

ΓΕΩΓ. Γ. ΠΙΣΤΙΑΡΑΝ

ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ  
ΑΜΒΕΡΣΗΣ & ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ



ΑΘΗΝΑΙ

370

### ΠΙΝΑΞ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

|  | Σελ. |
|--|------|
| Εισαγωγή . . . . .   | V-XX |
| Θέσις, έκτασις και πληθυσμός τῆς πόλεως . . . . .                      | 1    |
| Ἱστορικὴ ἐξέλιξις τῆς πόλεως καὶ τοῦ λιμένος αὐτῆς . . . . .           | 3    |
| Ἡ ναυσιπλοΐα ἐν τῷ Κάτω Σκάλδει . . . . .                              | 11   |
| Τεχνικὰ ἔργα τοῦ λιμένος . . . . .                                     | 16   |
| Ἡ ναυσιπλοΐα ἐν τῇ ἔνδοχώρα . . . . .                                  | 21   |
| Συγκοινωνίαι μετὰ τῶν γειτονικῶν χωρῶν . . . . .                       | 25   |
| Σιδηροδρομικαὶ συγκοινωνίαι . . . . .                                  | 29   |
| Γραμμαὶ θαλασσίων συγκοινωνιῶν μετὰ τοῦ ἔξωτερικοῦ                     | 30   |
| Ἐμπόριον . . . . .   | 35   |
| Διεθνῆς σημασία τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης . . . . .                     | 41   |
| Βιομηχανίαι . . . . .  | 46   |
| Ἡ παροῦσα καὶ ἡ μέλλουσα θέσις τοῦ λιμένος τῆς Ἀμ-<br>βέρσης . . . . . | 48   |
| Βιβλιογραφία . . . . .   | 93   |

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

αυτὸ

387

M

|                      |      |
|----------------------|------|
| Α.Β.Σ. ΠΕΙΡΑΙΔΕΣ     |      |
| ΑΡΙΘΜΟΣ<br>ΚΙΣΤΕΛΤΗΣ | 2344 |



ΗΜΕΡΑ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ ΒΙΒΛΙΟΥ



00173731

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

73731

ΤΑΞΗ

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

355  
22/4/63

*Κωνσταντίνος*  
**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1. Το τμήμα της ήπειρωτικής Εύρωπης, το έκτεινόμενον πρὸς ἀνατολὸς καὶ βορρᾶν τῶν Ἑσπερίων μέχρι τῶν Καρπαθίων, τῶν Μεσογερανικῶν ὀρέων καὶ τῶν ἀκτῶν τῆς Φλάνδρας, τὸ διαρροέμενον, ἀφ' ἑνὸς μὲν ὑπὸ τοῦ δικτύου τοῦ Ἄνω καὶ Μέσου Δουνάβεως, ἀφ' ἑτέρου δὲ ὑπὸ τῶν τοῦ Ρήνου, Μόζα καὶ Σκάλδιος, ἀποτελεῖται ἀπὸ πλουσιωτάτης χώρας, πυκνῶς κατοικημένας κατὰ τοὺς νεωτέρους χρόνους<sup>(1)</sup>, στερεῖται ὅμως ἐκτεταμένων παραλίων, κυρίως μάλιστα δὲν κέκτηται τοιαῦτα ἢ μόνον κατὰ τὰ βορειοδυτικὰ, ἐπὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης, μίχους μόλις 300—350 χιλμ.<sup>(2)</sup>.

Θὰ ἠδύναντο νὰ θεωρηθῶσιν ὡς ἀνήκοντα εἰς τὸ τμήμα τοῦτο τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ τὰ παράλια τοῦ μυχοῦ τῆς Ἀδριατικῆς<sup>(3)</sup>, ἀπὸ τῶν ἐκβολῶν τοῦ Isonzo μέχρι τοῦ πορθμοῦ τοῦ Maltempo, μίχους 300 περίπου χιλμ.,

(1) Οὐγγαρία 93 κἀτ. κατὰ τετραγ. χιλμ., Αὐστρία 80, Βαυαρία 100, Βορτεμβέργη 135, Βόρειος Ἑλβετία 150, Βάβη 155, Ἀλσατία 120, Ρηνανία 300, Βέλγιον 250.

(2) Ἀπὸ τοῦ Καλαὶ μέχρι τοῦ Zuiderzee.

(3) Τὰ μεταξὺ Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ Βαλκανικῆς Χερσονήσου φυσικὰ ὄρια δὲν εἶναι τόσο σαφῆ. Κατὰ τοὺς μὲν (Cvijic), τὰ βορειοδυτικὰ ὄρια τῆς Βαλκανικῆς Χερσονήσου ἐξικινδύνται μέχρι τοῦ Karst καὶ τῶν Ἰουλιανῶν Ἑσπερίων, περίπου δηλαδὴ μέχρις ἐκεῖ, ὅπου ἀροσπᾶται τῶν Ἀνατολικῶν Ἑσπερίων τὸ Ἑλληνοβουλγαρικὸν ὄρεινόν τόξον. Κατ' ἄλλους, τὰ βορειοδυτικὰ ὄρια τῆς Χερσονήσου δεῖν νὰ τεθῶσι νοτιώτερον, εἰς τὸν ποτ. Kulpa καὶ τὰ ἔρη Kapela ἢ εἰς τὸν ποτ. Una καὶ τὸ ὄρος Velebit.

ἀκταὶ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἀπότομοι, πολυσχιδεῖς ὁμῶς καὶ πολυκόλποι (1), ὡς διαμορφωθεῖσαι συντελεῖα προσφάτου σχετικῶς κατακλύσεως τῆς χέρσου ὑπὸ τῆς θαλάσσης (2).

Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς ἀποτόμους καὶ πλουσίας εἰς κοιλώσεις ταύτας ἀκτὰς τῆς Ἀδριατικῆς, αἱ πρὸς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, μεταξὺ Zuiderzee καὶ Καλαί, εἶναι χθαμαλαὶ καὶ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ εὐθύγραμμοι (3). Ὑποκείμενα εἰς ἰσχυρὰς σχετικῶς παλιρροίας (4) καὶ

(1) Ἐκ τῶν πολυαριθμῶν φυσικῶν ἀγκυροβολίων τῆς ἀκτῆς ταύτης κυριώτερα εἶναι τὰ τῆς Τεργέστης, Muggia, Carodistria, Rovigno, Πόλας καὶ Bakar, ὡς καὶ τὰ διάφορα canali τῆς Ἰστρίας.

(2) Ἡ πρόσκλισις τοῦ τμήματος τούτου τῆς χέρσου ὑπὸ τῆς θαλάσσης δύναται ν' ἀποδοθῆ, εἴτε εἰς γενικὴν ἀνῴψισιν τῆς στάθμης τῆς θαλάσσης (mouvement eustatique), εἴτε εἰς καθίξισιν τοῦ ἐν λόγῳ τμήματος τῆς λιθοσφαίρας, ὅπερ μᾶλλον συνέβη ἐν προκειμένῳ (βλ. σχετικῶς *Martonne Emml. Traité de Géographie Physique*, II, Paris 1926, σ. 1022).

(3) Ἡ τοιαύτη διαμόρφωσις αὐτῶν ὀφείλεται κατὰ μέγα μέρος εἰς τὰς ὑπὸ τῆς ἰσχύος τῶν εἰς αὐτὰς ἐκβαλλόντων μεγάλων ποταμῶν (Ρήνου, Μόζα κλπ.) προσχώσεις, ὡς καὶ εἰς τὴν ἐπίδρασιν τοῦ θαλασσοῦ ρεύματος, τοῦ ἐκ δυμῶν πρὸς ἀνατολὰς διευθυνομένου. Περὶ τῶν κατὰ τὴν Τεταρτογενῆ Περὶοδον γενικωτέρων μεταβολῶν τῆς παρακτίου ταύτης γραμμῆς βλ. *Mourlon M. Les mers quaternaires en Belgique d'après l'étude stratigraphique des dépôts flamandais et campiniens et de leurs relations avec les couches tertiaires pliocènes.* (Bull. de l'Acad. R. de Belg. 3η σειρά, XXXII, 1896, σελ. 671—711). Εἰδικώτερον διὰ τὸ μεταξὺ Καλαί καὶ Ὀστάνδης τμήμα βλ. *Briquet A. Le littoral du nord de la France* (Paris, 1930) σελ. 381—388.

(4) Ἐν Δουγκέρκχ ἡ συντελεστής τῆς παλιρροίας (unité de hauteur) εἶναι 2.70 μ., εἰς Hœk van Holland 1 μ.

βριθουσαι ἀμμοσύρτεων, εἶναι κατ' ἀρχὴν ἄξενοι. Φυσικὰ ὀγκυροβόλια ἐπὶ τῶν ἀμμοδῶν ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἀκτῶν τούτων σπανίζουσι καὶ μόνον οἱ εἰς αὐτὰς ἐκβάλλοντες ποταμοὶ ἀποτελοῦσιν ἀσφαλῆ τοιαῦτα, τόσον παρὰ τὰς ἐκβολὰς των, ὅσον καὶ οἱ πολυρροότεροι τούτων καὶ βαθύτερον (1). συνήθως μέγχοι τοῦ σημείου, ὅπου φθάνει ἡ ἐπίδρασις τῆς παλιρροίας.

II. Ἡ ἐξυπηρέτησις τοῦ ὑπερθαλασίου ἐμπορίου τοῦ νοτιοδυτικῆς ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης εἶναι δυνατή, τόσον ὑπὸ τῶν πρὸς τὴν Βόρειον Θάλασσαν λιμένων αὐτοῦ, ὅσον καὶ ὑπὸ τῶν τοῦ μυχοῦ τῆς Ἀδριατικῆς.

Οἱ πρῶτοι κέκτηνται κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥτιον εὐκόλον ἐπικοινωνίαν μετὰ τῆς ἐνδοχώρας διὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Ρήνου καὶ τῶν παραποτάμων του (2). Ἀλλὰ καὶ τὰ ὀπίσθεν αὐτῶν καὶ εἰς ἀρκετὴν ἀπόστασιν ὑψόμενα ὑψίπεδα τῶν Ἀρδενῶν, Eifel κλπ., ὡς ἐκ τοῦ μικροῦ αὐτῶν σχετικῶς ὕψους (3) καὶ τῆς ἐν γένει ἀναγλύφου ὁφείως των, δὲν παρεμβάλλουσιν ἀξιολόγους δυσχερείας εἰς τὰς μετὰ τῆς ἐνδοχώρας συγκοινωνίας (4).

Οἱ λιμένες ὅμως τῆς Ἀδριατικῆς χωρίζονται τῶν Παραρρηνίων καὶ Παραδουναβίων χωρῶν ὑπὸ τοῦ ὄγκου τῶν Ἀλπεων, εἰς ἃς αἱ δίοδοι κατὰ τὸ πλεῖστον κεῖνται εἰς

καὶ εἰς Ijmuiden 1 μ. (Κατὰ τὸ Annuaire du Bureau des Longitudes).

(1) Ὅπως ὁ λιμὴν τοῦ Ρόιτερζαμ κεῖται εἰς ἀπόστασιν 35 χιλμ. ἀπὸ τῆς θαλάσσης, ὁ τῆς Ἀμβέρσσης εἰς 88, ὁ δὲ τῆς Γάνδης εἰς 190.

(2) Ἰδίᾳ τῶν τοῦ Μοζέλλα, Μοίνου καὶ Νέκαρ.

(3) Hohe Venn τῶν Ἀρδενῶν 690 μ., Hohe Acht τοῦ Eifel 750 μ.

(4) Νῶν τρεῖς σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ ὑπερβαίνουσι τὰ Ἀρδεννα καὶ εἰς τὸ Eifel.

ἕψη μεγαλείτερα τῶν 2000 μ. (1), πλὴν τῶν ἀνατολικωτέρων, κειμένων καὶ εἰς μικρότερα τοιαῦτα (2). Μόνον πρὸς τὰς Οὐγγρικὰς πεδιάδας, αἱ διὰ τῶν Ἰουλιανῶν Ἀλπεων καὶ τοῦ Κάριστ διαβάσεις κεῖνται εἰς μικρὰ σχετικῶς ὕψη (3), χωρὶς ὅμως ἐκ τούτων καὶ νὰ μὴ παρέχῃσι δυσχερείας εἰς τὰς συγκοινωνίας (4).

Ἐκτὸς ὅμως τῶν λιμένων, τῶν κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον ἀνηκόντων φυσικῶς εἰς τὸ νοτιοδυτικὸν ἡμισυ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ ἄλλοι λιμένες, τόσον τῆς Βορείου Θαλάσσης, ὅσον καὶ τῆς Μεσογείου, δύνανται νὰ ἐξυπηρετήσῃσι τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον τῶν Παραρρηνίων καὶ Παραδουναβίων χωρῶν. Καὶ ἐκ μὲν τῶν πρώτων ὑπὸ καλυτέρας συνθήκας εὐρίσκονται ἡ Βρέμη (5) διὰ τὰς Παραρρηνίους καὶ τὸ Ἀμβούργον (6) διὰ τὰς Παραδουναβίους. Ἐκ δὲ τῶν δευτέρων ἡ Μασσαλία (7) καὶ ἡ Γένοβα (8) διὰ τὰς Παραρρηνίους, ἡ Ἑνετία (9) διὰ τὰς περὶ

(1) St. Gothard 2114 μ., S. Bernardino 2068 μ., Splügen 2118 μ..

(2) Prebühel 1230 μ., Semmering 980 μ. κλπ.

(3) Adelsberg (Postumia) 550 μ. (ὁδὸς ἀπὸ Τεργέστης εἰς Καρνιόλην πρὸς τὴν κοιλάδα τοῦ Ἄνω Σαῦου, παραποτάμου τοῦ Δουνάβειου).

(4) Τόσον αἱ ἀπὸ Τεργέστης εἰς Καρνιόλην, ὅσον καὶ αἱ ἀπὸ Φιούμπε εἰς Κροατίαν ὁδοί, ὡς ἐκ τῆς φύσεως τοῦ ἐδάφους εἶναι ἠναγκασμένοι νὰ λοξοδρομῶσι τὰ μέγιστα.

(5) Εὐκόλος ἐπικοινωνία μέσφ Βεσφαλίας ἀφ' ἑνὸς καὶ κοιλάδος Weser-Fulda ἀφ' ἑτέρου.

(6) Εὐκόλος ἐπικοινωνία μέσφ κοιλάδος Ἀλβίου ἀφ' ἑνὸς καὶ Μορναῦκων Πυλῶν ἀφ' ἑτέρου.

(7) Εὐκόλος ἐπικοινωνία μέσφ κοιλάδος Ροθανοῦ καὶ πεδιάδος Ἀραρὸς (Saône).

(8) Εὐκόλος σχετικῶς ἐπικοινωνία μέσφ Simplon-Lötschberg ἀφ' ἑνὸς καὶ Ἀγ. Γοτθάρδου ἀφ' ἑτέρου.

(9) Εὐκόλος σχετικῶς ἐπικοινωνία μέσφ διόδου Brenner.

τὸν Ἄνω Δούναβιν καὶ ἡ Τεργέστη<sup>(1)</sup>, τὸ Φιοῦμε, οἱ λιμένες τῆς Δαλματικῆς ἀκτῆς καὶ ἡ Θεσσαλονίκη<sup>(2)</sup> διὰ τὰς περὶ τὸν Μέσον Δούναβιν.

III. 1. Ἦδη ἀπὸ τῆς ἀρχαιότητος, οἱ διάφοροι οὗτοι λιμένες τῆς Βορείου Θαλάσσης καὶ τῆς Μεσογείου, οἵτινες εἶναι διατεταγμένοι περίπου ἡμικυκλικῶς πρὸς νότον καὶ βορειοδυτικῶς τῶν Παραδουναβίων-Παραρρηνίων χωρῶν, προσεπάθουν νὰ προσελκύσωσιν ἕκαστος εἰς ἑαυτὸν, ὅσον τὸ δυνατὸν μεγαλειότερον μέρος τοῦ ὑπερθαλασίου ἐμπορίου τῶν ἐν λόγῳ χωρῶν.

Κατὰ τὴν ἀρχαιότητα καὶ μέγα μέρος τοῦ Μεσαίωνος οἱ Μεσογειακοὶ λιμένες ὑπερισχύουν, καθόσον, οὔτε ἡ Βόρειος Εὐρώπη ἀπετέλει ἀκόμη ἀξιόλογον ἀπὸ οικονομικῆς ἀπόψεως κέντρον, οὔτε ἡ ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ὠκεανοῦ ναυσίπλοια ἦτο ἀνεπτυγμένη<sup>(3)</sup>.

2. Καὶ κατὰ μὲν τὴν πρό τῆς Ρωμαϊκῆς κατακτήσεως περίοδον, τὸ ἐν λόγῳ τμῆμα τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, κεκαλυμμένον κατὰ μέγα μέρος ὑπὸ δασῶν (Ἐρκύνιος Δρυμὸς κλπ.) καὶ ἀραιότατα κατοικημένον ὑπὸ λαῶν<sup>(4)</sup> εἰς

(1) Ἡ Τεργέστη θύναται νὰ ἐξηγηρητῆ καὶ τὰς περὶ τὸν Ἄνω Δούναβιν χώρας, ἰδίᾳ μετὰ τὴν κατασκευὴν τῶν σηράγγων τῶν Tauern, τῶν Karawanken καὶ τοῦ Piedicolle.

(2) Εὐκόλος ἐπικοινωνία μέσῳ κοιλάδων Ἀξιοῦ καὶ Μοσάβα.

(3) Αἱ Βρετανικαὶ Νῆσοι, τοῦλάχιστον μέχρι τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ Μεσαίωνος, πολὺ περιορισμένας συναλλαγὰς μετὰ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης εἶχον, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ Ἰβηρικὴ Χερσόνησος καὶ αἱ Σκανδιναβικαὶ Χῶραι.

(4) Κυρίως Κελτῶν. Βλ. λεπτ. εἰς Schumacher K. Gal-lische und Germanische Stämme und Kulturen im Ober und Mittel—Rheingebiet zur späteren La Tène Zeit (Prähistorische Zeitschrift VI, 1914, σελ. 230—292). Ἰδίων: Beiträge zur Besiedelungsgeschichte des Hunsrücks, der Eifel und Westdeutschlands über-



χαμηλὴν βαθμίδα πολιτισμοῦ ἰταμένων ἀκόμη, δὲν εὐρίσκειται εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ἔλθῃ εἰς ἐμπορευτὰς σχέσεις μετὰ μεμακροσημένων χωρῶν. Τὸ λίαν περιορισμένον ἐμπόριόν του μετὰ τῶν Παραμεσογειῶν χωρῶν διεξήγετο ἰδίᾳ διὰ τῶν παρὰ τὸν μυχόν τῆς Ἀδριατικῆς λιμένων.

Εἰς τοὺς λιμένας τούτους καὶ δὴ τοὺς παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Πάδου δὲν εἶναι ἀπίθανον νὰ εὐχναζον, ἤδη ἀπὸ τῆς 2ας π. Χ. χιλιετηρίδος, οἱ ἔμποροι τῆς ὀμηρικῆς Πύλου (1), ἴσως καὶ ἄλλων ναυτικῶν πόλεων τοῦ Ἰονίου καὶ τοῦ Αἰγαίου. Ὡς δὲ γνωρίζομεν ἐκ τοῦ Στράβωνος (2), αἱ παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Πάδου πόλεις Ἀτρία (3) καὶ Σπίνα (4) ἔθαλασσοκράτουν, ἰδίᾳ ἡ τελευταία, πρὸ τῆς Ῥωμαϊκῆς κατακτῆσεως. Βεβαίως αἱ ναυτικαὶ αὗται πόλεις συνεκέντρουν κυρίως τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον τῆς ἐντεῦθεν τῶν Ἀλπεων Γαλατίας (5), οὐχ ἦτιον ὁμως καὶ μέ-

haupt (Präh. Zeitschr. VIII, 1916 σελ. 133—145) καὶ Déchelette J. Manuel d'Archéologie préhistorique et gallo-romaine, 3ῆς Τόμ. II μέρος Β' (Premier âge du fer ou époque de Hallstatt, Paris 1913) καὶ μέρος Γ' (Second âge du fer ou époque de la Tène, Paris 1914).

(1) Glotz G. La civilisation Egéene (Paris, 1923) σελ. 257.

(2) C. 214, 7 καὶ 8.

(3) Παρὰ τὴν νῦν Adria, οὐραν πλέον μεσόγειον, ὡς ἐκ τῶν προσχώσεων τοῦ Πάδου καὶ τοῦ Ἀδρίου. Ἐξ αὐτῆς ἐκλήθη καὶ ἡ θάλασσα Ἀδριατικὴ (Στράβ. 214, 8, Plin. nat. hist. III, 20, 6).

(4) Ἑλληνικὴ πόλις ἀνατολικῶς τῆς Ραβέννης, παρόχθιος τοῦ Σπίνου ἢ Σπινίτου ποταμοῦ, εἰς ἀπόστασιν 20 σταδίων ἀπὸ τῶν ἐκβολῶν του καιμένη (Σκύλακος Καρουανδέως περίπλους 17).

(5) Τῶν σημερινῶν ἰταλικῶν ἐπαρχιῶν Λομβαρδίας, Πεδεμοντίου καὶ Ἐμιλίας.

ρος του των πέραν των Ἐλλεινων χωρῶν εἰς αὐτάς θὰ συνεκέντροιτο ἐπίσης. Καὶ οἱ λοιποὶ παρὰ τὸν μυχὸν τῆς Ἀδριατικῆς καὶ τὰς Δαλματικὰς ἀκτὰς λιμένες, ἰδίᾳ δὲ τὸ Τραγοῦριον (1), ἡ Φάρος (2) καὶ ἡ Μέλαινα Κόρκυρα (3), ἀναμφισβητήτως συνεκέντρον τὸ πλεῖστον τοῦ ἐμπορίου τῶν περὶ τὸν Μέσον Δούναβιν χωρῶν, μέρος τοῦ ὁποῖου δὲν εἶναι ἀπίθανον νὰ συνεκέντρον καὶ αἱ ναυτικαὶ πόλεις τοῦ Θερμαϊκοῦ κόλπου, εἰς ἃς κατέληγεν ἡ μεγάλη διὰ τῶν κοιλάδων τοῦ Μάργου (Μοράβα) καὶ Ἀξιοῦ φυσικὴ ὁδὸς συγκοινωνίας. Ὁ δὲ τὰ μέγιστα τότε ἀκμάζων λιμὴν τῆς Μασσαλίας, παρὰ τὸν ὁποῖον καταλήγει ἡ ἐκ τοῦ Ἄνω Ρήνου διὰ τοῦ λεκανοπεδίου τοῦ Ἀραρος (Saône) καὶ τῆς κοιλάδος τοῦ Ροδανοῦ (Rhône) μεγάλη φυσικὴ ὁδός, οὐδόλως ἀπίθανον νὰ συνεκέντρον μέρος τοῦ ἐμπορίου τῶν Παραρρηνίων χωρῶν (4).

(1) Ἰουσίων κτίσμα (Στραβ. C 315), παρὰ τὸ σημερινόν Trau, τὸ σλαβοντὶ καλούμενον Τροζὺρ (Trozur). Ἀνατολικῶς τούτου, παρὰ τὸ Σπάλτο (Split), ἔκειτο καὶ ἑτέρα Ἑλληνικὴ πόλις, τὸ Ἐπέτιον (Πολυβ. XXXII, 9, 18, Πτολεμ. Β, εἰ, 4). Κατὰ Beloch (Griechische Geschichte III, A. 2a ἐκδ. Berlin 1922, σελ. 119 ὑποσημ. 2 σελ. 118) καὶ ἡ ὑπὸ τοῦ Σκύλακος (23) μνημονευομένη Ἡράκλεια, πρέπει νὰ ἔκειτο κατὰ τὰ παράλια ταῦτα.

(2) Ἡ Πάρος, κτίσμα Παρίων (Στραβ. C. 315) ἐπὶ τῆς νήσου, ἣτις νῦν καλεῖται κατὰ πικραφθορὰν Χβάρ (Xbar) ὑπὸ τῶν Σλαβῶν (ἰταλιτὶ Lesina)

(3) Κνιζίων κτίσμα (Στραβ. C. 315), ἐν τῇ οὐχὶ μακρὰν τῶν ἐκβολῶν τοῦ Νάρωνος (Narenta) νήσῳ Curzola, ἣτις νῦν σλαβοντὶ καλεῖται Karkar ἐκ τοῦ Κόρκυρα (Paulys-Wissowa Real-Encyclopedie der Klassischen Altertums-Wissenschaft, IX, σελ. 1416-7).

(4) Ἡ ἐμπορικὴ θρᾶσις τῆς Μασσαλίας εἰς τὴν δυτικὴν Εὐρώπην ὑπέβηε μεγίστη. Παρὰ τοῖς Γαλάταις ἡ ἀνάμνησις

β. Ἀπὸ τῆς Ρωμαϊκῆς κατακτῆσεως τοῦ μεγαλειτέρου μέρους τῶν Παραδουναβίων καὶ Παραρρηνίων χωρῶν, ἡ οἰκονομικὴ σπουδαιότης τοῦ νοτιοδυτικῶ ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης ἠϋξήσε σημαντικῶς. Ὅχι μόνον αἱ κατακτηθεῖσαι χώραι ἀπέκτησαν μεγάλην ὄλικὴν εὐημερίαν, ἀναπτοχθέντων ἐν αὐταῖς ἀξιολόγως ὄλων σχεδὸν τῶν κλάδων τῆς οἰκονομίας, ἰδίᾳ κατὰ τὸν 2ον μ. Χ. αἰῶνα, κυρίως δὲ εἰς τὰς ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ Ρήνου ἐπαρχίας (1), ἀλλὰ καὶ αἱ μὴ κατακτηθεῖσαι τοιαῦται ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὄχθης τοῦ Ρήνου (2) καὶ τῆς ἀριστερᾶς τοῦ Δουνάβεως, ὑποστῆσαι ἔν τινι μέτρῳ τὴν ἐπίδρασιν τοῦ Ρωμαϊκοῦ πολιτισμοῦ, ἀπέκτησαν καὶ αὐτὰ ποσὴν τινὰ ὄλικὴν εὐημερίαν.

Καὶ κατὰ τὴν περίοδον ταύτην οἱ λιμένες τοῦ μυχοῦ τῆς Ἀδριατικῆς ἐξυπηρέτουν τὰς Παραδουναβίους χώρας, ἰδίᾳ δὲ οἱ τῆς Ἀκυληῖος (Aquilaja) (3) καὶ τῆς Τεργέ-

κτῆς διετηρεῖτο ζωηρὰ (βλ. *Jullian C.* Histoire de la Gaule I, 406—414).

(1) Περὶ τῶν ἐπαρχιῶν τούτων βλ. *Asbach.* Zur Geschichte und Kultur des römischen Rheinlandes (Berlin 1902), *Jullian C.* Histoire de la Gaule τόμ. V-VIII καὶ *Stähelin F.* Die Schweiz in römischer Zeit (Basel 1927).

Περὶ τῶν ὑπὸ τῶς Ρωμαίους Πραζουναβίων χωρῶν βλ. *Nischer E.* Die Römer im Gebiete des ehemaligen Oesterreich-Ungarn (Wien 1923).

(2) Περὶ τῶν Γερμανικῶν φύλων τῆς δεξιᾶς ὄχθης τοῦ Ρήνου βλ. *Takítou* Germania 29—35 καὶ *Dragendorff* Westdeutschland zur Römerzeit (Leipzig 1912). Ἐπίσης καὶ *Schmidt Ludw.* Geschichte der deutschen Stämme bis zum Ausgange der Völkerwanderung, 2 τόμ. ἐν Quellen und Forschungen zur alten Geschichte und Geographie τοῦ W. Sieglin (1910—1911).

(3) Κατὰ *Στράβωνα* (C 214, 8) δι' αὐτῆς διεξήγετο τὸ

στης (1). Ὅσον ἀφορᾷ τὰς Παραρρηνίους χώρας καὶ πάλιν οἱ λιμένες τῆς Λιγυσιτικῆς ἀκτῆς καὶ δὴ ἡ Μασσαλία (2), ἐξυπηρετοῦν ταύτας, φαίνεται δὲ καὶ τινες τῆς Μάγλης (3).

ἐμπόριον τῶν περὶ τῶν Ἰστρον (Δούναβιν) Ἰλλυρικῶν ἐθνῶν. Ἐκτίσθη δὲ ἡ Ἀκυλητα κατὰ τὸ 183 ἢ 181 π. Χ. ὑπὸ τῶν Ρωμαίων ὡς φρούριον κατὰ τῶν ἐπιδρομῶν τῶν Τρανσαλπίνων, ἰσως μάλιστα καὶ κατὰ σχεδιαζομένης εἰσβολῆς τοῦ Φιλίππου V εἰς Ἱταλίαν (Μόμοεν Θ. Ρωμαϊκὴ Ἱστορία, μεταφρ. Σ. Σακελλαροπούλου, Ἀθήναι 1917, Β, σ. 295).

(1) Ἐν τῇ παραλίᾳ ταύτῃ ἔκειντο καὶ ἄλλοι τινὲς λιμένες (Portus Liguentia, κλπ. βλ. Plin. III, 20, 2), ἐν δὲ τῷ μυχῷ τοῦ κόλπου τοῦ Quarnero ὁ τῆς Tarsatica (νῦν Φιοῦμε). Καὶ οἱ λιμένες τῶν Δαλματικῶν ἀκτῶν (Σάλων, Σένια κλπ.) λίαν ἀκμάζοντες, ἰδίᾳ κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς Αὐτοκρατορίας, ἰσως δὲ καὶ ἡ Θεσσαλονίκη, ἐξυπηρετοῦν τὰς περὶ τὸν Μέσον Δούναβιν χώρας.

Οἱ Ρωμαῖοι κατοκεύρασαν ἀρκετὰς ὁδοὺς, δι' ὧν συνεδέθησαν οἱ διάφοροι λιμένες τῆς Ἀδριατικῆς μετὰ τῶν Παραδουναβίων χωρῶν, ὧν κυριώτεραι ἦσαν αἱ ἑξῆς:

α) Σαλώνων—Συρμίου.

β) Σένιας—Siscia.

γ) Τεργέσιτης—Emona (καὶ Ἀκυλητας—Emona, Tarsatica—Emona), Celeja—Vindobona (Βιέννη).

δ) Ἐξ Ἀκυλητας εἰς Βερῶναν—Tridentum—Brixentes—Veldidena—Augusta Vindelicorum (Augsburg).

Καὶ ἡ Θεσσαλονίκη ἐπίσης συνεδέθη δι' ὁδοῦ μετὰ τῶν Παραδουναβίων χωρῶν.

(2) Πρὸς τὰς Παραρρηνίους χώρας δὲν ὑπῆρχον τότε διὰ τῶν Ἀλπεων καλὰ ὁδοί, πλὴν τῆς διὰ Splügen (Curia—Magia—Brigantium), ἧτις ἦτο ἔμως σχετικῶς μακρὰ. Τοῦτου ἕνεκεν καὶ ἡ εὐνοϊκωτέρα θέσις τῆς Μασσαλίας, συγκοινωνούσης πρὸς αὐτάς διὰ τῆς μεγάλης ὁδοῦ, τῆς μέσῃ Λυῶνος (Lugdunum) καὶ Βεσανçon (Vesontio).

(3) Ἡ ἐπὶ τοῦ Ρήνου Colonia Agrippina (Κολωνία) συνε-

Ὅσον ἀφορᾷ δὲ τοὺς μεταξὺ Καλαί καὶ τῆς χώρας τῶν Φριζόνων λιμένας τῆς Βορείου Θαλάσσης (1), ἦσαν ἀκόμη ἄσημοι. Ἐν τούτοις, εἴαν λάβῃ τις ὑπ' ὄψει τὸ γεγονός ὅτι οἱ Ρωμαῖοι ἐχρησιμοποιοῦν πανταχοῦ, ἀκόμη καὶ τὰ μετρίως ἀξίας ἀγκυροβόλια ὡς βάσεις μεταφορᾶς τῶν ἐμπορευμάτων, καθ' ὅσον, παρὰ τὸν μέγαν ἀριθμὸν τῶν ἀμαξιτῶν ὁδῶν αἱ δι' αὐτῶν μεταφοραὶ δὲν ἦσαν καὶ τόσον εὐχερεῖς ὡς ἐκ τοῦ μειονεκτικοῦ τῶν μεταφορτικῶν μέσων (2) καὶ ἡ ὑγρά ὁδὸς παρέμενε προτιμωτέρα, τὰ ἐν τῇ χώρᾳ τῶν Μενάπιων καὶ Βαταβίων ἀγκυροβόλια (3) θὰ ἐχρησιμοποιοῦντο ἀρκοῦντως.

4. Ἀπὸ τῆς ἰδρύσεως τῆς μεγάλης τῶν Φράγκων Αὐτο-

κράτειας δι' ὁδοῦ μετὰ τῆς Bononia (\*), τῆς ἀρχαιότερον Gesoriacum καλουμένης (Βουλώνης), ἐνός τῶν σπουδαιότερων λιμένων διὰ τὰς μετὰ τῆς Ἀγγλίας συγκοινωνίας. Περὶ τῆς καταστάσεως τῶν Βρετανικῶν Νήσων κατὰ τὴν περίοδον ταύτην βλ. *Sagot F. La Bretagne romaine* (Paris 1911) καὶ *Haverfield. The romanization of Roman Britain* (4η ἐκδ. Oxford 1923).

(1) Εἰς τὰ παράλια ταῦτα ᾤκουν, πρὸς βορρᾶν μὲν τῶν ἐκβολῶν τοῦ Μόζα οἱ Βατάβιοι, πρὸς νότον δὲ οἱ Μενάπιοι.

(2) Βλ. *Besnier M. καὶ Charot V.* ἄρθρον *Via eis Dictionnaire des antiquités grecques et romaines τῶν Darmenberg καὶ Saglio*, Τόμ. V, σ. 781—817).

(3) Κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἡ παράκτιος γραμμὴ μεταξὺ Καλαί καὶ τῆς χώρας τῶν Φριζόνων ἦτο διάφορος τῆς σημερινῆς. Βλ. *Takittou Γερμαν.* 34 καὶ *Belpainre. Mémoire sur les changements que la côte d'Anvers à Boulogne a subis tant à l'intérieur qui à l'extérieur depuis la conquête de César jusqu'à nos jours* (Bruxelles 1827).

(\*) Ὁ Στράβων (C 199) ἀναφέρει λιμένα *Ἰτιον* ἐν τῇ χώρᾳ ταύτῃ τῶν Μορίνων, παρὰ τὸ ὁμώνυμον ἀκρωτήριον (τὸ σημερινόν Gris-Nez).

κρατορίας<sup>(1)</sup> κατά τὰ τέλη τοῦ 8ου αἰῶνος, οἱ Παρρηϊνῶν χῶραι παρουσιάζουν ἀξιόλογον ὕλικήν ἀκμὴν. ἤτις ἐληφθησε κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς Σαξωνικῆς Δυναστείας, κατὰ τὸν 10ον καὶ 11ον αἰῶνα<sup>(2)</sup>. Δεδομένου ὅτι καὶ αἱ Βρετανικαὶ Νῆσοι ἀπὸ τῆς αὐτῆς ἐποχῆς ἀποκτιῶσι διὰ πρώτην φορὰν ἀξιόλογον οἰκονομικὴν σπουδαιότητα<sup>(3)</sup>, οἱ μεταξὺ Καλαὶ καὶ Zuiderzee<sup>(4)</sup> λιμένες<sup>(5)</sup> ἀποκτιῶν μεγάλην σπουδαιότητα διὰ τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον τῶν Παρρηϊνῶν χωρῶν, μετὰ τὴν κατάλαυσιν ἐννοεῖται τῶν ἐπιδρομῶν τῶν Νορμανδῶν<sup>(6)</sup>.

Αἱ Παραδουνάβιοι χῶραι, ἔρμαιον τῶν διαφορῶν ἐπιδρομῶν<sup>(7)</sup>, αἱ μὲν περὶ τὸν Ἄνω Δούναβιν (Βαυαρία, κλπ.), δὲν ἀπέκτησαν ἀξιόλογον ὕλικήν εὐημερίαν ἢ μετὰ

(1) Ἡς πρωτεύουσα ἦτο τὸ Ἀκουίγρανον (Aachen—Aix la Chapelle), ἐν ταῖς Κάτω Ρηνικαῖς χῶραις κείμενον.

(2) Ἐν τῶν μέτρων τοῦ αὐτοκράτορος Ἑρρίκου Α' (919—936), ἅτινα συνετέλεσαν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν πόλεων ἐν Δ. Γερμανίᾳ καὶ ἐπομένως καὶ τῆς ὕλικῆς εὐημερίας των, ἦτο ἡ περιτείχισις αὐτῶν, ἣτις τὰς ἐξησφάλισε κατὰ τῶν διαφορῶν ἐπιδρομῶν.

(3) Ἡδη κατὰ τὸν 12ον αἰῶνα αἱ μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Παρρηϊνῶν χωρῶν ἐμπορικαὶ σχέσεις ἦσαν λίαν ἀξιόλογοι, οἱ ἔμποροι δὲ τῆς Κολωνίας εἶχον ἐν Λονδίῳ εἰδικὰ προνόμια, ὡς καὶ πρακτορεῖον (Stahlhof).

(4) Τότε λίμνης Flevo, ἣτις ἀργότερον, κατὰ τὸ 1282, κατακλυσθεῖσα ὑπὸ τῆς θαλάσσης μετεβλήθη εἰς κόλπον.

(5) Εἰς ἐκ τῶν πλέον ἀξιολόγων τότε λιμένων ἦτο ὁ τῶν Βρυγῶν (Bruges, Brügge).

(6) Ἀπὸ τοῦ 9ου αἰῶνος οἱ Νορμανδοὶ εἶχον στερρῶς ἐγκατασταθῆ εἰς ἐπίκαιρα σημεῖα τῆς ἀκτῆς ταύτης (ἐν τῇ νήσῳ Walcheren κλπ.), ἐξ ὧν ἐπέδραμον κατὰ τῆς Φλάνδρας καὶ τῶν Παρρηϊνῶν χωρῶν.

(7) Οὐννων, Ἀδάρων, Οὐγγρων, κλπ.

λευταίας ταύτης ἐμπορικαί συναλλαγαί τῶν Παραρρηνίων χωρῶν εἶναι εὐχερέστεραι μέσῳ τῶν λιμένων τῆς Βορείου Θαλάσσης<sup>(1)</sup>, οὔτινες οὕτω κερδίζουσιν ἔδαφος ἀπέναντι τῶν τῆς Μεσογείου ἐν τῇ ἐξυπηρετήσῃ τοῦ ὑπερθαλασίου ἐμπορίου τοῦ νοτιοδυτικοῦ ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Ἐκτοτε χρονολογεῖται καί ἡ μεγάλη ἀκμὴ τῆς Ἀμβέρσης, διατηρηθεῖσα μέχρι τῶν μέσων τοῦ 17ου αἰῶνος<sup>(2)</sup>.

7. Τὸ ἀνοίγμα τῆς διώρυγος τοῦ Σουέξ (1869), ἦλθε ν ἀνατρέψῃ ἐκ νέου τὴν ἀπὸ τοῦ 16ου αἰῶνος διαμορφωθεῖσαν εὐνοϊκὴν ὑπὲρ τῶν λιμένων τῆς Βορείου Θαλάσσης κατάστασιν. Ἡ νέα διὰ Σουέξ συντομοτάτη πρὸς τὰς περὶ τὸν Ἰνδικὸν Ὠκεανὸν χώρας θαλασσιὰ ὁδός, κατέστησεν καί πάλιν εὐνοϊκὴν τὴν θέσιν τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς καὶ τῆς Λιγυστικῆς Ἀκτῆς, οὕτως ὥστε ἀπεκατέστη ἡ καὶ πρὸ τοῦ 16ου αἰῶνος κατάστασις.

IV. Ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας, ἰδίᾳ ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, ἡ κατασκευὴ σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, τόσον ἐκ τῶν λιμένων τῆς Βορείου Θαλάσσης πρὸς τὰς Παραρρηνίους καὶ Παραδουναβίους χώρας, ὅσον καὶ ἐκ τῶν ἰταλικῶν λιμένων πρὸς αὐτάς, διὰ διατροῆσεως μάλιστα μεγάλων σιδηρογῶν ὑπὸ τὰς Ἄλλεις<sup>(3)</sup>, κατέστησαν ἐφικτήν, τόσον εἰς τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Θαλάσσης, ὅσον καὶ εἰς τοὺς τῆς

(1) Πλὴν τῶν ἄλλων καὶ ὡς καμμένων πλησιέστερον τῆς Λισσαβῶνος, ἣ οἱ Μεσογειακοί, ἐκτὸς τινῶν τῆς Λιγυστικῆς ἀκτῆς (Μασσαλίας κλπ.).

(2) Κατὰ τὸν 17ον αἰῶνα, τὸ μετὰ τῶν περὶ τὸν Ἰνδικὸν Ὠκεανὸν χωρῶν ἐμπόριον, περιῆλθε κατὰ μέγα μέρος εἰς τοὺς Ὀλλανδοῦς. Οἱ Ὀλλανδικοὶ λιμένες, ἤρχισαν ἔκτοτε νὰ ὑποσκελίξωσι βαθμηδὸν τὴν Ἀμβέρσαν ἐν τῇ ἐξυπηρετήσῃ τοῦ ὑπερθαλασίου ἐμπορίου τῶν Παραρρηνίων χωρῶν.

(3) St. Gothard 14998 μ., Simplon 19803 μ., Lötschberg 14612 μ. κλπ.

Μεσογείου, τὴν ἐξυπηρέτησιν ὄλων σχεδὸν τῶν ὑπερθαλασσιῶν συναλλαγῶν τῶν Παραρρηνίων καὶ Παραδουναβίων χωρῶν.

Μόνον ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόψεως ἐξηκολούθουν νὰ ὑφίστανται ἀκόμη διαφοραὶ, ἔνεκεν τῶν ὁποίων ἡ θέσις λιμένων τινῶν ἦτο εὐνοϊκοτέρα τῆς τῶν ἄλλων. Ἀνεφέροντο δὲ αὐταί, κυρίως εἰς τὰ ἔξοδα μεταφορᾶς, τὸ μὲν μεταξὺ τῶν διαφόρων Παραρρηνίων καὶ Παραδουναβίων περιοχῶν καὶ τῶν ἐν λόγῳ λιμένων τῆς Βορείου Θαλάσσης καὶ τῆς Μεσογείου, τὸ δὲ μεταξὺ τούτων καὶ τῶν λιμένων προορισμοῦ ἢ προελεύσεως τῶν ἐμπορευμάτων. Διὰ τῆς κατασκευῆς διωρύγων, τῆς ἠλεκτροκινήσεως σιδηροδρόμων κλπ., ἤρχισαν νὰ ἐπιτυγχάνονται συχνά, ἐπίπεδα ἔξοδων μεταφορᾶς τῆς πρώτης κατηγορίας διὰ πολλοὺς τῶν ἐν λόγῳ λιμένων ἐν σχέσει πρὸς ὠρισμένους περιοχάς, ἐλάχιστα σχετικῶς διαφέροντα μεταξὺ τῶν, ὥστε καὶ ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τοῦτο, αἱ ἄλλοτε ὑφιστάμεναι ἐξαιρετικῶς εὐνοϊκαὶ συνθήκαι ὑπὲρ ὠρισμένων λιμένων, ἤρχισαν νὰ χάωσι τὴν προτέραν αὐτῶν σημασίαν.

Τούτων ἔνεκεν, ἀπὸ τοῦ τέλους ἰδίᾳ τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, ἤρχισε νὰ διεξάγεται μεταξὺ ὄλων τούτων τῶν λιμένων σφοδρότατος ἀνταγωνισμὸς, ἐκάστου προσπαθοῦντος νὰ προσελκύσῃ πρὸς ἑαυτὸν ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλειότερον μέρος τῶν ὑπερθαλασσιῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν τῶν Παραρρηνίων καὶ Παραδουναβίων χωρῶν. Τίς ἐκ τούτων θέλει καταλάβῃ πρωτεύουσαν θέσιν ἐν τῷ μέλλοντι, εἶναι ζήτημα ἐξαρτώμενον ἐκ πλείστων ὄσων λόγων καὶ μόνον ὑποθέσεις εἶναι δυνατόν νὰ γίνωσιν.

Ἡ μελέτη ἐνός ἐκ τῶν μεγαλειότερων τούτων λιμένων, θέλει καταδείξῃ τὸν βαθμὸν τῆς ἐπιδράσεως τῶν διαφόρων συντελεστῶν ἐν τῇ προσελκύσει τοῦ ἐν λόγῳ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου καὶ θέλει καταστήσῃ δυνατόν νὰ σχηματίσῃ τις σαφῆ κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥτιον εἰκόνα τῆς πάλης, ἣτις διεξάγεται ἐπὶ τοῦ πεδίου τούτου.



Προεκρίθη ἡ μελέτη τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης, ὄχι μόνον διότι ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ παρελθόντος αἰῶνος κέκτηται οὗτος τὴν πρωτεύουσαν θέσιν ἐν τῇ ἔξυπνητήσει τῶν ὑπερθαλασσιῶν συναλλαγῶν τοῦ νοτιοδυτικοῦ ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ἀλλὰ καὶ διότι, πλειότερον παντὸς ἄλλου, ὡς ἐκ τῆς θέσεως αὐτοῦ καὶ τῶν ἐν γένει συνθηκῶν ὑφ' ἃς τελεῖ, ἐπιτρέπει τὴν βαθυτέραν μελέτην τῆς ἐπιδράσεως τῶν συντελεστῶν, περὶ ὧν ἀνωτέρω ὁ λόγος καὶ παρέχει ἐναργεστέραν τὴν εἰκόνα τῆς διεξαγομένης πάλης ἐπὶ τοῦ ἐν προκειμένῳ πεδίου ἐμπορικῆς ἐπικρατήσεως.

# Ο ΛΙΜΗΝ

## ΤΗΣ ΑΜΒΕΡΣΗΣ

---

§ 1. Θέσις, ἔκτασις καὶ πληθυσμὸς τῆς πόλεως.

Ἡ Ἀμβέρσα<sup>(1)</sup> (γαλλιστὶ *Anvers*, ἰσπανιστὶ *Amberes*, ὀλλανδ. καὶ γερμ. *Antwerpen*) εἶναι ἡ δευτέρα εἰς πληθυσμὸν πόλις τοῦ Βελγίου, κειμένη <sup>(2)</sup> ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὀχθῆς τοῦ ποταμοῦ Σκάλδιος (φλαμ. *Schelde*, ὀλλανδ. *Schoude* ἢ *Schouwe*, γαλλ. *Escaut*), ἐγγυὸς τῶν ὀλλανδικῶν συνόρων<sup>(3)</sup> καὶ εἰς ἀπόστασιν 88 χιλιομ. ἀπὸ τῆς θαλάσσης, εἰς ὃ σημεῖον εἶναι ἀκόμη ἐπὶ τοῦ Σκάλδιος ἀρκετὰ αἰσθητὴ ἢ ἐπίδρασις τῆς

---

(1) Ἡ Ἀμβέρσα εἶναι πρωτεύουσα ὁμωνύμου ἐπαρχίας, μιᾶς τῶν 9 ἐπαρχιῶν εἰς ἃς διαιρεῖται διοικητικῶς τὸ Βέλγιον, ἀριθμοῦσης (1930) 1 173 000 κατ., ἐχούσης δὲ ἔκτασιν 2 830 τετρ. χλμ.

(2) Αἱ γεωγραφικαὶ συντεταγμέναι τῆς Ἀμβέρσας εἶναι : πλάτος 51° 15' Β καὶ μῆκος 4° 25' ἀνατολικῶς τοῦ μεσημβρινοῦ τοῦ Greenwich.

(3) Εἰς ἀπόστασιν μόλις 15 χλμ.

παλιρροίας. Τὸ ἀπὸ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης ὕψος τῆς πόλεως εἶναι περίπου 8 μ.

Ἡ Ἀμβέρσα ἠρίθμει κατὰ τὸ 1930 305 000 κατ. καὶ μετὰ τῶν συνεχομένων αὐτῇ προαστείων Βοργερhout (54 000 κάτ.) καὶ Berchem (43 000 κάτ.), 405 000. Ἐάν ὑπολογίσωμεν ὁμῶς καὶ τὸν πληθυσμὸν τῶν λοιπῶν προαστείων, ὧν σπουδαιότερα εἶναι τὸ βιομηχανικὸν κέντρον Βορσβеек (24 000 κάτ.), τὸ Deurne (45 000 κάτ.), παρ' ᾧ τὸ μέγα ἀεροδρόμιον τῆς Ἀμβέρσης, τὸ Merxheim καὶ τὸ Hobaken, φθάνομεν εἰς τὰς 520 000 κατ. Ἐκ τοῦ πληθυσμοῦ τούτου περί τὰς 50 000 εἶναι ξένοι, οἱ δὲ λοιποὶ Βέλγοι Φλαμανδοί. Ἡ γαλλικὴ γλῶσσα δὲν ὁμιλεῖται, εἰμὴ μόνον ἀπὸ τὰς ἀνωτέρας τάξεις. Πλέον τῶν  $\frac{2}{3}$  τοῦ πληθυσμοῦ ὁμιλοῦν τὴν φλαμανδικήν.

Ἡ πόλις ἔχει περίπου σχῆμα ὀρθογωνίου, οὗ τὸ μῆκος, ἐκ βορρᾶ πρὸς νότον, εἶναι 6 χλμ., τὸ δὲ πλάτος, ἐξ ἀνατολῶν πρὸς δυσμᾶς, 4 χλμ. Ἡ ἔκτασις ὅθεν, ἣν καλύπτει ἀνέρχεται εἰς 24 τετραγ. χλμ. περίπου, ἥτις ὁμῶς σχεδὸν διπλασιάζεται ἐάν προστεθῇ εἰς αὐτὴν καὶ ἡ ἔκτασις, ἣν καταλαμβάνουν αἱ νέαι νεωδόχοι μετὰ τῶν σχετικῶν παρ' αὐταῖς ἐγκαταστάσεων, ὡς καὶ ἡ τῶν προαστείων.

Ἡ Ἀμβέρσα μετὰ τοῦ Βοργερhout καὶ τοῦ Berchem περιβάλλονται ὑπὸ εὐρείας τάφρου καὶ διαφόρων ἄλλων ὀχυρωματικῶν ἔργων, ἅτινα κατεσκευάσθησαν μετὰ τὸ 1859, ἐστοίχησαν δὲ περί τὰ 70 ἑκατομ. φρ. χρ.<sup>(1)</sup> Τὰ λοιπὰ προάστεια (Merxheim, Deurne, Kiel κλπ.), εὐρίσκονται ἔξω τῆς γραμμῆς τῶν ἐν λόγῳ ὀχυρωμάτων, ὡς ἐπίσης καὶ αἱ νέαι νεωδόχοι μετὰ τῶν παρακειμένων αὐταῖς ἐγκαταστάσεων, προστατεύονται ὁμῶς

(<sup>1</sup>) Μετὰ τῶν μεμονωμένων φρουρίων τῆς πρώτης ἐξωτερικῆς σειρᾶς.

ὕπὸ τῶν φρουρίων τῆς πρώτης ἐξωτερικῆς σειρᾶς (1).

Ἐπὶ τῆς ἔναντι ὀχθῆς τοῦ Σκάλδιος, ὅπου εὑρίσκειται καὶ ὁ σταθμὸς Waas τῆς πρὸς Γάνδην σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, κεῖνται μικροὶ μόνον συνοικισμοὶ Burcht, Vlaamsch Hoofd κλπ.), πέραν δ' αὐτῶν ἀπλοῦνται ἐλώδεις ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἐκτάσεις (Borgerwert Polder κλπ.)

## § 2. Ἱστορικὴ ἐξέλιξις τῆς πόλεως καὶ τοῦ λιμένος αὐτῆς.

I. Τόσον τὰ τῆς κτίσεως τῆς πόλεως, ὅσον καὶ τὰ τῶν πρώτων αὐτῆς προόδων, εἶναι πολὺ ὀλίγον γνωστά. Μυθολογεῖται ὅτι ἡ Ἀμβέρσα ἐτέλει (2) ὑπὸ τὴν ἐξουσίαν γίγαντός τινος, ὅστις ἠμπόδιζε τὴν διὰ τοῦ Σκάλδιος διόδον τῶν πλοίων καὶ ἔκοπτε τὴν δεξιὰν χεῖρα, τῶν μὴ καταβαλλόντων διόδισα ναυτίλων (3).

(1) Ἀπὸ τοῦ 1906 ἤρχισεν ἡ κατασκευὴ καὶ δευτέρας ἐξωτερικῆς σειρᾶς μεμονωμένων φρουρίων, κύκλῳ περίπου τῆς Ἀμβέρσας καὶ εἰς ἀπόστασιν 9—20 χλμ. ἀπ' αὐτῆς.

(2) Καθ' ἣν ἐποχὴν ὁ Ἰούλιος Καῖσαρ εἰσέβυσεν εἰς τὴν Βελγικὴν.

(3) Ἐξ οὗ καὶ τὸ φρούριον, εἰς ὃ ἐθεωρεῖτο ὅτι διεμένεν ὁ γίγας, ἀπεκλήθη Antwerpen, ἐκ τῶν φλαμανδικῶν λέξεων *hand* (χεῖρ) καὶ *werpen* (ρίπτειν). Κατ' ἄλλους τὸ Antwerpen παράγεται ἐκ τοῦ *Ganerben*, ἐξ οὗ *Anerben* καὶ τελικῶς Antwerpen. Ἐκαλοῦντο δὲ *Ganerben* τὰ μέλη εἰδους σωματείου ἀλληλοβοηθείας (*gilde* ἢ *ghilde*), συσταθέντος πρὸς ἄμυναν κατὰ τῶν κακοποιῶν. Σημειωτέον ὅμως ὅτι ἐν τῇ παλαιᾷ Γερμανικῇ γλώσσῃ ἡ Ἀμβέρσα ἐλέγετο *Antorf*, ἐκ τοῦ *Aen't werf*, ὅπερ σημαίνει εἰς τὸ ναυπηγεῖον. Κατὰ τὸν βον δὲ αἰῶνα (κατὰ τὸν χωρισμὸν τοῦ Κράτους τῶν Φράγκων εἰς *Austrasia* καὶ *Neustria*) ἀπαντᾷ ὁ τύπος *Andhu-*

Τούτον όμως, ἐνίκησεν ὁ Salvius Brahon, κόψας τὴν δεξιάν του χεῖρα. Ἐκ τῶν μυθευμάτων τούτων καταφαίνεται σαφῶς, ὅτι αἱ ἀπαρχαὶ τῆς Ἀμβέρσης ἀνάγονται εἰς τὴν ἐποχὴν, καθ' ἣν ἤρχισε ν' ἀναπτύσσεται ἀξιόλογος ναυσιπλοῖα ἐπὶ τοῦ Σκάλδιος, ἐκ τῆς φορολογίας τῆς ὁποίας προσεπορίζετο ἀρκετὰ ἡ πόλις. Εἰς τὴν γεωγραφικὴν δὲ θέσιν αὐτῆς, ἄτε κειμένης εἰς ἐπίκαιρον σημεῖον τοῦ Σκάλδιος καὶ δὴ εἰς ὁ σταματᾷ σχεδὸν ἡ ποντοπλοῖα καὶ ἄρχεται ἡ κυρίως ποταμοπλοῖα, ὀφείλει ἰδίᾳ ἡ Ἀμβέρσα τὴν ἀκμὴν αὐτῆς.

Ἐν τῇ ἱστορίᾳ ἡ Ἀμβέρσα ἀναφαίνεται κατὰ πρῶτον κατὰ τὸν 7ον αἰῶνα, ὅτε ἰδρῦθη ἐν αὐτῇ καὶ ἡ πρώτη Χριστιανικὴ ἐκκλησία (660 μ. Χ.). Κατὰ τὸν 8ον δὲ αἰῶνα, γίνεται μνεῖα περὶ ὑπάρχοντος ἐν αὐτῇ φόρου ἐπὶ τῶν πωλουμένων ἐν τῇ ἀγορᾷ εἰδῶν.

Ἀπὸ τοῦ 10ου καὶ 11ου αἰῶνος ἀρχίζει ν' ἀναφέρηται ἡ Ἀμβέρσα καὶ ὡς λιμὴν καὶ ὡς ἐμπορικὸν κέντρον, ἀπὸ δὲ τῶν ἀρχῶν τοῦ 12ου καὶ ὡς βιοτεχνικὸν τοιοῦτον. Τὰ ὑφάσματα αὐτῆς ἀπετέλουν τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἀρκετὰ περιζήτητον ἐμπόρευμα ἐν Γαλλίᾳ καὶ Γερμανίᾳ.

II. Ἡ Ἀμβέρσα, ἤδη ἀπὸ τοῦ 1008 εἶχε καταστῆ ὑπὸ τοῦ αὐτοκράτορος Ἑρρίκου II *βαρωνία* καὶ ὡς τοιαύτη, ἐδόθη κατὰ τὸ 1076, ὑπὸ τοῦ Ἑρρίκου IV εἰς τὸν Godefroy de Bouillon<sup>(1)</sup>. Ὡς ἐμπορικὸν καὶ βιοτεχνικὸν κέντρον δὲν ἤργησε νὰ διαμορφώσῃ ἐν αὐτῇ ἡ Ἀμβέρσα κοινοτικὸς θεσμός, οἵτινες ἀπεκρυσταλλώθησαν κυρίως κατὰ τὸν 13ον αἰῶνα. Ὁ νό-

πηρο, ὅστις ἔχει τὴν αὐτὴν περίπου σημασίαν, φαίνεται δὲ εἰς ἀναφέρεται εἰς τὴν Ἀμβέρσαν.

(1) Δούξ τῆς Κάτω Λοθαριγγίας, ὃ κατόπιν ἀρχηγὸς τῆς Α' Σταυροφορίας.

μος του 1290 περιέχει διατάξεις παρομοίας προς τας του Habeas Corpus Act εν 'Αγγλία, αναφορικώς προς τὸ δικαίωμα του δικάζεσθαι καὶ σχετικῶς μετὴν ἐπιβολὴν φορολογιῶν.

Οἱ τοιοῦτοι θεσμοὶ συνετέλεσαν τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἐμπορικὴν ἀνάπτυξιν τῆς 'Αμβέρσης, ἣτις κατὰ τὸν 13ον ἤδη αἰῶνα διεξῆγε ζωηρότατον ἐμπόριον μετὰ τῆς 'Αγγλίας. Ὡς γνωστόν, κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἐν Φλάνδρᾳ ἦτο ἀνεπτυγμένη τὰ μέγιστα ἡ κατασκευὴ ὑφασμάτων, ἰδίᾳ ἐριούχων<sup>(1)</sup>. Ἡ Φλάνδρα ὁμως, μὴ τρέφουσα πολλὰ ποίμνια προβάτων, ἠναγκάζετο νὰ προμηθεύηται τὰ ἔρια ἐξ ἄλλων χωρῶν καὶ δὴ ἐξ 'Αγγλίας, χώρας κατ' ἐξοχὴν κτηνοτροφικῆς τὴν ἐποχὴν ἐκείνην. Τὰ ἀγγλικά δὲ ἔρια τὰ προοριζόμενα διὰ τὰ μεγάλα ἐργαστήρια τοῦ Λουβαίν, τῶν Βρυξελλῶν, τοῦ Tirlemont, τοῦ Diest καὶ τοῦ Leau εἰσήγοντο διὰ τοῦ λιμένος τῆς 'Αμβέρσης. Πολυάριθμοι ἄγγλοι ἔμποροι ἐγκατεστάθησαν κατὰ τὰ τέλη τοῦ 13ου αἰῶνος εἰς Ἀμβέρσαν, τυχόντες εἰδικῆς προστασίας ὑπὸ τῶν δουκῶν τοῦ Brabant, εἰς οὓς ὑπήγετο τότε ἡ πόλις. Ἦσαν δὲ τόσοσιν μεγάλα τὰ συμφέροντα τῆς 'Αμβέρσης ἐκ τοῦ μετὰ τῆς 'Αγγλίας ἐμπορίου ἐρίων, ὥστε ὅταν ἐξερράγη ὁ λεγόμενος *Ἐκατονταετῆς πόλεμος* μεταξὺ Γαλλίας καὶ Ἀγγλίας, οἱ ἔμποροι τῆς πόλεως προκατέβαλον 400 000 φλωρίνια εἰς τὸν βασιλέα τῆς Ἀγγλίας Ἐδουάρδον III, ὅστις εἶχεν ἀποβιβασθῆ κατὰ τὸ 1338 εἰς Ἀμβέρσαν, προσκληθεὶς ὑπὸ τῶν Φλαμανδῶν, ἵνα πολεμήσῃ τοὺς Γάλλους.

Τὸ μεγαλείτερον μέρος τῶν ἀγγλικῶν ἐρίων εἰσήγετο εἰς Φλάνδραν κυρίως διὰ τοῦ λιμένος τῶν Βρυγῶν (γαλλ. Bruges, γερμ. Brügge), κειμένου δυτικώτερον τῆς Ἀμβέρσης. Ὅτε ὁμως ὁ λιμὴν οὗτος

(1) Ὡς ἀναφέρει καὶ ὁ ἱστορικός τῆς ἐποχῆς Froissart «Ὁλητὴ Φλάνδρα στηρίζεται ἐπὶ τῆς ἐριουργίας».

