

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Υπό τοῦ κ. ΠΑΝΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗ

Προέδρου τοῦ Ο. Λ. Π.

Ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, μπορεῖ κανεὶς νὰ εἰπῇ ὅτι, εὐρίσκεται σήμερον εἰς τὴν καλύτεραν θέσιν, εἰς τὴν ὁποίαν εὐρέθη ποτὲ κατὰ τὰ μακρὰ ἔτη τῆς ἱστορίας του. Οὐδέποτε ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς εὐρέθη εἰς τὸ ἀνώτατον αὐτὸ ὄριον ἀκμῆς, κινήσεως καὶ τελειότητος. Ἔχει δὲ ἀκόμη μεγαλύτεραν ἀξίαν ἢ σημερινὴ ἀκμὴ τοῦ λιμένος μας, διότι ἡ ζωτικότητα του ἔρχεται μετὰ ἀπὸ μίαν μεγάλην καταστροφὴν, τὴν ὁποίαν ὑπέστη κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον καὶ ἡ ὁποία εἶχε ἐξαρθρώσει τὰ πάντα. Χάρις ὅμως εἰς τὴν ζωτικότητά τοῦ λαοῦ μας, τὴν δραστηριότητα τῶν ἐκάστοτε διοικήσεων τοῦ λιμένος καὶ τὴν ἀμερικανικὴν βοήθειαν, ἀνασυνεκροτήθη ταχύτατα, ὥστε σήμερον ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς νὰ καταλέγεται μετὰ τῶν μεγαλύτερων τῆς Μεσογείου.

Ἄλλὰ ἡ μεγαλύτερα προσπάθεια ἀνοικοδομήσεως καὶ ἀνασυγκροτήσεως τοῦ λιμένος, ἀνελήθη ἀπὸ τοῦ 1955 ἐπὶ τῶν ἡμερῶν τῆς σημερινῆς Κυβερνήσεως καὶ δὴ καὶ πρὸ αὐτῆς ἀφ' ἧς ἐποχῆς ὑπουργὸς Δημοσίων Ἔργων καὶ Συγκοινωνιῶν ἦτο ὁ νῦν Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως.

Ἡ μεγάλη αὐτὴ προσπάθεια συνεχίσθη μὲ ἐντατικὸν ρυθμὸν καθ' ὅλα αὐτὰ τὰ ἔτη μέχρι σήμερον, ὡς καὶ κατὰ τὸ 1960, μὲ ἄριστα ἀποτελέσματα, ὅπως φαίνεται ἀπὸ τὰ στοιχεῖα τὰ δημοσιευόμενα εἰς τὰ ἐτήσια δελτία τοῦ Ὄργανισμοῦ Λιμένος κατὰ τὰ ὁποῖα ὁ πρῶτος λιμὴν τῆς χώρας μας προοδεῖ σταθερῶς καὶ εἰς κίνησιν καὶ εἰς κατασκευὴν ἔργων.

Οὕτω, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, κατεσκευάσθησαν ὑπὲρ τὰ 3.300 μέτρα κρηπιδωμάτων νεωτάτου τύπου εἰς βάθος 6-11 μέτρων, ἐκ τῶν ὁποίων 700 μέτρα ἐμπορικὰ διὰ φορτηγὰ ἀτμόπλοια καὶ 2600 δι' ἐπιβατικά.

Μὲ τὰ 700 αὐτὰ μέτρα τῶν ἐμπορικῶν κρηπιδωμάτων, τὰ ὁποῖα ἐὰν προστεθοῦν εἰς τὰ παλαιὰ, ἔχομεν ἓνα μῆκος κρηπιδωμάτων ὑπὲρ τὰ 3.500 μέτρα, ἐξυπηρετεῖται κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον ἡ ἐμπορευματικὴ κίνησις τοῦ λιμένος μας.

