηκε στη συμφωνία της 21.12.1937,[204] η οποία περιέλαβε την Κέρκυρα, παρέπεμψε για το μέλλον την περίπτωση της Κομοτηνής, ανέστειλε οριστικά κάθε σχέδιο για σύνδεση της πρωτεύουσας με την Καλαμάτα[205] και όρισε το Ηράκλειο ως ενδιάμεσο σταθμό της δισεβδομαδιαίας γραμμής Αθηνών – Αλεξανδρείας.[206] Το καλοκαίρι του 1938 η αιγυπτιακή κυβέρνηση άναψε το πράσινο φως για τις ξένες εταιρείες υπό τον όρο της διαφύλαξης των συμφερόντων της Misr Airwork[207] — φως που αργότερα ξανακοκκίνησε. Απέμενε τώρα η παράδοση του αερολιμένα Ηρακλείου και των Ju-52. Στις 13 Απριλίου 1939 έγιναν τα εγκαίνια της τετρακισεβδομαδιαίας γραμμής Αθηνών – Ηρακλείου με διάρκεια πτήσης 90'.[208] Ταυτοχρόνως, τα δρομολόγια Αθηνών – Δράμας και Αθηνών – Ιωαννίνων αναβαθμίσθηκαν σε καθημερινά.[209] Ατυχώς, η έλευση του παγκοσμίου πολέμου λίγους μήνες αργότερα, όπως και η υπαναχώρηση των Αιγυπτίων, άφησε όνειρο απραγματοποίητο το πέταγμα των ελληνικών φτερών πάνω από τη Μέση Ανατολή.

Η τελική διαμόρφωση του δικτύου (διαφωτιστικός είναι και ο χάρτης 8) για κάθε γραμμή υπήρξε η παρακάτω (αφετηρία η Αθήνα, το κόστος σε δραχμές):[210]

---

[202] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, ό.π.· ό.π. και Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 102η, 18.11.1937.

[203] Ό.π., 4.1, μελέτη για την επέκταση των γραμμών της Ε.Ε.Ε.Σ. στο εσωτερικό και την εγκατάσταση γραμμών στο εξωτερικό, 15.5.1937.

[204] *Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 270, α.ν. 1322.

[205] *Ἀεροπλοΐα*, 16.2-1.3.1934, τ. 64-65, σ. 238· *ό.π.*, 1.10.1935, τ. 105, σ. 111· *ό.π.*, 16.11.1935, τ. 106, σ.164· *ό.π.*, 1.6.1936, τ. 119, σ. 372· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1935, τ. 13, σ. 166.

[206] *Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 270, α.ν. 1322.

[207] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.8.1938, τ. 171, σ. 61.

[208] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* β' τρίμ. 1939, τ. 30, σ. 163-164.

[209] *Ἀεροπλοΐα*, 1.3.1939, τ. 185, σ. 323.

[210] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἀεροπορικὸς Ὁδηγός*, Αθήνα 1939, σ. 1-2 και 14· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Κανονισμὸς Ἐσωτερικῆς Ὑπηρεσίας Μεταφορᾶς Ἐπιβατῶν ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1939, σ.

σταθμοί	χιλιομετρική απόσταση	τύπος αεροπλάνου	διάρκεια ταξιδίου με ενδιάμεση στάθμευση	κόστος
Θεσσαλονίκη	313*	Ju-52 / G-24	1.20' / 1.45'	1.000
Δράμα	453	G-24	3.30' / 3.55'	1.500
Καβάλα**			4.45' / 5.10'	

*Η απόσταση άρχισε να μειώνεται μετά τα δύο πρώτα χρόνια της εκμετάλλευσης, όταν οι ασφαλιστές έκριναν ότι όσες φορές οι μετεωρολογικές συνθήκες το επέτρεπαν, ιδίως τους θερινούς μήνες, η διαδρομή θα μπορούσε να εκτελείται σε ευθεία γραμμή, χωρίς να περνά πάνω από τα βοηθητικά αεροδρόμια.

**Η διαδρομή Δράμας – Καβάλας εκτελείτο με αυτοκίνητο. Το κόμιστρό της ανερχόταν σε 75 δρχ..

σταθμοί	χιλιομετρική απόσταση	τύπος αεροπλάνου	διάρκεια ταξιδίου χωρίς ή με ενδιάμεση στάθμευση	κόστος
Αγρίνιο	240	G-24	1.30'	600
Ιωάννινα	385	Ju-52 / G-24*	1.35' / 3.00'	825

*Στην απ' ευθείας σύνδεση με τα Ιωάννινα χρησιμοποιούντο τα Ju-52, ενώ όταν προβλεπόταν στάθμευση στο Αγρίνιο τα G-24.

σταθμός	χιλιομετρική απόσταση	τύπος αεροπλάνου	διάρκεια ταξιδίου	κόστος
Ηράκλειο	368	Ju-52	1.35'	1.000

Ο απολογισμός της κίνησης του εσωτερικού δικτύου της Ε.Ε.Ε.Σ. για τα δέκα χρόνια λειτουργίας του παρατίθεται αμέσως τώρα στη πιο πεζή μορφή του, αυτή των αριθμητικών δεδομένων.[211]

32-33· Ι.Α.Ε.Τ.Ε., Α.Β.Π., 0-122, Καμπάνης προς Δ.Σ. Ε.Ε.Ε.Σ., υπόμνημα, 16.8.1934 Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 1.4, Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση, έκθεση, 22.8.1939.

[211] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἔκθεσις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 9ης Ἰανουαρίου 1934. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἔτους 1932-1933 (10.7.1932-9.7.1933),* Αθήνα 1934, σ. 4· Ι. Δροσόπουλος, «Ἔκθεσις πεπραγμένων… 28.12.1935», *Ἀεροπλοΐα*, 16.2.1936, τ. 112, σ. 269· Ι. Δροσόπουλος, «Ἔκθεσις τῶν πεπραγμένων… 1935-36», *ό.π.*, 1-5.2.1937, τ. 135, σ. 222· Ι. Δροσόπουλος, «Ἔκθεσις τῶν πεπραγμένων… 1936-37», *ό.π.*, 5.1.1938, τ. 157, σ. 185· C. Asproyerakas, *ό.π.*· Γ. Πογγής, *ό.π.*, σ. 20· Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 47· *Πλοῦτος*, 1.9.1935, τ. 35· Ε.Τ.Ε., *ό.π.*, σ. 3.

έτος	επιβάτες	αποσκευές δωρεάν (χλγρ.)	εμπορεύματα και υπερβάλλον αποσκευών (χλγρ.)	ταχυδρομείο (χλγρ.)
10.7.31-9.7.32	5.968	57.905	41.734	4.048
10.7.32-9.7.33	6.828	68.587	101.643	7.613
10.7.33-9.7.34	7.249	78.329	187.786	11.607
10.7.34-9.7.35	8.730	90.346	217.583	15.930
10.7.35-9.7.36	8.207	89.785	141.740	17.034
10.7.36-9.7.37	7.499	81.607	145.404	12.539
10.7.37-9.7.38	6.327	63.995	205.145	8.107
10.7.38-9.7.39	9.566	97.454	246.874	9.980
10.7.39-9.7.40	13.411	134.577	268.614	20.461
10.7.40-27.10.40	6.690	66.468	134.969	13.968

Η πτώση της κίνησης στα μέσα της δεκαετίας εξηγείται από το άνοιγμα της γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης στις διεθνείς αερομεταφορές· μέχρι τότε η Ε.Ε.Ε.Σ. για να αντεπεξέλθει στις ανάγκες τις συγκεκριμένης γραμμής χρησιμοποιούσε, όπως προαναφέραμε, εκτός από τα εταιρικά και άλλα μισθούμενα αεροσκάφη (1932-1936).[212] Η ανοδική πορεία προς το τέλος της περιόδου οφείλεται στην επέκταση και πύκνωση του δικτύου, την εισαγωγή σε υπηρεσία μεγαλυτέρων αεροσκαφών και στη μερική διαβίβαση της αλληλογραφίας άνευ αεροπορικού τέλους.

Κλείνουμε την ενότητα με την καταγραφή ορισμένων ακόμη στοιχείων, από πηγές των αρχών της δεκαετίας,[213] τα οποία, ωστόσο, θεωρώ αντιπροσωπευτικά εκτός από εκείνα που αναφέρονται στον προορισμό — σαφώς ελαττώνονται στην συνέχεια οι αποστολές εξωτερικού (δηλαδή διαβατικοί επιβάτες, αποσκευές, ταχυδρομείο).

προορισμός	επιβάτες	αποσκευές	εμπορεύματα	ταχυδρομείο
εσωτερικό	97%	95%	96%	64%
εξωτερικό	3%	5%	4%	36%

Επιβάτες: α) κατά γένος: άνδρες 84%, γυναίκες 15%, παιδιά 1%· β) κατά επάγγελμα: εμπορευόμενοι 25%, δημόσιοι λειτουργοί 20%, λοιποί 55%· γ) κατά εθνικότητα: Έλληνες 86%, αλλοδαποί 14%· δ) κατά εισιτήρια: απλά 71%, μετ' επιστροφής 29%.

[212] Ι. Δροσόπουλος, «Ἔκθεσις πεπραγμένων… 28.12.1935», *Ἀεροπλοΐα*, 16.2.1936, τ. 112, σ. 269· Ι. Δροσόπουλος, «Ἔκθεσις τῶν πεπραγμένων… 1935-36», *ό.π.*, 1-5.2.1937, τ. 135, σ. 222· Γ. Πογγής, *ό.π.*.

[213] Ι. Δροσόπουλος, «Ἔκθεσις πεπραγμένων… 28.12.1935», *Ἀεροπλοΐα*, 16.2.1936, τ. 112, σ. 269· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Στατιστικὴ ἔτους 1932*, σ. 4-6, 8 και 11-12· Χ. Απέργης, «Αἱ ἐναέριοι συγκοινωνίαι ἐν Ἑλλάδι», *Ἐργασία*, 10.7.1932, σ. 857. Όλα τα στοιχεία μετατράπηκαν από απολύτους αριθμούς σε ποσοστιαίες μονάδες.

Εμπορεύματα κατά είδος: πολυτελή αντικείμενα 26%, υπερβάλλον αποσκευών 21%, έντυπα-βιβλία 17%, βιομηχανικά είδη 12%, λοιπά 24%.
Ταχυδρομείο κατά είδος: απλή αλληλογραφία 59%, επίσημη αλληλογραφία 10%, δέματα 31%.

θ. Ο σχεδιασμός του δικτύου εξωτερικών γραμμών

Η ανάπτυξη του δικτύου δεν ανταποκρίθηκε στις προβλέψεις της ιδρυτικής σύμβασης. Σύμφωνα με αυτήν, αλλά και βάσει μεταγενέστερων σχεδιασμών, ο αρχικός ιστός θα άπλωνε τα πλοκάμια του προς όλα τα σημεία του ορίζοντα φιλοδοξώντας να δρασκελίσει τα σύνορα της χώρας.

Βορειοδυτική-δυτική κατεύθυνση. Η γραμμή Αθηνών – Ιωαννίνων θα διακλαδιζόταν προς Αλβανία και προς Κέρκυρα – Ιταλία.[214] Το πρώτο σκέλος γρήγορα εγκαταλείφθηκε, καθώς οι ιταλικές εταιρείες είχαν καλύψει με πυκνότατο δίκτυο όλη την επιφάνεια του μικρού αυτού κράτους. Όσο για το δεύτερο, απαιτείτο η κατασκευή χερσαίου αεροδρομίου στο νησί των Φαιάκων, ενώ θα προέκυπτε ανταγωνισμός και με την γαλλική εταιρεία, η οποία στάθμευε στο λιμένα του Γοβινού (χρησιμοποιούσε υδροπλάνα). Η απόφαση για την Κέρκυρα επαναβεβαιώθηκε αρκετές φορές και οριστικοποιήθηκε στη συμφωνία της 21ης Δεκεμβρίου 1937 (τρισεβδομαδιαία σύνδεση Αθηνών – Κερκύρας επί εννέα μήνες το χρόνο).[215] Ωστόσο, αν και το αεροδρόμιο ετοιμάσθηκε και η Air France μείωσε την πυκνότητα των δρομολογίων της (είχε εγκαταστήσει μια παράλληλη βορειοαφρικανική γραμμή) η γραμμή δεν αναφέρεται πουθενά ως λειτουργούσα.

Βορειοανατολική-ανατολική κατεύθυνση. Είχε να κάνει με την Τουρκία και συζητήθηκε αρκετά στο πλαίσιο του πνεύματος φιλίας μεταξύ των δύο κρατών που καλλιεργήθηκε μετά το 1930. Η πρόταση γραμμής Αθηνών – Σμύρνης – Αγκύρας προσέκρουσε στην ανυπαρξία εσωτερικού τουρκικού δικτύου και στο γεγονός ότι το μοναδικό αεροδρόμιο που εξυπηρετούσε ξένα αεροσκάφη ήταν της Κωνσταντινούπολης ως τερματικός σταθμός.[216] Ακόμη κι έτσι, η Ε.Ε.Ε.Σ. προσδοκούσε οφέλη από μία πιθανή επέκτασή της στις όχθες του Βοσπόρου, καθώς η ελληνική μειονότητα που κατοικούσε εκεί ήταν πολυάριθμη. Ήδη η Δράμα είχε συνδεθεί με τη Θεσσαλονίκη και τα υφιστάμενα στρατιωτικά αεροδρόμια της Κομοτηνής ή της Αλεξανδρούπολης θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως ενδιάμεσοι σταθμοί.[217] Οι ελληνικές βλέψεις διαψεύσθηκαν απότομα, όταν το 1936 η τουρκική κυβέρνηση έκλεισε τα σύνορά της στη διεθνή αεροπλοΐα.

Βόρεια κατεύθυνση. Όπως προαναφέρθηκε, ο κάθετος άξονας ήταν ζωτικότερης σημασίας για τα ελληνικά συμφέροντα. Οι πρώτες βολιδοσκοπήσεις έγιναν προς τη βρετανική πλευρά για μια προέκταση μέχρι τη Βιέννη, όπου θα

---

[214] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, άρθρο 1.
[215] *Ε.τ.Κ. 1938*, φ. 270, α.ν. 1322.
[216] Δ. Δουράκης, *ό.π.*, σ. 34.
[217] *Ἀεροπλοΐα*, 1.10.1935, τ. 103, σ. 111.

υπήρχε ανταπόκριση με την Imperial υπό καθεστώς pool· οι Βρετανοί αρνήθηκαν για λόγους αρχής — άλλωστε, η Ε.Ε.Ε.Σ. λίγα θα είχε να προσφέρει από εμπορικής απόψεως.[218] Απ' εναντίας οι προοπτικές έδειχναν περισσότερο ευοίωνες για συνεργασία με τις κατερχόμενες από το Βορρά ευρωπαϊκές εταιρείες· από τη στιγμή που παραχωρήθηκε στη Lufthansa και την Aeroput πρόσβαση επί του τμήματος Αθηνών – Θεσσαλονίκης, η ελληνική εταιρεία θα μπορούσε να εξασφαλίσει αντίστοιχη πρόσβαση στη γραμμή Θεσσαλονίκης – Σόφιας – Βελιγραδίου – Βουδαπέστης – Βιέννης σε κοινοπραξία μαζί τους.[219] Πράγματι, με τη σύμβαση Ε.Ε.Ε.Σ. – Lufthansa προβλέφθηκε η συνεργασία με τρόπο ώστε ευθύς μόλις η ελληνική εταιρεία επεκτεινόταν μέχρι τη Βιέννη, να βρεθεί μπροστά σε συγκροτημένη ήδη εκμετάλλευση με σοβαρή εμπορική απόδοση.[220] Τούτη τη φορά το νέο εμπόδιο που ορθώθηκε λεγόταν πτητικό υλικό, αφού το υπάρχον (Junkers G-24) ήταν εντελώς ακατάλληλο για τέτοιες αποστάσεις. Η παραλαβή του νέου πάλι (Junkers Ju-52), δεν έγινε στους απαραίτητους αριθμούς, ώστε να καταστεί εφικτό το προς Βορρά άνοιγμα του δικτύου, καθώς την προτεραιότητα είχε η νότια έξοδος.

Νότια κατεύθυνση. Διακαής όμως πόθος όλων των υπευθύνων της εθνικής αεροπορικής πολιτικής από την εποχή της σύστασης της Ε.Ε.Ε.Σ. ήταν η σύνδεση Ελλάδας – Αιγύπτου. Η επιλογή της Αλεξάνδρειας[221] στηριζόταν σε πολλούς λόγους: θέση πάνω στην μεγαλύτερη διεθνή αρτηρία που διερχόταν από την Ελλάδα, ύπαρξη ελληνικής παροικίας που διατηρούσε στενούς εμπορικούς δεσμούς με τη μητρόπολη, στερέωση των οικονομικών της εταιρείας με συνακόλουθο περιορισμό της κρατικής αρωγής, διασφάλιση της εναέριας σύνδεσης με την Κρήτη, ο αερολιμένας της οποίας θα προσείλκυε ξένες εταιρείες, προμήθεια μεγαλύτερου τύπου αεροπλάνου και, τέλος, ανταγωνιστικότητα της γραμμής με κόμιστρα 10% κατώτερα των βρετανικών. Η ελληνική εταιρεία θα μπορούσε να εκμεταλλευθεί μονοπωλιακά μαζί με την αιγυπτιακή ομόλογή της τη γραμμή, εφ' όσον η ολλανδική K.L.M. δεν δικαιούτο από τη σύμβασή της με το ελληνικό κράτος να εκτελεί τοπικές μεταφορές Ελλάδας – Αιγύπτου, κατά δε την ανανέωση της ελληνοβρετανικής σύμβασης θα λαμβανόταν φροντίδα, για να διασφαλισθεί μερίδιο υπέρ της ελληνικής αεροναυτιλίας — εάν οι μεταφορές προς την Αίγυπτο δεν απαγορεύθηκαν στην Imperial το 1931, τούτο έγινε, διότι η ελληνική προέκταση δεν προβλεπόταν τότε άμεση.[222] Με την πάροδο του χρόνου βέβαια και την παγίωση της υφιστάμενης κατάστασης η περίπτωση να

---

[218] T.N.A., AVIA, 2/1991, I.A.C. 305, έκθεση Μπέρτραμ από την επίσκεψή του στην Αθήνα (12-24.2.1937), άκρως εμπ., 25.2.1937.

[219] *Ἀεροπλοΐα*, 1.12.1936, τ. 131, σ. 157 και 1-5.11.1937, τ. 153, σ. 124.

[220] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 4.1, μελέτη πάνω στην επέκταση των γραμμών της Ε.Ε.Ε.Σ. στο εσωτερικό και την εγκατάσταση γραμμών στο εξωτερικό, 15.5.1937.

[221] *Ἀεροπλοΐα*, 16.2-1.3.1934, τ. 64-65, σ. 238· *ό.π.*, 16.6.1934, τ. 72, σ. 332· *ό.π.*, 1.6.1936, τ. 119, σ. 372· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1935, τ. 13, σ. 166.

[222] Α. Λεβίδης, «Περὶ τῆς ἀνάγκης ἐπεκτάσεως τῶν ἐθνικῶν ἐναερίων γραμμῶν πρὸς Αἴγυπτον», *ό.π.*, β' τρίμ. 1933, τ. 6, σ. 27· Δ. Δουράκης, *ό.π.*, σ. 27-29· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ. και Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 101η, 12.11.1937.

καταργηθεί η γραμμή της Imperial απαιτούσε τόλμη που οι ελληνικές πολιτικές ηγεσίες σαφώς δεν διέθεταν. Ο αγώνας λοιπόν, δινόταν τώρα από τους Έλληνες αρμοδίους με στόχο να μην εγκαταστήσουν οι Βρετανοί υπηρεσία προς την Κεντρική Ευρώπη μέσω Ελλάδας, γεγονός που θα καταδίκαζε σε στασιμότητα μια αντίστοιχη ελληνική Αθηνών – Αλεξάνδρειας.[223] Η ιδανική λύση θα ήταν μάλιστα μία ελληνική γραμμή Αλεξανδρείας – Βιέννης (βλ. ανωτέρω), η οποία συνδυαζόμενη με τη Βουδαπέστης – Λονδίνου θα ελάττωνε την διαδρομή Αιγύπτου – Ηνωμένου Βασιλείου κατά το εν τρίτο.[224]

Έπρεπε λοιπόν, να επιδιωχθούν οι καλές υπηρεσίες του βρετανικού παράγοντα. Τον Ιανουάριο του 1936 ο Έλληνας πρέσβης στο Λονδίνο ζήτησε τη μεσολάβηση του Ηνωμένου Βασιλείου προς την αιγυπτιακή κυβέρνηση για την εγκαθίδρυση της γραμμής που θα ένωνε την Ελλάδα με την Αίγυπτο.[225] Η Imperial ενημερώθηκε και πρότεινε ένα συνολικό πακέτο δημιουργίας γραμμών, όπου θα ενεργούσαν 7θέσια τετρακινητήρια υδροπλάνα και οι οποίες θα ένωναν την Αθήνα με το Μπρίντιζι, την Αλεξάνδρεια, τη Σμύρνη και τη Θεσσαλονίκη, όπως επίσης και μια γραμμή αεροπλάνων μέχρι τη Βουδαπέστη· το ποσοστό της ελληνικής συμμετοχής θα ήταν αρχικά 50% και προοδευτικά θα αυξανόταν.[226] Φυσικά, τα εμπόδια που αναφύονταν σε μια τέτοια σύνθετη περίπτωση ήσαν αρκετά: η απόσπαση άδειας από τις βαλκανικές χώρες, το ζήτημα της εξαίρεσης από τους δασμούς καυσίμων και ελαίων, η συμμετοχή της Ε.Ε.Ε.Σ. στα κεφάλαια και στο προσωπικό. Το δε εύρος των ζητημάτων απαιτούσε διαπραγματεύσεις, που θα μπορούσαν να τελεσφορήσουν μόνο αν διεξάγονταν μεταξύ κυβερνητικών και όχι εταιρικών αντιπροσώπων.[227]

Παράλληλα, σε καθαρά εταιρικό επίπεδο γίνονταν συζητήσεις μεταξύ Ε.Ε.Ε.Σ. και της αιγυπτιακής Misr Airworks· οι δύο πλευρές έχοντας αντιληφθεί ότι το σύνολο των διαβατικών ταξιδιωτών το είχαν απορροφήσει η Imperial και η K.L.M., απέβλεπαν στην εξυπηρέτηση των επιβατών που θα μετακινούντο αποκλειστικά μεταξύ των δύο χωρών. Όπως αναγνώριζαν οι ίδιοι οι Βρετανοί, με την υπάρχουσα πυκνότητα των δρομολογίων της εταιρείας τους και τη χωρητικότητα των αεροσκαφών τους, ήταν δύσκολο για έναν επιβάτη από την Ελλάδα να κλείσει θέση για την Αίγυπτο και το αντίστροφο, επειδή η προτεραιότητα δινόταν σε όσους ταξίδευαν σε μακρινούς προορισμούς. Το Μάρτιο του 1936 ο Ταχέρ πασάς, που ήταν τότε επικεφαλής διαφόρων αθλητικών και τουριστικών οργανισμών της Αιγύπτου, επισκέφθηκε την Αθήνα για να συζητήσει το θέμα.[228] Στην επίσκεψή του η βρετανική πρεσβεία, που τον θεωρούσε γερμανόφιλο, διείδε μια απόπειρα της Lufthansa να αποκτήσει τον έλεγχο της

---

[223] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 4.1, ό.π..

[224] Α. Παναγιώτου, «Αἱ ἐναέριοι γραμμαί μας», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 27.7.1936.

[225] Τ.Ν.Α., AVIA, 2/1959, Πρεσβεία Λονδίνου προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. 124/St/36, 16.1.1936.

[226] Ό.π., Imperial προς Προμηθέα (αντιπροσωπεία στην Αθήνα), τηλ., 4.2.1936.

[227] Ό.π., Προμηθέας προς Imperial, αυστηρώς προσωπικό και εμπ., 8.2.1936.

[228] Ό.π., έκθεση Μπέρτραμ από την επίσκεψή του στην Αθήνα (Μάρτιος 1936), 17.3.1936, όπου συνημμένο: παράρτημα Ν, Μακρής, αντιπρόσωπος Προμηθέα προς Μπέρτραμ.

ελληνικής πολιτικής αεροπορίας.[229] Μπροστά σε αυτό το ενδεχόμενο οι Βρετανοί πρότειναν στην ελληνική κυβέρνηση τη δημιουργία μιας ταχείας υπηρεσίας Αθηνών – Αλεξανδρείας στην οποία θα ενεργούσαν από κοινού ελληνικές και βρετανικές εταιρείες[230] — αν και οι Αιγύπτιοι δεν θα παρείχαν διευκολύνσεις σε περίπτωση που δεν λάμβαναν μερίδιο στη γραμμή. Η παραχώρηση αυτή του βρετανικού παράγοντα στην εκμετάλλευση της συγκεκριμένης γραμμής υπαγορευόταν από την ανάγκη να διασφαλίσει τα συμφέροντά του στην περιοχή· γι' αυτό επιθυμούσε οι δεσμεύσεις του να είναι για περιορισμένο χρόνο και μειούμενης κλιμάκωσης.[231]

Η Imperial ως άμεσα ενδιαφερόμενη χαρακτήρισε την ίδρυση της ελληνικής γραμμής δικαιολογημένη μόνο από απόψεως πολιτικής και πρεστίζ. Από καθαρά εμπορική σκοπιά δεν θα μπορούσε να επιβιώσει λόγω έλλειψης επιβατών. Γι' αυτό άλλωστε και θα έπρεπε τα αεροσκάφη που θα ενεργούσαν σε αυτήν να είναι ολιγοθέσια (όπως το τετρακινητήριο 10θέσιο De Havilland DH–86) και τα δρομολόγια εβδομαδιαία.[232]

Η ίδρυση όμως μιας τέτοιας γραμμής θα είχε επιπτώσεις στο υπόλοιπο δίκτυο της Ε.Ε.Ε.Σ.. Επειδή λόγω της οικονομικής κρίσης το Δημόσιο δεν θα έπρεπε να επιβαρυνθεί και ο ετήσιος αριθμός διανυομένων χιλιομέτρων να παραμείνει αμετάβλητος, ως μόνη διέξοδος απέμενε η αραίωση ή και κατάργηση των άγονων εσωτερικών γραμμών (Αθηνών – Ιωαννίνων, Θεσσαλονίκης – Δράμας).[233] Σε μια τέτοια περίπτωση θα παραγκωνιζόταν η δυτική Ελλάδα, ωστόσο θα αναβαθμιζόταν η Κρήτη, πράγμα που ζητούσαν και οι ξένες εταιρείες. Το επαρχιακό δίκτυο θα αναλάμβαναν να εξυπηρετήσουν αεροταξί.[234]

Από την πλευρά του, ο γενικός διευθυντής της Ε.Ε.Ε.Σ. Βυζάς έκρινε ως δυσχερή την εγκατάσταση της γραμμής Αλεξανδρείας, διότι θα είχε ανεπαρκείς εμπορικές αποδόσεις, ενώ θα δημιουργείτο εντύπωση μειονεξίας μεταξύ των πελατών της εταιρείας, επειδή τα αεροσκάφη της Imperial και της K.L.M. ήταν μεγαλύτερης ταχύτητας και περισσοτέρων θέσεων (τα ελληνικά Ju-52, αν και εξαιρετικώς ασφαλή, είχαν ταχύτητα μόλις 220 χλμ./ώρα και διέθεταν 17 θέσεις). Γι' αυτό πρότεινε τον περιορισμό στις εκτός συναγωνισμού εσωτερικές γραμμές μέχρις ότου βρεθούν τα αναγκαία κεφάλαια.[235]

Στο παιχνίδι αναμείχθηκαν και οι Γερμανοί, οι οποίοι αφού εξασφάλισαν την κάθοδό τους μέχρι την Αθήνα (βλ. σ. 296-298), αναζητούσαν διόδους προς την Ανατολή. Είχαν κατορθώσει μάλιστα να προσεταιρισθούν ανθρώπους και στην Ελλάδα και στην Αίγυπτο (ήδη αναφέρθηκε ο Ταχέρ πασάς), υποσχόμενοι

---

[229] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, απορ. τηλ. αρ. 19, 17.3.1936.

[230] Ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Λονδίνου, αρ. W. 3937/516/27, 14.5.1936.

[231] Ό.π., πρακτικά της I.A.C.C., 23η συνεδρίαση, 25.3.1936.

[232] Ό.π., Imperial προς Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας, GWH/SB/683, 6.5.1936.

[233] Αυτή ήταν και η θέση του Υπουργείου Αεροπορίας το 1936, βλ. Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, ό.π.· Α. Λεβίδης, *ό.π.*, σ. 26 και 32.

[234] Α. Λεβίδης, *ό.π.*, σ. 30· Δ. Δουράκης, *ό.π.*, σ. 30-31.

[235] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, ό.π..

καθεστώς μελλοντικής κοινοπραξίας για την εκμετάλλευση της γραμμής, χειρονομία στην οποία ήσαν εξαιρετικά απρόθυμοι να προχωρήσουν οι Βρετανοί. Και ο Μεταξάς μπορεί λίγο μετά την εγκαθίδρυση του καθεστώτος του, να διαβεβαίωνε το Βρετανό πρέσβη ότι επιθυμούσε να συνεργασθεί με την Imperial και όχι με τους Γερμανούς για την υπηρεσία Αθηνών – Καΐρου, αλλά τόνιζε συγχρόνως ότι δεν μπορούσε και να εγγυηθεί κάτι τέτοιο εξ αιτίας της διαφθοράς και των αντιβρετανικών μηχανορραφιών του Υπουργείου Αεροπορίας.[236] Όμως, πέρα από την όποια θετική ή αρνητική διάθεση των αρμοδίων στην Ελλάδα, η στάση της βρετανικής πλευράς απέναντι στις ελληνικές φιλοδοξίες υπαγορευόταν καθαρά από τους όρους του βρετανογερμανικού ανταγωνισμού: στο πλαίσιο της επιχείρησης αποκλεισμού των Γερμανών από τη Μέση Ανατολή 'η μπάλα έπαιρνε' και τους Έλληνες. Κάθε φορά λοιπόν που εγειρόταν ζήτημα από την ελληνική πλευρά, η πάγια απάντηση θα ήταν ότι η βρετανική κυβέρνηση δεν ενθαρρύνει οποιαδήποτε νέα γραμμή, διότι οι υπάρχουσες (Imperial, K.L.M.) ήσαν επαρκείς και μάλιστα η πρώτη επρόκειτο να πυκνώσει. Βέβαια, οι Έλληνες θα μπορούσαν πάντα να απευθυνθούν στην αιγυπτιακή κυβέρνηση και την αιγυπτιακή εταιρεία (Misr Airworks), στις οποίες ωστόσο η βρετανική επιρροή ήταν σημαντική.[237]

Πράγματι, τον Ιανουάριο του 1938 η ελληνική εταιρεία (μεταξύ άλλων ενδιαφερομένων) υπέβαλε αίτηση στην αιγυπτιακή κυβέρνηση ζητώντας εξουσιοδότηση για επέκταση του δικτύου της στο έδαφός της.[238] Ακολούθησαν πιέσεις και από την ελληνική κυβέρνηση. Ωστόσο, το ελληνικό αίτημα ήταν περισσότερο δυσεπίτευκτο από τα άλλα, καθώς η Αίγυπτος θα αποτελούσε τερματικό σταθμό για την Ε.Ε.Ε.Σ. και όχι διαβατικό, προοπτική που έκανε τους υπευθύνους της αφρικανικής χώρας, οι οποίοι την εποχή εκείνη άρχισαν να αναθεωρούν την αμυντική πολιτική τους, εξαιρετικά επιφυλακτικούς.[239] Επιπλέον, η αιγυπτιακή πλευρά δεν ενέκρινε την εγκαθίδρυση οποιασδήποτε γραμμής, η οποία θα τερματιζόταν στο έδαφός της, διότι έτσι θα βλάπτονταν τα συμφέροντα μιας εγχώριας επιχείρησης.[240]

ι. Το ιπτάμενο προσωπικό

Η αρχική σύμβαση του Ικάρου προέβλεπε ότι κατά τα τέσσερα πρώτα χρόνια στο ιπτάμενο προσωπικό θα επιτρεπόταν η συμμετοχή αλλοδαπών, μειούμενη

---

[236] Τ.Ν.Α., AVIA, 2/1983, Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, τηλ. αρ. 254, 27.12.1936.

[237] Ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανικές Πρεσβείες Αθηνών και Καΐρου, κρυπτ. μην., 8.1.1937· ό.π., 2/1991, I.A.C. 305, έκθεση Μπέρτραμ από την επίσκεψή του στην Αθήνα (12-24.2.1937), άκρως εμπ., 25.2.1937.

[238] Ό.π., 2/1983, Αιγυπτιακή Βουλή – 7ο νομοθετικό σώμα – 1η συνεδρία, 37η συνεδρίαση, 26.7.1938. Εκτός από την Ε.Ε.Ε.Σ. άλλες τέσσερεις εταιρείες υπέβαλαν τότε παρόμοιο αίτημα, οι K.L.M., Lufthansa, American Air Transport και LOT.

[239] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Καΐρου, υπόμνημα, 17.2.1938· ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Καΐρου προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. 1384 (172/27/38), 31.12.38· ό.π., Χουσεΐν Σιρρύ, Αιγύπτιος υπουργός Εθνικής Αμύνης προς Αιγύπτιο υπουργό Εξωτερικών, επιστολή, 4.6.1939.

[240] Ό.π..

κλιμακωτά μέχρι την πλήρη απομάκρυνσή τους.[241] Η αναθεωρημένη σύμβαση του 1930 περιόριζε τους ξένους στη θέση του οδηγού α' και μόνο για δύο χρόνια. Άφηνε ωστόσο περιθώριο χρησιμοποίησής τους για ένα τρίμηνο στις περιπτώσεις που άλλαζε ο τύπος του αεροσκάφους ή άρχιζε η λειτουργία εξωτερικών γραμμών.[242] Κατά τους πρώτους μήνες λειτουργίας των γραμμών οι κυβερνήτες των αεροσκαφών ήσαν αποκλειστικά Γερμανοί (η αιτία προφανής: τα αεροπλάνα ήσαν και αυτά γερμανικά)·[243] από το Μάρτιο του 1933 τους αντικατέστησαν σταδιακά οι Έλληνες β' οδηγοί και την θέση αυτών πήραν άλλοι αξιωματικοί της πολεμικής αεροπορίας. Αντίστοιχη εξέλιξη σημειώθηκε και με τους ιπτάμενους μηχανικούς.[244] Ο παρακάτω ονομαστικός κατάλογος αφορά το σύνολο των ιπταμένων μέχρι και τη διακοπή της λειτουργίας των γραμμών τον Οκτώβριο του 1940:[245]

οδηγοί α' και β'	μηχανικοί	ασυρματιστές
Αλμπάνης Στυλιανός	Μακρής Χαράλαμπος	Γαρυφαλάκης Πέτρος
Θεολόγης Ιωάννης	Μεταξάς Διονύσιος	Γορτσίδης Λουκιανός
Λίνος Ζήσης	Μπαζαίος Νικήτας	Λεώνης Δημήτριος
Λουκίδης Κων/νος	Ρίζος Αθανάσιος	Μιχόπουλος Παναγιώτης
Παπαδάκος Ευάγγελος	Στάθης Κωνσταντίνος	Μακρής Ευάγγελος
Στάθης Ιωάννης		
Τσουκάς Ιωάννης		
Φραγκίστας Γεώργιος		
Χάμπας Πάτροκλος		

Τα στοιχεία του πίνακα πρέπει να αντιμετωπισθούν με μια μικρή επιφύλαξη. Κι αυτό γιατί πλην του οδηγού α', κατά τη διάρκεια μιας πτήσης οι ρόλοι των μελών του πληρώματος (τουλάχιστον τον πρώτο καιρό) δεν ήσαν στεγανοποιημένοι. Η σύμβαση προέβλεπε ότι το χειρισμό του ασυρμάτου μπορούσε να αναλάβει είτε ο οδηγός β' είτε ο μηχανικός.[246]

Την εποχή που η Ε.Ε.Ε.Σ. συμπλήρωνε τέσσερα χρόνια λειτουργίας, ο ρόλος των ιπτάμενων Γερμανών είχε περιορισθεί δραστικά. Με την ευκαιρία λοιπόν, της

---

[241] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 317, ν.δ. 17.10.1925, άρθρο 7.

[242] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν.4809, συγγραφή υποχρεώσεων, άρθρο 7, §§ β, γ, και ι.

[243] Αν και δεν αναφέρεται σε κάποια πηγή ο ακριβής αριθμός τους, πιθανολογώ με βάση τη σύμβαση και μεταγενέστερα στοιχεία ότι επρόκειτο για τέσσερεις, όσα ήταν και τα αεροσκάφη.

[244] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, συγγραφή υποχρεώσεων, άρθρο 7 § β και ιβ· *Ἀεροπλοΐα*, 1.5.1932, τ. 21, σ. 455· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 9ης Ἰανουαρίου 1934. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1932-1933 (10.7.1932-9.7.1933)*, Αθήνα 1934, σ. 6· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά των Γ.Σ.Μ., συνέλευση 4η, 9.1.1934. Οι δύο τελευταίες πηγές αφήνουν να εννοηθεί ότι η ανάληψη της διακυβέρνησης των αεροσκαφών από Έλληνες ήταν άμεση και πλήρης, ωστόσο κάτι τέτοιο το θεωρώ απίθανο.

[245] Η. Νταλούμης, «65 χρόνια από το πρώτο αεροπορικό δρομολόγιο. Τα πρώτα βήματα της ελληνικής αεροπορίας στην Ελλάδα», *Πτήση & Διάστημα*, Σεπτ. 1996, τ. 138, σ. 86· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 86η, 31.10.1936.

[246] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν.4809, συγγραφή υποχρεώσεων, άρθρο 7, § ε.

λήξης των συμβολαίων τους ετέθη ζήτημα παραμονής τους ή όχι. Δύο από αυτούς δεν δέχθηκαν την ανανέωση, ένας είχε ήδη απολυθεί και άλλος ένας, ο Γιούτερμποκ, θα παρέμενε για ένα εξάμηνο ακόμη. Πολλά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είχαν προτείνει τότε την παραμονή των ακριβοπληρωμένων αλλά έμπειρων Γερμανών για λόγους ασφαλείας. Ένας δεύτερος λόγος που συνηγορούσε στην παραμονή τους ήταν η καθυστέρηση της έναρξης της εκπαίδευσης των Ελλήνων οδηγών σε νυκτερινές πτήσεις. Ύστερα από παρέμβαση του κυβερνητικού εκπροσώπου αποφασίσθηκε η παράταση της υπηρεσίας του ενός εκ των δύο Γερμανών με λήγοντα συμβόλαια ή η μετάκληση ειδικού από τη Junkers.[247] Ωστόσο, και ο Γιούτερμποκ ζήτησε να αποχωρήσει, επειδή δεν του καταβλήθηκαν όλα τα έξοδα παραμονής στην πατρίδα του, όπου είχε ταξιδεύσει προκειμένου να ενημερωθεί για τις τυφλές πτήσεις. Η διοίκηση έκανε δεκτή την παραίτηση, τού ζήτησε όμως να παραμείνει κατά τους χειμερινούς μήνες του 1935-1936, όταν τα δρομολόγια διακόπτονταν, για να εκπαιδεύσει τους δόκιμους πιλότους, ενώ οι ήδη υφιστάμενοι οδηγοί α' Τσουκάς, Παπαδάκος, Θεολόγης θα αποστέλλονταν στην Γερμανία για περαιτέρω μαθήματα. Ο Γιούτερμποκ δέχθηκε, εισηγήθηκε μάλιστα και την προαγωγή του Χάμπα σε κυβερνήτη, δεδομένης της επικείμενης επέκτασης των γραμμών.[248]

Την άνοιξη του επομένου έτους προήχθη σε β' οδηγό ο δόκιμος πιλότος Γ. Φραγκίστας, ενώ μόλις αποχώρησε ο Γιούτερμποκ — υποδεικνύοντας τον Τσουκά ως εκπαιδευτή στην θέση του[249] — επανήλθε και ο Λίνος υπό καθεστώς δοκιμασίας. Ο συγκεκριμένος πιλότος κατά την άσκηση των καθηκόντων του στο παρελθόν είχε υποπέσει σε δυο-τρία σφάλματα. Αν και η Ανωτάτη Υγειονομική Επιτροπή, παρ' όλες τις οφθαλμολογικές εξετάσεις ανά τρίμηνο, ουδέποτε διέγνωσε πρόβλημα, εστάλη στην Γερμανία. Ο εκεί ιατρός διέγνωσε ελάττωμα και είπε ότι εάν επρόκειτο να προσληφθεί δεν θα το συνιστούσε, αφού όμως εργαζόταν επί τρία χρόνια δίχως να προκαλέσει ατύχημα, ας έμενε. Έτσι διατηρήθηκε στην θέση του μέχρι που απολύθηκε τον Μάρτιο του 1935 για πολιτικούς λόγους, για να επανέλθει, όπως είδαμε μετά από ένα χρόνο[250] και μάλιστα το καλοκαίρι του 1936 ύστερα από έκθεση του αρχηγού πτήσεων να προαχθεί σε πιλότο α'. Βάσει της ίδιας έκθεσης ο Στάθης προσελήφθη ως πιλότος β'.[251] Επίσης, προσωρινά εκτός πτητικής ενέργειας για δύο μήνες τέθηκε ο Παπαδάκος λόγω καρδιακής πάθησης. Τέλος, ο πιλότος του μισθωμένου γερμανικού αεροπλάνου Αλμπάνης που είχε διαγραφεί την άνοιξη από τη

[247] Ό.π., συνεδρίαση 63η, 12.7.1935.

[248] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδριάσεις 66η, 13.8.1935 και 71η, 20.12.1935.

[249] Ό.π., συνεδριάσεις 75η, 10.3.1936 και 79η, 27.5.1936. Πάντως η αποχώρηση του Γερμανού δεν υπήρξε δίχως προστριβές, καθώς αρνήθηκε το δώρο των 25.000 δρχ. της εταιρείας υποστηρίζοντας ότι έπρεπε να του καταβληθούν αποδοχές 37 ημερών, κατά τις οποίες ήταν αδειούχος, βλ. ό.π., συνεδριάσεις 79η, 27.5.1936 και 80η, 2.6.1936.

[250] Ό.π., συνεδρίαση 78η, 22.5.1936.

[251] Ό.π., συνεδρίαση 82η, 31.7.1936.

μισθολογική κατάσταση, αφού είχε να πετάξει τουλάχιστον 4 μήνες,[252] επαναπροσλήφθηκε το φθινόπωρο ως οδηγός β'.[253]

Οι σχέσεις μεταξύ διοίκησης και πιλότων τέθηκαν σε δοκιμασία, το Μάιο του 1936 με αφορμή αίτημα των τελευταίων για τη μονιμοποίησή τους. Το υπόμνημά τους χαρακτηρίσθηκε ως τελεσίγραφο από το σύνολο των συμβούλων, δεδομένου ότι δεν υπήρχε εφεδρικό προσωπικό. Οι Μποζώνης, Μπασακίδης και Καρόλου τόνισαν το ζήτημα της πειθαρχίας και έφθασαν στο σημείο να εξετάσουν το ενδεχόμενο κλήσης ξένων οδηγών σε περίπτωση άτεγκτης στάσης των Ελλήνων. Δικαιολόγησαν δε την καθυστέρηση στο ζήτημα της μονιμοποίησης στη μη σύνταξη οργανισμού της εταιρείας, ο οποίος με την σειρά του εξαρτιόταν από την παράταση του προνομίου. Αυτός ο οργανισμός θα έπρεπε να προσαρμοσθεί στα ελληνικά μισθοδοτικά και εργατικά δεδομένα και να συνταχθεί ως σύνολο και όχι κατά κεφάλαιο. Αναφέρθηκε ενδεικτικά ότι στην Ιταλία η αναλογία μισθού ενός πιλότου και ενός στρατηγού ήταν 1:1,75 ενώ στην Ελλάδα 1:0,55. Τέλος, ζήτησαν την παρέμβαση του υπουργού, επειδή σε περίπτωση που οι χειριστές απεργούσαν, η εταιρεία θα τους απέλυε και οι πτήσεις θα διακόπτονταν.

Ο κυβερνητικός εκπρόσωπος Ρέππας, αφού ξεκαθάρισε ότι το υπουργείο δεν θα ανακατευόταν σε θέματα προσωπικού, μέμφθηκε την απρονοησία της διοίκησης να προετοιμάσει εφεδρικό προσωπικό. Στη συνέχεια, επικουρούμενος από τους συμβούλους Γαζή και Οικονομάκο συνέστησε διαλλακτικότητα, υποστηρίζοντας ότι ο υψηλός μισθός των πιλότων (17.500 δρχ.) εξισορροπούσε την έλλειψη ταμείων ασφάλισης, υγείας και σύνταξης. Το Διοικητικό Συμβούλιο αποφάσισε να ζητηθεί η απόσυρση του υπομνήματος για λόγους κύρους και να συσταθεί επιτροπή για να μελετήσει τα ζητήματα των πιλότων και του οργανισμού.[254]

Ύστερα από λίγες ημέρες ο αντιπρόεδρος Μοσχόπουλος ήλθε σε επαφή με τους οδηγούς, που τον διαβεβαίωσαν ότι το διάβημά τους δεν είχε χαρακτήρα αντιπειθαρχικό και ότι εμπιστεύονταν πλήρως την κρίση της διεύθυνσης για τη λύση του προβλήματος.[255] Ας σημειωθεί ότι η πραγματοποίηση του διαβήματος του ιπτάμενου προσωπικού δεν θα ήταν εφικτή ή αποτελεσματική σε κάποιο βαθμό, αν δεν είχε προηγηθεί η σύσταση σωματείου για την εξυπηρέτηση των συμφερόντων τους από τον καιρό που γενικός διευθυντής ήταν ο Παπαδόπουλος. Τώρα όμως το Διοικητικό Συμβούλιο έχοντας πρόσφατη την αναταραχή με το υπόμνημα άρχισε να αντιδρά. Σκόπευε λοιπόν, να περάσει διάταξη στον υπό σύνταξη οργανισμό που θα απαγόρευε τον συνδικαλισμό τους.[256]

Μεμονωμένο πειθαρχικό κρούσμα σημειώθηκε την 3η Μαρτίου 1937, όταν ο οδηγός α' Παπαδάκος ανέλαβε το δρομολόγιο προς Θεσσαλονίκη με το SX-ACE, στο οποίο λόγω ενός ατυχήματος στην Δράμα είχαν γίνει επισκευές, όπως και δοκιμαστική πτήση με πλήρη φόρτο. Ο χειριστής όμως μετά από λίγο το

[252] Ό.π., συνεδρίαση 78η, 22.5.1936.
[253] Ό.π., συνεδρίαση 86η, 31.10.1936.
[254] Ό.π., συνεδρίαση 78η, 22.5.1936.
[255] Ό.π., συνεδρίαση 79η, 27.5.1936.
[256] Ό.π., συνεδρίαση 84η, 1.9.1936.

προσγείωσε πίσω και σε έντονο ύφος παρουσία κατωτέρων υπαλλήλων ισχυρίσθηκε ότι η κακοκαιρία ήταν σοβαρή και λόγω της ελαττωματικότητας της επισκευής το αεροπλάνο είχε την τάση να κλίνει προς τα αριστερά. Όταν του δόθηκε άλλο αεροσκάφος αρνήθηκε να εκτελέσει το δρομολόγιο. Μετά από λίγο πολεμικά αεροσκάφη εκτέλεσαν πτήσεις πάνω από το Τατόι, ενώ το SX-ACE συνέχισε να εκτελεί κανονικά τα δρομολόγιά του. Το διοικητικό συμβούλιο επέβαλε στον πιλότο τρίμηνη απόλυση για λόγους απειθαρχίας, καταπάτησης της ιεραρχίας και ζημίας των συμφερόντων της εταιρείας λόγω της ματαίωσης της πτήσης.[257] Ο Παπαδάκος με εξώδικο δήλωση δεν αποδέχθηκε την ποινή και τότε η εταιρεία αποφάσισε την καταγγελία της σύμβασης μαζί του και την προαγωγή του Φραγκίστα σε οδηγό α'.[258] Ύστερα από αυτή την τροπή των πραγμάτων, ο Παπαδάκος με νέα επιστολή του, αφού ανέφερε ότι το περιεχόμενο της εξωδίκου γράφηκε χωρίς την εντολή του και διαβεβαίωσε για τον σεβασμό του προς το διοικητικό συμβούλιο κλπ., ζήτησε να θεωρηθεί η εξώδικος ως μηδέποτε γενομένη και την αποκατάστασή του. Η διεύθυνση, που μάλλον δεν είχε την πολυτέλεια να απολύει πιλότους λόγω του φόρτου εργασίας, δέχθηκε την μεταμέλειά του υπό τον όρο της έγγραφης αναγνώρισης της ποινής ως καλώς επιβληθείσης.[259] Αργότερα ο Παπαδάκος συμπλήρωσε τον χρόνο της αργίας του με αντίστοιχες ώρες πτήσης και του επιστράφηκαν οι βασικοί μισθοί χωρίς το χιλιομετρικό επίδομα, ενώ του κρατήθηκε ποσό 4.000 δρχ..[260]

Το επόμενο ζήτημα που απασχόλησε τις σχέσεις διοίκησης και ιπταμένων ήταν εκείνο του πτητικού επιδόματος. Το έθεσε ο εντεταλμένος σύμβουλος Μποζώνης ζητώντας να μη χορηγείται στους αδειούχους, γιατί έτσι καταργείτο η άμιλλα μεταξύ των εργαζομένων: δεν ήταν δυνατόν ένας μακροχρονίως ασθενών να αμείβεται το ίδιο με εκείνον που τον αντικαθιστά· ο πρώτος θα έπρεπε να ενισχύεται από το Ι.Κ.Α.. Επίσης, έκρινε άτοπο να καταβάλλεται επίδομα για τις περιόδους πτητικής αδράνειας, όπως συνέβαινε τους χειμερινούς μήνες. Με την άποψή του διαφώνησε μόνο ο γενικός διευθυντής Βυζάς: επειδή το πτητικό επίδομα είχε χαρακτήρα συσσωματωμένης μισθοδοσίας χωρίς να ανταποκρίνεται στα πραγματικώς διανυόμενα χιλιόμετρα (όπως κανονικά προέβλεπε η σύμβαση), οι ασθενείς ή οι τιμωρούμενοι θα έχαναν το 1/3 του μισθού τους. Μία λύση θα ήταν η κατ' αρχήν μείωση του επιδόματος στο 1/6 του μισθού. Στην περίπτωση βέβαια αυτή, θα έπρεπε να ορισθεί βασικός μισθός ανώτερος του ισχύοντος, όπως και να γίνει διαχωρισμός για τους νεοπροσλαμβανόμενους και όσους είχαν συμπληρώσει ορισμένο χρόνο υπηρεσίας. Ο κυβερνητικός αντιπρόσωπος Τηλιός αρκέσθηκε να δηλώσει ότι το υπουργείο, που όλα τα προηγούμενα χρόνια δεν αντιδρούσε στην παραβίαση της σύμβασης, επιθυμούσε να καταβάλλεται το επίδομα αναλόγως των διανυομένων χιλιομέτρων. Ο πρόεδρος Δροσόπουλος εξήγησε ότι το σκεπτικό δεν ήταν η εξοικονόμηση χρημάτων, αλλά η πάταξη της

[257] Ό.π., συνεδρίαση 91η, 23.3.1937.

[258] Ό.π., συνεδρίαση 93η, 8.5.1937. Πράγματι, ο Φραγκίστας προήχθη σε οδηγό α΄ ύστερα από ένα μήνα, βλ. ό.π., συνεδρίαση 96η, 26.6.1937.

[259] Ό.π., συνεδρίαση 94η, 27.5.1937.

[260] Ό.π., συνεδρίαση 106η, 31.3.1938.

αμέλειας και της αδράνειας, ωστόσο η επερχόμενη διαφοροποίηση θα έπρεπε να είναι το δυνατόν πιο ανώδυνη. Αποφασίσθηκε λοιπόν, η καταβολή του επιδόματος σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τη σύμβαση και αφού μεσολαβήσει μία μεταβατική περίοδος.

ειδικότητα	βασικός μισθός	επίδομα 1.1.-9.7.39	επίδομα από 9.7.39
κυβερνήτης α'	15.000	0,530	0,430
κυβερνήτης β'	8.000	0,425	0,343
ασυρματιστής α'	5.600	0,160	0,128
ασυρματιστής β'	4.600	0,160	0,128
αερομηχανικός α'	6.500	0,141	0,114
αερομηχανικός β'	5.150	0,141	0,114

Το επίδομα θα δικαιούντο να λαμβάνουν οι αδειούχοι για 15 ημέρες και οι ασθενείς για ένα μήνα.[261]

Μια τελευταία εξέλιξη, η οποία προκλήθηκε από το Υπουργείο Αεροπορίας και προβλεπόταν από τη συγγραφή υποχρεώσεων της ιδρυτικής σύμβασης, αφορούσε την εκπαίδευση αξιωματικών σε βαρέα αεροσκάφη. Η εφαρμογή αυτού του προγράμματος καταργούσε αυτομάτως τις θέσεις β' οδηγών της Ε.Ε.Ε.Σ.,[262] για τους οποίους έγιναν ενέργειες επανατοποθέτησης σε άλλες υπηρεσίες, π.χ. ο Στάθης προϊστάμενος Συνεργείων και Υλικού. Κατ' αυτόν τον τρόπο η εταιρεία αποκόμιζε μεγάλο κέρδος, διότι αντί να καταβάλλει μηνιαίως 36.000 δρχ., θα αποζημίωνε τους τέσσερις αποσπασμένους σμηναγούς της Βασιλικής Αεροπορίας με 12.000 δρχ. συνολικά.[263] Τούτοι πιθανόν να χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά στις εκπαιδευτικές πτήσεις για την προπαρασκευή της γραμμής Αθηνών – Ηρακλείου στις αρχές της άνοιξης του 1939.[264]

ια. Μετεκπαίδευση Ελλήνων οδηγών αεροσκαφών

Όπως γνωρίζουμε ο πυρήνας του ιπταμένου προσωπικού της Ε.Ε.Ε.Σ. συνίστατο από Γερμανούς πιλότους. Τούτοι πλαισιώθηκαν από Έλληνες, οι οποίοι σταδιακά τους αντικατέστησαν. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 1935 πληροφορούμαστε ότι ο εναπομείνας οδηγός Γιούτερμποκ βρέθηκε στην πατρίδα του για να εκτελέσει νυκτερινές πτήσεις και εν συνεχεία να εκπαιδεύσει τους Έλληνες συναδέλφους

[261] Ό.π., συνεδριάσεις 113η, 30.9.1938, 114η, 31.10.1938 και 116η, 1.12.1938· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 8ης Ἰανουαρίου 1940. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1938-1939 (10.7.1938-9.7.1939)*, Αθήνα 1940, σ. 8· *Ε.τ.Κ. 1930*, ν. 4809, φ. 237, παράρτημα ΙΙΙ.

[262] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *ό.π.*. *Ε.τ.Κ. 1930*, ν. 4809, φ. 237, συγγραφή υποχρεώσεων, άρθρο 7 § ιβ.

[263] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 118η, 31.1.1939.

[264] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *ό.π.,* σ. 9.

του. Το αν η διεύθυνση Καμπάνη είχε δώσει μια τέτοια εντολή απετέλεσε αντικείμενο έρευνας από τη διάδοχή της.[265]

Ούτως ή άλλως το ζήτημα της περαιτέρω εκπαίδευσης των Ελλήνων οδηγών προέβαλλε επίκαιρο, καθώς η πύκνωση του παγκοσμίου δικτύου θα έφερνε την ελληνική εταιρεία σε μειονεκτική θέση, εάν παρέμενε περιορισμένη σε ημερήσια δρομολόγια και μόνον τους μήνες που επέτρεπαν οι κλιματολογικές συνθήκες. Σε συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας λίγο πριν τα Χριστούγεννα του 1935, ο διευθυντής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας Φωτόπουλος προσπάθησε να αποτρέψει τη διαφαινόμενη δαπάνη αναφέροντας ότι όλοι οι πιλότοι είχαν εκτελέσει έκαστος από 12 ώρες τυφλής πτήσης, είχαν εμπειρία νυκτερινών προσγειώσεων επί στρατιωτικών αεροσκαφών και ότι ο Γιούτερμποκ θα μπορούσε να τους εκπαιδεύσει επί των εταιρικών. Ο γενικός διευθυντής Παπαδόπουλος τον αντιπαρήλθε διεκτραγωδώντας τα πρωτόγονα μέσα αυτοεκπαίδευσης των πιλότων (έφρασσαν τα παράθυρα για να δημιουργήσουν τεχνητή έλλειψη ορατότητας, ενώ απαιτούντο πραγματικές συνθήκες νέφωσης, κακοκαιρίας και σκότους), αλλά και την ανεπάρκεια του Γερμανού, ο οποίος αποδείχθηκε ότι κατά την παραμονή στην πατρίδα του είχε κάνει μόνο έξι πτήσεις, κι αυτές υπό την ιδιότητα του επιβάτη. Στη συνέχεια, παρουσίασε ως μεγάλη ευκαιρία την ανάληψη της εκπαίδευσης από την Lufthansa με αντάλλαγμα την παραίτηση της Ε.Ε.Ε.Σ. από τις χειμερινές εισπράξεις του μισθούμενου αεροπλάνου (150.000 δρχ. έναντι 420.000 δρχ. που θα απαιτούσαν οι 137 διδακτικές ώρες).[266] Επειδή όμως, οι γενικότερες διαπραγματεύσεις με την Lufthansa με αντικείμενο την άδεια καθόδου της μέχρι την Αθήνα χρονοτριβούσαν, δεν κατέστη εφικτή η αποστολή πιλότων κατά τη διάρκεια της διακοπής των δρομολογίων το χειμώνα του 1935-36.

Τον επόμενο χειμώνα όμως τα δεδομένα ήσαν ευνοϊκότερα. Η συμφωνία με τη γερμανική εταιρεία είχε επιτευχθεί και έτσι το Δεκέμβριο του 1936 πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα μαθήματα τυφλής πτήσης από αλλοδαπούς εκπαιδευτές. Το θεωρητικό σκέλος περιλάμβανε τα βασικά στοιχεία της τυφλοποιΐας (κύρια και πρόσθετα όργανα, αποκλίσεις πυξίδας, ραδιογωνιομετρικός προσανατολισμός από τη βάση και από το αεροσκάφος) και την παρακολούθησαν έξι πιλότοι και ασυρματιστές, οι οποίοι έλαβαν μια συνοπτική αντίληψη παρά τις διαφορές της γλώσσας. Η πρακτική εξάσκηση έγινε επί ενός Ju-52 και περιλάμβανε τη βασική εκπαίδευση πάνω στις ενδείξεις των οργάνων, τις νυκτερινές πτήσεις, την πτήση επί της γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης καθώς και πτήσεις με κακοκαιρία κατά το σύστημα ΖΖ. Αποδείχθηκε ότι όλοι σχεδόν οι χειριστές στερούντο ευχέρειας στην πλεύση χωρίς ορατότητα, διότι ο προηγούμενος εκπαιδευτής, λόγω της μακράς απουσίας του από την Ευρώπη, δεν ήταν επαρκώς ενήμερος των νέων μεθόδων. Άλλωστε, οι εκτελεσθείσες πτήσεις δεν απέβλεπαν σε εμπεριστατωμένη εκπαίδευση.

---

[265] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 63η, 12.7.1935.

[266] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 71η, 20.12.1935.

Ωστόσο, οι εκπαιδευτές Κύνστλε και Μάρον με δεδομένη την μη άρτια οργάνωση των ελληνικών αεροδρομίων και τις ευνοϊκές καιρικές συνθήκες της Ελλάδας θεώρησαν σκόπιμη την συμμετοχή ορισμένων από τους πιλότους σε πτήσεις των γραμμών της Lufthansa ως β' οδηγών. Ο αρχηγός πτήσεων Ι. Τσουκάς σε έκθεσή του προς τη γενική διεύθυνση, σύστησε την αποδοχή της γερμανικής υπόδειξης, αφού με τις νέες εξελίξεις αναδεικνυόταν πλέον ο καθοριστικός ρόλος του ασυρματιστή και του επίγειου προσωπικού. Επιπλέον, ο Τσουκάς ζήτησε να μεταβεί στα εργοστάσια Askania (κατασκεύαζαν εξαρτήματα αεροναυτιλίας), ώστε να συνεννοηθεί για την περιοδική αποστολή των διαθέσιμων οργάνων προς επιθεώρηση και ρύθμιση.[267]

Ήδη στα πλαίσια της συμφωνίας που είχε υπογραφεί με τη γερμανική αντιπροσωπεία, η Lufthansa είχε αναλάβει την υποχρέωση της εκ περιτροπής εκπαίδευσης τριών Ελλήνων οδηγών σε τυφλές πτήσεις και νυκτερινές προσγειώσεις. Το Υπουργείο Αεροπορίας αρνήθηκε να συγκατατεθεί στην δαπάνη της αποστολής των οδηγών στη Γερμανία, εξετάζοντας τη δυνατότητα της εκπαίδευσης στην Ελλάδα δεδομένου ότι υπήρχε ραδιογωνιομετρικός σταθμός και αεροδρόμια με νυκτερινή σήμανση. Όταν γεννήθηκε αμφιβολία για την επάρκεια μιας τέτοιας λύσης, ζητήθηκε η γνώμη των δύο Γερμανών εκπαιδευτών· αμφότεροι υποστήριξαν ότι η πρακτική εξάσκηση σε μακρινά ταξίδια και δύσκολες ατμοσφαιρικές συνθήκες έπρεπε να γίνουν στο εξωτερικό. Το υπουργείο έκρινε ωστόσο, ότι δεν έπρεπε να επιδειχθεί βιασύνη προτού να διερευνηθούν αντίστοιχες βρετανικές προτάσεις.[268]

Η Ε.Ε.Ε.Σ. εξήγησε από την πλευρά της ότι η αποστολή εμπεριείχε σοβαρή σημασία, γιατί αν ποτέ η εταιρεία ενισχυόταν με σύγχρονο υλικό και επεξέτεινε τις γραμμές της, θα είχε καταρτισμένο προσωπικό με το οποίο θα άρχιζε αμέσως την εκμετάλλευσή τους, δίχως να αναγκασθεί να μετακαλέσει ξένους των οποίων η μισθοδοσία ασφαλώς θα ήταν υψηλότερη· εξάλλου τα έξοδα διαμονής στην Γερμανία θα αφορούσαν μόνο την ημερήσια αποζημίωση και όχι τα ναύλα μετάβασης – επανόδου.[269] Είναι χαρακτηριστικό ότι σε δύο συνεχόμενες συνεδριάσεις του το διοικητικό συμβούλιο της Ε.Ε.Ε.Σ. αποφάσισε ομόφωνα την αποστολή των πιλότων στο εξωτερικό, αφού προηγουμένως διευκρίνισε ότι δεν ετίθετο ζήτημα ασέβειας έναντι του υπουργείου παρά μόνο ζωηρή υποστήριξη των συμφερόντων της.[270]

Ο υφυπουργός Πάσσαρης ωστόσο, κατηγόρησε την εταιρεία ότι όφειλε προτού εισαγάγει το ζήτημα στο συμβούλιο, να επικοινωνήσει μαζί του έστω τηλεφωνικώς και ότι η μεταξύ υπουργείου και εταιρείας επικοινωνία περιείχε

---

[267] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.4, έκθεση των Κύνστλε – Μάρον σχετικά με τα μαθήματα τυφλής πτήσεως, τα οποία έγιναν στην Ε.Ε.Ε.Σ. από 30.11-11.12.1936· ό.π., Τσουκάς, αρχηγός πτήσεων, προς τη Γ.Δ. της Ε.Ε.Ε.Σ., έκθεση, 22.12.1936.

[268] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς τον πρόεδρο του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 1714/361, 10.12.1936.

[269] Ό.π., ο πρόεδρος του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε.Σ. προς τον υφυπουργό Αεροπορίας, εμπ., 15.12.1936.

[270] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 88η, 4.12.1936 και 89η, 9.1.1937.

πολλές εκκρεμότητες.[271] Ο εντεταλμένος σύμβουλος Μποζώνης υποστήριξε ότι το ζήτημα εξεταζόταν από της απόψεως των συμφερόντων της εταιρείας και της γνώμης των ειδικών. Επειδή δε, θεώρησε τον εαυτό του θιγέντα από υπόνοιες διασπάθισης του δημοσίου χρήματος, ζήτησε να απαλλαγεί από τα καθήκοντά του, αν οι εξηγήσεις του δεν θεωρούντο επαρκείς από το υπουργείο.[272] Το τελευταίο τότε ενέκρινε την αποστολή υπό τις κάτωθι προϋποθέσεις: α) οι αξιωματικοί αεροπόροι να μην λάβουν μεγαλύτερη αποζημίωση από 25 μάρκα ημερησίως πέραν του μισθού τους· β) να μην επιδειχθεί σπουδή, εφ' όσον υπήρχε το ενδεχόμενο των βρετανικών προτάσεων.[273]

Τελικά, κατά το πρώτο εξάμηνο του 1937 στάλθηκαν στη Γερμανία οι εμπειρότεροι οδηγοί (Τσουκάς, Θεολόγης και Λίνος), των οποίων μάλιστα τα μαθήματα έγιναν πάνω στον υπό παραγγελία από την Ε.Ε.Ε.Σ. τύπο αεροσκάφους Ju-52. Η εκπαίδευσή τους εξ αιτίας της ανάγκης που τους είχε η εταιρεία για την εκτέλεση των δρομολογίων της πραγματοποιήθηκε εκ περιτροπής, δηλαδή μόλις τελείωνε ο ένας, ξεκινούσε ο επόμενος.[274] Στις αρχές του επόμενου έτους αναχώρησε και ο πιλότος Φραγκίστας για τον ίδιο σκοπό.[275]

ιβ. Η πρώτη προμήθεια αεροπλάνων: τα G-24

Τα αεροσκάφη αποτελούν πάντοτε την έξωθεν καλή μαρτυρία μιας αεροπορικής επιχείρησης, όπως και το κατ' εξοχήν μέσο υλοποίησης των σκοπών της.[276] Γι' αυτό και το ζήτημα της επιλογής και αξιοποίησής τους είναι κεφαλαιώδους σημασίας.

Η αρχική σύμβαση του Ικάρου εμφανιζόταν αισιόδοξη ως προς τον αριθμό των πτητικών μηχανών: άνω των 7 κατά το πρώτο έτος λειτουργίας και άνω των 10 κατά τα επόμενα.[277] Όσο για τα κριτήρια κατασκευής, οι απαιτήσεις ήσαν περισσότερο μετριοπαθείς: τουλάχιστον δύο κινητήρες, ταχύτητα 95-140 χλμ./ώρα, πλανέ 1:15 με πλήρες φορτίο και τον ένα κινητήρα σε ακινησία, συντελεστής ασφαλείας ≥6, ραδιοτηλεγραφικός σταθμός, κλειστός θάλαμος για τους επιβάτες, ναυτικά εργαλεία και μέσα ναυτικής σωτηρίας (υπονοούνται υδροπλάνα), υγειονομικά υλικά, παρακαταθήκη τροφίμων. Οι πετομηχανές θα

---

[271] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.4, Υπουργείο Αεροπορίας προς τον πρόεδρο του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 938, 19.12.1936.

[272] Ό.π., ο εντεταλμένος σύμβουλος προς τον πρόεδρο του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε.Σ., 14.12.1936.

[273] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς τον πρόεδρο του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 40241/6520, 22.12.1936.

[274] *Αεροπλοΐα*, 15-20.2.1937, τ. 136, σ. 234· *ό.π.,* 16-20.3.1937, τ. 138, σ. 267· *ό.π.,* 16-20.5.1937, τ. 142, σ. 335-336· *ό.π.,* 1-5.7.1937, τ. 145, σ. 10· Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 31.

[275] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδριάσεις 103η, 1.12.1937 και 104η, 15.1.1938.

[276] Αλλά και το βασικό της περιουσιακό στοιχείο, ιδίως όταν δεν διαθέτει ιδιόκτητα αεροδρόμια. Η ανάλυση των κεφαλαίων της ελληνικής εταιρείας είναι ενδεικτική: πτητικό υλικό $ 306.310, μη πτητικό υλικό $ 21.875, γενικά έξοδα $ 15.500, απρόβλεπτα έξοδα $ 2.738, μετρητά ταμείου $ 45.708· σύνολο $ 392.131 ή 30.194.087 δρχ., βλ. *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, παράρτημα ΙΙΙ § β.

[277] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 317, ν.δ. 17.10.1925, άρθρο 7.

έπρεπε να βρίσκονται σε άριστη κατάσταση κατά την παραλαβή και να είναι των τελειότερων τύπων (προφανώς δεν προϋπετίθετο ομοιομορφία).[278]

Η αναθεώρηση της σύμβασης το 1930 μετέβαλε και τους όρους που θα έπρεπε να πληρούν τα αεροσκάφη: αποφασίσθηκε η αγορά αεροπλάνων, καθώς οι εξυπηρετούμενες γραμμές αφορούσαν την ηπειρωτική Ελλάδα. Από τις υπάρχουσες πληροφορίες προκύπτει ότι δύο ξένοι εργοστασιακοί οίκοι κατέθεσαν τις ελκυστικότερες προτάσεις, ο αμερικανικός Ford Aeroplane Co και ο γερμανικός Junkers Flugzeug und Motorenwerke Dessau. Εκ μέρους της ελληνικής πλευράς τις διαπραγματεύσεις διεξήγαγαν το Υπουργείο Αεροπορίας, η Εθνική Τράπεζα και ο Καμπάνης. Αρχικά, οι Έλληνες επέμειναν στη συμμετοχή της προμηθεύουσας εταιρείας στο κεφάλαιο της Ε.Ε.Ε.Σ., αργότερα μείωσαν τις απαιτήσεις τους στην παροχή πιλότων και ενός αριθμού μηχανικών. Τόσο ο Ζάννας όσο και ο Καμπάνης ευνοούσαν το γερμανικό τύπο, παρ' όλο που ήσαν 3.000 λίρες ακριβότερος από τον αμερικανικό, σύμφωνα με τον αντιπρόσωπο της Ford στην Ευρώπη. Ο τελευταίος προκειμένου να εκμαιεύσει τη βρετανική παρέμβαση στην ελληνική πλευρά υπέρ της υπόθεσής του, υποσχέθηκε τη μεταφορά ενός εργοστασίου στο Ηνωμένο Βασίλειο και την απασχόληση βρετανικού προσωπικού σε αυτό.[279] Οι Βρετανοί μη έχοντας κάτι χειροπιαστό, αρνήθηκαν κάθε μεσολάβηση.[280]

Το προβάδισμα της Junkers οφειλόταν στο ότι είχε την υποστήριξη του γερμανικού κράτους και τα αεροπλάνα που προσέφερε ήσαν ήδη έτοιμα.[281] Οι βρετανικές φίρμες μειονεκτούσαν έναντί της. Συγκεκριμένα: η Handley Page, που είχε συμφωνήσει αρχικά να δεχθεί 70% σε μετρητά και 30% σε μετοχές για την πώληση τρικινητήριων Hampstead, θα έπρεπε να τα τροποποιήσει· ο οίκος Armstrong είχε διαθέσιμο ένα αεροσκάφος που πληρούσε τις προδιαγραφές που ζητούσαν οι Έλληνες, αλλά φυσικά από μόνο του δεν αρκούσε· υπήρχε, τέλος, και η Blackburn, η οποία διατηρούσε εργοστάσιο στο Φάληρο και ενδιαφερόταν να πωλήσει σχετικό υλικό, ωστόσο αυτό που διέθετε δεν ανταποκρινόταν στις απαιτήσεις της ελληνικής εταιρείας.[282] Η βρετανική πρεσβεία συνιστούσε στις

---

[278] *Ό.π.*, άρθρο 8.

[279] T.N.A., AVIA, 2/1842, Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 563, 31.10.1930. Στην ίδια πηγή αναφέρεται ότι από τα δύο αεροπλάνα Ford που έστειλε ο οίκος στην Ελλάδα από την Ιταλία, το ένα πραγματοποίησε αναγκαστική προσγείωση σε αμπελώνα του Αιγίου λόγω συσκότισης, έσπασε τον ένα τροχό του κατά την απογείωση την επομένη ημέρα και, όταν έφθασε στο Τατόι, η μηχανή του είχε υποστεί σοβαρή βλάβη με αποτέλεσμα τα δοκιμαστικά να γίνουν μόνο στο άλλο.

[280] Ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Εμπορίου – Τμήμα Υπερποντίου Εμπορίου, υπόμνημα, αρ. 10432/1929, 8.12.1930.

[281] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, 4.7.1930.

[282] Άλλωστε ο Ζάννας ισχυριζόταν ότι κατά την περιοδεία του στην Αγγλία, προτού αναλάβει το υπουργείο, είχε γίνει δέκτης της άποψης από το βρετανικό υπουργείο Αεροπορίας ότι η εταιρεία Blackburn δεν συγκαταλεγόταν στις πρώτης τάξεως. Μάλλον θα πρέπει να δούμε την εμπλοκή της Blackburn στην υπόθεση ως προσπάθεια να συνεχισθεί το ισχύον καθεστώς και να μην κρατικοποιηθεί το εργοστάσιό της από το ελληνικό δημόσιο, πράγμα που επεδίωκε ο Ζάννας, αλλά δεν υποστήριζε θερμά ο Βενιζέλος, βλ. σχετικά ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 410, (C. 5863/42/19), 17.7.1930. Για τις υπόλοιπες

εγχώριες εταιρείες να μην προσπαθήσουν να συμμετάσχουν στο κεφάλαιο της Ε.Ε.Ε.Σ., αλλά να περιορισθούν στην πώληση και επισκευή αεροσκαφών και κινητήρων.[283] Η βρετανική πολιτική συνίστατο στην ανάσχεση της γερμανικής διείσδυσης στην Ελλάδα αλλά με την κατά το δυνατό μικρότερη εμπλοκή σε αυτή τη διαδικασία. Η σύστασή της πάντως δεν εισακούσθηκε από τη Handley Page, η οποία επανήλθε προσφέροντας μέσω του χρηματιστικού οίκου Hambro οικονομική βοήθεια στην Ε.Ε.Ε.Σ., ενέργεια που απαντήθηκε από τους Γερμανούς και τους Αμερικανούς με αντίστοιχη υπόσχεση περίπου πάνω στους ίδιους όρους. Όμως το 'μπάσιμό' της έγινε σχετικά αργά, αφού ο Ζάννας, του οποίου η γνώμη ήταν η πλέον βαρύνουσα ως εκ της θέσεώς του, είχε ήδη κλίνει υπέρ της Junkers.[284]

Το μοντέλο που τελικά επιλέχθηκε ως ανταποκρινόμενο στις ζητούμενες προδιαγραφές ήταν το G-24 he. Συνολικά, παραγγέλθηκαν 4 σκάφη, αξίας 60.000 δολαρίων το καθένα.[285] Ο συγκεκριμένος τύπος, που είχε αναπτυχθεί το 1926 ήταν μονόπλανος, χαμηλοπτέρυγος, ολομεταλλικός[286] με επένδυση κυματοειδών ελασμάτων, διαστάσεων 29,90 μ. εκπέτασμα και 15,69 μ. μήκος και, το κυριότερο, τρικινητήριος (Junkers L.5) ισχύος 3 × 280-310 ίππων.[287] Βάσει γερμανικής στατιστικής ο συντελεστής ασφαλείας των τρικινητηρίων έναντι των δικινητηρίων ήταν 34 φορές ανώτερος.[288] Επίσης, τα απορρέοντα από τη σύμβαση δοκιμαστικά προϋπέθεταν με δύναμη ανέμου μηδενική, τον ένα κινητήρα σβησμένο, πλήρη εμπορικό φόρτο (>2.000 χλγρ., οπότε το συνολικό βάρος αναβιβαζόταν στους 9,2 τόννους) και το ήμισυ της καύσιμης ύλης, ασφαλή και οριζόντια πτήση σε ύψος άνω των 1.000 μ. προς οποιαδήποτε κατεύθυνση για πάνω από 50 χλμ..[289] Η πραγματική οροφή έφθανε τα 3.300 μ., η εμπορική ταχύτητα τα 180 χλμ./ώρα, η ακτίνα ενεργείας τα 600 χλμ. και, τέλος, η εμβέλεια του ραδιοτηλεγραφικού

περιπτώσεις βλ. ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 409, (C. 5863/42/19), 16.7.1930· ό.π., Βρετανική Πρεσβεία, παρατηρήσεις πάνω στη σύμβαση του Ικάρου όπως αυτή επικυρώθηκε τον Ιούνιο του 1930, 31.7.1930.

[283] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 409, (C. 5863/42/19), 16.7.1930.

[284] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 390, 2.12.1930.

[285] *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1931, τ. 1, σ. 25. Ο Η. Νταλούμης, *ό.π.*, επικαλούμενος πηγές της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας αναφέρει ως τίμημα 68.000 δολλάρια Η.Π.Α. συν 305 λίρες Αγγλίας, προσθέτοντας ότι ίσως οι λίρες να αφορούσαν το κόστος παράδοσης.

[286] Το μέταλλο έναντι του ξύλου έδινε πλεονέκτημα μακροβιότητας και ομοιογένειας που επισκίαζε το υψηλό κόστος, βλ. Φ. Θεοδωρίδης, «Αἱ πρόοδοι τῆς ἀεροπλοΐας», *Πειθαρχία*, 22.3.1931, έτ. 2, εβδ. 23, σ. 631-632.

[287] *Τεχνικὰ Χρονικά*, 15.5.1937, τ. 124, σ. 669· Η. Νταλούμης, *ό.π.,* σ. 85.

[288] *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, συνεδρία 82η, 16.6.1930, σ. 1169. Ειδικότερα, εάν ένας από τους δύο κινητήρες σταματήσει σε ύψος 1000 μ., το αεροσκάφος μπορεί να συνεχίσει να πετά μέχρι το κοντινότερο βοηθητικό αεροδρόμιο των γραμμών της Ε.Ε.Ε.Σ. καλύπτοντας την απόσταση εντός 8-10 λεπτών. Εάν σταματήσει και ο δεύτερος κινητήρας, ο απομείνας διανύει οριζόντια απόσταση ίση προς το τριακονταπλάσιο του ύψους στο οποίο θα βρίσκεται κατά την στιγμή της βλάβης, βλ. Σ. Χριστοδούλου, «Ἡ πολιτική μας ἀεροπορία», *Τὰ Φτερά*, Απρ. 1931, τ. 1-2, σ. 16-17.

[289] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, παράρτημα ΙΙ.

σταθμού τα 200 χλμ..[290] Οι θέσεις των επιβατών ήσαν 12,[291] και βρίσκονταν στο ανώτατο σημείο του αεροσκάφους, έτσι ώστε σε περίπτωση βλάβης κατά την προσγείωση να διατρέξουν κίνδυνο μόνο οι πτέρυγες και το σύστημα προσγείωσης[292] (το τελευταίο άλλαξε το 1933, όταν ο πίσω τροχός αντικαταστάθηκε από πέδιλο).[293] Το τριμελές πλήρωμα αποτελούσαν ο α' οδηγός, ο β' οδηγός και ο μηχανικός· οι δύο τελευταίοι χειρίζονταν και τον ασύρματο.[294]

Αργότερα ο εξοπλισμός των αεροπλάνων εμπλουτίσθηκε. Συγκεκριμένα, τοποθετήθηκαν κλισίμετρο διαμήκους ευσταθείας, γυροσκοπική πυξίδα και γυροσκοπικός ορίζοντας. Και τα τρία αυτά όργανα μεγιστοποιούσαν την ασφάλεια της πτήσης μέσα από σύννεφα, καθώς και την ακρίβεια της τήρησης κανονικής πορείας, πράγμα που εμμέσως επέφερε και οικονομία καυσίμων. Επίσης, από το 1935 άρχισε η παραλαβή μιας τελειοποιημένης έκδοσης του κινητήρα L.5, του L.5Z με αποτέλεσμα να αυξηθεί η ιπποδύναμη κάθε αεροπλάνου από 930 σε 1.040 ίππους.[295]

Για την παραλαβή απεστάλησαν στην Γερμανία ο μηχανικός της Εθνικής Τραπέζης Λυκιαρδόπουλος και ο αεροπόρος Βογιατζίδης.[296] Τα αεροπλάνα

---

[290] *Ό.π.*.

[291] *Τεχνικὰ Χρονικά*, ό.π.. Ας σημειωθεί ότι την εποχή εκείνη τα εισιτήρια δεν ήσαν αριθμημένα και οι επιβάτες κάθονταν σε όποια θέση ήθελαν, βλ. Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Κανονισμὸς Ἐσωτερικῆς Ὑπηρεσίας Μεταφορᾶς Ἐπιβατῶν ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1939, σ. 41.

[292] Σ. Χριστοδούλου, *ό.π.*. Το εν λόγω περιοδικό εσφαλμένα αναφέρει ότι οι θέσεις των επιβατών ήσαν 10.

[293] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά Γ.Σ.Μ., συνέλευση 4η, 9.1.1934· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 9ης Ἰανουαρίου 1934. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1932-1933 (10.7.1932-9.7.1933)*, Αθήνα 1934, σ. 5. Στο σημείο αυτό επιβάλλεται να γίνει μια παρέκβαση, για να διευκρινισθούν ορισμένες απορίες σχετικά με το σύστημα προσγείωσης. Στο πίσω μέρος της ατράκτου μπορεί να τοποθετηθεί τροχός ή πέδιλο. Όλοι οι τροχοί (και οι μπροστινοί και ο πίσω) διαθέτουν για την προσγείωση εξασθενητήρες (σούστες). Αυτοί απαρτίζονται από ελαστικές ταινίες, από ελατήρια ή ελαιαντλίες και χρησιμεύουν για την εξασθένηση των τιναγμών και κρούσεων από τις απότομες προσγειώσεις. Υπάρχει περίπτωση στο πίσω μέρος της ατράκτου αντί για τροχός να έχει τοποθετηθεί πέδιλο, το οποίο φέρει εξασθενητήρες. Στο άκρο του πέδιλου βρίσκεται μεταλλικό μέρος, το οποίο εφάπτεται του εδάφους και ελαττώνει την ταχύτητα κατά την προσγείωση. Είτε υπάρχει τροχός είτε πέδιλο το αεροσκάφος δεν διαθέτει φρένα. Αυτό το σύστημα ήταν επαρκές κατά τα πρώτα χρόνια της αεροπορίας, τότε που τα αεροσκάφη ήταν μικρά. Όταν όμως τα πολιτικά αεροσκάφη έγιναν μεγαλύτερα και πολυκινητήρια, τότε όχι μόνο το πέδιλο καταργήθηκε, αλλά και όλοι οι τροχοί εφοδιάσθηκαν με φρένα. Βλ. Υπουργείο Αεροπορίας, Δ.Π.Α., Τμήμα Α', *Ἀεροπορικὸς Ὁδηγός,* Αθήνα 1931, σ. 32-33.

[294] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, συγγραφή υποχρεώσεων, άρθρο 7 § ε.

[295] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 16ης Νοεμβρίου 1934. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1933-1934 (10.7.1933-9.7.1934)*, Αθήνα 1934, σ. 8· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 28ης Δεκεμβρίου 1935. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1934-1935 (10.7.1934-9.7.1935)*, Αθήνα 1935, σ. 9.

[296] *Τὰ Φτερά*, Απρ. 1931, τ. 1-2, σ. 17.

αφίχθησαν το Μάιο του 1931 στο Τατόι με γερμανικά πληρώματα υπό τα εξής στοιχεία.[297]

νηολόγιο	αριθμός κατασκευής	ονομασία
SX-ACA	962	«Ἀθῆναι»
SX-ACB	963	«Θεσσαλονίκη»
SX-ACD	964	«Ἰωάννινα»
SX-ACE	965	«Πάτραι»

Το ανωτέρω πτητικό υλικό προβλεπόταν να αντικατασταθεί μετά την παρέλευση τετραετίας·[298] στην πράξη, η επόμενη παρτίδα αεροπλάνων παρελήφθη μετά από οκτώ χρόνια, δίχως ταυτόχρονα τα G-24 να αποσυρθούν, αφού συνέχισαν να πετούν ακόμα και κατά την διάρκεια της Κατοχής (ορισμένα)! Ο τεχνικός έλεγχος γινόταν στην έδρα της Ε.Ε.Ε.Σ. (Τατόι) εκ περιτροπής[299] με την συνδρομή τόσο του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων (Φάληρο)[300] όσο και της κατασκευάστριας εταιρείας (ως προς τους κινητήρες).[301] Τα ανταλλακτικά λαμβάνονταν επί παρακαταθήκη (en consignation), όταν παρίστατο ανάγκη, από την ιδρυθείσα στην Ελλάδα αποθήκη του εργοστασίου Junkers, παρ' όλο που η ελληνική εταιρεία μπορούσε να τα προμηθευθεί συλλήβδην, εφ' όσον το δημόσιο τής χορηγούσε ετησίως ποσό 27.000 δολλαρίων (2.079.000 δρχ.) για αυτού του είδους την απόσβεση.[302] Η τεχνική υποστήριξη των αεροσκαφών εκτίθεται αναλυτικά στο οικείο κεφάλαιο, βλ. σ. 195-201.

Η προμήθεια του συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου δέχθηκε πολλές επικρίσεις. Οι θιασώτες της, ο υφυπουργός Αεροπορίας Αλέξανδρος Ζάννας και ο γενικός διευθυντής της Ε.Ε.Ε.Σ. Νικόλαος Καμπάνης, υποστήριζαν ότι η εκλογή πτητικού υλικού δεν θα έπρεπε να στηριχθεί στη βάση του μήκους της διαδρομής, αλλά των μετεωρολογικών συνθηκών, της ορεινής εδαφικής διαμόρφωσης και των ομαλών προσγειώσεων. Το G-24 ως πολυκινητήριο, χαμηλοπτέρυγο, με υψηλή οροφή και αντοχή εκπλήρωνε από άποψη ασφαλείας — πράγμα που ενδιέφερε πάνω απ' όλα το κοινό — τις παραπάνω προδιαγραφές.[303] Ωστόσο, είχε

---

[297] *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1931, τ. 1, σ. 25· Η. Νταλούμης, *ό.π.*, σ. 85-86.

[298] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, παράρτημα ΙΙ· *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π..

[299] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, συγγραφή υποχρεώσεων, άρθρο 10 § β.

[300] *Ό.π.*, άρθρο 8 § γ.

[301] Α.Υ.Ε., 1931: Α/37/α, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 17227/2064, 18.9.1931 και Πρεσβεία Βερολίνου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2827, 14.10.1931· ό.π., 1933: Α/37/11, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 22411/6121, 15.6.1932 και Πρεσβεία Βερολίνου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1834, 13.7.1932.

[302] Α.Υ.Ε., 1931: Α/37/11, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 3658, 5.12.1931· *Ἀεροπλοΐα*, 16.5.1933, τ. 46, σ. 417.

[303] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1932, τ. 3, σ. 88-89. Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1933, σ. 18· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1932, τ. 3, σ. 88-89.

ένα ‘μειονέκτημα’ αξεπέραστο τον πρώτο καιρό: ήταν πολυθέσιο, άρα οικονομικά ασύμφορο. Οι 12 θέσεις του δύσκολα συμπληρώνονταν ιδίως κατά τους χειμερινούς μήνες (Νοέμβριο και Μάρτιο, στους ενδιάμεσους δεν εκτελούντο πτήσεις), παρά τα εξαιρετικά χαμηλά τιμολόγια. Οι αριθμοί για την περίοδο 1931-32 είναι ενδεικτικοί (ανά δρομολόγιο):[304]

γραμμή	Αθηνών – Θεσσαλονίκης		Αθηνών – Ιωαννίνων	
περίοδος	θερινή	χειμερινή	θερινή	χειμερινή
επιβάτες	9	5	8	5
εμπορεύματα (χλγρ.)	95	50	63	25
ταχυδρομείο (χλγρ.)	4	5	8	4

Παρατηρήθηκαν και ακραίες περιπτώσεις δυσαναλογίας εσόδων – εξόδων, όπως χειμερινή πτήση να μεταφέρει 375 γραμ. ταχυδρομείου έναντι δαπάνης 45.000 δρχ.![305] Οι πολέμιοι της σύμβασης υπερθεμάτισαν τη χρησιμοποίηση μικρότερων αεροπλάνων, είτε μονοκινητήριων[306] είτε πενταθέσιων (Fokker F-13)[307] είτε πολεμικών,[308] όπου με ίση κατανάλωση βενζίνης και ελαίου και με ίδια φθορά μηχανής το έλλειμμα θα μειωνόταν δραστικά· όταν με την πάροδο του χρόνου η κίνηση πυκνωνόταν, τότε να εισάγονταν σε υπηρεσία τα πολυθέσια. Τελικά, οι σταδιακά ανοδική πορεία των δεικτών χωρητικότητας (επιβάτες, αποσκευές, εμπορεύματα, ταχυδρομείο) δικαίωσε τη θέληση της εταιρείας να μην υπαναχωρήσει από την πολιτική της· 1931-32: 59%, 1932-33: 70%, 1933-34: 79%, 1934-35: 84%.[309] Η επόμενη παραγγελία έμελλε να αφορά ακόμη μεγαλύτερα αεροσκάφη.

ιγ. Η δεύτερη προμήθεια αεροπλάνων: τα Ju-52

Ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του ’30 το Υπουργείο Αεροπορίας, το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο του Αέρος και, φυσικά, η Ε.Ε.Ε.Σ. μελετούσαν την επέκταση των γραμμών της τελευταίας προς το εξωτερικό. Μια επέκταση, που υπό το πρίσμα των νέων τεχνικών εξελίξεων, θα ήταν ανέφικτη, δίχως τον ταυτόχρονο εμπλουτισμό του πτητικού υλικού από αεροσκάφη ικανά να την υποστηρίξουν.

Στο πλαίσιο των διερευνητικών επαφών το Υπουργείο Αεροπορίας ζήτησε στις αρχές του 1935 από την ολλανδική K.L.M. να του προσκομίσει αεροπλάνο

[304] *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.1.1933, τ. 37-38, σ. 250.
[305] *Ό.π.*, 1.5.1932, τ. 21, σ. 455.
[306] *Ό.π.*, 1-16.1.1933, τ. 37-38, σ. 250· *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας*, ό.π..
[307] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1932, τ. 2, σ. 88.
[308] Δ. Γερανόπουλος, «Ἐναέριοι Μεταφοραί», *Ἐργασία*, 14.2.1931, τ. 59, σ. 160.
[309] *Ἀεροπλοΐα*, 16.2.1936, τ. 112, σ. 262.

τύπου Fokker για να το εξετάσουν εμπειρογνώμονες. Ωστόσο, η Ε.Ε.Ε.Σ. απέρριψε κατηγορηματικά κάθε περίπτωση χρησιμοποίησής του.[310]

Αργότερα, το Δεκέμβριο του ιδίου χρόνου, ο γερμανικός οίκος Junkers Flugzeug und Motorenwerke A.G. – Dessau, προμηθευτής των εν υπηρεσία αεροσκαφών της Ε.Ε.Ε.Σ. G-24, πρότεινε την πώληση τριών αεροπλάνων τύπου Ju-52/3m στην ευνοϊκή τιμή των 227.671 μάρκων (στο εξής RM) για το καθένα.[311] Η ελληνική εταιρεία εισηγήθηκε στο Υπουργείο Αεροπορίας να υπάρξει στο σχετικό κεφάλαιο του προϋπολογισμού πρόβλεψη του απαιτούμενου ποσού των 36 εκατομμυρίων δρχ..[312] Πρόσθεσε επίσης, ότι εντός του 1936 το κάθε σκάφος της θα συμπλήρωνε 2.500 ώρες πτήσης, επομένως δεν θα πληρούσε απολύτως τους όρους ασφαλείας.[313] Ο τότε υπουργός Παπαρρηγόπουλος αρχικά υποστήριξε ότι δεν επιβαλλόταν η αντικατάσταση του υλικού, αφού τα αεροσκάφη δεν παρουσίαζαν ένδειξη τεχνικής ελαττωματικότητας και το αναφερθέν όριο ήταν το ελάχιστο.[314] Ύστερα όμως από λίγες ημέρες ζήτησε να λάβει γνώση των προσφορών, γεγονός που προβλημάτισε το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας. Ο σύμβουλος Οικονομάκος ερμήνευσε την στάση του ως μη αποκλεισμό της ανανέωσης, αλλά την τοποθετούσε στο μέλλον, ενώ ο γενικός διευθυντής Παπαδόπουλος πρότεινε να κρατηθεί μυστική η προσφορά του γερμανικού εργοστασίου από το υπουργείο, επειδή η νεώτερη τιμή (9 εκατ. δρχ. έναντι 14,5 της προϋπολογισθείσης στο πρόσφατο παρελθόν για το καθένα) θα μπορούσε να γίνει αντικείμενο εκμετάλλευσης από όποιον θα αποκτούσε το αντίγραφο της προσφοράς. Το ζήτημα κρίθηκε τότε πρόωρο και αποφασίσθηκε από την πλευρά της εταιρείας να τηρηθεί στάση αναμονής, εφ' όσον το υπουργείο θα αποφάσιζε τον χρόνο της ανανέωσης και το επιτελείο την εκλογή του τύπου.[315]

Ωστόσο, η ίδια η εταιρεία αμέσως μετά και για κάθε ενδεχόμενο, προέβη στην κατάρτιση ενός υπομνήματος, στο οποίο διατύπωνε τις θέσεις της πάνω στο ζήτημα της σταδιακής έστω απόσυρσης των G-24. Αφού λοιπόν, παραδεχόταν ότι πολλά αεροπλάνα του ιδίου τύπου στο εξωτερικό είχαν υπερβεί το διπλάσιο όριο ωρών πτήσης και εξακολουθούσαν να τελούν σε υπηρεσία, διευκρίνισε ότι τούτο οφειλόταν στη λιγότερο εντατική χρησιμοποίησή τους για να μη μειωθεί ο συντελεστής ασφαλείας,[316] στην πτήση πάνω από πεδινές εκτάσεις και στη χρήση

---

[310] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 64η, 16.7.1935· *Ε.τ.Κ. 1936*, φ. 455, α.ν. 238. Η αιτία της απόρριψης δεν διευκρινίζεται, ίσως όμως έχει να κάνει με την ασυμβατότητα του προϋπάρχοντος υλικού.

[311] RM=Reichsmark. Για την πρόταση των Γερμανών, βλ. Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, Υ.Π.Α. προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 1954, 7.4.1937, όπου συνημμένο: Société Technique Alexandre Zachariou προς Ε.Ε.Ε.Σ., 7.11.1936.

[312] Ό.π., 3.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, εε 634, 31.1.1936.

[313] Ό.π., 4.1, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, εε 611, 29.1.1936.

[314] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 1015/566, 6.2.1936.

[315] Ό.π., 3.2, Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 1051/585, 28.2.1936· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ. και Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.2, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 75η, 10.3.1936.

[316] Σύμφωνα με τους ανθρώπους της εταιρείας τα G-24 της Ε.Ε.Ε..Σ. πετούσαν 600 ώρες τον χρόνο, ενώ της Deroluft 510 ώρες, της Ala Littoria 354, της Swissair 348, της Ö.L.A.G. 306 και της

υποδειγματικών αεροδρομίων — συνθήκες που δεν ίσχυαν στην Ελλάδα. Σε δύο από τα τέσσερα αεροσκάφη (τα SX-ACA και SX-ACD) οι κοπώσεις ήσαν μεγαλύτερες, επειδή κατά τους χειμερινούς μήνες των ετών 1933–1936 χρησιμοποιούντο και για την εκπαίδευση οδηγών. Τα αρχικά τροχοπέδιλα λόγω ανωμαλιών των αεροδρομίων είχαν αντικατασταθεί από συροπέδιλα, τα οποία όμως προκαλούσαν λανθάνουσες κοπώσεις στο ουραίο συγκρότημα, που ευτυχώς ανακαλύφθηκαν και επισκευάσθηκαν εγκαίρως· το τροχοπέδιλο επανήλθε. Αυτές και άλλες ήσσονες φθορές οδήγησαν την εταιρεία στο συμπέρασμα ότι ο αριθμός προσγειώσεων θα έπρεπε να μειωθεί κατά 25% για κάθε αεροσκάφος, ώστε να εκτελείται η τρέχουσα συντήρηση άνετα. Μείωση όμως, που θα συνεπαγόταν αύξηση του αεροπορικού στόλου για να συμπληρώνεται ο ίδιος αριθμός χιλιομέτρων ετησίως. Επίσης, με την πάροδο του χρόνου αυξάνονταν οι απαιτήσεις της συντήρησης σε κόστος, υλικό και εργατοώρες: προκειμένου να μην ελαττωθεί ο συντελεστής ασφαλείας η Επιτροπή Ανανέωσης και Πιστοποιητικών Πλοϊμότητας του Υπουργείου Αεροπορίας σμίκρυνε το περιθώριο μεταξύ των γενικών επιθεωρήσεων από τις 1300 στις 1000 ώρες. Και ένας τελευταίος λόγος που υπαγόρευε την ανανέωση είχε να κάνει με την ελκυστικότητά τους: τα ελληνικά αεροσκάφη υστερούσαν έναντι των νεώτερων ξένων σε ανέσεις, εμφάνιση, προστασία από το θόρυβο, κεντρική θέρμανση και εξαερισμό.[317]

Το καλοκαίρι του 1936 το υπουργείο συνέστησε επιτροπή αξιωματικών – τεχνικών για να αποφανθεί περί του αναγκαίου της αντικατάστασης του υλικού. Προς αυτήν ο Παπαστρατηγάκης, τεχνικός διευθυντής της Ε.Ε.Ε.Σ., απέστειλε έκθεση, στην οποία υποστήριζε ότι:

— η τρέχουσα κατάσταση των αεροπλάνων από άποψη αντοχής και πτητικών ιδιοτήτων ήταν ικανοποιητική·

— η τιμή του συντελεστή ασφαλείας παρέμενε σταθερή·

— ήταν δυνατή η χρησιμοποίησή τους μέχρι να συμπληρώσουν 4.300 ώρες το καθένα (εκείνη τη στιγμή είχαν κατά μέσο όρο 2.460 ώρες)[318]

— η πέραν του 1938 λειτουργία τους θα προσέκοπτε σε ανυπέρβλητες δυσχέρειες.

Η εταιρική πλευρά επίσης διατύπωσε την άποψη ότι κάθε περαιτέρω ευθύνη σχετική με το υλικό της θα βάρυνε το υπουργείο. Το τελευταίο απάντησε ότι δεν

Lufthansa 285, βλ. ό.π., 4.1, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, εε 1805, 11.3.1936. Ωστόσο, για να ακριβολογούμε, τα στοιχεία που παρέθεσαν, προέρχονταν από την έκθεση Μπουσέ προς την Κ.τ.Ε. (βλ. παράρτημα ΙΙΙ, Β), η οποία δεν αφορούσε εταιρικά αεροσκάφη, αλλά κρατικά (βέβαια οι προαναφερθείσες εταιρείες κατείχαν το μονοπώλιο στις χώρες τους)· επίσης, η έκθεση αναφερόταν στο έτος 1932, άρα τα στοιχεία πιθανόν να είχαν διαφοροποιηθεί, πέραν του ότι την εποχή εκείνη δεν υπήρχε στην Ιταλία η ενιαία Ala Littoria αλλά πληθώρα αεροπορικών εταιρειών· ας σημειωθεί ακόμη ότι τα παραπάνω στοιχεία είχαν να κάνουν με χρήση μόνο εντός ευρωπαϊκών δικτύων. Η ουσία πάντως δεν αλλάζει δραματικά: το υλικό της Ε.Ε.Ε.Σ. χρησιμοποιείτο εντατικά.

[317] Ό.π..

[318] Σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν. 4809 το όριο αντοχής του πτητικού υλικού προσδιοριζόταν στις 2.500 ώρες πτήσης. Ο υπουργός Πάσσαρης από την πλευρά του υποστήριξε ότι το υλικό θα έπρεπε να συμπληρώσει 8.500 ώρες (!), άποψη που άνοιξε χάσμα διχογνωμίας, βλ. ό.π., 3.1, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, εε 10861, 27.10.1937· *Ακρόπολις*, 27.6.1941.

ήταν δυνατόν να υπέχει ευθύνη για τεχνική διαχείριση τρίτων και επομένως, αν η εταιρεία του παραχωρούσε την ευθύνη, θα έπρεπε να του παραχωρήσει και τον τεχνικό έλεγχο.[319]

Επειδή εκείνη την εποχή γινόταν πολύς λόγος για την επέκταση των γραμμών του εθνικού αερομεταφορέα και κατά πόσο θα συνεισέφεραν οι δύο πλευρές (κράτος και εταιρεία) σε αυτήν, η Ε.Ε.Ε.Σ. επανήλθε δηλώνοντας ότι ήταν έτοιμη να καταθέσει κεφάλαια για την επέκταση του δικτύου της, ζητούσε όμως αύξηση της χιλιομετρικής αποζημίωσης, σύγχρονες εγκαταστάσεις στη Δεκέλεια και ανανέωση του υλικού. Τις προτάσεις υπέβαλαν στον τότε υπουργό Πάσσαρη οι πρόεδρος Δροσόπουλος και εντεταλμένος σύμβουλος Μποζώνης. Ο υπουργός απάντησε ότι η Εθνική Τράπεζα (κατείχε το πλειοψηφικό πακέτο της εταιρείας), η οποία χρησιμοποιούσε τεράστια κεφάλαια κατατεθειμένα σε αυτήν από αδιάθετα κληροδοτήματα και για τα οποία κατέβαλλε τόκο 1%, δεν θα έπρεπε να απαιτεί από το φτωχό δημόσιο τόκο 7% για μέρος των κεφαλαίων της που διέθετε στην Ε.Ε.Ε.Σ.· μόνο αν η εταιρεία συγκατένευε στη μείωση του εγγυημένου από το δημόσιο τόκου κατά 2%, θα ήταν δυνατό να συζητηθεί η δαπάνη από κοινού και όχι μονομερώς για αγορά δύο αεροπλάνων. Ο Δροσόπουλος, σύμφωνα με τα λεγόμενα του Πάσσαρη, σιώπησε και αργότερα μνησικακώντας διέταξε την τράπεζα (θυμίζουμε ότι ήταν πρόεδρος της Ε.Τ.Ε.) να πιέσει τον υπουργό για να πληρώσει γραμμάτιο που είχε προσωπικά εγγυηθεί υπέρ φίλου του δημοσιογράφου. Επίσης, ο Πάσσαρης ισχυρίσθηκε αργότερα ότι στο θέμα αυτό, αν και είχε την κατ' αρχήν έγκριση του Μεταξά, υπονομευόταν συνεχώς από τον υπουργό άνευ χαρτοφυλακίου Διάκο.

Σε νέα συνάντηση των Πάσσαρη, Φωτόπουλου (διευθυντής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και ταυτοχρόνως σύμβουλος της Ε.Ε.Ε.Σ.) και Βυζά (γενικός διευθυντής της εταιρείας), ο υπουργός υπέδειξε την επέκταση του δικτύου μέχρι τη Σόφια με τα υπάρχοντα μέσα, καθώς η προαναφερθείσα επιτροπή του υπουργείου είχε αποφανθεί υπέρ της καταλληλότητας του ιπτάμενου υλικού.[320] Ο Βυζάς τού αντείπε ότι ο απηρχαιωμένος τύπος G-24 (είχε εισαχθεί στην αεροπορία πριν από 14 χρόνια) με τη μικρή ιπποδύναμη και τα ατελή όργανα πλεύσης θα ήταν αδύνατον να εξυπηρετήσει μια τόσο δύσκολη γραμμή με ορεινούς όγκους και δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες. Στο σημείο αυτό οι συνομιλίες διεκόπησαν, επειδή ο υπουργός ήταν πεπεισμένος ότι οι ιθύνοντες της εταιρείας είχαν βάλει στόχο την αγορά αεροσκαφών για να ωφεληθούν αθέμιτα οι ίδιοι.[321]

Εν τω μεταξύ, οι Γερμανοί έδωσαν παράταση μέχρι τον Ιανουάριο του 1937 πάνω στην ίδια νομισματική και βιομηχανική βάση της προηγούμενης

---

[319] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.4, Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 1707/316, εμπ., 3.11.1936.

[320] Ό.π., 3.1, Ανακριτική Επιτροπή του ν.δ. 32/1941, συμπληρωματική ένορκη κατάθεση Πάσσαρη, 26.7.1941· *Ακρόπολις*, ό.π..

[321] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, Απάντηση στα δημοσιευθέντα από τον Πάσσαρη στην εφημερίδα Ακρόπολις, η οποία στάλθηκε στην ίδια εφημερίδα, η οποία με τη σειρά της δημοσίευσε ατελή περίληψή της στο φύλλο της 26.7.1941.

προσφοράς, η οποία και έτυχε της έγκρισης του Κρατικού Συνδέσμου της Γερμανικής Αεροναυπηγικής Βιομηχανίας.[322] Στην Ελλάδα, το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο Εναερίων Συγκοινωνιών, ύστερα και από την επιβεβαίωση που έδωσε αντισμήναρχος από το Βερολίνο πάνω στην τιμή, πρότεινε την αναβολή για λίγο χρόνο της αγοράς, ζητώντας αποστολή πληρεξουσίου από το γερμανικό σύνδεσμο.[323] Και τότε ο Πάσσαρης, που εκείνο το διάστημα διαπραγματευόταν την ελληνογερμανική αεροπορική σύμβαση, αποδέχθηκε την προσφορά, παρά την πολιτική περικοπών που είχε υιοθετήσει, καθώς η τιμή ήταν αρκούντως δελεαστική.[324] Στο πλαίσιο λοιπόν, της διακυβερνητικής σύμβασης η Ε.Ε.Ε.Σ. συμφώνησε για την αγορά των Ju-52.[325] Κατόπιν αυτής της εξέλιξης οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι το επίκεντρο της έριδας δεν ήταν τόσο η ανάγκη εκσυγχρονισμού του στόλου (αργά ή γρήγορα ο χρόνος θα την επέβαλλε), όσο ο δίαυλος μέσα από το οποίο θα περνούσε αυτός. Το κράτος και η εταιρεία διεκδικούσαν για τον εαυτό τους αυτό το ρόλο. Υπάρχει βέβαια και το ενδεχόμενο (που δεν φαίνεται τόσο πιθανό, αν λάβουμε υπ' όψιν την παρελκυστική τακτική που υιοθέτησε στη συνέχεια η Ε.Ε.Ε.Σ.) η μεταστροφή του Πάσσαρη να οφειλόταν σε άνωθεν πιέσεις.

Επειδή, όμως, η διάρκεια ισχύος της εκ νέου παραταθείσης προσφοράς έληξε τον Απρίλιο του 1937 δίχως να γίνει εγκαίρως χρήση της εκλογής, η Junkers ενημέρωσε την ελληνική εταιρεία ότι το όριο παράδοσης θα μετατίθετο στο Φεβρουάριο του επομένου έτους υπό την προϋπόθεση ότι εντός του Ιουνίου του 1937 θα ελάμβανε χώρα η παραγγελία και η επεξήγηση όλων των τεχνικών λεπτομερειών και ότι, επίσης, τα αεροπλάνα θα είχαν κινητήρες BMW-132A Σημειωνόταν ακόμη ότι οι τιμές ακατέργαστου υλικού είχαν αυξηθεί στο μεσοδιάστημα. Η γερμανική προειδοποίηση τελείωνε με την υπόμνηση ότι σε περίπτωση προτίμησης αμερικανικών κινητήρων θα μεταβαλλόταν συντριπτικά η προθεσμία παράδοσης και οι τιμές.[326]

Η Ε.Ε.Ε.Σ. ωστόσο, καθυστερούσε να υποβάλει τις προτάσεις της παρά το ότι οι Γερμανοί έδωσαν νέα προθεσμία αγοράς μέχρι το Νοέμβριο, γεγονός που εξόργισε το υπουργείο. Το τελευταίο απείλησε ότι θα θεωρούσε υπεύθυνη την εταιρεία για την απώλεια της ευκαιρίας, εφ' όσον δεν πραγματοποιείτο η παραγγελία εντός της προθεσμίας, δεδομένου ότι το ελληνικό δημόσιο δεν ήταν

---

[322] Ό.π., 3.1, Υ.Π.Α. προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 1954, 7.4.1937, όπου συνημμένα: Société Technique Alexandre Zachariou προς Ε.Ε.Ε.Σ., 7.11.1936 και Σύνδεσμος του Ράιχ της Γερμανικής Αεροναυπηγικής Βιομηχανίας προς Υπουργείο Αεροπορίας, 7.11.1936.

[323] Ό.π., 4.1, Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. Ε 2984/372, 11.12.1937, όπου συνημμένο: πρακτικό Γνωμοδοτικού Συμβουλίου Εναερίων Συγκοινωνιών, συνεδρίαση 22η, 6.11.1937.

[324] Άλλωστε, αυτή η αγορά με την συγκεκριμένη τιμή θεωρήθηκε ως αντάλλαγμα ελληνικών παραχωρήσεων προς την γερμανική κυβέρνηση, βλ. ό.π., 3.1, υπόμνημα Βυζά, γενικού διευθυντού της Ε.Ε.Ε.Σ., προς τον κύριο ανακριτή του 12ου τμήματος της κατά το υπ' αριθμ. 32 ν.δ. Ανακριτικής Επιτροπής, 18.12.1941· ό.π., Απάντηση…

[325] Ό.π., 3.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Junkers στο Ντεσσάου, Τ.Ρ. αρ. 4591, 13.5.1937.

[326] Ό.π., Junkers προς Ε.Ε.Ε.Σ., διανομή/TH/Kl., 17.6.1937.

διατεθειμένο να εγκρίνει δαπάνη που θα υπερέβαινε την προσφερθείσα τιμή.[327] Ο κύριος λόγος της εταιρικής κωλυσιεργίας πρέπει να αναζητηθεί στην προσπάθεια της να προωθήσει ως πακέτο τον εμπλουτισμό του πτητικού υλικού με την επέκταση των γραμμών στο εξωτερικό και την αύξηση της χιλιομετρικής επιχορήγησης, θέση που το υπουργείο απέρριπτε κατηγορηματικά λόγω έλλειψης χρημάτων. Επιπρόσθετα, η εταιρεία μελετούσε και πρόταση του οίκου De Havilland,[328] η οποία όμως έμοιαζε να μη συγκεντρώνει πολλές ελπίδες, αφού η τιμή της Junkers ήταν ευνοϊκότερη. Τελικά, δεσμεύθηκε να διατυπώσει εγκαίρως τις απόψεις της.[329]

Σε συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας το Νοέμβριο του 1937, ο Φωτόπουλος διετύπωσε τις τελικές προτάσεις του υπουργείου:
α) Να παραχωρηθούν στην Ε.Ε.Ε.Σ. από το δημόσιο τρία Ju-52, τα δύο πρώτα πληρωτέα αμέσως από το κράτος, το τρίτο από τον προϋπολογισμό χρήσης 1939-40· μέχρι τότε η εταιρεία θα το πλήρωνε από το αποθεματικό της. Η μέγιστη συνολική αξία υπολογιζόταν σε 683.013 RM ή 30.629.616 δρχ..
β) Η εταιρεία να παραιτηθεί του συμβατικού δικαιώματος (ν. 4809, άρθρο 4 § 13-14) να της ανανεώνει το υλικό το κράτος.
γ) Το κράτος να ενισχύει την εταιρεία στην αντικατάσταση των κινητήρων μέχρι του ποσού των 900.000 δρχ. ετησίως.
Η Ε.Ε.Ε.Σ. διαφώνησε με τη δεύτερη πρόταση.[330]

Λίγες ημέρες αργότερα συγκλήθηκε νέα συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου ύστερα από επιθυμία του υφυπουργού Οικονομάκου (είχε διαδεχθεί τον Πάσσαρη), που παρίστατο αυτοπροσώπως. Το ζήτημα της αντικατάστασης του πτητικού υλικού αποτέλεσε ισχυρό χαρτί στα χέρια του προκειμένου να επιτύχει μια γενικότερη τροποποίηση της ιδρυτικής σύμβασης, στα σημεία της παραίτησης της εταιρείας από την περαιτέρω αντικατάσταση του υλικού και τον υποβιβασμό του εγγυημένου μερίσματος. Το επείγον της απάντησης στους αντιπροσώπους της Junkers, αλλά και οι υποχωρήσεις του κράτους σε άλλα ζητήματα έπεισαν τους συμβούλους να αποδεχθούν τις προτάσεις. Άλλωστε, το πρόβλημα της ανανέωσης των αεροσκαφών θα ετίθετο αναπόφευκτα ύστερα από δύο – τρία έτη και τότε δεν θα υπήρχε η γερμανική option.[331]

Οι νέες ρυθμίσεις περιλήφθησαν στη σύμβαση μεταξύ ελληνικού δημοσίου και Ε.Ε.Ε.Σ., η οποία υπεγράφη την 21.1.1937, με τη διευκρίνιση ότι το ποσό των 900.000 δρχ. για τους κινητήρες θα χορηγείτο μόνο εφ' όσον θα υπήρχε περίσσεια πίστωσης στον προϋπολογισμό από την αυξημένη χιλιομετρική επιχορήγηση. Σε

---

[327] Ό.π., 3.1, Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 31495/5890, 19.10.1937.
[328] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ. και Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 101η, 12.11.1937· ό.π., 3.1, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, εε 10586, 21.10.1937.
[329] Ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, εε 10586, 21.10.1937.
[330] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ. και Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 101η, 12.11.1937.
[331] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ. και Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 102η, 18.11.1937.

αντάλλαγμα το κράτος απαλλασσόταν από την περαιτέρω υποχρέωση αντικατάστασης του υλικού της εταιρείας.[332]

Το Δεκέμβριο του 1937 το Υπουργείο Αεροπορίας, ύστερα από εισήγηση του Φωτόπουλου, συνέστησε δύο επιτροπές επιφορτισμένες η μεν πρώτη να συντάξει συγγραφή υποχρεώσεων τεχνικής υφής,[333] η δε δεύτερη να καταρτίσει και να υποβάλει τους οικονομικούς όρους της προμήθειας.[334]

Η Τεχνική Επιτροπή σε γενικές γραμμές απέφυγε να διατυπώσει όρους, οι οποίοι θα προκαλούσαν τροποποιήσεις, για να μην επιβαρυνθεί το κόστος και να μην καθυστερήσει η παράδοση. Μάλιστα αποδέχθηκε τους προσφερόμενους κινητήρες BMW-132A, οι οποίοι στην ουσία ήσαν Hornet S4D2, κατασκευασμένοι επί προνομίω στην Γερμανία, αλλά υποδεέστεροι από τους αυθεντικούς Pratt and Whitney· ο συμβιβασμός αυτός έγινε για λόγους ευχέρειας εφοδιασμού σε ανταλλακτικά. Σε δύο μόνο περιπτώσεις ζήτησε τροποποιήσεις. Η πρώτη αφορούσε την αντικατάσταση του σταθμού ασύρματης τηλεγραφίας (A/T) των 20 watt από πληρέστερο τύπου Telefunken (το ραδιογωνιόμετρο τουλάχιστον), διότι ήταν μεγαλύτερης εμβέλειας, ενώ όμοιο τύπο είχε παραγγείλει και η Βασιλική Αεροπορία. Επίσης, ύστερα από αξίωση του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, έπρεπε να γίνουν ορισμένες μετατροπές για ενδεχόμενη χρήση των αεροσκαφών ως πολεμικών.[335]

Πράγματι, σύμφωνα με το συμβόλαιο της 21ης Δεκεμβρίου 1937, προβλέπονταν ως αντικείμενο προμήθειας:

— τρία επιβατικά αεροπλάνα Junkers μεταλλικά τύπου Ju-52/3m. Ο συγκεκριμένος τύπος, που πρωτοεμφανίσθηκε το 1933, είχε ανάπτυγμα πτερύγων 29,25 μ., μήκος 18,90 μ., ενώ το ολικό βάρος ανερχόταν στους 11 τόννους·

— για κάθε αεροπλάνο τρεις κινητήρες της Bayerische Motorenwerke München BMW-132A των 660 ίππων ο καθένας με συμπιεστή, ο οποίος διατηρούσε την ανωτέρω ισχύ μέχρι τα 2.700 μ. ύψος· οι κινητήρες τροφοδοτούσαν ισάριθμους δίφυλλους μεταλλικούς έλικες Junkers 9.20020A-7 σταθερού βήματος·[336]

— τρία ψυγεία ελαίου για τον κάθε κινητήρα και μικρά κάτοπτρα για τον μεταξύ συγχρονισμό τους·

— τροχοί μαζί με φρένα τύπου Gannstatt, χαλινωτήρια (σχοινιά ή καλώδια) συστήματος προσγείωσης επίσης Gannstatt, χαλινωτήρια ελαίου του τροχοπέδιλου ουράς, επίσωτρα (μεταλλικά στεφάνια, τσέρκια) και αεροθάλαμοι (σαμπρέλες) τροχών και τροχοπέδιλου τύπου Phoenix·

— δεξαμενές βενζίνης χωρητικότητας 2.450 λιτρών·

— γυροσκοπική πυξίδα Askania Sperrg LGC3, όπως και ενδείκτης πορείας· τα όργανα αυτά τοποθετήθηκαν συμπληρωματικά στον πίνακα οργάνων·

---

[332] *Ε.τ.Κ. 1938*, φ. 270, α.ν. 1322, άρθρο 1.

[333] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, διαταγή Υπουργείου Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 45919/6779, 3.12.1937.

[334] Ό.π., απόφαση Υπουργείου Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 45920/6780, 3.12.1937.

[335] Ό.π., πρακτικό Τεχνικής Επιτροπής, 19.12.1937.

[336] *Ε.τ.Κ. 1943*, φ. 157, ν. 191, Lufthansa, άρθρο 1· Η. Νταλούμης, *ό.π.*, σ. 86.

— ραδιογωνιόμετρο Telefunken P-63 Un, σταθμός A/T Telefunken ισχύος 70 watt, δείκτης βραχέων κυμάτων 20-50 μ.κ. τύπου Lorenz. Τα τρία αυτά μηχανήματα, που αντικατέστησαν τον προβλεπόμενο από τον κατασκευαστή φτωχό A/T των 20 watt, αύξησαν το βάρος του αεροσκάφους κατά 158,5 χλγρ.. Η θέση του ασυρματιστή θα βρισκόταν στο θάλαμο διακυβέρνησης.
— βομβοθήκες και πύργος πολυβόλων, που αύξησαν επιπλέον το συνολικό βάρος κατά 75 χλγρ.· οι τροποποιήσεις αυτές δεν είχαν να κάνουν με σταθερό εξοπλισμό επί των αεροσκαφών, αλλά με μελλοντική μετατροπή τους σε πολεμικά, αν το επέβαλε η ανάγκη.

Το τελικό κόστος διαμορφώθηκε κατά τον ακόλουθο τρόπο:

αρχική προσφορά	227.671 RM
προσθήκη σταθμού A/T	11.500 RM
τροποποιήσεις βομβαρδισμού	6.850 RM
σύνολο	246.021 × 3 = 738.063 RM[337]

Επιπρόσθετα αναφέρουμε ότι οι 17 επιβάτες κατανέμονταν σε δύο θαλάμους, καπνιστών και μη, ευρύχωρους και με μεγάλα παράθυρα, εξοπλισμένους με συσκευή εξαερισμού, αυτόματη ρύθμιση της θερμοκρασίας, φωτισμό στην οροφή και ηχομόνωση. Το πλήρωμα ήταν τριμελές.[338]

Αφού ολοκληρώθηκε στο Ντεσσάου η κατασκευή των αεροπλάνων, το Υπουργείο Αεροπορίας έδωσε εντολή στο σμηναγό μηχανικό Κ. Βρεττό, ο οποίος βρισκόταν ήδη στη Γερμανία ως μέλος αποστολής που παρακολουθούσε για λογαριασμό του ελληνικού κράτους την κατασκευή υδροπλάνων Dornier, να παρευρεθεί στην παραλαβή και τις δοκιμές. Από την πλευρά της, η Ε.Ε.Ε.Σ. έστειλε τον αρχηγό πτήσεων Ι. Τσουκά για να επιβλέψει την υλοποίηση των πρόσθετων όρων. Οι προσθήκες εκτελέσθησαν υπό την προϋπόθεση ότι οι βόμβες θα ήσαν γερμανικές ωστόσο, τα αεροσκάφη δεν έμελλε να αξιοποιηθούν κατά τον πόλεμο που ακολούθησε ως βομβαρδιστικά για τους παρακάτω λόγους: α) η ιταλική αεροπορία διέθετε καταδιωκτικά ταχύτητας άνω των 400 χλμ./ώρα, ενώ τα Ju-52 πετούσαν με 220-250 χλμ./ώρα και έτσι θα αποτελούσαν εύκολη λεία· β) η ελληνική αεροπορία βοηθήθηκε από τη βρετανική αμέσως μετά την έναρξη των εχθροπραξιών με αεροπλάνα ταχύτερα και περισσότερο σύγχρονα· γ) δεν υπήρχαν ελληνικά αεροπορικά μεταγωγικά μέσα πλην των εταιρικών

---

[337] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.3, σύμβαση Ε.Ε.Ε.Σ. – Junkers σχετική με την αγορά των Ju-52· ό.π., 3.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς ανακριτή 12ου Τμήματος της Ανακριτικής Επιτροπής ν.δ. 32/1941, Γ.Δ. αρ. 81, 12.2.1942· ό.π., 3.1, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 12650, 18.12.1937· ό.π., συμβούλιο της Ανακριτικής Επιτροπής ν.δ. 32/1941, απόφανση αρ. 81, 15.5.1942· *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.1.1938, τ. 157, σ. 190· Π. Μιχόπουλος, «Οἱ *ἀσύρματοι εἰς τὰ νέα ἀεροσκάφη* Ju-52 τῆς Ἑλληνικῆς Ἑταιρείας Ἐναερίων Συγκοινωνιῶν», *ό.π.,* 16-20.9.1938, τ. 174, σ.113· του ιδίου, «Ἡ ραδιοπυξὶς Τελεφοῦνκεν (Zielflugpeiler) εἰς τὰ νέα ἀεροσκάφη τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.», *ό.π.*, 1-16.10.1938, τ. 175-176, σ. 141. Ο Μιχόπουλος, προϊστάμενος της τηλεφωνικής υπηρεσίας, μετέβη αργότερα στο Βερολίνο προσκεκλημένος της Telefunken για να κατατοπισθεί στα παραδοτέα επί των Ju-52 μηχανήματα, βλ. Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 120η, 31.3.1939.

[338] *Ε.τ.Κ. 1943*, φ. 157, ν. 191, Lufthansa, άρθρο 1· *Ἀεροπλοΐα,* 1-5.1.1938, τ. 157, σ. 188.