προσεχώσθη ὑπό τῆς ἄμμου, φαινόμενον οὐχί σπάνιον εἰς τὴν παράκτιον ζώνην τῆς Φλάνδρας, τὴν πλήρη θινῶν<sup>(1)</sup>, ἢ Ἀμβέρσα κατέστη πλέον ὁ σπουδαιότερος λιμὴν εἰσαγωγῆς ἀγγλικῶν ἐρίων.

Κατὰ τὸ 1315 εἰσῆλθεν ἡ Ἀμβέρσα εἰς τὴν Ἀνσεατικὴν Ἐνωσιν, εἰς ἣν ἀνήκον ἤδη αἱ πλείοται τῶν παρὰ τὴν Βόρειον Θάλασσαν καὶ τὴν Βαλτικὴν ἀξιόλογων ἐμπορικῶν καὶ ναυτικῶν πόλεων τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Ὀλίγον δὲ ἀργότερον, συνῆψε τὰς πρώτας ἀπ' εὐθείας διὰ θαλάσσης σχέσεις μετὰ τῶν ναυτικῶν πόλεων τῆς Ἰταλίας. Κατὰ τὸ 1318 κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα αὐτῆς τὸ πρῶτον Ἐνετικὸν πλοῖον, κατὰ δὲ τὸ 1324 τὸ πρῶτον Γενουήσιον.

Ἄγγλοι ἔμποροι ὡς εἶδομεν εἶχον ἐγκατασταθῆ ἐν Ἀμβέρσῃ ἤδη ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 13ου αἰῶνος, ὅτε δὲ ἀργότερον Φίλιππος ὁ Τολμηρὸς (Philippe le Hardi), δούξ τῆς Βουργουνδίας, εἰς ἣν ὑπήγετο τότε ἡ Ἀμβέρσα<sup>(2)</sup>, ἔδωκεν εἰς αὐτὴν τῇ 8 Σεπτεμβρίου 1383 πολύτιμον καταστατικὸν χάρτην, ἐξασφαλίζοντα τὴν ἀτομικὴν ἐλευθερίαν καὶ τὴν ἐλευθερίαν τῶν συναλλαγῶν καὶ ἄλλοι ξένοι ἔμποροι προσειλκύνθησαν ἐν

(1) Αἱ θινεὲς αὗται ἔχουν ὕψος 15—20 μ. καὶ εἶναι διατεταγμέναι συνήθως εἰς δύο σειράς, μετακινουῦνται δὲ πολλάκις ὑπὸ τῶν πνεόντων σφοδρῶν ἀνέμων πρὸς τὸ ἐσωτερικόν. Κατὰ τὸ 1777 κατέχωσαν κατὰ μέγα μέρος τὸ χωρίον Zuyderoote ἐν τῇ δυτικῇ Φλάνδρᾳ.

(2) Ἡ Ἀμβέρσα περιήλθεν εἰς τοὺς θρόνους τῆς Βουργουνδίας μετὰ τῶν λοιπῶν Κάτω Χωρῶν κατὰ τὸ 1383, παρέμεινε δὲ ὑπ' αὐτοὺς μέχρι τοῦ 1477, ὅτε περιήλθεν εἰς τὸν Οἶκον τῆς Αὐστρίας (Maison d'Autriche), μετὰ δὲ τὴν παραίτησιν τοῦ Καρόλου τοῦ Πέμπτου (Charles Quint) ἀπὸ τοῦ αὐτοκρατορικοῦ θρόνου (1555), περιήλθεν εἰς τὴν Ἰσπανίαν, εἰς τὸν θρόνον τῆς ὁποίας ἀνήλθεν ὁ υἱὸς αὐτοῦ (Φίλιππος Β').

αυτή. Ἡ Ἀμβέρσα κατέστη τότε ὁ πρῶτος λιμὴν τῶν ἀκμαζουσῶν βιομηχανικῶς Κάτω Χωρῶν καὶ μέγα ἐμπορικὸν κέντρον. Πλεῖστα τραπεζικὰ γραφεῖα ἐλειτούργουν ἤδη ἐν αὐτῇ, κατὰ δὲ τὸ 1460 ἱδρύθη καὶ χρηματιστήριον ἐμπορευμάτων, τὸ πρῶτον τοιοῦτον ἴδρυμα ἐν Εὐρώπῃ.

III. Ἀπὸ τῆς ἀνακαλύψεως τῆς Ἀμερικῆς (1492) καὶ τῆς πρὸς τὰς Ἰνδίας θαλασσίας ὁδοῦ (1497), ἡ Ἀμβέρσα ἀρχίζει νὰ ἐξελισσηται εἰς διεθνὲς ἐμπορικὸν κέντρον, εἰς τοῦτο δὲ συνετέλεσαν οὐκ ὀλίγον τὰ ἄφθονα κεφάλαια<sup>(1)</sup> καὶ τὸ ἐπιχειρηματικὸν πνεῦμα τῶν ἐμπόρων αὐτῆς.

Ἀρχομένου τοῦ 16ου αἰῶνος ἡ Ἀμβέρσα εἶναι μία τῶν πλουσιωτέρων πόλεων τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, ἀριθμοῦσα πληθυσμὸν 150 χιλ. κατ.<sup>(2)</sup> Λέγεται ὅτι διεξήγοντο ἐν αὐτῇ εἰς τὸ διάστημα ἑνὸς μηνὸς τόσαι ὑποθέσεις, ὅσαι εἰς διάστημα δύο ἐτῶν ἐν Ἐνετίᾳ. Κατὰ τὸ 1566 ἠρίθμει χιλίους ξένους ἐμπορικοὺς οἴκους<sup>(3)</sup>, περὶ τὰ 300 πλοῖα εἰσέπλεον ἡμερησίως εἰς τὸν λιμὲνα αὐτῆς<sup>(4)</sup> καὶ περὶ τὰς δισχιλίας φορτηγὰς ἀμάξας κατέφθανον ἐβδομαδιαίως εἰς αὐτὴν ἐκ Γερμανίας, Γαλλίας καὶ Λωρραίνης. Ἡ ἀξία τῶν εἰσαγομένων ἐτησίως ἐμπορευμάτων ἀνῆλθεν μέχρις 150

(1) Περὶ τὰ 500 ἑκατομ. φλωρίνια εἶχον διατεθῆ διὰ τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον.

(2) Κατὰ τοὺς μὲν 200 χιλ., κατὰ τοὺς δὲ μόνον 100 χιλ.

(3) Ἀναφέρονται ὡς ἐγκατεστημένοι κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἐν Ἀμβέρσῃ ξένοι ἐμποροὶ ἀνήκοντες εἰς 6 ἐθνικότητας, ἦτοι Γερμανικὴν, Δανικὴν, Ἀγγλικὴν, Πορτογαλικὴν, Ἰσπανικὴν καὶ Ἰταλικὴν, ὑπῆρχον δὲ ἐν αὐτῇ ἐμπορικά πρακτορεῖα 17 πολιτειῶν.

(4) Ἐσθμειώθησαν καὶ 5000 κατάπλοι ἡμερησίως. Ἡδύνατο δὲ τις νὰ ἴδῃ ἠγχιυροβολημένα ἐν τῷ λιμένι μέχρι 2500 πλοίων.



έκατομ. μάρκων. Ὁ ἐμπορικὸς αὐτῆς στόλος ἀνήρχετο εἰς 4500 πλοῖα. Αἱ ἐμποροπανηγύρεις τῆς Πεντηκοστῆς καὶ τοῦ St. Βαδου προσείλκυον ἐμπόρους ἀπὸ ὅλας τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας.

Ἡ Ἀμβέρσα ἦτο τότε καὶ ἀξιόλογον βιομηχανικὸν κέντρον. Πολυάριθμοι βιομηχανεῖαι, ἰδίᾳ ἡ ἐριουργία, ἡ μεταξουργία, ἡ λινουργία, ἡ ταπητουργία, ἡ ὑαλουργία, ἡ χρυσοχοΐα καὶ ἡ ὀπλοποιΐα ἤκμαζον ἐν αὐτῇ. Ἀλλὰ καὶ τὸ ἐμπόριον τοῦ χρήματος ἦτο τὸ μέγιστον ἀνεπτυγμένον. Εἰς τὸ Χρηματιστήριον τῆς Ἀμβέρσης συνῆπτον συνήθως τὰ δάνεια αὐτῶν κατὰ τὸν 16ον αἰῶνα, οἱ πλεῖστοι τῶν ἡγεμόνων τῆς Εὐρώπης.

Ἡ Ἀμβέρσα κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην εἶχε καταστή ἡ πρώτη ἐμπορικὴ πόλις τῆς Εὐρώπης. «Ὁ Κόσμος εἶναι δακτύλιος καὶ ἡ Ἀμβέρσα ὁ ἀδάμας ἐν αὐτῷ» συνήθιζον νὰ λέγωσι τότε.

IV. Τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἀμβέρσης ἤλθον ν' ἀνακόψωσιν αἱ θρησκευτικαὶ καὶ πολιτικαὶ διαμάχαι τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ 16ου αἰῶνος. Καίριον δὲ πλῆγμα κατ' αὐτῆς ἐπέφερε τὸ κλείσιμον τοῦ Σκάλδιδος εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν κατὰ τὸ 1648, τῶν ἐκβολῶν αὐτοῦ περιελθουσῶν ὀριστικῶς εἰς τὴν Ὀλλανδίαν (συνθήκη Βεστφαλίας) (1). ἐνῶ ἡ Ἀμβέρσα, μετὰ τῶν λοιπῶν ἐπαρχιῶν, αἵτινες ἀποτελοῦν νῦν τὸ Βέλγιον, παρέμεινεν εἰς τὴν Ἰσπανίαν, ἀργότερον δὲ διὰ τῆς συνθήκης τοῦ Kastadt (1714), περιῆλθεν εἰς τὴν Αὐστρίαν. Ὁ πληθυσμὸς τῆς πόλεως κατῆλθεν εἰς 50 χιλ. κατ., ἤδη ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 16ου αἰῶνος, παρέμεινε δὲ στάσιμος μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 19ου.

(1) Ἡ Ὀλλανδία ἀποτινάξασα τὴν Ἰσπανικὴν κυριαρχίαν δι' ἐπαναστάσεως, ἀνεκήρυξεν ἑαυτὴν ἐλευθέραν ἤδη ἀπὸ τοῦ 1579, διεθνήως ὁμως ἀνεγνωρίσθη ὀριστικῶς διὰ τῆς συνθήκης τῆς Βεστφαλίας.

Μόλις κατά τὸ 1794, ὅτε τὸ Βέλγιον κατελήφθη ὑπὸ τῶν Γάλλων<sup>(1)</sup>, ἐξησφαλίσθη ἐκ νέου ἡ ἐλευθερία τῆς ναυσιπλοίας<sup>(2)</sup> ἐπὶ τοῦ Κάτω Σκάλδιος (Συνθήκη Χάγης 1795), διατηρηθεῖσα καὶ μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τῶν Γάλλων (1814), ἅτε τοῦ τε Βελγίου καὶ τῆς Ὀλλανδίας ἀποτελουσῶν μέχρι τοῦ 1830 ἓν κράτος<sup>(3)</sup>, ἔτι δὲ δυνάμει συνθηκῶν καὶ μετὰ τὸ 1830, ὅτε ἀποσπασθέντος τοῦ Βελγίου ἐκ τῆς Ὀλλανδίας καὶ ἀποτελέσαντος ἴδιον κράτος, αἱ ἐκβολαὶ τοῦ Σκάλδιος παρέμειναν εἰς τὴν δευτέραν. Κατὰ τὸ 1863 τὸ Βέλγιον ἐξηγόρασε παρὰ τῆς Ὀλλανδίας τὸ δικαίωμα, ὅπερ εἶχε νὰ εἰσπράττη διόδια παρὰ τῶν εἰσπλεόντων εἰς τὸν Σκάλδιν πλοίων.

Συνεπεία τῆς κατὰ τὸ 1830 ἀποσπάσεώς της ἐκ τῆς Ὀλλανδίας, ἡ Ἀμβέρσα ἀπώλεσε τὸ μετὰ τῶν ὀλλανδικῶν ἀποικιῶν ἀξιόλογον ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριόν της, ὅπερ εἶχε συγκεντρώσει ἀπὸ τοῦ 1815. Τὸ Ἄμστερδαμ καὶ τὸ Ρόττερδαμ διεδέχθησαν τὴν Ἀμβέρσαν εἰς αὐτό, ἐξελιχθέντα οὕτως εἰς ἀξιολόγους λιμένας. Ἡ Ἀμβέρσα συνεκέντρωσεν ἔκτοτε τὰς προσπαθείας αὐτῆς εἰς τὸ μετὰ τῆς Ἀμερικῆς ἐμπόριον, ὡς ἐπίσης ἀργότερον καὶ εἰς τὸ μετὰ τῆς Ἀφρικῆς καὶ τῶν περὶ τὸν Εὐξείνιον Πόντον χωρῶν.

Ἡ ἐμπορικὴ ἐξέλιξις τῆς πόλεως μέχρι τῶν μέσων τοῦ 19ου αἰῶνος ὑπῆρξε μετρία. Κατὰ τὸ 1830 κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα αὐτῆς 719 πλοῖα χωρητ.

(1) Ὁ Ναπολέων ἐδαπάνησε περὶ τὰ 50 000 000 φρ. χρ. διὰ τὴν κατασκευὴν μεγάλων λιμενικῶν ἔργων ἐν Ἀμβέρσῃ.

(2) Κατὰ τὸ 1807, παρὰ τὴν ἐμπόλεμον κατάστασιν, κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσῃς περὶ τὰ 1800 πλοῖα, ἔναντι μόνον 83 (χωρητ. 5 028 τόννων) κατὰ τὸ 1800.

(3) Κατὰ τὸ 1815 κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσῃς 1 400 πλοῖα θαλάσσης καὶ ποταμοῦ.

120 000 τόννων, κατά δὲ τὸ 1860 2547 πλοῖα (ἐξ ὧν 410 ἀτμόπλοια) χωρητ. 540 000 τόννων. Ὁ πληθυσμὸς αὐτῆς ἀπὸ 40 000 κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ αἰῶνος, ἀνήλθεν εἰς 73 500 κατὰ τὸ 1830 καὶ εἰς 88 500 κατὰ τὸ 1846.

Υ. Ἀπὸ τῶν μέσων ὅμως τοῦ 19ου αἰῶνος, μετὰ τὴν κατασκευὴν ἰδίᾳ τῶν μεγάλων τεχνικῶν ἔργων τοῦ λιμένος, τὴν συμπλήρωσιν τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου τοῦ Βελγίου καὶ τὴν σύνδεσίν του πρὸς τὰ τῶν γειτονικῶν χωρῶν, ἡ Ἀμβέρσα λαμβάνει τεραστίαν οικονομικὴν ἀνάπτυξιν. Ὁ λιμὴν αὐτῆς καθίσταται εἰς τῶν πρώτων τῆς Ἑπειρωτικῆς Εὐρώπης, μὲ κίνησιν διαρκῶς αὐξουσαν.

Οὕτως, ἐνῶ κατὰ τὸ 1826 κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα αὐτῆς μόνον 909 πλοῖα χωρητικότητος 122 000 τόννων, κατὰ τὸ 1862 κατέπλευσαν 2292 χωρητ. 580 000 τόννων, κατὰ τὸ 1872 4206 χωρητ. 1 657 000 τόννων καὶ κατὰ τὸ 1880 4 475 χωρητ. 3 064 000 τόννων.

Κατὰ τὸ 1888 εἰσήχθησαν εἰς τὸν λιμένα αὐτῆς 3500000 τόννοι ἐμπορευμάτων, ἐξήχθησαν 1330000 τόννοι καὶ εἰσήχθησαν τέλος ὑπὸ διαμετακόμισιν 390 000 τόννοι. Κατὰ τὸ 1890 ὁ ἀριθμὸς τῶν καταπλευσάντων πλοίων θαλάσσης ἀνήλθεν εἰς 4728 χωρητικότητος 4 700 000 τόννων, κατὰ δὲ τὸ 1893 τὰ μὲν καταπλευσάντα πλοῖα ἦσαν 5214 χωρητ. 6 267 000 τόννων, τὰ δὲ ἀποπλεύσαντα 5246 χωρητ. 6 338 000 τόννων.

Κατὰ τὸ 1905 εἰσήχθησαν ἐμπορεύματα 9 060 000 τόννων, ἐξήχθησαν δὲ 7 150 000 τόννων. Κατὰ τὰ τελευταῖα τέλος πρὸ τοῦ Μεγάλου Πολέμου ἔτη, ἡ κίνησις πλοίων θαλάσσης ὑπερέβη τὰ 13 ἑκατομ. τόννων. Οὕτω κατὰ τὸ 1912 κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης πλοῖα καθαρᾶς χωρητ. 13 751 000 τόννων καὶ ἀπέπλευσαν πλοῖα καθαρᾶς χωρητ. 13 722 000 τόννων.

Παραλλήλως πρὸς τὴν οικονομικὴν ἐξέλιξιν τῆς πόλεως χωρεῖ καὶ ἡ αὐξήσις τοῦ πληθυσμοῦ αὐτῆς,

δοσις ἀπὸ 95500 κατ. κατὰ τὸ 1851, ἀνῆλθεν εἰς 233000 κατὰ τὸ 1891 καὶ εἰς 300000 ὀλίγον πρὸ τοῦ Μεγάλου Πολέμου.

Μετὰ τὸν πόλεμον ἡ Ἀμβέρσα κατέστη ὁ πρῶτος λιμὴν τῆς Ἑπειρωτικῆς Εὐρώπης, θέσιν ἦν τῇ διαφιλονικιοῦν ὁ ὀλλανδικὸς λιμὴν τοῦ Ρόττερδαμ, ὅστις καὶ τὴν κατέλαβε κατὰ τὸ 1927 καὶ ὁ γερμανικὸς τοῦ Ἀμβούργου, ὅστις τὸν διεδέχθη εἰς τὰ πρωτεῖα ἀπὸ τοῦ 1928.

Ἡ κίνησις (πλοίων θαλάσσης) τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης μεταπολεμικῶς ἔχει ὡς ἀκολούθως (1):

|      |        |             |      |        |             |
|------|--------|-------------|------|--------|-------------|
| 1920 | 9 125  | χιλ. τόννοι | 1927 | 21 000 | χιλ. τόννοι |
| 1921 | 10 945 | > >         | 1928 | 20 000 | > >         |
| 1922 | 12 690 | > >         | 1929 | 20 650 | > >         |
| 1923 | 14 890 | > >         | 1930 | 19 600 | > >         |
| 1924 | 16 240 | > >         | 1931 | 18 900 | > >         |
| 1925 | 17 015 | > >         | 1932 | 16 600 | > >         |
| 1926 | 22 700 | > >         |      |        |             |

Ἡ οἰκονομικὴ κρίσις τῶν τελευταίων ἐτῶν ἐπέδρασαν ἐπὶ τῆς Ἀμβέρσης αἰσθητότερον ἢ ἐπὶ τοῦ γερμανικοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου, οὐχὶ ὅμως τόσον ἰσχυρῶς, ὅσον ἐπὶ τοῦ γειτονικοῦ ὀλλανδικοῦ λιμένος Ρόττερδαμ, ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ κατωτέρω πίνακος κατάπλων (εἰς χιλ. τόννων netto):

|           | 1929   | 1930   | 1931   | 1932   |
|-----------|--------|--------|--------|--------|
| Ἀμβούργου | 21 965 | 21 990 | 20 775 | 18 253 |
| Ἀμβέρσα   | 20 676 | 19 940 | 19 030 | 16 715 |
| Ρόττερδαμ | 21 545 | 20 536 | 18 073 | 15 636 |

### § 3. Ἡ ναυσιπλοῖα ἐν τῷ Κάτω Σκάλδει.

1. Ὁ Σκάλδις ἐκβάλλει εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν διὰ δύο βραχιόνων, οἵτινες ἀμφοτέρω ἀνήκουσιν εἰς

(1) Μέσοι ὄροι κατάπλων καὶ ἀπόπλων.

την Ὀλλανδίαν. Ἡ ναυσιπλοῖα (πρὸς Ἀμβέρσαν) διενεργεῖται κυρίως διὰ τοῦ δυτικοῦ βραχίονος, τοῦ καλουμένου *Hoort* ἢ *Δυτικοῦ Σκάλδιος*. Ὁ ἕτερος βραχίων (Ἀνατολικὸς Σκάλδις) δὲν εἶναι προσιτός, εἰμὴ μόνον εἰς μικρὰ πλοῖα, καθόσον ἔχει σχεδὸν ἀποφραχθῆ ὑπὸ τῶν τεχνικῶν ἔργων, ἅτινα ἐγένοντο, ἵνα διέλθῃ ἡ ἐξ Ὀλλανδίας πρὸς τὰς μεταξὺ τῶν δύο βραχιόνων νήσους *Νότιον Μπέβελαντ* καὶ *Βλάχερν* σιδηροδρομικῆ γραμμῆ, ἣτις καταλήγει εἰς τὸν ἐπὶ τῆς τελευταίας νήσου ὀλλανδικὸν λιμένα *Vlissingen* (*Flessingue*).

Ὁ *Δυτικὸς Σκάλδις* (*Hoort*) ἔχει σημαντικὸν πλάτος, ὑπερβαῖνον πολλακίς τὰ 4—5 χλμ., παρουσιάζει δὲ μεγάλα σχετικῶς βάθη. Ὁ *Σκάλδις* παρὰ τὸ φρούριον *Lillo*, οὐχὶ μακρὰν τῶν ὀλλανδικῶν συνόρων, ἔχει πλάτος 745 μ., καὶ παρὰ τὴν Ἀμβέρσαν, εἰς ἀπόστασιν 88 χλμ. ἀπὸ τῆς θαλάσσης, 350—600 μ., παρουσιάζει δὲ βάθος κατὰ τὴν ἄμπωτιν 6 μ. *Δεδομένου* δέ, ὅτι κατὰ τὰς πλημμυρίδας ἡ στάθμη ὑψοῦται κατὰ μέσον ὄρον 4,40 μ. ἀκόμη, δύνανται κατ' αὐτὰς νὰ καταπλέωσιν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης καὶ τὰ μεγάλα πλοῖα.

Ὀλίγον κατωτέρω τῆς Ἀμβέρσης ἡ πλημμυρίς ἑκατονταπλασιάζει τὸν ὄγκον τοῦ ὕδατος, ὅπερ ρεεῖ ἐν τῷ ποταμῷ, οὔτινος οὔτω καὶ τὸ πλάτος αὐξάνει σημαντικῶς δις τῆς ἡμέρας.

Ἡ ἐπίδρασις τῆς παλιρροίας εἶναι αἰσθητῆ καὶ πέραν ἀκόμη τῆς Ἀμβέρσης μέχρι *Γάνδης* (1), ἀσθενῶς ὅμως. Μέχρι δὲ *Doele*, παρὰ τὰ ὀλλανδικὰ σύνορα, τὰ ὕδατα τοῦ *Σκάλδιος* εἶναι ὑφάλμυρα. Παρὰ τὴν Ἀμβέρσαν εἶναι γλυκέα, ὑπερφορτωμένα ὅμως ἰλύος, ὥστε νὰ μὴ εἶναι πόσιμα.

(1) Εἰς ἀπόστασιν 92 χλμ. πρὸ τῆς Ἀμβέρσης.

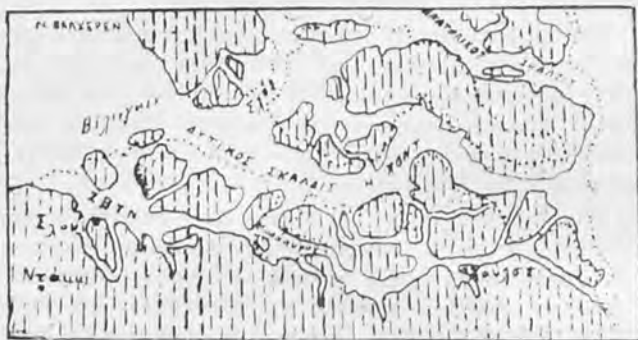
Ἡ ἰλύς, ἣν φέρει ὁ ποταμὸς ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ, ὡς καὶ ἡ ἰλύς καὶ ἡ ἄμμος, ἅς κατ' ἀντίθετον ἰδίᾳ φορὰν μετακινεῖ ἡ παλίρροια, σχηματίζουν καθιζάνουσαι διάφορα στήθη ἐν τῷ Κάτω Σκάλδει, ἅτινα συχνὰ ἀλλάσσουν σχῆμα ἢ καὶ μετατοπίζονται, παρέχουν δὲ δυσχερείας εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν.

Αἱ ἄμμοσύρτεις δὲν εἶναι σπάνια καὶ παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Hont, ὄχι ὅμως καὶ τόσοσιν πολυάριθμοι, ὅσον δυτικώτερον, κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν τῆς Φλάνδρας, ὅπου μετατοπιζόμεναι μάλιστα εὐκόλως ὑπὸ τῶν θαλασσιῶν ρευμάτων, παρέχουν μεγάλας δυσχερείας εἰς τὴν ναυτιλίαν.

Αἱ ἀποθέσεις ἰλύος καὶ ἄμμου εἶναι σημαντικαὶ ἐν τῷ Κάτω Σκάλδει, συντελοῦν δὲ τὰ μέγιστα εἰς τὴν μεταβολὴν τῶν ὄχθων αὐτοῦ, εἰς ἅς προστίθενται βαθμηδὸν λωρίδες χέρσου, αἱ καλούμεναι εἰς τὰς Κάτω Χώρας *polders*. Οὕτως, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρόντος αἰῶνος, τοιαῦτα *polders* σχηματίζονται κατὰ μῆκος τῆς κολπώσεως τοῦ *Braakman* καὶ τῆς περιοχῆς *Saastingen*, ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ Hont. Παρόμοια πολυάριθμα *polders* εἶναι ἱστορικῶς ἐξηκριβωμένον ὅτι ἐσχηματίσθησαν, ἀπὸ τοῦ 13ου αἰῶνος καὶ ἐντεῦθεν, ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν ὄχθων τοῦ Hont, συνενώσαντα οὕτω τὰς πολυπληθεῖς νησίδας τῆς Ζηλάνδης εἰς ὀλίγας μεγαλειτέρας (*Walcheren, Zuid Beveland*), προσαρτήσαντα δὲ τὰς τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης εἰς τὴν Φλάνδραν. Ἡ καλουμένη νῦν Ζηλανδικὴ Φλάνδρα δὲν ἀποτελεῖ συνεχῆ ἔκτασιν, εἰμὴ ἀφ' ὅτου συνηνώθησαν διὰ τῶν *polders*, τῇ ἐνεργείᾳ καὶ τοῦ ἀνθρώπου, ὅστις κατεσκεύασε πολλαχοῦ προχώματα, αἱ νησίδες αὗται τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ Hont (*Kadzand, Biervliet, Axel, Zaamslag* κλπ.).

Μεγάλῃς ὅθεν ἐκτάσεως μεταβολαὶ ἐν τῇ κοίτῃ τοῦ Hont δὲν εἶναι σπάνια, ὑποτίθεται μάλιστα ὅτι δὲν

έλαβεν οὗτος τὸ σημερινὸν αὐτοῦ σχῆμα, εἰμὴ ἀπὸ τοῦ 1173 συνεπεία καταγιγίδος, καθόσον κατὰ τὸ 1058 ἀναφέρεται ὅτι ὑπῆρχεν εἰς τὴν θέσιν τοῦ στενοῦς κόλπου ('). Φαίνεται ὅτι κατὰ πρῶτον ἐσχηματίσθη τὸ τμήμα τοῦ Κάτω Σκάλδιος τὸ μεταξύ Bergen op Zoom



Αἱ ἐκβολαὶ τοῦ Σκάλδιος κατὰ τὸν 14ον αἰῶνα (κατὰ Blink).

Κλίμαξ 1 : 950.000

..... Σημερινὰ ἔχθαι τοῦ ποταμοῦ.

καὶ Rupelmonde, τῇ ἐνεργείᾳ τῶν ἰσχυρῶν παλιρροιῶν τοῦ θαλασσίου κόλπου, ὅστις ἔκειτο εἰς τὴν θέσιν τοῦ σημερινοῦ Ἀνατολικοῦ Σκάλδιος (²). Ἀργότερον δέ, διανοιχθείσης διόδου πρὸς δυσμὰς, ὁ Σκάλδις ἀπέ-

(¹) Κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἀπὸ τῆς Γάνδης εἰς κύριος βραχίων τοῦ Σκάλδιος κατηρθύνετο κατ' εὐθείαν πρὸς τὴν θάλασσαν.

(²) Ἡ διείσδυσις τῶν ὑδάτων τῆς παλιρροίας μέχρι Rupelmonde δὲν ἦτο δύσκολος, ἀπαξ διαρραγέντος τοῦ πρὸς τὴν θάλασσαν προχώματος (πιθανῶς ἐκ θινῶν συνισταμένου), καθόσον τὸ ὑπὲρ τὴν θάλασσαν ὕψος παρὰ τὸ Rupelmonde δὲν εἶναι ἢ μόλις 4—5 μ.

κτησε καὶ δεύτερον βραχίονα, τὸν Hout (Δυτικὸν Σκάλδιν), ὅστις μετὰ τὴν πρόσχωσιν τοῦ κόλπου τοῦ Zwyn καὶ τὴν συνένωσιν τῶν διαφόρων μικρῶν νησίδων εἰς τὰς μεγαλειτέρας Walcheren καὶ Beveland, ἔλαβε τὸ σημερινὸν αὐτοῦ σχῆμα.

Δυσκολίας ἀξιολόγους εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν ἐν τῷ Κάτω Σκάλδει παρέχει ἡ ὁμίχλη, συνήθης εἰς τὴν παράκτιον ζώνην τοῦ Βελγίου καὶ τῆς Ὀλλανδίας, εἰς ἣν ἐπικρατοῦν οἱ δυτικοὶ ἄνεμοι, οἵτινες ὡς πνεόντες ἐκ τοῦ Ὠκεανοῦ εἶναι ὑγρότατοι, πληροῦσι δὲ τὴν ἀτμόσφαιραν ὑδρατμῶν<sup>(1)</sup>.

II. Ἀπὸ τοῦ 1814, διὰ τῆς Συνθήκης τῶν Παρισίων, ὁ Σκάλδης κατέστη ἐλεύθερος διὰ τὰ πλοῖα ὄλων τῶν ἐθνῶν. Καὶ ἐν τῇ συνθήκῃ τοῦ 1839, δι' ἧς ἡ Ὀλλανδία ἀνεγνώρισε τὴν ἀνεξαρτησίαν τοῦ Βελγίου, ὠρίσθη ὅτι ὁ Κάτω Σκάλδης εἶναι ἐλεύθερος εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν, τῆς Ὀλλανδίας ὅμως διατηρούσης μόνης τὴν ἐποπτείαν ἐν αὐτῷ. Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν οὐχ ἥττον συχνὰ προέκυψαν δυσχέρειαί, ἰδίᾳ κατὰ τὰ ἔτη 1842 καὶ 1846.

Κατὰ τὸ 1863 τὸ Βέλγιον ἐξηγόρασε παρὰ τῆς Ὀλλανδίας τὸ δικαίωμα, ὅπερ εἶχε νὰ εἰσπράττῃ τέλη παρὰ τῶν εἰσπλεόντων εἰς τὸν Σκάλδιν πλοίων, ἀντὶ 17 141 640 φλωρινίων. Τὸ ποσὸν τοῦτο κατὰ μέγα μέρος εἰσέπραξε τὸ Βέλγιον παρ' εἴκοσιν ἄλλων κρατῶν, ἅτινα ἐνδιεφέροντο διὰ τὴν ἐπὶ τοῦ Κάτω Σκάλδους ναυσιπλοΐαν. Μόνη ἡ Μεγάλη Βρεττανία κατέβαλεν αὐτῷ 8 782 320 φρ.

Ἐν τούτοις καὶ πάλιν δὲν ἐξέλιπον τελείως αἱ πολιτικῆς φύσεως δυσχέρειαί, δι' ὃ καὶ μετὰ τὸ πέρασ

(1) Ἐν Ἀμβέρσῃ ὁ ἀριθμὸς τῶν βροχερῶν ἡμερῶν ἀνέρχεται κατὰ μέσον ὄρον εἰς 177 ἐτησίως, ὃ δὲ τῶν μὲ ἀνέφελον οὐρανὸν εἰς μόλις 42.



τοῦ Μεγάλου Πολέμου, ἐπεκράτησεν ἡ σκέψις τῆς ἐκ νέου ρυθμίσεως τοῦ ζητήματος τῆς ναυσιπλοίας ἐν τῷ Σκάλδει. Αἱ συνεννοήσεις, αἵτινες διεξήχθησαν ἐν Παρισίοις μεταξύ Βελγίου καὶ Ὀλλανδίας, τῇ συμμετοχῇ καὶ τῶν Μεγάλων Δυνάμεων, κατέληξαν κατὰ τὸ 1920 εἰς σχέδιον συνθήκης, ἥτις ὁμως δὲν ὑπεγράφη. Ἐντὶ ταύτης κατὰ τὸ 1924 συνήφθη μεταξύ Βελγίου καὶ Ὀλλανδίας προσωρινὸν σύμφωνον, ρυθμίζον τὸ ζήτημα τῆς πλοηγίας ἐν τῷ Κάτῳ Σκάλδει καὶ ἐν τῇ Βορείῳ Θαλάσσει.

#### § 4. Τεχνικὰ ἔργα τοῦ λιμένος.

1. Ἡ Ἄμβερσα κέκμηται κατὰ μῆκος τῆς δεξιᾶς ὄχθης τοῦ Σκάλδιος πλέον τῶν 5  $\frac{1}{2}$  χλμ. προκουμαίων, ὧν σπουδαιότεραι εἶναι αἱ Cockerill Kaai, St Michel Kaai, Plantin Kaai, Van Dyck Kaai καὶ Jordaens. Αἱ προκουμαῖαι αὗται εἶναι κεκρηπιδωμένα με γρανιτολίθους.

Παρὰ τὴν δεξιάν ἐπίσης ὄχθην τοῦ Σκάλδιος καὶ κατὰ τὸ βορειοδυτικὸν ἄκρον τῆς Ἄμβερσης, εἶχον ἐκσκαφεῖ μέχρι τοῦ 1905 8 μεγάλαι νεωδόχοι (bassins), ὧν αἱ Μικρά (Kl. Dok) <sup>(1)</sup> καὶ Μεγάλη (Groot Dok) <sup>(2)</sup> χρονολογοῦνται ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Ναπολέοντος, ἡ τοῦ Kattendyk <sup>(3)</sup> ἀπὸ τοῦ 1860 (διαπλατυνθεῖσα ὁμως κατὰ τὸ 1881), αἱ τῆς Ξυλείας <sup>(4)</sup>, τῆς Καμπίνης, τῆς Ἀσίας, ἐξ ἧς ἄρχεται ἡ διώρυξ τῆς Καμπίνης καὶ τοῦ Lefèbre <sup>(5)</sup> ἀπὸ τῶν τελευταίων δεκαετηρίδων τοῦ 19ου αἰῶνος, ἡ δὲ τῆς Ἀμερικῆς, ἡ νεωτέρα πασῶν, ἤρχισε λει-

(1) Ἐχουσα μῆκος 190 μ. καὶ πλάτος 165 μ.

(2) Ἐχουσα μῆκος 435 μ. καὶ πλάτος 190 μ.

(3) Ἐχουσα μῆκος 700 μ. καὶ πλάτος 100.

(4) Καλουμένη ἐπίσης καὶ νεωδόχος Μεξικοῦ.

(5) Καλουμένη ἐπίσης καὶ νεωδόχος Ἀφρικῆς.

τύργουσα κατά τὸ 1905. Ἡ συνολικὴ ἔκτασις τῆς ἐπιφανείας τῶν νεωδόχων τούτων ὑπερβαίνει τὰ 60 ἑκτάρια, ἡ δὲ ἀνάπτυξις τῶν προκυμαιῶν αὐτῶν τὰ 10 χλμ., εἰς ἃ δέον νὰ προστεθῶσι καὶ τινὰ ἀκόμη χιλιόμε. προκυμαιῶν, κειμένων ἐν ταῖς παρά τὸν σιδηρ. σταθμὸν τοῦ Νότου νεωδόχοις (Kool-Dok, Schippers Dok, Steen-Dok) καὶ κατὰ μῆκος τῶν συνδεουσῶν τὰς διαφόρους νεωδόχους διωρύγων (canaux de jonction).

Ἐπειδὴ, ὡς ἐκ τῆς ραγδαίας ἀναπτύξεως τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, αἱ νεωδόχοι αὐταὶ ἦσαν πλέον ἀνεπαρκεῖς, ἐμελετήθη, ἤδη ἀπὸ τοῦ 1905, ἡ ἐκσκαφὴ καὶ ἄλλων τοιούτων, βορειοδυτικῶς τῶν παλαιῶν, πέραν τῆς γραμμῆς τῶν ὄχυρωμάτων, ἅτινα περιβάλλουσι τὴν πόλιν τῆς Ἀμβέρσης, ἐν τῇ ἐλώδει ἔκτάσει (Austruweel Polder), ἣτις φθάνει μέχρι τοῦ Oud-Kruis-schans. Μεταξὺ τοῦ 1905 καὶ τοῦ 1914 ὠρύχθησαν τρεῖς νέα νεωδόχοι, μεταπολεμικῶς δὲ, ἀπὸ τοῦ 1925, ἤρχισεν ἡ κατασκευὴ καὶ ἄλλων. Οὕτως ἡ τετάρτη νέα νεωδόχος ἀπεπερατώθη κατὰ τὸ 1931, ἐστοίχισε δὲ 120 ἑκατομμύρια φρ. Ἔχει ἔκτασιν 66,5 ἑκταρ., βάθος 11,75 μ. καὶ μῆκος προκυμαιῶν 5340 μ.

Αἱ νέα νεωδόχοι κεῖνται ἐκατέρωθεν τῆς ἀπὸ Oud-Kruis-schans μέχρι τῆς νεωδόχου Lefèbre ὀρυχθείσης παραλλήλως περίπου τῆς δεξιᾶς ὄχθης τοῦ Σκάλδιος εὐρυτάτης διώρυγος, εἶναι δὲ κατεσκευασμένοι κατὰ τὰς νεωτάτας ὑποδείξεις τῆς λιμενολογίας, τελειῶς ἐφωδιασμένοι μὲ ὅλα τὰ ἀναγκαῖα τεχνικὰ καὶ μηχανικὰ μέσα. Εἶναι μεγαλείτεροι εἰς ἐμβαδὸν τῶν παλαιῶν, καλοῦνται δὲ αἱ μεταξὺ 1905 καὶ 1914 κατασκευασθεῖσαι, ἀκριβῶς βορείως τῆς νεωδόχου Lefèbre, *Πρώτη*, *Δευτέρα* καὶ *Τρίτη Νέα Νεωδόχος*, ἡ δὲ πρώτη μεταπολεμικῶς κατασκευασθεῖσα δυτικώτερον τῶν προηγουμένων, *Νεωδόχος τῶν Σιτηρῶν*.



Ἐκτός τῶν κυρίων νεωδόχων καί εἰς τμήματα τῶν συνδεουσῶν αὐτάς διωρύγων, ἰδίᾳ δὲ τῆς νέας μεγάλης διώρυγος Kruisschans-Lefèbre, πρὸς τοῖτο κρηπιδωμένα, εἶναι δυνατὸν τὸ πλεύρισμα τῶν πλοίων (διώρυγες-νεωδόχοι).

Ἡ συνολικὴ ἔκτασις τῆς ὑδατίνης ἐπιφανείας τοῦ λιμένος, περιλαμβανομένης καὶ τῆς σχετικῆς ζώνης τοῦ Σκάλδιος, ὑπερβαίνει νῦν τὰ 500 ἑκτάρια, ἐξ ὧν πλέον τῶν 200 ἀναλογοῦν εἰς τὰς κυρίως νεωδόχους.

Τὰ πλοῖα εἰσερχόμενα εἰς τὰς νέας νεωδόχους διὰ τῆς κατὰ τὸ 1928 περατωθείσης διώρυγος Kruisschans-Lefèbre, ἣτις ἔχει βάθος 12 μ. καὶ πλάτος μέχρι 100 καὶ πλέον, ἀποφεύγουν τὸν περίπλου τῆς βορειοδυτικῶς τῆς Ἀμβέρσης καμπῆς τοῦ Σκάλδιος. Ἡ νέα δὲ αὕτη διώρυξ, ὡς καταλήγουσα εἰς τὴν νεωδόχον Lefèbre, ἐξυπηρετεῖ ἐπὶ πλέον καὶ τὰς 8 παλαιὰς νεωδόχους.

II. Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν πλοίων εἶχον κατασκευασθῆ ἄρκεται μόνιμοι δεξαμεναὶ μεταξύ τῆς νεωδόχου Kattendyk καὶ τοῦ Σκάλδιος. Μεταπολεμικῶς δὲ κατεσκευάσθησαν καὶ ἄλλαι, ἔναντι τῆς νεωδόχου τῶν Σιτηρῶν. Ἐν συνόλῳ ὑπῆρχον κατὰ τὸ 1931 ἐν Ἀμβέρσῃ 10 δημοτικαὶ δεξαμεναί, ὧν ἡ «Νέα Μόνιμος Δημοτικὴ Δεξαμενὴ» ἔχει μῆκος 658 ποδῶν,

#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΧΑΡΤΟΥ ΑΜΒΕΡΣΗΣ (σελ. 18)

1) Μικρὰ Νεωδόχος, 2) Μεγάλῃ Νεωδόχος, 3) Νεωδόχος Kattendyk, 4) Νεωδόχος Ξυλείας ἢ Μεξικοῦ, 5) Νεωδόχος Καμπίνης, 6) Νεωδόχος Ἀσίας, 7) Νεωδόχος Lefèbre, 8) Νεωδόχος Ἀμερικῆς, 9) Παλαιαὶ μόνιμοι δεξαμεναί, 10) Διώρυξ Καμπίνης, I) Πρώτῃ Νέα Νεωδόχος, II) Δευτέρα Νέα Νεωδόχος, III) Τρίτῃ Νέα Νεωδόχος, IV) Νεωδόχος Σιτηρῶν, V) Νεαὶ μόνιμοι δεξαμεναί, VI) Διώρυξ-Νεωδόχος Kruisschans-Lefèbre.

πλάτος 80 ποδῶν καὶ βάθος 28 ποδῶν, ἢ δὲ μικροτέρα τούτων μῆκος 248 ποδῶν, πλάτος 39 ποδῶν καὶ βάθος 14 ποδῶν. Κατὰ τὸ 1931 ἐκαθαρίσθησαν ἐν αὐταῖς 276 πλοῖα, ἐξ ὧν τὰ 70 ἦσαν Βελγικά, τὰ 67 δὲ ἀγγλικά.

Ἐκτὸς τῶν δημοτικῶν μονίμων δεξαμενῶν ὑπάρχουν ἐν Ἀμβέρσῃ καὶ τινες ἰδιωτικαὶ δεξαμεναὶ (Δεξαμενὴ Βελγικῶν Ναυπηγείων κλπ.), ὧν αἱ δύο νεώτεραι ἐτέθησαν ἐν χρήσει κατὰ τὸ 1931.

Ὁ λιμὴν τῆς Ἀμβέρσῃ διαθέτει περὶ τὰ 40 μεγάλα ρουμουλκά, ὧν τινὰ εἶναι καταλλήλως διασκευασμένα ὅπως χρησιμεύωσιν καὶ ὡς παγοθραυστικά. Ἐπισημαίνεται ὅτι κατὰ τὸν χειμῶνα σχηματίζεται ἐνίοτε στρῶμα πάγου ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῶν νεωδόχων, ὅπου τὸ ὕδωρ εἶναι στάσιμον καὶ εὐκόλως ἐπομένως πῆγνυται κατὰ τὰς ψυχρὰς ἡμέρας αὐτοῦ.

III. Διὰ τὴν εὐχερῆ μεταφορὰν τῶν ἐμπορευμάτων ἔχουσι στρωθῆ κατὰ μῆκος τῶν προκυμαιῶν καὶ παρ' αὐτάς σιδηροδρομικαὶ γραμμαί, ὧν τὸ συνολικὸν μῆκος ὑπερβαίνει τὰ 150 χλμ. (1).

Διὰ τὴν ταχεῖαν δὲ φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν αὐτῶν ἔχουσιν ἐγκατασταθῆ περὶ τοὺς 620 ἠλεκτροκίνητοι ὡς ἐπὶ πολὺ ἀνυψωτῆρες (γερανοὶ = grues), ἐξ ὧν 15 πλωτοί, δυνάμεως ἀπὸ 1 1/2 μέχρις 150 τόννων. Οἱ διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν σιτηρῶν νέοι ἀπορροφητικοὶ ὑψωτῆρες (aspirateurs à grains, silo, pneumatic elevators) θὰ δύνανται νὰ μετοχετεύωσι 300 τόννους καθ' ὥραν ἕκαστος, ἐνῶ οἱ παλαιότεροι (περὶ τοὺς 20) μετοχετεύουσι τόννους 200 καθ' ὥραν ἕκαστος.

(1) Ἐκτὸς τῶν στρωθεισῶν τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς τὴν περιχώρην τῶν νέων νεωδόχων.

Ὁ λιμὴν τῆς Ἀμβέρσης κέκτηται ἐπίσης καὶ ἀρκετὰς γερανογεφύρας (transporteurs mécaniques, transportor bridges) διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν γαιανθράκων, σιδηρομεταλλευμάτων κλπ.

Τέλος διὰ τὴν ἀποθήκευσιν τῶν ἐμπορευμάτων ἔχουσι κτισθῆ πολυάριθμοι μεγάλοι ἀποθήκαι. Κατὰ τὸ 1924 ἡ ἔκτασις, ἦν ἐκάλυπτον αἱ ἀποθήκαι καὶ τὰ ὑπόστεγα ἀνῆρχετο εἰς 60 ἑκτάρια. Ἐκτοτε κατεσκευάσθησαν καὶ ἄλλαι ἀποθήκαι καὶ ὑπόστεγα, ἴδια παρὰ τὴν νέαν νεωδόχον τῶν Σιτηρῶν καὶ παρὰ τὴν διώρυγα Kruisschaans - Lefèbvre. Αἱ διὰ τὰ πετρέλαια τεράστιαι ἐν Ἀμβέρσῃ ἐγκαταστάσεις καλύπτουν ἕκτασιν 60 περίπου ἑκταρίων.

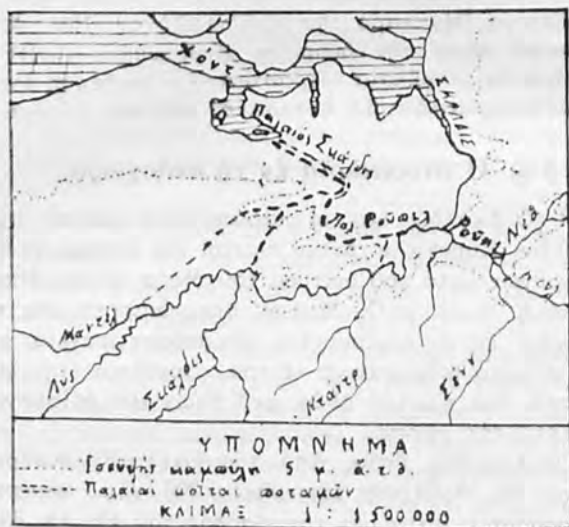
### § 5. Ἡ ναυσιπλοῖα ἐν τῇ ἐνδοχώρῃ.

1. Ὁ Σκάλδις καὶ οἱ παραπόταμοι αὐτοῦ Lys, Dendre, Rupel κλπ., ὄντες πλωτοὶ καὶ ἐνούμενοι διὰ διωρύγων μετὰ τοῦ δικτύου τοῦ Μόζα (φλαμ. Maes, ὀλλανδ. Maas, γαλλ. Meuse), ὅπερ διαρρέει τὰς περιοχάς, εἰς ἃς εὐρίσκονται τὰ ἀνθρακωρυχεῖα καὶ τὰ μεγάλα βιομηχανικὰ κέντρα, συνδέουν τὴν Ἀμβέρσαν διὰ πλωτῶν ὁδῶν μεθ' ὄλων τῶν ἀξιολόγων πόλεων τῆς χώρας.

Ὁ Σκάλδις, ὅστις ἀπὸ τῶν Γαλλικῶν συνόρων μέχρι τῆς Ἀμβέρσης ἔχει μῆκος 200 χλμ. περίπου, παρουσιάζει κατὰ μὲν τὴν εἰσοδὸν του εἰς τὸ Βέλγιον πλάτος 20 μ. (1), ἐν Γάνδη, ὅπου συμβάλλει αὐτῷ ὁ Lys 40 μ., εἰς Termonde, ὅπου συμβάλλει αὐτῷ ὁ Dendre 100 μ. καὶ εἰς Rupelmonde, ὅπου συμβάλλει αὐτῷ ὁ Rupel 190 μ., κέκτηται δὲ καὶ βάθη κατάλληλα διὰ τὴν ναυσιπλοῖαν καθ' ὅλον τὸ μῆκος αὐ-

(1) Καὶ ἔχουν ροῆς κατὰ μέσον ὄρον (débit moyen) 12 κυβ. μέτρα.

του. Ὅπως ἐλαττωθῶσιν οἱ κίνδυνοι ἐκ τῶν πλημμυρῶν τοῦ ποταμοῦ τούτου, ὅστις ἐν Βελγίῳ παρουσιάζει ἀνεπαίσθητον κλίσιν, δεδομένου ὅτι μεταξύ Γαλλικῶν συνόρων καὶ τῆς Ἀμβέρσης ἐπὶ μῆκος 200 χιλιομ. ἡ διαφορά ὕψους εἶναι μικροτέρα τῶν 16 μ., ἔχουσι διανοίξει ἀρκετάς τομάς (soupiries) εἰς τὸ μεταξύ Γάνδης καὶ Termonde τμήμα τῆς διαδρομῆς του.



Χάρτης τοῦ δικτύου τοῦ Σκάλδης ὡς ἔχει νῦν καὶ ὡς εἶχεν ἄλλοτε.

Εἰς Γάνδην ὁ Σκάλδης δὲν εὐρίσκεται εἰμῆ εἰς μόλις 6 μ. ὕψος ἄ. τ. θ., εἰς δὲ τὸ Termonde εἰς ὀλιγώτερον τῶν 5. Ἐκ Γάνδης ἄλλοτε ὁ Σκάλδης διηυθύνετο κατ' εὐθεΐαν πρὸς βορρᾶν, πρὸς τὸν κόλπον

τοῦ Braakman. Τὸ μέγα τόξον, ὅπερ διαγράφει νῦν ὁ ποταμὸς κατὰ τὸ κατώτερον αὐτοῦ τμήμα, δὲν χρονολογεῖται πιθανῶς ἢ ἀπὸ τῶν Μέσων Αἰώνων.

Ἡ κοιλάς τοῦ Σκάλδιος μέχρι τῆς Γάνδης καὶ τὸ κατώτερον μέρος τῶν κοιλάδων τοῦ Durme, τοῦ Kurel, τοῦ Nethe, τοῦ Dyle, τοῦ Senne καὶ τοῦ Den-dre, δις τῆς ἡμέρας μεταβάλλονται εἰς πλατεῖς ὑδατίνους βραχίονας. Ἐπὶ τοῦ Kurel, ἡ στάθμη ὑψοῦται μέχρι 3,50 μ., τὸ δὲ πλάτος τοῦ ποταμοῦ ἀπὸ 100 μ., ὅσον εἶναι συνήθως, φθάνει τὰ 230. Ἐπὶ τοῦ Μεγάλου Nethe ἡ ἐπίδρασις τῆς παλιρροίας εἶναι αἰσθητὴ μέχρι τοῦ Boeckl, ἐπὶ δὲ τοῦ Μικροῦ Nethe μέχρι τοῦ Emblehem. Ἐπὶ τοῦ Dyle εἶναι αἰσθηταὶ αἱ ἰσχυραὶ παλίρροιαι μέχρι καὶ πέραν τοῦ Muisen, ἐπὶ δὲ τοῦ Senne μέχρι τῆς γεφύρας τοῦ Hombeek. Ἐπὶ τοῦ Durme τέλος εἶναι αἰσθητὴ ἡ παλίρροια μέχρι τοῦ Moerbeke, εἰς ἀπόστασιν 59 χλμ. ἀπὸ τῆς Ἀμβέρσης.

Ἐπὶ τοῦ Σκάλδιος εἶναι αἰσθητὴ συνήθως ἡ παλίρροια μέχρι τοῦ Wetteren, κατὰ τὴν περίοδον ὅμως τῶν χαμηλῶν ὑδάτων τοῦ ποταμοῦ καὶ μέχρι τῆς Γάνδης. Εἰς τὸ Termonde, ὅπου ἡ πλημμυρίς προσκομίζει δεκαπλάσιον ὕδωρ τοῦ ἐν τῷ ποταμῷ ρέοντος συνήθως, ἡ στάθμη ὑψοῦται μέχρι 2,77 μ. καὶ τὸ πλάτος τοῦ ποταμοῦ ἀπὸ 170 μ. φθάνει τὰ 240 μ. Παρὰ δὲ τὸ Hemikem, εἰς ἀπόστασιν 8 χιλμ. νοτίως τῆς Ἀμβέρσης, τὸ πλάτος τοῦ ποταμοῦ ἀπὸ 325 μ. φθάνει τὰ 550.

Συνεπεία ὅθεν τῆς ἐπιδράσεως τῆς παλιρροίας, ὁ Σκάλδις καὶ τὸ κατώτερον μέρος τοῦ τοῦ τῶν πλείστων ἐκ τῶν παραποτάμων του, εἶναι προσιτὰ εἰς πλοῖα μεγάλης σχετικῶς χωρητικότητος. Οὕτω μικρὰ πλοῖα θαλάσσης δύνανται νὰ πλεύσωσι καὶ μέχρι πέραν τοῦ Termonde.

II. Ἡ διώρυξ Boom - Charleroi, δι' ἧς συνδέεται τὸ



δίκτυον τοῦ Σκάλδιος μετὰ τοῦ παραποτάμου τοῦ Μόζα Sambre, ἀνοίγει εἰς τὴν Ἀμβέρσαν καλὴν πλωτὴν ὁδὸν πρὸς τὴν γαιανθρακοφόρον περιοχὴν Mons - Charleroi - Namur. Τὸ μέχρι Βρυξελλῶν τμήμα (διώρυξ Willebroeck), διαρρυθμισθὲν καταλλήλως, εἶναι προσιτὸν καὶ εἰς μεγάλας σχεδίας. Τὸ ὑπόλοιπον τμήμα εἶναι προσιτὸν εἰς σχεδίας μέχρι φορτίου 300 τόννων, μελετᾶται ὅμως ἡ διαρρύθμισις καὶ αὐτοῦ, ὥστε νὰ γίνῃ προσιτὸν καὶ εἰς σχεδίας φερούσας φορτίον μέχρι 600 τόννων.

Ὁ Sambre, ὅστις διασχίζει τὴν ἐν λόγῳ γαιανθρακοφόρον περιοχὴν εἶναι ἐπίσης κατάλληλος διὰ τὴν ναυτιπλοῖαν ἤδη ἀπὸ τῆς εἰσόδου του εἰς τὸ Βέλγιον παρὰ τὸ Esguelines), ὅπου παρουσιάζει ὄγκον 6 κ. μ. πατὰ δευτερόλεπτον (3.50 κυβ. μέτρ. κατὰ τὴν περίοδον τῶν χαμηλῶν ὑδάτων). Ὁμοίως πλωτὸς εἶναι καὶ ὁ Μόζας, ὅστις διασχίζει τὴν βιομηχανικωτάτην περιοχὴν τῆς Λιέγης, παρουσιάζει δὲ πλάτος 120—150 μ. Ἡδὴ ἐν Namur, ὅπου συμβάλλει αὐτῷ ὁ Sambre, παρουσιάζει ὄγκον ροῆς 60 κ. μ. κατὰ δευτερόλεπτον, κατὰ τὴν ἔξοδον δὲ αὐτοῦ ἐκ Βελγίου, παρὰ τὴν Maastricht, 95 κυβ. μέτρων.

Μετὰ τοῦ Μόζα συνδέεται καὶ ἀπ' εὐθείας ὁ λιμὴν τῆς Ἀμβέρσης διὰ τῆς διώρυγος τῆς Καμπίνης, ἣτις ἄρχεται ἐκ τῆς νεωδόχου τῆς Ἀσίας καὶ καταλήγει εἰς τὸν Μόζαν παρὰ τὸ Lankeken. Ἡ διώρυξ τῆς Καμπίνης μετὰ τῶν διακλαδώσεων αὐτῆς (1) ἀνοίγει εἰς τὴν Ἀμβέρσαν ἐπὶ πλέον συντομωτάτην καλὴν πλωτὴν ὁδὸν πρὸς τὴν γαιανθρακοφόρον περιοχὴν τῆς Καμπίνης. Ἡ νέα δὲ διώρυξ (μήκους 120 χμ.), ἣτις θέλει συνδέσῃ ἀπ' εὐθείας τὴν Ἀμβέρσαν μετὰ τῆς Λιέγης, θὰ εἶναι προσιτὴ εἰς σχεδίας φερούσας φορτίον μέχρι 2.000 τόννων. Ἡ διαδρομὴ Λιέγης - Ἀμ.

(1) Διώρυξ Tournhout, διώρυξ Hasselt κλπ.

βέρσης διὰ τῆς διώρυγος ταύτης, ἥτις θὰ εἶναι ἐν τῶν μεγαλειτέρων τεχνικῶν ἔργων τοῦ Βελγίου. θέλει συντελεῖσθαι ὑπὸ τῶν σχεδιῶν εἰς βραχὺ σχετικῶς χρονικόν διάστημα.

III. Τὸ μήκος τῶν πλωτῶν ποταμῶν τοῦ Βελγίου ἀνέρχεται εἰς 1000 χλμ., τὸ δὲ τῶν διωρύγων, αἰτινες κέκτηνται ἰδιαιτέραν σημασίαν διὰ τὴν Ἀμβέρσαν, εἰς 450 χλμ. Τὸ πυκνὸν τοῦτο δίκτυον πλωτῶν ὁδῶν ἐξυπηρετεῖ τὰ μέγιστα τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης, πρὸς ὃν κατευθύνονται οὕτως εὐκόλως τὰ ἐξαγόμενα ἐμπορεύματα τῆς χώρας ἢ ἐξ οὗ παραλαμβάνονται ὑπὸ τῶν ποταμοπλοίων τὰ εἰσαγόμενα τοιαῦτα.

Ἡ κίνησις τῶν ποταμοπλοίων καὶ σχεδιῶν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης ἔφθασε κατὰ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος αἰῶνος τὰ 5 ἑκατ. τόννων (κατάπλοι κατὰ τὸ 1897 31 390 πλοίων καὶ σχεδιῶν, χωρητ. 4 240 000 τόννων καὶ κατὰ τὸ 1898 34 356 πλοίων καὶ σχεδιῶν χωρ. 4 860 000 τ. Νῦν δὲ ἀνέρχεται εἰς πλέον τῶν 8 ἑκατ. τόννων ἑτησίως, μὲ κίνησιν εἰσαγωγῆς ἐμπορευμάτων πέντε περίπου ἑκατ. τόννων (1930 4 920 000 τ.) καὶ ἐξαγωγῆς 2  $\frac{1}{2}$ —3 ἑκατ. τόννων (1930 2 610 000 τ.).

## § 6. Συγκοινωνίαι μετὰ τῶν γειτονικῶν χωρῶν.

Ἡ Σκάλδις καὶ ὁ παραπόταμος αὐτοῦ *Lys* εἶναι πλωτοὶ μέχρι καὶ πέραν τῶν γαλλικῶν συνόρων (1), συνδέονται δέ, ὡς ἐπίσης καὶ οἱ Μόζας καὶ *Sambre* διὰ διωρύγων (*Canaux de Flandre*, *Canal de St Quentin*

(1) Ἡ Σκάλδις εἰς παλαιότεραν ἐποχὴν (μέχρι τοῦ 1670) ἦτο πλωτὸς μέχρι *Valenciennes*. Κατὰ τὸν 18ον αἰῶνα ἤρχισαν ἢ κατασκευῆ ἀξιολόγων ἔργων διαρρυθμίσεως τῆς κολῆς αὐτοῦ, ἅτινα ἐπερατώθησαν ὁμῶς μόλις κατὰ τὸ 1835—1840.

κ.λ.π.) μετά τοῦ γαλλικοῦ ποταμίου δικτύου (Somme, Oise κ.λ.π.). Αἱ μεταφοραὶ ὅθεν ἐμπορευμάτων ἐκ τῆς βορειοανατολικῆς Γαλλίας πρὸς τὴν Ἀμβέρσαν καὶ εὐκολοὶ εἶναι καὶ οὐχὶ δαπανηραί. Οὕτω μέγα μέρος τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Γαλλικῆς Φλάνδρας καὶ τινῶν ἄλλων γειτονικῶν περιοχῶν διεξάγεται διὰ τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης, καίτοι ὁ γαλλικὸς λιμὴν τῆς Δουγκέρκης κεῖται πλησιέστερον αὐτῶν. Προτιμᾶται δὲ κυρίως ὁ λιμὴν τῆς Ἀμβέρσης, καθ' ὅσον ἐξ αὐτοῦ ὑπάρχουσι τακτικά καὶ πυκναὶ ἀναχωρήσεις φορτηγῶν πλοίων δι' ὅλους τοὺς μεγάλους λιμένας τοῦ κόσμου καὶ ἐπομένως τὰ ἐμπορεύματα δὲν παραμένουν ἐπὶ μακρὸν ἀναποθηκευμένα, ἐν ἀναμονῇ ἀναχωρήσεως ἀτμοπλοίου. Τοιαύτη εὐχέρεια δὲν παρουσιάζεται εἰς τὸν δευτερεύοντα λιμένα τῆς Δουγκέρκης.