Ἐξ ἄλλου, μὲ τὰ νέα ἐπιβατικά κρηπιδώματα καὶ μὲ τὰς δημιουργηθείσας τρεῖς νέας καὶ εὐρυτάτας προβλήτας τοῦ Καραϊσκάκη δι' ἀκτοπλοικὰ σκάφη, τοῦ Βασιλέως Κωνσταντοῦ διὰ τὰ μεσογειακὰ καὶ μία ἀκόμη μεγαλύτερα τοῦ Ἁγίου Νικολάου διὰ τὰ ὑπερωκεάνια, ἐξυπηρετεῖται κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον καὶ ἡ μεγάλη ἐπιβατικὴ κίνησις.

Ἄλλὰ, παραλλήλως πρὸς τὰ μεγάλα αὐτὰ ἔργα τῆς κρηπιδώσεως τοῦ λιμένος ἐγίναν καὶ διάφοροι ἀποθηκαί, ἐπεσκευάσθησαν τὰ κατεστραμμένα κτίρια, ἐγίνε προμήθεια μηχανημάτων καὶ ἑκακαθὴ τοῦ Κεντρικοῦ λιμένος μέχρι βάθους 11,5 μέτρων, ὥστε νὰ δύνανται νὰ εἰσέρχωνται τὰ ὑπερωκεάνια ὅπως π.χ. κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο δύο φορὰς εἰσῆλθεν εἰς τὸν λιμένα τὸ μεγαλύτερον ὑπερωκεάνιον ποῦ εἶχεν εἰσέλθει ποτὲ ἕως τῶρα, τὸ «Caronia», 45.000 τόνων χωρητικότητος, τὸ ὁποῖον ἄλλοτε ἔμενε ἐκτὸς λιμένος.

Τὸ μεγαλύτερον ὅμως ἔργον τὸ ὁποῖον γίνεται καὶ τὸ ὁποῖον προχωρεῖ ἱκανοποιητικῶς εἶναι ἡ κατασκευὴ τοῦ νέου λιμένος Ἁγίου Γεωργίου (Κερασινίου). Τὰ ἔργα εἰς τὸν λιμένα αὐτὸν προχωροῦν ἤδη καὶ ὡς πρῶτον τμήμα αὐτῶν θὰ εἶναι ἡ δημιουργία τριῶν νέων μεγάλων προβλητῶν καὶ ἀρκετῶν κρηπιδωμάτων, οὕτως ὥστε νὰ μεταποισθῇ ἓνα μεγάλο μέρος τῆς κινήσεως τοῦ Κεντρικοῦ λιμένος.

Ἄλλα σπουδαῖα ἔργα διὰ τὸν λιμένα, τὰ ὁποῖα προχωροῦν ἐπίσης ἱκανοποιητικῶς εἶναι ἡ κατασκευὴ τῶν δύο μεγάλων ἀποθηκῶν, διαστάσεων 100 X 40 μέτρων ἐκάστη, εἰς τὴν ἀκτὴν Βασιλειάδου ὡς καὶ ἡ κατασκευὴ τοῦ πρώτου ναυτικοῦ ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ εἰς τὴν προβλήτα Καραϊσκάκη καὶ αἱ οἰκοδομικαὶ ἐργασίαι διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ μηχανογραφικοῦ συστήματος.

Ἐπίσης, κατὰ τὸ ἔτος αὐτὸ ἔγιναν πολλοὶ ἀπαλλοτριώσεις, ὥστε νὰ εὐρυνθοῦν οἱ παραλιακοὶ χώροι τοῦ λιμένος. Ἐξ ἄλλου, ὁ Ὄργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς ἤλθεν ἀρωγὰς εἰς τὸν Δῆμον Πειραιῶς, κατασκευάσας καὶ ἐπισκευάσας δρόμους τῆς πόλεως. Οὕτω, δι' ἐξόδων τοῦ ἀνακατασκευάσει, παλαιότερον μὲν τὰς ὁδοὺς Γούναρη, Σκυλίτην, Καποδιστρίου, Λουδοβίκου, τὴν Πλατεῖαν Ροῦζβελτ, τελευταίως δέ, ἐντὸς τοῦ 1960, τμήμα τῆς ὁδοῦ Βασιλέως Γεωργίου.