αεροσκαφών και όπως θα δούμε στο οικείο κεφάλαιο η χρήση τους ως τέτοια απέδωσε θετικά αποτελέσματα.[339]

Ως προς το οικονομικό σκέλος της παράδοσης – παραλαβής. Το καταστατικό της Ε.Ε.Ε.Σ. προέβλεπε ότι σε περίπτωση υπογραφής σύμβασης προμήθειας θα έπρεπε να καταβληθεί δικαίωμα στο Μετοχικό Ταμείο Στρατού 3% (είχε εν τω μεταξύ αποκτήσει την πλειοψηφία των μετοχών της εταιρείας). Το Υπουργείο Οικονομικών όμως, αρνήθηκε να αυξήσει την πίστωση πέρα από το όριο που καθόριζε ο αναγκαστικός νόμος 1322. Επειδή φυσικά ούτε ο προμηθευτής έστεργε να πληρώσει την υπέρ του Μ.Τ.Σ. εισφορά, βρέθηκε ως λύση να συνομολογηθεί η σύμβαση μεταξύ του οίκου Junkers και της Ε.Ε.Ε.Σ..[340]

Στις 13.1.1938 η Ε.Ε.Ε.Σ. ζητούσε από το προϊστάμενο υπουργείο να κινηθεί προς εκείνο της Εθνικής Οικονομίας για να χορηγηθεί επείγουσα άδεια εισαγωγής για τα τρία Ju-52, ώστε να καταστεί δυνατή η χορήγηση συναλλάγματος από την Τράπεζα της Ελλάδος.[341] Την ίδια ημέρα το Υπουργείο Αεροπορίας έδινε διαταγή στην Ε.Τ.Ε. με την οποία διακανόνιζε τον τρόπο πληρωμής του 50%, δηλ. 15.314.808 δρχ. ή 369.031,50 RM..[342] Μία εβδομάδα αργότερα η ελληνική εταιρεία ενεχείρισε τηλεγραφικά μέσω του ελληνογερμανικού κλήρινγκ στη Deutsche Bank το προαναναφερθέν ποσό για λογαριασμό της Junkers, έναντι: εγγύησης καταβολής για 369.031,50 RM, εγγύησης παράδοσης για 73.806,30 RM, εξοφλητικής απόδειξης για το ποσό της προκαταβολής του 50%, και τιμολογίου pro-format. Την υλοποίηση της πληρωμής θα αναλάμβανε η Εθνική Τράπεζα.[343]

Στις αρχές Φεβρουαρίου η γερμανική εταιρεία ζήτησε από την ελληνική να ενεργήσει, ώστε να εξουσιοδοτηθεί η Deutsche Bank να πραγματοποιήσει τις μειώσεις των εγγυήσεων σύμφωνα με τους όρους του συμβολαίου της 21.12.1937. Συγκεκριμένα: η εγγύηση για τον πραγματοποιηθέντα λογαριασμό του 50% να

---

[339] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, υπόμνημα Βυζά, γενικού διευθυντού της Ε.Ε.Ε.Σ., προς τον κύριο ανακριτή του 12ου τμήματος της κατά το υπ' αριθμ. 32 ν.δ. Ανακριτικής Επιτροπής, 18.12.1941· ό.π., Ανακριτική Επιτροπή του ν.δ. 32/1941, ένορκη εξέταση μάρτυρα Ι. Τσουκά, 10.1.1942· ό.π., Ανακριτική Επιτροπή του ν.δ. 32/1941, ένορκη εξέταση μάρτυρα Κ. Βρεττού, 3.2.1942. Στις προθέσεις της Ε.Ε.Ε.Σ. ήταν να παρευρεθεί στην παραλαβή αεροσκαφών - ανταλλακτικών και ο ευρισκόμενος τότε στην Γερμανία Παπαστρατηγάκης με σκοπό να διδαχθεί τη μέθοδο επισκευής υλικού πρωτόγνωρου για τα ελληνικά δεδομένα. Όμως το κράτος θεώρησε μια τέτοια δαπάνη άσκοπη, εφ' όσον ο τύπος αεροσκαφών ήταν γνωστός (διάβαζε ο κατασκευαστής) και η γερμανική εταιρεία θα έστελνε τεχνικό προϊστάμενο ως σύμβουλο της ελληνικής, βλ. Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 104η, 15.1.1938. Επειδή η παραλαβή καθυστερούσε και ο τεχνικός διευθυντής είχε επιστρέψει στην Ελλάδα, η εκ νέου μετάβασή του κρίθηκε άσκοπη από το Δ.Σ. της εταιρείας, που συμφώνησε εκ των πραγμάτων με την άποψη του κράτους (αν και άφησε ανοικτό το ενδεχόμενο της μετάβασης σε περίπτωση ανάγκης), βλ. Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 108η, 28.5.1938.

[340] Ό.π., υπόμνημα Βυζά, γενικού διευθυντού της Ε.Ε.Ε.Σ., προς τον κύριο ανακριτή του 12ου τμήματος της κατά το υπ' αριθμ. 32 ν.δ. Ανακριτικής Επιτροπής, 18.12.1941.

[341] Ό.π.. 3.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, τ.π. αρ. 321, 13.1.1938.

[342] Ό.π., 3.1 και 3.2, Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Τ.Ε., αρ. πρωτ. 2021/169, 13.1.1938.

[343] Ό.π., 3.2, Deutsche Bank προς Ε.Ε.Ε.Σ., 13.1.1938 και Ε.Ε.Ε.Σ. προς Deutsche Bank, λογιστική Ch/A αρ. 574, 20.1.1938.

μειωθεί με την πληρωμή του δευτέρου μέρους της αξίας των αεροσκαφών κατά το 1/3 (άρθρο 6 § 2) και επίσης, η εγγύηση της παράδοσης να μειωθεί με την παράδοση κάθε αεροσκάφους στο 10% της αξίας της παράδοσης (άρθρο 8 § 1). Ο λόγος αυτής της παράλειψης των μειώσεων από τις εγγυητικές επιστολές οφειλόταν κατά τους Γερμανούς στο ότι οι τελευταίες καταρτίσθηκαν στο Υπουργείο Αεροπορίας στην Αθήνα, αν και το συμβόλαιο που τις προέβλεπε είχε συναφθεί μεταξύ εταιρικών αντιπροσώπων.[344]

Για το εναπομείναν ποσό, αρχικά είχε προβλεφθεί να πληρωθεί το 40% μετά την παραλαβή των αεροσκαφών από το Ντεσσάου και το 10% μετά την μεταφορά τους στη Δεκέλεια· επειδή όμως, τη μεταφορά ανέλαβε τελικά η ίδια η Ε.Ε.Ε.Σ., το ποσό πληρώθηκε συνολικά. Ακολουθήθηκε η ίδια διαδικασία όπως και για την πρώτη δόση: τα χρήματα από το Υπουργείο Αεροπορίας μέσω Ε.Τ.Ε. και Deutsche Bank διοχετεύθηκαν στη Junkers συνοδευόμενα από ισόποση εξοφλητική απόδειξη, τα πλήρη πρωτόκολλα παραλαβής των τριών αεροπλάνων, τα σχετικά πιστοποιητικά προέλευσης τους και τα σχετικά οριστικά τιμολόγια.[345] Συνολικά, το ελληνικό δημόσιο κατέβαλε 30.629.616 δρχ. για την αξία των αεροσκαφών και η Ε.Ε.Ε.Σ. 833.761 δρχ. για τα έξοδα παραλαβής.[346] Η τελευταία πραγματοποιήθηκε εντός των προθεσμιών. Τα πρωτόκολλα παραλαβής (15 Ιουνίου, 28 Ιουνίου και 6 Αυγούστου 1938 για το κάθε αεροπλάνο) υπογράφηκαν από τον Τσουκά, το Βρεττό και το Γερμανό αντιπρόσωπο. Ένα αντίγραφο παρέλαβε ο αερομεταφορέας, δύο το υπουργείο, ένα ο κατασκευαστικός οίκος και ένα η τράπεζα μέσω της οποίας θα γινόταν η πληρωμή.[347] Οι εγγυητικές επιστολές επιστράφηκαν στον οίκο Junkers.[348]

Η παραλαβή έγινε στον αερολιμένα Τέμπελχοφ του Βερολίνου και η μεταφορά προς τη Δεκέλεια εκτελέσθηκε από ελληνικά πληρώματα μεταξύ Ιουλίου – Αυγούστου. Τα τρία Ju-52 είχαν αριθμό κατασκευής 5984, 6004, 6025 και νηολόγιο SX-ACF, SX-ACH, SX-ACI αντίστοιχα.[349] Πρωτοπέταξαν στις 18 Αυγούστου στην γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης (σε ιδανικές συνθήκες μπορούσαν να διανύσουν την απόσταση σε 1.12') και χρησιμοποιήθηκαν επίσης αποκλειστικά στην Αθηνών – Ηρακλείου, ενώ στην Αθηνών – Ιωαννίνων κατά

---

[344] Ό.π., Junkers προς Ε.Ε.Ε.Σ., διανομή/TH/Ke Tr.Ne/Ke, 5.2.1938, όπου συνημμένα τα ακριβή αντίγραφα των δύο εγγυητικών επιστολών: HV/διανομή αεροσκαφών, 5.2.1938.

[345] Ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, Χ/Δ.Γ. αρ. 4959, 26.5.1938· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Ειδικό Λογιστήριο Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 32599/2671, 21.6.1938· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Ε.Τ.Ε., Χ/Δ.Γ. αρ. 7006, 27.6.1938.

[346] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 8ης Ἰανουαρίου 1940. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1938-1939 (10.7.1938-9.7.1939)*, Αθήνα 1940, σ. 3.

[347] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, συμπληρωματική ένορκη εξέταση μάρτυρα Τσουκά, 7.2.1942· ό.π., 3.2, Υ.Π.Α. προς Διεύθυνση Επιμελητείας Υπουργείου Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 33970/3204, 5.7.1938, αρ. πρωτ. 34819/3441, 25.7.1938 και αρ. πρωτ. 36839/4160, 7.9.1938.

[348] Ό.π., Τμήμα Α' - Ο.Ε. Υ.Π.Α. προς Διεύθυνση Επιμελητείας Υπουργείου Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 36842/4159, 9.9.1938.

[349] *Ἀεροπλοΐα,* 1-5.7.1938, τ. 169, σ. 1 και 15· *ό.π.*, 15-20.7.1938, τ. 170, σ. 38· *ό.π.*, 1-5.8.1938, τ. 171, σ. 61· Η. Νταλούμης, *ό.π.*· Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 32.

περίπτωση.[350] Ωστόσο, ο πρωταρχικός σκοπός για τον οποίο αγοράσθηκαν, δηλαδή η χρησιμοποίησή τους σε γραμμές εξωτερικού, δεν πρόφθασε να υλοποιηθεί, καθώς ο πόλεμος ανέτρεψε το σχεδιασμό της Ε.Ε.Ε.Σ..

ιδ. Τεχνική υποστήριξη αεροσκαφών

Ο τομέας της τεχνικής υποδομής ήταν ένα από τα δυνατά σημεία της Ε.Ε.Ε.Σ.. Απόδειξη ότι στα δέκα χρόνια λειτουργίας της δεν έγινε καμμία αποστολή αεροσκάφους, κινητήρα ή οργάνου στο εξωτερικό για επιθεώρηση ή γενική επισκευή, με ορατό αντίκτυπο την μη καταγραφή ατυχήματος που θα στοίχιζε σε ανθρώπινες ζωές κατά το ίδιο διάστημα· άθλος, εάν αναλογισθεί κανείς τις πρωτόγονες εγκαταστάσεις και εξοπλισμό.[351] Ας δούμε διεξοδικά τη δράση της.

Μέσα στο 1932 το υλικό συμπληρώθηκε με 3 κινητήρες Junkers L.5, ένα ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος και συσπάστες.[352] Το 1933 αγοράσθηκαν άλλοι 3 κινητήρες L.5, επίσωτρα και αεροθάλαμοι Phoenix, ενώ αντικαταστάθηκαν οι τροχοί Palmer από άλλους, τύπου Ganstatt. Τα συνεργεία προέβησαν σε απρόβλεπτες επισκευές κινητήρων.[353] Κατά το εταιρικό έτος 1933-34 αγοράσθηκαν άλλοι 3 κινητήρες L.5.[354] Μετά τα τέσσερα πρώτα χρόνια οι ιδιόκτητες τεχνικές εγκαταστάσεις της Ε.Ε.Ε.Σ. περιλάμβαναν πλυντήριο κινητήρων, κτήριο για τη θέρμανση του ύδατος, την οξυγονοκόλληση και τη στέγαση του ηλεκτροπαραγωγικού ζεύγους, αποθήκη εύφλεκτων υλών και

---

[350] *Ἀεροπλοΐα,* 16-20.8.1938, τ. 172, σ. 82· Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 1.4, Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση, έκθεση, 22.8.1939· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 8ης Ἰανουαρίου 1940. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1938-1939 (10.7.1938-9.7.1939)*, Αθήνα 1940, σ. 5· Η. Νταλούμης, *ό.π.*· Ι. Θεολόγης, *ό.π.*.

[351] Κ. Λώμης, *Η εξέλιξη της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας*, Αθήνα 1988, σ. 59-60.

[352] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά των Γ.Σ.Μ., συνέλευση 3η, 9.1.1933· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 9ης Ἰανουαρίου 1933. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ δευτέρου ἑταιρικοῦ ἔτους (1.1-9.7.1932)*, Αθήνα 1933, σ. 3. Συσπάστης ή καλύτερα σύσπαστο (κοινώς παλάγγο) είναι μια απλή μορφή πολύσπαστου, που αποτελείται από μια ακίνητη και μια κινητή τροχαλία και χρησιμοποιείται για την ανύψωση αντικειμένων, βλ. *Πάπυρος – Λαρούς – Μπριτάννικα*, λήμμα «σύσπαστο», τ. 56, Αμαρούσιο 1993, 1996.

[353] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά των Γ.Σ.Μ., συνέλευση 4η, 9.1.1934· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 9ης Ἰανουαρίου 1934. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1932-1933 (10.7.1932-9.7.1933)*, Αθήνα 1934, σ. 4.

[354] Οι παλαιοί κινητήρες, όταν αντικαθίσταντο, παραδίδοντο στο Υπουργείο Αεροπορίας εφ' όσον με δικά του έξοδα είχαν αγορασθεί οι καινούργιοι, βλ. *Ε.τ.Κ. 1930*, ν. 4809, φ. 237, άρθρο 4 § ιγ-ιδ της σύμβασης. Η πρώτη παρτίδα 9 κινητήρων δόθηκε στο κράτος την περίοδο 1936-37, βλ. Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 29ης Δεκεμβρίου 1937. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1936-1937 (10.7.1936-9.7.1937)*, Αθήνα 1938, σ. 8. Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 16ης Νοεμβρίου 1934. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1933-1934 (10.7.1933-9.7.1934)*, Αθήνα 1934, σ. 8.

ελαστικών, δοκιμαστήριο κινητήρων και εγκαταστάσεις δικτύου ηλεκτροφωτισμού και ηλεκτροκίνησης. Όλα τα παραπάνω στο Τατόι. Επίσης, δημιουργήθηκε μια αποθήκη στα Ιωάννινα.[355]

Με τον καιρό βελτιωνόταν και η απόδοση του προσωπικού, όπως δείχνουν τα παρακάτω ενδεικτικά στοιχεία. Η πρώτη γενική επισκευή τριών κινητήρων απαίτησε 3.220 εργατοώρες, ενώ η δεύτερη 2.060· η αλλαγή βαλβίδων τριών κινητήρων χρειάσθηκε 420 εργατοώρες το 1931 και μόλις 220 το 1934· η συντήρηση αεροσκάφους πριν από κάθε πτήση κατέβηκε από τις 53 εργατοώρες στις 38 κατά την ίδια τριετία.[356]

Η αρτιότητα της εργασίας που γινόταν από την Τεχνική Υπηρεσία επιβεβαιώθηκε σχετικά νωρίς (1932) από την έκθεση Μπουσέ, εισηγητή της επιτροπής της Κοινωνίας των Εθνών σχετικά με την ίδρυση και εκμετάλλευση δικτύου μονίμων εναερίων οδών. Σύμφωνα με αυτήν τα ελληνικά αεροσκάφη μεταξύ δεκαεπτά ευρωπαϊκών χωρών κατείχαν την πρωτιά ως προς τη συνεχή λειτουργία με 609 ώρες κατ' έτος (βλ. Παράρτημα ΙΙΙ, Β). Κατά συνέπεια η Ε.Ε.Ε.Σ. μπόρεσε να εξυπηρετήσει τις γραμμές της μόνο με 4 αεροσκάφη αποφεύγοντας οικονομική επιβάρυνση για συντήρηση και αγορά περισσοτέρων, χάρη στην εντατική εργασία του προσωπικού. Στην έκθεση χαρακτηριζόταν η τεχνική πρόοδος της εταιρείας 'αξιοσημείωτη' και η απόδοση 'λίαν τιμητική'.[357] Βέβαια, εταιρείες με πολυάριθμο στόλο δεν βρίσκονταν και στην ανάγκη να χρησιμοποιούν τόσο εντατικά το υλικό τους, ωστόσο η ελληνική επιτυχία δε μειώνεται, ιδίως όταν συγκριθεί με εταιρείες χωρών που διέθεταν μονοψήφιο αριθμό αεροσκαφών (βλ. Παράρτημα ΙΙΙ, Α).

Κατά το διάστημα 1935-36 επήλθε προσωρινή απορύθμιση των εργασιών του συνεργείου κινητήρων, η οποία οφειλόταν στην καθυστέρηση των επισκευών, στη μη συστηματική παραγγελία ανταλλακτικών και σε ανωμαλίες επί των τότε παραληφθέντων κινητήρων L.5/Z.[358] Το τελευταίο ζήτημα ρυθμίσθηκε με την εκτέλεση μιας σειράς επισκευών, που καταλογίσθηκαν εις βάρος του κατασκευαστή.

Ακολούθησε μια νέα περίοδος ανάκαμψης κατά την οποία η μικρή προς τα άνω κλιμάκωση των περιοδικών επισκευών των κινητήρων και το συνακόλουθο κέρδος 100-200 ωρών επί της ζωής τους επέφερε αποφυγή αγοράς 2 καινούργιων αξίας 1,7 εκ. δρχ. (συνολικά υπήρχαν 18 το 1939). Επίσης, μειώθηκε το κόστος επισκευής: ενώ κατά το 1931-34 ανερχόταν για κάθε κινητήρα σε 184.000 δρχ. κατά μέσο όρο, το 1936-38 έπεσε στις 99.300 δρχ. (μείωση 46%). Το αποτέλεσμα τούτο προέκυψε από την παύση χρησιμοποίησης υψηλόμισθων Γερμανών τεχνικών και την εξοικονόμηση υλικών. Αντίστοιχη μείωση επήλθε στη δαπάνη συντήρησης και οφειλόταν στην εκτέλεση συχνών επιθεωρήσεων, στην καλή χρησιμοποίηση του υλικού από τους κυβερνήτες, στην εκτέλεση των μερικών

[355] *Ό.π.*, σ. 9.

[356] *Ό.π.*, σ. 8.

[357] *Ό.π.*, σ. 6.

[358] Οι κινητήρες L.5Z ήσαν οι κεντρικοί (στο ρύγχος της ατράκτου), ενώ οι L.5G οι πλευρικοί (στα φτερά).

επισκευών των κινητήρων (όπως η εφαρμογή βαλβίδων) στο έδαφος και όχι πάνω στα αεροσκάφη, στην ειδίκευση του προσωπικού και στη συμπλήρωση των εφοδίων των κινητήρων.

Οι εργασίες απλοποιήθηκαν. Αρχικά, η επιθεώρηση των συστημάτων προσγείωσης προϋπέθετε ανύψωση του σκάφους με πολύσπαστο διαδοχικά από κάθε πλευρά και επομένως χειρισμούς πολύπλοκους. Όταν παρελήφθησαν ειδικοί γρύλοι, επιτεύχθηκε η εντός ολίγων λεπτών ανύψωση κάθε σκέλους του συστήματος. Επίσης, η συντήρηση των συρματόσχοινων πηδαλιούχησης απλοποιήθηκε με την αντικατάσταση των τροχαλιών του συστήματος. Απέμενε, ωστόσο, να οργανωθούν μικρά συνεργεία για επισκευές υλικού ασυρμάτων και οργάνων.

Ωστόσο, ήδη από το 1936 η Τεχνική Υπηρεσία (προϊστάμενοι υλικού Σούτσος και εν συνεχεία Τσουκάς) και με αφορμή ένα ατύχημα που συνέβη στη Δεκέλεια με το SX-ACE είχε ζητήσει την επιβράδυνση του ρυθμού εκμετάλλευσης, αν όχι την αντικατάσταση των G-24 μετά τις 3.000 ώρες λειτουργίας, διότι το μέταλλό τους φθειρόταν από την πάροδο του χρόνου και τους κραδασμούς. Η εμπιστοσύνη του ιπτάμενου προσωπικού κλονιζόταν, ενώ χαλάρωσε και η τακτικότητα της γραμμής Ιωαννίνων. Η επιτροπή που συνεστήθη τότε υπό τον τεχνικό διευθυντή Παπαστρατηγάκη απεφάνθη ότι η κατάσταση των αεροσκαφών ήταν ικανοποιητική, ο συντελεστής ασφαλείας δεν είχε μειωθεί και ότι θα μπορούσαν να πετούν μέχρι τις 4.000-4.500 ώρες, δηλαδή μέχρι το 1938 τουλάχιστον.[359]

Ανησυχία δημιουργήθηκε προς στιγμήν και από την απόφαση του κράτους να μεταθέσει από το 1938 τη δαπάνη για την αντικατάσταση κινητήρων και ανταλλακτικών κινητήρων και αεροσκαφών στην Ε.Ε.Ε.Σ.. Η εταιρική πλευρά είχε προσπαθήσει να αποτρέψει μια τέτοια εξέλιξη δηλώνοντας ότι η ετήσια δαπάνη της για κινητήρες ανερχόταν σε 1.500.000 δρχ.. Τελικώς, αποφασίσθηκε ότι η εταιρεία θα μπορούσε να λαμβάνει ετησίως γι' αυτό το σκοπό μέχρι 900.000 δρχ., εάν υπήρχε περίσσεια πίστωσης στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Αεροπορίας.[360] Η διοίκηση αποτάθηκε παράλληλα στην Τεχνική Υπηρεσία ζητώντας της να εκτιμήσει το ύψος των σχετικών δαπανών.[361] Η τελευταία υπήρξε καθησυχαστική προβλέποντας ότι (με δεδομένη την χορηγία του παραπάνω ποσού) δεν θα προέκυπτε περαιτέρω άνοιγμα υπό δύο προϋποθέσεις: ότι μετά την αγορά νέων αεροσκαφών τα G-24 θα περιορίζονταν στη γραμμή Ιωαννίνων και ότι η ίδια η υπηρεσία θα αναδιοργανωνόταν.[362]

---

[359] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 1.4, Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση, υπόμνημα, 9.5.1939· *ό.π.*, 3.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 454, 5.5.1941, όπου συνημμένο: Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση, έκθεση περί αεροπλάνων και κινητήρων, 3.3.1941. Βλ. επίσης στο κεφάλαιο «Η ανανέωση του πτητικού υλικού», σ. 186-188.

[360] Ό.π., 4.1, Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. Ε 2984/372, 11.12.1937, όπου συνημμένο: πρακτικό Γνωμοδοτικού Συμβουλίου Εναερίων Συγκοινωνιών, συνεδρίαση 22η, 6.11.1937.

[361] Ό.π., Βυζάς προς Παπαστρατηγάκη, σημείωμα, 4.12.1937.

[362] Ό.π., Παπαστατηγάκης προς Βυζά, σημείωμα, 12.12.1937.

Όταν το Υπουργείο Αεροπορίας αποφάσισε τελικά την αντικατάσταση του πτητικού υλικού, η Τεχνική Υπηρεσία πέτυχε να ακουσθεί η γνώμη της μέσω της σύστασης πενταμελούς επιτροπής. Το συμβόλαιο παραλαβής των Ju-52, περιείχε ευνοϊκούς όρους για αυτήν: πλήρη εφοδιασμό των αεροσκαφών, ενημέρωση του τεχνικού προσωπικού, παροχή διευκολύνσεων σχετικά με την οργάνωση αποθηκών – συνεργείων και μεταφορά υλικού από τη Γερμανία. Αναλυτική παρουσίαση της προμήθειας έχει γίνει στην προηγούμενη ενότητα, σ. 185-195.

Η εισαγωγή σε υπηρεσία των Ju-52 σε συνδυασμό με την ανάληψη της εξυπηρέτησης αεροσκαφών των ξένων εταιρειών LOT, Lufthansa και Ala Littoria από το 1936-37 οδήγησε σε αύξηση της οικονομικής απόδοσης, αλλά και του όγκου εργασιών με ό,τι αυτό συνεπαγόταν — δίχως ανάλογη σημαντική μεταβολή της δύναμης του προσωπικού.[363] Το καλοκαίρι του 1939 πραγματοποιούντο 60-70 τακτικές αφίξεις / αναχωρήσεις εβδομαδιαίως, έναντι 24 το αντίστοιχο καλοκαίρι του 1935. Η έλλειψη χώρου στη Δεκέλεια επέβαλλε διπλάσιους χειρισμούς για την πρόσδεση και στέγαση των αεροπλάνων, η δε αναγκαστική παραμονή 2-3 από αυτά κάθε φορά στην ύπαιθρο, είχε ως συνέπεια τη διενέργεια συμπληρωματικών εργασιών καθαρισμού τους. Αυτή η στενότητα χώρου καθιστούσε τους όρους εργασίας υποτυπώδεις. Η εκτέλεση των επισκευών δυσχεράνθηκε ακόμη περισσότερο από τη λειτουργία των χειμερινών γραμμών (για την ακρίβεια Αθηνών – Θεσσαλονίκης), αφού κατά τα προηγούμενα έτη το χειμώνα εκτελούντο οι επιθεωρήσεις.

Πάντως μέσα στην τριετία 1936-39 καλύφθηκαν πολλές από τις ανάγκες της πρώτης περιόδου: αντικαταστάθηκαν τα ημικατεστραμμένα εφόδια κινήσεως και προστέθηκαν νέα για να καλύψουν τις αυξημένες ανάγκες, ανασυγκροτήθηκαν οι αποθήκες κατόπιν της αγοράς νέου υλικού, παραχωρήθηκαν παραπήγματα σε ξένες εταιρείες, δημιουργήθηκε νέο δοκιμαστήριο αερόψυκτων κινητήρων (BMW των Ju-52) σε συνδυασμό προς τον προϋπάρχοντα των υδρόψυκτων (Jumo των G-24) και νέος θάλαμος ελέγχου, εγκαταστάθηκε εξοπλισμός σε μηχανήματα, εργαλεία, έπιπλα και σκεύη (π.χ. φορεία κινητήρων BMW, υδραυλικοί γρύλοι, συσκευές αναρτήσεων νέων σκαφών, ομάδες συσσωρευτών εδάφους, πυροσβεστήρες εδάφους, φορείο συσσωρευτών, μεταλλικές κλίμακες κ.λπ.). Κυρίως όμως δημιουργήθηκαν στη Δεκέλεια δύο νέα μεγάλα συνεργεία και ένα μικρό οργάνων.[364]

Συνολικά, μέχρι το 1939 διενεργήθησαν επί των κινητήρων Jumo, 12 επισκευές (10 γενικές και 2 έκτακτες λόγω βλαβών). Πρέπει να έχουμε υπ' όψιν ότι μετά από κάθε επισκευή αύξανε το νεκρό βάρος του σκάφους, ενώ ελαττωνόταν ο χρήσιμος φόρτος κατά 2-3%. Η καλή απόδοση των αεροσκαφών επέτρεψε την

---

[363] Ό.π., 1.4, Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση, υπόμνημα, 9.5.1939· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 29ης Δεκεμβρίου 1937. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1936-1937 (10.7.1936-9.7.1937)*, Αθήνα 1938, σ. 8.

[364] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 1.4, ό.π.· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 8ης Ἰανουαρίου 1940. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1938-1939 (10.7.1938-9.7.1939)*, Αθήνα 1940, σ. 9-10.

παράταση της ανανέωσης των πιστοποιητικών πλοϊμότητας ανά 1.300 ώρες από 1.000 που ίσχυε ως τότε. Διευκολύνθηκε έτσι η εκμετάλλευση των G-24 δίχως την εκτέλεση 4ης γενικής επισκευής σε ορισμένα από αυτά. Επίσης, άλλες 18 μερικές επισκευές υπέστησαν οι κινητήρες BMW.[365]

Όμως, από το 1938 και με μεγαλύτερη ένταση από το καλοκαίρι του 1939 παρουσιάσθηκαν μεγάλες δυσχέρειες εφοδιασμού, οι οποίες επιτάθηκαν το Σεπτέμβριο από την έκρηξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου: οι παραγγελίες για κινητήρες, ανταλλακτικά και πρώτες ύλες παρέμειναν ανεκτέλεστες, παρ' όλο που οι όροι προεμβασμάτων των σχετικών προσυμφωνητικών εκπληρώθηκαν στην εντέλεια και εγκαίρως με την αρωγή του κράτους· για τις υπερτιμολογήσεις των εισαγομένων υλικών ούτε λόγος.[366] Γι' αυτό και το πρόγραμμα εκμετάλλευσης του 1940 συντάχθηκε βάσει τής κατά το δυνατόν επιβράδυνσης των γενικών επισκευών των Ju-52 και των κινητήρων BMW. Ένα τέτοιο σύστημα θα πρόσκοπτε οπωσδήποτε στην εμφάνιση νεκρών σημείων στην εκμετάλλευση του υλικού, τα οποία θα προκαλούντο από τη συσσώρευση κατά περιόδους πολλών γενικών επισκευών. Επειδή λοιπόν από το Δεκέμβριο του 1939 είχε προβλεφθεί νεκρό σημείο ως προς τους BMW για το τέλος του επομένου έτους, ζητήθηκε η παραγγελία 3 κινητήρων και ανταλλακτικών· δυστυχώς, η αποστολή δεν πραγματοποιήθηκε. Επίσης, η καθυστερημένη κλιμάκωση των ωρών λειτουργίας επηρέασε τις προβλεπόμενες γενικές επισκευές και το ζήτημα των κινητήρων. Παραγγελίες σχετικές και με άλλα υλικά των Ju-52 έμειναν στα χαρτιά. Η εκμετάλλευση πάλι των G-24 δεν θα παρουσίαζε δυσχέρειες, αν είχαν εκτελεσθεί κάποιες παραγγελίες του 1939. Όσον αφορά τους κινητήρες Jumo κατά το φθινόπωρο του 1939 αντιμετωπίσθηκε νεκρό σημείο λόγω δεκάμηνης καθυστέρησης παραλαβής υλικών. Μετά την εκτέλεση όμως διαδοχικών γενικών επισκευών 4 ομάδων κινητήρων, η εκμετάλλευση εξασφαλίσθηκε μέχρι το θέρος του 1941.

Οι δυσκολίες που εκτέθηκαν παραπάνω δεν στάθηκαν ωστόσο ικανές να παρεμποδίσουν την ομαλή λειτουργία των γραμμών με κανονικότητα όχι κατώτερη των προηγουμένων ετών, ενώ εκτελέσθηκαν όλες οι προγραμματισμένες για το 1940 επισκευές και επιθεωρήσεις χωρίς κάποια ουσιώδη επιβάρυνση, εκτός από την έναρξη της γενικής επισκευής μιας ομάδας κινητήρων BMW. Η εξαρμολόγησή τους δεν είχε ξεκινήσει λόγω της μη υλοποίησης των παραγγελιών.

Πίσω όμως από την έξωθεν καλή μαρτυρία η κατάσταση στις παραμονές της εισόδου της Ελλάδας στον πόλεμο (φθινόπωρο 1940) από τεχνικής απόψεως βρισκόταν μάλλον σε αδιέξοδο: τα υλικά φθείρονταν και πάρα πολύ δύσκολα αντικαθίσταντο· για να διατηρηθούν όλα τα πτητικά υλικά εν ενεργεία θα έπρεπε να περιορισθούν οι εκμεταλλεύσιμες ώρες· ελλόχευε ο κίνδυνος εμπλοκής σε

---

[365] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 1.4, ό.π.· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 3ης Ἰανουαρίου 1941. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1939-1940 (10.7.1939-9.7.1940),* Αθήνα 1941, σ. 11.

[366] *Ό.π.*, σ. 3-4· Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 1.4, Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση, υπόμνημα, 23.9.1940.

νεκρά σημεία με άμεση επίπτωση στο πρόγραμμα πτήσεων ·ο ανεφοδιασμός καυσίμων είχε γίνει προβληματικός· ήταν πλέον ορατή η πιθανότητα κάκιστης εξυπηρέτησης των δρομολογίων.

Η διεύθυνση της Τεχνικής Υπηρεσίας πρότεινε τότε: την τροποποίηση του προγράμματος πτήσεων με μεγαλύτερη συμμετοχή των G-24, ειδάλλως τη διακοπή της γραμμής Ιωαννίνων κατά περιόδους· την αποσαφήνιση του ζητήματος των εκκρεμουσών παραγγελιών· τη συνεννόηση με τη Shell για τη διάθεση και ανακατανομή των υπαρχόντων αποθεμάτων· την ελάττωση του διαθέσιμου εμπορικού φόρτου των αεροσκαφών, για να χρησιμοποιηθεί το απομένον περιθώριο για συμπληρωματικούς εφοδιασμούς, ώστε να επιβραδυνθεί κατά το δυνατόν η εξάντληση των υπαρχόντων καυσίμων (πρακτική που εφαρμοζόταν μερικώς στη γραμμή Ηρακλείου)· προσλήψεις προσωπικού εν όψει φόρτου εργασίας.[367] Για τη μετέπειτα αξιόλογη δράση της Τεχνικής Υπηρεσίας κατά τη διάρκεια των πολεμικών επιχειρήσεων βλ. σ. 214-216 και 219-220.

Ως προς το προσωπικό της Τεχνικής Υπηρεσίας, πάγια πολιτική της εταιρείας και του κράτους ήταν να επιλέγεται κατά το δυνατόν από την πολεμική αεροπορία της χώρας (οι ιπτάμενοι τεχνικοί οπωσδήποτε). Βέβαια, το πρώτο διάστημα ήταν αναπόφευκτη η χρησιμοποίηση Γερμανών, καθώς αυτοί ήσαν γνώστες του υλικού που προερχόταν από την πατρίδα τους.[368] Η ίδια η σύμβαση πρόβλεπε ανεξέλεγκτο αριθμό αλλοδαπών τεχνικών κατά το πρώτο έτος λειτουργίας των γραμμών, ο οποίος θα μειωνόταν κλιμακωτά στο 1/5 κατά το τέταρτο έτος. Εννοείται ότι σε κάθε αλλαγή τύπου αεροσκαφών ή κινητήρων η αναλογία θα μεταβαλλόταν υπέρ των ξένων για κάποιο χρονικό διάστημα.[369] Ας σημειωθεί στο σημείο αυτό, ότι διευθυντές Τεχνικών Υπηρεσιών διετέλεσαν οι Ε. Βαλασάκης, Μ. Παπαδόπουλος και Π. Παπαστρατηγάκης, επιθεωρητής ο Σταυράκης, προϊστάμενος ο Γεώργιος Σούτσος, και προϊστάμενοι Συνεργείων Κινητήρων και Σκαφών οι ιπτάμενοι Κ. Στάθης και Ν. Μπαζαίος αντιστοίχως.[370]

Κατά το διάστημα 1935-39, το υπαλληλικό προσωπικό της υπηρεσίας μειώθηκε από 20 σε 13, ενώ το εργατικό–τεχνικό αυξήθηκε από 40 σε 56 — ωστόσο, οι τεχνίτες α' ελαττώθηκαν από 20 σε 14 για λόγους οικονομίας, επομένως η αύξηση πρέπει να αποτιμηθεί περισσότερο ως ποσοτική παρά ως ποιοτική. Αντιστοίχως, οι μηνιαίες αποδοχές μειώθηκαν στην πρώτη κατηγορία κατά 73.000 δρχ., ενώ αυξήθηκαν στη δεύτερη κατά 38.000 δρχ.· συνολικά, το σύνολο των μηνιαίων αποδοχών του προσωπικού ελαττώθηκε κατά 35.000 δρχ., όσες ήσαν οι απολαβές των τριών Γερμανών μηχανικών κατά το 1935. Η αύξηση του προσωπικού που εργαζόταν στο αεροδρόμιο της Δεκέλειας κρίθηκε απαραίτητη εξ αιτίας της αύξησης του αριθμού αφίξεων-αναχωρήσεων (εξυπηρέτηση των εταιρειών που αντιπροσώπευε η Ε.Ε.Ε.Σ., γραμμή Ηρακλείου),

---

[367] Ό.π..

[368] Κ. Λώμης, *ό.π.*, σ. 54 και 59.

[369] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, συγγραφή υποχρεώσεων, άρθρο 7 § στ.

[370] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 68η, 31.10.1935, όπου συνημμένο: Μ.Τ.Σ. προς εκπρόσωπο δημοσίου Γ. Ρέππα, αρ. πρωτ. 35935, 30.10.1935· Κ. Λώμης, *ό.π.,* σ. 62. Ο Σούτσος σκοτώθηκε σε πτήση εκπαιδευτικού αεροσκάφους, βλ. σ. 315.

της αύξησης των ωρών πτήσης κατά 15% και της αγοράς νέων αεροπλάνων. Σύμφωνα με την άποψη του διευθυντή της Τεχνικής Υπηρεσίας Παπαστρατηγάκη η επαρκής δύναμη προσωπικού δεν θα έπρεπε να αποβλέπει στη μέση κίνηση, αλλά στην αντιμετώπιση του παρουσιαζομένου μεγίστου των αναγκών.[371]

Η δε οργάνωση της υπηρεσίας επί μία οκταετία παρέμενε εκτός καθορισμένου πλαισίου, καθώς διεπόταν από μεμονωμένα μέτρα και διατάξεις. Ο μηχανισμός της, οι οργανικές θέσεις, το μισθολόγιο ήσαν ακαθόριστα. Δεν υπήρχε κανονικός υπόλογος για κάθε ενέργεια. Η ασάφεια εκτεινόταν και σε ζητήματα σταδιοδρομίας του προσωπικού. Οι υπάλληλοι δίσταζαν να αναπτύξουν πρωτοβουλίες, να ειδικευθούν προς τη μελέτη ορισμένων ζητημάτων. Ενώ υπήρχε πλεόνασμα ζωτικότητας, η ανεπάρκεια οργάνωσης υπονόμευε το μέλλον της υπηρεσίας. Το Μάιο του 1938 ετοιμάσθηκε ένας οργανισμός για ολόκληρη την εταιρεία, εν τούτοις η έγκρισή του καθυστερούσε (βλ. σ. 145-146).[372]

Ένα χρόνο αργότερα ο Παπαστρατηγάκης πρότεινε τη βαθμιαία εφαρμογή ενός Σχεδίου Οργανισμού της Τεχνικής Διεύθυνσης και ένα Κανονισμό της Εσωτερικής Οργάνωσης της Τεχνικής Διεύθυνσης. Ως προς το πρώτο, ζήτησε να αποφευχθεί η πρόσληψη νέου προσωπικού, να καθορισθεί η θέση του υπάρχοντος, από το οποίο να συμπληρωθούν οι οργανικές θέσεις στο μέλλον (και τότε να προσληφθούν νέοι για τα κατώτερα κλιμάκια). Ως προς το δεύτερο, ζήτησε να διαβαθμισθεί το τεχνικό και εργατικό προσωπικό και αντιστοίχως το μισθολόγιο. Το καλοκαίρι του 1939 το μισθολόγιο κλιμακωνόταν ως εξής:[373]

βαθμός	θέσεις	μισθός σε δρχ.
διευθυντής	1	14.600
τμηματάρχης α'	1	8.500
τμηματάρχης β'	2	6.330-7.470
γραμματέας β'	6	3.500-4.100
εργοδηγός	5	6.500-7.500
υπεργοδηγός	6	4.000-5.000
τεχνίτης α'	14	2.765-3.750
τεχνίτης β'	7	2.000-2.800
βοηθός α'	8	1.450-2.250
βοηθός β'	9	780-2.000
εργάτης	13	2.000-2.500

ιε. Ατυχήματα

Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα, η τεχνική υποστήριξη των αεροσκαφών αλλά και η ικανότητα των πιλότων απέτρεψαν την εμφάνιση

[371] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 1.4, Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση, υπόμνημα, 9.5.1939· ό.π., 1.1, Παπαστρατηγάκης προς Βυζά, σημείωμα, 25.2.1943.

[372] Ό.π., 1.4, Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση, υπομνήματα, 9.5.1939 και 5.6.1939.

[373] Ό.π., Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση, υπόμνημα, 5.6.1939.

κάποιου ατυχήματος, το οποίο θα έθετε σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές. Οι μοναδικές περιπτώσεις που προκάλεσαν σχετική ανησυχία υπήρξαν οι ακόλουθες τέσσερεις.

Την 25.3.1936 το SX-ACE «Πάτραι» καθώς προσγειωνόταν στο Τατόι υπέστη βλάβη στο σύστημα προσγείωσης και στην αριστερή πτέρυγα, λόγω τυφλής βλάβης ενός συρματόσχοινου των πλωρικών πηδαλίων, η οποία πιθανώς να οφειλόταν σε παλαιότερη πρόσκρουσή του σε σωρό άμμου στο Σέδες. Το ατύχημα δεν επέδρασε στην ομαλή λειτουργία των δρομολογίων. Το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας συνέστησε την συχνή αλλαγή των συρμάτων, μέχρις ότου ληφθούν οδηγίες από το εργοστάσιο κατασκευής.

Την 21.4.1936 το SX-ACB κατά το δρομολόγιο Αθηνών – Θεσσαλονίκης σημείωσε διαρροή του κυλίνδρου, η οποία δεν προκάλεσε καμμία ανωμαλία.[374]

Την 12.4.1938 το SX-ACA με κυβερνήτη τον Θεολόγη επιστρέφοντας από τη Θεσσαλονίκη έπεσε σε κακοκαιρία και επειδή το αεροδρόμιο της Αταλάντης κρίθηκε ακατάλληλο λόγω βροχής, πραγματοποίησε αναγκαστική προσγείωση στους Ωρεούς της Ευβοίας. Δύο κινητήρες υπέστησαν βλάβες. Την ίδια μέρα από τις άσχημες καιρικές συνθήκες διεκόπησαν οι σιδηροδρομικές και τηλεφωνικές επικοινωνίες. Ο τεχνικός διευθυντής Παπαστρατηγάκης με συνεργείο και έναν εφεδρικό κινητήρα μετέβησαν οδικώς επί τόπου, κατασκεύασαν μάλιστα στίβο απογείωσης εν μέσω κακοκαιρίας. Μετά από οκτώ ημέρες το αεροπλάνο επανήλθε στο Τατόι. Το συμβάν αποτέλεσε και αφορμή να μελετηθεί το ζήτημα της ασφάλισης των αεροσκαφών: η συνολική δαπάνη ανήλθε σε 80.000 δρχ., εάν όμως η εταιρεία δεν ζητούσε την καταβολή τους, θα εισέπραττε επιστροφή ασφαλίστρων στο τέλος της περιόδου 110.000 δρχ. και θα έβγαινε κερδισμένη (βλ. σχετικά, σ. 206-208).

Τέλος, στις 23.4.1938 παρουσιάσθηκε ανωμαλία σε καινούργιο κινητήρα στο Αγρίνιο. Το Υπουργείο Αεροπορίας διέταξε την σύσταση εξεταστικής επιτροπής από δικούς του τεχνικούς με σκοπό τον έλεγχο όλων των κινητήρων της Ε.Ε.Ε.Σ..[375]

ιστ. Ασφάλιση επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων

Σύμφωνα με τους νόμους που ίσχυαν κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της Ε.Ε.Ε.Σ. ο μεταφορέας ήταν ανεύθυνος για σωματικές βλάβες που θα προξενούντο στον επιβάτη ως συνέπεια ατυχήματος κατά τη μεταφορά, εκτός αν ο επιβάτης αποδείκνυε δόλο ή αμέλεια του μεταφορέα.[376] Στην περίπτωση αυτή το σχετικό ποσό αποζημίωσης καθοριζόταν από δικαστήριο. Επειδή η εταιρεία ήλπιζε ότι θα ήταν δύσκολο να υπάρξει ή να αποδειχθεί αμέλεια εις βάρος της,

---

[374] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 76η, 27.4.1936· *Ἀεροπλοΐα*, 1.4.1936, τ. 115, σ. 309.

[375] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 107η, 28.4.1938.

[376] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 158, ν. 5017, άρθρο 31· Κ. Πέχας, «Ἡ ἐξέλιξις τοῦ ἐναερίου δικαίου», *Ἀεροπλοΐα*, 1.11.1932, τ. 33, σ. 182. Βλ. και ενότητα «Το ζήτημα της ευθύνης του μεταφορέα», σ. 27-28.

κάλυπτε μερικώς μόνο τις ευθύνες της, δηλ. με 200.000 δρχ. για θάνατο, 400.000 δρχ. για πλήρη μόνιμη ανικανότητα και 200 δρχ. ημερησίως για πλήρη πρόσκαιρη ανικανότητα· φαίνεται ξεκάθαρα δηλαδή η πρόθεση της εταιρείας σε περίπτωση ατυχήματος να επιδιώξει συμβιβασμό με τον επιβάτη. Επειδή πάλι αυτός θα αμφέβαλλε ως προς το αποτέλεσμα της προσφυγής του στη δικαιοσύνη, υπήρχε η πεποίθηση ότι θα δεχόταν τα ανωτέρω ποσά. Η κατά τον τρόπο αυτό ασφαλιστική κάλυψη των ευθυνών της εταιρείας τής στοίχιζε ετησίως 250.000-300.000 δρχ.· εννοείται ωστόσο ότι σε περίπτωση αποδεδειγμένης αμέλειας θα της επιδικάζονταν ποσά, τα οποία θα δυσκολευόταν ιδιαίτερα να καλύψει. Το σύστημα της μερικής ασφάλισης που εφήρμοζε η Ε.Ε.Ε.Σ. (διέθετε μόνο γραμμές εσωτερικού) ερχόταν σε δυσαρμονία με τη διεθνή πρακτική, όπως φαίνεται από τον παρακάτω πίνακα:

επιβάρυνση	επιβάτες εσωτερικού	επιβάτες εξωτερικού
θάνατος	200.000	850.000
μόνιμη ανικανότητα	400.000	850.000
ημερήσια αποζημίωση	200	500
νοσήλεια	—	50.000

Τα μειονεκτήματα του ανωτέρου συστήματος ήσαν κυρίως τρία:

α) ο ενδεχόμενος καταλογισμός αποζημίωσης ανώτερης από της μερικώς προβλεπομένης θα βάρυνε την εταιρεία·

β) όταν θα εγκαινιαζόταν η γραμμή Αιγύπτου, η αναλογία ασφαλιστηρίων εσωτερικού – εξωτερικού από 85/15 θα γινόταν 50/50 και το κόστος θα εκτινασσόταν·

γ) στους επιβάτες εσωτερικού θα προξενούσε κακή εντύπωση το γεγονός ότι ασφαλίζονταν στο ¼ των επιβατών εξωτερικού.

Η κατάσταση αυτή άλλαξε με τον αναγκαστικό νόμο 596/1937 (κυρωτικό της Σύμβασης της Βαρσοβίας), ο οποίος θα ίσχυε από τον Απρίλιο του 1938 για τις διεθνείς μεταφορές με προοπτική επέκτασης και στις εσωτερικές. Στο εξής η εταιρεία θα ήταν υπεύθυνη για κάθε ζημία και αυτή ήταν που θα έπρεπε να αποδείξει ότι έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα ή ότι της ήταν αδύνατο να τα λάβει, αφού ο νόμος δεν θα παραδεχόταν πλέον σφάλματα χειριστού, διακυβέρνησης αεροσκάφους ή παρόμοια αεροναυτιλιακά ως αίτια ανωτέρας βίας. Το ποσό της ευθύνης ορίσθηκε σε 125.000 γαλλικά φράγκα (850.000 δρχ.).

Ενώπιον αυτού του ενδεχομένου οι ασφαλιστές πρότειναν δύο εναλλακτικές λύσεις: α) για την κάλυψη της νομικής ευθύνης της Ε.Ε.Ε.Σ. ετησίως 1.000 στερλίνες (550.000 δρχ.) με βάση τον αριθμό διανυομένων χιλιομέτρων· β) για την υποχρεωτική ασφάλεια ατυχημάτων επιβατών ανεξαρτήτως ευθύνης της εταιρείας ετησίως 1.200 στερλίνες (660.000 δρχ.). Οι ιθύνοντες της εταιρείας προέκριναν τη δεύτερη λύση, διότι ο επιβάτης θα απαλλασσόταν της υποχρέωσης να υποβάλλεται σε δικαστικούς αγώνες και θα ταξίδευε με την πεποίθηση ότι ήταν ασφαλισμένος. Εξ άλλου η διαφορά ήταν μικρή. Θα ήταν όμως μεγάλη, εάν

διατηρείτο το ισχύον σύστημα της μερικής ασφάλισης, όπως καταδείξαμε ήδη στον πίνακα.

Η επιβάρυνση πάντως γινόταν αναπόφευκτη μετά την κύρωση της Σύμβασης της Βαρσοβίας και ένας τρόπος αντιμετώπισής της ήταν η αύξηση των τιμολογίων εισιτηρίων. Προτάθηκε λοιπόν στο υπουργείο η αύξησή τους κατά 70 δρχ. στη γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης και κατά 84 δρχ. στη γραμμή Αθηνών – Ιωαννίνων. Αντίθετα, οι γραμμές Αθηνών – Αγρινίου, Αγρινίου – Ιωαννίνων και Θεσσαλονίκης – Δράμας δεν επιδέχονταν αύξηση λόγω της πενιχρής κίνησής τους.

Όσο για το καθεστώς ευθύνης έναντι κατόχων αποσκευών και εμπορευμάτων, αυτό δεν μεταβλήθηκε ουσιωδώς. Βάσει του α.ν. 596/1937 καθορίζονταν κατά ανώτατο όριο τα ποσά για τα οποία ευθυνόταν ο μεταφορέας. Μέχρι τότε η Ε.Ε.Ε.Σ. δεν κάλυπτε τις ευθύνες της, αρκούμενη σε ένα είδος αυτασφάλειας καταβάλλοντας αποζημιώσεις 6-7.000 δρχ., από τις οποίες 3.000 εις βάρος των υπαιτίων υπαλλήλων. Η θέση της διεύθυνσης της εταιρείας ήταν να μην καλυφθεί αυτή η ευθύνη, εκτός εάν κρινόταν απαραίτητη η ασφαλιστική κάλυψη ακόμη και της ευθύνης της ίδιας της εταιρείας.[377]

ιζ. Ασφάλιση προσωπικού

Η Ε.Ε.Ε.Σ. μετά την εφαρμογή του ν. 6298 έπαυσε να έχει ευθύνη έναντι του προσωπικού της που εργαζόταν στα αεροδρόμια και στις πόλεις των Αθηνών και της Θεσσαλονίκης, για τα εργατικά ατυχήματα. Την παροχή ιατρικής περίθαλψης και αποζημίωσης προς τους παραπάνω ανέλαβε το Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων.[378] Για το προσωπικό όμως Ιωαννίνων, Αγρινίου και Δράμας εξακολούθησε να ισχύει ο ν. 551.

Οι αλλαγές για την πρώτη κατηγορία εργαζομένων εντοπίζονται στο ότι το Ι.Κ.Α. δεν αναγνώριζε τις ισχύουσες μέχρι τότε διαβαθμίσεις αναπηρίας, αλλά την παραδεχόταν μόνο εφ' όσον υπήρχε κατά τα 2/3. Όποιος την είχε σε μικρότερο ποσοστό δεν δικαιούτο σύνταξης, αλλά και όποιος την είχε σε μεγαλύτερο έπαιρνε ασήμαντη σύνταξη συγκριτικά με το μισθό του. Συγκεκριμένα, ενώ πριν ο έχων πλήρη μόνιμη ανικανότητα αποζημιωνόταν με μισθούς 6 ετών, τώρα θα ελάμβανε ως ετήσια σύνταξη το 40% της ετήσιας αντιμισθίας. Εκείνος πάλι που είχε μερική μόνιμη ανικανότητα από εκεί που του καταβάλλονταν ποσοστά αναλόγως της πάθησης (π.χ. απώλεια ή ανικανότητα χρησιμοποίησης του χεριού ή της ακοής 60%, ενός οφθαλμού 30%, αντίχειρα 20%), τώρα δεν θα έπαιρνε τίποτα.[379]

Το καλοκαίρι του 1935 προτάθηκε από μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Ε.Ε.Ε.Σ. η επαναφορά της υποχρεωτικής ασφάλειας του προσωπικού.[380] Τα

[377] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 1.5, σημείωμα.

[378] *Ε.τ.Κ. 1934*, φ. 346.

[379] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 1.5, σημείωμα.

[380] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 63η, 12.7.1935.

ασφάλιστρα θα προσετίθεντο στα τιμολόγια των γραμμών Αθηνών – Θεσσαλονίκης και Αθηνών – Ιωαννίνων.[381] Με αυτήν την ελάχιστη επιβάρυνση η εταιρεία θα μπορούσε να καλύψει τα έξοδα ασθενειών του προσωπικού, ιδίως του ιπτάμενου, που καταπονείτο περισσότερο.[382] Ιδιαίτερα το κατώτερο προσωπικό των αεροδρομίων ήταν ασφαλισμένο σύμφωνα με την εξής ρύθμιση: οι παθόντες τις τέσσερεις πρώτες ημέρες δεν δικαιούντο αποζημίωσης, ενώ από την 5η το ½ του ημερομισθίου τους. Επειδή όμως οι περισσότεροι εργάζονταν βάσει μηνιαίου μισθού, σε περίπτωση ημεραργιών λόγω ατυχήματος, εισέπρατταν ολόκληρο το μισθό, ενώ η Ε.Ε.Ε.Σ. εισέπραττε από την ασφαλιστική εταιρεία μόνο τις νόμιμες αποζημιώσεις. Επίσης, η Ε.Ε.Ε.Σ. κατέβαλλε ημερομίσθιο στους απουσιάζοντες λόγω ασθενείας ημερομισθίους εργάτες, υπό τον όρο να καλύπτουν τις ημεραργίες με υπερωρίες, αν προέκυπτε τέτοια ανάγκη, οπότε δεν δικαιούντο και υπερωριακή αποζημίωση. Γενικά, η ασφαλιστική εταιρεία δεν αναλάμβανε ασφάλεια ατυχημάτων που να περιλαμβάνει την κάλυψη ολόκληρου του μισθού ή του ημερομισθίου, κατάσταση που ακριβώς προσπαθούσε να ανατρέψει η γενική διεύθυνση.[383]

Τον Οκτώβριο του 1937 συστήθηκε επιτροπή, η οποία θα υπεδείκνυε μισθοδοτικές βελτιώσεις στο πλαίσιο της εφαρμογής των υπογραφεισών από την κυβέρνηση συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Η Ε.Ε.Ε.Σ. θα άρχιζε να εισφέρει υπέρ του Ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων.[384] Έτσι λοιπόν, από 1.12.1937 η εταιρεία άρχισε να καταβάλλει 22.000 δρχ. μηνιαίως για τις κοινωνικές ασφαλίσεις του προσωπικού της και 18.000 δρχ. για την Συλλογική Σύμβαση Εργασίας. Ο εντεταλμένος σύμβουλος Μποζώνης εισηγήθηκε τότε ως αντιστάθμισμα την παύση καταβολής του φόρου μισθωτών υπηρεσιών, μέτρο που χαριστικά εφαρμόσθηκε από το 1935, αν και το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους το είχε κρίνει αστήρικτο. Ο γενικός διευθυντής Βυζάς αντιτάχθηκε στην πρόταση υποστηρίζοντας ότι ο μισθός των υπαλλήλων από την εποχή που συστάθηκε η εταιρεία δεν βελτιώθηκε, ενώ αντιθέτως ο τιμάριθμος αυξήθηκε. Με την εφαρμογή τώρα του νέου νόμου ο μισθός θα μειωνόταν κι άλλο κατά το ποσοστό, το οποίο θα πληρωνόταν στο Ι.Κ.Α., η δε σύνταξη που παρείχε το τελευταίο ήταν τελείως ανεπαρκής (300 δρχ.). Επειδή δεν είχε ληφθεί πρόνοια να ιδρυθεί ταμείο σύνταξης των εταιρικών υπαλλήλων, τούτοι μετά τη λήξη του προνομίου θα βρίσκονταν χωρίς χρηματική βοήθεια. Για να ενισχύσει την επιχειρηματολογία του ο Βυζάς, υποστήριξε ότι μετά τις συμφωνίες τεχνικής υποστήριξης προς την ιταλική και την ρουμανική εταιρεία οι αυξηθείσες πρόσοδοι θα κάλυπταν τα ασφαλιστικά βάρη της εταιρείας. Η πλειοψηφία των μελών του διοικητικού συμβουλίου παραδέχθηκε ότι πρόκειται καθαρά για μείωση μισθών, ωστόσο για να μην βρεθεί αντιμέτωπη με τον νόμο αποφάσισε την παύση της καταβολής του φόρου μισθωτών υπηρεσιών.[385]

---

[381] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 64η, 16.7.1935.
[382] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 66η, 13.8.1935.
[383] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 68η, 31.10.1935.
[384] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 100η, 30.10.1937.
[385] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 104η, 15.1.1938.

Όπως γινόταν σε ανάλογες περιπτώσεις η εταιρεία ζήτησε από το Υπουργείο Αεροπορίας να της αναγνωρίσει τη σχετική δαπάνη. Εκείνο με τη σειρά του αμφισβήτησε τη μορφή της ως ανώνυμης κρίνοντας νόμιμες τις δαπάνες για τις συλλογικές συμβάσεις και τις κοινωνικές ασφαλίσεις.[386] Η εταιρεία απευθύνθηκε επίσης προς το Νομικό Συμβούλιο του Υπουργείου Εργασίας, το οποίο της απάντησε ότι είναι ανώνυμη και όχι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, κρίνοντας την προγενέστερη περικοπή του μισθολογίου με την μη καταβολή του φόρου μισθωτών υπηρεσιών άκυρη.[387] Ο Βυζάς επέσεισε αυτή την φορά και τον κίνδυνο διαρροής προσωπικού και πρότεινε: α) να ανακληθεί η απόφαση· β) στο νέο οργανισμό να γίνουν ελαφρές αυξομειώσεις μισθών κατηγοριών υπαλλήλων για λόγους εξομάλυνσης. Αποφασίσθηκε τότε η καταβολή του φόρου μισθωτών υπηρεσιών μέχρι του τέλους της χρήσης. Ο Μποζώνης επέμεινε ότι η εταιρεία ήταν τύποις ανώνυμη, κατ' ουσίαν όμως Ν.Π.Δ.Δ. λόγω της επιχορήγησής της από το κράτος, και επ' αυτού μόνο το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους μπορούσε να γνωμοδοτήσει. Κατά κανένα τρόπο αυτή η καταβολή του φόρου μισθωτών υπηρεσιών δεν θα έπρεπε να εκληφθεί ως μόνιμη. Ο πρόεδρος Δροσόπουλος φάνηκε δυσαρεστημένος από την διαιώνιση του ζητήματος, που ήθελε να το κρατήσει εσωτερικό.[388]

Τελικά, με το νόμο 2414/1940[389] το κράτος ανέλαβε τη συνταξιοδότηση του ιπτάμενου προσωπικού λόγω ατυχήματος, ασθενείας ή γήρατος. Τούτοι απαλλάχθηκαν από τις εισφορές υπέρ του Ι.Κ.Α.. Οι συνεισφορές θα βάρυναν την εταιρεία και το προσωπικό, τα δε τέλη τούς επιβάτες και τα εμπορεύματα.[390]

ιη. Ασφάλιση αεροπλάνων

Όταν άρχισε η χρησιμοποίηση των G-24 για λογαριασμό της Ε.Ε.Ε.Σ., το ύψος των ασφαλίστρων ορίσθηκε στο 9%. Παρά τη γήρανση του υλικού με την πάροδο του χρόνου, για το τέταρτο έτος τα ασφάλιστρα ορίσθηκαν στο 4,33%, και η τάση ήταν για ακόμη μεγαλύτερη μείωση. Επίσης, οι Βρετανοί ασφαλιστές δέχθηκαν να καλύπτουν και να ασφαλίζουν την αρχική αξία των αεροπλάνων, αν και αυτή θα έπρεπε να θεωρείται ελαττωμένη αναλόγως με τα έτη λειτουργίας τους[391] — ίσως αυτή ήταν και μια ένδειξη της άριστης συντήρησης που γινόταν σε αυτά. Για τη

---

[386] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 105η, 26.2.1938, όπου συνημμένο: Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 2077/417, 9.2.1938.

[387] Ό.π., όπου συνημμένα: Υπουργείο Εργασίας – Διεύθυνση Β' – Τμήμα Β2 προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 6101, 31.1.1938 και Υπουργείο Εργασίας – Διεύθυνση Εργασίας – Τμήμα 2 προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 7603, 5.2.1938.

[388] Ό.π.· ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 109η, 7.6.1938.

[389] Φ.Ε.Κ. 165.

[390] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 3ης Ἰανουαρίου 1941. Γενικὸς ἰσολογισμὸς ἑταιρικοῦ ἔτους 1939-1940 (10.7.1939-9.7.1940)*, Αθήνα 1941, σ. 10.

[391] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 16ης Νοεμβρίου 1934. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1933-1934 (10.7.1933-9.7.1934)*, Αθήνα 1934, σ. 7.

χρήση 1934-35 οι καταβολές ασφαλίστρων αεροσκαφών μειώθηκαν σε 1.269.001 δρχ. έναντι 1.537.397 δρχ. της προηγουμένης χάρη στην έκτακτη επιστροφή ασφαλίστρων ασφαλιστηρίου συμβολαίου ληξάσης χρήσεως και στην επίταξη του υλικού κατά το κίνημα του Μαρτίου 1935. Τότε θεωρήθηκε ως ανασταλείσα η ισχύς του ασφαλιστηρίου και η εταιρεία απαλλάχθηκε για ανάλογο χρονικό διάστημα από τα σχετικά ασφάλιστρα στο ακέραιο.[392]

Όπως έχει γίνει αντιληπτό, τα ασφαλιστήρια συμβόλαια των αεροσκαφών ήσαν μονοετή. Όταν έληγε το συμβόλαιο του 1935-1936, προτάσεις υπέβαλαν το Αγγλικό Λόυδ υπό τους ιδίους όρους με το προηγούμενο συμβόλαιο και με έκπτωση 2% επί των ασφαλίστρων, όπως επίσης και το Εθνικό Ίδρυμα Ασφαλειών Ελλάδας για το οποίο ενδιαφερόταν το Μετοχικό Ταμείο Στρατού. Τη συγκεκριμένη χρονιά παρατηρήθηκε γενική αύξηση των ασφαλίστρων από 6,5% σε 8%. Αυτή την τιμή έδωσαν τα Λόυδ, τα οποία κανείς δεν μπορούσε να ανταγωνισθεί, αφού εργάζονταν μονοπωλιακά· στην ίδια αύξηση προχώρησε και το Ε.Ι.Α.Ε.. Ύστερα από ψηφοφορία στο Διοικητικό Συμβούλιο της Ε.Ε.Ε.Σ. αποφασίσθηκε να προτιμηθούν οι Βρετανοί υπό τον όρο του 6,5% και, εάν εκείνοι τον απέρριπταν, τότε να κλεισθεί συμφωνία με το ελληνικό ίδρυμα στο ίδιο ποσοστό. Ο Μποζώνης ως διευθυντής του Μ.Τ.Σ. διαμαρτυρήθηκε τυπικά για αυτήν την προτίμηση, για να μην του αποδοθεί μομφή ολιγωρίας επί των συμφερόντων που αντιπροσώπευε. Πάντως, αν η εταιρεία είχε κινηθεί νωρίτερα δεν θα εκβιαζόταν την ύστατη στιγμή από τις ασφαλιστικές εταιρείες.[393]

Το ζήτημα βρέθηκε ξανά στο προσκήνιο το Μάιο του 1938, όταν η Ε.Ε.Ε.Σ. βρέθηκε μπροστά σε νέα αύξηση των ασφαλίστρων. Κανονικώς εχόντων των πραγμάτων η εταιρεία θα έπρεπε να καταβάλει για εκείνη την χρονιά 4.865 στερλίνες. Μια γενικότερη επισκόπηση του θέματος αποκάλυπτε ότι από την ίδρυσή της είχε καταβάλλει συνολικά 15.500.000 δρχ. έναντι των οποίων είχε λάβει 1.160.000 δρχ. για δύο ατυχήματα. Αυτή η τεράστια διαφορά εισφορών – αποζημιώσεων είχε οδηγήσει άλλες μεγάλες αεροπορικές εταιρείες στο σύστημα της αυτασφάλισης. Το σύστημα τούτο λειτουργεί ως εξής: συνίσταται ειδικό ταμείο, όπου κατατίθενται τα αναλογούντα ποσά, μέχρις ότου να σχηματισθεί κεφάλαιο, δια του οποίου αντιμετωπίζονται οι τυχόν ασφαλιστικές υποχρεώσεις της εταιρείας. Η ελληνική εταιρεία τη χρονιά εκείνη δέχθηκε προτάσεις από τη Luft Pull, οι οποίες αφορούσαν ποσοστά επί της αξίας των αεροπλάνων: 8% για κινδύνους πτήσης, 1% για κινδύνους ξηράς και 1,5% για τη γραμμή Κρήτης.

---

[392] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 28ης Δεκεμβρίου 1935. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1934-1935 (10.7.1934-9.7.1935)*, Αθήνα 1935, σ. 8, όπου μεταξύ άλλων δίνεται η πληροφορία ότι τον Ιούνιο του 1934 τα ασφάλιστρα είχαν πέσει στο 1%. Δίχως να έχω σχετική γνώση σε τέτοια ζητήματα, εκτιμώ ως δύσκολο μέσα σε τέσσερα χρόνια το ασφάλιστρο να μειωθεί από το 9% στο 1% και μετά από άλλα δύο να εκτιναχθεί πάλι στο 8% (βλ. παρακάτω). Ίσως θα πρέπει να διαβάσουμε ότι τον Ιούνιο του 1934 έπεσε κατά 1%, οπότε το 3,5% μοιάζει πιο εύλογο.

[393] Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο έληγε την 1η Ιουνίου και το ζήτημα ετέθη ενώπιον του Δ.Σ. μόλις το τελευταίο δεκαήμερο του Μαΐου, βλ. Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδριάσεις 78η, 22.5.1936 και 79η, 27.5.1936.

Επίσης, ο αεροπόρος Ζώτος πρότεινε ως μεσάζων βρετανικής ασφαλιστικής εταιρείας για κινδύνους πτήσης 7,6% και ξηράς 0,96%.

Ο γενικός διευθυντής Βυζάς υποστήριξε με θέρμη την ιδέα της αυτασφάλισης στηριζόμενος στην υπόθεση ότι, εάν στο μέλλον καταστρέφονταν ένα ή δύο G-24, πιθανόν να μη χρειαζόταν η ανανέωσή τους λαμβανομένου υπ' όψιν του περιορισμένου αριθμού των ωρών πτήσης που υποχρεούντο να εκτελέσουν τα εταιρικά αεροσκάφη (επέκειτο η εισαγωγή σε χρήση των Ju-52). Αλλά και το ενδεχόμενο της απώλειάς τους φαινόταν απομακρυσμένο, εφ' όσον οι κλιματολογικές συνθήκες της χώρας ήσαν καλές, η κίνηση μικρή και τα μέτρα ασφαλείας σχολαστικά. Στις ενστάσεις συμβούλων για την ηλικία των G-24 απήντησε ότι παλαιός ήταν ο τύπος και όχι το υλικό, στο οποίο, όταν συμπληρώνονταν οι προβλεπόμενες ώρες πτήσης ενεργείτο γενική επισκευή. Με την προειδοποίηση του κυβερνητικού εκπροσώπου ότι σε περίπτωση ατυχήματος η Ε.Ε.Ε.Σ. δεν θα έπρεπε να περιμένει την παραμικρή συνδρομή από το κράτος, το Διοικητικό Συμβούλιο αποφάσισε την εφαρμογή της αυτασφάλισης από 1.6.1938.[394]

Το μέτρο αποδείχθηκε επιτυχές. Τα ασφάλιστρα που συγκεντρώθηκαν στο σχετικό ταμείο ανήλθαν μέσα σε δύο χρόνια σε 2.712.873,30 δρχ., δίχως καμμία χρέωση για αποζημίωση, καθ' όσον δεν προέκυψε και καμμία ζημία.[395]

ιθ. Ασφάλεια πυρός

Η περιουσία της εταιρείας ήταν εξαιρετικά εκτεθειμένη, καθώς βρισκόταν στο σύνολό της συγκεντρωμένη σε ένα ξύλινο υπόστεγο στη Δεκέλεια, όπου στεγάζονταν τα αεροπλάνα με πλήρεις τις δεξαμενές της βενζίνης. Τη νύχτα έλειπε το προσωπικό και η χρήση πυροσβεστικών μέσων ήταν αδύνατη. Εάν προκαλείτο ανάφλεξη τα πάντα θα καίγονταν. Η ασφάλεια πυρός υπολογίσθηκε ότι δεν θα υπερέβαινε τις 300.000 δρχ. για ασφαλιστέο ποσό 50.000.000 δρχ.. Οπότε εγκρίθηκε από το διοικητικό της συμβούλιο.[396]

κ. Τα εταιρικά αυτοκίνητα

Τα αυτοκίνητα που ανήκαν στην Ε.Ε.Ε.Σ. ή που αργότερα μισθώνονταν για λογαριασμό της είχαν ως αποστολή τη μεταφορά επιβατών μεταξύ του κέντρου της πόλης και του αεροδρομίου κατά την αναχώρηση και άφιξή τους. Ειδικότερα, τα αυτοκίνητα ξεκινούσαν από τα κατά τόπους πρακτορεία προς τα αεροδρόμια τουλάχιστον 30' νωρίτερα από την απογείωση των αεροπλάνων. Στην Αθήνα και

---

[394] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 108η, 28.5.1938.

[395] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 8ης Ἰανουαρίου 1940. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1938-1939 (10.7.1938-9.7.1939)*, Αθήνα 1940, σ. 7· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 3ης Ἰανουαρίου 1941. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1939-1940 (10.7.1939-9.7.1940)*, Αθήνα 1941, σ. 8.

[396] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 113η, 30.9.1938.

τη Θεσσαλονίκη ενεργούσαν ενδιάμεσες στάσεις, ενώ στα Ιωάννινα, το Αγρίνιο και τη Δράμα όχι. Επειδή το αεροδρόμιο της Δράμας εξυπηρετούσε και την πόλη της Καβάλας, υπήρχε ειδικό δρομολόγιο ανάμεσα στις δύο πόλεις διάρκειας 1.15'.[397]

Στα μέσα της δεκαετίας του '30 προέκυψε το ζήτημα της αγοράς νέων ευπρεπών αυτοκινήτων. Ο τότε τεχνικός διευθυντής της εταιρείας Παπαδόπουλος έκρινε ότι θα ήταν προτιμότερη η εκμίσθωση αγοραίων υπό τους ισχύοντες ευνοϊκούς όρους (150-170 δρχ. η διαδρομή Αθηνών – Τατοΐου), επειδή αν η εταιρεία χρησιμοποιούσε δικά της αυτοκίνητα θα επιβαρυνόταν με έξοδα απόσβεσης, συντήρησης, κίνησης και μισθοδοσίας.[398] Πράγματι, η ενοικίαση άρχισε να εφαρμόζεται συστηματικά καθώς τα τρία ιδιόκτητα δεν επαρκούσαν είτε λόγω της αυξημένης κίνησης (οι εννέα προβλεπόμενες διαδρομές έγιναν περισσότερες) είτε λόγω των συχνότερων επισκευών από τις φθορές που υφίσταντο. Όμως η διακοπή της ατέλειας βενζίνης στα ενοικιαζόμενα από τον Οκτώβριο του 1935, επέφερε υπερβάσεις και αυτού του κονδυλίου.[399] Παρά τις ενέργειες της Ε.Ε.Ε.Σ. το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας δεν ενέκρινε την ατέλεια βενζίνης για μεταφορές προσωπικού, ατέλεια που μετά από μεγάλη δυσκολία επετεύχθη για τους επιβάτες. [400]

Με την πάροδο των ετών και καθώς πλησιάζουμε στο κλείσιμο της δεκαετίας τα αυτοκίνητα της εταιρείας, τα οποία μετέφεραν επιβάτες στα αεροδρόμια Δεκελείας και Σέδες πεπαλαιώθηκαν — και αναφερόμαστε στα ενοικιαζόμενα, αφού τα ιδιόκτητα διαλύθηκαν πλην ενός σε κακή κατάσταση, που πωλήθηκε στο Υπουργείο Αεροπορίας για τις ανάγκες του Εργοστασίου Αεροπλάνων Φαλήρου, έναντι του συμβολικού ποσού των 1.000 δρχ.[401] Το δυσφημιστικό για την Ε.Ε.Ε.Σ. ήταν ότι με αυτά εξυπηρετούντο και οι αντιπροσωπευόμενες εταιρείες [Ala Littoria (στη Θεσσαλονίκη) Lufthansa, LOT], στους επιβάτες των οποίων ήσαν αναπόφευκτες οι συγκρίσεις με τα καινούργια και πολυτελή των Ala Littoria (στην Αθήνα) και K.L.M.. Σε αρκετές περιπτώσεις οι παραπάνω εταιρείες ζήτησαν την αλλαγή τους. Η ελληνική προέβαλλε διάφορες δικαιολογίες, μέχρι που τα διαβήματα άρχισαν να υποβάλλονται εγγράφως.[402]

---

[397] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Κανονισμὸς Ἐσωτερικῆς Ὑπηρεσίας ἐπὶ διαφόρων ζητημάτων ἀφορώντων τὰς ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῆς Ε.Ε.Ε.Σ. μεταφοράς*, Αθήνα 1939, σ. 6-7· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Κανονισμὸς Ἐσωτερικῆς Ὑπηρεσίας Μεταφορᾶς Ἐπιβατῶν ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1939, σ. 40.

[398] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 66η, 13.8.1935.

[399] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 75η, 10.3.1936.

[400] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 97η, 31.7.1936. Ενδεικτικά, αναφέρονται τα μισθώματα των δρομολογίων Αθηνών – Μπογιατίου 250 δρχ., Αθηνών – Τατοΐου 240 δρχ. και Δράμας – Καβάλας 250 δρχ., βλ. ό.π., συνεδριάσεις 92η, 23.4.1936, 96η, 26.6.1936 και 97η, 31.7.1936.

[401] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδριάσεις 111η, 5.8.1938 και 112η, 26.8.1938.

[402] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.2, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 123η, 3.6.1939, όπου συνημμένα: D.L.H. προς Ε.Ε.Ε.Σ., 21.2.1939 και 28.4.1939, στα οποία αναφέρεται ενδεικτικά ότι οι δύο ελληνικές πόλεις βρίσκονταν στην χειρότερη μοίρα από όλες τις άλλες τις οποίες προσήγγιζε η γερμανική εταιρεία.

Σύμφωνα με την εκτίμηση της ίδιας της Ε.Ε.Ε.Σ. τον Ιούνιο του 1939 το αεροδρόμιο του Σέδες εξυπηρετείτο από δύο μισθωμένα σαράβαλα προς 230 δρχ. ανά διαδρομή. Ζητήθηκε η συνδρομή της Διεύθυνσης Αυτοκινήτων Θεσσαλονίκης, αυτή απαίτησε 450 δρχ. ανά διαδρομή, η προσφορά κρίθηκε ασύμφορη και η αδιέξοδη κατάσταση συνεχίσθηκε. Στην Αθήνα χρησιμοποιούντο τέσσερα ιδιόκτητα τύπου Κ προς 220 δρχ. τη διαδρομή· και τούτων η συντήρηση ήταν ελλιπής, αφού ήσαν σταθμευμένα στην ύπαιθρο αντί να στεγάζονται. Τα συγκεκριμένα αυτοκίνητα ήσαν των 20 θέσεων και τους θερινούς μήνες δεν επαρκούσαν.

Κάποιος Τσάις πρότεινε τότε να αγοράσει όχι τοις μετρητοίς 4 αυτοκίνητα τύπου Κ για την εκμετάλλευση του δρομολογίου προς το Τατόι με 220 δρχ. ανά διαδρομή υπό τον όρο να του δοθεί η σχετική άδεια από το Υπουργείο Σιδηροδρόμων, προσθέτοντας ότι μπορούσε να καταθέσει εγγυητική επιστολή τραπέζης 100.000 δρχ. Τα μέλη της εταιρείας, λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι ο προτεινόμενος τύπος ήταν ο ίδιος με των υπαρχόντων και υποψιαζόμενα ότι ο Τσάις ήθελε να επιτύχει την άδεια και μετά να ζητήσει αύξηση ισχυριζόμενος ότι δεν μπορούσε να αντεπεξέλθει, αποφάσισαν την αγορά 6 καινούργιων οχημάτων με δικά του χρήματα και να εξασφαλισθεί η συμβολαιογραφική υπεγγυότητά τους. Τότε όμως, ο Τσάις υπαναχώρησε υποστηρίζοντας ότι μέχρι την εξόφληση της αξίας τους δεν θα μπορούσαν να ανήκουν πουθενά.[403]

Το ζήτημα τέθηκε ξανά επί τάπητος δύο μήνες αργότερα — και δεν θα μπορούσε να γίνει αλλιώς από την στιγμή που τα αυτοκίνητα άρχισαν να διαλύονται και οι φωνές διαμαρτυρίας να πληθαίνουν. Οι υπεύθυνοι της εταιρείας φοβήθηκαν ότι αν οι ξένες εταιρείες αποσύρονταν η ζημία θα ήταν σοβαρή. Ο γενικός διευθυντής Βυζάς υποστήριξε την αγορά νέων άνετων λεωφορείων, έστω και με υπέρβαση κονδυλίων, ενώ ο εκπρόσωπος του υπουργείου την ενοικίαση για την περίπτωση της Θεσσαλονίκης — λύση που τελικά υιοθετήθηκε — αφού εκεί ο χρόνος δεν ήταν δυνατόν να συντομευθεί εξ αιτίας της αθλιότητας του δρόμου, όπως και την αγορά νέων για την Αθήνα στα πλαίσια των διατιθεμένων κονδυλίων.[404]

Η διευθέτηση του προβλήματος ανατράπηκε από την έκρηξη του παγκοσμίου πολέμου (αύξηση της τιμής των οχημάτων και του δολαρίου, δυσχέρεια προμήθειας, υπέρογκα έξοδα μεταφοράς και ασφάλειας). Το Υπουργείο Αεροπορίας συνεβλήθη με την κατασκευάστρια Ford, η οποία ανέλαβε να του παραδώσει αυτοκίνητα 22 θέσεων, των οποίων μόνον η καροσερί (αμάξωμα) θα ήταν εγχώριας κατασκευής, αντί 275.000 δρχ.[405] Ωστόσο, η συμφωνία δεν ευοδώθηκε εξαιτίας των προαναφερθέντων κωλυμάτων.[406]

Κατά το ίδιο διάστημα η Lufthansa ζήτησε την μεσολάβηση της Ε.Ε.Ε.Σ. για την ταχεία έγκριση της εισαγωγής λεωφορείων στους δύο ελληνικούς αερολιμένες

---

[403] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδριάσεις 123η, 3.6.1939 και 126η, 8.8.1939, όπου συνημμένο: Τσάις προς Ε.Ε.Ε.Σ., 17.6.1939.

[404] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 126η, 8.8.1939.·

[405] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 131η, 29.12.1939.·

[406] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 137η, 19.6.1940.·

των οποίων έκανε χρήση. Το αντίτιμο του σχετικού δασμού θα μεταβιβαζόταν μέσω του ελληνογερμανικού κλήρινγκ.[407] Παρ' όλο που η αντικατάσταση των αυτοκινήτων έμοιαζε αναπόφευκτη εντός του 1940, διότι τα υπάρχοντα εργάζονταν συνεχώς χωρίς κάποια σοβαρή επισκευή και ήσαν εκτεθειμένα στις κλιματολογικές συνθήκες, το Υπουργείο Αεροπορίας αρνήθηκε,[408] προφανώς για λόγους πολιτικούς — η Ελλάδα, αν και ουδέτερη, προσπαθούσε να ελαττώσει τις εμπορικές συναλλαγές με την Γερμανία αυξάνοντας αντίστροφα αυτές με το Ηνωμένο Βασίλειο. Η Lufthansa απτόητη έστειλε στην Αθήνα 4 αυτοκίνητα, δίχως προηγούμενη συνεννόηση με την Ε.Ε.Ε.Σ.. Η εκκρεμότητα μάλλον παρατάθηκε για ολόκληρο το καλοκαίρι, καθώς το ελληνικό υπουργείο κατέστησε επίτηδες ανέφικτη την χρήση τους προσφέροντας εξαιρετικά χαμηλές τιμές για την αγορά τους, τις οποίες θα ήταν αδύνατο να δεχθούν οι Γερμανοί.[409] Μικρό το κακό, γιατί μπορούμε να υποθέσουμε με βεβαιότητα ότι η από καιρό αναμενόμενη αχρήστευση των οχημάτων της εταιρείας θα συνέπεσε χρονικά με την είσοδο της Ελλάδας στον πόλεμο.

Τη στιγμή εκείνη η εταιρεία διέθετε 4 λεωφορεία, 1 επιβατικό, 1 φορτηγό και 3 μοτοσυκλέτες. Όταν οι γερμανικές δυνάμεις κατέλαβαν τη χώρα, παρέλαβαν το φορτηγό και τις μοτοσυκλέτες. Τα υπόλοιπα αυτοκίνητα χρησιμοποιήθηκαν από τη Lufthansa και (για βραχύ διάστημα) από την General Flugzeugmeister Frontreparatur, έναντι αποζημίωσης[410] ασφαλίσθηκαν δε στη γερμανική εταιρεία Allianz και Ένωση Στουτγάρδης.[411] Στα τέλη του 1941 βλέπουμε εταιρικά λεωφορεία να αναλαμβάνουν τη συγκοινωνία στην Αθήνα για λογαριασμό της Lufthansa, με ευθύνη ελληνική και έξοδα γερμανικά. Προβλεπόταν μάλιστα, η ετήσια κατανάλωση 8.736 χλγρ. βενζίνης και 437 χλγρ. ορυκτελαίων.[412] Ελλείψει στοιχείων πιθανολογούμε ότι επρόκειτο για τα εναπομείναντα ελληνικά ή (λόγω της φθοράς τους) για καινούργια γερμανικά, των οποίων η αγορά θα επιβλήθηκε από τους κατακτητές. Ζήτημα ανέκυψε κατά η διάρκεια της Κατοχής, με αφορμή το γεγονός ότι οι επισκευές γίνονταν από συνεργεία και όχι από την Υπηρεσία Αυτοκινήτων. Πάντως αυτές οι επισκευές δεν πρέπει να ήσαν πλήρεις, αφού δεν υπήρχαν ανταλλακτικά στην αγορά.[413]

κα. Τηλεφωνική και τηλεγραφική υποδομή

Εντός του 1932 τοποθετήθηκαν τηλέφωνα στα γραφεία της εταιρείας, ενώ συνδέθηκε τηλεφωνικά το Τατόι με την Κηφισιά.[414] Στα μέσα της δεκαετίας και με

---

[407] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., 134η συνεδρίαση, 30.3.1940, όπου συνημμένο:·D.L.H. προς Ε.Ε.Ε.Σ., 26.2.1940.

[408] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., 134η συνεδρίαση, 30.3.1940.·

[409] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., 137η συνεδρίαση, 19.6.1940.·

[410] Ό.π., 6.5, συνοπτική έκθεση πάνω στην κατάσταση της εταιρείας.

[411] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., 153η συνεδρίαση, 15.10.1941.

[412] Ό.π., 6.3, D.L.H. προς Ε.Ε.Ε.Σ., σχέδιο κανονισμού συνεργασίας, 4.11.1941· ό.π., σημείωμα.

[413] Ό.π., 6.2, Υπηρεσία Αυτοκινήτων προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 15, 10.4.1942.

[414] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά των Γ.Σ.Μ., συνέλευση 3η, 9.1.1933.

αφορμή την κατάργηση του σταθμού ασυρμάτου Τατοΐου και την ανάγκη σύνδεσης πλέον του αεροδρομίου αυτού με το σταθμό Φαλήρου, έγινε αντιληπτή η επισφαλής τηλεφωνική σύνδεση μεταξύ των δύο αυτών σημείων. Το γεγονός αυτό συνετέλεσε εν μέρει στη μίσθωση ασυρμάτου από την Ε.Ε.Ε.Σ., υπαγόμενου βέβαια στο κράτος.[415] Επιπλέον με την πάροδο του χρόνου και την αύξηση της κίνησης η μοναδική τηλεφωνική γραμμή της Δεκέλειας αποδείχθηκε ανεπαρκής. Ύστερα και από τις διαμαρτυρίες των ξένων αντιπροσωπειών, η Ε.Ε.Ε.Σ. ενέκρινε δαπάνη για την τοποθέτηση δεύτερης το καλοκαίρι του 1938.[416] Πάντως, μέχρι τα τέλη της δεκαετίας όλα τα πρακτορεία (Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Δράμας, Καβάλας, Αγρινίου, Ιωαννίνων) και οι υπηρεσίες αεροσταθμών (Δεκελείας, Σέδες, Δράμας, Αγρινίου, Ιωαννίνων) της εταιρείας ήσαν εξοπλισμένες με τηλεφωνικές και τηλεγραφικές εγκαταστάσεις. Σε όλες τα πρακτορεία και τις υπηρεσίες αεροσταθμών η τηλεγραφική διεύθυνση ήταν «Αερέλλενικ», πλην του πρακτορείου Αθηνών, που ήταν «Αεροπράκτο».[417]

3. Η Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών (Ε.Ε.Ε.Σ.) σε αδράνεια (1940-1947)

α. Πόλεμος

i. Επίταξη

Το ξέσπασμα του ελληνοϊταλικού πολέμου σήμανε την ενεργοποίηση του άρθρου 6 του νόμου 4809/1930, το οποίο και προέβλεπε τη διακοπή των συγκοινωνιών με καταβολή αποζημίωσης και ελάττωση των επιχορηγήσεων, όπως και επίταξη του προσωπικού (διεύθυνσης – πληρωμάτων – τεχνικών) και του υλικού (πτητικού – μηχανολογικού – εργαλείων) της Ε.Ε.Ε.Σ.· κατά τη διάρκεια της επιστράτευσης οι ώρες λειτουργίας του υλικού στα χέρια του δημοσίου θα υπολογίζονταν στο διπλάσιο ως προς την αποζημίωση, ενώ κάθε δαπάνη ανανέωσης κατεστραμμένου υλικού θα επιβάρυνε το κράτος. Η αεροπορική βάση Δεκελείας θα συγκροτούσε τετραμελή επιτροπή, η οποία θα συνέτασσε μαζί με την εταιρική πλευρά το προβλεπόμενο πρωτόκολλο για ανάληψη της διαχείρισης παντός υλικού της δεύτερης από την πρώτη. Η απόρρητη διαταγή «Περὶ θέσεως εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Κράτους Ἀεροπορικοῦ Στόλου, Ἐγκαταστάσεων, Ἱπταμένου Πληρώματος, Διευθύνοντος καὶ Τεχνικοῦ Προσωπικοῦ Ε.Ε.Ε.Σ.» εκδόθηκε στις 2 Νοεμβρίου 1940 από τον υφυπουργό Αεροπορίας Πέτρο Οικονομάκο[418].

---

[415] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 68η, 31.10.1935.

[416] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 110η, 30.7.1938.

[417] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Κανονισμὸς Ἐσωτερικῆς Ὑπηρεσίας ἐπὶ διαφόρων ζητημάτων ἀφορώντων τὰς ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῆς Ε.Ε.Ε.Σ. μεταφορᾶς*, Αθήνα 1939, σ. 14-15.

[418] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, άρθρο 6· Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 5, Υπουργείο Αεροπορίας – Γ.Ε.Α. – Γραφείο ΙΕ προς Ε.Ε.Ε.Σ. – Αεροπορική Βάση Δεκελείας, αρ. πρωτ. απορ. 4993, 2.11.1940· Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 36, όπου η ανωτέρω διαταγή.

Αναφορικά με την διαχείριση του υλικού, καθορίσθηκε ότι για κάθε παράδοση και παραλαβή της εταιρείας με άλλες υπηρεσίες θα παρεμβαλλόταν κρατικός διαχειριστής, ο οποίος θα εξέδιδε γραμμάτια δοσοληψίας ασχέτως προς την έκδοση του δελτίου εισαγωγής από τον αποθηκάριο της Ε.Ε.Ε.Σ..[419] Αργότερα, το υπουργείο επέτρεψε στην εταιρεία να τηρεί δικό της καθολικό βιβλίο υλικού και να εκδίδει γραμμάτια δοσοληψίας απ' ευθείας και όχι μέσω της γενικής διαχείρισης υλικού της Αεροπορικής Βάσης Μενιδίου, η οποία ωστόσο διατηρούσε τον τελευταίο λόγο.[420]

Ενώ όμως η εταιρεία αποδέχθηκε την κρατική εποπτεία ως προς τη συντήρηση και την κίνηση του υλικού, όπως και την απόλυτη αρμοδιότητα του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας ως προς την κίνηση των αεροσκαφών, αντέδρασε σε δύο άλλα ζητήματα που της επεσήμανε το υπουργείο με διαταγή του το Μάρτιο του 1941 και τα οποία αυτή έκρινε ότι έθιγαν την αυτοτέλειά της ως ανώνυμης. Σύμφωνα με το εν λόγω έγγραφο, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας αναλάμβανε αναδρομικά από την 28.10.1940 την εκτέλεση των όρων της σύμβασης και άρχιζε έλεγχο κάθε δαπάνης που θα υπερέβαινε τα προ της επίταξης ποσά, ενώ θα προσπαθούσε να περιορίσει και άλλες δαπάνες. Επίσης, το υπουργείο απαίτησε από την εταιρεία να του αναφέρει κάθε ζήτημα που είχε να κάνει με το προσωπικό της.[421]

Η εταιρική πλευρά υποστήριξε ότι δεν ήταν δυνατόν να επιταχθεί σε όλη της την υπόσταση από το υπουργείο επικαλούμενη άλλες διατάξεις της σύμβασης πέραν του άρθρου 6. Συγκεκριμένα: ότι η μόνη επιτρεπτή παρέμβαση ήταν η παρουσία κυβερνητικού αντιπροσώπου άνευ δικαιώματος ψήφου· ότι ο οικονομικός έλεγχος ετελείτο στο τέλος κάθε εταιρικού έτους και ότι αν ο πόλεμος που ενέσκηψε δεν έληγε μέχρι τον Ιούλιο του 1941, η άσκηση αυτού του ελέγχου θα έπρεπε να καθυστερήσει μέχρι την παύση των εχθροπραξιών· ότι η εγκατάσταση ελεγκτή ως αντιλήπτορα τής καθ' όλου διαχείρισης δημιουργούσε ανωμαλία στο καθεστώς της ανώνυμης εταιρείας και μονομερή άσκηση εξουσίας από τον υπουργό· και τέλος, ότι εφ' όσον τελικά οι δύο πλευρές διαφωνούσαν θα έπρεπε να προσφύγουν στην διαιτησία.[422]

Η αλήθεια είναι ότι το άρθρο 6 της ιδρυτικής σύμβασης μιλούσε για επίταξη του «προσωπικού» δίχως περαιτέρω διευκρινίσεις.[423] Η εταιρεία θεωρούσε ότι αφορούσε μόνο τα πληρώματα, ενώ το υπουργείο ότι περιελάμβανε και το διευθύνον – τεχνικό προσωπικό. Το δημόσιο εξέδωσε τη διαταγή συνδυάζοντας τις διατάξεις της σύμβασης με τον κώδικα περί στρατιωτικών εισφορών. Επανέλαβε λοιπόν, σε νεότερο έγγραφό του ότι ο προληπτικός έλεγχος

---

[419] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 5, Αεροπορική Βάση Μενιδίου, αρ. πρωτ. 1442, διαταγή, 7.2.1941.

[420] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Υ.Π.Α., αρ. πρωτ. 13562/341, διαταγή, 4.3.1941.

[421] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. απορ. 1226/38, 11.3.1941· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 560, 17.3.1941.

[422] Ό.π., νομικός σύμβουλος της Ε.Ε.Ε.Σ. προς το γενικό διευθυντή της Ε.Ε.Ε.Σ., γνωμάτευση· *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, ν. 4809, άρθρα 3, 6, 12 και 14.

[423] *Ό.π.*, άρθρο 6 § α.

επιβαλλόταν εξ αιτίας των πιεστικών συνθηκών του πολέμου και απαίτησε την απρόσκοπτη παροχή κάθε στοιχείου οικονομικής και διοικητικής φύσεως. Μέμφθηκε δε την εταιρεία ότι δημιουργούσε εμπόδια στο έργο του, όταν ερμήνευε με διαφορετικό τρόπο 'εύληπτα' ζητήματα.[424]

Η επίταξη συνεχίσθηκε υπό το καθεστώς πλήρους κρατικού ελέγχου μέχρι την ημέρα της συνθηκολόγησης των ελληνικών δυνάμεων, δηλαδή την 27η Απριλίου 1941.[425] Εν συνεχεία συγκροτήθηκε τριμελής επιτροπή, η οποία θα παρέδιδε στην εταιρεία το επιταχθέν υλικό και ζητήθηκε από την τελευταία να διορίσει αντιπροσώπους για την παραλαβή.[426]

ii. Η κατάσταση του πτητικού υλικού

Από καθαρά τεχνικής απόψεως, το Νοέμβριο του 1940, το πτητικό υλικό της εταιρείας παρουσίαζε μεγάλες ανεπάρκειες στο να επιτελέσει ικανοποιητικά την αποστολή που καλείτο να διεκπεραιώσει. Τα G-24 θεωρούντο πλέον παλαιού τύπου, με υδρόψυκτους κινητήρες μικρής ιπποδύναμης, με όργανα πλεύσης ατελή, με υλικό που είχε χρησιμοποιηθεί εντατικά μέχρι τότε· γι' αυτό και είχαν περιορισθεί στις γραμμές Αθηνών – Ιωαννίνων και Θεσσαλονίκης – Δράμας. Η ταχύτητά τους έφθανε μόλις τα 165 χλμ./ώρα, το ωφέλιμο φορτίο τα 1.165 χλγρ.. Η διοίκηση της εταιρείας πρότεινε δύο από αυτά να χρησιμοποιηθούν ως νοσοκομειακά (αν και αντιμετώπιζαν στενότητα θαλάμου). Αντιθέτως, τα Ju-52 ήσαν καλώς συντηρημένα με σύγχρονα όργανα, ταχύτητα 230 χλμ./ώρα και ωφέλιμο φορτίο 1.965 χλγρ.. Ωστόσο, έπασχαν δραματικά σε ανταλλακτικά, αφού από τότε που είχε εκραγεί ο πόλεμος (Σεπτέμβριος 1939) καμμία παραγγελία δεν είχε εκτελεσθεί από την Γερμανία, με αποτέλεσμα να απομένουν και για τα τρία μαζί μόνο 300 ώρες πτήσης. Ο κινητήρας BMW 132A/3 με τον οποίον ήσαν εφοδιασμένα αποτελούσε μεν αντιγραφή του Hornet S4D2, αλλά η προμήθειά του από τις Η.Π.Α. θα καθυστερούσε λόγω της απόστασης, ενώ ήταν αμφίβολο αν δεν θα απαιτείτο η αλλαγή της βάσης του.[427]

---

[424] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 5, Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. Ε.Π. 2186/41, 3.4.1941.

[425] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 20606/40, 7.5.1941.

[426] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Υ.Π.Α. – Διεύθυνση Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 636, 16.5.1941.

[427] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 5, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, Γ.Δ. αρ. πρωτ. 6936, 16.11.1940. Στο ζήτημα της καταλληλότερης χρήσης των αεροσκαφών παρενέβη και ο πρώην γενικός διευθυντής Ν. Καμπάνης, υποστηρίζοντας ότι τα ατελή G-24 θα έπρεπε να μετασκευασθούν σε νοσοκομειακά, τα δε Ju-52 να εξοπλισθούν με 3 δίδυμα πολυβόλα· όσο για τους κινητήρες τους θα μπορούσαν να αντικατασταθούν δίχως τροποποιήσεις από τους αμερικανικούς WASP, τους οποίους διέθετε η βρετανική αεροπορία, βλ. ό.π., Καμπάνης προς υφυπουργό Αεροπορίας Οικονομάκο, 7.11.1940. Στις 28.10.1940 τα τέσσερα G-24 είχαν συμπληρώσει 15.717 ώρες πτήσης (μ.ο. 3.929 έκαστο), ενώ τα τρία Ju-52 2.559 (μ.ο. 853 έκαστο), βλ. ό.π., 3.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 454, 5.5.1941, όπου συνημμένο: Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση Ε.Ε.Ε.Σ., έκθεση περί αεροπλάνων και κινητήρων, 3.3.1941· ό.π., 5, Βυζάς προς Δαμασκηνό, 13.12.1940.

Η τεχνικοί της εταιρείας προσπαθούσαν να αντιμετωπίσουν την κατάσταση εκ των ενόντων. Όταν διαπίστωσαν π.χ., ότι οι τροχοί ουράς των Wellington (πολεμικά αεροπλάνα που είχαν αποστείλει οι Βρετανοί για να συνδράμουν τους Έλληνες) μπορούσαν απολύτως να χρησιμοποιηθούν πάνω στα Ju-52, ζητήθηκε ο εφοδιασμός τους με 4 πλήρεις τροχούς (τύμπανο, επίσωτρο, αεροθάλαμος) και επί πλέον 2 επίσωτρα και 6 αεροθάλαμους.[428] Ως προς την αξιοποίηση των Ju-52, το καθένα από αυτά εφοδιάσθηκε με έναν πλήρη νοσοκομειακό σάκο, τέσσερα φορεία και οκτώ πλήρεις βάσεις αυτών, συνολικού βάρους 65 χλγρ., ώστε να χρησιμοποιούνται για την διακομιδή τραυματιών, πράγμα που για πρώτη φορά έγινε στις 11 Δεκεμβρίου.[429]

Αλλά όπως ήταν επόμενο, από πολύ νωρίς το όριο των διαθέσιμων ωρών για τους κινητήρες των Ju-52 ξεπεράσθηκε: στις αρχές Δεκεμβρίου η Τεχνική Διεύθυνση πρότεινε τη χρήση μόνο των SX-ACF και SX-ACH με το SX-ACI ως εφεδρικό για περίπτωση απόλυτης ανάγκης· προέβλεψε δε ότι ύστερα από παρέλευση διμήνου τα αεροσκάφη αυτά θα καθηλώνονταν στο έδαφος. Μέχρι τότε οι πιλότοι δεν θα έπρεπε να μεμψιμοιρούν για τις αναμενόμενες τεχνικές ανωμαλίες.[430] Στις αρχές Ιανουαρίου 1941 οι υπολειπόμενες ώρες για τα Ju-52 μειώθηκαν σε 150. Τα συγκεκριμένα αεροσκάφη θα έμοιαζαν καταδικασμένα σε αδράνεια ύστερα από λίγο καιρό, όταν διαπιστώθηκε ότι για να εφαρμοσθούν κινητήρες Hornet αντί BMW, θα έπρεπε να αλλαχθούν οι βάσεις — οι πρώτοι μετρώντο σε ίντσες, οι δεύτεροι σε μέτρα. Η διαπίστωση αυτή αποδείχθηκε ανώφελη, αφού η αμερικανική εταιρεία σε σχετική αίτηση απάντησε ότι η κατασκευή αυτών των κινητήρων ανεστάλη λόγω προτεραιότητας άλλων αμυντικών προγραμμάτων. Η διεύθυνση της εταιρείας πρότεινε στο υπουργείο να προσπαθήσει να προμηθευθεί βρετανικά αεροσκάφη (τύπου Douglas ή άλλου), στα οποία το τεχνικό προσωπικό θα μπορούσε να ανταποκριθεί.[431]

Με τον ερχομό της άνοιξης κάθε κινητήρας BMW είχε συμπληρωμένες 810 ώρες λειτουργίας· ήδη από τις 700 ώρες θα έπρεπε να είχαν υποστεί γενική επισκευή! Η Τεχνική Διεύθυνση ζήτησε τότε τη διακοπή της εκμετάλλευσης των Ju-52, εκτός από περίπτωση απόλυτης ανάγκης (αναρωτιέται κανείς για το νόημα αυτής της επιφύλαξης σε συνθήκες πολέμου). Εισηγήθηκε επίσης, την αγορά 3 ή 6 καινούργιων κινητήρων για την κίνηση ενός ή δύο αεροσκαφών έπειτα από παρέλευση διμήνου, όπως και την αγορά ανταλλακτικών για την επισκευή των εν αποθέσει ομάδων κινητήρων μετά από τετράμηνο. Θα μπορούσε βέβαια να γίνει

---

[428] Ό.π., Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση Ε.Ε.Ε.Σ., 3.12.1940· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, Γ.Δ. 7102, 4.12.1940 και Ε.Ε.Ε.Σ. προς Ανωτέρα Διοίκηση Αεροπορίας – Στρατηγείο, Τ.Σ. 7103, 4.12.1940.

[429] Ό.π., Τεχνική Διεύθυνση Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 7190, 12.12.1940. Ωστόσο, η πρόβλεψη για τη μετατροπή ενός αεροσκάφους σε αποκλειστικά νοσοκομειακό αφορούσε G-24, βλ. ό.π.

[430] Ό.π., Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση Ε.Ε.Ε.Σ., 5.12.1940.

[431] Ό.π., Βυζάς προς Υπουργείο Αεροπορίας, εμπ., 11.1.1941· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, Γ.Δ. αρ. 236, 10.2.1941.

ακόμη μια προσπάθεια ανεύρεσης άλλου τύπου κινητήρων και ελίκων προσαρμοσμένων στα Ju-52…[432]

Όσο για τα G-24, το πρόβλημα εντοπιζόταν στην μικρή ανυψωτική τους δύναμη που μετά τις γενικές επισκευές είχε γίνει ακόμη μικρότερη, αλλά πρωτίστως στο γεγονός ότι πετούσαν ουσιαστικά χωρίς συνεννόηση: η χρησιμοποίηση των ασυρμάτων τους (Marconi μακρών κυμάτων) δεν ήταν δυνατή, γιατί δεν υπήρχε σε λειτουργία επίγειος σταθμός λήψης και εκπομπής. Οι ίδιοι οι πιλότοι πρότειναν να πάψει η χρησιμοποίησή τους στον τομέα της Δυτικής Ελλάδας εξ αιτίας των δυσχερέστερων καιρικών συνθηκών και της έλλειψης βάσεων σε Αγρίνιο και Ιωάννινα· αντιθέτως, να περιορισθεί στον άξονα Αθηνών – Λαρίσης – Θεσσαλονίκης, όπου υπήρχαν αεροπορικές βάσεις.[433]

Στις αρχές Μαρτίου 1941 μόνο τα δύο από τα τέσσερα G-24 ήσαν σε θέση να συνεχίσουν την αποστολή τους — το SX-ACB μετά από ζημία που υπέστη στο Σέδες απαιτούσε σοβαρή επισκευή, ενώ για το SX-ACD απέμεναν μόλις 300 ώρες εφεδρείας προτού παροπλισθεί. Εξίσου δυσχερής ήταν η διατήρηση πάνω στα αεροσκάφη 4 ομάδων κινητήρων Jumo, για τους οποίους απέμεναν 600 ώρες λειτουργίας. Η Τεχνική Υπηρεσία θεώρησε άσκοπη την επισκευή του SX-ACB, γιατί θα απορροφούσε σημαντική ποσότητα υλικού από το μικρό απόθεμα δίχως να υποβοηθηθεί η εκμετάλλευση των αεροσκαφών, την οποία θα ανέκοπτε το ελάχιστο περιθώριο λειτουργίας των κινητήρων. Επειδή λοιπόν, μετά τη συμπλήρωση των προβλεπομένων ωρών τα G-24 θα είχαν καταμετρημένες κατά μέσο όρο 4.070 ώρες, υποδείχθηκε ο τερματισμός της εκμετάλλευσής τους.[434]

Συνολικά, για το διάστημα 28.10.1940 – 27.4.1941 τα Ju-52 εκτέλεσαν 388 ώρες πτήσης έναντι 134 των G-24, δηλαδή σε ποσοστιαία αναλογία 74% προς 26% (ενώ από την αρχή της χρήσης 1940 – 41 τα αντίστοιχα ποσοστά ήσαν 47% προς 53%). Όπως προαναφέρθηκε η χρησιμοποίηση θα μπορούσε να είναι ευρύτερη εάν δεν εξαντλείτο το περιθώριο εκμετάλλευσης των τεσσάρων ομάδων κινητήρων BMW μέχρι του ορίου της πρώτης γενικής επισκευής. Ωστόσο, η διατήρηση όλων των αεροσκαφών σε κατάσταση πτητικής ενέργειας παρά τις δυσχέρειες ανεφοδιασμού και την μείωση του προσωπικού στο ¼ λόγω επιστράτευσης, απέδειξε την άριστη απόδοση όσων εργάσθηκαν στην Τεχνική Υπηρεσία.[435] Αυτοί οι αφανείς ήρωες από το Μάρτιο και μετά βρέθηκαν σε κατάσταση αδράνειας, γι’ αυτό και ο προϊστάμενός τους Παπαστρατηγάκης εισηγήθηκε τη διάθεσή τους σε άλλες κρατικές υπηρεσίες.[436]

---

[432] Ό.π., 3.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 454, 5.5.1941, όπου συνημμένο: Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση, έκθεση περί αεροπλάνων και κινητήρων, 3.3.1941.

[433] Ό.π., 5, Φραγκίστας προς Γενική Διεύθυνση Ε.Ε.Ε.Σ., 9.1.1941· ό.π., Βυζάς προς Υπουργείο Αεροπορίας, εμπ., 11.1.1941.

[434] Ό.π., 3.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 454, 5.5.1941, όπου συνημμένο: Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση, έκθεση περί αεροπλάνων και κινητήρων, 3.3.1941.

[435] Ό.π., 6.1, Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση Ε.Ε.Ε.Σ., σημείωμα, 17.12.1940.

[436] Ό.π., 3.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 454, 5.5.1941, όπου συνημμένο: Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση, έκθεση περί αεροπλάνων και κινητήρων, 3.3.1941.

iii. Η πολεμική δράση

Η κήρυξη του ελληνοϊταλικού πολέμου, όπως προαναφέραμε, ενεργοποίησε το άρθρο 6 του νόμου 4809 και έθεσε την εταιρεία στην πλήρη διάθεση του κράτους. Η Ε.Ε.Ε.Σ. συγκροτήθηκε τότε ως μία οργανωμένη στρατιωτική αεροπορική μονάδα, υπαγόμενη στις διαταγές του Γενικού Στρατηγείου, όπου ήταν εγκατεστημένος ο ανώτερος διοικητής Αεροπορίας Στρατού (Α.Δ.Α.Σ.). Η εκτέλεση πολεμικών αποστολών γινόταν μέσω διαταγών και υπηρεσιακών σημειωμάτων. Οι αποστολές αυτές συνίσταντο κυρίως στις μεταφορές προσωπικού και υλικού προς το μέτωπο, ανεφοδιασμό αποκοπέντων τμημάτων του στρατού, αναγνωρίσεις επ' ωφελεία του πυροβολικού, καθοδήγηση βρετανικών σμηνών δίωξης στα προκεχωρημένα αεροδρόμια και διακομιδή τραυματιών στα αστικά κέντρα. Όλες οι παραπάνω πολύτιμες υπηρεσίες περατώνονταν κάτω από τις αντίξοες καιρικές συνθήκες του χειμώνα, πολλές φορές τη νύχτα, από αεροσκάφη στερούμενα αμυντικών όπλων — σε εξαιρετικές περιπτώσεις συνοδεύονταν από καταδιωκτικά — και με χρήση αθλίων αεροδρομίων (Τρίκαλα, Ιωάννινα, Παραμυθιά, Άργος Ορεστικό, Φλώρινα, Κορυτσά). Η προσγείωση στα υποτυπώδη πεδία ισοδυναμούσε συχνά με ακινητοποίηση, καθώς οι τροχοί βυθίζονταν στο λασπώδες έδαφος. Ακόμη και σταθμευμένα τα αεροσκάφη δεν ήσαν ασφαλή: σε ορισμένες περιπτώσεις ο θυελλώδης άνεμος τα παρέσυρε πάνω στα συρματοπλέγματα και υφίσταντο σοβαρές ζημίες. Στον αέρα τα πράγματα ήσαν χειρότερα· για να αποφεύγουν συνάντηση με την αντίπαλη αεροπορία οι κυβερνήτες πετούσαν σε ελάχιστο ύψος από το έδαφος, κινδυνεύοντας κάτω από συνθήκες χαμηλής ορατότητας να συντριβούν στους ορεινούς όγκους της Πίνδου. Έτσι εκτίθεντο επίσης, στα αντιαεροπορικά πυρά, εχθρικά, αλλά και φίλια· αιτία η γερμανική προέλευση των αεροσκαφών και οι συγκεχυμένες οδηγίες περί διακριτικών αεροσκαφών στην αντιαεροπορική άμυνα τον πρώτο καιρό των επιχειρήσεων. Παρόμοια αντιμετώπιση τους επεφύλαξε και ο βρετανικός στόλος κατά την μεταφορά Ελλήνων αξιωματικών στην Κρήτη (βλ. χαρακτηριστικό παράδειγμα επικίνδυνης αποστολής στο παράρτημα XI). Ωστόσο, τα τέσσερα Ju-24 και τα τρία Ju-52, παρά τις συνεχείς φθορές, κατόρθωσαν να αντεπεξέλθουν στο δύσκολο έργο τους, γεγονός που οφείλεται τόσο στη γενναιότητα όσο και στην εμπειρία των αεροπόρων, μια και οι πιλότοι της Ε.Ε.Ε.Σ. είχαν επιλεγεί από τους ικανότερους αξιωματικούς της πολεμικής αεροπορίας. Η δράση τους στα πεδία των επιχειρήσεων αποτυπώνεται στη γεωγραφική της διάσταση στο χάρτη 9. Στο αρχείο Βυζά σώζεται το ημερολόγιο πτήσεων πολέμου με λεπτομερείς αναφορές των κυβερνητών των αεροσκαφών προς την γενική διεύθυνση της εταιρείας.[437] Η

[437] Ό.π., 5, κυβερνήτης-οδηγός Λίνος προς γενικό διευθυντή Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 31.10.1940. Στον ίδιο φάκελο βλ. Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 31.10.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 3.11.1940· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 6.11.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 10.11.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 10.11.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 10.11.1940· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 10.11.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 10.11.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 10.11.1940· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ.,

12.11.1940· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 13.11.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 14.11.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 14.11.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 14.11.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 14.11.1940· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 15.11.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 15.11.1940· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 16.11.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 17.11.1940· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 17.11.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 17.11.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 18.11.1940· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 19.11.1940· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 19.11.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 19.11.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 20.11.1940· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 21.11.1940· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 21.11.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 21.11.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 22.11.1940· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 22.11.1940· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 23.11.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 23.11.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 26.11.1940· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 27.11.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 27.11.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 30.11.1940· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 30.11.1940· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 2.12.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 2.12.1940· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 3.12.1940· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 4.12.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 4.12.1940· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 5.12.1940· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 6.12.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 7.12.1940· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 8.12.1940· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 8.12.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 9.12.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 10.12.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 10.12.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 12.12.1940· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 13.12.1940· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 15.12.1940· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 15.12.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 21.12.1940· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 22.12.1940· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., άνευ ημερομηνίας· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 24.12.1940· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 24.12.1940· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 24.12.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 27.12.1940· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 28.12.1940· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 30.12.1940· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 30.12.1940· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 31.12.1940· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 31.12.1940· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 2.1.1941· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 3.1.1941· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 3.1.1941· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 3.1.1941· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 5.1.1941· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 5.1.1941· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 7.1.1941· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 8.1.1941· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 8.1.1941· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 8.1.1941· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 9.1.1941· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 9.1.1941· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 10.1.1941· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 11.1.1941· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 14.1.1941· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 14.1.1941· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 14.1.1941· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 18.1.1941· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 22.1.1941· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 23.1.1941· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 23.1.1941· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 28.1.1941· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 29.1.1941· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 30.1.1941· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 1.2.1941· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 3.2.1941· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 10.2.1941· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 12.2.1941· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 12.2.1941· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 13.2.1941· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 13.2.1941· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 14.2.1941· Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 18.2.1941· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 19.2.1941· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 20.2.1941· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 24.2.1941· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 27.2.1941· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 3.3.1941· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 3.3.1941· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 4.3.1941· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 5.3.1941· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 8.3.1941· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 8.3.1941· Χάμπας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 11.3.1941· Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 12.3.1941· Θεολόγης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 13.3.1941· Τσουκάς προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 13.3.1941. Τα ανωτέρω σε υλοποίηση του εγγράφου: γενικός διευθυντής Ε.Ε.Ε.Σ. προς κυβερνήτες της Ε.Ε.Ε.Σ. Ι. Θεολόγη, Ζ. Λίνο, Π. Χάμπα, Γ.

αναγνώριση της προσφοράς τους ήλθε από τον ίδιο τον αρχιστράτηγο Αλέξανδρο Παπάγο, ο οποίος πρότεινε για το μετάλλιο εξαίρετων πράξεων τους χειριστές Ι. Θεολόγη, Ζ. Λίνο, Ε. Χατζηπέτρο, Π. Χάμπα, Γ. Φραγκίστα, τους ραδιοτηλεγραφητές Λ. Γορτσίδη, Π. Γαρυφαλάκη, Δ. Λεώνη και τους μηχανικούς Ν. Μπαζαίο, Δ. Μεταξά, Κ. Στάθη, Ε. Μακρή. Στην ίδια διαταγή εκφραζόταν και η ευαρέσκεια της ηγεσίας του στρατού προς το γενικό διευθυντή της εταιρείας και το λοιπό προσωπικό.[438]

iv. Μια ειδική αποστολή

Κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων και κατά πάσα πιθανότητα το Δεκέμβριο του 1940 υπήρξαν τρεις περιπτώσεις ιταλικών αεροσκαφών, τα οποία έπεσαν στα χέρια των ελληνικών δυνάμεων. Δεδομένης της ένδειας σε υλικό, τα ουρανόπεμπτα δώρα θα έπρεπε να αξιοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότερο, γι' αυτό και ζητήθηκε η τεχνική συνδρομή της Ε.Ε.Ε.Σ.. Συγκροτήθηκε τότε συνεργείο με επικεφαλής τον τεχνικό διευθυντή Παπαστρατηγάκη, αποτελούμενο από 9 τεχνίτες της εταιρείας, 3 του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων και το χειριστή Τσουκά. Τούτοι μετέβησαν σιδηροδρομικώς μέχρι τη Φλώρινα και από εκεί οδικώς μέχρι την Κορυτσά. Τα υλικά συνεργείου παρελήφθησαν από τις δικές τους αποθήκες, όπως και από εκείνες της ιταλικής Ala Littoria στη Δεκέλεια και τη Θεσσαλονίκη.

Το πρώτο αεροσκάφος τύπου Savoia Marchetti SM-79, βομβαρδιστικό με τρεις κινητήρες Alfa Romeo 124, είχε εγκαταλειφθεί λόγω βλάβης σκελετού της ατράκτου, διαρροών στις δεξαμενές της βενζίνης και κακής λειτουργίας του δεξιού κινητήρα. Κατά τα λοιπά ήταν σε καλή κατάσταση και μετά τις σχετικές επισκευές και δοκιμές το ανέλαβε στις 11.2.1941 ο Τσουκάς. Επειδή όμως κατά την απογείωση προσέκρουσε σε ένα σταθμευμένο Henschel, η μεταφορά του στην Δεκέλεια (όπου βρίσκονταν και τα υλικά συντήρησής του) πραγματοποιήθηκε τελικά μετά από τρεις ημέρες.[439] Η πτητική διαγωγή του κρίθηκε ικανοποιητική.

Φραγκίστα, εμπ., αρ. 6857, 7.11.1940, ευρισκόμενο στο Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 35. Ο Ιωάννης Τσουκάς όταν ξέσπασε ο πόλεμος βρισκόταν στην Γερμανία, γι' αυτό καθυστέρησε περίπου έναν μήνα να λάβει μέρος στις αποστολές, βλ. Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.1, Τσουκάς προς Βυζά, 6.11.1940· ό.π., 5, Τσουκάς, Βερολίνο, προς Aerellenik, Αθήνα, τηλ., 17.11.1940· ό.π., 9.1, Χ. Νικολόπουλος, Βερολίνο, προς Βυζά, 21.11.1940· ό.π., 5, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, Γ.Δ. 6822, εμπ., 4.11.1940· ό.π., Γραφείο Σέδες προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 350, 1.12.1940· ό.π., Τεχνική Διεύθυνση προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 22.1.1941· ό.π., Τεχνική Διεύθυνση προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 27.1.1941· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, Χ/ΛΖ Τ.Σ., 28.1.1941. Βλ. επίσης γενικότερα Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 39-42· Κ. Λώμης, *ό.π.,* σ. 66· Χ. Φακίνος, «Πολιτική αεροπορία», *Με τα φτερά του Ικάρου. Ελληνική πολεμική και πολιτική αεροπορία 1908-1998*, Αθήνα 1998, σ. 24-25.

[438] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 5, Γενικό Στρατηγείο προς Ε.Ε.Ε.Σ. – Υπουργείο Αεροπορίας (Γ.Ε.Α.) – Α.Δ.Α.Σ., αρ. πρωτ. 56578, 10.12.1940· Ε.Ε.Ε.Σ., Γ.Δ. αρ. 7198, 12.12.1940· η ανωτέρω εγκύκλιος της εταιρείας μαζί με την διαταγή του αρχιστρατήγου στο Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 42-44.

[439] Ο Χ. Φακίνος, *ό.π.*, αναφέρει λανθασμένα ότι τη μεταφορά του αεροσκάφους εκτέλεσε ο Φραγκίστας. Πέραν του ότι δεν γίνεται μνεία του συγκεκριμένου πιλότου στη σχετική έκθεση (βλ. επόμενη παραπομπή), ο ίδιος σύμφωνα με τα ημερολόγια πτήσεων το διάστημα 11-14

Για τα άλλα δύο δεν κατέστη δυνατή η επαναλειτουργία. Επρόκειτο για ένα SM-75, εμπορικό μεταρρυθμισμένο σε οπλιταγωγό, το οποίο είχε προσγειωθεί ανώμαλα στα κτήρια στρατωνισμού του αεροδρομίου Κορυτσάς με συνέπεια η επισκευή του να κριθεί ότι θα απαιτούσε οκτάμηνο και ένα SM-79, που είχε προσγειωθεί αναγκαστικά 3 χλμ. έξω από τη Μοσχόπολη με σημαντικότατες βλάβες. Αυτό που τουλάχιστον μπορούσε να γίνει ήταν η εξάρμοση (ξεμοντάρισμα) οργάνων και εξαρτημάτων: στη Δεκέλεια διακομίσθηκαν 6 κινητήρες, 6 έλικες και πολλά ανταλλακτικά.

Η όλη επιχείρηση διήρκεσε από τις 3 Ιανουαρίου έως τις 17 Φεβρουαρίου 1941. Η τεχνική ομάδα, υποβοηθούμενη από τις εδρεύουσες στην περιοχή μονάδες εργάσθηκε πάνω από ένα μήνα στην ύπαιθρο, κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες (ένας ασθένησε) και συνεχείς συναγερμούς.[440] Επρόκειτο για ένα τολμηρό εγχείρημα που δεν θα μπορούσε να φέρει καλύτερο αποτέλεσμα.

v. Η μέριμνα της εταιρείας έναντι του προσωπικού

Για τους ιπταμένους της η εταιρεία επανέφερε το μέχρι τα τέλη του 1938 σύστημα της καταβολής μισθού και χιλιομετρικού επιδόματος, ανεξάρτητα από τα χιλιόμετρα που είχαν διανυθεί στην πραγματικότητα, διότι ήταν αμφίβολο αν μετά την έκρηξη του πολέμου θα καλύπτονταν τα προβλεπόμενα 425.000 χλμ. ανά έτος.[441] Όσο για εκείνους από τους υπαλλήλους, εργάτες και τεχνίτες της Ε.Ε.Ε.Σ., οι οποίοι επιστρατεύθηκαν και πολέμησαν σε διάφορα σημεία του μετώπου,[442] η εταιρεία θέλησε να συμπληρώσει τον μισθό που έδινε ο στρατός μέχρι του ορίου του μισθού που ίδια παρείχε.[443] Επίσης, κατά την περίοδο των χριστουγεννιάτικων εορτών τούς έστειλε δέματα, τα οποία συνήθως περιείχαν εκτός από ευχετήρια δελτάρια και μάλλινα είδη, τσιγάρα, τρόφιμα και κονιάκ. Στις απαντητικές επιστολές των στρατευμένων μπορούμε να αφουγκρασθούμε την ευγνωμοσύνη τους ή το παράπονό τους, όταν η υλική και ηθική αυτή ενίσχυση καθυστερούσε να έλθει, την αγωνία τους για την τύχη των οικογενειών που είχαν αφήσει πίσω — εάν δηλαδή καταβάλλονταν οι μισθοί τους σε αυτές — και την υπενθύμιση ότι οι νίκες επιτυγχάνονταν με πολύ μεγαλύτερη δυσκολία απ' ότι νόμιζε ο κόσμος που τις πανηγύριζε στα μετόπισθεν· η αισιοδοξία ωστόσο, για την τελική έκβαση του

Φεβρουαρίου 1941 αντί να βρίσκεται καθηλωμένος στην Κορυτσά είχε εκτελέσει πτήση μετ' επιστροφής στην Παραμυθιά, βλ. Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 5, Φραγκίστας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 13.2.1941.

[440] Ό.π., Τεχνική Διεύθυνση Ε.Ε.Ε.Σ., έκθεση σχετική με τις εργασίες που εκτέλεσε το συνεργείο που μετέβη στην Κορυτσά, Δεκέλεια, 25.2.1941.

[441] Ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, Χ/ΛΖ, αρ. πρωτ. 561, 1.3.1941.

[442] Σύμφωνα με σημείωμα α.α.κ. στο Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 5, επιστρατεύθηκαν 45 σε αντικατάσταση των οποίων προσελήφθησαν μόνο 8. Βάσει άλλου σημειώματος α.α.κ. σε άλλο φάκελο (6.1) του ιδίου αρχείου, επιστρατεύθηκαν 48, τους οποίους αντικατέστησαν 7. Οι αριθμοί προσεγγίζουν τόσο μεταξύ τους που η ουσία δεν αλλάζει.

[443] Βλ. παραπομπή 11.

αγώνα δεν απουσίαζε από τα γραφόμενα κανενός.[444] Επιπλέον, η Ε.Ε.Ε.Σ. διέθεσε αργότερα (29.1.1941) στο πλαίσιο του πένθους για το θάνατο του Μεταξά 25.000 δρχ. για τη Φανέλα του Στρατιώτη, αντί στεφάνου.[445]

vi. Κατάληψη

Τον Απρίλιο του 1941 άρχισε η γερμανική επίθεση και το μέτωπο κατέρρευσε. Σύντομα, ο γερμανικός στρατός πέρασε και από το Τατόι, όπου τον περίμενε ένα ανέλπιστο δώρο: ολόκληρος ο στόλος της Ε.Ε.Ε.Σ. μαζί με τις άθικτες εγκαταστάσεις. Ο μέχρι τότε υπουργός Αεροπορίας Οικονομάκος είχε παραδώσει στις 21 του μηνός το χαρτοφυλάκιό του στον υποστράτηγο Παναγιώτη Νικολαΐδη, αναστέλλοντας λίγο ενωρίτερα την διαταγή της καταστροφής των αεροπλάνων της εταιρείας, επειδή δεν ήθελε να αναλάβει τέτοια ευθύνη. Ο διάδοχός του δεν έπραξε τίποτε εν μέσω της γενικότερης σπουδής για την μετακίνηση της κυβέρνησης Τσουδερού στην Κρήτη — η οποία εκτελέσθηκε με πλοία ακόμη και για το προσωπικό της Αεροπορίας! Αλλά ούτε και μέλη του τελευταίου έλαβαν κάποια πρωτοβουλία αχρήστευσης ή μεταφοράς, παρά ανέμεναν παθητικά εντολές. Αυτό υπήρξε το άδοξο τέλος (όπως αποδείχθηκε από την πορεία των γεγονότων) της πτητικής δράσης της εταιρείας.[446]

Μεταπολεμικά, εγέρθηκε ζήτημα εσκεμμένης παράδοσης των αεροπλάνων της Ε.Ε.Ε.Σ. στον εχθρό. Ο συνταγματάρχης αεροπορίας Κωνσταντίνος Ιωαννίδης υποστήριξε εξ ιδίας αντιλήψεως ότι: α) τα αεροπλάνα βρέθηκαν από τους Γερμανούς πλήρη βενζίνης και έτοιμα προς πτήση στο Τατόι, αντί στην Αίγυπτο, όπου θα έπρεπε να μεταφέρουν μέρος του Γενικού Στρατηγείου· β) η διεύθυνση της εταιρείας κατόρθωσε να αποκρούσει τις προσπάθειες των κατοίκων του Μενιδίου, όταν αυτοί εκμεταλλευόμενοι τη συγκυρία αποπειράθηκαν να λεηλατήσουν τις αποθήκες, τα συνεργεία και τα αεροπλάνα· γ) κατά προσωπική διαβεβαίωση του συνταγματάρχη Φος, τα εταιρικά αεροπλάνα

---

[444] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 5, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, Χ/ΛΖ αρ. πρωτ. 561, 1.3.1941. Στον ίδιο φάκελο βλ. επιστολές στρατευμένων: αξιωματικός Θ. Κορκίδης, Μονάδα ΙΙΙ Ο, Τ.Τ. 790, 10.12.1940· στρατιώτης Τ. Μεσσαρίτης, Μονάδα 541, Τ.Τ. 395 προς Μ. Βυζά, 29.10.1940· υπαξιωματικός Χ. Πατρίκιος, 50ο Σύνταγμα Πεζικού, Τ.Τ. 235, 29.12.1940· δεκανέας Εμμανουήλ προς Ε.Ε.Ε.Σ., Τ.Τ. 790, 30.12.1940· στρατιώτης Ν. Βασιλόπουλος, ΙΙΙ Μοίρα Τραυματιοφορέων, Τ.Τ. 912 προς Μ. Βυζά, 31.12.1940· λοχαγός ΠΖ Ν. Παγώνης, Επιτελείο Γ', Τ.Τ. 624, 2.1.1941 και Τ.Τ. 624, 23.2.1941· οπλίτης Δ. Μαρίνος, Μονάδα 79, Τ.Τ. 912, 3.1.1941· στρατιώτης Π. Καραπατέας, Χ Σ.Τ. 2ος Λόχος, Τ.Τ. 327, 3.1.1941· αξιωματικός Κ. Μαυροσκότης, Σ 2 Λόχος Υγειονομικού Αυτοκινήτων, Τ.Τ. 752, 11.1.1941· Ν. Τσούνης προς Ε.Ε.Ε.Σ., 23.1.1941· δεκανέας Δ. Ζωγράφος, 1η Ομάδα Αναγνωρίσεως, Τ.Τ. 395, 28.2.1941· Η. Νικολόπουλος, 3ο Σύνταγμα ΠΖ, 1ος Λόχος Πολυβόλων, Τ.Τ. 395, 7.3.1941· στρατιώτης Α. Μαντζακόπουλος, Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας, Παλαιοφάρσαλα.