Διὰ τῆς διώρυγος τῆς Καμπίνης, ἧς ὁ ἕτερος βραχίων (1) καταλήγει εἰς τὴν Ὀλλανδικὴν ἐπὶ τοῦ Μόζα πόλιν Venlo καὶ ἐν συνεχείᾳ διὰ τῆς διώρυγος τῆς ἀρχομένης ἐντεῦθεν καὶ καταλήγουσας εἰς Düsseldorf, ἢ Ἀμβέρσα συνδέεται διὰ καλῆς πλωτῆς ὁδοῦ μετὰ τοῦ Ρήνου, τῆς σπουδαιότατης ταύτης ἀρτηρίας ἀξιολόγου τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Καθίσταται οὕτως εὐχερὴς καὶ οὐχὶ δαπανηρὰ ἢ μεταφορὰ εἰς Ἀμβέρσαν ἐμπορευμάτων, ἀκόμη καὶ ἐξ Ἀλσατίας καὶ Ἑλβετίας. Τοῦτου ἔνεκεν, συντελουσῶν ἐπίσης τὰ μέγιστα καὶ τῶν καλῶν μέσῳ Λουξεμβούργου σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν, σημαντικὸν μέρος τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Ἀλσατίας, τῆς Λωρραίνης καὶ τῆς Ἑλβετίας διεξάγεται διὰ τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης.

Πλέον ὁμως σημαντικὸν εἶναι τὸ διὰ τῆς Ἀμβέρσης διεξαγόμενον ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῶν δυτικωτέρων ἐπαρχιῶν τῆς Γερμανίας. Αὗται κεῖνται μακρὰν

(1) Διὼρυξ τοῦ Βορρά (Canal du Nord).



των γερμανικῶν λιμένων τῆς Βρέμης καὶ τοῦ Ἀμβούργου, ἔγγυς δὲ τοῦ Ὀλλανδικοῦ λιμένος Ρόττερδαμ καὶ τοῦ Βελγικοῦ τῆς Ἀμβέρσης. Πρὸς τὸν πρῶτον ἄγει ἡ ἀρίστη πλωτὴ ὁδὸς τοῦ Ρήνου, προσιτὴ ἀκόμη καὶ εἰς πλοῖα ἐκτοπίσματος ἄνω τῶν 1000 τόννων, πρὸς τὸν δεύτερον δὲ ἄγουν διὰ μέσου πεδινῶν ἐκτάσεων. τὸ μὲν ἀρκεταὶ σιδηροδρομικαὶ γραμμαί, τὸ δὲ ἡ διώρυξ Düsseldorf Venlo - Campine. Ἡ Γερμανία, ὅπως μεταστρέψῃ μέρος τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν δυτικῶν τῆς ἐπαρχιῶν πρὸς τοὺς ἰδίους αὐτῆς λιμένας, ἰδίᾳ δὲ τὸν τοῦ Emden (1), κατεσκεύασε τὴν διώρυγα Dortmund—Ems (2) πλάτους 35 μ., ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλος ἡ διασταύρωσις δύο μεγάλων σχεδιῶν μέχρις 600 τόννων ἐκτοπίσματος, ἠλεκτροφωτιζομένης δὲ καθ' ὅλον τὸ μῆκος αὐτῆς, ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ναυσιπλοῖα καὶ κατὰ τὴν νύκτα ἀκόμη. Οὐχ ἦττον, οὔτε τὸ Emden, οὔτε ἡ Βρέμη, παρὰ τὴν κατασκευὴν διώρυγος, ἣτις συνέδεσε τὸν Weser μετὰ τοῦ δικτύου τοῦ Ρήνου (Mittelland Kanal), κατιώρθωσαν νὰ μεταστρέψωσι πρὸς αὐτάς σημαντικὸν μέρος τοῦ διὰ τῶν λιμένων Ἀμβέρσης καὶ Ρόττερδαμ διεξαγομένου ἐμπορίου. Μόνον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, κατόπιν τῆς κατασκευῆς τῶν νέων τεχνικῶν ἔργων παρὰ τὸ Emden, κατέστη δυνατόν νὰ ἀυξηθῇ σημαντικῶς ἡ ποσότης τῶν διὰ τοῦ λιμένος τοῦτου ἐξαγομένων γαιανθράκων τοῦ Ρούρ, μειωθέντος ἀναλόγως τοῦ ποσοῦ τῶν διὰ τοῦ λιμένος τοῦ Ρόττερδαμ ἐξαγομένων.

Μία ἔμμεσος ὁδὸς μὴ δαπανηρᾶς μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων, ἰδίᾳ δὲ γαιανθράκων, ἐκ τοῦ Ρούρ εἰς Γαλλίαν, πολὺ χρησιμοποιουμένη πρό τοῦ Μεγάλου

(1) Τὸ Emden κείται εἰς τὸν κόλπον τοῦ Dollart, παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ Ems.

(2) Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1892 καὶ 1899. Τὸ μῆκος τῆς διώρυγος ταύτης ἀνέρχεται εἰς 150 μίλλια.

Πολέμου, ἦτο ἡ μέσῃ Ἀμβέρσῃ. Οἱ γαιάνθρακες μετεφέροντο διὰ μεγάλων σχεδίων ἐκ Duisburg διὰ τοῦ Κάτω Ρήνου καὶ τῶν στενῶν τῆς Ζηλάνδης εἰς Ἀμβέρσαν, ὅπου μετεφορτώνοντο ἐπὶ μικροτέρων σχεδίων καὶ διὰ τοῦ Σκάλδιος, τῶν διωρύγων τῆς Βορείου Γαλλίας καὶ τοῦ γαλλικοῦ ποταμοῦ Oise ἔφθανον μέχρι Παρισίων.

### § 7. Σιδηροδρομικαὶ συγκοινωνίαι.

I. Ἡ πρώτη σιδηροδρομικὴ γραμμὴ, δι' ἧς συνεδέθη ἡ Ἀμβέρσα μετ' ἄλλης πόλεως, χρονολογεῖται ἤδη ἀπὸ τῆς 4ης δεκαετηρίδος τοῦ 19ου αἰῶνος (γραμμὴ Ἀμβέρσῃς—Βρυξελλῶν). Ὀλίγον ἀργότερον συνεδέθη ἐπίσης ἡ Ἀμβέρσα διαδοχικῶς καὶ μεθ' ὄλων τῶν ἄλλων ἀξιολόγων πόλεων τοῦ Βελγίου, ὡς καὶ μετὰ τῶν τῶν γειτονικῶν χωρῶν.

Ἡ μετὰ τῆς Γαλλικῆς Φλάνδρας σύνδεσις διὰ σιδηροδρομικῶν γραμμῶν ὑπῆρξεν εὐκόλος, καθόσον αἱ ἐν τῷ μεταξὺ ἐκτάσεις εἶναι τελείως πεδιναί, μεγάλοι δὲ ποταμοὶ ἢ ἀξιόλογοι τελεματώδεις ἐκτάσεις δὲν παρεμβάλλονται.

Ὅμοίως ἡ μετὰ τῶν παρὰ τὸν Κάτω Ρήνον Γερμανικῶν ἐπαρχιῶν σύνδεσις δὲν συνήντησε δυσχερείας. Τόσον ἡ διὰ Herenthals καὶ Ruremonde (Roermond) πρὸς Gladbach καὶ Ντύσσελδορφ, ὅσον καὶ ἡ διὰ Hasselt καὶ Maestricht πρὸς Aachen (Aix la Chapelle) καὶ Κολωνίαν σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ διασχίζουσι πεδινὰς ἐκτάσεις καὶ μόνον ὁ Μόζας, ὅστις ἐνταῦθα κέκτηται σημαντικὸν πλάτος, ἀπετέλει ἀξιόλογον σχετικῶς ἐμπόδιον. Καὶ ἡ νοτιώτερον διερχομένη διὰ Louvain (Löwen) καὶ Λιέγης πρὸς Aachen καὶ Κολωνίαν γραμμὴ, μόνον λοφώδεις τινὰς ἐκτάσεις διασχίζει ἐνιαχοῦ.

Δυσκολίαὶ μεγαλείτεροι παρουσιάζοντο διὰ τὴν κα-

τασκευήν γραμμῆς συνδεούσης ἀπ' εὐθείας τὴν Ἀμβέρσαν μετὰ τῆς Λωρραίνης, τῆς Ἀλσατίας καὶ τῶν λοιπῶν περὶ τὸν Μέσον καὶ Ἄνω Ρῆνον χωρῶν, καθ' ὅσον αὐτὴ ἔδει νὰ διέλθῃ διὰ τοῦ ὄροπέδιου τῶν Ἀρδεννῶν. Οὐχ ἦττον βαθμηδὸν κατεσκευάσθησαν τρεῖς γραμμὴί πρὸς τὴν διεύθυνσιν ταύτην, χάρις δὲ εἰς αὐτάς ἡ Ἀμβέρσα ἐπεξέτεινε τὴν ἐμπορικὴν αὐτῆς δρᾶσιν μέχρι τῆς Ἑλβετίας. Μετὰ τὴν διάτρησιν δὲ τῆς σήραγγος τοῦ Ἁγ. Γοτθάρδου (St. Gothard) καὶ μέχρι βορείου Ἰταλίας.

II. Ἦδη κατὰ τὸ τέλος τοῦ παρελθόντος αἰῶνος ἡ κίνησις τῶν σιδηροδρομικῶς εἰσαγομένων ἢ ἐξαγομένων ἐξ Ἀμβέρσης ἐμπορευμάτων ἦτο σημαντικωτάτη. Κατὰ τὸ 1898 εἰσῆχθησαν σιδηροδρομικῶς εἰς Ἀμβέρσαν ἐμπορεύματα 2317000 τόννων καὶ ἐξήχθησαν τοιαῦτα 1961000 τόννων.

Ἐκτοτε ἠυξήθη ἔτι πλέον ἡ κίνησις, τόσον προπολεμικῶς, ὅσον ἰδίᾳ καὶ μεταπολεμικῶς.

Κατὰ τὸ 1930 τὰ εἰσαχθέντα σιδηροδρομικῶς εἰς Ἀμβέρσαν ἐμπορεύματα ἀνῆλθον εἰς 8.100.000 τόννους, τὰ δὲ ἐξαχθέντα τοιαῦτα εἰς 5.500.000 τόννους.

## § 8. Γραμμαὶ θαλασσίων συγκοινωνιῶν μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ.

I. Ἦδη ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ 19ου αἰῶνος, ἡ Ἀμβέρσα ἀπέκτησε τακτικὰς θαλασσίας συγκοινωνίας μετὰ τῶν πλείστων ἐκ τῶν μεγάλων ἐμπορικῶν λιμένων τοῦ κόσμου, ἐξυπηρετουμένης κυρίως ὑπὸ ξένων ἀτμοπλοικῶν ἐταιρειῶν, καθόσον τὸ Βέλγιον ἔστερεῖτο ἀξιολόγου ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Καὶ ἐκ τῶν φερόντων ἀκόμη βελγικὴν σημαίαν (1) ὀλιγαριθμῶν

(1) Ὁ ἐμπορικὸς στόλος τοῦ Βελγίου ἠρθῆναι κατὰ τὸ 1898 61 πλοῖα (ἐξ ὧν 60 ἀτμόπλοια) χωρητικότητος 93.000 τόννων.

σχετικῶς πλοίων, μέγα μέρος ἀνήκεν εἰς ξένους ἐφοπλιστάς. Οὕτω τὰ ὑπερωκεάνεια τῆς Red Star Line ἀνήκον εἰς Ἀμερικανικὴν ἑταιρείαν (American Line), τὰ δὲ τῆς Compagnie Belge Maritime du Congo εἰς τὴν Eider Dempster Co τῆς Λίβερπουλ (1).

Κατὰ τὸ τέλος τοῦ 19ου αἰῶνος ἡ Ἀμβέρσα συνεδέετο δι' 75 περίπου γραμμῶν μετὰ 250 λιμένων, ἐξ ὧν περὶ τοὺς 140 ἔκειντο ἐκτός τῆς Εὐρώπης. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος αἰῶνος ὁ ἀριθμὸς τῶν γραμμῶν ἠϋξήθη σημαντικῶς, ἔτι δὲ μεγαλειότερος κατέστη μεταπολεμικῶς, ἀνελθὼν κατὰ τὸ 1930 εἰς 175. Κατὰ τὸ 1931 ὅμως, ὡς ἐκ τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως, ὁ ἀριθμὸς τῶν τακτικῶν γραμμῶν κατῆλθεν εἰς 142, κατανεμομένης ὡς ἀκολούθως (2):

| Λιμένες  | Ἀριθμὸς<br>γ.ο.α.μ.μ.ών | Ἀριθμὸς<br>ταξιδίων |
|--|-------------------------|---------------------|
| Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Ἰρλανδίας . . . . .                       | 20                      | 2032                |
| Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης . . . . .                          | 18                      | 1152                |
| Γαλλικοὶ καὶ Ἰσπανικοὶ ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ<br>Μεσογείου . . . . . | 4                       | 276                 |
| Μεσογείου . . . . .  | 12                      | 595                 |
| Βορειοαμερικανικοὶ ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ . . . . .                  | 8                       | 196                 |
| Κεντρικῆς Ἀμερικῆς . . . . .                                     | 8                       | 312                 |
| Νοτιοαμερικανικοὶ ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ . . . . .                   | 13                      | 376                 |
| Βορειοαμερικανικοὶ ἐπὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ . . . . .                   | 5                       | 94                  |
| Νοτιοαμερικανικοὶ . . . . .                                      | 4                       | 158                 |
| Ἀφρικῆς . . . . .  | 17                      | 508                 |
| Ἰνδιῶν . . . . .   | 10                      | 459                 |
| Ὀλλανδικῶν Ἰνδιῶν . . . . .                                      | 2                       | 48                  |
| Ἄνω Ἀνατολῆς . . . . .   | 14                      | 386                 |
| Αὐστραλίας . . . . .   | 7                       | 124                 |
|  | 142                     | 6716                |

(1) Ὁ ἀριθμὸς τῶν νηολογημένων ἐν τῷ λιμένι τῆς Ἀμβέρσης πλοίων ἀνῆρχετο κατὰ τὸ 1896 εἰς 53 πλοία χωρητικότητος 86.000 τόννων.

(2) Οἱ ἀριθμοὶ ἐλήφθησαν ἐκ τοῦ Economic Conditions



Ἐκτός τῶν τακτικῶν γραμμῶν καί περί τὰς 40 περιοδικαί τοιαῦται συνδέουσι τὴν Ἀμβέρσαν μετὰ διαφόρων λιμένων τοῦ κόσμου.

Μετὰ τῆς Ἑλλάδος διατηρεῖ ἡ Ἀμβέρσα τακτικὰς σχετικῶς συγκοινωνίας, ἰδίᾳ μετὰ τῶν λιμένων Πειραιῶς καί Πατρῶν. Τὸ σύνολον τῶν καταπλευσάντων εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας πλοίων ἐξ Ἀμβέρσης ἀνήλθεν κατὰ τὸ 1927 εἰς 26, καθαρᾶς χωρητικότητος 37.812 τόννων, κομίσαντα 60.324 τόννους ἐμπορευμάτων, κατὰ δὲ τὸ 1931 εἰς 50, καθαρᾶς χωρητικότητος 89.481 τόννων, κομίσαντα ἐμπορεύματα 49.586 τόννων. Τὸ σύνολον δὲ τῶν ἀποπλευσάντων ἐξ ἑλληνικῶν λιμένων δι' Ἀμβέρσαν πλοίων ἀνήλθεν κατὰ τὸ 1927 εἰς μόλις 7, καθαρᾶς χωρητικότητος 11.272 τόννων, παραλαβόντα ἐμπορεύματα 8760 τόννων, κατὰ δὲ τὸ 1931 εἰς 33, καθαρᾶς χωρητικότητος 55.490 τόννων, παραλαβόντα ἐμπορεύματα 40.840 τόννων.

II. Ἡ Ἀμβέρσα ὄθεν διατηρεῖ ἐμπορικὰς σχέσεις μεθ' ὄλων σχεδὸν τῶν ἐμπορικῶν κέντρων τοῦ κόσμου. Αἱ μεταξὺ Ἀμβέρσης καί τῶν ξένων λιμένων δὲ συγκοινωνίαι διεξάγονται κατὰ μέγιστον μέρος ὑπὸ ξένων πλοίων, ἰδίᾳ Ἀγγλικῶν καί Γερμανικῶν, τοῦ Βελγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου μὴ ὄντος ἀξιολόγου.

Ὁ ἐμπορικός οὗτος στόλος ἀνήρχετο κατὰ τὸ 1913 εἰς μόλις 124 πλοῖα χωρητικότητος 236.000 τόννων netto. Κατὰ τὰ πρῶτα μεταπολεμικὰ ἔτη κατέστη ἀξιολογώτερός πως, ἀνελθὼν κατὰ τὸ 1926 εἰς 158 πλοῖα χωρητικότητος 338.000 τόννων netto, κατὰ τὸ 1927 εἰς 155 πλοῖα χωρητικότητος 453.000 τόννων brutto, κατὰ δὲ τὸ 1930 εἰς 160 πλοῖα χωρ. 520.000 τ. brutto (355.000 τ. netto), ὡς ἐκ τούτου δὲ καί ἡ ἀναλογία τῆς

in Belgium in 1932 (Report by N. S. Reyntiens, commercial secretary to British embassy, London, 1933)

Βελγικῆς σημαίας ἐν τῇ κινήσει τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης ἔφθασε μέχρι καὶ πλέον τῶν 9%.

Κατὰ τὰ τελευταῖα ὅμως ἔτη ἤρχισε νὰ μειοῦται ὁ ἐμπορικὸς Βελγικὸς στόλος, κατελθὼν κατὰ τὸ 1932 εἰς 141 πλοῖα χωρητικότητος 470.000 τόννων brutto, ἐξ ὧν ἀτμόπλοια 115 χωρητικότητος 393.000 τόννων (¹).

Ἐν τῇ κινήσει τοῦ λιμένος τὴν πρώτην θέσιν κατέχει ἡ Ἀγγλικὴ σημαία (35 %). Ἔπονται: ἡ Γερμανικὴ (20 %), ἡ Ὀλλανδικὴ (10 %), ἡ Βελγικὴ (6 %), ἡ Γαλλικὴ (6 %), ἡ Νορβηγικὴ (4 %), ἡ Σουηδικὴ, ἡ Δανικὴ, ἡ τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, ἡ Ἰαπωνικὴ, ἡ Ἰταλικὴ, ἡ Ἑλληνικὴ κλπ.

Ἡ Ἀγγλικὴ σημαία ἀπὸ μακροῦ κατέχει ἐν τῇ κινήσει τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης τὴν πρώτην θέσιν, ἦν καὶ διετήρησε μέχρι σήμερον. Κατὰ τὸ 1862 ἐπὶ καταπλευσάντων πλοίων χωρητικότητος 580.000 τόννων, ἡ Ἀγγλικὴ σημαία ἀντεπροσωπεύετο μὲ 199.000 τόννους (34 %), κατὰ τὸ 1872 ἐπὶ κινήσεως 1.657.000 τόννων μὲ ἐν ἑκατομμύριον περίπου τόννους (60 %), κατὰ δὲ τὸ 1891 ἐπὶ συνολικῆς κινήσεως 4.700.000 τόννων μὲ 2.638.000 τόννους (56 %). Ἀργότερον ἤρχισε νὰ χάνη ἔδαφος, ἔναντι ἰδίᾳ τῆς Γερμανικῆς καὶ Ὀλλανδικῆς σημαίας, διετήρησεν ὅμως τὴν πρωτεύουσαν αὐτῆς θέσιν. Κατὰ τὸ 1925 ἀντεπροσώπευε τὰ 37% τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, κατὰ τὸ 1931 τὰ 36%, κατὰ τὸ 1932 δὲ τὰ 34—35%.

Τὰ ἀγγλικά πλοῖα ἐξυπηρετοῦν ἰδίᾳ τὰς συγκοινωνίας μεταξὺ Ἀμβέρσης καὶ τῶν λιμένων τῆς Ἀγγλίας, τῆς Ἰσπανίας, τῆς Μεσογείου (18 %), τοῦ Εὐξείνου Πόντου, τῆς Νοτ. Ἀφρικῆς (30%), τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, τῶν Ἰνδιῶν, τοῦ Σιάμ, τῆς

(¹) Κατὰ τὸ πλεῖστον νηολογημένα εἰς Ἀμβέρσαν.

Ἐκ τῆς Ἐκείνης, τῆς Αὐστραλίας καὶ τῶν ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ὠκεανοῦ βορειοαμερικανικῶν. Αἱ τακτικαὶ ἀγγλικαὶ γραμμαὶ εἶναι σχετικῶς ὀλίγαι. Ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης συχνάζουσιν τὰ ταξειδεύοντα ὁσάκις καὶ, ὅπου ὑπάρχει ἐργασία ἀγγλικὰ πλοῖα (tramp steamers).

Ἡ Γερμανικὴ σημαία ἤρχισε νὰ καταλαμβάνη σημαίνουσαν θέσιν ἐν τῇ κινήσει τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης ἀπὸ τοῦ τέλους ἰδίᾳ τοῦ 19ου αἰῶνος. Οὕτω κατὰ τὸ 1891, ἐπὶ συνολικῆς κινήσεως 4.700.000 τόννων, ἀντεπροσώπευετο δι' 877.000 τόννων (18,5%), κατὰ δὲ τὸ 1899 ἐπὶ τοιαύτης 6.870.000 τόννων δι' 1,5 ἐκτμ. τόννων (22 %). Ἀπωλέσασα τὴν θέσιν αὐτῆς ταύτην κατὰ τὰ πρῶτα μετὰ τὸν Μέγαν Πόλεμον ἔτη, δὲν ἤργησε καὶ πάλιν νὰ τὴν ἀνακτήσῃ. Οὕτως, ἤδη κατὰ τὸ 1925 ἀντεπροσώπευε τὰ 15 % ἐν τῇ κινήσει τοῦ λιμένος, κατὰ τὸ 1931 ἔφθασε τὰ 20 %, κατὰ δὲ τὸ 1932 ὑπερέβη καὶ τὴν ἀναλογίαν ταύτην.

Τὰ γερμανικὰ πλοῖα ἐξυπηρετοῦσιν ἰδίᾳ τὰς συγκοινωνίας μεταξὺ Ἀμβέρσης καὶ τῶν λιμένων τῆς Βορείου καὶ Βαλτικῆς Θαλάσσης, τῶν τῆς Ἰσπανίας καὶ Πορτογαλίας, τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Εὐξεινοῦ Πόντου, τῆς δυτικῆς καὶ ἀνατολικῆς παραλίας τῆς Ἀφρικῆς, τῆς Ἐκείνης, καὶ τῆς Κεντρικῆς καὶ Νοτίου Ἀμερικῆς.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν τακτικῶν γερμανικῶν ἐξ Ἀμβέρσης γραμμῶν ἀνέρχεται εἰς 40 περίπου καὶ ὁ μέσος ὅρος τῶν ἀποπλεόντων μηνιαίως πλοίων, εἰς 80 περίπου. Ἐξυπηρετοῦνται δὲ αἱ τακτικαὶ αὗται γραμμαὶ, ἰδίᾳ ὑπὸ τῆς Hamburg - Amerika - Linie, τοῦ Norddeutscher Lloyd, τῆς Woermann Linie, κλπ. διὰ ταχέων καινουργῶν πλοίων.

Σημαίνουσαν θέσιν ἐν τῇ κινήσει τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης κατεῖχε προπολεμικῶς καὶ ἐξακολουθεῖ νὰ

κατέχη και ή 'Ολλανδική σημαία, ήτις κατά τὸ 1925 ἀντεπροσώπευε τὰ 8%, κατὰ δὲ τὸ 1932 τὰ 10,5%. Τὰ ὀλλανδικὰ πλοῖα ἐξυπηρετοῦσιν ἰδίᾳ τὰς γραμμὰς μετὰ τῶν λιμένων τῆς Ἀγγλίας, τῶν 'Ολλανδικῶν Ἰνδιῶν, τῆς Αὐστραλίας, τῆς Ἀπῶ Ἀνατολῆς, τῆς Θαλάσσης τῶν Ἀντιλλῶν καὶ τῶν ἐπὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ Ὠκεανοῦ ἀμερικανικῶν.

Ἡ Βελγικὴ σημαία (1), χάνουσα βαθμηδὸν ἔδαφος κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη (1925 9%, 1931 6%) δὲν ἀντιπροσώπεύεται κυρίως ἢ εἰς τὰς γραμμὰς τῆς Μεσογείου, τῆς Ἀφρικῆς καὶ τῶν ἐπὶ τῆς πρὸς τὸν Ἀτλαντικὸν παραλίας ἀμερικανικῶν λιμένων.

Καὶ ή Γαλλικὴ ἐπίσης σημαία, ήτις ἄλλοτε κατεῖχε τὴν τρίτην θέσιν, χάνει ἔδαφος κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη (1925 10%, 1931 6%), ἐνῶ αἱ τῶν Σκάνδιναυϊκῶν κρατῶν διατηροῦσι τὴν θέσιν τῶν. Τὰ νορβηγικὰ καὶ σουηδικὰ πλοῖα ἐξυπηρετοῦσι κυρίως τὰς μεταξὺ Ἀμβέρσης καὶ λιμένων τῆς Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης συγκοινωνίας.

Τέλος ή τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ήτις ἄλλοτε κατεῖχε καλυτέραν θέσιν, κατῆλθε κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη κάτω τῆς 8ης, ἐξυπηρετεῖ δὲ σχεδὸν μόνον τὰς μεταξὺ Ἀμβέρσης καὶ τῶν λιμένων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν συγκοινωνίας.

## § 9. Ἐμπόριον.

*I. Εἰσαγόμενα ἐμπορεύματα.*—Τὰ κυριώτερα τῶν εἰσαγόμενων εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης εἰδῶν, ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, εἴτε δι' ἐσωτερικὴν ἐν Βελγίῳ κατα-

(1) Αἱ σπουδαιότεραι Βελγικαὶ ἐταιρεῖαι εἶναι αἱ Lloyd Royal Belge, Arriment Deppe καὶ Compagnie Belge Maritime du Congo.

νάλωσιν, εἴτε πρὸς ἐπανεξαγωγήν μετὰ ἢ ἄνευ ἐπεξεργασίας, εἶναι κυρίως, τὸ μὲν γεωργικὰ καὶ κτηνοτροφικὰ προϊόντα, ἀπαραίτητα διὰ τὴν διατροφήν τῆς πυκνοκατωκημένης ἐνδοχώρας (1). ἦν ἐξυτηρετεῖ ὁ λιμὴν οὗτος, τὸ δὲ πρῶται ὕλαι ἀναγκαῖαι διὰ τὴν τροφοδότησιν τῶν πολυαριθμῶν βιομηχανιῶν τῆς αὐτῆς ἐνδοχώρας.

Καὶ ἐκ μὲν τῶν προϊόντων τοῦ φυτικοῦ βασιλείου εἰσάγονται εἰς μεγάλας ποσότητας κυρίως:

1) **Δημητριακά.** (3.100.000 τόννοι κατὰ τὸ 1899, 3.547.000 κατὰ τὸ 1929 καὶ 4.329.000 κατὰ τὸ 1931) καὶ κυρίως *σῖτος*, ἰδίᾳ ἐξ ἙΑργεντινῆς, Ἑνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῶν περὶ τὸν Εὐξείνιον Πόντον χωρῶν (Ρουμανίας, Νοτίου Ρωσίας), εἰς μικροτέρας δὲ ποσότητας καὶ ἐξ Ἰνδιῶν. **Κριθῆ** εἰσάγεται ἰδίᾳ ἐκ τῶν περὶ τὸν Εὐξείνιον Πόντον χωρῶν, ὡς ἐπίσης εἰς μικροτέραν ποσότητα καὶ **βρίζα**, **βρώμη** δὲ κυρίως ἐκ Ρωσίας. Τέλος **ἀραβοσίτου** εἰσάγονται σημαντικαὶ ποσότητες, ἰδίᾳ ἐξ Ἑνωμένων Πολιτειῶν, ἐξ Οὐρουγγουάης καὶ ἐκ Ρωσίας.

2) **Ὄρυζα**, ἰδίᾳ ἐκ Βερμανίας, Ἰνδιῶν, Ἰαπωνίας καὶ Ἰάβας.

3) **Καφές**, ἰδίᾳ ἐκ Βραζιλίας (Santos) καὶ Haiti.

4) **Τεΐον** ἐκ Κίνας, κλπ.

5) **Κακάο** ἐκ Κεντρικῆς ἙΑμερικῆς, Κογκό κλπ.

6) **Ζάκχαρις** (ἰδίᾳ σακχαροκαλάμου).

7) **Καπνός**, **οἶνος** καὶ **ἐλαιον ἐλαίας**, ἰδίᾳ ἐκ τῶν Παραμεσογειῶν χωρῶν.

8) **Βάμβαξ**, ἰδίᾳ ἐξ Ἰνδιῶν καὶ Ἑνωμένων Πολιτειῶν, τελευταίως δὲ καὶ ἐκ Κογκό.

(1) Βέλγιον πυκνότης 250 κατ. κατὰ τετρ. χιλμ. Λουξεμβούργον 110, Ρηνανίξ 300, ἙΑλσατία 120, Σααρ 400, Παλατινάτον 170, Βάδη 155.

9) *Κάνναβις*, Ιδία ἐξ Ἰνδιῶν καὶ Ρωσίας.

10) *Λίνον*, Ιδία ἐξ Ἀργεντινῆς.

11) *Δεσφικαὶ οὐσίαι*, Ιδία ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς, *φοινίκια*, *φοινικέλαια* καὶ *ρητῖναι*.

12) *Συλεία*, τόσον οἰκοδομική, ὅσον καὶ ἐπιπλοποιίας (Μαόνι, Κέδρος, Ἔβενος, Καρυά, κλπ.), Ιδία ἐκ τῶν τροπικῶν χωρῶν.

13) *Ἐλαστικὸν Κόμμι* (Καουτσούκ), Ιδία ἐκ Κογκό.

Ἐκ τῶν προϊόντων τοῦ ζωικοῦ κόσμου εἰσάγονται εἰς μεγάλας ποσότητας κυρίως :

*Ἔρια*, Ιδία ἐξ Αὐστραλίας καὶ Ἀργεντινῆς.

*Δέρματα*, Ιδία ἐξ Ἀργεντινῆς.

*Κέρατα*, Ιδία ἐκ La Plata

*Ἐλεφαντοστοῦν*, ἐκ Κογκό καὶ Ἀγγόλας.

*Λίπη* καὶ Ιδία χοίρειον, ἐξ Ἀμερικῆς.

*Ἰχθύς νωποὶ καὶ ἀλίπαστοι* Ιδία ἐξ Ἀγγλίας, Σκανδιναυϊκῶν καὶ Ἰβηρικῶν κρατῶν.

Ἐκ τῶν ὀρυκτῶν ὑλῶν εἰσάγονται κυρίως :

*Μεταλλεύματα* (1.860.000 τ. κατὰ τὸ 1929, 1.248.000 τ. κατὰ τὸ 1930 καὶ 1.052.000 τ. κατὰ τὸ 1931) καὶ κυρίως *σιδήρου* Ιδία ἐξ Ἰσπανίας, εἰς μικροτέρας δὲ ποσότητας *μολύβδου*, *χαλκοῦ* Ιδία ἐκ Κογκό, κλπ.

*Γαϊάνθρακες* (1.602.000 τ. κατὰ τὸ 1929, 1.272.000 τ. κατὰ τὸ 1930 καὶ μόνον 751.000 τ. κατὰ τὸ 1931) ἐξ Ἀγγλίας καὶ Γερμανίας.

*Πετρέλαιον*, Ιδία ἐξ Ἠνωμένων Πολιτειῶν, ἄλλοτε εἰς μεγάλας ποσότητας καὶ ἐκ Ρωσίας.

*Πολύτιμοι λίθοι* καὶ Ιδία ἀδάμαντες

Τέλος ἐκ τῶν κατεργασμένων ὑλῶν καὶ τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων εἰσάγονται *διάφορα μέταλλα* (χαλκός, κ.λ.π.) καὶ *μεταλλουργικὰ προϊόντα*, *χημικὰ προϊόντα*, *τοιμήματα κλπ.*

Ἦδη ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ παρελθόντος αἰῶνος ἡ ποσότης καὶ ἡ ἀξία τῶν εἰσαγομένων ἐμπορευμάτων

ητο λίαν σημαντική, ηύξηθη δέ ἔτι πλέον ἀκολουθῶς.

Οὕτω κατὰ τὸ 1888 εἰσῆχθησαν ἐμπορεύματα 3.513.000 τ. ἀξίας 1.295.000.000 φρ., κατὰ τὸ 1899 τοιαῦτα ἀξίας 3.654.000.000 φρ. (1), κατὰ δέ τὸ 1904 8.428.000 τ. ἀξίας 2.000.000.000 φρ. Κατὰ τὸ 1929 ἡ συνολικὴ ποσότης τῶν εἰσαχθέντων ἀνῆλθεν εἰς 12.442.000 τ., κατὰ τὸ 1930 εἰς 10.478.000 τ., κατὰ δέ τὸ 1931 εἰς 10.523.000 τ.

**II Ἐξαγόμενα ἐμπορεύματα.** Δεδομένου ὅτι ἡ ἐνδοχώρα, ἣν ἐξυπηρετεῖ ὁ λιμὴν τῆς Ἀμβέρσης ἔχει ἐκβιομηχανωθῆ τά μέγιστα (2) τά κυριώτερα τῶν ἐξαγομένων ἐμπορευμάτων, ἐκτός τῶν ἐπανεξαγομένων, ἐκ τῶν ἀνωτέρω εἰσαγομένων εἰδῶν, εἶναι κυρίως προϊόντα βιομηχανικά, τόσον βελγικά, ὅσον καὶ γερμανικά ἐκ τῶν δυτικῶν ἐπαρχιῶν, γαλλικά ἰδίᾳ ἐκ Φλάνδρας καὶ Ἀλσατίας καὶ ἐλβετικά, εἰς μικροτέρας δέ ποσότητας καὶ Ἰταλικά ὡς καὶ αὐστριακά.

Ἐξάγονται δέ ἰδίᾳ *ὑφάσματα* διαφόρων εἰδῶν (βαμβακερά, λινά, ἐριοῦχα κλπ.), *τάπητες*, εἶδη *ύαλουργίας*, εἶδη *πορσελάνης*, *χρώματα*, διάφορα *χημικά προϊόντα*, *ἐκκρηκτικαὶ ὑλαί* (δυναμίτις κλπ.), *εἶδη χουσοχσίας* (ἰδίᾳ κατειργασμένοι ἀδάμαντες), *μηχαναὶ* (γεωργικαὶ μηχαναὶ, δυναμομηχαναὶ, κλπ.), *ἄμαξαι* διαφόρων εἰδῶν (αὐτοκίνητα, σιδηροδρ. ὀχήματα κλπ.) *εἶδη ἠλεκτρικά*, *εἶδη τηλεφῶνων*, *ὄπλα*, *σίδηρος*, *χάλυψ*, *κόκ* καὶ *γαϊάνθρακες* (293.000 τ. κατὰ τὸ 1929, 321.000 τ. κατὰ τὸ 1930 καὶ 477.000 τ. κατὰ τὸ 1931), *σάκχαρις*, *οἶνόπνευμα* καὶ *τινα δημητριακά* (170.000 τ. κατὰ τὸ 1929, 104.000 τ. κατὰ τὸ 1930 καὶ 101.000 τ. κατὰ τὸ 1931).

(1) Ἐξ ὧν 1.394.000.000 φρ. ὑπὸ διαμετακόμισιν.

(2) Εἰς τὸ δυτικώτερον ἡμῖσι τοῦ Βελγίου καὶ ἐν Γαλλικῇ Φλάνδρᾳ ὑφαντουργικαὶ βιομηχανίαι, ἐν τῇ γαϊανθρακοφόρῳ ζώνῃ Ντουαί—Μόνς—Σαρλερουά—Λιέγης—Ἄαχεν μεταλλουργικαὶ βιομηχανίαι, ἐν Φρηνκίᾳ μεταλλουργικαὶ καὶ ὑφαντουργικαὶ, ἐν Ἀλσατίᾳ ὑφαντουργικαὶ, κλπ.

Τό μεγαλύτερον μέρος τῶν διὰ θαλάσσης ἐξαγομένων ἐμπορευμάτων προορίζεται διὰ τὸ Βελγικόν Κογκό καὶ λοιπὰς χώρας τῆς Κεντρῶας Ἀφρικῆς, τὰ κράτη τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, τὴν Ἀγγλίαν, τὰς περὶ τὸν Ἰνδικόν Ὠκεανόν χώρας, κλπ.

Τὸ ἐξαγωγικόν ἐμπόριον σημειοῖ μεγάλην αὔξησιν ἰδίᾳ ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ παρελθόντος αἰῶνος καὶ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρόντος. Οὕτως, ἐνῶ κατὰ τὸ 1888 ἐξήχθησαν ἐμπορεύματα 1.331.000 τ. ἀξίας φρ. 465.000.000, κατὰ τὸ 1899 ἐξήχθησαν τοιαῦτα ἀξίας 3.351.000.000 φρ.<sup>(1)</sup>, κατὰ τὸ 1904 6.579.000 τ. ἀξίας φρ. 1.800.000.000, κατὰ δὲ τὸ 1930 10.000.000 τόννων.

**III Διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον.** Τὸ διὰ τῆς Ἀμβέρσης διεξαγόμενον διαμετακομιστικόν ἐμπόριον διακρίνεται:

α) Εἰς εἰσαγωγὴν διὰ θαλάσσης ἐκ μεμακρυσμένων χωρῶν, ἰδίᾳ ἄλλων ἠπειρῶν, εἰδῶν διατροφῆς καὶ πρώτων ὑλῶν προοριζομένων διὰ τὰς Παραρρηνίους Γερμανικὰς ἐπαρχίας, τὴν Λωρραίνην, τὴν Ἀλσατίαν καὶ τὴν Ἑλβετίαν, εἰς μικροτέρας δὲ ποσότητας καὶ διὰ τὴν βόρειον Ἰταλίαν καὶ τὴν Αὐστρίαν.

β) Εἰς τὴν ἐξαγωγὴν διὰ θαλάσσης εἰς μεμακρυσμένας χώρας, ἰδίᾳ ἄλλων ἠπειρῶν, βιομηχανικῶν προϊόντων προερχομένων ἐκ τῆς δυτικῆς καὶ νοτίου Γερμανίας, τῆς βορειοανατολικῆς Γαλλίας (Φλάνδρας, Ἀλσατίας κλπ.) καὶ τῆς Ἑλβετίας, εἰς μικροτέρας δὲ ποσότητας καὶ ἐξ Ἰταλίας καὶ Αὐστρίας.

γ) Εἰς τὴν εἰσαγωγὴν προϊόντων ἐκ τῶν γειτονικῶν χωρῶν, ἐπανεξαγομένων ἀκολούθως εἰς ἄλλας γειτονικὰς χώρας (ἰδίᾳ ἐξ Ὀλλανδίας διὰ Γαλλίαν καὶ ἀντιστρόφως καὶ ἐκ Γερμανίας, Ἑλβετίας καὶ Αὐστρίας δι' Ἀγγλίαν καὶ ἀντιστρόφως).

(1) Ἐξ ὧν 2.260.000.000 φρ. μόνον ἀνελόγησον εἰς τὸ εἰδικόν ἐμπόριον.



Ἡ κίνησις τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου ἀνήλθε κατὰ τὸ 1888 εἰς 389.000 τ. ἀξίας 324.000.000 φρ., κατὰ τὸ 1899 εἰς 1.400.000.000 φρ., μεταπολεμικῶς δὲ κυμαίνεται περὶ τὰ 7—10.000.000 τόννων.

*IV Χῶραι προελεύσεως καὶ προορισμοῦ εἰσαγομένων καὶ ἐξαγομένων ἐμπορευμάτων.* Τὸ μεγαλῆτερον μέρος τῶν ὑπερθαλασσίων ἐμπορικῶν συναλλαγῶν τῆς διεξάγει ἡ Ἀμβέρσα μετὰ τῆς Ἀγγλίας, τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Ἀργεντινῆς. Ἐκ τῆς Ἀγγλίας εἰσάγονται γαιάνθρακες, μέταλλα, διάφορα βιομηχανικά προϊόντα, κλπ. ἀξίας περίπου 500.000.000 φρ. χρ., ἐξάγονται δὲ εἰς αὐτὴν ποικίλα ἐμπορεύματα ἀξίας πλέον τῶν 700.000.000 φρ. χρ. Ἐκ τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν εἰσάγονται δημητριακά, βάμβαξ, πετρέλαιον κλπ. ἀξίας περὶ τὰ 400.000.000 φρ. χρ., ἐξάγονται δὲ εἰς αὐτάς τιμέντα καὶ διάφορα ἄλλα εἶδη ἀξίας περὶ τὰ 300.000.000 φρ. χρ. Ἐξ Ἀργεντινῆς δὲ εἰσάγονται δημητριακά, ἔρια, δέρματα, κέρατα, κλπ. ἀξίας περὶ τὰ 300.000.000 φρ. χρ., ἐξάγονται δὲ εἰς αὐτὴν βιομηχανικά ἴδια προϊόντα, ἀξίας ἄνω τῶν 100 ἑκτμ. φρ. χρ.

Ἔπονται εἰς τὰς ὑπερθαλασσίας συναλλαγὰς τὸ *Βελγικὸν Κογκό*, ἐξ οὗ εἰσάγονται, καουτσούκ, ἔλεφαντοστοῦν, χαλκός, βάμβαξ, φοινικέλαιον κλπ. ἀξίας περὶ τὰ 150 ἑκτμ. φρ. χρ., ἐξάγονται δὲ εἰς αὐτὸ βιομηχανικά προϊόντα ἀξίας πλέον τῶν 80 ἑκτμ. φρ. χρ., ἡ *Βραζιλία*, ἐξ ἧς εἰσάγονται καφές καὶ δασικά προϊόντα καὶ εἰς ἣν ἐξάγονται βιομηχανικά προϊόντα, ἡ *Αὐστραλία*, ἐξ ἧς εἰσάγονται ἴδια ἔρια, αἱ *Ἰνδίαι*, ἐξ ὧν εἰσάγονται ἴδια βάμβαξ, κάνναβις καὶ ὄρυζα. ἡ *Ρωσία*, ἐξ ἧς εἰσάγονται ἴδια δημητριακά καὶ ἡ *Ἰσπανία*, ἐξ ἧς εἰσάγονται ἴδια μεταλλεύματα (σιδήρου, κλπ.).

Μετὰ τῆς Ὀλλανδίας, τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Γαλλίας τὸ μεγαλῆτερον μέρος τῶν συναλλαγῶν διεξάγεται οὐχὶ διὰ θαλάσσης, ἀλλὰ διὰ τῶν σιδηροδρό-

μων και των πλωτων οδων του εσωτερικου. Αι μετα της Ιταλιας επισης συναλλαγαί διεξάγονται το μεν δια θαλάσσης, το δε δια ξηρας. Εξάγονται δε εις Ιταλιαν ιδία σιδηρος, χάλυψ και κόκ και εισάγονται εξ αυτης ορυζα, ελαια, καρποί, κλπ.

Εκ της Ελλάδος εισάγονται εις Αμβέρσαν κυρίως μεταλλεύματα, καπνά και οίνοπνευματώδη ποτά, εξάγονται δε κυρίως εις αυτήν είδη μεταλλουργίας και ύφαντουργίας.

### § 10. Διεθνής σημασία του λιμένος της Αμβέρσης.

1. Διά του λιμένος της Αμβέρσης διεξάγεται ολόκληρον σχεδόν το έξωτερικόν θαλάσσιον εμπόριον του Βελγίου, των παραθαλασσιων λιμένων Οστάνδης, Zeebrügge (λιμήν της Brügge), Nieupoort κ. λ. π. έχόντων μικράν κίνησιν, του πρώτου μάλιστα οντος κυρίως λιμένος επιβιβάσεως και αποβιβάσεως των δι' Αγγλιαν και εξ Αγγλίας επιβατων. Μόνον ο ποτάμιος λιμήν της Γάνδης και τελευταίως και ο των Βρυξελλων, μέχρι των οποίων δύνανται να καταπλέωσι και μικρά πλοία θαλάσσης, συγκεντρούσιν αξιόλογόν πως μέρος του έξωτερικου θαλασσιου εμποριου του Βελγίου.

Ουτως, ο λιμήν της Γάνδης (1), οστις επικοινωνει μετα

(1) Ο λιμήν της Γάνδης εκτός των παλαιων διωρύγων-νεωδόχων, απέκτησε τελευταίως και νέαν τριαύτην πλάτους 200 μ., βάθους 9,5 μ. και μέ μήκος προκυμαιων 5.600 μ., εις ην δύνανται να πλευρισώσι και μεγάλα πλοία θαλάσσης. Εφωδιασθη δε ο λιμήν της Γάνδης και δια πλήρων εγκαταστάσεων φορτοεκφορτώσεως των εμπορευμάτων (περί τους 130 γερανούς δυνάμεως 2—25 τόννων κλπ.), αποθηκευσεώς των κλπ.

τῆς θαλάσσης τὸ μὲν διὰ τοῦ τόξου τοῦ Κάτω Σκάλδιος καὶ τῆς διώρυγος Γάνδης—Τεινευζεν (1), προσιτῶν εἰς μικρὰ πλοῖα θαλάσσης, τὸ δὲ διὰ τῆς διώρυγος Γάνδης—Βρυγῶν, παρουσίασε κίνησιν κατὰ τὸ 1929 (κατάπλοι) 2882 πλοίων (ἐξ ὧν 2829 ἀτμόπλοια) χωρητ. 2.930.000 τόννων (εἰσαγωγή ἰδίᾳ γαιανθράκων, σιδήρου, βάμβακος, δερμάτων, κλπ.), κατὰ τὸ 1931 περί τὰ 2.500.000 τ., κατὰ δὲ τὸ 1932 περί τὰ 2.000.000 τ.

Ὁ δὲ λιμὴν τῶν Βρυξελλῶν, ὅστις μετὰ τὴν διαρρύθμισιν τῆς διώρυγος Willebroek κατέστη προσιτός εἰς μικρὰ πλοῖα θαλάσσης, παρουσίασε κίνησιν μὲν ἐμπορευμάτων κατὰ τὸ 1928 248.000 τ. εἰσαγωγὴν καὶ 78.000 ἐξαγωγὴν, κίνησιν δὲ πλοίων θαλάσσης κατὰ τὸ 1929 1308 χωρητ. 460.000 τ., ἥτις ἐμειώθη ὁμῶς ἀκολούθως (1932 περί τὰς 300 χιλ. τ.).

Ἐπὶ πλέον διὰ τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης ὡς εἰδομεν, διεξάγεται μέρος τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν δυτικῶν ἐπαρχιῶν τῆς Γερμανίας, τοῦ βορειοανατολικοῦ μέρους τῆς Γαλλίας καὶ τέλος τῆς Ἑλβετίας. Εἰς τὸ διαμετακομιστικὸν δὲ τοῦτο ἐμπόριον ὀφείλει κατὰ μέγα μέρος ἡ Ἀμβέρσα τὴν θέσιν αὐτῆς ὡς ἑνὸς τῶν πρώτων λιμένων τοῦ κόσμου, μὲ κίνησιν 18—22 ἐκτμ. τόννων πλοίων θαλάσσης καὶ 8—12 ἐκτμ. τόννων πλοίων ἐσωτερικῶν ὁδῶν.

II. Ἡ Ἀμβέρσα εἶναι μία τῶν ἀξιολόγων ἀγορῶν σίτου τῆς Εὐρώπης. Ἐκ τοῦ εἰσαγομένου ποσοῦ (2) περί

(1) Ἡ διώρυξ αὕτη, ἥτις ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἀκολουθεῖ τὴν παλαιὰν κλίτην τοῦ Σκάλδιος (§ 3, I καὶ χάρτης σελ. 22), κέκτηται σημαντικὸν βάθος καὶ πλάτος, ὥστε εἶναι προσιτὴ καὶ εἰς μεγάλα σχετικῶς πλοῖα θαλάσσης.

(2) Περὶ τὰ 2—2½ ἐκτμ. τόννων ἡμεσίως, ποσόν, ὅπερ ἀντιστοιχεῖ εἰς τὰ 12% περίπου τοῦ συνολικοῦ εἰσαγομένου ἐν Εὐρώπῃ σίτου.

τά  $\frac{1}{5}$  προορίζονται διὰ τὴν ἐσωτερικὴν τοῦ Βελγίου κατανάλωσιν, πλέον δὲ τοῦ  $\frac{1}{5}$  ἐπανεξάγεται εἰς γειτονικὰς χώρας, ἰδίᾳ εἰς Ρηνανίαν, Ἀλσατίαν καὶ Ἐλβετίαν. Διὰ τὸν σῖτον, ὡς καὶ διὰ πολλὰ ἄλλα εἶδη, ἡ Ἀμβέρσα κατέστη μεσάζων, οὐχὶ τόσον ἔνεκεν τῆς γεωγραφικῆς αὐτῆς θέσεως, ὅσον κυρίως χάρις εἰς τὴν μακρὰν ἐμπορικὴν αὐτῆς δρᾶσιν, εἰς τὰ ἄφθονα κεφάλαια καὶ εἰς τὸ ἐπιχειρηματικὸν πνεῦμα τῶν ἐμπόρων της<sup>(1)</sup>. Σπουδαιότερος ἀνταγωνιστὴς αὐτῆς ἐν τῷ ἐφοδιασμῷ τοῦ δυτικωτέρου τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης διὰ σίτου εἶναι ὁ ὀλλανδικὸς λιμὴν τοῦ Ρότερδαμ, ὅστις ἐπίσης ἀποστέλλει πλέον τοῦ  $\frac{1}{2}$  ἑκτμ. τόννων εἰς τὰς Παραρρηνίους ἰδίᾳ χώρας.

Χάρις εἰς τὴν ἀποικίαν τοῦ Κογκό, ἧς ἔχει σχεδὸν μονοπωλήσει τὴν ἐξαγωγήν καὶ χάρις εἰς τὰ διατιθέμενα ἄφθονα κεφάλαια, ἡ Ἀμβέρσα ἔρχεται εἰς τὴν πρώτην σειρὰν τῶν Εὐρωπαϊκῶν ἀγορῶν *ἐλαστικοῦ κόμμεως (καουτσούκ)*. Πρὸ τοῦ Μεγάλου Πολέμου εἰσηγγεν ἐτησίως περὶ τοὺς 12.000 τόννους<sup>(2)</sup>, ἐξ ὧν ἐπανεξῆγε τὸ ἥμισυ. Τὴν ἀξιόλογον προπολεμικὴν θέσιν της ἐν τῷ ἐμπορίῳ τοῦ καουτσούκ τείνει νὰ ἐπανακτήσῃ βαθμηδὸν καὶ μεταπολεμικῶς.

**Βάμβακος** ἡ Ἀμβέρσα εἰσηγγεν πρὸ τοῦ Πολέμου περὶ τοὺς 140.000 τόννους ἐτησίως, ἐξ ὧν τὸ πλεῖστον ἐξ Ἰνδιῶν καὶ Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τοῦ πρώτου χρησιμοποιουμένου κυρίως ἐν Γάνδη διὰ τὴν κατασκευὴν χονδροειδῶν βαμβακερῶν ὑφασμάτων προοριζομένων ἰδίᾳ διὰ τὸ Κογκό. Σημαντικὸν μέρος τοῦ

(1) Maurette F. Les Grands Marchés des Matières premières (Paris 1928) σελ. 63.

(2) Ἡ ἀξία τοῦ ἐτησίως εἰσαγομένου καουτσούκ κατὰ τὰ τελευταῖα πρὸ τοῦ Πολέμου ἔτη, ἀνήρχετο εἰς 130 — 140 ἑκτμ. φρ.

εισαγομένου βάμβακος έπανεξηγето εις γειτονικὰς χώρας. Χάρις εις τὰ άφθονα κεφάλαια, εις τὰς εύκολίας πληρωμής, εις τὸ χρηματιστήριον βάμβακος, εις τὰς καλὰς ἀποθήκας τῆς, εις τὴν εύθουρὴν καὶ ταχεϊαν ἐκφόρτωσιν καὶ μεταφόρτωσιν, ἡ Ἀμβέρσα κατέστη ὁ κυριώτερός προμηθευτὴς βάμβακος τῆς Ρηνανίας (Crefeld), τῆς Ἀλσατίας (Mulhouse) καὶ τῆς Ἑλβετίας (Bâle καὶ Zurich).

Ἡ ἀξία τοῦ ἐτησίως εισαγομένου βάμβακος κατὰ τὰ τελευταῖα πρὸ τοῦ Πολέμου ἔτη ἀνήρχετο εις 200 ἑκτμ. φρ. περίπου. Μεταπολεμικῶς δὲν ἤργησε ν' ἀνακτήσῃ ἡ Ἀμβέρσα τὴν θέσιν αὐτῆς ὡς ἀγορᾶς εἰσαγωγῆς καὶ ἐπαναδιανομῆς (marché d'importation et de redistribution) βάμβακος (1). Ἡ ἀξία τοῦ εἰσαχθέντος κατὰ τὸ 1929 βάμβακος ἀνῆλθεν εις 120 ἑκτμ. φρ. χρυσᾶ, κατὰ τὸ 1930 εις 100 ἑκτμ., κατὰ τὸ 1931 ὅμως εις ὀλιγώτερα τῶν 70.

Ἡ Ἀμβέρσα εἶναι ἐπίσης σημαντικὸν κέντρον ἐμπορίου ἐρίων. Ἦδη κατὰ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος αἰῶνος εἰσήγοντο περὶ τὰ 250.000 δέματα = balles (1897 259.000, 1899 238.000). Κατὰ τὰ τελευταῖα πρὸ τοῦ Πολέμου ἔτη ἡ ἀξία τῶν εἰσαγομένων ἐρίων ὑπερέβαινε τὰ 400 ἑκτμ. φρ., κατὰ τὸ 1929 ἀνῆλθεν εις 300 ἑκτμ. φρ. χρ., κατὰ τὸ 1930 καὶ 1931 ὅμως ἦτο κατὰ πολὺ μικροτέρα. Ἀξιόλογον μέρος τῶν εἰσαγομένων ἐρίων ἐπανεξήγето εις τὰς γειτονικὰς χώρας. Οὕτω κατὰ τὸ 1925 εἰσῆχθησαν τόννοι 65.000, ἐξ ὧν μόνον τὰ 66% προωρίζοντο διὰ τὴν βελγικὴν βιομηχανίαν, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 34% ἐπανεξήχθησαν, ἰδίᾳ εις Ρηνανίαν καὶ Ἀλσατίαν.

(1) Μεταπολεμικῶς ὁ γαλλικὸς λιμὴν τῆς Χάβρης ἤρχισε ν' ἀνταγωνίζηται σαθρῶς τὴν Ἀμβέρσαν ἐν τῇ προμηθειᾷ βάμβακος εις τὴν ἀλσατικὴν βαμβακοურγίαν.

Και ἐμπορίου *ξυλείας*, ἰδίᾳ τῆς τῶν τροπικῶν χωρῶν, τυγχάνει ἀξιόλογον κέντρον ἢ Ἀμβέρσα. Ἡ νεωδόχος τοῦ Μεξικοῦ (καλουμένη καὶ Νεωδόχος Ξυλείας) εἶναι προωρισμένη ἰδίᾳ διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ φόρτωσιν τῆς ξυλείας. Ἡ εἰσαγομένη ποσότης ἀνήρχετο ἤδη κατὰ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος αἰῶνος εἰς 400.000 κυβ. μέτρα. Ἡ ἀξία δὲ τῆς εἰσαγομένης ξυλείας ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1929 εἰς 150 ἐκτμ. φρ. χρυσᾶ, κατὰ τὸ 1930 καὶ 1931 ὅμως εἰς πολὺ μικρότερα ποσά.

Ἡ ἐτησίως εἰσαγομένη εἰς Ἀμβέρσαν ποσότης *σιδηρομεταλλευμάτων* ἀνέρχεται εἰς 800.000 — 1.000.000 τόννους, ἐξ ὧν περὶ τοὺς 200.000 καὶ πλέον ἐπανεξάγονται εἰς Γερμανίαν. Ἡ Ἀμβέρσα μετὰ τῆς Γλασκώβης εἶναι αἱ δύο ἐν Εὐρώπῃ μεγάλαι ἀγοραὶ συγκεντρώσεως καὶ ἐπανακατονομῆς *σιδήρου καὶ χάλυβος*. Ἀμφότεραι ὀφείλουσιν τοῦτο εἰς τὴν ὑπαρξίν ἐν αὐταῖς μεγάλων ναυπηγείων καὶ μεταλλουργικῶν ἐργοστασίων, κυρίως ὅμως εἰς παλαιὰς ἐμπορικὰς παραδόσεις καὶ εἰς τὰ ἀφθόνως διατιθέμενα κεφάλαια, ἅτινα ἐπιτρέπουσιν τὴν συγκέντρωσιν ἐν αὐταῖς τῶν διαθέσιμων ποσοτήτων καὶ τὴν πώλησιν αὐτῶν ἀκολούθως εἰς πρώτην εὐκαιρίαν.

III. Καὶ πολλῶν ἄλλων εἰδῶν καὶ δὴ ἐκ τῶν προερχομένων ἐκ τοῦ Βελγικοῦ Κογκό (χαλκοῦ κλπ.), εἶναι ἢ Ἀμβέρσα ἀγορὰ εἰσαγωγῆς καὶ ἐπαναδιανομῆς, εἰς ἀναλογίᾳς ὅμως συνήθως οὐχὶ καὶ πολὺ μεγάλας. Ὄφειλε δὲ τὴν ἐξέλιξιν αὐτῆς εἰς μέγα κέντρον εἰσαγωγῆς καὶ ἐπαναδιανομῆς εἰς διαφόρους λόγους, κυριώτεροι τῶν ὁποίων εἶναι ἡ γεωγραφικὴ θέσις αὐτῆς, ἢ ἀφθονία κεφαλαίων, τὸ ἐπιχειρηματικὸν πνεῦμα τῶν ἐμπόρων τῆς, αἱ μεγάλαι τεχνικαὶ εὐκολίαι διὰ τὴν φόρτωσιν, ἐκφόρτωσιν, μεταφόρτωσιν, μεταφορὰν τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὰς γειτονικὰς χώρας κλπ. καὶ τὸ σχετικῶς χαμηλὸν τῶν ἐξόδων, αἱ παρεχόμεναι τελωνειακὰ εὐκολίαι κλπ.

IV. Γενικῶς παρατηρεῖται μεγάλη ἀφθονία κεφαλαίων ἐν Ἀμβέρσῃ, ἧς οἱ ἐπιχειρηματίαι διαθέτουσιν αὐτά καὶ ἀλλαχοῦ. Οὕτω πολλαὶ τῶν μεγάλων σιταποθηκῶν (elevators) τοῦ Ρόττερδαμ ἀνήκουν εἰς αὐτούς. Μετέχουν ἐπίσης τοῦ ἐμπορίου τοῦ καουτσούκ ἐν Ρόττερδαμ, ὑποστηρίζουν τὰς προσπάθειας αὐξήσεως τῆς βαμβακοπαραγωγῆς ἐν Ἀφρικῇ καὶ ἀλλαχοῦ καὶ τέλος διαθέτουν μεγάλα κεφάλαια ἐν Κογκό.

V. Ὡς ἐκ τῆς μεγάλης ἐμπορικῆς αὐτῆς σημασίας, ὅλα σχεδὸν τὰ κράτη ἔχουσι προξενικὰς ἀρχὰς ἐν Ἀμβέρσῃ. Ἡ Ἑλλάς διατηρεῖ ἐν αὐτῇ ἄμισθον προξενεῖον.

Ἄρκεται ἀλλοδαπαὶ τράπεζαι ἔχουσιν ἐπίσης ἐν Ἀμβέρσῃ ὑποκαταστήματα ἢ πρακτορεῖα (Westminster Foreign Bank Ltd, American Express Co, National City Bank of N. York κλπ.), τὰ πλεῖστα ὅμως τῶν τραπεζικῶν ἐν αὐτῇ ἰδρυμάτων εἶναι Βελγικά.

VI. Ἡ Ἀμβέρσα εἶναι ἐπίσης καὶ ἀξιόλογος λιμὴν μεταναστεύσεως, ὑστερεῖ ὅμως τῶν γερμανικῶν λιμένων, ἐξ ὧν ὑπάρχουν ἀναχωρήσεις ἐπιβατικῶν πλοίων διὰ πλείστερας γραμμὰς καὶ μάλιστα συχνότεραι, ἢ αἱ ἐξ Ἀμβέρσης ὑπάρχουσαι.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης ἀναχωρούντων ἐτησίως μεταναστῶν κυμαίνεται οὐκ ὀλίγον. Κατὰ τὸ 1890 ἀνεχώρησαν 38.671, κατὰ τὸ 1898 ὅμως μόνον 16.711 καὶ ἀπεβιβάσθησαν 7083. Μεταπολεμικῶς ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀναχωρούντων κυμαίνεται ἐπίσης σημαντικῶς ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος, στρεφόμενος ὅμως ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ μεταξὺ 10—20.000.