Ἄλλο σοβαρὸν ἔργον, τὸ ὁποῖον ὠφελεῖ καὶ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς, ἐκτὸς τῆς διαμορφώσεως τοῦ λιμενίσκου Μουνοχίας, ὑπῆρξε καὶ ὁ ἐξωραϊσμὸς τῆς Πλατείας Ἀλεξάνδρας καὶ τῆς Φρεαττύδος.

Παραλλήλως πρὸς τὴν ἀνασυγκρότησιν αὐτὴν τοῦ λιμένος μας, βαίνει καὶ ἡ αὐξήσις τῆς κινήσεώς του, ἡ ὁποία ἀπὸ 10.000 κατάπλους, τοὺς ὁποίους εἶχε πρὸ 10ετίας, ὑπερέβη σήμερον τοὺς 25.000 κατάπλους; ἐτησίως. Καὶ ἀπὸ χωρητικότητας πλοίων 11.700.000 τόνων ὑπερβαίνει σήμερον τοὺς 22.500.000 τόνους, δηλαδὴ ἔδιπλασιάσθη ἀκριβῶς ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις.

Ἐπίσης ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις, ἡ ὁποία τὸ 1950 μολίς ἔφθανε τὸ 1.200.000 ὑπερέβη ἐφέτος τὰ 2.300.000, διπλασιασθεῖσα περίπου.

Τέλος ἡ ἐμπορευματικὴ κίνησις, ἡ ὁποία κατὰ τὸ 1950 ἔφθανε τοὺς 3.496.000 τόνους εἰσερχομένων καὶ ἐξερχομένων ἐμπορευμάτων ἐτησίως, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ὑγρῶν καυσίμων, πλησιάζει ἐφέτος τὰ 6.000.000 τόνους, παρουσιάζουσα δηλαδὴ μίαν αὐξήσιν καὶ ἐδῶ διπλασίαν περίπου.

Διὰ τὴν μεγάλην αὐτὴν κίνησιν ὁ λιμὴν διαθέτει σήμερον κρητιδώματα 13.000 περίπου μέτρων, ἐκ τῶν ὁποίων περὶ τὰ 5.000-6.000 εἶναι νεωτάτου τύπου, 90 γερανοὺς διαφόρου δυναμικότητος, 200 καὶ πλέον ἄλλα μηχανήματα φορτοεκφορτώσεως καὶ μετακινήσεως ἐμπορευμάτων, δύο σταθερὰς δεξαμενὰς ἐντὸς τοῦ λιμένος καὶ δύο μεγάλας πλωτὰς εἰς τὰ πλοῖον τοῦ λιμένος μεγάλα ναυπηγεῖα Νιδάρχου, κτιστὰς ἀποθήκας 55.000 τετρ. μέτρων καὶ ὑπαιθρίους ἀποθηκευτικούς χώρους 200.000 τετρ. μέτρων, σιλὸ σιτηρῶν διὰ 20.000 τόνους καὶ παντὸς εἴδους ἄλλας ἐγκαταστάσεις καὶ εὐκολίας.

Ἄλλὰ, ἐκτὸς τῶν πολλῶν αὐτῶν καὶ συγχρονισμένων μέσων, ὁ λιμὴν μας ἔχει καὶ τὸ μέγα προσὸν τῆς πλεονεκτικῆς γεωγραφικῆς του θέσεως, ὥστε νὰ ἀποτελῇ κέντρον διαμετακομίσεως μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Ἑγγύς Ἀνατολῆς καὶ τῆς Εὐρώπης.

Βεβαίως, σήμερον δὲν διαθέτομεν τόσον μεγάλας ἀποθήκας διὰ μίαν ὀγκώδη ἀποθήκευσιν πρὸς διαμετακόμισιν, διαθέτομεν ὅμως χώρους διὰ τὴν εὐρυσιν τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης Πειραιῶς, εἰς τοὺς ὁποίους εὐχαρίστως θὰ ἐδεχόμεθα τὴν ἐγκατάστασιν βιομηχανιῶν μὲ ἀτέλειαν δασμῶν καὶ πολλὰ ἄλλα πλεονεκτήματα.