[445] Ό.π., 2.1, ψήφισμα Δ.Σ. Ε.Ε.Ε.Σ., 29.1.1941.

[446] Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 45· Π. Οικονομάκος, *Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀεροπορία (μέχρι τοῦ 1941),* Αθήνα 1970, σ. 156· Η. Νταλούμης, *ό.π.*, σ. 87.

υπό την διεύθυνση του αντισυνταγματάρχη Ράσσελ έλαβαν μέρος στην επιχείρηση κατάληψης της Κρήτης.[447]

Ο Βυζάς τού αντέταξε ότι η εταιρεία δεν κατέβαλε καμμία προσπάθεια διάσωσης του υλικού της από τις αρπακτικές διαθέσεις των παροικούντων κατά την παραμονή της εισόδου των Γερμανών.[448] Επίσης, ότι καθ' όλο το διάστημα των επιχειρήσεων κατά της Κρήτης (19.5.-2.6.1941), αλλά και πολύ βραδύτερα τα τρία Ju-52 βρίσκονταν ακινητοποιημένα στο Τατόι υπό την επίβλεψη του τεχνικού προσωπικού με αρκετές βλάβες από τους πολυβολισμούς.[449] Την ίδια βεβαίωση έδωσε και ο μηχανικός ελεγκτής τους κατά το διάστημα εκείνο Πασχαλιάς, ο οποίος μετέβαινε καθημερινά στο αεροδρόμιο. Με δυο λόγια, η εταιρεία δεν παραδόθηκε, αλλά καταλήφθηκε, όπως όλα τα συγκροτήματα.[450]

Ωστόσο, σε χρόνο προγενέστερο η εταιρική πλευρά είχε παραδεχθεί ότι θεωρητικά ο στόλος της θα μπορούσε να πλεύσει προς την Μέση Ανατολή, εάν γίνονταν οι απαραίτητες μικροεπισκευές· στην πράξη όμως, κάτι τέτοιο θα ήταν αδύνατο για τα Ju-52 λόγω έλλειψης ανταλλακτικών, ενώ για τα πεπαλαιωμένα και χαμηλής απόδοσης G-24 δεν θα είχε κανένα νόημα. Μ' όλα ταύτα, ο Παπαστρατηγάκης είχε προθυμοποιηθεί να τεθεί επί κεφαλής της μεταφοράς των τελευταίων· τον συγκράτησε ο Βυζάς λέγοντάς του ότι εκ μέρους των ελληνοβρετανικών υπηρεσιών δεν υπήρχε ουδεμία οδηγία, ένδειξη ή ανοχή για ομαδικές μετακινήσεις οι οποίες θα είχαν 'τυχοδιωκτικό χαρακτήρα'. Παραμένει λοιπόν, το ερώτημα γιατί δεν είχε ζητηθεί η διαφυγή ή η καταστροφή των αεροσκαφών. Και μπορεί η Ε.Ε.Ε.Σ. μετά τον πόλεμο να οχυρώθηκε πίσω από το γεγονός της τυπικής λήξης της επίταξης την 7η Μαΐου, οπότε μέχρι τότε το υλικό της το διαχειριζόταν το κράτος,[451] θα δούμε όμως παρακάτω ότι η ίδια, προκειμένου να αποφύγει την κατάσχεση των Ju-52, υποστήριξε έναντι των Γερμανών πως τα αεροσκάφη είχαν επανέλθει στην δικαιοδοσία της ήδη από τις 24 Απριλίου, ημέρα που η ελληνική κυβέρνηση εγκατέλειψε τη χώρα. Από την άλλη πλευρά, κατά τις ημέρες της καθόδου των γερμανικών στρατευμάτων στην πρωτεύουσα επικρατούσε τόση σύγχυση και τα γεγονότα εξελίσσονταν τόσο ραγδαία, που η έλλειψη στοιχείων καθιστά την απόδοση ευθυνών δύσκολη.

Η εκτίμησή μου είναι ότι δεν μπορεί να στοιχειοθετηθεί ζήτημα ηθελημένης παράδοσης υλικού. Και η αμέλεια όμως, πολλές φορές μπορεί να επιφέρει τα ίδια αποτελέσματα. Τούτη πρώτιστα βαρύνει το κράτος που δεν έλαβε καμμιά

---

[447] *Ἔθνος*, «Αἱ ἀεροπορικαὶ συγκοινωνίαι», 13.6.1947· *ό.π.*, «Μία ἀπάντησις πρὸς τὸν κ. Μ. Π. Βυζᾶν», 24.6.1947.

[448] Λεηλασίες έγιναν και στους στους αεροσταθμούς Θεσσαλονίκης, Δράμας, Αγρινίου, βλ. Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.5, συνοπτική έκθεση για την κατάσταση της εταιρείας.

[449] Το πρωί της 20ης Απριλίου είχαν πραγματοποιηθεί δύο επιτυχημένες επιδρομές γερμανικών πολεμικών αεροσκαφών κατά των σταθμευμένων στο Τατόι αντίστοιχων βρετανικών, βλ. Δ. Στεργίου, «Η αερομαχία των Αθηνών και η δράση της R.A.F. μέχρι την κατάληψη της ηπειρωτικής Ελλάδας», *Πόλεμος και Ιστορία*, Ιούν. 1999, τ. 20, σ. 45.

[450] *Ἔθνος*, «Ἡ Ἑλληνικὴ Ἑταιρεία Ἐναερίων Συγκοινωνιῶν», 16.6.1947· *ό.π.*, «Ἡ Ε.Ε.Ε.Σ. κατὰ τὴν Κατοχήν», 3.7.1947· Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 7.3, Πασχαλιάς προς Βυζά, 28.6.1947.

[451] Ό.π., 7.1, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, α.α. πρωτ., 21.2.1945· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. εμπ. 140, 1.7.1945.

πρωτοβουλία μεταφοράς ή καταστροφής του υλικού. Θα μπορούσε να το πράξει η εταιρεία; Σαφώς. Αυτή όμως κινούμενη από επιχειρηματικά κριτήρια αποφάσισε να το διαφυλάξει ελπίζοντας σε συνέχιση της εκμετάλλευσής του κατά την Κατοχή. Οι Γερμανοί όμως είχαν άλλα σχέδια.

β. Κατοχή

i. Το διοικητικό και οικονομικό καθεστώς

Σχεδόν αμέσως μετά την κατάκτηση της Ελλάδας, το υπουργείο αεροπορίας του Ράιχ ζήτησε να μη γίνει καμία μεταβολή στην κατάσταση της εταιρείας μέχρις ότου μεταβούν στη χώρα οι πληρεξούσιοι της Lufthansa (διάταγμα αρ. 8376, 26.4.1941).[452] Εν τω μεταξύ, ο παλαιός διευθυντής του Μετοχικού Ταμείου Στρατού αντικαταστάθηκε από διευθυντή οριζόμενο από την Επιμελητεία· τούτος θα είχε δικαίωμα συμμετοχής στα συμβούλια ανωνύμων εταιρειών οργανισμών και Ν.Π.Δ.Δ..[453] Το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης μέσω του Μ.Τ.Σ. ζήτησε σύγκληση του διοικητικού συμβουλίου της Ε.Ε.Ε.Σ..[454] Ταυτοχρόνως, ενήργησε προς τη Lufthansa, ώστε να απομακρυνθούν οι μέχρι τότε διευθύνοντες την εταιρεία ως μη ενδεδειγμένοι με το αιτιολογικό των σπαταλών.[455] Ως συνέπεια αυτών των ενεργειών, συνεστήθη μετά από λίγους μήνες τριμελής επιτροπή με σκοπό τη διενέργεια ελέγχου όλων των πράξεων διοικητικής, συμβατικής και διαχειριστικής φύσεως των υπευθύνων της εταιρείας από τον Οκτώβριο του 1935 και μετά, όταν το Μ.Τ.Σ. είχε γίνει κάτοχος των προνομιούχων μετοχών.[456]

Βάσει τώρα του ν. 4809, η πώληση μετοχών της εθνικής εταιρείας σε αλλοδαπούς απαγορευόταν· μνεία της απαγόρευσης αυτής γινόταν εξίσου στο καταστατικό της Ε.Ε.Ε.Σ..[457] Υπό το πρίσμα όμως, της επικείμενης δια νόμου κατάργησης αυτής της απαγόρευσης, ο Βυζάς πώλησε στη Lufthansa το 51% των μετοχών, δηλ. 9.690 μερίδια. Η σχετική πράξη συνετάχθη ήδη από τις 4 Μαΐου 1941 μεταξύ του Βυζά και του διευθυντή της γερμανικής εταιρείας Ρύσσελ.[458]

Η υπόδειξη της Lufthansa προς το ελληνικό υπουργείο εθνικής αμύνης για νομοθετικές ρυθμίσεις πάνω στο θέμα έγινε λίγες ημέρες αργότερα, αν και η καθυστέρηση αυτή δεν είχε και τόση σημασία, αφού δεν ετίθετο θέμα αμφισβήτησής τους, και περιλάμβανε: κατάργηση της απαγόρευσης της μεταβίβασης της πλειοψηφίας των μετοχών σε αλλοδαπούς· υπόδειξη στο Μ.Τ.Σ. να της παραδώσει 9.690 μετοχές, ήτοι το 51% αυτών· η πληρωμή της ονομαστικής αξίας των ανωτέρω μετοχών να γίνει από το ελληνικό δημόσιο, με το οποίο στο

---

[452] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.1, D.L.H. προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., 6.5.1941.

[453] *Ε.τ.Κ. 1941*, φ. 156, ν.δ. 10, 6/7.5.1941.

[454] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.1, Μ.Τ.Σ. προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. 86914, 8.5.1941, όπου συνημμένο: Υπουργείο Εθνικής Αμύνης προς Μ.Τ.Σ., αρ. πρωτ. 20467, 7.5.1941.

[455] Ό.π., 6.1, Υπουργείο Εθνικής Αμύνης προς Γ.Δ. D.L.H., αρ. πρωτ. ε.π. 5090, 13.5.1941.

[456] Ό.π., Υπουργείο Εθνικής Αμύνης, αρ. πρωτ. εμπ. 6556, διαταγή, 12.9.1941.

[457] *Ε.τ.Κ. 1930*, φ. 237, άρθρο 3 § γ-δ.

[458] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.1, πράξη, 4.5.1941.

μέλλον οι γερμανικές αρχές θα κανόνιζαν το λογαριασμό (…)· να καταργηθούν οι διατάξεις οι σχετικές με την υπηκοότητα του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου, των συμβούλων και των διευθυντών· κατ' εξαίρεσιν να συγκληθεί η γενική συνέλευση των μετόχων εντός οκτώ ημερών από την απόφαση της σύγκλησης· να παραταθεί το προνόμιο για άλλα 15 έτη από της λήξεώς του (δηλαδή μέχρι το 1961).[459]

Οι γερμανικές προτάσεις μεταφέρθηκαν αυτολεξεί στο νομοθετικό διάταγμα 104[460] με την προσθήκη ότι στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας θα εκπροσωπείτο και η μειοψηφία με αριθμό μελών αναλόγως των μετοχών τους, απάντων Ελλήνων υποδεικνυομένων από την κυβέρνηση.[461]

Τυπικά η Ε.Ε.Ε.Σ. περιήλθε στα χέρια της Lufthansa στις 13 Ιουνίου και η γερμανική εταιρεία θα έπρεπε να πληρώσει την αξία του 51% του μετοχικού κεφαλαίου σε μετρητά. Η ανάληψη αυτής της συμμετοχής στα βιβλία της Lufthansa επετεύχθη με τη μετατροπή της ονομαστικής αξίας των μετοχών (1.500 δρχ. η καθεμία) σε μάρκα σε μία επισήμως σταθεροποιημένη τιμή (100 δρχ.=1,67 RM) σε ποσό ανερχόμενο σε 242.734,50 RM· ακόμη, η ελληνική εταιρεία θα λάμβανε από τη γερμανική 36.866 RM.[462] Η ακριβής όμως αποζημίωση που θα δινόταν στο ελληνικό υπουργείο αεροπορίας θα οριζόταν ύστερα από συμφωνία, εφ' όσον είχε προσδιορισθεί η πραγματική αξία των μεριδίων τη στιγμή της απόκτησής τους. Ύστερα από την εξέταση του ετήσιου απολογισμού της Ε.Ε.Ε.Σ. που διενήργησε το ελεγκτικό γραφείο της Lufthansa προέκυψε ότι η πραγματική αξία της πρώτης ήταν ελάχιστη. Για τη διοίκηση της γερμανικής εταιρείας προέκυψε το ερώτημα, εάν υπ' αυτές τις συνθήκες μπορούσε να αιτιολογηθεί η αγοραστική τιμή στο ύψος της ονομαστικής τιμής των μετοχών, την οποία αξίωσε η ελληνική κυβέρνηση. Ανεξάρτητα από τα μεγάλα πλεονεκτήματα που προέκυπταν για τους Γερμανούς μέσα από τη θεμελίωση των συμφερόντων τους στο μέλλον, ο διευθυντής Λουτς υποστήριξε εμφατικά ότι για την εκτίμηση των μετοχών ήταν εξαιρετικής σημασίας να διευκρινισθεί το ύψος της οικονομικής υποστήριξης που θα προσέφερε το ελληνικό κράτος για τη βιωσιμότητα της εταιρείας. Η Ε.Ε.Ε.Σ. με την υποστήριξη της Lufthansa προσπαθούσε να εξασφαλίσει κρατική επιχορήγηση για τη συνέχιση της ύπαρξής της και παροχή πτητικού υλικού, μόλις γινόταν εφικτή η επανάληψη των πτήσεων· μόνο τότε θα ήταν δυνατόν οι Γερμανοί να εξαγοράσουν την πλειοψηφία των μετοχών βασιζόμενοι στην ονομαστική τους αξία. Προς το παρόν πρότειναν να καλυφθεί το αντίτιμο της αγοραστικής τιμής με μεταφορές υλικών στην Ε.Ε.Ε.Σ.· ωστόσο, η

---

[459] Ό.π., D.L.H. προς Υπουργείο Εθνικής Αμύνης, 18.5.1941.

[460] *Ε.τ.Κ. 1941*, φ. 182, ν.δ. 104, 27.5.1941, άρθρα 1-3, 5.

[461] *Ό.π.*, άρθρο 4.

[462] Bundesarchiv, RFM, R 2/5698, σημείωμα σχετικά με τη συνεδρίαση της απολογιστικής επιτροπής της 12.6.1942· ό.π., R 2/5703, Wi. L. Nr. 9/1942, D.L.H., έκθεση για τον ετήσιο λογαριασμό του εταιρικού έτους 1941· Bundesarchiv, BDLF, R 8121/666, τόμος II, για τις επεξηγηματικές σημειώσεις επί του εξαμηνιαίου λογαριασμού 1942 (ημερομηνία 30.6.1942), συνημμένο 8.

ελληνική κυβέρνηση πίεζε για πληρωμή τοις μετρητοίς.[463] Οι Γερμανοί εκμεταλλευόμενοι την τρομακτική υποτίμηση της δραχμής τήρησαν στάση αναμονής, ώστε να επανέλθουν σε καταλληλότερο χρόνο, όπως θα δούμε παρακάτω.

Ως προς τα διοικητικά, εντός του θέρους του 1941, ύστερα από προτροπή της Lufthansa οι μέτοχοι κλήθηκαν να συνέλθουν σε έκτακτη γενική συνέλευση με αντικείμενο την τροποποίηση 16 άρθρων του καταστατικού, την αποδοχή της παραίτησης του διοικητικού συμβουλίου και την εκλογή νέου.[464] Στις 29 Αυγούστου εκλέχθηκαν πρόεδρος ο υποστράτηγος εν αποστρατεία Γ. Ρέππας, αντιπρόεδρος ο γεωπόνος και υπουργός Γεωργίας – Επισιτισμού Ι. Καραμάνος, και ως σύμβουλοι 8 Έλληνες και 2 Γερμανοί (ο ίδιος ο Ρύσσελ και ο φον Στρύνζεε).[465] Τον Αύγουστο του 1942 πρόεδρος εξελέγη ο Ι. Καραμάνος.[466]

Το σημαντικότερο ζήτημα που είχε να αντιμετωπίσει η νέα διοίκηση ήταν αυτό της πτητικής αδράνειας, επειδή το σχετικό υλικό είχε πέσει λεία στους νικητές και η χρήση των αεροδρομίων δεν ήταν δυνατή υπό τις τότε συνθήκες. Βάσει του ν. 4809, άρθρο 6, η εταιρεία έπρεπε να αποζημιωθεί. Τον Οκτώβριο του 1941 το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης δήλωσε δια του αντιπροσώπου του ότι ύστερα από παράκληση της Lufthansa δέχεται την διατήρηση της αδράνειας, υπό τον όρο κατά το διάστημα τούτο να συνδράμει το κεφάλαιο με: α) αναστολή της εγγραφής στους προϋπολογισμούς της εταιρείας οιουδήποτε ποσού για αποσβέσεις και β) αναστολή της υποχρέωσης του δημοσίου περί εγγυήσεως της συμπληρώσεως του μερίσματος στο καταβεβλημένο κεφάλαιο, η οποία θα άρχιζε από 10.7.1941. Το Δ.Σ. αποδέχθηκε την πρόταση ως μόνη δυνατή λύση.[467] Με την ευκαιρία ο Βυζάς επιχειρηματολόγησε υπέρ της παραίτησης του δημοσίου από τον έλεγχο της εταιρείας, εάν απλώς κατέβαλλε την χιλιομετρική επιχορήγηση. Η πλειοψηφία ωστόσο, υποστήριξε ότι εφ' όσον η εταιρεία στηρίζεται αποκλειστικώς από το δημόσιο, το τελευταίο δικαιούται ευρύτατο έλεγχο επάνω της.[468]

Με το ημερολογιακό κλείσιμο της χρονιάς, η Lufthansa παραπονέθηκε για τη μη έγκριση του νέου καταστατικού, συνδέοντάς τη με την έγκριση του

---

[463] Bundesarchiv, RFM, R 2/5698, 39η συνεδρίαση του ελεγκτικού συμβουλίου της D.L.H., 26.6.1942· ό.π., R 2/5698, σημείωμα σχετικά με τη συνεδρίαση της απολογιστικής επιτροπής της 12.6.1942.

[464] Ό.π., R 2/5703, Wi. L. Nr. 9/1942, D.L.H., έκθεση για τον ετήσιο λογαριασμό του εταιρικού έτους 1941· Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.1, Δ.Σ. Ε.Ε.Ε.Σ. προς τους μετόχους, αρ. πρωτ. 969, 26.7.1941· ό.π., Δ.Σ. Ε.Ε.Ε.Σ. προς Μ. Βυζά, αρ. αρ. πρωτ. 1069, 22.8.1941.

[465] *Ε.τ.Κ. 1941*, Δ.Α.Ε. 280· Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.5, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 153η, 15.10.1941. Ο Ρίζος-Ραγκαβής, αν και εξελέγη μέλος, δήλωσε πως δεν θα παρίστατο στις συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου επειδή κατείχε τη θέση του υπουργού – γενικού διοικητού Μακεδονίας, βλ. ό.π., 6.1, Ρίζος-Ραγκαβής, Θεσσαλονίκη, προς πρόεδρο Δ.Σ. Ε.Ε.Ε.Σ., 4.9.1941. Ο φον Στρύνζεε πάλι, πέθανε λίγο αργότερα και αντικαταστάθηκε από τον Στάρκε, ο οποίος κατέλαβε τη θέση του αντιπροέδρου, βλ. ό.π., 6.1, D.L.H., Βερολίνο, προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., 5.11.1941.

[466] *Ε.τ.Κ. 1941*, Δ.Α.Ε. 242.

[467] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.1, α.α.κ.· ό.π., Γ. Ρέππας, πρόεδρος Δ.Σ., προς τους μετόχους, ΠΔΣ/Τα 1289, 20.10.1941.

[468] Ό.π., D.L.H., Βερολίνο, προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., 13.11.1941.

ισολογισμού του 1940-41, αν και ως κύριο επιχείρημα πρόβαλε το ότι δε γνώριζε το περιεχόμενό του. Αυτός ο ισολογισμός θα χρησίμευε ως βάση για τον υπολογισμό της προσήκουσας τιμής αγοράς των μετοχών της. Συνέστησε λοιπόν, αναβολή της γενικής συνέλευσης των μετόχων, η οποία έγινε δεκτή.[469] Πράγματι, το καταστατικό υπέστη τροποποιήσεις προσαρμοσμένες στο πνεύμα του ν. 104/1941: η διάρκεια του προνομίου επεκτάθηκε στα 31 έτη (από 16) αρχόμενα από τη δημοσίευση της υπουργικής απόφασης στην *Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως* (άρθρο 4)· κυρίως, όμως, καταργήθηκαν οι περιορισμοί της ελληνικής υπηκοότητας ως προς το 60% των προνομιούχων μετοχών (άρθρο 7 § 5), τον κάτοχο από τη μεταβίβαση προνομιούχων ονομαστικών μετοχών (άρθρο 8), τα 2/3 του συμβουλίου και των αντικαταστατών τους (άρθρα 13, 14), την πλειοψηφία που θα αποφάσιζε στις συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου (άρθρο 16), τις προνομιούχες μετοχές που θα συμμετείχαν στη γενική συνέλευση των μετόχων (άρθρο 24)· επίσης, καταργήθηκε η θέση του ειδικού οικονομικού ελεγκτή με ενιαύσια θητεία (άρθρο 29 § 3)· ακόμη, το διοικητικό συμβούλιο θα μπορούσε να συγκροτήσει ολιγομελή 'επιτροπή διοικήσεως' (άρθρο 19)· τέλος, η εταιρική χρήση για το 1941-42 κατ' εξαίρεσιν θα έληγε την 31.12.1941· μετά από αυτήν το εταιρικό έτος θα συνέπιπτε με το ημερολογιακό (άρθρο 31).[470]

Εξ αιτίας της αδυναμίας επανέναρξης των συγκοινωνιών εκ μέρους της Ε.Ε.Ε.Σ. — για την οποία υπεύθυνοι ήσαν οι Γερμανοί — η Lufthansa πρότεινε τη συνεργασία των δύο εταιρειών για την εν μέρει κάλυψη των εξόδων από αυτήν (τα υπόλοιπα θα πλήρωνε η ελληνική κυβέρνηση). Η γερμανική εταιρεία ζητούσε από την ελληνική γενική αντιπροσώπευση έναντι των γραφείων πώλησης εισιτηρίων και αποστολής εμπορευμάτων για όλη τη χώρα, όπως και διαφήμιση· την εκκένωση του γραφείου της ΑΕΡΙΑΛ και την ενοικίαση των γραφείων αποστολών της στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, την υποστήριξη σε θέματα διοικητικής οργάνωσης έναντι των ελληνικών αρχών, χρησιμοποίηση προσωπικού (βλ. οικείο κεφ., σ. 233-236) και αυτοκινήτων (βλ. οικείο κεφ., σ. 211), τη συνεργασία στην ανάληψη της εδαφικής εξυπηρέτησης τυχόν άλλων εταιρειών που θα εγκαθιστούσαν γραμμές στη χώρα. Όλες οι παραπάνω ρυθμίσεις θα ίσχυαν μέχρις ότου η ελληνική εταιρεία επαναλάβει τις πτήσεις της,[471] προοπτική που οι Γερμανοί κάθε άλλο παρά βιάζονταν να δουν να πραγματώνεται. Ουσιαστικά, Ε.Ε.Ε.Σ. θα υποστήριζε με ό,τι απέμενε από την ανθρώπινη και υλικοτεχνική υποδομή της τη Lufthansa μετατρεπόμενη έτσι σε εξάρτημά της. Η σχέση Lufthansa – Ε.Ε.Ε.Σ. την περίοδο της Κατοχής εξετάζεται και στην ενότητα που αφορά τη γερμανική εταιρεία, σ. 300-301.

Στις αρχές του επόμενου έτους το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης ενέκρινε τον υποβληθέντα προϋπολογισμό δαπανών εν γνώσει της υφισταμένης κατάστασης και της μη αναγραφής των δαπανών για αποσβέσεις και πληρωμή μερίσματος.[472]

---

[469] Ό.π., D.L.H., Βερολίνο, προς Ε.Ε.Ε.Σ., 29.12.1941· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς D.L.H., DG αρ. 002, 10.1.1942.

[470] Ό.π., 6.3, τροποποιήσεις άρθρων καταστατικού της εταιρείας.

[471] Ό.π., 6.3, D.L.H. προς Ε.Ε.Ε.Σ., σχέδιο κανονισμού συνεργασίας, 4.11.1941.

[472] Ό.π., 6.2, Υπουργείο Εθνικής Αμύνης προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 7112/10, 16.1.1942.

Με βάση τον ισολογισμό χρήσης 1940-41 υπολογίσθηκαν οι τακτικές ετήσιες αποσβέσεις κανονικά από τη λήξη της επίταξης της εταιρείας μέχρι τη λήξη της χρήσης (24.4.-9.7.1941) και αποφασίσθηκε από το υπουργείο ότι η μη αναγραφή κονδυλίων αποσβέσεων και μερίσματος να αρχίσει από τη 10.7.1941, για να αποφευχθούν ανωμαλίες.[473] Επίσης, το κράτος αποφάσισε να καταβάλει αποζημίωση που να ανταποκρίνεται στις απαραίτητες δαπάνες και ζήτησε σύναψη νέας συμφωνίας. Για τις προγραμματισμένες για το καλοκαίρι διαπραγματεύσεις, οι οποίες θα κατέληγαν σε συμπληρωματική συμφωνία κράτους – εταιρείας, βασιζόμενη στην κατάσταση πτητικής ακινησίας η Lufthansa όρισε συνδίκους. Το ίδιο έπραξαν η Ε.Ε.Ε.Σ. και τα υπουργεία Οικονομίας και Εθνικής Αμύνης.[474] Η Lufthansa θα χρησιμοποιούσε ως μέσο πίεσης την προσφορά ενός καινούργιου αεροσκάφους στην Ε.Ε.Ε.Σ.[475]

Η σύσκεψη έλαβε χώρα στις 3 Ιουλίου 1942 μεταξύ των Γκοτζαμάνη (υπουργού Οικονομικών), Βυζά, Μπονχαίφερ (συνδίκου της Lufthansa) και Στάρκε (αντιπροσώπου της Lufthansa στην Ελλάδα). Το Υπουργείο Οικονομικών δήλωσε προθυμία να καλύψει δια της τρέχουσας συνδρομής τις δαπάνες της εταιρείας κατά το διάστημα της πτητικής αδράνειας, αλλά και αδυναμία να ανανεώσει το πτητικό υλικό. Η Lufthansa από την πλευρά της κατείχε 9.650 μετοχές αξίας 14.535.000 δρχ. (1.500 δρχ. η καθεμία). Η πληρωμή της αξίας τους θα μπορούσε να γίνει εκείνη τη στιγμή. Κρίθηκε συμφερώτερο ωστόσο, για την ελληνική πολιτική αεροπορία να της προμηθεύσει ένα καινούργιο Ju-52 αξίας 242.734,50 RM στη χαμηλή τιμή της αξίας των μετοχών. Η ελληνική κυβέρνηση θα μπορούσε να συμψηφίσει τις υποχρεώσεις της έναντι της Ε.Ε.Ε.Σ. με το ποσό αυτής της αγοράς. Η παράδοση θα γινόταν μέσα σε 15 ημέρες από την άρση των πτητικών περιορισμών. Η προσφορά ενείχε το πλεονέκτημα ότι στη θέση της πληρωμής των μετοχών σε δραχμές ετίθετο η προμήθεια υλικού πολλαπλάσιας αξίας και ότι σημαντικό μέρος της περιουσίας της εταιρείας θα τοποθετείτο σε σταθερή αξία και όχι σε πληθωριστικό χρήμα.[476] Το Υπουργείο Οικονομικών αποδέχθηκε την πρόταση και ζήτησε από τη Lufthansa να προβεί σε διαβήματα προς τις γερμανικές αρχές για να χορηγηθεί άδεια συναλλάγματος.[477]

Ωστόσο, τα πράγματα αποδείχθηκε ότι ακολούθησαν διαφορετική τροπή από την άποψη των εταιρικών συμφερόντων σε σχέση με ό,τι συμφωνήθηκε το καλοκαίρι,[478] πράγμα που έγινε αντιληπτό από τη μεγάλη καθυστέρηση στην ενημέρωση του Βυζά, ο οποίος κλήθηκε μήνες αργότερα στο Βερολίνο για να

---

[473] Ό.π., Υπουργείο Εθνικής Αμύνης, απόφαση, αρ. πρωτ. 7121/64, 19.2.1942.

[474] Ό.π., 6.1, α.α.κ.· ό.π., 6.2, D.L.H. προς Ε.Ε.Ε.Σ.,17.4.1942· ό.π., 6.2, Υπουργείο Εθνικής Αμύνης προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 9548/217, 1.6.1942.

[475] Ό.π., D.L.H. προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ.,17.7.1942· ό.π., D.L.H., Βερολίνο, προς Υπουργείο Εθνικής Αμύνης, 30.7.1942.

[476] Είναι χαρακτηριστικό ότι το ποσό των 14.535.000 δρχ. την εποχή που καταβλήθηκε από το ελληνικό δημόσιο στο Μ.Τ.Σ. (άνοιξη 1943) αντιστοιχούσε σε μόλις 100 χρυσές λίρες Αγγλίας, βλ. Ε.Τ.Ε., *ό.π.*, σ. 6· Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.2, D.L.H. Βερολίνο, προς Υπουργείο Οικονομικών, 30.7.1942.

[477] Ό.π., 6.2, Υπουργείο Οικονομικών προς D.L.H., Β-Αρ. 151, 7.9.1942.

[478] Ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς D.L.H., επιστολή, 23.7.1942.

συζητηθεί η υπόθεση.[479] Στο διάστημα αυτό η Ε.Ε.Ε.Σ. είχε παραγκωνισθεί και οι διαπραγματεύσεις γίνονταν μεταξύ της γερμανικής εταιρείας και του ελληνικού κράτους. Η Επιτροπή του Κράτους προχώρησε στη σύνταξη του σχεδίου χωρίς να ενημερώσει την Επιτροπή της Εταιρείας, που είχε συσταθεί ειδικά γι' αυτό το σκοπό. Επί της ουσίας η διαφοροποίηση αφορούσε την επιμήκυνση της ισχύος της νέας σύμβασης πέρα από το όριο της πτητικής αδράνειας σε ολόκληρο το διάστημα μέχρι την λήξη του προνομίου (τουλάχιστον το 1946), δηλαδή την απώλεια του χαρακτήρα της προσωρινότητάς της. Η Ε.Ε.Ε.Σ. αντιδρούσε, διότι θα έδινε ως εγγύηση για την ανανέωση του υλικού της όλα της τα κεφάλαια και τις αποταμιεύσεις και θα βρισκόταν χωρίς πηγές για τη συνήθη κίνησή της. Επίσης, η εταιρεία ζητούσε να της επιστραφούν τα τρία αεροσκάφη που είχαν κατασχεθεί ή άλλα ίσης αξίας και να επανέλθει από το 1946 η προβλεπόμενη από το νόμο 4809 υποχρέωση του κράτους να της ανανεώνει το πτητικό υλικό.[480]

Οι προτάσεις της Ε.Ε.Ε.Σ. επρόκειτο να συζητηθούν σε σύσκεψη μεταξύ της Επιτροπής του Κράτους, της Επιτροπής της Εταιρείας και των υπουργών Οικονομικών και Εθνικής Αμύνης, η οποία όμως καθυστέρησε εξ αιτίας μιας κυβερνητικής κρίσης. Ο καιρός περνούσε και σοβαρά ζητήματα άρχισαν να εγείρονται. Κατ' αρχάς δεν εγκρίθηκε ο ισολογισμός της περιόδου 10.7.1940-9.7.1941. Επίσης, η κατάθεση του ισολογισμού της περιόδου 10.7.-31.12.1941 έμοιαζε απίθανη, εφ' όσον δεν υπήρχαν στα χέρια της εταιρείας άλλα στοιχεία εκτός από εκείνα των εξόδων και το χρονικό περιθώριο για την έγκρισή του από τη γενική συνέλευση των μετόχων ήταν πλέον εξαιρετικά σύντομο (η χρονιά του 1942 έβαινε προς το τέλος της). Τέλος, η μη υπογραφή της σύμβασης και επομένως η μη καταβολή από το ελληνικό κράτος ποσών που οφείλοντο στην εταιρεία για τα έξοδα και τις δαπάνες της, δημιουργούσε εξαιρετικά σοβαρές ταμειακές δυσκολίες με βασικότερο αντίκτυπο την αδυναμία πληρωμής των αποδοχών των υπαλλήλων. Ο Βυζάς αρνήθηκε να μεταβεί στη γερμανική πρωτεύουσα προτού λυθούν αυτές οι εκκρεμότητες.[481]

Το Υπουργείο Οικονομικών από την πλευρά του με δεδομένη την αδυναμία του κράτους να εξουσιοδοτήσει την επανάληψη των πτήσεων πρότεινε:
α) Το Δημόσιο να καταβάλλει στην εταιρεία την τρέχουσα οικονομική ενίσχυση για τη συντήρησή της, το ποσό της οποίας θα καθοριζόταν από μικτή επιτροπή επί τη βάσει του προϋπολογισμού εξόδων· για το διάστημα από 10.7.1941 ο καθορισμός θα γινόταν βάσει ελέγχου. Έναντι η εταιρεία θα παραιτείτο για το χρονικό διάστημα της ειδικής ρύθμισης του δικαιώματος προς απόληψη μερίσματος. Ο διοριζόμενος από το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης ελεγκτής να ασκεί προληπτικό έλεγχο και σε περίπτωση διαφωνίας να αποφαίνεται ο προϊστάμενος υπουργός. Στο τέλος κάθε χρήσης η Ε.Ε.Ε.Σ. να υποβάλλει λογαριασμούς και να ενισχύεται από τον προϋπολογισμό της Δ.Π.Α.· σε περίπτωση ταμειακών δυσχερειών, η εταιρεία να μπορεί να ζητά προκαταβολή.

---

[479] Ό.π., Γ.Δ. D.L.H. (Μπονχαίφερ) προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., επιστολή, 13.10.1942.
[480] Ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. (Βυζάς) προς D.L.H. (Στάρκε), κατεπείγουσα επιστολή, 6.10.1942.
[481] Ό.π., Βυζάς προς Μπονχαίφερ, επιστολή, 18.11.1942.

β) Κατά τη διάρκεια της πτητικής αδράνειας να επιτραπεί η πώληση άχρηστου υλικού. Εάν τούτο είχε ήδη αποσβεσθεί ή δεν αναγράφηκε στο ενεργητικό του ισολογισμού, το αντίτιμο να περιέλθει στο δημόσιο.
γ) Μετά τη λήξη της ειδικής ρύθμισης να καθορισθεί η προβλεπόμενη χιλιομετρική επιχορήγηση.
δ) Η εταιρεία να υποχρεωθεί να διαθέσει για την προμήθεια πτητικού υλικού όλα τα κεφάλαιά της, το τακτικό αποθεματικό και το ειδικό αποθεματικό της αυτασφάλειας. Εάν τυχόν λάβει αποζημίωση για τα κατασχεθέντα Ju-52, να την καταθέσει στο δημόσιο ταμείο. Μέχρι τότε μπορεί να μισθώνει αεροσκάφος.[482]

Το πολυαναμενόμενο συμβόλαιο συνήφθη τελικά μεταξύ των δύο εταιρειών από τη μία πλευρά και της ελληνικής κυβέρνησης από την άλλη στις 18.3.1943 και ετέθη σε ισχύ την 31.5.1943, ημέρα της νομικής επικύρωσής του.[483] Ως βασική προϋπόθεση αυτής της ρύθμισης υπήρξε προγενέστερο συμβόλαιο μεταξύ της Ε.Ε.Ε.Σ. και του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης, με το οποίο η κυβέρνηση δεσμεύθηκε για όσο διαρκούσε ο περιορισμός της κυριαρχίας του αέρος να χορηγεί στην εταιρεία μια αποζημίωση επαρκή για την επιβίωσή της. Η αξία του 51% της τελευταίας ορίσθηκε σε 242.734,50 RM — και η κρατική αποζημίωση σε 36.000 RM, η οποία εμφανίζεται στα κονδύλια της Lufthansa ως υποχρέωσή της έναντι της Ε.Ε.Ε.Σ., άρα το ποσό καταβαλλόταν στη γερμανική εταιρεία.[484]

Από την εξέλιξη της συγκεκριμένης υπόθεσης ο αναγνώστης μπορεί εύλογα να αντιληφθεί ότι και η γενικότερη κατάσταση στην ελληνική εταιρεία καθ' όλο το διάστημα της γερμανικής κατοχής κυριολεκτικά 'σερνόταν'. Αναφέρουμε ενδεικτικά ότι μόλις το καλοκαίρι του 1943 καταβλήθηκε αποζημίωση για το διάστημα 1.5.-9.7.1941,[485] ενώ ο προβλεπόμενος έλεγχος βάσει του ν. 191 που δημοσιεύθηκε το Μάρτιο του 1943, αν και είχε διορισθεί ελεγκτής, δεν είχε αρχίσει μέχρι τότε και η Ε.Ε.Ε.Σ. αδυνατούσε να καταρτίσει τους ισολογισμούς των χρήσεων 10.7.-31.12.1941 και 1942, με επαπειλούμενες τις σχετικές αυστηρές κυρώσεις.[486] Τελικά, ο έλεγχος περατώθηκε μόλις την άνοιξη του 1944 (!), οπότε και καταβλήθηκε στους μετόχους το μέρισμα του γενικού ισολογισμού για τη χρήση 10.7.1940-9.7.1941, όπως και το συμπληρωματικό μέρισμα της β' τετραετίας 1935-1939.[487] Δικαιούμαστε πάντως, να συμπεράνουμε ότι μέχρι τότε πολλές από τις τρέχουσες ανάγκες της εταιρείας έμειναν ακάλυπτες.

---

[482] Ό.π., Υπουργείο Οικονομικών προς τον πληρεξούσιο του Ράιχ για την Ελλάδα, αρ. πρωτ. Τ.8913, 9.12.1942.
[483] *Ε.τ.Κ. 1943*, φ. 157, ν.191, άρθρα 1-3.
[484] Bundesarchiv, RFM, R 2/5698, 42η συνεδρίαση του ελεγκτικού συμβουλίου της D.L.H., 8.6.1943· ό.π., R 2/5700, έκθεση μαζί με 2 παραρτήματα της Deutchen Revisions- und Treuhand σχετικά με την D.L.H., 31.12.1943· ό.π., R 2/5704, Wi. L. Nr. 10/1943, D.L.H., έκθεση για τον ετήσιο λογαριασμό του εταιρικού έτους 1942.
[485] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.2, Υπουργείο Εθνικής Αμύνης – Γενική Διεύθυνση Αεροπορίας προς Γενική Διεύθυνση Δημοσίου Λογιστικού, αρ. πρωτ. 3503/152, 21.7.1943.
[486] Ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Εθνικής Αμύνης, αρ. πρωτ. 353, 12.8.1943.
[487] Ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. – Λογιστήριο προς τους μετόχους της Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 134, 9.5.1944.

ii. Πτητικό υλικό

Όπως προαναφέρθηκε, όταν εισήλθαν οι Γερμανοί στο αεροδρόμιο Τατοΐου, βρήκαν κοντά στα υπόστεγά του τα τρία Ju-52. Δεδομένου ότι οι κινητήρες των αεροσκαφών αυτών είχαν συμπληρώσει τις ώρες λειτουργίας τους, έπρεπε να υποβληθούν σε γενική επισκευή. Ωστόσο, το προσωπικό και οι εγκαταστάσεις της Ε.Ε.Ε.Σ. είχαν δεσμευθεί προσωρινά από την General Flugzeugmeister Frontreparatur Werk D.L.H.. Προτάθηκε τότε αντί να μεταφερθούν από το εξωτερικό νέοι κινητήρες, να μεταβούν τα ίδια τα αεροπλάνα στη Βιέννη, όπου και θα γινόταν η αλλαγή των κινητήρων. Μετά από μια περιληπτική επισκευή, τα ελληνικά πληρώματα πραγματοποίησαν την μεταφορά (20.6.1941). Και ενώ οι άνθρωποι της εταιρείας έμειναν με την εντύπωση της επιστροφής τους, πληροφορήθηκαν ύστερα από λίγο καιρό προφορικά ότι οι γερμανικές στρατιωτικές αρχές τα έθεσαν υπό την κατοχή τους.

Εν τω μεταξύ, το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης βολιδοσκόπησε την Ε.Ε.Ε.Σ. για τις πιθανότητες να συνεχισθούν οι εναέριες συγκοινωνίες στην χώρα. Επειδή τα Ju-52 αποτελούσαν το κατ' εξοχήν υλικό πάνω στο οποίο η εταιρεία βάσιζε την αποτελεσματικότητα του προγράμματός της, η διοίκησή της ζήτησε να πληροφορηθεί την επίσημη θέση των Γερμανών για την τύχη των αεροπλάνων.[488] Επίσης, υπέβαλε σχετικό ερώτημα στον νομικό σύμβουλό της, ο οποίος γνωμάτευσε ότι βάσει των νόμων 4809, άρθρο 4 § 13 και 1322, άρθρο 1 τα αεροσκάφη αποτελούν περιουσία της εταιρείας ασχέτως της καταβολής του τιμήματος από το κράτος, και μόνο αυτή έχει το δικαίωμα να τα μεταβιβάσει πριν από τη λήξη του προνομίου. Εάν λοιπόν, κατά την είσοδο του εχθρικού στρατού στις εγκαταστάσεις της, η εταιρεία διατηρούσε την κυριότητα, ο τελευταίος δεν θα μπορούσε να τα πάρει ως λεία πολέμου· εάν αντιθέτως, εξ αιτίας της επιστράτευσης όλο το πτητικό υλικό είχε περιέλθει οριστικά στο κράτος, ορθώς είχε γίνει η κατάσχεσή τους.[489]

Η εταιρική πλευρά υποστήριξε τότε ότι ναι μεν με την έκρηξη του ελληνοϊταλικού πολέμου τα Ju-52 είχαν τεθεί στην διάθεση του κράτους, αλλά όταν έγινε η κατάληψη του αεροδρομίου Τατοΐου (27.4.1941) βρίσκονταν εκ νέου στην δικαιοδοσία της· κι αυτό γιατί η κυβέρνηση είχε εγκαταλείψει την Αθήνα τέσσερεις ημέρες νωρίτερα και ουδεμία κρατική αρχή υπήρχε για να ασκήσει δικαιοδοσία. Οπότε η γερμανική κυβέρνηση θα έπρεπε να αποζημιώσει την ελληνική εταιρεία. Ο υπουργός Αεροπορίας του Ράιχ και ανώτατος διοικητής των Ενόπλων Δυνάμεων Αέρος απάντησε όμως ότι το καθεστώς ιδιοκτησίας δεν είχε καμμία σημασία, ότι αρκούσε το γεγονός ότι τα αεροσκάφη είχαν τεθεί στην διάθεση του ελληνικού στρατού για να θεωρηθούν ως λεία πολέμου και να μην δοθεί αποζημίωση[490] και το ζήτημα έληξε. Μεταγενέστερες κρούσεις της εταιρικής

---

[488] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.1, Μ. Βυζάς – Γενικός Διευθυντής Ε.Ε.Ε.Σ. προς D.L.H., αρ. 1241, 19.9.1941· ό.π., 7.3, Πασχαλιάς προς Βυζά, 28.6.1947.

[489] Ό.π., 6.1, νομικός σύμβουλος Ε.Ε.Ε.Σ προς Ε.Ε.Ε.Σ., 22.8.1941.

[490] Ό.π., 6.1, σημείωμα, Βερολίνο, 16.12.1941· ό.π., 6.1, D.L.H. προς Ε.Ε.Ε.Σ., Τ/Τ άρ. 1346, 17.12.1941.

και της κυβερνητικής πλευράς για επιστροφή, αντικατάσταση ή αποζημίωση των κατασχεθέντων αεροσκαφών[491] έπεσαν στο κενό.

Όσον αφορά τα εναπομείναντα G-24, το SX-ACA ετέθη σε πλήρη αχρηστία. Κατά την διάρκεια των επιχειρήσεων βρισκόταν καθηλωμένο ως επί το πλείστον στο Τατόι, όπου υπέστη από τους βομβαρδισμούς ζημίες στις πτέρυγες και τις δεξαμενές βενζίνης. Τον Μάιο του 1941 εξαρμολογήθηκε μερικώς προς έλεγχο και επισκευές και μετά την οργάνωση της Frontreparatur παρέμεινε εκτός υπόστεγου. Μέχρι τις αρχές φθινοπώρου, του αφαιρέθηκαν οι κινητήρες, τα εξαρτήματα και άρχισε να αποχρωματίζεται. Επειδή τα έξοδα επιδιόρθωσης και αγοράς νέων κινητήρων ανέρχονταν πλέον σε άνω του 25% της αρχικής αξίας του, η επισκευή κρίθηκε ασύμφορη.[492]

Τα υπόλοιπα τρία μέχρι την λήξη της χρήσης (9.7.1941) εξετέλεσαν 100 ώρες πτήσης. Όλο δε το προσωπικό της Τεχνικής Υπηρεσίας αποσπάσθηκε στα συνεργεία της Lufthansa, εξασφαλίζοντας έτσι την συνέχιση της απασχόλησής του.[493] Υπάρχει ακόμη η πληροφορία ότι την επόμενη χρονιά η γερμανική εταιρεία χρησιμοποίησε τα G-24 σε ορισμένα δρομολόγια μεταξύ Αθηνών – Θεσσαλονίκης. Αρχικά μάλιστα είχαν χρησιμοποιηθεί ελληνικά πληρώματα, όταν όμως διαπιστώθηκε υπόνοια ότι υπήρχε κίνδυνος διαφυγής τους στη Μέση Ανατολή, αντικαταστάθηκαν από γερμανικά. [494] Κατά ειρωνεία της ιστορίας οι πρώτοι και οι τελευταίοι χειριστές των ελληνικών G-24 υπήρξαν Γερμανοί.

Το καλοκαίρι του 1942 η Lufthansa πρότεινε την πληρωμή της αξίας των μετοχών της Ε.Ε.Ε.Σ. που είχαν περάσει στα χέρια της όχι τοις μετρητοίς, αλλά με την προμήθεια ενός καινούργιου αεροσκάφους Ju-52 αξίας 240.700 RM. Η πρόταση έγινε ευμενώς δεκτή και από την εταιρεία και από το ελληνικό κράτος, διότι η αξία του αεροσκάφους ήταν πολλαπλάσια εκείνης των μετοχών.[495] Ωστόσο, διένεξη προέκυψε μεταξύ της εταιρείας και του Υπουργείου Οικονομικών, όταν το τελευταίο ζήτησε από την πρώτη να διαθέσει για την προμήθεια του πτητικού υλικού τα κεφάλαιά της, το τακτικό αποθεματικό και το ειδικό αποθεματικό που είχε προκύψει από την αυτασφάλεια. Επιπλέον, το δημόσιο ταμείο διεκδικούσε ενδεχόμενη αποζημίωση από τα κατασχεθέντα αεροσκάφη. Μέχρις ότου γίνει η παραλαβή του Ju-52 και, εάν εν τω μεταξύ είχε αρθεί το καθεστώς πτητικής αδράνειας, η Ε.Ε.Ε.Σ. θα μπορούσε να εκτελεί τις πτήσεις με μισθωμένο αεροπλάνο.[496] Από την πλευρά της η εταιρεία ζητούσε να

---

[491] Ό.π., 6.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς D.L.H., 6.10.1942· ό.π., 6.2, Υπουργείο Οικονομικών προς τον πληρεξούσιο του Ράιχ για την Ελλάδα, αρ. πρωτ. Τ.8913, 9.12.1942.

[492] Ό.π., 6.1, Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση Ε.Ε.Ε.Σ., 7.10.1941.

[493] Ό.π., 6.1, Τεχνική Διεύθυνση προς Γενική Διεύθυνση Ε.Ε.Ε.Σ., σημείωμα, 17.12.1941.

[494] Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 46.

[495] Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.2, D.L.H., Βερολίνο, προς Υπουργείο Οικονομικών, 30.7.1942· ό.π., 6.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς D.L.H., 23.7.1942· ό.π., 6.2, Υπουργείο Οικονομικών προς D.L.H., Β-Αρ. 151, 7.9.1942.

[496] Ό.π., 6.2, Υπουργείο Οικονομικών προς τον πληρεξούσιο του Ράιχ για την Ελλάδα, αρ. πρωτ. Τ.8913, 9.12.1942.

περιληφθεί στη νέα τροποποιημένη σύμβαση διάταξη που να επαναφέρει την υποχρέωση του κράτους να της ανανεώνει το πτητικό υλικό.[497]

Το ζήτημα της πληρωμής του Ju-52 διευθετήθηκε μόλις στα τέλη του 1943, όταν το δημόσιο ανέλαβε να εκχωρήσει την απαίτησή του στην Ε.Ε.Ε.Σ.. Αυτή συμμορφωθείσα με το άρθρο 2 του ν. 191/1943 ανέλαβε την εκχώρηση της απαίτησης καταβάλλοντας γραμμάτιο 14.535.000 δρχ. στο Ταμείο Γενικών Εξόδων.[498] Πιθανόν η υποχώρηση της εταιρείας να οφειλόταν στην ελάχιστη αξία που είχε πλέον λόγω του πληθωρισμού το ανωτέρω ποσό, ίσως επίσης και στο γεγονός ότι η υπόθεση απέβαινε αδιέξοδη, αφού ούτε η απαγόρευση πτήσεων ανακλήθηκε ούτε το αεροσκάφος παραδόθηκε (βλ. και σ. 227-229).

Μεταπολεμικά, η ελληνική Αποστολή Επανορθώσεως, που είχε μεταβεί στο Βερολίνο, περιέλαβε στις διεκδικήσεις της τα στοιχεία των διαρπαγέντων Ju-52.[499] Πληροφορίες για την κατάληξη της υπόθεσης δεν διαθέτουμε.

iii. Αποζημιώσεις στρατευθέντων

Όπως είδαμε σε προηγούμενες ενότητες η Ε.Ε.Ε.Σ. ουσιαστικά χρησιμοποιήθηκε ως εξάρτημα της πολεμικής υπηρεσίας και τη διάρκεια των επιχειρήσεων του ελληνοϊταλικού πολέμου. Αργότερα, η κατοχική κυβέρνηση καθόρισε ότι όσοι ανήκαν στην πολιτική αεροπορία και εκτέλεσαν αποστολές στη ζώνη των πρόσω (αεροδρόμια βορείως της γραμμής Ναυπάκτου – Τυμφρηστού – κορυφογραμμής Όθρυος) θα έπρεπε να θεωρηθούν ως υπηρετήσαντες σε αυτήν και να λάβουν τη σχετική αποζημίωση.[500] Προκαλεί επομένως απορία ως προς την ερμηνεία ή την εφαρμογή αυτής της εγκυκλίου η διαμαρτυρία της εταιρείας αναφορικά με τον μη χαρακτηρισμό ως επιστρατευθέντων, των εφέδρων αξιωματικών της αεροπορίας, οι οποίοι, αν και πρόσφεραν πολεμικές υπηρεσίες στην ζώνη των πρόσω, δεν υπήχθησαν στα ευνοϊκά μέτρα του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης. Η εταιρική πλευρά για να υποστηρίξει τη σπουδαιότητα της προσφοράς τους, παρ' όλο που δεν κλήθηκαν ονομαστικώς στα όπλα, επικαλέσθηκε την πρόταση μεταλλίου εξαίρετων πράξεων του Παπάγου για 12 ιπταμένους.[501]

v. Προσωπικό

Το Μάιο του 1941 ο εκπρόσωπος της πλειοψηφίας ζήτησε την εκτεταμένη μείωση του προσωπικού της εταιρείας, αφού η τελευταία ακόμη και μετά το πέρας των πολεμικών επιχειρήσεων θα έμπαινε σε φάση υπολειτουργίας. Ο πληρεξούσιος της

---

[497] Ό.π., 6.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς D.L.H., 6.10.1942.

[498] Ό.π., 6.2, Υπουργείο Εθνικής Αμύνης προς Υπουργείο Οικονομικών – Διεύθυνση Νομικών Υπηρεσιών, αρ. πρωτ. 3524/253, 3.12.1943.

[499] Ό.π., 7.1, Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση ΙΙΙ προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 22309/1180, 18.5.1946.

[500] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 5, Ελληνική Πολιτεία, Υπουργείο Εθνικής Αμύνης, αρ. πρωτ. 44548, 28.10.1941.

[501] Ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Εθνικής Αμύνης, Γ.Δ. αρ. πρωτ. 528, 24.7.1942.

Lufthansa απαίτησε από την διεύθυνση της Ε.Ε.Ε.Σ. ιδιόχειρο σημείωμα, στο οποίο θα κατονόμαζε τους απαραίτητους λόγω προσόντων υπαλλήλους. Θέλησε ταυτόχρονα να κρατηθεί απόλυτη μυστικότητα για αυτήν την ενέργεια. Ο Βυζάς ζήτησε μια μικρή προθεσμία δέκα ημερών.

Το πρώτο ξεκαθάρισμα έγινε με 4 υπαλλήλους που ρητώς υπέδειξαν οι Γερμανοί και με άλλους 2 που παρακάλεσαν οι ίδιοι να απομακρυνθούν για να μην υπηρετήσουν τον κατακτητή (Πετροπουλέας και Μπαγιώργας).[502]

Στη συνέχεια, η διεύθυνση ενημέρωσε σχετικώς τους τμηματάρχες και αυτοί με τη σειρά τους υπέβαλαν τις προτάσεις τους για το ποιοι έπρεπε να μείνουν και ποιοι όχι με γνώμονα την ομαλή διεκπεραίωση της υπηρεσίας με τον ελάχιστο δυνατό αριθμό υπαλλήλων. Υπήρχαν βεβαίως και υπηρεσίες που καταργήθηκαν, όπως οι αεροσταθμοί Ιωαννίνων, Αγρινίου, Δράμας, (για εκείνον του Ηρακλείου δεν ελήφθη απόφαση, καθώς η κατάσταση στο νησί ήταν ακόμη εμπόλεμη) και άλλες που αδρανοποιήθηκαν, όπως το Τμήμα Προμηθειών, εξ αιτίας της παύσης των εισαγωγών από το εξωτερικό. Η επιλογή των παραμενόντων έγινε με κριτήρια τις γνώσεις – ικανότητες, την εργατικότητα, την καλή κατάσταση της υγείας, τη φιλοπατρία και την ανοχή έναντι των αρχών κατοχής (αν και για μερικούς τα δύο τελευταία έμοιαζαν να αντιφάσκουν μεταξύ τους).[503] Όπως ήταν αναμενόμενο δεν έλειψαν τα παράπονα από τους απολυθέντες, οι οποίοι επεκαλούντο τη συμμετοχή τους στον πρόσφατο πόλεμο, τη μακρά και αδιατάρακτη προϋπηρεσία τους, τη χρησιμότητά τους στην εταιρεία ή, τέλος, τα άθλια οικονομικά τους.[504]

Επίσης, ένας σημαντικός αριθμός εργοδηγών, εργατών, τεχνιτών και βοηθών τεχνιτών δεσμεύθηκε τυπικά από την 1η Ιουλίου για λογαριασμό ενός παραρτήματος της General Flugzeugmeister Frontreparatur Werke DLH, υπηρεσίας με αντικείμενο την επισκευή μεταγωγικών αεροσκαφών που ενεργούσαν στα μέτωπα του πολέμου (λειτουργούσε από τα μέσα Μαΐου). Τούτη αφού κατέλαβε όλες τις εγκαταστάσεις της Ε.Ε.Ε.Σ. στο Τατόι, προσκάλεσε προσωπικό της ελληνικής εταιρείας (όπως και του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων) να εργασθεί στις τάξεις της και σημαντικός αριθμός ανταποκρίθηκε. Ωστόσο, κανείς Έλληνας δεν αναμείχθηκε στην διεύθυνση του συνεργείου. Ο μέχρι τότε τεχνικός διευθυντής Παπαστρατηγάκης ασχολήθηκε μόνο με την τροφοδοσία του προσωπικού και τη συλλογή πληροφοριών για λογαριασμό της εξόριστης κυβέρνησης.

---

[502] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.1, διευθύνων σύμβουλος Σαχίνης προς Λογιστήριο Ε.Ε.Ε.Σ., διαταγή, 9.5.1941· ό.π., D.L.H. προς Ε.Ε.Ε.Σ., 20.5.1941· ό.π., Βυζάς προς Ρύσσελ, κατεπείγον, 28.5.1941· ό.π., 7.1, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 8, 30.1.1945· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 187, 8.8.1945.

[503] Ό.π., 6.1, τμηματάρχης Λογιστηρίου προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ, αναφορά, 31.5.1941· ό.π., Τμήμα Εμπορικής Εκμεταλλεύσεως προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ, 31.5.1941· ό.π., τμηματάρχης Προμηθειών προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ, αναφορά, 31.5.1941· ό.π., τμηματάρχης Συγκοινωνιών προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ, αναφορά, 31.5.1941. Ας σημειωθεί ότι οι απολύσεις έγιναν σε διαδοχικά κύματα.

[504] Ό.π., Γιαννάκος προς Βυζά, επιστολή, 1.6.1941· ό.π., Βερυκοκάκης προς Βυζά, επιστολή, 1.6.1941· ό.π., Καραπατέας προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ, επιστολή, 26.7.1941· ό.π., Ε. Αλεξίου προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ, επιστολή, 30.8.1941.

Επειδή το εργατοτεχνικό προσωπικό ανησύχησε για την περίπτωση που η γερμανική υπηρεσία στο μέλλον διέκοπτε την λειτουργία της, όπως και για το νέο τρόπο πληρωμής (επί τη βάσει ωρών εργασίας), η διεύθυνση της Ε.Ε.Ε.Σ. ξεκαθάρισε ότι όλοι τους θα εξακολουθούσαν να διατελούν στην υπηρεσία της και θα μετρούσε κανονικά τον χρόνο υπηρεσίας τους, αλλά βεβαίως θα διέκοπτε την μισθοδοσία τους για όσο διάστημα θα πληρώνονταν από την γερμανική εταιρεία· απλώς διευκόλυνε τους Γερμανούς με το να καταβάλει η ίδια τις αποδοχές τους και να τους κολλά τα ένσημα. Όταν όμως ορισμένοι τεχνίτες και μηχανικοί επέδωσαν εξώδικο δήλωση περί 'ατάκτου και μονομερούς καταγγελίας της συμβάσεως εργασίας', την οποία απέκρουαν, αλλά δεν αποχωρούσαν για τον φόβο της ανεργίας, η διεύθυνση, κατόπιν γνωμοδότησης του νομικού συμβούλου, αναγκάσθηκε να απευθυνθεί σε κάθε εργατοτεχνίτη χωριστά με τη διευκρίνιση ότι ο λαμβάνων τη δήλωση αποδοχής της ρύθμισης δεν θεωρείτο ιδιωτικός υπάλληλος αλλά τεχνίτης.[505]

Η Lufthansa με την σειρά της δέσμευσε προσωπικό στο Τατόι και το Σέδες, πάνω στο οποίο είχε αποκλειστική δικαιοδοσία και στο οποίο κατέβαλλε μισθούς (υπάλληλοι), ημερομίσθια (εργάτες) και πολεμικά επιδόματα. Στο βαθμό όμως που δεν τους χρειαζόταν πλέον, τους επέστρεφε στην ελληνική εταιρεία για να απολυθούν.[506]

Συμπερασματικά: στις 17 Απριλίου 1941 το προσωπικό της εταιρείας ανερχόταν σε 171 άτομα. Από αυτούς απολύθηκαν σε διαδοχικά κύματα 33 — αριθμός μικρότερος από τον αναμενόμενο. Από τους απομείναντες η Frontreparatur απορρόφησε 65, ενώ άλλοι 24 χρησιμοποιούντο για λογαριασμό της Lufthansa. Τον Οκτώβριο του ιδίου έτους η Ε.Ε.Ε.Σ. έφθασε να έχει στην διάθεσή της μόνο 49 άτομα (25 υπάλληλοι, 13 ιπτάμενοι, 11 τεχνικοί στην Δεκέλεια), για τη μισθοδοσία των οποίων το Υπουργείο Αεροπορίας συνέστησε φειδώ.[507]

Σύσταση που στην πράξη αποδείχθηκε ανούσια καθώς ο καλπάζων πληθωρισμός και η ένδεια αγαθών οδήγησε μέσα σε λίγους μήνες στην οργάνωση συσσιτίου και τη χορήγηση αραποσιτάλευρου από τον Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό για ορισμένο αριθμό ημερών, ώστε να καλυφθούν οι βιοτικές ανάγκες τους. Επίσης, δημιουργήθηκε μικρό αποθεματικό από χρήματα εγγραφομένων στη σχετική επιτροπή συσσιτίου των υπαλλήλων της εταιρείας.[508] Ένας άλλος παράγοντας που επέδρασε αρνητικά στο εισόδημα ορισμένων μελών του

---

[505] Ό.π., δηλώσεις Ε.Ε.Ε.Σ. προς μέλη του προσωπικού της και αποδοχής αυτών, 9.7.1941· ό.π., 7.1, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. εμπ., 140, 1.7.1945· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. εμπ., 282, 24.9.1945, όπου συνημμένο: Ε.Ε.Ε.Σ. – Γ.Δ. προς Τεχνική Διεύθυνση, αρ. πρωτ. 851, 20.6.1941· ό.π., 7.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. εμπ. 140, 1.7.1945.

[506] Ό.π., 6.3, D.L.H. προς Ε.Ε.Ε.Σ., σχέδιο κανονισμού συνεργασίας, 4.11.1941.

[507] Ό.π., 6.1, σημείωμα α.α.κ., 18.10.1941· ό.π., 6.2, Υπουργείο Εθνικής Αμύνης προς Ε.Ε.Ε.Σ, αρ. πρωτ. 7112/10, 16.1.1942.

[508] Ό.π., πρακτικά συνεδριάσεων Επιτροπής Συσσιτίου Υπαλλήλων Ε.Ε.Ε.Σ., συνεδρίαση 1η, 4.4.1942.

προσωπικού της εταιρείας ήταν η κατάργηση του δικαιώματος κατοχής δεύτερης οργανικής θέσης· όσοι δημόσιοι υπάλληλοι ενέπιπταν σε αυτήν την κατηγορία θα έπρεπε να το δηλώσουν στον αρμόδιο υπουργό, αλλιώς θα απολύονταν, θα στερούντο σύνταξης και θα φυλακίζονταν.[509]

Όσο για τον αριθμό του προσωπικού, συνεχίσθηκε η πολιτική της σταθεροποίησης του, ύστερα και από νέες συστάσεις των Γερμανών — συστάσεις που δεν υπεβλήθησαν στην περίπτωση δύο υπαλλήλων εβραϊκής καταγωγής, οι οποίοι δίχως πολλές διατυπώσεις εκτοπίσθηκαν. Υπάλληλοι επανερχόμενοι από τις προαναφερόμενες αποσπάσεις απολύονταν ως υπεράριθμοι. Στην περίπτωση που κάποιος από αυτούς κρινόταν ως απαραίτητος, απολυόταν άλλος στην θέση του. Μόλις 3 ήσαν εκείνοι που αναχώρησαν οικειοθελώς για την επαρχία για λόγους επιβίωσης.[510] Ουσιαστικά, μέσω της διάθεσης προσωπικού στις γερμανικές υπηρεσίες, απομακρύνθηκε πολύ μεγαλύτερο ποσοστό από εκείνο των άμεσα απολυθέντων. Δεν έλειψαν όμως και εκείνοι οι λίγοι που διέφευγαν προς τη Μέση Ανατολή για να τεθούν στην υπηρεσία της εξόριστης ελληνικής κυβέρνησης (7 τον αριθμό, ανάμεσά τους οι Παπαστρατηγάκης και Φραγκίστας), ενώ ένας (Μαυροσκότης) ανέβηκε στο βουνό για να στελεχώσει την αντίσταση.[511]

Στην πορεία, η αυστηρή εφαρμογή της περικοπής στο προσωπικό επρόκειτο να χαλαρώσει. Κι αυτό γιατί ναι μεν η Frontreparatur και η Lufthansa κατά καιρούς προχωρούσαν σε ομαδικές απολύσεις υπαλλήλων οργανικά ανηκόντων στην Ε.Ε.Ε.Σ., τους οποίους η τελευταία όπως είδαμε δεν μπορούσε να τους απορροφήσει βάσει των οδηγιών που λάμβανε από το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης, αλλά από την άλλη πλευρά για να τους απολύσει χρειαζόταν και την έγκριση τής κατά το ν.δ. 424/1941 επιτροπής. Η τελευταία κάποια στιγμή στα μέσα του 1943 απεφάνθη ότι δεν θα δεχόταν απολύσεις. Μόνη διέξοδος απέμενε λοιπόν, η αύξηση του αριθμού των υπαλλήλων. Άλλωστε, και η πρόθεση της διεύθυνσης της εταιρείας ήταν ευνοϊκή απέναντι στο προσωπικό· άλλοι από τους αποσπασμένους ήσαν έφεδροι αεροπόροι, ενώ άλλοι δεν είχαν άλλον πόρο ζωής λόγω της ειδικότητάς τους.[512] Όταν μάλιστα η Frontreparatur διαλύθηκε στα τέλη του 1943 η Ε.Ε.Ε.Σ. διατάχθηκε να επαναπροσλάβει το αποσπασθέν τεχνικό προσωπικό της,[513] το δε Υπουργείο Οικονομικών ύστερα από σταδιακές αυξήσεις

---

[509] *Ε.τ.Κ. 1941*, φ. 200, ν.δ. 160· Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.1, Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Α.Ε. προς τις Α.Ε. μέλη του Συνδέσμου, αρ. πρωτ. 816, 20.6.1941·

[510] Ό.π., Διοίκηση Αεροπορίας Νοτιοανατολικής Ευρώπης προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 261/41, 29.11.1941· ό.π., 6.2, Υπουργείο Εθνικής Αμύνης προς Ε.Ε.Ε.Σ, αρ. πρωτ. 9565/216, 3.7.1942· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Εθνικής Αμύνης, αρ. πρωτ. 677, 17.9.1942· ό.π., Υπουργείο Εθνικής Αμύνης προς Ε.Ε.Ε.Σ, αρ. πρωτ. 13507/389, 16.10.1942· ό.π., 7.1, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 97, 5.5.1945.

[511] Ό.π.· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 76, 5.4.1945· ό.π., 7.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. εμπ. 140, 1.7.1945.

[512] Ό.π., 6.2, Υπουργείο Εθνικής Αμύνης προς Ε.Ε.Ε.Σ, αρ. πρωτ. 284/21, 30.1.1943· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Εθνικής Αμύνης, αρ. πρωτ. 313, 7.7.1943.

[513] Ό.π., 6.5, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 153η, 15.10.1941· ό.π., 6.2, Υπουργείο Εθνικής Αμύνης – Γενική Διεύθυνση Αεροπορίας προς Υπουργείο Εργασίας, αρ. πρωτ. 3522/247, 30.11.1943.

καθόρισε από τον Ιανουάριο του 1944 τον αριθμό των διατηρητέων υπαλλήλων στους 107.[514]

Ας μη νομισθεί βεβαίως, ότι η παραμονή των ανθρώπων αυτών στην ελληνική ή στις γερμανικές αεροπορικές εταιρείες έλυνε και ουσιωδώς το βιοποριστικό τους πρόβλημα. Ο μειωμένος αριθμός εργαζομένων και οι επείγουσες ανάγκες εξυπηρέτησης των γερμανικών αεροσκαφών και δρομολογίων δημιουργούσαν δυσανασχετήσεις που δεν καταλάγιαζαν με τις καθυστερημένες πληρωμές σε πληθωριστικό χρήμα, που όταν και αυτό δεν αρκούσε, το ποσό συμπληρωνόταν με τρόφιμα στην τιμή της ημέρας πώλησης.[515]

v. Φυγάδες στη Μέση Ανατολή

Αν και όπως είδαμε τις ημέρες της καθόδου των Γερμανών στην Αθήνα δεν ελήφθη καμμία πρόνοια από το κράτος ή την εταιρεία ούτε κάποια πρωτοβουλία εκ μέρους του προσωπικού, σε χρόνο μεταγενέστερο παρατηρήθηκε στις τάξεις των μελών της Ε.Ε.Ε.Σ. μια (περιορισμένης έκτασης) τάση φυγής από την κατεχόμενη Ελλάδα. Μια ευκαιρία που αν αξιοποιείτο σίγουρα θα δημιουργούσε αίσθηση παρουσιάσθηκε το 1942, όταν η Lufthansa αποφάσισε να χρησιμοποιήσει ελληνικά πληρώματα στα δρομολόγιά της μεταξύ Αθηνών – Θεσσαλονίκης. Η προοπτική όμως της εναέριας διαφυγής προς την Τουρκία πρώτα και την Αίγυπτο στη συνέχεια, είχε ήδη εξετασθεί από τους Γερμανούς που έλαβαν τα μέτρα τους και μόλις οι Έλληνες ιπτάμενοι διαπίστωσαν ύστερα από δυο-τρία δρομολόγια ότι το σχέδιό τους δεν ήταν εφικτό, αρνήθηκαν την εκτέλεση και άλλων δρομολογίων.[516]

Απέμεναν λοιπόν λιγότερο εντυπωσιακοί αλλά εξίσου ριψοκίνδυνοι τρόποι φυγής. Μεταξύ των πρώτων μελών της Ε.Ε.Ε.Σ. που κατέφυγαν στην Αίγυπτο ήταν ο πιλότος Φραγκίστας. Τούτος, σε χρόνο μεταγενέστερο επέστρεψε μυστικά με υποβρύχιο στην Αθήνα, συναντήθηκε με το Βυζά και του μετέφερε την επιθυμία της εξόριστης κυβέρνησης να αξιοποιηθούν από τις συμμαχικές δυνάμεις ο τεχνικός διευθυντής της εταιρείας και 20 τεχνίτες.[517] Πράγματι, τον Ιούνιο του 1943 ο Παπαστρατηγάκης διέφυγε στη Μέση Ανατολή. Εκεί ετέθη επικεφαλής των φυγάδων από τις εναέριες συγκοινωνίες, οι οποίοι επί πολλούς μήνες επρόκειτο να υπηρετήσουν σε βρετανικές μονάδες και συνεργεία και να εκπαιδευθούν επαρκώς πάνω σε αεροπλάνα DC-2. Ιδιαίτερα αποδοτική υπήρξε η χρησιμοποίηση των τριών ιπταμένων (Φραγκίστας, Λίνος, Ι. Στάθης).

Για την αναδιοργάνωση των αερομεταφορών— που μας ενδιαφέρει — εν όψει της απελευθέρωσης ο Παπαστρατηγάκης εισηγήθηκε την προετοιμασία πληρωμάτων και τεχνικού προσωπικού με αρχικό σκοπό τη σύσταση σμήνους μεταφορών, το οποίο θα εντασσόταν στη λοιπή αεροπορία ως ειδική μονάδα.

---

[514] Ό.π., Υπουργείο Οικονομικών, απόφαση, 20.10.1943 και απόφαση αρ. 226, 10.1.1944.

[515] Ό.π., Πρακτορείο Θεσσαλονίκης προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ, 5.10.1944.

[516] Ι. Θεολόγης, *ό.π.*.

[517] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 7.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. εμπ. 140, 1.7.1945.

Ούτε λόγος, φυσικά, γινόταν ακόμη για τη δημιουργία αυτόνομης πολιτικής υπηρεσίας.

Κατόπιν συμφωνίας του υπουργείου αεροπορίας της εξόριστης κυβέρνησης και του στρατηγείου της βρετανικής πολεμικής αεροπορίας (R.A.F.) η εργασία άρχισε από το φθινόπωρο του 1943. Η υπηρεσία που συγκροτήθηκε έλαβε τον τίτλο Διεύθυνση Αεροπορικών Μεταφορών με προϊστάμενο το Λίνο υπό τη διακριτική εποπτεία πάντα του Παπαστρατηγάκη, ενώ σημαντική ήταν η συμβολή του Φραγκίστα. Η εκπαίδευση έγινε σε αεροσκάφη τύπου Douglas DC-3. Η προσπάθεια επιλογής προσωπικού αφορούσε κυρίως τους χειριστές που θα είχαν πείρα σε δικινητήρια, οι οποίοι σπάνιζαν (το ελληνικό επιτελείο δεν παραχωρούσε αυτούς που διέθετε)· αντίθετα, ασυρματιστές και ναυτίλοι βρίσκονταν ευκολότερα από τις πολεμικές μοίρες. Ύστερα από ένα χρόνο στα χαρτιά φέρονταν συγκροτημένα 4 πληρώματα, τα οποία ωστόσο ήσαν ανομοιογενή και μειωμένης απόδοσης. Αποτέλεσμα: χαμηλό ηθικό. Το μόνο θετικό στοιχείο που αποκομίσθηκε ήταν η ενημέρωση του τεχνικού προσωπικού στο νέο υλικό.[518]

Και ενώ η απελευθέρωση γινόταν πραγματικότητα δεν υπήρχε ούτε ένα σμήνος που θα εξυπηρετούσε στοιχειωδώς την Ελλάδα. Ο Παπαστρατηγάκης ζήτησε ολιγόμηνη απαλλαγή από τα καθήκοντα τού τεχνικού διευθυντή του υπουργείου για να ετοιμάσει μελέτη επί της μεταπολεμικής κατάστασης, αλλά δεν του δόθηκε. Το υπουργείο Αεροπορίας με τη σειρά του δεν ήταν σε θέση να εξετάσει σοβαρά το ζήτημα της επανάληψης των συγκοινωνιών. Άλλωστε, η Δ.Π.Α. ασχολείτο τότε αποκλειστικά με ζητήματα προσωπικού, δηλαδή τα πολιτικά φρονήματά του. Κατά το διάστημα εκείνο το προσωπικό, για να μη μένει ανενεργό, άρχισε να χρησιμοποιείται στα αεροδρόμια για την εξυπηρέτηση πάσης φύσεως μεταφορικών αεροσκαφών. Ο Παπαστρατηγάκης έμεινε στην Αίγυπτο για να τακτοποιήσει ορισμένες εκκρεμότητες, μη γνωρίζοντας ακόμη ποια ήταν η θέση του σε σχέση με την Ε.Ε.Ε.Σ..[519]

γ. Μετά τον πόλεμο

i. Η τύχη του προσωπικού

Μετά την απελευθέρωση το Υπουργείο Αεροπορίας ζήτησε από την Ε.Ε.Ε.Σ. ονομαστική κατάσταση των προσληφθέντων κατά την Κατοχή με σκοπό να τους απολύσει, όπως και των απομακρυνθέντων είτε λόγω απόλυσης ύστερα από απαίτηση των Γερμανών είτε λόγω άρνησης συνεργασίας με τον κατακτητή· το υπουργείο είχε σκοπό να τους επαναπροσλάβει.[520] Η εταιρική πλευρά ανέφερε ότι είχαν προσληφθεί 3, ενώ είχαν απομακρυνθεί κατόπιν υποδείξεως ή οικειοθελώς

[518] Ό.π., 9.1, Παπαστρατηγάκης, Κάιρο, προς Βυζά, επιστολή, 25.11.1944· ό.π., Λίνος προς Βυζά, επιστολή, 21.2.1945.

[519] Ό.π., 9.1, Παπαστρατηγάκης, Κάιρο, προς Βυζά, επιστολή, 25.11.1944.

[520] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 7.1, Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 10211, 25.1.1945.

6.[521] Η εταιρεία για να διατηρήσει τον αριθμό του προσωπικού στα 107 άτομα βάσει του ν. 191/1943, (άρθρο 3 § 4), που άφηνε τον αριθμό των υπαλλήλων στην κρίση των αρμοδίων υπουργών, επαναπροσέλαβε μόνο 3. Παράλληλα όμως, ζήτησε την αύξηση του αριθμητικού ορίου για λόγους οικονομικούς και αξιοκρατικούς.[522] Η κυβέρνηση λαμβάνοντας υπ' όψιν την αποστράτευση των επανελθόντων φυγάδων από τη Μέση Ανατολή και την επικείμενη λειτουργία της Air Transport Command (Διεύθυνση Αεροπορικών Μεταφορών) — προβλεπόταν λόγω της προσωρινότητάς της η απόσπαση προσωπικού της Ε.Ε.Ε.Σ. σε αυτήν — ανέβασε το διατηρητέο προσωπικό από 1.5.1945 στα 130 άτομα.[523] Αξιοσημείωτο είναι ότι αιτήσεις επαναπρόσληψης υπέβαλαν όχι μόνο απολυθέντες κατά το διάστημα της Κατοχής, αλλά και απολυθέντες από την εποχή του αποτυχημένου βενιζελικού κινήματος του 1935.[524]

Επίσης, το υπουργείο ζήτησε από όσους διέθεταν στοιχεία εναντίον υπαλλήλων της Ε.Ε.Ε.Σ., που είχαν συνεργασθεί με τον εχθρό, να τα καταθέσουν εγγράφως.[525] Ως αποτέλεσμα των μαρτυρικών καταθέσεων απολύθηκαν οι κάτωθι: Ι. Τσουκάς, διότι διεξήγαγε συστηματικά συζητήσεις περί του δικαίου του αγώνα του Άξονα, προκαλώντας επεισόδια με συναδέλφους· Α. Σάχνικας και Α. Αγοραστός, αεροσταθμάρχης και βοηθός αεροσταθμάρχη Θεσσαλονίκης αντιστοίχως, διότι συμμετείχαν στην κυβεία του συναλλάγματος· Ι. Φιλιππίδης, συνοδός ταχυδρομείου. Όπως διευκρίνισε το υπουργείο η απόλυση ήταν άσχετη προς τυχόν ποινική δίωξη.[526] Στη συνέχεια ο ενεργών τις ανακρίσεις περί ευθύνης τεχνιτών αξιωματικών ζήτησε στοιχεία για τεχνίτες που συμμετείχαν σε επισκευές μεταλλικών αεροσκαφών κατά το 1941, για το συνεργείο που συγκροτήθηκε στο Τατόι και για το ρόλο του Παπαστρατηγάκη.[527] Σε συνάρτηση με την έρευνα αυτή, στη γενική συνέλευση των μετόχων της 6ης Σεπτεμβρίου 1945 ο εκπρόσωπος των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων κατηγόρησε την διοίκηση της εταιρείας ότι είχε θέσει το προσωπικό προ του διλήμματος «ή εργάζεσαι στους Γερμανούς ή σε

[521] Ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 8, 30.1.1945.

[522] Ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Εργασίας – Επιθεώρηση Εργασίας, αρ. 28, 5.2.1945· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 76, 5.4.1945.

[523] Ό.π., Υπουργεία Οικονομικών και Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 10327, απόφαση, 5.4.1945. Η Διεύθυνση Αεροπορικών Μεταφορών ήταν την εποχή του πολέμου μοίρα μεταγωγικών υπαγόμενη στη R.A.F. επανδρωμένη από Έλληνες (ο πυρήνας της από μέλη της Ε.Ε.Ε.Σ.) με σκοπό πλέον κατά τη μεταβατική μεταπολεμική περίοδο την εκτέλεση εναερίων συγκοινωνιών, μέχρις ότου συγκροτηθούν αεροπορικές επιχειρήσεις, βλ. ο.π., 9.1, Λίνος προς Βυζά, επιστολή, 21.2.1945.

[524] Ό.π., 7.1, Παπαδόπουλος, Θεσσαλονίκη, προς Ε.Ε.Ε.Σ., αίτηση, 6.3.1945· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας - Δ.Π.Α. προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 10309, 23.3.1945· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Γ.Ε.Α. προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 12020, 8.11.1945.

[525] Ό.π., Επιτροπή της υπ' αριθμ. Α.Π. 190 διαταγής του Υπουργείου Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 1, πρόσκληση, 17.2.1945 και αρ. πρωτ. 3, 20.2.1945.

[526] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. απορ. 1537, 17.6.1945· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. εμπ. 153, 2.7.1945.

[527] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Τ.Υ. προς Δ.Π.Α., αρ. πρωτ. απορ. 215/109, 21.7.1945.

απολύω».[528] Η εταιρεία σε απαντητικά υπομνήματα υπεραμύνθηκε των ενεργειών τής διοίκησης και του προσωπικού.[529]

ii. Η διάλυση της Ε.Ε.Ε.Σ.

Μετά την απελευθέρωση της χώρας (Οκτώβριος 1944) το διοικητικό συμβούλιο της Ε.Ε.Ε.Σ. κατ' ουσίαν αποσυντέθηκε, η δε εταιρεία θεωρήθηκε υπό μεσεγγύηση. Το καλοκαίρι του 1945 οι μετοχικώς ενδιαφερόμενοι Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι ζήτησαν από τον πρόεδρο των πρωτοδικών να διατάξει τη σύγκληση γενικής συνέλευσης των μετόχων. Τούτος την όρισε για τις 21 Ιουλίου και διόρισε νέο διοικητικό συμβούλιο με επικεφαλής τον πρόεδρο του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών Στρατηγόπουλο. Ωστόσο, οι ενδιαφερόμενοι για τη διατήρηση της εταιρείας σε κατάσταση μεσεγγύησης προσέβαλαν την παραπάνω σύνθεση ενώπιον του προέδρου πρωτοδικών και η υπόθεση τέθηκε σε εκκρεμότητα. Η Ε.Ε.Ε.Σ. στερήθηκε οριστικής τυπικής εκπροσώπησης και μετά από λίγες ημέρες το κράτος όρισε διαχειριστική επιτροπή με πρόεδρο τον υπουργό Οικονομικών Δ. Πίπερο με αρμοδιότητες προέδρου του διοικητικού συμβουλίου και εντεταλμένου συμβούλου, ο οποίος θα διαχειριζόταν τα δικαιώματα της πλειοψηφίας των μετοχών· μετοχές που εννέα μήνες μετά την απελευθέρωση εξακολουθούσαν να βρίσκονται στα χέρια των Γερμανών (!), δηλαδή του εχθρού, γεγονός που δικαιολογούσε το καθεστώς μεσεγγύησης. Επειδή όμως ο υπουργός είχε και άλλες υποθέσεις που του αποσπούσαν την προσοχή, η εταιρεία ουσιαστικά διοικείτο από το γενικό διευθυντή Βυζά, το μόνο πλήρως ενήμερο άνθρωπο για τις υποθέσεις της λόγω της πολυετούς παραμονής του στη θέση αυτή.[530]

Χειρότερη όμως και από τη διοικητική αμφισβήτηση ήταν η οικονομική κατάρρευση. Τα μόνα περιουσιακά στοιχεία που είχαν απομείνει στην εταιρεία ήσαν τα έπιπλα και τα σκεύη, που εξόπλιζαν τα γραφεία της στο κτήριο του Χρηματιστηρίου. Αεροπλάνα, εγκαταστάσεις, μηχανήματα είχαν όλα αρπαγεί από τους κατακτητές, ενώ τα κεφάλαιά της, τα οποία κατά την ομαλή ακόμη περίοδο δεν επενδύονταν παρά διατηρούντο σε αλληλόχρεους λογαριασμούς ή σε μετρητά, είχαν εξανεμισθεί νομισματικώς (το ίδιο και η αποζημίωση που είχε λάβει για την επίταξη). Βέβαια η εταιρεία για όλες τις προσγενόμενες σε αυτήν ζημίες διατηρούσε αξιώσεις αποζημίωσης, που θα μπορούσαν να φθάσουν στο ύψος των 500.000.000 δρχ., αλλά αυτές, όπως ήταν φυσικό, ενέπιπταν στο ασαφές γενικότερο πλαίσιο των πολεμικών επανορθώσεων. Όπως προαναφέραμε η πλειοψηφία των μετοχών (9.690) βρισκόταν ακόμη σε γερμανικά χέρια, το δε υπόλοιπο κεφάλαιο κατανεμόταν ως εξής:

---

[528] Ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. εμπ. 282, 24.9.1945.

[529] Ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. εμπ. 140, 1.7.1945· ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. εμπ. 282, 24.9.1945.

[530] Ε.Τ.Ε., *ό.π.*, σ. 6-7· Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 7.1, Υπουργείο Οικονομικών, απόφαση, αρ. πρωτ. 186020/4413, 14.8.1945.

Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο	μετοχές	5.000
Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας	»	2.100
Μετοχικό Ταμείο Βασιλικής Αεροπορίας	»	1.000
Προμηθέας	»	700
Μετοχικό Ταμείο Στρατού	»	300
Βυζάς (κατόπιν αγοράς από Καμπάνη)	»	70
σύνολο	»	9.170

Μοναδικό ελπιδοφόρο δεδομένο απέμενε το συμβατικό προνόμιο εκμετάλλευσης των εναερίων συγκοινωνιών, το οποίο έληγε το 1946. Και μπορεί να δόθηκε 15ετής παράτασή του, επειδή όμως η παραχώρηση αυτή είχε λάβει χώρα κατά τη διάρκεια της Κατοχής, δεν ήταν καθόλου σίγουρο ότι θα ισχύσει. Ο κρατικός μηχανισμός μη έχοντας ακόμη διαμορφωθεί και χωρίς στιβαρή καθοδήγηση από κυβέρνηση που να έχει πάρει τη λαϊκή ετυμηγορία, αδυνατούσε να προβεί σε οποιαδήποτε ρύθμιση ή έστω να δώσει κάποια κατεύθυνση. Η δε προσπάθεια προσέλκυσης ιδιωτικού κεφαλαίου έμοιαζε άσκοπη, αφού ήδη σε καιρούς ευνοϊκότερους είχε αποδειχθεί ότι αεροπορική συγκοινωνία αδυνατούσε να ορθοποδήσει χωρίς κρατική επιχορήγηση. Άλλωστε, οι μόνοι που θα μπορούσαν να εκδηλώσουν τότε ενδιαφέρον, οι Βρετανοί και οι Αμερικανοί, βρίσκονταν εκείνη τη χρονική στιγμή σε έντονο ανταγωνισμό, όπως φάνηκε στη διεθνή αεροπορική διάσκεψη του Σικάγου.[531]

Μέσα σε αυτή την αβεβαιότητα πορευόταν η Ε.Ε.Ε.Σ. προς τη 10η Ιουλίου 1946, ημέρα που θα έληγε το προνόμιό της. Εν όψει αυτής της κατάληξης, ο αρχηγός Γ.Ε.Α. ζήτησε εμπιστευτικά από τον πρωθυπουργό την παροχή άμεσης άδειας λειτουργίας αεροπορικών μεταφορών σε οποιονδήποτε ελληνικό ή ξένο οργανισμό (η βρετανική British Overseas Airways Corporation – B.O.A.C. είχε ζητήσει προσωρινή άδεια δημιουργίας εσωτερικών γραμμών) ή ακόμα και ιδιώτη. Το κράτος θα παρείχε απαλλαγή δασμών και φορολογιών και θα ασκούσε έλεγχο μόνο στην ασφάλεια των πτήσεων και στα εισιτήρια. Ο αερομεταφορέας δεν θα είχε αποκλειστικότητα και οι λόγοι εδράζονταν στο επείγον της κάλυψης του κενού με δεδομένη και την εικόνα καταστροφής που παρουσίαζαν και τα λοιπά μέσα συγκοινωνίας, αλλά και στην ελάφρυνση του κρατικού προϋπολογισμού από κάθε είδους επιχορήγηση. Η προοπτική ίδρυσης προνομιούχου ελληνικής εταιρείας φάνταζε μεσοπρόθεσμη,[532] ενώ ουδεμία νύξη γινόταν για ανάληψη του έργου αυτού από την ίδια την Ε.Ε.Ε.Σ., της οποίας η υπόθεση έμοιαζε τελειωμένη.

Έξι μέρες λοιπόν πριν τη λήξη του προνομίου το Υπουργείο Αεροπορίας ξεκαθάρισε στην Ε.Ε.Ε.Σ. ότι οι ζημίες της κατά την κατοχή εξέφευγαν της αρμοδιότητάς του, ότι το κράτος αδυνατούσε να βρει αεροπορικό υλικό, ώστε να το διαθέσει προς εκμετάλλευση και ότι σε τελική ανάλυση η παράταση του προνομίου ήταν αδύνατη, επομένως η σύμβαση θα έπρεπε να καταργηθεί σε όλα

[531] Ε.Τ.Ε., *ό.π.*, σ. 4, 6-7.

[532] Α.Υ.Ε., 1946: 142.2, αρχηγός Γ.Ε.Α. προς πρόεδρο Κυβέρνησης, εμπ. σημείωμα, 27.6.1946.

της τα άρθρα.[533] Το σκεπτικό που προβλήθηκε από τη πλευρά του κυβερνητικού εκπροσώπου Γερανόπουλου ήταν το εξής: για τον προϋπολογισμό του 1946 το υπουργείο Οικονομικών είχε περικόψει κάθε δαπάνη σχετική με την πολιτική αεροπορία. Ζημιωνόταν ωστόσο, από την ατέλεια των δασμών καυσίμων των διερχομένων από την Ελλάδα αεροσκαφών, διότι σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του Σικάγου, εφ' όσον υπήρχε ατέλεια για την εθνική εταιρεία, θα έπρεπε να υπάρχει και για τις ξένες. Έτσι διέφευγαν 700-800 εκατ. δρχ. ετησίως, ποσό που θα εισέρεε στο κρατικό ταμείο, εάν διαλυόταν η Ε.Ε.Ε.Σ..

Οι εκπρόσωποι της εταιρείας από την πλευρά τους δήλωσαν ότι δεν θα είχαν πρόβλημα να παραιτηθούν από κάθε προνόμιο. Υποστήριξαν ωστόσο, ότι ήταν κέρδος για το δημόσιο η ύπαρξη μιας εταιρείας εξ ολοκλήρου κρατικής, επικαλούμενοι το παράδειγμα ξένων εταιρειών, στις οποίες δόθηκε παράταση για όσο χρόνο λόγω της κατοχής δεν μπόρεσαν να ασκήσουν λειτουργία. Το ίδιο είχε κάνει και η ελληνική εταιρεία ζητώντας 5ετή παράταση, αν και το κράτος με τη σειρά του θα μπορούσε να επικαλεσθεί ανωτέρα βία υπέρ αυτού. Εκτός του υπουργείου Αεροπορίας, είχαν γίνει εκκλήσεις προς τα υπουργεία Οικονομικών και Συντονισμού, τα οποία αδιαφόρησαν. Εν τω μεταξύ τα κεφάλαια εξανεμίζονταν.

Στενά συνδεδεμένο με τη λήξη της σύμβασης προέκυψε το ζήτημα της πληρωμής του προσωπικού. Δια νομοθετικού διατάγματος επεκτάθηκε η εφαρμογή του νόμου 118/1945 και στις ανώνυμες εταιρείες, οπότε η Ε.Ε.Ε.Σ. θα έπρεπε να καταβάλει στο Ταμείο Ανεργίας 10% επί των καταβαλλομένων αποδοχών στο προσωπικό και σε περίπτωση απόλυσης, πλήρη μισθό για κάθε απολυόμενο. Το υπουργείο Αεροπορίας υπέδειξε ότι, εάν οι απολύσεις γίνουν πριν την 9η Ιουλίου, θα ήταν δυνατή η καταβολή αποζημιώσεων με την οικονομική ενίσχυση του δημοσίου, διαφορετικά το προσωπικό θα έμενε χωρίς αποζημίωση. Ήταν ολοφάνερο ότι η απόλυση του προσωπικού σήμαινε την παραδοχή της λήξης του προνομίου. Μπροστά στο αδιέξοδο, το διοικητικό συμβούλιο αποφάσισε να διαμαρτυρηθεί προς το υπουργείο και ταυτοχρόνως να καταγγείλει τις συμβάσεις εργασίας των 118 υπαλλήλων της εταιρείας, ώστε αυτοί να τύχουν αποζημίωσης από την επιτροπή Οικονομικής Ενίσχυσης.

Σ' εκείνη την τελευταία συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου τα συναισθήματα που κυριάρχησαν ήταν η απαισιοδοξία, όπως εκφράστηκε από τον πρόεδρο Σακελλίωνα και το νομικό σύμβουλο Καλαμαριώτη, αλλά και η τρεφόμενη από οργή αγωνιστική διάθεση των περισσοτέρων συμβούλων να βρεθεί την ύστατη στιγμή μια διέξοδος. Η στάση πάλι του Βυζά θα μπορούσε να χαρακτηρισθεί από ρεαλιστική έως παγερή.[534]

---

[533] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 7.1, πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε.Σ., συνεδρίαση 202η, 8.7.1946, όπου συνημμένο: Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 24807/1754, 3.7.1946.

[534] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 7.1, ό.π.· ό.π., 9.2, γενικός γραμματέας Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε.Σ. προς Βυζά, 9.7.1946.

Τυπικά η αυλαία έπεσε στις 9 Σεπτεμβρίου 1947, όταν η Γενική Συνέλευση των Μετόχων αποφάσισε τη διάλυση της εταιρείας, ενέργεια που επικυρώθηκε λίγο αργότερα από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας.[535]

Ουσιαστικά η περίοδος 1940-1946 αποτέλεσε για τον πρώτο αεροσυγκοινωνιακό φορέα της χώρας το χρονικό ενός προαναγγελθέντος θανάτου: πρώτα επιστρατεύθηκε για τις ανάγκες του ελληνοϊταλικού πολέμου, εν συνεχεία περιέπεσε σε πτητική αδράνεια και απομυζήθηκε από όλες τις απόψεις από τους κατακτητές, ενώ τέλος, μετά την απελευθέρωση αντιμετωπίσθηκε από το κράτος ως ξένο και μάλιστα δαπανηρό σώμα. Ένας κύκλος έκλεισε για τις ελληνικές αεροπορικές εμπορικές εκμεταλλεύσεις και ένας νέος επρόκειτο να ανοίξει κάτω όμως από διαφορετικές επωνυμίες.

[535] *Ε.τ.Κ. 1947*, Δ.Α.Ε. 372, όπου συνημμένη η απόφαση Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, αρ. πρωτ. 116652, 30.10.1947.

Β. ΟΙ ΞΕΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

1. Το συμβατικό πλαίσιο

Κατά το Μεσοπόλεμο το ελληνικό κράτος συνομολόγησε πολλές συμβάσεις με εταιρείες ή κυβερνήσεις του εξωτερικού,[536] οι οποίες επιθυμούσαν να εκμεταλλευθούν γραμμές τακτικής αεροπορικής συγκοινωνίας στο έδαφός του. Ορισμένες θεμελιώδεις διατάξεις των συμφωνιών αυτών ήσαν κοινές και παρατίθενται στη συνέχεια (για τις ειδικότερες γίνεται μνεία στις σχετικές ενότητες).

α) Οι ανάδοχοι επιχειρήσεις υποχρεούνται: να τηρούν τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης Αεροπλοΐας,·αλλά και να συμμορφώνονται προς τους νόμους-κανονισμούς-εντολές στα οικεία εδάφη των συμβαλλομένων μερών.[537]

β) Σε περίπτωση αποχώρησης ενός μέρους από τη Διεθνή Σύμβαση Αεροπλοΐας, η σύμβαση μπορεί να ισχύσει μόνο αναθεωρημένη[538] ή να ακυρωθεί.[539]

γ) Οι επιχειρήσεις δεν μπορούν να εκχωρήσουν ολικώς ή μερικώς τα δικαιώματά τους σε άλλες επιχειρήσεις των κρατών τους, χωρίς τη συγκατάθεση των αρμοδίων αεροπορικών αρχών των ιδίων κρατών.[540]

δ) Έκαστο μέρος δύναται να αντικαταστήσει την προηγούμενη επιχείρηση με άλλη εθνική, ύστερα από τη συγκατάθεση του ετέρου μέρους. Η παυθείσα επιχείρηση δεν δικαιούται αποζημίωσης από το έτερο συμβαλλόμενο μέρος.[541]

---

[536] Οι εταιρείες που σύναψαν συμβάσεις και συμπληρώματα ή τροποποιήσεις αυτών, ήσαν η Aeroespresso (1924, 1925, 1931, 1935), η Messageries Transaériennes (1924), η Air Orient (1931), η K.L.M. (1933) και η Air France (1937). Παρόμοιες διακρατικές συμφωνίες υπεγράφησαν με το Ηνωμένο Βασίλειο (1931, 1939), την Πολωνία (1931, 1936, 1938, 1939), τη Γαλλία (1931), τη Ρουμανία (1933), τη Γιουγκοσλαβία (1933), την Ιταλία (1936) και τη Γερμανία (1936). Η συμφωνία με την εταιρεία δεν απέκλειε και τη συμφωνία με την κυβέρνηση της χώρας, της οποίας την εθνικότητα η πρώτη είχε.

[537] *Ε.τ.Κ. 1925,* φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, Aeroespresso, άρθρο 8· *ό.π.,* Messageries, άρθρο 9· *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 9· *ό.π*., πολωνική, άρθρο 10· *ό.π.,* φ. 311, ν. 5284, άρθρο 6· *Ε.τ.Κ. 1933,* φ. 333, ν. 5861, άρθρο 10· *Ε.τ.Κ. 1934,* φ. 228, ν. 6192, άρθρο 8· *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 373, α.ν. 852, άρθρο 6· *Ε.τ.Κ. 1939,* φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 7. Στις συμβάσεις με τη Γερμανία (*Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 177, α.ν. 594, άρθρο 3) και την K.L.M. (*Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 130, α.ν. 1138, άρθρα 7 και 10) μνημονεύεται ο σεβασμός μόνο των νόμων του κράτους υπέρπτησης.

[538] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, ν. 5180, πολωνική, άρθρο 16· *Ε.τ.Κ. 1933*, φ. 333, ν. 5861, άρθρο 16· *Ε.τ.Κ. 1934*, φ. 228, ν. 6192, άρθρο 14· *Ε.τ.Κ. 1938*, φ. 130, α.ν. 1121, άρθρο 15.

[539] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 23.

[540] *Ο.π.,* πολωνική, άρθρο 13· *Ε.τ.Κ. 1933*, φ. 333, ν. 5861, άρθρο 13· *Ε.τ.Κ. 1934,* ν. 6192, άρθρο 11.

[541] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 10, § α-β· *ό.π*., πολωνική, άρθρο 14· *ό.π*., φ. 311, ν. 5284, άρθρο 10· *Ε.τ.Κ. 1933*, φ. 333, ν. 5861, άρθρο 14· *Ε.τ.Κ. 1934*, φ. 228, ν. 6192, άρθρο 12·

ε) Σε περίπτωση επιστράτευσης ή για λόγους ασφαλείας το ελληνικό κράτος δύναται: i) να διακόπτει εν όλω ή εν μέρει την συγκοινωνία χωρίς αποζημίωση ή να ορίζει υποχρεωτικές σταθμεύσεις· ii) να επιτάσσει τις εγκαταστάσεις ή τους λιμένες (αν διαθέτει) της εταιρείας μαζί με το υλικό τους. Το προνόμιο παρατείνεται για ανάλογο χρονικό διάστημα.[542]

στ) Τα συμβαλλόμενα μέρη υποχρεούνται να απλοποιήσουν και να περιορίσουν όλες τις τελωνειακές και αστυνομικές διατυπώσεις στο ελάχιστο επιτρεπόμενο όριο των κανονισμών, ώστε να διευκολυνθεί η εκμετάλλευση των γραμμών.[543]

ζ) Τα αεροσκάφη των εταιρειών απολαμβάνουν τα ίδια πλεονεκτήματα, ως προς την υποστήριξη εδάφους και τα τέλη χρήσης πεδίου, με τα εθνικά αεροσκάφη.[544]

η) Τα συμβαλλόμενα μέρη θέτουν στη διάθεση των ενδιαφερομένων εταιρειών αμοιβαίες υπηρεσίες για υπόστεγα, εγκαταστάσεις ανέλκυσης, πεδία ή χώρους επισκευών, αποθήκες, γραφεία αεροδρομίων και ευκολίες ανεφοδιασμού. Βλάβες των εταιρειών στις εγκαταστάσεις επανορθώνονται με δικές τους δαπάνες.[545]

θ) Σε περίπτωση ανεπάρκειας ή αδυναμίας χρησιμοποίησης των εγκαταστάσεων του ενός μέρους από εταιρεία του ετέρου, το τελευταίο μπορεί να προβεί σε κατασκευή ή επέκταση εγκαταστάσεων κατά τις υποδείξεις της αρμόδιας αεροπορικής αρχής.[546]

ι) Οι εταιρείες έχουν απόλυτη ελευθερία καθορισμού των ωραρίων δρομολογίων, της πυκνότητάς τους, των κομίστρων, της σύνδεσης με άλλες γραμμές και του είδους του υλικού, υπό τον όρο της προειδοποίησης (δύο εβδομάδες έως ένα μήνα νωρίτερα).[547]

ια) Οι αρμόδιες αρχές ανά πάσα στιγμή στα πεδία προσγείωσης: i) εξελέγχουν τον αριθμό των επιβατών, το βάρος του ταχυδρομείου-εμπορευμάτων και τα έγγραφα· ii) εξετάζουν το πτητικό υλικό και απαγορεύουν την πτήση του, εάν

Ε.τ.Κ. 1935, φ. 205, ν.δ. 16.5.1935, άρθρο 2· *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 373, α.ν. 852, άρθρο 9· *Ε.τ.Κ. 1939*, φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 10.

[542] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, Aeroespresso, άρθρα 4 και 6· *ό.π.*, Messageries, άρθρα 5 και 7· *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 6 § γ· *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 177, α.ν. 594, άρθρα 2 και 5· *Ε.τ.Κ. 1938*, φ. 130, α.ν. 1121, άρθρο 2.

[543] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 256, ν. 5180, πολωνική, άρθρο 7· *ό.π.*, φ. 311, ν. 5284, άρθρο 8· *Ε.τ.Κ. 1933*, φ. 333, ν. 5861, άρθρο 7· *Ε.τ.Κ. 1934*, ν. 6192, άρθρο 5.

[544] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 13· *ό.π.*, πολωνική, άρθρο 5· *Ε.τ.Κ. 1933*, φ. 333, ν. 5861, άρθρο 5· *Ε.τ.Κ. 1934*, φ. 228, ν. 6192, άρθρο 4· *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 373, α.ν. 852, άρθρο 3· *Ε.τ.Κ. 1939*, φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 13 § α.

[545] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 12 § α· *ό.π.,* φ. 311, ν. 5284, άρθρο 3· *Ε.τ.Κ. 1934*, φ. 228, ν. 6192, άρθρο 4· *Ε.τ.Κ. 1938*, φ. 130, α.ν. 1121, άρθρο 4· *Ε.τ.Κ. 1939*, φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 12 § α.

[546] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 12 § β· *ό.π.*, πολωνική, άρθρο 6· *ό.π.,* φ. 311, ν. 5284, άρθρο 3· *Ε.τ.Κ. 1933*, φ. 333, ν. 5861, άρθρο 6· *Ε.τ.Κ. 1939*, φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 12 § β.

[547] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 11· *ό.π.*, φ. 311, ν. 5284, άρθρο 11· *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 373, α.ν. 852, άρθρο 10· *Ε.τ.Κ. 1938*, φ. 130, α.ν. 1121, άρθρο 5· *Ε.τ.Κ. 1939*, φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 11.

δεν πληροί τους όρους αεροπλοΐας του ετέρου μέρους.[548]

ιβ) Πλήρωμα και επιβάτες υπό διαμετακόμιση μπορούν να διαμένουν στους οριζόμενους σταθμούς, αρκεί να είναι εφοδιασμένοι με τα απαραίτητα έγγραφα. Τα υπό διαμετακόμιση εμπορεύματα και ταχυδρομείο μπορούν να αποθηκεύονται.[549]

ιγ) Τα αεροσκάφη των συμβαλλόμενων μερών μπορούν να χρησιμοποιούν εν ανάγκη, πέρα από τα καθοριζόμενα πεδία στάθμευσης, τα ελεύθερα δημόσια αεροδρόμια κατά μήκος της γραμμής, δίχως όμως να εκτελούν σε αυτά εμπορικές πράξεις. Στρατιωτικά αεροδρόμια μη ανοικτά στην πολιτική αεροπορία δεν χρησιμοποιούνται παρά μόνο για λόγους ανωτέρας βίας.[550]

ιδ) Σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης ή ατυχήματος εταιρικών αεροσκαφών, οι εγχώριες αρχές υποχρεούνται επί πληρωμή των γενομένων δαπανών να παράσχουν την ίδια συνδρομή, όπως και στα εθνικά αεροσκάφη. Στόχος η ταχύτατη μεταβίβαση επιβατών-εμπορευμάτων-ταχυδρομείου.[551]

ιε) Τα αεροσκάφη πρέπει να είναι εφοδιασμένα με συσκευές ασύρματης επικοινωνίας. Κάθε ραδιοηλεκτρική επικοινωνία με τα εν πτήσει αεροσκάφη υπόκειται στους κανονισμούς του ελληνικού κράτους, το οποίο θέτει σε εξυπηρέτηση της εταιρείας τους σταθμούς ασυρμάτου για μετεωρολογικές και άλλες πληροφορίες. Σε καθοριζόμενα πεδία, που δεν διαθέτουν υπηρεσία ασυρμάτου εγκατεστημένη από την ελληνική κυβέρνηση, η ενδιαφερόμενη εταιρεία δικαιούται να εγκαταστήσει δική της ιδίαις δαπάναις και με τρόπο λειτουργίας εναρμονισμένο προς τους διεθνείς και ελληνικούς όρους. Το προσωπικό τους απαρτίζεται από Έλληνες, που διορίζονται με την έγκριση (ανακλητή) της ελληνικής κυβέρνησης. Εταιρείες που διαθέτουν ιδιόκτητους λιμένες δύνανται να εγκαταστήσουν σε αυτούς σταθμούς ασύρματης τηλεγραφίας.[552]

---

[548] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, Aeroespresso, άρθρο 16· *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 19 § α-β· *ό.π.,* ν. 5278, άρθρο 10· *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 177, α.ν. 594, άρθρο 11· *Ε.τ.Κ. 1938*, φ. 130, α.ν. 1121, άρθρο 11· *Ε.τ.Κ. 1939,* φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 19 § α-β. Τον τεχνικό έλεγχο της Messageries αναλάμβανε το γραφείο Veritas (πιθανολογώ ότι επρόκειτο για το γαλλικό νηογνώμονα) και η ευθύνη βάρυνε την γαλλική κυβέρνηση, βλ. *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 183, ν.δ. 18.5.1925, Messageries, άρθρο 16.

[549] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 8 § α· *ό.π.*, φ. 311, ν. 5284, άρθρο 4· *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 373, α.ν. 852, άρθρο 4· *Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 130, α.ν. 1121, άρθρο 3.

[550] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 6 § α-β· *ό.π.*, φ. 311, ν. 5284, άρθρο 3· *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 177, α.ν. 594, άρθρο 13· *ό.π.*, φ. 373, α.ν. 852, άρθρο 3· *Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 130, α.ν. 1121, άρθρο 3· *Ε.τ.Κ. 1939,* φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 6.

[551] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 8 § β· *ό.π.*, πολωνική, άρθρο 9· *ό.π.*, φ. 311, ν. 5284, άρθρο 4· *Ε.τ.Κ. 1933,* φ. 333, ν. 5861, άρθρο 9· *Ε.τ.Κ. 1934,* φ. 228, ν. 6192, άρθρο 7· *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 177, ά.ν. 594, άρθρο 18· *ό.π.*, φ. 373, α.ν. 852, άρθρο 4· *Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 130, α.ν. 1121, άρθρο 3· *Ε.τ.Κ. 1939,* φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 8.

[552] *Ε.τ.Κ. 1925,* φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, Aeroespresso, άρθρο 17· *ό.π.,* Messageries, άρθρο 17· *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρα 14 και 15 § α· *ό.π.*, φ. 284, ν. 5278, άρθρο 11· *Ε.τ.Κ. 1932,*

ιστ) Αεροσκάφη, κινητήρες, ανταλλακτικά, δεξαμενές καυσίμων, ασύρματοι και άλλα όργανα εισάγονται υπό προσωρινή τελωνειακή ατέλεια, υπό τον όρο ότι δεν θα παραμείνουν πάνω από ένα χρόνο· αλλιώς θα επανεξάγονται ή θα καταβάλλεται εισαγωγικός δασμός. Αντικείμενα και εφόδια αναγκαία για τη συντήρηση των αεροσκαφών και αναλισκόμενα επί τόπου απαλλάσσονται από εισαγωγικούς δασμούς και τέλη υπό τον όρο να παραμείνουν κάτω από τον έλεγχο των τελωνειακών αρχών και να μην χρησιμοποιηθούν παρά για τις ανάγκες εκμετάλλευσης των εγκαθιστάμενων γραμμών· εξαιρείται η καύσιμη και λιπαντική ύλη, που καταναλίσκεται κατά την διάρκεια της υπέρπτησης των εδαφών του συμβαλλομένου μέρους.[553] Τα άχρηστα αντικείμενα, για τα οποία δεν εισπράχθηκε τελωνειακός δασμός, πρέπει να επανεξαχθούν ή να εκτελωνισθούν ή να καταστραφούν υπό την εποπτεία των αρχών. Ειδική άδεια απαιτείται για την εισαγωγή βενζινακάτων. Οι εταιρείες ενημερώνουν το κράτος για κάθε εισαγωγή, τούτο δε ασκεί έλεγχο λαθρεμπορίου. Κατά τον εκτελωνισμό εφαρμόζονται όλες οι επιτρεπόμενες εκπτώσεις και ευκολίες. Επιβάτες, αποσκευές και εμπορεύματα υπό διαμετακόμιση τίθενται υπό τελωνειακό έλεγχο. Αποσκευές και εμπορεύματα απαλλάσσονται από δασμούς.[554]

ιζ) Οι κυβερνήσεις μπορούν να κρατήσουν το ταχυδρομείο για τις εθνικές τους εταιρείες, όπως και για κάθε μεταφορά μεταξύ δύο σημείων του εδάφους τους. Εφ' όσον η ελληνική εταιρεία δεν εξυπηρετεί αερομεταφορές μεταξύ ελληνικών σταθμών, μπορεί να το κάνει η αλλοδαπή εταιρεία.[555]

ιη) Η μεταφορά του εξωτερικού ταχυδρομείου ενεργείται στη βάση συνεννόησης των διευθύνσεων των συμβαλλόμενων μερών. Ιδιαίτερος χώρος στα αεροσκάφη διατίθεται για το μεταξύ τους ταχυδρομείο.[556]

ιθ) Οι εταιρείες χρησιμοποιούν εντός των ελληνικών εδαφών: i) Έλληνες υπηκόους για υπαλληλικό και μέρος του τεχνικού προσωπικού· ii) υπηκόους της εθνικότητάς τους για μέρος του τεχνικού προσωπικού· iii) Έλληνες ως γενικό αντιπρόσωπο στην κύρια πόλη και αντιπρόσωπο στον αερολιμένα, κατά προτίμηση αεροπόρο έφεδρο ή απόστρατο. Υπήκοοι τρίτου κράτους

φ. 299, ν. 5637, άρθρο 5· *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 177, α.ν. 594, άρθρα 8 και 12· *Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 130, α.ν. 1121, άρθρα 6 και 9· *Ε.τ.Κ. 1939,* φ. 338, α.ν. 2138, άρθρα 13, 14 και 15 § α.

[553] Η Aeroespresso (ν.δ. 18.7.1925, άρθρο 19) και η Messageries (ίδιο διάταγμα, άρθρο 19) απολάμβαναν πλήρους ατελείας βενζίνης και ελαίων.

[554] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 16 § α-γ· *ό.π.*, πολωνική, άρθρο 8· *ό.π.*, φ. 311, ν. 5284, άρθρο 7· *Ε.τ.Κ. 1933,* φ. 333, ν. 5861, άρθρο 8· *Ε.τ.Κ. 1934,* φ. 228, ν. 6192, άρθρο 6· *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 177, α.ν. 594, άρθρο 4· *ό.π.*, φ. 373, α.ν. 852, άρθρο 7· *Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 130, α.ν. 1121, άρθρο 8· *Ε.τ.Κ. 1939,* φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 16.

[555] *Ε.τ.Κ. 1925,* φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, Aeroespresso, άρθρο 5· *ό.π.*, Messageries, άρθρο 6· *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 7· *ό.π.*, φ. 311, ν. 5284, άρθρο 5· *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 373, α.ν. 852, άρθρο 5· *Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 130, α.ν. 1121, άρθρο 3.

[556] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 18· *ό.π.*, πολωνική, άρθρο 12· *ό.π.*, φ. 311, ν. 5284, άρθρο 9· *Ε.τ.Κ. 1933,* φ. 333, ν. 5861, άρθρο 12· *Ε.τ.Κ. 1934*, φ. 228, ν. 6192, άρθρο 12· *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 373, α.ν. 852, άρθρο 8· *Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 130, α.ν. 1121, άρθρο 10· *Ε.τ.Κ. 1939,* φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 18.

επιτρέπονται μόνο κατόπιν αδείας του ελληνικού αρμοδίου υπουργείου.[557]

κ) Οι εταιρείες εκάστου μέρους θα απαιτούν από τους υπαλλήλους και επιβάτες τους την τήρηση των κανονισμών του ετέρου στο έδαφός του. Σε περίπτωση επανειλημμένων παραβάσεων, το θιγόμενο μέρος δικαιούται να αξιοί την απόλυση κάθε ενόχου υπαλλήλου. Κάθε μέρος δικαιούται ακόμη να αξιοί την ανάκληση οιουδήποτε υπαλλήλου, του οποίου η παρουσία στο έδαφός του απαγορεύθηκε για λόγους ασφαλείας. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις (συνεχείς ή βαρεία παράβαση, υπερβολικές οφειλές), το θιγόμενο μέρος δύναται να ζητήσει από το έτερο την ακύρωση του διορισμού της υπεύθυνης εταιρείας χωρίς αποζημίωση και τον διορισμό άλλης.[558]

κα) Διαφορές, οι οποίες δεν μπορούν να επιλυθούν δια της διπλωματικής οδού παραπέμπονται σε διαιτητικό δικαστήριο.[559] Οι ακολουθητέες διαδικασίες ποικίλουν ανάλογα με τη σύμβαση:

i) Έκαστο μέρος ορίζει διαιτητή. Σε περίπτωση διαφωνίας αυτών, ο πρόεδρος του Αρείου Πάγου ορίζει επιδιαιτητή.[560]

ii) Οι δύο διαιτητές εκλέγουν τρίτο φίλιας δύναμης. Οι αποφάσεις τους είναι υποχρεωτικές.[561]

iii) Εάν οι εκάτεροι διαιτητές και ο επιδιαιτητής δεν καταλήξουν σε συμφωνία, ο πρόεδρος του Διαρκούς Δικαστηρίου Διεθνούς Δικαιοσύνης στην Χάγη, ορίζει επιδιαιτητή με υποχρεωτικές αποφάσεις.[562]

iv) Εάν οι εκάτεροι διαιτητές δεν συμφωνήσουν στο πρόσωπο του επιδιαιτητή, προσφεύγουν σε δύο τρίτα κράτη, τα οποία υποδεικνύουν επιδιαιτητή. Εάν και πάλι υπάρξει διαφωνία, ενεργείται κλήρωση.[563]

v) Απ' ευθείας προσφυγή ενώπιον του Διαρκούς Δικαστηρίου Διεθνούς Δικαιοσύνης, εκτός και αν συμφωνηθεί άλλο δικαστήριο.[564]

Τα έξοδα διαιτησίας πληρώνονται εξ ημισείας. Όλες οι αποφάσεις είναι οριστικές και υποχρεωτικές.

κβ) Σε περίπτωση δυσερμηνείας μιας σύμβασης τα δύο κείμενα (ελληνόγλωσσο και ξενόγλωσσο) έχουν την ίδια ισχύ.[565] Καμμιά φορά όμως υπερισχύει το γαλλικό.[566]

---

[557] *Ε.τ.Κ. 1925,* φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, Aeroespresso, άρθρο 14· *ό.π.*, Messageries, άρθρο 15· *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, βρετανική, άρθρο 17· *ό.π.*, πολωνική, άρθρο 11· *ό.π.*, φ. 384, ν. 5278, άρθρο 9 § α-δ· *Ε.τ.Κ. 1932,* φ. 299, ν. 5637, άρθρο 4· *Ε.τ.Κ. 1933,* φ. 333, ν. 5861, άρθρο 11· *Ε.τ.Κ. 1934,* φ. 228, ν. 6192, άρθρο 9· *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 373, α.ν. 852, άρθρο 9· *Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 130, α.ν. 1121, άρθρο 5· *Ε.τ.Κ. 1939,* φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 17.

[558] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 20· *ό.π.*, πολωνική, άρθρο 15· *ό.π.*, φ. 284, ν. 5278, άρθρο 9 § ε-στ· *Ε.τ.Κ. 1933,* φ. 333, ν. 5861, άρθρο 15· *Ε.τ.Κ. 1934,* φ. 228, ν. 6192, άρθρο 13· *Ε.τ.Κ. 1939,* φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 20.

[559] *Ε.τ.Κ. 1934,* φ. 228, ν. 6192, άρθρο 16.

[560] *Ε.τ.Κ. 1925,* φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, Aeroespresso, άρθρο 20· *ό.π.*, Messageries, άρθρο 20.

[561] *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 177, α.ν. 594, άρθρο 20· *ό.π.*, φ. 373, α.ν. 852, άρθρο 11.

[562] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 311, ν. 5284, άρθρο 12· *Ε.τ.Κ. 1938,* φ. 130, α.ν. 1121, άρθρο 14.

[563] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, ν. 5180, πολωνική, άρθρο 18· *Ε.τ.Κ. 1933,* φ. 333, ν. 5861, άρθρο 18.

[564] *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 22· *Ε.τ.Κ. 1939,* φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 22.

[565] *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 373, α.ν. 852, άρθρο 14· *Ε.τ.Κ. 1939,* φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 23.

2. Οι ιταλικές εταιρείες

α. Οι πρώτες απόπειρες

Η πλησιέστερη προς την Ελλάδα μεγάλη ευρωπαϊκή χώρα με άμεσα συμφέροντα στο χώρο της ανατολικής Μεσογείου ήταν η Ιταλία· από αυτήν λοιπόν, έγιναν οι πρώτες προσπάθειες εγκατάστασης εναερίων συγκοινωνιών, προτού μάλιστα επιτευχθεί κάτι ανάλογο από κάποιον εθνικό φορέα. Ήδη από τα τέλη του 1919 η ιταλική κυβέρνηση οργάνωσε δοκιμαστικό ταξίδι Μπρίντιζι – Κερκύρας – Πειραιώς, για το οποίο οι ελληνικές αρχές παρέσχον διευκολύνσεις.[567]

Τον Ιούνιο του 1921, και ενώ η εκστρατεία στην Μικρά Ασία έμπαινε στην πιο κρίσιμη φάση της, η ιταλική πρεσβεία ζήτησε από το Υπουργείο Ναυτικών να προκηρυχθεί διεθνής διαγωνισμός για την καθιέρωση δρομολογίων υδροπλάνων επί της γραμμής Βενετίας – Μπρίντιζι – Αθηνών – Κωνσταντινούπολης. Λαμβανομένης υπ' όψιν της εμπόλεμης κατάστασης η αίτηση απορρίφθηκε.[568]

β. Aeroespresso

Το Μάρτιο του 1923, ιδρύθηκε στην Ρώμη η Societa Anonima Aeroespresso Italiana με κεφάλαιο 10.000.000 λιρεττών, στο οποίο συμμετείχαν τράπεζες και ιδιώτες, και με αποκλειστικό σκοπό την αεροπορική σύνδεση της Ιταλικής χερσονήσου με την Ανατολική Μεσόγειο, σύμφωνα με τη σύμβαση που υπέγραψε αργότερα με το ιταλικό δημόσιο.[569] Η εταιρεία έφερε πάλι στο προσκήνιο την οργάνωση τακτικής αεροπορικής εμπορικής υπηρεσίας μεταξύ των τριών χωρών, η οποία θα εκτελείτο σε τρία στάδια με υδροπλάνα:

στάδια	χιλιόμετρα	διάρκεια σε ώρες
Μπρίντιζι – Αθήνα	635	6
Αθήνα – Σμύρνη	378	3
Σμύρνη – Κωνσταντινούπολη	514	3.45'

---

[566] *Ε.τ.Κ. 1925,* φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, Aeroespresso, άρθρο 22· *ό.π.*, Messageries, άρθρο 22· *Ε.τ.Κ. 1931,* φ. 311, ν. 5284, άρθρο 14.

[567] Α.Υ.Ε., 1919: Δ/118, Ιταλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, 19.11./2.12.1919· ό.π., Υπουργείο Ναυτικών προς Διευθυντή Ναυτικής–Αεροπορικής Βάσης Φαλήρου και Διευθυντή Κινητής Μοίρας Τατοΐου, διαταγή αρ. 5454-72799, 3.12.1919.

[568] Α.Υ.Ε., 1921: Δ/118, Ιταλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1588, 24.5./6.6.1921 και Υπουργείο Ναυτικών προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2657/537, 16.6.1921.

[569] Α.Υ.Ε., 1923: Κ.Τ.Ε./32, Πρεσβεία Ρώμης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 580, 25.4.1923, όπου συνημμένη η αίτηση της Aeroespresso προς την ελληνική κυβέρνηση, (23.4.1923)· Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Γεράσιμου Βασιλειάδη, Καμπάνης προς Handley Page, επιστολή, 30.1.1926· Μ. Κωνσταντίνης, «Ἡ ἱστορία τῶν πρώτων ἑλληνικῶν ἀεροπορικῶν γραμματοσήμων (Aeroespresso)», *Φιλοτέλεια*, τ. 405, Σεπτ.-Οκτ. 1967, σ. 155.