## § 11. Βιομηχανίαι.

I. Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν ἰδίᾳ τοῦ παρόντος αἰῶνος παρατηρεῖται τάσις τῶν Βελγικῶν βιομηχανιῶν ὅπως προσεγγίσωσι τὰς ὀχθὰς τοῦ Σκάλδιος καὶ δὴ τὰ περίεξ

τῆς Ἀμβέρσης, ἵνα οὕτως εὐρίσκωνται ἐγγύς τῶν σημείων ἐκφορτώσεως τῶν πρώτων ὑλῶν, ἃς χρησιμοποιοῦσιν, αἵτινες πᾶσαι σχεδὸν εἰσάγονται ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ. Καί οὕτω μὲν μειοῦνται τὰ ἔξοδα μεταφορᾶς τῶν πρώτων ὑλῶν, αὐξάνουν ὁμως τὰ τῆς καυσίμου ὑλης, ἅτε τῶν ἀνθρακωρυχείων εὐρισκομένων εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ Βελγίου. Τὸ τελευταῖον ὁμως τοῦτο μειονέκτημα ἀντισταθμίζεται ὑπὸ τοῦ πλεονεκτήματος, ὅπερ ἔχουσιν αἱ παρά τὰς δχθας τοῦ Σκάλδιος βιομηχανικαὶ ἐπιχειρήσεις νὰ δύνανται νὰ ὑπεκφεύγωσιν εἰς τὰς τυχόν ὑπερβολικὰς ἀξιώσεις τῶν γαιανθρακοπαραγωγῶν τοῦ Βελγίου, ἅτε εὐκόλου οὔσης ἐν ἀνάγκῃ τῆς εἰσαγωγῆς ξένων γαιανθράκων διὰ θαλάσσης.

Οὐχ ἦττον ἡ Ἀμβέρσα δὲν δύναται νὰ θεωρηθῆ ἀκόμη μέγα βιομηχανικὸν κέντρον ὡς εἶναι ἄλλαι τινὲς πόλεις τοῦ Βελγίου (Λιέγη, κλπ.). Ἴδιᾳ δὲ δὲν παρατηρεῖται ἐν Ἀμβέρσῃ, ὡς εἰς ἐκείνας, μεγάλη ἀνάπτυξις ὀλίγων βιομηχανιῶν, ἀλλὰ μετρία πολυαριθμῶν τοιούτων, ὡς ἄλλως τε παρατηρεῖται εἰς ὅλους τοὺς λιμένας.

II. Ὡς μέγα ναυτικὸν κέντρον κέκτηται ἡ Ἀμβέρσα πολλὰ ἀξιόλογα ναυπηγεῖα (Ναυπηγεῖα Cockerill παρὰ τὸ Hoboken κλπ.), εἰς ἃ καθεικύνθησαν καὶ μεγάλα ἀκόμη ὑπερωκεάνεια. Ἐπίσης εἶναι ἀνεπτυγμένοι ἐν αὐτῇ ἀπὸ μακροῦ χρόνου ὄλαι αἱ βοηθητικαὶ καὶ παρεπόμεναι τῇ ναυπηγικῇ καὶ τῇ ἐξοπλίσει τῶν πλοίων βιομηχανίαι (κατασκευῆς ἐξαρτίων καὶ ἀρμένων, ναυτικῶν ἐργαλείων, ξυλουργία, ἐπιπλοποιία, κλπ.).

Παλαιαὶ βιομηχανίαι, τινὲς τῶν ὁποίων ἦσαν ἀνεπτυγμένοι ἐν Ἀμβέρσῃ ἤδη ἀπὸ τῶν Μέσων Αἰώνων, εἶναι ἡ ἐπεξεργασία τῶν ἀδαμάντων, ἡ χρυσοχοία, ἡ ἐριουργία, ἡ κατασκευὴ βελούδων καὶ τριχάπτων, ἡ λινουργία καὶ ἡ ταπητουργία.

Νεώτεραι βιομηχανίαι ἐν Ἀμβέρσῃ εἶναι αἱ τῶν



ειδῶν ἠλεκτρισμοῦ καὶ τηλεφῶνων (μεγάλα ἔργοστάσια τῆς Bell Telephone Manufacturing Co καὶ τῆς Antwerp Telephone & Electrical Works), ἡ σιδηρουργία, ἡ σαπυνοποιία, ἡ τοῦ καθαρισμοῦ ἀρύζης, ἡ τοῦ καθαρισμοῦ θείου, ἡ σιγαροποιία, ἡ ζυθοποιία, ἡ σακχαροποιία, ἡ τῆς παρασκευῆς ζυμαρικῶν καὶ διατετηρημένων τροφῶν (κονσερβῶν), κλπ.

Ἡ βιομηχανία εἶναι ἀνεπτυγμένη καὶ εἰς τὰ πλεῖστα τῶν προαστείων τῆς Ἀμβέρσης, ἴδια δὲ εἰς Merxem, Deurne καὶ Hoboken.

## § 12. Ἡ παροῦσα καὶ ἡ μέλλουσα θέσις τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης.

1. Ἡ Ἀμβέρσα ὀφείλει κατὰ μέγα μέρος τὴν ἐξέλιξιν αὐτῆς εἰς ἓνα τῶν πρώτων λιμένων τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης εἰς τὴν γεωγραφικὴν αὐτῆς θέσιν, τὴν ἀνάγλυφον ὄψιν τῆς ἐπιφανείας τῆς ὀπισθεν αὐτῆς ἐκτεινομένης ἐνδοχώρας, τὸν πλοῦτον καὶ δὴ τὸν ὀρυκτὸν, τῆς ἐνδοχώρας ταύτης, τὴν πλεονεκτικὴν αὐτῆς ἐπὶ τοῦ Κάτω Σκάλδιος θέσιν ἐν τῇ κατ' ἀρχὴν ἀξένῳ παρακτίῳ λωρίδι τῆς Βορείου Θαλάσσης, τῇ μεταξὺ Καλαὶ καὶ Ἰουτλάνδης, τὸ θαυμάσιον πλωτὸν δίκτυον τοῦ Σκάλδιος καὶ τὸ εὐκόλον τῆς συνδέσεως αὐτοῦ διὰ διωρύγων μετὰ τῶν γειτονικῶν ποταμίων δικτύων.

Ἡ Ἀμβέρσα εἶναι ὁ πλησιέστερος ἐπὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης λιμὴν τοῦ δυτικοῦ τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, πρὸς ὃν καὶ αἱ συγκοινωναὶ εἶναι εὐχερεῖς, καθόσον μεταξὺ Ἀμβέρσης καὶ τῆς κοιλάδος τοῦ Ρήνου, ἥτις ἀποτελεῖ τὴν κυρίαν φυσικὴν ὁδὸν διεισδύσεως, δὲν ἐκτείνεται ἢ τελείως πεδινὴ χώρα.

Διὰ τῆς κοιλάδος δὲ τοῦ Ρήνου καὶ τῶν κοιλάδων τῶν παραποτάμων αὐτοῦ Μοίνου (Main) καὶ Νέκαρ (Neckar), αἵτινες προσεγγίζουν τὸ Βαυαρικὸν ὄψιπε-

δον, παρ' ᾧ ἄρχεται ἡ κοιλὰς τοῦ Δουνάβεως, διανοίγεται συνεχῆς φυσικὴ ὁδὸς πρὸς τὸ κεντρικόν καὶ νοτιοανατολικόν τμήμα τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Διὰ τῆς διὰ τῆς διώρυγος δὲ Λουδοβίκου (Ludwigs Kanal) συνδέσεως τοῦ Μοίνου μετὰ τοῦ παραποτάμου τοῦ Δουνάβεως Altmühl, ἀπετελέσθη συνεχῆς ἐσωτερικὴ πλωτὴ ὁδὸς διὰ μέσου τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης πρὸς τὸν Εὐξείνιον Πόντον, ἥτις εἰς τὸ μεταξὺ Μαγεντίας καὶ Kelheim τμήμα αὐτῆς θέλει καταστῆ προσιτὴ καὶ εἰς μεγάλας ἀκόμη σχεδίας, ἅμα ὡς κατασκευασθῆ ἢ διωρυξ Esslingen — Ulm (μεταξὺ Νέκαρ καὶ Δουνάβεως) καὶ ἡ νέα διωρυξ Μοίνου—Δουνάβεως.

Ὁ ὀλλανδικὸς λιμὴν τοῦ Ρόττερδαμ, κείμενος εἰς ἀπόστασιν ὀλίγον μεγαλειτέραν τῆς Ἀμβέρσης ἀπὸ τῶν διαφόρων κέντρων τοῦ δυτικοῦ τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, κέκτηται ἀπέναντι τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης τὸ πλεονέκτημα ὅτι κεῖται ἐπ' αὐτοῦ τοῦ Ρήνου, πρὸς ὃν, παρ' αὐτῷ, συνδέεται διὰ βραχίονος καὶ ὁ Μόζας. Ἐχει ὅθεν εἰς τὴν διάθεσιν του δύο ἀρίστας πλωτὰς ὁδοὺς πρὸς τὸ ἐσωτερικόν, ἃς δύνανται νὰ χρησιμοποιῶσι, ἰδίᾳ τὴν τοῦ Ρήνου, τὸ μὲν μικρὰ πλοῖα θαλάσσης, τὸ δὲ μεγάλαι σχεδία. Καὶ ναὶ μὲν καὶ ὁ λιμὴν τῆς Ἀμβέρσης συνδέεται, τόσον μετὰ τοῦ Μόζα, ὅσον καὶ μετὰ τοῦ Ρήνου διὰ διωρύγων (§ 5, II καὶ § 6), αἱ διώρυγες ὁμοῦς αὗται, τινὲς τῶν ὁποίων δὲν χρονολογοῦνται ἀπὸ μακροῦ, δὲν εἶναι προσιτὰ εἰς πολὺ μεγάλας σχεδίας. Ὅπως προσελκύση πρὸς αὐτὴν ἡ Ἀμβέρσα τὴν διὰ τοῦ Μόζα ποταμίαν κίνησιν (Λωρραίνης κλπ.), ἦν συγκεντροῖ κατ' ἐξοχὴν ὁ λιμὴν τοῦ Ρόττερδαμ, παρέστη ἀνάγκη κατασκευῆς τῆς νέας μεγάλης διώρυγος Ἀμβέρσης—Λιέγης, αἱ ἐργασίαι ὀρύξεως τῆς ὁποίας ἤρχισαν κατὰ



α—λίμνη Γενεύης, β—λίμνη Κωνσταντίας, NP=Ντόρτμουντ, NT=Ντύσσελντοφ, ΣΤ=Στουτγάρδη, ΝΥΡΕΜΒ=Νυρεμβέργη, ΒΥΡΤΕΜΒ=Βυρτεμβέργη.

**Διώρυγες :** 1 Καμπίνης, 2 Βορρά, 3 Venlo-Ντύσσελντοφ, 4 Ντόρτμουντ-Έρε, 5 Γάνδης-Terneuzen, 6 Γάνδης-Βρυγών-Zeebrugge, 7 Boom-Charleroi, 8 Φλάνδρος, 9 St Quentin, 10 από Sambre εις Oise, 11 Άρδεννών, 12 από Aisne εις Oise, 13 από Aisne εις Μάρνην, 14 από Μάρνην εις Ρήνον, 15 Γαιανθρακωρυχείων, 16 από Ροδανού εις Ρήνον, 17 Λουδοβίκου, Α Άμβέρσης-Λιέγης (ή το κατ'ασκενήν), Β Μόινου-Δουνάβεως, Γ Νέκαρ-Δουνάβεως, Δ Βάδης, Ε Δουνάβεως-λίμνης Κωνσταντίας.

τό 1930. Τὴν ποταμίαν κίνησιν ὁμῶς τοῦ Ρήνου δὲν εἶναι εὐκόλον νὰ προσελκύσῃ ἡ Ἀμβέρσα, καθόσον πλατεῖται διώρυγες μόνον μέσῳ τοῦ ὀλλανδικοῦ ἐδάφους εἶναι δυνατόν νὰ ὀρυχθῶσιν, ὅπερ ὁμῶς ὡς ἀσύμφορον διὰ τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερδαμ, δυσκόλως θὰ ἠνύοι ἡ Ὀλλανδία<sup>(1)</sup>. Τὴν κίνησιν ταύτην θέλει διατηρήσει κατὰ μέγα μέρος, παρὰ τὰς ἐπιμόνους γερμανικὰς προσπάθειας μεταστροφῆς αὐτῆς πρὸς τοὺς γερμανικοὺς λιμένας τοῦ Emden καὶ τῆς Βρέμης, ὁ λιμὴν τοῦ Ρόττερδαμ ἐπὶ μακρὸν ἀκόμη.

Συνίσταται δὲ κατὰ μέγα μέρος ἡ διὰ τοῦ Ρήνου ποταμία κινήσις εἰς τὴν μεταφορὰν βαρέων ἢ καταλαμβανόντων μέγαν ὄγκον ἐμπορευμάτων, ἅτινα ὡς ἐκ τῆς σχετικῶς μικρᾶς αὐτῶν ἀξίας δὲν συμφέρει νὰ μεταφέρονται σιδηροδρομικῶς. Τοῦτου ἕνεκεν καὶ τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα (γαιάνθρακες, μεταλλεύματα, σιτηρὰ, κλπ.) κέκτηνται τὴν μεγαλειτέραν ἀναλογίαν ἐν τῇ κινήσει ἐμπορευμάτων τοῦ λιμένος τοῦ Ρόττερδαμ, ἐνῶ ἐν τῇ τῆς Ἀμβέρσας, ἥτις συγκεντροῖ μέγα μέρος τῶν σιδηροδρομικῶς μεταφερομένων ἐμπορευμάτων, ἡ ἀναλογία εἶναι κατὰ πολὺ μικροτέρα, ὡς ἐμφαίνεται

(1) Ἡ Συνθήκη, τῶν Βερσαλλιῶν προβλέπει τὴν κατασκευὴν ταυαύτης διώρυγος ἀπὸ Ἀμβέρσας εἰς Ruhrort. Ἐπειδὴ ὁμῶς ἡ κατασκευὴ αὐτῆς καὶ πολυθάπανος εἶναι καὶ χρόνον μακρὸν ἀπαιτεῖ, συνήφθη κατὰ τὸ 1925 σύμφωνον μεταξὺ Βελγίου καὶ Ὀλλανδίας περὶ κατασκευῆς διώρυγος ἀπὸ Ἀμβέρσας εἰς Moerdjik, ὅπου ἔβραχίων τοῦ Waal (Ρήνου) Biesbosch συμβάλλει τῷ Μόζα. Τοῦ συμφώνου ὁμῶς τούτου μὴ κυρωθέντος ὑπὸ τῆς Κάτω Βουλῆς τῆς Ὀλλανδίας κατὰ τὸ 1927, ἡ πραγματοποιήσις τῆς κατασκευῆς τῆς τελευταίας ταυαύτης διώρυγος ἀνεβλήθη.

ἐκ τοῦ κατωτέρω πίνακος εἰσαγωγῆς καὶ ἐξαγωγῆς εἰς χιλιάδας τόννων.

|                 | Ἀμβέρσα |      |      | Ρότερδαμ |      |      |
|-----------------|---------|------|------|----------|------|------|
|                 | 1929    | 1930 | 1931 | 1929     | 1930 | 1931 |
| <i>Εἰσαγωγή</i> |         |      |      |          |      |      |
| Γαϊάνθρακες     | 1602    | 1272 | 751  | 1602     | 1375 | 1137 |
| Δημητριακά . .  | 3547    | 3365 | 4329 | 3631     | 4059 | 4663 |
| Μεταλλεύματα    | 1860    | 1248 | 1052 | 10366    | 8698 | 4065 |
| Διάφορα . . .   | 5433    | 4593 | 4391 | 7349     | 6632 | 5979 |
| <i>Ἐξαγωγή</i>  |         |      |      |          |      |      |
| Γαϊάνθρακες     | 293     | 321  | 477  | 9170     | 8239 | 7250 |
| Δημητριακά .    | 170     | 104  | 101  | 62       | 176  | 182  |
| Διάφορα . . .   | 11535   | 9594 | 7740 | 4314     | 3803 | 3732 |

Οἱ ἐπὶ τῆς Βορείου θαλάσσης γερμανικοὶ λιμένες δὲν ἀποτελοῦσι μέχρι σήμερον λίαν ἐπικινδύνους ἀνταγωνιστάς τῆς Ἀμβέρσας καὶ τοῦτο κυρίως ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῆς ὀπισθεν αὐτῶν ἐκτεινομένης χώρας.

Καὶ ὁ μὲν λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου, ὡς ἐκ τῆς διευθύνσεως τοῦ Ἄλβιος πρὸς τὰ ΝΝΑ, τῆς εὐχεροῦς συνδέσεως τῶν παραποτάμων αὐτοῦ μετὰ τῶν δικτύων τῶν πρὸς ἀνατολὰς ποταμῶν, τοῦ σχετικῶς δυσχεροῦς ἀφ' ἑτέρου τῆς συνδέσεως του μετὰ τοῦ δικτύου τοῦ Ρήνου καὶ τῆς παρουσίας τῶν Mittelgebirge πρὸς Ν καὶ ΝΔ, ἐπεξέτεινε τὴν ἐπιρροὴν αὐτοῦ κυρίως εἰς τὸ ἀνατολικὸν τμήμα τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

Ὁ λιμὴν τῆς Βρέμης ἀφ' ἑτέρου, κείμενος ἐπὶ τοῦ μὴ εἰσδύοντος πολὺ πρὸς νότον Βισούργιδος (Weser), μόνον μετὰ τὴν κατασκευὴν τῆς Mittelland Kanal, δι' ἧς συνεδέθη μετὰ τοῦ δικτύου τοῦ Ρήνου, ἀπέκτησεν ἐπιρροὴν σχετικῶς ἀξιόλογον ἐπὶ τινῶν Παραρρηνίων χωρῶν.

"Αμα όμως ως ήθελον κατασκευασθῆ αἱ διώρυγες Κάτω \*Αλβιος — Βρέμης καὶ Weſtra — Μοίνου, δι' ὧν ἐπιτυγχάνεται σύνδεσις διὰ πλωτῶν ὁδῶν τόσον τοῦ \*Αμβούργου, ὅσον καὶ τῆς Βρέμης, ὄχι μόνον μετὰ τοῦ δικτύου τοῦ Ρήνου, ἀλλὰ καὶ μετὰ τοῦ τοῦ Δουνάβεως, οἱ λιμένες οἷτοι θέλουσι συγκεντρώσει καὶ ἀξιόλογον μέρος τοῦ ἐμπορίου τοῦ δυτικοῦ τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

\*Η πρὸς τὰ ΝΔ τέλος διεύθυνσις τοῦ Σκάλδιος, οἷτινος τὸ ἀνώτερον τμήμα εὐκόλως συνεδέθη διὰ διωρύγων μετὰ τῶν γαλλικῶν ποταμῶν Somme καὶ Oise (1), ἐπιτρέπει εἰς τὴν \*Αμβέρσαν νὰ ἐξυπηρετῆ εὐχερῶς καὶ μέρος τῆς βορειοανατολικῆς Γαλλίας (Γαλλικ. Φλάνδραν, \*Αρτουά, Πικαρδίαν, κλπ.), νὰ ἐπέκτεινῃ ὅθεν τὴν ἀκτίνα δράσεώς της καὶ πρὸς τὸ μέρος τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

II. \*Όλοι οἱ ὡς ἀνωτέρω διάφοροι φυσικοὶ συντελεσταὶ συνέβαλον τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἐξέλιξιν τῆς \*Αμβέρσης εἰς μέγα ἐμπορικὸν καὶ ναυτικὸν κέντρον. Γεννᾶται ὁμως τὸ ἐρώτημα διατί δὲν ἐξελίχθη ἀντὶ τῆς \*Αμβέρσης ἑτέρα πόλις ἐκ τῶν κειμένων ἐν τῇ παρακτίῳ ζώνῃ, τῇ ἀπὸ τοῦ στενοῦ τοῦ Καλαὶ μέχρι τῶν ἐκβολῶν τοῦ Μόζα; Καὶ αὗται ὡς καὶ ἡ \*Αμβέρσα εὐχερῶς συγκοινωνοῦσι μετὰ τῆς ἐνδοχώρας,

(1) Κατὰ τὸ 1801—1810 κατασκευάσθη ἡ διώρυξ τοῦ St Quentin, δι' ἧς ἠνώθη ὁ Σκάλδις μετὰ τοῦ Somme καὶ διὰ τούτου μέσω τῆς ἤδη ἀπὸ τοῦ 1731-8 ὀρυχθείσης διώρυγος Crozat μετὰ τοῦ παραποτάμου τοῦ Σηκουάνα Oise. Ἀργότερον, διὰ τῆς κατὰ τὸ 1889 κατασκευῆς τῆς διώρυγας Oise—Aisne, ἠνοιχθῆ σύντομος πλωτὴ ὁδὸς καὶ πρὸς τὴν Καμπανίαν. (Λεπτομερείας περὶ τοῦ δικτύου τῶν διωρύγων τῆς βορειοανατολικῆς Γαλλίας βλ. Demangeon A. La Picardie, Paris 1925, 3ème tirage, σελ. 324-330).

αί κείμεναι μάλιστα ἐπὶ τοῦ Σκάλδιος ἢ τινος τῶν παραποτάμων του ἢ καὶ ἐπὶ τῶν ἄλλων ποταμῶν τῆς Φλάνδρας, τῶν συνδεομένων διὰ διωρύγων μετ' αὐτοῦ, ἔχουν ἐπίσης εἰς τὴν διάθεσίν των τὰς αὐτὰς πλωτὰς ὁδοὺς πρὸς τὸ ἐσωτερικόν.

Ἡ ἐν λόγῳ παράκτιος ζώνη εἶναι κατ' ἀρχὴν δυσπρόσιτος εἰς τὰ πλοῖα θαλάσσης. Κέκτηται ἀκτὰς χθαμαλάς, ἄνευ κολπώσεων, παρ' αἷς αἱ ἀμμοσύρτις δὲν ἐλλείπουσιν καὶ εἰς ἅς ἡ κατασκευὴ τεχνητοῦ λιμένος πρὸς τὸ μέρος τῆς θαλάσσης δὲν εἶναι εὐκόλος. Μόλις κατὰ τὸ 1906 κατεσκευάσθη ὁ πρῶτος τοιοῦτος λιμὴν, ὁ τοῦ Zeebrugge (1). Κατὰ μῆκος δὲ τῶν ἀκτῶν ὑψοῦται διπλῆ ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον σειρὰ θινῶν, αἵτινες προστατεύουσι μὲν τὴν ἐνδοχώραν ἀπὸ τῆς μανίας τῶν κυμάτων, ἢ ἄμμος ὅμως αὐτῶν μετατοπιζομένη ὑπὸ τοῦ ἀνέμου ἀποτελεῖ δυσμενῆ συντελεστὴν διὰ τοὺς παρακτίους συνοικισμοὺς καὶ τοὺς λιμένας (§ 2, II).

Μόνον αἱ ἐκβολαὶ τῶν ποταμῶν ἢ καὶ αἱ διώρυγες αἱ καταλήγουσαι εἰς τὴν θάλασσαν, δύνανται διὰ καταλλήλων τεχνητῶν ἔργων ν' ἀποτελέσωσιν ἀσφαλῆ ἀγκυροβόλια. Οὕτως ὁ λιμὴν τῶν Gravelines κεῖται ἐπὶ τοῦ Aa, ὁ τῆς Δουγκέρκης παρὰ τὰς ἐκβολὰς παλαιοῦ βραχίονος τοῦ Aa (Vliet), νῦν τμήματος τῆς διώρυγος Bourbourg (2), ὁ τοῦ Nieupoort ἐπὶ τοῦ Yser, κλπ.

Ὅλοι ὅμως οἱ μικροὶ οὗτοι ποταμοὶ τῆς Φλάνδρας καὶ ἀβαθῆ σχετικῶς αὐλακα κέκτηνται κατὰ τὰς ἐκβολὰς των, ὥστε νὰ μὴ εἶναι προσιτοὶ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ εἰς τὰ πλοῖα θαλάσσης ἄνευ τεχνητῆς διαπλα-

(1) Froideveaux H. Le port de Zeebrugge (Larousse Mensuel N<sup>o</sup> 132 Février 1918 σελ. 380).

(2) Briquet A. Le littoral de nord de la France σελ. 374.

τύνοσεως καὶ ἐκβαθύνσεως καὶ συχνὰ προσχώνονται ὑπὸ τῆς ἄμμου καὶ τῆς ἰλύος. Πρὸς διατήρησιν τῶν καταλλήλων βαθῶν διὰ τὸν εἰσπλουν καὶ τὸν προσορμισμόν τῶν μεγάλων πλοίων θαλάσσης ἀπαιτεῖται συνεχῆς σχεδὸν ἐπίβλεψις καὶ ἀφαίρεισις τῆς ἄμμου καὶ ἰλύος. Συνεπεῖα προσχώσεως κατὰ τὸν 14ον αἰῶνα ἠχρηστεύθη ὁ ἄλλοτε τὰ μέγιστα ἀκμάζων λιμὴν τῶν Βρυγῶν (§ 2, II), κείμενος ὡς εἰκάζεται ἐπὶ παλαιοῦ τινος βραχίονος τοῦ Yser, καταλήγοντος εἰς τὸν κόλπον τοῦ Zwyn (1).

Μόνος ὁ Σκάλδις, εἰς ὃν συγκεντροῦνται τὰ ὕδατα ὀλοκλήρου σχεδὸν τῆς Φλάνδρας καὶ τοῦ Brabant, μὴ δυνάμενα νὰ ἐκφύγῃσι κατ'εὐθείαν εἰς τὴν θάλασσαν ὡς ἐκ τῆς παρουσίας τῆς παραλλήλως περίπου τῆ παραλίᾳ καὶ εἰς ἀπόστασιν 20 — 30 χλμ. ἀπ' αὐτῆς διηκούσης σειρᾶς γηλόφων (Mt Cassel. 157 μ., Mt Noir 131 μ., Mt Kemmel 156 μ. κλπ.), ἀποτελῶν μέγαν ποταμόν, κέκτηται βαθεῖαν αὐλακα παρὰ τὰς ἐκβολὰς του, τυγχάνων οὕτω προσιτὸς εἰς τὰ πλοῖα θαλάσσης, μέχρις ἀποστάσεως μάλιστα 170 χλμ., ὡς ἐκ τῆς μικρᾶς κλίσεως ἣν παρουσιάζει, ἥτις ἐπιτρέπει εἰς τὰς πλημμυρίδας νὰ ἐπιδρῶσι μέχρι τῆς ἀποστάσεως ταύτης. Αἱ πόλεις ὅθεν, αἱ κείμεναι ἐπὶ τοῦ τμήματος τούτου τοῦ ποταμοῦ κέκτῃνται ὅλα τὰ στοιχεῖα ἐκεῖνα, ἅτινα ἀπαιτοῦνται ὅπως καταστῶσι λιμένες ἐξυπηρετήσεως μεγάλου τμήματος τῆς δυτικῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ μέρους τῆς Δυτικῆς. Πάντως μειονεκτοῦσι σχετικῶς αἱ κείμεναι εἰς τὸ ἄνω τῆς συμβολῆς τοῦ Ροῦπελ τμήμα (Termonde, Wetteren, Melle, Γάνδη), ὅπερ δὲν εἶναι προσιτὸν εἰς μεγάλα πλοῖα. Τούτου ἕνεκεν μάλιστα, ἵνα καταστῆ προσιτὴ ἡ Γάνδη εἰς με-

(1) Briquet A. Le littoral du nord de la France  
σελ. 375.



γάλα πλοία θαλάσσης, κατεσκευάσθη ἡ διώρυξ τοῦ Terneuzen.

Ἐξ ἑτέρου παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ, ὡς ἐκ τοῦ νηοῖζοντος ἢ τελματώδους τῶν περιοχῶν καὶ τοῦ σχετικῶς δυσχερεστεροῦ ἐπομένως τῆς μετὰ τῆς ἐνδοχώρας συγκοινωνίας, ἡ ἀνάπτυξις μεγάλου ἐμπορικοῦ καὶ ναυτικοῦ κέντρου δὲν εἶναι καὶ τόσο ἐύκολος. Τὸ Flessingue (Vlissingen) δὲν εἶναι κυρίως ἢ λιμὴν ταχειῶν ἐπιβατικῶν συγκοινωνιῶν μετὰ τῆς Ἀγγλίας, οἱ δὲ λοιποὶ παρόχθιοι συνοικισμοί, ἀλιευτικὰ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ κέντρα.

Τὸ καταλληλότερον ὄθεν τμήμα τοῦ Σκάλδισ δια τὴν ἀνάπτυξιν μεγάλου ἐμπορικοῦ καὶ ναυτικοῦ κέντρου εἶναι τὸ μεταξὺ φρουρίου Bath καὶ τῆς συμβολῆς τοῦ Rurel. Εἰς τὸ μέσον περίπου τοῦ τμήματος τούτου καὶ παρά τὸ σημεῖον, ὅπερ πλησιάζει περισσότερον τὰς Παραρρηνίους χώρας, κεῖται ἡ Ἀμβέρσα.

III. Εἰς παλαιότεραν ἐποχὴν τὰ διάφορα φυσικὰ πλεονεκτήματα, περὶ ὧν ὁ λόγος ἐν τοῖς προηγουμένοις, ἦσαν ἀρκετὰ ὅπως ἐπιτρέψωσιν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν νὰ ἐξελιχθῇ εἰς μέγα ἐμπορικὸν καὶ ναυτικὸν κέντρον. Ἄμα ὡς ἀπέκτησαν σπουδαιότητα αἱ ὑπερθαλάσσιαι ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ τῆς Κεντρικῆς καὶ Δυτικῆς Εὐρώπης μετὰ τὴν ἀνακάλυψιν τῆς Ἀμερικῆς καὶ τὴν ἐγκαινίωσιν τῆς διὰ τοῦ περίπλου τῆς Ἀφρικῆς ὁδοῦ πρὸς τὰς Ἰνδίας<sup>(1)</sup>. Ἐξ ἄλλου ἀνταγωνισμὸς σοβαρὸς ὑπὸ ἄλλων λιμένων τῆς Βορείου Θα-

(1) Ἡ ὁδὸς αὕτη ἦτο γνωστὴ καὶ κατὰ τὴν ἀρχαιότητα (περίπλους τῆς Ἀφρικῆς κατὰ τὸν 6ον π.Χ. αἰῶνα, γενόμενος κατὰ τὴν ἀφήγησιν τοῦ Ἡροδότου —IV, 42— ὑπὸ Φοινίκων θαλασσοπόρων κατὰ διαταγὴν τοῦ βασιλέως τῆς Αἰγύπτου Νεκώ), δὲν ἐχρησιμοποιεῖτο ὁμοίως ὡς ἐκ τοῦ μακροῦ καὶ ἐπικινδύνου αὐτῆς.

λάσσης, προερχόμενος ἐκ πολιτικῶν ὑπολογισμῶν δὲν ὑπῆρχεν, καθόσον, ἢ μὲν Κεντρικὴ Εὐρώπη, κατατεμαχισμένη εἰς πολυάριθμα κρατίδια, χαλαρώτατα συνδεδεμένα εἰς τὴν Γερμανικὴν Αὐτοκρατορίαν, δὲν ἦτο εἰς κατάστασιν νὰ ὑποστηρίξῃ ἰσχυρῶς τοὺς Ἀνσεατικούς λιμένες, ἢ δὲ ἰσχύς τῆς Γαλλίας δὲν ἐξετείνετο ἀκόμη εἰς Ἄρτουά καὶ Φλάνδραν. Οἱ ὀλλανδικοὶ ἐπίσης λιμένες ἀνῆκον πολιτικῶς εἰς τὸν αὐτὸν κύριον, εἰς ὃν καὶ ἡ Ἀμβέρσα, ἦτοι μέχρι τοῦ 1558 εἰς τὸν Οἶκον τῆς Αὐστρίας (Maison d'Autriche), ἀκολούθως δὲ εἰς τὴν Ἰσπανίαν.

Ὅτε ὁμως ἡ Ὀλλανδία ἐπανεστάτησε κατὰ τῆς Ἰσπανικῆς κυριαρχίας (1573), οἱ ὀλλανδικοὶ λιμένες, ἔχοντες τὰ αὐτὰ φυσικὰ πλεονεκτήματα πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ δυτικοῦ τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ἤρχισαν ν' ἀνταγωνίζονται σοβαρῶς τὴν παραμείνασαν εἰς τοὺς Ἰσπανοὺς Ἀμβέρσαν. Ἐπωφελοῦμενοι δὲ τοῦ πολιτικοῦ ἀνταγωνισμοῦ μεταξύ Γαλλίας καὶ Ἰσπανίας, ἐπέτυχον οἱ Ὀλλανδοὶ διὰ τῆς συνθήκης τῆς Βεστφαλίας (1648), δι' ἧς ἀνεγνωρίσθη ἐπίσημως ἡ ἀνεξαρτησία τῆς Ὀλλανδίας, τὴν προσηράτησιν ἀμφοτέρων τῶν ὄχθων τοῦ Κάτω Σκάλδιος, ὃν καὶ ἔκλεισαν εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν, νεκρῶσαντες οὕτω τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης (§ 2, III).

Ὅτε ἀργότερον τὸ πολιτικῆς φύσεως τοῦτο ἐμπόδιον ἤρθη (§ 2, IV), αἱ γενικαὶ συνθήκαι ἦσαν διάφοροι. Ἡ Γαλλία ἦτο κυρία, ὄχι μόνον τοῦ Ἄρτουά (¹) καὶ τῆς Φλάνδρας (²), ἀλλὰ καὶ τῆς Λωρραίνης (³) καὶ

(¹) Ἀπὸ τοῦ 1659 διὰ τῆς συνθήκης τῶν Πυριναίων.

(²) Ἀπὸ τοῦ 1668 διὰ τῆς συνθήκης τοῦ Aix-la-Chapelle.

(³) Ἀπὸ τοῦ 1776

γάλα πλοία θαλάσσης, κατεσκευάσθη ἡ διώρυξ τοῦ Terneuzen.

Ἄφ' ἐτέρου παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ, ὡς ἐκ τοῦ νηοῖζοντος ἢ τελματώδους τῶν περιοχῶν καὶ τοῦ σχετικῶς δυσχερεστέρου ἐπομένως τῆς μετὰ τῆς ἐνδοχώρας συγκοινωνίας, ἡ ἀνάπτυξις μεγάλου ἐμπορικοῦ καὶ ναυτικοῦ κέντρου δὲν εἶναι καὶ τόσον εὐκολος. Τὸ Flessingue (Vlissingen) δὲν εἶναι κυρίως ἢ λιμὴν ταχειῶν ἐπιβατικῶν συγκοινωνιῶν μετὰ τῆς Ἀγγλίας, οἱ δὲ λοιποὶ παρόχθιοι συνοικισμοί, ἀλιευτικὰ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ κέντρα.

Τὸ καταλληλότερον ὄθεν τμήμα τοῦ Σκάλδιος διὰ τὴν ἀνάπτυξιν μεγάλου ἐμπορικοῦ καὶ ναυτικοῦ κέντρου εἶναι τὸ μεταξὺ φρουρίου Bath καὶ τῆς συμβολῆς τοῦ Kurel. Εἰς τὸ μέσον περίπου τοῦ τμήματος τούτου καὶ παρά τὸ σημεῖον, ὅπερ πλησιάζει περισσότερον τὰς Παραρρηνίους χώρας, κεῖται ἡ Ἀμβέρσα.

III. Εἰς παλαιότεραν ἐποχὴν τὰ διάφορα φυσικὰ πλεονεκτήματα, περὶ ὧν ὁ λόγος ἐν τοῖς προηγουμένοις, ἦσαν ἀρκετὰ ὅπως ἐπιτρέψωσιν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν νὰ ἐξελιχθῇ εἰς μέγα ἐμπορικὸν καὶ ναυτικὸν κέντρον. Ἄμα ὡς ἀπέκτησαν σπουδαιότητα αἱ ὑπερθαλάσσιαι ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ τῆς Κεντρικῆς καὶ Δυτικῆς Εὐρώπης μετὰ τὴν ἀνακάλυψιν τῆς Ἀμερικῆς καὶ τὴν ἐγκαινίωσιν τῆς διὰ τοῦ περίπλου τῆς Ἀφρικῆς ὁδοῦ πρὸς τὰς Ἰνδίας<sup>(1)</sup>. Ἐξ ἄλλου ἀνταγωνισμὸς σοβαρὸς ὑπὸ ἄλλων λιμένων τῆς Βορείου Θα-

(1) Ἡ ὁδὸς αὕτη ἦτο γνωστὴ καὶ κατὰ τὴν ἀρχαιότητα (περίπλους τῆς Ἀφρικῆς κατὰ τὸν θὸν π. Χ. αἰῶνα, γενόμενος κατὰ τὴν ἀφήγησιν τοῦ Ἡροδότου — IV, 42— ὑπὸ Φοινίκων θαλασσοπόρων κατὰ διαταγὴν τοῦ βασιλέως τῆς Αἰγύπτου Νεκώ), δὲν ἐχρησιμοποιεῖτο ὁμως ὡς ἐκ τοῦ μακροῦ καὶ ἐπικινδύου αὐτῆς.

λάσσης, προερχόμενος ἐκ πολιτικῶν ὑπολογισμῶν δὲν ὑπῆρχεν, καθόσον, ἢ μὲν Κεντρικὴ Εὐρώπη, κατατεμαχισμένη εἰς πολυάριθμα κρατίδια, χαλαρώτατα συνδεδεμένα εἰς τὴν Γερμανικὴν Αὐτοκρατορίαν, δὲν ἦτο εἰς κατάστασιν νὰ ὑποστηρίξῃ ἰσχυρῶς τοὺς Ἀνσεατικούς λιμένες, ἢ δὲ ἰσχύς τῆς Γαλλίας δὲν ἐξετείνετο ἀκόμη εἰς Ἄρτουά καὶ Φλάνδραν. Οἱ ὀλλανδικοὶ ἐπίσης λιμένες ἀνῆκον πολιτικῶς εἰς τὸν αὐτὸν κύριον, εἰς ὃν καὶ ἡ Ἀμβέρσα, ἦτοι μέχρι τοῦ 1558 εἰς τὸν Οἶκον τῆς Αὐστρίας (Maison d'Autriche), ἀκολούθως δὲ εἰς τὴν Ἰσπανίαν.

Ὅτε ὁμως ἡ Ὀλλανδία ἐπανεστάτησε κατὰ τῆς Ἰσπανικῆς κυριαρχίας (1573), οἱ ὀλλανδικοὶ λιμένες, ἔχοντες τὰ αὐτὰ φυσικὰ πλεονεκτήματα πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ δυτικοῦ τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ἤρχισαν ν' ἀνταγωνίζωνται σοβαρῶς τὴν παραμείναςαν εἰς τοὺς Ἰσπανοὺς Ἀμβέρσαν. Ἐπωφελοῦμενοι δὲ τοῦ πολιτικοῦ ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ Γαλλίας καὶ Ἰσπανίας, ἐπέτυχον οἱ Ὀλλανδοὶ διὰ τῆς συνθήκης τῆς Βεστφαλίας (1648), δι' ἧς ἀνεγνωρίσθη ἐπισημῶς ἡ ἀνεξαρτησία τῆς Ὀλλανδίας, τὴν προσαρτήσιν ἀμφοτέρων τῶν ὄχθων τοῦ Κάτω Σκάλδιος, ὃν καὶ ἔκλεισαν εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν, νεκρῶσαντες οὕτω τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης (§ 2, III).

Ὅτε ἀργότερον τὸ πολιτικῆς φύσεως τοῦτο ἐμπόδιον ἤρθη (§ 2, IV), αἱ γενικαὶ συνθήκαι ἦσαν διάφοροι. Ἡ Γαλλία ἦτο κυρία, ὄχι μόνον τοῦ Ἄρτουά (¹) καὶ τῆς Φλάνδρας (²), ἀλλὰ καὶ τῆς Λωρραίνης (³) καὶ

(¹) Ἀπὸ τοῦ 1659 διὰ τῆς συνθήκης τῶν Πυριναίων.

(²) Ἀπὸ τοῦ 1668 διὰ τῆς συνθήκης τοῦ Aix-la-Chapelle.

(³) Ἀπὸ τοῦ 1776

τῆς Ἀλοσατίας<sup>(1)</sup>, χωρῶν, ἐφ' ὧν οἱ γαλλικοὶ λιμένες, παρὰ τὴν σχετικῶς μειονεκτικὴν ἐν πολλοῖς ἀπὸ γεωγραφικῆς ἀπόψεως θέσιν των, εἶχον ἤδη ἐπεκτείνει σταθερῶς τὴν ἐπιρροὴν των κατὰ τὸ διάστημα τῆς νεκρώσεως τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης. Οἱ ὀλλανδικοὶ λιμένες ἀφ' ἑτέρου εἶχον κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα κατορθώσει νὰ συγκεντρώσωσι τὸ μέγιστον μέρος τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου τοῦ δυτικοῦ τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Τέλος, τὸ Λονδίνον καὶ ἄλλαι τινὲς ἀγγλικαὶ ἀγοραί, εἶχον καταστήσῃ μεσάζοντες ἀξιολόγου μέρους τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου τῶν αὐτῶν χωρῶν τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, χάρις εἰς τὰς ἀγγλικὰς ἀποικίας, εἰς τὸν μέγαν ἀγγλικὸν ἐμπορικὸν στόλον καὶ εἰς τὰ ἀφθονα κεφάλαια.

Διὰ ν' ἀνακτήσῃ τὴν παλαιὰν αὐτῆς θέσιν ἡ Ἀμβέρσα, πόλις πλέον τοῦ μικροῦ Βελγικοῦ Κράτους<sup>(2)</sup>.

(1) Ἀπὸ τοῦ 1648 διὰ τῆς συνθήκης τῆς Βεστφαλίας, πλὴν τοῦ Στρακοῦργου, ὅπερ προσήρτηθη κατὰ τὸ 1681.

(2) Κατὰ τὸν 16ον αἰῶνα, ἐποχὴν τῆς μεγίστης ἀκμῆς τῆς Ἀμβέρσης, αἱ Κάτω Χῶραι, ὅς καταλύον μέχρι μὲν τοῦ 1558 οἱ Αὐστριακοί, εἶτα δὲ οἱ Ἰσπανοί, ἐκέκτηντο ἕκτασιν πολὺ μεγαλειτέραν (2 1/2 φορές) τῆς τοῦ νεωτέρου Βελγίου, καθόσον, ὅχι μόνον αἱ νῦν ἀποτελοῦσαι τὸ θαλάσιον τῆς ὀλλανδίας ἐπαρχίαι περιελαμβάνοντο εἰς αὐτάς, ἀλλὰ καὶ ἡ Γαλλικὴ Φλάνδρα καὶ τὸ Ἄρτουά. Καὶ εἰς πλοῦτον δὲ, σχετικῶς πρὸς τὸν ὅλον πλοῦτον τῆς τότε Εὐρώπης, ἦσαν ἀσυγκρίτως ὑπέρτεροι τοῦ σημερινοῦ Βελγίου. Τὴν ἐποχὴν ἐκείνην αἱ Κάτω Χῶραι ἦσαν ἡ πλουσιωτέρα περιοχὴ τῆς Εὐρώπης. Διεκρίνεται δὲ κατ' ἐξοχὴν διὰ τὸν πλοῦτον αὐτῆς ἡ Φλάνδρα, ἣτις προστατευομένη ἀπὸ τὸ μέρος τῆς θαλάσσης ὑπὸ συνεχοῦς διπλῆς σειρᾶς θινῶν (ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν Ζηλάνδην, ὀλλανδίαν, κλπ., ὅπου ἡ ζώνη τῶν θινῶν δὲν εἶναι συνεχῆς), ἦτο πυκνότατα κατοικημένη καὶ ὡς ἀναφέρει Ἰσπανός τις συγγρα-

ἔδει γὰρ χρησιμοποιοῦσθαι εἰς ὅσον τὸ δυνατόν εὐρυτέραν κλίμακα, τὰ νεώτερα τεχνικά μέσα, ἵνα οὕτω διὰ τῆς εἰς αὐτὰ ὑπεροχῆς τῆς, καταστῆ δυνατόν νὰ ὑποσκελίσῃ τοὺς ὀλλανδικοὺς λιμένας, ὡς ἐπίσης καὶ διάφοροι συνδυασμοί, βασιζόμενοι κυρίως εἰς ἀφθονίαν κεφαλαίων, ἵνα καταστῆ δυνατός ὁ ἀνταγωνισμὸς πρὸς τὰς ἀγγλικὰς ἰδίαι ἀγοράς.

IV. Οἱ Βέλγοι δὲν ἐφέισθησαν δαπανῶν πρὸς κατασκευὴν, κατὰ τὸν παρελθόντα αἰῶνα, σιδηροδρομικῶν γραμμῶν καὶ διωρύγων, δι' ὧν θὰ ἐπετυγχάνοντο εὐκολοὶ συγκοινωνίαι, τόσοον μετὰ τῶν Παραρρηνίων χωρῶν, ὅσον καὶ μετὰ τῆς βορειοανατολικῆς Γαλλίας. Αἱ διὰ Λιμβούργου καὶ Λιέγης (§ 7, I) σιδηροδρ. γραμμαὶ ἐξησφάλισαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης ἀξιόλογον μέρος τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τῶν περὶ τὸν Κάτω Ρῆνον χωρῶν, αἱ διὰ Λουξεμβούργου (§ 7, I) τῶν περὶ τὸν Ἄνω (Ἀλσατίας, Ἑλβετίας, κλπ.), αἱ δὲ διὰ Namur καὶ Hainaut, τῆς βορειοανατολικῆς Γαλλίας, πρὸς ἣν ἐπὶ πλέον ἦγον καὶ ἀρκεταὶ πλωταὶ ὁδοὶ (Σκάλδις κλπ.).

Παραλλήλως ὁμως πρὸς τὸ Βέλγιον κατεσκεύασε καὶ ἡ Γαλλία σιδηροδρομικὰς γραμμάς, δι' ὧν συνε-

---

φεύς τῆς ἐποχῆς, ἐφαίνετο ὡς ν' ἀπετέλει μίαν καὶ μόνην πόλιν, τοσούτον αἱ πολυάνθρωποι πόλεις αὐτῆς ἔκλειτο ἐγγύς ἀλλήλων.

Κατὰ τὸ 1566 εἰσῆχθησαν εἰς τὰς Κάτω Χώρας ἐκ Λισσαβῶνος, Ἀγγλίας καὶ Ἰταλίας τρόφιμα ἄξιας 80 ἑκατμ. Μόνη δὲ ἡ Βρυῆν (Bruges) ἠγόρασε κατὰ τὸ αὐτὸ ἔτος εἰς Ἰσπανίας ἔρια ἄξιας 10 ἑκατομ. Φίλιππος ὁ Β' ἠδυνήθη νὰ εἰσπράξῃ κατὰ τὸ 1558 ἐκ τῶν Κάτω Χωρῶν 35 ἑκτμ. διὰ φόρους, ποσὸν ἀνώτερον ἐκείνου, ὅπερ ἀπέδιδεν αὐτῷ ἡ Καστίλλη (Duruis V. Histoire des Temps Modernes, 157, ἐκδ. Paris 1913, σελ. 230—1).

δέθησαν οἱ λιμένες τῆς Δουγκέρκης καὶ τοῦ Καλαὶ μετὰ τῆς Λωρραίνης, τῆς Ἀλσατίας καὶ τῆς Ἑλβετίας. Ἐπί πλέον, διὰ τῆς συμπληρώσεως τοῦ δικτύου τῶν διωρύγων τῆς βορειοανατολικῆς Γαλλίας (1), οἱ αὐτοὶ γαλλικοὶ λιμένες τῆς Δουγκέρκης (2) καὶ τοῦ Καλαὶ ἀπέκτησαν ἀρίστην σύντομον πλωτὴν ἐσωτερικὴν ὁδὸν πρὸς τὸ Vermandois, τὴν Καμπανίαν, τὴν Λωρραίνην καὶ τὴν Ἀλσατίαν. Παρὰ ταῦτα ὁμως ἡ Ἀμβέρσα κατῴρθωσε νὰ ἐπεκτείνει ἰσχυρῶς τὴν ἐμπορικὴν αὐτῆς ἐπιρροὴν ἐν τῇ βορειοανατολικῇ Γαλλίᾳ καὶ νὰ διατηρήσῃ αὐτὴν μέχρι σήμερον, χάρις εἰς τὴν πλεονεκτικὴν αὐτῆς θέσιν ἀπέναντι τῶν γαλλικῶν λιμένων, ἔνεκεν ἰδίᾳ τῶν τακτικῶν καὶ πυκνῶν ἀναχωρήσεων ἀτμοπλοίων δι' ὅλους τοὺς μεγάλους λιμένας τοῦ κόσμου καὶ χάρις εἰς τὰ ἀριστα τεχνικὰ μέσα, ἅτινα διαθέτει ὁ λιμὴν αὐτῆς. Τοῦτου ἔνεκεν καὶ ἡ Γαλλία τελευταίως ἤρchiσε ν' ἀπασχολῆται σοβαρῶς μετὰ τὸ ζήτημα τῆς βελτιώσεως τοῦ λιμένος τῆς Δουγκέρκης, ἵνα δυνηθῇ οὗτος ν' ἀνταγωνισθῇ ἐπιτυχῶς τὸν τῆς Ἀμβέρσης (3).

(1) Διωρυξὶς τῆς Sensée κατὰ τὸ 1820, διωρυξὶς ἀπὸ Aire εἰς La Bassée κατὰ τὸ 1825, διωρυξὶς Aisne—Μάρνη κατὰ τὸ 1848-60, διωρυξὶς Μάρνη—Ρήνου κατὰ τὸ 1851, διωρυξὶς Oise—Aisne κατὰ τὸ 1889.

(2) Ἡδὴ ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ παρελθόντος αἰῶνος ὁ λιμὴν τῆς Δουγκέρκης παρουσιάζει λίαν ἀξιόλογον κίνησιν, ἀνεληθῶσαν (μέσοι ἐτήσιοι ὄροι) κατὰ τὸ 1896—1900 εἰς εἰσαγωγὴν ἐμπορευμάτων ἄξιᾳς 560 ἑκτμ. φρ. καὶ ἐξαγωγὴν 110 ἑκτμ. φρ., κατὰ δὲ τὸ 1901—1905 εἰς εἰσαγωγὴν 600 ἑκτμ. φρ. καὶ ἐξαγωγὴν 160 ἑκτμ. φρ. Εἰς κίνησιν δὲ πλοίων εἰς τὸν ναὸν ἐρχεται ἡ Δουγκέρκη κατὰ σειρὰν πέμπτη μετὰ τῶν γαλλικῶν λιμένων.

(3) Περὶ τῆς μετὰ τὸν πόλεμον 1914—1918 θέσεως τοῦ λι-

Ὅπως καταστῆ δυνατὴ ἢ εὐθινοτέρα μεταφορὰ ἐμπορευμάτων εἰς Ἀμβέρσαν ἐκ τῶν περὶ τὸν Κάτω Ρῆνον χωρῶν, κατεσκευάσθη ἡ διώρυξ τῆς Καμπίνης καὶ ἡ συνεχομένη ταύτη διώρυξ τοῦ Βορρά, ἥτις καταλήγει εἰς τὸν Κάτω Μόζαν καὶ ἀκολουθῶς εἰς τὸν Κάτω Ρῆνον (§ 6). Ἡ πλωτὴ ὁμοίως αὕτη πρὸς Ἀμβέρσαν ὁδὸς δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ συγκριθῆ πρὸς τὰς εἰς Ρόττερδαμ ἀγούσας πλωτὰς ὁδοὺς τοῦ Ρῆνου καὶ τοῦ Μόζα.

Ἡ πρώτη, ἐπέτρεψεν εἰς τὸ Ρόττερδαμ νὰ συγκεντρώσῃ μάλιστα μέρος τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τῶν Παραρρηνίων ἐπαρχιῶν. Τὰ  $\frac{2}{3}$  τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου τοῦ ἐν λόγω λιμένος ἀναφέρονται εἰς γερμανικὰ ἐμπορεύματα, 94% δὲ τῶν ἐμπορευμάτων, ὅτινα διέρχονται τὰ γερμανοολλανδικὰ σύνορα παρὰ τὸ Emsmichei, μεταφερόμενα ἐπὶ σχεδίων ἢ πλοίων ἀκολουθούντων τὸν ροῦν τοῦ Ρῆνου, μεταφορτώνονται εἰς Ρόττερδαμ ἐπὶ πλοίων θαλάσσης (1). Αἱ νεωδόχοι τοῦ Ρόττερδαμ ἔχουσι κατασκευασθῆ κατὰ τὸν καλύτερον διὰ τὴν εὐχέρειαν τῶν μεταφορτώσεων τρόπον. Παραλλήλως δὲ πρὸς τὴν τεραστίαν ἀπὸ τοῦ τελευταίου τετάρτου τοῦ παρελθόντος αἰῶνος ἀνάπτυξιν τῆς Γερμανικῆς βιομηχανίας, ἐγένοντο ἀρκετὰ τεχνικὰ ἔργα διαρρυθμίσεως τῆς κοίτης τοῦ Ρῆνου, ἐπὶ πλέον δὲ κατεσκευάσθη μεταξύ Ρόττερδαμ καὶ θαλάσσης, μεταξύ 1875 καὶ 1900, ἡ Nieuwe Waterweg (2).

μένος τῆς Δουγκέρκης βλ. *Broquiere A. Notice sur l'état actuel du port de Dunkerque* (1928).

(1) *Brunhes J. & Vallaux Cam. La Géographie de l'Histoire* (2<sup>e</sup> ἐκδ. Paris 1921) σελ. 544.

(2) Ἀπειρομερίας περὶ τοῦ λιμένος τοῦ Ρόττερδαμ καὶ τῆς σημασίας αὐτοῦ βλ. εἰς *A. van Yselstein, De haven van Rotterdam* (Rotterdam 1900).



Ἡ δευτέρα πλωτή ὁδός, βελτιωθεῖσα μετὰ τὴν κατασκευὴν τῶν σχετικῶν τεχνικῶν ἔργων (1), ἰδίᾳ τῶν δέξαμενῶν ἐπιπολῆς καὶ τῶν ὑδροφρακτῶν τοῦ Linne (πτῶσις 5 μέτρων), Roermond (πτῶσις 2,75 μ.), Belfelt (πτῶσις 3,25 μ.), Aferden (πτῶσις 3,25 μ.) καὶ Grave (πτῶσις 3,75 μ.) καὶ ἐνισχυθεῖσα διὰ τῆς τελευταίως κατασκευασθείσης (2) διώρυγος τῆς Ἰουλιάνας (Juliana Kanal), προσδίδει εἰς τὸ Ρόττερδαμ λίαν πλεονεκτικὴν θέσιν ἐν τῇ προσελκύσει τῆς διὰ τῶν πλωτῶν ὁδῶν ἐμπορικῆς κινήσεως τῶν παρὰ τὰ Ἄρδεννα περιοχῶν καὶ τῆς δυτικῆς Λωρραίνης.

Ἡ νέα ὁμῶς διώρυξ Λιέγης—Ἀμβέρσης, ἣτις θέλει περατωθῆ ἐντὸς σχετικῶς βραχείου χρονικοῦ διαστήματος, θά ἐπιτρέψῃ εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης ν' ἀνταγωνίζηται τὸν τοῦ Ρόττερδαμ ἐν τῇ προσελκύσει τῆς διὰ τοῦ Μόζα ποταμίας κινήσεως, ὑπὸ ἴσους, ἂν ὄχι καὶ εὐνοικωτέρους ὄρους. Διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς διώρυγος ταύτης ἀπητήθησαν ὡς ἐκ τῆς διατάξεως τῆς ἀναγλύφου ὄψεως τῆς ἐπιφανείας τῆς δυτικῶς τοῦ Lanaye καὶ Maëstricht χώρας, πλὴν τῶν ἄλλων, τὸ μὲν ὅπως ὕψωθῆ ἢ στάθμη ἐν τῇ ἤδη ὑπαρχούσῃ παραλλήλως τῆς ἀριστερᾶς ὀχθῆς τοῦ Μόζα διώρυγος, διὰ κατασκευῆς τοιζωμάτων ἀναλόγου ὕψους μέχρι τοῦ Lanaye, τὸ δὲ ὅπως ὀρυχθῶσι δύο βαθεῖται, μέχρις 60 μέτρων ἐνιαχοῦ, τάφροι, μία μὲν μήκους 2 χλμ. μετὰξὺ Lanaye καὶ τῆς κοιλάδος τοῦ Geer, ἑτέρα δὲ μήκους 5 χλμ. μετὰξὺ Canne καὶ Vroenhoven.

Ἡ Ἀμβέρσα, εὐρίσκομένη ἀπὸ πολλῶν ἀπόψεων, φυσικῶν τε καὶ πολιτικῶν, ἐν μειονεκτικῇ σχετι-

(1) *Οὐρα Laming R. V. Economic Conditions in the Netherlands in 1929*, London 1930, σελ. 72.

(2) Αἱ ἐργασίαι κατασκευῆς αὐτῆς ἤρχισαν κατὰ τὸ 1927.

κῶς θέσει ἀπέναντι τῶν ὀλλανδικῶν καὶ τῶν γαλλικῶν λιμένων, προσεπάθησε ν' ἀναπληρώσῃ τὰ μειονεκτήματα ταῦτα διὰ τῆς καλυτέρας ὀργανώσεως τῶν τοῦ λιμένος αὐτῆς καὶ τῶν μεταφορῶν, οὕτως ὥστε καὶ εὐκόλος καὶ ἀσφαλῆς καὶ ταχεῖα καὶ οὐχὶ σχετικῶς δαπανηρὰ νὰ εἶναι ἡ φόρτωσις, ἐκφόρτωσις, ἀποθήκευσις καὶ μεταφορὰ τῶν ἐμπορευμάτων. Ἐπιτυχὲ δὲ τοῦτο κυρίως χάρις εἰς τὴν ἐπιδειχθεῖσαν ἐπιμονὴν πρὸς καλυτέραν ὀργάνωσιν, χαρακτηριστικὴν τοῦ φιλοπόνου Βελγικοῦ λαοῦ καὶ χάρις εἰς τὰ ἀφθονα κεφάλαια, ἅτινα διέθετε, δι' ὧν κατεσκευάσθησαν πολυάριθμα, ἄριστα ἀπὸ πάσης ἀπόψεως, τεχνικὰ ἔργα (§ 4).

VI. Ἡ εἰς εὐρυτάτην κλίμακα χρήσις τῶν νεωτέρων τεχνικῶν μέσων ἐπέτρεψεν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν ν' ἀνταγωνισθῇ ἐπιτυχῶς τοὺς ὀλλανδικούς, γαλλικούς καὶ γερμανικούς λιμένας. Ὁσημέραι ὅμως ὁ ἀνταγωνισμὸς οὗτος καθίσταται δυσκολώτερος, παρὰ τὸ πλεονέκτημα τῶν ἀφθόνων κεφαλαίων, ἅτινα διαθέτει ἡ Ἀμβέρσα καὶ δι' ὧν, διὰ καταλλήλων συνδυασμῶν, καθίσταται εὐχερεστέρα ἡ ἀνάπτυξις ἐν αὐτῇ τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου.

Ἡ Γαλλία κατ' ἐξοχὴν καταβάλλει μεγάλας προσπάθειας ὅπως ἀποσπάσῃ τελείως ἀπὸ τῆς ἐμπορικῆς ἐπιρροῆς τῆς Ἀμβέρσης τὰς βορειοανατολικὰς αὐτῆς ἐπαρχίας, εἰς ἃς μετὰ τὸ 1918 προσετέθησαν ἡ Ἀλοατία καὶ ἡ βορειοανατολικὴ Λωρραίνη. Διὰ τὰς τελευταίας ταύτας ἐπαρχίας τὰ προερχόμενα ἐξ Ἀμβέρσης ἢ κατευθυνόμενα πρὸς αὐτὴν ἐμπορεύματα εἶναι ἀπηλλαγμένα δυνάμει τῶν συνθηκῶν τοῦ σχετικοῦ τέλους (suitaxe d'entrepôt), ὅπερ βαρύνει τὰ διὰ ξένων λιμένων εἰς Γαλλίαν εἰσαγόμενα ἢ ἐξ αὐτῆς ἐξαγόμενα ἐμπορεύματα. Τοῦτο καθιστᾷ ἐν πολλοῖς δυσχερῆ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν προσπαθειῶν τῆς Γαλλίας.

Μεταξύ τῶν ἄλλων ἐπεκράτει σκέψις ἐν Γαλλίᾳ ὅπως κατασκευασθῆ σειρά πλοστειῶν διωρύγων ἀπὸ τοῦ Ρήνου πρὸς τὸν Λίγηρα (Loire) καὶ διευθέτησις τῆς κοίτης τοῦ τελευταίου τούτου ποταμοῦ διὰ καταλλήλων τεχνικῶν ἔργων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μεταστραφῆ ἀξιόλογον μέρος τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τῆς Ἑλβετίας, τῆς Ἀλσατίας καὶ τῆς Λωρραίνης πρὸς τὸν λιμένα τῆς Νάντης (1).