Ἡ κίνησις αὐτῆ τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἔστω καὶ ἂν προβλέψωμεν ὅτι δὲν θὰ ἀναπτυχθῇ, πάντως πιστεύομεν ὅτι θὰ διατηρηθῇ. Λέγομεν ὅτι δὲν θὰ ἀναπτυχθῇ, διότι αἱ συνεχεῖς ἐγκαταστάσεις νέων βιομηχανιῶν, διύλιστηρίων, ζαχάρεως, λιπασμάτων κλπ., καὶ ἡ ἀνοδος τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς, εἶναι φυσικὸν νὰ ὀλιγοστεύη τὰ εἶδη τὰ εἰσαγόμενα ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ.

Παρὰ ταῦτα ὅμως ἄλλαι διαμορφώσεις καὶ ἄλλαι διαφοροποιήσεις τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς δικαίως τῶν ἀγαθῶν καὶ ἐπιβατῶν, θὰ ἔχουν τοιαύτας ἐπιδράσεις εἰς τὸν λιμένα μας, ὥστε νὰ πιστεύωμεν ὅτι δὲν θὰ ἐλαττωθοῦν σημαντικῶς τὰ ἔσοδα τοῦ Ο.Λ.Π. λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν πάντοτε ὅτι λόγῳ τῆς κοινωνικῆς πολιτικῆς, τὰ ἔσοδα συνεχῶς θὰ αὐξάνουσι.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ αὐτῇ ἡ σημερινὴ κίνησις καὶ ἡ προβλεπομένη ἐπιβατικὴ τοιαυτή, μᾶς ἐμβάλλουσι εἰς σκέψεις καὶ δημιουργοῦν τὴν ἀνάγκην ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος διότι καὶ ἤδη ὅπως εἶναι ὁ λιμὴν μας εἶναι σχεδὸν ἀνεπαρκής, διότι ὁ χώρος εἶναι περιορισμένος καὶ πολλάκις παρατηρεῖται συμφορήσις πλοίων, ἐμπορευμάτων.

Διὰ τοῦτο ἀντιμετωπίζομεν τὴν ἄμεσον λιμενοποίησιν τοῦ μεγάλου ὄρου Ἁγίου Γεωργίου Κερασινίου, ὁ ὁποῖος ἐντὸς ἐνὸς ἢ δύο ἐτῶν θὰ γίνῃ ἕνας νέος καὶ μέγας λιμὴν, χρήσιμος διὰ τὴν κίνησιν τὴν ἐμπορευματικὴν καὶ ναυτιλιακὴν τοῦ λιμένος Πειραιῶς.

Διὰ τῆς κατασκευῆς τοῦ νέου αὐτοῦ λιμένος καὶ τῆς ἀποπερατώσεως τῶν κρητιδωμάτων

του νοτίου τμήματος του Κεντρικού λιμένος, δηλαδή της άκτης Ζαβερίου, νομιζομεν ότι, επί του παρόντος, είναι δυνατή ή εξυπηρέτησις της εμπορευματικῆς κινήσεως.