Επίσης, ζητούσε ορισμένες παραχωρήσεις, όπως υδροσκάλα στον Πειραιά, ραδιοτηλεγραφική υποστήριξη, κ.λ.π.. Ο πρεσβευτής στη Ρώμη σύστησε να ξεκινήσουν οι προκαταρτικές διαπραγματεύσεις για να μην φανεί ότι η Ελλάδα αποκρούει την είσοδο σε όλες τις ιταλικές επιχειρήσεις — εκείνο το διάστημα οι σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών ήσαν τεταμένες λόγω κυρίως του αλβανικού ζητήματος.[570] Το Μάιο του 1923, η Διεύθυνση Ταχυδρομείων του Υπουργείου Συγκοινωνίας άρχισε να καταρτίζει τη σχετική σύμβαση.[571]

Οι συζητήσεις υπήρξαν ατέρμονες. Η ελληνική κυβέρνηση ανέθεσε στο γενικό διευθυντή του Υπουργείου Εξωτερικών Αργυρόπουλο, να επιμεληθεί της σύνταξης της σύμβασης, όπως και μιας παράλληλης με τη γαλλική εταιρεία Messageries Transaériennes. Τούτος προσπάθησε και σε μεγάλο βαθμό πέτυχε να θέσει κοινές βάσεις για τις δύο ενδιαφερόμενες πλευρές, αν και η τάση του υπουργείου ήταν να ευνοηθεί η γαλλική. Έτσι, η ιταλική 'ρίχτηκε' σε δύο σημεία: α) προβλήθηκε ο ισχυρισμός ότι η Ελλάδα δεν παραχωρεί υδροσκάλες σε δύο εταιρείες στο ίδιο σημείο, ώστε να εξυπηρετούνται περισσότερα συμφέροντα εκ του πολλαπλασιασμού των υδροσκαλών. Του ισχυρισμού αυτού έγινε χρήση μόνο για να αποκλεισθούν οι Ιταλοί από την Κέρκυρα, όπου οι Γάλλοι είχαν πραγματική ανάγκη — οι Ιταλοί μπορούσαν να εξυπηρετηθούν από το Μπρίντιζι που απείχε μόλις μισή ώρα από το νησί. β) Η Aeroespresso θέλησε — ή αναγκάσθηκε από πιθανή άρνηση των Τούρκων να παραχωρήσουν τη Σμύρνη — να τροποποιήσει το δρομολόγιο ζητώντας ως ενδιάμεσο σταθμό μεταξύ Αθηνών – Κωνσταντινούπολης τη Θεσσαλονίκη, σημαντικότατο εμπορικό κέντρο με υπήνεμες και μακρές ακτές. Ωστόσο, οι στρατιωτικές αρχές αρνήθηκαν προσχηματικά ένα τέτοιο ενδεχόμενο, μια και η περιοχή είχε κηρυχθεί απαγορευμένη ζώνη. Στην πραγματικότητα, η προσοδοφόρα γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης επιφυλασσόταν για μια μελλοντική ελληνική εταιρεία. Η λύση της Λέσβου ή της Λήμνου που αντιπροτάθηκε δεν άρεσε στους υπευθύνους της ιταλικής εταιρείας, καθώς, εκτός των άλλων, τα νησιά αντιμετώπιζαν πρόβλημα ανεφοδιασμού.[572]

Η ελληνική πλευρά έμεινε αμετακίνητη στο θέμα της απαγορευμένης ζώνης της συμπρωτεύουσας και έτσι, όταν επιτέλους στις 19 Σεπτεμβρίου 1924 υπογράφηκε η σύμβαση, δευτερεύων σταθμός ορίσθηκε η Λήμνος (τον οποίο δεν χρησιμοποίησαν οι Ιταλοί, τουλάχιστον μέχρι το 1928).[573] Αλλά και η υδροσκάλα Αττικής εγκαταστάθηκε έξω από τον κόλπο Ελευσίνας (από τα Μέγαρα μέχρι την Ψυττάλεια δεν επιτρέπονταν οι πτήσεις, απαγόρευση που δεν ίσχυσε για τη

[570] Α.Υ.Ε., 1923: Κ.Τ.Ε./32, ό.π..

[571] Ό.π., Υπουργείο Συγκοινωνίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 125891, 24.5.1923.

[572] Ό.π., 1925: Δ/118/5, Πρεσβεία Ιταλίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1675, 30.8.1924· Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου, 87, Π. Αργυρόπουλος, υπουργός Ναυτικών προς πρόεδρο Κυβέρνησης, σημείωμα, αρ. εμπ. 1807, 23.10.1928.

[573] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, Aeroespresso, άρθρο 2· Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου, ό.π..

γαλλική εταιρεία),[574] συγκεκριμένα στο Φάληρο. Οι υδροσκάλες θεωρούντο ελληνικά ιδρύματα και μόνο η ελληνική σημαία υψωνόταν σε αυτές.[575] Ως προς τις λοιπές διατάξεις, η σύμβαση έβριθε από υπερβολικά προνόμια: η απαλλοτρίωση των οικοπέδων θα γινόταν από το δημόσιο και η διάρκεια της μίσθωσής τους, όπως και της παραχώρησης της γραμμής, έφθανε τα 20 έτη· η απαιτούμενη για την προσυδάτωση θαλάσσια ζώνη εμβαδού 1.000 τ.μ. θα χρησιμοποιείτο αποκλειστικά από την εταιρεία.[576] Η έναρξη της εκμετάλλευσης του τμήματος Μπρίντιζι – Λήμνου έπρεπε να γίνει μέσα σε ένα χρόνο από την παραχώρηση των εγκαταστάσεων και του τμήματος Λήμνου – Κωνσταντινούπολης μέσα σε δύο χρόνια από την υπογραφή της συμφωνίας.[577] Τα εγκαίνια της γραμμής τελέσθηκαν την 1η Αυγούστου 1926, όταν προσθαλασσώθηκε στο Φαληρικό όρμο υδροπλάνο κυβερνώμενο από τον ταγματάρχη Μανταλένα· επρόκειτο για το πρώτο συγκοινωνιακό αεροσκάφος που πέταξε στους ελληνικούς αιθέρες.[578] Επίσης, εντός των προθεσμιών έγινε η πύκνωση της υπηρεσίας· η αρχική εβδομαδιαία, αφού διακόπηκε τον Δεκέμβριο του 1926, ξανάρχισε την 1η Μαρτίου 1927 ως δισεβδομαδιαία.[579] Στο πρώτο τρίμηνο λειτουργίας η τακτικότητα των πτήσεων υπήρξε άρτια, αλλά οι εισπράξεις ελάχιστες.[580]

Η σύμβαση προέβλεπε ακόμη, ότι τα υδροπλάνα έπρεπε να είναι ομοιόμορφου τύπου, επαρκή στον αριθμό (μετά το πρώτο έτος τουλάχιστον 3 εντός των ελληνικών υδάτων) και τελειοποιούμενα συνεχώς.[581] Έτσι, λοιπόν, αρχικά τέθηκαν σε υπηρεσία τα ξύλινα[582] Savoia Marchetti S-55, αργότερα δε 9 μεταλλικά Dornier Wall (πρώτα με έναν κινητήρα Asso 500 ίππων, ύστερα με δύο κινητήρες Lorraine – Isotta Fraschini 400-500 ίππων).[583]

---

[574] Α.Υ.Ε., 1925: Δ/118/5, τροπολογίες στο σχέδιο νόμου περί της κύρωσης της σύμβασης εναέριας κυκλοφορίας με την Aeroespresso.

[575] *Ε.τ.Κ. 1925*, ό.π..

[576] *Ό.π.*, άρθρα 2-3· Α. Ζάννας, «Ἡ ἀεροπορικὴ προσπάθεια τῆς χώρας», *Ἐργασία*, 20.6.1931, τ. 77, σ. 621.

[577] *Ε.τ.Κ. 1925*, ό.π., άρθρο 7.

[578] *Ἀεροπλοΐα*, 16.4.1934, τ. 68, σ. 283· Μ. Κωνσταντίνης, *ό.π.*· Φ. Θεοδωρίδης, *Διατριβαὶ…*, σ. 26.

[579] Φ. Θεοδωρίδης, *ό.π.*· *Ε.τ.Κ. 1925*, ό.π., άρθρο 9· *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 21.10.1929, με τη διευκρίνιση ότι η Αθήνα αποτελούσε το σταθμό διανυκτέρευσης, καθώς η κάλυψη της γραμμής δεν ήταν ακόμη δυνατόν να γίνει μέσα στην ίδια ημέρα.

[580] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Γερασίμου Βασιλειάδη, 5.2, Καμπάνης προς Βασιλειάδη, επιστολή, <Οκτώβριος> 1925.

[581] *Ε.τ.Κ. 1925*, ό.π., άρθρα 10 και 15. Πάντως οι Ιταλοί δεν στάθηκαν συνεπείς σε αυτή τους την υποχρέωση, αφού διατηρούσαν μόνο 2 αεροσκάφη στην Ελλάδα, πράγμα που έδωσε τη λαβή στον μετέπειτα υπουργό Αεροπορίας Ζάννα, για να ζητήσει την αναθεώρηση της σύμβασης, βλ. T.N.A., AVIA, 2/1842, παρατηρήσεις της Βρετανικής Πρεσβείας πάνω στη σύμβαση του Ικάρου, όπως αυτής επικυρώθηκε τον Ιούνιο του 1930, 31.7.1930.

[582] Σύμφωνα με τις στατιστικές τα ξύλινα αεροσκάφη είχαν διάρκεια ζωής 500-800 ώρες πτήσης, ενώ τα μεταλλικά πάνω από 2.000 ώρες, βλ. Ι.Α.Μ.Μ, Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.4, {313}, ξένες εταιρείες.

[583] Ε.Λ.Ι.Α., ό.π., Καμπάνης προς Handley Page, επιστολή, 30.1.1926· Μ. Κωνσταντίνης, *ό.π.*· Φ. Θεοδωρίδης, *ό.π.*· Κ.Α.Ε. και Α.Ε.Α., *Πρώτη Ἀεροπορικὴ Ἔκθεσις Ἀθηνῶν*, τ. 2, σ. 3.

Σε εκτέλεση του άρθρου 19 η εταιρεία απαλλασσόταν από πληθώρα εισφορών: α) φόρο αδείας άσκησης επιτηδεύματος· β) καθαρή πρόσοδο επιβληθέντων αμέσων φόρων· γ) πρόσθετη φορολογία ανωνύμων εταιρειών· δ) αναγκαστικό δάνειο επιβληθέντος προσθέτου φόρου· ε) κάθε άμεσο φόρο ή τέλος βαρύνοντα το εισόδημα ή το κεφάλαιό της· στ) φόρο αυτοκινήτων και τέλος αδείας κυκλοφορίας· ζ) τέλη χαρτοσήμου, δικαστικό ένσημο και πρόσθετα τέλη συμβάσεων-συμβολαίων εργολαβίας και προμηθειών-πράξεων αύξησης του εταιρικού κεφαλαίου.[584]

Το προνόμιο έκδοσης γραμματοσήμου αναλύεται διεξοδικά στο κεφάλαιο «Ταχυδρομικά», σ. 109-112. Η εταιρεία ακόμη, μετέφερε δωρεάν εφ' όλης της γραμμής επίσημο ελληνικό ταχυδρομείο μέχρι ενός χιλιόγραμμου. Έκπτωση 30% απολάμβαναν οι υπάλληλοι του ελληνικού κράτους και προτεραιότητα πρόσωπα υποδεικνυόμενα από αυτό.[585]

Τα γραφεία της εταιρείας εγκαταστάθηκαν στην Αθήνα (Πανεπιστημίου 3).[586] Πρακτορεία υπήρχαν στη Θεσσαλονίκη, στην Πάτρα, στη Σύρο και στη Λήμνο (αργότερα στη Μυτιλήνη).[587] Γενικός αντιπρόσωπος στην Ελλάδα ήταν ο Καμπάνης, ο οποίος, κατά τα λεγόμενά του, λίγο είχε λείψει να κηρύξει πτώχευση, εξ αιτίας της καθυστέρησης στην έναρξη της υπηρεσίας.[588]

Η κίνηση επί της γραμμής (συνολικής απόστασης 1.437 χλμ.) ήδη από την πρώτη πλήρη περίοδο εκμετάλλευσης (1.5-31.12.1927) αποτιμάται ως ικανοποιητική: 193.170 χλμ. πτήσης, 517 επιβάτες, 1.899 χλγρ. ταχυδρομείου – εφημερίδων, 22.625 χλγρ. εμπορευμάτων – αποσκευών με κανονικότητα ταξιδίων 96% και κανένα ατύχημα.[589]

Όπως προαναφέρθηκε, η Aeroespresso εγκατέστησε με δικές της δαπάνες αερολιμένα στο Δέλτα Φαλήρου. Συγκεκριμένα, επιχωμάτωσε ικανή θαλάσσια έκταση συνεχόμενη προς την παραχωρηθείσα παραλία. Την από ξηράς έκταση περιμάντρωσε με λιθόκτιστο τοίχο, ενώ από τη θάλασσα ανήγειρε κυματοθραύστη. Κατασκεύασε και λιμενοβραχίονα με σιδηροτροχιές για την ανέλκυση και καθέλκυση των υδροπλάνων. Σε απόσταση 60 μ. από τον περίβολο κατασκεύασε πάνω στην παραλία προκυμαία και συμπληρωματικό λιμενοβραχίονα για το σχηματισμό καταφυγίου των εγκαταστάσεων. Μέσα στην έκταση αυτή οικοδόμησε: οικία γραφείων-διαμονής, οικία για τις μηχανικές υπηρεσίες, οικία τηλεφωνείου-θυρωρείου και υπόστεγο στέγασης αεροσκαφών. Από το 1928 μίσθωσε φρέαρ στην θέση Αράπικα για την παροχή ύδατος, ενώ ακόμη κατείχε μία βενζινάκατο, δύο λέμβους, ηλεκτρικό βαρούλκο, πυροσβεστική αντλία και περιστροφικό επίπεδο plate-forme.

---

[584] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 209, σύμβαση 5.8.1925.

[585] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, Aeroespresso, άρθρο 18. Καθ' υπόδειξιν διοριζόταν και το προσωπικό στη Λήμνο, *ό.π.*, άρθρο 14.

[586] *Ο.π.*, άρθρο 21· Κ.Α.Ε. και Α.Ε.Α., *ό.π.*.

[587] *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1931, τ. 1, εσώφυλλο.

[588] Ε.Λ.Ι.Α., ό.π., Καμπάνης προς Βασιλειάδη, επιστολή, <Οκτώβριος> 1925.

[589] Φ. Θεοδωρίδης, *ό.π.*, σ. 28.

Με την πάροδο του χρόνου έγινε αντιληπτό για το ελληνικό δημόσιο το μέγεθος της απώλειας εσόδων από την ύπαρξη ενός ιδιωτικού αερολιμένα σε απόσταση αναπνοής από την πρωτεύουσα. Αποφασίσθηκε λοιπόν, το Μάιο του 1931, η εξαγορά όλων των ανωτέρω κινητών και ακινήτων έναντι 14.000.000 δρχ., με το τίμημα να περιέρχεται εξ ολοκλήρου στην εταιρεία δίχως κρατήσεις.[590] Επίσης, το δημόσιο απαλλάχθηκε από την απαίτηση της εταιρείας να τής καταβληθούν 8.000.000 δρχ. για τα έξοδα επιχωμάτωσης της παραλίας.[591]

Η Aeroespresso, φυσικά, δεν απομακρύνθηκε από το Φάληρο. Παράλληλα, με το συμβόλαιο αγοραπωλησίας, υπεγράφη συμβόλαιο μίσθωσης μέρους των εγκαταστάσεων (15.000 δρχ. μηνιαίως για διάστημα 10 ετών).[592] Ο κρατικός έλεγχος κατέστη πλέον ουσιαστικός, καθώς οι ελληνικές αρχές αναλάμβαναν τη ρυμούλκηση και το χειρισμό των υδροπλάνων και της βενζινακάτου, τον ανεφοδιασμό καυσίμων, τη χορήγηση γλυκού νερού και ηλεκτρικού ρεύματος, τις υπηρεσίες μετεωρολογίας, ραδιοτηλεγραφίας, ταχυδρομική, πυρόσβεσης, υγειονομίας, αστυνόμευσης, διάσωσης όπως και τη φρούρηση.[593] Το ελληνικό κράτος ανέλαβε επίσης, την εκτέλεση προστατευτικών έργων από τον νοτιοανατολικό άνεμο.[594] Εκτός από την ιταλική εταιρεία, τώρα στο χώρο αυτό θα εξυπηρετούντο η Air Orient και η Imperial, των οποίων τα τέλη στέγασης και προσγείωσης, αυξανόμενα συν τω χρόνω, θα κάλυπταν τους τόκους του κεφαλαίου εξαγοράς, αλλά και τα έξοδα λειτουργίας.[595]

Ως προς τις υπόλοιπες υδροσκάλες, ο δευτερεύων σταθμός Λήμνου μεταφέρθηκε στη Λέσβο. Σε περίπτωση δυσκολίας προσθαλάσσωσης στη Μυτιλήνη, ως βοηθητικό πεδίο ορίσθηκε ο όρμος Γέρα.[596] Αναλογικά, στην Αττική ιδρύθηκε ο σταθμός του Πόρτο-Ράφτη ως εναλλακτικός του Φαλήρου.[597] Στους χώρους αυτούς η εταιρεία δεν είχε εξουσιοδότηση να ανεγείρει εγκαταστάσεις.[598] Επίσης, παραχωρήθηκε άδεια χρήσης των ενδιάμεσων σταθμών Πατρών και Σύρου, όπως και του Φαιακίου Κερκύρας κατά περίσταση.[599] Σε όλες τις υδροσκάλες η εταιρεία πλήρωνε δικαιώματα προσυδάτωσης 140,5 + 140,5 δρχ., πλην του Φαλήρου, όπου το τίμημα ανερχόταν σε 562,5 + 562,5 δρχ..[600]

Πέρα από το καθεστώς των υδροσκαλών αναθεωρήθηκαν και άλλες διατάξεις προς το συμφέρον της ελληνικής κυβέρνησης.[601] Το προνόμιο

---

[590] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 284, ν. 5278, συμβόλαιο αγοραπωλησίας του αερολιμένα στο Φάληρο.

[591] *Ἀρχεῖον τῆς Γερουσίας*, σύνοδος 1930-31, τ. Γ', σ. 1567.

[592] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 284, ν. 5278, συμβόλαιο μίσθωσης, άρθρα 1-3 και 5-6.

[593] *Ό.π.*, άρθρο 7.

[594] *Ό.π.*, άρθρο 9.

[595] *Ἀρχεῖον τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1566.

[596] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 284, ν. 5278, τροποποίηση, άρθρο 3 § α-γ.

[597] *Ό.π.*, άρθρο 3 § γ και ζ· *ό.π.*, μίσθωση, άρθρο 10.

[598] *Ό.π.*, τροποποίηση, άρθρο 3 § δ.

[599] *Ό.π.*, άρθρο 3 § β και στ.

[600] *Ό.π.*, μίσθωση, άρ. 4.

[601] Βλ. και *Πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων τῆς Βουλῆς,* 24.6.1931, συνεδρίαση ΡΓ', τ. 124, σ. 1810· *Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Βουλῆς*, 24.6.1931, συνεδρίαση 103, τ. 93.1, σ. 705, όπου ο υφυπουργός Α. Ζάννας υπεραμύνθηκε των τροποποιήσεων.

εκμετάλλευσης των γραμμών ελαττώθηκε από την εικοσαετία στη δεκαετία, με την πενταετία να έχει ήδη παρέλθει.[602] Το ελληνικής εθνικότητας ιπτάμενο προσωπικό αυξήθηκε από τρεις σε πέντε (δύο β' οδηγοί, δύο μηχανικοί, ένας ασυρματιστής),[603] ενώ επί ελληνικού εδάφους θα αποτελούσε τα 4/5 του τεχνικού προσωπικού και το σύνολο του διοικητικού-εργατικού (εκτός από ένα λογιστή και ένα τεχνίτη).[604] Τέλος, η εταιρεία υποχρεωνόταν να χορηγεί στο ελληνικό δημόσιο το 1/4 των υπό διαμετακόμιση ταχυδρομικών εισπράξεων, των αναλογούντων στην απόσταση που διένυε η ελληνική εταιρεία για τον ίδιο σκοπό.[605]

Σε αντάλλαγμα, αιρόταν η απαίτηση για ομοιομορφία των αεροσκαφών της Aeroespresso[606] και το σπουδαιότερο, τής επιτρεπόταν η εκμετάλλευση της γραμμής Αθηνών – Ρόδου,[607] η οποία ωστόσο, θα προσέθετε νέα πρόσοδο για το δημόσιο, θα πύκνωνε το υπεράνω της χώρας δίκτυο και επί πλέον θα εξυπηρετούσε και τους ελληνικούς πληθυσμούς της Δωδεκανήσου.[608] Η γραμμή Μπρίντιζι – Ρόδου εκτεινόταν τώρα σε μήκος 1.185 χλμ..[609]

Τα δρομολόγια παγιώθηκαν ως εξής: α) γραμμή Μπρίντιζι – Κωνσταντινούπολης, δισεβδομαδιαία από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβριο, εβδομαδιαία τους μήνες Νοέμβριο, Ιανουάριο, Φεβρουάριο και κλειστή το Δεκέμβριο· β) γραμμή Μπρίντιζι – Ρόδου, εβδομαδιαία όλο το έτος.[610] Τα χρονικά διαστήματα με αφετηρία το Μπρίντιζι, όπως και οι τιμές των εισιτηρίων (σε δρχ.) καθορίσθηκαν ως εξής [611](βλ. και χάρτη 10):

σταθμός	χρόνος	κόστος	σταθμός	χρόνος	κόστος
Πάτρα	3.00'	2.000			
Αθήνα	4.15'	2.800			
Μυτιλήνη	6.15'	3.880	Σύρος	5.15'	3.320
Κωνσταντινούπολη	8.45'	5.600	Ρόδος	7.45'	4.320

Όταν μάλιστα, τέθηκαν σε υπηρεσία τα τρικινητήρια Savoia Marchetti S-66 (1934),[612] που μπορούσαν να αναπτύξουν ταχύτητα 250 χλμ./ώρα, κατέστη δυνατό να συμπεριληφθεί στο αυθημερόν δρομολόγιο και η ιταλική πρωτεύουσα·

---

[602] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 284, ν. 5278, τροποποίηση, άρθρο 5.

[603] *Ό.π.*, άρθρο 9 § β· *Ε.τ.Κ. 1935*, φ. 205, ν.δ. 16.5.1935, άρθρο 3.

[604] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 284, ν. 5278, τροποποίηση, άρθρο 9 § α και γ.

[605] *Ό.π.*, άρθρο 7 § γ.

[606] *Ό.π.*, άρθρο 4.

[607] *Ό.π.*, άρθρο 6.

[608] *Ἀρχεῖον τῆς Γερουσίας*, ό.π., σ. 1567· Α. Ζάννας, «Ἡ ἀεροπορική μας προσπάθεια», *Τὰ Φτερά*, Ιούλ. 1931, τ. 5, σ. 2.

[609] Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Πρεσβεία Ρώμης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1093, 13.6.1932.

[610] Ό.π..

[611] Υπουργείο Αεροπορίας, Δ.Π.Α., Τμήμα Α', *Ἀεροπορικὸς Ὁδηγός*, Αθήνα 1931, σ. 52· *Τὰ Φτερά*, Απρ. 1931, τ. 1-2, σ. 26.

[612] C. Asproyerakas, *ό.π.*, σ. 9.

η διαδρομή Ρώμης – Κωνσταντινούπολης γινόταν πλέον σε 9 ώρες και Ρώμης – Ρόδου σε 7.45'.[613]

Η εταιρεία δεν απέφυγε ορισμένα ατυχήματα· στις 18.4.1929 στο Λαύριο, στις 26.3.1930 στο Ρίο, στις 7.5.1932 στο Γέρας, όλα δίχως θύματα,[614] κάτι που ωστόσο συνέβη στις 18 Ιουλίου 1933. Εκείνο το απόγευμα, το Dornier Wall, με σήμα εθνικότητας και νηολόγηση I-AZEE, αναχώρησε από το Φάληρο και κατέπεσε λίγο αργότερα κοντά στην νησίδα Φλέβες. Το τετραμελές πλήρωμα και οι δύο επιβάτιδες έχασαν την ζωή τους. Ελληνική τορπιλλάκατος αναζήτησε το εξαφανισμένο υδροπλάνο, δίχως αποτέλεσμα. Την ίδια τύχη είχε και η έρευνα ιταλικής τορπιλλάκατου. Ο λογοκριμένος ιταλικός τύπος απέφυγε να αναγράψει την είδηση. Τα συντρίμμια βρέθηκαν τρία χρόνια αργότερα από κάποιο αλιευτικό.[615]

Η δημιουργία της Ala Littoria από την συγχώνευση των υπολοίπων ιταλικών εταιρειών, αποτέλεσε πλήγμα για την Aeroespresso, η οποία αναγκάσθηκε να προσχωρήσει στο νέο οργανισμό ως προς το οικονομικό μέρος, αν και διατήρησε την επωνυμία και τη διοικητική αυτοτέλεια (1934). Όταν, την 1η Ιανουαρίου 1936 διακόπηκαν τα δρομολόγια προς τον Βόσπορο, εξ αιτίας της λήξης της σύμβασης με την τουρκική κυβέρνηση,[616] έγινε πλέον ολοφάνερο ότι η πρωτοπόρος, αλλά μικρή Aeroespresso δεν είχε άλλα περιθώρια βιωσιμότητας. Ο σταθμός Μυτιλήνης αχρηστεύτηκε, ο δε κινητός εξοπλισμός του Πόρτο-Ράφτη μεταφέρθηκε στη Νέα Πέραμο.[617]

γ. S.A.M.

Από τις απαρχές της σύστασής του το αλβανικό κράτος αποτέλεσε πρόσφορο πεδίο εφαρμογής των ιταλικών συμφερόντων. Οι εναέριες συγκοινωνίες ήσαν χαρακτηριστικό παράδειγμα, μια και η παρέμβαση της Aero Lloyds Albanese, αλλά και της Societa Aerea Mediterranea (S.A.M.), εξάλειψαν κάθε ιδέα δημιουργίας εθνικής εταιρείας. Η S.A.M. επεδίωκε διακαώς την προέκταση της γραμμής Ρώμης – Τιράνων στο εσωτερικό της Βαλκανικής και μέσω της αλβανικής κυβέρνησης ζήτησε στα μέσα του 1931 τη σύνδεση Τιράνων – Ιωαννίνων. Η ελληνική πλευρά έβλεπε την εποχή εκείνη με συμπάθεια την υλοποίηση της γραμμής με ξένα αεροπλάνα, διότι η δική της εταιρεία δεν ήταν σε

---

[613] *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1935, τ. 97, σ. 6.

[614] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1933, σ. 19-22.

[615] Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Πρεσβεία Ιταλίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 5401, 26.7.1933 και προς Γ.Ε.Ν. αρ. πρωτ. ΙΥ/Γ60/3583, 27.7.1933· ό.π., 1933: Α/15α, Πρεσβεία Ρώμης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1605, 1.8.1933· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1933, τ. 7, σ. 215· *Πρωΐα*, 19.7.1933· *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.9.1936, τ. 126, σ. 83.

[616] *Ό.π.*, 1.1.1936, τ. 109, σ. 209· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1934, τ. 12, σ. 171-172.

[617] Κ. Παναγιώτου, «Ὁ βοηθητικὸς ναυτικὸς ἀερολιμὴν Ἀθηνῶν», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.4.1938, τ. 163, σ. 304.

θέση να δαπανήσει τα σχετικά κονδύλια.[618] Ένα χρόνο αργότερα επετράπη στη S.A.M. η ανταπόκριση της Θεσσαλονίκης,[619] πόλης αποδοτικότερης και με προοπτική επέκτασης της γραμμής προς τη Βουλγαρία (βλ. χάρτη 10). Τα δρομολόγια εκτελούντο τρεις φορές την εβδομάδα όλο τον χρόνο[620] πλην του χειμώνα, οπότε γίνονταν εκτάκτως· για τις περιπτώσεις αυτές είχαμε και παράπονα από τον ελληνικό αερολιμένα για καθυστερήσεις στη μεταβίβαση των μετεωρολογικών δελτίων από το σταθμό της αλβανικής πρωτεύουσας.[621]

δ. Ala Littoria

Η ορθολογικότερη διαχείριση της αεροπορικής πολιτικής ενός κράτους σε ένα περιβάλλον αυξανομένου διεθνούς ανταγωνισμού, αλλά και η ανάγκη αυστηρού κυβερνητικού ελέγχου υπαγόρευσαν την σύμπτυξη όλων των ιταλικών αεροπορικών επιχειρήσεων σε μία. Η Ala Littoria προέκυψε στις 28 Οκτωβρίου 1933 από τη συγχώνευση των: Societa Anonima Navigationa Aerea (S.A.N.A.) της Γένουας, Transadriatica της Βενετίας, S.A.M. της Ρώμης, Societa Italiana Servici Aerei (S.I.S.A.) της Τεργέστης, Societa Aviolinei Italiani (S.A.I.) του Μιλάνου και Aero Lloyds Albanese των Τιράνων. Έδρα της ορίσθηκε ο αερολιμένας Λιττόριο της Ρώμης. Η νέα διεύθυνση περιόρισε το προσωπικό, αντικατέστησε τα παλαιού τύπου αεροσκάφη με Savoia Marchetti S-55 και S-66, ενώ τον Ιούλιο του 1934 υπέγραψε δεκαετή σύμβαση με το ιταλικό Υπουργείο Αεροπορίας.[622] Τον Ιανουάριο του 1936 απορρόφησε και την απομείνασα Aeroepresso.[623]

Η νέα εταιρεία κληρονόμησε στον ελληνικό χώρο τις γραμμές της Aeroespresso και της S.A.M.. Η άδεια εκμετάλλευσής τους παραχωρήθηκε από την ελληνική πλευρά με τη σύμβαση της 30ης Ιουνίου 1936, που συνομολογήθηκε σε κυβερνητικό επίπεδο.[624] Σε αντάλλαγμα, ελληνική εταιρεία θα μπορούσε να τύχει ανάλογης μεταχείρισης επί των υφισταμένων γραμμών Ελλάδας – Ιταλίας – Γαλλίας ή Γερμανίας.[625] Ακόμη, σε περίπτωση επέκτασης του ελληνικού δικτύου στη Βουλγαρία, η Ala Littoria δεν θα είχε δικαίωμα να εκτελεί από εκεί εμπορικές μεταφορές.[626] Η πενταετής συμφωνία που άρχισε να ισχύει αναδρομικά από την έναρξη του 1935, θα παρατεινόταν σιωπηρά κατά διετείς περιόδους με δυνατότητα καταγγελίας μέσα στο έτος πριν την εκπνοή.[627]

---

[618] *Τὰ Φτερά*, Αύγ.-Σεπτ. 1931, τ. 6-7, σ. 8.

[619] *Ό.π.*, Ιούλ. 1932, σ. 12, σ. 22.

[620] Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Πρεσβεία Ρώμης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1093, 13.6.1932.

[621] Ό.π., Πρεσβεία Τιράνων προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 349, 21.3.1933.

[622] Ό.π., Πρεσβεία Ρώμης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1093, 13.6.1932· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1934, τ. 12, σ. 171-172· Μ. Μουτούσης, «Ἡ ἐξέλιξις τῆς ἰταλικῆς ἀεροπορίας», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.4.1937, τ. 139, σ. 279.

[623] *Ό.π.*, 1.2.1936, τ. 111, σ. 242.

[624] *Ε.τ.Κ. 1937,* φ. 373, α.ν. 852, άρθρο 1.

[625] *Ό.π.*, άρθρο 2.

[626] *Ό.π.*, άρθρο 4.

[627] *Ό.π.*, άρθρο 12.

Η βόρεια γραμμή της Ala Littoria, αυτή που ένωνε τη Ρώμη με τη Θεσσαλονίκη (βλ. χάρτη 11) ονομάσθηκε «γραμμή Ανατολής»,[628] επειδή οι υπεύθυνοι της εταιρείας ήλπιζαν ότι θα την επιμήκυναν μέχρι την Άγκυρα,[629] προοπτική που διαψεύσθηκε από την αρνητική στάση των Τούρκων. Στη γραμμή εκτελούσαν υπηρεσία αεροπλάνα τύπου Savoia Marchetti S-73 (3 κινητήρες Alfa-Romeo 750 ίππων, 18 επιβάτες, ταχύτητα 320 χλμ./ώρα, εκπέτασμα 24 μ., μήκος 17,45 μ., ύψος 4,60 μ., φέρουσα επιφάνεια 93 τ.μ.),[630] τα οποία αντικαταστάθηκαν στις αρχές του 1939 από τα επίσης 18θέσια S-75. Από το καλοκαίρι εκείνης της χρονιάς η γραμμή επεκτάθηκε προς τη Σόφια (αεροδρόμιο Μποζούριστι) με συνολικό χρόνο ταξιδίου 8 ώρες.[631] Στον παρακάτω πίνακα, δίνονται τα στοιχεία που θα ενδιέφεραν το χρήστη της γραμμής, στα μέσα της δεκαετίας (αφετηρία η Ρώμη):[632]

σταθμός	χρόνος άφιξης	εισιτήριο σε δρχ.
Μπρίντιζι	3.40'	425
Τίρανα	5.25'	1.280
Θεσσαλονίκη	8.25'	4.680

Το μοναδικό ατύχημα στη συγκεκριμένη γραμμή συνέβη το χειμώνα του 1935-36, όταν αεροσκάφος της, εξ αιτίας βλάβης των πηδαλίων που προκλήθηκε από το σχηματισμό πάγου, αναγκάσθηκε να προσγειωθεί κοντά στην ελληνογιουγκοσλαβική μεθόριο. Κανείς επιβαίνων δεν έπαθε τίποτα.[633] Ας σημειωθεί με την ευκαιρία, ότι η Ala Littoria πέτυχε να διατηρεί χειμερινά δρομολόγια και μάλιστα με συχνότητα ίδια με αυτήν των θερινών.[634]

Η νότια «γραμμή Αιγαίου»[635] ξεκινούσε από την ιταλική πρωτεύουσα και κατέληγε στη Ρόδο (βλ. χάρτη 11). Αρχικά, το τμήμα Ρώμης – Αθηνών εξυπηρετείτο τρεις φορές την εβδομάδα και το τμήμα Αθηνών – Ρόδου δύο,[636] όταν όμως τα υδροπλάνα S-66 (τρικινητήρια, ταχύτητα 250 χλμ./ώρα, 18 επιβάτες)[637] αντικαταστάθηκαν από τα αεροπλάνα S-73 (Ιανουάριος 1938),[638] η γραμμή έγινε ταχεία, τρισεβδομαδιαία σε όλο το μήκος της και ο σταθμός Αθηνών

---

[628] *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1935, τ. 95.

[629] *Ό.π.*, 16.4.1936, τ. 116, σ. 325.

[630] *Ό.π.*, 1-5.11.1937, τ. 153, σ. 125· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1935, τ. 14, σ. 183-184.

[631] *Ἀεροπλοΐα*, 1.3.1939, τ. 185, σ. 323· *ό.π.*, 15.7.1939, τ. 194, σ. 38· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1939, τ. 30, σ. 186· Α.Υ.Ε., 1940: 14, Α/6/2/Α, Πρεσβεία Σόφιας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 890 Χ/4/5, 1.4.1940. Σύμφωνα με το τελευταίο έγγραφο, ενδέχεται η γραμμή Σόφιας – Ρώμης να διέκοψε τη λειτουργία της το χειμώνα και να προγραμματίσθηκε η επανέναρξή της ως τρισεβδομαδιαίας την άνοιξη του 1940.

[632] C. Asproyerakas, *ό.π.*,1936, σ. 34-39 και 48.

[633] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1936, τ. 17, σ. 169.

[634] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.10.1937, τ. 150-151, σ. 94.

[635] *Ό.π.*, 1.7.1935, τ. 95. Οι Ιταλοί αποκαλούσαν την κτήση της Δωδεκανήσου Νήσους Αιγαίου.

[636] C. Asproyerakas, *ό.π.*,1936, σ. 24 και 1937, σ. 16.

[637] C. Asproyerakas, *ό.π.*,1936, σ. 24.

[638] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1938, τ. 28, σ. 103· *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.12.1937, τ. 156, σ. 173.

μεταφέρθηκε από το Φάληρο στη Δεκέλεια.[639] Παράλληλα, η εταιρεία είχε αναπτύξει μία δεύτερη γραμμή υδροπλάνων Τεργέστης – Ρόδου, η οποία από τον Απρίλιο του 1937 προεκτάθηκε προς τη Χάιφα της Παλαιστίνης.[640] Και η γραμμή αυτή ήταν τρισεβδομαδιαία,[641] με αποτέλεσμα τα αεροσκάφη της Ala Littoria να εξυπηρετούν έξι φορές την εβδομάδα την ελληνική πρωτεύουσα και από τα δύο αεροδρόμιά της. Οι χρονικές αποστάσεις των δύο γραμμών και τα τιμολόγια παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα:[642]

σταθμός	γραμμή υδροπλάνων 1938	γραμμή αεροπλάνων 1938	τιμολόγιο 1936 (δρχ.)	τιμολόγιο 1937 (δρχ.)
Τεργέστη	(αφετηρία)			
Ρώμη		(αφετηρία)	(αφετηρία)	(αφετηρία)
Μπρίντιζι	4.15'	2.40'	2.100	1.785
Αθήνα	6.30'	4.55'	5.100	4.335
Ρόδος	9.40'	8.05'	7.500	6.435
Χάιφα	14.40'			

Ας σημειωθεί ότι το αεροπορικό εισιτήριο Πειραιώς – Μπρίντιζι κόστιζε 3.000 δρχ., ενώ το ατμοπλοϊκό 4.000 δρχ..[643]

Ατύχημα είχαμε την 1η Νοεμβρίου 1938, όταν αεροπλάνο με κατεύθυνση προς την Ιταλία, αφού συνάντησε θύελλα στην Αιτωλοακαρνανία, πήρε το δρόμο της επιστροφής προς την Αθήνα· τότε όμως επλήγη από κεραυνό και προσγειώθηκε στους αγρούς του Μεσολογγίου. Οι επιβάτες συνέχισαν το ταξίδι τους την επομένη από την Πάτρα, αυτήν τη φορά με υδροπλάνο της εταιρείας.[644]

Την άνοιξη του 1939, η Ala Littoria άλλαξε την αφετηρία της γραμμής Ιταλίας – Παλαιστίνης από την Τεργέστη στη Ρώμη και, ταυτοχρόνως, αντικατέστησε σε αυτήν τα υδροπλάνα S-66 με αεροπλάνα S-75· ο νέος τύπος διαδέχθηκε και τα S-73 στην άλλη γραμμή Ιταλίας – Δωδεκανήσου.[645] Τον επόμενο χειμώνα, η γραμμή «Αιγαίου» είχε απολέσει πανηγυρικά τον τίτλο της: υπήρχε τώρα τρισεβδομαδιαίο δρομολόγιο Ρώμης – Βασόρας (η προέκταση επιτεύχθηκε τον Ιούνιο του 1939)[646] με διανυκτέρευση στην Αθήνα και καθημερινό δρομολόγιο πλην Κυριακής Ρώμης – Αθηνών,[647] βλ. χάρτη 11. Οπότε, το καλοκαίρι του 1939 από την Ελλάδα διέρχονταν τρεις γραμμές της εταιρείας:

---

[639] *Ό.π.*, 1-16.10.1938, τ. 175-176, σ. 149.

[640] *Ό.π.*, 15-20.4.1937, τ. 140, σ. 304.

[641] *Ό.π.*, 16-20.6.1937, τ. 144, σ. 368.

[642] *Ό.π.*, 1-16.10.1938, τ. 175-176, σ. 149· C. Asproyerakas, *ό.π.*, σ. 26-32 και 46-48· *ό.π.*, 1937, σ. 26-32 και 38-40.

[643] Ν. Λέκκας, «Πῶς ἐξυπηρετεῖται σήμερον ἡ Ἑλλὰς διὰ τῶν ξένων ἀεροπορικῶν ἑταιρειῶν», *Ἀεροπλοΐα*, 1.8.1936, τ. 123, σ. 34.

[644] *Ό.π.*, 1-5.11.1938, τ. 177, σ. 169· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1938, τ. 28, σ. 148.

[645] *Ἀεροπλοΐα*, 1.3.1939, τ. 185, σ. 323.

[646] *Ό.π.*, 15.6.1939, τ. 192, σ. 470· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1939, τ. 30, σ. 186.

[647] *Ἀεροπλοΐα*, Δεκ. 1939, τ. 200, σ. 116.

Ρώμη	(αφετηρία)	Ρώμη	(αφετηρία)	Αθήνα	(αφετηρία)
Μπρίντιζι	2.00'	Μπρίντιζι	2.00'	Ρόδος	2.00' διανυκτέρευση
Τίρανα	3.25'	Αθήνα	5.15'	Χάιφα	3.10' από Ρόδο
Θεσσαλονίκη	5.20'			Βαγδάτη	7.10'
				Βασόρα	9.25'

Εκτός από τις ανωτέρω πλήρεις εμπορικές γραμμές, η εταιρεία είχε εγκαινιάσει το Σεπτέμβριο του 1935 και μία δισεβδομαδιαία ταχυδρομική μεταξύ της μητρόπολης και της Σομαλίας, η οποία διερχόταν από την Αθήνα, ενώ στο τμήμα Αλεξανδρείας – Χαρτούμ τη διαβίβαση εκτελούσε η βρετανική Imperial (βλ. χάρτη 12).[648] Η γραμμή αποδείχθηκε εξαιρετικά βραχύβια ως προς την διέλευσή της από το ελληνικό έδαφος, καθώς διακόπηκε πιθανότατα εξ αιτίας της αιθιοπικής εκστρατείας (Οκτώβριος 1935-Μάιος 1936).[649] Το επόμενο έτος που επαναλειτούργησε, τη βλέπουμε να ακολουθεί την οδό Σικελίας – Λιβύης – Αιγύπτου.[650]

Μέσα στο 1940 και ενώ οι ελληνοϊταλικές σχέσεις επιδεινώνονταν, αεροπλάνα της Ala Littoria δύο φορές πέταξαν πάνω από το Ναύσταθμο. Ο υφυπουργός Αεροπορίας Οικονομάκος απείλησε τότε τον αντιπρόσωπο της εταιρείας, ότι στο εξής τα αεροσκάφη της θα συνοδεύοντο από καταδιωκτικά, για όσο διάστημα ίπταντο του ελληνικού χώρου, απείλησε δε ότι θα κατήγγειλε τη σύμβαση. Ο αντιπρόσωπος και η ιταλική πρεσβεία υποσχέθηκαν να μην ξανασυμβεί παρόμοιο κρούσμα και το μέτρο δεν εφαρμόσθηκε. Συχνά, πάντως στην γραμμή της Ρόδου ταξίδευαν Ιταλοί αξιωματικοί, οι οποίοι ενεργούσαν παρατηρήσεις και λάμβαναν φωτογραφίες.[651]

Όταν η Ιταλία κήρυξε τον πόλεμο κατά των Αγγλογάλλων (10 Ιουνίου 1940), η νότια γραμμή της Ala Littoria αδρανοποιήθηκε για ένα μήνα και στη συνέχεια ενεργοποιήθηκε ως δισεβδομαδιαία και ακρωτηριασμένη μέχρι τη Ρόδο[652]. Ακολούθησε νέα διακοπή ολοκλήρου του ελληνικού δικτύου της στις 28 Οκτωβρίου 1940. Εκείνο το πρωινό το πλήθος που είχε συρρεύσει στο κέντρο των Αθηνών για να διαδηλώσει την αποδοχή της ιταλικής εισβολής, προέβη στην καταστροφή των γραφείων της εταιρείας (οδός Σταδίου 2).[653]

---

[648] *Ό.π.*, 16.9.1935, τ. 101, σ. 106.

[649] Η Ελλάδα και το Ηνωμένο Βασίλειο, το οποίο ασκούσε πολιτική επιρροή στην Αίγυπτο και το Σουδάν, συμμετείχαν στις κυρώσεις της Κοινωνίας των Εθνών εναντίον της Ιταλίας, οπότε η διακοπή της λειτουργίας αυτής της στρατιωτικά αξιοποιήσιμης γραμμής θα επήλθε με δική τους υπαιτιότητα.

[650] C. Asproyerakas, *ό.π.*, σ. 17.

[651] Π. Οικονομάκος, *ό.π.*, σ. 127· Η. Καρταλαμάκης, *Οἱ πρῶτοι Ἴκαροι 1931-1940*, Αθήνα 1987, σ. 496-497.

[652] *Ἀεροπλοΐα*, Ιούν. 1940, τ. 206, σ. 195.

[653] C. Asproyerakas, *ό.π.*, σ. 33.

3. Οι γαλλικές εταιρείες

α. Διάφορα σχέδια

Η Γαλλία ήταν η χώρα εκείνη της Ευρώπης που πρωτοστάτησε όσο καμμία άλλη στην πρόοδο της αεροπλοΐας. Ωστόσο, μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η ανάπτυξη της αεροπορικής συγκοινωνίας της συντελέσθηκε με αρκετή βραδύτητα,[654] επειδή η προτεραιότητα είχε δοθεί στην πολεμική αεροπορία. Ως προς την Ελλάδα πάντως, η ανάγκη σύνδεσης της μητρόπολης με εδάφη υπό εντολή ή αποικιακά, οδήγησε σχετικά νωρίς στην σύναψη αεροπορικών συμφωνιών. Προτού περάσουμε να τις δούμε αναλυτικά, ας παραθέσουμε ορισμένες προκαταρκτικές προσπάθειες.

Το Μάρτιο του 1919 κατατέθηκε πρόταση από εμπειρογνώμονα για την δημιουργία ταχυδρομικής γραμμής που θα συνέδεε τη Δυτική Ευρώπη με τα Βαλκάνια και τη Μικρά Ασία μέσω Ελλάδας. Η τελευταία θα έπρεπε να προτιμηθεί για λόγους οικονομικούς και πολιτικούς, εξ αιτίας του ρόλου της στον πρόσφατο πόλεμο. Το αεροσκάφος, που θα ενεργούσε στην υπό σχεδιασμό γραμμή, την πρώτη ημέρα θα ένωνε το Παρίσι με την Αθήνα (απόσταση 2.325 χλμ., χρόνος 16.35΄) και τη δεύτερη την ελληνική πρωτεύουσα με το Βουκουρέστι (απόσταση 1.183 χλμ. και χρόνος 8.40΄ μέσω Σμύρνης είτε απόσταση 1.323 χλμ. και χρόνος 9.10΄ μέσω Θεσσαλονίκης).[655]

Ακολούθησε τον επόμενο μήνα υπόμνημα ενός Γάλλου λοχαγού προς τον πρόεδρο της Διυπουργικής Επιτροπής για την Πολιτική Αεροναυτιλία. Σε αυτό εξετάζονταν οι τεχνικοί, οικονομικοί και πολιτικοί παράγοντες που θα ευνοούσαν την πιθανότητα εγκατάστασης αερογραμμών όχι αποκλειστικά γαλλικών συμφερόντων. Η προτεινόμενη γραμμή Μπρίντιζι – Αθηνών – Σμύρνης – Κωνσταντινούπολης – Βουκουρεστίου θα ένωνε τα ζωτικά κέντρα της ευρωπαϊκής αγοράς με νέες χώρες, οι οποίες αν και υπέφεραν από την προηγηθείσα μακρά περίοδο πολέμου θα μπορούσαν να αναπτυχθούν γρήγορα υπό την κηδεμονία της Συνεννόησης. Το πρώτο τμήμα της γραμμής υστερούσε από άποψη κλιματολογική και έλλειψη ενδιάμεσων σταθμών (πλην της Κερκύρας και των Πατρών), θα υπερτερούσε όμως σε ταχύτητα· απαραίτητη κρινόταν μια συμφωνία με την ιταλική κυβέρνηση. Το δεύτερο τμήμα της ήταν αυτό που ενδιέφερε κατ' εξοχήν τους Γάλλους, αφού η Σμύρνη δεν ήταν ένας απλός διαμετακομιστικός κόμβος, αλλά είχε ευρεία και πλούσια ενδοχώρα, με την οποία συνδεόταν χάρη σε τρεις σιδηροδρομικές γραμμές. Στην πόλη υπήρχε γαλλική κοινότητα με μεγάλη παράδοση, πολλά ιδρύματα και σημαντικό επιχειρηματικό ρόλο, τον οποίο η γαλλική κυβέρνηση θα έπρεπε να ενισχύσει στον ανταγωνισμό της με τους άλλους δυτικούς λαούς αλλά και εκείνους της Ανατολής. Το τρίτο τμήμα δεν παρουσίαζε ιδιαίτερο ενδιαφέρον· επειδή όμως, αφορούσε πτήσεις

---

[654] Γ. Πογγής, *Συγκοινωνιακὸν Δίκαιον*, Αθήνα 1928, τ. Α΄, σ. 224.

[655] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.1, {267}, υπόμνημα προς το στρατηγό Μπωννιέ, 7.3.1919.

πάνω από ξηρά ευνοούσε την δημιουργία βοηθητικών αεροδρομίων. Τέλος, το κομμάτι που κατέληγε στο Βουκουρέστι πλεονεκτούσε στο ότι θα κάλυπτε την πλήρη έλλειψη ταχείας επικοινωνίας για τη δυτική ακτή του Ευξείνου Πόντου. Συστηνόταν δε, η προτίμηση του υδροπλάνου για την πλειονότητα των διαδρομών, λόγω και της γεωγραφίας και της ικανότητας πτήσης τους σε χαμηλό ύψος, πράγμα που θα μείωνε τον αριθμό ημερών κατά τις οποίες οι μεταφορές θα ήσαν αδύνατες. Συμπληρωματικά, ο Γάλλος ειδικός πρότεινε την δημιουργία μιας γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Γκιουμουλτζίνας (Κομοτηνής) – Κωνσταντινούπολης με διακλάδωση από Λάρισα προς Ιωάννινα. Η γραμμή αυτή θα μπορούσε να γίνει αντικείμενο συνεκμετάλλευσης με την ελληνική κυβέρνηση, την οποία συνέφερε η τακτική επαφή με τα ανεπτυγμένα σε τεράστιο μέτωπο στρατεύματά της (Ήπειρος, Μακεδονία, Θράκη, Μικρά Ασία). Τονιζόταν η σημασία της ενδοχώρας της Θεσσαλονίκης, τα πλούσια εδάφη που θα εξυπηρετούντο (μνεία στις καπνοκαλλιέργειες), η πληθώρα των ενδιάμεσων βοηθητικών χώρων, η υπάρχουσα εμπειρία από την δράση των στρατιωτικών αεροσκαφών (κυρίως για την μεταφορά ταχυδρομείου)· επιπλέον, η Θεσσαλονίκη ήταν τότε το κέντρο της ελληνικής αεροπορίας. Η γαλλική πλευρά θα μπορούσε σχεδόν αμέσως να ετοιμάσει τα αεροσκάφη, να ξεκινήσει τις δοκιμαστικές πτήσεις και να προσεγγίσει την ελληνική κυβέρνηση, μέχρις ότου υπογραφούν οι συνθήκες ειρήνης και ομαλοποιηθεί η κατάσταση.[656]

Το ίδιο καλοκαίρι Έλληνας πράκτορας του Λονδίνου βολιδοσκόπησε εκ μέρους γαλλικής εταιρείας (της Messageries Transaériennes) συμπατριώτες του κυβερνητικούς παράγοντες για εγκαθίδρυση ταχυδρομικής γραμμής μεταξύ Ιταλίας – Ελλάδας· μάλιστα, η εταιρεία ετοίμασε και σχέδιο σύμβασης, στο οποίο επισύναψε συμπληρώματα,[657] γεγονός που υποδηλώνει ότι οι συζητήσεις προχώρησαν σε βάθος.

Οι παραπάνω ενέργειες δείχνουν ότι οι Γάλλοι ήσαν έτοιμοι μόλις αποκαθίστατο η ειρήνη να σπεύσουν να εγκαθιδρύσουν αεροπορικές γραμμές στην περιοχή. Ωστόσο, τα γεγονότα εξελίχθηκαν διαφορετικά με την ενδοσυμμαχική και την ελληνοτουρκική σύγκρουση να οξύνονται και τα σχέδια να παραμένουν σχέδια. Παρ' όλα αυτά υπάρχει η πληροφορία από την ειδική έκδοση του περιοδικού *L' Air. L' Aéronautique Française en 1922* ότι τη χρονιά εκείνη λειτούργησε ταχεία γραμμή Παρισίων – Λωζάννης – Μιλάνου – Βενετίας –

---

656 Ό.π., {268}, Λοχαγός Μοντυρώ, Αθήνα, προς Ντ' Ωμπινύ, πρόεδρο της Διυπουργικής Επιτροπής της Πολιτικής Αεροναυτιλίας, 18.4.1919. Την εποχή που είχε συνταχθεί το υπόμνημα ναι μεν είχε συναφθεί η ανακωχή, αλλά όχι και οι συνθήκες ειρήνης, εξ ου και η μεγάλη διασπορά των δυνάμεων του ελληνικού στρατού.

657 Α.Υ.Ε., 1919: Δ/118, Πρεσβεία Λονδίνου προς Υπουργείο Εξωτερικών, τηλ. αρ. 8544, 7.8.1919· Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.1, {269}, Messageries Transaériennes, υπόδειγμα επιχορήγησης που θα έδινε η ελληνική κυβέρνηση για την αποκλειστική παραχώρηση μιας γραμμής Αθηνών – Μπρίντιζι, Αθήνα, 7/21.8.1919. Συμπληρώματα γενικώς αλλά και επί συγκεκριμένων άρθρων, βλ. ό.π., {270}, 5/18.8.1919, {271}, 13/26.8.1919, {272}, 14/27.8.1919, {273}, 20.8/2.9.1919, {274}, 22.8/4.9.1919. Η άποψη της γαλλικής στρατιωτικής αποστολής για τη δυνατότητα σύστασης αυτής της γραμμής στο ό.π., {275}.

Βελιγραδίου – Αθηνών.[658] Η μνημονευόμενη γραμμή κατά πάσα πιθανότητα θα εξυπηρετούσε ανάγκες ταχυδρομικές.

β. Messageries Transaériennes

Η εν λόγω εταιρεία, που έδρευε στο Παρίσι, συνομολόγησε σύμβαση με το ελληνικό Υπουργείο Συγκοινωνίας υπό εξαιρετικά ασύμφορους για την Ελλάδα όρους, την 30η Σεπτεμβρίου 1924. Αν και η απόκτηση εναέριας συγκοινωνίας με το εξωτερικό αποτελούσε για την χώρα καταφανές συμφέρον, έγιναν τέτοιες παραχωρήσεις, ώστε ενδεχόμενη ουσιαστική προσπάθεια τροποποίησης της σύμβασης θα ισοδυναμούσε με απόρριψή της — το ίδιο ίσχυε και για τη 'δίδυμη' συμφωνία με την Aeroespresso.[659]

Η σύμβαση θα ετίθετο σε ισχύ, εφ' όσον μέσα σε ένα έτος η εταιρεία απεδείκνυε συμφωνία της με τη γαλλική κυβέρνηση για την εγκατάσταση ταχυδρομικής γραμμής Γαλλίας – Συρίας,[660] δέσμευση που υλοποιήθηκε εύκολα. Η εταιρεία αναλάμβανε να οργανώσει τη γραμμή Μασσαλίας – Αθηνών – Συρίας με πιθανές προεκτάσεις προς α) Μεσοποταμία – Ινδίες, β) Αίγυπτο, αλλά και διακλάδωση από Αθήνα προς Σμύρνη – Κωνσταντινούπολη – Εύξεινο Πόντο.[661] Το εξωφρενικό της υπόθεσης ήταν η χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης επί 32 έτη, ενώ η συνήθης διεθνώς χρονική διάρκεια των αεροπορικών συμβάσεων κυμαινόταν από 1 έως 10 έτη.[662] Επιπλέον, παρεχόταν οκταετές μονοπώλιο της μεταφοράς του ελληνικού ταχυδρομείου προς την Ασία, την Αφρική και τη Βαλτική· το ταχυδρομείο του εσωτερικού και των γειτονικών χωρών επιφυλασσόταν για την ελληνική εταιρεία.[663] Η αιτία της παραχώρησης ενός τόσο μακροχρόνιου προνομίου πρέπει να αναζητηθεί στην εκτίμηση των τότε ιθυνόντων, ότι ο σχηματισμός εγχώριας επιχείρησης φάνταζε αδύνατος, εξ αιτίας της έλλειψης κεφαλαίων και της νηπιώδους κατάστασης της ελληνικής αεροπλοΐας γενικότερα.[664]

Προκειμένου να εξυπηρετήσει τη Messageries, η ελληνική κυβέρνηση ανέλαβε να απαλλοτριώσει τα απαιτούμενα οικόπεδα για την δημιουργία δύο υδροσκαλών, τις οποίες και θα εκμίσθωνε μαζί με την παρακείμενη θαλάσσια ζώνη· στην ουσία τής παραχωρούσε δύο ιδιωτικά πεδία προσυδάτωσης εκτός κρατικού ελέγχου. Το ένα δημιουργήθηκε στην Κέρκυρα (Φαιάκιο), το άλλο στην Αττική. Για το δεύτερο, είχε προταθεί αρχικά η τοποθεσία της Βουλιαγμένης,

---

[658] Από σχετικό χάρτη της έκδοσης.

[659] Α.Υ.Ε., 1925: Δ/118/5, έκθεση της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Τ.Τ.Τ. σχετικά με τις υποβληθείσες συμβάσεις αεροπορικής ταχυδρομικής συγκοινωνίας, α.α.κ..

[660] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, άρθρο 1.

[661] *Ό.π.*, άρθρο 4.

[662] *Ό.π.*, άρθρο 2· Α.Υ.Ε., 1931-1934: Α/15α/1, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 328/58, 19.2.1931.

[663] *Ό.π.· Ε.τ.Κ. 1925*, ό.π., άρθρο 6. Με την συμπληρωματική συμφωνία της 30.9.1924, η Messageries αναλάμβανε την προνομιακή μεταφορά του ελληνικού ταχυδρομείου για τις πέρα από την Τουρκία χώρες, εκτός εάν αποκτούσε πρόσβαση σε αυτήν ελληνική εταιρεία.

[664] Α.Υ.Ε., 1925: Δ/118/5, έκθεση της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Τ.Τ.Τ…., α.α.κ..

ωστόσο η Κοινοβουλευτική Επιτροπή Τ.Τ.Τ. υπέδειξε την περιοχή του Ναυστάθμου, ώστε να παρακολουθείται καλύτερα. Παρά την άρνηση των επιτελείων Στρατού και Ναυτικού, που φοβούνταν το ακριβώς αντίθετο (ότι δηλαδή ο Ναύσταθμος θα γινόταν αντικείμενο παρακολούθησης), και παρά την ανακήρυξη της συγκεκριμένης ζώνης ως απαγορευμένης, η εταιρεία έλαβε προσωρινή άδεια εγκατάστασης στον όρμο Ελευσίνας.[665] Οι ταπεινωτικοί όροι συμπληρώνονταν με την πλήρη απαλλαγή από κάθε δασμό και τέλος προσγείωσης, σημαντικότατες πηγές εισπράξεων για τα δεδομένα της εποχής.[666]

Τα περιθώρια έναρξης της εκμετάλλευσης με την απειλή της ακύρωσης της σύμβασης ήσαν, επίσης, εξαιρετικά ελαστικά: από τη στιγμή της παραχώρησης των εγκαταστάσεων η εταιρεία είχε περιθώριο 2 ετών για το τμήμα Μασσαλίας – Αθηνών και 8 ετών για να επεκτείνει τις γραμμές της πέρα από τη Συρία, αλλιώς θα έχανε την αποκλειστικότητα της μεταφοράς του ταχυδρομείου· μόνο εάν το τμήμα Μασσαλίας – Αθηνών δεν λάμβανε σάρκα και οστά μέσα σε 4 χρόνια, η σύμβαση θα ακυρωνόταν και εγκαταστάσεις-υλικά θα κατάσχονταν.[667] Η εταιρεία θα μετέφερε δωρεάν μέχρι την Κέρκυρα το επίσημο ταχυδρομείο βάρους έως ενός χιλιογράμμου και έναν κρατικό υπάλληλο.[668] Ακόμη, προβλεπόταν ο αριθμός των πτητικών μηχανών που θα έπρεπε να βρίσκονται εντός των ελληνικών υδάτων (τουλάχιστον 3),[669] η συνεχής τελειοποίησή τους[670] και η έδρα της αντιπροσωπείας (Πειραιάς).[671] Τα εγκαίνια της γραμμής, ωστόσο, δεν επρόκειτο να γίνουν από την Messageries.

γ. Μία παράλληλη κρούση

Το φθινόπωρο του 1925, οι επίσης γαλλικές εταιρείες Air Union και Aéro Navale εκδήλωσαν την πρόθεσή τους να οργανώσουν με τρικινητήριο υδροπλάνο την προέκταση της γραμμής Λονδίνου – Αιακείου (Κορσικής) μέχρι την Αθήνα.[672] Στις πρωτοφανείς απαιτήσεις τους για επιχορήγηση από το ελληνικό κράτος, αλλά και αποκλειστικότητα της μεταφοράς του ταχυδρομείου, η απάντηση της ελληνικής πλευράς υπήρξε αρνητική. Τα δύο παραπάνω προνόμια διαφυλάσσονταν, ώστε να δοθούν στο μέλλον στον Ίκαρο.[673]

---

[665] Ό.π.· ό.π., 1931-1934: Α/15α/1, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 328/58, 19.2.1931· Ε.τ.Κ. 1925, φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, άρθρα 2-3· Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου, 89, Γενικό Επιτελείο Ναυτικού προς Υπουργείο Ναυτικών, αρ. πρωτ. 46/248, 4.4.1929.

[666] Α.Υ.Ε., 1931-1934: Α/15α/1, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 328/58, 19.2.1931.

[667] *Ε.τ.Κ. 1925*, φ. 183, ν.δ. 18.7.1925, άρθρο 8.

[668] *Ό.π.*, άρθρο 18.

[669] *Ό.π.*, άρθρο 16.

[670] *Ό.π.*, άρθρο 11.

[671] *Ό.π.*, άρθρο 21· Α.Υ.Ε., 1925: Δ/118/5, Υπουργείο Συγκοινωνίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 278021, 7.12.1925.

[672] Ό.π., Πρεσβεία Παρισίων προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 4710, 20.10.1925.

[673] Ό.π., Υπουργείο Συγκοινωνίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 262946, 19.11.1925.

δ. Air Orient

Με τη συμβολαιογραφική πράξη της 14ης Ιουνίου 1927 η Messageries Trans-aériennes μεταβίβασε αυτοβούλως τα δικαιώματά της στην εταιρεία Air Union Lignes d' Orient (διαφορετική από την προαναφερθείσα Air Union), χωρίς να της παρέχεται τέτοιο δικαίωμα από τη σύμβαση και χωρίς να ζητήσει την άδεια της ελληνικής κυβέρνησης, την οποία απλώς ενημέρωσε μόλις την 5η Δεκεμβρίου 1928, δηλαδή ενάμιση έτος μετά τη μεταβίβαση! Σύμφωνα με το άρθρο 6 του συμβολαίου, η νέα εταιρεία επεφύλασσε στον εαυτό της το δικαίωμα της αναγνώρισης ή μη οποιασδήποτε υποχρέωσης της παλαιάς εταιρείας προς τρίτους, ενέργεια που ουσιαστικά αμφισβητούσε τη συναφθείσα σύμβαση. Η διάδοχη εταιρεία πάντως αποδέχθηκε τις υποχρεώσεις της Messageries έναντι της ελληνικής κυβέρνησης, προχώρησε δε από το φθινόπωρο του ιδίου έτους στην εγκατάσταση γραμμής υδροπλάνων Μασσαλίας – Νεάπολης – Κερκύρας – Πειραιώς – Βηρυττού, οργανώνοντας και τις απαραίτητες υποδομές στην Κέρκυρα και την Ελευσίνα. Το ελληνικό κράτος τήρησε σιωπηρή ανοχή παρέχοντας τις σχετικές άδειες, κρυπτόμενο πίσω από τη μη κοινοποίηση σε αυτό της πράξης μεταβίβασης. Αλλά ακόμη και μετά την ενημέρωσή του δεν προχώρησε σε κάποιου είδους καταγγελία. Χρειάσθηκε να συσταθεί το Υπουργείο Αεροπορίας (Δεκέμβριος 1929), το οποίο παρέπεμψε την υπόθεση στην ολομέλεια του Νομικού Συμβουλίου, όπου κατά πλειοψηφία η σύμβαση κρίθηκε άκυρη. Η απόφαση κοινοποιήθηκε στην εταιρεία, η οποία εν τω μεταξύ είχε μετονομασθεί σε Air Orient, με περιθώριο να προσέλθει σε διαπραγματεύσεις για την σύναψη νέας σύμβασης μέχρι την 5η Μαρτίου 1931· έως τότε της παραχωρήθηκε προσωρινή άδεια διέλευσης για τα αερόπλοιά της.[674] Η εταιρεία ακολουθώντας παρελκυστική τακτική απάντησε τρεις ημέρες πριν από τη λήξη της προθεσμίας, υποστηρίζοντας ότι λόγω συμβολαίου της με τη γαλλική κυβέρνηση, οι όποιες αναθεωρήσεις θα έπρεπε να γίνουν δια της διπλωματικής οδού.[675]

Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ των δύο κυβερνήσεων πλέον κατέληξαν σε αμοιβαία παροχή αδείας εκμετάλλευσης της γραμμής Γαλλίας – Συρίας.[676] Η Air Orient, αφού αναγνωρίσθηκε από την ελληνική πλευρά ως διάδοχος της Messageries,[677] ανέλαβε την οργάνωση της γραμμής υπό όρους σαφώς συμφερότερους για τη φιλοξενούσα χώρα: η χρονική διάρκεια της τροποποιητικής συμφωνίας μειώθηκε στα 10 χρόνια (μέχρι 24.8.1942)·[678] ακυρώθηκαν πάμπολλα προνόμια της εταιρείας (αποκλειστικότητα μεταφοράς ταχυδρομείου προς Ασία – Αφρική – Εύξεινο, ατέλεια προσγείωσης και στάθμευσης, μονοπωλιακή χρήση

[674] Ό.π., Compagnie des Messageries Maritimes προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 755, 7.10.1927· ό.π., 1931-1934: Α/15α/1, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 328/58, 19.2.1931.

[675] Ό.π., 1931-1934: Α/15α/1, Γαλλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 36, 2.3.1931.

[676] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 311, ν. 5284, άρθρα 1-2.

[677] *Ε.τ.Κ. 1932*, φ. 299, ν. 5637, άρθρο 7.

[678] *Ό.π.*, άρθρο 9.

λιμένων).[679] από την άλλη πλευρά, η ατέλεια καυσίμων για τις πτήσεις πάνω από τη χώρα διατηρήθηκε.[680]

Το ζήτημα της υδροσκάλας Αττικής αποδείχθηκε ως το ακανθωδέστερο, καθώς η εταιρεία αρνείτο να μεταφερθεί από το 17ο χιλιόμετρο της οδού Αθηνών – Μεγάρων στο 36ο, εξ αιτίας του κακού και με πολλές καμπές οδοστρώματος, που καθιστούσε δύσκολη τη μεταφορά ανταλλακτικών.[681] Οι Έλληνες πάλι, ήσαν αποφασισμένοι να διατηρήσουν την υδροσκάλα στην Ελευσίνα (η αρχική τρίμηνη προσωρινή άδεια είχε πλέον καταστρατηγηθεί) μόνο στην περίπτωση που θα τροποποποιείτο η σύμβαση και θα εξασφαλιζόταν σε καιρό πολέμου η επίταξη των εγκαταστάσεων.[682] Επισημαίνεται ότι οι Γάλλοι είχαν δεχθεί την Ελευσίνα ύστερα από απόρριψη παλαιότερου αιτήματός τους για το Σκαραμαγκά (12ο χιλιόμετρο). Είναι δε αξιοσημείωτο ότι δεν δέχονταν ούτε τη λύση του εγγύτερου Φαλήρου, υποστηρίζοντας ότι το τελευταίο δεν ήταν καλώς προφυλαγμένο από το σάλο της θάλασσας και ότι η κατασκευή του απαιτούμενου κυματοθραύστη θα επέφερε την προοδευτική επιχωμάτωση του όρμου, πράγμα που είχε ήδη συμβεί σε μικρή έκταση στην ιταλική υδροσκάλα. Αντιθέτως, ο όρμος της Ελευσίνας ήταν υπήνεμος και ανέξοδος, επείγοντο δε να ανεγείρουν σε αυτόν μεταλλικό υπόστεγο και σταθμό ασυρμάτου. Απειλούσαν μάλιστα, ότι σε περίπτωση που δεν διευκολύνονταν, θα εγκατέλειπαν την Ελλάδα χάριν της Κωνσταντινούπολης και της Τύνιδας.[683] Επειδή όμως, μια τέτοια λύση αποδείχθηκε ανέφικτη τη δεδομένη χρονική περίοδο, συμβιβάσθηκαν με την τοποθεσία του Μεγάλου Πεύκου (32ο χιλιόμετρο), στο οποίο και μετεγκαταστάθηκαν εντός της προθεσμίας που συμφωνήθηκε (15 Νοεμβρίου 1931). Ωστόσο, η κίνηση των επιβατών και των εμπορευμάτων θα γινόταν κατά το δυνατόν στο Φάληρο, όταν δε, σε αυτό το τελευταίο ιδρυόταν στο μέλλον δημόσιος αερολιμένας, η εκ νέου μεταφορά θα ήταν επιβεβλημένη.[684]

Η Air Orient δικαιολόγησε πλήρως την επωνυμία της, αφού σχετικά σύντομα επέκτεινε την προς ανατολάς εβδομαδιαία γραμμή μέχρι τη μακρινή

---

[679] *Ό.π.*, άρθρο 2. Τα έσοδα από τα τέλη προβλέπονταν να ανέλθουν σε τουλάχιστον 500.000 δρχ. ετησίως, βλ. Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 6897/630, 21.4.1931· Α. Ζάννας, «Ἡ ἀεροπορικὴ προσπάθεια…», *Ἐργασία*, 20.6.1931, τ. 77, σ. 621.

[680] *Ε.τ.Κ. 1932*, φ. 299, ν. 5637, άρθρο 1.

[681] Α.Υ.Ε., 1931-1934: Α/15α/1, έγγραφο συνημμένο στο Γαλλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 36, 2.3.1931.

[682] Η απόφαση είχε ληφθεί στα τέλη του 1928 από επιτροπή συνιστάμενη από το γενικό διευθυντή του Ναυστάθμου, τον αρχηγό της Αεροπορίας και τον αρμόδιο διευθυντή Γ.Ε.Ν., βλ. Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου, ό.π..

[683] Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.6, {344}, Air Union Lignes d' Orient – Διεύθυνση (Α. Φωρ) προς αντιπρόσωπο Ελλάδος (Α. Μιχαλακόπουλο), Δ.27372, 14.3.1930· ό.π., Air Union Lignes d' Orient προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 673, 27.3.1930. Ο ιδιόκτητος ραδιοτηλεγραφικός σταθμός όντως κατασκευάσθηκε, βλ. *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 177 και κεφ. «Ραδιοσυνεννόηση», σ. 94.

[684] Α.Υ.Ε., 1931: Α/37α, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργεία Εξωτερικών, Συγκοινωνίας, Εσωτερικών, Οικονομίας, Ναυτικών, Υγιεινής, αρ. πρωτ. 17229/2065, 18.9.1931· *Ε.τ.Κ. 1932*, φ. 299, ν. 5637, άρθρα 3 και 8.

αποικία της Ινδοκίνας (βλ. χάρτη 13). Η εταιρεία χρησιμοποιούσε στην εν λόγω γραμμή αποκλειστικά υδροπλάνα, των παρακάτω τύπων:

αεροσκάφος	κινητήρας	ιπποδύναμη ανά κινητήρα
Farman	Gnôme-Rhône Titan	240
Fokker	Gnôme-Rhône Titan	240
C.A.M.S.	Hispano-Suiza	600
Breguet 280T	Hispano-Suiza	600
Potez	Salmson A.D.9	240
Screck	Hispano-Suiza	180

Η τεχνική υποστήριξη των αεροσκαφών ήταν τόσο άρτια, ώστε στα τέσσερα πρώτα χρόνια επιτεύχθηκε ασφάλεια 100% και κανονικότητα 96%.[685] Ως προς τους χρόνους μετάβασης, ο ταξιδιώτης που αναχωρούσε από την ελληνική πρωτεύουσα βρισκόταν σε 3 ώρες στην Κέρκυρα (όπου υπήρχε και πρακτορείο της εταιρείας) και σε 15.15' στη Μασσαλία.[686]

ε. C.I.D.N.A.

Παράλληλα με την Air Orient μία δεύτερη γαλλική εταιρεία συνέδεε την Ελλάδα και τη Γαλλία μέσω της ευρωπαϊκής ενδοχώρας. Η Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (C.I.D.N.A.) είχε συσταθεί με σκοπό την εναέρια συγκοινωνία της γαλλικής πρωτεύουσας και της Βαλκανικής χερσονήσου. Αρχικά, η γραμμή διασχίζοντας τη Ρουμανία και τη Βουλγαρία κατέληγε στο Βόσπορο.[687] Μόλις, όμως, καθιερώθηκε η Αθήνα ως κόμβος διαβίβασης του κεντροευρωπαϊκού ταχυδρομείου από και προς την Ασία και την Αφρική, η απόληξη της γραμμής μετατοπίσθηκε στη Θεσσαλονίκη (2.6.1932) — χωρίς αυτό να σημαίνει ότι και από ενωρίτερα η εταιρεία δεν επεδίωκε την κάθοδο προς την Ελλάδα.[688] Είχαν προηγηθεί διαπραγματεύσεις, τις οποίες οι Έλληνες επεδίωξαν να διεξαχθούν στην χώρα τους για μπορέσουν οι τεχνικές υπηρεσίες του Υπουργείου Αεροπορίας να τις παρακολουθήσουν από κοντά,[689] ενώ ενημερώθηκε για λόγους

[685] Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 28891/90/81, 31.12.1932· *Ἀεροπλοΐα*, 15.7.1931, τ. 2, σ. 24.

[686] *Ό.π.*, 1.7.1931, τ. 1· Υπουργείο Αεροπορίας, Δ.Π.Α., Τμήμα Α', *Ἀεροπορικὸς Ὁδηγός*, Αθήνα 1931, σ. 52.

[687] Α.Υ.Ε., 1927: 40.1, στρατιωτικός ακόλουθος Πρεσβείας Σόφιας προς Υπουργείο Στρατιωτικών, αρ. Ε.Π. πρωτ. 351, 19.3.1927. Άλλωστε, η αρχική ονομασία της εταιρείας (Franco-Roumaine) εξηγεί και τον προσανατολισμό του δικτύου της, βλ. ό.π., αρ. πρωτ. Ε.Π. 391, 20.4.1927.

[688] Χ. Απέργης, *ό.π.· Τὰ Φτερά*, Ιούν. 1932, τ. 11, σ. 22· Α.Υ.Ε., 1927: 40.1, στρατιωτικός ακόλουθος Πρεσβείας Σόφιας προς Υπουργείο Στρατιωτικών, αρ. πρωτ. Ε.Π. 351, 19.3.1927· ό.π., 1931-1934: Α/15α/1, Υπουργείο Εξωτερικών προς Εθνικό Τυπογραφείο, αρ. πρωτ. 25224, Θ/1, 21.6.1932.

[689] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Παρισίων, αρ. πρωτ. 51753, 26.12.1932.

αβρότητας και η πολωνική εταιρεία που εξυπηρετούσε επίσης το τμήμα Βουκουρεστίου – Θεσσαλονίκης.[690]

Η ανταπόκριση ήταν τρισεβδομαδιαία,[691] από την Πρωτομαγιά δε του 1933 έγινε καθημερινή.[692] Το συνολικό μήκος της γραμμής Παρισίων – Θεσσαλονίκης ανερχόταν σε 2.500 χλμ. περίπου (βλ. χάρτη 13), επί της οποίας ενεργούσαν αεροπλάνα Farman με κινητήρες Gnôme-Rhône.[693] Ο ταχυδρομικός χαρακτήρας της γραμμής προσέδιδε αυξημένη ταχύτητα σε αυτήν, όπως φαίνεται από τον παρακάτω πίνακα (αφετηρία το Παρίσι):[694]

σταθμός	χρόνος
Στρασβούργο	1.50'
Νυρεμβέργη	3.10'
Πράγα	4.30'
Βιέννη	6.15'
Βουδαπέστη	7.40'
Βελιγράδι	9.35'
Σκόπια	12.10'
Θεσσαλονίκη	14.30'

Εν τω μεταξύ είχε υπογραφεί η ευρύτερη ελληνογαλλική αεροπορική σύμβαση, άρθρα της οποίας καθόριζαν την υπό εκμετάλλευση γραμμή και την διάρκειά της (επταετής).[695] Ωστόσο, η λεπτομερείς όροι της παραχώρησης δεν είχαν καθορισθεί επακριβώς. Το Υπουργείο Αεροπορίας κατέθεσε σχέδιο πρωτοκόλλου (5.10.1933) με βασικά σημεία αναφοράς την υποχρεωτική στάθμευση στο Σέδες μέχρι τη διευθέτηση του αεροδρομίου της Μίκρας, το συντονισμό των ωραρίων και των οικείων υπηρεσιών κατόπιν συνεννόησης με τα αρμόδια υπουργεία Ελλάδας, Βουλγαρίας, Γιουγκοσλαβίας, όπως και την υποχρέωση της εταιρείας να προσκομίζει: α) τιμολόγια, κανονισμούς πτήσης και ωράρια τέσσερεις εβδομάδες πριν την έναρξη της ισχύος τους· β) τον κατάλογο του προσωπικού και των αεροσκαφών· γ) το πιστοποιητικό ασφάλισης εναντίον ατυχημάτων.[696] Το πρωτόκολλο αυτό ποτέ δεν συνομολογήθηκε, καθώς η C.I.D.N.A. είχε παύσει να υφίσταται από έναν μήνα νωρίτερα.

---

[690] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβείες Βαρσοβίας και Βουκουρεστίου, αρ. πρωτ. 49959, 16.12.1932.

[691] Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 28891/90/81, 31.12.1932.

[692] *Ἀεροπλοΐα*, 16.6.1933, τ. 48, σ. 456.

[693] *Ό.π.*, 1-16.4.1932, τ. 19-20, σ. 401.

[694] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1933, όπου συνημμένος χάρτης της Ι.Α.Τ.Α.· Κ. Μπαστιάς, «Αὐθημερὸν ἀπὸ τὴν Ἀθήνα εἰς τὸ Παρίσι μὲ ἀεροπλάνον», *Πρωΐα*, 8.6.1932.

[695] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 311, ν. 5284, άρθρα 1 και 13.

[696] Α.Υ.Ε., 1931-1934: Α/15/15α/1, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 24640/5128, 5.10.1933.

στ. Air France

Στις 17 Νοεμβρίου 1933, η γαλλική πρεσβεία ενημέρωσε το ελληνικό υπουργείο Εξωτερικών ότι από τις 30 του παρελθόντος Αυγούστου η Air Orient, η C.I.D.N.A., όπως και η Air Union μαζί με τη Société Général de Transport Aérien συγχωνεύθηκαν σε μία ανώνυμη εταιρεία υπό την επωνυμία Air France (αρχικό κεφάλαιο 120 εκατομμύρια φράγκα).[697] Η απόφαση είχε ληφθεί από τη γαλλική κυβέρνηση ένα χρόνο νωρίτερα,[698] εξ αιτίας της οικονομικής κρίσης, καθώς τα έξοδα επιχορήγησης μιας μόνον επιχείρησης αντί πολλών ήσαν αισθητά ελαττωμένα.[699]

Μια πρώτη συνέπεια της συγχώνευσης υπήρξε η πολυτυπία του στόλου της εταιρείας (259 αεροσκάφη 35 διαφορετικών τύπων).[700] Όσον αφορά την εξυπηρέτηση της γραμμής Μασσαλίας – Σαϊγκόν μήκους 12.289 χλμ. (βλ. χάρτη 14), χρησιμοποιούντο οι δικινητήριες αεράκατοι C.A.M.S., ταχύτητας 185 χλμ./ώρα, οι οποίες διένυαν την παραπάνω απόσταση εντός 10 ημερών.[701] Το 1936, αντικαταστάθηκαν από τα τετρακινητήρια Lioré-Olivier, βάρους 9 τόννων και δύο χρόνια αργότερα τέθηκαν σε υπηρεσία τα Lioré-Olivier 18 τόννων και ταχύτητας 280 χλμ./ώρα για το τμήμα Μασσαλίας – Βυρηττού· από εκεί και πέρα αναλάμβαναν τα ακόμη ταχύτερα, αεροπλάνα αυτή την φορά, Dewoitine D-338.[702] Οι τεχνολογικές εξελίξεις συμβάδιζαν τόσο με την μείωση του χρόνου (6 ημέρες το 1937),[703] όσο και με την πύκνωση (δισεβδομαδιαία από τον Σεπτέμβριο του 1938)[704] και την επέκταση (μέχρι το Ανόι το 1935,[705] μέχρι το Χονγκ-Κονγκ το 1938)[706] του δικτύου. Ως προς την κίνηση της γραμμής, ενδεικτικά αναφέρουμε ότι οι επιβάτες, που τη χρησιμοποίησαν ανήλθαν σε 989 το 1934, 1.294 το 1935[707] και 998 το 1938.[708] Ο ταξιδιώτης που αναχωρούσε από την Μασσαλία διανυκτέρευε στους παρακάτω σταθμούς (βλ. και χάρτη 14):[709]

---

[697] Ό.π., Γαλλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 215, 17.11.1933. Οι τέσσερεις προαναφερθείσες εταιρείες είχαν συστήσει την Société Centrale pour l' Exploitation des Lignes Aériénnes, η οποία με την σειρά της αγόρασε την πτωχευμένη Compagnie Générale Aéropostale, βλ. *Πτήση & Διάστημα*, Ιούλ.-Αύγ. 1993, τ. 104, σ. 44.

[698] Α.Υ.Ε., 1931-1934: Α/15/15α/1, Γαλλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 117, 23.6.1933.

[699] *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.10.1933, τ. 55-56, σ. 111.

[700] *Πτήση & Διάστημα*, ό.π..

[701] C. Asproyerakas, *ό.π.*, 1934, σ. 9· *Ἀεροπλοΐα*, 16.7.1936, τ. 122, σ. 24 και 1-5.8.1938, τ. 171, σ. 62.

[702] Δ. Παδοβάς, «Οἱ κ.κ. Allégre καὶ Foa, διευθυνταὶ τῆς Air France, εἰς Κέρκυραν», *ό.π.*, 1-5.2.1938, τ. 159, σ. 236· *ό.π.*, 1-5.9.1938, τ. 173, σ. 105 και 1.8.1936, τ. 123, σ. 41· C. Asproyerakas, *ό.π.*, 1936, σ. 21.

[703] *Ἀεροπλοΐα*, 1.8.1939, τ. 195, σ. 53.

[704] *Ό.π.*, 1-5.9.1938, τ. 173, σ. 105.

[705] *Ό.π.*, 16.7.1936, τ. 122, σ. 26.

[706] *Ό.π.*, 16-20.8.1938, τ. 172, σ. 82.

[707] *Ό.π.*, 16.7.1936, τ. 122, σ. 26.

[708] Γ. Πογγής, *Τὸ συγκοινωνιακὸν τῆςἙλλάδος πλέγμα...*, σ. 19.

[709] C. Asproyerakas, *ό.π.*, 1937, σ. 38-40 και 42.

αερολιμένας	τιμολόγιο (σε στερλίνες)
Αθήνα	23
Βαγδάτη	61
Ντζασκ	79
Γιοδπούρ	90
Καλκούττα	107
Μπανγκόκ	140
Σαϊγκόν / Ανόι	150

Τα πράγματα όμως δεν ήσαν το ίδιο ρόδινα στη γραμμή που κληρονομήθηκε από την C.I.D.N.A.: το προβλεπόμενο τετράμηνο Μαΐου – Αυγούστου για το 1934, η τρισεβδομαδιαία σύνδεση Σόφιας – Θεσσαλονίκης δεν εκτελέσθηκε για οικονομικούς λόγους, ενώ τέθηκε εν αμφιβόλω και εκείνη της επόμενης χρήσης. Η υπογραφή του τελικού πρωτοκόλλου αναβλήθηκε,[710] οριστικά όπως αποδείχθηκε.

Στις αρχές του 1937, υπεγράφη και νέο τροποποιητικό συμπλήρωμα μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και της Air France, το οποίο καταργούσε την ατέλεια καυσίμων και την αποκλειστική χρήση της υδάτινης επιφάνειας στο Μεγάλο Πεύκο, ενώ αντιθέτως, τα δικαιώματα της εταιρείας στις Γουβιές Κερκύρας παρέμεναν αμετάβλητα.[711]

Δύο χρόνια αργότερα, η γαλλική εταιρεία έθεσε σε λειτουργία μία δεύτερη μεσογειακή γραμμή μέσω Μασσαλίας – Τύνιδας – Τρίπολης – Βεγγάζης – Καΐρου – Δαμασκού, απ' όπου και συνδεόταν με την υφιστάμενη προς την Ινδοκίνα χρησιμοποιώντας αποκλειστικά αεροπλάνα Dewoitine D-338 (3 κινητήρες Hispano-Suiza). Το νέο δρομολόγιο, που σχεδιαζόταν από τις αρχές της δεκαετίας, υστερούσε σε μήκος, εγκαταστάσεις εδάφους και θερινές κλιματολογικές συνθήκες, υπερτερούσε, όμως, σε χειμερινό κλίμα, φορολόγηση και πολιτικό έλεγχο. Οπωσδήποτε, όμως, η Ελλάδα έβγαινε χαμένη από αυτήν την εκτροπή.[712]

4. Η γιουγκοσλαβική εταιρεία (Aeroput)

Η Αεροπυτ/ Aeroput συνεστήθη το 1927 με αρχικό κεφάλαιο 15.000.000 δηναρίων. Το κράτος, αν και δεν κατείχε μετοχές της επιχείρησης, ασκούσε έλεγχο στη λειτουργία της.[713] Ήδη από το Μάιο του 1930, η εταιρεία πέτυχε τη σύνδεση της

[710] Α.Υ.Ε., 1931-1934: Α/15α/1, Γαλλική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 242, 20.11.1934.

[711] *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 427, ν. 863, άρθρα 2-3.

[712] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.12.1938, τ. 179, σ. 214· Α. Λεβίδης, Ἡ ἐξέλιξις τῆς διεθνοῦς συγκοινωνιακῆς ἀεροπορίας…», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, ό.π., σ. 71 και *Ἐργασία*, 30.10.1932, τ. 148, σ. 1366.

[713] R. Givkovitch, *L' aéronautique yugoslave*, Βελιγράδι 1935, σ. 72· *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.9.1938, τ. 174, σ. 128.

Θεσσαλονίκης με την κεντρική Ευρώπη[714] μέσω τρισεβδομαδιαίας γραμμής που έφθανε μέχρι τη Βιέννη[715] εγκαινιάζοντας και για την ελληνική συμπρωτεύουσα τη διεθνή δικτύωση νωρίτερα από την εγχώρια. Στο τμήμα Βελιγραδίου – Θεσσαλονίκης, μήκους 480 χλμ., εκτελούσαν δρομολόγια αεροπλάνα τύπου Potez και Farman με κινητήρα Lorraine Dietriech, όπως και Puss Moth με κινητήρα Gipsy,[716] η δε χρονική απόσταση ως την γιουγκοσλαβική πρωτεύουσα έφθανε τις 3.45' (ως την αυστριακή τις 8.25').[717] Η εταιρεία αντιπροσωπευόταν στην Θεσσαλονίκη από τον Αλλαλούφ (Μητροπόλεως 10).[718]

Η Aeroput απέκτησε ατελή δίοδο, όταν υπεγράφη στις 22 Ιουλίου 1933 η σχετική σύμβαση, σύμφωνα με την οποία γιουγκοσλαβική εταιρεία δεν μπορούσε να εκμεταλλευθεί το τμήμα Θεσσαλονίκης – Αθηνών, εφ' όσον ελληνική δεν αναλάμβανε παρόμοια εκμετάλλευση του τμήματος Σκοπίων – Βελιγραδίου.[719] Η σύμβαση θα ίσχυε για περίοδο δύο ετών και θα εξακολουθούσε να ισχύει για διαδοχικές περιόδους δύο ετών, εάν δεν καταγγελλόταν έξι μήνες πριν τη λήξη τής κάθε τρέχουσας περιόδου.[720]

Από τα μέσα της δεκαετίας (1934) συμπεριελήφθη στο δρομολόγιο και το Μοναστήρι. Το τμήμα Βελιγράδι – Νίς – Σκόπια είχε καθημερινή επικοινωνία πλην Κυριακής, ενώ το τμήμα Σκόπια – Μοναστήρι – Θεσσαλονίκη εξυπηρετείτο μία φορά την εβδομάδα (βλ. χάρτη 15).[721] Το τιμολόγιο διαμορφώθηκε ως εξής (αφετηρία η Θεσσαλονίκη):[722]

σταθμός	εισιτήριο		χρόνος
	δηνάρια	δραχμές	
Μοναστήρι	150	1.025	0.50'
Σκόπια	250	1.710	1.35'
Βελιγράδι	600	4.100	3.45'

Όσο για την κάθοδο στην Αθήνα, διακαή πόθο όλων των από βορρά κατερχομένων εταιρειών, εξασφαλίσθηκε το φθινόπωρο του 1938 βάσει κοινοπραξίας με τη Lufthansa.[723]

---

[714] *Ό.π.*, 15.11.1931, τ. 10, σ. 215· Μ. Τρεμόπουλος, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», *Χίλια δέντρα*, τ. 1, Μάιος 1999, σ. 9.

[715] *Ἀεροπλοΐα*, 15.7.1931, τ. 2, σ. 23· Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Υπουργείο Αεροπορίας προς Πρεσβεία Βιέννης, αρ. πρωτ. 13434/1657, 8.5.1933· Υπουργείο Αεροπορίας, Δ.Π.Α., *Ἀεροπορικὸς Ὁδηγός*, Αθήνα 1931, σ. 55.

[716] *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.4.1932, τ. 19-20.

[717] Υπουργείο Αεροπορίας, Δ.Π.Α., *ό.π.*, σ. 52.

[718] C. Asproyerakas, *ό.π.*, 1936, σ. 43.

[719] *Ε.τ.Κ. 1934*, φ. 228, ν. 6192, άρθρο 1.

[720] *Ό.π.*, άρθρο 17.

[721] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* α' τρίμ. 1939, τ. 29, σ. 129-130· R. Givkovitch, *ό.π.*, σ. 74· C. Asproyerakas, *ό.π.*, 1937, σ. 32.

[722] *Ό.π.*, σ. 38 και 40.

[723] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.9.1938, τ. 174, σ. 128.

5. Η ολλανδική εταιρεία (K.L.M.)

Η παλαιότερη αεροπορική εταιρεία που συνεχίζει να πετά μέχρι σήμερα με την ίδια επωνυμία είναι η N.V. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Kolonien. Ιδρύθηκε τον Οκτώβριο του 1919 και ως βάση της ορίσθηκε το αεροδρόμιο Σχίπχολ κοντά στο Άμστερνταμ, 4,5 μ. κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας.[724] Οι δαπάνες της καλύπτονταν σε ποσοστό 75% εξ ιδίων εσόδων, πράγμα σπάνιο για τα δεδομένα της εποχής.[725]

Την 25η Οκτωβρίου 1930 η εταιρεία εκπλήρωσε το όνειρο μιας δεκαετίας, τη διμηνιαία σύνδεση μητρόπολης – Ινδονησίας.[726] Αρχικά, η K.L.M. χρησιμοποιούσε ως σταθμό στην περιοχή των Βαλκανίων την Κωνσταντινούπολη σύντομα όμως, η τουρκική πολιτική απομονωτισμού την ώθησε να την εγκαταλείψει.[727] Από την άλλη πλευρά το ελληνικό Υπουργείο Αεροπορίας είχε εγκρίνει για περιπτώσεις ανάγκης την προσγείωση των αεροπλάνων της στα αεροδρόμια της Μίκρας και του Τατοϊου.[728] Με την έναρξη λοιπόν, των θερινών δρομολογίων του 1931 — δισεβδομαδιαία πλέον — η ολλανδική πρεσβεία ζήτησε από τη Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας εξυπηρέτηση των αεροπλάνων της,[729] την ίδρυση βοηθητικού πεδίου προσγείωσης στο Ηράκλειο Κρήτης[730] και την απλοποίηση του ισχύοντος κανονισμού αναφορικά με τα στοιχεία των αεροσκαφών.[731] Προς στιγμήν είχε δημιουργηθεί ένα μικροπρόβλημα με τη Βουλγαρία, όταν αεροπλάνα της K.L.M. εισήλθαν στο έδαφός της χωρίς άδεια μέσω της ελληνικής μεθορίου.[732] Η ελληνική πλευρά παρέπεμψε το ζήτημα στην εταιρεία και στον αντιπρόσωπό της «Προμηθέα», με κείμενο αναφοράς τη Διεθνή Σύμβαση Αεροπλοΐας, συνιστώντας τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς της Βουλγαρίας.[733]

Μέχρι να λήξει η χρονιά το δρομολόγιο σταθεροποιήθηκε σε εβδομαδιαίο (από 1.10)[734] με δύο γραμμές: η θερινή διέσχιζε την ηπειρωτική Ευρώπη, ενώ η

---

[724] Τ. Αναστασιάδης, «Η Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών», *Πτήση & Διάστημα*, Μάιος 1996, τ. 135, σ. 69· *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.9.1938, τ. 173, σ. 103.

[725] Φ. Θεοδωρίδης, «Ἡ πολιτικὴ ἀεροπορία», *Πειθαρχία,* 10.11.1929, έτ. 1, εβδ. 4, σ. 22-23.

[726] *Ἀεροπλοΐα*, 16.10.1935, τ. 104, σ. 132 και 1-5.9.1938, τ. 173, σ. 104.

[727] Α. Λεβίδης, «Ἡ ἐξέλιξις τῆς διεθνοῦς συγκοινωνιακῆς ἀεροπορίας…», *Ἐργασία*, ό.π..

[728] Α.Υ.Ε., 1934: Α/15α, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 17469/1113, 5.11.1930.

[729] Ό.π., Ολλανδική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 44, 12.1.1931 και 269, 4.3.1931 και 297, 9.3.1931.

[730] Ό.π., Ολλανδική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 559, 11.5.1931.

[731] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1603/130, 6.2.1931.

[732] Ό.π., Βουλγαρική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 246, 12.3.1931 και 253, 14.3.1931.

[733] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 5425/458, 26.3.1931· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Προμηθέα, 5581/467, αρ. πρωτ. 26.3.1931· ό.π., Πρεσβεία Χάγης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 309, 8.9.1931.

[734] Ό.π., Ολλανδική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 954, 9.9.1931· *Ἀεροπλοΐα*, 16.10.1935, τ.104, σ.132.

χειμερινή τη βόρεια ακτή της Μεσογείου.[735] Το συνολικό μήκος της γραμμής Άμστερνταμ – Μπαντούνγκ (Ιάβα) εκτεινόταν σε 14.500 χλμ. (βλ. χάρτη 16)[736] και απαιτούντο 9 έως 12 ημέρες (80 ώρες πτήσης) για να διανυθεί.[737] Τα αεροπλάνα που εξυπηρετούσαν τη γραμμή ήσαν κυρίως Fokker. Όλα τα Fokker ήσαν μονοπλάνα, με παχείες υψηλές αυτοστήρικτες πτέρυγες, επενδυμένες από ξύλινους δοκούς, ενώ ο κορμός αποτελείτο από χαλυβδοσωλήνες.[738]

αεροπλάνο	κινητήρας	ιπποδύναμη ανά κινητήρα
Fokker F-7a	Gnôme-Rhône Juppiter	480
Fokker F-7b	Gnôme-Rhône Titan	240
Fokker F-8	Gnôme-Rhône Juppiter	480
Fokker F-9	Gnôme-Rhône Juppiter	480
Fokker F-12	Pratt & Whitney Wasp	425
Koolhoven FK-40	Gnôme-Rhône Titan	240
Jumbo Biplane	Gnôme-Rhône Juppiter	480

Αρχικά, αντιπρόσωπος της εταιρείας ήταν ο Μπουμπούλης (Ακαδημίας 52),[739] στη συνέχεια ο Ασπρογέρακας (Μητροπόλεως 2). Υπήρχε ακόμη, γραφείο στο Τατόι.[740]

Μέχρι τις 31 Αυγούστου 1933, η εταιρεία διέσχιζε την ελληνική επικράτεια βάσει προσωρινής άδειας που ανανεωνόταν διαδοχικώς.[741] Τότε υπεγράφη σύμβαση μεταξύ του Υπουργείου Αεροπορίας και της K.L.M.. Μεταξύ άλλων η δεύτερη δεσμευόταν να μην εκτελεί αερομεταφορές μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας, Γιουγκοσλαβίας, Τουρκίας, Ιταλίας, Αιγύπτου, εφ' όσον θα εκτελούντο αυτές από ελληνική εταιρεία.[742] Η επιχείρηση, επίσης, υποχρεωνόταν: α) να μεταφέρει δωρεάν σε όλη τη γραμμή Κάτω Χωρών – Ολλανδικών Ινδιών και σε κάθε αεροσκάφος ένα χλγρ. επίσημου ταχυδρομείου· β) να παρέχει, κατόπιν

[735] *Ό.π.*, 1-16.4.1932, τ. 19-20, σ. 420· Α.Υ.Ε., 1934: Α/15α, Πρεσβεία Ρώμης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 2145, 15.10.1931.

[736] *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.4.1932, τ. 19-20, σ. 420· Υπουργείο Αεροπορίας, Δ.Π.Α., Τμήμα Α', *Ἀεροπορικὸς Ὁδηγός*, Αθήνα 1931, σ. 55· *Τὰ Φτερά*, Οκτ. 1931, τ. 8, σ. 15.

[737] *Ό.π. Ἀεροπλοΐα*, 16.10.1935, τ. 104, σ. 132.

[738] *Ό.π.*, 1-16.4.1932, τ. 19-20, σ. 420 και 1.2.1934, τ. 63, σ. 233· C. Asproyerakas, *ό.π.*, 1934, σ. 9. Περισσότερο πρέπει να χρησιμοποιήθηκε το F-12, βλ. Α.Υ.Ε., 1934: Α/15α, Ολλανδική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1004, 22.9.1931. Ο Φόκκερ το 1919 είχε φορτώσει όλο τον εξοπλισμό του σε έξι ιδιωτικά τραίνα και πέρασε λαθραία από την Γερμανία στις Κάτω Χώρες, όπου δημιούργησε εργοστάσιο κατασκευής αεροπλάνων. Χαρακτηριστικά τους ήσαν η αξιοπιστία, η μακροζωΐα, και το χαμηλό κόστος χάρη στην κρατική επιδότηση, βλ. *Πτήση & Διάστημα*, Απρ. 1990, τ. 68, σ. 82. Επίσης, *Τεχνικὰ Χρονικά*, 15.7.1937, τ. 134, σ. 671.

[739] Κ.Α.Ε. και Α.Ε.Α., *ό.π.*, σ. 58.

[740] C. Asproyerakas, *ό.π.*, 1936, σ. 33.

[741] Α.Υ.Ε., 1934: Α/15α, Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 13366/1410 (σχετ. εμπ. 891), 20.4.1933.

[742] *Ε.τ.Κ. 1938*, φ. 130, α.ν. 1121, άρθρο 3.

48ωρης αίτησης στην Αίγυπτο ή στο Άμστερνταμ, στις ελληνικές αρχές κατ' έτος ένα εισιτήριο μετ' επιστροφής μεταξύ του τελευταίου λιμένα στάθμευσης πριν την διάπτηση του ελληνικού εδάφους και του πρώτου μετά την αναχώρηση από αυτό.[743] Η διάρκεια της παραχώρησης ορίσθηκε στα 5 έτη,[744] με δυνατότητα καταγγελίας 3 μήνες πριν την λήξη της, ειδάλλως θα ανανεωνόταν κάθε έτος με το ίδιο περιθώριο καταγγελίας.[745] Ωστόσο, η σύμβαση επικυρώθηκε από το ελληνικό κράτος μόλις το 1938 (συνεχίσθηκε μέχρι τότε το καθεστώς των ανανεουμένων αδειών), επειδή η Ελλάδα επιθυμούσε το δρομολόγιο Άμστερνταμ – Βαταβίας να εκτελείται μέσω Ρώμης καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου — το χειμώνα η K.L.M. ακολουθούσε τη γραμμή μέσω Βουδαπέστης,[746] επιφέροντας ρήγμα στην αποκλειστικότητα της γραμμής Θεσσαλονίκης – Αθηνών, η οποία αποτελούσε προνόμιο της Ε.Ε.Ε.Σ..

Με τον καιρό το πρόβλημα της πολυτυπίας των αεροσκαφών βελτιωνόταν. Το 1934 εκτελούσαν δρομολόγια στη γραμμή τα Fokker F-12 (ταχύτητα 201 χλμ./ώρα), F-18 (208 χλμ./ώρα), F-22 (4 κινητήρες Pratt & Whitney Wasp 550 ίππων), όπως και το Pander S-4 (3 κινητήρες Wright). Επιπλέον, η χρησιμοποίηση ελίκων Hamilton μεταβλητού βήματος και η βελτίωση της οργάνωσης του ανεφοδιασμού ελάττωσε τη διάρκεια της διαδρομής σε 7½ ημέρες.[747] Η συνεχής αύξηση των επιβατών και του ταχυδρομείου (117% και 30% αντιστοίχως, μεταξύ 1931-34) οδήγησε στη δισεβδομαδιαία πύκνωση της γραμμής από τις 12.6.1935 με Douglas DC-2. Τα 14θέσια[748] αυτά αεροσκάφη διέθεταν κινητήρα Wright Cyclon 710 ίππων[749] και επέφεραν περαιτέρω μείωση του χρόνου ταξιδίου σε 5-6 ημέρες (55 ώρες πτήσης),[750] ενώ αποδείχθηκαν ανθεκτικά σε μία γραμμή, όπου η ποικιλία του κλίματος απαιτούσε ανθεκτικότητα υλικού.[751] Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει τις χρονικές αποστάσεις και τις τιμές των εισιτηρίων με αφετηρία το Άμστερνταμ[752] (βλ. και χάρτη 17):

---

[743] *Ό.π.*, άρθρο. 10.

[744] *Ό.π.*, άρθρο 12.

[745] *Ό.π.*, άρθρο 15.

[746] T.N.A., AVIA, 2/1959, καταγραφή από την επίσκεψη Μπέρτραμ στην Αθήνα (6-16.3.1936).

[747] C. Asproyerakas, *ό.π.*, 1934, σ. 9· *Ἀεροπλοΐα*, 1.2.1934, τ. 63, σ. 233· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1934, τ. 9, σ. 240· *ό.π.*, α' τρίμ. 1935, τ. 13, σ. 175 και β' τρίμ. 1934, τ. 10, σ. 247.

[748] *Ό.π.*, 1.8.1939, τ. 195, σ. 55.

[749] *Ἀεροπλοΐα*, 16.8.1935, τ. 100, σ. 72 και 16.10.1935, τ. 104, σ. 132.

[750] *Ό.π.*, 16.10.1935, τ. 104, σ. 132· Ν. Λέκκας, *ό.π.*.

[751] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1936, τ. 17, σ. 137.

[752] C. Asproyerakas, *ό.π.*, 1937, σ. 38-40 και 43.

σταθμός	ημέρα	τιμολόγιο σε στερλίνες
Αθήνα	1η/10.15'	30
Βασόρα	2η	73
Γιοδπούρ	3η	107
Ρανγκούν	4η	127
Σιγκαπούρη	5η	163
Μπανντούνγκ	6η	183

Το μοναδικό (αναίμακτο) ατύχημα για τα ολλανδικά φτερά στον ελλαδικό χώρο συνέβη την 5η Μαΐου 1937, όταν αεροσκάφος με κυβερνήτη τον κάτοχο του ρεκόρ ταχύτητας κατά τους αγώνες της Μελβούρνης Μολλ, εν μέσω καταιγίδας και με εξαντλημένα τα αποθέματα βενζίνης προσγειώθηκε αναγκαστικά στη Βούλα αντί για το Τατόι. Ο δεξιός τροχός έσπασε και το αεροπλάνο έπεσε πάνω σε οικίσκο, ο ιδιοκτήτης του οποίου ευτυχώς έλειπε. Κανένας από το 4μελές πλήρωμα και τους 7 επιβάτες δεν τραυματίσθηκε.[753]

Μέσα στο 1937 καταργήθηκε το πρόσθετο τέλος μεταφοράς ταχυδρομείου,[754] ενώ έγινε η σκέψη να τεθούν σε υπηρεσία πηδαλιουχούμενα. Η K.L.M. είχε παραγγείλει από τον οίκο Zeppelin πηδαλιουχούμενα, ωστόσο ο τελευταίος αδυνατούσε να ανταποκριθεί λόγω της σπάνιδας του ηλίου — μετά τα αλλεπάλληλα ατυχήματα που συγκλόνισαν τον αεροπορικό κόσμο, το εύφλεκτο υδρογόνο εγκαταλείφθηκε και οι μόνες χώρες με αποθέματα ηλίου, οι Η.Π.Α. και ο Καναδάς, αρνούντο να το εξάγουν στην Γερμανία φοβούμενες πολεμική του χρήση.[755] Τελικά, προτιμήθηκε η χρήση των DC-3, 21 θέσεων, τα οποία (11 τον αριθμό) αντικατέστησαν από τον Ιούνιο τα DC-2. Έτσι, η γραμμή κατέστη η ταχύτερη μεταξύ Ευρώπης – Άπω Ανατολής με μέση ωριαία ταχύτητα 280 χλμ.· άλλα χαρακτηριστικά του DC-3 ήσαν: οι κινητήρες Cyclon 2 × 850 ίππων ή Twin Wasp 1000 ίππων, εκπέτασμα 28,95 μ., μήκος 19,65 μ., ύψος 4,55 μ., φέρουσα επιφάνεια (εμβαδόν) 91,70 τ.μ., ολικό βάρος 10.885 χλγρ., οροφή 7.300 μ., μονοπλάνο, ολομεταλλικό, θάλαμος επιβατών πολυτελής, αεριζόμενος, θερμαινόμενος, ηχομονωτικός, σύστημα προσγείωσης ανασυρόμενο.[756]

Στις αρχές Οκτωβρίου 1937, τα δρομολόγια έγιναν τρισεβδομαδιαία.[757] Την κατακόρυφη πρόοδο της ζωτικής σημασίας αρτηρίας για την K.L.M. καταδεικνύει ο παρακάτω συγκριτικός πίνακας:[758]

---

[753] *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 6.5.1937.

[754] *Ἀεροπλοΐα*, 1.8.1939, τ. 195, σ. 55.

[755] *Ό.π.*, 16-20.1.1937, τ. 134, σ. 207· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1938, τ. 26, σ. 175.

[756] *Ό.π.*, δ' τρίμ. 1937, τ. 24, σ. 243-244· *Πτήση & Διάστημα*, Απρ. 1990, τ. 68, σ. 83· *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.9.1938, τ. 173, σ. 104 και 1.8.1939, τ. 195, σ. 55.

[757] *Ό.π.· Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1937, τ. 24, σ. 207.

[758] *Ό.π.*, β' τρίμ. 1934, τ. 10, σ. 247· *Ἀεροπλοΐα*, 16.2.1933, τ. 40, σ. 306 και 1-5.9.1938, τ. 173, σ. 104.

έτος	επιβάτες	εμπορεύματα (χλγρ.)	ταχυδρομείο (χλγρ.)
1931	69		14.000
1933	253		45.000
1935	1.673	24.000	53.000
1938	3.897	60.000	90.000

Ο φιλόδοξος σχεδιασμός της εταιρείας προγραμμάτιζε για το 1940 μία παράλληλη δισεβδομαδιαία γραμμή Λονδίνου – Αυστραλίας, διάρκειας μόλις 3½ ημερών, χάρη στη μεγαλύτερη ταχύτητα και τις νυκτερινές πτήσεις, που εγγυάτο το νέο τετρακινητήριο DC-4: εκπέτασμα 42,15 μ., μήκος 29,58 μ., ύψος 7,33 μ., ισχύς 4 × 250 ίπποι, ολικό βάρος 27.300 χλγρ., ταχύτητα 385 χλμ./ώρα, εμβέλεια 3.500 χλμ., οροφή 7.300 μ., τρίτος τροχός στο πρόσθιο μέρος της ατράκτου για ομαλότερη προσγείωση, χωρητικότητας 24 επιβατών και ισάριθμων κλινών.[759] Δυστυχώς, ο πόλεμος που προέκυψε όχι μόνο ανέτρεψε την υλοποίηση του σχεδίου, αλλά και διατάραξε την κανονικότητα των δρομολογίων, τα οποία αποκαταστάθηκαν προσωρινά το Δεκέμβριο του 1939 με αφετηρία τη Νεάπολη της Ιταλίας. Από εκεί υπήρχε ανταπόκριση με το Άμστερνταμ. Επίσης, επιτεύχθηκε ανταπόκριση Βαταβίας – Σύδνεϋ.[760]

6. Η βρετανική εταιρεία (Imperial Airways)

Περισσότερο από κάθε άλλη μεγάλη δύναμη της εποχής του μεσοπολέμου, το Ηνωμένο Βασίλειο είχε συμφέροντα σε όλα τα μήκη και πλάτη της υφηλίου. Η εμφάνιση ενός νέου συγκοινωνιακού μέσου, ιδανικού για την κάλυψη τεραστίων αποστάσεων ανταποκρινόταν κατ' εξοχήν στις ανάγκες μιας διεσπαρμένης αυτοκρατορίας· και ο φορέας που θα διεκπεραίωνε αυτήν την αποστολή, δεν θα μπορούσε παρά να λειτουργεί κάτω από την προσήκουσα επωνυμία: Imperial Airways Ltd.

Η Imperial Air Transport Co Ltd (αρχική ονομασία) προέκυψε την 31η Μαρτίου 1924 από την συγχώνευση των Handley-Page Transport Ltd, Instone Air Line Ltd, Daimler Airway και British Marine Navigation Co Ltd. Η βρετανική κυβέρνηση κατέληξε σε τούτη την απόφαση για να εξαλείψει τον ανταγωνισμό, αλλά και για να μειώσει την επιχορήγηση — στο αρχικό κεφάλαιο του ενός εκατομμυρίου στερλινών προστέθηκε ακόμη ένα καταβαλλόμενο σε δέκα βαθμιαίως ελαττούμενες ετήσιες δόσεις. Το κράτος ουδόλως επενέβαινε στα διαχειριστικά της εταιρείας, η οποία σύντομα ξεπέρασε όλες τις ευρωπαϊκές από άποψη απόδοσης (ενδεικτικά αναφέρεται ότι στην γραμμή Ινδιών η αναλογία

[759] *Ό.π.*, 15.3.1939, τ. 186, σ. 346· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1935, τ. 16, σ. 137-138· *ό.π.*, β' τρίμ. 1937, τ. 22, σ. 177-178 και γ' τρίμ. 1937, τ. 23, σ. 215-216.
[760] *Ἀεροπλοΐα*, Δεκ. 1939, τ. 200, σ. 111.

επιχορήγησης έναντι των συνολικών εισπράξεων ήταν 73% το 1930 και 35% το 1933).[761]

Όταν ξεκίνησε η Imperial, το δίκτυό της περιοριζόταν στη σύνδεση του Λονδίνου (αερολιμένας Κρόυντον για αεροπλάνα και λιμένας Σαουθάμπτον για υδροπλάνα) με μερικές πόλεις της απέναντι ηπειρωτικής Ευρώπης. Σύντομα, όμως, παρέλαβε την ταχυδρομική γραμμή Καΐρου – Βαγδάτης από τη Βασιλική Αεροπορία (R.A.F.).[762] Από τότε ξεκίνησε μια διαδικασία επέκτασης, που όχι μόνο θα γεφύρωνε το χάσμα Μάγχης – Εγγύς Ανατολής, αλλά θα άπλωνε τα πλοκάμια της στο μεγαλύτερο μέρος του ανατολικού ημισφαιρίου μέσα σε 15 χρόνια. Το 1926 ο μεσανατολικός κορμός ενώθηκε με τη Βασόρα και το 1929 με το Καράτσι· την ίδια χρονιά συνδέθηκε με το Μπρίντιζι,[763] απ' όπου σιδηροδρομικώς συνέχιζε μέχρι το Παρίσι και από εκεί ξανά αεροπορικώς κατέληγε στο Λονδίνο. Αλλά και προς νότο προχώρησε μέχρι τη λίμνη Βικτωρία (1931). Στο χάρτη 18 παρουσιάζεται αναλυτικά ολόκληρο το δίκτυο.[764]

Η Ελλάδα έγινε απαραίτητο πέρασμα για τη γραμμή της Imperial που θα ένωνε την Ευρώπη με την Αίγυπτο συγκριτικά με τη Μάλτα κυρίως ή ακόμη και την Ιταλία, για πολλούς και διάφορους λόγους, όπως: η μικρότερη απόσταση πτήσης πάνω από τη θάλασσα, τα προσκόμματα της ιταλικής πλευράς (οι Ιταλοί ήθελαν να περιορίσουν όσο ήταν δυνατό την παραχώρηση αεροδιαδρόμων πάνω από την επικράτειά τους), οι άριστες κλιματολογικές συνθήκες[765] και η πληθώρα φυσικών και τεχνητών λιμένων — η εταιρεία σ' αυτή τη γραμμή χρησιμοποιούσε υδροπλάνα. Το φθινόπωρο του 1927 ο αντιπρόσωπος της Imperial στην Ελλάδα έλαβε οδηγίες από τους προϊσταμένους του να υποβάλει επίσημο αίτημα διέλευσης πάνω από την ελληνική επικράτεια. Την εποχή εκείνη και η Blackburn ανίχνευε τις προϋποθέσεις διείσδυσης στη χώρα και μάλιστα μέσω της συμμετοχής στην υπό ίδρυση ελληνική εταιρεία Ίκαρος, γεγονός που καθιστούσε τη στάση της ελληνικής κυβέρνησης διστακτική, όπως επίσης και της βρετανικής πρεσβείας, η οποία δεν ήξερε αν θα έπρεπε να συντονίσει τις δύο βρετανικές εταιρείες ή να ευνοήσει τη μία.[766] Πράγματι, υπήρχε σοβαρό πρόβλημα συνεργασίας μεταξύ Imperial και Blackburn[767] και ενώ προς στιγμήν ο πράκτορας της πρώτης έλαβε εντολές να βρίσκεται σε επαφή με τους ανθρώπους της

---

[761] *Ἀεροπλοΐα*, 1.6.1934, τ. 71, σ. 324· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1935, τ. 15, σ. 150-151.

[762] *Μεγάλη Ἑλληνικὴ Ἐγκυκλοπαίδεια Δρανδάκη*, τ. Α΄, λήμμα «Ἀεροπλοΐα», σ. 727.

[763] *Νεώτερον Ἐγκυκλοπαιδικὸν Λεξικόν τοῦ Ἡλίου*, Αθήνα 1947, τ. Α', λήμμα «Ἀεροπορία», σ. 522.

[764] Υπουργείο Αεροπορίας, Δ.Π.Α., Τμήμα Α', *Ἀεροπορικὸς Ὁδηγός*, Αθήνα 1931, σ. 55.

[765] *Πρωΐα*, 7.1.1930· Α. Λεβίδης, *ό.π.*· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1933, σ. 11-12· Ι.Α.Μ.Μ., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.4, {314}, ξένες εταιρείες.

[766] Τ.Ν.Α., AVIA, 2/1842, Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, κρυπτ. απόρ. τηλ. αρ. 214, 6.10.1927· ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών, κρυπτ. τηλ. αρ. 101, 11.10.1927.

[767] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, κρυπτ. τηλ. αρ. 218, 11.10.1927.

δεύτερης,[768] ο ίδιος ο γενικός διευθυντής της Imperial Γουντς Χάμφρυ ήλθε αιφνιδιαστικά στην Ελλάδα και υπέβαλε προτάσεις αυτή τη φορά για την απόκτηση του ίδιου του Ικάρου.[769] Οι προτάσεις αυτές συγκεκριμενοποιήθηκαν στις διαπραγματεύσεις του Φεβρουαρίου 1928, που έλαβαν χώρα στην Αθήνα.[770] Το θέμα της εμπλοκής της Imperial στην υπόθεση του Ικάρου εκτίθεται στις λεπτομέρειές του στις σ. 130-131.

Τον ίδιο ακριβώς καιρό η εταιρεία έλαβε το χρίσμα από το βρετανικό κράτος για να αναλάβει την εβδομαδιαία ταχυδρομική υπηρεσία μεταξύ Βρετανικών νήσων και Ινδιών, (το λεγόμενο 'αυτοκρατορικό ταχυδρομικό σχήμα') με μεγάλες πιθανότητες κρατικής επιχορήγησης. Επρόκειτο για μια απόφαση που έδωσε τεράστια ώθηση στην επιχειρηματικότητα και στο κύρος της.[771] Ωστόσο, στην Ευρώπη τουλάχιστον, το εγχείρημα προσέκοπτε σε σοβαρά εμπόδια. Το σημαντικότερο ήταν η απαίτηση της Ιταλίας να συνεκμεταλλευθεί το τμήμα που θα διερχόταν από την επικράτειά της, πράγμα που αναιρούσε το βρετανικό χαρακτήρα της γραμμής και γεννούσε επιχειρησιακά και χρηματοδοτικά προβλήματα. Οι μόνες βάσεις που προσέφεραν οι Ιταλοί ήταν της Γένουας και των Συρακουσών και οι Βρετανοί σκέφτονταν σοβαρά την παράκαμψη της χώρας αυτής είτε μέσω Κορσικής – Μάλτας – Κρήτης είτε μέσω Κεντρικής Ευρώπης – Αθηνών – Κρήτης.[772] Αναγκάσθηκαν μάλιστα για κάποιο διάστημα μέσα στο 1929 να εγκαταστήσουν μια γραμμή αεροπλάνων Λονδίνου – Βρυξελλών – Κολωνίας – Νυρεμβέργης – Βιέννης – Βουδαπέστης – Βελιγραδίου – Σκοπίων – Θεσσαλονίκης – Αθηνών – Αλεξανδρείας.[773]

Αυτό πάντως που δεν περίμεναν οι ιθύνοντες της Imperial ήταν μια παρόμοια αντιμετώπιση από την ελληνική πλευρά, κατά τις συζητήσεις για την τελική μορφή του συμβολαίου. Ο Έλληνας υφυπουργός Αεροπορίας Ζάννας υποστήριξε ότι οι νομικοί σύμβουλοι του υπουργικού συμβουλίου ενέκριναν την ερμηνεία της Διεθνούς Σύμβασης Αεροπλοΐας, σύμφωνα με την οποία η Ελλάδα μπορούσε να επιβάλει τους δικούς της όρους για τη διέλευση ξένων αεροσκαφών πάνω από την επικράτειά της. Συγκεκριμένα απαίτησε: α) το σύνολο της κυκλοφορίας της Imperial (επιβάτες, ταχυδρομείο, εμπρορεύματα) να παραδίδεται στην ελληνική εταιρεία στη Θεσσαλονίκη και να της επιστρέφεται στην Κρήτη, όπως επίσης και το 1/3 της υπηρεσίας Σκοπίων – Θεσσαλονίκης και Κρήτης – Αλεξάνδρειας· β) το σύνολο της προσόδου υπεράνω της ελληνικής επικράτειας να δίδεται στο ελληνικό κράτος. Ο Ζάννας επικαλέσθηκε παρεμφερείς όρους που

---

[768] Ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών, κρυπτ. τηλ. αρ. 108, 21.10.1927.

[769] Ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, 2.12.1927.

[770] Ό.π., Imperial προς συνταγματάρχη Μπάρτσαλλ στην Αθήνα, 13.2.1928.

[771] Ό.π., Βρετανικό Συμβούλιο του Αέρος προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, S. 20662/D.D.C.A., 21.2.1928 και Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών, κρυπτ. τηλ. αρ. 11, 22.2.1928.

[772] Ό.π., σημείωμα από τις συζητήσεις της 2ας και 5ης Ιουλίου 1928 με το στρατηγό Μπάλμπο, Ιταλό υφυπουργό Αεροπορίας, 7.7.1928.

[773] Ό.π., 2/1959, υπόμνημα και οδηγίες με παραπομπή στην επίσκεψη Μπέρτραμ στην Αθήνα, <Φεβρουάριος 1936>.

είχαν θέσει οι Γιουγκοσλάβοι και δήλωσε πως αν οι τελευταίοι τους απέσυραν, το ίδιο θα έπραττε και εκείνος. Οι Βρετανοί (Μπάρτσαλλ) θεώρησαν τους όρους απαράδεκτους και αντέτειναν ότι ούτε η Ουγγαρία ούτε η Γιουγκοσλαβία είχαν προβάλει τέτοιες απαιτήσεις, ενώ παραπονέθηκαν για τους υψηλούς δασμούς, τους οποίους δεν πλήρωναν η ιταλική και η γαλλική εταιρεία σε αντίθεση με τη δική τους. Ο Έλληνας υπουργός απάντησε ότι με αυτές τις εταιρείες τον δέσμευαν παλαιά συμβόλαια, αλλά θα βρισκόταν ο τρόπος να σπάσουν. Στο τέλος, η Imperial απείλησε ότι θα αναζητούσε τρόπους παράκαμψης της χώρας, έστω και αν αυτό θα της ήταν λιγότερο βολικό. Μέχρι τότε θα έκανε χρήση των προσωρινών αδειών διέλευσης, για να εξυπηρετήσει τη γραμμή της.[774]

Τα πράγματα δεν οδηγήθηκαν στα άκρα και η σύμβαση της 17ης Απριλίου 1931, επισημοποίησε τις προσωρινές άδειες διέλευσης, οι οποίες ανανεώνονταν κατ᾽ επανάληψιν από το 1929, και καθόρισε ως πεδία προσθαλάσσωσης, τακτικά και έκτακτα, τη Θεσσαλονίκη, την Κέρκυρα, την Ιθάκη, την Πάτρα, το Ναυαρίνο, τον Πειραιά, τη Σούδα, το Ηράκλειο και το Μιράμπελλο.[775] Σε αντάλλαγμα, ελληνική εταιρεία που τυχόν θα μπορούσε να εγκαταστήσει συγκοινωνία Μάλτας – Ελλάδας – Κύπρου, θα είχε πρόσβαση σε δύο πεδία της Μάλτας (Καλά Μίστρα και κόλπος Μαρσασιρόκο) και ένα της Κύπρου,[776] αντάλλαγμα εκ των πραγμάτων άχρηστο για την ελληνική πλευρά. Ακόμη, οι Βρετανοί υποσχέθηκαν να συνηγορήσουν στην αιγυπτιακή κυβέρνηση για να επιτρέψει την εγκατάσταση ελληνικής γραμμής. Η υπόσχεση ωστόσο, δεν συμπεριλήφθηκε στη σύμβαση, αλλά δόθηκε με έγγραφη ανακοίνωση του βρετανικού υπουργείου εξωτερικών και της πρεσβείας στην Αθήνα (αρ. πρωτ. 15721, 17.4.1931).[777] Οι Βρετανοί δεν απέκλειαν, επίσης, το ενδεχόμενο να χρησιμοποιήσουν στο μέλλον το γιουγκοσλαβικό ή το μαλτέζικο δρομολόγιο πέρα από το ιταλικό.[778] Για τα δύο

---

[774] Ό.π., 2/1842, Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 409 (C. 5863/42/19), 16.7.1930· ό.π., D.C.A., S. 28261(II), 30.7.1930· ό.π., παρατηρήσεις της Βρετανικής Πρεσβείας πάνω στη Σύμβαση του Ικάρου όπως αυτή επικυρώθηκε τον Ιούνιο του 1930, 31.7.1930. Την εποχή εκείνη έπαιρνε σάρκα και οστά η ελληνική εταιρεία και το Υπουργείο Αεροπορίας ήλπιζε ότι με το υψηλό δασμολόγιο επί των ξένων εταιρειών θα κάλυπτε ένα μεγάλο μέρος της χρηματοδότησής της, βλ. ό.π..

[775] Το συμβατικό αυτό δικαίωμα ασκήθηκε από την εταιρεία με την μετακίνηση του σταθμού Κρήτης από το Ηράκλειο στο λιμενίσκο της Πλάκας (κόλπος Μιραμπέλλου), εξ αιτίας ενός ατυχήματος. Παρά τις διαμαρτυρίες των εμπόρων του Ηρακλείου, η ελληνική κυβέρνηση αδυνατούσε να παρέμβει, βλ. Α.Υ.Ε., 1931: Α/37α, Επαγγελματικό και Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Ηρακλείου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 436, 25.6.1931 και Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 12253/1307, 10.7.1931· *Πρωΐα*, 7.1.1930· Α. Ζάννας, «Τὸ Ὑπουργεῖον καὶ ἡ ὀργάνωσις τῆς Ἀεροπορίας μας», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1932, τ. 1, σ. 23· *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 256, ν. 5180, βρετανική, άρθρο 3 § γ και § ε.

[776] *Ό.π.*, άρθρο 4.

[777] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον περὶ ἀεροσυγκοινωνιακῆς πολιτικῆς*, Αθήνα 1934, σ. 10.