Αἱ προσπάθειαι τῆς Γερμανίας, ὅπως ἀπαλλαγῶσιν αἱ Παραρρήνιοι αὐτῆς ἐπαρχίαι ἀπὸ τῆς ἐμπορικῆς ἐπιρροῆς τῆς Ἀμβέρσης, εἶναι πολὺ ἀσθενέστεραι. Οἱ γερμανοὶ προσπαθοῦσι κυρίως νὰ μεταστρέψωσιν εἰς Ἐρντεν καὶ Βρέμην τὴν διὰ τοῦ Ρήνου ποταμίαν πρὸς τοὺς ὀλλανδικοὺς λιμένας κίνησιν καὶ τοῦτο διότι εἰς τοὺς τελευταίους τούτους ἐπωφελοῦνται τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τὰ ὀλλανδικὰ ἴδια πλοῖα. Τούναντίον, μέγα μέρος τοῦ διὰ τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης διεξαγομένου ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τῆς δυτικῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, χρησιμοποιεῖ γερμανικὰ ἀτμόπλοια. Δὲν συντρέχει ὅθεν ἰσχυρὸς λόγος νὰ παρεμποδίσῃ ἡ Γερμανία τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τῆς Ἀμβέρσης, ἀφοῦ ἡ Γερμανικὴ ναυτιλία ἀποκομίζει ἐξ αὐτοῦ, ὡς ἐπίσης καὶ ἐκ τοῦ Βελγικοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου, μεγάλα κέρδη. Τὸ Βέλγιον δὲ ἠκολούθησεν ἐν τῷ ζητήματι τούτῳ συνετὴν πολιτικὴν, μὴ εὐνοήσασιν τὸν σχηματισμὸν μεγάλου ἰδίου ἐμπορικοῦ στόλου, ἵνα καταστήσῃ οὕτω χαλαρωτέρας τὰς τάσεις τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Γερμανίας ὅπως ἀπο-

(1) Σύνθεσις μεταξὺ Ρήνου καὶ Λίγηρος ὑφίσταται καὶ νῦν διὰ σειράς διωρύγων καὶ τμημάτων ποταμῶν (διωρυεῖ Ρήνου-Doubs, ποταμοὶ Doubs καὶ Saône, διωρυεῖ Κέντρου), δὲν εἶναι ὁμοίως προσιτὴ εἰς τὸς μεγάλας σχεδιάς.

κλείσωσι τὴν διεξαγωγὴν μέρους τοῦ ὑπερθαλασίου ἐμπορίου των διὰ τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης, καθόσον αἱ ναυτιλῖαι των ὠφελοῦνται οὐκ ὀλίγον ἐκ τῆς δι' αὐτῶν διεξαγωγῆς μέρους τοῦ Βελγικοῦ ὑπερθαλασίου ἐμπορίου.

Ἴνα λάβῃ δέ τις ἰδέαν τῆς μεγάλης κινήσεως τοῦ διὰ τῆς Ἀμβέρσης διεξαγομένου μὴ εἰδικοῦ ἐμπορίου, ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ ὅτι κατὰ τὸ 1927 (1), εἰσῆχθησαν διὰ τῶν ποταμίων ὁδῶν περὶ τὰ 5 ἑκτμ. τόννων ἐμπορευμάτων, κυρίως ἐκ Γερμανίας, Ὁλλανδίας καὶ Γαλλίας, προοριζόμενα πρὸς ἐπανεξαγωγὴν διὰ θαλάσσης. Εἰσῆχθησαν ἐπίσης διὰ θαλάσσης περὶ τὰ 2 1/4 ἑκτμ. τόννων ὅπως ἐπανεξαχθῶσι, διὰ τῶν πλωτῶν ὁδῶν τοῦ ἐσωτερικοῦ, εἰς τὰς γειτονικὰς ἰδίᾳ χώρας. Ἐὰν προστεθῇ καὶ ἡ κίνησις τῶν σιδηροδρομικῶς μεταφερομένων ὑπὸ διαμετακόμοισιν ἐμπορευμάτων, φθάνομεν εἰς τὰ 10 ἑκτμ. τόννων, ποσόν, ὅπερ ἀντιστοιχεῖ πρὸς τὰ 40% τῆς ὅλης ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς Ἀμβέρσης. Μέγα δὲ μέρος τοῦ διαμετακομιστικοῦ τούτου ἐμπορίου δὲν διέρχεται ἀπλῶς τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης, ἀλλ' ἀναφέρεται εἰς ἐμπορεύματα ἀγορασθέντα ὑπὸ βέλγων ἐμπόρων καὶ μεταπωληθέντα εἰς ξένους.

VII. Αἱ τάσεις τῆς Γαλλίας ὅπως μεταστρέψῃ τῆς διὰ Μοζέλλα καὶ Ρήνου ὁδοῦ τὴν ποταμίαν κίνησιν τῆς Ἀλοατίας καὶ Λωρραίνης δυτικώτερον, πρὸς τὸν Μόζαν, διὰ τῆς διώρυγος Ρήνου - Μάρνη (2), ἵνα ἀπο-

(1) Στατιστικαὶ ἀνακοινωθεῖσαι ἐν τῇ ἐτησίᾳ συνελεύσει τῆς Antwerp Shipping Federation (ἑλ. *Reynliens N. S. Economic and Trade Conditions in Belgium in 1928* σελ. 125).

(2) Καὶ πρὸ τοῦ πολέμου αἱ ὑπερθαλάσσιαι οἰκονομικαὶ σχέσεις τῆς μεταλλουργικῆς περιοχῆς τῆς Λωρραίνης ἔτεινον νὰ συγκεντρωθῶσι μᾶλλον πρὸς τὴν Ἀμβέρσαν, ἀποφευγομέ-

φεύγεται ἢ διὰ Γερμανίας μεταφορά, θέλουσιν ὠφελῆσαι τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης, κατόπιν μάλιστα τῆς κατασκευῆς τῆς νέας διώρυγος Λιέγης - Ἀμβέρσης, πλεονεκτοῦντα πολὺ ἀπὸ πάσης ἀπόψεως τοῦ γαλλικοῦ λιμένος τῆς Δουγκέρκης. Ἴνα προσελκύσῃ ὁ τελευταῖος οὗτος σημαντικὸν μέρος τῆς ποταμίας ἐκ Λωρραίνης καὶ Ἀλσατίας κινήσεως, θὰ ἔδει νὰ κατασκευασθῶσιν ἐν τῷ γαλλικῷ ἐδάφει διώρυγές τινες ἀκόμη (1).

Παριστάμεθα δηλαδὴ ἐν Εὐρώπῃ ὡς καὶ ἐν Βορείῳ Ἀμερικῇ, ἐνώπιον τῆς αὐτῆς προσπάθειας διχοτομήσεως τῶν ὑπερθαλασσίων συναλλαγῶν, ἰδίᾳ τῶν ἀναφερομένων εἰς βαρέα ἐμπορεύματα, μεγάλης τινὸς βιομηχανικῆς περιοχῆς, διὰ κατασκευῆς τεχνητῆς πλωτῆς ὁδοῦ πρὸς ἕτερον λιμένα ἢ τὸν παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ διὰ ταύτης ρέοντος ποταμοῦ κείμενον.

Ὅπως οἱ ἀμερικανοὶ ἐπραγματοποίησαν τοῦτο διὰ τὴν βιομηχανικὴν περιοχὴν τῶν Μεγάλων Λιμνῶν καὶ τῆς Πεννσυλβανίας, διὰ τῆς κατασκευῆς τῶν διωρύγων, αἵτινες συνέδεσαν τὸν ποταμὸν Ohio καὶ τὴν λίμνην Erie μετὰ τοῦ ποταμοῦ Οὐδσωνος, σχηματι-

---

νης τῆς διὰ Μοξέλλα καὶ Ρήνου μακροτέρας πρὸς τὸ Ρότερδαμ ἔξω (*Société scientifique des Bruxelles. Les ports et leurs fonctions économiques. I, 117 καὶ P. Vidal de la Blache. La France de l'Est, Paris 1917, σ. 241*).

(1) Ἡδη ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ παρελθόντος αἰῶνος ἐμελετήθη ἡ κατασκευὴ σειράς διωρύγων ἀπὸ Longuyon εἰς Denain (Canal du Nord-Est), δι' ἧς θὰ καθίστατο δυνατὴ ἡ ἐξαγωγή τῶν σιδηρομεταλλευμάτων τῆς Λωρραίνης διὰ τοῦ λιμένος τῆς Δουγκέρκης, σχεδίου ὁμοῦ ὅπερ δὲν ἐπραγματοποιήθη (λεπτομερείας βλ.: *Molinie M. Le bassin de Briey et les mines de fer de la Lorraine, Larousse Mensuel No 117, novembre 1916 σελ. 914-916*).

σθείσης καλής πλωτής οδοῦ πρὸς τὸν λιμένα τῆς Νέας Ὑόρκης, ὅστις οὕτως ἀνταγωνίζεται ἐπιτυχῶς ἐν τῇ προσελκύσει τῆς κινήσεως τῆς ἐν λόγῳ περιοχῆς, τοὺς ἐπὶ τοῦ ποτ. Ἀγ. Λαυρεντίου, δι' οὗ χύνονται εἰς τὴν θάλασσαν τὰ ὕδατα τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, καναδικούς λιμένας, παρομοίως καὶ ἐν Εὐρώπῃ, Βέλγοι καὶ Γάλλοι προσπαθοῦσι νὰ δώσωσιν εἰς τὴν βιομηχανικὴν περιοχὴν Λωρραίνης - Ἀλσατίας - Βορ. Ἑλβετίας κλπ. δευτέραν ἔξοδον πρὸς τὴν θάλασσαν, διὰ καλῶν πλωτῶν ὁδῶν, πρὸς Ἀμβέρσαν καὶ Δουγκέρκην (1).

VIII. Ἡ Ἀμβέρσα ὑφίσταται ἐπίσης σοβαρὸν ἀνταγωνισμόν ἐν τῇ ἐξυπηρετήσει τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ ἐκ μέρους ἀρκέτων Μεσογειακῶν λιμένων.

Ὁ λιμὴν τῆς Μασσαλίας ἐκτείνει τὴν ἐπιρροὴν αὐτοῦ τὸ μὲν μέχρι τῆς νοτιοδυτικῆς Ἑλβετίας (Γενεύης, κλπ.), τὸ δὲ μέχρις Ἀλσατίας, πρὸς ἣν, κατόπιν τῆς κατὰ τὸ 1911—1919 κατασκευῆς τῆς συνδετικῆς πρὸς τὸν Κάτω Ροδανόν διώρυγος, διατηρηθείσης μάλιστα διὰ σήραγγος τῆς λοφοσειρᾶς Estaque (2), ἄγει πλέον συνεχῆς καλὴ πλωτὴ ὁδὸς διὰ τοῦ Ροδανοῦ, τοῦ Saône, τοῦ Doubs καὶ τῆς πρὸς Ρῆνον διώρυγος. Μόνον τὸ μεταξὺ Λυῶνος καὶ Arles τμήμα αὐτῆς, ὡς ἐκ τῆς ὁρμῆς τοῦ ρεύματος τοῦ Ροδανοῦ παρέχει δυσχερείας εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν.

Ἐτι σοβαρότερος εἶναι ὁ ἀνταγωνισμὸς τοῦ ἰταλικοῦ λιμένος τῆς Γενούης, ὅστις, ἰδίᾳ μετὰ τὸ ἀνοιγμα τῶν σηράγγων τοῦ Ἀγ. Γοτθάρδου (1882), τοῦ Simplon

(1) Brunhes J. et Vallaux G. La géographie de l'histoire σελ. 545.

(2) Περὶ τῆς διώρυγος ταύτης βλ. Froidevaux H. Canal de Marseille au Rhône. Larousse Mensuel No 118, décembre 1916, σελ. 951 β.

(1905) καὶ τοῦ Löttschberg (1913), ἐπηύξησεν ἰσχυρῶς τὴν ἐμπορικὴν αὐτοῦ ἐπιρροὴν ἐφ' ὄλοκλήρου σχεδὸν τῆς Ἑλβετίας καὶ ἐπὶ μέρος τῆς Βάδης, τῆς Βυρτεμβέργης καὶ τῆς Ἀλσατίας, συντελεσάσης εἰς τοῦτο πολὺ καὶ τῆς ἐν αὐτῷ συσταθείσης ἐλευθέρου ζώνης. Τελευταίως, διὰ τῆς ἠλεκτροκινήσεως τμήματος τῆς γραμμῆς Γενούης—Μιλάνου, ὡς καὶ τοῦ μεγαλειτέρου μέρους τῶν ἑλβετικῶν γραμμῶν, ἐπετεύχθη καλύτερα ἐκμετάλλευσίς αὐτῶν, γεγονός, ὅπερ εὐνοεῖ ἔτι πλέον τὴν συγκέντρωσιν ἀξιολόγου μέρους τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τοῦ νοτιοδυτικοῦ τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης εἰς τὸν προικισμένον μὲ ἄριστα τεχνικὰ μέσα λιμένα τῆς Γενούης.

Οἱ παρά τὸν μυχόν τῆς Ἀδριατικῆς λιμένες τῆς Ἑνετίας καὶ τῆς Τεργέστης, ἤδη ἀπὸ τῆς κατασκευῆς τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Brenner (1867) ὁ πρῶτος, τῶν Tauern (1909), τῶν Karawanken καὶ τελευταίως τοῦ Piedicole ὁ δεύτερος, συνεκέντρωσαν μέγα μέρος τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τοῦ Τυρόλου, τοῦ Σαλτσβούργου, τῆς Ἄνω καὶ Κάτω Αὐστρίας, τῆς Βοημίας καὶ τῆς Βαυαρίας, ἀνταγωνιζόμενοι ἐπιτυχῶς τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Θαλάσσης.

Ἀπέναντι τῶν Ἰταλικῶν λιμένων κέκμηται ἡ Ἀμβέρσα τὸ μέγα πλεονέκτημα ὅτι συνδέεται μετὰ τῆς νοτιοδυτικῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης διὰ καλῆς πλωτῆς ὁδοῦ (διῶρυξ Καμπίνης—διῶρυξ Βορρά—ποτ. Ρήνος—ποτ. Μοῖνος—διῶρυξ Λουδοβίκου—ποτ. Δούναβις καὶ παραπόταμοι αὐτοῦ), ἐνῶ ἐκεῖνοι χωρίζονται ταύτης ὑπὸ τῆς ὀροσειρᾶς τῶν Ἀλπεων, ἧτις ὑποχρεώνει τὰς σιδηροδρομικὰς γραμμάς ν' ἀνέρχονται μέχρι μεγάλων ὑψῶν (Ἄγ. Γοιθάρδος 1155 μ., Ταυερν 1255 μ., Löttschberg 1243 μ.) καὶ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ διὰ μεγάλων κλίσεων (γραμμὴ Ἄγ. Γοιθάρδου μέχρις 27 χιλιοστομέτρων κατὰ μέτρον), αἵτινες, ἰδίᾳ πρό τῆς

ηλεκτροκινήσεως, καθίστων αρκετά δυσχερή και δαπανηράν τήν έκμετάλλευσίν των.

Ὁ μόνος Μεσογειακός λιμὴν, ἐκτὸς τῆς Μασσαλίας, ὅστις θὰ ἠδύνατο ν' ἀποκτήσῃ πλωτὴν ἐσωτερικὴν ὁδὸν πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην, εἶναι ὁ τῆς Θεσσαλονίκης. Τῷ ὄντι, τόσον ὁ Ἄξιός, ὅσον καὶ ὁ Μοράβας, δύνανται διὰ καταλλήλων διαρρυθμίσεων τῆς κοίτης αὐτῶν νὰ καταστῶσι πλωτοί, ὄχι ὁμῶς καὶ εἰς μεγάλα πλοῖα, ὡς ἐκ τῆς μικρᾶς σχετικῶς ποσότητος τοῦ ρέοντος ἐν αὐτοῖς κατὰ τὸ θέρος ὕδατος. Ἡ σύνδεσις δὲ αὐτῶν διὰ διώρυγος ἐν τῇ πεδιάδι τῆς Δαρδανίας (Σκοπιών—Κουμανόβου) δὲν εἶναι ἀδύνατος (1).

Τοιοιυτοτρόπως θέλει καταστήθῃ δυνατὴ ἡ εὐθυνὴ μεταφορὰ ἐμπορευμάτων εἰς τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης, τόσον ἐκ τῶν βορείων Νοτιοσλαυϊκῶν ἐπαρχιῶν (Βανάτου, Μπάσκακ, Σλαβονίας, κλπ.), ὅσον καὶ ἐκ τῶν Παραδουναβίων ἐπαρχιῶν τῆς Οὐγγαρίας, τῆς Τσεχοσλοβακίας καὶ τῆς Αὐστρίας, χωρῶν μέχρι τῶν ὁποίων ἐκτείνεται ἡ ἐμπορικὴ ἐπιρροή τῆς Ἀμβέρσης.

Ἡ κατασκευὴ ὁμῶς ὑπὸ τῆς Γερμανίας δύο νέων διωρύγων προσιτῶν εἰς μεγάλας σχεδίας, τῆς Νέκαρ—

(1) Ὁ ὑδροκρίτης μεταξὺ δικτύου Ἄξιου καὶ δικτύου Μοράβα κείται παρὰ τὴν Γιουνίτσαν, ἐν τῇ πεδιάδι τῆς Δαρδανίας, εἰς ὕψος 450 μ. Ἡ συνθετικὴ διώρυξ ἢ ἀπαιτήσῃ τὴν κατασκευὴν ἀρκετῶν ὑδροσφρακτικῶν καὶ δεξαμενῶν ἐπιπολῆς, τόσον πρὸς τὸ μέρος τοῦ Μοράβα, ὅσον καὶ πρὸς τὸ μέρος τοῦ Ἄξιου, ὡς ἐκ τῆς διαφορᾶς ὑψῶν (μεταξὺ Γιουνίτσας καὶ Ἄξιου παρὰ τὸ Novoselo, ἐπὶ μήκους μόλις 50—55 χιλμ., ἢ διαφορὰ ὕψους ἀνέρχεται εἰς 240 μ.). Σχετικαὶ μελέται, ἔχουσιν ἤδη γίνεαι ὑπὸ Γερμανῶν ἰδιὰ μηχανικῶν, ἢ κατασκευὴ ὁμῶς τοῦ ἔργου τούτου προσκροῖσι πλὴν τῶν ἄλλων καὶ εἰς τὸ πολυδάπανον αὐτοῦ.



Δουνάβεως (¹) καὶ τῆς Μοίνου—Δουνάβεως (²), δι' ὧν θέλει ἐπιτευχθῆ διπλῆ σύνδεσις τοῦ δικτύου τοῦ Δουνάβεως μετὰ τοῦ δικτύου τοῦ Ρήνου, ὡς καὶ ἡ κατασκευὴ τῆς ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 331 τῆς συνθήκης τῶν Βερσαλλιδῶν προβλεπομένης διώρυγος Rulihort—'Αμβέρσης ἢ ἐτέρας τοιαύτης διὰ μεγάλα πλοῖα μεταξὺ Ρήνου καὶ Κάτω Σκάλδιος (§ 12, I.), βελτιουμένης οὕτω τῆς ἤδη διὰ τῶν διωρύγων Borra καὶ Καμπίνης ὑφισταμένης συνδέσεως (§ 6), θέλει καταστήσει προσφορωτέραν τὴν εἰς 'Αμβέρσαν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων ἐκ τοῦ νοτίου ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης διὰ τῆς ἀρί-

(¹) Μεταξὺ Plochingen καὶ Ulm, διηκούσης παραλλήλως τοῦ παραποτάμου τοῦ Νέκκρ Fils, διὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Geislingen, διὰ τῆς διαδόσεως Urspring (568 μ. ἀ.τ.θ.) τοῦ Σουηδικοῦ 'Ιούρα, δι' ἧς διέρχεται καὶ ἡ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ Stuttgart—Ulm, τοῦ ἄνω τμήματος τῆς κοιλάδος τοῦ Lone καὶ τοῦ Σουηδικοῦ ὑψιπέδου.

Ἡ κλιμακωτὴ αὕτη διώρυξ μῆκους 63 χιλμ. θά κέκτηται ἐπὶ μὲν τοῦ πρὸς βορρᾶν τοῦ Urspring τμήματος αὐτῆς 16 ὕδροφράκτας μετὰ δεξαμενῶν ἐπιπολῆς (bassins à écluses), ἕκαστος διὰ διαφορὰν ὕψους 20 μέτρ., ἐπὶ δὲ τοῦ πρὸς τὸν Δούναβιν τμήματος 4, ἕκαστος διὰ διαφορὰν ὕψους 2½ μέτρ. κατὰ μέσον ὄρον. Ἐπειδὴ δὲ, τόσον ὁ Νέκκρ. ὅσον καὶ ὁ Ἄνω Δούναβις θεν εἶναι προσίτοι εἰς μεγάλας σχεδίας, θέλουσι κατασκευασθῆ παραλλήλως αὐτῶν διώρυγαι, μία ἀπὸ Mannheim μέχρι Plochingen (ἧς ἡ κατασκευὴ ἤρχισε κατὰ τὸ 1920) καὶ ἑτέρα ἀπὸ Ulm μέχρι Passau.

(²) Ἐνῶ ἡ παλαιὰ διώρυξ (Ludwigs Kanal) ἄρχεται παρὰ τὴν Bamberg ἐκ τοῦ παραποτάμου τοῦ Μοίνου Regnitz καὶ καταλήγει παρὰ τὸ Dietfurt εἰς τὸν παραπόταμόν τοῦ Δουνάβεως Altmühl, ἡ νέα τοιαύτη θά ἄρχῃται ὡς παράλληλος τοῦ Μοίνου παρὰ τὸ Hanau, θά καταλήγῃ δὲ εἰς τὸν Δούναβιν παρὰ τὸ Kelheim.

στης ταύτης πλωτῆς ὁδοῦ, ἀσυγκρίτως ὑπερτέρας τῆς διὰ Μοράβα—Ἄξιου πρὸς Θεσσαλονίκην.

Μόνον τὰ ἐμπορεύματα, ἅτινα προορίζονται διὰ τὰς περὶ τὴν ἀνατολικὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου χώρας, διὰ τὴν Νότιον Ἀσίαν, τὴν Ἄπω Ἀνατολὴν καὶ τὴν Ἀνατολικὴν Ἀφρικὴν ἢ προέρχονται ἐξ αὐτῶν, ὡς ἐκ τοῦ κατὰ πολὺ συντομωτέρου τῆς θαλασσίας διαδρομῆς, θὰ προτιμῶσι τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ εἶναι οὗτος καλῶς ἐφωδιασμένος ἀπὸ ἀπόψεως τεχνικῶν μέσων<sup>(1)</sup> καὶ θὰ κέκτηται καλὰς συγκοινωνίας μετὰ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης<sup>(2)</sup>.

Οὐχ ἦττον ἡ Ἀμβέρσα εὐρίσκεται ἐν πλεονεκτικῇ θέσει ἀπέναντι τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τοῦ νοτίου τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, πλὴν τῶν ἄλλων καὶ ὡς ἐκ τοῦ ὅτι ὑπάρχουν ἐξ αὐτῆς τακτικαὶ καὶ πυκναὶ ἀναχωρήσεις πλοίων, δι' ὅλους τοὺς ἀξιολόγους λιμένας τοῦ κόσμου. Τούναν-

(1) Ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης κέκτηται τρεῖς κυρίως νεωδόχους. Ἡ παλαιότερα, ἡ ἀνατολικώτερον κειμένη, κατασκευάσθη κατὰ τὸ 1904, παρουσιάζει βάθην ἀνώτερα τῶν 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> μ. καὶ κέκτηται προκυμαίας μῆκ. 830 μ. Δυτικώτερον δὲ ταύτης κείνεται δύο νεώτεροι νεωδόχοι, ὧν ἡ μία ἀνήκει εἰς τὴν Νοτιολαυκικὴν Ἐλευθέραν Ζώνην.

(2) Νῦν μεταξὺ Θεσσαλονίκης καὶ Σκοπίων δὲν ὑπάρχει ἡ μία μόνον ἀπλῆ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ. Εἰς Σκόπια ὁμῶς διχάζεται αὐτή, καὶ ἡ μὲν μία γραμμὴ χωρεῖ διὰ Κομανόβου καὶ Νίσοις, ἡ δὲ ἄλλη διὰ Μητροβίτσης, Ράσκας καὶ Κραλιέβου. Οἱ δύο κλάδοι συνεννοῦνται ἐκ νέου εἰς Λαρονο, ὁπόθεν ἄγει μία μόνον γραμμὴ, καταστὰσα διπλῆ ἐσχάτως, εἰς Βελιγράδιον. Πέραν τοῦ Βελιγραδίου ἀπλοῦνται πλέον πυκνὸν δικτυον σιδηροδρομικῶν γραμμῶν.

τίον ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης, τοῦλάχιστον ἐπὶ τοῦ παρόντος, πολὺ ὀλίγαι τακτικά γραμμαὶ ὑπάρχουσιν, κυρίως δὲ μόνον διὰ τοὺς λιμένας τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου.

ΙΧ. Γενικῶς, τόσον ἡ Ἀμβέρσα, ὅσον καὶ οἱ ἄλλοι ἐπὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης λιμένες τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης (Ρότερδαμ, Ἀμστερδαμ, Βρέμη κλπ.) καὶ δὴ οἱ δυτικώτεροι τούτων, ὡς ἐκ τῆς διατάξεως τῆς παρακτίου γραμμῆς, στερουμένης κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον μεγάλων κολπώσεων καὶ ὡς κείμενοι ἐπὶ τῆς πρὸς τὴν Μάγχην, τὴν πλέον χρησιμοποιουμένην ὑπὸ τῶν πλοίων ἑξοδῶν τῆς Βορείου Θαλάσσης, ὁδοῦ, δύναται νὰ συχνάζονται ὑπὸ τῶν ἐξ ἀνατολικωτέρων λιμένων ἀποπλεόντων ἢ πρὸς τούτους κατευθυνομένων πλοίων, ἄνευ ἀξιολόγου παρεκκλίσεως. Οὕτω τόσον τὰ γερμανικά πλοῖα, τὰ ἔχοντα ὡς ἀφετηρίαν τὸ Ἀμβούργον ἢ τὴν Βρέμην, ὅσον καὶ τὰ νορβηγικά, σουηδικὰ καὶ δανικά πλοῖα, τὰ ἔχοντα τὰς ἀφετηρίας των εἰς τοὺς ἐπὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης ἢ τῆς Βαλτικῆς λιμένας τῶν Σκανδιναυϊκῶν κρατῶν, προσεγγίζουσι συνήθως εἰς τοὺς ὀλλανδικοὺς καὶ τοὺς βελγικοὺς λιμένας, τῆς παρεκκλίσεως ἀνερχομένης εἰς δεκάδας τινὰς μόνον ναυτ. μιλίων. Τοῦτο ἀποτελεῖ διὰ τοὺς ἐν λόγῳ λιμένας μέγα πλεονέκτημα ἀπέναντι τῶν Μεσογειακῶν λιμένων.

Ἐκ τῶν τελευταίων τούτων, οἱ δυνάμενοι νὰ ἐξυπηρετήσωσι τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην, ὡς ἐκ τῆς διατάξεως τῆς παρακτίου γραμμῆς, χωρίζονται μεταξύ των ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ὑπὸ μεγάλων χερσονήσων (Ἰταλικῆς, Ἑλληνικῆς). Κατ' ἀνάγκην ὅθεν ἕκαστος τούτων ἀποτελεῖ κυρίως ἀφετηρίαν καὶ τέρμα, οὐχὶ δὲ σταθμὸν διαβάσεως.

Ἡ προσέγγισις πλοίου ἀναχωροῦντος ἐξ ἐνός τοιοῦτου Μεσογειακοῦ λιμένος, εἰς ἕτερον, συνεπάγεται μεγάλας παρεκκλίσεις. Οὕτω τὰ ἐκ Γενούης ἀνα-

χωροῦντα πλοῖα καὶ πρὸς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ κατευθυνόμενα, ἐὰν ἤθελον προσεγγίση εἰς Θεσσαλονίκην, θὰ διήνυον περὶ τὰ 520 ναυτικά μίλια ἐπὶ πλεόν (1). Τὰ ἐκ Θεσσαλονίκης ἐπίσης ἀποπλέοντα καὶ πρὸς τὸν πορθμὸν τοῦ Γιβραλτάρ κατευθυνόμενα, ἐὰν ἤθελον προσεγγίση εἰς Μασσαλίαν, Γένουαν ἢ Τεργέστην, θὰ ἠύξανε τὸ μῆκος τοῦ πλοῦ κατὰ 300—800 ναυτικά μίλια. Τέλος τὰ ἐκ Τεργέστης ἢ Ἐνετίας ἀναχωροῦντα καὶ πρὸς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ (2) κατευθυνόμενα, ἐὰν ἤθελον προσεγγίση καὶ εἰς τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης, θ' ἀπητεῖτο νὰ διανύσωσιν ἐπὶ πλεόν τριακόσια πενήκοντα περίπου ναυτικά μίλια ἐὰν διήρχοντο διὰ τῆς διώρυγος τῆς Κορίνθου (3) καὶ περίπου 470 ἐὰν ἠκολούθουν τὴν διὰ Ταινάρου ὁδόν.

Αἱ τοιαῦται μεγάλαι παρεκκλίσεις συνεπάγονται δαπάνας εἰς καύσιμον ὕλην τοιαύτας, ὥστε νὰ καθίσταται προβληματικὸς ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόψεως ὁ ἀνταγωνισμὸς πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Θαλάσσης, προκειμένου ἰδίᾳ περὶ γραμμῶν οὐχὶ πολὺ μακρῶν, εἰς ἃς, ἢ προσθήκη 400—800 μιλίων πλοῦ, ἀποτελεῖ ἀναλογίαν λίαν αἰσθητὴν.

Μόνον μεταξὺ τῶν ἐγγὺς ἀλλήλων κειμένων λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς, Ἐνετίας, Τεργέστης καὶ Φιοῦμε, αἱ προσεγγίσεις τῶν ἑκ τινος τούτων ἀναχωρούντων

(1) Γένουα — Θεσσαλονίκη 1180 μίλια καὶ Θεσσαλονίκη — Πόρτ-Σάϊθ 735 μίλια, ἤτοι σύνολον 1915, ἐναντι 1400 μιλίων μεταξὺ Γενοῦης καὶ Πόρτ-Σάϊθ.

(2) Τεργέστη — Θεσσαλονίκη 1050 μίλια καὶ Θεσσαλονίκη — Πόρτ-Σάϊθ 735 μίλια, ἤτοι σύνολον 1785 μίλια, ἐναντι 1320 μεταξὺ Τεργέστης καὶ Πόρτ-Σάϊθ.

(3) Μή, οὐσης προσιτῆς εἰς τὰ μεγάλα πλοῖα, καθόσον τὸ πλάτος αὐτῆς εἶναι μόλις 24.60 μ. εἰς τὴν ἐπιφάνειαν καὶ 21 εἰς τὸν πυθμένα, τὸ δὲ βάθος μόλις 8 μ.

πλοίων εις τούς ἄλλους, δὲν συνεπάγονται μεγάλας παρεκκλίσεις, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ εἰς Μασσαλίαν προσέγγις τῶν εἰς Γένουαν κατευθυνομένων ἢ ἐξ αὐτῆς ἀποπλεόντων πλοίων.

Χ. Ἡ Ἀμβέρσα, ὡς καὶ οἱ παρακείμενοι αὐτῇ λιμένες τῆς Βορείου Θαλάσσης, πλεονεκτεῖ τῶν Μεσογειακῶν καὶ ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῶν ἀποστάσεων ἀπὸ λιμένων ὠρισμένων χωρῶν. Οὕτως, αἱ πρὸς τούς λιμένας τῆς Ἀγγλίας, τῆς Ἰρλανδίας καὶ τῆς Πορτογαλίας, ὡς καὶ τούς ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ τῆς ΒΔ Ἰσπανίας ἀποστάσεις, εἶναι κατὰ πολὺ συντομώτεροι ἐξ Ἀμβέρσης ἢ ἐκ τῶν Μεσογειακῶν λιμένων, εἰς τρόπον ὥστε, παρά τὸ πλησιέστερον τῶν τελευταίων τούτων πρὸς τὰς χώρας τοῦ νοτίου ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, νὰ προτιμᾶται ἐν προκειμένῳ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἐκείνη ὡς λιμὴν διαμετακομίσεως τῶν ἐν λόγῳ χωρῶν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

Εἶναι δὲ αἱ μεταξὺ τοῦ νοτίου ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀγγλίας ἰδίᾳ ἐμπορικαὶ συναλλαγαί, λίαν σημαντικαί (!).

(<sup>1</sup>) Οὕτως αἱ μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Ἑλβετίας, Αὐστρίας καὶ Οὐγγαρίας ἔχουσιν ὡς ἀκολούθως εἰς χιλιάδας £

α') Εἰσαγωγαί εἰς Ἀγγλίαν

|             | 1930  | 1931  | 1932 |
|-------------|-------|-------|------|
| Ἐξ Ἑλβετίας | 12640 | 11362 | 5158 |
| > Αὐστρίας  | 3390  | 2730  | 1087 |
| > Οὐγγαρίας | 1000  | 1553  | 1112 |

β') Ἐξαγωγαί ἐξ Ἀγγλίας

|              | 1) Ἀγγλικῶν προϊόντων |      |      | 2) Ξένων προϊόντων |      |      |
|--------------|-----------------------|------|------|--------------------|------|------|
|              | 1930                  | 1931 | 1932 | 1930               | 1931 | 1932 |
| Εἰς Ἑλβετίαν | 5187                  | 4138 | 3710 | 1096               | 853  | 738  |
| > Αὐστρίαν   | 2040                  | 1318 | 945  | 456                | 413  | 228  |
| > Οὐγγαρίαν  | 739                   | 514  | 340  | 90                 | 81   | 39   |

(Κατὰ τὰ Statesman's Year—Books τῶν ἐτῶν 1932—σελ. 54 — καὶ 1933 — σελ. 56).

Πλεονεκτεῖ ἐπίσης ἡ Ἀμβέρσα τῶν Μεσογειακῶν λιμένων, ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῶν ἀποστάσεων καὶ ἐν σχέσει μὲ τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, αἱ μετὰ τῆς ὁποίας ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ τοῦ νοτιοδυτικοῦ ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης εἶναι ζωηρόταται (1).

(1) Ὁθῶς αἱ μετὰξὺ Καναδᾶ καὶ Ἑλβετίας, Αὐστρίας καὶ Οὐγγαρίας ἔχουσιν ὡς ἀκολουθῶς εἰς \$\*.

α') Εἰσαγωγαὶ εἰς Καναδᾶν\*

|              | 1929      | 1930      | 1931      | 1932      |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ἐξ Ἑλβετίας  | 7.917.445 | 7.314.840 | 5.484.463 | 3.687.517 |
| Ἐξ Αὐστρίας  | 678.193   | 797.370   | 595.319   | 322.872   |
| Ἐξ Οὐγγαρίας | 18.001    | 47.744    | 66.817    | 18.802    |

β') Ἐξαγωγαὶ ἐκ Καναδᾶ\*

|              | 1929    | 1930      | 1931    | 1932    |
|--------------|---------|-----------|---------|---------|
| Εἰς Ἑλβετίαν | 483.919 | 1.197.480 | 561.747 | 280.090 |
| Εἰς Αὐστρίαν | 349.701 | 435.770   | 234.878 | 101.143 |

(Κατὰ τὸ *Annuaire du Canada* 1933, Ottawa 1933 σελ. 598-600).

Αἱ μετὰξὺ Ἠνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῶν αὐτῶν χωρῶν ἐμπορικαὶ σχέσεις ἔχουσιν ὡς ἀκολουθῶς:

α') Ἑλβετία (εἰς χιλ. φρ. Ἑλβ.)

|                              | 1930    | 1931    | 1932    |
|------------------------------|---------|---------|---------|
| Εἰσαγωγαὶ ἐξ Ἠνωμένων Πολιτ. | 204.807 | 163.557 | 114.943 |
| Ἐξαγωγαὶ εἰς Ἠνωμένας Πολιτ. | 144.176 | 92.178  | 55.100  |

β') Αὐστρία (εἰς χιλ. schillings)

|                              | 1929    | 1930    | 1931   |
|------------------------------|---------|---------|--------|
| Εἰσαγωγαὶ ἐξ Ἠνωμένων Πολιτ. | 198.339 | 141.335 | 96.259 |
| Ἐξαγωγαὶ εἰς Ἠνωμένας Πολιτ. | 75.438  | 49.384  | 25.001 |

γ') Οὐγγαρία (εἰς χιλ. pengö's)

|                              | 1929   | 1930   | 1931   |
|------------------------------|--------|--------|--------|
| Εἰσαγωγαὶ ἐξ Ἠνωμένων Πολιτ. | 49.036 | 39.603 | 22.994 |
| Ἐξαγωγαὶ εἰς Ἠνωμένας Πολιτ. | 1.1413 | 3.882  | 3.777  |

\*Εὐ πλεόν δὲ σημαντικαὶ εἶναι αἱ μετὰξὺ Νοτίου Γερμανίας καὶ Ἀλσατίας μετὰ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς ἐμπορικαὶ συναλλαγαί.

\* Μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν μέσῳ Ἠνωμένων Πολιτειῶν εἰσαγομένων ἢ ἐξαγομένων ἐμπορευμάτων, τῶν ἀφορόντων τὰς ἐν λόγῳ χώρας.

Ἐν σχέσει ὁμως πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Κεντρικῆς καὶ Νοτίου Ἀμερικῆς, ὡς καὶ τῆς δυτικῆς παραλίας τῆς Ἀφρικῆς, αἱ ἀποστάσεις εἶναι περίπου αἱ αὐταί, τόσον ἀπὸ τῶν λιμένων τῆς Βορείου Θαλάσσης, ὅσον καὶ ἀπὸ τῶν Μεσογειακῶν τοιούτων. Μάλιστα ἀπὸ τῶν λιμένων τῆς Μασσαλίας καὶ τῆς Γενούης αἱ ἀποστάσεις εἶναι καὶ αἰσθητῶς βραχυτέρας. Δεδομένου δὲ ὅτι, ἐκ τῶν Ἰταλικῶν ἰδίᾳ λιμένων, ὑπάρχουν τακτικά καὶ πυκναὶ σχετικῶς ἀναχωρήσεις, ἡ Ἀμβέρσα δὲν ἔχει ἐν προκειμένῳ ἄλλο πλεονέκτημα ἢ τὸ τῆς καλύτερας συγκοινωνίας μετὰ τῆς ἐνδοχώρας. Οἱ Ἰταλικοὶ λιμένες προσπαθοῦσιν ἰδίᾳ νὰ προσελκύσωσι τὸ μεταξὺ τῶν ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ Νοτιοαμερικανικῶν κρατῶν καὶ τοῦ νοτιοδυτικοῦ τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης ἐμπόριον <sup>(1)</sup>, ὅπερ, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρόντος ἰδίᾳ αἰῶνος, κατέστη ἀρκετὰ ἀξιόλογον.

Κυρίως ὁμως μειονεκτεῖ ἡ Ἀμβέρσα εἰς τὸ ζήτημα

(1) Αἱ μεταξὺ Οὐγγαρίας καὶ Ἀργεντινῆς καὶ Βραζιλίας ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ εἶχον ὡς ἀκολούθως κατὰ τὸ 1928.

|          |                |           |        |
|----------|----------------|-----------|--------|
| Εἰσαγωγή | ἐξ Ἀργεντινῆς  | 3.547.000 | pengōs |
| »        | ἐκ Βραζιλίας   | 216.000   | »      |
| Ἐξαγωγή  | εἰς Ἀργεντινὴν | 794.000   | »      |
| »        | » Βραζιλίαν    | 1.371.000 | »      |

[*Mulock E. H.* Economic Conditions in Hungary, in 1928-29 ἐκδ. Dept. of Overseas Trade, London 1930 σελ. 34-36).

Κατὰ τὸ 1930 εἰσῆχθησαν εἰς Ἀργεντινὴν ἐμπορεύματα ἐξ Ἑλβετίας ἀξίας 5.592.744 pesos καὶ ἐξ Αὐστρίας 1.374.685 p., κατὰ δὲ τὸ 1931 ἐξ Ἑλβετίας 5.747.305 p. καὶ ἐξ Αὐστρίας 1.578.308 p.

(*Irving St.* Economic Conditions in the Argentine Republic. Δημοσ. Dept. of Overseas Trade, London 1933 σελ. 154).

τῶν ἀποστάσεων, ὄλων τῶν Μεσογειακῶν λιμένων, ἰδίᾳ δὲ τοῦ τῆς Θεσσαλονίκης, ἐν σχέσει μὲ τοὺς λιμένας τῆς νοτίου καὶ ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς (1), τῆς δυτικῆς, νοτίου καὶ ἀνατολικῆς Ἀσίας (2), τῆς Μαλαισίας, τέλος δὲ καὶ τῆς Αὐστραλίας (3). Εἶναι δὲ αἱ μεταξὺ νοτιοδυτικοῦ τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ Ἀσίας, Αὐστραλίας καὶ ἀνατολικοῦ ἡμίσεος τῆς Ἀφρικῆς ἐμπορικαὶ σχέσεις, οὐχὶ πολὺ κατώτεραι τῶν μετὰ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, πρὸς ἣν ἡ Ἀμβέρσα κέκτηται διὰ τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην πλεονεκτικωτέραν θέσιν ὡς ἐκ τοῦ συντομωτέρου τῶν ἀποστάσεων. Μεταπολεμικῶς ἰδίᾳ, τόσον ἡ Αὐστραλία καὶ ἡ Νοτ. Ἀφρικῆ, ὅσον καὶ αἱ χῶραι τῆς νοτίου Ἀσίας (Ἰνδία, Ἰνδοκίνα κλπ.), κατέλαβον καλυτέραν σχετικῶς θέσιν ἐν τῷ ἐξωτερικῷ ἐμπορίῳ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης (4).

(1) Ἀπὸ Θεσσαλονίκης εἰς Port Natal (διὰ Σουέζ) ἡ ἀπόστασις εἶναι περίπου τὰ  $\frac{4}{5}$  τῆς ἀπὸ τῆς Ἀμβέρσας εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα. Ἔτι μεγαλειτέρα εἶναι ἡ διαφορά ἐν ταῖς ἀποστάσεσιν ἀπὸ Θεσσαλονίκης εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀνατ. Ἀφρικῆς (Ζανζιβάρην. κλπ.) καὶ ἀπὸ Ἀμβέρσας εἰς τοὺς αὐτοὺς λιμένας.

(2) Ἡ ἀπὸ Θεσσαλονίκης εἰς Βομβάην ἀπόστασις εἶναι μόλις τὰ  $\frac{2}{3}$  τῆς ἀπὸ Ἀμβέρσας εἰς Βομβάην. Ἡ δὲ ἀπὸ Θεσσαλονίκης εἰς Σιγκαπούρην τὰ  $\frac{3}{4}$  περίπου τῆς ἀπὸ Ἀμβέρσας εἰς Σιγκαπούρην.

(3) Ἡ διώρυξ τοῦ Παναμᾶ ἤνοιξε εἰς τὴν Ἀμβέρσαν νέαν ὁδὸν πρὸς τὴν Αὐστραλίαν, ἣτις ὁμως δὲν εἶναι συντομωτέρα τῆς διὰ Σουέζ. Μόνον ἡ μετὰ τῆς Νέας Ζηλανδίας ἀπόστασις εἶναι κατὰ τι συντομωτέρα διὰ Παναμᾶ.

(4) Οὕτως αἱ μεταξὺ Ἑλβετίας καὶ Ἰνδιῶν ἐμπορικαὶ σχέσεις ἔχουσιν ὡς ἀκολούθως (Heywood H. F. Economic Conditions in Switzerland. Δημοσ. Dept. of Overseas Trade. London 1932 σελ. 44) εἰς φρ. Ἑλβ.



ζωηρόταται δὲ σχετικῶς ἐξακολουθοῦν νὰ εἶναι καὶ αἱ μεταξὺ νοτιοδυτικοῦ ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς ἐμπορικαὶ συναλλαγαί (1)

Πλεονεκτεῖ ὁμως ὡς εἶδομεν (§ 12, VIII) ἡ Ἀμβέρσα τῶν Μεσογειακῶν λιμένων ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῶν μετὰ τῆς ἐνδοχώρας συγκοινωνιῶν, ἰδίᾳ ὡς ἐκ τῆς συνδέσεώς της μετ' αὐτῆς διὰ πλωτῶν ὁδῶν, δι' ὧν αἱ μεταφοραὶ τῶν ἐμπορευμάτων εἶναι εὐθυνότε-

|                   | 1930       | 1931       |
|-------------------|------------|------------|
| Εἰσαγωγὴ ἐξ Ἰνδῶν | 33.430.316 | 22.912.212 |
| Ἐξαγωγὴ εἰς Ἰνδία | 24.158.827 | 19.715.998 |

Αἱ μεταξὺ Ἰνδῶν καὶ Αὐστρίας καὶ Οὐγγαρίας ἐμπορικαὶ σχέσεις ἔχουσιν ὡς ἀκολούθως (Stat. Year-Book 1933 σελ. 138) εἰς ρουπίας.

|                       | 1929)30  | 1930)1  | 1931)2  |
|-----------------------|----------|---------|---------|
| Εἰσαγωγὴ ἐξ Αὐστρίας  | 12293647 | 8156282 | 7146816 |
| Ἐξαγωγὴ εἰς Αὐστρίαν  | 452837   | 37338   | 21542   |
| Εἰσαγωγὴ ἐξ Οὐγγαρίας | 6685494  | 2152329 | 319720  |
| Ἐξαγωγὴ εἰς Οὐγγαρίαν | 3905     | 255120  | 11980   |

Αἱ μεταξὺ Αὐστραλίας καὶ Ἑλβετίας δὲ ὡς ἀκολούθως εἰς £ (Stat. Y. Book 1933 σελ. 359).

|                      | 1929)30 | 1930)1 |
|----------------------|---------|--------|
| Εἰσαγωγὴ ἐξ Ἑλβετίας | 1566721 | 926144 |
| Ἐξαγωγὴ εἰς Ἑλβετίαν | 17553   | 18324  |

(1) Αἱ μεταξὺ Ἰαπωνίας καὶ Ἑλβετίας καὶ Αὐστρίας ἐμπορικαὶ σχέσεις ἔχουσιν ὡς ἀκολούθως εἰς yen.

|                      | 1929     | 1930     | 1931     |
|----------------------|----------|----------|----------|
| Ἐξαγωγὴ εἰς Ἑλβετίαν | 647692   | 660337   | 468253   |
| Εἰσαγωγὴ ἐξ Ἑλβετίας | 17570156 | 15231621 | 10396183 |
| Ἐξαγωγὴ εἰς Αὐστρίαν | 62368    | 203553   | 84816    |
| Εἰσαγωγὴ ἐξ Αὐστρίας | 1718891  | 1423736  | 935041   |

(Κατὰ τὸ Financial and Economic Annual of Japan 1932. Tokyo. σελ. 130—133).

ραι. Τούτου ἔνεκεν, τὰ βαρέα ἰδίως ἔμπορεύματα καὶ τὰ μικρὰς εἰς ὄγκον ἀξίας τιαυτά, τὰ εἰσαγόμενα ἢ ἐξαγόμενα ἐκ τοῦ νοτιοδυτικοῦ ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, προτιμῶσι τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης καὶ οὐχὶ τοὺς Μεσογειακοὺς λιμένας. Μόνον ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης θὰ ἠδύνατο νὰ προσελκύσῃ ἀξιόλογον μέρος τῶν ἐν λόγῳ ἔμπορευμάτων, ἂν ἤθελε κατασκευασθῆ ἡ διώρυξ Ἀξιού-Μοράβα (Θεσσαλονίκης-Δουνάβης).

ΧΙ. Ὄντως, εἶναι ὅλως ἐξαιρετικὴ ἡ θέσις τοῦ λιμένου τῆς Θεσσαλονίκης διὰ τὰς μεταξὺ τοῦ νοτίου ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς, τῆς δυτικῆς καὶ νοτίου Ἀσίας, ἀκόμη καὶ τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς, τῆς Μαλαισίας καὶ τῆς Αὐστραλίας, ἔμπορικὰς συναλλαγὰς, ὡς ἐκ τοῦ συντομωτέρου κατὰ πολὺ τῶν ἀποστάσεων (§ 12, Χ), ὅχι δὲ μόνον ἀπέναντι τῆς Ἀμβέρσης, ἀλλὰ καὶ ἀπέναντι τῶν ἄλλων Μεσογειακῶν λιμένων. Οὕτως, ἡ ἀπὸ Θεσσαλονίκης εἰς τοὺς λιμένας τῆς Αἰγύπτου καὶ τῆς Συρίας ἀπόστασις, εἶναι μόλις τὸ  $\frac{1}{2}$  τῆς ἀπὸ Τεργέστης ἢ Γενούης<sup>(1)</sup>. Ἀκόμη καὶ ὡς πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Ἐρυθρᾶς καὶ τῆς Ἀραβικῆς Θαλάσσης, αἱ διαφοραὶ ἀποστάσεων ἀπὸ Θεσσαλονίκης ἢ ἀπὸ τῶν ἐν λόγῳ ἰταλικῶν λιμένων εἶναι ἀρκετὰ ἀξιόλογοι ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸ ὅλον μῆκος τοῦ πλοῦ.

Εἶναι ἀληθές ὅτι ἡ Θεσσαλονίκη μειονεκτεῖ τῶν λιμένων τοῦ μυχοῦ τῆς Ἀδριατικῆς, ὡς πρὸς τὰς μετὰ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης συγκοινωνίας, εἰς τὸ ζήτημα τῶν ἀποστάσεων, συνεπεία τοῦ ὁποίου τὰ ἔξοδα μεταφορᾶς ἔμπορευμάτων ἐξ αὐτῆς πρὸς τὰς διαφόρους περιοχὰς τοῦ νοτίου ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς

(1) Θεσσαλονίκη—Πόρτ-Σάτζ 736 μίλ. Τεργέστη—Πόρτ-Σάτζ 1320 μίλ. καὶ Γένουα—Πόρτ-Σάτζ 1400 μίλ.

Ευρώπης, πλὴν Ἰσως τοῦ Βανάτου καὶ τῆς Μπάσκακας, εἶναι κατὰ πολὺ ὑπέρτερα τῶν ἐκ Φιοῦμε, Τεργέστης ἢ Ἐνετίας, ἐφ' ὅσον ἐκ Θεσσαλονίκης ἠθελε γίνῃ χρήσις μόνον τῶν σιδηροδρόμων (1). Οὐχ' ἦττον ὁμοίως, ὁ συνδυασμὸς σιδηροδρόμου καὶ ποταμοῦ (τοῦ Δουνάβειως ἀπὸ τοῦ Βελιγραδίου), ἐπιφέρει τοιαύτην οἰκονομίαν ἐξόδων (2), ὥστε μικρὰ πλέον νὰ εἶναι ἡ διαφορά ἐν σχέσει πρὸς τὴν Τεργέστην ἢ τὸ Φιοῦμε. Ἐὰν μάλιστα ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι συνήθως ὑπάρχει αἰσθητὴ τις διαφορά μεταξύ τῶν διὰ Θεσσαλονικὴν καὶ διὰ τοὺς λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς ναύλων, τότε φθάνομεν εἰς τὸ αὐτὸ ἀκριβῶς ἐπίπεδον.

Ἡ τυχὸν δὲ κατασκευὴ τῆς διώρυγος Ἀξιοῦ—Μοράβα (3) θὰ ὑπεβίβαζε τὰ ἔξοδα μεταφορᾶς ἔτι πλέον, ὥστε διὰ μέγα μέρος τοῦ νοτίου ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης νὰ εἶναι ταῦτα κατώτερα τῶν δι' Ἀμβέρσαν ἢ Ρόττερδαμ. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης θὰ ἠδύνατο νὰ προσελκύσῃ ἀκόμη καὶ μέγα μέρος τοῦ μεταξύ Οὐγγαρίας ἀφ' ἑνός καὶ Β. Ἀμερικῆς ἀφ' ἑτέρου ἐμπορίου, ὅπερ δὲν εἶναι ἀνάξιον λόγου (§ 12, X), ὡς ἐπίσης καὶ τὸ με-

(1) Ὅστω ἀπὸ Τεργέστης εἰς Βουδαπέστην ἡ μεταφορὰ κατὰ τόννον στοιχίζει περίπου 58 χρ. φρ., ἐνῶ ἐκ Θεσσαλονίκης 70, εἰς Βιέννην δὲ ἀπὸ μὲν τῆς Τεργέστης περίπου 67 χρ. φρ., ἐνῶ ἀπὸ Θεσσαλονίκης περίπου 90.

(2) Διὰ τοῦ συνδυασμοῦ τούτου τὰ μεταφορικὰ ἔξοδα κατὰ τόννον ἐκ Θεσσαλονίκης εἰς Βουδαπέστην εἶναι 62-63 φρ. χρ., εἰς Βιέννην δὲ 66-67.

(3) Κατὰ τὸ 1910 ὑπελογίζοντο αἱ δαπάναι τῆς κατασκευῆς τῆς ἐν λόγῳ διώρυγος καὶ τῶν σχετιζομένων ταύτῃ διαφόρων ἔργων εἰς 270.000.000 Μ. (Hennig R. Die Hauptwege des Weltverkehrs—Jena 1913 — σελ. 142).

ταξὺ Νοτιοσλαβίας καὶ Ἀγγλίας <sup>(1)</sup> καὶ Νοτιοσλαβίας καὶ Βορ. Ἀμερικῆς <sup>(2)</sup>.

XII. Τόσον ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης, ὅσον καὶ οἱ Ἰταλικοὶ λιμένες τῆς Γενούης, Ἐνετίας, Τεργέστης καὶ τοῦ Φιοῦμε, δύνανται ὄθεν ὑπὸ ὠρισμένας προϋποθέσεις ν' ἀνταγωνισθῶσι σοβαρώτερον ἢ νῦν τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης ἐν τῇ προσελκύσει τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου τοῦ νοτίου ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Δεδομένου ὅμως ὅτι τὸ τμήμα τοῦτο τῆς Εὐρώπης δὲν ἐξαρτᾶται πολιτικῶς ἐκ τῶν κρατῶν, εἰς ἃ ἀνήκουν οἱ ἐν λόγῳ Μεσογειακοὶ λιμένες, δύνανται καὶ ἡ Ἀμβέρσα ν' ἀνταγωνισθῇ ἐπιτυχῶς. Ὅσον ἀφορᾷ μάλιστα τὴν Ἑλβετίαν, εὐρίσκεται εἰς εὐνοϊκὴν θέσιν καὶ ἂν ἀκόμη ἤθελον προβάλλῃ προσκόμματα τὰ παρεντιθέμενα κράτη, καθ' ὅσον ὁ Ρῆνος, ἡ ἀρίστη αὐτῆ πλωτὴ ὁδὸς <sup>(3)</sup> τοῦ δυτικοῦ τμήματος

(1) Ἐχον ὡς ἀκολούθως εἰς γιλ. θη.άρια.

|                      | 1924   | 1926   | 1928   | 1930   | 1931   |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Ἐισαγωγαὶ ἐξ Ἀγγλίας | 874442 | 438932 | 446544 | 411826 | 315524 |
| Ἐξαγωγαὶ εἰς Ἀγγλίαν | 131529 | 67686  | 102214 | 104434 | 96398  |

(Κατὰ *Popovic N.* καὶ *Mishic D.* *Nasha Domaqa Privreda*, Beograd 1929 σελ. 510—1 καὶ κατὰ τὸ *Stat. Year-Book*).

(2) Ἐχον ὡς ἀκολούθως μετὰ τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν εἰς γιλ. θη.άρια.

|                      | 1924   | 1926   | 1928   | 1930   | 1931   |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Ἐισαγωγαὶ ἐξ Ἡν.Πολ. | 320887 | 309217 | 385443 | 285420 | 199793 |
| Ἐξαγωγαὶ εἰς Ἡν.Πολ. | 50613  | 49697  | 59561  |        |        |

(Κατὰ *Popovic* καὶ *Mishic*. *Nasha Dom. Privr.* σελ. 510—1 καὶ κατὰ τὸ *Stat. Y. Book*).

(3) Ἀσπτομερείας περὶ τοῦ Ρήνου βλ. εἰς: *Der Rhein-strom und seine wichtigste Nebenflüsse*. Berlin 1889 (ἀνάλυσις τοῦ ἔργου τούτου ὑπὸ τοῦ Auerbach εὑρηται εἰς

τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ἔχει διεθνοποιηθῆ (1) μέχρι τῆς Βασιλείας, ἔχει δὲ ληφθῆ καὶ εἰδικὴ μέριμνα ὑπὸ τῆς Συνθήκης τῶν Βερσαλλιών σχετικῶς μὲ τὸ ζήτημα τῆς συνδέσεως τοῦ Κάτω Ρήνου μετὰ τῆς Ἀμβέρσης διὰ πλατείας διώρυγος (§ 12, I).

Εἶναι ἀληθές ὅτι ἡ διὰ τοῦ Ρήνου κινήσις ἐμπορευμάτων μετὰ τὴν Ἑλβετίας καὶ Ἀμβέρσης, τόσο μὲσω τῆς διώρυγος Βορρᾶ-Καμπίνης, ὅσον καὶ διὰ Biesbosch, ἐκβολῶν τοῦ Μόζα καὶ Ἀνατολ. Σκάλδιος εἶναι σχετικῶς πολὺ μικρά (2), θέλει ὁμως ἀξίση ἀναμφιβόλως ἅμα ὡς ἤθελον κατασκευασθῆ, τὸ μὲν ἡ πα-

*Annales de Géographie* II 1892-3 σελ. 212-238). *Doufoumy A.* Der Rhein in seiner techn. u. wirtschaftl. usw. Bedeutung (1898). *Nasse W.* Der Rhein als Wasserstrasse (1905). *Gothein.* Geschichtl. Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19 Jh. (1903).

(1) Ἡ διεθνοποίησις τοῦ Ρήνου χρονολογεῖται κυρίως ἀπὸ τῆς Συνθήκης τῶν Παρισίων τοῦ 1814, δι' ἣς ὠρίσθη ὅτι ἡ ἐπ' αὐτοῦ ναυσιπλοία εἶναι ἐλευθέρη διὰ πάντα τὰ κράτη, ἀπὸ τοῦ σημείου ὅπου καθίσταται πλωτὸς μέχρι τῆς θαλάσσης. Διὰ τῶν συμβάσεων τῆς Μαγεντίας (1831) καὶ τοῦ Mannheim (1863), καθωρίσθησαν ἀκριβέστερον καὶ λεπτομερέστερον τὰ τῆς ναυσιπλοίας ἐν αὐτῷ. Ἡ Συνθήκη τῶν Βερσαλλιών (ἄρθρ. 354 καὶ ἐξῆς) προέβλεπε τροποποιήσεις τινὰς εἰς τὸ καθεστὸς τοῦ Ρήνου. Λεπτομερείαις βλ. εἰς *Kleiboldt H.* Gliederung und Stand der Rheinschiffahrt seit dem Kriege (1928). *Hennig R.* Rheinschiffahrt und Versailler Friede (1921).

(2) Κατὰ τὸ 1930 διεῖλθον παρὰ τὸ Lobith (πόλις ἐπὶ τοῦ Ρήνου παρὰ τὰ ἑλλανδογερμανικὰ σύνορα), προσερχόμενα ἐκ Βελγίου καὶ κατευθυνόμενα εἰς Ἑλβετίαν 46 πλοία καὶ σχεδία: μὲ φορτίον 44820 τ. (*Statistiek van de scheepvaart op het buitenland over 1930*, Χάγη, 1930 σελ. 119).

ράλληλος τῷ Ρήνῳ ἀπὸ Κεhl εἰς Βασιλείαν διῶρυξ, τὸ δέ, ἢ ἀπὸ Κάτω Ρήνου εἰς Ἀμβέρσαν τοιαύτη.

Κλονισμόν σοβαρόν δύναται νὰ ὑποστῇ ἡ Ἀμβέρσα κυρίως ἐκ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν γαλλικῶν καὶ γερμανικῶν λιμένων, ἐν ἧ περιπτώσει ἡ Γαλλία καὶ ἡ Γερμανία ἀπεφάσιζον νὰ κατευθύνωσι τὸ μέγιστον μέρος τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου τῶν ἐπαρχιῶν τῶν, ἅς ἐξυπηρετοῦν νῦν κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἤττον οἱ λιμένες τῆς Ἀμβέρσης (1) καὶ τοῦ Ρόττερδαμ, πρὸς τοὺς ἰδίους αὐτῶν λιμένας, τὸ μὲν, λαμβάνουσαι κατάλληλα διοικητικὰ μέτρα, τὸ δέ, κατασκευάζουσαι μεγάλα τεχνικὰ ἔργα.