Ἄλλὰ ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς μὲ τὰ νέα του ἔργα ἐξυπηρέτησε καὶ τὴν τουριστικὴν κίνησιν. Σήμερον οὐδὲς μπορεῖ νὰ ἀμφισβητήσῃ ὅτι τὰ ὠραιότατα καὶ καθαρῶτα κρηπίδωματα καὶ αἱ προβλήτες, τόσον διὰ τὰ πλοῖα ἐσωτερικοῦ ὅσον καὶ διὰ τὰ πλοῖα καὶ τοὺς ἐπιβάτας τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐξυπηρετοῦν θαυμάσια τὸν ἐπιβάτην. Βεβαίως δὲν καταρωθώσαμεν, οὔτε προβλέπομεν εἰς τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον νὰ κατασκευάσωμεν ναυτικούς ἐπιβατικούς σταθμούς καὶ εἰς δύο ἄλλας προβλήτας Βασιλέως Κωνσταντίνου καὶ Ἀγίου Νικολάου, ἀλλὰ, ὅπως ἔχουν σήμερον τὰ πράγματα, μὲ τὰ μέσα τὰ ὁποῖα διαθέτει ὁ Ὅργανισμός, δηλαδή τὰς ὠραίας ἐξ ἀλουμινίου κλιμακας, τοὺς ηλεκτροκινήτους μεταφορεῖς ἀποσκευῶν ἐπιβατῶν, οἱ ὅποιοι ἀποτελοῦνται ἀπὸ ἀτέρμονας ταινίας μὲ τὰς ὁποίας φορτώνονται αἱ ἀποσκευαὶ τῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐν γένει μὲ τὰ μέτρα, τὰ ὁποῖα ἔλαβε, μὲ τὰς αἰθούσας ἐπιβατῶν τοῦ Κεντρικοῦ Τελωνείου καὶ τῆς προβλήτης Βασιλέως Κωνσταντίνου, ἡτις πρόκειται νὰ διαμορφωθῇ, ἐξυπηρετοῦνται ἀρκετὰ καλὰ οἱ ὅλον ἐν αὐξανόμενοι ξένοι ἐπιβάται καὶ περιηγηταί, οἱ ὅποιοι διακινοῦνται μέσῳ τοῦ λιμένος μας.

Ἐξ ἄλλου, ἤδη ἤρχισαν αἱ μελέται καὶ ὁ Ὅργανισμός Λιμένος Πειραιῶς θὰ ἀναλάβῃ καὶ ἄλλα ἔργα, τὰ ὁποῖα ἔχουν σχέσιν μὲ τὸν τουρισμὸν καὶ τὴν ἐμφάνισιν τοῦ λιμένος καὶ τῆς πόλεως τοῦ Πειραιῶς εἰς τὰ ὅματα τῶν χιλιάδων ξένων, οἱ ὅποιοι εἴτε ἀποβιβάζονται εἰς Πειραιᾶ εἴτε διέρχονται τράνζιτο ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς καὶ διὰ τὴν ὀλιγόωρον παραμονὴν των.

Οὕτω, ἐν τῶν ἔργων τὰ ὁποῖα ἤρχισαν ἐπίσης καὶ εὐρίσκονται ὑπὸ κατασκευὴν εἶναι ἡ διαμόρφωσις τοῦ παραλιακοῦ χώρου Ἀκτῆς Μιασούλη καὶ ἀκτῆς Ποσειδῶνος ὡς καὶ τοῦ Δέλτα Φαλήρου, ὅπου θὰ κατασκευασθῇ εἰς μικρὸς λιμὴν ὑποδοχῆς ὑψηλῶν προσώπων καὶ ὅπου κτίζεται ἤδη ἓνα εὐπρεπὲς οἰκοδόμημα μὲ αἰθούσας διὰ τὴν προπομπὴν καὶ ὑποδοχὴν Βασιλέων καὶ ἄλλων προσωπικότητων καὶ τὸ ὁποῖον, κατὰ τὰς λοιπὰς ἡμέρας, θὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς ἐν ἓκ τῶν ἀρίστων Τουριστικῶν Κέντρων μὲ πρόβλεψιν ἐγκαταστάσεως παραπλεύρως πισίνας, ἐνυδρείου καὶ ναυτικῶν ἀθλητικῶν ὁμίλων. Ἡ διαμόρφωσις τῆς παραλίας Νέου Φαλήρου, ὁ ἐξωραϊσμὸς τοῦ Προφήτου Ἡλιοῦ, ὅπου τὰ οἰκόπεδα ἀνήκουν εἰς τὸν Ο.Λ.Π., εἶναι αἱ προβλέψεις μας τοῦ 1961.