[778] *Ε.τ.Κ 1931*, ό.π., άρθρο 3 § β. Αν και το ιταλικό δρομολόγιο είχε διακοπεί προσωρινά στις αρχές του 1931, επειδή η βρετανική εταιρεία είχε προηγουμένως απορρίψει την ιταλική αίτηση για συμμετοχή στα κέρδη για όλη την έκταση της γραμμής και όχι μόνο για το τμήμα Ιταλίας – Αιγύπτου, βλ. Α.Υ.Ε., 1932: Α/37/10, Πρεσβεία Ρώμης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 109,

τελευταία η σύμβαση θα ίσχυε 7 έτη, ενώ για το πρώτο 3 έτη από την πρώτη πτήση βρετανικού αεροσκάφους υπεράνω του ελληνικού εδάφους.[779] Όταν, λοιπόν, στις 20 Απριλίου, το αεροσκάφος με τα στοιχεία G-EBYH αφίχθη στο Φάληρο από την Αλεξάνδρεια, η σύμβαση τέθηκε σε ισχύ.[780] Επιπλέον, η Imperial μπορούσε να εγκαταστήσει σταθμούς ασυρμάτου επάνω σε βρετανικά ατμόπλοια αγκυροβολημένα ή διερχόμενα των ελληνικών υδάτων,[781] όπως και έπραξε (βλ. σ. 97). Επίσης, απαλλασσόταν από την καταβολή φόρων υπέρ του ταμείου οδοστρωμάτων για τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούσε.[782] Τέλος, θα χορηγούσε κατ' έτος δωρεάν δύο εισιτήρια μετ' επιστροφής σε Έλληνες κρατικούς υπαλλήλους, για τη διαδρομή ανάμεσα στους δύο πλησιέστερους προς την επικράτεια λιμένες του εξωτερικού.[783]

Εν τω μεταξύ το δίκτυο της Imperial συνέχιζε να επεκτείνεται. Η γραμμή Λονδίνου – Ινδιών (7.910 χλμ.)[784] έφθασε πρώτα μέχρι την Σιγκαπούρη και το Δεκέμβριο του 1934 μέχρι την Αυστραλία.[785] Η κάλυψή της απαιτούσε 13 ημέρες[786] — η εισαγωγή του Short Empire το 1938 μείωσε το διάστημα αυτό στις 9 ημέρες.[787] Η αφρικανική γραμμή προεκτάθηκε το 1932 μέχρι την Πόλη του Ακρωτηρίου (συνολικό μήκος 12.980 χλμ.) με το ταξίδι να διαρκεί 11 ημέρες (βλ. χάρτη 19).[788] Η εταιρεία απέδιδε μεγάλη σημασία στην ασφάλεια των επιβατών, γι' αυτό και ποτέ δεν πραγματοποιούσε πτήσεις νυκτερινές ή διάρκειας άνω των επτά ωρών, ενώ τα αεροσκάφη της διέθεταν μηχανές με τριπλούς και τετραπλούς έλικες.[789]

Στην αρχή οι δύο γραμμές εξυπηρετούντο εβδομαδιαίως.[790] Το σημείο σύγκλισής τους ήταν η Αθήνα, αλλά, όταν το 1933 εγκαταλείφθηκε ο ενδιάμεσος

14.1.1932· ό.π., αρ. πρωτ. 250, 2.2.1932, όπου συνημμένο: πρακτικά ιταλικού κοινοβουλίου, αίθουσα βουλευτών, συνεδριάσεις 1929-31, σχέδια νόμου· ό.π., αρ. πρωτ. 1003, 17.5.1932.

[779] *Ε.τ.Κ. 1931*, ό.π., άρθρο 23. Η δίοδος από την Γιουγκοσλαβία δεν καταγγέλθηκε εγκαίρως από την ελληνική πλευρά, που ήθελε να διαφυλάξει για τον εαυτό της το τμήμα Θεσσαλονίκης – Αθηνών, ωστόσο οι Βρετανοί ουδέποτε έκαναν χρήση άλλης γραμμής πέραν της ιταλικής, βλ. και Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον περὶ ἀεροσυγκοινωνιακῆς πολιτικῆς*, Αθήνα 1934, σ. 10-11.

[780] Α.Υ.Ε., 1931: Α/37α, Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 136 (5/61/31), 15.6.1931 και Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 11217/1157, 25.6.1931.

[781] *Ε.τ.Κ. 1931*, ό.π., άρθρο 15 § β.

[782] *Ό.π.*, άρθρο 16 § δ.

[783] *Ό.π.*, άρθρο 19 § γ.

[784] *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.4.1932, τ. 19-20, σ. 401.

[785] *Πλοῦτος*, 1.9.1935, τ. 35.

[786] Ν. Λέκκας, *ό.π.*.

[787] *Ό.π.*, 1-5.7.1938, τ. 169, σ. 15.

[788] *Ό.π.*, 1-16.4.1932, τ. 19-20 και 1-16.1.1933, τ. 37-38, σ. 265· C. Asproyerakas, *ό.π.*, 1936, σ. 57.

[789] *Ἀεροπλοΐα*, 1.12.1931, τ. 13, σ. 216.

[790] Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 28891/9081, 31.12.1932.

σταθμός της Κύπρου για λόγους κλιματολογικούς και ανεπαρκούς υποδομής,[791] το σημείο τούτο μετατοπίσθηκε στο Κάιρο. Στον πίνακα παρατίθεται η πυκνότητα δρομολογίων στα τμήματα του δικτύου.[792]

τμήματα του δικτύου	δρομολόγια ανά εβδομάδα		
	1935	1937	1938
Ηνωμένο Βασίλειο – Αίγυπτος	4	5	5
Αίγυπτος – Ινδίες	2	2	4
Ινδίες – Αυστραλία	1	1	2
Αίγυπτος – Κένυα	2	3	3
Κένυα – Νότιος Αφρική	2	2	3

Τα κόστη των επιβατικών εισιτηρίων είχαν ως εξής (αφετηρία το Λονδίνο, μνημονεύονται οι σταθμοί διανυκτέρευσης):[793]

γραμμή Αυστραλίας		γραμμή Νοτίου Αφρικής	
σταθμός	τιμή σε στερλίνες	σταθμός	τιμή σε στερλίνες
Μασσαλία	9	Μασσαλία	9
Μπρίντιζι	27	Μπρίντιζι	27
Κάιρο	48	Κάιρο	48
Βαγδάτη	70	Χαρτούμ	75
Σάργιαχ	92	Τζούμπα	112
Γιοδπούρ	99	Ναϊρόμπι	116
Καλκούττα	116	Μπέυα	118
Μπανγκόκ	149	Σώλσμπερυ	124
Σιγκαπούρη	165	Γιοχάννεσμπουργκ	132
Ραμπάνγκ	186	Πόλη Ακρωτηρίου	141
Ντάργουϊν	192		
Λόνγκρητς	205		
Μπρισμπαίην	211		

Όπως προαναφέρθηκε στο τμήμα Παρισίων – Μπρίντιζι η συγκοινωνία εκτελείτο σιδηροδρομικώς. Αιτία ήταν η άρνηση των Βρετανών να χρησιμοποιήσουν τη δίοδο Ελβετίας – Μιλάνου – Ρίμινι – Καλαβρίας που τους πρόσφεραν οι Ιταλοί αντί της Γένουας – Όστιας – Νεάπολης – Καλαβρίας που ήταν περισσότερο προσοδοφόρα.[794] Κατά την διάρκεια, όμως, της ιταλοαιθιοπικής

[791] *Ἀεροπλοΐα*, 16.6.1933, τ. 48, σ. 467. Τον Αύγουστο του 1935 εγκαινιάσθηκε η νέα γραμμή Καΐρου – Χάιφας – Λευκωσίας με τετρακινητήρια δωδεκαθέσια αεροπλάνα, βλ. *ό.π.*, 1.8.1935, τ. 99, σ. 54.

[792] *Ό.π.*, 16.1.1936, τ. 110, εσώφυλλο· *ό.π.*, 1-5.7.1937, τ. 145, σ. 10· *ό.π.*, 16-20.11.1937, τ. 154· *ό.π.*, 1-5.3.1938, τ. 161, σ. 275 και 5.7.1938, τ. 169, σ. 15.

[793] C. Asproyerakas, *ό.π.*, σ. 54-56 και 1937, σ. 44-45.

[794] Στην πραγματικότητα η Imperial είχε κάνει χρήση του Τυρρηνικού δρομολογίου μόνο όμως για ένα χρόνο, βλ. γενικότερα Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν.*

σύρραξης, η εταιρεία έθεσε σε ισχύ ένα εξ ολοκλήρου αεροπορικό δρομολόγιο, το οποίο παρέκαμπτε το ιταλικό έδαφος: Παρίσι – Μασσαλία – Κορσική – Μάλτα – Αθήνα.[795] Η οριστική αεροπορική σύνδεση Παρισίων – Μπρίντιζι επετεύχθη το Φεβρουάριο του 1937, με ενδιαμέσους σταθμούς τη Μακόν, τη Μασσαλία και τη Ρώμη.[796] Αυτή η βελτίωση συνέπεσε με την αποκλειστική καθιέρωση του Σαουθάμπτον ως βάσης των αυτοκρατορικών γραμμών, ενώ το Κρόυντον περιορίσθηκε στις ευρωπαϊκές μόνο — μια εξίσου σημαντική βάση για την εταιρεία ήταν, όπως προαναφέρθηκε, το Κάιρο, όπου διακλαδίζονταν τα δίκτυα Ασίας και Αφρικής. Σιδηροδρομικώς εξακολουθούσε να εξυπηρετείται η απόληξη της αφρικανικής γραμμής, μεταξύ των πόλεων Γιοχάννεσμπουργκ – Ντέρμπαν – Πόλης Ακρωτηρίου[797] (χάρτης 20).

Πληθώρα τύπων αεροσκαφών χρησιμοποιήθηκε κατά καιρούς σε διάφορα τμήματα των δύο υπερπόντιων γραμμών.[798]

αεροσκάφος		κινητήρας	
εταιρεία	τύπος	εταιρεία	τύπος
Armstrong-Whitworth	Argosy	Armstrong-Siddeley	Jaguar
	AW-27 Ensign	Armstrong-Siddeley	Tiger
Avro	Ten	Armstrong-Siddeley	Lynx
De Havilland	DH-66 Hercules	Bristol	Juppiter
Handley-Page	W-8B	Rolls-Royce	Eagle
	W-10	Napier	Lion
	HP-42 Hannibal	Bristol	Juppiter
Short	S-8 Calcutta	Bristol	Juppiter
	S-17 Kent	Bristol	Juppiter
	S-23 Empire	Bristol	Pegasus

Ειδικότερα, στις ελληνικές υδροσκάλες και αεροδρόμια ενήργησαν τα υδροπλάνα Short Kent 15 θέσεων[799] (1931-1937) και Short Empire (1937-1939),[800] όπως και τα αεροπλάνα De Havilland Hercules 24 θέσεων (1936-1939)[801] και Armstrong-Whitworth Ensign (1939).[802] Τα χαρακτηριστικά των δύο πλέον σύγχρονων αεροσκαφών της Imperial είχαν ως εξής:

Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον περὶ ἀεροσυγκοινωνιακῆς πολιτικῆς, Αθήνα 1934, σ. 4.

[795] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1935, τ. 16, σ. 107.

[796] *Ἀεροπλοΐα*, 15-20.2.1937, τ. 136, σ. 234.

[797] *Ό.π.*, 16-20.11.1937, τ. 154, εσώφυλλο· C. Asproyerakas, *ό.π.*, σ. 44.

[798] *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.4.1932, τ. 19-20, σ. 401· *ό.π.*, 1.6.1932, τ. 23, σ. 509 και 1.8.1936, τ. 123, σ. 37· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1938, τ. 26, σ. 202.

[799] 4 κινητήρες, 2 τόννοι ταχυδρομείου, ακτίνα 650 μίλια, βλ. Κ.Α.Ε. και Α.Ε.Α., *ό.π.*, σ. 36.

[800] *Ἀεροπλοΐα*, 15-20.2.1937, τ. 136, σ. 234.

[801] *Ό.π.*, 1-5.9.1936, τ. 125, σ. 70.

[802] Η καθυστερημένη εισαγωγή του Ensign σε υπηρεσία οφείλεται σε μια παραγγελία βομβαρδιστικών, που επιβλήθηκε στην κατασκευάστρια εταιρεία, όπως και σε μηχανικά

χαρακτηριστικά	Empire	Ensign
εκπέτασμα (μ.)	37,74	37,50
μήκος (μ.)	26,82	34,80
φέρουσα επιφάνεια (τ.μ.)	139	225
ολικό βάρος (χλγρ.)	18.900	21.100
ταχύτητα ταξιδίου (χλμ./ώρα)	250	240
ταχύτητα μέγιστη (χλμ./ώρα)	320	320
οροφή (μ.)	6.000	6.100
θέσεις / κλίνες	24/16	27/20
ισχύς (ίπποι)	4 × 740-910	4 × 810-880

Και τα δύο αεροσκάφη ήσαν μεταλλικά με τριπτέρυγες ρυθμιζόμενες έλικες, συστήματα εξουδετέρωσης των δονήσεων και του θορύβου, θέρμανσης και εξαερισμού· ακόμη, διέθεταν ιδιαίτερους θαλάμους περιπάτου και καπνιστηρίου· το Empire είχε δύο καταστρώματα.[803]

Οι σχέσεις μεταξύ της βρετανικής εταιρείας και του ελληνικού κράτους δεν υπήρξαν ανέφελες. Η σημαντικότερη πηγή προστριβής ήταν ο τρόπος διακανονισμού της καταναλισκομένης βενζίνης πάνω από την ελληνική επικράτεια. Καθ' όλο το 1932, σοβούσε διένεξη ανάμεσα στον πράκτορα της Imperial «Προμηθέα» και τη Διεύθυνση Τελωνείων Πειραιώς, όσον αφορά τον αριθμό των πτήσεων και τους συντελεστές είσπραξης των εισαγωγικών τελών καύσιμης ύλης και ελαίων — πέραν του ότι από τις 20 Μαΐου 1932 η μεταλλική δραχμή αντιστοιχούσε σε 20 χάρτινες και όχι σε 15, όπως ίσχυε μέχρι τότε.[804] Οι δυσκολίες υπολογισμού ως προς την πληρωμή των δασμών οφείλονταν στην διαφορετική εκτίμηση των χωρικών υδάτων της Ελλάδας. Η ελληνική κυβέρνηση, έχοντας ορίσει τα χωρικά ύδατα στα 10 ναυτικά μίλια, υπολόγιζε την απόσταση (των δύο διαδρομών Μπρίντιζι – Δωδεκανήσου και Μπρίντιζι – Αλεξανδρείας) που διανυόταν πάνω από την επικράτειά της στα 775 χλμ. για την καθεμία, απαιτώντας πληρωμή για 1630 χλγρ. βενζίνης και 80 χλγρ. ορυκτελαίου. Η εταιρεία υπολογίζοντας την μέση απόσταση κάθε πτήσης βάσει των 3 ναυτικών μιλίων στα 488 χλμ., υποστήριζε ότι η φορολογητέα ποσότητα κατερχόταν στα 500 χλγρ. βενζίνης. Επίσης, διαφωνίες υπήρχαν κατά τον υπολογισμό των αποστάσεων, ως προς το πρώτο σημείο ανεφοδιασμού του αεροσκάφους και του σημείου εγκατάλειψης των ελληνικών χωρικών υδάτων. Η ελληνική κυβέρνηση για τις διαδρομές Αθηνών – Μπρίντιζι, Αθηνών – Αλεξανδρείας και Αθηνών – Ρόδου

προβλήματα, βλ. *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1938, τ. 28, σ. 169· *Ἀεροπλοΐα,* 16-20.11.1938, τ. 178, σ. 190-191.

[803] A. Frachet, «Τὰ ἐμπορικὰ ἀεροσκάφη Short "Empire"», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1937, τ. 21, σ. 47-48 και 113· *ό.π.*, γ' τρίμ. 1936, τ. 19, σ. 137-138· *ό.π.*, δ' τρίμ. 1937, τ. 24, σ. 244-245· *ό.π.*, β' τρίμ. 1938, τ. 26, σ. 202 και α' τρίμ. 1939, τ. 29, σ. 144-145· *Τεχνικὰ Χρονικά*, 1-15.8.1936, τ. 111-112, έτ. Ε', σ. 731.

[804] Α.Υ.Ε., 1933: Α/15, Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 228 (287/3/32), 20.6.1932.

ή Καστελλορίζου εκτιμούσε μέσο όρο 390 μιλίων, ενώ η Imperial 243 μιλίων· και τούτο, διότι η ελληνική πλευρά υπολόγιζε και την Κέρκυρα ως σταθμό ανεφοδιασμού, αν και η εταιρεία σχεδόν αποκλειστικά εφοδιαζόταν στο Φάληρο και το Μιράμπελλο.[805] Ωστόσο, η εταιρεία συντηρούσε αποθήκες στην Κέρκυρα (και τη Μήλο). Επίσης, η υπερκατανάλωση καυσίμων οφειλόταν και στο τεχνικό υλικό που χρησιμοποιούσε η εταιρεία. Τελικά, το Υπουργείο Οικονομικών έκανε δεκτά ως ένα βαθμό τα αιτήματα της εταιρείας, καθώς από το Σεπτέμβριο του 1932, η φορολογητέα ποσότητα κατήλθε στα 800 χλγρ. βενζίνης και 45 χλγρ. ελαίου. Η βρετανική εταιρεία επεδίωξε περαιτέρω αναθεώρηση των ποσοτήτων καταναλισκομένων καυσίμων, αλλά τότε το ελληνικό δημόσιο αντιπρότεινε καταβολή υπέρ αυτού των εισπράξεων του διαμετακομιστικού ταχυδρομείου και το ζήτημα παρέμεινε εκκρεμές.[806]

Το πρόβλημα διογκωνόταν με την πάροδο του χρόνου· την εποχή που συνήφθη η σύμβαση, η Imperial διέσχιζε μία φορά την εβδομάδα την ελληνική επικράτεια προς μία κατεύθυνση. Όταν όμως το 'αυτοκρατορικό ταχυδρομικό σχήμα' θα ετίθετο σε πλήρη λειτουργία, θα υπήρχαν 6 δρομολόγια προς 2 κατευθύνσεις, δηλαδή 12 υπερπτήσεις της ελληνικής επικράτειας εβδομαδιαίως, και μάλιστα με μεγαλύτερα αεροσκάφη. Η αύξηση των δασμών στα καύσιμα και τα έλαια έβαινε κατακόρυφη.[807] Το 1937 λοιπόν, η Imperial επανέφερε το θέμα της έκπτωσης στο δασμολόγιο από ελληνικής πλευράς απειλώντας ότι σε περίπτωση μη ικανοποίησης θα παρέκαμπτε τη χώρα.[808] Από την άλλη πλευρά όμως, με αφορμή την καταστροφή ενός υδροπλάνου της την ώρα που ανεφοδιαζόταν στο Μπρίντιζι, είχε αναγκασθεί να μεταφέρει τις αποθήκες καυσίμων υλών της ιταλικής πόλης στην Κέρκυρα (αρχές 1936).[809]

Πάντως, η χειρότερη στιγμή για τα αυτοκρατορικά φτερά στον ελλαδικό χώρο συνέβη το πρωί της 1ης Οκτωβρίου 1937, όταν το υδροπλάνο «Courtier», τύπου Short Empire, ερχόμενο από την Αλεξάνδρεια προσθαλασσώθηκε άσχημα στον όρμο Φαλήρου και μισοβυθίστηκε μπροστά στα μάτια των λουομένων. Αργότερα, ο πιλότος υποστήριξε ότι, ενώ ετοιμαζόταν για προσγείωση, δεν υπολόγισε σωστά το ύψος από το νερό πέφτοντας θύμα αντικατοπτρισμού [αντανάκλαση του φωτός στην ακύμαντη θάλασσα (μπουνάτσα)]. Η ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι το σκάφος άρχισε την κάθοδο δίχως να εκτελέσει την συνήθη στροφή πάνω από τον χώρο προσγείωσης κι έτσι έπεσε στην θάλασσα με συγκριτικά μεγάλη ταχύτητα και γωνία μικρότερη της αρχικής· άρα η ευθύνη θα έπρεπε να αποδοθεί στον κυβερνήτη που δεν υπολόγισε το ύψος βάσει του ορίζοντα της απέναντι ακτής ή των πλοιαρίων που βρίσκονταν στην επιφάνεια του νερού, αλλά αντιθέτως ενήργησε την κάθοδο με απλή παρατήρηση. Από τη διάρρηξη της ατράκτου τρεις επιβάτες έχασαν την ζωή τους, τέσσερεις

[805] Ό.π., αρ. πρωτ. 487 (287/39/32), 30.12.1932.

[806] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 13046/206, 20.1.1933.

[807] T.N.A., AVIA, 2/1959, Imperial προς Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. GWH/SB/683, 6.5.1936.

[808] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.3.1937, τ. 137, σ. 252.

[809] *Ό.π.*, 1.1.1936, τ. 109, σ. 209· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1936, τ. 17, σ. 165.

τραυματίσθηκαν ελαφρά, ενώ οι υπόλοιποι δύο και το πενταμελές πλήρωμα δεν έπαθαν τίποτα. Τα θύματα βρίσκονταν στο πίσω μέρος του σκάφους· οι υπόλοιποι πήδησαν στο νερό και σώθηκαν από λέμβους και προσωπικό της υδροσκάλας.[810]

Νωρίτερα την χρονιά εκείνη ένα αδελφό υδροπλάνο του «Courtier», είχε συντριβεί στην Γαλλία πάλι με νεκρούς. Τα δυστυχήματα είχαν ως συνέπεια να τοποθετηθούν μέσα σε σύντομο διάστημα σε όλα τα Short Empire νέες έξοδοι κινδύνου, ενώ τα παράθυρα διασκευάσθηκαν, ώστε να ανοίγουν προς τα έξω.[811] Επιπλέον, παρ' όλο που η τυπική επάρκεια του συγκεκριμένου πιλότου ήταν αναντίρρητη, το βρετανικό υπουργείο αεροπορίας συνέστησε πιλότοι αεροπλάνων να εξασκούνται περισσότερο στα υδροπλάνα προτού αναλάβουν την ευθύνη της ζωής επιβατών· το ίδιο θα έπρεπε να ισχύσει για πιλότους που μετέβαιναν από μικρά σε μεγάλου μεγέθους αεροσκάφη.[812]

Την άνοιξη του 1936 ο απεσταλμένος της Imperial στην Αθήνα Μπέρτραμ δήλωσε στο Μαυρουδή (γενικό διευθυντή του Υπουργείου Εξωτερικών) ότι η εταιρεία του θα επιθυμούσε 15ετή ανανέωση της σύμβασης αρχομένης από το 1937 και ότι για τη γραμμή των υδροπλάνων οι προϊστάμενοί του θα προτιμούσαν την Ελλάδα από την Ιταλία. Ωστόσο, για σιγουριά θα ήθελαν να οργανωθούν οι εναλλακτικές οδοί Βουδαπέστης – Θεσσαλονίκης – Κωνσταντινούπολης. Η ελληνική πλευρά επιφυλάχθηκε να απαντήσει καθώς είχε προτάσεις και από τους Γερμανούς και τους Πολωνούς, αλλά θα της ήταν αδύνατο να παραχωρήσει αποκλειστικότητα κάποιας γραμμής σε μία μόνο ξένη εταιρεία.[813] Λίγο αργότερα η ελληνική κυβέρνηση ζήτησε την εισαγωγή αριθμού τροποποιήσεων στο κείμενο της σύμβασης του 1931 και εξέφρασε την πρόθεσή της να την αποκηρύξει βάσει του άρθρου 23 § 4.[814]

Ένα χρόνο αργότερα ο Μπέρτραμ επανήλθε. Ο Φωτόπουλος (διευθυντής Πολιτικής Αεροπορίας) τού κανόνισε συνάντηση και με τους ιθύνοντες της Ε.Ε.Ε.Σ., Βυζά (γενικό διευθυντή) και Μποζώνη (διευθύνοντα σύμβουλο). Ένας

---

[810] *Times*, 2.10.1937· *Daily Telegraph*, 2.10.1937· T.N.A., AVIA 2/2013 Imperial προς Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας, KHS/TLJ.724, 5.10.1937· ό.π., Βρετανός επιθεωρητής ατυχημάτων: σύντομη περιγραφή των συνθηκών που σχετίζονται με το ατύχημα του υδροπλάνου Empire 'Courtier' – αεροσκάφος G-ADVC – το οποίο συνέβη στην Αθήνα την 1η Οκτωβρίου 1937, 2.11.1937· ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας: σύνοψη της μετάφρασης της ελληνικής έκθεσης για το ατύχημα του υδροπλάνου της Imperial Airways 'Courtier' G-ADVC, το οποίο συνέβη στην Αθήνα την 1η Οκτωβρίου 1937, αρ. πρωτ. 5544, 13.6.1938· Η. Καρταλαμάκης, *Ἑλληνικὰ Φτερά*, Αθήνα 1983, σ. 306. Η *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.10.1937, τ. 150-151, σ. 93-94, εσφαλμένα αναφέρει ότι όλοι ανεξαιρέτως, πλήρωμα και επιβάτες, πνίγηκαν.

[811] *Daily Telegraph*, 2.10.1937· T.N.A., AVIA 2/2013 Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας – Κλάδος Ατυχημάτων, R.D.A.6., 23.6.1937· *Daily Telegraph*, «Pilot's error of judgement», 14.6.1938· *Daily Mail*, «Pilot blaimed», 14.6.1938.

[812] T.N.A., AVIA 2/2013, <Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας> A.I.D. Office προς συνταγματάρχη Άουτραμ στην Ηλιούπολη της Αιγύπτου, προσωπικό και εμπιστευτικό, 4.10.1937· ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας προς Γενική Διεύθυνση της Πολιτικής Αεροπορίας, 11.10.1937.

[813] Ό.π., AVIA 2/1959, καταγραφή από την επίσκεψη Μπέρτραμ στην Αθήνα (6-16.3.1936).

[814] Ό.π., AVIA 2/1959, Μεταξάς, Έλληνας υπουργός αεροπορίας προς Ουώτερλοου, Βρετανό πρέσβη, αρ. εισερχομένου Α. 7112/111/IV, 15.4.1936.

λόγος ήταν ότι τα πρόσωπα της ελληνικής εταιρείας παρέμεναν περισσότερο χρόνο στις θέσεις τους από εκείνα του ελληνικού υπουργείου και έδιναν την εντύπωση μεγαλύτερης σταθερότητας στις απόψεις τους. Τα σημεία τριβής των δύο πλευρών εντοπίσθηκαν στα ακόλουθα σημεία:

α) Το σύστημα pool (κοινοπραξία). Ούτε το βρετανικό υπουργείο αεροπορίας ούτε η Imperial έκαναν την παραμικρή σκέψη για το σύστημα pool και συγκεκριμένα να βοηθήσουν την Ε.Ε.Ε.Σ. να εγκαταστήσει υπηρεσία πάνω σε γραμμή που ήδη χρησιμοποιούσε η Imperial — βέβαια η σύμβαση του 1931 προέβλεπε τη γραμμή Μάλτας – Αθηνών – Κύπρου, τώρα όμως οι Έλληνες 'καίγονταν' για τη γραμμή Αιγύπτου· η οποιαδήποτε εμπορική συνεργασία θα έπρεπε σύμφωνα με τους Βρετανούς να περιορισθεί αποκλειστικά μεταξύ των ενδιαφερομένων εταιρειών.

β) Φυσικά το ζήτημα των δασμών στα καύσιμα και τα έλαια. Η Imperial διαπίστωνε ότι υπόκειτο σε μια συνεχή και αυξανόμενη 'αιμορραγία' που της προξενούσε το ελληνικό κράτος. Ο δασμός για κάθε ανεφοδιασμό υδροπλάνου τύπου Scipio έφθανε τις £ 13,32. Με δεδομένο ότι την εβδομάδα πραγματοποιούντο 8 ανεφοδιασμοί, το ετήσιο κόστος ανερχόταν σε £ 5.524. Επίσης, με την εισαγωγή στην υπηρεσία των υδροπλάνων Empire 'C' Class το κόστος θα εκτινασσόταν στις £ 12.500 το χρόνο. Ο υπολογισμός του δασμού γινόταν βάσει του τύπου του αεροσκάφους και του μήκους της πορείας του πάνω από την ελληνική επικράτεια και τα χωρικά ύδατα (τα οποία η Ελλάδα ως γνωστόν είχε επεκτείνει στα 10 μίλια). Οι Βρετανοί πίεζαν προς όλες τις πλευρές, επικαλούμενοι τη σύμβαση της Βαρσοβίας, αλλά και την ελληνογερμανική συμφωνία για απαλλαγή από την καταβολή δασμού για τα υγρά καύσιμα σε περιπτώσεις πτήσης ενός αεροσκάφους μεταξύ δύο σημείων που ανήκαν σε διαφορετικές επικράτειες.

γ) Η υποχρεωτική στάθμευση στην Αθήνα, την οποία δεν ήθελαν οι Βρετανοί και που σχετιζόταν με το θέμα του δασμολογίου.

δ) Η εθνικότητα του αντιπροσώπου της Imperial. Η ελληνική πλευρά τον ήθελε οπωσδήποτε Έλληνα.

ε) Η διάρκεια της σύμβασης. Οι Έλληνες πρότειναν διετή με δυνατότητα καταγγελίας το τελευταίο εξάμηνο· οι Βρετανοί ζητούσαν δεκαπενταετή.[815]

Το Ηνωμένο Βασίλειο έκρινε τους ελληνικούς όρους ως εκβιαστικούς και σκέφθηκε σοβαρά σε αντίποινα να απειλήσει ότι θα παρακάμψει την ελληνική επικράτεια για τα δρομολόγια των υδροπλάνων του — βέβαια, ιδανική λύση θα ήταν να εφοδιασθούν τα αεροσκάφη της Imperial με μεγάλες δεξαμενές καυσίμων, ώστε να αποφευχθεί εκτός της Ελλάδας και η Ιταλία. Επίσης, η

[815] Ό.π., AVIA 2/1991, I.A.C. 305, έκθεση Μπέρτραμ από την επίσκεψή του στην Αθήνα (12-24.2.1937), άκρως εμπ., 25.2.1937· *Ε.τ.Κ. 1931*, ν. 5180, φ. 256, άρθρα 3 § β (αεροδιάδρομοι), 4 (σύστημα pool), 16 § β (δασμολόγιο καυσίμων). Ο αριθμός που αφορά το κόστος ανεφοδιασμού των Scipio παρατίθεται στην πηγή. Σύμφωνα με δικούς μου υπολογισμούς φθάνει τις £ 5.541. Η ουσία ωστόσο, δεν αλλάζει.

βρετανική κυβέρνηση προσπάθησε να συντονισθεί διπλωματικά με άλλες ενδιαφερόμενες χώρες στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών, βλ. σ. 81.[816]

Πέρασαν αρκετοί μήνες και τα πράγματα δεν εξελίχθηκαν ευνοϊκά για τα βρετανικά συμφέροντα. Καμμία εναλλακτική οδός δεν βρέθηκε στη Μεσόγειο που να είναι φθηνότερη από την ελληνική. Επίσης, οι απόπειρες συνδυασμένων διπλωματικών πιέσεων δεν ευδοκίμησαν. Μοναδικά μέσα πίεσης απέμειναν ο εφοδιασμός της ελληνικής πολεμικής αεροπορίας με στρατιωτικά αεροσκάφη και η υπό συζήτηση βοήθεια προς την ελληνική πολιτική αεροπορία.[817] Όμως αυτά τα όπλα η βρετανική πλευρά δεν τα είχε επισείσει εγκαίρως και τώρα ο χρόνος πίεζε. Στα τέλη Ιανουαρίου 1938 η ελληνική κυβέρνηση με ρηματική διακοίνωση προανήγγειλε την καταγγελία της ελληνοβρετανικής αεροπορικής σύμβασης του 1931 και ζήτησε την άμεση έναρξη διαπραγματεύσεων, ώστε να αποφευχθούν δυσκολίες στη λειτουργία των γραμμών της Imperial.[818] Οι Βρετανοί διαπίστωσαν με δυσφορία ότι βρίσκονταν παγιδευμένοι. Για να αποφευχθεί η Ελλάδα θα έπρεπε να κατασκευασθεί λιμενοβραχίονας στη Μάλτα εξαιρετικά δαπανηρός. Η κατασκευή αεροσκαφών μεγάλης ακτίνας δράσης δεν προβλεπόταν σε σύντομο χρονικό διάστημα. Υπ' αυτές τις συνθήκες η βρετανική πλευρά θα μπορούσε να επιδιώξει τουλάχιστον την επίτευξη πολυετούς σύμβασης, όπως και το να αποφύγει τη δέσμευση για υποχρεωτική στάθμευση στην Αθήνα, σε περίπτωση που θα γινόταν εφικτή μια απ' ευθείας σύνδεση με το Κάιρο. Επίσης, οι όποιες συμφωνίες pool (κερδοσκοπικού συνεταιρισμού) θα έπρεπε να ρυθμισθούν αποκλειστικά μεταξύ εταιρικών αντιπροσώπων Imperial και Ε.Ε.Ε.Σ.. Όσο για το Υπουργείο Αποικιών, αυτό φαινόταν απρόθυμο να παραχωρήσει διευκολύνσεις για τα ελληνικά συμφέροντα στη Μάλτα και την Κύπρο. Εννοείται πως η προσπάθεια εύρεσης εναλλακτικών οδών και κατασκευής υδροπλάνων μεγάλης εμβέλειας θα συνεχιζόταν αμείωτη.[819] Ωστόσο, το καλοκαίρι του ίδιου χρόνου οι ελπίδες διαψεύσθηκαν πάλι: ύστερα από μελέτη εμπειρογνωμόνων διαπιστώθηκε πως ούτε η Μάλτα ούτε οι γαλλικές και ιταλικές υδροσκάλες της Βόρειας Αφρικής μπορούσαν να υποδεχθούν τα μεγάλης χωρητικότητας υδροπλάνα της Imperial.[820]

Με δεδομένη αυτή την κατάσταση, η ανανέωση της ελληνοβρετανικής σύμβασης υπογράφηκε στις 30 Μαΐου 1939, με αναδρομική ισχύ από τις 21 Απριλίου 1938 για περίοδο 5 ετών και ακόλουθες διαδοχικές των 2 ετών· δυνατότητα καταγγελίας παρεχόταν το αργότερο 12 μήνες πριν από την εκπνοή

---

[816] Ό.π., AVIA 2/1991, απόσπασμα από τα πρακτικά της 42ης συνεδρίασης της Διυπουργικής Επιτροπής για τη Διεθνή Αεροεπικοινωνία, Θησαυροφυλάκιο, 3.3.1937· ό.π., Imperial προς Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας, εμπ., αρ. πρωτ. HB/3B/3299, 6.5.1937.

[817] Ό.π., Διυπουργική Επιτροπή για τη Διεθνή Αεροεπικοινωνία, I.A.C. 400, απόρ., Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας, 20.1.1938.

[818] Ό.π., Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, σημαντικό, 29.1.1938.

[819] Ό.π., απόσπασμα από τα πρακτικά της 53ης συνεδρίασης της I.A.C.C., 16.2.1938· ό.π., Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας, S.W.1, 26.2.1938.

[820] Ό.π., S.38762/A.D.C.O.1, Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας προς Imperial, 19.7.1938· ό.π., Imperial προς Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας, HB/PHM/2347, 17.8.1938.

οποιασδήποτε περιόδου.[821] Η σύμβαση επαναλάμβανε τις δυνατότητες εισόδου στην χώρα βρετανικών εταιρειών από τη Μάλτα, την Ιταλία και τη Γιουγκοσλαβία ή τη Βουλγαρία με υποχρεωτική προσγείωση στην ελληνική πρωτεύουσα.[822] Σε περίπτωση κακών καιρικών συνθηκών, όπως και έναρξης των πτήσεων της Ε.Ε.Ε.Σ. προς την Αίγυπτο, τα βρετανικά αεροσκάφη θα δικαιούντο να υπερίπτανται της Κρήτης δίχως να σταθμεύουν στην Αθήνα.[823] Εάν η Ελλάδα σκόπευε να εγκαινιάσει αεροσυγκοινωνία με τις όμορες χώρες, θα έπρεπε 6 μήνες νωρίτερα να ειδοποιήσει τη βρετανική πλευρά για να αποφευχθεί ο επιβλαβής ανταγωνισμός· εάν πάλι δεν κατέληγαν σε συμφωνία, η Imperial δεν θα επιβίβαζε στην Ελλάδα επιβάτες και εμπορεύματα με προορισμό την εν λόγω όμορη χώρα και το αντίστροφο.[824] Επίσης, η ελληνική εταιρεία είχε το δικαίωμα να εγκαταστήσει γραμμή μεταξύ Μάλτας – Κύπρου κάνοντας χρήση των πολιτικών αερολιμένων των δύο νήσων.[825] Κατ' έτος, η βρετανική εταιρεία θα χορηγούσε στις ελληνικές αρχές έξι δωρεάν μετ' επιστροφής εισιτήρια μεταξύ Αθηνών και του πρώτου εκτός Ελλάδας αερολιμένα.[826]

Όμως, τα περιθώρια ζωής για την Imperial δεν ήσαν μεγάλα. Παρά την ευημερία των δεικτών της[827] κατηγορήθηκε για οικονομικές ατασθαλίες και ο πρόεδρός της αντικαταστάθηκε από άλλον διοριζόμενο από το κράτος. Οι ευρωπαϊκές της γραμμές εκχωρήθηκαν στην British Airways (είχε ιδρυθεί το 1935)[828] και η ίδια περιορίσθηκε στις καθ' αυτό υπερπόντιες (1938).[829] Η ρύθμιση τούτη δεν επρόκειτο να είναι η τελική. Το Υπουργείο Αεροπορίας αποφάσισε τη συγχώνευση των δύο εταιρειών για να αποφευχθεί η πληρωμή πολύ υψηλών μερισμάτων και να χρησιμοποιηθούν καλύτερα οι αυξημένες ετήσιες επιχορηγήσεις από 1,5 εκατ. σε 3 εκατ. στερλίνες, όπως και για να καταβληθεί λογικός τόκος.[830] Η εξέλιξη αυτή προκάλεσε διένεξη, που έφθασε να αφορά μέχρι και την διατήρηση ή όχι του αγγλοαμερικανικού συστήματος υπολογισμού των μεγεθών — η British ακολουθούσε το μετρικό.[831] Τελικά, το κοινοβούλιο υπαγόρευσε τη μεταξύ τους ένωση και τη δημιουργία της British Overseas Airways Corporation (1 Απριλίου 1940).[832]

---

[821] *Ε.τ.Κ. 1939*, φ. 338, α.ν. 2138, άρθρο 23.
[822] *Ό.π.*, άρθρο 3 § β.
[823] *Ό.π.*, άρθρο 3 § στ-ζ.
[824] *Ό.π.*, άρθρο 3 § ε.
[825] *Ό.π.*, άρθρο 4.
[826] *Ό.π.*, άρθρο 19 § γ.
[827] *Ἀεροπλοΐα*, 1.8.1939, τ. 195, σ. 55.
[828] Διαφορετική από την τωρινή British Airways, η οποία σχηματίσθηκε το 1972 από την συνένωση: α) της British Overseas Airways Corporation και των θυγατρικών της (Associated Companies, Engine Overhaults)· β) της British European Airways Corporation και των θυγατρικών της (Airtours, Helicopters)· γ) της Northeast Airlines· δ) της Cambrian Airlines και στ) της International Aeradio, βλ. *Πτήση & Διάστημα*, Ιούλ.-Αύγ. 1993, τ. 104, σ. 43.
[829] *Ό.π.*, σ. 44· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1938, τ. 26, σ. 173.
[830] *Ἀεροπλοΐα*, 1.8.1939, τ. 195, σ. 60.
[831] *Ό.π.*, 15.2.1939, τ. 184, σ. 302.
[832] *Πτήση & Διάστημα*, ό.π., σ. 44.

Η ελληνοβρετανική συμφωνία της 30.5.1939 καταγγέλθηκε από τη βρετανική πλευρά τον Νοέμβριο του 1946, σύμφωνα με το άρθρο 23 του συμφώνου της Air Service in Europe. Η ελληνική πλευρά συγκατένευσε αυθημερόν.[833]

7. Η πολωνική εταιρεία (LOT)

Η Polskie Linje Lotnicze (LOT) ιδρύθηκε την πρωτοχρονιά του 1929 μετά από συγχωνεύσεις πολλών ιδιωτικών εταιρειών, με κεφάλαιο 8 εκατομμυρίων ζλότι, που είχαν καταβληθεί από το δημόσιο και τους δήμους.[834] Πρωταρχική φιλοδοξία της εταιρείας ήταν η γεφύρωση της ψυχρής θάλασσας της Βαλτικής με τη θερμή της Ανατολικής Μεσογείου,[835] φιλοδοξία που έγινε πραγματικότητα πολύ σύντομα, καθώς, με δεδομένη την απομόνωση της Ε.Σ.Σ.Δ., η Πολωνία υπερείχε των άλλων χωρών της ανατολικής Ευρώπης από άποψη αεροπορική.

Επειδή η ελληνική κυβέρνηση διατηρούσε για την εγχώρια εταιρεία τη γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης, η πολωνική έπρεπε να αρκεσθεί βάσει της συμφωνίας που υπογράφηκε στον τερματικό σταθμό της μακεδονικής πρωτεύουσας. Από την πλευρά τους, οι Πολωνοί παραχώρησαν άδεια ενδεχομένης ελληνικής εκμετάλλευσης μέχρι την Λεμβέργη, νοτιότερο αεροδρόμιο εισόδου στην χώρα.[836] Η LOT υποχρεωνόταν να μεταφέρει δωρεάν σε κάθε πτήσης της μέχρι 10 χλγρ. επίσημων αποστολών και με το ήμισυ του τιμολογίου επίσημες αποστολές μέχρι 50 χλγρ..[837] Η σύμβαση θα διαρκούσε μέχρι την παρέλευση του 1938 με δυνατότητα ανανέωσης από 31.1.1936. Μετά την πάροδο της πρώτης περιόδου, οι σιωπηρές ανανεώσεις θα γίνονταν κατά πενταετίες με περιθώριο καταγγελίας δύο έτη πριν τη λήξη τους.[838]

Στις 27 Ιουνίου 1931 πραγματοποιήθηκαν πανηγυρικά στη Βαρσοβία τα εγκαίνια της γραμμής Δάντσιχ – Θεσσαλονίκης, βλ. χάρτη 20. Παρέστησαν οι πρέσβεις των ενδιαφερομένων κρατών (Ρουμανία, Βουλγαρία, Ελλάδα) και αντηλλάγησαν προσφωνήσεις. Συμβολικά, παραδόθηκε στο διευθυντή της νερό από την Βαλτική για να χυθεί στο Αιγαίο. Ακολούθησαν εγκαίνια και στις άλλες πόλεις της γραμμής με ευχές και για τη σιδηροδρομική σύνδεση των δύο θαλασσών.[839]

---

[833] Α.Υ.Ε., 1946:142.6, Βρετανική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, 26.11.1946· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Βρετανική Πρεσβεία, 26.11.1946.

[834] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.1.1937, τ.134, σ. 207.

[835] Ήδη από τα προηγούμενα χρόνια το πολωνικό κράτος είχε συνομολογήσει εμπορικές συνθήκες με όλα τα βαλκανικά, βλ. *Τὰ Φτερά*, Μάιος 1931, τ. 3, σ. 16.

[836] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 256, ν. 5180, πολωνική, άρθρο 1.

[837] Α.Υ.Ε., 1931: Α/37α, Υπουργείο Αεροπορίας προς Πρεσβεία Σόφιας, αρ. πρωτ. 13605/1456, 25.7.1931.

[838] *Ε.τ.Κ. 1931*, ό.π., άρθρο 19.

[839] Α.Υ.Ε., 1931: Α/37α, Πρεσβεία Βαρσοβίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 458, 27.6.1931 και Πρεσβεία Σόφιας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1926, 1.7.1931.

Το συνολικό μήκος της γραμμής ανερχόταν σε 2.200 χλμ. περίπου και εξυπηρετείτο από δεκαθέσια τρικινητήρια Fokker F-7 με κινητήρα Juppiter,[840] τα οποία διένυαν την απόσταση Θεσσαλονίκης – Βαρσοβίας εντός 13 ωρών και 30 λεπτών,[841] τρεις φορές την εβδομάδα.[842] Η εταιρεία διακρινόταν για τις χαμηλές τιμές της: ο ταξιδιώτης που αναχωρούσε από τη Θεσσαλονίκη πλήρωνε μέχρι τη Σόφια 440 δρχ., το Βουκουρέστι 930 δρχ., την Βαρσοβία 2.420 δρχ..[843] Τα γραφεία της LOT βρίσκονταν στη συμπρωτεύουσα[844] και γενικός αντιπρόσωπός της ήταν ο Αλλαλούφ (πρακτορείο: Μητροπόλεως 10).[845]

Ωστόσο, το ξεκίνημα της συνεργασίας δεν υπήρξε ανέφελο. Αιτία η μη ειδική αναφορά στη σύμβαση σχετικά με την καταβολή από τη LOT των τελών προσγείωσης, στέγασης κ.λπ. στο αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης. Όταν ήλθε, λοιπόν, η ώρα η ελληνική κυβέρνηση να εκδώσει την άδεια εκμετάλλευσης και ζήτησε 400.000 δρχ. ως ετήσια καταβολή, η εγκατάσταση της γραμμής κινδύνευσε να ναυαγήσει, αφού η εταιρεία δεν δεχόταν επ' ουδενί λόγω να συναινέσει. Η ελληνική πλευρά, προκειμένου να μη διαρρεύσει αυτή της η παράλειψη και αρχίσουν και οι λοιπές ξένες εταιρείες να απαιτούν την αντίστοιχη διευκόλυνση — η Διεθνής Σύμβαση Αεροπλοΐας δεν επέτρεπε άνιση μεταχείριση στα μέλη της — οδηγήθηκε στην λύση της καταβολής των τελών από τους Πολωνούς και της εν συνεχεία επιστροφής του ποσού σε αυτούς! Η πίστωση εγκρίθηκε εις βάρος ειδικού κονδυλίου του Υπουργείου Εξωτερικών.[846] Επειδή έπρεπε να τηρηθεί άκρα μυστικότητα γι' αυτήν την παρασπονδία, οι ενέργειες έγιναν προς την πολωνική κυβέρνηση και τη διεύθυνση της LOT αφήνοντας στην άγνοια τον εν Ελλάδι αντιπρόσωπο, ο οποίος τύγχανε να εξυπηρετεί και τα συμφέροντα της γιουγκοσλαβικής Aeroput.[847] Η πολωνική κυβέρνηση μη αρκούμενη στις επανειλημμένες προφορικές διαβεβαιώσεις ούτε στην εσώκλειστη επιστολή του διευθυντή Πολιτικής Αεροπορίας Λεβίδη προς τη LOT, ζητούσε με επιμονή την έγγραφη νομιμοποίησή της.[848] Τελικά, ο Έλληνας πρέσβης στη Βαρσοβία έστειλε ιδιωτική επιστολή προς τον Πολωνό υπουργό Εξωτερικών, με την οποία διαβεβαίωνε την κατ' εξαίρεσιν απαλλαγή των τελών χρήσης, όπως και τις λεπτομέρειες του διακανονισμού[849] — καταβολή ανά εξάμηνο.[850] Στην πράξη

---

[840] *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.4.1932, τ. 19-20· *Τὰ Φτερά,* Ιούν. 1931, τ. 4, σ. 14.

[841] Υπουργείο Αεροπορίας, Δ.Π.Α., Τμήμα Α', *Ἀεροπορικὸς Ὁδηγός*, Αθήνα 1931, σ. 52.

[842] Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Υπουργείο Αεροπορίας προς Πρεσβεία Βιέννης, αρ. πρωτ. 13434/1657, 8.5.1933· *Ἀεροπλοΐα*, 16.7.1931, τ. 2, σ. 23.

[843] *Τὰ Φτερά,* ό.π..

[844] *Ό.π.· Ἀεροπλοΐα*, 15.11.1931, τ. 10, σ. 215.

[845] C. Asproyerakas, *ό.π.*, 1936, σ. 43.

[846] Α.Υ.Ε., 1931-1935: Α/15α, Υπουργείο Εξωτερικών προς Υπουργικό Συμβούλιο, αρ. πρωτ. 24100 Ε.Ε., 10.6.1931 ό.π., Υπουργικό Συμβούλιο, συνεδρίαση Δ', πράξη Β 300, 9.7.1931· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. εμπ. 1815/70, 17.8.1931.

[847] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Βαρσοβίας, αρ. πρωτ. 14944, 20.11.1931.

[848] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Βαρσοβίας, αρ. πρωτ. 4464/Α/37/13/ΙΙ, 13.4.1932.

[849] Ό.π., Πρεσβεία Βαρσοβίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. αρ. 311, 30.4.1932.

[850] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 495/161-, 7.7.1932.

παρατηρήθηκαν καθυστερήσεις από την πλευρά της LOT,[851] γεγονός που επέφερε και τοκισμό επί των οφειλομένων ποσών·[852] δόθηκαν όμως και παρατάσεις.[853]

Την ίδια εποχή η εταιρεία επεδίωξε να απολαύσει και άλλες ατέλειες:

α) Κατάργηση των πιστοποιητικών προέλευσης για τα έντυπα και το προπαγανδιστικό υλικό· πρότεινε δε σχετική προσθήκη στη συμφωνία. Το ελληνικό υπουργείο Εξωτερικών αρχικά αρνήθηκε,[854] στη συνέχεια όμως το Υπουργείο Αεροπορίας γνωμάτευσε ότι το παραπάνω υλικό περιλαμβανόταν στην έννοια των χρησιμοποιουμένων μέσων για την εκμετάλλευση των γραμμών, συνεπώς δικαιούτο ατελείας και το σχετικό πιστοποιητικό περίττευε. Επίσης, δεν παρίστατο ανάγκη συμπλήρωσης της συμφωνίας, απλώς μια διευκρινιστική διαταγή προς το Τελωνείο Θεσσαλονίκης,[855] το οποίο και εφήρμοσε την ατέλεια.[856]

β) Δωρεάν θεώρηση των διαβατηρίων του προσωπικού της — δεν υπήρχε συμβατική πρόβλεψη.[857] Κατόπιν υπόδειξης της Πρεσβείας Βαρσοβίας το προϊστάμενο υπουργείο συμφώνησε για την εφαρμογή του μέτρου ως προς το ιπτάμενο και όχι το διοικητικό προσωπικό στο πλαίσιο ευμενούς ερμηνείας της σύμβασης.[858]

γ) Απαλλαγή τελών του αντιπροσώπου στην Ελλάδα για ραδιοτηλεγραφήματα που στέλλονταν από τη Σόφια και αφορούσαν συμφέροντα της εταιρείας.[859] Η Διεύθυνση Τ.Τ.Τ. απάντησε αρνητικά.[860]

Την άνοιξη του 1933, η LOT ζήτησε τη συνδρομή μεταξύ άλλων και της Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας για να εξετασθούν τυχόν αδυναμίες της διαδρομής. Λόγω δυσμενών οικονομικών, η Ελλάδα αρκέσθηκε να διαβιβάσει υπομνήματα της Μετεωρολογικής και της Ραδιοτηλεγραφικής Υπηρεσίας. Τελικά, απεστάλη στη Βαρσοβία ο διευθυντής της Ε.Μ.Υ. Ρουσσέν με έξοδα των Πολωνών.[861]

---

[851] Ό.π., Αερολιμένας Θεσσαλονίκης προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. εμπ. 39, 11.12.1933.

[852] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Επιτελείο προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. εμπ. 1243/701, 15.6.1934.

[853] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. εμπ. 999/556, 24.4.1934.

[854] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Υπουργείο Αεροπορίας και Πολωνική Πρεσβεία, αρ. πρωτ. 11971 Α/37/13/ΙΙ, 21.3.32· ό.π., LOT προς Πρεσβεία Βαρσοβίας, L.S. 710/3-30/15, 29.3.1932.

[855] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 11701/4893, 31.3.1932.

[856] Ό.π., Υπουργείο Οικονομικών προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε 6871, 10.5.1932.

[857] Ό.π., Πρεσβεία Βαρσοβίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. αρ. 8, 8.1.1932· ό.π., LOT προς Πρεσβεία Βαρσοβίας, L.S. 710/3-30/15, 29.3.1932.

[858] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Βαρσοβίας, αρ. πρωτ. 2186/Α/37, 23.3.1932· ό.π., Πρεσβεία Βαρσοβίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 237, 11.4.1932· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 16836, 26.4.1932· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Βουκουρεστίου, αρ. πρωτ. 5801, 1.7.1933.

[859] Ό.π., Πρεσβεία Βαρσοβίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 373/b/ 16, 18.8.1934.

[860] Ό.π., Υπουργείο Συγκοινωνιών – Τ.Τ.Τ. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 306073, 21.9.1934.

[861] Εκείνες τις ημέρες διεξαγόταν στην πολωνική πρωτεύουσα αεροπορικό συνέδριο. Βλ. Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15α, Πρεσβεία Πολωνίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 5153/1, 1.4.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. εμπ. 45, 11.4.1933· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 13367/1419, 20.4.1933· ό.π.,

Το 1936 υπήρξε μία σημαντική χρονιά για τη LOT. Στην αρχή του έτους ανανεώθηκε το πτητικό υλικό με την είσοδο σε υπηρεσία του νέου αεροσκάφους τύπου Lockheed L-10 Electra: πτερυγικό εκπέτασμα 16,77 μ., μήκος 11,76 μ., ύψος 3,07 μ., συνολική επιφάνεια 42,60 τ.μ., μέγιστη ταχύτητα 320 χλμ./ώρα, εμπορική ταχύτητα 280 χλμ./ώρα, απόλυτη οροφή 7.470 μ., κατανάλωση 170 λίτρες/ώρα, ωφέλιμο φορτίο 1.200 χλγρ., μέγιστη αυτονομία 1.400 χλμ., ολομεταλλικό, δύο κινητήρες Pratt & Whitney Union 400 ίππων ο καθένας (με τους συμπιεστές η απόδοσή τους έφθανε τους 650 ίππους), έλικες Hamilton μεταβλητού βήματος, σύστημα προσγείωσης ανασυρόμενου τύπου, όργανα τυφλής πτήσης και προσγείωσης, διμελές πλήρωμα, 10 επιβάτες· σχεδιαστική καινοτομία αποτελούσαν τα πτερυγικά φλαπς, που γλιστρώντας προς τα πίσω αύξαναν την επιφάνεια των πτερύγων.[862] Έτσι, το χρονικό διάνυσμα μεταξύ Θεσσαλονίκης – Βαρσοβίας μειώθηκε σε 8 ώρες και 50 λεπτά, ενώ η τιμή του εισιτηρίου αναπροσαρμόσθηκε, όπως φαίνεται στον πίνακα (αφετηρία η Βαρσοβία).[863]

πόλη	χρόνος	εισιτήριο (δρχ.)
Λεμβέργη	1.40'	876
Τσερναούτι	3.50'	1.550
Βουκουρέστι	6.00'	2.600
Σόφια	7.30'	3.950
Θεσσαλονίκη	8.50'	5.400

Σχεδόν ταυτόχρονα και με αφορμή της προσωρινές άδειες, που εξασφάλισαν η γερμανική και η ολλανδική εταιρεία, άρχισαν οι Πολωνοί να ασκούν πιέσεις για κάθοδο προς την Αθήνα και συνακόλουθα προς τη Μέση Ανατολή.[864] Το καλοκαίρι του 1935 ζήτησαν σύναψη συμπληρωματικού πρωτοκόλλου προέκτασης της γραμμής μέχρι την Αθήνα με καταργούμενη την προσγείωση στην Θεσσαλονίκη· υποστήριξαν δε, ότι δεν απαιτείτο η συναίνεση της Ε.Ε.Ε.Σ., κατά το προηγούμενο των προαναφερθεισών εταιρειών.[865] Το Υπουργείο Αεροπορίας διατύπωσε την άποψη ότι δεδομένου του προνομίου της ελληνικής εταιρείας η προέκταση της πολωνικής ήταν αδύνατη. Η κάθοδος της Lufthansa είχε πραγματοποιηθεί κατόπιν συμφωνίας με την Ε.Ε.Ε.Σ..[866] Η τελευταία με σχετική καθυστέρηση,[867] υπέβαλε στη LOT τους ίδιους όρους

Πρεσβεία Πολωνίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 5153/3, 20.4.1933· ό.π., Πρεσβεία Βαρσοβίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 421, 16.5.1933.

[862] *Ἀεροπλοΐα*, 1.6.1936, τ. 119, σ. 372· *Πτήση & Διάστημα*, Απρ. 1990, τ. 68, σ. 83· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1935, τ. 15, σ. 139.

[863] C. Asproyerakas, *ό.π.*, σ. 35-39 και 48· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* α' τρίμ. 1939, τ. 29, σ. 153-154.

[864] Α. Λεβίδης, «Ἡ κρατικὴ ἀεροπορία. Τὶ ἐπιβάλλεται νὰ γίνῃ», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 30.6.1936.

[865] Α.Υ.Ε., 1931-1935:Α/15α, Πρεσβεία Πολωνίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 373/α/35, 10.8.1935.

[866] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 19302/1795, 26.9.1935.

[867] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών – Διεύθυνση Συμβατικών και Εμπορικών Υποθέσεων προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 2177/Γ/XIII, 3.10.1935.

συμβολαίου, με την διαφορά ότι η αποζημίωση για την παρεχόμενη τεχνική συνδρομή θα ήταν μικρότερη της γερμανικής (60.000 δρχ. μηνιαίως), λόγω των αραιότερων δρομολογίων. Ο Πολωνός επιτετραμμένος βρήκε τους όρους ασύμφορους.[868]

Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της LOT και της Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας ωστόσο, δεν διεκόπησαν και κατέληξαν στη συμπληρωματική συμφωνία της 5ης Οκτωβρίου 1936, βάσει της οποίας η ελληνική κυβέρνηση αποδέχθηκε την επέκταση της γραμμής προς την Αθήνα και την Παλαιστίνη· σε αντάλλαγμα η πολωνική κυβέρνηση αποδέχθηκε τυχόν επέκταση ελληνικής εταιρείας προς την Βαρσοβία και την Γδύνια.[869] Επιπλέον, η πυκνότητα ταξιδίων παρέμενε τρισεβδομαδιαία, οι τοπικές μεταφορές Αθηνών – Θεσσαλονίκης αποκλείονταν για την εταιρεία, η Ε.Ε.Ε.Σ. αναλάμβανε την εμπορική αντιπροσώπευση της LOT (πρακτορείο και γραφεία: Βουλής 8),[870] όπως και την τεχνική συνδρομή προς τα αεροπλάνα της έναντι μηνιαίας αποζημίωσης. Τέλος, η LOT θα εγκαθιστούσε χειμερινή εβδομαδιαία γραμμή.[871] Τα εγκαίνια της νέας γραμμής τελέσθηκαν στις 5 Οκτωβρίου, όταν προσγειώθηκε στη Δεκέλεια το αεροπλάνο της εταιρείας, που μετέφερε τον Πολωνό υφυπουργό Συγκοινωνίας και επισήμους. Αντηλλάγησαν προσφωνήσεις και δώρα (ειδική αναμνηστική σφραγίδα) και παρετέθησαν γεύματα. Η εμπορική λειτουργία της γραμμής άρχισε τέσσερεις ημέρες αργότερα.[872]

Σχεδόν αμέσως, ξεκίνησαν οι δοκιμαστικές πτήσεις με Douglas DC-2 προς αερολιμένες της Παλαιστίνης, ώστε να επιλεγεί ο καταλληλότερος.[873] Τελικά, προτιμήθηκε η Λύδδα (5.50' από την Αθήνα) με ενδιάμεσο σταθμό τη Ρόδο (1.50'). Η τρισεβδομαδιαία γραμμή εγκαινιάσθηκε στις 4 Απριλίου 1937.[874]

Την αισιόδοξη εικόνα της εταιρείας ήλθε να σκιάσει το μεσημέρι της 1ης Δεκεμβρίου 1936 ένα ατύχημα, όταν αεροπλάνο της, εξ αιτίας πυκνής νέφωσης, δεν αντελήφθη εγκαίρως το όρος Μπέλεσι και συνετρίβη επάνω του. Ιπτάμενο προσωπικό της ελληνικής εταιρείας αλλά και χωρικοί της Μαλακάσας και των Κιούρκων που έσπευσαν, ανέσυραν ένα νεκρό, τον πιλότο, και έξι τραυματίες.[875] Λίγους μήνες αργότερα άνθρωποι της LOT παρέδωσαν σε συναδέλφους της Ε.Ε.Ε.Σ. αναμνηστικό δώρο με την επιγραφή: «Στὴν δυστυχία δοκιμάζεται ἡ φιλία».[876]

Το χειμώνα του 1937-38 άρχισε να λειτουργεί και η χειμερινή εβδομαδιαία γραμμή με εμφανείς τους αργούς ρυθμούς της: Βαρσοβία – Βουκουρέστι (1η

---

[868] Ό.π., Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. ΕΕ. 9272, 19.10.1935.
[869] *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 177, α.ν. 593· *Ἀεροπλοΐα*, 1.10.1936, τ. 127, σ. 94-95.
[870] C. Asproyerakas, *ό.π.*, 1937, σ. 33.
[871] *Ἀεροπλοΐα*, 1.10.1936, τ. 127, σ. 95.
[872] *Ό.π.*, 16-20.10.1936, τ. 128, σ. 111· *Ἀκρόπολις*, 6.10.1936· *Πρωΐα*, 6.10.1936.
[873] *Ἀεροπλοΐα*, 1.11.1936, τ. 129, σ. 124 και 16.11.1936, τ. 130, σ. 140.
[874] C. Asproyerakas, *ό.π.*, σ. 23-31 και 39· *Ἀεροπλοΐα*, 15-20.4.1937, τ. 140, σ. 304.
[875] *Ό.π.*, 1.12.1936, τ. 131, σ. 158· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1937, τ. 21, σ. 79-80.
[876] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.7.1937, τ. 145, σ. 10-11.

ημέρα), Βουκουρέστι – Αθήνα (2η ημέρα), Αθήνα – Λύδδα (3η ημέρα).[877] Όσο για τη θερινή, που τώρα εκτεινόταν στον άξονα Φινλανδίας – Παλαιστίνης, η LOT διέθεσε το πιο σύγχρονο αεροσκάφος της, το Lockheed Super Electra (360 χλμ./ώρα), όπως και το Douglas DC-4.[878] Το τιμολόγιο σε όλο το μήκος της γραμμής, με αφετηρία την Αθήνα, είχε ως εξής: Σόφια 2.450 δρχ., Βουκουρέστι 4.500 δρχ., Τσερναούτι 5.100 δρχ., Λεμβέργη 5.800 δρχ., Βαρσοβία 6.800 δρχ., Βίλνιους 7.500 δρχ., Ρίγα 8.300 δρχ., Ταλλίνν 9.000 δρχ., Ελσίνκι 9.600 δρχ., Ρόδος 2.000 δρχ., Λύδδα 7.000 δρχ..[879]

Το Δεκέμβριο του 1937, ένα δεύτερο αεροσκάφος, που είχε αναχωρήσει από τη Θεσσαλονίκη με προορισμό τη Σόφια, κατέπεσε στον Όρβηλο κοντά στο Πετρίτσι και ανευρέθη από Βουλγάρους αλπινιστές. Επειδή η περιοχή ήταν ορεινή και οι καιρικές συνθήκες σε αυτήν μονίμως ανώμαλες, η εταιρεία σκέφθηκε να μετακινήσει τη γραμμή δυτικότερα στη Γιουγκοσλαβία.[880] Η άποψη αυτή μετεξελίχθηκε στην ιδέα μιας παράλληλης γραμμής μέσω Βουδαπέστης και Βελιγραδίου[881] και, τελικά, αποφασίσθηκε η δεύτερη αυτή αερογραμμή, που τώρα πλέον εκτεινόταν από τη Βαρσοβία μέχρι τη Βαγδάτη, να καταστεί υπερταχεία με μοναδικό υποχρεωτικό σημείο προσγείωσης την Αθήνα. Τη νέα γραμμή εξυπηρετούσε το Lockheed L-14, το οποίο κάλυπτε την απόσταση Βαρσοβίας – Αθηνών στο χρόνο ρεκόρ των 4.30'.[882] Ύστερα από αυτήν την εξέλιξη, η LOT απλώς αποφάσισε μια μικρή διακλάδωση της κύριας αρτηρίας της από τη Λύδδα προς την Αλεξάνδρεια,[883] οι Αιγύπτιοι όμως αρνήθηκαν την προσέγγιση.[884] Η κατάσταση με τις διερχόμενες από την ελληνική πρωτεύουσα γραμμές (βλ χάρτη 21) ξεκαθαρίστηκε τη θερινή περίοδο του 1939 (αφετηρία η Βαρσοβία):[885]

γραμμή αρ. 1570 (τρισεβδομαδιαία)	
Λεμβέργη	1.30'
Τσερναούτι	2.50'
Βουκουρέστι	6.00' διανυκτέρευση
Σόφια	1.25' από Βουκουρέστι
Θεσσαλονίκη	3.05'
Αθήνα	4.35'

γραμμή αρ. 1578 (δισεβδομαδιαία)	
Αθήνα	5.30'
Λύδδα	10.30'
Βυρηττός	12.00'

[877] *Ο.π.*, 1-5.10.1937, τ. 150-151, σ. 95.
[878] *Ο.π.*, 16-20.10.1937, τ. 152, σ. 110.
[879] *Ο.π.*, 1-5.4.1938, τ. 163, σ. 315.
[880] *Ο.π.*, 1-5.12.1937, τ. 155, σ. 160.
[881] *Ο.π.*, 1-5.7.1938, τ. 169, σ. 13.
[882] *Ο.π.*, 1-16.10.1938, τ. 175-176, σ. 148· *Ε.τ.Κ. 1938*, φ. 482, α.ν. 1522.
[883] Τ.Ν.Α., AVIA, 2/1983, Αιγυπτιακή Βουλή – 7ο νομοθετικό σώμα – 1η συνεδρία, 37η συνεδρίαση, 26.7.1938· *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.12.1938, τ. 180, σ. 238.
[884] Τ.Ν.Α., AVIA, 2/1983, Βρετανική Πρεσβεία Καΐρου προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 1384 (172/27/38), 31.12.1938· ό.π., Χουσεΐν Σιρρύ, Αιγύπτιος υπουργός Εθνικής Αμύνης προς Αιγύπτιο υπουργό Εξωτερικών, επιστολή, 4.6.1939.
[885] *Ἀεροπλοΐα*, 15.6.1939, τ. 192, εξώφυλλο· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἀεροπορικὸς Ὁδηγός*, Αθήνα 1939, σ. 7. Επεξεργασμένα στοιχεία κατόπιν προσαρμογής των τοπικών ωρών.

Η τρίτη και τελευταία πρόσθετη ελληνοπολωνική συμφωνία υπεγράφη στις 6 Μαρτίου 1939 και έδινε το δικαίωμα στη LOT να αναστείλει την εκμετάλλευση της γραμμής πέραν της Θεσσαλονίκης αλλά, ταυτοχρόνως, να διατηρήσει το τμήμα Αθηνών – Θεσσαλονίκης, σε περίπτωση που η Ε.Ε.Ε.Σ. δεν θα εξασφάλιζε πλήρη ανταπόκριση προς αμφότερες τις κατευθύνσεις.[886]

Η LOT είχε τη θλιβερή τύχη να είναι η πρώτη ξένη εταιρεία που διέκοψε τις πτήσεις της με την Ελλάδα (6 Σεπτεμβρίου 1939) εξ αιτίας του πολέμου,[887] καθώς ο τελευταίος ξέσπασε ακριβώς με την εισβολή του Γ' Ράιχ στην Πολωνία.

Μεταπολεμικά, η ελληνική κυβέρνηση αποφάσισε να καταγγείλει τη σύμβαση με την Πολωνία, ώστε να αντικατασταθεί από νέα συμφωνία σύμφωνα με το πνεύμα του οργανισμού του Σικάγου, στον οποίο είχαν προσχωρήσει και οι δύο χώρες.[888] Επειδή όμως, δεν υπήρχαν ακόμη αντιπρόσωποι στις πρωτεύουσες των δύο χωρών, το Υπουργείο Εξωτερικών ζήτησε από τον Έλληνα πρέσβη στο Λονδίνο να δώσει την καταγγελία στον εκεί ομόλογό του Πολωνό,[889] ενέργεια που έλαβε χώρα τον Απρίλιο του 1946.[890] Απέμεναν τώρα οι συνεννοήσεις σε επίπεδο εταιρικό.

8. Η γερμανική εταιρεία (Lufthansa)

Η πρόοδος της εμπορικής αεροπορίας στη Γερμανία οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις απαγορευτικές διατάξεις της συνθήκης των Βερσαλλιών ως προς την πολεμική: π.χ. η απαγόρευση κατασκευής μονοθεσίων αεροσκαφών οδήγησε στην ανάπτυξη των πολυθεσίων, εξαιρετικά ευνοϊκών για εμπορική χρήση.[891] Επίσης, ενώ αρχικά οι σύμμαχοι είχαν επιβάλει σοβαρούς περιορισμούς και στην ανάπτυξη της πολιτικής αεροπορίας, αναγκάσθηκαν από το 1923, όταν η Γερμανία κατέστη κύρια του εναερίου χώρου της, να τους ανακαλέσουν: οι ηττημένοι απλώς γνωστοποίησαν στους νικητές ότι στο εξής μόνο αεροσκάφη που πληρούσαν τους περιοριστικούς όρους της συνθήκης των Βερσαλλιών θα επιτρεπόταν να υπερίπτανται του εδάφους τους, οπότε οι σύμμαχοι για να επιτύχουν την διέλευσή τους από τη χώρα που βρισκόταν στην καρδιά της Ευρώπης αναγκάσθηκαν να καταργήσουν ολοσχερώς τα όρια για την εμπορική αεροπορία.[892] Τέλος, ο αποκλεισμός του δημοσίου από τη δυνατότητα σύστασης εθνικής επιχείρησης (μέχρι το 1926), αποτέλεσε το κέντρισμα για τη δημιουργία

---

[886] *Ε.τ.Κ. 1939*, φ. 189, α.ν. 1724.

[887] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1939, τ. 31, σ. 153.

[888] Α.Υ.Ε., 1946:142.6, Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 12298, 1.12.1945· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 23328/1351, 31.5.1946· ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Διεύθυνση Κρατικών Πολιτικών Αεροπλάνων προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 24008/1517, 13.6.1946.

[889] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Λονδίνου, αρ. πρωτ. 946, 21.2.1946.

[890] Ό.π., Πρεσβεία Λονδίνου προς Υπουργείο Εξωτερικών, κρυπτ. τηλ. αρ. 2633, 10.4.1946.

[891] Γ. Πογγής, *Συγκοινωνιακὸν Δίκαιον*, σ. 219.

[892] Α.Υ.Ε., 1927: 40.1, Στρατιωτικός ακόλουθος Σόφιας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. Ε.Π., 307, 15.1.1927.

σχετικών επιχειρήσεων από ιδιώτες (τράπεζες, βιομηχανίες, δήμοι). Ωστόσο, πολύ γρήγορα έγινε αντιληπτό ότι η στενότητα χρήματος υπαγόρευε τη σταδιακή συγχώνευσή τους, για να καταλήξουμε το 1923 σε δύο εταιρείες, την Deutscher Aero-Lloyd AG και την Junkers AG Luftverkehr. Η δεύτερη συνιστούσε μαζί με τον κατασκευαστικό οίκο Junkers ένα πανίσχυρο τραστ, φαινόμενο που προκάλεσε την αντίδραση του γερμανικού κράτους· το τελευταίο στα τέλη του 1925 αγόρασε το 80% των μετοχών της υπηρεσίας αερογραμμών και ασκώντας πιέσεις επέβαλε την συνένωσή της με το Aero-Lloyd. Έτσι, στις 6 Ιανουαρίου 1926 προέκυψε η Deutsche Lufthansa AG (D.L.H.) με έδρα το αεροδρόμιο Τέμπελχοφ του Βερολίνου και κεφάλαιο που σε λίγους μήνες ανήλθε σε 25 εκατομμύρια χρυσά μάρκα. Τούτο αθροιζόμενο με την συναπτόμενη κρατική επιχορήγηση κατέστησαν αυτομάτως την εταιρεία ως την πλουσιότερη του κόσμου, η οποία σε σύντομο χρονικό διάστημα πέτυχε και τις υψηλότερες στατιστικές επιδόσεις.[893]

Η Lufthansa απέκτησε πρόσβαση στην Ελλάδα σχετικά αργά. Αυτό οφειλόταν: α) στο γεγονός ότι η Γερμανία δεν διέθετε αποικίες ή ελεγχόμενα εδάφη στην Ασία και την Αφρική και β) στην αρχική φάση της εξάπλωσης τού προς ανατολάς δικτύου της συνεργάσθηκε με χώρες, όπως η Ε.Σ.Σ.Δ. και η Τουρκία, οι οποίες σταδιακά γίνονταν όλο και πιο επιφυλακτικές έναντι των ξένων εταιρειών. Όταν, λοιπόν, η εταιρεία απέτυχε — και για οικονομικούς λόγους — να εγκαθιδρύσει ταχυδρομική γραμμή προς την Περσία μέσω της Κασπίας θάλασσας, στράφηκε στα Βαλκάνια, και πρώτα προς την Κωνσταντινούπολη (1930). Σύντομα αυτή η γραμμή διακόπηκε για πολιτικούς λόγους (απομονωτισμός της Τουρκίας) και τότε η Lufthansa λοξοδρόμησε προς τη Θεσσαλονίκη (1932),[894] η σύνδεση της οποίας με την Αθήνα, κομβικό σημείο συγκέντρωσης του ταχυδρομείου τριών ηπείρων, άνοιγε νέες προοπτικές. Εξ άλλου, η ίδια η νοτιοανατολική Ευρώπη εξελίχθηκε κατά την δεκαετία του ’30 σε ζωτικό πεδίο άσκησης των γερμανικών οικονομικών συμφερόντων.

Το Μάιο του 1932 δόθηκε άδεια για τα δοκιμαστικά δρομολόγια, που αφορούσαν τη μεταφορά μόνο εμπορευμάτων και ταχυδρομείου. Από το Σεπτέμβριο του ιδίου έτους,[895] καθιερώθηκε η επιβατική-εμπορική-ταχυδρομική γραμμή Βερολίνου – Θεσσαλονίκης (βλ. χάρτη 21).[896] Η λειτουργία του νοτιανατολικού άξονα της εταιρείας διαμορφώθηκε ως εξής:

---

[893] Bundesarchiv, Rechnungshof des Deutschen Reichs, R 2301/6256, απολογισμός της D.L.H. για το έτος 1926· I.A.M.M., Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, 2.4, {313}, ξένες εταιρείες· Γ. Πογγής, *ό.π.*, σ. 219-220· Κ. Συγγούνης, «Η ιστορία της Lufthansa», *Πτήση & Διάστημα*, Ιούλ.-Αύγ. 1994, τ. 115, σ. 91· *ό.π.*, Ιούλ.-Αύγ. 1993, σ. 44· Φ. Θεοδωρίδης, *Διατριβαὶ…*, σ. 9.

[894] Α. Λεβίδης, «Ἡ ἐξέλιξις τῆς διεθνοῦς συγκοινωνιακῆς ἀεροπορίας…», *Ἐργασία*, ό.π. και *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, ό.π.· Κ. Συγγούνης, *ό.π.*, σ. 91 και 97· Bundesarchiv, Deutsche Revisions- und Treuhand AG, R 8135/2657, έκθεση και 2 παραρτήματα της Deutsche Revisions- und Treuhand σχετικά με τον πραγματοποιηθέντα έλεγχο στην D.L.H. για τον ετήσιο απολογισμό της 31.12.1932.

[895] *Τὰ Φτερά*, Ιούν. 1932, τ. 11, σ. 21-22.

[896] Α.Υ.Ε., 1933: Α/15/15^{α}, Υπουργείο Αεροπορίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, 28891/9081, 31.12.1932. Σημειωτέον ότι ο ορισμός της Σόφιας ως ενδιάμεσου σταθμού μεταξύ Βελιγραδίου – Θεσσαλονίκης αντί των Σκοπίων, οφειλόταν σε πολιτική επιλογή της γιουγκοσλαβικής κυβέρνησης

γραμμή	διάρκεια εργασιών σε μήνες	δρομολόγια ανά εβδομάδα
Μπρεσλάου – Κων/πολη	6 (Μάιος – Σεπτ.)	6
Βερολίνο – Θεσ/νίκη	6 (Μάιος – Σεπτ.)	2
Βιέννη – Αθήνα	3 (Οκτ. – Δεκ.)	1

Όταν βέβαια καταργήθηκε η γραμμή Μπρεσλάου – Κωνσταντινούπολης δίχως να έχει προλάβει να οργανωθεί εκείνη της Βερολίνου – Θεσσαλονίκης, τα κέρδη σε αυτόν τον άξονα μειώθηκαν δραματικά τόσο σε απόλυτους αριθμούς (1931: 243.863 RM, 1932: 27.829 RM), όσο και ανά χιλιόμετρο (1931: 0,44 RM, 1932: 0,15 RM).[897] Με την πάροδο του χρόνου βέβαια θα έπαιρναν την ανιούσα.

Η γραμμή εξυπηρετείτο από αεροπλάνα τύπου Junkers,[898] συγκεκριμένα τα W-33, Ju-60[899] και κυρίως, από το καλοκαίρι του 1933, το Ju-52.[900] Το εν λόγω αεροσκάφος, ραχοκοκαλιά του στόλου της Lufthansa και πρώτο σε πωλήσεις στην Ευρώπη, διέθετε τρεις πετρελαιοκινητήρες Diesel Jumo-205 των 550 ίππων, είχε ολικό βάρος 10.000 χλγρ., εμβέλεια 1.200 χλμ., ανέπτυσσε ταχύτητα 250χλμ./ώρα και μπορούσε να μεταφέρει 17 επιβάτες.[901] Η συγκοινωνία από την άνοιξη του 1935 έγινε καθημερινή, πλην της Κυριακής.[902] Υπήρχε ακόμη, εβδομαδιαία ταχυδρομική συγκοινωνία, εκτελούμενη από το επταθέσιο Heinkel He-70, το επονομαζόμενο 'Blitz' (κεραυνός) χάρη στην ταχύτητά του[903] (παγκόσμιο ρεκόρ το 1933 με 357,4 χλμ./ώρα).[904]

Η ανάπτυξη διηπειρωτικών γραμμών προς την Ανατολή δεν έπαψε να είναι βασικός στόχος τόσο της εταιρείας όσο και του γερμανικού κράτους. Η οδός της Σιβηρίας ήταν συντομότερη, αλλά αυτή της Μέσης Ανατολής περισσότερο εχέγγυα και προσοδοφόρα.[905] Απαραίτητη βεβαίως προϋπόθεση ήταν η άρση του προνομίου της ελληνικής εταιρείας στον κρίκο Θεσσαλονίκης – Αθηνών. Από

να μην παραχωρήσει αυτή τη διευκόλυνση στους Γερμανούς, βλ. Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον περὶ ἀεροσυγκοινωνιακῆς πολιτικῆς*, Αθήνα 1934, σ. 7.

[897] Bundesarchiv, Bank der Deutschen Luftfahrt, R 8121/667, D.L.H., έκθεση για τον ετήσιο ισολογισμό του εταιρικού έτους 1932, σ. 74· ό.π., R 8121/675, επεξηγηματικές σημειώσεις για τους ισολογισμούς των εναερίων γραμμών κατά το 1932.

[898] Ο οίκος ήταν ο πρώτος που κατασκεύασε αεροσκάφη μονοπλάνα και ολομεταλλικά, ενώ έχαιρε διεθνούς αναγνώρισης, βλ. *Πτήση & Διάστημα*, Απρ. 1990, τ. 68, σ. 82.

[899] C. Asprogerakas, *ό.π.*, 1934, σ. 9.

[900] *Ἀεροπλοΐα*, 16.6.1933, τ. 46, σ. 456.

[901] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1937, τ. 21, σ. 99· Κ. Συγγούνης, «Junkers Ju-52 Berlin-Tempelhof. Η κιβωτός της παράδοσης», *Πτήση & Διάστημα*, Μάιος 1996, τ. 135, σ. 106.

[902] C. Asproyerakas, *ό.π.,* 1936, σ. 34-39· Ν. Λέκκας, *ό.π.· Ἐφημερὶς τοῦ Χρηματιστηρίου*, 24.2.1935.

[903] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1934, τ. 12, σ. 231.

[904] Κ. Συγγούνης, «…Lufthansa», *ό.π.*, σ. 91.

[905] Για ένα διάστημα είχαν γίνει ενέργειες για κάθοδο προς την Αίγυπτο, ωστόσο η βρετανική αντίδραση την απέτρεψε, βλ. Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.2, Ε.Ε.Ε.Σ. προς το Υπουργείο Εξωτερικών, σημείωμα.

ελληνικής πλευράς όμως, η προέκταση της γραμμής προς τη Μέση Ανατολή θα υπονόμευε (και αυτή) μια μελλοντική ελληνική ενέργεια προς την ίδια κατεύθυνση.

Οι διαπραγματεύσεις υπήρξαν σκληρές. Μετά τις πρώτες γερμανικές βολιδοσκοπήσεις το καλοκαίρι του 1935,[906] η Lufthansa κατήγγειλε τη σύμβαση μίσθωσης του γερμανικού αεροπλάνου (το οποίο εκτελούσε ταχυδρομική υπηρεσία κυρίως κατά τους χειμερινούς μήνες μεταξύ Θεσσαλονίκης – Αθηνών για λογαριασμό της ελληνικής εταιρείας)[907] και ζήτησε να διαπραγματευθεί την κάθοδο προς την Αθήνα και την Αίγυπτο (στο διάστημα των διαπραγματεύσεων θα πραγματοποιούσε 12 ταξίδια προς την Αθήνα). Το Υπουργείο Αεροπορίας απευθύνθηκε προς το Συμβούλιο Εναερίων Συγκοινωνιών και προς την Ε.Ε.Ε.Σ.. Το πρώτο συμφώνησε υπό τους εξής όρους: υποχρεωτική προσέγγιση στη Θεσσαλονίκη και κάθοδος μέχρι την Αθήνα, μηνιαία καταβολή 60.000 δρχ. για τα έξοδα στο Τατόι ανεξαρτήτων τελών και δασμών και εκπαίδευση τριών κυβερνητών της Ε.Ε.Ε.Σ. σε τυφλή πτήση και νυκτερινές προσγειώσεις με έξοδα της γερμανικής εταιρείας (450.000 δρχ.).[908] Η ελληνική εταιρεία βλέποντας ότι η προσπάθεια αποκλεισμού της Lufthansa έμοιαζε χαμένη υπόθεση και τις συνεννοήσεις να γίνονται μεταξύ του υπουργείου και της γερμανικής πρεσβείας προσπάθησε να αποσπάσει όσο το δυνατό περισσότερα ανταλλάγματα. Δέχθηκε λοιπόν, να χορηγηθεί προσωρινή άδεια καθόδου μέχρι τα μέσα Ιανουαρίου 1936, οπότε η γερμανική πλευρά θα ήταν υποχρεωμένη να υπογράψει συμφωνία, ζήτησε να ληφθούν υπ' όψιν τα μέχρι τότε έξοδα εξυπηρέτησης του γερμανικού αεροπλάνου, και βεβαίως υπερθεμάτισε ως προς την εκπαίδευση των χειριστών της. Ωστόσο, εκκρεμούσε το ύψος του ποσού της αποζημίωσης· ακούσθηκαν φωνές που υποστήριζαν ότι θα έπρεπε να φθάσει και τις 300.000 δρχ. μηνιαίως και ότι αν δεν τα έδιναν οι Γερμανοί, τότε θα έπρεπε να τα δώσει το ελληνικό κράτος.[909] Η Lufthansa όμως θεώρησε την πληρωμή διοδίων ανεπίδεκτο όρο και ήδη από τις 6.1.1936 είχε διακόψει τα δρομολόγιά της με την Ελλάδα,[910] ενώ αρνήθηκε και να εκπαιδεύσει τους Έλληνες οδηγούς. Η σκληρή στάση της πρέπει να ερμηνευθεί υπό το πρίσμα των υποσχέσεων που της είχε δώσει ο Έλληνας πρωθυπουργός, όπως και από το γεγονός ότι οι συζητήσεις που διεξάγονταν εντός της Ε.Ε.Ε.Σ. διέρρεαν προς τους αντιπροσώπους των Γερμανών.[911]

---

[906] *Ἀεροπλοΐα*, 16.7.1935, τ. 95, σ. 29.

[907] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἔκθεσις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν Ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 9ης Ἰανουαρίου 1934. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ Ἑταιρικοῦ Ἔτους 1932-1933 (10.7.1932-9.7.1933)*, Αθήνα 1934, σ. 3· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 71η, 20.12.1935.

[908] Ήδη από το 1931 η Lufthansa είχε εγκαινιάσει τη μέθοδο ZZ, η οποία υπεδείκνυε στον πιλότο τον τρόπο καθόδου σε κατάσταση χαμηλής ορατότητας, βλ. *Ἀεροπλοΐα*, 15.7.1939, τ. 194, σ. 31· *ό.π.*, 16.12.1935, τ. 108, σ. 195· *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 21.12.1935· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδριάσεις 71η, 20.12.1935 και 72η, 8.1.1936, όπου συνημμένο: Υπουργείο Αεροπορίας – Υ.Π.Α. προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 123/120, 8.1.1936.

[909] Ό.π., συνεδρίαση 72η, 8.1.1936.

[910] *Ἀεροπλοΐα*, 16.1.1936, τ. 110, σ. 226.

[911] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ε.Ε.Σ., πρακτικά συνεδριάσεων του Δ.Σ., συνεδρίαση 73η, 16.1.1936.

Σαφώς και επρόκειτο για κίνηση τακτικής, καθώς η Γερμανία αναζητούσε παντού τα ερείσματα για την μετατροπή της ευρύτερης περιοχής σε οικονομικό παράρτημά της. Στο παιχνίδια μπήκε και η Ιταλία, όταν με την ευκαιρία μιας συμπληρωματικής γερμανοϊταλικής εναέριας συμφωνίας (26.6.1936), προσέφερε το αεροδρόμιο της Ρόδου ως επόμενο σταθμό της Lufthansa.[912] Δεν αποκλείεται, επίσης, η γερμανική πλευρά να προσπάθησε να εκμεταλλευθεί την ανάγκη της ελληνικής εταιρείας για ανανέωση του πτητικού υλικού: η φρόνηση επέβαλλε την αντικατάσταση ενός τύπου αεροσκάφους από άλλον παρόμοιας σχεδιαστικής φιλοσοφίας, για λόγους καλύτερης προσαρμογής του προσωπικού, αλλά και τεχνικής υποστήριξης· και η Ε.Ε.Ε.Σ. χρησιμοποιούσε αεροπορικό υλικό τύπου Junkers — ακόμη και στην παροχή ανταλλακτικών θα μπορούσαν να προβάλλουν προσκόμματα οι Γερμανοί. Την κρισιμότητα της κατάστασης κατέδειξε η επίσκεψη του Γερμανού υπουργού Αεροπορίας στην Ελλάδα, με πρόσχημα την παρακολούθηση της ολυμπιακής λαμπαδηδρομίας. Ο στρατηγός Χ. Γκαίρινγκ εξέφρασε παράπονα για τις δυσκολίες που συναντούσε η εγκατάσταση εναέριας γραμμής προς την Άπω Ανατολή.[913] Την 1η Σεπτεμβρίου η Lufthansa έπαυσε να αντιπροσωπεύεται στην χώρα μας από την Ε.Ε.Ε.Σ..[914]

Τελικά, η αλλαγή διοίκησης στην ελληνική εταιρεία (νέος γενικός διευθυντής ο Μιχαήλ Βυζάς)[915] και η απόφαση να διεξαχθούν οι διαπραγματεύσεις σε καίρια ζητήματα μεταξύ κρατικών και όχι εταιρικών αντιπροσώπων άνοιξαν τον δρόμο της συνεννόησης. Η γερμανική αντιπροσωπεία, με επικεφαλής το διευθυντή Πολιτικής Αεροπορίας Μόλιγκ Χόφμανν, αφίχθη στην Αθήνα στις 22 Οκτωβρίου, όπου τον υποδέχθηκε ο Έλληνας ομόλογός του Δημήτριος Φωτόπουλος.[916] Στις 9 Νοεμβρίου υπεγράφησαν δύο συμφωνίες.

Η πρώτη, ανάμεσα στις δύο κυβερνήσεις, απαρτιζόταν από διατάξεις σχετικές με τα αμοιβαία δικαιώματα υπέρπτησης των εθνικών εδαφών, τους όρους της υπέρπτησης,[917] τα μέτρα ασφαλείας των συμβληθέντων κρατών,[918] το σεβασμό των εθνικών νομοθεσιών,[919] τα τέλη προσγείωσης, τα πιστοποιητικά νηολόγησης, αεροναυτιλίας και άλλα έγγραφα,[920] τον τελωνειακό έλεγχο,[921] τις απαγορευμένες μεταφορές και απορρίψεις,[922] τη διάβαση των συνόρων[923] και

[912] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.9.1936, τ. 125, σ. 70· *Καθημερινή*, 9.7.1936.
[913] Α. Λεβίδης, «Ἡ ἐπίσκεψις τοῦ κ. Γκαίριγκ», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 17.7.1936.
[914] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.9.1936, τ. 125, σ. 70.
[915] *Ο.π.*, 1.10.1936, τ. 127, σ. 95 και 16-20.10.1936, τ. 128, σ. 111-112.
[916] *Ο.π.*, 1.11.1936, τ. 129, σ. 124.
[917] *Ε.τ.Κ. 1937*, φ. 177, α.ν. 594, άρθρα 1-3.
[918] *Ο.π.*, άρθρο 5.
[919] *Ο.π.*, άρθρο 3.
[920] *Ο.π.*, άρθρο 7.
[921] *Ο.π.*, άρθρο 10.
[922] *Ο.π.*, άρθρα 9 και 15-16.
[923] *Ο.π.*, άρθρο 14.

άλλους κανονισμούς αεροπλοΐας. Οι ρυθμίσεις αυτές ήταν απαραίτητο να γίνουν, καθ' όσον η Γερμανία δεν είχε προσχωρήσει στη Διεθνή Σύμβαση των Παρισίων.[924]

Η δεύτερη συμφωνία, την οποία υπέγραψαν οι πληρεξούσιοι των δύο εταιρειών, καθόριζε την εγκατάσταση δύο γραμμών από τη Lufthansa, μιας καθημερινής Βερολίνου – Θεσσαλονίκης με τρισεβδομαδιαία προέκταση μέχρι την Βαγδάτη και μιας δισεβδομαδιαίας υπερταχείας Γερμανίας – Άπω Ανατολής.[925] Επίσης, συμφωνήθηκε ότι, εάν η Ε.Ε.Ε.Σ. επέκτεινε τις γραμμές της προς τη Γιουγκοσλαβία και την Αίγυπτο, η εκμετάλλευσή τους θα γινόταν σε κοινοπραξία με την Lufthansa. Η τελευταία εγκατέστησε αντιπροσωπεία και στην Αθήνα, όπως και δύο μηχανικούς στη Δεκέλεια, οι οποίοι συγχρόνως θα χρησίμευαν ως τεχνικοί σύμβουλοι της ελληνικής εταιρείας. Τέλος, η γερμανική πλευρά αναλάμβανε να εκπαιδεύσει Έλληνες χειριστές σε τυφλή πτήση και προσγείωση. Η συμφωνία είχε τριετή διάρκεια με δυνατότητα καταγγελίας έξι μήνες πριν την λήξη της. Για το ίδιο θέμα βλ. σ. 61-64.[926] Τα εγκαίνια της χρήσης του Τατοΐου από τους Γερμανούς έγιναν την 1η Δεκεμβρίου (ή 30η Νοεμβρίου) με την άφιξη ενός Ju-52, που μετέφερε τους φον Βίντερφελντ και πρίγκηπα Λουδοβίκο-Φερδινάνδο, διευθυντή και υποδιευθυντή αντιστοίχως του τομέα εξωτερικού δικτύου της Lufthansa. Στο επιδεικτικά στολισμένο αεροδρόμιο πέρα από τις συνήθεις ομιλίες περί σύσφιξης των σχέσεων των δύο λαών και καρποφορίας της νέας γραμμής, που θα λειτουργούσε με τον ίδιο ρυθμό και κατά τον χειμώνα, καταγράφηκε και η προθυμία των Γερμανών να διαθέσουν τη μεθοδικότητα και εμπειρία τους στην ελληνική εταιρεία.[927]

Το δρομολόγιο και το τιμολόγιο της γραμμής είχαν ως εξής (αφετηρία το Βερολίνο):[928]

σταθμός	χρονική απόσταση		εισιτήριο σε δρχ.	
	1937	1939	1937	1939
Βιέννη	2.45'	2.00'	2.300	2.900
Βουδαπέστη	4.05'	3.05'	3.100	3.900
Βελιγράδι	5.55'	4.40'	4.900	5.500
Σόφια	8.55'	6.55'	6.550	7.150
Θεσσαλονίκη	10.25'	8.45'	8.000	
Αθήνα	11.45'	10.30'	9.000	9.600

[924] Α. Ταμπακόπουλος, *Ἡ νομικὴ ρύθμισις τῆς διεθνοῦς ἀεροπορίας ἐν Ἑλλάδι*, Αθήνα 1940, σ. 449.

[925] *Καθημερινή*, 10.11.1936· *Ἀεροπλοΐα*, 16.11.1936, τ. 130, σ. 139.

[926] *Ό.π.*· Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.2, πρακτικό των διαπραγματεύσεων μεταξύ των αντιπροσώπων της Ε.Ε.Ε.Σ. (Μοσχόπουλος, Βυζάς) και D.L.H. (Ρύσσελ) σχετικά με τη συνεργασία επί της γραμμής Σόφιας / Βελιγραδίου – Θεσσαλονίκης – Αθηνών – Ρόδου – Ασίας / Αφρικής, 9.11.1936.

[927] *Ἀεροπλοΐα*, 1.12.1936, τ. 131, σ. 157· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1937, τ. 21, σ. 82-83· Τ.Ν.Α., AVIA, 2/1959, Βρετανική Πρεσβεία Αθηνών προς Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 402 (1/99/36), 5.12.1936.

[928] C. Asproyerakas, *ό.π.*, 1937, σ. 24-31 και 38-40· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἀεροπορικὸς Ὁδηγός*, Αθήνα 1939, σ. 4-5. Επεξεργασμένα στοιχεία κατόπιν προσαρμογής των τοπικών ωρών.

Η ανωτέρω γραμμή κατά το 1937 είχε μέσο όρο πληρότητας 7,3 επιβάτες ανά πτήση.[929] Ας σημειωθεί ότι η Lufthansa υπήρξε η πρώτη εταιρεία που πραγματοποίησε νυκτερινές πτήσεις στον ελλαδικό χώρο, όποτε αυτό κρίθηκε απαραίτητο, μεταξύ πρωτεύουσας και συμπρωτεύουσας.[930]

Κατά τον Ιούλιο του 1939, το μήκος της γραμμής ξεπέρασε τα 10.000 χλμ. φθάνοντας μέχρι το Σιάμ (βλ. χάρτη 22), με διμηνιαία συχνότητα και διάρκεια πτήσης 5 ημερών (ενδιάμεσες διανυκτερεύσεις σε Αθήνα, Βαγδάτη, Καράτσι, Καλκούττα)· τα αξιόπιστα Ju-52 εξακολουθούσαν να υπηρετούν στη διηπειρωτική πλέον γραμμή.[931]

Όσο για την εγκατάσταση υπερταχείας ταχυδρομικής γραμμής προς την ασιατική ενδοχώρα, προηγήθηκαν δοκιμαστικά ταξίδια με σκοπό τη συγκέντρωση στοιχείων σχετικών με τις ακολουθητέες διαδρομές. Στις 15 Σεπτεμβρίου 1937, διήλθε από τη Δεκέλεια ένα Ju-52 με επιβάτη το γενικό διευθυντή της εταιρείας φον Γκάμπλεντς. Στη συνέχεια τα ίχνη του αεροσκάφους χάθηκαν και όλοι θεώρησαν ότι κατέπεσε στην οροσειρά των Ιμαλαΐων, μέχρι που στις 2 Οκτωβρίου επανεμφανίσθηκε στο αθηναϊκό αεροδρόμιο. Το πλήρωμα εξέθεσε την περιπέτεια της αιχμαλωσίας του από έναν Κινέζο φύλαρχο, αλλά και τη διαπίστωση ότι η μεσόγεια γραμμή ήταν κατά 2.000 χλμ. συντομότερη από την παράκτια, που ακολουθούσαν οι άλλες ευρωπαϊκές εταιρείες.[932] Το καλοκαίρι του επομένου έτους, η γραμμή Βερολίνου – Καμπούλ ήταν γεγονός (βλ. χάρτη 22), διάρκειας τριών ημερών (διανυκτερεύσεις σε Δαμασκό και Τεχεράνη),[933] καθώς σε αυτήν εκτελούσαν υπηρεσία τα Ju-86 (εκπέτασμα 22,50 μ., μήκος 17,50 μ., ύψος 4,80 μ., φέρουσα επιφάνεια 64 τ.μ., ολικό βάρος 5.500 χλγρ., ταχύτητα 350 χλμ./ώρα, δύο κινητήρες Jumo-205 των 510 ίππων ή Hornet των 525 ίππων).[934] Από το Αφγανιστάν και πέρα τη διαβίβαση αναλάμβανε η γερμανοκινεζική Eurasia.[935] Η υπηρεσία στο τμήμα Βερολίνου – Τεχεράνης ήταν εβδομαδιαία και εκτελέσθηκε μέχρι την έκρηξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ενώ στο τμήμα Τεχεράνης – Καμπούλ διενεργείτο κάθε δύο εβδομάδες και διακόπηκε δύο μήνες νωρίτερα, εξ αιτίας επιδημίας χολέρας που ενέσκηψε στην αφγανική πρωτεύουσα. Εκτός αυτής της γραμμής καταγράφεται και η υπερταχεία Βερολίνου – Καΐρου (με Ju-52),[936] για την οποία πιθανολογώ ότι, αν είχε ενδιάμεση στάση, αυτή θα γινόταν στην Αθήνα. Αυτή η τελευταία γραμμή, θα πρέπει να υπήρξε εξαιρετικά βραχύβια

---

[929] Κ. Συγγούνης, *ό.π.*, σ. 97.

[930] Δ. Γονατάς, «Αἱ νυκτεριναὶ πτήσεις ἐν τῇ πολεμικῇ καὶ πολιτικῇ ἀεροπορίᾳ», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ 1938, τ. 26, σ. 124 και *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.9.1938, τ. 174, σ. 121.

[931] *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1939, τ. 193, σ. 19 και 1.8.1939, τ. 195, σ. 59.

[932] *Ό.π.*, 1-5.9.1937, τ. 149, σ. 77 και 1-5.10.1937, τ. 150-151, σ. 93.

[933] *Ό.π.*, 1-5.8.1938, τ. 171, σ. 61· *ό.π.*, 1.5.1939, τ. 189, σ. 407· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1938, τ. 25, σ. 135-136· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *ό.π.*, σ. 4.

[934] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1936, τ. 18, σ. 173-174.

[935] *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.1.1939, τ. 181-182, σ. 259· Κ. Συγγούνης, *ό.π.*, σ. 95.

[936] Bundesarchiv, Deutsche Revisions- und Treuhand AG, R 8135/2657, έκθεση της Deutsche Revisions- und Treuhand σχετικά με τον πραγματοποιηθέντα έλεγχο στην D.L.H. για τον ετήσιο απολογισμό της 31.12.1939.

ή πάντως να λειτούργησε δοκιμαστικά, καθώς μέχρι και τις αρχές Ιουνίου του 1939, οι Αιγύπτιοι αρνούντο να δώσουν άδεια προσέγγισης σε άλλες ξένες εταιρείες πέραν όσων την είχαν αποκτήσει από παλαιότερα (της βρετανικής, της ολλανδικής και της γαλλικής).[937]

Η έναρξη των εχθροπραξιών είχε ως συνέπεια από τις 6 Σεπτεμβρίου 1939 να διακοπούν όλα τα ταξίδια της Lufthansa προς την Ελλάδα. Ακριβώς ένα μήνα αργότερα, επανελήφθησαν ως τρισεβδομαδιαία υπό τους εξής περιορισμούς: α) η προσγείωση και απογείωση στο Βερολίνο γινόταν πλέον στον αερολιμένα Ράνγκσντορφ αντί του Τέμπελχοφ· β) οι επιβάτες κάθε εθνικότητας έπρεπε να εφοδιάζονται με θεώρηση τράνζιτ (διαμετακόμισης), για τις χώρες πάνω από τις οποίες εκτελείτο πτήση· γ) η μεταφορά φωτογραφικών μηχανών επιτρεπόταν μόνο ως αεροπορικό δέμα. Κατά το μήνα Οκτώβριο, το δρομολόγιο της Lufthansa τερματιζόταν στην Θεσσαλονίκη, απ' όπου υπήρχε ανταπόκριση αεροπορική (της Ε.Ε.Ε.Σ.) και σιδηροδρομική· επίσης, προβλεπόταν διανυκτέρευση στη Βουδαπέστη.[938] Από το Νοέμβριο, αποκαταστάθηκε το δρομολόγιο μέχρι την Αθήνα, ενώ ο σταθμός διανυκτέρευσης μετατοπίσθηκε στη Βιέννη.[939] Η γραμμή αυτή λειτούργησε μέχρι τις 28 Οκτωβρίου 1940, όταν η Ελλάδα βρέθηκε σε εμπόλεμη κατάσταση με την Ιταλία.[940] Ωστόσο, η διακοπή αποδείχθηκε προσωρινή και τα δρομολόγια Βερολίνου – Αθηνών ξανάρχισαν μέχρι το τέλος του έτους.[941]

Μερικούς μήνες αργότερα (Απρίλιος 1941), η συγκοινωνία διακόπηκε ξανά εξ αιτίας της βαλκανικής εκστρατείας των Γερμανών κατά της Γιουγκοσλαβίας και της Ελλάδας. Η Lufthansa κατόρθωσε να επανασυνδέσει τα αεροδρόμια Θεσσαλονίκης και Αθηνών με το δίκτυό της μετά τη νικηφόρα έκβασή της στα μέσα του Μαΐου. Η γραμμή 17 (Βερολίνο – Πράγα – Βιέννη – Βουδαπέστη – Βελιγράδι – Σόφια – Θεσσαλονίκη – Αθήνα), αποδείχθηκε ιδιαίτερα σημαντική και λειτούργησε υπό τους εξής όρους στα χρόνια που ακολούθησαν: [942]

---

[937] T.N.A., AVIA, 2/1983, Χουσεΐν Σιρρύ, Αιγύπτιος υπουργός Εθνικής Αμύνης προς Αιγύπτιο υπουργό Εξωτερικών, επιστολή, 4.6.1939.

[938] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1939, τ. 31, σ. 153· *Ἀεροπλοΐα*, Οκτ. 1939, τ. 198, σ. 83.

[939] *Ό.π.*, Νοέμ. 1939, τ. 199, σ. 97.

[940] Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἔκθεσις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 3ης Ἰανουαρίου 1941. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1939-1940 (10.7.1939-9.7.1940),* Αθήνα 1941, σ. 5.

[941] Bundesarchiv, RFM, R 2/5701, D.L.H., έκθεση πεπραγμένων για το έτος 1940, ημερήσια διάταξη της 16.7.1941, τακτική γενική συνέλευση μετόχων.

[942] Ό.π., R 2/5701, έκθεση πεπραγμένων της D.L.H. για το έτος 1941, ημερήσια διάταξη της 26.6.1942, τακτική γενική συνέλευση μετόχων· ό.π., R 2/5706, έκθεση κινήσεως της D.L.H. για το έτος 1941· ό.π., R 2/5706, έκθεση κινήσεως της D.L.H. για το έτος 1943. Για τον αριθμό των πτήσεων ανά εβδομάδα, η μόνη πληροφορία που διαθέτουμε αναφέρει ότι το Νοέμβριο του 1942, η πυκνότητα των δρομολογίων στο τμήμα Βιέννης – Αθηνών μειώθηκε σε τρία. Ίσως όμως αυτό να οφείλεται στις καιρικές συνθήκες, αφού στην ίδια πηγή αναφέρεται αναστολή δρομολογίων από τον επόμενο μήνα, βλ. ό.π., R 2/5698, έκθεση της D.L.H. για το 4ο τρίμηνο του 1942, Μάρτιος 1943.

τμήμα	συχνότητα πτήσεων (μήνες το χρόνο)	
	1941	1943
Βερολίνο – Βιέννη	6-8	8-10
Βιέννη – Σόφια	10-12	10-12
Σόφια – Αθήνα	6-8	8-10

Εξυπακούεται ότι κατά τη διάρκεια της κατοχής και σε συνθήκες πολέμου η Lufthansa υπήρξε η μοναδική εταιρεία που εκτελούσε πολιτικά δρομολόγια στους ελληνικούς αιθέρες — ακόμη και η ελληνική είχε περιπέσει σε αδράνεια. Η μοναδική γραμμή που εξυπηρετούσε ήταν η Αθηνών – Θεσσαλονίκης με αεροσκάφη Junkers G-24, τα οποία είχε 'παραλάβει' από την Ε.Ε.Ε.Σ.. Αρχικά είχε γίνει μια προσπάθεια να τα χειρίζονται ελληνικά πληρώματα και είχαν εκτελεσθεί δυο-τρία δρομολόγια, όταν όμως οι Έλληνες ιπτάμενοι διαπίστωσαν ότι λόγω των προληπτικών μέτρων που λάμβαναν οι γερμανικές αρχές, η διαφυγή τους προς την Τουρκία και από εκεί προς την Αίγυπτο καθίστατο αδύνατη, απέφυγαν την εκτέλεση άλλων δρομολογίων και αντικαταστάθηκαν από Γερμανούς. Η Lufthansa διέθετε στις δύο μεγάλες ελληνικές πόλεις δική της εδαφική οργάνωση πωλώντας εισιτήρια και δεχόμενη εμπορεύματα στα γραφεία και στα αεροδρόμια. Επειδή, όμως, κατά μεγάλο ποσοστό έκανε χρήση των εγκαταστάσεων και του υλικού της Ε.Ε.Ε.Σ., χορηγούσε στην τελευταία προμήθεια. Η γερμανική εταιρεία μάλιστα, επεφύλαξε για τον εαυτό της και την ενδεχόμενη εδαφική εξυπηρέτηση άλλων εταιρειών που θα ενεργούσαν σε ελληνικό έδαφος.[943]

Επίσης, η θυγατρική της Lufthansa, General Flugzeugmeister Frontreparatur Werke εγκατέστησε στην Αθήνα συνεργείο επιδιόρθωσης αεροσκαφών, τα οποία δρούσαν στα μέτωπα του πολέμου.[944] Η σπουδαιότητα που είχε το συγκεκριμένο συνεργείο, αποδεικνύεται από το ποσοστό των εξόδων που απορροφούσε για μισθούς και αμοιβές καθώς και για ασφαλιστικές εισφορές προς το διοικητικό προσωπικό: 212.058 RM το 1941 (35% του συνόλου των συνεργείων),[945] 385.269 RM το 1942 (25% του συνόλου των συνεργείων).[946] Η Frontreparatur Αθηνών καταργήθηκε στα τέλη του 1943.[947] Για την τύχη του ελληνικού προσωπικού που εργάσθηκε για λογαριασμό της, βλ. κεφ. «Η Ε.Ε.Ε.Σ. κατά την κατοχή», σ. 233-235.

---

[943] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 6.1, D.L.H. προς Ε.Ε.Ε.Σ., σχέδιο κανονισμού συνεργασίας, 4.11.1941· Ι. Θεολόγης, *ό.π.*.

[944] Το συνεργείο Αθηνών πρέπει να ήταν το πρώτο μιας σειράς άλλων πέντε που ιδρύθηκαν στη συνέχεια στο ανατολικό μέτωπο (Κρόσνο, Κιρόβογκραντ, Ντνιεπροπετρόβσκ, Μπισκαρόσε, Καλίνοβκα) και ενός στη Γαλλία, βλ. Bundesarchiv, RFM, R 2/5704, επεξηγηματικές σημειώσεις για τον εξαμηνιαίο ισολογισμό του 1942 (ημερομηνία 30.6.1942), Wi. L. Nr. 19/1942· ό.π., R 2/5704, έκθεση της D.L.H. για τον ετήσιο ισολογισμό του εταιρικού έτους 1942, Wi. L. Nr. 11/1943· ό.π., R 2/5698, έκθεση της D.L.H. σχετικά με το 1ο τρίμηνο του 1943, Ιούνιος 1943.

[945] Ό.π., R 2/5703, έκθεση της D.L.H. για τον ετήσιο ισολογισμό του εταιρικού έτους 1941, Wi. L. Nr. 10/1942.

[946] Ό.π., R 2/5704, έκθεση της D.L.H. για τον ετήσιο ισολογισμό του εταιρικού έτους 1942, Wi. L. Nr. 11/1943.

[947] Ό.π., R 2/5698, έκθεση της D.L.H. σχετικά με το 4ο τρίμηνο του 1943, Μάρτιος. 1944.

Μετά τον πόλεμο, το Υπουργείο Αεροπορίας αναζήτησε τρόπους καταγγελίας της σύμβασης με τη Γερμανία.[948] Σε σχετικό ερώτημα του προς το Υπουργείο Εξωτερικών, το τελευταίο απάντησε ότι η εν λόγω σύμβαση θεωρείτο ως αυτομάτως καταγγελθείσα από την εποχή που οι δύο χώρες είχαν εμπλακεί στις μεταξύ τους εχθροπραξίες.[949]

9. Η αυστριακή εταιρεία (Ö.L.A.G.)

Στις 23 Φεβρουαρίου 1937 αφίχθη στην Αθήνα ο γενικός διευθυντής των Österreichischen Luftverkehrs (Ö.L.A.G.), για να διαπραγματευθεί την κάθοδο της εταιρείας του μέχρι τη Θεσσαλονίκη. Ύστερα από προκαταρκτικές συζητήσεις, αποφασίσθηκε να δοθεί δικαίωμα κατάβασης στη μακεδονική πρωτεύουσα για την αυστριακή εταιρεία υπό τους όρους με τους οποίους θα ανερχόταν και η ελληνική μέχρι τη Βιέννη. Η Ö.L.A.G. εξασφάλισε προσωρινή άδεια τρισεβδομαδιαίας συγκοινωνίας για το διάστημα από 1ης Μαρτίου έως 31ης Αυγούστου 1937. Στην ουσία αναλάμβανε εξ ημισείας με τη Lufthansa τμήμα της γραμμής Βερολίνου – Αθηνών (βλ. χάρτη 15). Άλλωστε οι διαπραγματεύσεις γίνονταν με βάση τη συμφωνία με τη Lufthansa, ενώ ο αντιπρόσωπος τόσο της γερμανικής όσο και της αυστριακής εταιρείας ήταν κοινός (Αέριαλ Α.Ε.). Η Ε.Ε.Ε.Σ. προσάρμοσε τα δρομολόγιά της, ώστε να εξασφαλίσει ανταπόκριση,[950] παρά ταύτα οι συζητήσεις για επέκταση της συνεργασίας κατέληξαν σε αδιέξοδο και η άδεια ανακλήθηκε στις 4 Οκτωβρίου.[951] Ως βασικό εμπόδιο ορθωνόταν το ζήτημα της αμοιβαιότητας ως προς το υλικό (τα ελληνικά αεροσκάφη είχαν λιγότερες θέσεις από τα 17θέσια αυστριακά), αλλά και η αυξημένη τεχνική υποστήριξη που απαιτούσε ένας τερματικός σταθμός, όπως των Αθηνών.[952]

Οι Αυστριακοί επανήλθαν δριμύτεροι και τελικά πριν λήξει ο χρόνος, το ελληνικό υπουργείο Αεροπορίας υποχώρησε εγκρίνοντας την από Αθηνών διέλευση διαβατικής γραμμής προς τη Ρόδο και την Ασία για ένα έτος, με δικαίωμα στάθμευσης στην ελληνική πρωτεύουσα (βλ. χάρτη 15).[953] Και η νέα άδεια όμως, έμελλε να αποβεί βραχύβια, αυτή την φορά εξ αιτίας της γερμανικής επιβολής του Anschluss (προσάρτηση της Αυστρίας στο Τρίτο Ράιχ) το Μάρτιο

[948] Όπως και με την Πολωνία, τη Ρουμανία και τη Γιουγκοσλαβία, βλ. Α.Υ.Ε., 1946:142.6, Υπουργείο Αεροπορίας – Δ.Π.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 12298, 1.12.1945.

[949] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών – Διεύθυνση Συμβατικών και Εμπορικών Υποθέσεων προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. 11972, 4.2.1946.

[950] *Άεροπλοΐα,* 1-5.3.1937, τ. 137, σ. 252· *ό.π.*, 16-20.3.1937, τ. 138, σ. 252· *ό.π.*, 16-20.4.1937, τ. 140, σ. 303.

[951] *Ό.π.*, 16-20.6.1937, τ. 144, σ. 368.

[952] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 3.1, Ε.Ε.Ε.Σ. προς Υπουργείο Αεροπορίας, αρ. πρωτ. εε. 9357, 24.9.1937.

[953] *Άεροπλοΐα,* 1-5.11.1937, τ. 153, σ. 124.

του 1938. Η Ö.L.A.G. απορροφήθηκε από τη Lufthansa, η οποία άλλωστε μετείχε και προηγουμένως στα κεφάλαιά της κατά 50%.[954]

10. Η ρουμανική εταιρεία (L.A.R.E.S.)

Στις 12 Ιουνίου 1933, οι κυβερνήσεις Ελλάδας και Ρουμανίας συμφώνησαν να παράσχουν τις απαιτούμενες άδειες στις αεροπορικές επιχειρήσεις των ετέρων μελών για την εκμετάλλευση της γραμμής Βουκουρεστίου – Θεσσαλονίκης.[955] Η συμφωνία θα ίσχυε μέχρι τη λήξη του 1938· μετά θα ανανεωνόταν σιωπηρά ανά πενταετία, εάν δεν καταγγελλόταν το βραδύτερο δύο έτη πριν την παρέλευση της τρέχουσας περιόδου. Ακόμη, θα ήταν δυνατή η ανανέωσή της από 31.1.1936.[956]

Στην πράξη, μόλις το Σεπτέμβριο του 1937 η ρουμανική εταιρεία Liniile Aeriene Române Exploatate cu Statul - L.A.R.E.S. (είχε προκύψει από την συγχώνευση των S.A.R.T.A. και L.A.R. την 1.1.1937)[957] έκανε κρούση στη LOT για συνεκμετάλλευση της υφισταμένης γραμμής Πολωνίας – Ρουμανίας – Ελλάδας επί καθημερινής βάσης αντί της τρισεβδομαδιαίας που ήταν μέχρι τότε σε λειτουργία.[958]

Στις αρχές του 1938 η L.A.R.E.S. ενημέρωσε την Ε.Ε.Ε.Σ. ότι το υφιστάμενο καθεστώς των διακρατικών συμφωνιών δεν επέτρεπε την πλήρη εκμετάλλευση της γραμμής Βουκουρεστίου – Σόφιας – Θεσσαλονίκης – Αθηνών – Ρόδου – Λύδδας παρά μόνο στο τμήμα μέχρι την ελληνική πρωτεύουσα. Επειδή η ελληνική εταιρεία αντιπροσώπευε τη ρουμανική στις ελληνικές αρχές ζητήθηκε η μεσολάβησή της για να ορισθεί η Αθήνα ως τερματικός σταθμός και να παραχωρηθούν τα προνόμια που απολάμβανε και η LOT. Κάτι τέτοιο δεν έγινε αποδεκτό στην αρχή, καθ' όσον το τμήμα Θεσσαλονίκης – Αθηνών είχε παραχωρηθεί προνομιακά στην Ε.Ε.Ε.Σ.[959]

Ωστόσο, πραγματοποιήθηκαν δοκιμαστικές πτήσεις[960] και από τις ελάχιστες πληροφορίες που διαθέτουμε, συμπεραίνουμε ότι η L.A.R.E.S. σε κοινοπραξία με τη LOT ξεκίνησε να εκμεταλλεύεται το τμήμα Βουκουρεστίου – Αθηνών τρεις φορές την εβδομάδα. Μετά την έκρηξη του πολέμου και το διαμελισμό της Πολωνίας, η λειτουργία της γραμμής διακόπηκε, για να επαναρχίσει ως αποκλειστικά ρουμανική υπόθεση στα μέσα Μαΐου 1940 με δικινητήρια επταθέσια

---

[954] Bundesarchiv, Bank der Deutschen Luftfahrt, R 8121/668, D.L.H., έκθεση για τον ετήσιο ισολογισμό του εταιρικού έτους 1933, σ. 36· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1938, τ. 26, σ. 159.

[955] *Ε.τ.Κ. 1933,* φ. 333, ν. 5861, άρθρο 1.

[956] *Ό.π.*, άρθρο 19.

[957] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1938, τ. 26, σ. 181.

[958] *Ἀεροπλοΐα*, 5.9.1937, τ. 149, σ. 77.

[959] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 2.2, L.A.R.E.S. προς Ε.Ε.Ε.Σ., αρ. πρωτ. 569, 23.2.1938 και Υπουργείο Αεροπορίας προς Ε.Ε.Ε.Σ., 24.3.1938.

[960] *Ἀεροπλοΐα*,16-20.10.1937*,* τ. 152, σ. 109· *ό.π.*, 1-5.11.1937, τ. 153, σ. 141.

Lockheed L-10 Electra (βλ. χάρτη 15). Η γραμμή διακόπηκε την 1η Οκτωβρίου[961] λόγω του χειμώνα και δεν ξανάρχισε, αφού αυτή τη φορά η Ελλάδα ήταν που ενεπλάκη σε πόλεμο.

Συνέπεια του πολέμου υπήρξε και η διακοπή των διπλωματικών σχέσεων Ελλάδας – Ρουμανίας. Η εξέλιξη αυτή κατέστησε μεταπολεμικά δυσχερή την απ' ευθείας καταγγελία της σύμβασης εκ μέρους της ελληνικής κυβέρνησης. Αρχικά, το Υπουργείο Εξωτερικών επεχείρησε να κάνει το σχετικό διάβημα προς την Ε.Σ.Σ.Δ., η οποία κατά το 1946 ήταν δύναμης κατοχής στην παραδουνάβια αυτή χώρα.[962] Η σοβιετική κυβέρνηση αρνήθηκε να μεσολαβήσει για ένα τέτοιου είδους ζήτημα.[963] Ρωτήθηκε τότε ο νομικός σύμβουλος του Υπουργείου Αεροπορίας, ο οποίος γνωμάτευσε ότι οι μεταξύ των κρατών συναπτόμενες συνθήκες έχουν ισχύ μόνο σε καιρό ειρήνης, γιατί μόνο τότε οι συμβαλλόμενες πολιτείες μπορούν να ασκήσουν δικαιώματα και να υποβληθούν σε υποχρεώσεις. Επομένως, η διακοπή των διπλωματικών σχέσεων, ακόμη και αν τα μέρη δεν εκφράσθηκαν, είχε άμεση συνέπεια την κατάργηση των συνθηκών· εξάλλου, η Ρουμανία είχε προσχωρήσει στους εχθρούς της Ελλάδας.[964] Επιπρόσθετα, η Ειδική Νομική Υπηρεσία του Υπουργείου Εξωτερικών απεφάνθη ότι οποιαδήποτε δύναμη ευρισκόμενη σε διπλωματικές σχέσεις με την Ρουμανία μπορούσε να μεσολαβήσει για την καταγγελία. Το υπουργείο βολιδοσκόπησε την τουρκική κυβέρνηση.[965] Αυτή με τη σειρά της, επειδή φοβήθηκε το ενδεχόμενο να αμφισβητηθεί η αρμοδιότητά της να ομιλεί εξ ονόματος χώρας της οποίας δεν είχε αναλάβει επισήμως προστασία συμφερόντων,[966] πρότεινε να γίνει η διακοίνωση είτε στην Άγκυρα προς τον Ρουμάνο πρεσβευτή από τον Έλληνα ομόλογό του είτε στο Βουκουρέστι από τον Τούρκο.[967] Η υπόθεση όμως, είχε διαλευκανθεί λίγες ημέρες νωρίτερα από τους ίδιους τους Ρουμάνους. Με απόφαση της έκτακτης γενικής συνέλευσης των μετόχων της, η L.A.R.E.S. ετέθη υπό εκκαθάριση από τις 2 Δεκεμβρίου 1945. Συνεπώς, έπαυσε κάθε εκμετάλλευση και η εταιρεία ζήτησε από την ελληνική πλευρά να θεωρήσει τη συμφωνία τους ως μη υφιστάμενη.[968]

---

[961] *Ό.π.*, Μάιος 1940, τ. 205, σ. 181· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1940, τ. 34, σ. 71· Ε.Ε.Ε.Σ. Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Δ.Σ. καὶ τῶν ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 3ης Ἰανουαρίου 1941. Γενικὸς Ἰσολογισμὸς τοῦ ἑταιρικοῦ ἔτους 1939-1940 (10.7.1939-9.7.1940)*, Αθήνα 1941, σ. 5.

[962] Α.Υ.Ε., 1946: 142.6, Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Μόσχας, αρ. πρωτ. 946, 21.2.1946.

[963] Ό.π., Πρεσβεία Μόσχας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 127/Ρ, 12.4.1946.

[964] Ό.π., Υπουργείο Αεροπορίας – Γραφείο Νομικού Συμβούλου προς Υπουργείο Αεροπορίας – Γενική Διεύθυνση Κρατικών Πολιτικών Αεροπλάνων, αρ. πρωτ. 271, 5.6.1946.

[965] Ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Αγκύρας, αρ. πρωτ. 3504 Γ/1, 27.5.1946.

[966] Επιφορτισμένη με τούτο το δικαίωμα ήταν την εποχή εκείνη η Ελβετία, βλ. ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς Πρεσβεία Βέρνης, αρ. πρωτ. 4628 Γ/1, 27.7.1946.

[967] Ό.π., Πρεσβεία Αγκύρας προς Υπουργείο Εξωτερικών, κρυπτ. τηλ. αρ. 2085, 11.7.1946.

[968] Ό.π., L.A.R.E.S προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 0278, 29.6.1946.

11. Η ουγγρική εταιρεία (MA.LE.R.T.)

Κι ενώ ο πόλεμος σοβούσε στην Ευρώπη, στα τέλη του 1939 αντιπρόσωποι της κυβέρνησης της Ουγγαρίας και της Δ.Π.Α. κατέληξαν σε συμφωνία εγκατάστασης γραμμής Βουδαπέστης – Βελιγραδίου – Σόφιας – Αθηνών για δύο ή τρεις φορές την εβδομάδα. Η ελληνική πλευρά θα εξυπηρετούσε την εταιρεία Magyar Légiforgalmi RT (MA.LE.R.T.), ενώ αμοιβαία οφέλη θα αποκόμιζε η Ε.Ε.Ε.Σ. σε περίπτωση επέκτασής της στην καρδιά του Παννονικού πεδίου. Η συμφωνία εμπλουτίσθηκε την άνοιξη του 1940 με την πρόβλεψη επέκτασης μέχρι το Κάιρο, γραμμή ωστόσο, που λόγω του πολέμου επρόκειτο να μείνει ανενεργή. Οι Μαγυάροι τη μονοέγραψαν και περίμεναν την αντίστοιχη ενέργεια από τους Έλληνες.[969]

12. Προσπάθειες που δεν τελεσφόρησαν

Μέχρι τώρα αναφερθήκαμε σε εταιρείες που απέκτησαν πρόσβαση στον ελληνικό χώρο. Υπήρξαν όμως και κρούσεις από άλλες εταιρείες ή κυβερνήσεις, οι οποίες δεν ευοδώθηκαν. Οι πληροφορίες που διαθέτουμε για αυτές είναι αποσπασματικές και προέρχονται από δημοσιεύματα.

Ξεκινούμε από την εταιρεία American Export Airlines, η οποία επιθυμούσε να αποκτήσει γραμμή στη Μεσόγειο. Το φθινόπωρο του 1938 λοιπόν, έλαβε από το ελληνικό Υπουργείο Αεροπορίας άδεια για την εκτέλεση οκτώ δοκιμαστικών ταξιδίων μεταξύ Νέας Υόρκης και Αθηνών.[970]

Τον χειμώνα του 1938-39, η ιαπωνική κυβέρνηση απέσπασε άδεια διέλευσης μέσω Ελλάδας για την ταχυδρομική γραμμή Τόκυο – Βερολίνου.[971]

Το καλοκαίρι του 1939, η ελληνική κυβέρνηση αποδέχθηκε κατ' αρχήν τη σουηδική πρόταση για τη δημιουργία γραμμής Στοκχόλμης – Αθηνών, την οποία θα εκμεταλλευόταν η εταιρεία Aerotransport. Η αποδοτικότητα της γραμμής θα στηριζόταν, σύμφωνα με τους Σουηδούς, στην τουριστική κίνηση.[972]

Τέλος, το 1940 η ελβετική εταιρεία Swissair υπέβαλε πρόταση στην ελληνική κυβέρνηση για την εγκατάσταση γραμμής Λοκάρνου – Μιλάνου – Μπρίντιζι – Αθηνών. Στην καθημερινή πλην Κυριακής γραμμή θα ενεργούσαν αεροσκάφη τύπου Douglas DC-3.[973]

---

[969] *Ἀεροπλοΐα*, Μάρτ. 1940, τ. 203, σ. 153· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1939, τ. 32, σ. 164· Α.Υ.Ε., 1940: 14, Α/6/2/Α, Πρεσβεία Σόφιας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ .πρωτ. 1899 Χ/4, 1.7.1940.