(1) Ἡ Ἀμβέρσα, κειμένη ἐπὶ τῆς κορυφῆς τοῦ τόξου, ὅπερ διαγράφει ὁ Σκάλδρις ἐν ταῖς Κάτω Χώραις, θέον νὰ κέκτηται δεσπόζουσαν θέσιν ἐπὶ τῶν πρὸς ἀνατολὰς χωρῶν, πρὸς ἅς εἶναι ἐστραμμένον τὸ ἐν λόγῳ τόξον, ὡς συμβαίνει κατ' ἀρχὴν μὲ ὅλας τὰς πόλεις, αἵτινες ἔχουσι παρομοίαν γεωγραφικὴν θέσιν\*. Ἐν προκειμένῳ ὅμως ἡ παρουσία ἀνατολικῶς τῆς Ἀμβέρσης τῶν δύο μεγάλων πλωτῶν ὄζων τοῦ Μόζα καὶ τοῦ Ρήνου, μισοὶ τὴν ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης σημασίαν τῆς Ἀμβέρσης, καθόσον αὗται καταλήγουσι εἰς γειτονικὸν λιμένα, τὸν τοῦ Ρόττερδαμ, ὅστις καὶ συγκεντροῖ μέγα μέρος τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου τῶν ἐν λόγῳ χωρῶν. Τοῦτου ἕνεκεν καὶ οἱ Βέλγοι διὰ τῆς κατασκευῆς τῆς νέας διώρυγος Λιέγγης-Ἀμβέρσης, δημιουργοῦντες οὕτως εἰπεῖν τεχνητὴν ἐκβολὴν τοῦ Μόζα εἰς τὸν Σκάλδριον, προσπαθοῦσι νὰ ἐξουδετερώσωσι τὸν ἕνα τῶν δύο τούτων φραγμῶν.

\* Περὶ τῆς ἐν γένει σπουδαιότητος τῶν πόλεων τῶν ἔχουσῶν τοιαύτην θέσιν βλ. *Hatzel En. Politische Geographie* (3η ἐκδ. ἐπεξ. ὑπὸ Oberhammer E. Berlin 1923) σελ. 534-535, τ' ἀναφερόμενα σχετικῶς μὲ τὰς Regensburg, Μαγντίαν (Mainz) καὶ Ἀὐρηλίαν (Orléans).

Ἦδη ἀπὸ τῆς κατασκευῆς τῶν διωρύγων Dortmund—Ems <sup>(1)</sup> καὶ Mittelland <sup>(2)</sup>, ἀξιόλογον σχετικῶς μέρος τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἤρχισε νά μεταστρέφεται πρὸς τοὺς γερμανικοὺς λιμένας τοῦ Emden καὶ τῆς Βρέμης εἰς βάρος κυρίως τοῦ Ρότερδαμ, πολὺ ὀλίγον δὲ τῆς Ἀμβέρσης <sup>(3)</sup>. Ἡ κατασκευὴ δὲ τῆς διωρύγου Werra—Main <sup>(4)</sup>, δι' ἧς

(1) Ἐχούσης βάρη 2<sup>11</sup>/<sub>2</sub> — 3 μ. καὶ πλάτος 35 μ. Περὶ τῆς διωρύγου ταύτης βλ. *Geitel*. Der Bau des Dortmund — Ems — Kan. (1902). *Paxmann W.* Die Bedeutung des Dortmund—Ems—Kan. (1930).

(2) Ἡ κατασκευὴ αὐτῆς ἤρξατο κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος αἰῶνος. Περὶ τῆς διωρύγου ταύτης βλ. *Zander*. Der Mittelland Kanal (Verhandlungen u. Wissenschaftliche Abhandlungen des 23 Deutschen Geographentages zu Magdeburg. 1929 (1930).

(3) Ἐκτὸς τῶν σιδηροδρομικῶς μεταφερομένων εἰς Ἀμβέρσαν ἐκ Δυτ. Γερμανίας καὶ ἀντιστρόφως ἐμπορευμάτων καὶ ἡ διὰ σκαδιῶν μέσῳ τοῦ Κάτω Ρήνου κινήσεις εἶναι ἀξιόλογος. Ὁδῶ κατὰ τὸ 1930 διήλθον παρὰ τὸ Lobith, προερχόμενα ἐκ Γερμανίας καὶ κατευθυνόμενα εἰς Βέλγιον (κυρίως εἰς Ἀμβέρσαν), 12314 πλοῖα καὶ σχεδία χωρητ. 8.566.373 τόν., προερχόμενα δὲ ἀντιθέτως ἐκ Βελγίου καὶ κατευθυνόμενα εἰς Γερμανίαν, 2713 πλοῖα καὶ σχεδία χωρητ. 1.903.866 τόνων. (Nederland. Statistiek v. d. Scheepv. op. het. buit. on. 1930, σελ. 118—9).

(4) Περὶ τῆς ὑπὸ μελέτην διωρύγου ταύτης βλ. *Müller Alb.* Wert des projektierten Grossschiffahrtsstrassen nach dem Rhein und der Weser für die Städte Nürnberg und Fürth (Nürnberg 1912). *Hellmuth Contag*. Ueber die Möglichkeit einer Grossschiffahrtsverbindung zwischen dem Weser- und dem Maingebiete mittels eines Werra - Main - Kanals. (Zeitschr. f. Binnenschiffahrt 1910 σελ. 543).

θέλει συνδεθῆ ὁ Βίσουργις (Weser) μετὰ τοῦ Δουνάβεως (μέσω καὶ τῆς διώρυγος Λουδοβίκου), ὡς καὶ τῆς διώρυγος Moldau-Δουνάβεως (1), θέλει συντελέσῃ εἰς τὴν προσέλκυσιν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Βρέμης καὶ τοῦ Ἀμβούργου ἀξιολόγου μέρους τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου τῆς Αὐστρίας καὶ τῆς νοτίου Γερμανίας, τοῦ διενεργουμένου νῦν μέσῳ τῶν λιμένων τῆς Ἀμβέρσης καὶ Ρόττερδαμ, πρὸς οὓς ἄγει ἡ πλωτὴ ὁδὸς Ἄνω Δουνάβεως - Altmühl - διῶρ. Λουδοβίκου-Μοίνου-Ρήνου (2) (διὰ τὴν Ἀμβέρσαν καὶ διῶρ. Βορρᾶ-Καμπίνης).

Ἡ κατασκευὴ ἐπίσης ὑπὸ τῆς Γαλλίας, τῆς ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ παρελθόντος αἰῶνος μελετωμένης διώρυγος Longyon—Denain (Canal du Nord—Est), θέλει μεταστρέψῃ πρὸς Δουγκέρκην ἀξιόλογον μέρος τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου τῆς Λωρραίνης καὶ Ἀλσατίας (3).

(1) Περὶ τῆς ἀπὸ τοῦ 1901 μελετωμένης κατασκευῆς τῆς διώρυγος ταύτης βλ. *Hennig R.* Hauptwege des Weltverkehrs (Jena 1913) σελ. 106.

(2) Περὶ τῆς ἐν γένει σημασίας τῆς πλωτῆς ὁδοῦ Δουνάβεως - Μοίνου - Ρήνου βλ. *Hossbach A.* Die Verkehrsbedeutung des Grossschiffahrts Wegs Rhein-Main-Donau für die grossdeutsche Wirtschaft (1929). *Held-Brüschwie in* Rhein - Main - Donau. Die Geschichte einer Wasserstrasse.

Περὶ τῶν σχεδίων δὲ βελτιώσεως αὐτῆς βλ. *Steller G.* Der wirtschaftliche Wert einer bayerischer Grossschiffahrtsstrasse (1908). *Faber E.* Die Grossschiffahrtswege in Bayern als redwürdiger Teil der deutschen Wasserstrassennetzes (Nürnberg 1912).

(3) Ἡδη, ἐκτὸς τῶν σιδηροδρομικῶς ἢ διὰ τοῦ Μόζα—διώρυγος Καμπίνης μεταφερομένων εἰς Ἀμβέρσαν ἐκ τῶν χω-



XIII. Ἐάν ὁ λιμὴν τῆς Ἀμβέρσης ἤθελεν ἀπωλέσει ἔνεκεν τῶν ὡς ἀνωτέρω λόγων σημαντικόν μέρος τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου τῶν Παραρρηνίων γερμανικῶν καί γαλλικῶν ἐπαρχιῶν, θά καταστῆ ἄρα γε δυνατόν νά διατηρήσῃ τὴν θέσιν αὐτοῦ ὡς ἑνός τῶν μεγάλων λιμένων τοῦ κόσμου :

Ὡς εἶδομεν (§ 10, I, κατόπιν τῶν νέων τεχνικῶν ἔργων, ἅτινα ἐγένοντο ἐν Βελγίῳ, δι' ὧν κατέστησαν προσιταί εἰς μικρά πλοῖα θαλάσσης αἱ Βρυξέλλαι (1) καί εἰς μεγάλα σχετικῶς ἡ Γάνδη (2), ἀξιόλογον σχετικῶς μέρος τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου τοῦ κεντρικοῦ τμήματος τοῦ Βελγίου ἐξέφυγε τῆς Ἀμβέρσης.

ρῶν τούτων ἐμπορευμάτων καί ἀντιστρόφως, μεγάλα ποσότητες μεταφέρονται καί διὰ τοῦ Μοῦσέλλα, τοῦ Ρήνου, τῶν ἐκβολῶν τοῦ Μόζα καί τοῦ Ἀνατ. Σκάλδισ, πρὸς Ἀμβέρσαν καί ἀντιστρόφως. Κατὰ τὸ 1930 διεήλθον παρὰ τὸ Lobith, προσερχόμενα ἐκ Γαλλίας καί κατευθυνόμενα εἰς Βέλγιον, 561 πλοῖα καί σχεδίαι χωρητ. 732.748 τ., ἀντιστρόφως δὲ προσερχόμενα ἐκ Βελγίου καί κατευθυνόμενα εἰς Γαλλίαν (διὰ Ρήνου καί Μοῦσέλλα) 979 πλοῖα καί σχεδίαι χωρητ. 1.073.626 τ.

(1) Διὰ τῆς ἀπὸ τοῦ Ροῦπελ, παρὰ τὸ Boom, ἀρχομένης διώρυγος Willebroek (χρονολογουμένης ἀπὸ τοῦ 1561), διαρρυθμισθείσης καταλλήλως.

(2) Διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Terneuzen (βλ. ὑποσημ. 1 σελ. 42). Ἡ κίνησις ἐν τῇ διώρυγι ταύτῃ, παρὰ τὰ ὀλλανδοβελγικὰ σύνορα (Sas van Gent), εἶχεν ὡς ἀκολούθως κατὰ τὸ 1930 :

11.258 πλοῖα καί σχεδίαι χωρ. 4.425.065 τ. προσερχόμενα ἐκ Βελγίου καί 544 χωρ. 173.316 τ. προσερχόμενα ἐκ Γαλλίας, κατευθυνόμενα δὲ πρὸς Ὀλλανδίαν, Γερμανίαν, Ἀγγλίαν, κλπ.

10.858 πλοῖα καί σχεδίαι χωρ. 1.279.878 τ. κατευθυνόμενα εἰς Βέλγιον καί 913 χωρ. 293.584 τ. κατευθυνόμενα εἰς Γαλλίαν, προσερχόμενα δὲ ἐξ Ὀλλανδίας, Γερμανίας κλπ.

Ἐπί πλέον, ἤδη ἀπὸ τῆς κατασκευῆς τῆς 10 χιλμ. μήκους, πλατείας θαλασσίας διώρυγος Βρυγῶν-Zeebrügge (1), ἐγκαινισθείσης κατὰ τὸ 1905, ὁ λιμὴν τῶν Βρυγῶν, ὁ ἀπὸ μακροῦ νεκρωθεὶς (§ 2 II), καταστάς πλέον προσιτὸς εἰς μικρὰ πλοῖα θαλάσσης, ὁ δὲ προλιμὴν τοῦ Zeebrügge καὶ εἰς μεγάλαια τοιαῦτα (2), ἤρχισεν ἀνασυγκεντρῶν ἄξιόλογον μέρος τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τοῦ δυτικωτέρου τμήματος τοῦ Βελγίου (Φλάνδρας) (3).

Τούτων ἕνεκεν ὁ λιμὴν τῆς Ἀμβέρσης δὲν ἐξυπηρετεῖ κυρίως, πλέον ἢ τὸ ἀνατολικὸν ἡμισυ τοῦ Βελγίου, ἤτοι τὰς ἐπαρχίας Ἀμβέρσης, Λιμβούργου, Λιέγης, Ναμούρ καὶ Λουξεμβούργου, ὡς καὶ τὸ μετὰ τὸν Πόλεμον οἰκονομικῶς συνδεθὲν πρὸς τὸ Βέλγιον (4) Μέγα Δουκάτον τοῦ Λουξεμβούργου (5).

(Nederland. Statistiek van de scheepv. op. h. buit. σελ. 124-5).

Περὶ τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τῆς Γάνδης εἰς πλοῖα θαλάσσης βλ. σελ. 42.

(1) Ἦδη ἀπὸ τοῦ 16ου αἰῶνος ἐμελεσάτο ἡ κατασκευὴ τῆς διώρυγος ταύτης, μόλις ὅμως κατὰ τὸ 1890 ἀπεφασίσθη ὀριστικῶς.

(2) Ὁ θαλάσσιος λιμὴν τοῦ Zeebrügge παρουσιάζει παρὰ τὸν κυματοθραύστην, εἰς τὴν ἐσωτερικὴν πλευρὰν τοῦ ὁποῦο εὐρίσκονται αἱ προκυματῆαι, βάθος μέχρις 11.50 μ.

(3) Ἡ κίνησις τοῦ διπλοῦ λιμένος Brügge-Zeebrügge εἶχε κατὰ τὰ ἔτη 1927-8 ὡς ἀκολούθως:

|      |                     |              |           |                |
|------|---------------------|--------------|-----------|----------------|
| 1927 | καταπλεύσαντα πλοῖα | 1423         | χωρητ.    | 1.195.465 τ.   |
| 1928 | »                   | »            | 1482      | » 1.186.871 τ. |
| 1927 | εἰσαχθέντα ἔμπορ.   | 697.772 τ.   | ἔξαχθέντα | 453.616 τ.     |
| 1928 | »                   | » 662.517 τ. | »         | » 441.475 τ.   |

(Reyntiens N. Econ. Cond. in Belgium in 1928 σελ. 128).

(4) Δυνάμει τῆς ἀπὸ 25 Ἰουλίου 1921 Συμφωνίας, κυρωθείσης τὴν 5 Μαρτίου 1922 (τὴν 1 Μαΐου 1922 κατηργήθησαν τὰ μεταξὺ Βελγίου καὶ Λουξεμβούργου τελωνειακὰ σύνορα).

(5) Τοῦ νοτιοανατολικοῦ τμήματος τοῦ Δουκάτου διακρροσμέ-

Ἐξακολουθεῖ ὁμως ἐπίσης ἡ Ἀμβέρσα νά ἐξυπηρετῇ τὰς δυτικὰς ἐπαρχίας τοῦ Βελγίου ὡς πρὸς τὸ ὑπερ-θαλάσσιον αὐτῶν ἐμπόριον μετὰ πολλῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, μεθ' ὧν δὲν ὑπάρχουν ἐκ Γάνδης ἢ Βρυγῶν ἀπ' εὐθείας συγκοινωνίαι (1).

XIV. Ἡ Βελγικὴ ἐνδοχώρα, ἣν ἐξυπηρετεῖ ὁ λιμὴν τῆς Ἀμβέρσης, εἶναι ἐκ φύσεως πλουσία, βαθμηδόν δέ, χάρις κυρίως εἰς τὴν φιλεργατικότητα, τὴν ἐπιμονὴν καὶ ὑπομονὴν τῶν Βέλγων, διὰ τῆς καταλλήλου ἐκμεταλλεύσεως αὐτῆς, κατέστη μία τῶν παραγωγικωτέρων τῆς Εὐρώπης, ἰδίᾳ εἰς βιομηχανικὰ καὶ μεταλλευτικὰ προϊόντα.

Μέγα μέρος τῶν προϊόντων τούτων παρίσταται ἀνάγκη νά ἐξαχθῇ (2) καὶ κυρίως διὰ θαλάσσης, καθό-

νου ὑπὸ τοῦ Μοζέλλα, καλῆς πλωτῆς ὁδοῦ, καταληγούσης εἰς τὸν Ρήνον, τὰ βαρῆα καὶ τὰ μικρὰς εἰς ὄγκον ἀξίας ἐμπορεύματα προτιμῶσι τελευταίως τῆς πρὸς Ἀμβέρσαν διὰ τῶν σιδηροδρόμων ὁδοῦ, τὴν πρὸς Ρόττερδαμ διὰ τοῦ Μοζέλλα καὶ Ρήνου ὑγρᾶν ὁδόν, καίτοι μακροτέραν, ὡς εὐθινοτέραν, ἣτις θέλει καταστῆ ἔτι καλυτέρα, ἅμα ὡς ἤθελε κατασκευασθῆ ἢ μελετωμένη ἀπὸ Koblenz εἰς Trier, παραλλήλως τοῦ ποταμοῦ, διῶρυξ (ἣτις θέλει ἐπεκταθῆ, μέχρι τοῦ Σάαρ). Περὶ τῆς σημασίας τῆς διῶρυγος ταύτης βλ. *Kreuzkam Th. Die Weltwirtschaftliche Bedeutung der Moselkanalisierung* (Weltverkehr und Weltwirtschaft, Juniheft 1911 σελ. 102). *Nell. Th. Die Kanalisierung der Mosel und Saar* (Zeitschr. für Binnenschiffahrt 1901 σελ. 492).

(1) Διὰ τῶν λιμένων Γάνδης καὶ Βρυγῶν διεξάγεται κυρίως τὸ μετὰ τῆς Ἀγγλίας καὶ τῶν λοιπῶν περὶ τὴν Βόρειον θάλασσαν χωρῶν ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον τῶν δυτικῶν ἐπαρχιῶν τοῦ Βελγίου.

(2) Κατὰ τὸ 1932 ἐξήχθησαν ἐκ Βελγίου βιομηχανικὰ προϊόντα 4.367.000 μετρ. τόννων, ἀξίας 7928 ἑκατ. φρ.

σον αἱ γειτονικαὶ χῶραι δὲν ἔχουν ἀνάγκην τῶν ἐν λόγῳ προϊόντων. Ἄφ' ἑτέρου πάλιν τὸ πυκνοκατοικημένον Βέλγιον, μὴ ἔχον μεγάλην γεωργικὴν καὶ κτηνοτροφικὴν παραγωγὴν, ἔχει ἀνάγκην μεγάλων ποσοτήτων εἰδῶν διατροφῆς (1), ἐπὶ πλέον δὲ καὶ τεραστίων ποσοτήτων πρώτων ὑλῶν (2) διὰ τὰς βιομηχανίας του· δεδομένου δέ, ὅτι αἱ γειτονικαὶ Εὐρωπαϊκαὶ χῶραι δὲν δύνανται νὰ τοῦ προμηθεύσωσι ταῦτα, κατ' ἀνάγκην γίνεται εἰσαγωγή διὰ θαλάσσης. Τοῦτου ἔνεκεν, ἡ Ἀμβέρσα θὰ ἔχη πάντοτε ἄρκετὰ ἀξιόλογον κίνησιν (3).

Τὴν ἀπό τινων δεκαετηρίδων σημειουμένην ἀπώλειαν μέρους τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τοῦ Δυτ. Βελγίου, διεξαγομένου διὰ τῶν λιμένων Γάνδης καὶ Βρυγῶν, ἀναπληροῖ ἢ ἐκ τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς ἀνατολικῶς τῆς Ἀμβέρσης ἐκτεινομένης πεδιάδος τῆς Καμπίνης (4), ἀβξησις.

(1) Κατὰ τὸ 1932 εἰσῆχθησαν ἐν Βελγίῳ τρόφιμα καὶ ποτὰ 3.988.000 μετρ. τόννων, ἀξίας 4158 ἑκατομ. Βελγ. φρ.

(2) Κατὰ τὸ 1932 εἰσῆχθησαν ἐν Βελγίῳ πρώται ὕλαι 26.651.000 μετρ. τόννων, ἀξίας 7203 ἑκατομ. Βελγ. φρ.

(3) Νῦν τὰ 60% τῆς κινήσεως τῆς ἀφορῶσι τὸ Βελγικὸν ἐμπόριον (§ 12. VI).

(4) Ἡ πεδιάς αὕτη ἄλλοτε ἦτο ἄγονος, βαθμηδὸν δὲ ἄνεπτυχθησαν ἐν αὐτῇ ἡ κτηνοτροφία, ἡ κτηνοτροφία, ὡς καὶ καλλιέργειαι τινες. Κυρίως δὲ ἄνεπτυχθησαν εἰς τὴν οἰκονομικὴν αὐτῆς ἀνάπτυξιν ἡ κατὰ τὸ 1901 ἀνακάλυψις γαιανθρακοφόρων κοιτασμάτων ἐν αὐτῇ, ἅτινα θεωροῦνται ὡς ἀποτελοῦντα τὴν πρὸς θυσμὰς συνέχειαν τῶν τοῦ Ροῦρ (Haug Em. Traité de géologie II, A, σελ. 765) καὶ ἅτινα χωρίζονται τῶν πλουσίων γαιανθρακοφόρων στρωμάτων Mons—Charleroi—Namours, ὑπὸ τοῦ ἐκ Σιλουρίων καὶ Καμβρικῶν στρωμάτων ἀντικλινούς τοῦ Brabant (βλ. γεωλογ. χάρτας εἰς

Ἡ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τεθεῖσα ὑπὸ τῶν διαφορῶν κρατῶν εἰς ἐφαρμογὴν ἐμπορικῆ πολιτικῆ τῆς ἀνταλλαγῆς προϊόντων καὶ ἡ ἐπιτεινομένη προστατευτικῆ δασμολογικῆ πολιτικῆ πολλῶν κρατῶν, τείνουσι μᾶλλον νὰ περιορίσωσι τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τοῦ Βελγίου (1), ὃ ἀντίκτυπος δὲ τούτου θὰ εἶναι ἰσχυρός καὶ ἐπὶ τῆς κινήσεως τῆς Ἀμβέρσης (2).

Kober L. Der Bau der Erde, 2α ἐκδ., Berlin 1928, σελ. 215—7).

(1) Τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τοῦ Βελγίου (εἰδικόν) εἶχεν ὡς ἀκολούθως κατὰ τὰ ἔτη 1929—32 εἰς ἑκατομ. βελγ. φρ.

|      | Εἰσαγωγὴ | Ἐξαγωγὴ |
|------|----------|---------|
| 1929 | 35624    | 31880   |
| 1930 | 31047    | 26152   |
| 1931 | 23965    | 23236   |
| 1932 | 16424 *  | 15130 * |

(2) Ἡ τυχόν μετατροπὴ ὑπὸ τοῦ Βελγίου ἐπὶ τὸ προστατευτικώτερον τοῦ δασμολογίου του, ἐκτὸς τοῦ ἀντικτύπου, ὃν θὰ ἔχῃ ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν ἐν Βελγίῳ, θέλει φέρῃ προσκόμματα καὶ εἰς τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον τοῦ λιμένας τῆς Ἀμβέρσης. Τὸ τελευταῖον τοῦτο δύναται νὰ παρακαμφθῆ δια τῆς ἰδρύσεως ἐλευθέρου ζώνης ἐν Ἀμβέρσῃ, ὡς ἐγένετο καὶ εἰς τὰ κράτη, ἅτινα ἔχουσι προστατευτικὸν δασμολόγιον (Γερμανία—ἐλεύθερος λιμὴν Ἀμβούργου κλπ., Ἰταλία—ἐλεύθεροι ζῶναι εἰς τοὺς λιμένας Γενούης, Τεργέστης κλπ.), ἧς δὲν ὑπάρχει ἀνάγκη ὑπὸ τὸ σύστημα τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου, ὅπερ ἀκολουθεῖ τὸ Βέλγιον ἀπὸ μακροῦ (1861) \*\*.

\* Ἡ μεγάλη μείωσις τῆς ἀξίας τῶν εἰσαγομένων καὶ ἐξαγομένων ἐμπορευμάτων ὀφείλεται καὶ εἰς τὴν πτώσιν τῶν τιμῶν.

\*\* Ἀπὸ τοῦ 1921 ὁμοῦς, ἤρχισαν νὰ τίθενται ἐπὶ τινῶν εἰδῶν (λαχανικῶν, ἐνδυμάτων, κοσμημάτων, οἴνων κλπ.) δασμοὶ κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον προστατευτικοί.

XV. Τῶν συνθηκῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ Βελγικοῦ (εἰδικοῦ) ἐμπορίου καθισταμένων τυχόν εἰς τὸ μέλλον δυσμενεστέρων, θά δυνηθῆ ἡ Ἀμβέρσα νὰ ἀντλήσῃ ἄλλοθεν ἐμπορικὰς δυνάμεις, πρὸς ἀναπλήρωσιν τῶν δημιουργηθησομένων κενῶν;

Ἡ ἀφθονία κεφαλαίων δύναται νὰ τῇ ἐπιτρέψῃ ὅπως ἐπαυξήσῃ ἔτι πλέον τὴν σπουδαιότητα αὐτῆς ὡς διεθνοῦς ἀγορᾶς ὀρισμένων προϊόντων. Εἶναι δὲ τὰ προϊόντα ταῦτα κατὰ πρῶτον ἐκεῖνα, ἅτινα παράγει τὸ Βελγικόν Κογκό<sup>(1)</sup>, ἦτοι φοινίκια<sup>(2)</sup>, φοινικέλαια<sup>(3)</sup>, κοπάλιον (coral)<sup>(4)</sup>, βάμβαξ<sup>(5)</sup>, καουτσούκ, ἐλεφαντοστοῦν<sup>(6)</sup>, ἀδάμαντες<sup>(7)</sup>, χρυσός<sup>(8)</sup> καὶ χαλκός<sup>(9)</sup>· ἀκολούθως τινὰ διαφόρων χωρῶν (Ἄρ-

(1) Περὶ τοῦ Βελγικοῦ Κογκό βλ. *Halkin J. Géographie du Congo belge* (Namur 1927) καὶ *Frank L. Le Congo belge* (2 τόμ. Βρυξέλλαι 1930).

(2) Παραγωγή κατὰ τὸ 1931 20746 μετρ. τόνοι καὶ ἐξαγωγή ἀξίας 56.606.748 βελγ. φρ. (1930 99.534.705 βελγ. φρ.).

(3) Παραγωγή κατὰ τὸ 1931 44699 μετρ. τ. καὶ ἐξαγωγή ἀξίας 65.842.076 βελγ. φρ. (1930 110.966.430 βελγ. φρ.).

(4) Ρητίνη χρησιμοποιουμένη πρὸς παρσκευὴν βερνικίων. Ἐξαγωγή κατὰ τὸ 1930 ἀξίας 36.695.120 φρ. κατὰ δὲ τὸ 1931 17.046.958 φρ.

(5) Παραγωγή κατὰ τὸ 1931 43.572 μετρ. τ. καὶ ἐξαγωγή ἀξίας 90.292.680 φρ. (1930 119.720.160 φρ.).

(6) Ἐξαγωγή κατὰ τὸ 1930 ἀξίας 21.550.858 φρ., κατὰ δὲ τὸ 1931 17.991.347 φρ.

(7) Κυριώτερα ἀδαμαντωρυχεῖα ἐν τῇ περιοχῇ Kasai. Παραγωγή κατὰ τὸ 1931 3 $\frac{1}{2}$  ἑκατομ. καράτια καὶ ἐξαγωγή ἀξίας 173.410.180 φρ. (1930 137.039.720 φρ.).

(8) Κυριώτερα χρυσορυχεῖα εἰς Kilo Moto. Ἐξαγωγή κατὰ τὸ 1931 ἀξίας 126.574.475 φρ. καὶ κατὰ τὸ 1930 105.774.865 φρ. Παραγωγή κατὰ τὸ 1932 7784 χιλιόγρ.

(9) Κυριώτερα μεταλλεῖα ἐν Kambove (Ἄνω Κατάγκα).

γεντινῆς, Κίνας κλπ.), εἰς ἃς ἔχουσι διατεθῆ μεγάλα Βελγικά κεφάλαια.

XVI. Ἐν συμπεράσματι δύναται νὰ λεχθῆ, ὅτι ἡ Ἄμβέρσα, παρὰ τὰς διαμορφουμένας ὁσημέραι δι' αὐτὴν κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον δυσμενεῖς συνθήκας, θὰ διατηρήσῃ ἐπὶ μακρὸν ἀκόμη τὴν θέσιν της ὡς μεγάλου ἐμπορικοῦ καὶ ναυτικοῦ κέντρου, καθόσον:

α) Ἡ Βελγικὴ ἐνδοχώρα παρέχει αὐτῇ ἀρκετὴν κίνησιν.

β) Τὰ διατιθέμενα ἄφθονα κεφάλαια θὰ ἐπιτρέψωσι τὴν διατήρησιν καὶ ἐπαύξεισιν τῆς θέσεως αὐτῆς ὡς διεθνοῦς ἀγορᾶς ὀρισμένων ἐμπορευμάτων.

γ) Ἡ καλὴ αὐτῆς γεωγραφικὴ θέσις, θὰ τῇ ἐπιτρέψῃ νὰ διατηρήσῃ τὴν ἐπιρροὴν της ἐπὶ ὀρισμένων τμημάτων τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς βορειοανατολικῆς Γαλλίας καὶ

δ) Ἡ ἐμπορικὴ πείρα, ἡ ἐνεργητικότης, ἡ ὑπομονὴ καὶ ἐπιμονὴ τῶν ἐμπόρων αὐτῆς καὶ τὸ ἐν γένει εὐπροσάρμοστον τῶν Βέλγων πρὸς τὰς ἐκάστοτε διαμορφουμένας καταστάσεις, θὰ καθιστῶσι δυνατὴν κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον τὴν παράκαμψιν τῶν ἐκάστοτε παρουσιαζομένων δυσχερειῶν.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

---

- Scribanii G.* Origines Antwerpiensium (1610).  
*Gens Eug.* Histoire de la ville d'Anvers (Anvers 1861).  
*Mertens & Torfs.* Geschiedenis von Antwerp.  
*Génard.* Anvers à travers les âges (2 τόμ. Bruxelles 1888—1891).  
*Vanderkindere R.* Histoire de la formation territoriale des principautés belges au Moyen—Age (2 τόμ. 1902).  
*Schnaase.* Niederländische Briefe (Stuttgart 1834).  
*Motley's J. L.* Rise of the Dutch Republic.  
*Perrier.* Description historique et topographique d'Anvers (Bruxelles 1836—Anvers 1861).  
*Wanner.* Antwerpen und seine Umgebung (Antwerpen 1891).  
*Beetemée.* Anvers métropole du commerce et des arts (2α έκδ. 2 τόμ. Louvain 1888).
- 
- Deiss.* Anvers et la Belgique maritime (Paris 1899).  
*Salvagne.* Anvers Maritime (Anvers 1898).  
*Schumacher H.* Antwerpens Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben (1916).  
*Van Bruyssel.* Histoire du commerce et de la marine en Belgique (3 τόμ. Bruxelles 1861—64).  
*Van Bruyssel.* L'industrie et le commerce en Belgique (Bruxelles 1868).  
*Le port d'Anvers.* έκδ. Bureau communal de renseignements (Anvers).  
*Strauss L.* Annuaire des ports belges (ἐτήσιον. Anvers).



*Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge* (ετήσιον).

*Rapports de la Chambre de Commerce d'Anvers.*

*Reyntiens N.* Economic conditions in Belgium in 1928, 9, κλπ. Δημοσ. τοῦ Dept of Overseas Trade (London).

*Demangeon Alb.* Belgique - Pays Bas - Luxembourg (εἰς *Géographie Universelle*, τόμ. III, Paris 1927).

*Tuckermann.* Länderkunde der Niederlande und Belgien (1931).

*Penck.* Das Königreich Belgien (εἰς Kirchoffs «Länderkunde von Europa» I, 2. 1889).

*Blink H.* Nederland en zijne bewoners (3 τόμ. Amsterdam 1892).

*A. de St Leger.* La Flandre maritime et Dunkerque (Paris 1900).

*Blanchard R.* La Flandre. Étude géographique de la plaine flamande en France, Belgique et Hollande (Lille 1906).

*Briquet A.* Le littoral du nord de la France (Paris 1930).

*Belpaire.* Mémoire sur les changements que la côte d'Anvers à Boulogne a subis depuis la conquête de César (Bruxelles 1827).

*Vijquain.* Des voies navigables en Belgique (1812).

*Wauvermans.* Sur les variations de l'Escaut au XVI<sup>e</sup> siècle (Bulletin de la Soc. de Géogr. d'Anvers τόμ. I, 1877).

*Raemdonck.* L'histoire du cours de l'Escaut (Bull. de la Soc. Belge de Géographie 1878).

---

*Verstraete*. Cours primitif de l'Escaut (Bull. de la Soc. Belge de Géographie 1878).

*Cornet J.* Etude sur l'évolution des rivières belges (Ann. Soc. Géol. Belgique, Mémoires XXXI, 1904, σελ. 260—500).

*Briquet A.* Contribution à l'étude des origines du réseau hydrographique du Nord de la Belgique (Bull. Soc. Belge de Géol., Paléont. et Hydrol. 1906, σελ. 71—82).

*Michotte P. L.* Le canal maritime et le port de Bruxelles (Annales de Géographie XXXII 1923, σελ. 418-425).

*Cavens L.* Le canal de Willebroeck (Bruxelles 1921).  
> Bruxelles port de mer (Belgique maritime, colon. et écon.) XXV, 1922, σελ. 1021-1032).





ΓΑΣΠ. Γ. ΜΙΣΤΑΡΔΗ

# Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

Μετά συγκριτικῆς μελέτης καὶ τῶν λοιπῶν λιμένων  
τῶν δυναμένων νὰ ἐξυπηρετήσωσι τὴν Κεντρ. Εὐρώπην  
(ΓΕΝΟΥΗΣ, ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ, ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ κλπ.)



ΑΘΗΝΑΙ · 1935

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ο ΛΙΜΝΙ

ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

Μεταφρασμένη από τον Κωνσταντίνου  
Παπαδόπουλο, με την επιμέλεια του  
Κωνσταντίνου Παπαδόπουλου

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ



Ἡ προσέλευσις τοῦ ὑπερθαλασίου ἐμπορίου τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης συνεκέντρον ἀπὸ τῆς ἀρχαιότητος τὰς προσπαθείας τῶν λιμένων τοῦ Βορείου τμήματος τῆς Ἀδριατικῆς καὶ τῶν βορειοδυτικῶν ἀκτῶν τοῦ Εὐξείνου, ἔτι πλέον δὲ καὶ τινῶν τῶν παρὰ τὴν Λιγυστικὴν ἀκτὴν καὶ τὸν Θερμαϊκὸν κόλπον. Ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ Μεσαιῶνος εἰς τοὺς Μεσογειακοὺς τούτους λιμένας προστίθενται καὶ οἱ μεταξὺ Καλαὶ καὶ Ἰουτλάνδης τῆς Βορείου Θαλάσσης ὡς καὶ οἱ μεταξὺ Ἰουτλάνδης καὶ ἐκβολῶν τοῦ Βιστούλα τῆς Βαλτικῆς, οἵτινες εὐκόλως συγκοινωνοῦντες μετὰ τῆς ἐνδοχώρας ὡς ἐκ τοῦ πεδινοῦ τῶν ὀπισθεν αὐτῶν ἐκτάσεων καὶ τῆς παρουσίας πλωτῶν ποταμῶν, κατώρθωσαν βαθμηδὸν νὰ ὑπεσκελίσωσι τοὺς Μεσογειακοὺς λιμένας ἐν τῇ ἐξυπηρετήσῃ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ἰδίᾳ ἀπὸ τῆς ἀνακαλύψεως τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς ἐγκαινιάσεως τῆς διὰ τοῦ περιπλου τῆς Ἀφρικῆς ὁδοῦ πρὸς τὰς Ἰνδίας.

Μόλις ἀπὸ τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, ὅτε ἤρχισε διὰ τῆς κατασκευῆς σιδηροδρομικῶν γραμμῶν νὰ ἐξουδετεροῦται τὸ ὡς ἐκ τῶν ἔδαφικῶν ἀνωμαλιῶν δυσχερὲς τῆς μετὰ τῆς ἐνδοχώρας συγκοινωνίας των, οἱ Μεσογειακοὶ λιμένες ἀνεκτίησαν ἔδαφος, τοσοῦτῳ μᾶλλον καθόσον καὶ τὸ ἀνοιγμα τῆς διώρυγος τοῦ Σουέξ ἔθεσεν αὐτοὺς εἰς ἐλάσσονα τῶν τῆς Βορείου καὶ Βαλτικῆς ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν λιμένων τῆς Ἀνατολῆς.

Ἡ κατὰ τὰς τελευταίας δεκαετηρίδας ἠλεκτροκίνησις μεγάλων τμημάτων τῶν μεταξὺ μεσογειακῶν λιμένων καὶ Κεντρικῆς Εὐρώπης σιδηρ. γραμμῶν κατέστησε πολλῶν τούτων τὴν θέσιν πλέον εὐνοϊκὴν, εἰς τρόπον ὥστε οἱ τῆς Βο-

ρείου καὶ Βαλτικῆς λιμένες στηρίζονται νῦν μᾶλλον εἰς τὰς ὑγράς ὁδοὺς, αἵτινες εἶναι εὐθηνότεραι τῶν σιδηροδρόμων, μάλιστα δὲ διὰ τὸ εἶναι εὐχερεῖς καὶ σχετικῶς ταχεῖαι αἱ δι' αὐτῶν μεταφοραί, ἤρχισεν ἡ διευθέτησις τῆς κοίτης τῶν κυριωτέρων ποταμῶν καὶ ἡ κατασκευὴ πλατειῶν διωρυγῶν, ἰδίᾳ ὑπὸ τῆς Γερμανίας, ἣτις καὶ πλέον παντὸς ἄλλου ἐνδιαφέρεται, ὡς ἔχουσα τοὺς περισσοτέρους πρὸς τὰς θαλάσσας ταύτας λιμένας.

Διαγράφεται δὲ τελευταίως τάσις ὅπως αἱ ὑγραὶ αὗται ὁδοὶ τῆς ἐνδοχώρας συγκλίνωσι κυρίως πρὸς τὸν Κάτω Ἄλβιν, ὅπου ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου, εἰς ὃν προσπαθεῖ ἡ Γερμανία νὰ συγκεντρώσῃ τὸ μέγιστον μέρος τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Ἡ μελέτη ὅθεν τοῦ λιμένος τούτου, ἰδίᾳ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς τάσεως τῆς ἐπικρατήσεώς του ἐν Κεντρικῇ Εὐρώπῃ παρουσιάζει ἐνδιαφέρον ἐν τισὶ καὶ διὰ τὴν Ἑλλάδα, καθόσον διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν μεγάλου μέρους τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης δύναται νὰ χρησιμεύσῃ καὶ ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης.

# Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

---

§ 1. Θέσις, ἔκτασις καὶ πληθυσμὸς τῆς πόλεως.

Τὸ Ἄμβουργον (γαλλ. *Hambourg*, γερμ. *Hamburg*) εἶναι ἡ δευτέρα εἰς πληθυσμὸν πόλις τῆς Γερμανίας, ἀριθμοῦσα κατὰ τὸ 1929 1138000 κατ., καταλαμβάνουσα δὲ ἑκτασιν 136 τετραγωνικῶν χιλμ. (1) Κεῖται ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὄχθης τοῦ ποταμοῦ Ἄλβιος (Elbe), παρὰ τὴν συμβολὴν τῶν μικρῶν παραποτάμων τοῦ Alster καὶ Bille (2) καὶ ἐκεῖ ὅπου ὁ μέγας οὗτος ποταμὸς ἔχει διακλαδιοθῆ εἰς πλείονας βραχίονας (3), σχηματιζομέ-

(1) Τὸ μήκος, εἰς ἀνατολῶν πρὸς δυσμᾶς, ἀπὸ τοῦ προαστείου Moorfleth ἢ καὶ ἀπὸ τοῦ κατὰ τὰ ΒΑ Wandsbek μέχρι τῆς Altona ἢ τῶν νέων νεωδόχων τοῦ ἐλευθέρου λιμένος, εἶναι κατὰ μέσον ὄρον 14 χιλμ., τὸ δὲ πλάτος, ἐκ βορρᾶ πρὸς νότον, ἀπὸ τοῦ προαστείου Alsterdorf μέχρι τῶν μεσημβρινῶν πρὸς τὸ Wilhelmsburg ὄριων τοῦ ἐλευθέρου λιμένος, εἶναι 9 1/2 χιλμ.

(2) Αἱ γεωγραφικαὶ συντεταγμέναι τοῦ Ἄμβούργου εἶναι : πλάτος 53°34' Β καὶ μήκος 10° ἀνατολικῶς τοῦ μεσημβρινοῦ τοῦ Greenwich.

(3) Κυριώτεροι τούτων εἶναι ὁ Βόρειος (Norder Elbe), ὁ



νων ούτως ἀρκετῶν ποταμονήσων. Δυτικῶς τοῦ Ἐμβούργου, παρὰ τὸ Blankenese, συνενοῦνται οἱ βραχίονες οὔτοι, σχηματιζομένης ἐκ νέου ἐνιαίας εὐρείας κοίτης μέχρι τῶν ἐκβολῶν τοῦ ποταμοῦ, παρ' αὐτῆς κεῖται ὁ ἐκ τοῦ Ἐμβούργου ἐξαρτώμενος διοικητικῶς λιμὴν τοῦ Kuxhaven (20.000 κατ.), εἰς ὃν σταματοῦν τὰ μὴ δυνάμενα ν' ἀναπλευρώσῃ τὸν ποταμὸν μεγάλα πλοῖα. Ἀπὸ τῆς θαλάσσης ἀπέχει τὸ Ἐμβούργον 108 χλμ., μέχρι τῆς ἀποστάσεως δὲ ταύτης εἶναι ἀρκετὰ αἰσθητὴ ἐν τῷ ποταμῷ ἡ ἐπίδρασις τῆς παλιρροίας. Τὰ διάφορα τμήματα τῆς πόλεως κείνται εἰς ὕψη 5—27 μέτρων ἄνω τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης (1).

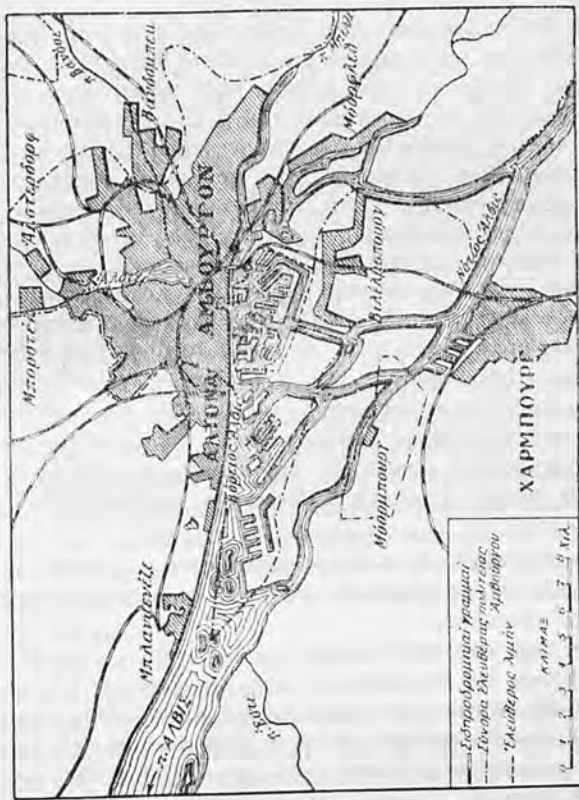
Τῷ Ἐμβούργῳ συνέχεται πρὸς δυσμὰς ἡ πρωσικὴ πόλις Altona (200 000 κατ.) καὶ πρὸς ἀνατολὰς ἡ μικροτέρα τοιαύτη Wandsbek, ἔναντι δὲ ἐπὶ νήσου κεῖται ἡ τοῦ Wilhelmsburg καὶ τέλος ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ νοτίου βραχίονος τοῦ Ἐλβίου ἡ τοῦ Harburg (80000 κατ.) (2). Εἰς τὸ ἐπίκαιρον ὄθεν τοῦτο σημεῖον τοῦ Ἐλβίου, ὅπου σταματᾷ ἡ ποντοπλοῖα καὶ ἄρχεται ἡ κυρίως ποταμοπλοῖα, ἔχει συγκεντρωθῆ πληθυσμὸς 1 1/2 ἑκατομ. περίπου (3).

Νότιος (Süder Elbe), ὁ Köhlbrand, ὁ Köhlfleth καὶ ὁ Reicherstieg.

(1) Πλατεῖα Δημαρχείου 6,2 μ., πλατεῖα Steinthor 13,6 μ., Πανεπιστήμιον 10,3 μ., πλατεῖα Ἁγ. Στεφάνου 8,2 μ., ὄψωμα Elb 27 μ. κλπ.

(2) Πρὸς βορρᾶν συνεχόνται ἐπίσης τῷ Ἐμβούργῳ αἱ μικραὶ πόλεις Alsterdorf καὶ Gr. Borstel.

(3) Ἡ ἐπιφάνεια, ἣν καλύπτουν ἐν τῷ συνόλῳ αὐτῶν αἱ πόλεις Ἐμβούργον, Altona, Wandsbek, Wilhelmsburg καὶ Harburg καὶ τὰ συναχόμενα ταύταις προάστεια (Alsterdorf, Ottensen, κλπ.) ὑπερβαίνει τὰ 200 τετραγ. χλμ.



Χάρτης τοῦ Ἀμφισσοῦ καὶ τῶν πέριξ. — κλίμαξ 1 : 300,000

## § 2. Ἱστορικὴ ἐξέλιξις τῆς πόλεως καὶ τοῦ λιμένας αὐτῆς.

1. Τὸ Ἄμβουργον ἀνεπτύχθη πέριξ φρουρίου, ὄπερ ἐκτίσθη ὑπὸ τοῦ Charlemagne κατὰ τὸ 808 μ.Χ., εἰς ἐπικαιρον σημεῖον<sup>(1)</sup> τοῦ Ἄλβιος, πρὸς προστασίαν τῶν συνόρων τῆς αὐτοκρατορίας του<sup>(2)</sup>. Εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς πόλεως συνέβαλεν οὐκ ὀλίγον καὶ ἡ ἴδρυσις κατὰ τὸν 9ον αἰῶνα ἐπισκοπῆς, ἣτις ἀργότερον μετετέθη εἰς ἀρχιεπισκοπὴν. Μετὰ τὴν διάλυσιν τῆς Καρολιγγαίου Αὐτοκρατορίας<sup>(3)</sup>, τὸ Ἄμβουργον περιήλθεν εἰς τοὺς κόμητας τοῦ Holstein<sup>(4)</sup>, παραμεῖναν ὁμως ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς Μεσαιωνικῆς Γερμανικῆς Αὐτοκρατορίας, οἱ αὐτοκράτορες τῆς ὁποίας παρέσχον πολλά προνόμια εἰς αὐτό. Οὕτω κατὰ τὸ 1189 ὁ αὐτοκράτωρ Φρειδερίκος Βαρβαρόσσας, εἰς ἀντάλλαγμα τῆς σοβαρᾶς χρηματικῆς ὑποστηρίξεως, ἦν τῷ παρέσχε τὸ Ἄμβουργον διὰ τὴν Τρίτην Σταυροφορίαν, παρεχώρησεν εἰς αὐτὸ διαφόρους ἐλευθερίας, ἥτοι δικαίωμα χρήσεως τοπικοῦ δικαίου, σχετικὴν τελωνειακὴν ἀνεξαρτησίαν<sup>(5)</sup>.

(1) Εἰς θαλάσσιον πλοῦσον, δι' ὅ καὶ ἐκ τοῦ περιβάλλοντος αὐτῆν θαλάσσης (Hamme), ἐκλήθη Hammeburg καὶ ἀργότερον Hamburg.

(2) Ἰδίᾳ κατὰ τῶν Σλαβῶν.

(3) Κατὰ τὸν 10ον αἰῶνα.

(4) Τὸ Holstein ἐκτείνεται ἀπὸ τοῦ Κάτω Ἄλβιος μέχρι τῆς χερσονήσου Jutland. Κατὰ τὸ 1106 περιήλθεν εἰς τοὺς κόμητας τοῦ Schauenburg, κατὰ δὲ τὸ 1386 ἠνώθη μετὰ τοῦ Schleswig.

(5) Ἀπὸ τῆς ἀπῆλθαζε δηλονότι διὰ τὸ μεταξὺ τῆς πόλεως καὶ τῶν ἐκβολῶν τοῦ Ἄλβιος τμήμα τοῦ ποταμοῦ, παντὸς διοδίου καὶ θαλασσοῦ, τὰ πλοῖα καὶ τὰ ἐμπορεύματα τοῦ Ἄμβουργου.

καὶ δικαίωμα ἀλιείας ἐπὶ τοῦ Ἄλβιος μέχρι τῶν ἐκβολῶν του.

Κατὰ τὸ 1188 ἡ πόλις ἐπεξετάθη πρὸς δυσμὰς, ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὄχθης τοῦ Alster <sup>(1)</sup>, ἐν τῇ θέσει τῇ καλουμένην μέχρι σήμερον Neustadt (Νέα πόλις). Ἐν τῇ νέᾳ πόλει ἐκτίσθησαν κυρίως ἐμπορικὰ καταστήματα καὶ ἀποθήκαι. Οὕτως, ἤδη ἀπὸ τοῦ 1200 μ. Χ., ἀρχίζει ἡ πόλις αὕτη νὰ καθίσταται ἀξιόλογον σχετικῶς ἐμπορικὸν κέντρον, καίτοι ἡ ἀλιεία καὶ ἡ κτηνοτροφία ἀπετέλουν ἀκόμη τοὺς σπουδαιότερους κλάδους τῆς οἰκονομίας τοῦ Ἀμβούργου, ὅπερ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην δὲν ἦτο κέντρον πολυάνθρωπον. Μόλις κατὰ τὸ 1311 ὁ πληθυσμὸς αὐτοῦ ἔφθασε τὰς 7000 κατ.

Οἱ κόμητες τοῦ Holstein ἢ τοῦ Schauenburg δὲν εἶχον ἐν Ἀμβούργῳ ἢ τοποτηρητὴν, οὕτω δὲ ἡ διοίκησις, ἤδη ἀπὸ τοῦ 1190 εὐρίσκεται οὐσιαστικῶς εἰς χεῖρας Συμβουλίου (Rat) ἐκ πολιτῶν τοῦ Ἀμβούργου, ὀλιγαρχικῶς συγκεκροτημένου, οὗτινος ἡ ἐξουσία ἐξετείνετο, τόσοσ ἐπὶ τῆς παλαιᾶς ἐπισκοπικῆς πόλεως (Altstadt), ὅσον καὶ ἐπὶ τῆς νέας (Neustadt). Ἡ ἐσωτερικὴ ὁμῶς ὀργάνωσις τῆς πόλεως ἐπαγιώθη ἀπὸ τοῦ 1270, ὅτε συνετάγη ὁ νέος καταστατικὸς χάρτης αὐτῆς, ἰδίᾳ δὲ ἀπὸ τοῦ 1292, ὅτε καὶ ὁ κόμης τοῦ Schauenburg ἀνεγνώρισε τὴν πλήρη ἐσωτερικὴν αὐτονομίαν τῆς πόλεως.

Κατὰ τὸ 1302 τὸ Ἀμβούργον ἐπέτυχε τὴν τελωνειακὴν του ἀνεξαρτησίαν, ἐπηύξησε δὲ καὶ τὴν περιοχὴν του περὶ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην διὰ τῆς ἀγορᾶς τοῦ Errendorf, τοῦ Billwärder καὶ τοῦ παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Ἄλβιος Ritzebüttel. <sup>(2)</sup> ἀρίστης βάσεως διὰ τὴν ἀλιείαν ἐν τῇ Βορείῳ Θαλάσσει.

(1) Ἡ παλαιὰ πόλις ἦτο ἐκτισμένη ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ Alster.

(2) Ἡ περιοχὴ τοῦ Ritzebüttel προσεκτήθη κατὰ τὸ 1394.

Τέλος κατά τὸ 1510 ἐκηρύχθη τὸ Ἄμβουργον ὑπὸ τοῦ αὐτοκράτορος Μαξιμιλιανοῦ Α' *ἐλευθέρῃ αὐτοκρατορικῇ πόλει*. Μόλις ὅμως κατὰ τὸ 1618 ἐπέτυχε τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ιδιότητός του ταύτης ὑπὸ τοῦ Ἄνωτ. Δικαστηρ. τῆς Αὐτοκρατορίας (Reichskammergericht). Οἱ δὲ δουκὲς τοῦ Holstein καὶ βασιλεῖς τῆς Δανίας <sup>(1)</sup> δὲν παρητήθησαν ἐπισήμως τῶν ἐπὶ τῆς πόλεως κυριαρχικῶν δικαιωμάτων των, εἰμὴ κατὰ τὸ 1768 (Συνθήκη Gottorp). Κατὰ τὸ 1770 τέλος ἐγένετο δεκτὸς ἀντιπρόσωπος τοῦ Ἄμβουργου ἐν τῇ Διαίτη τῆς Αὐτοκρατορίας.

II. Ἡ κατὰ τὸ 1189 καταστροφή τοῦ ἀκμάζοντος ἐμπορικοῦ κέντρου τοῦ Bardowiek <sup>(2)</sup> ὑπὸ Ἑρρίκου τοῦ Λέοντος (Heinrich der Löwen), συνέβαλεν οὐκ ὀλίγον εἰς τὴν ἐμπορικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Ἄμβουργου, ὅπερ τὸ διεδέχθη. Εἰς αὐτὸ ἄλλως τε κατέφυγον καὶ ἐγκατεστάθησαν οἱ ἔμποροι τοῦ Bardowiek. Ἐπίσης, ἡ κατὰ τὴν αὐτὴν περίπτου ἐποχὴν ἐπελθοῦσα πτώσις τῆς ναυτικῆς δυνάμεως τῆς Helgoland <sup>(3)</sup>, ἐπέτρεψεν εἰς τὸ Ἄμβουργον νὰ δεσπόσῃ τοῦ Κάτω Ἄλβιος.

<sup>(1)</sup> Ἀπὸ τοῦ 15ου αἰῶνος χρονολογεῖται ἡ ὑπὸ τοῦ Holstein ἀναγνώρισις τῆς θανικῆς κυριαρχίας, τοῦ βασιλέως τῆς Δανίας Χριστιανοῦ Α' λαθόντος κατὰ τὸ 1460 καὶ τοὺς τίτλους τοῦ δουκὸς τοῦ Schleswig καὶ τοῦ κόμητος τοῦ Holstein. Ἡ θανικὴ ὅμως ἐπὶ τοῦ Holstein κυριαρχία ἦτο μᾶλλον τυπικὴ, διημφισθηταῖα δὲ πάντοτε ὑπὸ τῆς Γερμανικῆς Αὐτοκρατορίας. Ἡ διαμάχη μεταξὺ Δανίας καὶ Γερμανίας διὰ τὸ ζήτημα τοῦ Holstein μόλις κατὰ τὸ 1864 ἐτεροματίσθη.

<sup>(2)</sup> Τὸ Bardowiek, κείμενον ἐπὶ τοῦ παραποτάμου τοῦ Ἄλβιος Ilmenau, ἐν τῇ περιοχῇ τοῦ Lüneburg, ἦτο ἤδη ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Charlemagne, ἀξιόλογον κέντρον διὰ τὸ μετὰ τῶν ὑπὸ Σλαύων τότε οἰκουμένων ἀνατολικῶς τοῦ Ἄλβιος χωρῶν, ἐμπόριον.

<sup>(3)</sup> Ἡ νῆσος Helgoland, κειμένη ἐν τῇ Βορείῳ Θαλάσσει, εἰς ἀπόστασιν 8<sup>0</sup> χλμ. ἀπὸ τῶν ἐκβολῶν τοῦ Ἄλβιος, ἦτο

Ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 12ου αἰῶνος ἡ πόλις ἀρχίζει νὰ συχνάζηται ὑπὸ Φλαμανδῶν ἐμπόρων, κατὰ τὸν ἐπόμενον δὲ αἰῶνα εὐρίσκομεν τὸ Ἄμβουργον εἰς στενάς ἐμπορικὰς σχέσεις, ὄχι μόνον μὲ τὰς γειτονικὰς περιοχὰς (Lüneburg, Βρουνοβίκην, κλπ.), ἀλλὰ καὶ μὲ μεμακρυσμένας τοιαύτας, ἰδίᾳ δὲ μετὰ τῶν Παραρρηνίων χωρῶν.

Πρὸς καλυτέραν ἐξυτηρέτησιν τῶν ἐμπορικῶν αὐτοῦ συμφερόντων τὸ Ἄμβουργον συνάπτει κατὰ τὸ 1241 μετὰ τῆς Λυβέκκης (1) ἀμυντικὴν συμμαχίαν, ἣτις μετετρέπη κατὰ τὸ 1255 καὶ εἰς ἐπιθετικὴν. Διὰ τῆς συμμαχίας ταύτης ἐτέθησαν αἱ βάσεις τῆς κατόπιν ἰσχυροτάτης ἐνώσεως τῶν ἐμπορικῶν καὶ ναυτικῶν πόλεων τῆς Βορείου Εὐρώπης, τῆς κληθείσης Ἐνοσητικῆς Ἐνώσεως, ἧς τὸ Ἄμβουργον ὑπῆρξεν ἓν τῶν κυριωτέρων μελῶν.

Κατὰ τὸ 1258 συνῆψεν ἐπίσης τὸ Ἄμβουργον φιλικὸν σύμφωνον καὶ μετὰ τῆς Βρέμης. Ἀμφότεραι αἱ πόλεις ἐπέζητησαν νὰ προστατεύσωσιν ἰδίᾳ τὴν θαλασσοπλοίαν των, ἐπέτυχον δὲ ἐπίσης ἀδείας ἐμπορίας καὶ τελωνειακὰς διευκολύνσεις ἐν Ὁλλανδίᾳ, Φλάνδρᾳ καὶ Λοθαριγγίᾳ (Λωρραίνῃ).

κατὰ τὸν Μεσαίωνα πολυάνθρωπος, οἰκουμένη ὑπὸ Φριζόνων (Frison), εἶχε δὲ ἔκτασιν πολὺ μεγαλειτέραν τῆς σημερινῆς τῆς. Κατὰ τὸ 800 ὑπελογίζετο ὅτι εἶχε περιφέρειαν 120 μιλίων, κατὰ τὸ 1300 45 μιλίων, κατὰ τὸ 1649 8 μιλίων, ἐνῶ νῦν ἔχει μόλις 3. Ἡ βαθμιαία αὕτη μείωσις τοῦ ἐμβαδοῦ τῆς νήσου ὀφείλεται εἰς τὴν διαθρωπτικὴν ἐνέργειαν τῶν κυμάτων.

(1) Ἐμπορικὴ πόλις ἐκτισμένη ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὀχθῆς τοῦ Trave καὶ εἰς ἓκ τῶν σπουδαιωτέρων λιμένων τῆς Βαλτικῆς κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην. Ἡ Λυβέκκη, ὡς καὶ τὸ Ἄμβουργον, εἶχε λάθει ἀρκετὰ προνόμια ἐπὶ αὐτοκράτορος Φρειδερίκου Βαρβαρόσσα, ὡς καὶ ἀργότερον (1246) ἐπὶ Φρειδερίκου II.

Κατά τό 1282 εισηλθεν εις την 'Ανσεατικήν 'Ενωσιν καί ἡ Κολωνία, ἀργότερον δέ καί ἄλλαι πόλεις κατέστη δέ τόσον ἰσχυρά ἡ 'Ενωσις αὕτη, ὥστε ἐδέσποσε βαθμηδόν τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν Σκανδιναυϊκῶν χωρῶν, ἐν μέρει δέ καί τοῦ τῆς 'Αγγλίας. Ἡ ἐμπορικὴ ἱστορία τῆς 'Αγγλίας τοῦ 14ου καί 15ου αἰῶνος εἶναι ἐν πολλοῖς ἡ τῶν προσπαθειῶν τῶν ἀγγλικῶν ἐμπορικῶν σωματείων (associations) Merchants of the Staple καί Merchants Adventurers νά περιωρίσωσι τὰ προνόμια, ἅτινα εἶχεν ἐν 'Αγγλίᾳ ἡ 'Ανσεατικὴ 'Ενωσις καί νά ἐπιτύχωσι καί αὐτοὶ ἀντίστοιχα προνόμια εἰς τὰς 'Ανσεατικὰς πόλεις.

Κατά τόν 14ον καί 15ον αἰῶνα ὄθεν, τό 'Αμβούργον ἀκολουθεῖ τὴν αὔξουσαν οἰκονομικὴν ἐπιρροὴν ἐν Βορείῳ Εὐρώπῃ ὄλων τῶν 'Ανσεατικῶν πόλεων, ὡς ἐπίσης καί ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 15ου αἰῶνος, τὴν βαθμιαίαν κατάπτωσιν αὐτῆς<sup>(1)</sup>, συνεπεῖα τῶν δημιουργηθειῶν ἐκ τῆς ἀνακαλύψεως τῆς 'Αμερικῆς καί τῆς πρὸς τὰς 'Ινδίας θαλασσίας ὁδοῦ νέων συνθηκῶν, αἵτινες συνετέλεσαν εἰς τὸ νά μετατεθῶσι τὰ κέντρα τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου δυτικώτερον, παρὰ τὰς ἀκτὰς τοῦ 'Ατλαντικοῦ<sup>(2)</sup>. Κατὰ τὰ μέσα τοῦ 16ου αἰῶνος ἡ 'Αγγλικὴ ἀγορὰ ἀπωλέσθη καθ' ὀλοκληρίαν, ἀπὸ τῶν πρώτων δέ δεκαετηρίδων τοῦ 17ου αἰῶνος, ἡ 'Ανσεατικὴ 'Ενωσις ἔπαυσε σχεδόν οὐσιαστικῶς νά ὑφίσταται.