Ἄλλο ἔργον, τὸ ὁποῖον ἀναλαμβάνει ὁ Ὅργανισμός καὶ τὸ ὁποῖον ἤδη τίθεται εἰς ἐκτέλεσιν, εἶναι ἡ διαμόρφωσις τοῦ λιμενικοῦ Ζέας (τοῦ Πασαλιμανιοῦ), ὁ ὁποῖος ἀφ' ἐνός μὲν θὰ ἐκβαθυθῇ, ἀφ' ἑτέρου δέ, διὰ νέου κυματοθραύστου, ὁ ὁποῖος θὰ κατασκευασθῇ πέραν τῆς σημερινῆς του εἰσόδου, θὰ εὐρυνθῇ εἰς τοιοῦτον σημεῖον, ὥστε νὰ δέχεται παντὸς εἶδους θαλαμηγά, ἑλληνικὰ καὶ ξένα, τὰ ὁποῖα θὰ ἔρχονται εἰς τὴν χώραν μας.

Ἡ προβολὴ τοῦ λιμένος μας εἰς τὰς ἐκθέσεις ἐξωτερικοῦ, ἤτοι Μιλάνου, Ἐλσίνκι, Μασσαλίας, Κύπρου 1960, ὡς καὶ τῆς Θεσσαλονίκης, ἡ ἐπίσκεψις τῶν ἱδρυτῶν-διευθυντῶν τῆς Ἐνώσεως Διεθνῶν Μεταφορέων, Fiata, εἰς τὸν λιμένα, ἤτο τὸ πρόγραμμα τῆς Διοικήσεως διὰ τὴν προβολὴν τοῦ λιμένος τοῦ 1960.

Γενικώτερον, βλέπομεν ὅτι τὸ μέλλον τοῦ λιμένος Πειραιῶς εἶναι νὰ προεκταθῇ οὕτως δυτικῶς πρὸς τὴν Ἀκτὴν Περάματος. Ἄλλὰ αὐτὰ ἀνήκουν εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον, ἐνῶ διὰ τὸ πλησιέστερον μέλλον δηλαδή διὰ τὸ νέον ἔτος 1961, εὐχόμεθα νὰ περατωθοῦν τὰ ἔργα τὰ ὁποῖα ἤρχισαμεν καὶ νὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν ὁδὸν τῆς πραγματοποιήσεως τὰ ἔργα τὰ ὁποῖα ἐμελετήσαμεν καὶ ἐπροβλέψαμεν καὶ τὰ κυριώτερα τῶν ὁποίων εἶναι ἡ ἐγκατάστασις ψυκτικῶν θαλάμων ἐν τῷ λιμένι, ἡ ἐπέκτασις τῶν σιλὸ δι' ἄλλους 20.000 τόννους, ἡ συμπλήρωσις τῶν κρηπιδωμάτων καὶ τῆς προβλήτης ἀκτῆς Ζαβερίου, ἡ συμπλήρωσις τῶν ἔργων λιμένος Ἀγίου Γεωργίου, Κερατοπόργου καὶ Κνυσοῦρας διὰ τὴν μεταφορὰν εἰς μὲν τὸν πρῶτον τῶν στρατιωτικῶν φορτίων, γαιανθράκων καὶ ἰχθυόσκαλας, εἰς δὲ τὸν δεύτερον τῶν εὐφλέκτων καὶ εἰς τὸν τρίτον τῶν ἐκρηκτικῶν καὶ ἡ ἐναρξίς τῆς οἰκοδομήσεως τοῦ μεγάρου τοῦ Ο.Λ.Π. ἀποφασισθείσης ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. εἰς τὴν θέσιν Τζελέπη (παραπλεύρως Παπουτσάνη), τὸ ὁποῖον θὰ δεσπόζῃ τοῦ λιμένος. Αὐτὰ πιστεύω ὅτι εἶναι ἐφικτὰ καὶ ὑπὸ τοὺς οἰωνοὺς αὐτοῦς, εὐχομαι τὸ 1961 νὰ καταστῇ ἐν ἔτος μεγαλυτέρας ἀκόμη ἀναπτύξεως καὶ προόδου τοῦ λιμένος Πειραιῶς, τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας μας.