[970] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.11.1938, τ. 178, σ. 141.

[971] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1939, τ. 29, σ. 114.

[972] *Ό.π.*, γ' τρίμ. 1939, τ. 31, σ. 152.

[973] *Ό.π.*, α' τρίμ. 1940, τ. 33, σ. 192.

Α. ΟΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ

1. Η πρώτη περίοδος (1930-1933)

Οι πρωτεργάτες της ελληνικής ιδιωτικής αεροπορίας πρέσβευαν ότι η κίνηση τους θα είχε ευεργετικά αποτελέσματα προς τρεις κατευθύνσεις: τη διαμόρφωση θαρραλέου χαρακτήρα, την απόκτηση γνώσεων και εξοικείωση με το καινοφανές μέσο μεταφοράς και, τέλος, τη δημιουργία εφεδρείας για τις ανάγκες του στρατού.[1] Σε πρακτικό επίπεδο οι παρακάτω στόχοι θα επιτυγχάνονταν μέσα από την ανάπτυξη του αεροπορικού τουρισμού και αθλητισμού, δύο τομέων που πολύ συχνά επικαλύπτονταν μεταξύ τους.

Ως συντονιστικός φορέας κάθε ιδιωτικής πρωτοβουλίας ορίσθηκε η Κεντρική Αεροπορική Επιτροπή (Κ.Α.Ε.), η οποία ιδρύθηκε βάσει του διατάγματος της 11.11.1929, όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο 4808. Η επιτροπή, που υπαγόταν στο Υπουργείο Οικονομικών, είχε ως σκοπό να καταδείξει την πολλαπλώς ευεργετική επίδραση της αεροπορίας σε όλες τις εκφάνσεις της ζωής, μέσα από την ίδρυση κατά τόπους αεροπορικών συλλόγων, τους οποίους επόπτευε. Ακόμη, εισηγείτο στο Υπουργείο Αεροπορίας μέτρα υπέρ της προαγωγής των συλλόγων και εκπροσωπούσε επισήμως την ελληνική ιδιωτική αεροπορία στα διεθνή συνέδρια. Τα δέκα — επίλεκτα της αθηναϊκής κοινωνίας — μέλη της τελούσαν υπό την επίτιμο προεδρεία του πρωθυπουργού, οι δαπάνες της βάρυναν τον κρατικό προϋπολογισμό, διέθετε δικά της γραφεία και έμμισθο προσωπικό μη υπαγόμενο στις διατάξεις περί δημοσίων υπαλλήλων, ενώ ο γενικός γραμματέας (Κωνσταντίνος Σγούτας) όφειλε να γνωρίζει τουλάχιστον δύο ξένες γλώσσες και να είναι ειδήμων των συνθηκών της αεροπορίας.[2]

Σχετικά σύντομα, στις 31 Ιουλίου 1930, ιδρύθηκε στη Θεσσαλονίκη η πρώτη αερόφιλη ομάδα, η Ένωση Φίλων Αέρος. Εκείνη την ημέρα συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκε στο κυβερνείο συνεδρίαση, όπου και εξελέγησαν ως πρόεδρος ο αντιπρύτανης του πανεπιστημίου Περικλής Βυζουκίδης και ως γενικός γραμματέας ο δημοσιογράφος Στυλιανός Χριστοδούλου, ο οποίος θα αποτελέσει την κινητήριο δύναμη της Ε.Φ.Α.. Το καταστατικό της, επειδή ακόμη δεν είχε καταρτισθεί η νομοθετική εργασία που θα νομιμοποιούσε την ύπαρξή της και θα διακανόνιζε την λειτουργία της, τέθηκε σε εφαρμογή μετά από εννεάμηνο.[3] Περιφέρεια δράσης ορίσθηκε ολόκληρη η Μακεδονία και η Θράκη, μέχρις ότου

---

[1] *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1931, τ. 1, σ. 23.

[2] *Ε.τ.Κ. 1930,* φ. 234, ν. 4808, άρθρο 5· Κ.Α.Ε. και Α.Ε.Α., *Πρώτη Ἀεροπορικὴ Ἔκθεσις Ἀθηνῶν*, Αθήνα 1932, τ. 1, σ. 9· *Τὰ Φτερά*, Απρ. 1931, τ. 1-2, σ. 2· *Ἀεροπλοΐα*, ό.π..

[3] *Τὰ Φτερά*, ό.π.· Μ. Τρεμόπουλος, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», *Χίλια δέντρα*, τ. 1, σ. 10.

ιδρυθούν σε πόλεις αυτών των διαμερισμάτων ανεξάρτητοι σύλλογοι. Έτσι, δεν πρέπει να εκπλήσσει ο αριθμός των 1.800 ατόμων που έσπευσαν να εγγραφούν τους πρώτους μήνες. Τούτοι κατατάσσονταν σε απλά μέλη, δωρητές, ευεργέτες και σπουδαστές / στρατιωτικούς, αναλόγως της συνδρομής που πλήρωναν — η ένωση δεν είχε άλλους πόρους για να συντηρηθεί.[4] Αργότερα, ο υφυπουργός Αλέξανδρος Ζάννας θα συστήσει οι εγγραφές να γίνονται με εκλεκτικότητα για να παραμένουν οι ιδεολόγοι και όχι οι συμφεροντολόγοι.[5]

Η αυλαία της δράσης της Ε.Φ.Α. άνοιξε στις 23 Απριλίου 1931 στον Όρχο της Αεροπορίας. Εκτός από τα μέλη και τους προσκεκλημένους προσήλθαν και πολλοί άλλοι παρακινημένοι από τη διαφήμιση και την περιέργεια, γεγονός που προξένησε ορισμένα προβλήματα. Προηγήθηκε δεξίωση κατά την οποία μίλησαν ο Χριστοδούλου και ο γενικός διοικητής Μακεδονίας Γονατάς — η σύζυγός του Ρωξάνη συμμετείχε στο συμβούλιο της Ε.Φ.Α.. Αναφέρεται μάλιστα και το εξής ευτράπελο — για όσους μπορούσαν να το εκλάβουν ως τέτοιο τους καιρούς εκείνους: ενώ οι επίσημοι απολάμβαναν τα εδέσματα στο μπουφέ, ακούσθηκε από το γραμμόφωνο ο ύμνος της Κομμουνιστικής Διεθνούς! Στις 15:30 άρχισαν οι πτήσεις με τρία Moran, πέραν όμως από την πρώτη σειρά των τυχερών κανείς άλλος δεν πέταξε για να προληφθεί τυχόν ατύχημα εξ αιτίας του δυνατού αέρα που ενέσκηψε. Οι διηγήσεις ωστόσο, των βαπτισθέντων, όπως φυσικά και το θέαμα, ήρκεσαν για να διαλύσουν την προκατάληψη του κοινού ως προς την ασφάλεια του αεροπλάνου. Την επομένη ο τοπικός τύπος περιέγραψε με ενθουσιασμό την εκδήλωση, η οποία επιπλέον κινηματογραφήθηκε από την «Ἔξαρχος Φίλμ».[6]

Η δραστηριότητα της Ε.Φ.Α. υπήρξε πολυσχιδής. Οι εκλαϊκευτικές πτήσεις των μελών της συστηματοποιήθηκαν και πύκνωσαν ιδίως κατά τους θερινούς μήνες, συνδυαζόμενες καμμιά φορά με επισκέψεις σχολείων.[7] Επίσης, τα μέλη είχαν την δυνατότητα μέσω λαχειοφόρου αγοράς να απολαμβάνουν δωρεάν ταξίδια μέχρι την Αθήνα, κατόπιν συμφωνίας του Υπουργείου Αεροπορίας με την Ε.Ε.Ε.Σ..[8] Στις 4 Οκτωβρίου 1931, η ένωση θέλησε να δώσει και στα μη μέλη τα παραπάνω προνόμια, έστω για μία φορά· δύο εκπαιδευτικά Avro πέταξαν πάνω από τη Θεσσαλονίκη και σκόρπισαν πρώτα προκηρύξεις προπαγανδιστικές υπέρ της αεροπορίας και στη συνέχεια αλεξίπτωτα-λαχνούς, των οποίων οι κάτοχοι θα κέρδιζαν ύστερα από κλήρωση βάπτισμα αέρος ή ταξίδι με την εθνική εταιρεία. Το δέλεαρ ήταν τέτοιο που προκάλεσε συνωστισμό και συμπλοκές μεταξύ του πλήθους.[9]

Ως επίτευγμα της Ε.Φ.Α. καταγράφεται η κυκλοφορία του περιοδικού *Τὰ Φτερά.* Τούτο τυπωνόταν με ανεπαρκή μέσα, οι συντάκτες του εργάζονταν

---

[4] *Τὰ Φτερά*, ό.π., σ. 2 και 28-29.

[5] *Ό.π.*, Αύγ.-Σεπτ. 1931, τ. 6-7, σ. 3.

[6] Μ. Τρεμόπουλος, *ό.π.· Τὰ Φτερά*, ό.π., σ. 21-22 και 31.

[7] *Ό.π.*, Μάιος 1931, τ. 3, σ. 11-12· *ό.π.*, Ιούν. 1931, τ. 4, σ. 20· *ό.π.*, Αύγ.-Σεπτ. 1931, τ. 6-7, σ. 4· *ό.π.*, Οκτ. 1931, τ. 8, σ. 22· *ό.π.*, Νοέμ. 1931, τ. 9, σ. 23.

[8] *Ό.π.*, Απρ. 1931, τ. 1-2, σ. 30.

[9] *Ό.π.*, Οκτ. 1931, τ. 8, σ. 21-22.

αμισθί, ωστόσο έτυχε ευνοϊκής υποδοχής (μέσος όρος πωλήσεων 2.000) αποσπώντας τα κολακευτικά σχόλια του τύπου και του υπουργού Αεροπορίας.[10] Πίσω από την προσπάθεια βρισκόταν ο Χριστοδούλου, όπως και πίσω από την πρωτοποριακή έκδοση αεροπορικού ημερολογίου για το 1932, που εκθειάσθηκε για το κατατοπιστικό του περιεχόμενο ως προς την εξέλιξη της αεροπλοΐας και την εμπορική-επιβατική κίνηση.[11] Τέλος, η Ε.Φ.Α. πάσχισε και για την ίδρυση αεροπορικής σχολής, όμως οι ελλειμματικοί ισολογισμοί της (έσοδα 13.500 δρχ., έξοδα 15.500 δρχ. μηνιαίως)[12] και η ανύπαρκτη κρατική αρωγή (μόνο ο δήμος Θεσσαλονίκης προσέφερε 20.000 δρχ. για την αγορά αεροπλάνου),[13] την υποχρέωσαν να περιορισθεί από την 9η Ιουνίου 1932, σε μορφωτικές διαλέξεις σχετικές με την ιστορία της αεροπορίας, την αεροδυναμική, την εναέρια πλεύση και τη φωτογραφία.[14] Ακόμη κι έτσι η εντατική προπαγάνδα έπιασε τόπο, αν δεχθούμε ως προϊόν της το γεγονός ότι τους πρώτους μήνες λειτουργίας της γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης από την Ε.Ε.Ε.Σ., η συμπρωτεύουσα επιβίβαζε κατά μέσον όρο 6-7 επιβάτες, ενώ η πρωτεύουσα μόνο 2-3.[15]

Η επόμενη αεροπορική ένωση που ιδρύθηκε στις 6 Ιανουαρίου 1931 ήταν αυτή των Αθηνών, με πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου τον καθηγητή πανεπιστημίου Δ. Χόνδρο και γενικό γραμματέα τον πρώην αεροπόρο Γερανόπουλο. Το έργο της ξεκίνησε εντυπωσιακά την 17η Μαΐου, όταν δύο αεροπλάνα πέταξαν πάνω από την πρωτεύουσα ρίχνοντας 100 μικρά αλεξίπτωτα από το άκρο των οποίων κρέμονταν δέσμες προκηρύξεων που εξέθεταν το σκοπό και το πρόγραμμά της.[16] Ακολούθησε συρροή εγγραφών με σημαντικό το ποσοστό γυναικών και ανηλίκων.[17]

Στον Πειραιά οι δραστηριότητες εγκαινιάσθηκαν με παρόμοιο τρόπο στις 20 Ιουλίου. Τα βαπτίσματα αέρος ενεργούντο εκεί με υδροπλάνα της βάσης Φαλήρου. Της ένωσης προήδρευε ο δήμαρχος Παναγιωτόπουλος.[18] Παρόμοιες οργανώσεις δημιουργήθηκαν από περιοδεύοντες αντιπροσώπους της Κ.Α.Ε. (πρωτίστως του Χριστοδούλου) στα Ιωάννινα (πρόεδρος ο δήμαρχος Βλαχίδης), την Κέρκυρα (πρόεδρος ο καθηγητής εμπορικής σχολής Κογεβίνας), η οποία είχε ήδη αεροπορική κίνηση, αλλά όχι χερσαίο αεροδρόμιο, πράγμα που κατέστη κύρια μέριμνα των μελών της,[19] στο Βόλο (πρόεδρος ο δικηγόρος Αβτζής),[20] τη Θήβα, την Πρέβεζα και τη Λάρισα (εναρκτήρια τελετή με βαπτίσματα αέρος).[21]

---

[10] *Ό.π.*, Απρ. 1931, τ. 1-2, σ. 29· *ό.π.*, Μάιος 1931, τ. 3, σ. 24·*ό.π.*, Νοέμ. 1931, τ. 9, σ. 21-22.

[11] *Ό.π.*, Ιαν. 1932, τ. 10, σ. 23-24.

[12] *Ό.π.*, Νοέμ. 1931, τ. 9, σ. 22.

[13] *Ό.π.*, Ιούλ. 1931, τ. 5, σ. 16.

[14] *Ό.π.*, Ιούν. 1931, τ. 4, σ. 13· *ό.π.*, Ιαν. 1932, τ. 10, σ. 23· *ό.π.*, Ιούν. 1932, τ. 11, σ. 3.

[15] *Ό.π.*, Νοέμ. 1931, τ. 9, σ. 21.

[16] *Ό.π.*, Ιούν. 1931, τ. 4, σ. 14· *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1931, τ. 1, σ. 23.

[17] *Ό.π.*, 15.7.1931, τ. 2, σ. 22.

[18] *Τὰ Φτερά*, Ιούν. 1931, τ. 4, σ. 14· *ό.π.*, Ιούλ. 1931, τ. 5, σ. 23.

[19] Σ. Χριστοδούλου, «Ἡ ἐκλαΐκευσις τοῦ ἀεροπλάνου», *ό.π.*, Ιούλ. 1931, τ. 5, σ. 14.

[20] *Ό.π.*, Οκτ. 1931, τ. 8, σ. 24.

[21] *Ό.π.*, Ιούν. 1932, τ. 11, σ. 19.

Όλοι οι παραπάνω σύλλογοι ξεκίνησαν μέσα σε κλίμα ενθουσιασμού, αλλά σύντομα την αισιοδοξία θα διαδεχόταν ο σκεπτικισμός. Οι διαλέξεις, τα άρθρα στις εφημερίδες και η έκδοση περιοδικών δεν αρκούσαν, για να συντηρήσουν το ενδιαφέρον του κόσμου. Μόνο η εμπειρία της πτήσης ή έστω η επίσκεψη σε αεροδρόμιο μπορούσαν να πυκνώσουν τις τάξεις των αεροφίλων· και αυτή τη δυνατότητα δεν την είχαν οι ενώσεις που δεν γειτνίαζαν με στρατιωτικές βάσεις. Μα και η διαθεσιμότητα των τελευταίων εξηρτάτο από το πρόγραμμα εκπαίδευσης των ιπταμένων και τη διεκπεραίωση των εργασιών των μονάδων. Για πολιτικούς αερολιμένες ή ιδιωτικά αεροσκάφη ούτε λόγος. Το κράτος ενδεόταν τα χρήματα και οι ενώσεις φυτοζωούσαν, καθώς οι συνδρομές και οι σποραδικοί έρανοι ήσαν ανεπαρκέστατοι. Η κυβερνητική μεταβολή — τον παραιτηθέντα υφυπουργό Ζάννα ακολούθησε στη Θεσσαλονίκη ο Χριστοδούλου με το κλείσιμο του περιοδικού του —, η συναφής αναταραχή στις τάξεις της αεροπορίας και η πτωτική τάση των οικονομικών οδήγησαν στην ατόνηση κάθε δραστηριότητας.[22]

Τα μοναδικά επιτεύγματα αυτών των πρώτων ελληνικών οργανώσεων ήσαν: α) εν μέρει, η Α΄ Διεθνής Έκθεση Αθηνών, τα κέρδη της οποίας δεν ενεργοποιήθηκαν (βλ. σχετικό κεφ., σ. 318-321) και β) η αποδοχή από το κράτος των δελτίων τελωνειακών διελεύσεων (carné de passages et douane) της Διεθνούς Αεροπορικής Ομοσπονδίας (F.A.I.) σε συνδυασμό με τον περιορισμό των απαγορευμένων ζωνών. Σε σύσκεψη που έλαβε χώρα την 11η Απριλίου 1932 στο Υπουργείο Αεροπορίας, αποφασίσθηκε η κατάργηση της Κ.Α.Ε..[23] Άλλωστε, η F.A.I. — είχε ιδρυθεί το 1905 στο Παρίσι — όριζε ότι τα μέλη της έπρεπε να είναι Ν.Π.Ι.Δ. μη έχοντα εξάρτηση από κρατικό φορέα· η Κ.Α.Ε., όπως είδαμε παραπάνω, αντλούσε τους πόρους της από την Υπηρεσία Δημοσίων Κτημάτων του Υπουργείου Οικονομικών.[24] Λίγο αργότερα εξέπνευσε και η Αθηναϊκή Ένωση εξ αιτίας των δυσβάστακτων οικονομικών προβλημάτων.[25]

2. Η δεύτερη περίοδος (1934-1940)

Η αναζωπύρωση της κίνησης υπέρ της ιδιωτικής αεροπορίας επρόκειτο να υλοποιηθεί από έναν άλλον φορέα, την Αερολέσχη Ελλάδας (ΑΛ.Ε.). Τούτη,

---

[22] Μ. Τρεμόπουλος, *ό.π.*, σ. 12· Σ. Χριστοδούλου, *ό.π.*, σ. 11-12· *Τὰ Φτερά,* Ιούλ. 1932, τ. 12, σ. 14· Α. Λεβίδης, «Ἡ ἐκλαΐκευσις τῆς ἀεροπορίας», *Ἐργασία*, 25.7.1931, τ. 82, σ. 761· Α. Ζάννας, «Τὸ Ὑπουργεῖον καὶ ἡ ὀργάνωσις τῆς Ἀεροπορίας μας», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1932, τ. 1, σ. 27.

[23] Φ. Θεοδωρίδης, *Ἀεροπορία καὶ Τουρισμός*, Αθήνα 1932, σ. 12· *Ἀεροπλοΐα,* 16.4.1933, τ. 44, σ. 377 και 1.6.1933, τ. 47, σ. 436.

[24] Ε. Ξυράκης, *Ιδιωτική Αεροπορία (Αθλητική -Τουριστική) στον Ελληνικό Χώρο*, Αθήνα 1983, σ. 66.

[25] *Ἀεροπλοΐα*, 16.6.1933, τ. 48, σ. 457.

έχοντας επιτύχει τη διεθνή αναγνώριση από την 1η Ιουλίου 1931,[26] για ένα διάστημα συνυπήρχε με την Κ.Α.Ε., την οποία και αντικατέστησε με το διάταγμα της 20.8.1934, όταν και αναγνωρίσθηκε ως η ανώτατη αθλητική αεροπορική εξουσία, με εποπτεία όλων των σχετικών με τον αθλητισμό και την περιήγηση αεροπορικών σωματείων της χώρας.[27] Η Αερολέσχη είχε υπό την άμεση αρμοδιότητά της την Αθήνα, ενώ στις άλλες πόλεις συνεργαζόταν με τα τοπικά σωματεία — στη Θεσσαλονίκη μια νέα αερολέσχη διαδέχθηκε την προηγούμενη ένωση.[28] Μόνιμος εκπρόσωπος της ΑΛ.Ε. στην F.A.I. υπήρξε ο συνταγματάρχης Σοφοκλής Βενιζέλος.[29]

Στην προώθηση της αεροπορικής ιδέας συμμετείχε και ο Σύνδεσμος Αποστράτων Αξιωματικών, ο οποίος ίδρυσε τη Γενική Αεροπορική Ένωση Ελλάδας, απαρτιζόμενη από τρεις διευθύνσεις: α΄ αξιωματικών αεροπόρων· β΄ υπαξιωματικών, μηχανικών και λοιπών αεροπόρων· γ΄ αεροφίλων (ανεξαρτήτως φύλου). Στο κεντρικό διοικητικό συμβούλιο προήδρευε ο επικεφαλής της α΄ διεύθυνσης. Η Γ.Α.Ε.Ε. μεριμνούσε για την απόκτηση εντευκτηρίων διαλέξεων εφοδιασμένων με βιβλιοθήκες, τη δημιουργία πυρήνων ιδιωτικής αεροπορίας και ανεμοπορίας και, τέλος, την επαγγελματική αποκατάσταση των ανέργων αεροπόρων.[30]

Οι δραστηριότητες της Αερολέσχης αφορούσαν τη διοργάνωση εορτών, την προπαγάνδιση της ιδιωτικής αεροπορίας, της ανεμοπορίας και της κατασκευής μοντέλων, αλλά κυρίως το συντονισμό μεταξύ των διαφόρων σωματείων, καθώς και την παρέμβαση προς την πολιτεία για ηθική, νομική και οικονομική αρωγή· επίσης, την επικοινωνία με ξένους ομοειδείς οργανισμούς και τη συμμετοχή της Ελλάδας σε διεθνούς εμβέλειας εκδηλώσεις. Το καλοκαίρι του 1936, ο πρόεδρος Σταθάτος και ο γενικός γραμματέας Ιωαννίδης παραιτήθηκαν κατόπιν διαφωνιών με το υπουργείο[31] και αντικαταστάθηκαν από τους Χόνδρο και Πλατσή αντιστοίχως. Ως πιθανότερη αιτία αυτής της εξέλιξης προβάλλει η δέσμευση από το καθεστώς της 4ης Αυγούστου κονδυλίου 2 εκατ. δρχ. που είχε εγκρίνει ο απερχόμενος υπουργός Αεροπορίας και αντιπρόεδρος της Αερολέσχης Παπαρρηγόπουλος. Μετά από λίγο καιρό επίτιμος πρόεδρος ανακηρύχθηκε ο διάδοχος Παύλος,[32] ο οποίος παρεμπιπτόντως ήταν ενεργός αεροπόρος. Η ΑΛ.Ε. μετονομάσθηκε σε Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδας[33] και τα γραφεία μεταφέρθηκαν στην αίθουσα γερουσίας των παλαιών ανακτόρων, όπου από τον Ιανουάριο του

---

[26] *Τὰ Φτερά*, Νοέμ. 1931, τ. 9, σ. 22· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 67· *Πάπυρος-Λαρούς-Μπριτάννικα*, λήμμα «Ἀεραθλήματα», τ. 2, Αμαρούσιο 1981, σ. 406.

[27] *Ε.τ.Κ. 1934*, φ 286.

[28] *Ἀεροπλοΐα*, 16.6.1934, τ. 72, σ. 332.

[29] Ε. Ξυράκης, *ό.π.*.

[30] Κ. Ψαλλίδας, «Ἡ "Γενικὴ Ἀεροπορικὴ Ἕνωσις Ἑλλάδος"», *Ἀεροπλοΐα*, 1.1.1934, τ. 60-61, σ. 179.

[31] *Ό.π.*, 1.7.1936, τ. 121, σ. 9.

[32] *Ό.π.*, 1-5.9.1936, τ. 125, σ. 71· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 98-99.

[33] *Ε.τ.Κ. 1937*, α.ν. 599, φ. 893.

1937 και κάθε Σάββατο γίνονταν διαλέξεις και συνελεύσεις.[34] Ακόμη, άρχισε να ενισχύεται από το Υπουργείο Αεροπορίας με ποσό ανώτερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο από το νόμο, όπως γινόταν μέχρι τότε.[35] Υπήρξαν και επιπλέον ενισχύσεις από τον Οργανισμό Τουρισμού, τη Λέσχη Κωνσταντινούπολης-Σμύρνης, τη Βασιλική Αεροπορία, το διάδοχο και ιδιώτες. Ενδεικτικό της καινούργιας πνοής ήταν η αύξηση των μελών της μέσα στο 1936 από 264 σε 381 (ποσοστό 44%).[36]

Η Β.ΑΛ.Ε. κατέβαλε ενέργειες και εξασφάλισε στα μέλη της και γενικότερα στους ασχολούμενους με την ιδιωτική αεροπορία ευκολίες και ατέλειες εισαγωγής για αεροσκάφη, καύσιμα, ανταλλακτικά και λοιπά εξαρτήματα.[37] Στις 20 Μαΐου 1937 το προεδρείο της παρουσιάσθηκε ενώπιον του βασιλιά Γεωργίου Β΄ για να εκθέσει την αντίληψη, ότι ως προς τα μικρά κράτη η αεροπορία αποτελεί καίριο παράγοντα εθνικής άμυνας και ότι η οργάνωση προσπαθεί να κατευθύνει την νεολαία προς τα του αέρος. Ο βασιλιάς, που τους υποδέχθηκε φορώντας αεροπορική στολή, απάντησε ότι η Αερολέσχη όφειλε πρώτα απ' όλα να συμβάλλει στους τακτικούς την περίοδο εκείνη εράνους υπέρ της πολεμικής αεροπορίας.[38] Γεγονός είναι ότι από τότε και μετά η συνεργασία της Β.ΑΛ.Ε. και του κράτους έγινε στενότερη, όσον αφορά την αναζήτηση μεθόδων αεροπροπαγάνδας στα σχολεία και ειδικότερα: την έκδοση αεροπορικού βιβλίου για μαθητές, τις διαλέξεις και τις εκδρομές στα αεροδρόμια, την κατασκευή μοντέλων, και τη συμπερίληψη αεροπορικών γραμμών και αποστάσεων στους γεωγραφικούς χάρτες.[39] Εσωτερικά, η Αερολέσχη χωρίσθηκε σε οκτώ συμβούλια: α) ανεμοπορίας· β) τύπου και προπαγάνδας· γ) αεροδρομίων και τουρισμού· δ) αεροπορίας· ε) οργανικών διατάξεων στ) οικονομικών πόρων· ζ) αλεξίπτωτων και η) προτύπων (μοντέλων).[40] Επίσης, θεσπίσθηκαν η σύσταση γενικού συμβουλίου και η δυνατότητα σύγκλησης αεροπορικού συνεδρίου.[41]

Αμέσως μετά την κατάληψη της χώρας από στρατεύματα του Άξονα, η Αερολέσχη έχασε το προσωνύμιο της Βασιλικής, συνέχισε δε να υφίσταται υπολειτουργούσα, στηριζόμενη στις εξανεμιζόμενες από τον πληθωρισμό ετήσιες αποζημιώσεις του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης.[42]

---

[34] *Ἀεροπλοΐα*, 1.11.1936, τ. 129, σ. 125· *ό.π.,* 16-20.1.1937, τ. 134, σ. 205.

[35] Γ.Α.Κ., Αρχείο Ιωάννου Μεταξά, 86, πεπραγμένα του Υπουργείου Αεροπορίας από 4ης Αυγούστου 1936 μέχρι 4ης Αυγούστου 1937.

[36] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.2.1937, τ. 135, σ. 218· *ό.π.*, 1-5.6.1937, τ. 143, σ. 343 και 351.

[37] *Ό.π.*, 1-5.1.1937, τ. 133, σ. 181.

[38] *Ό.π.*, 1-5.6.1937, τ. 143, σ. 351.

[39] *Ό.π.*, 1-5.9.1937, τ. 149, σ. 66.

[40] *Ό.π.*, 1-5.2.1938, τ. 159, σ. 235.

[41] *Ό.π.*, 1-5.3.1938, τ. 161, σ. 264.

[42] Χρήσεις 1941-42: 300.000 δρχ., 1942-43: 5.000.000 δρχ., 1943-44:10.000.000 δρχ., βλ. *Ε.τ.Κ. 1942*, φ. 327, ν.δ. 2011 και *Ε.τ.Κ. 1944*, φ. 123, ν. 1478.

Β. ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΠΙΛΟΤΟΙ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

Ο πυρήνας της ελληνικής ιδιωτικής αεροπορίας επανδρώθηκε, όπως ήταν εύλογο, από έμπειρους χειριστές της πολεμικής. Ενθουσιώδης πρωτοπόρος αναδείχθηκε ο ανθυποσμηναγός Στέφανος Τσικαλιώτης, ο οποίος, αφού είχε απομακρυνθεί δύο φορές από το στράτευμα εξ αιτίας της συμμετοχής του στα κινήματα του 1933 και 1935, αφιερώθηκε στην ιδιωτική αεροπορία (κατά το παραπάνω μεσοδιάστημα εκπαίδευε Ικάρους μέχρι το μεσημέρι στη Σχολή Αεροπορίας και ερασιτέχνες τα απογεύματα).[43] Ήδη από το καλοκαίρι του 1934 είχε παραλάβει από την Αγγλία ένα διθέσιο Miles Hawk με κινητήρα Blackburn Cirrus 95 ίππων, ένα από τα πρώτα ιδιωτικά αεροπλάνα στην Ελλάδα[44]. Το αεροσκάφος ονομάσθηκε «Δὶτς» από τη διαφημιστική εταιρεία, η οποία το αγόρασε και η πρώτη αναλόγου περιεχομένου αποστολή του έγινε στις 26 Νοεμβρίου 1935, όταν μετέφερε στο Βόλο την ταινία της τελετής άφιξης του βασιλέα μετά τη μεταπολίτευση.[45] Ο ίδιος ο Τσικαλιώτης ανέλαβε την αντιπροσώπευση στην Ελλάδα της Οργάνωσης Διεθνούς Αεροπορικής Προπαγάνδας, που είχε συστήσει το γαλλικό περιοδικό *Les Ailes.*[46] Οι δραστηριότητες του αφορούσαν επίσης βαπτίσματα αέρος και εκδρομές αεροφίλων. Τη 2α Φεβρουαρίου 1936, μετά από 1655 ώρες πτήσης και σε ηλικία 29 ετών ο Τσικαλιώτης βρήκε το θάνατο μαζί με τον συνεπιβαίνοντα Γεώργιο Σούτσο, μηχανικό της Ε.Ε.Ε.Σ., όταν το «Δὶτς» κατέπεσε μεταξύ των υπωρειών της Πάρνηθας και της Δεκελείας· κατά την εξέταση των συντριμμάτων το ποδωστήριο (ποδοκίνητος μοχλός) βρέθηκε χτυπημένο. Λίγο πριν σκοτωθεί ο Τσικαλιώτης είχε οργανώσει αεροπορική γιορτή στη Λαμία. Όσο για τη συμμετοχή του σε διεθνή αγώνα, βλ. σ. 327.[47]

---

[43] Η. Καρταλαμάκης, *Οἱ πρῶτοι Ἴκαροι 1931-1940*, Αθήνα 1987, σ. 297-298· *Ἀεροπλοΐα,* 1.3.1936, τ. 113, σ. 273· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 69-70.

[44] *Ἀεροπλοΐα*, 16.6.1934, τ. 72, σ. 332. Ο Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 72-73, γράφει ότι πρόκειται για αεροσκάφος De Havilland Tiger Moth, ωστόσο η χρονική απόστασή του από τα γεγονότα, θα μας κάνει να προτιμήσουμε την πληροφορία της σύγχρονης *Ἀεροπλοΐας*. Εξάλλου, το αεροσκάφος αυτό επρόκειτο να καταστραφεί αργότερα και οι πηγές οι σχετικές με το δυστύχημα το αναφέρουν ως τύπου Miles Hawk.

[45] *Ό.π.*, 1.12.1935, τ. 107, σ. 178.

[46] *Ό.π.*, 1.11.1935, τ. 105, σ. 146.

[47] *Ό.π.*, 1.3.1936, τ. 113, σ. 273-274· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1936, τ. 18, σ. 146· Ι. Θεολόγης, *Ἱστορία τῆς ἑλληνικῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας 1930-1956*, Αθήνα 1956, σ. 27· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 96-97· Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 296-297 και 300, όπου κατατίθεται η μαρτυρία ότι το αεροπλάνο είχε εν τω μεταξύ αγορασθεί από την *Πρωΐα,* οπότε στην περίπτωση αυτή θα πρέπει και να είχε πάρει το όνομα της εφημερίδας. Κατά τον Ξυράκη, *ό.π.*, σ. 90, το «Δὶτς» και η «Πρωΐα» ήσαν διαφορετικά αεροσκάφη.

Μέσα στο 1934, επίσης, είχαν αγορασθεί άλλα δύο αεροπλάνα. Το πρώτο ήταν ένα De Havilland Moth Major,[48] το επονομαζόμενο «Γεράκι» (αριθμός νηολογίου SX-AAA), έναντι 425.000 δρχ. από τους ιδιώτες Τσικαλιώτη, Αδοσίδη, Ξύδη, Λιβιεράτο και Λαντιέ.[49] Ο Αδοσίδης, είχε πάρει το δίπλωμα αεροπόρου στο Μαδράς των Ινδιών, όπου εργαζόταν για τους αδελφούς Ράλλη. Κατά σύμπτωση στην ίδια επιχείρηση (!) συνάδελφός του ήταν ο Ευστράτιος Ξύδης, ο οποίος όμως έλαβε το δίπλωμα του στην σχολή του Λίνκονσηρ (μετά το 1931). Σε μια άλλη αγγλική σχολή, αυτή του Μπλάκμπερν, φοίτησε ο Άδωνις Αηδονόπουλος (κάπου μεταξύ 1932-1937), ο οποίος όμως ερχόμενος στην Ελλάδα ασχολήθηκε κυρίως με την ανεμοπορία.[50] Το «Γεράκι» ανέπτυξε ίσως την εντονότερη δραστηριότητα από όλα τα ελληνικά ιδιωτικά αεροπλάνα της εποχής μέχρι τον Απρίλιο του 1941, όταν το αγόρασε ο Βρετανός αεροπορικός ακόλουθος για να διαφύγει στην Κωνσταντινούπολη, λίγο πριν οι Γερμανοί μπουν στην πρωτεύουσα.[51] Το άλλο αεροσκάφος ήταν η «Ἀκρόπολις» που πήρε το όνομά του από την ιδιοκτήτρια ομώνυμη εφημερίδα, η οποία αργότερα το δώρισε στην Αερολέσχη και ήταν τύπου Caudron Phalene (SX-AAC).[52] Επίσης, η εφημερίδα *Ἑλληνικὸν Μέλλον* αγόρασε ένα Miles Hawk[53] (SX-AAB). Το αεροσκάφος αυτό μάλιστα ήταν το πρώτο που δραστηριοποιήθηκε δημοσιογραφικά στο εξωτερικό· συγκεκριμένα, τον Οκτώβριο του 1934 κάλυψε την κηδεία του βασιλιά της Γιουγκοσλαβίας στο Βελιγράδι.[54]

Την πλούσια δράση των ιδιωτικών αεροσκαφών θα παρακολουθήσουμε στις επόμενες ενότητες. Να σημειωθεί πάντως, ότι πιλότοι και αεροπλάνα δεν ταυτίζονταν, αλλά εναλλάσσονταν στο πλαίσιο των λειτουργιών της Αερολέσχης. Εξαίρεση αποτέλεσε ο Ξύδης μετά το 1936, ο οποίος αγόρασε πενταθέσιο αεροπλάνο τουρισμού με κλειστή καμπίνα (SX-AAH) τύπου Heston Phoenix, το ονόμασε «Ἀεροπροπαγάνδα» και το έθεσε στην υπηρεσία της δικής του επιχείρησης, η οποία αναλάμβανε βαπτίσματα αέρος, εκδρομές και ταξίδια στο

---

[48] Η πληροφορία για το συγκεκριμένο τύπο προέρχεται από πρακτικό της επιτροπής που συνέστησε το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας το 1939, για την επιθεώρηση και εκτίμηση των περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας Τεχνικές και Αεροπορικές Εκμεταλλεύσεις (Τ.Α.Ε.), τουριστικού και εκπαιδευτικού χαρακτήρα, προκειμένου να της παρασχεθεί άδεια σύστασης ανώνυμης εταιρείας, βλ. *Ε.τ.Κ. 1940*, Δ.Α.Ε., φ. 136, καταστατικό αρ. 35159. Η *Ἀεροπλοΐα* πάλι γράφει ότι το «Γεράκι» ήταν τύπου Tiger Moth, ενός δηλ. τύπου κάπως πιο εξελιγμένου από τον Moth Major, όπως φαίνεται και από τα τεχνικά χαρακτηριστικά του που παραθέτει: επρόκειτο για αεροσκάφος χαλύβδινο εκτός από τις πτέρυγες και το ουραίο πτέρωμα που ήσαν από ειδική ξυλεία, με ολικό βάρος 732 χλγρ., εμβέλεια 510 χλμ., ταχύτητα πρακτική 145 χλμ./ώρα, οροφή πρακτική 4.370 μ., και κινητήρα De Havilland Gipsy III 120 ίππων· η ευελιξία και η βαθμιαία απώλεια στήριξης το καθιστούσε ιδεώδες για ακροβασίες, βλ. *Ἀεροπλοΐα*, 1.9.1935, τ. 101, σ. 87.

[49] *Ό.π.*, σ. 89· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 89.

[50] Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 75-77.

[51] Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 298.

[52] *Ἀεροπλοΐα*, 1.9.1935, τ. 101, σ. 87.

[53] Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 300.

[54] Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 92.

εσωτερικό και το εξωτερικό.[55] Η «Ἀεροπροπαγάνδα», όπως και τα δύο De Havilland Hornet Moth που αγοράσθηκαν από την Τ.Α.Ε. (βλ. σ. 335-336) στα τέλη της δεκαετίας, ήσαν ό,τι πιο σύγχρονο είχε να επιδείξει η ιδιωτική αεροπορία στη χώρα. Τα κύρια χαρακτηριστικά τους δίδονται στον παρακάτω πίνακα:[56]

τύπος αεροσκάφους	De Havilland Hornet Moth	Heston Phoenix
τύπος κινητήρα	De Havilland Gipsy Mayor	De Havilland Gipsy Six
εκπέτασμα (μ.)	9,96	12,30
μήκος (μ.)	7,56	9,20
ύψος (μ.)	1,98	2,60
φέρουσα επιφάνεια (τ.μ.)	20,45	25
ολικό βάρος (χλγρ.)	885	1.500
ταχύτητα πρακτική (χλμ./ώ.)	180	195
οροφή πρακτική (μ.)	4.760	4.270
αυτονομία (χλμ.)	1.060	1.130
ισχύς (ίπποι)	1 × 130	1 × 200

[55] Καταστράφηκε από τους Γερμανούς μετά την κατάληψη του Τατοΐου (Απρίλιος 1941), βλ. Κ. Λώμης, *Η εξέλιξη της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας,* Αθήνα 1988, σ. 68 *Ἀεροπλοΐα,* 1-5.3.1937, τ. 137, σ. 252-253· C. Asproyerakas, *Guide des communications aériennes de Grèce*, Αθήνα 1937, σ. 21· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 94-95.

[56] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1935, τ. 16, σ. 146-148· *ό.π.*, α' τρίμ. 1936, τ. 17, σ. 159-160. Η *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.9.1938, τ. 174, σ. 127, διαφοροποιεί ορισμένα στοιχεία του DH-87 Hornet Moth, δίνοντας πρακτική ταχύτητα 171 χλμ./ώρα και αυτονομία 1.005 χλμ., αναφέρει δε λόγο κατολίσθησης 1:8.

Γ. Η Α΄ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΑΘΗΝΩΝ

Στην κορυφή των πεπραγμένων της Κεντρικής Αεροπορικής Επιτροπής της Ελλάδας και της Αεροπορικής Ένωσης Αθηνών δίχως αμφιβολία στέκει η Α΄ Αεροπορική Έκθεση Αθηνών, η οποία έλαβε σάρκα και οστά με τη συμπαράσταση βεβαίως της πολιτείας. Σκοπός της έκθεσης ως προς το ελληνικό κοινό ήταν η εκ του πλησίον γνωριμία με το αεροπλάνο, (διότι ακόμα και οι ελάχιστοι που είχαν πετάξει λίγα γνώριζαν για τη λειτουργία του) και η κατάδειξη της χρησιμότητάς του ως μέσου συγκοινωνίας και άμυνας — διάχυτη ήταν στον πολύ κόσμο η δυσπιστία σχετικά με την ασφάλεια του αεροπλάνου· ως προς τους ξένους, ο σκοπός απέβλεπε στην ανάδειξη της χώρας σε παράγοντα προώθησης της αεροναυπηγικής και της αεροναυτιλίας. Η όλη προσπάθεια προσέλαβε χαρακτήρα εθνικής σημασίας και τέθηκε υπό την προστασία του προέδρου της δημοκρατίας Αλεξάνδρου Ζαΐμη, την επίτιμο προεδρία του πρωθυπουργού και υπουργού Αεροπορίας Ελευθερίου Βενιζέλου και την ενεργό προεδρία του υφυπουργού Αεροπορίας Αλεξάνδρου Ζάννα.[57]

Την προετοιμασία της έκθεσης που προγραμματίστηκε για το διάστημα 10 Απριλίου-10 Μαΐου 1932 στο Ζάππειο Μέγαρο ανέλαβε 26μελής εκτελεστική επιτροπή με επικεφαλής τον αντιπρόεδρο της Κ.Α.Ε. Γ. Λασκαράκη, η οποία με τη σειρά της συγκρότησε υποεπιτροπές τμημάτων: α) πετομηχανών, κινητήρων, ομοιωμάτων, ελίκων, εξαρτημάτων, οπλισμού· β) μετεωρολογίας, στατιστικής, αλεξιπτώτων· γ) φωτογραφιών, ασυρμάτου, ιστορικού· δ) κατασκευών, εκπαιδευτικού και ε) ανεμοπορίας.[58] Αποφασιστική ήταν η συμβολή των Διευθύνσεων Μετεωρολογίας, Πολεμικής και Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Αεροπορίας, αλλά και της Φωτοτοπογραφικής Διεύθυνσης του Υπουργείου Συγκοινωνίας. Συμμετείχαν ακόμη ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, η Ελληνική Λέσχη Περιήγησης και Τουρισμού και ο Ταπητουργικός Οργανισμός. Παρατηρήθηκε λοιπόν μία σύσσωμη κινητοποίηση, αν και η διαφήμιση προς το κοινό ενεργοποιήθηκε με σχετική καθυστέρηση.[59]

Για την προσέλκυση ξένων εκθετών ήδη από τον Σεπτέμβριο του 1931 είχαν ενημερωθεί όλες οι πρεσβείες στην Αθήνα. Μέχρι το Δεκέμβριο, οπότε ζητήθηκε και η συνδρομή των ελληνικών πρεσβειών του εξωτερικού, είχαν δηλώσει συμμετοχή εγκαίρως τα Υπουργεία Αεροπορίας Ηνωμένου Βασιλείου και Γαλλίας, καθώς και το Υπουργείο Δημοσίων Έργων της Τσεχοσλοβακίας[60] — τα περίπτερα

---

[57] Κ.Α.Ε. και Α.Ε.Α., *ό.π.*, σ. 3, 5 και 16· *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.4.1932, τ. 19-20, σ. 389· *Πρωΐα,* 9.4.1932.

[58] Κ.Α.Ε. και Α.Ε.Α., *ό.π.*, σ. 12-13 και 16.

[59] *Ό.π.*, σ. 5, 14 και 16· *Ἀεροπλοΐα*, 1.3.1932, τ. 17, σ. 350.

[60] Α.Υ.Ε., 1932: Α/37/3, Εκτελεστική Επιτροπή Πρώτης Αεροπορικής Έκθεσης Αθηνών προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 174, 21.12.1931· ό.π., Υπουργείο Εξωτερικών προς πρεσβείες

των χωρών αυτών επρόκειτο να αποσπάσουν τα καλύτερα σχόλια.[61] Η αιγυπτιακή αεροπορική υπηρεσία δήλωσε αδυναμία να απαντήσει, καθ' όσον έπρεπε να λάβει την έγκριση των βρετανικών στρατιωτικών αρχών.[62] Το Υπουργείο Εμπορίου και Συγκοινωνίας της Αυστρίας ανακοίνωσε για λογαριασμό της Ö.L.A.G. και του Österreichische Aeroklub ότι για οικονομικούς λόγους δεν θα αντιπροσωπευόταν επισήμως·[63] τους ιδίους λόγους επικαλέσθηκαν τα αρμόδια τμήματα των Η.Π.Α..[64] Όσον αφορά τα όμορα κράτη, η τουρκική κυβέρνηση πρόβαλε διοικητικά κωλύματα,[65] ο Βούλγαρος υπουργός Αεροπορίας συνέστησε την αποστολή μόνο επτά αεροπόρων παρά την θετική εισήγηση του Υπουργείου Συγκοινωνίας, προφανώς για να συγκαλυφθούν οι πρόοδοι της χώρας στον τομέα αυτόν,[66] ενέργεια που προκάλεσε ανακλαστικά και την άρνηση της Γιουγκοσλαβίας — επισήμως ανακοινώθηκε ως αιτία η έλλειψη πιστώσεων.[67] Πρόβλημα παρουσιάσθηκε και με τη γερμανική συμμετοχή. Παρά τις επανειλημμένες οχλήσεις προς την πρεσβεία της, απάντηση δεν δόθηκε και όταν τρεις αεροπορικοί οίκοι ζήτησαν πληροφορίες στα τέλη Φεβρουαρίου 1932 όλοι οι χώροι είχαν ήδη καταληφθεί.[68] Εν τούτοις εκπρόθεσμα οι Junkers και Askania εξασφάλισαν περίπτερα και αγοράσθηκε από την Έκθεση ιστιοπλάνο τύπου Falke του οίκου Flugzeugbau Alexander Schleicher Poppenhausen για να εκτεθεί στο τμήμα Ανεμοπορίας.[69] Ακόμη, συμμετοχή εξασφάλισαν η Πολωνία μέσω της LOT,[70] οι Κάτω Χώρες μέσω της K.L.M. και η Ιταλία μέσω της Aeroespresso.[71]

Η κατανομή των εκθεμάτων στις αίθουσες του Ζαππείου όπως και οι εκθέτες φαίνονται στο επεξηγηματικό σχεδιάγραμμα. Πέραν αυτών προσεκλήθησαν ζωγράφοι και γλύπτες να εκθέσουν έργα τους με θέμα τον εκπολιτιστικό χαρακτήρα της αεροπορίας, ενώ καλλιτεχνικός διαγωνισμός έγινε για τη διαφημιστική πινακίδα της έκθεσης. Τέλος, προκηρύχθηκε διαγωνισμός παιδικών αεροπορικών αθυρμάτων και ομοιωμάτων τύπων αεροπλάνων υπό σμίκρυνση με σκοπό να κινηθεί το ενδιαφέρον της νεολαίας. Προς τούτο η εκτελεστική επιτροπή

Βερολίνου, Βέρνης, Ρώμης, Βιέννης, Βαρσοβίας, Βουδαπέστης, Χάγης, Βρυξελλών, Βελιγραδίου, Καΐρου, Βουκουρεστίου, Αγκύρας, Μόσχας και Ουάσιγκτων, αρ. πρωτ. 53194, 28.12.1931.

[61] *Πρωΐα,* 9.4.1932.

[62] Ό.π., Πρεσβεία Καΐρου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 332, 6.2.1932.

[63] Ό.π., Πρεσβεία Βιέννης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 384, 24.2.1932.

[64] Ό.π., Πρεσβεία Ουάσιγκτων προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 454.

[65] Ό.π., Προξενείο Κωνσταντινούπολης προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 497, 29.2.1932.

[66] Ό.π., Πρεσβεία Σόφιας προς Α' Α.Ε.Α., αρ. πρωτ. 96, 17.3.1932.

[67] Ό.π., Πρεσβεία Βελιγραδίου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 473, 2.4.1932.

[68] Ό.π., Πρεσβεία Βερολίνου προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 561, 27.2.1932.

[69] Ό.π., Εκτελεστική Επιτροπή Α' Α.Ε.Α. προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 326, 15.3.1932· Κ.Α.Ε. και Α.Ε.Α., *ό.π.*, σ. 30 και 37.

[70] Α.Υ.Ε., 1932: Α/37/3, Πρεσβεία Βαρσοβίας προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 284, 20.4.1932· Κ.Α.Ε. και Α.Ε.Α., *ό.π.*, σ. 37.

[71] *Ό.π.*.

διένειμε σε χιλιάδες αντίτυπα οδηγίες και όρους συμμετοχής. Και στους δύο διαγωνισμούς τα έπαθλα ήσαν πλουσιοπάροχα.[72]

Η Α' Αεροπορική Έκθεση Αθηνών σημείωσε οικονομική επιτυχία, όπως δείχνει ο απολογισμός της:

έξοδα	745.177,20	δρχ.
έσοδα	1.104.132,95	››
επιχορήγηση Κ.Α.Ε.	41.320,00	››
συνολικό κέρδος	400.275,75	››

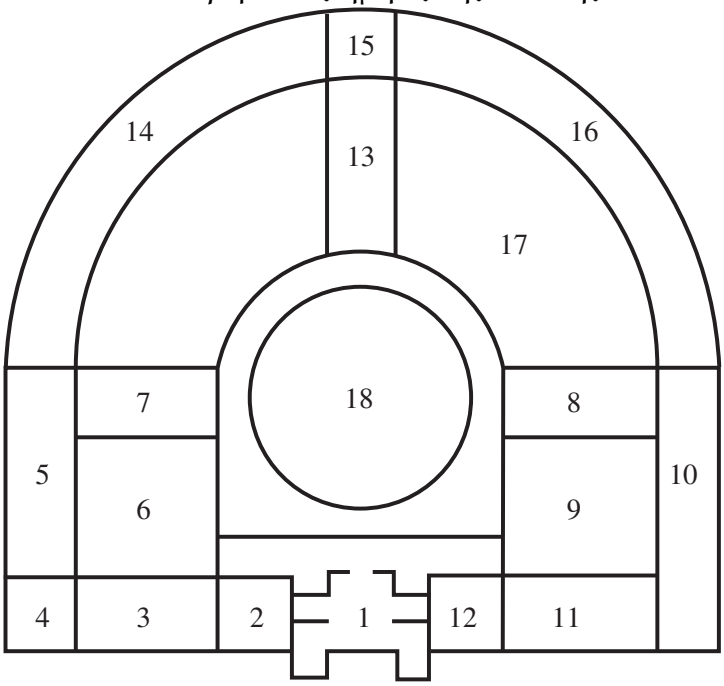
Επίσης, απέμεινε στα χέρια της υλικό, όπως το Falke, η κινηματογραφική ταινία της έκθεσης, η οποία θα αποστελλόταν στις επαρχιακές ενώσεις, καθώς και ομοιώματα, πίνακες, σχέδια και φωτογραφίες. Όλα τα παραπάνω θα μπορούσαν να αποτελέσουν πυρήνα μελλοντικού μόνιμου μουσείου.[73] Δυστυχώς, όμως, ακολούθησε εφησυχασμός και η έκθεση όχι μόνο δεν επαναλήφθηκε, όπως υπαινισσόταν ο τίτλος της, αλλά και τα εμπειρικά-οικονομικά οφέλη της έμειναν ανεκμετάλλευτα. Το πέρασμα από την θεωρητική και εκθεματική στην πρακτική ιδιωτική αεροπορία κάθε άλλο παρά επιταχύνθηκε και αιτία υπήρξε η κακοδιαχείριση των κερδών της: η Κ.Α.Ε., η οποία έλαβε 300.000 δρχ.,[74] αντί να αναζωογονηθεί μετά από λίγο καιρό διαλύθηκε.

[72] *Ό.π.*, σ. 11· *Ἀεροπλοΐα*, 16.3.1932, τ. 18, σ. 385-386· *Τὰ Φτερά*, Νοέμ. 1931, τ. 9, σ. 11· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1932, τ. 3, σ. 180.

[73] *Ό.π.*, σ. 181-182.

[74] *Ό.π.*, σ. 178.

Κάτοψη χώρων Ζαππείου Μεγάρου τις ημέρες της έκθεσης



Πολεμική αεροπορία (αεροπλάνα, υδροπλάνα, ομοιώματα, κινητήρες, πυρομαχικά, όργανα πλεύσης, όργανα πίνακα, αλεξίπτωτα): 5 - 6 - 7 - 17 - 18.
Πολιτική αεροπορία (μακέτες, χάρτες, στατιστικοί πίνακες, συγκριτικές εικόνες): 1 - 3 -5 - 7 - 12.
Μετεωρολογία (χάρτες, δελτία, πίνακες, φωτογραφίες, σταθμός β' τάξης, θερμόμετρα, θεοδόλιχοι): 1 - 2.
Ραδιοτηλεγραφία (συσκευές): 1 - 2 - 13.
Αεροφωτογραφία (μέθοδοι και όργανα φωτοτοπογραφίας, φωτογραφίες): 4.
Εργοστάσιο Αεροπλάνων Φαλήρου (πρώτες ύλες, μέθοδοι κατασκευής, εξαρτήματα αεροπλάνων): 3.
Ανεμοπορία (παραστατικοί πίνακες, ομοιώματα ολισθητών, το ανεμόπτερο Falke, φωτογραφίες): 14.Τσεχοσλοβακία (σχεδιαγράμματα, χάρτες, φωτογραφίες, ομοιώματα, κινητήρες, όργανα ακριβείας, αλεξίπτωτα): 8.

Γαλλία (ομοιώματα, κινητήρες, όργανα ακριβείας, εξαρτήματα, έλικες, γεννήτριες, φωτογραφικά, πίνακες): 9.
Ηνωμένο Βασίλειο (ομοιώματα, κινητήρες, όργανα μέτρησης, σπινθηριστές, ελαστικά, τροχοί, τροχοπέδες, καλώδια, ναυαγοσωστικά - πυροσβεστικά εξαρτήματα): 10 - 11.
Εταιρίες συγκοινωνιών (Ε.Ε.Ε.Σ., Aeroespresso, Junkers–Dessau, LOT, K.L.M.: ομοιώματα, διαγράμματα, πίνακες, φωτογραφίες): 13.

Εταιρείες κατασκευών (Potez, Hispano-Suiza, Morane, Bosch, Askania, ΝΑΠ, ΠΑΚ, αντιπροσωπεία Remington: ομοιώματα, μηχανές, όργανα μέτρησης, πυροσβεστικά, συσσωρευτές, γραφομηχανές για αεροπλάνα): 13.

Βιβλιογραφία (βιβλία, περιοδικά, οδηγοί, ταχυδρομικοί φάκελοι εναρκτήριων πτήσεων): 18
Φυλάκιο: 15.
Αποθήκες: 16.
Κυλικείο: 18.

Δ. ΕΓΧΕΙΡΗΜΑΤΑ – ΑΓΩΝΕΣ

1. Δύο φιλόδοξα σχέδια

Στις αρχές του 1912 βρέθηκαν να φοιτούν στην αεροπορική σχολή Farman των Παρισίων έξι Έλληνες αξιωματικοί. Μεταξύ αυτών ο υπολοχαγός μηχανικού Μιχαήλ Μουτούσης, ο οποίος πρότεινε στον ομώνυμο κατασκευαστικό οίκο να του παράσχει πετομηχανή 50 ίππων προκειμένου να εκτελέσει την πτήση Παρισίων – Μασσαλίας – Ρώμης – Οτράντο – Κερκύρας – Πατρών – Αθηνών. Για να διασφαλίσει την επιτυχία της προσπάθειας ζήτησε τεχνική υποστήριξη ανά 150 χλμ., δύο εφεδρικούς κινητήρες και τη μετατροπή του αεροπλάνου σε υδροπλάνο κατά τη διάπτηση της Αδριατικής. Το εγχείρημα, σε περίπτωση επιτυχίας, θα χάριζε δόξα στον τολμηρό Έλληνα και εμπορική διαφήμιση στους αδελφούς Φαρμάν. Οι τελευταίοι όμως απέρριψαν το συγκεκριμένο δρομολόγιο για τους εξής λόγους: α) μεγάλη δαπάνη· β) επικινδυνότητα στο τμήμα που επηρεάζεται από τα ρεύματα των Άλπεων· γ) ευθύνες έναντι της ελληνικής κυβέρνησης σε περίπτωση ατυχήματος, επειδή ήταν εκπαιδευόμενος· δ) τα υπό διέλευση κράτη (Γαλλία, Ιταλία, Ελλάδα) είχαν ήδη αγοράσει αεροσκάφη του οίκου. Αντιπρότειναν γι' αυτό τη διαδρομή Παρίσι – Πετρούπολη, που ήταν ευκολότερη, ενώ η Γερμανία και η Ρωσία αποτελούσαν αγορές επιδεκτικές διαφήμισης· μάλιστα σε αυτή την περίπτωση η εταιρεία αναλάμβανε να αποζημιώσει τη χώρα και την οικογένεια του αεροπόρου… Όμως ο Μουτούσης ονειρευόταν θριαμβικές υποδοχές στη δική του πατρίδα και το ζήτημα χρονοτριβούσε. Τελικά, με την επιστράτευση του Σεπτεμβρίου (εν όψει Βαλκανικών Πολέμων) ανεκλήθησαν από το εξωτερικό όλοι οι εκπαιδευόμενοι αξιωματικοί.[75]

Πολλά χρόνια αργότερα, το χειμώνα του 1931-32 οι Έλληνες της διασποράς χρηματοδότησαν μια εναέρια διαδρομή μεταξύ Βοστώνης και Αθηνών. Για τον σκοπό αυτό αγόρασαν αεροπλάνο στο οποίο δόθηκε το όνομα «Τὸ πνεῦμα τοῦ Δαιδάλου» και όρισαν πιλότο το Δανιήλ Ντίγκενς με συνεπιβάτη τον Ιωάννη Καραδήμου.[76] Καθώς δεν έχουμε περαιτέρω ειδήσεις, υποθέτουμε ότι το τολμηρό εγχείρημα τελικά δεν υλοποιήθηκε.

[75] Η. Καρταλαμάκης, *Ἑλληνικὰ Φτερὰ 1912-1932*, Αθήνα 1983, σ. 29-35.
[76] *Ἀεροπλοΐα*, 1.2.1932, τ. 15, σ. 328.

2. Ο γύρος της Μεσογείου

Το 1927 ήταν η χρονιά που σημαδεύθηκε από τη διάπτηση του Ατλαντικού Ωκεανού από τον Τσαρλς Λίντμπεργκ (Charles Lindberg). Ο παγκόσμιος αντίκτυπος δεν άφησε ανεπηρέαστη την Ελλάδα. Ο συνταγματάρχης ιππικού (ΙΠΠ) Χρίστος Αδαμίδης, επικεφαλής της αεροπορίας στρατού — η πολεμική αεροπορία ήταν τότε χωρισμένη σε στρατού και ναυτικού[77] — οραματιζόταν κάποιο ανάλογο επίτευγμα, που θα δόξαζε την χώρα του, θα επεδείκνυε τις ικανότητες των Ελλήνων αεροπόρων στους δυστροπούντες αρχηγούς των επιτελείων, αλλά θα καθιέρωνε και τον ίδιο στη συνείδηση των υφισταμένων του ως επαγγελματικά προκαθήμενο, διότι είχε παραμείνει για μεγάλα διαστήματα εκτός αεροπορίας.[78] Ο στόχος ήταν εξαιρετικά φιλόδοξος: μία διαδρομή-δακτύλιος, που θα περιλάμβανε τις χώρες τις βρεχόμενες από τη Μεσόγειο.[79]

Η ιδέα της επίδειξης θα υλοποιείτο με κάποιο από τα προσφάτως παραγγελθέντα Breguet-19, τα εφοδιασμένα με ένα κινητήρα Hispano Suiza των 500 ίππων. Ο συγκεκριμένος τύπος, μεταλλικός, με υφασμάτινη επικάλυψη σε ορισμένα σημεία των πτερύγων, ημιδιπτέρυγος, με δίφυλλη έλικα διέθετε εμπρός σταθερό σύστημα τροχών και πίσω σιδερένιο στήριγμα (βακτηρία). Άλλα χαρακτηριστικά του ήσαν: εκπέτασμα άνω πτέρυγας 14,83 μ., εκπέτασμα κάτω πτέρυγας 11,00 μ., μήκος 9,51 μ., ύψος 3,34 μ., βάρος κενό 1.307 χλγρ., ταχύτητα 177 χλμ./ώρα, οροφή 5.800 μ.. Ένα τέτοιο αεροσκάφος διασκευάσθηκε από τον Αδαμίδη και μηχανικούς των δύο εταιρειών (Breguet και Hispano Suiza), οι οποίες συμμετείχαν στο εγχείρημα για να αποκομίσουν διεθνή προβολή, με την τοποθέτηση πρόσθετων δεξαμενών καυσίμου, που θα αύξαναν την αυτονομία στον αέρα σε 20 ώρες. Μοναδικά όργανα ναυτιλίας ήσαν η πυξίδα, εντελώς καινοφανής για την διακυβέρνηση των αεροσκαφών και το εκπτωσιόμετρο (ελέγχει την πλάγια εκτροπή του ανέμου κατά την πτήση και υπολογίζει τον άνεμο). Αργότερα στην Αίγυπτο, το αεροπλάνο θα εφοδιασθεί με δύο πιστόλια φωτοβολίδων και θα λάβει από τους ομογενείς το όνομα «Ελλάς».[80]

Αφού ρυθμίσθηκε το θέμα των τεχνικών προδιαγραφών, έπρεπε να επιλεχθεί και ο καταλληλότερος χειριστής. Καθ' υπόδειξιν του διοικητή της Α΄ Σμηναρχίας Οικονομάκου επιλέχθηκε ο υπολοχαγός πεζικού (ΠΖ) Ευάγγελος Παπαδάκος. Τούτος πραγματοποίησε δεκάδες εκπαιδευτικές πτήσεις, ώστε να εξοικειωθεί με το νέο αεροσκάφος.[81]

Η όλη επιχείρηση διήρκεσε 24 ημέρες (8 Ιουνίου-1 Ιουλίου 1928) με καθαρό χρόνο πτήσης μόλις 78.30΄· και τούτο, διότι το πλήρωμα καθυστερούσε είτε λόγω

---

[77] Μάλιστα η αεροπορία στρατού ήταν περισσότερο υποβαθμισμένη συγκριτικά με αυτήν του ναυτικού, όπως και με τα υπόλοιπα όπλα του στρατού ξηράς, βλ. *ό.π.*, σ. 317.

[78] *Ό.π.*, σ. 315· Π. Οικονομάκος, *Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀεροπορία (μέχρι τοῦ 1941),* Αθήνα 1970, σ. 36· Γ. Μέρμυγκας, «1928, Ο γύρος της Μεσογείου», *Αεροπορική ιστορία*, Ιαν. 2000, σ. 52.

[79] Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 318· *Ε.τ.Κ. 1928*, φ. 52, δ. 10.3.1928.

[80] Γ. Μέρμυγκας, *ό.π.*, σ. 52-54· Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 316-317 και 320-321· Π. Οικονομάκος, *ό.π.*.

[81] *Ό.π.*, σ. 37· Γ. Μέρμυγκας, *ό.π.,* σ. 53.

δυσοίωνων καιρικών προγνώσεων είτε για να παραστεί σε εκδηλώσεις προς τιμήν του. Επίσης, παρατηρήθηκε αλλαγή στο πρόγραμμα πτήσεων στο τελευταίο τμήμα της διαδρομής, προκειμένου να συμμετάσχει στον αγώνα Παρισίων – Βουκουρεστίου. Αναλυτικά, το πλήρες δρομολόγιο με τους σταθμούς, τις αποστάσεις και τους χρόνους στον χάρτη 23.

Οι αντιξοότητες που έθεταν σε κίνδυνο την επιτυχία του εγχειρήματος, αλλά και την ίδια τη ζωή των τολμηρών αεροπόρων προέκυπταν συνεχόμενες. Αρχής γενομένης από την απογείωση. Το βαρυφορτωμένο με επιπλέον βενζίνη Breguet μετά βίας ξεκόλλησε από τον μικρού μήκους και νεροφαγωμένο διάδρομο σε συνθήκες μάλιστα άπνοιας[82]. Μεγάλη δοκιμασία πέρασε το πλήρωμα υποκείμενο στους ανέμους, τον καύσωνα και την έλλειψη προσανατολισμού της αφρικανικής ερήμου· στο Μαρόκο γλίτωσε κυριολεκτικά την ύστατη στιγμή, [83] (βλ. Παράρτημα XII). Αλλά και η δεκατετράωρη πτήση ύστερα από νυχτερινό ξεφάντωμα στην Πόλη του Φωτός, εν μέσω κακοκαιρίας πάνω από τους ορεινούς όγκους των Άλπεων και της Τρανσυλβανίας, μόνο ως περιφρόνηση προς τον κίνδυνο μπορεί να χαρακτηρισθεί, δεδομένου ότι από τα συμμετέχοντα στον προαναφερθέντα αγώνα αεροσκάφη μόνο το ελληνικό τερμάτισε — τα δύο γαλλικά προσγειώθηκαν αναγκαστικά, το δε ρουμανικό συνετρίβη. Παρά ταύτα, οι διοργανωτές φερόμενοι με μικροπρέπεια, δεν απένειμαν το κύπελλο Μπιμπέσκο στους νικητές, με το αιτιολογικό ότι δεν είχαν δηλώσει εγγράφως την συμμετοχή τους.[84]

Όμως οι τιμητικές εκδηλώσεις, όπως και η στοιχειώδης υλική συνδρομή, δεν έλειψαν καθόλου για τους γενναίους αεροπόρους, τόσο από τις κατά τόπους γαλλικές (Χαλέπι, Αλγέρι, Καζαμπλάνκα, Παρίσι), βρετανικές (Αλεξάνδρεια, Κάιρο), ιταλικές (Βεγγάζη, Τρίπολη) και ρουμανικές (Βουκουρέστι) αρχές, όσο και από τον παροικιακό ελληνισμό. Αυτός έδινε σε κάθε υποδοχή διθυραμβικό τόνο, εκδηλώνοντας την υπερηφάνεια του είτε με λαμπρές δεξιώσεις, όπως έπραξαν οι εύποροι αστοί της Αιγύπτου ή των Παρισίων είτε με την απλή προσφορά ανθοδεσμών, όπως έπραξαν οι σφουγγαράδες της Τρίπολης. Αξίζει να σημειωθεί ότι το πλήρωμα συναντήθηκε με τον βασιλέα της Αιγύπτου Φαρούκ, ενώ το συνόδευσαν τιμητικά στον αέρα ο διάσημος Γάλλος αεροπόρος Κοστ λίγο πριν την προσγείωση στο αεροδρόμιο Μπουρζέ των Παρισίων και ένα ελληνικό σμήνος Breguet μεταξύ Θεσσαλονίκης – Αθηνών.[85]

Η αποθέωση ήλθε φυσικά στο Τατόι, όπου χιλιάδες Αθηναίοι, ενήμεροι από τις συνεχείς ανταποκρίσεις του τύπου, έσπασαν τον αστυνομικό κλοιό και σήκωσαν στα χέρια τους δύο αξιωματικούς. Το κατόρθωμά τους πέρα από τη δόξα που προσκόμισε στη μικρή Ελλάδα, στάθηκε η αφορμή να απαλυνθούν, έστω και προσωρινά, τα οξυμένα πολιτικά πάθη. Η εφημερίδα *Πολιτεία* σχολίαζε ενδεικτικά: «Ἀπὸ τῆς παρελθούσης πρό τινων ἐτῶν βαθυτάτης μεταξὺ τῶν

---

[82] *Ό.π.*· Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.,* σ. 319-320.

[83] *Ό.π.*, σ. 321-322· Γ. Μέρμυγκας, *ό.π.*, σ. 55-57.

[84] *Ό.π.*, σ. 58· Π. Οικονομάκος, *ό.π.*, σ. 37· Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 327-328.

[85] *Ό.π.*, σ. 320-322, 324-326 και 329· Γ. Μέρμυγκας, *ό.π.*, σ. 54-55 και 57-59.

Ἑλλήνων διαιρέσεως, τὸ πρῶτον ἤδη παρετηρήθη τοιαύτη παλλαϊκὴ συρροὴ ἐνθυμίζουσα τὰς παλαιὰς καλὰς ἡμέρας τῶν ἐθνικῶν ἐνθουσιασμῶν. Προχθὲς ὅλοι ἐσκέπτοντο τὴν Ἑλλάδα καὶ μόνον αὐτήν.».[86]

Πάντοτε όμως, θα υπάρχουν και οι μεμψίμοιροι. Ο Αδαμίδης δέχθηκε τα πυρά μερίδας του τύπου ως τυπικώς συμμετέχων στο τόλμημα, επαφιέμενος στις ικανότητες του Παπαδάκου. Επίσης, ασκήθηκαν αιτιάσεις, οι οποίες αφορούσαν τη διακύβευση των αεροπόρων και του υλικού, αλλά και την οικονομική δαπάνη. Οπωσδήποτε όμως, τα εγκώμια ήσαν πολύ περισσότερα και προέρχονταν και από πολλούς ξένους ειδήμονες. Σύμφωνα τέλος, με τον πλέον αρμόδιο, το χειριστή Παπαδάκο, η αποστολή στέφθηκε από επιτυχία, για την οποία συνείργεισαν τρεις παράγοντες: η τύχη, η μηχανή και η ικανότητα του ιδίου.[87]

3. Ο γύρος της Ελλάδας: ένα εγχείρημα και ένας αγώνας

Το καλοκαίρι του 1933 ο επισμηναγός Μπούκας ζήτησε από την πολεμική αεροπορία την άδεια να εκτελέσει τον γύρο της Ελλάδας εντός 18 ωρών με ελαφρό αεροσκάφος τύπου Moth. Το δρομολόγιο μήκους 1.970 χλμ. (βλ. χάρτη 24) εγκρίθηκε. Στις πόλεις όπου δεν θα ανεφοδιαζόταν, ο πιλότος θα έριχνε ερματισμένους φακέλους, που θα πιστοποιούσαν τη διέλευση. Η αναχώρηση έγινε 10 λεπτά μετά τα μεσάνυχτα της 7ης Ιουλίου και η διάπτηση του δυσκολότερου μέρους μέχρι την Αλεξανδρούπολη, νύχτα και πάνω από θάλασσα, δίχως όργανα τυφλής πτήσης και φωτεινή σήμανση, μόνο ως άθλος μπορεί να χαρακτηρισθεί. Τελικά, λόγω βλάβης του κινητήρα το αεροσκάφος προσγειώθηκε στους αμπελώνες της Αμαλιάδας με ασήμαντες ζημίες, έχοντας διανύσει τα 2/3 της διαδρομής εντός των προκαθορισμένων χρονικών ορίων.[88]

Τον Αύγουστο του 1936 η Αερολέσχη Ελλάδας προκήρυξε αγώνα γύρου της Ελλάδας προς ενίσχυση και διάδοση της αεροπορικής ιδέας. Δικαίωμα συμμετοχής είχαν μόνο Έλληνες χειριστές, ενώ δεν υπήρχε περιορισμός στον τύπο του αεροπλάνου, αρκεί αυτό να έφερε τουλάχιστον τα 7/10 του αναφερόμενου από τον κατασκευαστή ωφέλιμου φορτίου.[89] Για λόγους διαφημιστικούς έλαβαν μέρος ως επιβάτες εκπρόσωποι του τύπου.[90] Χορηγοί της διοργάνωσης ήσαν το Υπουργείο Αεροπορίας (υπουργός ο Πάσσαρης), η Διοίκηση Πρωτευούσης (διοικητής ο Κοτζιάς) με 50.000 δρχ.,[91] καθώς και ο δήμος Αθηναίων με δύο κύπελλα.[92]

---

[86] *Ό.π.,* σ. 56 και 59· Π. Οικονομάκος, *ό.π.*· Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 329 και 333.

[87] *Ό.π.*, σ. 333-334 και 336-339.

[88] *Ό.π.*, 1-16.7.1933, τ. 49-50, σ. 3.

[89] Ι. Θεολόγης, σ. 28· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1936, τ. 20, σ. 118-119· *Ἀεροπλοΐα*, 16-18.8.1936, τ. 124, σ. 51.

[90] Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 28-29.

[91] *Ἀεροπλοΐα*, 1.10.1936, τ. 127, σ. 89.

[92] *Ό.π.*, 1-5.2.1937, τ. 135, σ. 218.

Στο χάρτη 27 φαίνεται λεπτομερώς το δρομολόγιο, το οποίο ολοκληρώθηκε σε δύο ημέρες: την πρώτη (16 Οκτωβρίου, Δεκέλεια – Σέδες) εκτελέσθηκαν 598 χλμ., τη δεύτερη (18 Οκτωβρίου, Σέδες – Δεκέλεια) 579 χλμ.. Κατά την εκτέλεση του δρομολογίου προβλέπονταν σημεία υποχρεωτικής προσγείωσης, όπως και υποχρεωτικής διέλευσης· στα δεύτερα απλώς ριπτόταν φάκελος πιστοποίησής της. Ειδικά για το τμήμα Σέδες – Ιωαννίνων – Αγρινίου, που περιλάμβανε τους ορεινούς όγκους της Πίνδου με τις μόνιμες αναταράξεις, ακόμη κι όταν ο καιρός ήταν καλός, οι διαγωνιζόμενοι μπορούσαν να επιλέξουν από δύο ισομήκη δρομολόγια, ώστε να παρακαμφθούν τα μεγάλα ύψη.[93] Η εκκίνηση δεν ήταν ομαδική, αλλά εκτελείτο κατά χρονικά διαστήματα αντιζυγισμού.[94] Ο αντιζυγισμός γινόταν απλώς βάσει του χρόνου κάλυψης της απόστασης και όχι με σύγκριση του ποσοστού προσέγγισης του χρόνου πτήσης προς τον θεωρητικό χρόνο, ο οποίος θα υπολογιζόταν με κριτήριο την ανώτατη ταχύτητα.[95] Η πρακτική αυτή, όπως και το ότι δεν ελήφθη υπ' όψιν ο ανά ίππο φόρτος, είχε ως αποτέλεσμα τα πολιτικά αεροπλάνα να μην πετύχουν καλά πλασαρίσματα.[96] Σε κάθε αεροπλάνο επιτρέπονταν δύο δίωρα ανεφοδιασμού – επισκευών.[97]

Η συρροή των φιλάθλων στο Τατόι και στα επαρχιακά αεροδρόμια ξεπέρασε κάθε προσδοκία.[98] Ωστόσο, δεν έλειψαν οι αδυναμίες τεχνικής υποστήριξης και επάρκειας κριτών, γεγονός που επέτρεψε στην πλειονότητα των αεροπόρων να παραβεί τους κανονισμούς του αγώνα. Από τα 14 αεροπλάνα που έλαβαν μέρος (10 πολεμικά, 4 πολιτικά) τερμάτισαν 13 — ένα Potez S-13 προσγειώθηκε αναγκαστικά στη Μίκρα.[99] Πρώτος αναδείχθηκε ο Ξ. Οικονόμου με στρατιωτικό αεροσκάφος και καθαρό χρόνο 6 ώρες και 2 λεπτά. Η τελική κατάταξη των πολιτικών αεροσκαφών είχε ως εξής:[100]

θέση	νηολόγιο	όνομα	χειριστής	χρόνος	τύπος	χρηματικά έπαθλα
7η	SX-ACB	«Θεσσαλονίκη»	Ι. Θεολόγης	6.37'	G-24	25.000 δρχ.
9η	SX-AAA	«Γεράκι»	Στ. Ζώτος	6.44'	Moth III	10.000 δρχ.
10η	SX-AAC	«Ἀκρόπολις»	Γ. Φραγκίστας	6.52'	Caudron-Phalène	5.000 δρχ.
12η	SX-AAB	«Ἑλληνικὸν Μέλλον»	Τ. Μισαηλίδης	7.34'	Miles Hawk	5.000 δρχ.

[93] Η. Καρταλαμάκης, *Οἱ πρῶτοι Ἴκαροι 1932-1940*, Αθήνα 1987, σ. 365.
[94] *Ἀεροπλοΐα*, 16-18.8.1936, τ. 124, σ. 51-52.
[95] *Ό.π.*, 1.11.1936, τ. 129, σ. 118.
[96] Γ. Φραγκίστας, «Σκέψεις καὶ κρίσεις τινες περί τοῦ "Γύρου τῆς Ἑλλάδος"», *ό.π.*, 16.11.1936, τ. 130, σ. 132.
[97] *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1936, τ. 20, σ. 118.
[98] *Ἀεροπλοΐα*, 1.11.1936, τ. 129, σ. 120· Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 29.
[99] Η. Καρταλαμάκης, *ό.π.*.
[100] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.11.1936, τ. 128, σ. 109-110· *ό.π.*, 1.11.1936, τ. 129, σ. 120 και 125· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1936, τ. 20, σ. 119-120 και 122.

Τα έπαθλα (βραβεία στους ιδιοκτήτες, μετάλλια στους κυβερνήτες)[101] απονεμήθηκαν σε ειδική τελετή στα γραφεία της Αερολέσχης, στις 29 Νοεμβρίου, από το διάδοχο Παύλο.[102]

4. Ελληνική συμμετοχή σε διεθνείς αγώνες

α. Αγώνες Αυστρίας – Ουγγαρίας

Η πρώτη επίσημη συμμετοχή της Αερολέσχης Ελλάδας σε διεθνείς αγώνες[103] έγινε πραγματικότητα στις εορτές που διοργάνωσε η ομόλογη της Αυστρίας από 7 έως 12 Ιουνίου 1935. Το μοναδικό τότε τουριστικό αεροπλάνο «Γεράκι» (SX-AAA) με επιβάτες τους Στέφανο Τσικαλιώτη και Ν. Μελετόπουλο, αναχώρησε από το Τατόι στις 3 του μηνός. Καθ' οδόν επισκέφθηκε τις εγκαταστάσεις της Αερολέσχης Ρώμης, το εργοστάσιο κατασκευής ανεμοπλάνων Cantù στο Μιλάνο και, τέλος, στο Φρειδριχσχάφεν της Γερμανίας ένα υπό κατασκευήν Zeppelin και μέρος των εργοστασίων Dornier. Στο Άλτερνχαϊμ της Αυστρίας οι πιλότοι έλαβαν από τους οργανωτές όλα τα απαραίτητα παράφερνα: χάρτες Αυστρίας-Ουγγαρίας, πίνακα των συναγωνιζομένων, χαρτόνια για τις αποσκευές, βιβλιάρια για την πληρωμή γευμάτων-ξενοδοχείων-λεωφορείων, άδειες διέλευσης-φωτογράφησης, σήματα και κονκάρδες. Το εκτελεσθέν δρομολόγιο φαίνεται στον χάρτη 25. Κάθε βράδυ δίνονταν δεξιώσεις και μετά το πέρας του αγώνα οι αεροπόροι έλαβαν αναμνηστικά μετάλλια. Κατά την επιστροφή το πλήρωμα έκανε στάση στο Βελιγράδι, για να παρακολουθήσει ετήσια αεροπορική εορτή με διαγωνισμό προτύπων, ακροβασίες, σκυταλοδρομία και βομβαρδισμούς. Συνολικά διανύθηκαν 5.000 χλμ. εντός 36.20' ωρών πτήσης. Σε κάθε προσγείωση το πλήρωμα τοποθετούσε πάνω σε έναν στυλίσκο του αεροπλάνου τριγωνική σημαία με τα εθνικά χρώματα και την επιγραφή «Aero-Club de Grèce». Το «Γεράκι» προκάλεσε θετική εντύπωση στους παρατηρητές από άποψη τύπου και συντήρησης και προπαγάνδισε κατά τον ιδανικότερο τρόπο την ελληνική ιδιωτική αεροπορία.[104]

---

[101] *Ἀεροπλοΐα*, 16-18.8.1936, τ. 124, σ. 51.

[102] *Ο.π.*, 1.12.1936, τ. 131, σ. 156· Ι. Θεολόγης, *ό.π.*.

[103] Είχε προηγηθεί πρόσκληση από την Aéro Club Suisse για διεθνή επίδειξη που θα λάμβανε χώρα στη Ζυρίχη και το Ντύπενντορφ το καλοκαίρι του 1932, για την οποία πιθανότατα δεν υπήρξε ανταπόκριση από την ελληνική πολιτική αεροπορία, βλ. Α.Υ.Ε., 1932:Α/37/13, Ελβετική Πρεσβεία προς Υπουργείο Εξωτερικών, αρ. πρωτ. 716, 11.2.1932.

[104] Ν. Μελετόπουλος – Σ. Τσικαλιώτης, «Ἡ πρώτη ἐμφάνισις τῆς τουριστικῆς μας ἀεροπορίας στὸ ἐξωτερικό», *ό.π.*, 1.7.1935, τ. 97, σ. 7-8 και 16.7.1935, τ. 98, σ. 25-26. Η έκθεση πεπραγμένων των αεροπόρων συνοδεύθηκε από πληθώρα φωτογραφιών· Ε. Ξυράκης, σ. 93-94.

β. Αγώνες Ελβετίας – Γαλλίας

Τον Αύγουστο του 1937 η «Ἀκρόπολις» αυτή τη φορά με πλήρωμα το ζεύγος Αδοσίδη και τους Δελαπόρτα, Σκάλο έλαβε μέρος σε διάστημα τριών ημερών σε δύο συνεχόμενους αγώνες: της Ζυρίχης (Βιέννη – Ζυρίχη, μήκους 1.215 χλμ.) και των Παρισίων (Ζυρίχη – Πω – Μοντλυκόν – Ορλύ, μήκους 3.361 χλμ.) (βλ. χάρτη 26). Επιπλέον, 1.450 χλμ. διανύθηκαν κατά την μετάβαση και 2.580 κατά την επιστροφή.[105] Ενώ στον πρώτο αγώνα το ελληνικό πλήρωμα κατετάγη 15ο,[106] στο δεύτερο ήλθε 4ο μεταξύ 70 διαγωνιζομένων! Απέσπασε έτσι βραβείο 5.000 φράγκων,[107] αλλά και πάμπολλα συγχαρητήρια στην πατρίδα από τον υφυπουργό Αεροπορίας και τη Β.ΑΛ.Ε.. Ας σημειωθούν στις δυσκολίες που θα έπρεπε να ξεπερασθούν η παλαιότητα του σκάφους, η μικρή εμπειρία του πληρώματος σε τέτοιες αποστάσεις και το ότι ο αγώνας ήταν εξαιρετικά κοπιαστικός, αφού οι πτήσεις άρχιζαν την 5η πρωινή και τερματίζονταν τη νύχτα, ενώ σφοδρή κακοκαιρία και ομίχλη επικρατούσε καθ' όλη τη διάρκειά τους.[108]

---

[105] Γ. Σκάλος, «Πῶς κερδίσαμε τὸ Ράλλεϋ Παρισίων», *ό.π.*, 1-5.1.1938, τ. 157, σ. 191· Κ. Αδοσίδης, «Ἐπιστροφὴ ἀπ' τὰ Ράλλεϋ», *ό.π.*, 1-5.3.1938, τ. 161, σ. 273· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 100 και 102.

[106] Γ. Σκάλος, «Μιὰ ′βδομάδα στὸ Ράλλεϋ Ζυρίχης», *ό.π.*, 16-20.12.1937, τ. 156, σ. 171.

[107] *Ό.π.*, 15-20.8.1937, τ. 148, σ. 59· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1937, τ. 23, σ. 150-151· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 100.

[108] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.9.1937, τ. 149, σ. 74· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 100 και 102.

Ε. ΕΟΡΤΕΣ

1. Το νομικό πλαίσιο

Πρόκειται για δημόσια θεάματα, που οργανώνονταν από αεροπορικά σωματεία, τα οποία υπάγονταν στην Κ.Α.Ε. αρχικά και την Αερολέσχη αργότερα. Ο σύλλογος που επιθυμούσε να διοργανώσει ή να συμμετάσχει σε μια τέτοιου είδους εορτή έπρεπε πρώτα να ελεγχθεί από τον ανώτατο οργανισμό ιδιωτικής αεροπορίας ως προς τη σοβαρότητά του, τον επιδιωκόμενο σκοπό, τη δυνατότητα και το ακίνδυνο του προγράμματος· στη συνέχεια η Κ.Α.Ε. ζητούσε την έγκριση του Υπουργείου Αεροπορίας και αφού τη λάμβανε, υπέβαλλε προς τον νομάρχη της περιοχής αίτηση, που περιείχε:
α) αριθμό, τύπο, σήματα εθνικότητας-νηολόγησης και αριθμό πιστοποιητικού πλοϊμότητας των αεροσκαφών που θα χρησιμοποιούντο·
β) για κάθε οδηγό ή επιβάτη αριθμό πτυχίου, ονοματεπώνυμο, πατρώνυμο, εθνικότητα·
γ) ακριβή ένδειξη του χώρου, εδαφική σύσταση, περίμετρο, τυχόν κωλύματα·
δ) πρόγραμμα εορτής·
ε) ημερομηνία και ώρα·
στ) αεροδρόμια προς χρήση.

Εάν η εορτή απαιτούσε επιδείξεις ή προσγειώσεις σε περισσότερες πόλεις, η αίτηση υποβαλλόταν στο Υπουργείο Εξωτερικών. Κατά τη διάρκειά της απαγορευόταν η εντός του χώρου πτήση άλλων αεροσκαφών, πλην των δημοσίας μεταφοράς, εφ' όσον η διέλευσή τους ήταν απαραίτητη.[109]

2. Βαπτίσματα αέρος

Στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '30 οι εορτές δεν ήσαν τίποτα παραπάνω από βαπτίσματα αέρος που συνοδεύονταν από κάποιες εκφωνήσεις λόγων και εμβατήρια. Οι τυχεροί από το κοινό, που απολάμβαναν την πρωτόγνωρη εμπειρία μιας δεκάλεπτης πτήσης ήσαν μέλη των τοπικών ενώσεων (βλ. παράρτημα XIII). Φορείς του μικροβίου της αεροφιλίας αποτελούσαν τα στρατιωτικά αεροσκάφη, τα οποία δεν ήσαν όμως πάντοτε διαθέσιμα.[110] Υπήρξαν περιπτώσεις ιδιωτών που παρά τις άδειες που εξασφάλισαν, τελικά δεν τους επετράπη να πετάξουν. Σιγά-σιγά οι εκδηλώσεις αυτού του είδους (στα αεροδρόμια Φαλήρου, Τατοϊου και

[109] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 273, ν. 7.8.1931, άρθρο 86.
[110] *Ἀεροπλοΐα*, 15.7.1931, τ. 2, σ. 22 και 1.7.1932, τ. 25.

Λάρισας) ατόνησαν. Στο εξής τα βαπτίσματα θα παρέχονταν από ιδιωτικά αεροπλάνα περιήγησης έναντι αμοιβής, π.χ. η «Ἀκρόπολις» απαιτούσε 100 δρχ. από τα μέλη της Αερολέσχης και το διπλάσιο ποσό από τα μη μέλη, οι δε πτήσεις αναψυχής κόστιζαν 800 δρχ. ανά ώρα.[111]

3. Οι XI Ολυμπιακοί Αγώνες και η ελληνική παρουσία

Οι ενδέκατοι Ολυμπιακοί Αγώνες (1936) επεφύλαξαν μία καινοτομία, τη λαμπαδηδρομία από το στάδιο της Ολυμπίας μέχρι το στάδιο του Βερολίνου· επρόκειτο για μια διαδρομή 3.075 χλμ. που χρειάσθηκε δέκα ημέρες για να διανυθεί.[112] Ένα άλλο ταξίδι, με τα ίδια σημεία περίπου αναχώρησης-προορισμού εκτελέσθηκε μέσα σε μία ημέρα από τη Lufthansa, αυτή τη φορά για να μεταφέρει ο πρώτος νικητής του μαραθωνίου του 1896 Σπύρος Λούης έναν ιερό κλάδο ελαίας στην εναρκτήρια τελετή.[113]

Επ' ευκαιρία των αγώνων η Αερολέσχη Γερμανίας οργάνωσε στα αεροδρόμια Σπορτ Ράνγκντορφ και Τέμπελχοφ ακροβατικό διαγωνισμό και αγώνα, κατά τον οποίο νικητής θα αναδεικνυόταν ο αεροπόρος που θα διένυε τα περισσότερα χιλιόμετρα πτήσης με το μεγαλύτερο βάρος σε σχέση προς την ιπποδύναμη, εντός ορισμένου χρονικού διαστήματος. Η Αερολέσχη χορήγησε στον Αδοσίδη την «Ἀκρόπολιν» για να συμμετάσχει, αυτός όμως στάθηκε άτυχος, καθώς ο κινητήρας του παρουσίασε βλάβη, αργοπόρησε και τελικά αποκλείσθηκε. Πάντως, η υποδοχή του ελληνικού πληρώματος υπήρξε θερμή και αρκούντως φολκλορική: κατά την άφιξη του αεροσκάφους στο Βερολίνο στις 30 Ιουλίου, η επιβαίνουσα δεσποινίς Καζάκου φορώντας αρχαιοελληνική ενδυμασία προσέφερε στον πρόεδρο της Γερμανικής Αερολέσχης κλάδο ελαίας από την Ακρόπολη.[114]

4. Διάφορες εγχώριες εορτές και επιδείξεις

Στην αεροπορική εορτή της Λαμίας (26.3.1937) έλαβαν μέρος η «Ἀκρόπολις», το «Γεράκι» και δύο Avro. Το πρόγραμμα περιλάμβανε ακροβατικές επιδείξεις και την ίδρυση ανεμοπορικής ομάδας. Στα αξιοσημείωτα, η μετάβαση του διαδόχου με αεροπλάνο, που οδηγούσε ο ίδιος.[115] Τον Οκτώβριο του ιδίου έτους ξανά στην ίδια πόλη κατά την εορτή της αποταμίευσης εστάλησαν το «Γεράκι» και η «Ἀεροπροπαγάνδα» για να εκτελέσουν βαπτίσματα αέρος.[116]

---

[111] *Ό.π.*, 16.6.1934, τ. 72, σ. 331 και 1.12.1935, τ. 107, σ. 178.
[112] Τ. Παπαχρήστος, *Ιστορία των Ολυμπιακών Αγώνων*, Αθήνα 1992, σ. 114.
[113] *Ἀεροπλοΐα*, 1.3.1936, τ. 113, σ. 270.
[114] *Ό.π.*, 16.8.1936, τ. 124, σ. 46· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1936, τ. 19, σ. 115-116.
[115] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.4.1937, τ. 139, σ. 286.
[116] *Ό.π.*, 1-5.11.1937, τ. 153, σ. 126.

Μεταξύ 31ης Μαΐου και 4ης Ιουνίου 1937 πολωνική πανεπιστημιακή ομάδα με έξι αεροπλάνα (R.W.D.-8/10/13 εγχώριας κατασκευής) πραγματοποίησε σε συνεργασία με τρία ελληνικά πολεμικά αεροσκάφη και την «Ἀεροπροπαγάνδα» επιδείξεις και βαπτίσματα αέρος στην Δεκέλεια. Κατά τη δεξίωση που παρέθεσε η Β.ΑΛ.Ε. προς τιμήν τους, οι Πολωνοί προσφέρθηκαν να βοηθήσουν σε υλικό τους Έλληνες.[117]

Στην εορτή της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης (18.7.1937) αεροσκάφος της αυστριακής εταιρείας Ö.L.A.G. εκτέλεσε πτήσεις βαπτισμάτων αέρος.[118]

Στις 12.9.1937 πραγματοποιήθηκε εορτή στα Ιωάννινα υπό την αιγίδα της Β.ΑΛ.Ε., παρουσία του διαδόχου (ως χειριστής αεροσκάφους εκτέλεσε λούπινγκ), του πρωθυπουργού και πλήθους κόσμου. Συμμετείχαν πέντε εκπαιδευτικά αεροπλάνα Avro-Tutor της Βασιλικής Αεροπορίας, που εκτέλεσαν ακροβατικά (το ένα συνετρίβη), το «Γεράκι» που πραγματοποίησε επίδειξη προσβολής αυτοκινήτου βομβαρδίζοντάς το με... αλεύρι, η «Ἀκρόπολις», ένα Junkers της Ε.Ε.Ε.Σ. και όπως πάντα η εκδήλωση έκλεισε με βαπτίσματα αέρος για τους ντόπιους.[119]

Τέλος, στις αρχές Νοεμβρίου 1938, δύο γερμανικά Bücker εκτέλεσαν επιδείξεις στο Τατόι, τη Λάρισα και τη Θεσσαλονίκη. Το ένα κυβερνούσε ο διεθνούς φήμης ακροβάτης αεροπόρος Γκέβελ Άχγκελις. Η δεξιοτεχνία και η μέθοδος των ελιγμών τους χαρακτηρίσθηκαν πρωτόγνωρες για τους ελληνικούς αιθέρες.[120]

---

[117] *Ό.π.*, 1-5.6.1937, τ. 143, σ. 352-353· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1937, τ. 22, σ. 147-148· *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 2-3.6.1937.

[118] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.7.1937, τ. 146, σ. 26.

[119] *Ό.π.*, 1-5.9.1937, τ. 149, σ. 74 και 1-5.10.1937, τ. 150-151, σ. 22· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1937, τ. 24, σ. 173-174.

[120] *Ἀεροπλοΐα,* 1-5.11.1938, τ. 177, σ. 169-170.

ΣΤ. ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο εναέριος τουρισμός είχε δύο σκέλη, στενά συνδεδεμένα μεταξύ τους: την πτήση περιηγητικού χαρακτήρα και την από αέρος πρόσβαση σε μέρη τουριστικού ενδιαφέροντος. Απαραίτητη προϋπόθεση βεβαίως για την ανάπτυξη του ήσαν τα ειδικού τύπου αετόπτερα — σαφώς ελαφρότερα και βραδύτερα από τα συγκοινωνιακά όπως και ως επί το πλείστον ξύλινα[121] — αλλά κυρίως τα ειδικά πεδία προσγείωσης — τα λίγα αεροδρόμια της χώρας ήσαν στρατιωτικά και καταχρηστικώς εξυπηρετούσαν και πολιτικά αεροσκάφη. Τα αεροταξί, όπως ονομάζονταν, ουδέποτε ξεπέρασαν κατά την υπό εξέταση περίοδο σε αριθμό τα δάκτυλα του ενός χεριού. Επειδή, όμως, υπήρχαν και αλλοδαποί αεροπόροι που διέρχονταν την χώρα και ακόμη περισσότερο Έλληνες και ξένοι περιηγητές που χρειάζονταν ταχεία μετάβαση στα τουριστικά αξιοθέατα — κάτι που λόγω της διαμόρφωσης του εδάφους και των ακτών δεν μπορούσαν να προσφέρουν τα επίγεια μέσα — το κλειδί για την άνθηση αυτού του τομέα της αεροπλοΐας ήσαν τα τουριστικά αεροδρόμια.[122]

Η επιλογή τώρα της τοποθεσίας τους γινόταν με κριτήριο την εγγύτητα σε αρχαιολογικούς χώρους, λουτροπόλεις και ορεινούς όγκους για την εξυπηρέτηση των ορειβατικών συλλόγων. Η έλλειψη, ωστόσο, οικονομικών ελατηρίων συνετέλεσε ώστε το κράτος να προχωρήσει στην δημιουργία διαδρόμων προσγείωσης εκεί όπου τού ήσαν απαραίτητοι ως βοηθήματα της συγκοινωνιακής αεροπορίας, δηλαδή επί των γραμμών Αθηνών – Θεσσαλονίκης και Αθηνών – Ιωαννίνων. Έτσι, λοιπόν, ιδρύθηκαν τουριστικά αεροδρόμια αρχαιολογικού χαρακτήρα στην Κόρινθο (Περιγιάλι), τους Δελφούς (Αράχωβα) και την Ολυμπία και ορειβατικού στο Σαραντάπηχο, τη Φτέρη, τη Ζήρεια και το Καλλίδρομο· την Αιδηψό εξυπηρετούσαν οι Ωρεοί, ενώ και η Πρέβεζα απέκτησε τέτοιου είδους αεροδρόμιο.[123] Τα αεροδρόμια αυτά ήσαν εντελώς υποτυπώδη, καθώς συνίσταντο από ένα διάδρομο που είχε υποστεί μία σχετική διαδικασία ισοπέδωσης. Η συνεισφορά τους ήταν όμως μεγάλη, π.χ. η μεταφορά ορειβατών από την Αθήνα στην Ζήρεια (Κυλλήνη) απαιτούσε 8.30' δια της ξηράς και μόνο 45'με αεροπλάνο.[124] Η συνεργασία φίλων του αέρος και του βουνού ήταν τέτοια, ώστε πολλά μέλη της Αερολέσχης έγιναν μέλη του Ελληνικού Ορειβατικού

---

[121] Φ. Θεοδωρίδης, «Αἱ πρόοδοι τῆς αεροπλοΐας», *Πειθαρχία*, 15.3.1931, έτ. 2, τ. 22, σ. 606-607.

[122] Κ. Αδοσίδης, «Ἡ ἀεροπορία ὡς τουριστικὸς παράγων», *Τραπεζιτική,* α' τρίμ. 1937, τ. 30, σ. 12-13.

[123] *Ό.π.· Ἀεροπλοΐα*, 16.7.1935, τ. 98, σ. 29· *ό.π.*, 16-20.9.1936, τ. 126, σ. 82· *ό.π.*, 15-20.4.1937, τ. 140, σ. 304· *ό.π.*, 1-5.3.1938, τ. 160, σ. 264· Γ.Α.Κ., Αρχείο Ιωάννου Μεταξά, 86, πεπραγμένα του Υπουργείου Αεροπορίας από 4ης Αυγούστου 1936 μέχρι 4ης Αυγούστου 1937.

[124] Κ. Αδοσίδης, «Αἱ ἐκδρομαὶ τοῦ Ὀρειβατικοῦ μὲ ἀεροπλάνον», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.5.1937, τ. 141, σ. 321.

Συλλόγου και το αντίστροφο.[125] Εξίσου στενή ήταν η συνεργασία της Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας με τον Ελληνικό Οργανισμού Τουρισμού στην προσπάθεια να πείσουν δήμους και κοινότητες να συνεργήσουν στην απαλλοτρίωση των χώρων.[126] Πολυτιμότερη όλων, ωστόσο, υπήρξε η βοήθεια των ιδιωτών αεροπόρων, οι οποίοι όργωναν την ελληνική επαρχία πραγματοποιώντας επικίνδυνες δοκιμαστικές προσγειώσεις και υποδεικνύοντας με την εμπειρία τους το εφικτό ή όχι της προσπάθειας.[127]

[125] Σ. Αγαπητός, «Ὀρειβασία καὶ Ἀεροπορία», *ό.π.*, 20.12.1936, τ. 132, σ. 164.
[126] *Ό.π.*, 16.10.1935, τ. 104, σ. 129-130.
[127] *Ό.π.*, 1.7.1936, τ. 121, σ. 10· *ό.π.*, 1-5.4.1937, τ. 139, σ. 284.

Ζ. ΣΧΟΛΗ ΙΔΙΩΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΩΝ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ Τ.Α.Ε.

Η εκλαΐκευση της αεροπορίας αποτέλεσε και στον τομέα τούτο, τη γενεσιουργό αιτία της εξέλιξής του. Εάν τα βαπτίσματα αέρος άρχιζαν να εκτελούνται από αεροσκάφη περιήγησης ιδιωτικής εταιρείας και όχι με πολεμικά, όπως γινόταν κατά κόρον, το κόστος θα ήταν μικρότερο. Μάλιστα, ο πρώτος διευθυντής Πολιτικής Αεροπορίας Αλέξανδρος Λεβίδης έριξε την ιδέα και της μερικής εξάσκησης των εφέδρων πιλότων σε τέτοιου είδους αεροπλάνα. Μια τέτοια εταιρεία θα μετατρεπόταν αναπόφευκτα σε σχολή εκπαίδευσης πιλότων πολιτικών αεροσκαφών, οπότε θα έπρεπε και να επιχορηγηθεί από το δημόσιο.[128]

Η Κεντρική Αεροπορική Επιτροπή επανειλημμένως συσκέφθηκε με την Υ.Π.Α. για το ζήτημα, ωστόσο αυτό προσέκρουε στην έλλειψη πιστώσεων, δεδομένου ότι η δαπάνη προϋπολογιζόταν στα 2 εκ. δρχ., η δε Ένωση Φίλων Αέρος επεδίωκε την ίδρυση και δεύτερης σχολής στην Θεσσαλονίκη βασιζόμενη στην αφελή προσδοκία ότι θα βρίσκονταν κεφάλαια από την έκδοση ειδικού λαχείου.[129]

Τελικά, η Κ.Α.Ε. απευθύνθηκε σε ξένες εταιρείες αποστέλλοντας σχέδιο σύμβασης, στο οποίο τις δελέαζε με τα κάτωθι προνόμια: α) αποκλειστικότητα παροχής πτυχίου· β) αποκλειστικότητα παροχής βαπτισμάτων αέρος στα μέλη των ενώσεων και τους εφέδρους αεροπόρους· γ) άδεια εκμετάλλευσης γραμμών αεροταξί· δ) άδεια εκτέλεσης αεροπορικών έργων ύστερα από έγκριση του υπουργείου. Επίσης, το κράτος θα υποχρεωνόταν σε περίπτωση έλλειψης επιβατών, να καταβάλλει οπωσδήποτε στην εταιρεία τα αναλογούντα τέλη, μέχρι να συμπληρωθούν 400 ώρες πτήσεων ετησίως προς 1.200 δρχ. ανά ώρα. Η εταιρεία από την πλευρά της θα κατέθετε εγγύηση 300.000 δρχ.. Όμως η υποτίμηση του νομίσματος από την οικονομική κρίση που ενέσκηψε, ματαίωσε την υλοποίηση του εγχειρήματος.[130]

Αργότερα, στις αρχές του 1934 αποφασίσθηκε η προσωρινή οργάνωση σχολής εντός των κόλπων της Αερολέσχης Ελλάδας, με την παραχώρηση σε αυτήν δύο στρατιωτικών εκπαιδευτικών αεροπλάνων και εκπαιδευτών αξιωματικών. Για την οριστική μορφή της υποβλήθηκαν προτάσεις από την Ε.Ε.Ε.Σ., τη βρετανική Airwork και τη Γενική Αεροπορική Ένωση Ελλάδας.[131] Οι διαπραγματεύσεις δεν προχώρησαν. Το καλοκαίρι του 1936, η Αερολέσχη δημιούργησε τμήμα Αεροπορίας με εκπαιδευτή της ομάδας ιπτάμενων μελών τον

---

[128] Α. Λεβίδης, *ό.π.*· Γ. Πολυχρονόπουλος, «Ἡ πολιτικὴ ἀεροπορία ἐν Ἑλλάδι», *ό.π.*, 28.3.1931, σ. 305.

[129] *Τὰ Φτερά*, Ιούν. 1931, τ. 4, σ. 13.

[130] *Ό.π.*, Αύγ.-Σεπτ. 1931, τ. 6-7, σ. 32· Φ. Θεοδωρίδης, *Ἀεροπορία καὶ Τουρισμός*, σ. 11.

[131] *Ἀεροπλοΐα*, 16.4.1934, τ. 68, σ. 278.

Στέφανο Ζώτο, ενώ εκπόνησε και προσωρινό κανονισμό εκπαίδευσης.[132] Επειδή, όμως, το έργο της Αερολέσχης ήταν πολυσχιδές, η δημιουργία ανεξάρτητης σχολής πρόβαλλε επιτακτική.[133] Το κενό τούτο θα ερχόταν να καλύψει η Ομόρρυθμη Εταιρεία Τεχνικές και Αεροπορικές Εκμεταλλεύσεις (Τ.Α.Ε.)[134] με ιδρυτή, ιδιοκτήτη και ψυχή της τον ίδιο το Ζώτο.[135]

Ο Ζώτος, σημαιοφόρος του ναυτικού, είχε μεταταγεί το 1925 στην αεροπορία και πέντε χρόνια αργότερα έλαβε το πτυχίο του εκπαιδευτή, για να ιδρύσει τελικά ως απόστρατος σμηναγός το 1935 την Τ.Α.Ε..[136] Τα επόμενα χρόνια θα αναλωθούν σε άγονες κρούσεις για τη δημιουργία σχολής, καθώς οι αρμόδιοι αρνούντο να συγκατανεύσουν, παρ' όλο που δεν τους ζητούσε χρηματική επιχορήγηση.[137] Η πολυπόθητη έγκριση θα δοθεί το Σεπτέμβριο του 1938 για την Αθήνα με την πρόβλεψη να δημιουργηθεί δεύτερη σχολή και στη Λαμία.[138] Βάσει του καταστατικού η εταιρεία Τεχνικές και Αεροπορικές Εκμεταλλεύσεις Α.Ε. είχε ως σκοπό την ίδρυση και εκμετάλλευση αεροπορικών επιχειρήσεων καθώς επίσης και την ανάληψη συναφών προς την αεροπορία τεχνικών και εμπορικών αντιπροσωπειών.[139] Έδρα της ορίσθηκε η Αθήνα (Όθωνος 6)[140] και η διάρκεια της σύμβασής της δεκαετής.[141] Το εταιρικό κεφάλαιο έφθανε στο ύψος των 2.600.000 δρχ. διαιρεμένο σε 2.600 μετοχές, τις οποίες μοιράζονταν οι Σ. Ζώτος (2.055), Ι. Ιατρίδης (525) και Ν. Νικολακόπουλος (20).[142]

Το εκπαιδευτικό σμήνος αποτελέσθηκε από αεροπλάνα της De Havilland. Το πρώτο ήταν ένα ακροβατικό, τύπου Moth-Major, διπτέρυγο, διθέσιο με ένα κινητήρα τύπου Gipsy ισχύος 122 ίππων και με στοιχεία SX-AAA, αξίας (το 1939) £ 650 (357.500 δρχ.) το γνωστό μας «Γεράκι»·[143] η δράση του είχε γίνει αισθητή στην Ελλάδα ήδη από το 1934, χρονιά της αγοράς του από ιδιώτες, βλ. σ. 316. Το δεύτερο, ένα ομαλής πτήσεως Hornet-Moth, διπτέρυγο, διθέσιο, με κινητήρα Gipsy και στοιχεία SX-AAI, αξίας £ 909 (500.000 δρχ.), η επονομαζόμενη «Εὔη», το

---

[132] *Ό.π.*, 16.7.1936, τ. 122, σ. 22.

[133] *Ό.π.*, 1-5.1.1937, τ. 133, σ. 181.

[134] Το 1939 η εταιρεία μετατράπηκε από ομόρρυθμη σε ανώνυμη, βλ. Ι. Θεολόγης, σ. 27.

[135] Α. Κούρος, *Συμβολὴ στὴν ἱστορία τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας*, Αθήνα 1966, σ. 51· Η. Νταλούμης «65 χρόνια από το πρώτο αεροπορικό δρομολόγιο. Τα πρώτα βήματα της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα», *Πτήση & Διάστημα*, Σεπτ. 1996, τ. 138, σ. 86.

[136] Α. Κούρος, *ό.π.*, σ. 50· Κ. Λώμης, σ. 130.

[137] Ίσως οι λόγοι ήσαν πολιτικοί, αφού πληροφορούμαστε ότι ο Ζώτος μαζί με τους Αλεξανδρή και Παπαστρατηγάκη είχαν αποταχθεί από τους αξιωματικούς της πολεμικής αεροπορίας τον Ιανουάριο του 1934, ύστερα από δίκη, βλ. Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 104-105. Ωστόσο, ο Παπαστρατηγάκης είχε αναλάβει κατά το ίδιο διάστημα θέση τεχνικού διευθυντή στην Ε.Ε.Ε.Σ..

[138] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.9.1938, τ. 174, σ. 126-127.

[139] *Ε.τ.Κ. 1940*, Δ.Α.Ε., φ. 136, καταστατικό αρ. 35159, άρθρα 1-2.

[140] *Ό.π.*, άρθρο 3· Α. Κούρος, *ό.π.*, σ. 52· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 114.

[141] *Ε.τ.Κ. 1940*, ό.π., άρθρο 4.

[142] *Ό.π.*, άρθρο 5. Καθήκοντα προέδρου του διοικητικού συμβουλίου ασκούσε ο Ιατρίδης και διευθύνοντος συμβούλου ο Ζώτος, βλ. *Ε.τ.Κ. 1943*, Δ.Α.Ε., φ. 322, ισολογισμός της 31.12.1941.

[143] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.9.1938, τ. 173, σ. 105· *Ε.τ.Κ. 1940*, Δ.Α.Ε., φ. 136, καταστατικό αρ. 35159, πρακτικό επιθεώρησης και εκτίμησης αεροπορικού και τροχαίου υλικού, όπως και συναφών ανταλλακτικών, οργάνων και εργαλείων.

έφερε ο ίδιος ο Ζώτος από το Λονδίνο το Σεπτέμβριο του 1938. Σημειωτέον ότι στα Hornet-Moth οι δύο θέσεις βρίσκονταν παραπλεύρως, ώστε ο εκπαιδευτής να έχει άμεση επίβλεψη του μαθητή. Τα μεγάλα παράθυρά του που βρίσκονταν και στην οροφή παρείχαν ορατότητα προς κάθε διεύθυνση, ενώ τα αερόφρενα και οι τροχοπέδες ελάττωναν στο ελάχιστο δυνατό την ταχύτητα κατά την προσγείωση.[144] Και το τρίτο ήταν ένα τετραθέσιο Tiger-Moth με νηολόγιο SX-AAK, το οποίο παρελήφθη τον Οκτώβριο του 1938.[145] Επίσης, δόθηκε παραγγελία για άλλα δύο αεροπλάνα που προορίζονταν για το παράρτημα της σχολής στη Λαμία.[146] Η εταιρεία διέθετε επιπλέον, ένα αλεξίπτωτο Russel και ένα αυτοκίνητο Pontiac πέντε θέσεων.[147]

Πέρα από τα καθαρά εκπαιδευτικά τους καθήκοντα τα αεροπλάνα αυτά εκτελούσαν σποραδικά και μικρές εμπορικές πτήσεις (αεροταξί) στο εσωτερικό, για την εξυπηρέτηση διαφόρων εκτάκτων περιπτώσεων, εκτός βεβαίως των μονοπωλιακών γραμμών της Ε.Ε.Ε.Σ..[148]

Η εκπαίδευση παρεχόταν στο αεροδρόμιο Χασανίου (Ελληνικού) σε έναν υποτυπώδη διάδρομο με τις αναγκαίες εγκαταστάσεις, οι οποίες είλκυαν και ως κέντρο αναψυχής.[149] Η πρώτη εκπαιδευτική περίοδος άρχισε μόλις τον Απρίλιο του 1940 χωρίς προσκόμματα με 12 μαθητευόμενους άνω των 17 ετών, σε δύο τμήματα, ανδρικό και γυναικείο (κατά τον Ξυράκη οι μαθητευόμενοι ήσαν 7, 4 άνδρες και 3 γυναίκες). Ας σημειωθεί εδώ ότι η πρώτη Ελληνίδα που πέταξε μόνη ήταν η Ντίνα Γιωργιοπούλου (κατά τον Ξηράκη, ο οποίος επικαλείται το περιοδικό *Ἴκαρος* του 1947, ήταν η Δέσποινα Βρανά), ενώ μεταξύ των μαθητριών συγκαταλεγόταν και η Λουλού Μαντζούφα, κόρη του δικτάτορα Μεταξά. Κατά τις αργίες γίνονταν και βαπτίσματα του κοινού έναντι 100 δρχ. ανά 10 λεπτά πτήσης.[150]

Οι εκπαιδευτές (Σ. Γιωργιόπουλος, Φ. Σπίνουλας ως οδηγοί και Μ. Σαχτούρης, Π. Θεοχάρης και Α. Μπαλάνος ως τεχνικοί-μηχανικοί) διέθεταν ειδικό πτυχίο εκπαιδευτή και άδεια άσκησης επαγγέλματος από το Υπουργείο Αεροπορίας, οι δε οδηγοί θεωρούντο οι υπεύθυνοι του αεροσκάφους κατά τις πτήσεις.[151]

---

[144] *Ὀ.π.· Ἀεροπλοΐα*, 1-5.9.1938, τ. 173, σ. 105 και 16-20.9.1938, τ. 174, σ. 126-127 και Ιούν. 1940, τ. 206, σ. 205-206· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 110-111· Η. Νταλούμης, *ό.π.*.

[145] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.9.1938, τ. 174, σ. 126-127 και Ιούν. 1940, τ. 206, σ. 205-206· Α. Κούρος, *ό.π.*· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 112· Η. Νταλούμης, *ό.π.*. Ωστόσο, προξενεί απορία το γεγονός ότι αυτό το τρίτο αεροσκάφος δεν μνημονεύεται στο προαναφερθέν πρακτικό επιθεώρησης και εκτίμησης του υλικού της Τ.Α.Ε., το οποίο συντάχθηκε το Νοέμβριο του 1939.

[146] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.9.1938, τ. 174, σ. 127· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*.

[147] *Ε.τ.Κ. 1940*, ό.π..

[148] Α. Κούρος, *ό.π.*.

[149] Α. Κούρος, *ό.π.· Ἀεροπλοΐα*, Ιούν. 1940, τ. 206, σ. 205-206. Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 114.

[150] Α. Κούρος, *ό.π.· Ἀεροπλοΐα*, Φεβρ. 1940, τ. 202, σ. 139 και 152· *ό.π.*, Μάιος 1940, τ. 205, σ. 183· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 114 και 116.

[151] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 158, ν. 5017, άρ. 27· Α. Κούρος, *ό.π.*, σ. 51· *Ἀεροπλοΐα*, ό.π.· Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 113 και 115.

Τα παρεχόμενα πτυχία που αναγνώριζαν την ικανότητα εκτέλεσης ορισμένων καθηκόντων διακρίνονταν σε οδηγού (α' σταδίου) και μηχανικού (κινητήρων ή ραδιοσυνεννόησης).[152] Αυτός που επιθυμούσε να τα αποκτήσει εξεταζόταν από υγειονομική επιτροπή ως προς τα μάτια, τα αυτιά, τη μύτη, το λάρυγγα και την ισορροπία του νευρικού συστήματος. Οι έλεγχοι προβλέπονταν εξάμηνοι για τους οδηγούς και ετήσιοι για τους μηχανικούς. Εάν στο βιβλιάριο πτήσης δεν εμφαίνονταν οι έλεγχοι ή ήσαν δυσμενείς, η άδεια εξάσκησης επαγγέλματος θα ανακαλείτο.[153] Ο μαθητευόμενος χειριστής αεροπλάνου περιήγησης (οδηγός α') υποβαλλόταν σε πρακτικές δοκιμασίες ύψους, ολισθαίνουσας πτήσης, δεξιότητας και ειδικών γνώσεων.[154] Η ισχύς των πτυχίων υπόκειτο σε εξάμηνη αναθεώρηση, ενώ η επισυναπτόμενη άδεια άσκησης επαγγέλματος σε τρίμηνη.[155] Ο κάτοχος πτυχίου α' σταδίου χωρίς άδεια άσκησης υποχρεωνόταν να συνοδεύεται από εκπαιδευτή, να μη φέρει επιβάτες και να κυβερνά χωρίς επίβλεψη μόνο πάνω από αεροδρόμια.[156] Κάθε αεροπόρος οδηγός ήταν εφοδιασμένος με βιβλιάριο πτήσεων, αντίτυπο του οποίου κατείχε ο διοικητής αερολιμένα της περιοχής δικαιοδοσίας, όπου ανήκε. Σε περίπτωση διακοπής της αδείας το βιβλιάριο αποστελλόταν στη Δ.Π.Α..[157] Τα ελληνικά πτυχία εξομοιώνονταν με τα ξένα, όταν η ισοτιμία απέρρεε από διεθνείς ή διμερείς συμφωνίες. Επίσης, τα πιστοποιητικά καταλληλότητας προς αεροπλοΐα και οι άδειες, αναγνωρίζονταν ως έγκυρα μεταξύ των χωρών. Το ελληνικό κράτος μπορούσε να αρνηθεί αναγνώριση ξένου εγγράφου μόνο σε Έλληνα πολίτη εντός του ελληνικού εδάφους και επί ελληνικού αεροσκάφους.[158]

Ως προς τη μετεξέλιξη των αποφοίτων, εάν τούτοι δεν είχαν εκπληρώσει την στρατιωτική θητεία τους, με την πρόσκληση της κλάσης τους θα κατατάσσονταν στην αεροπορία ως ιπτάμενοι και μετά από τρίμηνη προεκπαίδευση θα καθίσταντο σμηνίες χειριστές (οι κάτοχοι απολυτηρίου γυμνασίου) ή ανθυποσμηναγοί (οι κάτοχοι διπλώματος ανωτέρων σχολών). Εάν πάλι τύγχαναν έφεδροι θα εντάσσονταν στην εφεδρεία της αεροπορίας με τους παραπάνω βαθμούς, αναλόγως των πτυχίων τους. Όλοι θα εκτελούσαν κατ' έτος ορισμένες εφεδρικές πτήσεις με δαπάνες του κράτους και ετήσια αποζημίωση 12.000 δρχ..[159]

Έτσι λοιπόν η σχολή πέρα από φυτώριο της ιδιωτικής αεροπορίας θα αποτελούσε και βοήθημα της πολεμικής· ιδιώτες αεροπόροι με μικρή εκπαίδευση θα μπορούσαν να συμμετάσχουν σε πολεμικές επιχειρήσεις, χωρίς να ξοδεύονται σε καιρό ειρήνης τα τεράστια ποσά της στρατιωτικής εκπαίδευσης. Όμως, ο

---

[152] *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρο 87. Εκτιμώ ότι η σχολή αδυνατούσε να παράσχει πτυχίο αεροναυτίλου (αξιωματικού πορείας) και οδηγού β' (χειριστή αεροσκάφους δημοσίων μεταφορών).

[153] *Ό.π.*, άρ. 101-102· *Δ.Σ.Α.*, παράρτημα Ε', σ. 31.

[154] *Ό.π.*, παράρτημα Ε', Ια, σ. 27.

[155] *Ε.τ.Κ. 1931*, ό.π., άρθρα 93-94.

[156] *Ό.π.*, άρθρο 95.

[157] *Ό.π.*, άρθρο 100.

[158] *Δ.Σ.Α.*, άρθρα 12 και 13, σ. 8· *Ε.τ.Κ. 1931*, φ. 158, ν. 5017, άρθρα 19 και 26.

[159] *Ἀεροπλοΐα*, Φεβρ. 1940, τ. 202, σ. 139.

πόλεμος ήλθε τόσο πρόωρα, ώστε οι μαθητές της σχολής να μην είναι σε θέση να συνεισφέρουν αυτά που θα μπορούσαν, εφ' όσον είχαν προλάβει να διδαχθούν μόνο τα στοιχειώδη.[160] Μόλις άρχισαν οι εχθροπραξίες η Τ.Α.Ε. ετέθη υπό τις διαταγές του ανώτερου διοικητή Αεροπορίας Στρατού.[161] Κατά το διάστημα της ραγδαίας γερμανικής εισβολής ο στολίσκος της καταστράφηκε από τους βομβαρδισμούς, πλην ενός αεροσκάφους το οποίο παραχωρήθηκε στους συμμάχους για να καταστραφεί αργότερα στη Χαμπανυΐα της Μεσοποταμίας.[162] Εν τω μεταξύ ο ακάματος Ζώτος ήδη από την έναρξη των εχθροπραξιών με τους Ιταλούς είχε επιστρέψει στις τάξεις της πολεμικής αεροπορίας. Το 1943 διέφυγε στη Μέση Ανατολή, όπου πέταξε με μεταγωγικά της R.A.F. και αποστρατεύθηκε για δεύτερη φορά το 1945 ως σμήναρχος.[163]

Μεταπολεμικά η Τ.Α.Ε. ανασυστήθηκε από τον ίδιο άνθρωπο, αυτή τη φορά ως εταιρεία αεροσυγκοινωνιών (1946-1957), για να καταλάβει εκ νέου περίοπτη θέση στην ιστορία της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας.[164]

---

[160] Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 110 και 113· Α. Κούρος, *ό.π.*.

[161] Χ. Φακίνος, «Πολιτική αεροπορία», *Με τα φτερά του Ικάρου. Ελληνική πολεμική και πολιτική αεροπορία 1908-1998*, Αθήνα 1998, σ. 24.

[162] Ι. Θεολόγης, *ό.π.*, σ. 45· Χ. Φακίνος, *ό.π.,* σ. 27.

[163] *Ό.π.*, σ. 28· Κ. Λώμης, *ό.π.*, σ. 124.

[164] Α. Κούρος, *ό.π.*, σ. 51 και 53· Η. Νταλούμης, *ό.π.*.

Η. ΑΝΕΜΟΠΟΡΙΑ

1. Ορισμός - το πλαίσιο λειτουργίας - τα πρώτα βήματα

Ανεμοπορία ή ιστιόπτηση ονομάζεται η πτήση χωρίς κινητήρα ενός σκάφους βαρύτερου του αέρα και διευθυνόμενου από πηδάλιο, με τη βοήθεια φυσικού ανοδικού ανέμου. Η αποστολή της είναι τριπλή: α) επιστημονική - τεχνική, β) αθλητική, γ) εκπαιδευτική,[165] και αποτελεί άριστο μέσο εκλαΐκευσης της αεροπορίας, αφού το αερόφιλο κοινό συμμετέχει ενεργά στην εμπειρία της πτήσης. Σε μία εποχή μάλιστα που το αεροπλάνο θεωρείτο το κατ' εξοχήν όργανο πολιτισμού και προόδου, η ανεμοπορική κίνηση υποστηρίχθηκε και από το κράτος, ιδίως μετά την 4η Αυγούστου 1936, για την εμπέδωση της αεροπορικής συνείδησης μεταξύ της νέας γενιάς.[166]

Οι απαρχές της ανεμοπορίας στη χώρα μας εντοπίζονται στα τέλη της δεκαετίας του '20, όταν ο αξιωματικός της Ναυτικής Αεροπορίας Θάνος Βελούδιος, κατά τη διάρκεια αδείας του, μετέβη στην Ανώτατη Σχολή Ανεμοπορίας της Γερμανίας (κοντά στο Κάσσελ), όπου έλαβε — πρώτος από τους Έλληνες — το πτυχίο προχωρημένης εκπαίδευσης μέσα σε ελάχιστο χρόνο: κι αυτό επειδή είχε εκγυμνασθεί στην πατρίδα σε πτήσεις και καταιωρήσεις αεροσκάφους με την μηχανή σβησμένη και τον έλικα ακινητοποιημένο. Ο Βελούδιος λοιπόν, μαζί με τον καθηγητή του Πολυτεχνείου Φρίξο Θεοδωρίδη, έπλασαν τις έννοιες 'ανεμοπορία' και 'ανεμόπτερο' απολακτίζοντας τον όρο 'ανεμοπλάνο', επειδή κατά την γνώμη τους το δεύτερο συνθετικό σήμαινε απλώς το οιοδήποτε επίπεδο, συνήθως χερσαίο.[167]

Στις αρχές της επόμενης δεκαετίας το Υπουργείο Αεροπορίας υπέδειξε στην Κεντρική Αεροπορική Επιτροπή να καταρτίσει επιτροπή για την εισαγωγή στην Ελλάδα του καινοφανούς αθλήματος. Για το σκοπό αυτό στάλθηκαν οι Θεοδωρίδης στη Γερμανία[168] και Σταθάτος στην υπόλοιπη Ευρώπη, με σκοπό να

---

[165] Κ.Α.Ε. και Α.Ε.Α., *ό.π.*, σ. 29· Φ. Θεοδωρίδης, *ό.π.*, σ. 14–15· του ιδίου «Εἰσαγωγὴ εἰς τὴν Ἀνεμοπορίαν», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1932, τ. 2, σ. 49· Φ. Άππελ, «Τὸ σπὸρ τῆς ἱστιοπτήσεως», *Τὰ Φτερά*, Ιαν. 1932, τ. 10, σ. 13.

[166] Κ.Α.Ε. και Α.Ε.Α., *ό.π.*, σ. 29-30· Κ. Κατρίδης, *Ὁ νεαρὸς ἀνεμοπόρος*, Αθήνα 1937, σ. 4.