III. Πληγὴν βαρὺν κατὰ τῆς ἐμπορικῆς ζωῆς τοῦ 'Αμβούργου ὑπῆρξαν ἐπίσης καί οἱ θρησκευτικοὶ πόλεμοι, οἵτινες ἀπὸ τοῦ πρώτου ἡμίσεος τοῦ 16ου αἰῶνος μέχρι τῶν μέσων τοῦ 17ου συνετάραξαν τὴν Γερμανίαν. Κατ' αὐτούς, ὄχι μόνον ὕλικὰς ζημίας, ἰδίᾳ

(1) Ὀλιγώτερον ὁμοίως τῶν πλείστων ἐκ τῶν ἄλλων 'Ανσεατικῶν πόλεων.

(2) Πορτογαλίαν, Ἰσπανίαν, Γαλλίαν καί 'Αγγλίαν.

εις χρήμα, υπέστη ἢ πόλις, ἀλλὰ καὶ εἶδε δημιουργουμένην παραπλεύρως αὐτῆς, ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τοῦ Holstein, ἐμπορικὴν ἀντίπαλον, τὴν πόλιν Altona, κτισθεῖσαν ὑπὸ τῶν ἐξ Ἀμβούργου ἐκδιωχθέντων ἀλλοδόξων, ἰδίᾳ τῶν τῆς αἰρέσεως τῶν Μεννωνιτῶν (Mennoniten).

Εἰς ἀντιστάθμισμα, ἐκτὸς τῶν ἄγγλων ἐμπόρων (English merchant adventurers), οἵτινες μετέθεσαν εἰς αὐτὸ τὸ πρακτορεῖον τῶν ἐξ Ἀμβέρσης, συνέρρευσαν εἰς Ἀμβούργον κατὰ τὸ δεῦτερον ἡμισυ τοῦ 16ου καὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ 17ου αἰῶνος πολυάριθμοι Ὀλλανδοὶ καὶ Ἰουδαῖοι<sup>(1)</sup> ἐξ Ἰσπανίας καὶ Πορτογαλίας, οἵτινες καὶ ἄφθονα σχετικῶς χρηματικὰ κεφάλαια ἔφερον μεθ' ἑαυτῶν καὶ διὰ τῶν οικονομικῶν αὐτῶν σχέσεων καὶ τῆς πείρας τῶν εἰς τὸ ὑπερθαλάσσιον ἰδίᾳ ἐμπορίου, συνέβαλον οὐκ ὀλίγον εἰς τὴν τόνωσιν τοῦ ἐμπορίου τῆς πόλεως. Κυρίως τὸ Ἀμβούργον τὴν ἐποχὴν ἐκείνην εὐρίσκεται εἰς στενάς ἐμπορικὰς σχέσεις μετὰ τῆς Ἀγγλίας, ἣτις συνεκέντρον τότε μέγα μέρος τοῦ μετὰ τῶν ἄλλων ἠπειρῶν θαλασσοῦ ἐμπορίου. Πρακτορεῖον τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐμπορίου ἐν τῇ Κεντρικῇ Εὐρώπῃ, τὸ Ἀμβούργον παρηκολούθησε κατὰ τὸ μάλλον ἢ ἦττον τὴν ἀνάπτυξιν ἐκείνου.

Κατὰ τὸ 1603 τὸ Ἀμβούργον ἀποκτᾷ Κώδικα ρυθμιζοντα τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς. Ἦδη ἀπὸ τοῦ 16ου αἰῶνος εἶχε τακτικὴν ταχυδρομικὴν ὑπηρεσίαν μετὰ τινῶν πόλεων τοῦ ἐσωτερικοῦ, ὡς τῆς Λειψίας καὶ τῆς Βρεσλαυῖας (Breslau), κατὰ δὲ τὸ 1615 ἀπέκτησε τὸ Ἀμβούργον τὸ πρῶτον αὐτοκρατορικὸν ταχυδρομεῖον. Κατὰ τὸ 1619 ἰδρύθη ἐν αὐτῷ ἡ «Τράπεζα Ἀμβούρ-

(1) Καὶ σήμερον ἀκόμη ὑπάρχουν ἐν Ἀμβούργῳ περὶ τὰς 10 χιλ. Ἰουδαῖοι.



γους, κατά δὲ τὸ 1765 ἡ πρώτη γερμανικὴ ἀσφαλιστικὴ ἐταιρεία.

Ὅλα ταῦτα συνέβαλον οὐκ ὀλίγον εἰς τὴν ἐκ νέου ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου τοῦ Ἀμβούργου, κυρίως ὁμως τοῦτο ἔλαβε τὴν πρώτην μεγάλην αὐτοῦ ὠθησιν κατὰ τὸ 1783, ὅτε αἱ Ἠνωμέναι Πολιτεῖαι, διὰ τῆς Συνθήκης τῶν Βερσαλλιών, κατέστησαν ἀνεξάρτητοι. Ἀπὸ τῆς ἐποχῆς ἐκείνης χρονολογεῖται ἡ πρώτη ἀπ' εὐθείας τακτικὴ θαλασσία γραμμὴ συγκοινωνίας μεταξὺ Ἀμβούργου καὶ Ἀμερικῆς. Ἡ κατὰ τὸ 1795 κατάληψις τῆς Ὀλλανδίας ὑπὸ τῶν Γάλλων ἔδωκε νέαν ὠθησιν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τοῦ Ἀμβούργου, εἰς ὃ συνεκεντρώθη μέγα μέρος τοῦ μετὰ τῶν ὀλλανδικῶν ἀποικιῶν ἐμπορίου τῆς Εὐρώπης. Κατὰ τὰ τέλη τοῦ 18ου αἰῶνος κατέπλεον ἤδη εἰς τὸν λιμένα αὐτοῦ περὶ τὰ 1800 — 2000 πλοῖα ἑτησίως.

Ἐπίσης ἡ μετὰ τὴν Γαλλικὴν Ἐπανάστασιν συγκέντρωσις εἰς Ἀμβούργον πολυαριθμῶν εὐγενῶν γάλλων, οἵτινες ἔφερον μεθ' ἑαυτῶν σημαντικὰ κεφάλαια, συνέβαλεν ἄρκετὰ εἰς τὴν τόνωσιν τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς πόλεως. Ἡ κατάληψις ὁμως αὐτῆς ὑπὸ τῶν Γάλλων κατὰ τὸ 1806, ὁ Ἡπειρωτικὸς ἀποκλεισμὸς καὶ ἐν γένει ἡ δημιουργηθεῖσα ἐν τῇ Κεντρικῇ Εὐρώπῃ κατάστασις ἐκ τῶν Ναπολεοντείων Πολέμων, ἐκλόμισαν οὐκ ὀλίγον τὸ Ἀμβούργον, εἰς ὃ ἡ γαλλικὴ κατοχὴ ἀπὸ τοῦ 1806 μέχρι τοῦ 1814 ἐστοίχισεν 140 ἑκατομ., ἔναντι τῶν ὁποίων ἡ δοθεῖσα αὐτῷ κατὰ τὸ 1818 ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς Κυβερνήσεως ράντα  $1\frac{1}{2}$  ἑκατομ. φρ. δὲν ἀπετέλει ἡ ἀσήμαντον ἀποζημίωσιν.

IV. Τὴν τεραστίαν οἰκονομικὴν αὐτοῦ ἐξέλιξιν ἀρχίζει νὰ λαμβάνῃ τὸ Ἀμβούργον, ἰδίᾳ ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς ἀναπτύξεως τῆς μεγάλης βιομηχανίας καὶ τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας (ἀρχαὶ 19ου αἰῶνος). Τὴν 17ην Ἰουνίου 1816 ἐθεάθη ἐν τῷ ποταμῷ Ἀλβει τὸ πρῶτον ἀτμόπλοιον.

Κατὰ τὸ 1826 ἐνεκαινιάσθη τακτικὴ ἀτμοπλοικὴ συγκοινωνία μετὰ τοῦ Λονδίνου καὶ κατὰ τὸ 1856 ἀπ' εὐθείας μετὰ τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν. Τὸ Ἀμβούργον δὲν ἤργησε νὰ καταστῇ εἰς τῶν σπουδαιωτέρων λιμένων τῆς Εὐρώπης διὰ τὸ μετὰ τῆς Ἀμερικῆς ἐμπόριον. Κατὰ τὸ 1817 συνέστη ἐν αὐτῷ ἡ ἀτμοπλοία Hamburg-Amerika μὲ κύριον σκοπὸν τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν μεταξὺ Ἀμβούργου καὶ Ἀμερικῆς συγκοινωνιῶν. Ἡ ἀτμοπλοικὴ αὕτη ἐταιρεία, ἧς ὁ στόλος ἀποτελεῖται κυρίως ἐκ φορτηγῶν, ἦτο κατὰ τὸ 1914 ἡ μεγαλύτερα τοῦ κόσμου, ἀριθμοῦσα 175 πλοῖα θαλάσσης 1 300 000 τόννων brutto. Μετὰ τὸν Μέγαν Πόλεμον ἤρχισε βαθμιαίως ν' ἀνασυνιστᾷ τὸν διαλυθέντα αὐτῆς στόλον, ἤδη δὲ κατὰ τὸ 1926 ἠρίθμει 80 πλοῖα θαλάσσης 480 000 τόννων brutto. Κατὰ τὰ τέλη δὲ τοῦ 1931 ἠρίθμει 173 πλοῖα θαλάσσης καὶ 231 σχεδίας συνολικῆς χωρητ. 1 087 000 τόννων brutto καὶ ἀριθμὸν ἀπασχολουμένων προσώπων 14 700.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ἀμβούργου νηολογημένων πλοίων ἀνῆλθεν, ἀπὸ 146 χωρητ. 25 730 τόννων κατὰ τὸ 1836, εἰς 530 χωρητ. 178 600 τόννων κατὰ τὸ 1865. Κατὰ τὸ 1871 ἐπὶ 468 πλοίων θαλάσσης χωρητ. 223 900 τόννων νηολογημένων ἐν Ἀμβούργῳ, τὰ 102 ἦσαν ἀτμόπλοια.

Ἡ κίνησις τοῦ λιμένος ἐξελισσεται ἀλματωδῶς, ἀπὸ τῶν μέσων ἰδίᾳ τοῦ 19ου αἰῶνος, ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ κατωτέρω πίνακος ἐτησίων κατάπλων πλοίων θαλάσσης :

|           |      |     |           |             |                   |
|-----------|------|-----|-----------|-------------|-------------------|
| 1841—1850 | 3613 | πλ. | 427 000   | τ. R. netto | (118 τ. κατὰ πλ.) |
| 1851—1860 | 4649 | >   | 756 000   | >           | (163 > > >)       |
| 1861—1870 | 5092 | >   | 1 260 000 | >           | (248 > > >)       |
| 1871—1880 | 5502 | >   | 2 206 000 | >           | (401 > > >)       |
| 1881—1890 | 6463 | >   | 3 799 000 | >           | (588 > > >)       |

Ἡ ἀξέουσα ὕλικὴ εὐημερία τῆς πόλεως ἐκδηλοῦται

εὐγλώττως, πλὴν τῶν ἄλλων καὶ ὑπὸ τῆς ἀλματώδους αὐξήσεως τοῦ πληθυσμοῦ αὐτῆς, ὅστις φθάνει τῷ 1830 τὰς 144 000, τῷ 1850 τὰς 171 000, τῷ 1865 τὰς 212 000, τῷ 1880 τὰς 412 χιλ. καὶ τῷ 1890 τὰς 573 χιλ. κατ.

V. Ἡ ἐλευθέρα πολιτεία, ἣς τὸ Ἄμβουργον εἶναι πρωτεύουσα, ἔχει ἑκτάσιν 415 τετρ. χλμ. καὶ πληθυσμόν (1929) 1 226 000 κατ., ἐπομένως παρουσιάζει πυκνότητα 2954 κατ. κατὸ τετρ. χλμ. Κατὰ τὸ 1815 εἰσῆλθεν εἰς τὴν Γερμανικὴν Ὁμοσπονδίαν (Deutscher Bund), κατὰ τὸ 1866 εἰς τὴν Βορειογερμανικὴν Ὁμοσπονδίαν (Norddeutscher Bund), κατὰ δὲ τὸ 1871 εἰς τὴν Νέαν Γερμανικὴν Αὐτοκρατορίαν, μέχρις ὅμως τοῦ 1888 παρέμεινεν ἐκτὸς τῆς τελωνειακῆς ἐνώσεως (Zollverein) τῶν γερμανικῶν κρατῶν<sup>(1)</sup>. Ὡς ὄρον τῆς εἰσόδου τῆς εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην, ἔθεσεν ἡ ἐλευθέρα πολιτεία τοῦ Ἄμβούργου τὴν διατήρησιν *ἐλευθέρου λιμένος* <sup>(2)</sup> εἰς τὸ ἐσωτερικόν τοῦ λιμένος τοῦ Ἄμβούργου. Εἰς τὰ ἔξοδα τῆς κατασκευῆς τῶν μεγάλων τεχνικῶν ἔργων, ἅτινα ἐγένοντο ἐν τῷ λιμένι, συμμετέσχε καὶ ἡ Αὐτοκρατορία. Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν συνήφθη τότε δάνειον 50 ἑκατ. μάρκων.

Ἐκτοτε ἄρχεται ἡ ραγδαία ἐξέλιξις τοῦ Ἄμβούργου, ὥστε κατέστη τοῦτο ὄχι μόνον ὁ πρῶτος λιμὴν τῆς Γερμανίας, ἀλλὰ καὶ ὁ πρῶτος τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, μὲ ἐτήσιαν κίνησιν κατάπλων πλοίων θαλάσσης ὡς ἑπεται:

(1) Συσταθεῖσα κατὰ τὸ 1834, πρωτοβουλία τῆς Πρωσίας, μεταξὺ τῶν πλείστων ἐκ τῶν Γερμανικῶν κρατῶν. Τὰ μὴ μετασχόντα τότε αὐτῆς Γερμανικὰ κράτη (Ὁλδεμβούργον, Βρουνδίκη κλπ.) εἰσῆλθον εἰς αὐτὴν ἀργότερον.

(2) Ἡ ἑκτάσις, ἣν καταλαμβάνει ὁ ἐλεύθερος λιμὴν τοῦ Ἄμβούργου ἀνέρχεται εἰς 15<sup>1/2</sup> τετρ. χλμ., ἡ δὲ τοῦ ἐλευθέρου λιμένος τοῦ παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Ἄλδριος προλιμένος τοῦ Ἄμβούργου Cuxhaven εἰς 0,9 τετρ. χλμ.

| ἔτη       | πλοῖα | τόνοι R. netto |      |    |              |
|-----------|-------|----------------|------|----|--------------|
| 1891—1900 | 9154  | 6.469.000      | (707 | τ. | κατὰ πλοῖον) |
| 1901—1910 | 13012 | 10.420.000     | (801 | »  | » » » )      |
| 1911—1913 | 15978 | 13.590.000     | (851 | »  | » » » )      |

Εἰδικώτερον κατὰ τὸ 1913 ἔχομεν κίνησιν κατάπλων 14 185 000 τόννων netto καὶ ἀπόπλων 14 440 000 τόννων netto, ἐξ ὧν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ κατάπλοι 12 997 000 τόννων netto καὶ πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἀπόπλοι 13 192 000 τόννων netto

Ὁ ἀριθμὸς τῶν νηολογημένων ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ἀμβούργου πλοίων ἤδη κατὰ τὸ 1893 εἶχεν ἀνέλθει εἰς 631 χωρητ. 618 000 τόννων (ἐξ ὧν 337 ἀτμόπλοια χωρητ. 422 000 τόννων) μὲ πληρώματα 14 000 ἀνδρῶν, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν δὲ τοῦ 20οῦ αἰῶνος ὑπερέβη τὸ 1 ἑκατ. τόννων εἰς χωρητικότητα.

Ὁ πληθυσμὸς τῆς πόλεως κατὰ τὸ 1900 ἔφθασε τὰς 706.000 κατ., κατὰ τὸ 1910 τὰς 931.000 καὶ κατὰ τὸ 1913 τὸ 1.010.000.

Μετὰ τὸν Μέγαν Πόλεμον ἐπανέκτησε βαθμηδὸν ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου τὴν προτέραν αὐτοῦ κίνησιν εἰς τόννους, μάλιστα δὲ καὶ ὑπερέβη ταύτην, ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ κατωτέρω πίνακος: (1)

| Ἔτος | Κίνησις μετὰ τοῦ ἐξωτ. | Γεν. κίνησις           |
|------|------------------------|------------------------|
| 1922 | 12 225 000 τ. R. netto | 12 980 000 τ. R. netto |
| 1923 | 14 468 000 » » »       | 15 345 000 » » »       |
| 1924 | 14 445 000 » » »       | 15 540 000 » » »       |
| 1925 | 15 205 000 » » »       | 16 635 000 » » »       |

ὄχι ὅμως ταχέως καὶ τὴν πρώτην αὐτοῦ ἐν τῇ Ἠπειρωτικῇ Εὐρώπῃ θέσιν, ὑποσκελισθεὶς ὑπὸ τῶν λιμένων τοῦ Ρόττερδαμ καὶ τῆς Ἀμβέρσης. Κατὰ τὰ τελευταῖα ὅμως ἔτη κατώρθωσεν οὗτος νὰ καταλάβῃ καὶ

(1) Μέσοι ὄροι: κατάπλων καὶ ἀπόπλων.

πάλιν τὴν πρώτην θέσιν ἐν τῇ Ἠπειρωτικῇ Εὐρώπῃ, τῆς κινήσεως αὐτοῦ ἀνελθοῦσης : (1)

|                         |                |               |
|-------------------------|----------------|---------------|
| Κατὰ τὸ 1926            | εἰς 17 425 000 | τ. Reg. netto |
| » » 1927                | » 19 800 000   | » » »         |
| » » 1928                | » 21 300 000   | » » »         |
| » » 1929 <sup>(2)</sup> | » 21 965 000   | » » »         |
| » » 1930                | » 21 990 000   | » » »         |
| » » 1931                | » 20 775 000   | » » »         |
| » » 1932                | » 18 250 000   | » » »         |

Ἡ οικονομικὴ κρίσις τῶν τελευταίων ἐτῶν ἐπηρέασεν ὀλιγώτερον τὸν λιμένα τοῦ Ἀμβούργου τῶν τῆς Ἀμβέρσης καὶ Ρότερδαμ, ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ κατωτέρω πίνακος κατάπλων πλοίων θαλάσσης (εἰς χιλ. τόννων Reg. netto).

|           | 1929  | 1930  | 1931  | 1932  |
|-----------|-------|-------|-------|-------|
| Ἀμβούργον | 21965 | 21990 | 20775 | 18253 |
| Ἀμβέρσα   | 20676 | 19646 | 19030 | 16715 |
| Ρότερδαμ  | 21545 | 20536 | 18073 | 15637 |

### § 3. Συνθήκαι ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ Κάτω Ἄλβιος.

Ι. Ὁ Ἄλβιος, ὅστις ἐκβάλλει εἰς τὴν Βόρειον θάλασσαν, παρουσιάζει μέγα σχετικῶς πλάτος εἰς τὸ κατώ-

(1) Μέσοι ὄροι κατάπλων καὶ ἀπόπλων. (Γενικῇ Κίνησις)

(2) Ἀπὸ τοῦ ἔτους 1929 αἱ στατιστικαὶ κινήσεις τοῦ λιμένος ἀναφέρονται, συμφώνως τῇ ἀπὸ 5 Δεκεμβρίου 1928 συμφωνίᾳ μεταξὺ Ἀμβούργου καὶ Πρωσσίας, οὐχὶ εἰς μόνον τὸν λιμένα τοῦ Ἀμβούργου (Hamburger Hafen), ἀλλ' εἰς τὸ σύνολον τῶν λιμένων Ἀμβούργου (Hamburger Hafen), Ἀλτόνας (Altonaer Hafen), Χάρμπουργκ — Βίλελμσπουργκ (Harburg—Wilhelmsburger Hafen) καὶ Hamburgisch—Preussischen Hafengemeinschaft, ὅπερ καὶ καλεῖται *Hafen Hamburg*.

περον αὐτοῦ τμήμα. Παρά τὸ Kuxhaven τὸ πλάτος τοῦ ποταμοῦ εἶναι 15 χλμ., παρά τὴν εἴσοδον τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου (Kaiser Wilhelm), δι' ἧς συγκοινωνεῖ ἡ Βόρειος Θάλασσα μετὰ τῆς Βαλτικῆς, 4—5 χλμ., παρά τὸ Blankenese δὲ 2—3 χλμ. Τέλος παρά τὸ Ἄμβουργον, ὁ βόρειος βραχίον τοῦ Ἄλβιος, παρουσιάζει πλάτος 300—400 μ.

Καὶ βάθη δὲ σημαντικὰ κέκτηται ὁ Κάτω Ἄλβιος, ἅτινα συντελουσῶν καὶ τῶν τεχνικῶν διαρρυθμίσεων τῆς κοίτης τοῦ ποταμοῦ, ἐπιτρέπουσι καὶ εἰς τὰ μεγάλα ἀκόμη πλοῖα νὰ καταπλέωσιν εἰς Ἄμβουργον. Παρά τὸ Ἄμβουργον τὸ βάθος τοῦ ποταμοῦ εἶναι κατὰ τὴν ἄμπωτιν 6 μ., κατὰ δὲ τὰς πλημμυρίδας ὑψοῦται κατὰ μέσον ὄρον ἢ στάθμη τῶν ὑδάτων κατὰ 1.90 μ. (¹) Ἐπομένως μόνον τὰ πολὺ μεγάλα πλοῖα, ἅτινα ἀπαιτοῦσι βάθη 10 περίπου μέτρων ὅταν εἶναι φορτωμένα, δὲν δύνανται νὰ καταπλεύσωσιν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἄμβουργου. Καὶ τούτων ὅμως πολλὰ, ἀφοῦ ἐκφορτώσασιν μέρος τοῦ φορτίου των εἰς Kuxhaven, καταπλέουσιν εἰς Ἄμβουργον μὲ τὸ ὑπόλοιπον αὐτοῦ.

Μεταξὺ Ἄμβουργου καὶ τῶν ἐκβολῶν αὐτοῦ ὁ Ἄλβιος δύναται τις εἰπεῖν δὲν παρουσιάζει κλίσιν τινά, καθόσον ἐπὶ μήκους 108 χλμ. ἔχομεν διαφορὰν ὕψους μόλις ἑνὸς μέτρου (²). Μία τῶν συνεπειῶν τῆς ἐλλείψεως αἰσθητῆς κλίσεως εἶναι ὅτι ἡ κοίτη τοῦ ποταμοῦ ἔνιαχοῦ, μάλιστα κάτωθι τοῦ Ἄμβουργου, ἔχει ἐμφραχθῆ κατὰ μέγα μέρος ὑπὸ ἄμμου καὶ ἰλύος καὶ

(¹) Ἡ παλιρροία εἶναι αἰσθητὴ ἐν τῷ ποταμῷ μέχρι τοῦ Geesthacht, εἰς ἀπόστασιν 140 χλμ. ἀπὸ τῶν ἐκβολῶν αὐτοῦ.

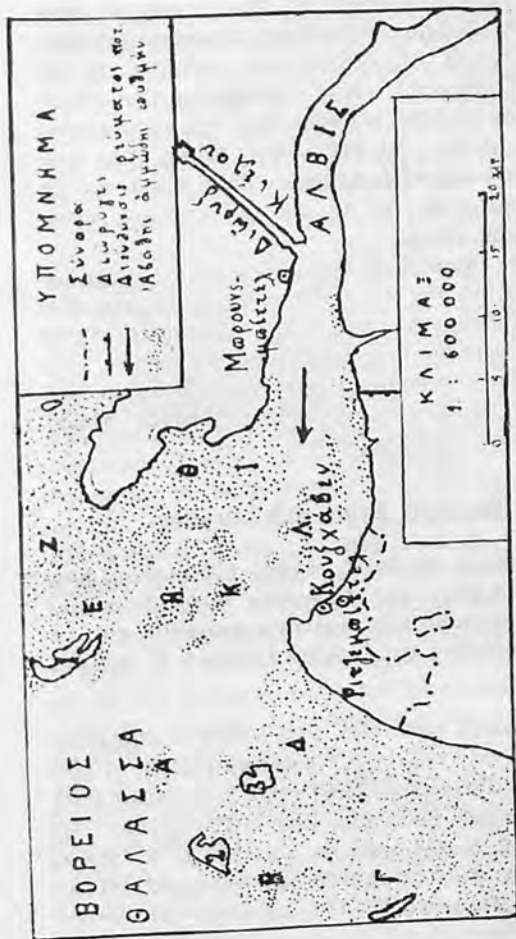
(²) Ἡ νοτιοανατολικῶς τοῦ Ἄμβουργου καὶ εἰς ἀπόστασιν 10—20 χλμ. ἀπ' αὐτοῦ, ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὄχθης τοῦ Ἄλβιος ἐκτεινομένη ἐλώδης περιοχή Vierland, κεῖται εἰς ὕψος μόλις 1—2 μ. ἄ.τ.θ., καίτοι ἀπέχει 120—130 χλμ. ἀπὸ τῶν ἐκβολῶν τοῦ ποταμοῦ.

πολλαχοῦ βρίθει ἀμμοσῦρτεων, οὕτως ὥστε ἡ ναυσιπλοῖα δέν εἶναι δυνατή ἢ μόνον κατά μῆκος σχετικῶς στενῆς λωρίδος, διηκούσης κατά τὸ μέσον περιπού τοῦ ρεύματος τοῦ ποταμοῦ. Πρὸς διατήρησιν δέ καὶ ταύτης πάντοτε ἐλευθέρας παρίσταται ἀνάγκη διαρκοῦς σχεδόν καταβολῆς προσπαθειῶν, δεδομένου ὅτι αἱ ἀμμοσῦρτεες συχνά μετατοπίζονται ἢ ἀλλάσσομαι σχῆμα.

Αἱ ἀμμοσῦρτεες δέν ἐλλείπουσιν οὐδέ ἀπό τῶν ἐκβολῶν τοῦ ποταμοῦ (Norder Platte, Koog, Norder Grunde κλπ.), ἀκόμη δέ καὶ πέραν αὐτῶν μέχρι τῶν νήσων Busch, Neuwerk καὶ Scharhörn (Marger Sand, Vogelsand κλπ.) Μεταξύ ὅμως αὐτῶν διανοίγονται ἐνταῦθα βαθύτεραι τινές διόδοι, σπουδαιότερα τῶν ὁποίων εἶναι ἡ ἀπὸ Kuxhaven πρὸς τὴν νήσον Scharhorn, ἥτις, μεταξύ Vogelsand καὶ τῆς νήσου ταύτης κέκτηται βάθος μέχρις 20 μ.

II. Καίτοι ὁ Κάτω Ἄλβις κεῖται μεταξύ 53°30' καὶ 54° βορείου πλάτους, ἐν τούτοις δέν ὑπόκειται κατά τοὺς χειμερινοὺς μῆνας εἰς τὰς συνεπείας τοῦ ψύχους, ὅπερ συνήθως ἐπικρατεῖ εἰς τοιαῦτα πλάτη, ὡς συμβαίνει μέ τοὺς ἀνατολικώτερον αὐτοῦ, εἰς τὴν Βαλτικὴν ἐκβάλλοντας ποταμοὺς, τινές τῶν ὁποίων πηγνυνται κατά τὸν χειμῶνα. Τὸ κλίμα τῆς παρακτίου ζώνης τῶν χωρῶν, αἵτινες κεῖνται περὶ τὸ νότιον ἡμισυ τῆς Βορείου Θαλάσσης, εἰς ὃ ἐκβάλλει καὶ ὁ Ἄλβις, εἶναι ἡπιώτατον κατά τὸν χειμῶνα, ὑπενθυμίζον τοιοῦτον πολὺ μεσημβρινωτέρων χωρῶν (1).

(1) Ἐν Ἀμβούργῳ ἡ μέση θερμοκρασία τοῦ Ἰανουαρίου εἶναι 1,9° καὶ τοῦ Ἰουλίου 17°, ὃ δέ ἀριθμὸς τῶν ἡμερῶν καθ' ἃς πίπτει χιὼν ἀνερχεται κατά μέσον ὄρον εἰς 25. Παρὰ τὰς ἐκβολὰς δέ τοῦ Ἄλβις τὸ κλίμα εἶναι ἀκόμη ἡπιώτερον ἢ ἐν Ἀμβούργῳ.



Χάρτης τῶν ἐμβολῶν τοῦ Ἀλβίος.

1. Νήσος Bushsand. — 2. Νήσος Scharhörn. — 3. Νήσος Neuwark. — A Vo-  
 gelsand. — B Wittsand. — Γ Knecht Sand. — Δ Steil Sand. — E Hugger  
 Platte. — Z Bielhöven Sand. — H Marnier Sand. — Θ Franzosen Sand. —  
 I Koog. — K Norder Gründe. — Α Norder Platte.



Μόνον ἡ ὁμίχλη, συνήθης εἰς τὴν παράκτιον τὰς τὴν ζώνην τῆς Βορείου Θαλάσσης, ὅπου ἐπικρατοῦσιν οἱ δυτικοὶ ἄνεμοι (1), οἵτινες ὡς πνέοντες ἐκ τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ὠκεανοῦ εἶναι ὑπερφορτωμένοι ὕδατων (2), φέρει ἀρκετὰς δυσκολίας εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν ἐν τῷ Κάτω Ἀλβει. Ἡ σφοδρότης ἐπίσης τῶν ἀνέμων συχνὰ δημιουργεῖ δυσχερείας, ἰδίᾳ παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ, ὡς ἐκ τοῦ σχηματισμοῦ κυμάτων σημαντικοῦ ὕψους.

Ἐπειδὴ αἱ καιρικαὶ συνθήκαι κέκτηνται μεγάλην σπουδαιότητα διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν ἐν τῇ Βορείῳ Θαλάσσῃ, τὸ Ἀμβούργον ἀπὸ μακροῦ χρόνου ἀπέκτησεν ἀριστα ὠργανωμένην μετεωρολογικὴν ὑπηρεσίαν, μίαν τῶν καλυτέρων τοῦ κόσμου, ὥστε νὰ καθίσταται ἐφικτὴ ἡ παροχὴ ἀκριβεστάτων κατὰ τὸ δυνατόν πληροφοριῶν εἰς τοὺς ναυτιλλομένους.

#### § 4. Τεχνικὰ ἔργα τοῦ λιμένος.

1. Κατὰ μῆκος τῆς δεξιᾶς ὀχθῆς τοῦ βορείου βραχίονος τοῦ Ἀλβίου καὶ τῶν παρ' αὐτῷ διωρύγων ἔχουσι κατασκευασθῆ ἔκτεταμένα προκυμαῖα καὶ πολυάριθμοι προβλήτες καὶ ἔχουσιν ἐκακαφῆ αἱ παλαιό-

(1) Ἐν Ἀμβούργῳ (μέσοι ὄροι 1921—1930) οἱ ἐπικρατοῦντες ἄνεμοι εἶναι κατὰ σειράν : οἱ νοτιοδυτικοὶ (204,5), οἱ δυτικοὶ (189,5), οἱ νοτιοανατολικοὶ (158) καὶ οἱ βορειοδυτικοὶ (136).

(2) Ἐν Ἀμβούργῳ (μέσοι ὄροι 1921—1930) τὸ ὕψος τῆς ἐτησίως πιπτοῦσης βροχῆς ἀνέρχεται εἰς 0,771 μ., ὁ ἀριθμὸς τῶν βροχερῶν ἡμερῶν εἰς 210, ὁ δὲ τῶν καθ' ὀλοκληρίαν κακαλυμμένων ὑπὸ νεφῶν εἰς 95—100. Σημειωτέον ὅτι δυτικώτερον τοῦ Ἀμβούργου, ἐν τῇ κοιλάδι τοῦ Κάτω Weser, ὅπου κεῖται ὁ γειτονικὸς λιμὴν τῆς Βρέμης, τὸ κλίμα εἶναι ὀλιγώτερον ὑγρὸν.

τεραι νεωδόχοι (bassins), ὧν σπουδαιότεραι εἶναι ἐκ μὲν τῶν ἐχουσῶν βάθη διὰ πλοῖα θαλάσσης, ἡ Niederhafen καὶ αἱ εἰς τὸν ἐλεύθερον λιμένα ὑπαχθεῖσαι Sandthorhafen (9,7 ἑκτάρ.), κατασκευασθεῖσα τῷ 1866, Grasbrookhafen (6,6 ἑκτάρ.), κατασκευασθεῖσα τῷ 1872, καὶ Baakenhafen (17,8 ἑκτ.), κατασκευασθεῖσα τῷ 1887, ἐκ δὲ τῶν ἐχουσῶν βάθη μόνον διὰ πλοῖα παταμοῦ ἡ Binnenhafen (5,4 ἑκτάρ.), ἡ Entenwärdler Zollhafen (3,8 ἑκτάρ.) καὶ ἡ Billw. Bucht & Holzhafen (121 ἑκτ.) κατασκευασθεῖσα κατὰ τὸ 1883—1884.

Ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὀχθῆς καὶ ἀπέναντι τοῦ Ἀμβούργου, ὅπου οἱ συνοικισμοὶ Veddel, Kleiner Grasbrook, καὶ Steinwärdler, εὐρίσκονται αἱ περισσότεραι καὶ μεγαλιότεραι νεωδόχοι, αἱ πλεῖσται τῶν ὁποίων ὑπάγονται εἰς τὸν ἐλεύθερον λιμένα. Τούτων σπουδαιότεραι εἶναι, ἐκ μὲν τῶν ἐχουσῶν βάθη διὰ πλοῖα θαλάσσης αἱ Segelschiffhafen (34,6 ἑκτ.), κατασκευασθεῖσα κατὰ τὸ 1888, Hansahafen (36,3 ἑκτ.), κατασκευασθεῖσα κατὰ τὸ 1893, Vorhafen (38 ἑκτ.) καὶ Kuhwärdlerhafen (23,4 ἑκτ.), κατασκευασθεῖσαι κατὰ τὸ 1902, αἱ κατὰ τὸ 1903 κατασκευασθεῖσαι Kaiser Wilhelm Hafen (23,3 ἑκτ.) καὶ Ellerholzhafen (23,6 ἑκτ.) καὶ ἡ Rosshafen (20,1 ἑκτ.), κατασκευασθεῖσα κατὰ τὸ 1908, ἐκ δὲ τῶν ἐχουσῶν βάθη διὰ πλοῖα ποταμοῦ αἱ Moldauhafen (ἔχουσα ἐκμισθωθῆ εἰς τὴν Τσεχοσλοβακίαν δι' 99 ἔτη), κατασκευασθεῖσα κατὰ τὸ 1887 (26,5 ἑκτ.), Spreeh. καὶ Veddelkanal (48,4 ἑκτ.), κατασκευασθεῖσα κατὰ τὸ 1890 καὶ Traveshafen (30 ἑκτ.), κατασκευασθεῖσα κατὰ τὸ 1910.

Ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ἐπίσης ὀχθῆς, δυτικώτερον ὁμῶς, ἔναντι τῆς Altona<sup>(1)</sup>, παρὰ τὰς πρῶν τοποτηρη-

(1) Ἐπὶ τῶν νήσων τῶν σχηματιζομένων ὑπὸ τῶν βραχυστόμων Kōhlilet, Kōhlbrand κλπ.



## Υ Π Ο Μ Ν Η Μ Α

1. Binnenhafen (Ἐσωτερικὸς λιμὴν)
2. Sandthorhafen
3. Grasbrookhafen
4. Oberhafen (Ἄνω λιμὴν)
5. Baakenhafen
6. Hakenhafen
7. Entenwarder Zollhafen
8. Peutehafen
9. Muggenburger Zollhafen
10. Moldauhafen
11. Segelschiffhafen (λιμὴν ἱστιοφόρων)
12. Hansahafen
13. Indiahafen
14. Petroleumhafen (λιμὴν πετρελαίων)
15. Grenz Kanal
16. Spreehafen zai Veddel Kanal
17. Vorhafen (Προλιμὴν)
18. Kuhwarderhafen
19. Kaiser Wilhelm Hafen
20. Ellerholzhafen
21. Travehafen
22. Oderhafen
23. Rosshafen
24. Kohlenschiffhafen (λιμὴν γαιανθρόακων)
25. Maakenwarderhafen
26. Muhlenwarderhafen
27. Waltershoferhafen
28. Griesenwarderhafen
29. Parkhafen
30. Rugenbergerhafen.

τίας (Vogtei) Waltershof, Tradenau, Mühlerwärder και πρὸς τὸ Finkenwärder, κείνται αἱ νέαι νεωδόχοι, ὧν σπουδαιότεραι εἶναι ἐκ μὲν τῶν ἐχουσῶν βάθη διὰ πλοῖα θαλάσσης ἡ Waltersshoferhafen (49,5 ἐκτ.), κατασκευασθεῖσα τῷ 1915 καὶ ἡ Griesenwärderhafen (31,8 ἐκτ.), κατασκευασθεῖσα τῷ 1930, ἐκ δὲ τῶν ἐχουσῶν βάθη διὰ πλοῖα ποταμοῦ ἡ Rugenbergerhafen (23 ἐκτ.), κατασκευασθεῖσα τῷ 1915 καὶ ἡ Maakenwärderhafen (25,4 ἐκτ.), κατασκευασθεῖσα τῷ 1924.

Αἱ νεωδόχοι διὰ πλοῖα θαλάσσης κέκτηνται βάθη αἱ μὲν ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὀχθῆς τοῦ Βορ. Ἄλβιος ἀπὸ 6,80 μέχρις 9,60 μ., αἱ δὲ ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ἀπὸ 5,60 μέχρι 12,10 μ. Ἐκ τῶν ἐχουσῶν καθ' ὅλην αὐτῶν τὴν ἑκτασιν μεγάλα βάθη νεωδόχων, διακρίνονται αἱ Rosshafen (11,10—12,10 μ.) καὶ Parkhafen (11,10—12,10 μ.), ἀμφότεραι ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὀχθῆς.

Αἱ νεωδόχοι διὰ πλοῖα ποταμοῦ κέκτηνται βάθη αἱ μὲν ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὀχθῆς τοῦ Βορ. Ἄλβιος ἀπὸ 4,10 μέχρις 6,80 μ., αἱ δὲ ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ἀπὸ 4,10 μέχρις 8,10 μ.

Ἡ συνολικὴ ἐπιφάνεια τῶν νεωδόχων τοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου ὑπερβαίνει τὰ 850 ἐκτάρια, ἐξ ὧν περὶ τὰ 600 ἐκτ. ἀναλογοῦσιν εἰς τὰς νεωδόχους τοῦ ἐλευθέρου λιμένος. Τὸ μῆκος τῶν προκυμαιῶν αὐτῶν ὑπερβαίνει τὰ 85 χλμ., ἐξ ὧν περὶ τὰ 35 χλμ. κρηπιδωμένα.

Αἱ διάφοροι αὗται νεωδόχοι τοῦ Ἀμβούργου συνδέονται μεταξύ των διὰ πολυαρίθμων διωρύγων, οὕτως ὥστε τὸ πρὸς νότον τοῦ βορείου βραχίονος τοῦ Ἄλβιος τμήμα τῆς πόλεως δὲν ἀποτελεῖται πλέον ἢ ἐκ πολυαρίθμων νήσων, ἐφ' ὧν κυρίως ἀποθῆκαι, ναυπηγεῖα, δεξαμεναὶ καὶ βιομηχανικαὶ ἐγκαταστάσεις.

Ἡ συνολικὴ ἑκτασις τῆς ὕδατινης ἐπιφανείας τοῦ λιμένος ἀνήρχετο :

|         |         |                |                         |
|---------|---------|----------------|-------------------------|
| τῷ 1870 | εἰς 362 | έκτ. ἐξ ὧν 191 | προσιτά εἰς πλ.θαλάσσης |
| " 1890  | " 726   | " " " 274      | " " " "                 |
| " 1910  | " 994   | " " " 472      | " " " "                 |
| " 1930  | " 1694  | " " " 935      | " " " "                 |

Ἐκ τῶν 1694 ἔκταριων τὰ 743 ὑπάγονται εἰς τὸν ἐλεύθερον λιμένα.

Τὸ ὅλικόν μῆκος τῶν προκουμαίων ἀνέρχεται εἰς 175 χλμ., ἐξ ὧν 83 ἐν τῷ ἐλευθέρῳ λιμένι. Κρηπιδωμένα εἶναι τὰ 62 χλμ., ἐξ ὧν τὰ 40 ἐν τῷ ἐλευθέρῳ λιμένι.

II. Διὰ τὴν ταχεῖαν φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων ὑπάρχουσι τελειόταται τεχνικαὶ ἐγκαταστάσεις εἰς ὅλα σχεδὸν τὰ τμήματα τοῦ λιμένος, κατ' ἐξοχὴν δὲ εἰς τὰ τοῦ ἐλευθέρου λιμένος.

Τὸ Ἀμβουργὸν εἶναι εἰς ἐκ τῶν λιμένων, οἵτινες ἀριθμοῦσι τοὺς πλειοτέρους καὶ καλυτέρους *μηχανικοὺς ἀνωσιτῆρας* (γερανοὺς = grues), *μονίμους* τε καὶ *πλωτοὺς, ἀπορροφητῆρας κόκκων* (silo, aspirateurs à grains, pneumatic elevators) διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν ἰδίᾳ δημητριακῶν, *μηχανικοὺς ἐκφορτωτὰς σάκκων* (appareils de déchargement des sacs), *μηχανικοὺς μεταφορεῖς* (γερανογεφύρας = transporteurs mécaniques) κλπ.

Διὰ τὴν εὐχερῆ μεταφορὰν τῶν ἐμπορευμάτων ἔχουσι στρωθῆ κατὰ μῆκος τῶν προκουμαίων πλέον τῶν 200 χλμ. σιδηροδρ. γραμμῶν, ἐξ ὧν τὸ πλεῖστον ἐν τῷ ἐλευθέρῳ λιμένι. Ἴνα μὴ παρεμποδίζηται δὲ ἡ κυκλοφορία τῶν πλοίων εἰς τὰς πολυαριθμοὺς διώρυγας, αἱ γέφυραι τῶν σιδηροδρομικῶν τούτων γραμμῶν εἶναι κινηταί.

Τέλος διὰ τὴν ἀποθήκευσιν αὐτῶν ἔχουσι κτισθῆ πολυαριθμοὶ τεχνικῶς ἀρισταὶ ἀποθήκαι καὶ ὑπόστεγα. Αἱ παλαιότεραι ἀποθήκαι, χρονολογούμεναι ἀπὸ τῆς ἐποχῆς, κατ' ἣν τὸ Ἀμβουργὸν ἦτο μέλος τῆς Ἀνσεατικῆς Ἐνώσεως, εἶναι ἰδίᾳ ἐκτισμέναι κατὰ μῆκος τῶν πρὸς βορρὰν τοῦ Ἀλβίου διωρύγων, αἵτινες

διασχίζουσι τὰ παλαιὰ τμήματα τῆς πόλεως. Ἀποτελοῦνται δέ αὐταὶ ἐκ πολυορόφων κτιρίων μὲ στέγας λίαν ἐπικλινεῖς ἐν σχήματι Λ, ὅπερ ταῖς προσδίδει ποιάν τινα γραφικότητα.

Αἱ πρῶται νέαι μεγάλαι ἀποθήκαι κατασκευάσθησαν κατὰ τὸν παρελθόντα αἰῶνα ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ἐπίσης ὄχθης τοῦ Βορ. Ἔαβιος, ἰδίᾳ παρὰ τὰς νεωδόχους Sandtor, Brook καὶ Grashbrook, ὅπου καὶ αἱ μεγάλαι δημοτικαὶ ἀποθήκαι σιτηρῶν. Αἱ πολυαριθμότεραι ὅμως νέαι ἀποθήκαι καὶ ὑπόστεγα, κατασκευασθεῖσαι ἰδίᾳ ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, εὐρίσκονται ἐν τῷ ἐλευθέρῳ λιμένι, παρὰ τὰς νεωδόχους, τὰς κειμένας ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ Ἔαβιος.

III. Ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου διαθέτει πολυάριθμα ρυμουλκά, ἀπαραίτητα ἰδίᾳ διὰ τὴν ρυμούλκισιν τῶν σχεδιῶν. Ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν κατὰ τὸ 1930 ἀνήρχετο εἰς 94, χωρητικότητος 11.587 τόννων Reg. Brutto (1399 Netto). Διαθέτει ἐπίσης ὁ λιμὴν καὶ τινα παγοθραυστικά, καθόσον οὐχὶ σπανίως, εἰς τὰς νεωδόχους, ὅπου τὸ ὕδωρ εἶναι στάσιμον, σχηματίζεται κατὰ τὰς ψυχρὰς ἡμέρας τοῦ χειμῶνος στρῶμα πάγου (1).

Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν πλοίων ὑπάρχουσιν ἐν Ἀμβούργῳ ἄρκεται μόνιμοι καὶ πλωταὶ δεξαμεναί, διὰ δὲ τὴν ἐπισκευὴν αὐτῶν ὡς καὶ τὴν κατασκευὴν νέων πλοίων πολυάριθμα ναυπηγεῖα καὶ συνεργεῖα.

Γενικῶς ἀπὸ ἀπόψεως τεχνικῶν ἔργων ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου θεωρεῖται ὡς εἰς τῶν τελειοτέρων καὶ πλουσιωτέρων τοῦ κόσμου.

(1) Ἔχει συχνὰ σημειωθῆ ἐν Ἀμβούργῳ περὶ τῆς θερμοκρασίας καὶ κάτω τῶν 5° — 10° ὑπὸ τὸ μηδέν.

## § 5. Ἡ ναυσιπλοῖα ἐν τῇ ἐνδοχώρᾳ.

1. Ὁ Ἄλβις (γερμ. Elbe, τσεχ. Labe) εἶναι πλωτός ὄχι μόνον καθ' ὅλην τὴν ἐν Γερμανίᾳ διαδρομὴν του (738 χλμ.), ἀλλὰ ἐν μέρει καὶ ἐν Βοημίᾳ ἀκόμη, ὅπου εἶναι ἐπίσης πλωτός καὶ ὁ διὰ Πράγας διερχόμενος παραπόταμος αὐτοῦ Moldau. Πλωτοὶ ἐπίσης εἶναι καὶ οἱ πλεῖστοι τῶν ἐν Γερμανίᾳ παραποτάμων τοῦ Ἄλβιου (Havel κλπ.). Διὰ πολυαρίθμων δὲ διωρύγων (Hohenzollern Kan., Finow Kan., Plauer Kan., Spree-Oder Kanal) συνδέεται τὸ δίκτυον τοῦ Ἄλβιου μετὰ τοῦ δικτύου τοῦ Ὀδέρου (Oder) καὶ διὰ τούτου μετὰ τοῦ τοῦ Βιστούλα. Διὰ τοῦ θαυμασίου τούτου πλωτοῦ δικτύου ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου ἐξυπηρετεῖ τὴν Κεντρικὴν Γερμανίαν (Βραδεμβούργον, Πρωσσικὴν Σαξωνίαν, Σαξωνίαν, Θουριγγίαν), μέρος τῆς Ἀνατολικῆς (Σιλεσίαν), μέρος τῆς Τσεχοσλοβακίας (Βοημίαν), ἀκόμη καὶ τινὰς Πολωνικὰς περιοχάς.

Ἀπὸ τοῦ 1842, ἰδίᾳ ὁμως ἀπὸ τοῦ 1871 κατεβλήθησαν σοβαραὶ προσπάθειαι παρὰ πάντων τῶν παροχθίων τοῦ Ἄλβιου κρατῶν, ἤτοι τῆς Αὐστρίας, εἰς τὴν ὑπήγετο μέχρι τοῦ 1918 ἡ Βοημία, τῆς Σαξωνίας, τῆς Πρωσσίας, τῆς Ἀνχάλτης, τοῦ Ἄννοβέρου (ἀπὸ τοῦ 1866 ὑπαχθέντος εἰς τὴν Πρωσίαν), τοῦ Μεκλεμβούργου καὶ τοῦ Ἀμβούργου, ὅπως βελτιωθῶσιν αἱ συνθήκαι τῆς ἐν τῷ ποταμῷ τούτῳ ναυσιπλοΐας διὰ καταλλήλων διαρρυθμίσεων τῆς κοίτης αὐτοῦ.

Διὰ τῶν συντελεσθεισῶν διαρρυθμίσεων καὶ ἐκβαθύνσεων, ἐπετεύχθη ὥστε τὸ ἐλάχιστον βάθος (1) τῆς διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν προοριζομένης λωρίδος τοῦ ρεύματος νὰ εἶναι ἐν Βοημίᾳ 0,80 μ., ἐν Σαξωνίᾳ μέχρι

(1) Ἡ ἐποχὴ τῶν χαμηλῶν ὑδάτων ἐν μὲν τῇ Βοημίᾳ εἶναι κατὰ τὸν χειμῶνα, ὅτε ἐπικρατεῖ ψυχρὸς θριμύ. ἐν δὲ τῇ Γερμανικῇ πεδιάδι μᾶλλον κατὰ τὸ θέρος.



Μαγδεμβούργου 0,90 μ., από Μαγδεμβούργου δέ μέχρις Ἀμβούργου 1.15 μ. Οὕτως ἐπετεύχθη ὥστε, ἐνῶ κατὰ τὸ 1869 τὸ ἀνώτατον ὄριον φορτώσεως τῶν πλοίων, ἀτινα ἠδύναντο νὰ πλέωσιν εἰς τὸν Ἄνω Ἀλβιν ἦτο μόλις 250 τόννων, κατὰ τὸ 1899 νὰ ἀνέλθῃ εἰς 800 τόννους.

Παρ' ὅλα ὅμως τὰ ἔργα διαρρυθμίσεως τῆς κοίτης αὐτοῦ, τὰ ὕδατα κατὰ τὰς μεγάλας πλημμύρας, εἰς ἅς συχνά ὑπόκειται ὁ Ἀλβις, κατακλύζουσι τὰς παροχθίους ἐκτάσεις. Αἱ ζημίαι κατὰ τὰς μεγάλας πλημμύρας τῶν ἐτῶν 1774, 1799, 1815, 1830, 1845, 1862, 1890, 1909 κλπ. ὑπῆρξαν σημαντικά. Εἰς πολλὰ σημεῖα, ὡς π. χ. παρὰ τὸ Ἀμβούργον ἠναγκάσθησαν νὰ κατασκευάσωσι μεγάλα προχώματα πρὸς προστασίαν κατὰ τῶν πλημμυρῶν.

Ὅλαι αἱ ἀξιόλογοι παρόχθιοι τοῦ Ἀλβις πόλεις κατεσκεύασαν λιμένας ἐν τῷ ποταμῷ δι' ἑκοκαφῆς παρακειμένων ἐκτάσεων. Σπουδαιότεροι τούτων ἐν μὲν τῇ Βοημίᾳ εἶναι οἱ τοῦ Aussig, Tetschen, κλπ. ἐν τῇ Σαξωνίᾳ οἱ Kiesa, Meissen καὶ Δρέσδης, ἐν τῇ Πρωσοικῇ Σαξωνίᾳ ὁ διπλοῦς λιμὴν τοῦ Μαγδεμβούργου (1), ἐν Βραδεμβούργῳ ὁ τοῦ Wittenberge, ἐν Ἀνωβέρῳ δὲ ὁ ἀρκετὰς νεωδόχους ἀριθμῶν λιμὴν τοῦ Harburg.

Κατὰ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος αἰῶνος ἡ Πρωσσία καὶ τὸ Ἀμβούργον συνῆψαν σύμβασιν, δι' ἧς ἀνέλαβον τὴν ὑποχρέωσιν νὰ διατηρῶσιν ἐν καταστάσει ἐπιτρεπούσῃ τὴν ἀπρόσκοπτον ναυσιπλοΐαν, δύο διόδους μήκους 500 μ., πλάτους 200 μ. καὶ βάθους 3 μ. μεταξύ Bunthaus καὶ Ortkathen, ἀκριβῶς ἐκεῖ ὅπου (1)

(1) Ἐπὶ μὲν τῆς ἀριστερᾶς ὀχθῆς τοῦ ποταμοῦ ὁ Handels Hafen, ἐπὶ δὲ τῆς ἐναντι νηοῦδος ὁ Zollhafen.

(1) Ἐνταῦθα ἡ μὲν δεξιὰ ὀχθὴ ἀνήκει εἰς τὴν πολιτείαν τοῦ Ἀμβούργου (Vierlande), ἡ δὲ ἀριστερὰ εἰς τὴν Πρωσσίαν.

διχάζεται ο "Αλβις εις δύο βραχίονας (Βόρειον και Νότιον). Ούτως, διηκολύνθησαν τὰ μέγιστα αἱ μεταξὺ τοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου και τοῦ Μέσου και Ἄνω "Αλβιος συγκοινωνίαι.

II. Ἐκτός τῶν δυσχερειῶν, ἅς συνήντα ἄλλοτε ἡ ναυσιπλοῖα ἐπὶ τοῦ "Αλβιος ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῆς κοίτης τοῦ ποταμοῦ, παρενεβάλλοντο εις αὐτὴν και πλείστα ὅσα ἐμπόδια οικονομικῆς ἰδίᾳ φύσεως, ἅτε τῶν παροχθίων κρατῶν εἰσπραττόντων διόδια παρὰ τῶν διαπλεόντων τὸ εις αὐτὰ ἀνήκον τμήμα τοῦ ποταμοῦ πλοίων.

Εἰς παλαιότερας ἐποχάς, εις τὸ ἀπὸ Melnik, παρὰ τὴν συμβολὴν τοῦ Moldau, μέχρι τῶν ἐκβολῶν τμήμα τοῦ ποταμοῦ, εἰσπραττόντο περὶ τοὺς 35 διάφοροι δασμοί, ἐπι δὲ πλέον και διάφορα ἄλλα δικαιώματα.

Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρελθόντος αἰῶνος ἤρχισε σημειουμένη τάσις ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῶν προσκομμάτων τούτων. Κατὰ τὸ 1819, πρωτοβουλία τῆς Πρωσίας και τῆς Σαξωνίας κατηρτίσθη ἐπιτροπὴ διὰ τὴν μελέτην τῆς ἐφαρμογῆς ἐν τῇ ἐπὶ τοῦ "Αλβιος ναυσιπλοῖα τῶν ἀρχῶν, ἅς ἔθεσε κατὰ τὸ 1815 τὸ Συνέδριον τῆς Βιέννης. Αἱ ἐργασίαι τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπερατώθησαν κατὰ τὸ 1821, ὑπογραφέντος τὴν 21ην Ἰουνίου τοῦ ἰδίου ἔτους ἐν Δρέσδη σχετικοῦ Συμφώνου (Elbschiff-fahrtsakte). Τὸ σύμφωνον τοῦτο ἐτροποποιήθη κατὰ τὸ 1844. Διὰ τοῦ νέου συμφώνου ἐπετράπη ἡ διὰ τῶν πλοίων παντὸς κράτους μεταφορὰ ἐπιβατῶν και ἐμπορευμάτων ἐκ τῆς Βορείου Θαλάσσης εις ὅλους τοὺς ἐπὶ τοῦ "Αλβιος λιμένας, ὡς και ἀντιστρόφως ἐκ τούτων πρὸς τὴν Βόρειον Θάλασσαν. Αἱ μεταξὺ ὁμων τῶν λιμένων τοῦ "Αλβιος μεταφοραὶ ἐπεφυλάχθησαν εις μόνον τὰ παρόχθια κράτη.

Κατὰ τὸ πρῶτον ἡμισυ τοῦ 19ου αἰῶνος ὁ ἀριθμὸς τῶν διαφόρων τελῶν και δικαιωμάτων, τῶν ἐπιβαλλο-

μένων επί τῶν πλοίων καί τῶν ἐμπορευμάτων, εἶχεν ἤδη τὰ μέγιστα περιορισθῆ. Κατά τὸ 1850 κατηργήθησαν ὅλα τὰ τέλη τὰ εἰσπρατιόμενα ἐν τῷ Βοημικῷ τμήματι τοῦ ποταμοῦ μεταξύ Melnik καί τῶν Σαξωνικῶν συνόρων. Κατά τὸ 1861 ἐξηγοράσθη ἀντὶ 2857340 ταλλήρων παρὰ τοῦ Ἀννοβέρου τὸ δικαίωμα, ὅπερ ἀπὸ πολλῶν αἰώνων ἐκέκτητο τοῦτο νὰ εἰσπράττη διόδια παρὰ τὸ Brunsbüttel καί Stade, τέλος δὲ κατὰ τὸ 1870 ἐξηγοράσθησαν παρόμοια δικαιώματα, ἃ εἶχον τὸ Μεκλεμβούργον (ἀντὶ 1.000.000 ταλλήρων) καί ἡ Ἀνχάλτη (ἀντὶ 85.000 ταλλήρων).

Διὰ τῆς Συνθήκης τῶν Βερσαλλιών (1919) ὁ Ἄλβιος, ἀπὸ τῆς συμβολῆς τοῦ Moldau, ἐκηρύχθη ποταμὸς διεθνῆς (fleuve international). Τὸ Σύμφωνον τῆς Δρέσδης τῆς 22ας Φεβρουαρίου 1922, ὅπερ ὑπέγραψαν ἡ Γερμανία, τὸ Βέλγιον, ἡ Γαλλία, ἡ Μεγάλη Βρετανία, ἡ Ἰταλία καί ἡ Τσεχοσλοβακία καθιεροῖ τὴν ἀπόλυτον ἐλευθερίαν ναυσιπλοίας ἐπὶ τοῦ διεθνοποιηθέντος Ἄλβιος, ἐκτός ἐξαιρέσεων τινῶν ὑπὲρ τῶν παροχθίων κρατῶν, σχετικῶν μὲ τὰς μετοξὺ τῶν διαφόρων λιμένων τοῦ Ἄλβιος μεταφοράς.

Διὰ τῆς αὐτῆς συνθήκης ἐκηρύχθη διεθνῆς ποταμὸς καί ὁ παραπόταμος τοῦ Ἄλβιος Moldau (Vitava) ἀπὸ τῆς συμβολῆς αὐτοῦ μετὰ τοῦ Ἄλβιος (ὕψ. 150 μ. ἄ. τ. θ.) μέχρι τῆς Πράγας (ὕψ. 190 μ. ἄ. τ. θ.)

III. Κατόπιν τῶν ἐκτελεσθέντων ἔργων καί τῶν ληφθέντων ὑπὲρ τῆς ἐλευθερίας τῆς ναυσιπλοίας μέτρων, ἡ κίνησις ἐπὶ τοῦ Ἄλβιος καί τοῦ Moldau ηὐξήθη τὰ μέγιστα. Μόνος ὁ λιμὴν τῆς Πράγας παρουσίωσε κατὰ τὸ 1932 κίνησιν εἰς ἐμπορεύματα 1 ἑκατομμυρίου τόνων περίπου. Οἱ Τσεχοσλοβακικοὶ ἐπὶ τοῦ Ἄνω Ἄλβιος (πλωτοῦ ἀπὸ τοῦ Königgrätz) λιμένες (Melnik, Leitmeritz, Aussig κλπ.) παρουσιάζουσιν ἀξιολογωτάτην κίνησιν μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ. Οὕτω κατὰ τὸ 1931

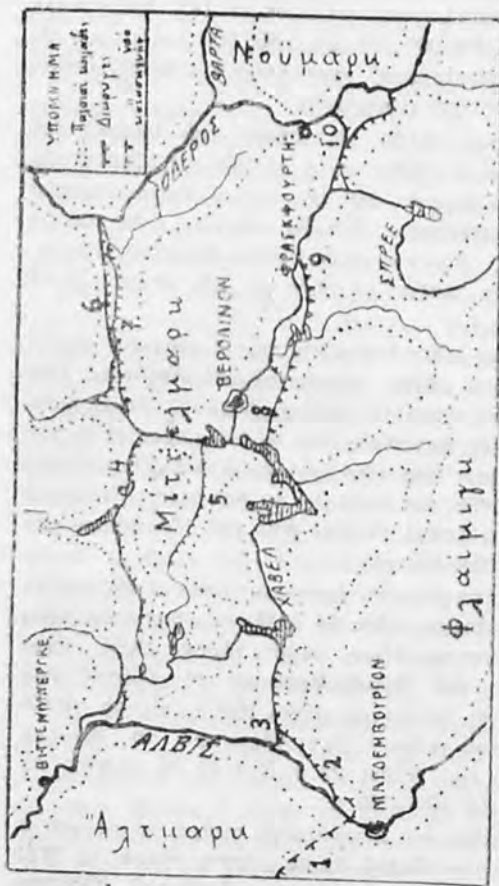
ἐπὶ συνολικῆς κινήσεως 3.200.000 μετρικῶν τόννων ἐμπορευμάτων, 1.825.000 ἀνελόγουν εἰς τὰς μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ συναλλαγάς, κατὰ δὲ τὸ 1932 ἐπὶ συνολικῆς κινήσεως 2.800.000 τόννων, 1.563.000 ἀνελόγουν εἰς τὸς μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ συναλλαγάς (748.000 τόννοι ἐξαγωγή καὶ 815.000 εἰσαγωγή).