[167] Η. Καρταλαμάκης, *Ἑλληνικὰ Φτερὰ 1912-1932*, Αθήνα 1983, σ. 301. Ωστόσο, κατά τον Ε. Ξυράκη, ο όρος 'ανεμοπορία' είναι ατυχής, αφού για να πετάξει ένα ανεμόπτερο δεν χρειάζεται άνεμος ή πανί, αλλά ρεύμα, θερμικό–ανοδικό ή ψυχρό–καθοδικό, η ύπαρξη του οποίου οφείλεται σε εδαφικές ανομοιομορφίες, βλ. *ό.π.*, σ. 80-81.

[168] Για να γίνει αντιληπτή η πρόοδος της Γερμανίας στην ανεμόπτηση σημειώνουμε ότι από την αρχή της εμφάνισής της μέχρι την 31.12.1937, απονεμήθηκαν σε Γερμανούς τα 437 από τα 629 σήματα του πτυχίου D (προηγούνται τα A, B και C) και για το οποίο απαιτούνται 5 ώρες συνεχούς πτήσης, άνοδος σε ύψος 1000 μ. και πτήση 50 χλμ. από το σημείο απογείωσης έως το σημείο

μελετήσουν από κοντά την ανεμοπορία και να υποβάλλουν σχετικές εκθέσεις.[169] Συνέπεσε μάλιστα τον Οκτώβριο του 1931 στο Λονδίνο, η Διάσκεψη της Διεθνούς Επιτροπής Μελετών της Άνευ Κινητήρος Πτήσεως, κατά την οποία διαπιστώθηκαν ευνοϊκές μετεωρολογικές και οροθετικές συνθήκες στην Ελλάδα, ακόμα και για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων με ανεμόπτερα κατά το θέρος![170]

Η πραγματικότητα βέβαια επέβαλλε περισσότερο προσγειωμένες, μεταφορικά και κυριολεκτικά, καταστάσεις. Καταστάσεις που αδυνατούσαν να λάβουν σάρκα και οστά καθώς έλειπε το στοιχείο του ορθολογισμού. Η αγορά ανεμόπτερου ασκήσεων-επιδόσεων τύπου Falke στο πλαίσιο της Α' Διεθνούς Έκθεσης Αθηνών αποδείχθηκε κίνηση βιτρίνας,[171] εφ' όσον η χρήση του προαπαιτούσε ολισθητές αρχικής εκπαίδευσης και τέτοιος δεν υπήρχε ούτε ένας! Χρειάσθηκε να περάσει ενάμισης χρόνος μέχρι να κατασκευασθεί ο πρώτος ολισθητής για αρχαρίους (βλ. παρακάτω, σ. 341, Σχολή Ανεμοπορίας Βούλας).[172] Χαρακτηριστικές στο Falke ήσαν οι πτέρυγες, των οποίων τα άκρα διευθύνονταν προς τα πίσω, επιτυγχάνοντας εξαιρετική ευστάθεια ως προς τη διατήρηση του διαμήκους άξονα και περισσότερο χρόνο πτήσης δίχως το μοχλό διεύθυνσης. Το Falke είχε την τιμή να εκτελέσει την πρώτη στην Ελλάδα κατολίσθηση (αεροδρόμιο Τατοΐου, Φεβρουάριος 1933), με χειριστή τον αεροπόρο Καμπέρο.[173] Επειδή, όμως, δεν ενδεικνυόταν για τέτοια απλά εγχειρήματα, περιέπεσε σε αχρηστία τα επόμενα χρόνια και είχε έτσι άδοξο τέλος.[174]

προσγείωσης. Για την ιστορία τα υπόλοιπα έλαβαν: η Πολωνία 95, το Ηνωμένο Βασίλειο 29, η Γαλλία 18, η Αυστρία 17, οι Η.Π.Α. 10, η Ελβετία 8, η Ουγγαρία 4, η Φινλανδία 2, η Τσεχοσλοβακία 2, η Γιουγκοσλαβία 2, η Λιθουανία 1, η Ρουμανία 1 και οι Κάτω Χώρες 1, βλ. *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.4.1938, τ. 164, σ. 336-337. Ένας βασικός λόγος που οδήγησε στην ευρύτατη διάδοση της ανεμοπορίας — και εν γένει της πολιτικής αεροπορίας — στην μεγάλη ηττημένη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου ήταν ο αφοπλισμός που επεβλήθη από τη συνθήκη των Βερσαλλιών σε συνδυασμό με την ανάγκη να μην αποξενωθεί ο γερμανικός λαός από την ικανότητα του ίπτασθαι, βλ. *Τεχνικὰ Χρονικά*, 15.7.1937, τ. 134, σ. 672.

[169] *Ἀεροπλοΐα*, 15.7.1931, τ. 2, σ. 22 και 1.8.1931, τ. 3, σ. 24.

[170] Φ. Θεοδωρίδης, *Ἀεροπορία καὶ Τουρισμός*, σ. 16· *Τὰ Φτερά*, Οκτ. 1931, τ. 8, σ. 19.

[171] Για την αναλυτική παρουσίαση των εκθεμάτων στο τμήμα ανεμοπορίας της Διεθνούς Εκθέσεως Αθηνών (παραστατικοί πίνακες, ομοιώματα τύπων της εταιρείας Rhôn–Rossitten, το Falke, φωτογραφίες), βλ. Κ.Α.Ε. και Α.Ε.Α., *ό.π.*, σ. 30.

[172] *Ἀεροπλοΐα,* 1.2.1934, τ. 63, σ. 228. Το ανεμόπτερο αρχικής εκπαίδευσης μετά την εκτόξευσή του με ελαστικό σχοινί έχει την ικανότητα μόνο να κατέρχεται, δηλαδή να ολισθαίνει πάνω στη μάζα του αέρα δίχως ο αρχάριος να εκτίθεται σε σοβαρούς κινδύνους, βλ. Α. Αυδής, *Οἱ πρωτοπόροι. Τὸ χρονικὸν τῶν ἀετῶν μας*, Αθήνα 1972, σ. 171.

[173] Ο Καμπέρος εκτός από πρωτοπόρος (βλ. Εισαγωγή, σ. 18-19 και 21) υπήρξε και ο πλέον μακροχρόνιος αεροπόρος της ελληνικής αεροπορίας (1912-1933). Στα γεράματά του, για να μην αποξενωθεί από την εμπειρία της πτήσης έγινε ανεμοπόρος (1937-1940). Το τέλος του υπήρξε ατυχές: πέθανε στο φτωχικό του σπίτι στη Φρεαττύδα από διαρροή φωταερίου το χειμώνα του 1942, βλ. *ό.π.*, σ. 214-215.

[174] *Ἀεροπλοΐα*, 1.3.1933, τ. 41, σ. 318· Ν. Σεφερτζής, «Μαθήματα ἀνεμοπορίας», *ό.π.*, 1.7.1935, τ. 97, σ. 19-20· *ό.π.*, 1-5.4.1938, τ. 163.

Μετά την αντικατάσταση της Κ.Α.Ε. από τη Β.ΑΛ.Ε., ακολουθήθηκε πολιτική διάδοσης της ανεμοπορίας από ομάδες ολιγομελείς, οι οποίες θα κατασκεύαζαν μόνες το υλικό τους,[175] ενώ η ίδια θα περιοριζόταν σε ρόλο συντονιστικό και διανεμητικό της ελάχιστης ενίσχυσης που μπορούσε να προσφέρει. Επίσης, η Β.ΑΛ.Ε. συνέταξε δοκίμιο καταστατικού ανεμολεσχών και κανονισμό πτυχίων, ενώ έκανε και ενέργειες για την καθιέρωση της ανεμοπορίας ως μάθημα της μέσης εκπαίδευσης.[176] Οι δραστηριότητες των επιμέρους ανεμοπορικών ομίλων παρατίθενται στη συνέχεια αναλυτικά.

2. Σχολή Ανεμοπορίας Βούλας

Υπαγόταν στη Γενική Αεροπορική Ένωση Ελλάδας και εγκαινίασε τις εργασίες της τη 2α Ιουνίου 1934 στην παραλία της Βούλας. Ο μοναδικός ολισθητής που διέθετε, είχε κατασκευασθεί από τριτοετείς μαθητές της Σχολής Τεχνιτών Αεροπορίας το τελευταίο εξάμηνο του 1933 και παρουσίασε προβλήματα από την πρώτη στιγμή· η παραμικρή ζημία ανέβαλλε τις πτήσεις μέχρι την Κυριακή που ακολουθούσε, ώσπου ένα ατύχημα τις διέκοψε οριστικώς. Γι' αυτόν το λόγο ένα δεύτερο ανεμόπτερο αρχικής εκπαίδευσης άρχισε να κατασκευάζεται. Επίσης, το ελαστικό σχοινί εκτόξευσης δεν ήταν το καταλληλότερο και χρειάσθηκε να παραγγελθούν νέα από την Αγγλία. Θεωρητικά μαθήματα παραδίδονταν σποραδικά τις καθημερινές. Επικεφαλής, τόσο της Σχολής Ανεμοπορίας όσο και της Σχολής Τεχνιτών ήταν ο μηχανικός Κόσκορος.[177]

3. Ανεμοπορικός Όμιλος Πολυτεχνείου

Ο ενθουσιασμός για την ανεμοπορία, ώθησε πέντε σπουδαστές του Πολυτεχνείου το Νοέμβριο του 1936 να συστήσουν ανεμοπορική ομάδα, αφού πέτυχαν προηγουμένως να προμηθευθούν από τη Β.ΑΛ.Ε. ένα ανεμόπτερο, ένα ελαστικό σχοινί, τέσσερεις τροχούς παλαιών αεροπλάνων και άξονες για την κατασκευή οχημάτων οδού και πεδίου. Το Υπουργείο Αεροπορίας παραχώρησε τα εργαλεία. Σύντομα η ομάδα στελεχώθηκε με πολυάριθμα μέλη. Στις αρχές Δεκεμβρίου αποπερατώθηκε το όχημα οδού. Στις δύο πρώτες συναντήσεις (20.12.1936 και 20.1.1937) στο Ψυχικό, ο ολισθητής έσπασε.[178]

---

[175] Μοναδική προσπάθεια κατασκευής ανεμοπλάνου (πτυχίου Β) από ιδιώτη, αυτή του Μ. Μπουρνόζου, βλ. *ό.π.*, 16.6.1934, τ. 72, σ. 351. Δεν γνωρίζουμε ωστόσο, αν το αποτελείωσε ή αν έγινε αξιοποίησή του.

[176] *Ό.π.*, 1-5.1.1937, τ. 133, σ. 186· *ό.π.*, 1-5.3.1938, τ. 161, σ. 264.

[177] *Ό.π.*, 1.2.1934, τ. 63, σ. 228· *ό.π.*, 16.6.1934, τ. 72, σ. 350· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 168.

[178] Γ. Παγκάκης, «Ἡ ἀναγέννησις τῆς ἀνεμοπορίας παρ' ἡμῖν», *ό.π.*, 15-20.4.1937, τ. 140, σ. 307· Κ. Γεωργικόπουλος, «Τὰ πεπραγμένα τοῦ 1ου ἔτους τῆς Ἀνεμολέσχης Ἀθηνῶν», *ό.π.*, 1.5.1939, τ. 189, σ. 414· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1937, τ. 21, σ. 83.

Ωστόσο, τα πρώτα βήματα των νεαρών αεροφίλων επιχείρησε να ανακόψει μια ανακοίνωση που προκάλεσε κατάπληξη και λύπη: «Τὸ Ε.Μ.Π. καθιστᾶ γνωστὸν ὅτι εἰς τὴν ἀνεμοπορικὴν κίνησιν σπουδαστῶν, διαφεύγουσα τὴν ἁρμοδιότητα τοῦ ἱδρύματος, δὲν ἀσκεῖ οὐδένα ἔλεγχον ἢ ἐποπτείαν τινὰ ἐπὶ τῶν πτήσεων καὶ ἑπομένως δὲν δύναται νὰ φέρει οὐδεμίαν σχετικὴν εὐθύνην.». Στο υπονοούμενο περί ατυχημάτων ανέλαβε να απαντήσει η Β.ΑΛ.Ε.: «Ὁ κίνδυνος [αποτελεί] σπουδαιότατον στοιχεῖον μορφώσεως χαρακτήρων, τὴν δὲ ἀγάπην τοῦ κινδύνου, ὅστις πάντοτε συνοδεύει ἔν τινι μέτρῳ τὰ ἀθλήματα τῆς ὑπαίθρου καὶ ἀποτελεῖ ἕν ἐπί πλέον θέλγητρον αὐτῶν, θεωρεῖ ἡ Β.ΑΛ.Ε. ὡς μίαν τῶν ὡραιοτέρων καὶ εὐγενεστέρων ἐκδηλώσεων τῆς ὑγιοῦς ἀνδρικῆς ψυχῆς, τὴν ὁποίαν καὶ τὸ κράτος καὶ οἱ ὑπεύθυνοι διὰ τὴν μόρφωσιν τῶν νέων καθῆκον ἔχουν νὰ καλλιεργήσουν καὶ ὄχι νὰ καταπνίξουν.»[179]

Τελικά, η πρυτανεία του Ε.Μ.Π. ήρε τις επιφυλάξεις της και με τον ερχομό της άνοιξης άρχισαν οι εκτοξεύσεις στο Μενίδι.[180] Μάλιστα, ο δήμος Αθηναίων παρείχε κατά περίπτωση αυτοκίνητο της υπηρεσίας καθαριότητας ή υδροφόρα για τη μεταφορά των ανεμοπόρων και τη ρυμούλκηση του ανεμόπτερου.[181] Η ενέργεια αυτή αύξησε τον αριθμό των μελών, διότι απάλλαξε το φτωχό ταμείο από τα έξοδα μετάβασης. Επειδή δε, ο αρχικός ολισθητής συνεχώς χαλούσε, άρχισε ήδη από τον Ιανουάριο του 1937 η δημιουργία τεσσάρων άλλων από τρία συνεργεία ατράκτων, φτερών και πηδαλίων αντιστοίχως. Όμως και αυτών η κατασκευή προχωρούσε με δυσκολία μια και το εργαστήριο του Πολυτεχνείου δεν ήταν πάντοτε διαθέσιμο. Να σημειωθεί ότι αρχηγός του ομίλου ήταν ο Γ. Παγκάκης, ενώ εκπαιδευτές διατέλεσαν διαδοχικά οι Πόγγης, Καμπέρος, Αδοσίδης.[182]

Η Β.ΑΛ.Ε. παραχώρησε και δεύτερο ολισθητή, που ανήκε στη Γενική Αεροπορική Ένωση Αθηνών, όπως και νέο ελαστικό ελληνικής κατασκευής, το οποίο δοκιμάσθηκε χωρίς επιτυχία. Από την άλλη, τα υπεσχημένα χρήματα για την κατασκευή υπόστεγου στο Μενίδι δεν δόθηκαν ποτέ. Μέχρι να λήξει η πρώτη περίοδος λόγω εξετάσεων, πραγματοποιήθηκαν 208 εκτοξεύσεις (και στον Άλιμο και στους Τράχωνες) με μέτρια αποτελέσματα (καλύτερη επίδοση 26΄΄).[183] Στα αξιοσημείωτα της χρονιάς συγκαταλέγονται η κινηματογράφηση των ασκήσεων της 21ης Μαρτίου από οπερατέρ του «Σινεάκ» και το έπαθλο της καλύτερης οργάνωσης κατά την εορτή υπέρ της Βασιλικής Αεροπορίας (4 Ιουλίου).[184] Οι

---

[179] *Ἀεροπλοΐα,* 16-20.2.1937, τ. 136, σ. 235.

[180] *Ό.π.*, 16-20.3.1937, τ. 138, σ. 268.

[181] Χ. Κουρλιμπίνης, «Ἡ ἀνεμοπορικὴ προσπάθεια στὴν Ἑλλάδα», *ό.π.*, τ. 186, σ. 348· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 171-172.

[182] Γ. Παγκάκης, *ό.π.*, 1-5.5.1937, τ. 141, σ. 323 και 16-20.5.1937, τ. 142, σ. 339 και 1-5.6.1937, τ. 143, σ. 353.

[183] Γ. Παγκάκης, *ό.π.*, 16-20.5.1937, τ. 142, σ. 339 και 1-5.6.1937, τ. 143, σ. 353· *ό.π.*, 1-5.1.1938, τ. 157, σ. 199· Κ. Γεωργικόπουλος, *ό.π.*.

[184] Γ. Παγκάκης, *ό.π.*, 16-20.5.1937, τ. 142, σ. 339· *ό.π.*, 1-5.1.1938, τ. 151, σ. 199.

ιθύνοντες, ωστόσο, του ομίλου έβλεπαν πως το υπάρχον πλαίσιο λειτουργίας του είχε αρχίσει να εξαντλείται.

4. Ανεμολέσχη Αθηνών

Με πυρήνα, λοιπόν, τους σπουδαστές του Πολυτεχνείου και κατόπιν της άρνησης των άλλων ανεμοπορικών ομάδων της πρωτεύουσας να προσχωρήσουν, ιδρύθηκε η Ανεμολέσχη Αθηνών με πρόεδρο το νέο πρύτανη του Ε.Μ.Π. Κ. Γεωργικόπουλο. Σύμφωνα με το καταστατικό, που εγκρίθηκε στις 26 Μαρτίου 1938, δεκτοί γίνονταν άπαντες άνω των 13 ετών, ανεξαρτήτως φύλου, ύστερα από επιλογή του Διοικητικού Συμβουλίου. Η εγγραφή κόστιζε 50 δραχμές για τα τακτικά μέλη και η ετήσια συνδρομή 160 δρχ., ενώ τα δόκιμα μέλη πλήρωναν 5 δρχ. ανά εκτόξευση. Μέχρι τον Απρίλιο του 1939 η λέσχη αριθμούσε 132 μέλη, τα 3/4 των οποίων ήσαν σπουδαστές του Πολυτεχνείου. Εννοείται ότι το οικονομικό αποτελούσε το ακανθωδέστερο πρόβλημα του σωματείου, που λύθηκε μετά από τις ενισχύσεις του γενικού γραμματέα Γ. Σκάλου και του Ταμείου Σωματικής Αγωγής. Εκπαιδευτές ανέλαβαν ο Ν. Σεφερτζής, που είχε προϋπηρετήσει επί τρία χρόνια στην Αυστρία και ο Κ. Αδοσίδης.[185]

Όταν ξεκίνησε τις δραστηριότητές της, η Ανεμολέσχη διέθετε τρεις ολισθητές. Το ζήτημα της κατασκευής νέων ανεμοπτέρων, αλλά και επισκευής των υπαρχόντων διευθετήθηκε με την δημιουργία δύο συνεργείων, ενός στη Σιβιτανίδειο Σχολή και ενός δευτέρου στο μηχανουργείο του Πολυτεχνείου. Τα νέα ανεμόπτερα ήσαν δύο Zögling για αρχαρίους (εκπέτασμα 12-14 μ., βάρος 80-100 χλγρ., ταχύτητα καθόδου 1,5 μ./δευτερόλεπτο, λόγος κατολίσθησης 1:12, δηλ. για κάθε μέτρο ύψους ο ολισθητής διατρέχει 12 μ. μήκους) και άλλο ένα για προχωρημένους.[186] Επίσης κατασκευάσθηκε και όχημα οδού.[187] Αντίθετα, η ανέγερση υπόστεγου στο Μενίδι δεν έγινε πραγματικότητα, παρά τη μεγάλη ανάγκη που υπήρχε εξ αιτίας της απώλειας χρόνου και της φθοράς υλικού.[188]

Οι εκτοξεύσεις λάμβαναν χώρα κάθε Κυριακή στον Προφήτη Ηλία Μενιδίου παράλληλα με τα θεωρητικά μαθήματα, σε ομάδες αρχαρίων και προχωρημένων, όπως και του αγρότη το χωράφι του οποίου ποδοπατούσαν... Χαρακτηριστικό του σωματείου ήταν η μαζικότητα (431 πτήσεις μέσα στο 1938, περισσότερες από κάθε άλλο σύλλογο) με αντιστάθμισμα όμως τις χαμηλές επιδόσεις (σπανίως ξεπερνούσαν το 1 λεπτό) και μόλις 4 πτυχία Α μέχρι το Μάρτιο του 1939. Επίσης, σημειώθηκαν δύο σοβαροί τραυματισμοί.[189]

---

[185] *Ό.π.*, 1-5.2.1938, τ. 159, σ. 235· Κ. Γεωργικόπουλος, *ό.π.*· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 173.

[186] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.2.1938, τ. 159, σ. 235 και 1.4.1939, τ. 187, σ. 372· *ό.π.*, 1-5.4.1938, τ. 163· Χ. Κουρλιμπίνης, *ό.π.*.

[187] Γ. Παγκάκης, «Αἱ ἀσκήσεις τῆς "Ἀνεμολέσχης Ἀθηνῶν"», *ό.π.*, 1-5.3.1938, τ. 161, σ. 279.

[188] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.4.1938, τ. 163, σ. 304· Γ. Σολομωνίδης, «Ἡ πρώτη θερινὴ ἀνεμοπορικὴ κατασκήνωσις στὴν Ἑλλάδα», *ό.π.*, 16-20.8.1938, τ. 172, σ. 85· Κ. Γεωργικόπουλος, *ό.π.*, σ. 415.

[189] Χ. Κουρλιμπίνης, *ό.π.*· *ό.π.*, 1.4.1939, τ. 187, σ. 372· Κ. Γεωργικόπουλος, *ό.π.*· *ό.π.*, 15.5.1939, τ. 190, σ. 437.

Τελικά, ο λόφος του Μενιδίου εγκαταλείφθηκε λόγω των μειονεκτημάτων του: ήταν χρησιμοποιήσιμος μόνο με βορείους ή νοτίους ανέμους, το υψόμετρο έφθανε μόλις τα 40 μ., το έδαφος καλλιεργείτο, η χωρητικότητα ήταν ελάχιστη. Οι ασκήσεις μεταφέρθηκαν σε δύο λόφους ΝΑ της Πάρνηθας (80 και 100 μ. ύψος), όπου δεν υπήρχαν εμπόδια ούτε το έδαφος χρησιμοποιείτο, η πρόσβαση γινόταν με δύο καρόδρομους, ενώ ήταν δυνατή η ρυμούλκηση από αυτοκίνητο, όπως και η ταυτόχρονη εκτόξευση περισσοτέρων του ενός ολισθητών.[190]

5. Σχολή Ανεμοπορίας Θεσσαλονίκης

Η ανεμοπορική ομάδα της Θεσσαλονίκης προήλθε από την εκεί αερολέσχη ως τμήμα εκμάθησης της ανεμόπτησης (τα εγκαίνια τελέσθηκαν στις 24 Ιανουαρίου 1937).[191] Οι Θεσσαλονικείς ήσαν ευνοημένοι ως προς την μετάβαση, καθώς κάθε Κυριακή ένα στρατιωτικό αυτοκίνητο τους μετέφερε από το Ντεπώ στο Σέδες. Από την άλλη πλευρά όμως, επειδή η εκπαίδευση γινόταν σε εντελώς επίπεδο έδαφος, είχαν τα περισσότερα σπασίματα.[192] Τα μαθήματα παρέδιδε ο υποσμηναγός εν αποστρατεία Μανιάκης, κάτοχος πτυχίου Β (ατομικό ρεκόρ 1'13'' στη Μίκρα). Τα 40 μέλη της σχολής ασκούντο με δύο πολωνικά ανεμόπτερα αρχικής εκπαίδευσης, τύπου Wrona-Bis· αργότερα θα παραγγελθούν και μονοθέσια τύπου Zögling και Grunau-Baby, γερμανικής κατασκευής.[193]

6. Ανεμολέσχη Παλαιού Φαλήρου

Τον Απρίλιο του 1937 υπάλληλοι του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων που λειτουργούσε στο Παλαιό Φάληρο ίδρυσαν την ομώνυμη αερολέσχη. Σκοποί της ήσαν η κατασκευή ανεμόπτερων αποκλειστικά από τα μέλη της και η προπαρασκευή δόκιμων ανεμοπόρων. Από την αρχή η αερολέσχη έτυχε της βοήθειας της ελληνικής και βρετανικής (Blackburn) διεύθυνσης του εργοστασίου, αλλά και της κοινότητας Παλαιού Φαλήρου (10.000 δρχ. για την κατασκευή υπόστεγου και εργαστηρίου), ο πρόεδρος της οποίας βάσει του καταστατικού συμμετείχε στο διοικητικό συμβούλιο.[194]

Η ομάδα του Παλαιού Φαλήρου υπερείχε όλων των άλλων στον κατασκευαστικό τομέα για ευνόητους λόγους, σε βαθμό που παρείχε ολισθητές και πρότυπα αεροπλάνων σε άλλες αερολέσχες.[195] Οι εκτοξεύσεις άρχισαν μέσα

---

[190] Γ. Παγκάκης, «Δύο νέοι ἀνεμοπορικοὶ λόφοι εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Ἀθηνῶν», *ό.π.*, 1.2.1939, τ. 183, σ. 283.

[191] *Ό.π.*, 1-5.2.1937, τ. 135, σ. 218· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 169.

[192] Χ. Κουρλιμπίνης, *ό.π.*

[193] *Ό.π.,* 15.5.1939, τ. 190, σ. 438· Μ. Τρεμόπουλος, *ό.π.· Χίλια δέντρα*, ό.π., σ. 23. Σύμφωνα με τον Α. Αυδή, *ό.π.*, σ. 173, το ρεκόρ του Μανιάκη ήταν 3'.

[194] *Ἀεροπλοΐα*, 15-20.4.1937, τ. 140, σ. 305 και 1-5.7.1937, τ. 145, σ. 1.

[195] *Ό.π.*, σ. 11 και 16-20.11.1937, τ. 154, σ. 173.

στο 1938, αρχικά σε παραπλήσιο λοφίσκο και αργότερα στο Μενίδι, υπό την επίβλεψη παλαίμαχων σμηναγών, πρώτα του Ρ. Πόγγη και έπειτα του Δ. Καμπέρου. Ο τελευταίος είχε μετακινηθεί από την ανεμοπορική ομάδα του Πολυτεχνείου, όπου είχε έλθει σε αντιπαράθεση με τους φοιτητές, εξ αιτίας της αυστηρής πειθαρχίας που προσπαθούσε να εφαρμόσει κατά την εκπαίδευση· βέβαια, ο Καμπέρος ήταν διάσημος και για τις νίλες (καψόνια) στις οποίες υπέβαλλε τους εκπαιδευόμενους. Όλα τα μέλη εργάζονταν υποχρεωτικά στο μοντάρισμα του ανεμοπλάνου πριν την εκτόξευσή του.[196] Τα αποτελέσματα ήσαν εντυπωσιακά: όταν απονεμήθηκαν τα πρώτα 15 πτυχία Α τον Μάιο του 1939, τα 9 παρελήφθησαν από δικαιούχους της συγκεκριμένης ομάδας (τα άλλα 6 η Ανεμολέσχη Αθηνών)· μεταξύ αυτών βραβεύθηκε η πρώτη γυναίκα ανεμοπόρος, η δεσποινίς Σ. Βαρλά.[197]

7. Ανεμοπορικός Όμιλος Εθνικής Τραπέζης

Στα τέλη Μαΐου του 1937 άρχισε να λειτουργεί ομάδα ανεμοπορίας και από υπαλλήλους της Ε.Τ.Ε. με αρχηγό τον Ι. Παλαμίδη και εκπαιδευτή τον σμηναγό Π. Μαντζουράνη. Τα θεωρητικά μαθήματα γίνονταν στο γυμναστήριο της τράπεζας και τα πρακτικά στο αεροδρόμιο Τατοΐου. Εκεί στεγαζόταν ο διθέσιος ολισθητής, τα φτερά και το ουραίο του οποίου προέρχονταν από αεροπλάνο Moran, πράγμα που τον καθιστούσε βαρύ· έτσι την εκτόξευσή του αναλάμβανε ένα σαραβαλιασμένο φορτηγό, η 'γουρούνα', με καλώδιο μήκους 100 μ.. Ο όμιλος εξέδιδε εγχειρίδια ανεμοπορίας και μετεωρολογίας, παρ' όλο που η Β.ΑΛ.Ε. δεν τον βοήθησε καθόλου.[198]

Επειδή το Τατόι δεν θα μπορούσε παρά να είναι μία προσωρινή λύση λόγω της συνεχούς κίνησης των αεροπλάνων,[199] ο Μαντζουράνης αναζήτησε και βρήκε νέα τοποθεσία στον Άγιο Ιωάννη κοντά στα Λιόσια επί της οδού προς Χάσια (η οδός απαραίτητη για τη ρυμούλκηση).[200] Τα εγκαίνια του νέου ανεμοδρομίου έγιναν στις 4 Ιουνίου 1939 και προς τιμήν του Δήμου Πειραιώς που προσέφερε 60.000 δρχ., το διθέσιο ανεμόπτερο ονομάστηκε «Πειραιεύς Ι».[201] Ένα ακόμη ανεμόπτερο τύπου Zögling παραγγέλθηκε και κατασκευάσθηκε στη Σιβιτανίδειο Σχολή.[202]

---

[196] Χ. Κουρλιμπίνης, *ό.π.*, σ. 347-348· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 175-181.

[197] Η τελετή οργανώθηκε από τον Ορειβατικό Σύνδεσμο για την επίδοση των επάθλων των πρόσφατων χιονοδρομικών αγώνων της Ζήρειας. Επειδή δε έλαβε χώρα στα γραφεία της Β.ΑΛ.Ε. παρουσία του διαδόχου Παύλου, απονεμήθηκαν και τα πτυχία των ανεμοπόρων, βλ. *Ἀεροπλοΐα*, 15.5.1939, τ. 190, σ. 438· *ό.π.*, 1.6.1939, τ. 191, σ. 458· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 185-189.

[198] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.6.1937, τ. 143, σ. 351· *ό.π.*, 1-5.8.1937, τ. 147, σ. 45· Χ. Κουρλιμπίνης, *ό.π.*, σ. 348· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 170-171.

[199] *Ό.π.*, σ. 173.

[200] *Ἀεροπλοΐα*, 15.5.1939, τ. 190, σ. 438.

[201] *Ό.π.*, 15.6.1939, τ. 192, σ. 481· *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1939, τ. 30, σ. 164.

[202] *Ἀεροπλοΐα*, Μάρτ. 1940, τ. 203, σ. 166.

8. Οι ανεμοπόροι της Σκύρου.

Μετά το πέρας του Μεγάλου Πολέμου, ο αεροπόρος του αυστροουγγρικού στρατού αλλά και ζωγράφος Γεώργιος φον Πέσκε ήλθε στη Σκύρο για να απαθανατίσει τα τοπία της. Μαγεμένος από το νησί και μια ντόπια πήρε την ελληνική ιθαγένεια και εγκαταστάθηκε μόνιμα σ' αυτό ασκώντας το επάγγελμα του δασκάλου. Και όταν η προπαγάνδα υπέρ της ανεμοπορίας έφθασε στο νησί, οργάνωσε ομάδα από 16 ενθουσιώδεις προσκόπους. Τούτοι μη έχοντας την παραμικρή αρωγή από την Β.ΑΛ.Ε., κατασκεύασαν εκ του μηδενός έναν ολισθητή τύπου Zögling, οι τροποποιήσεις δε που επέφερε ο αρχηγός τους τον κατέστησαν ελαφρότερο και πιο ευέλικτο από τους ομοειδείς του. Ωστόσο, η καθυστέρηση στην επίχριση του εμαγίτη των φτερών είχε ως αποτέλεσμα το πρώτο καλοκαίρι του 1938 να γίνουν μόνο είκοσι εκτοξεύσεις.[203]

Χαρακτηριστικό της καλής δουλειάς που γινόταν εκεί είναι το γεγονός ότι η σκυριανή ομάδα, πρώτη απ' όλες τις επαρχιακές, απέκτησε πέντε πτυχία τύπου Α, κατά την κατασκήνωση του Πάσχα του 1940.[204] Εν τω μεταξύ, κατόπιν της συγχώνευσης του Σώματος Προσκόπων με την Ε.Ο.Ν. η ομάδα είχε υπαχθεί στην Ε.Ο.Ν. Σκύρου, στην οποία και παραχώρησε τελετουργικά το ανεμοπλάνο της (26 Νοεμβρίου 1939). Στον Πέσκε απονεμήθηκε μετάλλιο της Επιτροπής Ολυμπιακών Αγώνων, το οποίο ο ίδιος θα παρέδιδε εις το εξής στον καλύτερο κάθε χρονιά ανεμοπόρο του νησιού ως εναλλασσόμενο έπαθλο.[205]

9. Άλλοι ανεμοπορικοί όμιλοι

Ήδη από το Σεπτέμβριο του 1935 πληροφορούμαστε την ύπαρξη Αθηναϊκού Ομίλου Ανεμοπορίας, με αφορμή την αναγνώρισή του από την Αερολέσχη Ελλάδας. Ωστόσο, η έλλειψη πείρας, χρημάτων, θέλησης αλλά και η αδιαφορία του κράτους θα τον καταδικάσει με τον καιρό σε πλήρη απραξία.[206] Το καλοκαίρι του επομένου έτους η Αερολέσχη ίδρυσε Τμήμα Ανεμοπορίας με πρόεδρο το Δ. Καμπέρο και στόχο την εκλαΐκευση και διάδοση του αθλήματος.[207] Υποθέτουμε ότι τα δύο παραπάνω σωματεία αυτά συγχωνεύθηκαν με τον Όμιλο του Πολυτεχνείου, όταν δημιουργήθηκε η Ανεμολέσχη Αθηνών. Επίσης, ανεμοπορικές ενώσεις συστήθηκαν στα Μέγαρα,[208] την Καλαμάτα,[209] τη Λαμία,[210] το Κουκάκι,[211] και την Κομοτηνή υπό την επωνυμία «Ο Πελαργός».[212]

---

[203] *Ό.π.*, 1-16.1.1939, τ. 181-182, σ. 261· Χ. Κουρλιμπίνης, *ό.π.*· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 217-218, ο οποίος υποστηρίζει ότι την άτρακτο του ολισθητή την παρέλαβαν από το συνεργείο Π. Φαλήρου.

[204] *Ἀεροπλοΐα*, Απρ. 1940, τ. 204, σ. 179.

[205] *Ό.π.*, Δεκ. 1939, τ. 200, σ. 123.

[206] *Ό.π.*, 16.9.1935, τ. 102, σ. 105· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 168-169.

[207] *Ἀεροπλοΐα*, 16.7.1936, τ. 122, σ. 22.

[208] *Ό.π.*, 1-5.2.1937, τ. 135, σ. 217.

Αλλά και αθλητικά σωματεία προχώρησαν στην ίδρυση ανεμοπορικών τμημάτων, όπως ο Παναμβρακικός Αθλητικός Σύνδεσμος στην Άρτα[213] και ο Ολυμπιακός Σύνδεσμος Φιλάθλων στον Πειραιά με εκπαιδευτή το σμηναγό Δ. Γονατά.[214] Τέλος, ανεμοπορικές ομάδες σύστησαν η Γυμναστική Ακαδημία[215] και τα μέλη του Ορειβατικού Συλλόγου.[216] Όλοι οι παραπάνω όμιλοι εξαρτώνταν υλικά από τη Β.ΑΛ.Ε., καθώς οργανωμένα συνεργεία κατασκευής ολισθητών υπήρχαν μόνο στην Αθήνα (της ΑΝΛ.Α., της Ανεμολέσχης Π. Φαλήρου και της Ε.Ο.Ν., πέρα από τις παραγγελίες που θα μπορούσαν να γίνουν στο Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων).[217]

10. Η Εθνική Οργάνωση Νεολαίας (Ε.Ο.Ν.) και η ανεμοπορία

Η ανεμοπορική κίνηση δεν ήταν δυνατόν να αφήσει ασυγκίνητο το καθεστώς της 4ης Αυγούστου, που θεώρησε ότι εξέφραζε πλήρως το πνεύμα της νέας εποχής.[218] Έτσι λοιπόν, το Τμήμα Φυσικής Αγωγής της Εθνικής Οργάνωσης Νεολαίας κατήρτισε στις αρχές του 1938 στην πρωτεύουσα, δύο ανεμοπορικές ομάδες, τη μία από παλαιούς μαθητές της Γερμανικής Σχολής Αθηνών, την άλλη από αρχάριους. Την εκπαίδευσή τους ανέλαβε ο Γερμανός καθηγητής της σχολής Χανς Καίγκλερ, κάτοχος πτυχίου C, με ατομική επίδοση 52'. Σε συντομότατο χρόνο η Ε.Ο.Ν. εφοδιάσθηκε με 3 ολισθητές, τύπου Zögling και Grunau-Baby, 4 ελαστικά εκτόξευσης, 1 όχημα οδού, 2 οχήματα πεδίου και αρκετό υλικό επισκευών, μέχρι δε τη λήξη του έτους απέκτησε δικό της εργαστήριο στην οδό Βραΐλα. Οι ασκήσεις εκτελούντο κάθε Κυριακή στο Ψυχικό, το Μενίδι, το Γουδί και την Πάρνηθα, ενώ διακόπτονταν κατά τους τρεις χειμερινούς μήνες. Στη θερινή κατασκήνωση, παρά τον πειραματικό χαρακτήρα της, επετεύχθησαν 132 εκτοξεύσεις με διάρκεια πτήσης μέχρι 27'', ενώ στη φθινοπωρινή σειρά μαθημάτων 162, περισσότερες από κάθε άλλη ομάδα.[219] Μέχρι το Σεπτέμβριο του 1939 120 μέλη της οργάνωσης στην Αθήνα είχαν λάβει πτυχίο Α.[220]

---

[209] *Ό.π.*, 16-20.2.1937, τ. 136, σ. 235· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 169.
[210] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.4.1937, τ. 139, σ. 286· Α. Αυδής, *ό.π.*.
[211] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.7.1937, τ. 145, σ. 11· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 171.
[212] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.12.1937, τ. 156, σ. 174· Α. Αυδής, *ό.π.*.
[213] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.7.1937, τ. 146, σ. 26· Α. Αυδής, *ό.π.*.
[214] *Ἀεροπλοΐα*, 15.6.1939, τ. 192, σ. 482.
[215] Α. Αυδής, *ό.π.*.
[216] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.5.1937, τ. 142, σ. 328.
[217] Α. Αυδής, *ό.π.*.
[218] Κ. Κατρίδης, *ό.π.*.
[219] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ο.Ν., 12, α/α 618, δελτίο τύπου για τα πρωινά φύλλα της 27.1.1939· *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.11.1938, τ. 178, σ. 193· *ό.π.*, 1-5.12.1938, τ. 179, σ. 216· *ό.π.*, 16-20.12.1938, τ. 180, σ. 238· *ό.π.*, 1.3.1939, τ. 185, σ. 309· *ό.π.*, 15.3.1939, τ. 186, σ. 349· Χ. Κουρλιμπίνης, *ό.π.*, σ. 347-348.
[220] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ο.Ν., 12, α/α 739· *ό.π.*, 13, α/α 024, έκθεση για την πρώτη διετία της Εθνικής Οργάνωσης Νεολαίας, Σεπτ. 1939.

Η Ε.Ο.Ν. ήταν επίσης ο μόνος φορέας που μπορούσε να αποκεντρώσει την ανεμοπορική δραστηριότητα στην ελληνική επαρχία. Στα τέλη του 1939, όταν ιδρύθηκε Τμήμα Ανεμοπορίας (προϊστάμενοι Αδοσίδης και Κουρλιμπίνης) υπαγόμενο στην Υποδιεύθυνση Αέρος (διευθυντής ο Πέσκε), ξεκίνησε μια προσπάθεια πάνω στους εξής άξονες: α) να σχηματισθούν στις κυριότερες πόλεις ομάδες ανεμοπορίας από φαλαγγίτες των τοπικών σχηματισμών, κατά προτίμηση άνω των 15 ετών, με επικεφαλής βαθμοφόρους–βοηθούς του εκπαιδευτή· β) η κάθε ομάδα να είναι σε θέση να κατασκευάζει και επισκευάζει η ίδια τα ανεμόπτερά της· γ) να τονισθεί ότι ουδείς κίνδυνος υπάρχει κατά την εκπαίδευση και οι συμμετέχοντες να υποβάλουν βεβαίωση των γονέων· δ) οι καθηγητές φυσικής αγωγής των γυμνασίων να προβούν σε σχετικές διαλέξεις. Τέλος, να υποδειχθούν φαλαγγίτες ή βαθμοφόροι, οι οποίοι θα έρχονταν στην Αθήνα για να εκπαιδευθούν ως εκπαιδευτές.[221]

Όπως είχε γίνει και στο παρελθόν, η Θεσσαλονίκη έδειξε τη μεγαλύτερη ανταπόκριση. Οι φαλαγγίτες του εκεί ομίλου παρακολουθούσαν τα μαθήματα που γίνονταν κάθε Τετάρτη στη Μίκρα. Προηγείτο θεωρητική εξέταση με καθηγητές το διευθυντή του Πρακτικού Λυκείου Σημειριώτη και τον υποσμηναγό Μαρκάκη. Ακολουθούσαν η κατασκευή–ρύθμιση των ανεμόπτερων και οι εκτοξεύσεις.[222] Τα αποτελέσματα ήσαν ικανοποιητικά: τον Ιούνιο του 1940, 70 ανεμοπόροι ήσαν έτοιμοι για εξέταση προς απόκτηση πτυχίου Α· δυστυχώς, τότε ακριβώς στερήθηκαν το ελαστικό εκτόξευσης, όταν δε τούτο απεστάλη από την κεντρική διοίκηση, καταστράφηκε το υπόστεγο της Αερολέσχης και μαζί του τα τρία της ανεμόπτερα. Τους απέμειναν ένα Sablier που κατασκεύασαν οι μαθητές του Πρακτικού Λυκείου, του οποίου τα δεσμά είχε λύσει ο ίδιος ο Μεταξάς (7 Ιανουαρίου 1940), και ένα Zögling που τους δώρισε η Αερολέσχη.[223]

Ομάδες ανεμοπορίας ιδρύθηκαν ακόμη στη Σκύρο (όπως είδαμε), τη Χαλκίδα, όπου προχώρησαν και σε διαπραγματεύσεις για την προμήθεια ολισθητή, την Καστοριά, το Μεσολόγγι, απ' όπου έγινε παραγγελία ανεμοπτέρου, τη Λαμία, την Αταλάντη, την Άμφισσα και το Λιδωρίκι. Οι ανωτέρω ομάδες έστειλαν ανεμοπόρους στην πανελλήνια κατασκήνωση του Βελεστίνου.[224] Σε

---

[221] Ό.π., 14, α/α 009, Ε.Ο.Ν. – Κεντρική Διοίκηση – Υποδιεύθυνση Αέρος προς όλες τις Περιφερειακές Διοικήσεις Αρρένων, εγκύκλιος, αρ. πρωτ. 18593 ΙΙ-12/21, 3.11.1939/Δ' (τα Δ' ή Ε' μετά τις χρονολογίες αφορούν το έτος από την εγκαθίδρυση του καθεστώτος). Η παραπάνω εγκύκλιος εστάλη σε όλες τις περιφερειακές διοικήσεις πλην της Αιγύπτου, βλ. ό.π., 14, α/α 10, 6.11.1939· *Ἀεροπλοΐα*, Ιαν. 1940, τ. 201, σ. 137· *ό.π.*, Μαρτ. 1940, τ. 203, σ. 166· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 219.

[222] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ο.Ν., 12, α/α 107, κίνηση Γραφείου Τύπου Κεντρικής Διοίκησης Ε.Ο.Ν., 1-30.6.1940.

[223] Ό.π., 11, α/α 167, XXII Περιφερειακή Διεύθυνση Θεσσαλονίκης: έκθεση πεπραγμένων μέχρι 30.6.1940/Ε'· *Ἀεροπλοΐα*, Ιαν. 1940, τ. 201, σ. 137.

[224] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ο.Ν., 4, α/α 17 και 20, Ε.Ο.Ν. Ευβοίας, V Περιφερειακή Διοίκηση Αρρένων, έκθεση πεπραγμένων 2ου εξαμήνου 1939 προς την Κεντρική Διοίκηση Επιθεώρησης, αρ. πρωτ. εμπ. 4, Χαλκίδα, 31.12.1939/Δ'· ό.π., 4, α/α 11 και 12, Ε.Ο.Ν. Ευβοίας, V Περιφερειακή Διοίκηση Αρρένων, έκθεση πεπραγμένων 1ου εξαμήνου 1940 προς την Κεντρική Διοίκηση Ε.Ο.Ν. Ελλάδος, αρ. πρωτ. Ε.Π. 451 (Φ Α/9), Χαλκίδα, 18.9.1940/Ε'· ό.π., 10, α/α 212, XXV Περιφερειακή Διοίκηση Αρρένων Νομού Φλωρίνης: έκθεση κινήσεως κατά το 2ο εξάμηνο 1939· ό.π., 10, α/α 201, Περιφερειακή

ακόμη 14 πόλεις δημιουργήθηκαν ανεμοπορικά κέντρα, για τα οποία υποθέτουμε ότι η εκπαίδευση δεν προχώρησε πέρα από το θεωρητικό σκέλος ή τουλάχιστον δεν στάθηκε επαρκής για να αντιπροσωπευθούν σε μια πανελλήνιας εμβέλειας συνάντηση.[225]

Τέλος, η οργάνωση εγκατέστησε δύο υπόστεγα στους συνήθεις τόπους των ασκήσεων (Προφήτης Ηλίας Μενιδίου 26 × 11 μ., και Αλουκά Βόλου 24 × 13 μ.), ενέργεια που διευκόλυνε το έργο της συντήρησης των ανεμοπτέρων.[226] Η αλήθεια είναι ότι, επειδή η ανεμοπορία αποτελούσε πολυτέλεια για τα δεδομένα της εποχής — το κόστος ενός ανεμόπτερου κυμαινόταν από 18-20.000 δρχ.[227] — η μόνη λύση που απέμενε για τους φιλόδοξους ανεμοπόρους, ιδίως στην επαρχία, ήταν η εγγραφή στο αρμόδιο τμήμα της Ε.Ο.Ν..[228] Στο πλαίσιο μάλιστα της συγκέντρωσης χρημάτων για την κατασκευή ανεμόπτερων προγραμματίσθηκε στο γήπεδο του Παναθηναϊκού ποδοσφαιρικός αγώνας μεταξύ των μεικτών ομάδων Αθηνών – Θεσσαλονίκης.[229]

11. Ανεμοπορικές εορτές

Το Μάιο του 1938 το Λύκειο Ελληνίδων οργάνωσε εορτή στο Παναθηναϊκό Στάδιο. Το πρόγραμμα περιλάμβανε αλληγορική αναπαράσταση του μύθου του Ικάρου, και παρέλαση με εθνικές ενδυμασίες των διαφόρων διαμερισμάτων της χώρας με το καθένα να φέρει τμήμα ενός ανεμόπτερου της Αερολέσχης Αθηνών, το οποίο συναρμολογήθηκε επί τόπου.[230]

Στις 5 Ιουνίου του ιδίου έτους και στο πλαίσιο της Αθλητικής Εβδομάδας πραγματοποιήθηκε παρέλαση στους δρόμους της πρωτεύουσας ενώπιον του βασιλιά και του πρωθυπουργού. Ανάμεσα στους χιλιάδες νέους και οι ανεμοπόροι, οι οποίοι συναρμολόγησαν τα ανεμόπτερά τους επί τόπου λίγο πριν βγουν στην οδό Πανεπιστημίου. Πρώτη, τιμής ένεκεν, παρέλασε η Ανεμολέσχη Θεσσαλονίκης με ένα σκάφος και τους ανεμοπόρους της με τις γκρίζες στολές τους. Δεύτερος, ο όμιλος της Ε.Τ.Ε. παρουσιάσθηκε με τρόπο υπερβολικό αλλά

Διοίκηση Αρρένων Φλωρίνης: έκθεση πεπραγμένων από 1.2.-9.8. 1940· ό.π., 2, α/α 188, Ε.Ο.Ν. Αιτωλοακαρνανίας – Περιφερειακή Διοίκηση: εξαμηνιαία έκθεση για τη δράση της Περιφερειακής Διοίκησης Ε.Ο.Ν. Αρρένων Αιτωλοακαρνανίας κατά το 1ο εξάμηνο 1940/Ε', Μεσολόγγι, 1.9.1940· ό.π., 4, α/α 141, Ε.Ο.Ν. – Διοίκηση Αρρένων Φθιωτιδοφωκίδας προς την Κεντρική Διοίκηση Ε.Ο.Ν., έκθεση πεπραγμένων 2ου εξαμήνου, Λαμία, 24.9.1940/Ε'.

[225] Ό.π., 12, α/α 176, Γραφείο Τύπου, Ιούν. 1940, όπου ο κατάλογος των πόλεων· ό.π., 12, α/α 974, αναφορά στην Ε.Ο.Ν. Σητείας.

[226] Ό.π., 12, α/α 632, δελτίο τύπου· *Ἀεροπλοΐα*, Ιαν. 1940, τ. 201, σ. 125.

[227] Σύμφωνα με μεταπολεμική πληροφορία η Οργάνωση έφθασε να διαθέτει 40 ανεμόπτερα, βλ. Ι. Λαζαρίδης, «Ἡ ἀνεμοπορία ὡς βασικὴ προπαίδευσις εἰς τὴν ἀεροπορίαν», *Ἀεροπορικὰ Νέα*, Ιούλ. 1957, έτ. 11, τ. 122, σ. 23.

[228] *Ἀεροπλοΐα*, Μάρτ. 1940, τ. 203, σ. 165.

[229] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ο.Ν., 12, α/α 100-101, Κίνηση Γραφείου Τύπου Κεντρικής Διεύθυνσης Ε.Ο.Ν., 1-30.6.1940. Βλ. επίσης, στον ίδιο φάκελο α/α 108, 116, 118, 120, 126, 128, 129.

[230] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.5.1938, τ. 166, σ. 363.

θεαματικό: τα μέλη του φορούσαν πλήρη αεροπορική εξάρτυση (κάσκες, γυαλιά, αλεξίπτωτα), ενώ πάνω στο διθέσιο ανεμόπτερο στέκονταν οι… καθιερωμένοι τσολιάς και βλαχοπούλα. Στη συνέχεια, η Ανεμολέσχη Π. Φαλήρου ντυμένη λιτά με γλάρο ραμμένο στο στήθος· το ανεμοπλάνο της συρόταν μόνο από 4 ανεμοπόρους, οι υπόλοιποι βάδιζαν κρατώντας το ελαστικό σχοινί σε θέση εκτόξευσης· κατά την διέλευση από την εξέδρα των επισήμων δόθηκε παράγγελμα και όλο το ανεμόπτερο περιστράφηκε. Ακολούθησαν οι μικροί πρόσκοποι της Σκύρου να προσπαθούν να συγκρατήσουν ένα σκάφος που είχε άβαφα ακόμα τα φτερά. Έπειτα οι φαλαγγίτες της Ε.Ο.Ν. με το χέρι υψωμένο. Τελευταία και πολυπληθέστερη η Ανεμολέσχη Αθηνών: 50 ανεμοπόροι ντυμένοι στα λευκά με αετό στο στήθος συνόδευαν 4 ολισθητές και το Falke. Ο κόσμος που πρώτη φορά έβλεπε ανεμόπτερα τούς χειροκρότησε θερμά.[231]

12. Σε αναζήτηση πανελληνίου ανεμοπορικού κέντρου - κατασκηνώσεις

Χαρακτηριστικό της ελληνικής ανεμοπορίας ήταν η πλήρης μόνωση των ομάδων σε σημείο καχυποψίας και η συνακόλουθη αδυναμία επίλυσης των προβλημάτων τους, αφού η καθεμία δούλευε χωριστά· οι ανεμοπόροι δεν γνώριζαν συναδέλφους άλλων ομάδων. Η λύση θα βρισκόταν στις τακτικές συναντήσεις των αντιπροσώπων των ανεμολεσχών και ομάδων υπό την αιγίδα της Β.ΑΛ.Ε. και κυρίως στη δημιουργία ενός ενιαίου κέντρου που θα διέθετε υπόστεγα, ώστε να αποφεύγεται η φθορά και σπατάλη χρόνου από την μεταφορά και την από-/συναρμολόγηση.[232] Ήδη από το 1937 ο Ο.Α.Ε.Μ.Π. είχε προτείνει την ίδρυση ενός τέτοιου χώρου στην Αττική.[233]

Ενδιάμεσο βήμα προς αυτή την κατεύθυνση θα μπορούσε να αποτελέσει η διοργάνωση κατασκηνώσεων, αφού εκεί θα συναντιόνταν οι ομάδες και θα δοκιμάζονταν τα πεδία. Δυστυχώς, στην πρώτη κατασκήνωση του Ιουλίου του 1938 στους μεταξύ Λαμίας – Λιανοκλαδίου λόφους, συμμετείχε μόνο η Ανεμολέσχη Αθηνών. Εκεί, τις πρώτες ημέρες συναρμολογήθηκαν οι τρεις ολισθητές και το Falke. Στη συνέχεια, κάθε μαθητής εκτελούσε δύο με τρεις εκτοξεύσεις την ημέρα και στις εξετάσεις 4 εξ αυτών έλαβαν πτυχίο Α. Ο δε εκπαιδευτής Σεφερτζής επωφεληθείς ανοδικού ρεύματος παρέμεινε στον αέρα για 2'30''.[234]

Για την επόμενη θερινή κατασκήνωση, η ΑΝΛ.Α. πραγματοποίησε έρευνες σε πολλά σημεία της ελληνικής επικράτειας θέτοντας τις εξής προϋποθέσεις: λόφοι ύψους άνω των 60 μ., ομαλοί χωρίς εμπόδια, κατάλληλοι για όλους τους ανέμους και με μαλακό έδαφος. Τελικά, καθ' υπόδειξιν του Πέσκε επιλέχθηκε το Τραχύ

---

[231] *Ό.π.*, 16-20.6.1938, τ. 168, σ. 407 και 425· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 190-194· Μ. Τρεμόπουλος, *ό.π.*.

[232] Χ. Κουρλιμπίνης, *ό.π.*, σ. 348-349.

[233] *Ό.π.*, 16-20.6.1937, τ. 144, σ. 359. Σε αναζήτηση κατάλληλου χώρου είχε προβεί και η Κ.Α.Ε. στις αρχές της δεκαετίας, δίχως όμως αποτέλεσμα, βλ. Φ. Θεοδωρίδης, «Εἰσαγωγὴ εἰς τὴν Ἀνεμοπορίαν», *ό.π.*, σ. 48.

[234] Γ. Σολομωνίδης, *ό.π.*· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 197.

Σκύρου,[235] λεκανοπέδιο προσφερόμενο και για ρυμούλκηση, στο οποίο δέσποζαν δύο λόφοι. Ως στόχος της δραστηριότητας τέθηκε η κατάρτιση καλών στελεχών πτυχιούχων για να αυξηθεί ο αριθμός των εκπαιδευτών. Αυτή τη φορά συμμετείχαν 11 φαλαγγίτες, 4 της ΑΝΛ.Α., 3 της Ε.Τ.Ε., και 2 της Σκύρου με 3 ολισθητές της ΑΝΛ.Α., 2 της Ε.Ο.Ν. και 1 της Σκύρου (αυτός χρησιμοποιήθηκε εντατικά λόγω των ανώτερων πτητικών ιδιοτήτων του). Εκπαιδευτές ορίσθηκαν οι Σεφερτζής, Παπαματθαιάκης (επίδοση 5 ωρών, πτυχίο C), ο Αιγυπτιώτης Τσέλιος (επίδοση 8 ωρών) και ο Αιγύπτιος Φαΐκ (πτυχίο C). Οι αρχικές ελλείψεις της κατασκήνωσης καλύφθηκαν με συστηματική εργασία. Συνολικά έγιναν 50 εκτοξεύσεις δοκιμής υλικού, 70 σουρσίματα αρχαρίων και 273 εκπαιδευτικές εκτοξεύσεις. Πτυχίο Α (πτήση άνω των 30'') έλαβαν 9 και πτυχίο Β (5 πτήσεις των 60'' και εκτέλεση S) 3. Μάλιστα για τους συμμετέχοντες βγήκαν και παρωνύμια: οι πτυχιούχοι Β ονομάσθηκαν 'κολπατζήδες', εξ αιτίας των ελιγμών που πραγματοποιούσαν, οι Α 'κοριοί', επειδή πετούσαν κοντά στο έδαφος, ενώ οι άνευ πτυχίου που τραβούσαν το λάστιχο για τους άλλους, 'κόπανοι'.[236]

Επειδή, όμως, η συγκοινωνία με την Σκύρο ήταν εβδομαδιαία και η τοποθεσία Τραχύ απομακρυσμένη από την κωμόπολη (δαπάνη μεταφοράς, δυσκολία ανεφοδιασμού), η αναζήτηση κέντρου ανεμοπορίας συνεχίσθηκε τόσο από την ΑΝΛ.Α. όσο και από την Ε.Ο.Ν.. Ως καταλληλότερος χώρος προκρίθηκε αυτή τη φορά ο λόφος Αλουκά, 19 χλμ. έξω από το Βόλο, δίπλα στο σιδηροδρομικό σταθμό Λατομεία, επιμήκης, ύψους 143 μ., ελεύθερος από περικλείοντα εμπόδια, ομαλός, καλυμμένος με χλωρίδα. Επιπλέον, ο δήμος Βόλου εξεδήλωσε την πρόθεση να διαθέσει ποσό 100.000 δρχ. για τη δημιουργία Πανελληνίου Ανεμοπορικού Κέντρου.[237]

Εκεί λοιπόν, υπό την εποπτεία της Ε.Ο.Ν. οργανώθηκε το επόμενο καλοκαίρι σε δύο εκπαιδευτικούς κύκλους των 100 ατόμων (1.7.-15.8. και 16.8.-30.9.1940)[238] το τρίτο πανελλήνιο στρατόπεδο ανεμοπορίας με σκοπό οι μετέχοντες σε αυτό (στην συντριπτική πλειοψηφία άρρενες) να καταστούν επαρκείς για την μετέπειτα διδασκαλία του αθλήματος στις περιφέρειές τους. Η αφθονία μέσων (20 ανεμόπτερα, υπόστεγο, μαγειρείο, σκηνές), η φιλοτιμία ορισμένων εκπαιδευτών και η θέληση των νέων προοιωνίζονταν την υπέρβαση των στενών ορίων μέσα στα οποία επιχειρήθηκαν οι προηγούμενες προσπάθειες.[239]

---

[235] Χ. Κουρλιμπίνης, «Εἰς ἀναζήτησιν ἑλληνικοῦ κέντρου ἀνεμοπορίας», *Ἀεροπλοΐα*, 1.6.1939, τ. 191, σ. 458-460.

[236] *Ό.π.*, 1.8.1939, τ. 195, σ. 64· Ν. Σεφερτζής, «Ἡ ἀνεμοπορικὴ κατασκήνωσις Σκύρου», *ό.π.*, Οκτ. 1939, τ. 198, σ. 93-96· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 196-197, 218.

[237] Χ. Κουρλιμπίνης, «Τὰ ἑλληνικὰ ἀνεμοπορικὰ κέντρα: Λάρισα-Βόλος», *ό.π.*, Δεκ. 1939, τ. 200, σ. 122-123· *ό.π.*, Ιαν. 1940, τ. 201, σ. 137-138.

[238] Ωστόσο, είναι πιθανότερο να λειτούργησε μόνο ο α' κύκλος, καθώς σύμφωνα με πληροφορίες ο στρατοπεδάρχης αναχώρησε στις 21.8, όπως επίσης και μέρος του υλικού βρέθηκε εγκαταλελειμμένο στις 25.8, βλ. Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ο.Ν., 7, α/α 412 και 442, έπαρχος Βόλου προς υπασπιστή Κ.Ε.Ν., Βόλος, 30.8.1940/Ε'.

[239] Ό.π., 12, α/α 167, Γραφείο Τύπου, Ιούν. 1940· ό.π., 12, α/α 234 και 236, κίνηση Γραφείου Τύπου Κεντρικής Διοίκησης Ε.Ο.Ν., 1-31.7.1940/Ε'· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 197-198.

Ωστόσο, ο χώρος υστερούσε έναντι της Σκύρου σε ανέσεις και φυσική ομορφιά. Σε απόσταση χιλιομέτρων δεν υπήρχε ούτε ένα δένδρο να προσφέρει σκιά. Το νερό μεταφερόταν με βυτίο από το Βόλο. Οι σκορπιοί τρόμαζαν τους ανεμοπόρους. Παρουσιάσθηκαν κρούσματα ελαφράς δηλητηρίασης από ακασσιτέρωτα μαγειρικά σκεύη, δεν ελήφθη μέριμνα για τα αποπλύματα του μαγειρείου ούτε για τα αποχωρητήρια των αγοριών. Ο στρατοπεδάρχης Θ. Παπαδόπουλος κατηγορήθηκε ότι δημιούργησε φατρίες, άφησε υπηρεσιακές οφειλές προς τρίτους, διαμαρτυρόταν για τις ελλείψεις, ενώ σχολιάσθηκε για την συμπεριφορά του σε εκπαιδευόμενη· τέλος, φεύγοντας άφησε όλο το υλικό αφόρτωτο. Επικρίσεις δέχθηκαν και ο εκπαιδευτής Αδοσίδης, επειδή αδιαφόρησε για τον εορτασμό της 4ης Αυγούστου εκτελώντας πτήσεις με την ομάδα του εκείνη την ημέρα, και οι Κουρλιμπίνης, Βλάχος και Οικονομίδης ως άπειροι και περισσότερο θεωρητικοί. Οι κρίσεις αντίθετα για τους Βάσεν Χόβεν, Πέσκε και Γιαννακουδάκη ήσαν θετικές. Αρνητική εντύπωση προκαλούσαν οι εκπαιδευτές κάθε φορά που παρήγγελναν φαγητό απ' έξω και ο γιατρός που δυσανασχετούσε διαρκώς. Το υλικό μετά την διάλυση του στρατοπέδου δεν αποθηκεύθηκε εξ ολοκλήρου στο παραπλήσιο οίκημα και για να αποφευχθεί η διαρπαγή του ο έπαρχος Βόλου διέταξε τη φρούρησή του από τη χωροφυλακή Βελεστίνου, μέχρις ότου το αναλάβει η τοπική υποδιοίκηση. Αποτέλεσμα της εν γένει διοικητικής και οργανωτικής απειρίας ήσαν τα λίγα πτυχία Α και τα μόλις 5-6 Β, παρ' όλο που εκτελέσθηκαν 6.000 πτήσεις περίπου.[240]

Το μελανότερο όμως σημείο της κατασκήνωσης σημειώθηκε στις 21 Ιουλίου και ήταν ο θάνατος της 19χρονης λοχίτιδας και φοιτήτριας της ιατρικής Νίκης Περακάκη. Η κοπέλα ενώ βρισκόταν σε χαμηλό ύψος και είχε πάρει τη σωστή γωνία κατολίσθησης, έπεσε σε σκοτοδίνη, έγειρε όλο εμπρός και το Zögling της με ταχύτητα 40 χλμ./ώρα διαλύθηκε πάνω στο σκληρό έδαφος. Βαριά τραυματισμένη μεταφέρθηκε στον Βόλο, όπου ξεψύχησε το απόγευμα. Ο στρατοπεδάρχης για να προλάβει την κατάπτωση του ηθικού των υπολοίπων διέταξε την κανονική συνέχιση του προγράμματος.[241] Ο τύπος επί μέρες τής αφιέρωσε άρθρα, ιδίως το επίσημο όργανο της Ε.Ο.Ν., η *Νεολαία,* και ξεκίνησε πανελλήνιος έρανος για την ανέγερση αναθηματικής στήλης. Κατόπιν διαταγής όλες οι περιφερειακές διοικήσεις προσέφεραν συμβολικό ποσό· το ίδιο έπραξαν εθελουσίως αερολέσχες, εφημερίδες και ιδιώτες. Τελικά, το μνημείο έμεινε προοπτική. Πάντως, λίγο πριν διαλυθεί η κατασκήνωση, συνάδελφοί της κατασκεύασαν ένα απέριττο κενοτάφιο και το στόλισαν με λουλούδια του θεσσαλικού κάμπου.[242]

---

[240] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ο.Ν., 7, α/α 412 και 442, έπαρχος Βόλου προς υπασπιστή Κ.Ε.Ν., Βόλος, 30.8.1940/Ε'· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 197 και 205.

[241] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ο.Ν., 12, α/α 263· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 199-202.

[242] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ο.Ν., 12, α/α 247, 31.7.1940· ό.π., 12, α/α 254, 258, 259· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 203-204.

13. Οι τελευταίες αναλαμπές

Το φθινόπωρο του 1940 αφίχθησαν στην χώρα τα νέα ανεμόπτερα Grunau-Baby και Grunau-Post. Στην Αθήνα η χρησιμοποίησή τους καθυστέρησε λόγω τεχνικών δυσκολιών. Αντιθέτως, στη Θεσσαλονίκη κάθε Κυριακή γίνονταν πτήσεις με το Grunau-Post. Στις 27 Οκτωβρίου οι Παπαματθαιάκης και Παγκάκης, που βρίσκονταν εκεί ως έφεδροι, υψώθηκαν στο μακεδονικό ουρανό και σημείωσαν εκπληκτικές επιδόσεις, ο πρώτος 1.29' και ο δεύτερος 25' μαζί με τους ελιγμούς που απαιτούσε το πτυχίο C. Οι Θεσσαλονικείς πανηγύρισαν δικαιολογημένα το πέρασμα από το στάδιο των κατολισθήσεων σε εκείνο της κυρίως ανεμοπορίας. Τα πανελλήνια αυτά ρεκόρ έμελλε να μείνουν ακλόνητα για χρόνια και η αιτία ήταν ο πόλεμος που ξέσπασε την ακριβώς επομένη ημέρα![243]

14. Πόλεμος – κατοχή – απελευθέρωση

Ενώ ο πόλεμος σοβούσε, η Σχολή Αεροπορίας (Ικάρων) για λόγους ασφαλείας μεταφέρθηκε στο Άργος. Εκεί εκδήλωσαν την επιθυμία να εκπαιδευθούν πολλοί ανεμοπόροι ως ύστατη εφεδρεία. Ωστόσο, δεν υπάρχουν στοιχεία για συμμετοχή τους στα μαθήματα.

Όταν οι Γερμανοί μπήκαν στην Ελλάδα, γνώστες οι ίδιοι της τεράστιας σημασίας της ανεμοπορίας, όχι μόνο απαγόρευσαν κάθε πτήση, αλλά έκαψαν όλα τα αποθηκευμένα ανεμόπτερα στη Σιβιτανίδειο, ενώ κατέσχον εκείνα του Παλαιού Φαλήρου και της Θεσσαλονίκης μαζί με το σχετικό υλικό. Οι Ιταλοί επίσης, κατέσχον ως λεία πολέμου τα υπόστεγα της Ε.Ο.Ν. στο Μενίδι και στο Βελεστίνο. Η Ε.Ο.Ν. φυσικά διαλύθηκε και το επαπομείναν ανεμοπορικό υλικό της συνελέγη από την αδρανοποιημένη Αερολέσχη.[244] Η ελληνική ανεμοπορία περιέπεσε σε μαρασμό.

Η αναγέννησή της επρόκειτο να πυροδοτηθεί από έναν ξένο, αλλά γνώριμο. Ο Πέσκε κατά την Κατοχή είχε εργασθεί στη Γερμανική Υπηρεσία Μεταφορών. Τις ημέρες που οι κατακτητές αποχωρούσαν, κατόρθωσε να πείσει το Γερμανό διοικητή του Λόχου Σφαγείων να του δώσει έγγραφη ομολογία της καταστροφής των ανεμόπτερων της Σιβιτανιδείου, ώστε να ζητηθεί αργότερα αποζημίωση. Ο φάκελος παραδόθηκε στις ελληνικές αρχές, αλλά χάθηκε στα Δεκεμβριανά. Ο Πέσκε συνεχίζοντας την προσπάθεια ανακάλυψε σε αποθήκη του Μενιδίου ένα σχεδόν κατεστραμμένο Zögling και μαζί με τρία ημιδιαλυμένα ανεμόπτερα της Ανεμολέσχης Φαλήρου που εντοπίσθηκαν στο Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων ίδρυσε την 1η Ομάδα Αεροπροσκόπων Αθηνών,[245] η οποία αναγνωρίσθηκε από το

[243] *Ο.π.*, σ. 206-207. Η επίδοση του Παπαματθαιάκη καταρρίφθηκε το φθινόπωρο του 1948, βλ. Ι. Λαζαρίδης, *ό.π.*.

[244] *Ε.τ.Κ. 1942*, φ. 327, ν.δ. 211· Α. Αυδής, *ό.π.*, σ. 207-208.

[245] *Ό.π.*, σ. 219-220.

Σώμα Ελλήνων Προσκόπων· ως βοηθός τεχνικός υπαρχηγός τοποθετήθηκε ο Αυδής.[246] Το κομμένο νήμα ξαναδέθηκε.

[246] *Ἀεροπορικὰ Νέα*, Νοέμ. 1948, έτ. 2, τ. 18, σ. 25.

Θ. ΑΛΕΞΙΠΤΩΣΗ

Όπως κάθε σχεδόν εφεύρεση στην ιστορία της ανθρωπότητας έτσι και το αλεξίπτωτο αξιοποιήθηκε από τις κυβερνήσεις των διαφόρων χωρών πρώτιστα για στρατιωτικούς σκοπούς. Αργότερα, υπηρεσίες και εταιρείες το υιοθέτησαν στην από αέρος αποστολή ταχυδρομείου και εμπορευμάτων, όταν η προσγείωση δεν ήταν εφικτή.[247] Σπανίως όμως η αλεξίπτωση αντιμετωπίσθηκε ως άθλημα προσιτό στο ευρύ κοινό, γι' αυτό και η προσπάθεια προς αυτήν την κατεύθυνση στην Ελλάδα συνδέεται με το πάθος ενός και μόνου ανθρώπου.

Το Φεβρουάριο του 1926, το Ταμείο Αεροπορικής Αμύνης είχε οργανώσει επίδειξη στον Ιππόδρομο Φαλήρου με σκοπό την συλλογή χρημάτων. Στο πρόγραμμα, εκτός από τις συνήθεις επιδείξεις, υπήρχε και μια ατραξιόν: ο χρηματιστής Μάνθος Σακκάς θα πηδούσε με αλεξίπτωτο από ένα αεροσκάφος Breguet, που πιλοτάριζε ο ανθυπολοχαγός Οικονόμου. Στην πρώτη πτήση ο Σακκάς κρεμάστηκε από μια σκάλα που προεξείχε του αεροσκάφους και εκτέλεσε ασκήσεις μονόζυγου. Στη δεύτερη, ο πιλότος ελάττωσε τόσο την ταχύτητα για να μην παρασύρει τον ακροβάτη, ώστε μόλις το σώμα του τελευταίου βρέθηκε στην σκάλα, προκάλεσε την οπισθέλκουσα και αυτή με την σειρά της απώλεια στήριξης· το αεροσκάφος τότε έπεσε σε περιδίνηση και ο Σακκάς βλέποντας τη θάλασσα να έρχεται πάνω του βούτηξε στο κενό για να σωθεί, όμως το αλεξίπτωτο δεν άνοιξε εντελώς, αφού ένα σχοινί μπερδεύτηκε στο θόλο με αποτέλεσμα η τροχιά του να είναι ελατηριωτή· την ίδια ώρα το αεροπλάνο απεγκλωβιζόταν…[248] Σύμφωνα με τον πιλότο, το πρόβλημα προκλήθηκε αποκλειστικά από την εσφαλμένη επαναδίπλωση του αλεξίπτωτου ύστερα από προηγηθείσα δοκιμαστική πτώση με σάκο άμμου: έτσι κατά το άνοιγμα, ένα από τα ελαστικά σχοινιά βρέθηκε περασμένο πάνω από το ύφασμα δημιουργώντας δύο συγκολλημένα μικρά αλεξίπτωτα, γι' αυτό και η ταχύτητα πτώσης ανήλθε από 4 μ./δευτ. σε 15 μ./δευτ.. Η ζωή του Σακκά σώθηκε από την πτώση στη θάλασσα και την ελαστική φόρμα κολύμβησης που είχε προνοήσει να φορέσει.[249] Κανείς όμως από το πλήθος δεν αντελήφθη τίποτε και ο τύπος σχολίασε εγκωμιαστικά το παρ' ολίγον δυστύχημα.

Ο Σακκάς απτόητος, συνέχισε να καταγίνεται με τα αλεξίπτωτα ως αντιπρόσωπος και δοκιμαστής ξένων οίκων. Η χρόνια ενασχόληση μάλιστα απέφερε ουσιαστικούς καρπούς: τέσσερα αλεξίπτωτα δικής του επινόησης, για τα οποία τού δόθηκε δίπλωμα ευρεσιτεχνίας. Η καινοτομία του έγκειτο σε μία δεύτερη αυξομειούμενη οπή του θόλου, πέραν της κοινής σταθερής, για τη

---

[247] Κ.Ε.Α. και Α.Ε.Α., *Πρώτη Ἀεροπορικὴ Ἔκθεσις Ἀθηνῶν*, Αθήνα 1932, τ. 2, σ. 4.

[248] Η. Καρταλαμάκης, *ό.π*, σ. 310-314.

[249] Π. Οικονομάκος, *ό.π*, σ. 18.

διαφυγή του αέρα. Τούτη χρησίμευε στην επιβράδυνση της καθόδου και στην εξουδετέρωση των ταλαντώσεων.[250]

Το τελειοποιημένο αλεξίπτωτο του Σακκά επιδείχθηκε από το δημιουργό του στις 4 Νοεμβρίου 1936, στο αεροδρόμιο της Δεκελείας. Το ελληνικό αλεξίπτωτο σε σύγκριση με το εξαιρετικά δημοφιλές τότε βρετανικό Irving ήταν απλούστερο και πρακτικότερο: ζύγιζε ελαφρότερα (8 χλγρ. αντί 14), κάλυπτε μικρότερη επιφάνεια (48 τ.μ. αντί 65), είχε λιγότερα κορδόνια (12 αντί 24), ήταν βραδύτερο (χρόνος καθόδου 5 μ./δευτ. αντί 7,5) και, τέλος, διέθετε μηχανισμό ακαριαίας απαλλαγής, για να μην παρασύρεται ο χειριστής κατά την επαφή με το έδαφος.[251] Ο ίδιος ο Σακκάς πήδησε εκείνη την ημέρα από την πίσω θέση ενός διθέσιου Breguet που πετούσε σε ύψος 1.200 ποδών (400 μ.) με κυβερνήτη τον ανθυποσμηναγό Τουμπακάρη. Αν και το άλμα υπήρξε απόλυτα επιτυχημένο, οι αρμόδιοι δεν ενθουσιάσθηκαν με την ιδέα της στρατιωτικής χρήσης του αλεξίπτωτου, αρκούμενοι στην αξιοποίηση του ως μέσου διάσωσης των πληρωμάτων της Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας.[252]

Στην αθλητική της βέβαια εφαρμογή η αλεξίπτωση δεν γινόταν από αεροπλάνο, αλλά από ειδικά κατασκευασμένο πύργο. Η Β.ΑΛ.Ε διαβλέποντας άλλο ένα πεδίο προπαγανδισμού της αεροπορικής ιδέας περιέλαβε μέσα στο πρόγραμμα του 1937 τη δημιουργία ενός τέτοιου πύργου.[253]

[250] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.9.1937, τ. 149, σ. 72.

[251] *Ό.π.*, 16.11.1936, τ. 130, σ. 140· Λ. Μπλαβέρης, «Οι πρώτοι Έλληνες αλεξιπτωτιστές», *Πόλεμος και Ιστορία*, Νοέμ. 1999, τ. 24, σ. 4.

[252] *Ό.π.*, σ. 5.

[253] *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.1.1937, τ. 133, σ. 187.

Ι. ΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΣ

Ο σκοπός των μοντέλων, των οποίων η κατασκευή γινόταν με βάση σχέδια ακριβέστατων αναλογιών, δεν ήταν άλλος από τη δημιουργία στη νεολαία ενός γόνιμου ενδιαφέροντος για την αεροπορία·[254] ταυτοχρόνως, αποτελούσαν το πρωιμότερο και πιο προσιτό μέσο επίτευξης πνεύματος αεροφιλίας. Βεβαίως, ο μοντελισμός δεν περιοριζόταν μόνο στα παιδιά, αλλά αφορούσε και τους ενήλικες.[255] Επιπλέον, το μοντέλο πέρα από την ιδιότητα της αναπαράστασης μπορούσε να αναπτύξει και εκείνη της αεροδυναμικής, ώστε να πετά και να επιτυγχάνει επιδόσεις.[256]

Η προπαγάνδιση των μοντέλων στο σχολικό χώρο γινόταν είτε με τη διανομή ομοιωμάτων αεροπλάνων από ενημερωμένους κατόπιν διαλέξεων δασκάλους[257] είτε με την κατασκευή τους κατά την ώρα της χειροτεχνίας από τους μαθητές.[258] Ήδη από το χειμώνα του 1930, οι Χριστιανικές Αδελφότητες Νέων Αθηνών και Θεσσαλονίκης κατήρτισαν τμήματα με σκοπό την κατασκευή μικροσκοπικών αεροσκαφών.[259] Στα δημόσια σχολεία καθοδηγητικό ρόλο ανέλαβαν η Αεροπορική Ένωση Αθηνών αρχικά, και η Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδας αργότερα, πάντα σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας. Η προσπάθεια έφθασε στο αποκορύφωμα της τον Ιανουάριο του 1940, όταν μετά από ενέργειες της Ε.Ο.Ν. αποφασίσθηκε ότι από την προσεχή σχολική περίοδο θα εισαγόταν για τους μαθητές των δημοτικών σχολείων 110 μεγάλων δήμων της χώρας η ενασχόληση με την κατασκευή ομοιωμάτων αεροπλάνων και ανεμοπλάνων στο πλαίσιο του μαθήματος της χαρτοκοπτικής ή της ξυλοκοπτικής. Τα σχέδια η οργάνωση τα διάλεξε από το εξωτερικό αντιγράφοντας και τις σχετικές εξηγήσεις. Οι ιθύνοντες υπολόγιζαν ότι από τους 60 χιλιάδες μαθητές που θα παρακολουθούσαν το μάθημα, ένας επαρκής αριθμός θα στελέχωνε το φυτώριο που θα έδινε στο κράτος τους μελλοντικούς αεροπόρους και τεχνικούς.[260]

Εκτός σχολείου, τόσο η Ε.Ο.Ν. όσο και η Ανεμολέσχη Αθηνών συγκρότησαν τμήματα κατασκευής μοντέλων καθοδηγούμενα από φαλαγγίτες αποφοίτους της Γερμανικής Σχολής και πεπειραμένους σπουδαστές του Πολυτεχνείου

---

[254] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.4.1938, τ. 164, σ. 339.

[255] *Ό.π.*, 16-20.5.1938, τ. 166, σ. 382.

[256] *Ό.π.*, 1-5.5.1938, τ. 165, σ. 362.

[257] *Ό.π.*, 1.9.1931, τ. 5, σ. 1.

[258] Η χειροτεχνία, όπως και η σωματική αγωγή, μαθήματα σχετικά περιφρονημένα, αναβαθμίσθηκαν από το καθεστώς της 4ης Αυγούστου, βλ. Κ. Κατρίδης, *ό.π.*, σ. 3.

[259] *Τὰ Φτερά*, Ιαν. 1932, τ. 10, σ. 15-16.

[260] *Ἀεροπλοΐα*, Ιαν. 1940, τ. 201, σ. 125 και 139· Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ο.Ν., 12, α/α 158, Γραφείο Τύπου, Ιούν. 1940.

αντιστοίχως.[261] Στη Σκύρο με πρωτοβουλία του Πέσκε ο μοντελισμός διαδόθηκε μεταξύ των μαθητών του νησιού.[262] Όλες γενικά οι αεροπορικές ενώσεις έλαβαν από τη Β.ΑΛ.Ε. το Διεθνή Κανονισμό Κατασκευής Μοντέλων.[263] Τέλος, το περιοδικό *Ἀεροπλοΐα* δημοσίευε τμηματικά ανά τεύχος σχέδια ιπτάμενων μοντέλων σε φυσικό μέγεθος, ενώ διένειμε και καλλιτεχνικά αντίτυπα που προμηθεύθηκε από την ιταλική εταιρεία Ala Littoria.

Όσο για διαγωνισμούς, έχουμε πληροφορίες για έναν που αφορούσε κατασκευή ομοιωμάτων στο πλαίσιο της Αεροπορικής Έκθεσης Αθηνών (Απρίλιος-Μάιος 1932) κατά τον οποίο ξεχώρισαν οι μαθητές της Βιοτεχνικής Εταιρείας για την τεχνική κατασκευή και τις αεροδυναμικές ιδιότητες των αθυρμάτων[264] και για ένα δεύτερο που αφορούσε ιπτάμενα μοντέλα το Φεβρουάριο του 1939.[265] Το καλοκαίρι του επόμενου χρόνου πάλι στο Ζάππειο, η Ε.Ο.Ν. διοργάνωσε πανελλήνιο διαγωνισμό ομοιωμάτων.[266]

Ας σημειωθεί η περίπτωση κατασκευής υπερμεγέθους ομοιώματος το καλοκαίρι του 1935, όταν γυμνασιόπαιδα που παραθέριζαν στα Νέα Στύρα Ευβοίας, συναρμολόγησαν αμφίβιο αεροπλάνο εξ ολοκλήρου από ξύλο και καρφιά (μήκος 4 μ., ύψος 1,15 μ., πτερυγικό εκπέτασμα 5,35 μ., πτερυγική επιφάνεια 8,10 τ.μ.), κόστους 141 δρχ.! Ο σκοπός της εκλαΐκευσης επετεύχθη ως προς τους χωρικούς, όχι όμως και ως προς ένα γάιδαρο, ο οποίος όρμησε επάνω του και σχεδόν το κατέστρεψε. Μετά από αυτήν την εξέλιξη χρησιμοποιήθηκε πλέον ως μονοθέσιο αλιευτικό.[267]

Όσον αφορά, τέλος, τις επιδόσεις, ρεκόρ πτήσης σημειώθηκε το φθινόπωρο του 1938: μοντέλο ανεμοπλάνου διαστάσεων 1,60 × 0,90 μ. πέταξε επί 3'30'' πάνω από την Καισαριανή με ολικό κύκλο πτήσης 800 μ..[268]

---

[261] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.11.1938, τ. 178, σ. 193.

[262] *Ό.π.*, Απρ. 1940, τ. 204, σ. 180.

[263] *Ό.π.*, 15.6.1939, τ. 192.

[264] *Ό.π.*, 16.3.1932, τ. 18, σ. 385-386· Κ.Α.Ε. και Α.Λ.Ε., *ό.π.*, σ. 11· *Τὰ Φτερά*, Ιούλ. 1932, τ. 12, σ. 6. Για την Έκθεση γενικότερα, βλ. σ. 312-315.

[265] *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.11.1938, τ. 178, σ. 193.

[266] Γ.Α.Κ., Α.Ε.Ο.Ν., 12, α/α 176, Γραφείο Τύπου, Ιούν. 1940.

[267] Γ. Παγκάκης, «Πῶς ἐκατασκευάσαμεν τὸ ἀεροπλάνο μας "Ν. Στῦρα"», *Ἀεροπλοΐα*, 1.10.1935, τ. 103, σ. 115.

[268] *Ό.π.*, 1-5.12.1938, τ. 179, σ. 219.

ΙΑ. ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ

Στη Θεσσαλονίκη, η Ένωση Φίλων Αέρος προχώρησε τον Απρίλιο του 1931 στην έκδοση του περιοδικού *Τὰ Φτερά*. Το πρώτο φύλλο δεν θα μπορούσε να χαρακτηρισθεί άρτιο στην εμφάνιση και την εκλεκτικότητα της ύλης, πράγμα που οφειλόταν στα ανεπαρκέστατα μέσα της τοπικής αερολέσχης.[269] Στην πορεία βελτιώθηκε, αποδείχθηκε ωστόσο θνησιγενές, αφού η κυκλοφορία του σταμάτησε ύστερα από 12 μόλις τεύχη, τον Ιούλιο του επόμενου έτους.

Ως το μακροβιότερο αεροπορικό περιοδικό κατά την εξεταζόμενη περίοδο αναδείχθηκε η *Ἀεροπλοΐα*, με έδρα την Αθήνα (πλατεία Κλαυθμώνος). Διευθυντής και ψυχή της υπήρξε ο Νικόλαος Γιαννακούλιας. Τούτος είχε εισέλθει στο διπλωματικό σώμα το 1916· μάλιστα κατά την απόπειρα δολοφονίας του Βενιζέλου στο Παρίσι μετά την υπογραφή της συνθήκης των Σεβρών (1920) βρισκόταν δίπλα στον πρωθυπουργό. Η αγάπη του για τις πτήσεις τον ώθησε στην ίδρυση του περιοδικού.[270] Η *Ἀεροπλοΐα* διακήρυξε αρχικά ως σκοπό της τη διάδοση και εκλαΐκευση του αεροπλάνου. Αργότερα, χωρίς να απομακρυνθεί από τον αρχικό στόχο, έριξε το βάρος της ύλης στην τεχνική και πολεμική άποψη της αεροπορίας. Επίσης, αναμείχθηκε στις διενέξεις της πολεμικής αεροπορίας,[271] ασκώντας έντονη κριτική στον πρώτο υφυπουργό Ζάννα, κατηγορώντας τον κυρίως για σπατάλες. Στα χρόνια της δικτατορίας της 4ης Αυγούστου ευθυγραμμίσθηκε με το καθεστώς. Το περιοδικό εκδιδόταν κάθε δεκαπέντε ημέρες, από τα τέλη όμως του 1939 έγινε μηνιαίο. Από τις σελίδες του παρέλασαν σχεδόν όλοι οι ασχολούμενοι με την αεροπορική ιδέα, άλλωστε ο κύκλος τους την εποχή εκείνη ήταν σχετικά στενός. Με την είσοδο των Γερμανών στην Αθήνα η Αεροπλοΐα κατασχέθηκε και ο Γιαννακούλιας δεν ξαναέγραψε ούτε ξανακούσθηκε.[272]

Υπήρχε τέλος και η *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, τριμηνιαία έκδοση του Υπουργείου Αεροπορίας και ως εκ τούτου απηχούσε τις επίσημες κρατικές απόψεις. Στα πλεονεκτήματά της ανήκει η φροντισμένη εμφάνιση, η αξιόπιστη παράθεση στοιχείων από ξένες πηγές και κυρίως ο διαθέσιμος χώρος για εκτεταμένα άρθρα τα οποία είχαν μάλλον το χαρακτήρα της αυτοτελούς μελέτης.

---

[269] *Τὰ Φτερά*, Απρ. 1931, τ. 1-2, σ. 29 κ.ε..

[270] Ε. Ξυράκης, *ό.π.*, σ. 57 και 60-61.

[271] *Ἀεροπλοΐα*, 1-16.7.1932, τ. 49-50, σ. 1-2.

[272] Ε. Ξυράκης, *ό.π.,* σ. 118.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το νέο μεταφορικό μέσο αρχικά τονίζει και εξάρει το ρόλο της Ελλάδας ως σταυροδρόμι μεταξύ τριών ηπείρων. Δεν υπήρχε γραμμή ευρωπαϊκή που να κατευθυνόταν προς την Αφρική (από την πύλη της Αιγύπτου) και την Ασία (από την πύλη της Παλαιστίνης – Συρίας) και να μην περνούσε από την Ελλάδα. Το πλεονέκτημα που είχε η χώρα επί τόσους αιώνες με τις θαλάσσιες μεταφορές και τις χερσαίες, τώρα επαυξήθηκε με όρους αποκλειστικότητας. Ευνόησε βέβαια ιδιαίτερα και η συγκυρία: ο απομονωτισμός της Τουρκίας, η ανταγωνιστικότητα της Ιταλίας έναντι των υπολοίπων μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων και η σχετική ένδεια υποδομών των χωρών της Βόρειας Αφρικής και της Μέσης Ανατολής.

Ατυχώς όμως τα οφέλη αυτής της αποκλειστικότητας τα γεύθηκε η Ελλάδα σχεδόν εξ ολοκλήρου ως χώρα στάθμευσης ή διέλευσης και όχι ως φορέας διαμετακόμισης. Το ρόλο του διακομιστή τον έπαιξε ουσιαστικά μόνο για 5-6 χρόνια στο περιορισμένο εσωτερικό δρομολόγιο Θεσσαλονίκης – Αθηνών και πάλι μόνο για τις κεντροευρωπαϊκές εταιρείες (δηλ. αυτές που χρησιμοποιούσαν τον κάθετο άξονα της χώρας). Εκείνες που χρησιμοποιούσαν τον οριζόντιο Δύσης – Ανατολής (βρετανικές, γαλλικές, ολλανδικές, ιταλικές) διέσχιζαν απρόσκοπτα την επικράτεια. Όσο για την εγχώρια εταιρεία, αυτή δεν κατόρθωσε να βγει έξω από τα σύνορα.

Κατά ειρωνεία, το νέο συγκοινωνιακό μέσο όσο γρήγορα μεγιστοποίησε την αξία της Ελλάδας ως χώρας διέλευσης τόσο γρήγορα επρόκειτο να την απαξιώσει. Η τεχνική εξέλιξή του, αργά ή γρήγορα θα επέφερε την υπερκέραση του ελλαδικού χώρου χάρη στην αύξηση της εμβέλειας πτήσης των αεροσκαφών, η οποία θα επέτρεπε πλέον την υπέρπτηση δίχως την αναγκαία στάθμευση. Δευτερευόντως, η κατίσχυση του αεροπλάνου έναντι του υδροπλάνου, ακύρωσε το πλεονέκτημα μιας νησιωτικής χώρας με έντονο διαμελισμό ακτών, άρα πλούσιας σε φυσικούς και τεχνητούς λιμένες. Επίσης, η συνεχής τεχνική βελτίωση επρόκειτο να εξουδετερώσει με τον καιρό και το πλεονέκτημα του ήπιου κλίματος. Βέβαια, όλες αυτές οι αρνητικές εξελίξεις δεν άρχισαν να γίνονται ορατές παρά μόνο προς τα τέλη της υπό εξέταση περιόδου, στο μεγαλύτερο διάστημα της οποίας η Ελλάδα απολάμβανε συγκριτικά πλεονεκτήματα. Στο εσωτερικό πάντως της χώρας, ο ρόλος της αεροπορίας υπήρξε ευεργετικός: σε μια χώρα νησιωτική και ορεινή, με ανεπαρκές ακτοπλοϊκό και σιδηροδρομικό δίκτυο και ανύπαρκτο οδικό, το αεροπλάνο έδωσε κάποιες λύσεις.

Σύμφωνα με τα μέχρι τώρα εκτεθέντα, η γεωγραφία δεν επηρεάζει αποφασιστικά την τεχνολογία, ούτε η τεχνολογία τη γεωγραφία. Καθοριστικός όμως μπορεί να είναι ο ρόλος της πολιτικής.

Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα για τα οποία μόλις έγινε λόγος θα μπορούσαν να αποβούν ευεργετικότερα, αν οι αρμόδιοι είχαν δείξει μεγαλύτερη εγρήγορση

στην αρχή της περιόδου και δεν άφηναν να χαθεί η κρίσιμη δεκαετία του ’20, τότε ακόμη που με μεγάλες δυσκολίες οι Ευρωπαίοι εγκαθιστούσαν γραμμές προς την Ανατολή. Η Ελλάδα θα μπορούσε να διεκδικήσει μεγαλύτερο μερίδιο στο μοίρασμα της πίτας και να θέσει αυστηρότερους όρους στις διαπραγματεύσεις μαζί τους, όμως κανείς υπεύθυνος δεν είχε τη διορατικότητα για ή την εμπιστοσύνη σε μια ανεξάρτητη ελληνική δράση στην περιοχή. Θα μπορούσε κανείς να πει ότι οι ιθύνοντες επαναπαύθηκαν σε γεωγραφικούς ντετερμινισμούς — όπως άλλωστε αρέσκονταν να επαναπαύονται και σε ιστορικούς. Βέβαια, τέτοιου είδους προσεγγίσεις δεν αποδεικνύουν τίποτε άλλο παρά την έλλειψη μακρόπνοης πολιτικής.

Η αναθεώρηση των αρχικών συμβάσεων με τις ξένες εταιρείες στην οποία προχώρησε ο υφυπουργός Αεροπορίας Ζάννας στις αρχές της δεκαετίας του ’30 μερικώς μόνο θεράπευσε το πρόβλημα· απλώς ακύρωσε ορισμένους ταπεινωτικούς για τη χώρα όρους. Και ναι μεν επισπεύσθηκαν οι διαδικασίες για τη δημιουργία και τη στήριξη εθνικής εταιρείας, ωστόσο η επέκταση των γραμμών της στο εξωτερικό παρέμεινε στόχος απραγματοποίητος· και όταν μιλάμε για αερομεταφορές ο περιορισμός εντός των συνόρων μόνο ως ασφυκτικός χαρακτηρίζεται. Και ένας από τους λόγους της αποτυχίας μπορεί να αναζητηθεί στην κακή ιεράρχηση προτεραιοτήτων: η ελληνική πλευρά (κράτος και εταιρεία) έριξε το βάρος της στην επίτευξη αεροσυγκοινωνίας με την Αίγυπτο, σε μια γραμμή όχι τόσο προσοδοφόρα (παρά την ύπαρξη ελληνικής παροικίας) και υπονομευόμενη από τους Βρετανούς, ενώ δευτερευόντως ασχολήθηκε με τη εγκατάσταση γραμμής προς την Κεντρική Ευρώπη (τερματικός σταθμός η Βιέννη), η οποία και μόνο λόγω της ταχείας διαβίβασης του διηπειρωτικού ταχυδρομείου Ασίας και Αφρικής απέδιδε περισσότερα, πέρα από μεγαλύτερα ανταλλάγματα που προσέφεραν οι Γερμανοί ή την ουσιαστική αμοιβαιότητα που θα αποκόμιζε από τους μικρούς ενδιάμεσους γείτονες.

Επιπλέον, στο ζήτημα της καθιέρωσης στιβαρών εθνικών αερομεταφορών (και το ίδιο συμπέρασμα συνάγεται από την πολιτική που ακολούθησαν οι ιδιώτες πρωτεργάτες της αεροπορίας) μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι ο Έλληνας επιχειρηματίας δεν ξέφυγε από την παραδοσιακή νοοτροπία του να δρα όχι ανεξάρτητα αλλά συμπληρωματικά προς τους ξένους συναδέλφους του ή ακόμη και ως αντιπρόσωπός τους. Διάθεση για ανταγωνισμό ελάχιστη. Όσον αφορά τους κρατικούς φορείς, εκεί οι εξαρτήσεις από τον ξένο παράγοντα είναι ακόμη μεγαλύτερες. Μοναδική εξαίρεση υπήρξε η σθεναρή στάση του ελληνικού κράτους απέναντι στις ξένες εταιρείες στη διένεξη για το δασμολόγιο των καυσίμων υλών. Εδώ έγινε αξιόλογη εκμετάλλευση της συγκυριακής αποκλειστικότητας της ελληνικής οδού, όπως και εν μέρει του βρετανογερμανικού ανταγωνισμού.

Οι ξένες εταιρείες που δραστηριοποιήθηκαν στη χώρα επεδίωκαν κυρίως να συνδέσουν την ευρωπαϊκή μητρόπολη με εδάφη αποικιακά ή υπό εντολή στην Ασία και την Αφρική. Γι’ αυτό και η Ελλάδα αποτελούσε διαβατικό σταθμό και όχι τερματικό: οι Βρετανοί ήθελαν να φθάσουν μέχρι τη Νότια Αφρική και την Αυστραλία, οι Γάλλοι μέχρι την Ινδοκίνα, οι Ολλανδοί μέχρι την Ινδονησία, οι Ιταλοί μέχρι τη Σομαλία. Για τους υπολοίπους, (Γερμανοί, Πολωνοί,

Γιουγκοσλάβοι, Αυστριακοί, Ρουμάνοι, Μαγυάροι) η Ελλάδα — και μάλιστα για μεγάλο χρονικό διάστημα η βόρεια πύλη της Θεσσαλονίκης — αποτελούσε το τέρμα. Μόνο οι Γερμανοί μετά από επίπονες προσπάθειες μπόρεσαν να ανοίξουν δρόμο μέχρι την Κεντρική Ασία (και οι Πολωνοί μέχρι τη Μέση Ανατολή). Βέβαια, η προώθηση των Γερμανών έγινε στο βαθμό και από τις διόδους που τους επέτρεψαν οι νικητές του Α' Παγκοσμίου Πολέμου: η προσπάθειά τους να αποκτήσουν πρόσβαση στην Αίγυπτο απέτυχε, ενώ το ασιατικό δρομολόγιο της Lufthansa δεν ακολούθησε την νότια ακτή αυτής της ηπείρου, αλλά τη μεσόγεια (προς βόρειο Ιράν και Αφγανιστάν). Από την άλλη πλευρά, τα συμφέροντα της Γερμανίας δεν ήσαν τόσο ζωτικά στην Κεντρική Ασία όσο ήταν στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Όσον αφορά πάντως την παρουσία των ξένων παραγόντων στις εσωτερικές υποθέσεις της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας, θα τολμούσαμε να τους κατατάξουμε, υπό το πρίσμα της δεκαετίας του ’30 που δίνει τον τόνο της περιόδου, σε τέσσερεις βαθμίδες. Στην πρώτη, αυτή των μεγάλων παικτών, θα τοποθετούσαμε τους Γερμανούς και τους Βρετανούς. Οι πρώτοι, αν και ξεκίνησαν αργοπορημένοι, τελικά φάνηκαν να προηγούνται, τουλάχιστον με όρους απτούς, υλικοτεχνικούς: ο τύπος των ελληνικών αεροσκαφών, οι διευκολύνσεις στη μετεκπαίδευση Ελλήνων πιλότων, η παρουσία Γερμανών τεχνικών και ιπταμένων στη χώρα, η παροχή οργάνων σε αεροδρόμια διαδηλώνουν το μέγεθος της διείσδυσής τους. Από την άλλη πλευρά, οι Βρετανοί πραγματοποίησαν μικρότερα ανοίγματα στην προσπάθειά τους να ελαχιστοποιήσουν το οικονομικό κόστος μιας επιρροής, η οποία έμοιαζε γερά εδραιωμένη σε διπλωματικά πλεονεκτήματα δεκαετιών. Στη δεύτερη βαθμίδα βρίσκονται οι Γάλλοι και οι Ιταλοί, οι οποίοι αν και είχαν το χρονικό (ήδη από τη δεκαετία του ’20) και το γεωγραφικό προβάδισμα σε σχέση με τους υπολοίπους, ωστόσο δεν έκριναν σκόπιμο να παίξουν ενεργότερο ρόλο στις ελληνικές υποθέσεις επαφιέμενοι στην προάσπιση των καθαρά εμπορικών συμφερόντων τους — οι Γάλλοι με μεγαλύτερη ευκολία, αφού τον πρώτο καιρό εισέπρατταν ανέξοδα τα οφέλη της δυσπιστίας των ελληνικών κυβερνήσεων απέναντι στους Ιταλούς. Στο τρίτο επίπεδο δυναμικότητας θα εντάξουμε τους Ολλανδούς και τους Πολωνούς. Η παρουσία τους εκφράσθηκε σχεδόν αποκλειστικά μέσα από τη δράση των εταιρειών τους, η οποία ανεπιφύλακτα χαρακτηρίζεται ως αξιόλογη. Το ψηφιδωτό συμπληρώνεται από τις μικρές αεροπορικές παρουσίες της Γιουγκοσλαβίας, της Ρουμανίας, της Αυστρίας και, εντελώς όψιμα, της Ουγγαρίας. Η συμμετοχή τους στην αεροπορική κίνηση της Ελλάδας υπήρξε ισχνή, γι’ αυτό και επεδίωξαν να διευρύνουν τη δράση τους μέσω κοινοπραξιών — ουσιαστικά υπό την καθοδήγηση — ισχυρότερων χωρών (η Γιουγκοσλαβία και η Αυστρία με τη Γερμανία, η Ρουμανία με την Πολωνία). Εννοείται ότι η ποδηγέτηση των εναερίων γραμμών της περιοχής από τις μεγάλες ευρωπαϊκές δυνάμεις άφησε νεκρό γράμμα την όποια προσπάθεια προσέγγισης των μελών της Βαλκανικής Συνεννόησης, παρ’ όλο που η μεταξύ τους επιφυλακτικότητα, όπως και η οικονομική ανεπάρκεια αποτέλεσαν παράγοντες εξίσου ανασταλτικούς. Η αναφορά δε σε κράτη μάλλον παρά σε εταιρείες οφείλεται στο γεγονός ότι σχεδόν

όλες (με εξαίρεση την ολλανδική K.L.M.) είχαν την ενεργή υποστήριξη των κυβερνήσεων των χωρών τους στις επαφές τους με το ελληνικό κράτος.

Στρέφοντας τώρα την προσοχή μας στην καθ' αυτό ελληνική αεροπορία, πρέπει ίσως να θεωρήσουμε ως σημαντικότερο βήμα στην εξέλιξή της το αρχικό. Αναφέρομαι στην προσπάθεια απεμπλοκής της πολεμικής αεροπορίας από τα επιτελεία της ξηράς και του ναυτικού και αυτονόμησής της, ως ανεξάρτητου όπλου. Παράλληλα, όμως και στην προσπάθεια απεγκλωβισμού της πολιτικής αεροπορίας από το Υπουργείο Συγκοινωνίας, αλλά και από την ίδια την πολεμική αεροπορία, η οποία την έβλεπε ως προσάρτημά της ή ως χρυσή εφεδρεία. Το ανεξάρτητο Υπουργείο Αεροπορίας λειτούργησε διττά: ως προστατευτικό κέλυφος και ως κινητήριος μοχλός για την αεροπορική υπόθεση. Σε ορισμένες μάλιστα περιπτώσεις, άσκησε επιθετική πολιτική αρπάζοντας υπηρεσίες από άλλα υπουργεία, όπως τη μετεωρολογική, που μέχρι τότε υπαγόταν στο Υπουργείο Εθνικής Παιδείας· εξυπακούεται ότι αυτή η μετάβαση έγινε με την ταυτόχρονη διαφοροποίηση του χαρακτήρα της μετεωρολογικής υπηρεσίας από περισσότερο ερευνητικό σε περισσότερο πρακτικό.

Εάν τώρα θέλαμε να αποδώσουμε σχηματικά την εξέλιξη της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας, θα την παρομοιάζαμε με την κίνηση δύο κυμάτων. Κατά το μεγαλύτερο μέρος της δεκαετίας του '20 είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη, την τριετία 1929-32 εμφανίζεται ορμητική, ακολουθεί μια κάμψη του ενθουσιασμού — ίσως και μια συνειδητοποίηση των δυσκολιών που πρέπει να ξεπερασθούν — και από το 1935-36 και μετά ο δείκτης της σημειώνει νέα άνοδο. Και η παρατήρηση αυτή δεν αφορά μόνο το συγκοινωνιακό τομέα, αλλά και την ιδιωτική αεροπορία, την ανεμοπορία και την προπαγάνδιση του αεροπλάνου. Δεν είναι τυχαίο ότι στις περιόδους κορύφωσης στην κεφαλή του κράτους αλλά και του Υπουργείου Αεροπορίας ήσαν δύο σημαίνουσες πολιτικές προσωπικότητες, ο Βενιζέλος και ο Μεταξάς. Ο πρώτος μπορεί να μην αναμίχθηκε ενεργά, ωστόσο είχε τη οξυδέρκεια να αυτονομήσει την αεροπορία από την εθνική άμυνα όπως και από τα λοιπά συγκοινωνιακά μέσα και να δώσει με το κύρος του πλήρη κάλυψη στον υφυπουργό του Ζάννα, ώστε ο τελευταίος να εφαρμόσει μια δημιουργική πολιτική. Ο Μεταξάς πάλι συμμετείχε περισσότερο ενεργά, ως προς το στρατιωτικό σκέλος της αεροπορίας είναι αλήθεια. Ο υφυπουργός του Οικονομάκος, δεν διέθετε βέβαια την πνοή του Ζάννα, όμως αρκετά πράγματα την εποχή που ανέλαβε καθήκοντα είχαν δρομολογηθεί και η αεροπορία προχωρούσε με αυτόματο πιλότο. Και οι δύο πρωθυπουργοί επέδειξαν ειλικρινές ενδιαφέρον για την αεροπορία (ο Βενιζέλος ακόμη και μετά την απομάκρυνσή του από την εξουσία αγωνίσθηκε για την αυτοτέλεια του υπουργείου), ενώ οι άνθρωποι στους οποίους εμπιστεύθηκαν τις τύχες της προέρχονταν από τα σπλάχνα της και διέθεταν πέρα από τον ενθουσιασμό και την εμπειρία.

Αλλά και η ελληνική συγκοινωνιακή εταιρεία ευτύχησε να έχει σχεδόν καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής της στη θέση του γενικού διευθυντή δύο ανθρώπους που αγωνίσθηκαν για την πρόοδό της. Ο πρώτος ήταν ο Καμπάνης, ο οποίος αφού απέτυχε να συστήσει τον Ίκαρο τη δεκαετία του '20, τελικά τέθηκε επικεφαλής της Ε.Ε.Ε.Σ. και ο δεύτερος ήταν ο Βυζάς, ο οποίος αν και δεν είχε προγενέστερη

αεροπορική πείρα υπερασπίσθηκε τα συμφέροντα της εταιρείας, πολλές φορές ερχόμενος σε σύγκρουση με το κράτος. Την κάλυψη στις ενέργειές τους παρείχε ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε.Σ. Δροσόπουλος, ο οποίος τύγχανε και πρόεδρος της Εθνικής Τραπέζης, ενώ από τα μέσα της δεκαετίας του ’30, όταν η πλειοψηφία των μετοχών πέρασε από το τραπεζικό ίδρυμα στο Μετοχικό Ταμείο Στρατού, καίριος υπήρξε ο ρόλος (αν και περισσότερο παρασκηνιακός) του Μποζώνη ως διευθύνοντος συμβούλου. Οι Μποζώνης – Βυζάς αποτέλεσαν δίδυμο που είχε αγαστή συνεργασία.

Η Ε.Ε.Ε.Σ. υπήρξε μια εταιρεία που προικοδοτήθηκε με πολλά προνόμια από τη στιγμή της ίδρυσής της. Αιτία ήταν ο φόβος μήπως δεν επιβιώσει. Ελάχιστες ήσαν οι αεροπορικές εταιρείες της εποχής που δεν στηρίζονταν σε κρατική επιχορήγηση — το θέμα ήταν βεβαίως το ύψος και το είδος της τελευταίας. Η βιωσιμότητα απειλείτο από δύο κυρίως παράγοντες: α) τη φύση της επιχείρησης, με τις εναέριες συγκοινωνίες να αποτελούν κάτι το πρωτοφανές και ανασφαλές· β) τον παράγοντα Ελλάδα, με τις στοιχειώδεις υποδομές, το μικρό μέγεθος της εσωτερικής αγοράς και, γιατί όχι, την πολιτική αστάθεια και τον κομματισμό. Στηριγμένη λοιπόν, στα συμβατικά της πλεονεκτήματα η Ε.Ε.Ε.Σ. αποτέλεσε διαπραγματευτή σκληρό με το Δημόσιο, ο οποίος επεδίωκε να αποκομίσει όσο το δυνατό περισσότερα ανταλλάγματα. Ποτέ όμως δεν έφθασε στο σημείο να μπλοκάρει μια κυβερνητική απόφαση. Οι περιπτώσεις που οι δύο πλευρές προσέφυγαν στη διαιτησία μπορεί να υπήρξαν αρκετές αλλά για ζητήματα όχι τόσο καίρια.

Ποιος ήταν όμως ο γενεσιουργός παράγοντας τριβής μεταξύ των δύο μερών; Το Δημόσιο διακατεχόταν από την αβεβαιότητα ότι οι δαπάνες που κατέβαλλε για την Ε.Ε.Ε.Σ. δεν θα επαρκούσαν, γεγονός που το υποχρέωνε σε καταβολή επιπλέον πίστωσης, εάν δεν καλυπτόταν το μέρισμα. Αυτού του είδους η υποχρέωση το ανάγκαζε αντισταθμιστικά να ασκεί δικαίωμα πλήρους ελέγχου πάνω στην κίνηση της εταιρείας και μάλιστα προληπτικού με δικαίωμα αναστολής κάθε ενέργειάς της. Ακριβώς σε αυτό το σημείο ήταν που απαιτείτο μεγαλύτερη λεπτότητα χειρισμών: οι υπηρεσίες του υπουργείου λόγω της ηθικής και ουσιαστικής υπεροχής τους (ως προϊσταμένης και χρηματοδοτούσας αρχής), είχαν τη δυνατότητα ως έσχατη λύση να επιβάλλουν τις απόψεις τους δια της απειλής της μη αναγνώρισης των δαπανών. Με το να υπεισέρχονται δε σε λεπτομέρειες επί εταιρικών ζητημάτων τα οποία δεν κατανοούσαν εμπεριστατωμένα, καθιστούσαν τον έλεγχο επαχθή. Ακόμη και αν επιδεικνυόταν η πλέον καλή θέληση και από τις δύο πλευρές, οι διαφωνίες δεν θα ήταν δυνατό να αποσοβηθούν.

Με τον καιρό λοιπόν οι διευκολύνσεις και αποκλειστικότητες που απολάμβανε η Ε.Ε.Ε.Σ. ελαττώνονταν — υπό την πίεση και του ξένου παράγοντα, ο οποίος εποφθαλμιούσε μέρος των προνομίων της, αλλά και της διεθνούς οικονομικής κρίσης, η οποία υπαγόρευε αυστηρότερο έλεγχο στις δαπάνες. Υπήρξε βέβαια και μια αισθητή αλλαγή πολιτικής από πλευράς Υπουργείου Αεροπορίας: ενώ στα πρώτα χρόνια η εταιρεία αφηνόταν να λειτουργεί με μεγαλύτερη ανεξαρτησία (ο Ζάννας δεν υπήρξε ιδιαίτερα παρεμβατικός), με την

πάροδο του χρόνου ο εναγκαλισμός του κράτους γινόταν εντονότερος (επί υπουργείας Πάσσαρη δικαιούμαστε να μιλούμε για όξυνση στις σχέσεις των δύο μερών). Αν θέλαμε επίσης, να γίνουμε περισσότερο εξονυχιστικοί θα διακρίναμε και μια διάσταση αντίληψης μεταξύ της διοίκησης και της διεύθυνσης της εταιρείας. Ο πρόεδρος (ο Δροσόπουλος κατά το μεγαλύτερο διάστημα) θεωρούσε ότι τα συμφέροντα κράτους – εταιρείας μάλλον ταυτίζονταν· οι τοποθετήσεις του υπήρξαν πάντα συμβιβαστικές. Αντίθετα οι γενικοί διευθυντές (Καμπάνης και Βυζάς) δεν αντιμετώπιζαν την εταιρεία ως εκτελεστικό βραχίονα της κρατικής αεροπορικής πολιτικής, αλλά ως ανεξάρτητο φορέα υποστηριζόμενο από το Δημόσιο. Στην πράξη, οι σχέσεις των δύο πλευρών τέθηκαν υπό μερική αναθεώρηση γύρω στα 1937-38 με αφορμή την ανανέωση του πτητικού υλικού, οπότε υπήρξε μια σχετικά επίπονη διαπραγμάτευση, που δεν έφθασε όμως ποτέ σε ανοιχτή σύγκρουση. Επίσης, ζήτημα εγέρθηκε και κατά τη διάρκεια των πολεμικών επιχειρήσεων του 1940-41 ως προς την έκταση της επίταξης της εταιρείας, το οποίο φυσικά θα παραπεμπόταν για επίλυση μετά το τέλος του πολέμου — μόνο που τώρα τη λύση θα έδιναν οι κατακτητές. Ουσιαστικά, η τέλεια ρήξη στις σχέσεις Δημοσίου – Ε.Ε.Ε.Σ. επήλθε μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, όταν το πρώτο τήρησε μια απολύτως εχθρική στάση απέναντι στη δεύτερη, καθώς είχε προαποφασίσει την αντικατάστασή της ως προς τις εσωτερικές γραμμές από άλλες ελληνικών και όχι μόνο συμφερόντων, άποψη που υπαγορευόταν από την παντελή πολιτική και χρηματοδοτική αδυναμία του να στηρίξει μια επιχείρηση κρατική ή ημικρατική, έστω και με αντάλλαγμα τον έλεγχό της.

Θα ήθελα στο σημείο αυτό να κάνω μνεία και για την ανεμοπορία, η οποία ως προπαρασκευαστικό της αεροπορίας στάδιο, απευθυνόμενο κατ' εξοχήν στη νεολαία, λειτούργησε ως ιδανικός τρόπος προπαγάνδισης του αεροπλάνου. Στον τρόπο με τον οποίο οργανώθηκε και εξαπλώθηκε παρατηρήθηκε πολυδιάσπαση. Μόλις από τα μέσα της δεκαετίας του '30 άρχισαν να συνεργάζονται μεταξύ τους οι ανεμοπορικοί όμιλοι κυρίως της πρωτεύουσας, ενώ από το 1938 το συντονιστικό ρόλο σε πανελλήνια κλίμακα ανέλαβε η Ε.Ο.Ν., η οποία με πλήρη κρατική αρωγή απορρόφησε πολλούς ομίλους της επαρχίας, ίδρυσε νέους, ενώ όσοι έμειναν απ' έξω στερήθηκαν κάθε υποστήριξη.

Δύο τελευταίες γενικότερες και παράπλευρες παρατηρήσεις. Είναι μεγάλος ο πειρασμός να εξάγει κανείς καταλυτικές πολιτικές, κοινωνικές ή πολιτιστικές επιταγές από την τεχνολογία. Σίγουρα η τεχνολογία επηρεάζει, ενίοτε πυροδοτεί αλλαγές. Όμως, εάν δούμε νηφάλια τα πράγματα θα παρατηρήσουμε ότι αν και η τεχνολογία προηγείται χρονικά αυτό δεν σημαίνει ότι οι επιπτώσεις της είναι άμεσες ούτε καίριες. Για τους ανθρώπους μάλιστα της περιόδου που μελετήσαμε είναι πιθανότατα ανεπαίσθητες. Μπορεί ο μεσοπόλεμος να είναι η εποχή που εμφανίσθηκε το αεροπλάνο στην Ελλάδα, όμως για τους περισσότερους κατοίκους αυτής της χώρας ο σιδηρόδρομος έμπαινε στην καθημερινότητά τους. Σαφέστατα μας ενδιαφέρει η περίοδος που γεννά τα καινοτόμα φαινόμενα, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι θα πρέπει να δεχόμαστε και την επικράτησή τους με τις ταχύτητες που καθιερώνονται σήμερα οι αλλαγές: π.χ. η χρήση του βίντεο

καθιερώθηκε μέσα σε μια δεκαετία από την ανακάλυψή του, της κινητής τηλεφωνίας μέσα σε μια πενταετία. Τότε όμως τα πράγματα δεν κινούνταν με τους σημερινούς ρυθμούς. Όσο για την αλλαγή στη νοοτροπία των ανθρώπων, εκεί είναι που παρατηρείται μεγαλύτερη βραδύτητα. Και αν πρέπει να μιλήσουμε για συλλογικά πολιτικά υποκείμενα, σίγουρα δεν μπορούμε να ισχυρισθούμε ότι το νέο τεχνολογικό επίτευγμα μπόρεσε να οδηγήσει σε κάτι που θα ήταν όντως μεγάλο επίτευγμα (ζητούμενο ακόμη και σήμερα): τον εξορθολογισμό της λειτουργίας του ελληνικού κράτους.

Με το ίδιο σκεπτικό δεν θα πρέπει να θεωρούμε ως αυτονόητα συμπληρώματα την τεχνική πρόοδο και τον ορθολογισμό ή το φιλελευθερισμό. Ιδίως κατά την μεταξική περίοδο ο ελληνικός δρόμος προς τη νεωτερικότητα συμπορεύθηκε ανενδοίαστα με τον αυταρχισμό και τον αντιφιλελευθερισμό (χωρίς αυτό να σημαίνει ότι επρόκειτο και για ελληνική ιδιομορφία· η δεκαετία του ’30 βρίθει από ανάλογα παραδείγματα). Ας μην μας παρασύρουν, λοιπόν, οι περιγραφές και οι οραματισμοί των θιασωτών του αεροπλάνου της εποχής εκείνης, οι οποίοι έφθαναν στο σημείο να προσδίδουν στην αεροπορία ακόμη και ηθικά ή ανθρωπιστικά χαρακτηριστικά. Δεν θα πρωτοτυπήσω, επομένως, αν πω ότι ο χαρακτήρας της τεχνολογίας είναι πρωτίστως εργαλειακός, με άλλα λόγια είναι το μέσο για την επίτευξη ενός προκαθορισμένου πολιτικού (με την ευρεία έννοια του όρου) σκοπού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Παράρτημα Ι

Διάκριση αεροσκαφών

Α. Ως προς τη μορφή τους

Α. αερόδυνα (βαρύτερα του αέρος)
- I. χωρίς κινητήρα ή ανεμόπτερα ή ολισθητές
  - 1. ελεύθερα
  - 2. δέσμια ή αετοί
- II. με κινητήρα
  - 1. σταθεροπτέρυγα
    - α. χερσαία ή αεροπλάνα
    - β. ναυτικά ή υδροπλάνα
    - γ. αμφίβια
  - 2. ελικόπτερα
  - 3. γυροπλάνα
  - 4. ορνιθόπτερα

Β. αερόστατα (ελαφρότερα του αέρος)
- I. χωρίς κινητήρα ή κυρίως αερόστατα ή αερόσφαιρες (συνήθως σφαιρικά)
  - 1. ελεύθερα
  - 2. δέσμια
- II. με κινητήρα ή πηδαλιουχούμενα (συνήθως επιμήκη)

Β. Ως προς το καθεστώς και τη χρήση τους

Α. κρατικά
- I. πολεμικά
- II. πολιτικά
  - 1. συγκοινωνιακά
  - 2. χαρτογραφικά
  - 3. τελωνειακά
  - 4. λοιπά

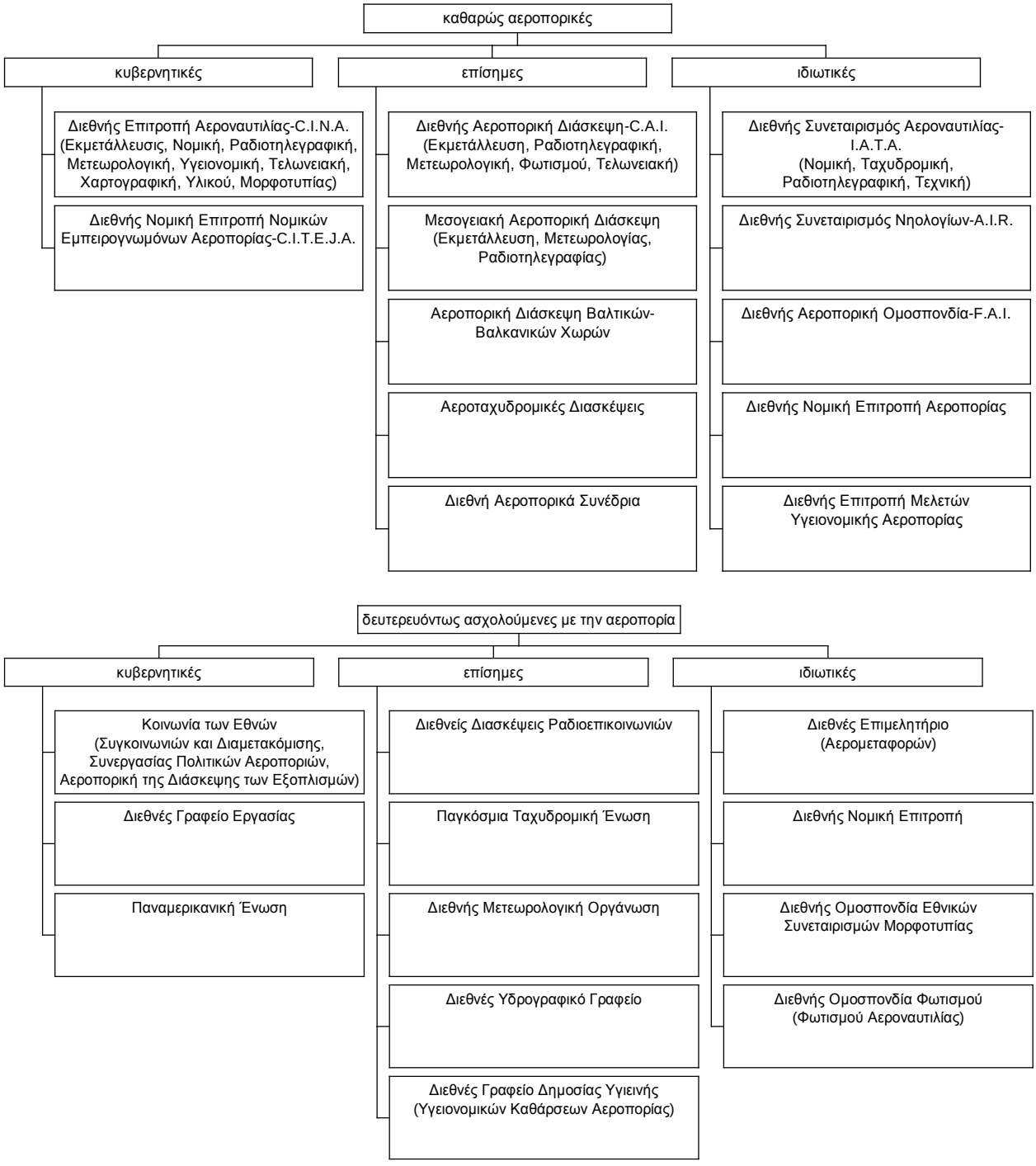
Β. αστικά
- I. πολιτικά
  - 1. εμπορικά
  - 2. ιδιωτικά / περιήγησης (αθλητισμός, τουρισμός, ιδιωτική μεταφορά)

Οι παραπάνω ταξινομήσεις είναι ενδεικτικές και βασίζονται σε εκείνες του ελληνικού κράτους, όπως διατυπώθηκαν στον Κανονισμό Εναερίου Κυκλοφορίας, βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως 1931,* φ. 273, δ. 7.8.1931, άρθρα 1-2. Σαφώς, υπάρχουν παραλλαγές τους εξ ίσου έγκυρες και κυρίως περισσότερο ενημερωμένες. Ωστόσο, για τα δεδομένα της εποχής που εξετάζουμε οι συγκεκριμένες κρίνονται επαρκείς.

Παράρτημα ΙΙ

Οι διεθνείς αεροπορικές οργανώσεις κατά τη δεκαετία του ’30

(σε παρένθεση οι επιτροπές και υποεπιτροπές)



Πηγή: *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* δ΄ τρίμ. 1936, τ. 19, σ. 107-108.

Παράρτημα ΙΙΙ

Στατιστικά στοιχεία της ευρωπαϊκής εμπορικής αεροπλοΐας (1932)

Α. Αριθμός εταιρικών αεροσκαφών κατά νηολόγιο, τα οποία ωστόσο δρούσαν μόνο σε ευρωπαϊκά δίκτυα.

γαλλικά	181	αυστριακά	10
γερμανικά	154	ισπανικά	9
ιταλικά	82	γιουγκοσλαβικά	9
ολλανδικά	28	ρουμανικά	8
πολωνικά	28	σουηδικά	7
τσεχοσλοβακικά	27	ουγγρικά	6
βελγικά	26	δανικά	5
βρετανικά	18	ελληνικά	4
σοβιετογερμανικά*	12	φινλανδικά	4
ελβετικά	12		

*επρόκειτο για την εταιρεία Deroluft, η οποία είχε συγκροτηθεί από γερμανικά και σοβιετικά κεφάλαια

Β. Ώρες χρησιμοποίησης του καθενός εκ των παραπάνω αεροσκαφών κατ' έτος σε ευρωπαϊκά δίκτυα (ο υπολογισμός έγινε με μέση ωριαία τα ταχύτητα τα 160 χιλιόμετρα).

ελληνικά	609	ολλανδικά	283
βρετανικά	540	σουηδικά	277
σοβιετογερμανικά	510	πολωνικά	265
ισπανικά	423	γαλλικά	234
φινλανδικά	401	τσεχοσλοβακικά	217
ιταλικά	354	βελγικά	173
ελβετικά	348	γιουγκοσλαβικά	167
αυστριακά	306	ρουμανικά	154
δανικά	305	ουγγρικά	126
γερμανικά	285		

Γ. Κάλυψη του προσφερθέντος για εμπορικό φορτίο χώρου τής ή των εταιρειών κάθε χώρας σε ευρωπαϊκά δίκτυα (ποσοστό επί τοις εκατό).

ελληνική	66	ολλανδική	43
βρετανικές	62	δανική	42
σουηδική	61	ιταλικές	41
αυστριακή	56	πολωνική	40
φινλανδική	56	ελβετικές	39
γαλλικές	51	γιουγκοσλαβικές	39
σοβιετική	50	τσεχοσλοβακικές	31
ισπανική	46	βελγική	30
γερμανική	43		

Δ. Κρατική επιχορήγηση ανά χιλιόμετρο σε γαλλικά φράγκα. Εννοείται ότι η επιχορήγηση αφορά εταιρεία ή εταιρείες και επομένως καλύπτει και το/-α εξωευρωπαϊκό/-α δίκτυό/-α της.

Φινλανδία	27,29	Γερμανία	12,15
Ισπανία	19,87	Γιουγκοσλαβία	11,69
Γαλλία	18,37	Ε.Σ.Σ.Δ.	11,39
Ελβετία	17,61	Αυστρία	11,36
Ηνωμένο Βασίλειο	17,17	Τσεχοσλοβακία	11,06
Βέλγιο	16,19	Ουγγαρία	7,35
Ιταλία	14,63	Ρουμανία	6,53
Σουηδία	13,67	Ελλάδα	6,47
Πολωνία	12,77	Δανία	6,43

Παρατήρηση:
Η επιχορήγηση που έδινε το ολλανδικό κράτος στην K.L.M. (η οποία δεν καταγράφεται στον πίνακα) ήταν ακόμη μικρότερη και από της Δανίας, ωστόσο η συγκεκριμένη εταιρεία επιχορηγείτο και από τα ολλανδικά Τ.Τ.Τ. για τη μεταφορά του επίσημου ταχυδρομείου μεταξύ της μητρόπολης και των αποικιών της, βλ. *I.A.E.T.E.*, 0-122, υπόμνημα γενικού διευθυντή Ε.Ε.Ε.Σ. Ν. Καμπάνη προς το Δ.Σ. της, 7.5.1934.

Πηγή: H. Bouché, *L' Economie du transport aérien en Europe,* Société des Nations – Organisation des Communications et du Transit, έκθεση υποβληθείσα την 28.12.1932, σ. 17-19.

Παράρτημα IV

Στατιστικά στοιχεία της παγκόσμιας αεροπορικής κίνησης

Πίνακας Α: Παγκόσμια απογραφή των πολιτικών αεροσκαφών κατά χώρα νηολόγησης (31.12.1936).

χώρα	εμπορικά αεροσκάφη	λοιπά πολιτικά αεροσκάφη	σύνολο
Ηνωμένες Πολιτείες	473	8.756	9.229
Βρετανική Αυτοκρατορία	382	2.765	3.147
Γαλλία	193	1.953	2.146
Γερμανία	153	1.659	1.812
Ιταλία	78	355	433
Τσεχοσλοβακία	32	206	238
Πολωνία	40	149	189
Βέλγιο	29	147	176
Αργεντινή	7	156	163
Μεξικό	67	72	139
Ισπανία	19	110	129
Ιαπωνία	63	42	105
Ελβετία	15	85	100
Κάτω Χώρες	33	61	94
Ρουμανία	16	55	71
Βραζιλία	36	21	57
Γιουγκοσλαβία	10	46	56
Σουηδία	12	31	43
Κίνα	39	-	39
Περού	38	-	38
Δανία	6	22	28
Ονδούρες	27	-	27
Κολομβία	20	7	27
Ολλανδικές Ινδίες	11	15	26
Αίγυπτος	15	9	24
Νορβηγία	10	10	20
Φιλιππίνες Νήσοι	11	8	19
Φινλανδία	2	17	19
Χιλή	16	-	16
Ουρουγουάη	2	14	16
Κόστα Ρίκα	10	4	14
Πορτογαλία	1	11	12
Ουγγαρία	9	-	9
Ελλάς	4	5	9
Εσθονία	-	8	8

Λιθουανία	-	7	7
Αυστρία	5	-	5
Ιράκ	-	5	5
Τουρκία	4	-	4
Δάντσιχ	-	4	4
Βενεζουέλα	3	-	3
Βολιβία	3	-	3
Σιάμ	3	-	3
Σαλβατώρ	2	-	2

Παρατηρήσεις:
α) Το δυναμικό της Βρετανικής Αυτοκρατορίας αναλύεται ως εξής:

	εμπορικά	λοιπά	σύνολο
μητρόπολη	147	1.682	1.829
κτήσεις	235	1.083	1.318

β) Οι αριθμοί της Ισπανίας είναι της προηγουμένης χρονιάς καθώς ο εμφύλιος πόλεμος που ξέσπασε το 1936 κατέστησε απαγορευτική τη συλλογή στοιχείων.
γ) Η Ε.Σ.Σ.Δ. ήταν το μόνο κράτος που δεν παρέσχε πληροφορίες για τον αριθμό των πολιτικών αεροσκαφών του. Υπολογίζεται πάντως μέσα στις πρώτες πέντε θέσεις του πίνακα.

Πίνακας Β: Οι δέκα μεγαλύτερες συγκοινωνιακές εταιρείες από άποψη στόλου (31.12.1936).

εταιρεία (εθνικότητα)	αεροσκάφη
Lufthansa (Γερμανία)	140
Air France (Γαλλία)	116
American Airlines (Η.Π.Α.)	106
United Airlines (Η.Π.Α.)	85
Ala Littoria (Ιταλία)	72
Panamerican (Η.Π.Α.)	54
T.W.A. (Η.Π.Α.)	52
Service Aérienne Potez (Γαλλία)	50
LOT (Πολωνία)	40
Imperial Airways (Ην. Βασίλειο)	38

Πίνακας Γ: Οι δέκα μεγαλύτερες συγκοινωνιακές εταιρείες από άποψη διανυθέντων χιλιομέτρων (σε χιλιάδες).

εταιρεία (εθνικότητα)	1926	1931	1934
Αεροφλοτ (Ε.Σ.Σ.Δ.)		5.241	22.843
United Airlines (Η.Π.Α.)		17.598	20.032
Lufthansa (Γερμανία)	5.971	9.449	13.769
American Airlines (Η.Π.Α.)	3.700	12.122	12.806
Panamerican Airways (Η.Π.Α.)		6.557	12.130
Air France (Γαλλία)			10.029
Transcontinental & Western Air (Η.Π.Α.)		6.829	8.604
Northamerican Aviation (Η.Π.Α.)	895	3.841	5.115
K.L.M. (Κάτω Χώρες)		2.210	4.364
Ala Littoria (Ιταλία)			3.831

Πίνακας Δ: Οι δέκα μεγαλύτερες κατασκευάστριες εταιρείες με κριτήριο τα αεροσκάφη που ήσαν σε υπηρεσία το 1936· ο αριθμός τους είναι ο ελάχιστος ευρεθείς, γι᾽ αυτό και ο πίνακας έχει ενδεικτικό χαρακτήρα.

εταιρεία (εθνικότητα)	αεροσκάφη
Junkers (Γερμανία)	173
Fokker (Κάτω Χώρες)	108
Douglas (Η.Π.Α.)	94
Boeing (Η.Π.Α.)	87
Potez (Γαλλία)	66
Stinson (Η.Π.Α.)	59
Ford (Η.Π.Α.)	49
Sikorsky (Η.Π.Α)	43
Lockheed (Η.Π.Α.)	36
Curtiss (Η.Π.Α.)	31

Πηγές: Για τους πίνακες Α, Β, Δ, βλ. «Ἡ δύναμις τῶν ἐν ἐνεργείᾳ στόλων τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας τῶν διαφόρων κρατῶν κατὰ τὴν διετίαν 1935-36», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* γ' τρίμ. 1937, τ. 23, σ. 37-54. Για τον πίνακα Γ, βλ. K. Weigelt, «Ἡ ἐμπορικὴ ἀεροπορία μετὰ 15 ἔτη ἀδιακόπτου προόδου», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* δ' τρίμ. 1937, τ. 24, σ. 79.

Παράρτημα V

Συγκριτική παρουσίαση ενός τελωνειακού και ενός βοηθητικού αεροδρομίου

			ΣΕΔΕΣ	ΔΡΑΜΑ
1.	Εισαγωγή			
	α)	κατηγορία	Χερσαίο στρατιωτικό αεροδρόμιο, χρησιμοποιούμενο επίσης, ως πολιτικό τελωνειακό.	Πεδίο προσγείωσης στρατιωτικής βοήθειας, ανοικτό σε δημόσια χρήση.
	β)	διοικητής του αεροδρομίου	Ο στρατιωτικός διοικητής του αεροδρομίου.	Ο στρατιωτικός διοικητής Δράμας.
	γ)	τελωνείο	Ανοικτό όλη την ημέρα.	Δεν υπάρχει.
2.	Θέση			
	α)	νομός / επαρχία	Θεσσαλονίκη / Θεσσαλονίκη	Δράμα / Δράμα
	β)	γεωγραφικό πλάτος / μήκος	40°32' Β / 23°03' Α	41°08' Β / 24°08' Α
	γ)	μαγνητική απόκλιση	1°,5 W (1933)	1°,0 W (1933)
	δ)	τοποθεσία	Εντός της απαγορευμένης ζώνης και 13 χλμ. ΝΝΑ της πόλης της Θεσσαλονίκης. Νοτίως και εγγύς της εθνικής οδού Θεσσαλονίκης – Γεωργικής Σχολής – χωριού Βασιλικών.	ΝΔ και σε απόσταση 1,5 χλμ. από την πόλη της Δράμας. Κοντά στη βόρεια πλευρά του αεροδρομίου, η εθνική οδός Σερρών – Δράμας. Κοντά στην ΝΑ γωνία του αεροδρομίου ρέει ένα ρυάκι που διασχίζει την πόλη της Δράμας. Προς τα ΒΔ και σε απόσταση 1 χλμ. η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης – Δράμας – Αλεξανδρούπολης.

			ΣΕΔΕΣ	ΔΡΑΜΑ
	ε)	σημάδια αναγνώρισης κατά την ημέρα	Η πόλη της Θεσσαλονίκης. Το όρος Χορτιάτης στα ΒΑ του αεροδρομίου. Η Γεωργική Σχολή. Τα Μικρό και Μεγάλο Καραμπουρνού.	Η πόλη της Δράμας. Το ρυάκι που κυλά κοντά στο αεροδρόμιο και η σιδηροδρομική γραμμή.
	στ)	σημάδια αναγνώρισης κατά τη νύχτα	Η πόλη της Θεσσαλονίκης. Εξίσου ορατοί: οι ναυτικοί φάροι της Επανωμής και του Μεγάλου Καραμπουρνού. Η φωταψία των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου.	Η πόλη της Δράμας.
	ζ)	χαρακτηριστικά των περιχώρων	Το αεροδρόμιο περιβάλλεται από καλλιεργημένες εκτάσεις.	Προς την ανατολική πλευρά του αεροδρομίου οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις. Κοντά στη ΒΑ γωνία ένας συνοικισμός. Το υπόλοιπο των περιχώρων αποτελείται από καλλιεργημένες εκτάσεις.
3.	Χώρος προσγείωσης			
	α)	διαστάσεις	Β–Ν 700 μ., ΒΑ–ΝΔ 820 μ., Α–Δ 860 μ., ΝΑ–ΒΔ 830 μ..	Β–Ν 760 μ., ΒΑ–ΝΔ 650 μ., Α–Δ 500 μ., ΝΑ–ΒΔ 800 μ..
	β)	υψόμετρο υπεράνω της στάθμης της θάλασσας	64 μ..	100 μ..
	γ)	φύση του εδάφους	Αρκετά στέρεο, δεκτικό χρήσης για όλο το έτος. Πολυήμερη βροχή το μετατρέπει σε ελαφρώς ιλώδες.	Αργιλώδες, συνεκτικό, δεκτικό χρήσης για όλο το έτος. Χαράδρες κοντά στις Δ και Α πλευρές του αεροδρομίου.

			ΣΕΔΕΣ	ΔΡΑΜΑ
4.	Εμπόδια		Υπόστεγα και στρατιωτικές εγκαταστάσεις ύψους 10 μ.. Πέριξ μεταλλικοί φράκτες ύψους 1 μ..	Στρατιωτικά οικοδομήματα ύψους 10 μ. περίπου και πέριξ μεταλλικοί φράκτες. Συγκρότημα κατοικιών ύψους 5 μ..
5.	Σηματοδότηση			
	α)	κατά την ημέρα	i) Σήματα: κοντά στο ανατολικό άκρο των εγκαταστάσεων και στη ζώνη του πεδίου προσγείωσης, ένα λευκό ελλειψοειδές επί του οποίου αναγράφεται το όνομα «SEDES»· η περίμετρος του πεδίου προσγείωσης σηματοδοτείται από λευκούς σταυρούς. ii) Ένδειξη ανέμου: ένας πάνινος ανεμοδείκτης πάνω σε υπόστεγο και ένα κινητό «Τ» προς τη βόρεια πλευρά του αεροδρομίου.	Δεν υπάρχει.
	β)	κατά τη νύκτα	i) Σήματα: οι κινητοί φανοί της περιμέτρου καθώς και ένας κινητός προβολέας. ii) Ένδειξη ανέμου: ένα φωτεινό «Τ». iii) Προβολείς, κλπ.: ένας κινητός προβολέας με δυνατότητα εντοπισμού πηδαλιουχούμενου. Γωνία φωτεινής δέσμης 180°. Ισχύς 1.000.000 κηρίων.	Δεν υπάρχει.
	γ)	σε περίπτωση ομίχλης	Δεν υπάρχει.	Δεν υπάρχει.

			ΣΕΔΕΣ	ΔΡΑΜΑ
6.	Εγκαταστάσεις και μέσα			
	α)	υπόστεγα	Για ιδιωτική χρήση.	Δεν υπάρχουν.
	β)	παλαμάρια, κλπ.	Δεν υπάρχουν.	Δεν υπάρχουν.
	γ)	ξενοδοχεία, κλπ.	Στη Θεσσαλονίκη.	Στη Δράμα.
	δ)	ιατροί, κλπ.	Ιατρός στο αεροδρόμιο. Κλινικές στη Θεσσαλονίκη.	Στρατιωτικός ιατρός στο αεροδρόμιο. Κλινικές στη Δράμα.
7.	Επισκευές		Ένα μικρό εργαστήριο υπάρχει για τις επισκευές των κινητήρων.	Οι μικροεπισκευές των κινητήρων είναι εφικτές στα ιδιωτικά εργαστήρια της Δράμας.
8.	Εφοδιασμός		Οι σταθμοί της Shell και της Standard διατηρούν στο αεροδρόμιο πρατήρια πώλησης. Νερό δεν υπάρχει.	Παραδοτέος στη Δράμα από το σταθμό της Shell. Νερό δεν υπάρχει.
9.	Επικοινωνίες			
	α)	μέσα μεταφοράς	Ταξί καλούνται τηλεφωνικώς από τη Θεσσαλονίκη. Σιδηροδρομικός σταθμός στη Θεσσαλονίκη.	Ταξί και σιδηροδρομικός σταθμός στη Δράμα.
	β)	τηλέγραφος	Στη Θεσσαλονίκη. Τηλεγραφική διεύθυνση: «Aeropolit–Thessaloniki».	Στη Δράμα. Τηλεγραφική διεύθυνση: «Aérodrome–Drama».
	γ)	τηλέφωνο	Αριθμός κλήσης αεροδρομίου: «Thessaloniki 96».	Στο αεροδρόμιο.
10.	Μετεωρολογία		Ο σταθμός στο αεροδρόμιο δημοσιεύει δελτίο πρόγνωσης καιρού για συγκεκριμένες αεροπορικές γραμμές.	Ο σταθμός της Δράμας δημοσιεύει τοπικό δελτίο.

			ΣΕΔΕΣ	ΔΡΑΜΑ
11.	Κανονισμοί			
	α)	ώρες πτήσης	Συνεχείς. Για τις νυκτερινές προσγειώσεις, μία προειδοποίηση είναι απαραίτητη για να τεθούν σε λειτουργία ο προβολέας και οι φανοί της περιμέτρου.	Μέχρι το δειλινό.
	β)	ειδικές εντολές	Η προσοχή των αεροπόρων εφιστάται στην απαγορευμένη ζώνη Θεσσαλονίκης και στις νυκτερινές πτήσεις, κατά τη διάρκεια των οποίων δεν υπάρχει τρόπος αντιπαραβολής των φώτων του αεροδρομίου από εκείνων των αποθηκών πολεμοφοδίων που βρίσκονται 4 χλμ. ΒΒΔ.	Δεν υπάρχουν.

Πηγή: C. Asproyerakas, *Guide des communications aériennes de Grèce,* Αθήνα 1934, σ. 46-48 και 51-52.

Παράρτημα VI
Η συγκέντρωση και η διανομή των μετεωρολογικών πληροφοριών

Το παράρτημα αυτό αφορά τις πληροφορίες που υποχρεούνται να παρέχουν τα κράτη-μέλη της Διεθνούς Σύμβασης Αεροπλοΐας:

Α. Στατιστικά δεδομένα που έχουν σκοπό να υποδείξουν το βαθμό ασφαλείας των διαφόρων δρόμων και αεροδρομίων για τους διάφορους τύπους αεροπλοίων παρέχονται από τα κεντρικά μετεωρολογικά γραφεία.

α) Αναλύσεις και περιλήψεις μετεωρολογικών πληροφοριών που αναφέρονται στο παρελθόν δημοσιεύονται υπό μορφή ειδικών τευχών, τα οποία παρέχουν τις μέσες τιμές, συχνότητες και άκρες τιμές των κυριότερων μετεωρολογικών στοιχείων, συνοδευόμενες από χάρτες και διαγράμματα.
β) Περιλήψεις τρεχουσών παρατηρήσεων δημοσιεύονται κάθε μήνα υπό μορφή πινάκων που περιέχουν τις παρατηρηθείσες τιμές του μηνός.

Β. Τρέχουσες πληροφορίες με σκοπό τη διαρκή τήρηση βιβλίου κατάστασης της ατμόσφαιρας και την πρόγνωση του καιρού· ανταλλάσσονται μεταξύ των μετεωρολογικών γραφείων.

α) Κατάλογοι των μετεωρολογικών σταθμών, όπου γίνονται ημερήσιες παρατηρήσεις
β) Αποτελέσματα των ημερησίων παρατηρήσεων τα οποία διαβιβάζονται τηλεγραφικά μέσω τακτικών εκθέσεων, μερικών και συνολικών, χρησιμοποιούνται δε οι παρακάτω κώδικες:
   I. Παρών καιρός = w.w.
      00-05 δεν υπάρχει ούτε αχλύς ούτε ομίχλη
      06-29 αχλύς ή ομίχλη χωρίς βροχή
      30-49 ειδικά φαινόμενα χωρίς βροχή
      50-58 βροχή και ομίχλη
      59-70 κατακρημνίσεις με ριπές ανέμου
      71-76 χιόνι στο έδαφος
      77-99 κατακρημνίσεις
   II. Παρελθών καιρός = W.W.
      00-09 δεν υπάρχει υγροποίηση ούτε ομίχλη
      10-14 ουρανός μερικώς καλυμμένος από ελεύθερα νέφη
      15-19 ομίχλη με νέφη υπεράνω
      20-24 αχλύς ή ομίχλη
      25-29 υγρή αχλύς ή ομίχλη
      30-49 ειδικά φαινόμενα χωρίς υγροποίηση
      50-61 κατακρημνίσεις - βροχές
      62-76 παροδικές κατακρημνίσεις
      77-91 κατακρημνίσεις συνεχείς ή σχεδόν συνεχείς
      92-99 καταιγίδες

III. Σχήμα νεφών: Α 1-8 = χαμηλά
Β 1-8 = μέσου ή μεγάλου ύψους
IV. h 0-9 = ύψος της βάσης των χαμηλών νεφών
Η 1-8 = ύψος των ανωτέρων ρευμάτων του αέρα
Ρ 0-9 = ύψη και πιέσεις στα οποία αναφέρονται η θερμοκρασία και η υγρασία
V. 0-9 = διαφάνεια στην επιφάνεια του εδάφους και ομίχλη
VI. ΗΗ 0,9,8-1 = σχετική υγρασία
VII. S 0-9 = κατάσταση θαλάσσης
VIII. F_1 0-9 = καιρικοί όροι για αεροπλάνα
F_2 0-9 = καιρικοί όροι για πηδαλιουχούμενα
IX. b 0-9 = πορεία της βαρομετρικής καμπύλης
X. D. 1-72 = διεύθυνση του ανέμου

Γ. Προγνώσεις με σκοπό να υποδεικνύουν στους ενδιαφερομένους πού και πότε είναι δυνατή η πτήση, όπως και τους καταλληλότερους όρους εκτέλεσής της, παρέχονται από τα μετεωρολογικά γραφεία ως γενικές πληροφορίες δημοσιευόμενες στον τύπο και διαβιβάζονται τηλεγραφικά στις λοιπές χώρες κατόπιν αίτησης ή και παρέχονται στους ενδιαφερομένους με οποιονδήποτε άλλο μέσο που θα κριθεί καταλληλότερο. Διακρίνονται σε:

α) βραχείας προθεσμίας για 3-4 ώρες
β) κανονικές για 20-30 ώρες
γ) μακράς προθεσμίας για 2-3 ημέρες
δ) πορείας για ειδικές ζώνες ή δρόμους για τις ακόλουθες 6 ώρες

Πηγή: *Σύμβασις περὶ κανονισμοῦ τῆς ἀεροπλοΐας, 30 Σεπτεμβρίου / 13 Οκτωβρίου 1919,* Αθήνα 1919, παράρτημα Ζ', σ. 35-43.

ΚΕΝΗ ΣΕΛΙΔΑ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ

Παράρτημα VIII

Συντομεύσεις χρησιμοποιούμενες ειδικά στην ραδιοεναέρια υπηρεσία

QAA υπολογιζόμενη ώρα άφιξης σε ...
QAB πορεία προς ...
QAC επιστροφή σε ...
QAD ώρα εγκατάλειψης (τόπου αναχώρησης)
QAE ειδήσεις του (χαρακτηριστικό κλήσης σταθμού αεροπλάνου)
QAF ώρα διέλευσης από...
QAH ύψος
QAI ύπαρξη αεροπλάνου πλησίον
QAJ αναζήτηση άλλου αερόπλοιου πλησίον
QAK κύμα μεταβίβασης των μετεωρολογικών δελτίων
QAL προσγείωση σε...
QAM τελευταίο μετεωρολογικό δελτίο καιρού (τόπου παρατήρησης)
QAN τελευταίο μετεωρολογικό δελτίο ανέμου επιφανείας (τόπου παρατήρησης)
QAO τελευταίο μετεωρολογικό δελτίο ανωτέρου ανέμου (τόπου παρατήρησης)
QAP αναμονή στα ακουστικά σε (μέτρα ή χιλιοκύκλους)
QAQ επιτάχυνση απάντησης του δελτίου υπ' αριθμ...
QAR απάντηση σε...
QAS μεταβίβαση του δελτίου υπ' αριθμ...
QAT εξακολούθηση της μεταβίβασης
QAU το τελευταίο δελτίο ελήφθη από ...
QAV κλήση... (χαρακτηριστικό κλήσης σταθμού αεροπλάνου)
QAW παύση ακρόασης μέχρι (ώρα)
QAX λήψη σήματος επείγοντος εκπεμφθέντος από (χαρακτηριστικό κλήσης σταθμού αεροπλάνου)
QAY λήψη σήματος κινδύνου εκπεμφθέντος από (χαρακτηριστικό κλήσης αριθμού αεροπλάνου)
QAZ αδυναμία λήψης λόγω καταιγίδας

Πηγή: *Ἀρχεῖον τῆς Γερουσίας,* Σύνοδος Α', 1929, σ. 226-228.

Παράρτημα ΙΧ

Στοιχεία αεροσκαφών αναγραφόμενα στην εξωτερική επιφάνειά τους

Α. Στοιχεία αεροσκαφών ελληνικών συμφερόντων.

Δημόσια

σήματα εθνικότητας και νηολόγησης	τύπος	ονομασία
SX-ACA	Junkers G-24	«Ἀθῆναι»
SX-ACB	Junkers G-24	«Θεσσαλονίκη»
SX-ACD	Junkers G-24	«Ἰωάννινα»
SX-ACE	Junkers G-24	«Πάτραι»
SX-ACF	Junkers Ju-52	
SX-ACH	Junkers Ju-52	
SX-ACI	Junkers Ju-52	

Ιδιωτικά

νηολόγιο	τύπος	ονομασία
SX-AAA	De Havilland DH-60GIII Moth Major	«Γεράκι»
SX-AAB	Miles M-2 Hawk	«Ἑλληνικὸν Μέλλον»
SX-AAC	Caudron C-282/8 Phalene	«Ἀκρόπολις»
(*)	Miles Hawk	«Δίτς» → «Πρωΐα»
SX-AAH	Heston Phoenix	«Ἀεροπροπαγάνδα»
SX-AAI	De Havilland DH-87 Hornet Moth	«Εὔη»
SX-AAK	De Havilland DH-82A Tiger Moth	

* πρόκειται για αεροσκάφος το οποίο αρχικώς ονομάσθηκε «Δίτς» από την ομώνυμη ιδιοκτήτρια διαφημιστική εταιρεία και το οποίο αργότερα, όταν αγοράσθηκε από την εφημερίδα *Πρωΐα*, μετονομάσθηκε αναλόγως· το αεροσκάφος αυτό κατέπεσε στις 2.2.1936

Β. Διακριτικά σήματα κατά εθνικότητα αεροσκαφών από εταιρείες που δραστηριοποιήθηκαν στην Ελλάδα.

D-	Γερμανία
F-	Γαλλία
G-	Ηνωμένο Βασίλειο
I-	Ιταλία
PH-	Κάτω Χώρες
SP-	Πολωνία
SX-	Ελλάδα
VN- / YU-	Γιουγκοσλαβία
CV-	Ρουμανία

Μετά το δηλωτικό σήμα της εθνικότητας ακολουθούσαν συνδυασμοί γραμμάτων, τεσσάρων για αεροσκάφη γερμανικά, γαλλικά, βρετανικά και ιταλικά, τριών για αεροσκάφη ολλανδικά, πολωνικά, ελληνικά, γιουγκοσλαβικά και ρουμανικά.

Πηγές: Για τον πίνακα Α.: *Ε.τ.Κ. 1940*, Δ.Α.Ε., φ. 136, καταστατικό αρ. 35159· *Ἀεροπλοΐα*, 16.6.1934, τ. 72, σ. 332· *ό.π.*, 1.9.1935, τ. 101, σ. 87· *ό.π.*, 1-5.3.1937, τ. 137, σ. 252-253· C. Asproyerakas, *Guide des communications aériennes de Grèce,* Αθήνα 1937, σ. 21· Η. Καρταλαμάκης, *Οἱ πρῶτοι Ἴκαροι 1931-1940*, Αθήνα 1987, σ. 300· Ε. Ξυράκης, *Ιδιωτική Αεροπορία (Αθλητική – Τουριστική) στον Ελληνικό Χώρο*, Αθήνα 1983, σ. 90. Για τον πίνακα Β.: *Σύμβασις περὶ κανονισμοῦ τῆς ἀεροπλοΐας, 30 Σεπτεμβρίου / 13 Ὀκτωβρίου 1919*, Αθήνα 1919, Παράρτημα Α', Τμήμα Η', σ. 17· *Ἀεροπλοΐα*, τ. 59, 1.12.1933, σ. 167· Ι. Θεολόγης, *Ἱστορία τῆς ἑλληνικῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας 1930-1956*, Αθήνα 1956, σ. 95.

Παράρτημα Χ

Εντυπώσεις από ταξίδια με αεροπορικές εταιρείες

Α. Ο μητροπολίτης Μυτιλήνης Ιάκωβος αφηγείται την εμπειρία ενός ταξιδιού του με την Aeroespresso, το οποίο εκτελέσθηκε οπωσδήποτε πριν τον Ιούνιο του 1931. [διασκευασμένο κείμενο, ωστόσο με ορθογραφία και στίξη του πρωτότυπου].

Ταξείδια ἔχω κάμη ἤδη περὶ τὰ δέκα μεταξὺ Μυτιλήνης - Ἀθηνῶν. Τὸ πρῶτο μου ταξείδι ἔκαμα ἀπ' ἐδῶ μαζὺ μὲ τὸν προοδευτικόν μας Δήμαρχον κ. Πετρόπουλον καὶ θὰ ὁμιλήσω ἀκριβῶς διὰ τὸ πρῶτο μου ταξείδι ποὺ ἦσαν ζωηρότεραι αἱ ἐντυπώσεις μου.

Ὅταν τὸ ὑδροπλάνο τῆς Ἀεροεσπρέσσο, ἔπαυσε νὰ πλέῃ ἐπάνω εἰς τὴν θάλασσαν, τοῦ κόλπου τῆς Γέρας, τότε ἤρχισα να πλέω ἐγὼ εἰς πέλαγος χαρᾶς καὶ ἀληθινοῦ ἐνθουσιασμοῦ καὶ ὅσο ἐκεῖνο ἀνέβαινε εἰς τὰ ὕψη, τόσο ἡ διάνοιά μου ἀνέβαινε πρὸς τὸν Θεόν, τὴν πηγὴν τῆς σοφίας καὶ τῆς γνώσεως ἀπὸ τὴν ὁποίαν ἤντλησε καὶ ἀντλεῖ ὁ ἄνθρωπος πᾶσαν ἐπιστήμην.

Μετ' ὀλίγον τὸ ὑδροπλάνο διέσχιζε ὑπερηφάνως τοὺς αἰθέρας καὶ τὰ νέφη τὰ πυκνὰ καὶ ὕστερον ἀπ' ὀλίγην ὥραν ἐβλέπαμεν ἀπὸ τὸ ὕψος μας «τῶν Ψαρῶν τὴν ὁλόμαυρη ράχη» μὲ τὴν ἀθάνατη δόξα μονάχη. Ἐγράψαμε καὶ ὑπεγράψαμε τότε μαζὺ μὲ τὸν Δήμαρχό μας χαιρετισμὸ πρὸς τὸ ἡρωϊκὸ νησὶ καὶ τὸν ἐρρίψαμε ἀπὸ τὸ παραθυράκι τοῦ ὑδροπλάνου, μὲ βαρύδι ἀπὸ νομίσματα. Μετ' ὀλίγην ὥραν ἀντικρύζαμε τὴν Ἄνδρο καὶ τὴν Εὔβοια με ταξείδι γλυκὸ καὶ ὁμαλὸ καὶ χαριτωμένο. Τὸ ὑδροπλάνο ἔφευγε ἤμερα καὶ γλυκὰ ὡσὰν νὰ ἐγλυστροῦσε ἐπάνω εἰς γυάλινο δρόμο χωρὶς κλονισμούς, χωρὶς ναυτιάσεις. Μόνον ὁ θόρυβος δὲν μᾶς ἄφηνε νὰ ὁμιλήσωμεν καὶ δι' αὐτὸ εἴχαμε εἰς χρῆσιν σημειώματα πρὸς συνεννόησιν. Μετὰ μίαν ὥραν καὶ πενῆντα λεπτὰ εἴχαμε προσθαλασσωθῆ εἰς Φάληρο. Εἰς κάθε μου ταξείδι μὲ ἀεροπλάνο τελειώνω θαυμάσια τὴν ἀλληλογραφίαν μου, διότι μοῦ ἀρέσει νὰ γράφω ἀπὸ τὰ ὕψη τοῦ αἰθέρος.

Αἱ ἐντυπώσεις μου γενικῶς καὶ ἀπὸ τὰ δέκα ταξείδια ποὺ ἔκαμα εἶναι θαυμάσιαι καὶ ἄν μοῦ ἦτο δυνατὸν θὰ ἐταξείδευα καὶ στὴν ξηρὰ καὶ στὴν θάλασσα πάντοτε μὲ ἀεροπλάνο. Πόσα πράγματα ἀνιαρὰ δὲν ἀποφεύγει κανεὶς τόσο μὲ τὰ αὐτοκίνητα καὶ μὲ τοὺς σιδηροδρόμους. Ὁμιλοῦν διὰ τοὺς κινδύνους τοῦ ἀέρος. Μήπως εἶναι ὀλιγώτεροι οἱ κίνδυνοι μὲ τὰ ἄλλα μέσα τῆς συγκοινωνίας, ἢ μήπως δὲν βρίθουν οἱ ἐφημερίδες ἀπὸ ἀτυχήματα καὶ δυστυχήματα τραγικά; Ἔπειτα ὅταν ταξειδεύετε εἰς τὸν ἀέρα, αἰσθάνεσθε ὅτι εὑρίσκεσθε εἰς κάτι ἀνώτερο ἐπίπεδο ἀπὸ τοὺς ἄλλους ἀνθρώπους, πλησιάζεις περισσότερο πρὸς τὸν Θεὸν καὶ ἀπομακρύνεσαι ἔστω καὶ προσωρινῶς ἀπὸ τὴν πραγματικὴν αὐτὴν κοιλάδα τοῦ κλαυθμῶνος, τὴν ὁποίαν ὀνομάζομεν γῆ.

Β. Ο δημοσιογράφος Αλεξ. Ωρολογάς περιγράφει τις εντυπώσεις του από ταξίδι με αεροπλάνο της Ε.Ε.Ε.Σ. (την οποία από κεκτημένη ταχύτητα ονομάζει «Ίκαρο»). Πρόκειται για ένα από τα πρώτα δρομολόγια της γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης, το οποίο εκτελέσθηκε μέσα στον Ιούλιο του 1931. [η ορθογραφία και η στίξη είναι του πρωτότυπου κειμένου].

Εἶναι ἀμφίβολον ἐὰν οἱ ταξειδεύσαντες μὲ τὰ ἀεροπλάνα τοῦ «Ἰκάρου» θὰ προτιμήσουν εἰς τὸ ἐξῆς τὸν σιδηρόδρομον. Δὲν εἶναι ἀτομική μου μόνον ἀντίληψις, ἀλλὰ καὶ ὅλων τῶν συνεπιβατῶν τῶν δύο ταξειδίων μου, οἱ ὁποῖοι ἄφινον τὸ ἀεροπλάνον περίλυποι εἰς τὸ Σέδες ἢ τὸ Τατόϊ διὰ νὰ ἐπιβοῦν τῶν ἀθλίων αὐτοκινήτων. Διατὶ νὰ τελειώσῃ τόσο γρήγορα αὐτὸ τὸ ταξείδι, ποὺ δὲν εἶναι ταξείδι, ἀλλὰ πανόραμα ὀνειρῶδες; ἔλεγε μία κυρία ποὺ εἶχε ἐφοδιασθεῖ μὲ ὅλα τὰ… ἀντιεμετικὰ ἐφόδια κατὰ τὴν ἐκκίνησιν.

Καὶ ὅμως οἱ περισσότεροι πρὶν τὸ γνωρίσουν εὕρισκον ἄπειρα τὰ μειονεκτήματα τοῦ ἀεροπλάνου καὶ μόνον τὴν ταχύτητα ἐξύμνουν. Ἀντιθέτως ὅταν ἔφθανον εἰς τὸ τέρμα διεκήρυττον ὅτι τὸ ἀεροπλάνον εἶναι ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἀνώτερον καὶ τελειότερον μεταφορικὸν μέσον καὶ ἀπό ἀπόψεως ἀνέσεως ἀκόμη ἀλλὰ καὶ ἀσφαλείας, ὅταν ἤκουον τοὺς πιλότους νὰ ἐξηγοῦν ὅτι οὐδεὶς κίνδυνος ὑπάρχει διὰ τὰ ἀεροπλάνα αὐτά, ὑπὸ τὰς συνθήκας μάλιστα ὑφ’ ἃς ἐκτελοῦν τὰ δρομολόγιά των. Εἰς τὴν προσγείωσιν μόνον ἐλυποῦντο διότι ἐλάμβανε τέλος εἰς τόσον μικρὸν χρονικὸν διάστημα τὸ ἄφθαστον εἰς ὡραιότητα ταξείδι.

Τὰ ἀεροπλάνα τοῦ «Ἰκάρου» εἶναι τελείως διάφορα τῶν ἄλλων συγκοινωνιακῶν τοιούτων, τῶν διερχομένων ἐκ Θεσσαλονίκης. Ὁ ὄγκος των, ἡ τελειότης τῶν μηχανημάτων των, οἱ τρεῖς κινητῆρες καὶ ὁ τρόπος κατασκευῆς των τὰ καθιστοῦν τὰ πλέον ἀσφαλῆ τῶν ἐναερίων σκαφῶν.

Ὁ ἐπιβαίνων δὲν ἀντιλαμβάνεται οὔτε τὴν θύελλα οὔτε τὰς ἀθλίας καιρικὰς συνθήκας αἱ ὁποῖαι ἀναγκάζουν τὰ μικρὰ ἀεροπλάνα νὰ ἀναβάλλουν τὰς πτήσεις των. Τὰ ἀεροπλάνα τοῦ «Ἰκάρου» διασχίζουν μάλιστα τόσον μικρὰν ἀπόστασιν, ὁμοιάζουν μὲ τὰ ὑπερωκεάνεια τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν ἀκτοπλοϊκὴν συγκοινωνίαν.

Ὁ ὑποφαινόμενος ὅταν εὑρισκόμεθα ἐπὶ τῶν «Ἰωαννίνων» ἄνωθεν τοῦ Ὀλύμπου, ἀνελογιζόμην τὰς ταλαιπωρίας εἰς ἃς ὑπεβλήθην κατὰ τὰ τελευταῖα ταξείδια διασχίζων τὰ Μακεδονικὰ ὄρη, ἀλλὰ καὶ τὰς πεδιάδας σιδηροδρομικῶς ἢ μὲ τὸ αὐτοκίνητον ἢ μὲ ἀγωγιάτικο ἄλογο. Ὁ ἀσφαλέστατος σιδηρόδρομος τρὶς μὲ ἀπέκλεισε πάσης ἐπικοινωνίας λόγῳ τῶν πλημμυρῶν καὶ τῶν βροχῶν αἱ ὁποῖαι κατέστρεψαν τὴν σιδηροδρομικὴν γραμμήν, δὲν ἐφάνει ὅμως ἱκανὸς νὰ μᾶς προστατεύσῃ οὔτε ἀπὸ τὸν λήσταρχον Μπαλντέμην ὁ ὁποῖος εἰς Δοξαρᾶ ἐσταμάτησε τὸ τραῖνο γιὰ νὰ μᾶς πάρῃ ὅ,τι εἴχαμε καὶ δὲν εἴχαμε.

Καὶ ἐνθυμήθην ἐπίσης ὅταν ἰπτάμεθα τῆς Χαλκίδος, ὅτι τὸ σημεῖον τοῦ σταυροῦ ἐπανέλαβον τρίς, οἱ θρῆσκοι συνεπιβάται μου, δὲν ἦτο ἀρκετὸν νὰ σώσῃ τὸ αὐτοκίνητον τοῦ ὁποίου ἐπέβημεν πρὸ ἔτους καὶ εἰς

ἕνα δρόμον ὀλίγον ἀνώμαλον ἀνετράπη διὰ νὰ φονευθῇ εἷς καὶ νὰ τραυματισθῶμεν οἱ ἄλλοι!

Εἰς τὴν ἀναπαυτικωτάτην καμπίνα τῶν «Ἰωαννίνων» ἐσκεπτόμην ὅλα αὐτὰ ἐνῶ ἡ δροσιὰ μοῦ ὑπενθύμιζε τὰ ἀπαίσια ταξείδια τῶν τραίνων μὲ τὴν ζέστη καὶ τοὺς κορεούς… Αἱ θέσεις εἶναι τόσον ἀναπαυτικαὶ καὶ οἱ συνεπιβάται τόσον εὐχάριστοι μὲ τὰς ἐκπλήξεις των ποὺ δοκιμάζουν ἀπὸ στιγμῆς εἰς στιγμὴν εἰς κάθε ἐμφάνισιν νέας εἰκόνος, ὥστε νὰ διερωτᾶται κανεὶς ἐὰν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀπαρνηθῇ τὸ συγκοινωνιακὸν αὐτὸ μέσον ἁπλῶς καὶ μόνον διότι δὲν εἶναι… διαδεδομένον καὶ προτιμήσῃ νὰ πατᾷ ἐπὶ ἐδάφους τὸ ὁποῖον συνηθέστατα δὲν εἶναι ἀσφαλές.

Φαντάζομαι μὲ ποίαν ἀπαγοήτευσιν θὰ βλέπουν ἰπτάμενα ἄνωθεν τῶν ὀρέων τῆς Ἠπείρου τὰ ἀεροπλάνα μας, οἱ Βασιλεῖς τῶν Ὀρέων αὐτῶν ποὺ θὰ εἶναι ἀνίσχυροι πλέον διὰ τὰ μεγάλα των κατορθώματα, ἀλλὰ καὶ μὲ ποίαν χαρὰν θὰ τὰ ἀντικρύζουν οἱ ἀποκλειόμενοι κάτοικοι τῆς ἐγκαταλελημένης αὐτῆς ἐπαρχίας.

Ἡ ἀθλία κατάστασις τῶν ὁδῶν μας θὰ μᾶς ὠθήσῃ πρὸς τὴν πρόοδον τῶν ἐναερίων συγκοινωνιῶν, ἄς εὐχηθῶμεν δὲ τὰ τέσσαρα ἀεροπλάνα τοῦ «Ἰκάρου» νὰ γίνουν σαράντα διὰ νὰ λυθῇ τὸ ἄλυτον συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῆς χώρας μας.

Γ. Ο ποιητής Ἄγγελος Σικελιανός εκφράζει με έμμετρο τρόπο στο ακόλουθο σονέτο τα συναισθήματα που ένιωσε κατά το πρώτο του εναέριο ταξίδι:

Τῶν φτερῶν τὴ λαχτάρα τὴν ἀκράτη*
στὰ ξένα πρωτογνώρισα, στὴ Ρώμη…
στὸ βύθισμα τῆς αὔρας τὴν ἀφράτη
βοή, ἱεροὶ τῆς λευτεριᾶς μου δρόμοι.

Ποτὲ ἡ καρδιὰ δὲν ἤτανε γεμάτη
καὶ τὴν καρδιά μου τὴ γιομίζει ἀκόμη
π' ὄκραξα αἰφνίδια ἀπ' τὴν κορφή της: «Νάτη
ἡ Ἑλλάδα, τῆς χαρᾶς τὸ σταυροδρόμι!

Ἐκεὶ φέρε με, ἐκεί! Στα φωτονήσια
κυβέρνα τὴν ὁρμὴ τὴν ἐλυμπίσια**
σύντροφε, στὸ διαμάντι τῆς ἡμέρας.

Μονοχέρι, σαΐτα κι' ὁλοΐσια
'κεὶ ποὺ τὰ πρῶτα γέλια μου ἀναβρύσα!»
Μὰ τὰ λόγια μου θέριζεν ὁ ἀγέρας…

*άκρατη, ανόθευτη
**ολυμπίσια, ολύμπια

Πηγές: Για τα κείμενα Α και Β, βλ. *Τὰ Φτερά,* Ιούν. 1931, τ. 4, σ. 4-5 και Αύγ.-Σεπτ. 1931, τ. 6-7, σ. 27. Για το Γ, βλ. Η. Καρταλαμάκης, *Ἑλληνικά Φτερὰ 1912-1932,* Αθήνα 1983, σ. 468.

Παράρτημα XI

Πολεμική αποστολή αεροσκάφους της Ε.Ε.Ε.Σ.

Εμπιστευτική έκθεση του κυβερνήτη οδηγού Ζήση Λίνου προς τη γενική διεύθυνση της Ε.Ε.Ε.Σ., της 22ας Ιανουαρίου 1941 [κείμενο με περικοπές· η ορθογραφία και η στίξη διατηρήθηκαν].

Ἔχω τὴν τιμὴν νὰ ὑποβάλλω ὑμῖν κατωτέρω ἔκθεσιν τῶν γεγονότων, τὰ ὁποῖα συνέβησαν κατὰ τὰς πτήσεις τῆς 20ης τρέχοντος ἐκ Δεκελείας πρὸς Ἡράκλειον καὶ τῆς 21ης ἰδίου ἐξ Ἡρακλείου πρὸς Δεκέλειαν διὰ τοῦ ἀεροσκάφους ΣΧ-ΑΣΦ μὲ ἀσυρματιστὴν τὸν Δ. Λεώνην καὶ μηχανικὸν τὸν Κ. Στάθην.

Ἀνεχώρησα ἐκ Δεκελείας τὴν 10.58 ὥραν τῆς 20ης τρέχοντος φέρων τὸν Σμηναγὸν Αὐγερόπουλον, ἕξ ὑπαξιωματικοὺς καὶ ἄνδρας τῆς 13 Μοίρας Ναυτικῆς Συνεργασίας, φορτίον βομβῶν ἀεροπλάνων, ἕν κιβώτιον πυροκρουστήρων καὶ διάφορα ἄλλα ἐφόδια τῆς Μοίρας ἀφοῦ προηγουμένως μὲ ἐπληροφόρησαν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ἀερολιμένος Δεκελείας καὶ τῆς ἡμετέρας Ἑταιρίας ὅτι εἶχον ἀρθῇ τὰ ἐμπόδια διὰ τὴν ἐλευθέραν πρὸς Ἡράκλειον πτῆσιν κατόπιν αἰτήσεως των, πρὸς τὴν Δ.Α.Π. καὶ ἀφοῦ εἶχον λάβει γνῶσιν τῶν ἰσχυόντων διὰ τὰς ἀπὸ 9-15 καὶ 15-21 ὥρας σημάτων ἀναγνωρίσεως.

Ἐξετέλεσα πτῆσιν κατ' εὐθεῖαν πρὸς Ἡράκλειον διελθὼν διὰ Σουνίου καὶ νήσου Μήλου ἰπτάμενος εἰς χαμηλὸν ὕψος ἄνωθεν τῆς θαλάσσης κυμαινόμενον μεταξὺ 100-250 μέτρων. Κατὰ τὴν ἄνωθεν τῆς νήσου Μήλου διέλευσίν μου ἐν τῷ λιμένι τῆς ὁποίας ἦσαν ἠγκυροβολημένα δύο ἐμπορικὰ πλοῖα, ἔβαλον τὸ σῆμα ἀναγνωρίσεως συμφώνως πρὸς τὰς ὁδηγίας τὰς ὁποίας εἶχον λάβει παρὰ τῆς ἁρμοδίας ὑπηρεσίας τῆς Ἑταιρίας.

Ἐπλησίασα τὴν ἀκτὴν τοῦ Ἡρακλείου καὶ ἰπτάμενος εἰς ὕψος μεταξὺ 150-200 μέτρων ἀφῆκα ἀριστερὰ τὴν νῆσον Δία περὶ τὰ 2 χιλιόμετρα τηρῶν πορείαν μεταξὺ τοῦ Δυτικοῦ μέρους τοῦ ἀεροδρομίου καὶ τοῦ λιμένος τῆς πόλεως. Περὶ τὰ δύο χιλιόμετρα μακρὰν τῆς ἀκτῆς καὶ ὥραν 12.20 ἀπὸ τοῦ ὕψους εἰς τὸ ὁποῖον εὑρισκόμην ὁ ἀσυρματιστὴς Λεώνης κατόπιν ἐντολῆς μου ἔβαλε ἀπὸ τοῦ κεντρικοῦ συρτοῦ παραθύρου τῆς ὀροφῆς τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως, τὴν καθορισμένην ὥραν ἐκείνην φωτοβολίδα ἀναγνωρίσεως. Δευτερόλεπτά τινα μετέπειτα εἶδον ὅτι ἤνοιξαν πῦρ ἐναντίον μου τὰ ἀντιαεροπορικὰ πυροβόλα καὶ πολυβόλα τὰ ἐγκατεστημένα πέριξ τοῦ ἀεροδρομίου ὡς καὶ τὰ ἀντιαεροπορικὰ πυροβόλα καὶ πολυβόλα δύο πλοίων εὑρισκομένων ἐν τῷ λιμένι. Ἀντιληφθεὶς τὴν σοβαρότητα τῆς καταστάσεως ἠλάττωσα τὰς στροφὰς τῶν κινητήρων καὶ κατῆλθον εἰς χαμηλότερον ὕψος ἵνα δώσω εὐκαιρίαν εἰς τὰ παρατηρητήρια καὶ πυροβολεῖα καὶ ἀναγνωρίσωσι τὰ ἐθνικὰ χρώματα τοῦ ἀεροπλάνου. Εὑρισκόμην ἤδη ἄνωθεν τῆς ξηρᾶς μὲ ἠλαττωμένην

ταχύτητα ὑπὸ τὸ καταιγιστικὸν πῦρ τῶν πυροβολείων τῶν ὁποίων αἱ ἐκρήξεις τῶν ὀβίδων καὶ αἱ διατρήσεις τοῦ ἀεροπλάνου ὑπὸ τῶν τροχιοδεικτικῶν σφαιρῶν ἠκούοντο εὐκρινῶς. Ἔδωσα ἀμέσως ἐντολὴν εἰς τὸν ἀσυρματιστὴν Λεώνην να βάλῃ καὶ δευτέραν φωτοβολίδα πρὸς ἀναγνώρισιν καὶ τοῦτο ὅμως δὲν ἔφερε ἀποτέλεσμά τι διότι τὸ πῦρ ἐξηκολούθει. Εὑρισκόμην περὶ ½ χιλιόμετρον μακρὰν τῆς ΝΔ γωνίας τοῦ ἀεροδρομίου καὶ ἐπειδὴ ἡ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ἐκείνης προσγείωσις δὲν ἦτο ἐφικτὴ λόγῳ τοῦ πνέοντος ΒΔ ἀνέμου ἐχείρισα ὅπως διέλθω διὰ μέσου τοῦ ἀεροδρομίου μὲ κατεύθυνσιν απὸ Νότου πρὸς Βορρᾶν ἐγγύτατα τοῦ ἐδάφους μὲ ἠλαττωμένην ταχύτητα, ὅπως δοκιμάσω πιθανότητα προσγειώσεως καὶ δώσω καὶ πάλιν εὐκαιρίαν νὰ ἀναγνωρισθῶσι τὰ ἐθνικὰ χρώματα. Λόγῳ τοῦ ὕψους τὸ ὁποῖον ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀπόστασιν εἰς τὴν ὁποίαν εὑρισκόμην ἀπὸ τοῦ ἄκρου τοῦ ἀεροδρομίου, τοῦ κατωφεροῦς τοῦ ἐδάφους καὶ τοῦ πλαγίου ἀνέμου, οἱ τροχοὶ ἤγγισαν τὸ ἔδαφος εἰς τὸ κέντρον σχεδὸν τοῦ ἀεροδρομίου καὶ ἐὰν ἐπέμενον νὰ τερματίσω τὴν προσγείωσιν, θὰ ἐτερματίζετο αὕτη ἔξω τῶν ὁρίων τοῦ ἀεροδρομίου μὲ ἀποτέλεσμα τὴν θραῦσιν τοῦ ἀεροπλάνου καὶ δὲν γνωρίζω μὲ ποῖα ἐπακόλουθα διὰ τοὺς ἐπιβάτας.

Ἡ σκέψις αὕτη καὶ ἡ πεποίθησις τὴν ὁποίαν εἶχον σχηματίσῃ ὅτι θὰ εἶχον ἐν τέλει ἀναγνωρισθῇ καὶ ὅτι θὰ ἔπαυε τὸ πῦρ μὲ ὠδήγησαν εἰς τὸ νὰ θέσω τοὺς κινητῆρας ἐν λειτουργίᾳ, ν' ἀπομακρυνθῶ πρὸς τὴν θάλασσαν, νὰ ἐκτελέσω δεξιὰν στροφὴν καὶ νὰ ἔλθω ἐκ τοῦ ἀνατολικοῦ ἄκρου τοῦ ἀεροδρομίου πρὸς κανονικὴν προσγείωσιν.

Κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο τὸ βορείως τοῦ ἀεροδρομίου πυροβολεῖον καὶ τὸ ἀνατολικῶς τούτου φυλάκιον ἤνοιξαν ἐκ νέου πῦρ ἐναντίον μου μέχρι τῆς τελευταίας στιγμῆς τῆς προσγειώσεως καθ' ἣν ἐβαλλόμεθα καὶ ὑπὸ ὁπλοφορούντων ὁπλιτῶν καὶ φυλάκων.

Προσεγειώθην τὴν 12.30, ἔφθασα εἰς τὸ πρὸ τοῦ οἰκίσκου ἐκ τσιμέντου δάπεδον πρὸς στάθμευσιν καὶ κατῆλθον τοῦ ἀεροπλάνου. Ἦσαν ἐκεῖ πολλοὶ ὁπλοφοροῦντες Ἄγγλοι ὁπλῖται καὶ ἐργάται οἵτινες διεπίστωσαν τὴν ταυτότητά μας. Ἐν τῷ μεταξὺ μὲ ἐπλησίασε Ἄγγλος Ἀνώτερος Ἀξιωματικὸς τοῦ Στρατοῦ, ὁ ὁποῖος νομίζω ὅτι ἦτο ὁ Συνταγματάρχης Σάϊμονς εἰς τὸν ὁποῖον ἔδωσα τὴν ταυτότητά μου καὶ πρὸς τὸν ὁποῖον διεμαρτυρήθην διὰ τὰ συμβάντα.

Εἰς ἀπάντησιν μοὶ ἐξέφρασε τὴν λύπην του καὶ ἐδικαιολογήθη ὅτι δὲν ἐγνώριζε ὅτι ἐπρόκειτο νὰ ἔλθῃ Ἑλληνικὸν ἀεροπλᾶνον εἰς Ἡράκλειον, ὅτι δὲν εἶδε τὰς φωτοβολῖδας τὰς ὁποίας ἐβάλομεν, ὅτι δὲν εἰσῆλθομεν διὰ τοῦ διαδρόμου καὶ ὅτι προσηγγίσαμεν ἀπὸ τὸ μέρος τοῦ ἡλίου. Ὅσον ἀφορᾶ τὴν πρώτην δικαιολογίαν, μὴ γνωρίζων πῶς συνέβη νὰ μὴ ἔχῃ λάβῃ γνῶσιν, ἐπεφυλάχθην νὰ ἐξετάσω βραδύτερον, ὅσον ἀφορᾶ τὴν δευτέραν, τῷ ἀπήντησα ὅτι ἐβάλομεν δὶς φωτοβολῖδα καὶ ἔπρεπε νὰ τὰς εἶχε εἴδη, ὅσον ἀφορᾶ τὴν τρίτην καὶ τετάρτην ὅτι δὲν ἐγνώριζον τὴν ὕπαρξιν διαδρόμου οὔτε ὅτι ἔπρεπε νὰ προσεγγίσω ἀπὸ τὸ ἀντίθετον μέρος τοῦ

ἡλίου. Ἐχαιρέτησα καὶ ἀπεμακρύνθην ἵνα ἐξετάσω τοὺς συνεπιβαίνοντας ἐὰν εἶχον πάθει τι ὡς καὶ τὸ ἀεροσκάφος. Ἐκ τῶν ἐπιβαινόντων οὐδεὶς ἔπαθέ τι, πλὴν ἑνὸς σμηνίτου τοῦ ὁποίου σφαῖρα διέτρησε τὸ περιβραχιόνιον τοῦ ἐπενδύτου. Τὸ ἀεροπλάνον ἔφερε ὀπὰς ἀπὸ πολλὰς σφαίρας καὶ θραύσματα ὀβίδων. Δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ ἐξακριβώσω ἐὰν εἶχε πληγῇ καίριόν τι σημεῖον τοῦ ἀεροπλάνου ἐκτὸς τῆς διατρήσεως τῆς ἀριστερῆς δεξαμενῆς ἐλαίου καὶ τοῦ ἀριστεροῦ τροχοῦ, τοῦ ὁποίου εἶχε διαφύγῃ τελείως ὁ ἀήρ. Ἐν τῷ μεταξὺ εἶχε καταφθάσῃ ὁ Νομάρχης Ἡρακλείου, αἱ Ἀστυνομικαὶ Ἀρχαὶ καὶ ὁ ἀερολιμενάρχης Ἡρακλείου.

Λόγῳ τοῦ ἐπακολουθήσαντος συναγερμοῦ ἀπεμακρύνθην τοῦ ἀεροδρομίου καὶ μετέβην εἰς τὴν πόλιν ὅπως ἀναφέρω εἰς τὴν ἐν Ἀθήναις διεύθυνσιν τῆς Ἑταιρίας τὰ συμβάντα.

Βραδύτερον κατὰ τὸν γενόμενον βομβαρδισμὸν τοῦ ἀεροδρομίου ὑπὸ ἐχθρικῶν ἀεροπλάνων, τὸ ἀεροπλᾶνον ἐβλήθη ὑπὸ θραυσμάτων τινῶν βόμβας ἐκραγείσης δύο μέτρα μακρὰν τῆς ἀριστερῆς πτέρυγος ἐκ τῆς δονήσεως τῆς ὁποίας ἐθραύσθη καὶ εἷς ἐκ τῶν ὑελοπινάκων τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν. Ἄλλαι βόμβαι πεσοῦσαι εἰς μεγαλυτέραν ἀπόστασιν δὲν ἐπροξένησαν ζημίας.

Τὰ αἴτια τῆς φοβερᾶς αὐτῆς παρεξηγήσεως ὀφείλονται κατὰ τὴν ἐμὴν γνώμην κατ' ἀρχὴν εἰς τὴν ἔλλειψιν ἀρτίας ὀργανώσεως καὶ συνοχῆς τῶν Ἑλληνικῶν καὶ συμμαχικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐντεταλμένων διὰ τὴν χρησιμοποίησιν εἰς τὰ ἀεροδρόμια καὶ παρατηρητήρια προσώπων ἀνεπαρκοῦς πείρας.

[……]

Μετὰ τὸ τέλος καὶ τοῦ τελευταίου συναγερμοῦ ἐν Ἡρακλείῳ, ὁ μηχανικὸς Στάθης ἐκ προχείρου ἐπιθεωρήσεως τοῦ ἀεροσκάφους μοὶ ἀνέφερε ὅτι θὰ ἦτο δυνατὴ ἡ ἀντικατάστασις τοῦ ἀεροθαλάμου τοῦ ἀριστεροῦ τροχοῦ δι' ἑτέρου ὑπάρχοντος ἐν τῇ Ἡρακλείῳ ἀποθήκῃ τῆς Ἑταιρίας καὶ ὅτι θὰ ἦτο δυνατὴ ἡ ἐπισκευὴ τῆς διατρηθείσης ἀριστερᾶς δεξαμενῆς τοῦ ἐλαίου. Ἐὰν δὲ ἐκ τῆς λεπτομεροῦς ἐπιθεωρήσεως τὴν ὁποίαν θὰ διενήργῃ τὴν ἑπομένην πρωΐαν δὲν διεπιστοῦντο σοβαραὶ ζημίαι σχέσιν ἔχουσαι μὲ τὴν ἀσφάλειαν τῆς πτήσεως, θὰ ἠδυνάμεθα νὰ ἀναχωρήσωμεν.

Διέταξα τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ἀεροθαλάμου ἐντὸς τῆς νυκτός, πράγματι δὲ αὕτη ἐπερατώθη τὴν 02.00 ὥραν. Τὴν ἑπομένην πρωΐαν ἐπεσκευάσθη ἡ δεξαμενὴ ἐλαίου, ἐγένετο λεπτομερὴς ἐπιθεώρησις τοῦ ἀεροσκάφους καὶ κινητήρων καὶ μετὰ τὴν διαπίστωσιν ὅτι δὲν εἶχον πληγῇ καίρια σημεῖα τούτων, ἀπεφασίσαμεν τὴν ἀναχώρησιν ἐντὸς τῆς ἡμέρας ἀφοῦ προηγουμένως ἀνέφερα τὸ γεγονὸς εἰς τὴν Διεύθυνσιν τῆς Ἑταιρίας.

Ἡ ἐργασία ἐπερατώθη τὴν 11.00 π.μ. καὶ ἐνῷ εἶχον ἀρχικῶς ὑπ' ὄψιν ν' ἀναχωρήσω περὶ τὴν 16.40 ὅπως ἀποφύγω συνάντησιν μὲ ἐχθρικὰ ἀεροπλάνα τὰ ὁποῖα σχεδὸν καθ' ὅλην τὴν προηγουμένην ἡμέραν ὑπερίπταντο τῶν ἀκτῶν τῆς Κρήτης, ἡ σκέψις ὅτι ἦτο πιθανὸν νὰ

διενεργηθῇ βομβαρδισμὸς τοῦ ἀεροδρομίου πρὸς καταστροφὴν τοῦ ἀεροπλάνου τὸ ὁποῖον εἶχεν ἐπισημανθῇ ὑπὸ τοῦ ἐχθροῦ τὴν προηγουμένην, μὲ ὡδήγησε εἰς τὴν ἀπόφασιν ν' ἀναχωρήσω τὸ ταχύτερον.

Μετέβην ὁ ἴδιος πρὸς τὸν κ. Λιμενάρχην Ἡρακλείου ὅπως λάβω τὰ ἰσχύοντα διὰ τὴν ἡμέραν σήματα ἀναγνωρίσεως καὶ συνεννοηθῶ περὶ τοῦ τρόπου εἰδοποιήσεως τῆς Δ.Α.Π., διὰ τὴν ἄρσιν τῶν κωλυμάτων κατὰ τὴν πτῆσιν. Ὁ κ. Λιμενάρχης μοῦ εἶπε ὅτι τὸ μόνον τὸ ὁποῖον ἠδύνατο νὰ πράξῃ ἦτο νὰ δώσῃ συμφώνως πρὸς κώδικα περιλαμβάνον ἁπλῶς ὅτι ἕν φίλιον ἀεροπλάνον ἀνεχώρησε πρὸς Βορρᾶν ἰπτάμενον εἰς μικρὸν ὕψος χωρὶς νὰ ἀναμένῃ ἀπάντησίν τινα. Ὁ σταθμὸς Χανίων θὰ διεβίβαζε τοῦτο εἰς τὴν Δ.Α.Π. τῆς περιοχῆς Ἀθηνῶν. Εἶπον εἰς τὸν κ. Λιμενάρχην ὅτι δὲν θὰ ἀνεχώρουν ἐὰν δὲν ἤμην βέβαιος ὅτι εἰδοποιήθησαν τὰ ἐν τῇ διαδρομῇ παρατηρητήρια καὶ πυροβολεῖα περὶ τῶν χαρακτηριστικῶν τοῦ ἀεροπλάνου, τῆς ταχύτητος αὐτοῦ, τῶν ὁρίων χρόνου ἐντὸς τῶν ὁποίων θ' ἀνεχώρει καὶ τὰ σημεῖα δι' ὧν θὰ διήρχετο.

Ὁ κ. Λιμενάρχης ἐκρινε σκόπιμον ν' ἀναφέρῃ ταῦτα εἰς τὸν Ναυτικὸν Διοικητὴν Χανίων. Πράγματι ἐκάλεσε τοῦτον εἰς τὸ τηλέφωνον πρὸς τὸν ὁποῖον ὁ ὑποφαινόμενος ἀπὸ τηλεφώνου ἀνέφερα τὸ γεγονὸς καὶ ἐζήτησα ἐὰν θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ ἀποστείλῃ λεπτομερὲς σῆμα πρὸς τὴν τὴν Δ.Α.Π., τὴν Μῆλον καὶ ὅπου ἀλλοῦ ἠδύνατο. Ὁ Ναυτικὸς Διοικητὴς Ναύαρχος κ. Ἰωαννίδης μὲ ἐπληροφόρησε ὅτι θὰ ἠδύνατο νὰ ἀποστείλῃ ἀμέσως τὸ σῆμα τοῦτο διὰ τοῦ ἀσυρμάτου μὲ κώδικα πρὸς τὴν Δ.Α.Π. Ἀθηνῶν, τὸ Ναυτικὸν Ἐπιτελεῖον καὶ τὴν νῆσον Μῆλον. Ὑπηγόρευσα τὸ κάτωθι σῆμα πρὸς τὸν κ. Ναύαρχον:

> «Τρικινητήριον μονοπτέρυγον Ἑλληνικὸν ἀεροπλάνον ταχύτητος 220 χιλιομέτρων θέλει ἀναχωρήσῃ μεταξὺ 13.00-14.00 ὥρας ἐξ Ἡρακλείου διὰ Μῆλον – Σούνιον – Δεκέλειαν ἢ διὰ Φλέβας - Ἀθηνῶν.»

Ἡ ὥρα καθ' ἣν ἐγένετο ἡ συνεννόησις αὕτη ἦτο περίπου ἡ 11.45 π.μ. ἠρώτησα δὲ τὸν κ. Ναύαρχον ἐὰν ὁ χρόνος μέχρι τῶν ἐν τῷ σήματι καθοριζομένων ὁρίων ἀναχωρήσεως θὰ ἦτο ἐπαρκὴς διὰ τὴν λῆψιν τοῦ σήματος. Ὁ κ. Ναύαρχος μοὶ ἀπήντησε καταφατικῶς. Ἀφοῦ δὲ ἔλαβον τὰ σήματα ἀναγνωρίσεως παρὰ τοῦ κ. Λιμενάρχου μετέβην εἰς τὸ ἀεροδρόμιον. Ἐκεῖ διὰ τοῦ Ἕλληνος διερμηνέως στρατιώτου Τερζάκη ἀνέφερα περὶ τὴν 12.30 περὶ τῆς ἀναχωρήσεώς μου εἰς τὸν Ἄγγλον Συνταγματάρχην Σάϊμονς, τὸν ἐπιτετραμμένον διὰ τὴν ἀεράμυναν τῆς περιφερείας.

Ἐπέσπευσα τὴν ἀναχώρησίν μου ἐξ Ἡρακλείου λόγῳ τῆς ἐμφανίσεως ἐχθρικῶν ἀεροπλάνων εἰς τὴν περιοχὴν ὁπόθεν ἀπεγειώθην τὴν 13.05 ἀκολουθῶν πορείαν 325° περίπου καὶ ἴχνος 335° λόγῳ τοῦ πνέοντος Δ ἀνέμου, ἰπτάμενος εἰς ὕψος κατὰ τὰ πρῶτα 15' μεταξὺ 30 καὶ 100 μέτρων. Μετὰ τὰ 15' ἀνῆλθον εἰς τὰ 200 μέτρα καὶ ἐτήρησα τὴν αὐτὴν περίπου πορείαν. Μετὰ 28'ἀπὸ τῆς ἀναχωρήσεώς μου διέκρινα πρὸς τὰ ἀριστερὰ

καὶ ἐμπρὸς τῆς πορείας μου καὶ εἰς ἀπόστασιν 5-7 χιλιομέτρων περίπου, δύο πολεμικὰ πλοῖα (ἀντιτορπιλλικά), πλέοντα πρὸς ἀντίθετον πρὸς ἐμὲ πορείαν τῶν ὁποίων δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ ἐξακριβωθῇ ἡ ἐθνικότης. Ἐπειδὴ ἡ συνάντησις ἐγένετο ἐντὸς ἑλληνικοῦ πελάγους ἐσκέφθην ὅτι τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ ἔπρεπε νὰ ἦσαν Ἑλληνικὰ ἢ Ἀγγλικὰ καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ὁδηγίας τὰς ὁποίας εἶχον λάβει, ἔδωκα διαταγὴν νὰ προετοιμασθῇ ἡ βολὴ φωτοβολῖδος ἀναγνωρίσεως.

Ὅταν ἔφθασα σὲ ἀπόστασιν 4-5 χ/μέτρων περίπου ὁ ἀσυρματιστὴς Λεώνης ἔβαλε κατόπιν διαταγῆς μου καὶ ἐνώπιόν μου τὸ σῆμα. Μετὰ δευτερόλεπτα τινα εἶδον τὰς λάμψεις τῶν πυροβόλων τῶν πολεμικῶν καὶ τὰς πρώτας ὀβίδας νὰ ἐκρήγνυνται ἐγγύς μου. Ἡ μία ἐκ τῶν πρώτων ἐξ αὐτῶν ἐξεράγει ἐπὶ τῆς θαλάσσης εἰς τόσον μικρὰν ἀπόστασιν ὥστε νὰ διαταράξῃ τὴν ἰσορροπίαν τοῦ σκάφους. Εὐθὺς ἀμέσως κατῆλθον εἰς χαμηλότερον ὕψος, ἔβαλον δευτέραν φωτοβολῖδα καὶ ἔστρεψα πρὸς 40° ὑπὸ τὸ καταιγιστικὸν πῦρ τῶν πολεμικῶν, αἱ ὀβίδες τῶν ὁποίων ἐξερηγνύοντο ἄλλαι ἐπὶ τῆς θαλάσσης καὶ ἄλλαι εἰς τὸν ἀέρα. Ἐτήρησα τὴν πορείαν ταύτην μέχρις ὅτου ἐπείσθην ὅτι εἶχε παύσει τὸ πῦρ τῶν πολεμικῶν ὁπότε ἔστρεψα τὴν τακτικὴν πορείαν μὲ σχετικὴν διόρθωσιν διὰ νὰ ἐπανέλθω ἐπὶ τοῦ ἴχνους μου.

Τὸ γεγονὸς τοῦτο μὲ ἠνάγκασε νὰ μὴ διέλθω ἄνωθεν τῆς νήσου Μήλου ὡς ἀρχικῶς ἐσκόπευον ἀλλὰ νὰ περιπλεύσω τὴν Δ. αὐτῆς ἀκτήν. Εἰς τὸ ὕψος τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Μήλου διέκρινα ἕτερον πολεμικὸν πλοῖον εἰς ἀπόστασιν 6-8 περίπου χιλιομέτρων ἐμπρὸς καὶ ἀριστερά. Ἐκ τοῦ φόβου μὴ ἐπαναληφθῇ ἡ αὐτὴ παρεξήγησις ἔστρεψα δεξιὰ καὶ διῆλθον μεταξὺ τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Μήλου καὶ τῆς Ἐρημομήλου, ἐκεῖθεν δὲ διὰ Σουνίου ἔφθασα εἰς Δεκέλειαν ἔνθα προσεγειώθην τὴν 14.40 κανονικῶς.

[.....]

Μὲ τὴν παράκλησιν ὅπως ἡ παροῦσα μου διαβιβασθῇ ὅπου δεῖ πρὸς ἀποφυγὴν εἰς τὸ μέλλον παρομοίων παρεξηγήσεων.

Πηγή: Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, 5, Λίνος προς Γ.Δ. Ε.Ε.Ε.Σ., εμπ., 22.1.1941.

Παράρτημα XII

Από το εγχείρημα της «Ἑλλάδος»

Ο υπολοχαγός Ε. Παπαδάτος περιγράφει στο ημερολόγιό του τη δραματική πτήση πάνω από την οροσειρά του Άτλαντα [διασκευασμένο κείμενο με ορθογραφία και στίξη του πρωτότυπου].

Ἐπὶ πέντε ὥρες διασχίζουμε τὸ προβληματικὸ ἄγνωστο. Δὲν ξέρουμε ἂν ἐφθάσαμε ἢ ὄχι, δὲν ἔχουμε καρδιὰ νὰ κατεβοῦμε γιατὶ μποροῦμε νὰ τρακάρουμε σὲ τίποτα βουνά. Σχεδὸν φόβος καὶ ἀπόγνωσις… Μετὰ ἀπὸ ὥρες εἴδαμε μέσα ἀπὸ τὰ ἀνοίγματα τῶν νεφῶν κομμάτια στεριᾶς μὲ χαρακτηριστικὰ γνωρίσματα.
— Κύριε Συνταγματάρχα, νὰ κατεβοῦμε. Βρισκόμαστε κοντὰ στὴν Καζαμπλάνκα.
— Ὄχι ἀκόμη. Προχώρει.
— Μὰ ἂν δὲν βροῦμε πιὸ πέρα ἄνοιγμα;
— Ὅπως εἶσαι πειθαρχικὸς στὸ ἔδαφος νὰ εἶσαι καὶ στὸν ἀέρα. Συνέχισε τὴν πτήση σου.
Ὑπάκουσα καὶ συνέχισα, ἀλλὰ ὅσο περνοῦσε ἡ ὥρα ἄρχισα νὰ ἀνησυχῶ σοβαρά.
— Κύριε Συνταγματάρχα, θὰ κατέβω, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ προχωρήσω ἄλλο…
— Ὄχι, εἶναι ἐπικίνδυνο ἐδῶ, κίνδυνος – θάνατος.
Τὰ γύρω ὑψώματα στὴν Καζαμπλάνκα ἔφθαναν σὲ ὕψος τὰ 700 μ. Ἄρχισα νὰ κατεβαίνω προσεκτικά, μὲ δικὴ μου πρωτοβουλία. Μέσα ἀπὸ σπασμένα σύννεφα χάσαμε ὕψος καὶ βρεθήκαμε πάνω ἀπὸ θάλασσα χωρὶς νὰ ἔχουμε σημεῖο προσανατολισμοῦ. Μὲ ἀνακούφιση ἀλλὰ καὶ κάποια ἀμηχανία βρῆκα τὸ κουράγιο νὰ κάνω λίγο χιοῦμορ.
— Πᾶμε γιὰ Ἀμερική, Κύριε Συνταγματάρχα.
Ἀπάντηση δὲν πῆρα, καὶ λυπήθηκα γιατὶ βγῆκα προφήτης. Καταλάβαινα τὴ δύσκολη θέση τοῦ συνεπιβάτου μου. Ἔκανα στροφὴ 180 μοιρῶν καὶ μετὰ ἀπὸ πτήση 18 λεπτῶν φθάσαμε στὴν Καζαμπλάνκα κατευθεῖαν στὸ ἀεροδρόμιο. Μόλις προσγειωθήκαμε καὶ ἐνῶ ἀκολουθούσαμε τὰ σημεῖα γιὰ τὴν τροχοδρόμηση, μᾶς ἔσβησε ἡ μηχανὴ καὶ τὸ ἀεροπλάνο ἀκινητοποιήθηκε στὴ μέση τοῦ διαδρόμου, ἀπὸ ἔλλειψη βενζίνης.

Πηγή: Η. Καρταλαμάκης, *Ελληνικὰ Φτερὰ 1912-1932*, Αθήνα 1983, σ. 322-323 και 333· Γ. Μέρμηγκας, «1928. Ο γύρος της Μεσογείου. Ένα ‘άγνωστο’ επίτευγμα των Ελλήνων αεροπόρων», *Αεροπορική Ιστορία*, Ιαν. 2000, σ. 56-57.

Παράρτημα XIII

Εντυπώσεις από βαπτίσματα αέρος

Α. Ελ. Βα., έφηβη, καλοκαίρι 1931 [ορθογραφία και στίξη του πρωτότυπου κειμένου].

Ἀσφαλῶς δὲν ἄξιζε τὸν κόπο νὰ ταλαιπωρηθῶ, νὰ πάρω τόσον ἥλιο καὶ πρὸ παντὸς νὰ ξυπνήσω ἀπ' τὰς 6 τὸ πρωΐ γι' αὐτὸ τὸ περίφημο βάπτισμα τοῦ ἀέρος. Αὐτὰ σκεπτόμουν, ὅταν μετὰ δίωρον ἀναμονὴν εἰς τὸ ἀεροδρόμιο τοῦ Φαλήρου, ἦλθε ἐπιτέλους ἡ σειρά μου νὰ πετάξω. Μοῦ βάζουν τὴν ἀεροπορικὴ κομπιναιζόν. Ἔ. Τότε πειά, σἂν ρίχνω μιὰ ματιὰ στὸ σουλοῦπι μου, χάνω καὶ τὸ λίγο κέφι ποῦ μοὔμενε· ἔχω χαθῇ μέσα σ' αὐτή. Σκέπτομαι πῶς ὁ… μακαρίτης ποῦ τὴ φοροῦσε, δὲν μποροῦσε παρὰ νὰ περπατοῦσε σὲ… ξυλοπόδαρα· μοῦ βάζουν ἐπιτέλους τὴν κάσκα καὶ τὰ γυαλιὰ καὶ ἀρχίζει ἡ… ἀναρρίχησις στὸ ἀεροπλᾶνο.

Ὢ! Θεέ μου τὶ βάσανο. Ἀσφαλῶς θὰ ἄρχιζα τὴν γκρίνια ἂν βαστοῦσε περισσότερο αὐτὴ ἡ ὑπόθεσις! Ἡ πέτσινη κάσκα μὲ ζεσταίνει τόσο ποῦ δὲν σκέπτομαι πειὰ τὴν ἀπογείωσι, παρὰ ὡς ἕνα μέσον νὰ δροσισθῶ… Ἐπὶ τέλους ξεκινᾶμε, ἡ ἔλιξ πολλαπλασιάζει τὶς στροφές της καὶ τὸ «βέλος» γλιστράει ἁπαλὰ στὰ ἥσυχα νερά. Σηκώνει σιγά-σιγά τὴν μουρίτσα του καὶ… ὤωπ! βρισκόμαστε στὸν ἀέρα. Τὶ ἔγινε ἡ ζέστη, ἡ γκρίνια καὶ τὰ νεῦρα μου; Τὰ ξέχασα. Ξέχασα καὶ τὶς δύο ὧρες ποῦ περίμενα καὶ τὸ κάψιμο τοῦ ἥλιου καὶ ὅλα. Ὀρθὴ στὴ θέσι μου ἀναπνέω μ' ὅλη τὴν δύναμιν τῶν πνευμόνων μου. Ἡ ζωή μου ὅλη συγκεντρώνεται στὰ μάτια μου· θέλω νὰ κλείσω μέσα μου ὅλη τὴν μαγικὴ ζωγραφιὰ ποῦ ἁπλώνεται μπρὸς στὰ μάτια μου.

Ἡ θάλασσα ἀπὸ κάτω μᾶς ξετυλίγει ὅλα της τὰ θέλγητρα σὲ μιὰ ἐναλλαγὴ χρωμάτων ἀπ' τὸ βαθὺ πράσινο ὡς τὸ πειὸ ἀνοικτὸ θαλασσί· μᾶς δείχνει ἀκόμα καὶ τὸ βυθὸ μὲ τὰ πετραδάκια της σὲ πολλά μέρη. Τὰ καϊκάκια της μᾶς φαίνονταν ἀπὸ πάνω σἂν παιδιάστικα. Τόσα δὰ παιχνιδάκια. Ἄ! νὰ παρακάτω ὁ «Ἀβέρωφ» ποὺ φεύγει. Τὶ ἀστεῖος ποῦ μοῦ φαίνεται ἔτσι σἂν χελῶνα! Τὸν χαιρετῶ μὲ μιὰ εἰρωνικὴ γκριμάτσα. Ἀσφαλῶς ἔχω χάσει κάθε ἰδέα γιὰ σένα «Ἀβέρωφ» βλέποντάς σε ἀπὸ ἐδῶ ἐπάνω καὶ ἀπορῶ πῶς κάποτε στάθηκα δίπλα σου με θαυμασμὸ γιὰ ἕνα τόσο γελοῖο ἀντικείμενο. Ἀντίο δὲν μποροῦμε νὰ σὲ περιμένουμε· ἐμεῖς δὲν εἴμαστε τεμπέληδες σἂν καὶ σένα. Ἄχ! Τὶ ὡραῖα ποὺ εἶναι ἐδῶ ἐπάνω! Μὲ καταλαμβάνει σιγὰ σιγὰ μιὰ περίεργη χαρά, ἕνας ἐνθουσιασμός. Θέλω νὰ φωνάξω, νὰ τραγουδήσω, μὰ ὁ ἀέρας παίρνει τὴν φωνήν μου καὶ μοῦ παγώνει τὸ στόμα· γυρίζω στὴν διπλανή μου καὶ τῆς σφίγγω τὸ χέρι· τὰ μάτια μας γελαστὰ δείχνουν ὅλον τὸν ἐνθουσιασμό, ὅλο τὸ μεθῦσι ποῦ μᾶς ἔδωσε ὁ ἀέρας.

Ἄ! φίλη μου, δὲν θὰ διαρκέσῃ πολὺ τὸ μεθῦσι μας· νὰ ποῦ τὸ ἀεροπλάνο γυρίζει· κοντεύουμε στὸ ἀεροδρόμιο, τὶ κρῖμα! Τὰ σπίτια μοῦ φαίνονται κουκλίστικα, τ' αὐτοκίνητα μιὰ σταλιὰ καὶ οἱ ἄνθρωποι σἄν σκουλήκια ποὺ σέρνονται στὴν γῆ. Πφ! πῶς μποροῦνε καὶ ζοῦνε ἐκεῖ κάτω! Ὁ ἀέρας ἀρχίζει νὰ γίνεται ζεστός, κατεβαίνουμε· δυὸ λεπτὰ ἀκόμη καὶ καθίσαμε ἁπαλὰ στὸ νερὸ κοντὰ στὴν ἐξέδρα. Κατεβαίνουμε εὔθυμες καὶ γελαστές· ὁ ἀέρας ἀσφαλῶς μᾶς ὠφέλησε πολύ. Οὔτε τὸ ὕψος τοῦ ἀεροπλάνου μᾶς φαίνεται πειὰ ὑπερβολικό, οὔτε ἡ κομπιναιζόν μας φαρδειὰ καὶ ἄχαρη, οὔτε ἡ κάσκα ζεστή.

Πηδᾶμε κάτω καὶ πρὶν προφθάσωμε καλὰ καλὰ νὰ εὐχαριστήσωμε, μία ἐρώτησις ἀνεβαίνει στὰ χείλη μας. «Πότε θὰ ξαναπετάξωμε;»

Β. Ηλίας Σπορίδης, 10 ετών, φθινόπωρο 1938 [ορθογραφία και στίξη του πρωτότυπου κειμένου].

Τὸ Σάββατο εἰς τὶς 3 καὶ ½ ἦρθε καὶ μὲ ἐπῆρε ὁ πατέρας μου μὲ ἕνα ταξί, μαζὶ μὲ τὸν κύριο Σεϊρλὴ καὶ μὲ τὸν κύριο Θοδωρόπουλο καὶ ἐκατεβήκαμε στὸ Μουσεῖο, ἐκεῖ ἐπεριμέναμεν τὸν κύριο Ἀδοσίδη τὸν πιλότο γιὰ νὰ πᾶμε νὰ πετάξουμε ὅπως μὲ εἶχε ὑποσχεθεῖ ὁ πατέρας μου πολλὲς φορές. Σὲ λίγη ὥρα ἦρθε ὁ κύριος Ἀδοσίδης καὶ μὲ ταξὶ ἐπήγαμε στὸ Τατόι. Ἐκεῖ ὥσπου νὰ βγάλουν τὸ ἀεροπλάνο ἔξω ἐπεριμέναμε ἕνα τέταρτο, τὸν καιρὸ αὐτὸ ἐμεῖς περιεργαζόμεθα τὰ νέα ἀεροπλάνα, ποὺ ἄστραφταν καὶ ἕνα μεγάλο ὁλλανδικό.

Σὲ λίγο ἦρθε τὸ ἀεροπλάνο τοῦ κυρίου Ἀδοσίδη καὶ πρῶτος ἐπέταξα ἐγὼ. Ἀφοῦ ἐμπήκαμε εἰς τὸ ἀεροπλάνο μὲ ἔδεσαν. Ὅταν ἀνεβήκαμε σὲ ὕψος 700 μ. ἐκοίταξα τὴν γῆν, τοὺς κάμπους. Ἦταν πάρα πολὺ ὡραῖα. Τοὺς κάμπους τοὺς ἔβλεπα σὰν ἕνα χαλί, τὰ σπίτια σὰν ψεύτικα, τὰ δένδρα σὰν ξύλινα, οἱ λεωφόροι σὰν μιὰ μολυβιὰ μπογιατισμένη μὲ γκρὶ χρῶμα, οἱ χαράδρες σὰν νὰ τὶς εἶχες κόψει μὲ μαχαίρι. Ἦταν ὅλα τόσο ὡραῖα ἀπὸ ἐκεῖ ἐπάνω ποὺ δὲν χόρταινα νὰ βλέπω. Τέλος ἐκατεβήκαμε. Ἐκεῖ ἐπέταξαν οἱ δύο κύριοι καὶ ἔπειτα ὁ σωφέρ. Στὸ ἀναμεταξὺ ἦρθε καὶ ἕνα γερμανικὸ ἀεροπλάνο [ζωγραφιά ενός αγκυλωτού σταυρού] καὶ ἀφοῦ τὸ εἴδαμε κι' αὐτὸ ἐφύγαμε ἀπὸ τὸ Τατόι καὶ ὁ καθένας σπίτι του. Αὐτὸ τὸ πέταγμα θὰ τὸ θυμοῦμαι ὥσπου νὰ ξαναπετάξω πάλι. [υπογραφή και σχεδίασμα αεροπλάνου]

Πηγή: *Ἀεροπλοΐα*, 1.11.1931, τ. 11, σ. 203 και 1-5.11.1938, τ. 177, σ. 170.

ΠΗΓΕΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΑΡΧΕΙΑ

ΓΕΝΙΚΑ ΑΡΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αρχείο Εθνικής Οργάνωσης Νεολαίας, (φάκελοι 7) 1939-1940

Αρχείο Ελληνικής Εταιρείας Εναερίων Συγκοινωνιών,

πρακτικά Γενικών Συνελεύσεων των Μετόχων 1932-1934

πρακτικά Συνεδριάσεων Διοικητικών Συμβουλίων 1935-1939

Αρχείο Ιωάννου Μεταξά, (φάκελοι 3) 1937-1939

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΟΓΟΤΕΧΝΙΚΟ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ

Αρχείο Γερασίμου Βασιλειάδη, (φάκελος 1) 1925-1926

Αρχείο Μιχαήλ Βυζά, (φάκελοι 28) 1935-1950

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΑΡΧΕΙΑ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΜΠΕΝΑΚΗ

Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου, (φάκελοι 5) 1928-1932

Αρχείο Αλεξάνδρου και Βιργινίας Ζάννα, (φάκελοι 7) 1930

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Αρχείο Βιομηχανικής Πίστης, (φάκελοι 4) 1930-1941

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

Αρχείο Κεντρικής Υπηρεσίας, (φάκελοι 39) 1918-1946

Αρχείο Κοινωνίας των Εθνών, (φάκελοι 3) 1931-1938

BUNDESARCHIV

Bank der Deutschen Luftfahrt, (φάκελοι 5) 1933-1942

Deutsche Revisions- und Treuhand AG, (φάκελος 1) 1932-1939

Rechnungshof des Deutschen Reichs, (φάκελος 1) 1928-1930

Reichsfinanzministerium, (φάκελοι 7) 1940-1943

THE NATIONAL ARCHIVES (μέχρι πρότινος PUBLIC RECORD OFFICE)

Ministry of Aviation, Air Registration Board and related bodies, (φάκελοι 7) 1927-1940

ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ

Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως, Τεύχη Α΄, 1919-1943

Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως, Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν, 1940-1943

Σύμβασις περὶ κανονισμοῦ τῆς ἀεροπλοΐας, 30 Σεπτεμβρίου /13 Οκτωβρίου 1919, Αθήνα 1919

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ
Ἀρχεῖον τῆς Γερουσίας, 1929-1931
Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Βουλῆς, 1930-1931
Ἐφημερὶς τῶν συζητήσεων τῆς Γερουσίας, 1930-1931
Πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων τῆς Βουλῆς, 1929-1932

ΟΔΗΓΟΙ – ΕΠΙΣΗΜΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ
Asproyerakas Costas, *Guide des communications aériennes de Grèce*, Αθήνα 1934
Asproyerakas Costas, *Guide des communications aériennes de Grèce*, Αθήνα 1936
Asproyerakas Costas, *Guide des communications aériennes de Grèce*, Αθήνα 1937
Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ἱστορία τῆς Ἑλληνικῆς Πολεμικῆς Ἀεροπορίας*, τ. 3, Αθήνα 1980
Κεντρική Αεροπορική Επιτροπή της Ελλάδας και Αεροπορική Ένωση Αθηνών, *Πρώτη Ἀεροπορικὴ Ἔκθεσις Ἀθηνῶν*, τ. 1-2, Αθήνα 1932
Υπουργείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, Τμήμα Α', *Ἀεροπορικὸς Ὁδηγός*, Αθήνα 1931
Υπουργείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας και Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού, *Ἀεροπορικὸς Χάρτης Ἠπείρου*, φύλλο αρ. 5, 1932
Υπουργείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας και Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού, *Ἀεροπορικὸς Χάρτης Στερεᾶς Ἑλλάδος*, φύλλο αρ. 6, 1932
Υπουργείο Συγκοινωνίας, Γενική Διεύθυνση Τ.Τ.Τ., *Κανονισμὸς ἐκτελέσεως ἐναερίου ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας*, Αθήνα 1926

ΕΤΑΙΡΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ
Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, *Μελέται ἐπιχειρήσεων καὶ χρηματοδοτήσεων, Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1945
Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε., *Νόμος 4809 – Καταστατικόν – Εἰδική Συμφωνία Διακανονισμοῦ Ἐναερίων Ταχυδρομικῶν Μεταφορῶν*, Αθήνα 1931
Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε., *Ἐκθέσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν Ἐλεγκτῶν πρὸς τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς 9ης Ἰανουαρίου 1933 / 9ης Ἰανουαρίου 1934 / 16ης Νοεμβρίου 1934 / 28ης Δεκεμβρίου 1935 / 28ης Δεκεμβρίου 1936 / 29ης Δεκεμβρίου 1937 / 8ης Ἰανουαρίου 1940 / 3ης Ἰανουαρίου 1941 – Γενικοὶ Ἰσολογισμοὶ τῶν Ἑταιρικῶν Ἐτῶν 1931 / 1932 / 1932-1933 / 1933-1934 / 1934-1935 / 1935-1936 / 1936-1937 / 1938-1939 / 1939-1940*, Αθήνα 1932 / 1933 / 1934 / 1934 / 1935 / 1937 / 1938 / 1940 / 1941
Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε., *Ἀεροπορικὴ γραμμὴ Ἀθηνῶν – Θεσσαλονίκης*, Αθήνα 1933
Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε., *Κανονισμὸς Ἐσωτερικῆς Ὑπηρεσίας ἐπὶ διαφόρων ζητημάτων ἀφορώντων τὰς ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῆς Ε.Ε.Ε.Σ. μεταφορᾶς*, Αθήνα 1939

Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε., *Κανονισμὸς Ἐσωτερικῆς Ὑπηρεσίας Μεταφορᾶς Ἀποσκευῶν ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1939
Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε., *Κανονισμὸς Ἐσωτερικῆς Ὑπηρεσίας Μεταφορᾶς Ἐμπορευμάτων ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1939
Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε., *Κανονισμὸς Ἐσωτερικῆς Ὑπηρεσίας Μεταφορᾶς Ἐπιβατῶν ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1939
Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε., *Κανονισμὸς Ἐσωτερικῆς Ὑπηρεσίας Μεταφορᾶς Ταχυδρομείου ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1939
Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε., *Κανονισμὸς Ἐσωτερικῆς Ὑπηρεσίας*, Αθήνα 1940
Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε., *Στατιστικὴ ἔτους 1932*, Αθήνα 1933
Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.*, Αθήνα 1933
Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε., *Ὑπόμνημα τοῦ συμβούλου γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Ν. Καμπάνη πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον περὶ ἀεροσυγκοινωνιακῆς πολιτικῆς*, Αθήνα 1934
Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε., *Ἀεροπορικὸς Ὁδηγός*, Αθήνα 1939

ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ
Ἀκρόπολις 1936-1941
Ἔθνος 1930-1947
Ἐλεύθερον Βῆμα 1929-1937
Ἐφημερὶς τοῦ Χρηματιστηρίου 1935
Καθημερινή 1930-1937
Κῆρυξ (Ιωαννίνων) 1936
Οἰκονομικὴ Ἀλήθεια 1945
Οἰκονομικὸς Ταχυδρόμος 1934-1939
Πατρίς 1930
Πλοῦτος 1935-1939
Πρωΐα 1930-1936
Daily Telegraph 1937-1938
Daily Mail 1938
Messager d' Athènes 1930
Times 1937

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ
Ἀεροπλοΐα 1931-1940
Ἀεροπορικά Νέα 1948-1957
Ἀεροπορική Ἐπιθεώρησις 1932-1940
Αεροπορική Ιστορία 2000
Ἔργα 1928
Ἐργασία 1931-1932
Πειθαρχία 1929-1931
Πόλεμος και Ιστορία 1999-2002
Πτήση & Διάστημα 1990-1996
Στρατιωτική Ιστορία 1997
Τεχνικὰ Χρονικά 1932-1937
Τραπεζιτική 1937
Φιλοτέλεια 1926-1968
Τὰ Φτερὰ (Θεσσαλονίκης) 1931-1932
Χίλια δέντρα (Θεσσαλονίκης) 1999
L' Air 1922

ΑΥΤΟΤΕΛΕΙΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ
Αθανασούλιας Αλφρέδος, *Αἱ πρόοδοι τῆς ἀεροπτητικῆς. Σύγχρονος ἀεροστατική ἐπιθεώρησις,* Αθήνα 1907
Αυδής Αλέξανδρος, *Οἱ πρωτοπόροι. Τὸ χρονικὸ τῶν ἀετῶν μας,* Αθήνα 1972
Βουγιούκας Κωνσταντίνος, *Ἐξέλιξις καὶ προβλήματα τοῦ ποινικοῦ δικαίου τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας (ἀεροπορικὸν ποινικὸν δίκαιον),* Θεσσαλονίκη 1967
Θεοδωρίδης Φρίξος, *Διατριβαὶ περὶ πολιτικῆς ἀεροπορίας 1927-1930*, Αθήνα 1931
Θεοδωρίδης Φρίξος, *Ἀεροπορία καὶ Τουρισμός,* Αθήνα 1932 / Theodoridès Phrixos, *Aviation et Tourisme,* Αθήνα 1932
Θεολόγης Ιωάννης, *Ἱστορία τῆς ἑλληνικῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας 1930-1956,* Αθήνα 1956
Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ἑλληνικὰ Φτερὰ 1912-1932,* Αθήνα 1983
Καρταλαμάκης Ηλίας, *Οἱ πρῶτοι Ἴκαροι 1932-1940,* Αθήνα 1987
Κατρίδης Κοσμάς, *Ὁ νεαρὸς ἀνεμοπόρος,* Αθήνα 1937
Κορώνης Σπυρίδων, *Ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος,* Αθήνα 1935
Κούρος Αχιλλεύς, *Συμβολὴ στὴν ἱστορία τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας,* Αθήνα 1966
Λώμης Κώστας, *Η εξέλιξη της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας,* Αθήνα 1988
Ξυράκης Ευτύχιος, *Ιδιωτική Αεροπορία (Αθλητική–Τουριστική) στον Ελληνικό Χώρο,* Αθήνα 1983
Οικονομάκος Πέτρος, *Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀεροπορία (μέχρι τοῦ 1940),* Αθήνα 1970
Πογγής Γεώργιος, *Συγκοινωνιακὸν Δίκαιον,* Αθήνα 1928

Πογγής Γεώργιος, *Τὸ συγκοινωνιακὸν τῆς Ἑλλάδος πλέγμα κατὰ τὸ ἔτος 1938,* Αθήνα 1939
Σιάτος Αλέξανδρος, *Ἐπίδρασις τῆς ἀεροπλοΐας ἐπὶ τοῦ Ἀστικοῦ δικαίου. Πρωτότυπος ἀνακοίνωσις γενομένη ἐν τῷ Δικηγορικῷ Συλλόγῳ Ἀθηνῶν τῇ 14ῃ Μαρτίου 1916,* Αθήνα 1916
Ταμπακόπουλος Άγις, *Ἡ νομικὴ ρύθμισις τῆς διεθνοῦς ἀεροπορίας ἐν Ἑλλάδι,* Αθήνα 1940
Givkovitch Radmio, *L' aéronautique yougoslave,* Βελιγράδι 1935

ΑΡΘΡΑ

Αγαπητός Σ., «Ὀρειβασία καὶ Ἀεροπορία», *Ἀεροπλοΐα*, 20.12.1936, τ. 132, σ. 164.
Αδαμόπουλος Κ., «Ἡ ἀεροπλοΐα καὶ ὁ πολιτισμός», *Ἀεροπλοΐα*, 16.12.1932, τ. 36, σ. 233 και 1-16.1.1933, τ. 37-38, σ. 254-255.
Αδαμόπουλος Κ., «Το πέταγμα ὡς σύμβολον», *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.10.1936, τ. 128, σ. 101-102.
Αδοσίδης Κ., «Ἡ ἀεροπορία ὡς τουριστικὸς παράγων», *Τραπεζιτική,* α' τρίμ. 1937, φ. 30, σ. 12-13.
Αδοσίδης Κ., «Αἱ ἐκδρομαὶ τοῦ Ὀρειβατικοῦ μὲ ἀεροπλάνον», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.5.1937, τ. 141, σ. 321.
Αδοσίδης Κ., «Ἐπιστροφὴ ἀπ' τὰ Ράλλεϋ», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.3.1938, τ. 161, σ. 273.
Αλλαλούφ Ν., «Ἡ ἀεροπορικὴ σύνδεσις τῶν βαλκανικῶν πρωτευουσῶν», *Ἀεροπλοΐα,* 1.11.1931, τ. 9, σ. 192.
Αλλαλούφ Ν., «Ἡ σπουδαιότης τῆς ἐναερίου συγκοινωνίας μεταξὺ τῶν ἑλληνικῶν πόλεων», *Ἀεροπλοΐα*, 16.2.1932, τ. 16, σ. 332.
Αναστασιάδης Τ., «Η Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών», *Πτήση & Διάστημα*, Μάιος 1996, τ. 135, σ. 69.
Αποστόλου Δ., «Τὰ ἀεροπορικὰ δίκτυα συγκοινωνίας», *Τὰ Φτερά*, Ιούν. 1931, τ. 4, σ. 1-2.
Αποστόλου Δ., «Ἡ ἐνίσχυσις τῆς πολεμικῆς ἀεροπορίας ἐκ τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἐναερίων συγκοινωνιῶν καὶ τῆς ἰδιωτικῆς ἀεροπορίας», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τριμ. 1932, τ. 1, σ. 102-108.
Άππελ Φ., «Τὸ σπὸρ τῆς ἰστιοπτήσεως», *Τὰ Φτερά*, Ιαν. 1932, τ. 10, σ. 13.
Απέργης Χ., «Αἱ ἐναέριοι συγκοινωνίαι ἐν Ἑλλάδι», *Ἐργασία*, έτ. Γ', τ. 132, 10.7.1932, σ. 857-858.
Ασπρογέρακας Κ., «Ἡ ἵδρυσις ἀερολιμένος εἰς Κρήτην ἐπείγουσα ἀνάγκη», *Ἀεροπλοΐα*, 16.2.1936, τ. 112, σ. 254.

Βροντάκης Ε., «Ἱστορία τῆς Ἑλληνικῆς Ἀεροπορίας», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* β' τρίμ. 1934, τ. 10, σ. 267-283.

Γερανόπουλος Δ., «Ἐναέριοι Μεταφοραί», *Ἐργασία*, έτ. Β', τ. 59, 14.2.1931, σ. 160.
Γερανόπουλος Δ., «Αἱ ἐναέριοι συγκοινωνίαι καὶ ἡ Ἑλλάς», *Οἰκονομικὸς Ταχυδρόμος*, 2.1.1939.
Γεωργικόπουλος Κ., «Τὰ πεπραγμένα τοῦ 1ου ἔτους τῆς Ἀνεμολέσχης Ἀθηνῶν», *Ἀεροπλοΐα*, 1.5.1939, τ. 189, σ. 414-415.
Γιαταγάνας Α., «Τὰ γραμματόσημα τῆς Ε.Ο.Ν.», *Φιλοτέλεια,* έτ. 17, Σεπτ.-Οκτ. 1940, τ. 188-189, σ. 87 και Νοέμ.-Δεκ. 1940, τ.190-191, σ. 101-103.
Γονατάς Δ., «Αἱ νυκτεριναὶ πτήσεις ἐν τῇ πολεμικῇ καὶ πολιτικῇ ἀεροπορία», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ 1938, τ. 26, σ. 120-133 και *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.9.1938, τ. 174, σ. 121.

Δούκας Ι., «Τὸ ἀεροδρόμιον Ἰωαννίνων», *Ἀεροπλοΐα*, 1.4.1936, τ. 115, σ. 304.
Δουράκης Δ., «Ὀργάνωσις καὶ ἐκμετάλλευσις διεθνῶν ἀεροταχυδρομικῶν μεταφορῶν», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1932, τ. 3, σ. 195-202.
Δουράκης Δ., «Ὁ περιορισμὸς τῶν ἐξοπλισμῶν τοῦ ἀέρος καὶ ἡ διεθνοποίησις τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1933, τ. 5, σ. 1-12.
Δουράκης Δ., «C.I.T.E.J.A.», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1934, τ. 9, σ. 141-154.
Δουράκης Δ., «Ἡ "I.A.T.A."», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1934, τ. 10, σ. 66-71.
Δουράκης Δ., «Αἱ ἀεροσυγκοινωνίαι καὶ ἡ Ἑλλάς», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1935, τ. 15, σ. 22-35.
Δουράκης Δ., «Ἡ πολιτικὴ ἀεροπορία στὴν Ἑλλάδα», *Ἀεροπορικὰ Νέα*, έτ. 2, Μαρ. 1948, τ. 10, σ. 14.
Δροσόπουλος Ι., «Ἔκθεσις πεπραγμένων τοῦ Δ.Σ. τῆς Ε.Ε.Ε.Σ. πρὸς τὴν τακτικὴν Γ.Σ. τῶν Μετόχων, 28.12.1935», *Ἀεροπλοΐα,* 16.2.1936, τ. 112, σ. 269.
Δροσόπουλος Ι., «Ἔκθεσις τῶν πεπραγμένων τοῦ Δ.Σ. τῆς Ε.Ε.Ε.Σ. χρήσεως 1935-36», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.2.1937, τ. 135, σ. 222.
Δροσόπουλος Ι., «Ἔκθεσις τοῦ Δ.Σ. τῆς Ε.Ε.Ε.Σ. ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς χρήσεως 1936-37», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.1.1938, τ. 157, σ. 185.
Δρόσος Δ., «Περὶ τῆς ἐθνικότητος τῶν ἀεροπλοίων», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1934, τ. 9, σ. 87-110.
Δρόσος Ι., «Τὸ ἀεροπορικὸν ταχυδρομεῖον ἐν Ἑλλάδι», *Φιλοτέλεια,* έτ. 34, Σεπτ.-Οκτ. 1957, τ. 345, σ. 79.

Ζάννας Α., «Ἡ σύμβασις μὲ τὸν 'Ἴκαρον'», *Ἔθνος*, 19.10.1930.
Ζάννας Α., «Ἡ ἀεροπορικὴ προσπάθεια τῆς Ἑλλάδος», *Ἐργασία*, έτ. Β', τ. 77, 20.6.1931, σ. 621-622.
Ζάννας Α., «Ἡ ἀεροπορική μας προσπάθεια», *Τὰ Φτερά*, Ιούλ. 1931, τ. 5, σ. 1-3.

Ζάννας Α., «Ἡ ὀργάνωσις τῆς Μετεωρολογικῆς Ὑπηρεσίας», *Ἐργασία*, έτ. Β', τ. 83, 1.8.1931, σ. 786-788 και τ. 84, 8.8.1931, σ. 815-816.
Ζάννας Α., «Τὸ Ὑπουργεῖον καὶ ἡ Ὀργάνωσις τῆς Ἀεροπορίας μας», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1932, τ. 1, σ. 5-39.
Ζάννας Α., «Αἱ ἐναέριοι συγκοινωνίαι», *Τεχνικὰ Χρονικά,* 15.5.1932, έτ. Α', τ. 10, σ. 498-502.
Ζάννας Α., «Ἡ κατάστασις τῶν ἑλληνικῶν ἐναερίων συγκοινωνιῶν», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 11.5.1936.
Ζάννας Α., «Χρειάζονται ραγδαῖα μέτρα», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 12.5.1936.

Θεοδωρίδης Φ., «Ἡ τεχνικὴ πλευρὰ τῆς ἀεροπορίας», *Ἑλληνικὴ Ἀεροπορία*, 1927.
Θεοδωρίδης Φ., «Ἡ ἀνάπτυξις τῶν ἐναερίων μεταφορῶν», *Οἰκονομικὸς Ταχυδρόμος*, 2.10.1927.
Θεοδωρίδης Φ., «Ἡ πολιτικὴ ἀεροπορία», *Πειθαρχία*, 10.11.1929, έτ. 1, εβδ. 4, σ. 22-23.
Θεοδωρίδης Φ., «Τὸ Ὑπουργεῖον Ἀεροπορίας», *Πειθαρχία*, 26.11.1929, έτ. 1, εβδ. 6, σ. 7-9.
Θεοδωρίδης Φ., «Ἀεροδρόμια καὶ ἀερολιμένες», *Πειθαρχία*, 8.12.1929, έτ. 1, εβδ. 8, σ. 5-6.
Θεοδωρίδης Φ., «Αἱ ἐναέριοι μεταφοραί», *Πειθαρχία*, 29.12.1929, έτ. 1, εβδ. 11, σ. 9-10.
Θεοδωρίδης Φ., «Ἡ ἀσφάλεια τῶν ἐναερίων συγκοινωνιῶν», *Πειθαρχία*, 19.1.1930, έτ. 1, εβδ. 14, σ. 11-12.
Θεοδωρίδης Φ., «Αἱ πρόοδοι τῆς ἀεροπλοΐας», *Πειθαρχία*, 8.3.1931, έτ. 2, εβδ. 21, σ. 577-578 και 15.3.1931, έτ. 2, εβδ. 22, σ. 606-607 και 22.3.1931, έτ. 2, εβδ. 23, σ. 631-632.
Θεοδωρίδης Φ., «Εἰσαγωγὴ εἰς τὴν Ἀνεμοπορίαν», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1932, τ. 2, σ. 34-51.
Θεοδωρίδης Φ., «Ἀεροπορία και Τουρισμός», *Τεχνικὰ Χρονικά*, 15.7.1932, έτ. Α', τ. 14, σ. 711-718 και 1.8.1932, έτ. Α', τ. 15, σ. 769-777.

Καμπάνης Ν., «Ἡ ἀεροσυγκοινωνιακὴ πολιτικὴ», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 4.8.1936.
Κανελλόπουλος Χ., «Ἐλευθέρα ἢ διευθυνομένη συγκοινωνιακή οἰκονομία;», *Τεχνικὰ Χρονικά*, 15.5.1934, έτ. Γ', τ. 58, σ. 450.
Καννέλης Α., «Τὰ ἀερογράμματα τῆς γραμμῆς Ἀθηνῶν – Βρινδησίου τοῦ 1926», *Φιλοτέλεια*, έτ. 5, Οκτ. 1928, τ. 45, σ. 128 και Νοέμ. 1928, τ. 46, σ. 158.
Καντερές Δ., «Η γένεση και η δράση της πρώτης ελληνικής πολεμικής αεροπορίας. Οι πρωτοπόροι Έλληνες αεροπόροι στους αγώνες του έθνους», *Στρατιωτική Ιστορία*, Μάιος 1998, τ. 21, σ. 60-66.
Κατσαμπής Ν., «Ἡ Ἑλλὰς καὶ αἱ ἐναέριοι συγκοινωνίαι», *Οἰκονομικὸς Ταχυδρόμος*, 9.12.1934.

Κογεβίνας Λ., «Ἡ ἀνάγκη ὀργανώσεως τῆς ἑλληνικῆς ἀεροπορίας», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 12.1.1930.
Κορωνόπουλος Μ., «Ἡ ἀεροφωτογραφία καὶ αἱ κρατικαὶ χαρτογραφικαὶ ὑπηρεσίαι», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* α΄ τρίμ. 1939, τ. 29, σ. 28-61.
Κουρλιμπίνης Χ., «Ἡ ἀνεμοπορικὴ προσπάθεια στὴν Ἑλλάδα», *Ἀεροπλοΐα*, τ. 186, σ. 347-349.
Κουρλιμπίνης Χ., «Εἰς ἀναζήτησιν ἑλληνικοῦ κέντρου ἀνεμοπορίας», *Ἀεροπλοΐα*, 1.6.1939, τ. 191, σ. 458-460.
Κουρλιμπίνης Χ., «Τὰ ἑλληνικὰ ἀνεμοπορικὰ κέντρα: Λάρισα-Βόλος», *Ἀεροπλοΐα*, Δεκ. 1939, τ. 200, σ. 122-123.
Κυριακίδης Α., «Ἡ ἐνδεικνυομένη ὀργάνωσις τῆς Ε.Μ.Υ.», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1934, τ. 10, σ. 34-65.
Κυριακίδης Α., «Μετεωρολογικὴ ἐξυπηρέτησις τῆς Ἀεροπορίας», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α' τρίμ. 1936, τ. 17, σ. 24-43.
Κωνσταντίνης Μ., «Ἡ ἱστορία τῶν πρώτων ἑλληνικῶν ἀεροπορικῶν γραμματοσήμων (Aeroespresso)», *Φιλοτέλεια*, Σεπτ.-Οκτ. 1967, ἑτ. 44, τ. 405, σ. 155-157 και Νοέμ.-Δεκ. 1967, ἑτ. 44, τ. 406, σ. 177-179 και Ιαν.-Φεβρ. 1968, ἑτ. 45, τ. 407, σ. 22-23 και Μάρτ.-Απρ. 1968, ἑτ. 45, τ. 408, σ. 61-62 και Μάιος-Ιούν. 1968, ἑτ. 45, τ. 409, σ. 94.

Λαζαρίδης Ι., «Διατάξεις Διεθνοῦς Δικαίου ἀφορῶσαι τὴν Ἀεροπορίαν», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1936, τ. 19, σ. 45-77.
Λαζαρίδης Ι., «Ἡ ἀνεμοπορία ὡς βασικὴ προπαίδευσις εἰς τὴν ἀεροπορίαν», *Ἀεροπορικὰ Νέα*, Ιούλ. 1957, ετ. 11, τ. 122, σ. 23.
Λασκαράκης Γ., «Σκοποὶ καὶ ἀπολογισμὸς τῆς Α' Ἀεροπορικῆς Ἐκθέσεως Ἀθηνῶν», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τριμ. 1932, τ. 3, σ. 176-183.
Λεβίδης Α., «Ἡ κυριαρχία τῶν κρατῶν ἐπί τοῦ ἀτμοσφαιρικοῦ χώρου», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1932, τ. 2, σ. 13-33.
Λεβίδης Α., «Ἡ ἐκλαΐκευσις τῆς ἀεροπορίας», *Ἐργασία*, ἑτ. Β', τ. 82, 25.7.1931, σ. 761-762.
Λεβίδης Α., «Ἡ συνεργασία ἐναερίων καὶ λοιπῶν μεταφορικῶν μέσων», *Ἀεροπλοΐα*, τ. 3, 1.8.1931, σ. 2.
Λεβίδης Α., «Ἡ ἐξέλιξις τῆς διεθνοῦς συγκοινωνιακῆς ἀεροπορίας καὶ τὰ ἑλληνικὰ συμφέροντα», *Τὰ Φτερά*, Ιούλ. 1932, τ. 12, σ. 1-6 και *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, γ' τρίμ. 1932, τ. 3, σ. 61-79 και *Ἐργασία*, 23.10.1932, ἑτ. Γ', τ. 147, σ. 1331-1332 και 30.10.1932, ἑτ. Γ', τ. 148, σ. 1366-1368.
Λεβίδης Α., «Ὁ τρόπος ἐπιχορηγήσεως ἑταιρειῶν τακτικῶν ἐναερίων συγκοινωνιῶν», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ. 1932, τ. 4, σ. 107-128.
Λεβίδης Α., «Περὶ τῆς ἀνάγκης ἐπεκτάσεως τῶν ἐθνικῶν ἐναερίων γραμμῶν πρὸς Αἴγυπτον», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, β' τρίμ. 1933, τ. 6, σ. 24-40.
Λεβίδης Α., «Ἡ πολιτικὴ μας ἀεροπορία», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 22.6.1936.
Λεβίδης Α., «Ἡ κρατικὴ ἀεροπορία. Ἡ σημερινὴ πολιτική», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 29.6.1936.

Λεβίδης Α., «Ἡ κρατικὴ ἀεροπορία. Τὶ ἐπιβάλλεται νὰ γίνῃ», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 30.6.1936.
Λεβίδης Α., «Ἡ κρατικὴ ἀεροπορία. Μία εἰδικὴ περίπτωσις», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 1.7.1936.
Λεβίδης Α., «Ἡ ἐπίσκεψις τοῦ κ. Γκαίριγκ», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 17.7.1936.
Λεβίδης Α., «Ἡ ἐπέκτασις τῶν ἐναερίων γραμμῶν μας», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 30.7.1936.
Λέκκας Ν., «Πῶς ἐξυπηρετεῖται σήμερον ἡ Ἑλλὰς διὰ τῶν ξένων ἀεροπορικῶν ἑταιρειῶν», *Ἀεροπλοΐα*, 1.8.1936, τ. 123, σ. 33-34.
Γ. Λεονταρίτης, «Ἡ Ἑλλὰς καὶ ὁ Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος», *Ἱστορία τοῦ ἑλληνικοῦ ἔθνους*, τ. ΙΕ΄, Αθήνα 1978, σ. 15-46.
Λοιδωρικιώτης Λ., «Τινὰ περὶ ἀεροφάρων», *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.7.1937, τ. 146, σ. 21-22.

Μελετόπουλος Ν. – Τσικαλιώτης Σ., «Ἡ πρώτη ἐμφάνισις τῆς τουριστικῆς μας ἀεροπορίας στὸ ἐξωτερικό», *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1935, τ. 97, σ. 7-8 και 16.7.1935, τ. 98, σ. 25-26.
Μέρμηγκας Γ., «1928. Ο γύρος της Μεσογείου. Ένα 'άγνωστο' επίτευγμα των Ελλήνων αεροπόρων», *Αεροπορική Ιστορία,* Ιαν. 2000, σ. 52-57.
Μιχόπουλος Π., «Οἱ ἀσύρματοι εἰς τὰ νέα ἀεροσκάφη Ju-52 τῆς Ἑλληνικῆς Ἑταιρείας Ἐναερίων Συγκοινωνιῶν», *Ἀεροπλοΐα,* 16-20.9.1938, τ. 174, σ.113.
Μιχόπουλος Π., «Ἡ ραδιοπυξὶς Τελεφοῦνκεν (Zielflugpeiler) εἰς τὰ νέα ἀεροσκάφη τῆς Ε.Ε.Ε.Σ.», *Ἀεροπλοΐα,* 1-16.10.1938, τ. 175-176, σ. 141.
Μουτούσης Μ., «Ἡ ἐξέλιξις τῆς ἰταλικῆς ἀεροπορίας», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.4.1937, τ. 139, σ. 279.
Μπλαβέρης Λ., «Οι πρώτοι Έλληνες αλεξιπτωτιστές», *Πόλεμος και Ιστορία*, Νοέμ. 1999, τ. 24, σ. 4-10.
Μπλαβέρης Λ., «Η Ελληνική Αεροπορία στους Βαλκανικούς Πολέμους», *Πόλεμος και Ιστορία,* Δεκ. 2002, τ. 58, σ. 14-25.
Μπαστιάς Κ., «Αὐθημερὸν ἀπὸ τὴν Ἀθήνα εἰς τὸ Παρίσι μὲ ἀεροπλάνον», *Πρωΐα*, 8.6.1932.
Μπουντούρης Σ., «Τὸ ζήτημα τοῦ Ὑπουργείου Ἀεροπορίας», *Πρωΐα*, 30.11.1932.

Νικολόπουλος Χ., «Μάρτιν Βρόνσκυ», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.4.1937, τ. 139, σ. 287.
Νταλούμης Η., «65 χρόνια από το πρώτο αεροπορικό δρομολόγιο. Τα πρώτα βήματα της ελληνικής αεροπορίας στην Ελλάδα», *Πτήση & Διάστημα*, Σεπτ. 1996, τ. 138, σ. 84-87.

Ξανθόπουλος Α., «Τὸ ἑλληνικὸν στρατιωτικὸν ἀεροπορικὸν ταχυδρομεῖον», *Φιλοτέλεια,* Ιούλ.-Αύγ. 1957, έτ. 34, τ. 344, σ. 50-51.
Ξανθόπουλος Α., «Τὰ πενηντάχρονα τοῦ ἀεροπορικοῦ ταχυδρομείου (1911-1961)», *Φιλοτέλεια,* Μάιος-Ιούν. 1961, έτ. 38, τ. 367, σ. 60.

Ξανθόπουλος Α., «Τὸ πρῶτον ἑλληνικὸν ἀερόγραμμα», *Φιλοτέλεια,* Νοέμ.-Δεκ. 1967, έτ. 44, τ. 406, σ. 193.
Ξανθόπουλος Α., «Ἡ ἐτικέττα τῆς Ἀεροεσπρέσσο», *Φιλοτέλεια,* Σεπτ.-Οκτ. 1968, έτ. 45, τ. 411, σ. 166.
Ξενόπουλος Π., «Ἡ ἀσύρματος τηλεγραφία καὶ τηλεφωνία ἐπὶ τῶν ἀεροπλάνων», *Ἀεροπλοΐα*, 15.8.1931, τ. 4, σ. 11.
Ξενόπουλος Π., «Ἡ μετεωρολογία εἰς τὴν ἀεροπορίαν», *Τὰ Φτερά*, Ιαν. 1932, τ. 10, σ. 11-12.

Παγκάκης Γ., «Πῶς ἐκατασκευάσαμεν τὸ ἀεροπλάνο μας "Ν. Στῦρα"», *Ἀεροπλοΐα*, 1.10.1935, τ. 103, σ. 115.
Παγκάκης Γ., «Ἡ ἀναγέννησις τῆς ἀνεμοπορίας παρ' ἡμῖν», *Ἀεροπλοΐα*, 15-20.4.1937, τ. 140, σ. 307-308 και 1-5.1.1937, τ. 141, σ. 323 και 16-20.5.1937, τ. 142, σ. 339 και 1-5.6.1937, τ. 143, σ. 353.
Παγκάκης Γ., «Ἀνεμοπορικὴ κίνησις κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.1.1938, τ. 157, σ. 198-199.
Παγκάκης Γ., «Αἱ ἀσκήσεις τῆς "Ἀνεμολέσχης Ἀθηνῶν"», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.3.1938, τ. 161, σ. 279.
Παγκάκης Γ., «Δύο νέοι ἀνεμοπορικοὶ λόφοι εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Ἀθηνῶν», *Ἀεροπλοΐα*, 1.2.1939, τ. 183, σ. 283.
Παδοβάς Δ., «Οἱ κ.κ. Allégre καὶ Foa, διευθυνταὶ τῆς Air France, εἰς Κέρκυραν», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.2.1938, τ. 159, σ. 236.
Παναγιώτου Κ., «Αἱ ἐναέριοι γραμμαὶ μας», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 27.7.1936.
Παναγιώτου Κ., «Ὁ βοηθητικὸς ναυτικὸς ἀερολιμὴν Ἀθηνῶν», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.4.1938, τ. 163, σ. 304.
Πατσούκας Ν., «Αἱ πρῶται ἀεροπορικαὶ σφραγῖδαι», *Φιλοτέλεια,* έτ. 8, Φεβρ. 1931, τ. 73, σ. 32.
Πέχας Κ., «Ἡ ἐξέλιξις τοῦ ἐναερίου δικαίου», *Αεροπλοΐα*, 1.7.1932, τ. 25, σ. 7-8 και 1.8.1932, τ. 27, σ. 61 και 16.8.1932, τ. 28, σ. 81 και 1.9.1932, τ. 29, σ. 100 και 16.9.1931, τ. 30 και 1.10.1932, τ. 31 και 16.10.1932, τ. 32 και 1.11.1932, τ. 33 και 16.11.1932, τ. 34 και 1.12.1932, τ. 35, σ. 220-221.
Πολυχρονόπουλος Γ., «Ἡ πολιτικὴ ἀεροπορία ἐν Ἑλλάδι», *Ἐργασία*, έτ. Β', τ. 65, 28.3.1931, σ. 305-306.

Ρωσσίδης Ζ., «Η γερμανική οικονομική διείσδυση στην Ελλάδα κατά την περίοδο 1935-1940. Οι επιπτώσεις στην πολεμική προετοιμασία της χώρας», *Στρατιωτική Ιστορία*, Φεβρ. 1997, τ. 7, σ. 50-57.

Σαββίδης Π., «Τὰ δῆθεν ἀεροπορικὰ γραμματόσημα τῆς 'Aeroespresso Italiana'», *Φιλοτέλεια*, Αύγ.-Σεπτ. 1933, έτ. 10, τ. 103-104, σ. 115-116.
Σεφερτζής Ν., «Μαθήματα ἀνεμοπορίας», *Ἀεροπλοΐα*, 1.7.1935, τ. 97, σ. 19-20.
Σεφερτζής Ν., «Ἡ ἀνεμοπορικὴ κατασκήνωσις Σκύρου», *Ἀεροπλοΐα*, Οκτ. 1939, τ. 198, σ. 93-96.

Σκάλος Γ., «Μιὰ ′βδομάδα στὸ Ράλλεϋ Ζυρίχης», *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.12.1937, τ. 156, σ. 171.
Σκάλος Γ., «Πῶς κερδίσαμε τὸ Ράλλεϋ Παρισίων», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.1.1938, τ. 157, σ. 191.
Στεργίου Δ., «Η αερομαχία των Αθηνών και η δράση της R.A.F. μέχρι την κατάληψη της ηπειρωτικής Ελλάδας», *Πόλεμος και Ιστορία*, Ιουν. 1999, τ. 20, σ. 40-45.
Σολομωνίδης Γ., «Ἡ πρώτη θερινὴ ἀνεμοπορικὴ κατασκήνωσις στὴν Ἑλλάδα», *Ἀεροπλοΐα*, 16-20.8.1938, τ. 172, σ. 85.
Συγγούνης Κ., «Η ιστορία της Lufthansa», *Πτήση & Διάστημα*, Ιούλ.-Αύγ. 1994, τ. 115, σ. 91-97.
Συγγούνης Κ., «Junkers Ju-52 Berlin-Tempelhof. Η κιβωτός της παράδοσης», *Πτήση & Διάστημα*, Μάιος 1996, τ. 135, σ. 106-107.

Τρεμόπουλος Μ., «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», *Χίλια δέντρα*, τ. 1, Μάιος 1999, σ. 9-12.

Φακίνος Χ., «Πολιτική αεροπορία», *Με τα φτερά του Ικάρου. Ελληνική πολεμική και πολιτική αεροπορία 1908-1998*, Αθήνα 1998.
Φραγκίστας Γ., «Σκέψεις καὶ κρίσεις τινες περί τοῦ ‘Τύρου τῆς Ἑλλάδος’», *Ἀεροπλοΐα*, 16.11.1936, τ. 130, σ. 132.
Φωτόπουλος Δ., «Ἡ Ἑλλὰς ὡς συντελεστὴς τῶν ἐναερίων συγκοινωνιῶν», *Καθημερινή*, 8.6.1937.

Χριστοδούλου Σ., «Ἡ πολιτική μας ἀεροπορία», *Τὰ Φτερά*, Απρ. 1931, τ. 1-2, σ. 14-18.
Χριστοδούλου Σ., «Ἡ ἐκλαΐκευσις τοῦ ἀεροπλάνου», *Τὰ Φτερά,* Ιούλ. 1931, τ. 5, σ. 11-14.

Ψαλλίδας Κ., «Ἡ “Γενικὴ Ἀεροπορικὴ Ἕνωσις Ἑλλάδος”», *Ἀεροπλοΐα*, 1.1.1934, τ. 60-61, σ. 179.

Fabry H., «Ἐλεύθεροι Ἀερολιμένες», *Ἀεροπλοΐα*, 16.5.1938, τ. 166, σ. 375-376.
Frachet A., «Τὰ ἐμπορικὰ ἀεροσκάφη Short “Empire”», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, α΄ τρίμ. 1937, τ. 21, σ. 46-48.

Goddard A., «Ἑλληνικὰ ἀερογράμματα Ζέππελιν», *Φιλοτέλεια*, Ιούλ.-Αύγ. 1964, ετ. 41, τ. 386, σ. 106.

Ropper A., «Τὶ εἶναι ἡ C.I.N.A.», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ΄ τρίμ. 1933, τ. 8, σ. 49-68.

Sudre E., «Τὸ διεθνὲς ἀεροπορικὸν δίκαιον», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις*, δ' τρίμ.1937, τ. 24, σ. 152-159.

Wronsky M., «Τὸ ἀεροπλάνον, κανονικὸν μέσον μεταφορᾶς τοῦ Διεθνοῦς Ταχυδρομείου», *Ἀεροπλοΐα*, 1-5.4.1938, τ. 163, σ. 309-311.
Weigelt K., «Ἡ ἐμπορικὴ ἀεροπορία μετὰ 15 ἔτη ἀδιακόπτου προόδου», *Ἀεροπορικὴ Ἐπιθεώρησις,* δ' τρίμ. 1937, τ. 24, σ. 76-87.