Ἐν τῷ Μεσῷ Ἄλβει ἡ κίνησις τοῦ λιμένος τοῦ Μαγδεμβούργου ἀνῆλθεν κατὰ τὸ 1926 εἰς 7.262 πλοῖα, ἐξ ὧν ἐξεφορτώθησαν 586.700 τόννοι ἐμπορευμάτων καὶ εἰς ἃ ἐφορτώθησαν 575.200 τόννοι, ἡ δὲ τοῦ μικροῦ σχετικῶς λιμένος τοῦ Βραδεμβούργου Wittenberge ἀνῆλθεν κατὰ τὸ 1929 εἰς 886 πλοῖα 75.000 τόννων,

IV. Ἐκ τῶν παραποτάμων τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ Ἄλβιος δύο μόνον κέκτηνται σπουδαιότητά τινα διὰ τὴν ναυσιπλοῖαν. Ὁ Moldau (Vltava) ἐν Βοημίᾳ, πλωτὸς κατὰ τὸ μεγαλύτερον αὐτοῦ μέρος (ἀπὸ τοῦ Budweis) κατόπιν ἰδίᾳ τῶν ἔργων, ἅτινα ἐξετελέσθησαν μετὰ τὸ 1896 καὶ ὁ Saale ἐν Κεντρικῇ Γερμανίᾳ (Θουριγγία, Σαξωνία), πλωτὸς ἀπὸ τοῦ Naumburg (εἰς μῆκος πλέον τῶν 160 χλμ.).

Σπουδαιότητα μεγαλειτέραν κέκτηνται οἱ τῆς δεξιᾶς ὄχθης παραπόταμοι, ἰδίᾳ δὲ ὁ Havel, ὅστις διαρρέει τὴν Μαρκίαν σχηματίζων μέγα τόξον. Ἀπὸ Deez μέχρι περίπου τοῦ Βραδεμβούργου τὸ πλάτος τοῦ ποταμοῦ φθάνει πολλαχοῦ μέχρι 350 μ., εἰς τὸ κατώτερον δὲ αὐτοῦ τμήμα μέχρι τῆς παρά τὸ Werben συμβολῆς του τῷ Ἄλβει (22 μ. ἄ. τ. θ.), τὸ πλάτος κυμαίνεται μεταξύ 100—160 μ.

Πλωτὸς ἐπίσης εἰς μέγα αὐτοῦ τμήμα εἶναι καὶ ὁ παραπόταμος τοῦ Havel Spree, ὅστις παρά τὸ Müllrose ρεῖ εἰς μικρὰν ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ Ὀδέρου (Oder), μεθ' οὗ συνδέεται διὰ τῆς διώρυγος Friedrich Wilhelm, ἥτις διχοτομεῖται ἀνατολικῶς τοῦ Müllrose,



Χάρτης τῶν πλωτῶν ποταμίων τμημάτων καὶ διαρύνων, δι' ὧν συνδέεται ὁ "Αλβις μετὰ τοῦ "Οδερου. — Κλίμαξ 1 : 2.200.000.

1. Mittelland Kanal (μέλλουσα νῦν συνδῆσι τὸν "Αλβιν μετὰ τοῦ δικτύου τοῦ Weser).
2. Ihle (ἢ Burg) Kanal — 3. Plauer Kanal. — 4. Rupp. Kanal. — 5. Havel-länd. Kanal. — 6. Hohenzollern Kanal. — 7. Finow Kanal. — 8. Teltow Kanal.
9. Oder-Spree Kanal. — 10. Friedrich Wilhelm Kanal.

τοῦ νοτιωτέρου αὐτῆς βραχίονος καταλήγοντος εἰς Fürstenberg, τοῦ δὲ βορειοτέρου εἰς Busch M. Ὁ Ὅδερος συνδέεται ἐπίσης διὰ δύο διωρύγων (Hoheuzollern Kanal καὶ Finow Kanal) καὶ μετὰ τοῦ Havel.

Δυτικώτερον, διάφοροι ἄλλαι διώρυγες, συνδέουσαι μεταξύ των τμήματα τόξων ἢ μαιάνδρων τοῦ Havel ἢ τοῦ Spree (Teltow Kanal, Havelländ. Kanal κλπ.), ὡς καὶ τὸν Havel παρὰ τὴν καμπὴν τοῦ Plaue μετὰ τοῦ Ἄλβιος, συντομεύουσι μεγάλως τὰς ἀποστάσεις.

Οὕτω, μεταξὺ Ὀδέρου καὶ Ἄλβιος αἱ συγκοινωνία εἶναι εὐχερεῖς μέσῳ τῶν διωρύγων τούτων καὶ τῶν τμημάτων τοῦ Havel καὶ Spree, κατὰ μῆκος τῶν παλαιῶν κοιλάδων τῆς Μαρκίας, ὅς ἠκολούθουν κατὰ τὰς παγεράς ἐποχάς (glaciations) τῆς Τεταρτογενοῦς Περιόδου, διευθυνόμενοι ἐξ ἀνατολῶν πρὸς δυσμὰς, οἱ πρὸ τῶν μετωπικῶν λιθῶνων (moraines frontales) τοῦ μεγάλου βορειοευρωπαϊκοῦ παγετῶνος (calotte glaciaire Scandinave) ρέοντες ποταμοί.

Μετὰ τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης τὸ Ἄμβουργον συνδέεται ἀφ' ἑνὸς μὲν διὰ τῆς διώρυγος Ἄλβιος—Trave, ἣτις ἀρχομένη ἀπὸ τὸ Lauenburg, εἰς ἀπόστασιν 45 χιλιομ. νοτιοανατολικῶς τοῦ Ἄμβουργου, καταλήγει παρὰ τὴν Λυβέκκην, ἀφ' ἑτέρου δὲ διὰ τῆς μεγάλης διώρυγος τοῦ Κιέλου (Kaiser Wilhelm Kanal), ἣτις ἀρχομένη ἀπὸ Brunsbüttel, παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Ἄλβιος, καταλήγει εἰς Κιέλων. Ἡ πρώτη, περατωθεῖσα κατὰ τὸ 1900 (1) καὶ ἔχουσα μῆκος 42 μιλίων, πλάτος 23 μέτρ. εἰς τὸν πυθμένα καὶ 34—40 μ. εἰς τὴν ἐπιφάνειαν, βάθος δὲ 2 1/2 μέτρ. εἶναι προσιτὴ εἰς πλοῖα ποταμοῦ, δυνάμενα νὰ φέρωσι φορτίον μέχρις 800 τόννων κατ' ἀνώτατον ὄριον. Ἡ δευτέρα, κατασκευα-

(1) Ἡ διώρυξ αὕτη ἐστοίχισε περὶ τὰ 30.000.000 φρ. χρ., ἐξ ὧν 20.500.000 κατέβαλεν ἡ Λυβέκκη καὶ 9.500.000 ἡ Πρωσσία.

σθεισα μεταξύ 1887 και 1895<sup>(1)</sup>, ἔχουσα πλάτος 103 μ. ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας και 44 ἐν τῷ πυθμένι, βάθος δὲ 11,30 μ. εἶναι προσιτὴ και εἰς τὰ πολὺ μεγάλα ἄκρη πλοῖα θαλάσσης. Ἡ τελευταία αὕτη, ἐν τῇ ὁποῖα τὰ πλοῖα δύνανται ν' ἀναπτύξωσι ταχύτητα ἀπὸ 5,4 μέχρις 8,1 κόμβων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ διαπλέωσιν αὐτὴν συνήθως ἐντὸς 8 1/2—9 ὥρων, συνέβαλε τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἐμπορικῆς ἐπιρροῆς τοῦ Ἀμβούργου εἰς ὅλας σχεδὸν τὰς περὶ τὴν Βαλτικὴν χώρας.

V. Ἡ κατασκευὴ τῶν διαφόρων διωρύγων τῶν συνδεουσῶν τὸ δίκτυον τοῦ Ἀλβιος μετὰ τῶν δικτύων τῶν γειτονικῶν ποταμῶν και ἡ ἀπαλλαγὴ τῶν ἐν τῷ Ἀλβει πλεόντων πλοίων ἀπὸ τῶν διαφόρων οἰκονομικῆς και πολιτικῆς φύσεως δυσχερειῶν, συνετέλεσαν τὰ μέγιστα εἰς τὴν τεραστίαν ἀνάπτυξιν τῆς ποταμίας κινήσεως τοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου.

Οὕτως, ἐνῶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐτησίων κατάπλων ἀνήρχετο κατὰ τὸ 1851—1860 κατὰ μέσον ὄρον εἰς 4.400 πλοῖα 410.000 τόννων, κατὰ τὸ 1881—1890 ἀνῆλθεν εἰς 10.800 πλοῖα χωρητικότητος 1.900.000 τόννων. Κατὰ τὸ 1892 ἔφθασεν εἰς 12.613 χωρητ. 2.625.000 τόννων, κατὰ τὸ 1894 εἰς 14.647 χωρητ. 3.170.000 τόννων, κατὰ δὲ 1913 εἰς 38.457 χωρητ. 10.760.000 τόννων.

Μεταπολεμικῶς ἡ κίνησις εἶναι σχετικῶς μικροτέρα, ἀνελθοῦσα

|              |                  |             |                |
|--------------|------------------|-------------|----------------|
| κατὰ τὸ 1922 | εἰς 15.263 πλοῖα | και σχεδίας | 4.770.000 τόν. |
| » » 1923     | » 14.820         | » » »       | 4.640.000 »    |
| » » 1924     | » 18.690         | » » »       | 5.500.000 »    |
| » » 1925     | » 21.730         | » » »       | 6.530.000 »    |
| » » 1926     | » 25.045         | » » »       | 7.510.000 »    |

(1) Ἡ διῶρυξ αὕτη ἐστοίχισε πλέον τῶν 200.000.000 φρ. χρυσῶν.

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη οὐχ ἦττον ἢ κινήσεις προ-  
σῆγγισε τὴν προπολεμικὴν τοιαύτην. Οὕτω κατὰ τὸ  
1930 κατέπλευσαν ἐκ μὲν τοῦ Ἄνω Ἄλβιος κλπ. 20.400  
πλοῖα καὶ σχεδίαι χωρητ. 9.245.300 τόννων, ἐκ δὲ τοῦ  
Κάτω Ἄλβιος 11.130 χωρητ. 962.600 τόννων (1).

Κατὰ τὸ 1931 ἐπὶ 17.940 πλοίων καὶ σχεδιῶν, χω-  
ρητικότητος 8.190.000 τόννων, καταπλευσάντων ἐκ  
τοῦ Ἄνω καὶ Μέσου Ἄλβιος, ὡς καὶ ἐκ τῶν μετὰ τοῦ  
Ἄλβιος συνδεδωμένων διὰ διωρύγων δικτύων ποτα-  
μῶν, τὰ 17.189, χωρητικότητος 7.685.000 τόννων ἦσαν  
Γερμανικά, τὰ 476 χωρητ. 323.000 τόννων Τσεχοσλο-  
βακικά, τὰ 243 χωρητ. 172.000 τόννων Ὀλλανδικά, τὰ  
12 χωρητ. 3360 τόννων Πολωνικά καὶ τὰ 20 χωρητ.  
6500 τόννων τῆς ἐλευθέρας πόλεως τοῦ Δάντσιχ. Ὅλα  
δὲ τὰ καταπλεύσαντα ἐκ τοῦ Κάτω Ἄλβιος, 11171  
τὸν ἀριθμὸν, χωρητ. 927.000 τόννων, ἦσαν Γερμανικά.

Ἐκ τῶν καταπλευσάντων 17940, τὰ 7301 πλοῖα χω-  
ρητ. 3.502.000 τόννων προήρχοντο ἐκ τῶν γερμανικῶν  
λιμένων τοῦ Ἄλβιος, τὰ 1644 χωρητ. 1.193.000 τόννων  
ἐκ τῶν Τσεχοσλοβακικῶν, τὰ 1817 χωρητ. 546.000  
τόνων ἐκ τῶν λιμένων τῶν δευτερευόντων παραπο-  
τάμων τοῦ Ἄλβιος (Saale κλπ.), τὰ 1491 χωρητ.  
500.000 τόννων ἐκ τῆς διώρυγος Ἄλβιος—Τράβε, τὰ  
3444 χωρητ. 1.587.000 τόννων ἐκ τοῦ Βερολίνου, τὰ  
1092 χωρητ. 406.000 τόννων ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Ha-  
vel καὶ τῶν παραποτάμων του, τὰ 1073 χωρητ.  
424.000 τόννων ἐκ τῶν λιμένων τοῦ δικτύου τοῦ Ὀδέ-

(1) Αἱ στατιστικαὶ αἱ σχετικαὶ μετὰ τὸν λιμένα τοῦ Ἀμ-  
βούργου, αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὰ ἔτη 1928, 1929 καὶ 1930,  
ἐλήφθησαν ἐκ τοῦ Statistisches Jahrbuch für die Freie  
und Hansestadt Hamburg τῶν ἐν λόγῳ ἐτῶν, αἱ δὲ τοῦ  
ἔτους 1931 ἐκ τοῦ Handel und Schifffahrt des Hafens  
Hamburg im Jahre 1931 τοῦ Handelsstatistisches Amt.



ρου, τὰ δὲ 78 χωρητ. 30.145 τόννων ἐκ Πολωνικῶν ποταμίων λιμένων.

VI. Ἡ εἰσαγωγή καὶ ἐξαγωγή ἐμπορευμάτων ἐξ Ἀμβούργου διὰ πλοίων τοῦ ποταμοῦ ἠϋξήθη τὰ μέγιστα ἐντὸς τῶν τελευταίων 60 ἐτῶν. Οὕτως, ἐνῶ κατὰ τὸ 1871-80 εἰσήγοντο διὰ τοῦ ποταμοῦ ἐμπορεύματα 434000 τόννων, ἐξήγοντο δὲ 492.000 τόννων, κατὰ τὸ 1893 ἡ εἰσαγωγή ἀνῆλθεν εἰς 1.758.700 τόννους καὶ ἡ ἐξαγωγή εἰς 1.736.300 τόννους, κατὰ δὲ τὸ 1906 ἡ μὲν εἰσαγωγή ἔφθασε τοὺς 3.567.000 τόννους, ἡ δὲ ἐξαγωγή τοὺς 5.007.000 τόννους.

Κατὰ τὸ 1925 εἰσήχθησαν διὰ τοῦ ποταμοῦ εἰς Ἀμβούργον ἐμπορεύματα 3.430.000 τόννων καὶ ἐξήχθησαν 3.170.000 τόννων, κατὰ τὸ 1930 εἰσήχθησαν 4.726.000 τόννων καὶ ἐξήχθησαν 5.257.000 τόννων, κατὰ δὲ τὸ 1931 εἰσήχθησαν 3.934.000 τόννων (ἐξ ὧν 206.000 τόννοι ἐκ τοῦ Κάτω Ἀλβιος καὶ 3.728.000 ἐκ τοῦ Ἄνω) καὶ ἐξήχθησαν 5.357.000 τόννων (ἐξ ὧν 411.000 διὰ τοῦ Κάτω Ἀλβιος καὶ 4.946.000 διὰ τοῦ Ἄνω).

VII. Αἱ σχεδίαὶ τοῦ ποταμοῦ, πλευρίζουσι ἀπ' εὐθείας τὰ μεγάλα πλοῖα ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ἀμβούργου, οὕτως ὥστε ἀποφευγομένης τῆς ἐκφορτώσεως καὶ ἐπαναφορτώσεως, μειοῦνται σημαντικῶς τὰ συνολικά ἔξοδα μεταφορᾶς.

Ἡ μεταφόρτωσις τῶν ἐμπορευμάτων ἐκ τῶν σχεδίων εἰς τὰ πλοῖα θαλάσσης ἢ καὶ ἀντιστρόφως ἐκ τῶν πλοίων θαλάσσης εἰς τὰς σχεδίας τοῦ ποταμοῦ, διεξάγεται ταχέως, ἀσφαλῶς καὶ σχετικῶς ἄνευ μεγάλων ἐξόδων, χάρις εἰς τὴν τελειοτάτην ὀργάνωσιν τῶν τοῦ λιμένος.

Ταῦτα σὺν τοῖς διαφόροις ἄλλοις πλεονεκτήμασι τοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου, συντελοῦσιν οὐκ ὀλίγον εἰς τὴν προτίμησιν αὐτοῦ ἀπὸ ἄλλων λιμένων, ἰδίᾳ δὲ παρὰ τῶν ἐκατέρωθεν τοῦ Ἀλβιος χωρῶν. Πρὸς διευκόλυνσιν μάλιστα τῶν μεταφορῶν κατὰ τὴν ἀντίθετον

τοῦ ροῦ τοῦ ποταμοῦ διεύθυνσιν, ἤτοι ἐξ Ἀμβούργου πρὸς τὴν Βοημία, ἔχει τοποθετηθῆ κατὰ μῆκος τῆς κοίτης τοῦ ποταμοῦ, ἀπὸ Ἀμβούργου μέχρις Aussig, ρυμουλκητικὴ ἄλυσις. Τοιοῦτοτρόπως καὶ μεγάλα φορτηγίδες ρυμουλκοῦνται σχετικῶς εὐκόλως μέχρι τοῦ κέντρου τῆς Βοημίας.

VIII. Παραλλήλως πρὸς τὴν αὔξησιν τῆς ποταμίας ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου ἡ-ξήθη καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐν αὐτῷ νηολογημένων σχεδιῶν καὶ ποταμοπλοίων, ἀνεληθὼν ἀπὸ 2586 χωρητ. 97000 τόννων κατὰ τὸ 1878, εἰς 4851 χωρητ. 276000 τόννων κατὰ τὸ 1893 καὶ εἰς 5131 κατὰ τὸ 1898.

Ἡ αὔξησις ἐξηκολούθησε καὶ κατὰ τὸν παρόντα αἰῶνα, ἰδίᾳ ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα. Οὕτως ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ἀμβούργου ἦσαν νηολογημένα κατὰ τὸ 1907 6.966 πλοῖα ποταμοῦ καὶ σχεδία χωρητ. 710.000 τόννων, κατὰ τὸ 1927 8.125 πλοῖα ποταμοῦ καὶ σχεδία, ἐξ ὧν 6.978 σιδηρᾶ καὶ 1.147 ξύλινα, συνολικῆς χωρητ. 1083000 τόννων, κατὰ δὲ τὸ 1930 9.023, ἐξ ὧν 7.893 σιδηρᾶ καὶ 1.130 ξύλινα, συνολικῆς χωρητικότητος 1417000 τόννων. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι ἀντιπροσωπεύουσι περίπου τὸ  $\frac{1}{2}$  τοῦ συνόλου τῶν ποταμοπλοίων καὶ σχεδιῶν τῆς Γερμανίας (1), εἰς χωρητικότητι ὅμως μόλις περὶ τὸ  $\frac{1}{5}$ , δεδομένου ὅτι αἱ μεγάλα σχεδία, διὰ τὴν μεταφορὰν κυρίως τῶν γαιανθράκων τοῦ Ροῦρ χρησιμοποιοῦμεναι, εἶναι νηολογημένα ἰδίᾳ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ρήνου (Duisburg, κλπ.).

(1) Τὸ σύνολον τῶν πλοίων ποταμοῦ καὶ τῶν σχεδιῶν τῆς Γερμανίας ἀνῆρχετο κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1931 εἰς 19.166 χωρητ. 6.726.000 τ. Ἐναντι 27.345 χωρητ. 6.973.000 τ. κατὰ τὸ 1913 (μὴ περιλαμβανομένων τῶν νηολογημένων εἰς ποταμίους λιμένας περιελθόντας διὰ τῆς συνθήκης τῶν Βερσαλλιῶν εἰς ἄλλα κράτη).

## § 6. Σιδηροδρομικαὶ συγκοινωνίαι.

1. Ἡ ἐνδοχώρα, ἣν δύναται νὰ ἐξυπηρετήσῃ ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου εἶναι πεδινή, πρὸς νότον μὲν μέχρι τοῦ ὄρους Harz, τῆς Θουριγγίας καὶ τοῦ νοτιωτέρου τμήματος τῆς Σαξωνίας (ὅπου ὑψοῦνται τὰ Μεταλλευτικὰ Ὄρη), πρὸς ἀνατολάς δὲ μέχρι καὶ πέραν τῶν συνόρων τοῦ Γερμανικοῦ Κράτους.

Ἡ κατασκευὴ ὅθεν καὶ ἐκμετάλλευσις τῶν μετὰ τῆς ἐνδοχώρας σιδηροδρομικῶν γραμμῶν δὲν εἶναι λίαν δαπανηρά. Τοῦτου ἕνεκεν καὶ ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, τὸ Ἀμβούργον εἶχεν ἤδη συνδεθῆ διὰ πυκνοῦ δικτύου σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, τόσον μετὰ τῶν διαφόρων Γερμανικῶν περιοχῶν, ὅς ἐξυπηρετεῖ, (Σαξωνίας, ἀνατολικοῦ Ἀννοβέρου, Βραδεμβούργου, Σίλεσίας κλπ.), ὅσον καὶ μετὰ τῶν ἀνατολικώτερον ἐκτεινομένων ξένων χωρῶν (Πολωνίας, κλπ.).

Μεταξὺ Harz (1120 μ.) καὶ Θουριγγίου Δρυμοῦ (Thüringer Wald 920 μ.) ἀφ' ἑνός καὶ τῶν δυτικώτερον ὑψουμένων Solling (530 μ.), Kaufunger Wald (640 μ.), Klippen (950 μ.) κλπ. ἡ κοιλάς τοῦ Leine καὶ πέραν αὐτῆς αἱ κοιλάδες τοῦ Werra καὶ τοῦ Fulda, διανοίγουσι συντομωτάτην πρὸς Νότιον Γερμανίαν ὁδόν, ἣν ἀκολουθεῖ ἡ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ Ἀμβούργου - Γοττίγγης - Δυτικῆς Βαυαρίας.

Ἀνατολικώτερον, μεταξὺ Θουριγγίου Δρυμοῦ καὶ Φραγκονικοῦ (Franken Wald), ἡ δίοδος τῆς Probstzella, δι' ἧς διέρχεται ἡ ἀπὸ Ἰένης εἰς Bamberg σιδηροδρομικὴ γραμμὴ, ἐπιτρέπει εὐχερῆ συγκοινωνίαν μετὰ τῆς Ἀνατολικῆς Βαυαρίας, ὡς ἐπίσης καὶ αἱ παρὰ τὸ Hof δίοδοι, δι' ὧν διέρχεται ἡ ἀπὸ Λειψίας εἰς Μόναχον σιδηροδρομικὴ γραμμὴ.

Χάρις εἰς τὰς σιδηροδρομικὰς ταύτας γραμμάς ἡ ἐμπορικὴ ἐπιρροή τοῦ Ἀμβούργου ἐπεξετάθη σημαν-

τικῶς ἐν Νοτίῳ Γερμανίᾳ, ἔτι δὲ πλέον, ἀκόμη καὶ ἐν Δυτικῇ Αὐστρίᾳ.

Τὰ Μεταλλευτικὰ ὄρη (Erz Gebirge), ἅτινα ὑψοῦνται παρὰ τὰ πρὸς τὴν Βοημίαν σύνορα καὶ εἰς μεγάλην σχετικῶς ὕψη ἐξικνοῦνται (κορυφή Keilberg 1240 μ.) καὶ διόδων εἰς μικρὰ ὕψη στεροῦνται, πλὴν μιᾶς, παρὰ τὰ Elbsandstein Gebirge, δι' ἧς διέρχεται ὁ Ἄλβις. Ἡ δίοδος ὁμοίως αὕτη, κειμένη εἰς μόλις 130 μέτρ. ὕψος ἄ.τ.θ., εἶναι μεγίστης σπουδαιότητος, καθόσον καθιστᾷ εὐχερεῖς τὰς μεταξὺ Βοημίας καὶ Γερμανίας συγκοινωνίας, τόσον διὰ τοῦ ποταμοῦ Ἄλβιος, ὅσον καὶ διὰ τῶν ἀμαξιτῶν ὁδῶν καὶ τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, αἵτινες διέρχονται δι' αὐτῆς. Εὐκόλως ὅθεν ἡ ἐμπορικὴ δρᾶσις τοῦ Ἀμβούργου ἐπεξετάθη καὶ πρὸς τὴν Βοημίαν. Οἱ Γερμανικοὶ μάλιστα σιδηρόδρομοι, ἵνα προσελκύσωσι τὴν ἐξωτερικὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τῆς Βοημίας πρὸς τοὺς Γερμανικοὺς λιμένας καὶ δὴ τὸ Ἀμβούργον, ἐξουδετεροῦντες τὸν ἀνταγωνισμόν τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς (Τεργέστης κλπ.), εἶχον προπολεμικῶς καθορίσει εἰδικὰ χαμηλὰ τιμολόγια. Διὰ τῆς Συνθήκης τῶν Βερσαλλίων ὁμοίως ὑπεχρεώθη ἡ Γερμανία νὰ μὴ θέσῃ ἐν ἰσχύει ἐπὶ ὠρισμένον χρονικόν διάστημα ἡλαττωμένα τιμολόγια καὶ τοῦτο, ἵνα ὑποστηριχθῇ ὁ Ἰταλικὸς πλέον λιμὴν τῆς Τεργέστης.

Κατὰ τὰ νοτιοανατολικά, διὰ Σιλεσίας, ἢ μετὰ τῆς Γαλικίας σιδηροδρομικῆς σύνδεσις δὲν συνήνητσε μεγάλης φυσικᾶς δυσχερείας, ἢ Μοραυικῆ δὲ δίοδος (Portes Moraves) καὶ ἡ κοιλάς τοῦ Waag ἐπέτρεψαν τὴν εὐχερῆ σχετικῶς συνδεσιν καὶ μετὰ τῆς Οὐγγαρίας, μέχρι τῆς ὁποίας ἐπεξετάθη ἡ ἀκτίς δράσεως τοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου.

II. Ἦδη ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 19ου αἰῶνος ἡ κίνησις τῶν σιδηροδρομικῶς εἰσαγομένων καὶ ἐξαγομένων ἐξ Ἀμβούργου ἐμπορευμάτων ἦτο λίαν σημαν-

τική. Ούτω κατά τὸ 1897 εἰσῆχθησαν σιδηροδρομικῶς ἔμπορεύματα 1.944.000 τόννων, ἀξίας 825 ἑκατομμυρίων Μάρκων, ἐξήχθησαν δὲ τοιαῦτα 1.080.000 τόννων, ἀξίας 685 ἑκατομμυρίων Μάρκων.

Ἡ κίνησις αὐτὴ ἠὲξήθη ἔτι πλέον ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρόντος αἰῶνος, ἀνελθοῦσα ἤδη κατὰ τὸ 1906 εἰς 3.288.000 τόννους, ἀξίας 1487 ἑκτμ. Μάρκων διὰ τὴν εἰσαγωγὴν καὶ εἰς 1.764.000 τόννους, ἀξίας 1147 ἑκτμ. Μάρκων διὰ τὴν ἐξαγωγὴν. Μειωθεῖσα σημαντικῶς κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον καὶ τὰ πρῶτα μεταπολεμικὰ ἔτη, δὲν ἤργησεν ἀκολουθῶν νὰ προσεγγίσῃ τὰ προπολεμικὰ αὐτῆς ἐπίπεδα. Οὔτω κατὰ τὰ ἔτη 1928—31 τὰ σιδηροδρομικῶς εἰσαχθέντα καὶ ἐξαχθέντα ἔμπορεύματα εἶχον ὡς ἀκολουθῶν εἰς τόννους :

| Ἔτη  | Εἰσαγωγή             |                      | Ἐξαγωγή              |                      |
|------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
|      | φορτ.<br>εἰς τεμάχια | φορτ.<br>εἰς βαγόνια | φορτ.<br>εἰς τεμάχια | φορτ.<br>εἰς βαγόνια |
| 1928 | 553 344              | 5 185 940            | 363 550              | 3 651 842            |
| 1929 | 552 799              | 6 026 396            | 346 028              | 3 951 557            |
| 1930 | 452 916              | 4 557 944            | 301 374              | 2 692 003            |
| 1931 | 442 486              | 5 681 728            | 403 588              | 3 760 729            |

τὰ δὲ σιδηροδρομικῶς εἰσαχθέντα καὶ ἐξαχθέντα ζῶα (εἰς κεφαλὰς) :

|      | Εἰσαγωγή | Ἐξαγωγή |
|------|----------|---------|
| 1928 | 558 079  | 265 334 |
| 1929 | 454 320  | 144 862 |
| 1930 | 435 149  | 149 622 |
| 1931 | 455 830  | 104 647 |

Οἱ σπουδαιότεροι σιδηροδρομικοὶ σταθμοὶ ἐκφορτώσεως ἔμπορευμάτων ἐν Ἀμβούργῳ εἶναι ὁ Hamburg-Berlin (1931 τόννοι 2 255 823) καὶ ὁ Süd Bahnhof

(1931 τόννοι 875 602), φορτώσεως δὲ ὁ Süd Bahnhof (1931 τόννοι 1 221 482) καὶ ὁ Hamburg-Hannover (1931 τόννοι 632 111). Ἀποστολῆς καὶ παραλαβῆς τέλος ζῶων κύριος σταθμὸς εἶναι ὁ Hamburg-Sternschanze (1931 κεφαλαὶ 427 056 παραλαβὴ καὶ 102 226 κεφαλαὶ ἀποστολή).

## § 7. Γραμμαὶ θαλασσίων συγκοινωνιῶν μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ.

I. Ἡδη ἀπὸ τῶν πρώτων δεκαετηρίδων τοῦ 18ου αἰῶνος, ἰδίᾳ ὅμως ἀπὸ τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας, τὸ Ἄμβουργον συνεδέθη διὰ τακτικῶν γραμμῶν, τόσον μετὰ τῶν σπουδαιοτέρων λιμένων τῆς Εὐρώπης, ὅσον καὶ μετὰ τινων τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῶν ἄλλων ἠπειρῶν.

Κυρίως ὅμως τὸ πυκνὸν δίκτυον θαλασσίων συγκοινωνιῶν μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ χρονολογεῖται ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ παρελθόντος αἰῶνος καὶ διὰ ἀπὸ τῆς κατὰ τὸ 1888 ἐγκαινιάσεως τοῦ ἐλευθέρου λιμένος.

Ἡ προτίμησις τοῦ λιμένος τοῦ Ἄμβούργου, τόσον ὑπὸ τῶν ταξειδιωτῶν, ὅσον καὶ ὑπὸ τῶν μεταφορέων ἐμπορευμάτων, ὀφείλεται πλὴν τοῖς ἄλλοις καὶ εἰς τὰς τακτικὰς ταύτας συγκοινωνίας τοῦ λιμένος τούτου μεθ' ὄλων τῶν μεγάλων λιμένων τοῦ κόσμου. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐξυπηρετουμένων τακτικῶς γραμμῶν ὑπερέβαινε κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος αἰῶνος τὰς 110, ἐξ ὧν πλεόν τῶν 70 ἐξυπηρετοῦντο ὑπὸ γερμανικῶν πλοίων (κατὰ τὸ 1906 123 γραμμαὶ, ἐξ ὧν 78 ἐξυπηρετοῦντο ὑπὸ γερμανικῶν πλοίων).

Ὁ ἀριθμὸς τῶν μετὰ τῶν Εὐρωπαϊκῶν λιμένων γραμμῶν ἀνήρχετο εἰς 80 περίπου, ὃ δὲ μετὰ τῶν λιμένων τῶν ἄλλων ἠπειρῶν εἰς 30—35, ἐξ ὧν αἱ περισ-

σότεραι μετά τῶν λιμένων τῆς Ἀμερικῆς καί τῆς νοτίου καί ἀνατολικῆς Ἀσίας.

Κατά τήν διάρκειαν τοῦ Πολέμου, πᾶσα σχεδόν κίνησις μεταξύ Ἀμβούργου καί τῶν λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς, διεκόπη. Ἡδὴ ὅμως ἀπό τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν ἐτῶν ἐπανεκατεστάθησαν βαθμηδόν αἱ προπολεμικαί γραμμαὶ θαλασσίων συγκοινωνιῶν, ἐξυπηρετούμεναι, κατ' ἀρχάς μὲν ὑπὸ ξένων ἰδίᾳ πλοίων, ὡς ἐκ τῆς ἀπώλειας τοῦ πλείστου τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Γερμανίας, ἀκολουθῶς ὅμως, ἀνασυσταθέντος τούτου, ὑπὸ Γερμανικῶν κυρίως πλοίων.

Κατά τὸ 1929 ὁ ἀριθμὸς τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἀνῆλθεν εἰς 209 (ἐξ ὧν 104 ἐξυπηρετοῦντο ὑπὸ Γερμανικῶν πλοίων) μὲ ἀριθμὸν ταξειδίων 8 785 καί χωρητικότητα ἐξυπηρετησάντων ταύτας πλοίων 12 433 162 τόννων Netto Reg. Ἀπὸ τοῦ 1930, ὡς ἐκ τῆς ἀρξαιμένης οἰκονομικῆς κρίσεως, ἤρχισε μειούμενος ὁ ἀριθμὸς τῶν γραμμῶν. Οὕτω κατὰ μὲν τὸ 1930 αἱ ἐξυπηρετηθεῖσαι τακτικῶς γραμμαὶ ἀνῆλθον εἰς 199 (ἐξ ὧν 93 ὑπὸ Γερμανικῶν πλοίων), μὲ ἀριθμὸν ταξειδίων 8 969 καί χωρητικότητα ἐξυπηρετησάντων ταύτας πλοίων 12 541 958 τόννων, κατὰ δὲ τὸ 1931 εἰς 187 (ἐξ ὧν 85 ὑπὸ Γερμανικῶν πλοίων), μὲ ἀριθμὸν ταξειδίων 8 531 καί χωρητικότητα πλοίων 11 677 000 τόννων.

Ἐκ τῶν 187 γραμμῶν αἱ 13 ἐξυπηρετοῦν τὰς μετὰ τῶν ἄλλων γερμανικῶν λιμένων συγκοινωνίας, αἱ 80 τὰς μετὰ τῶν λοιπῶν εὐρωπαϊκῶν λιμένων, αἱ 44 τὰς μετὰ τῶν τῆς Ἀμερικῆς, αἱ 23 τὰς μετὰ τῶν τῆς Ἀσίας, αἱ 23 τὰς μετὰ τῶν τῆς Ἀφρικῆς καί αἱ 4 τὰς μετὰ τῶν τῆς Αὐστραλίας.

Ἐκ τῶν 80 μετὰ τῶν Εὐρωπαϊκῶν λιμένων γραμμῶν, αἱ πλείσται συνδέουσι τὸ Ἀμβούργον μετὰ τῶν λιμένων τῆς Βαλτικῆς, τῆς Βορείου καί τῆς Ἰρλανδικῆς θαλάσσης. Οὕτως, αἱ 18, μὲ ἀριθμὸν ταξειδίων

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΙ  
 ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ  
**ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ**  
 ΜΕΤΑ ΤΟΥ ΒΕ-ΩΤΕΡΙΚΟΥ

2.000.000 τόνοι

1.750.000 "

1.500.000 "

1.250.000 "

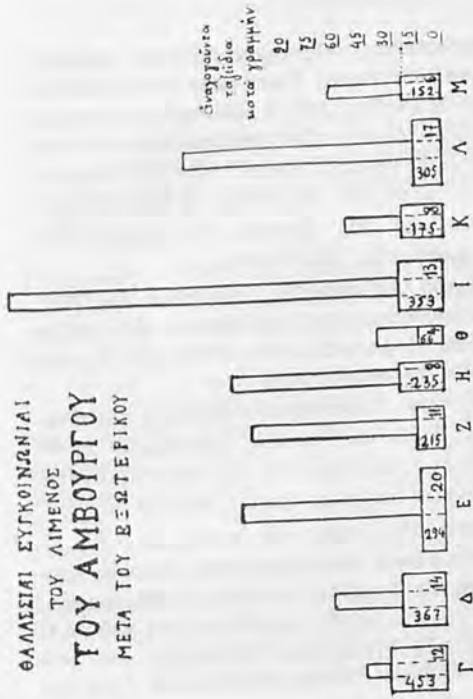
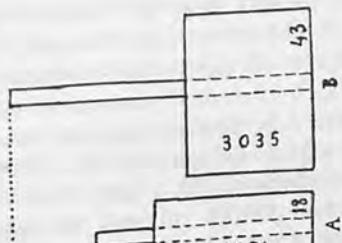
1.000.000 "

750.000 "

500.000 "

250.000 "

0



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ :**

18 ἀριθμὸς τακτικῶν γραμμῶν. — 1674 ἀριθμὸς ταξιδιῶν.

1.500.000 χωρητικότης ἐπιπλεονεχάντων τῶν γραμμῶν πλοίων (1931)

**Κίνησις** μετὰ τῶν λιμένων : Α τῆς Ἀγγλίας καὶ Ἰρλανδίας, Β τῆς Βαλτικῆς καὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης, Γ τοῦ Βελγίου, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἰσπανίας (ἐκτὸς Μεσογείου), Δ τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Εὐξείνου Πόντου, Ε τῆς Ἀφρικῆς (ἐκτὸς τῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ), Ζ τῆς Νοτίου Ἀσίας, Η τῆς Ἀποῶν, Θ τῆς Αἰθιοπίας, Ι τῶν Ἰνδ. Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδά. (Ἀτλ. Ὠκεαν.) Κ τῆς Ἰαπωνίας, Λ τῆς Ἀμερικής ἐπὶ τὸν Ἰνδικὸν Ὠκεανὸν, Μ τῆς Ἀμερικής ἐπὶ τὸν Εἰρηνικὸν Ὠκεανὸν.



1674 και χωρητικότητα έξυπηρετησάντων ταύτας πλοίων 1.045.000 τόννων Netto, ἦσαν μετὰ τῶν λιμένων τῆς Ἀγγλίας καὶ Ἰρλανδίας, αἱ 12, μετὰ ἀριθμὸν ταξειδίων 944, μετὰ χωρητ. ὅμως έξυπηρετησάντων ταύτας πλοίων μόλις 257.000 τόννων, μετὰ τῶν τῆς γειτονικῆς Δανίας, αἱ 11, μετὰ τῆς Σουηδίας, αἱ 9 μετὰ τῶν Βαλτικῶν κρατῶν καὶ τῆς Ρωσίας, αἱ 7 μετὰ τῆς Νορβηγίας, αἱ 4 μετὰ τῆς Ὀλλανδίας.

Μετὰ τῶν ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ Γαλλικῶν λιμένων ὀλίγαι γραμμαὶ συνέδεον τὸ Ἀμβουῦργον, ἐνῶ μετὰ τῶν Ἰσπανικῶν καὶ Πορτογαλλικῶν τοιούτων ὁ ἀριθμὸς τῶν γραμμῶν ἀνήρχετο εἰς 7.

Ἐπίσης μετὰ τῶν Εὐρωπαϊκῶν λιμένων τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Εὐξείνου μόνον 7 γραμμαὶ ἤριθμοῦντο, μετὰ ἀριθμὸν ταξειδίων 196 καὶ χωρητικότητας τῶν έξυπηρετησάντων ταύτας πλοίων 261 000 τόννων.

Ἐκ τῶν 44 μετὰ τῆς Ἀμερικῆς γραμμῶν, αἱ 17 ἦσαν μετὰ τῶν λιμένων τῆς Βραζιλίας, Οὐρουγουάης καὶ Ἀργεντινῆς (ἀριθμὸς ταξειδίων 305, χωρητ. πλοίων 1 254 000 τόννοι), αἱ 13 μετὰ τῶν ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ λιμένων τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδά (ἀριθ. ταξειδίων 353, χωρητ. πλοίων 2.200.000 τόννοι), αἱ 8 μετὰ τῶν λιμένων τῆς θαλάσσης τῶν Ἀντιλλῶν καὶ τοῦ Μεξικανικοῦ Κόλπου καὶ αἱ 6 μετὰ τῶν ἐπὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ Ὠκεανοῦ Ἀμερικανικῶν λιμένων.

Ἐκ τῶν 23 μετὰ τῆς Ἀσίας γραμμῶν, αἱ 10 ἦσαν μετὰ τῶν Ἰνδικῶν λιμένων καὶ τῶν τῶν Ὀλλανδικῶν Ἰνδιῶν (ἀριθμὸς ταξειδίων 203, χωρητ. πλοίων έξυπηρετησάντων ταύτας 868 000 τόννοι), αἱ 8 μετὰ τῶν λιμένων τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς (ἀριθμὸς ταξειδίων 235 χωρητ. πλοίων έξυπηρετησάντων ταύτας 1 023 000 τόννοι), αἱ δὲ λοιπαὶ 5 μετὰ τῶν λιμένων τῆς Δυτικῆς Ἀσίας.

Τέλος ἐκ τῶν 23 μετὰ τῆς Ἀφρικῆς γραμμῶν, αἱ 12 ἦσαν μετὰ τῶν ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ὠκεανοῦ λιμένων τῆς ἠπείρου ταύτης, αἱ 8 μετὰ τῶν ἐπὶ τοῦ Ἰνδικοῦ καὶ αἱ 3 μετὰ τῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ.

II. Κατὰ σημαίας ἢ κινήσις (κατάπλοι) τοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἔχει ὡς ἀκολούθως :

|              | 1930            |                 | 1931            |                 |
|--------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Γερμανικὴ    | 13064           | πλ. 9764 χιλ.τ. | 13298           | πλ. 9426 χιλ.τ. |
| Ἀγγλική      | 2645            | > 4533 >        | 2360            | > 4048 >        |
| Ὀλλανδική    | 1520            | > 2056 >        | 1349            | > 1779 >        |
| Ἡνωμ. Πολιτ. | 205             | > 1128 >        | 202             | > 1017 >        |
| Νορβηγικὴ    | 825             | > 1095 >        | 745             | > 1190 >        |
| Δανικὴ       | 816             | > 655 >         | 711             | > 676 >         |
| Γαλλικὴ      | 213             | > 562 >         | 166             | > 426 >         |
| Σουηδικὴ     | 310             | > 402 >         | 318             | > 423 >         |
| Ἰαπωνικὴ     | 87              | > 388 >         | 93              | > 419 >         |
| Ρωσικὴ       | 198             | > 342 >         | 167             | > 298 >         |
| Δάντσιχ      | 55              | > 253 >         | 31              | > 162 >         |
| Ἰταλικὴ      | 101             | > 234 >         | 92              | > 235 >         |
| Πορτογαλικὴ  | 84              | > 157 >         | 99              | > 183 >         |
| Ἑλληνικὴ     | 52              | > 129 >         | 46              | > 119 >         |
| Διάφοροι     | 175             | > 292 >         | 194             | > 373 >         |
|              | 20350 > 21990 > |                 | 19871 > 20774 > |                 |

Ἐν τῇ κινήσει ὅθεν τοῦ λιμένος (1931), τὴν πρῶτην θέσιν κατέχει ἡ γερμανικὴ σημαία (45%). Ἐπονται : ἡ ἀγγλικὴ (19%), ἡ ὀλλανδικὴ (9%), ἡ νορβηγικὴ (6%), ἡ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν (5%), ἡ δανικὴ (3%), ἡ γαλλικὴ (2%), ἡ σουηδικὴ (2%), ἡ ἰαπωνικὴ, ἡ ρωσικὴ, ἡ ἰταλικὴ, ἡ πορτογαλικὴ, ἡ τοῦ Δάντσιχ, ἡ ἑλληνικὴ (περίπου 1/2%), ἡ βραζιλιανὴ κλπ.

Ἡ γερμανικὴ σημαία κερδίζει σταθερῶς ἔδαφος κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη (1926 28,5%, 1930 41%), ὡς ἐπίσης καὶ ἡ νορβηγικὴ (1926 3,8%, 1930 5,5%), εἰς μικροτέραν δὲ κλίμακα καὶ ἡ δανικὴ (1926 2,6%, 1930 2,8%), ἐνῶ ἡ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν παρουσιάζει

καί τινας ταλαντεύσεις (1926 3,6%, 1930 5,5%, 1931 5%).

Ἡ ἀγγλική σημαία ἀφ' ἑτέρου χάνει βαθμηδόν ἔδαφος (1926 26,5%, 1930 20%), ὡς ἐπίσης καί ἡ ὀλλανδική (1926 11%, 1930 10%), ἡ γαλλικὴ (1926 3,8%,

Χωρητικότης  
εἰς τόνους  
netto

20.000.000

17.500.000

15.000.000

12.500.000

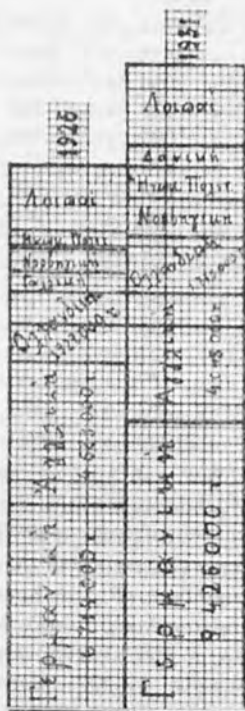
10.000.000

7.500.000

5.000.000

2.500.000

0



ΚΙΝΗΣΙΣ  
ΑΙΜΕΝΟΣ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ  
ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑΣ  
ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ  
1926 & 1931

Κλίμαξ: Εἰς 1  
χιλιοστάμετρον ὕ-  
ψους ἀναλογεῖται  
250.000 τόννοι κα-  
θαὶς χωρητικότη-  
τος (netto).

1930 2,5%), ἥτις ἀπὸ τῆς τετάρτης θέσεως κατήλθεν εἰς τὴν ἑβδόμην, καί ἡ ἰαπωνικὴ (1926 2,2%, 1930 1,8%).

III. Ἐκ τῶν καταπλεόντων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀμβούργου πλοίων, τὸ μεγαλύτερον μέρος προέρχεται ἐξ Εὐρωπαϊκῶν λιμένων, με ἀναλογίαν κατὰ τὸ 1931 47%. Ἄλλοτε ἡ ἀναλογία ἦτο πολὺ μεγαλύτερα (1897 60%). Ἔπονται τὰ ἐξ Ἀμερικανικῶν λιμένων, με ἀναλογίαν 30%, εἰς μεγάλην δὲ ἀπόστασιν ἀκολουθῶς τὰ ἐξ ἄλλων ἠπείρων. Ἐνῶ ἡ ἀναλογία τῶν ἐξ Εὐρωπαϊκῶν λιμένων καταπλεόντων πλοίων ἐμειώθη, τοῦναντίον ἡ ἐκ τῶν λιμένων τῶν ἄλλων ἠπείρων ἠυξήθη σημαντικῶς κατὰ τὸν παρόντα αἰῶνα, ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ κατωτέρω πίνακος, ὀφείλεται δὲ τοῦτο εἰς τὴν αὔξησιν τῆς εἰσαγωγῆς γεωργικῶν προϊόντων καὶ πρώτων ὕλων εἰς Κεντρικὴν Εὐρώπην ἐκ τῶν ἄλλων πλὴν τῆς Εὐρώπης ἠπείρων, ὡς καὶ εἰς τὴν αὔξησιν τῆς ἐξαγωγῆς γερμανικῶν βιομηχανικῶν προϊόντων.

| Προέλευσις            | 1897  |           | 1931  |           |
|-----------------------|-------|-----------|-------|-----------|
|                       | Πλοῖα | Τόννοι    | Πλοῖα | Τόννοι    |
| Ἐξ εὐρωπαϊκῶν λιμένων | 9676  | 4 052 938 | 17038 | 9 748 790 |
| > ἀμερικανικῶν >      | 1089  | 1 947 150 | 1392  | 6 040 090 |
| > αἰσιτικῶν           |       |           |       |           |
| καὶ αὐστραλιακῶν >    | 226   | 445 409   | 924   | 3 714 595 |
| ἐξ ἀφρικανικῶν >      | 182   | 261 537   | 517   | 1 271 035 |

Ἐκ τῶν ἐκ τῶν ξένων εὐρωπαϊκῶν λιμένων καταπλεόντων πλοίων εἰς τὴν πρώτην θέσιν ἔρχονται τὰ ἐξ ἀγγλικῶν λιμένων προερχόμενα, με ἀναλογίαν 36% (κατὰ πλοῖοι κατὰ τὸ 1931 3 097 πλοῖα χωρητ. 2 757 000 τόννων, ἐξ ὧν ἔμπορτα 2 737 χωρητ. 2 412 000 τόννων). Ἄλλοτε ἡ ἀναλογία ἦτο ἀκόμη μεγαλύτερα. Οὕτω κατὰ τὸ 1897 ἐνῶ ἐξ ὄλων τῶν ἄλλων εὐρωπαϊκῶν λιμένων εἶχον καταπλεύσει 2 351 πλοῖα χωρητ. 1 252 000 τόννων, ἐκ μόνον τῶν ἀγγλικῶν κατέπλευσαν 3 631 χωρητ. 2 184 000 τόννων (ἀναλογία 60%).

Ἐκ τῶν ἐκ τῶν λοιπῶν εὐρωπαϊκῶν λιμένων καταπλεόντων πλοίων, τὰ πλεῖστα προέρχονται ἐκ τῶν τῶν γειτονικῶν κρατῶν.

Οὕτω κατὰ τὸ 1931 κατέπλευσαν ἐκ τῶν δανικῶν λιμένων 6 092 πλοῖα (ἐξ ὧν 980 ἀτμόπλοια) χωρητ. 753 000 τόννων, ἐκ τῶν ὁποίων ἔμφορτα μόνον 1900 χωρητ. 454 000 τόννων.

Ἐκ τῶν ὀλλανδικῶν ἐπίσης λιμένων κατέπλευσαν κατὰ τὸ αὐτὸ ἔτος 684 πλοῖα (ἐξ ὧν 593 ἀτμόπλοια) χωρητ. 658 000 τόννων, ἐκ τῶν ὁποίων ἔμφορτα 464 χωρητ. 397 000 τόννων, ἐκ τῶν βελγικῶν δὲ 354 (ἐξ ὧν 348 ἀτμόπλοια) χωρητ. 522 000 τόννων, ἐκ τῶν ὁποίων ἔμφορτα 277 408 000 τόννων.

Ἔπονται οἱ ἐκ τῶν λιμένων τῶν δύο κρατῶν τῆς Σκανδιναυικῆς χερσονήσου κατάπλοι, ἀνερχόμενοι οἱ μὲν ἐκ τῶν νορβηγικῶν εἰς 512 πλοῖα χωρητ. 500 000 τόννων, οἱ δὲ ἐκ τῶν σουηδικῶν εἰς 1 039 χωρητ. 461 000 τόννων.

Ἡ μετὰ τῶν γαλλικῶν λιμένων (ἰδίᾳ τῶν τῆς Μάγ-χης καὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ) ἀνήλθεν εἰς (κατάπλοι) 212 πλοῖα χωρητικ. 328 000 τόννων, ἐξ ὧν ἔμφορτα 151 χωρητ. 205 000 τόννων. Μικροτέρα εἶναι ἢ μετὰ τῶν Ἰσπανικῶν λιμένων κίνησις (212 πλοῖα χωρητ. 224 000 τόννων) καὶ ἔτι πλέον ἢ μετὰ τῶν ἰταλικῶν (149 πλοῖα χωρητ. 196 000 τόννων).

Μετὰ τῆς Ἑλλάδος τακτικᾶς συγκοινωνίας ἔχει τὸ Ἀμβουργον κυρίως μὲ τοὺς λιμένας Πειραιῶς καὶ Πατρῶν. Τὸ σύνολον τῶν εἰς Ἑλλάδα ἐξ Ἀμβούργου καταπλευσάντων πλοίων ἀνήλθε κατὰ τὸ 1927 εἰς 86 καθαρᾶς χωρητικότητος 139208 τόννων, δι' ὧν ἐκομίσθησαν ἔμπορεύματα 33672 τόννων, κατὰ δὲ τὸ 1931 εἰς 85, καθαρᾶς χωρητικότητος 127778 τόννων, δι' ὧν ἐκομίσθησαν ἔμπορεύματα 29312 τόννων. Τῶν δὲ ἀποπλευσάντων ἐξ Ἑλλάδος δι' Ἀμβουργον πλοίων ἀνήλθε κατὰ τὸ

1927 εις 110 καθαρᾶς χωρητικότη. 178866 τόννων, ἅτινα παρέλαβον ἐκ τῆς χώρας 15752 τόννους ἐμπορευμάτων, κατὰ δὲ τὸ 1931 εις 100 καθαρᾶς χωρητικότητος 143751 τόννων, ἅτινα παρέλαβον ἐμπορεύματα 14722 τόννων.

Ἐκ τῶν ἐκ τῶν λιμένων τῶν ἄλλων ἠπείρων κατά-πλων εις τὴν πρώτην σειρὰν ἔρχονται οἱ ἐκ τῶν ἐπὶ τοῦ Ἄτλαντικοῦ λιμένων τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδά μετὰ κίνησιν κατὰ τὸ 1931 543 πλοίων χωρητ. 2829000 τόννων. Ἔπονται οἱ ἐκ τῶν λιμένων Ἀργεντινῆς καὶ Οὐρουγουάης (300 πλοῖα χωρητ. 1296000 τόννων), τῶν Ἰνδιῶν, (230 πλοῖα 950000 τόννων), τῆς Ἰαπωνίας (191 πλοῖα 877000 τόννων), τῆς δυτικῆς παραλίας τῆς Ἀφρικῆς (333 πλοῖα χωρητ. 699000 τόννων), τῶν λιμένων τῆς θαλάσσης τῶν Ἀντιλλῶν καὶ τοῦ Μεξικανικοῦ Κόλπου (196 πλοῖα χωρητ. 652000 τόννων), τῶν ἐπὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ Ὠκεανοῦ βορειοαμερικανικῶν λιμένων (105 πλοῖα χωρητ. 488000 τόννων) κλπ.

IV. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ἀμβούργου νηολογημένων πλοίων θαλάσσης ἀνῆρχετο ἤδη κατὰ τὸ 1875 εις 443 χωρητικότητος 220000 τόννων, κατὰ δὲ τὸ 1898 εις 677 χωρητικότητος 715000 τόννων (μετὰ πληρωμα 15769 ἀνδρῶν), ἐξ ὧν 377 ἀτμόπλοια χωρητικότητος 515000 τόννων. Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρόντος αἰῶνος ἡ χωρητικότης τῶν ἐν Ἀμβούργῳ νηολογημένων πλοίων ὑπερέβη τὸ ἕν ἑκατομμύριον τόννων, δὲν ἤρξησε δὲ νὰ φθάσῃ τὸ 1½. Οὕτω κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1907 ἀνῆλθεν εις 1135 πλοῖα θαλάσσης χωρητ. 1.453.000 τόννων (ἐκ τῶν ὁποίων 673 ἀτμόπλοια χωρητικότητος 1.185.000 τόννων), μετὰ πληρώματα 28.800 ἀνδρῶν.

Ὁ ἐμπορικός οὗτος στόλος διαλυθεὶς σχεδὸν καθ' ὅλοκληρίαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Μεγάλου Πολέμου, ὡς καὶ δυνάμει τῶν σχετικῶν διατάξεων τῆς

Συνθήκης τῶν Βερσαλλιών, ὅθεν ἤργησε νῦν ἀνασταθῆ βαθμηδὸν μετὰ τὸ 1919. Οὕτως ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ἀμβούργου ἦσαν νηολογημένα: Κατὰ τὸ 1925 1.629 πλοῖα θαλάσσης χωρητικότητος 1.671.808 τόννων brutto, ἐξ ὧν ἀτμόπλοια 945, 1.514.370 τόννων. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1930 1623 πλοῖα θαλάσσης χωρητικότητος 2.213.000 τόννων brutto (1.299.000 τόννων netto), ἐξ ὧν ἀτμοκίνητα 670 1.692.000 τόννων (976.000 τόννων netto) καὶ πετρελαιοκίνητα 150 408.000 τόννων (237.000 τόννων netto). Κατὰ δὲ τὸ τέλος τοῦ 1931 1739 πλοῖα χωρητικότητος 2.243.000 τόννων brutto (1.309.000 τόννων netto), ἐξ ὧν 437 ἀτμοκίνητα φορτηγὰ χωρητικ. 1.106.000 τόννων brutto (650.000 τόννων netto), 59 ἀτμοκίνητα φορτηγὰ τε καὶ ἐπιβατηγὰ χωρητ. 532.000 τόννων brutto (303.000 τόννων netto), 146 πλοῖα μετὰ κινητήρων χωρητ. 442.000 τόννων brutto (217.000 τόννων netto).

V. Εἰς Ἀμβούργον ἔχουσι τὴν ἔδραν αὐτῶν πολλοὶ ἀξιόλογοι ἀτμοπλοῖαι, ὧν σπουδαιότεραι εἶναι αἱ Hamburg - Amerika - Linie, Hamburg - Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, Deutsche Australische und Kosmos Linie, Deutsche Ostafrika Linie κλπ.

Ἡ Hamburg - Amerika - Linie (συγκεκριμ. Harpag), συσταθεῖσα κατὰ τὸ 1847 μὲ κύριον σκοπὸν τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν μετὰ τῆς Ἀμερικῆς συγκοινωνιῶν, κατέστη σὺν τῷ χρόνῳ μία τῶν μεγαλειτέρων ἀτμοπλοϊκῶν ἐταιρειῶν τοῦ κόσμου. Ἦδη κατὰ τὸ 1898 ἤριθμει 77 πλοῖα χωρητ. 393.000 τόννων brutto, κατὰ δὲ τὸ 1914 175 πλοῖα, χωρητ. 1.300.000 τόννων brutto.

Ὁ στόλος αὐτῆς διαλυθεὶς κατὰ τὴν περίοδον 1914—1919 ἀνασυνεκροτήθη βαθμηδὸν ἀκολουθῶς, τὸ μὲν δι' ἀγορᾶς τῶν εἰς ἄλλα κράτη περιελθόντων δυνάμει τῆς συνθήκης τῶν Βερσαλλιών πλοίων της, τὸ δὲ διὰ ναυπηγήσεως νέων. Ἦδη κατὰ τὸ 1924 ἠριθμει

89 ατμόπλοια, συνολικής χωρητ. 386000 τόννων, κατά δὲ τὸ 1931 173 πλοῖα θαλάσσης χωρητ. ἑνὸς περίπου ἑκατομμυρίου τόννων brutto. Τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς ἑταιρείας κατὰ τὸ 1926 ἀνήρχετο εἰς 75.000.000 Μάρκα.

Ἀπὸ τοῦ 1920 μέχρι τοῦ 1926 συνειργάζετο μετὰ τῆς βορειοαμερικανικῆς ἑταιρείας United American Lines εἰς τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἐξυπηρέτησιν ὀρισμένων γραμμῶν, συσταθέντος διὰ συμφωνίας, εἶδους ἐνώσεως, εἰς ἣν συμμετέσχεν ἡ Harpag μὲ μέχρι 50% εἰς τόννους τοῦ στόλου τῆς.

Ἡ Hamburg - Amerika Linie ἀπερρόφησε μεταπολεμικῶς τὴν Deutsche Levante Linie, συνήψε δὲ συμφωνίας συνεργασίας μετὰ τῆς Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts - Gesellschaft, τῶν γερμανικῶν ἀτμοπλοικῶν ἑταιρειῶν ἐξυπηρητήσεως τῶν μετὰ τῆς Ἀφρικῆς συγκοινωνιῶν καὶ τοῦ Norddeutscher Lloyd. Μετὰ τοῦ τελευταίου τούτου συνήφθη σύμφωνον κατὰ τὰ τέλη Μαρτίου 1930 κοινῆς συνεργασίας ἐπὶ πασῶν τῶν γραμμῶν καὶ συντάξεως κοινοῦ ἰσολογισμοῦ. Τὰ συνενωθέντα μετοχικὰ κεφάλαια τῶν δύο ἑταιρειῶν ἀνῆλθον εἰς 160.000.000 Μάρκα.

Ἦδη κατὰ τὸ 1926 ἡ Harpag διετήρει τακτικὰς γραμμὰς μετὰ τῆς Νέας Ὑόρκης, τῶν λιμένων τοῦ Μεξικανικοῦ κόλπου καὶ τῆς Θαλάσσης τῶν Ἀντιλλῶν, τῶν λιμένων Βραζιλίας, Οὐρουγουάης καὶ Ἀργεντινῆς, τῶν ἐπὶ τῆς παραλίας τοῦ Εἰρηνικοῦ Ὠκεανοῦ ἀμερικανικῶν λιμένων, τῶν τῆς Ἑγγύς καὶ Ἀπω Ἀνατολῆς καὶ τῶν τῆς Ἀφρικῆς. Ἀπὸ τοῦ 1929 ἐνεκαίνιασε καὶ ταχείας τινὰς γραμμὰς φορτηγῶν.

Ἡ Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-gesellschaft (συγκεκ. Hamburg Süd), ἰδρυθεῖσα κατὰ τὸ 1871, ἐξυπηρετεῖ κυρίως τὰς μετὰ τῶν λιμένων τῆς Βραζιλίας, τῆς Οὐρουγουάης καὶ τῆς Ἀργεντινῆς συγκοινωνίας. Κατὰ τὸ 1914 ἠρίθμει 57 πλοῖα, χωρητ.



350000 τόννων Brutto, ἅτινα ἀπώλεσε κατὰ τὴν περίοδον 1914—1918. Βαθμηδὸν ὁμῶς ἤρχισεν ἐπανασυνιστώσα τὸν στόλον αὐτῆς. Οὕτω κατὰ τὸ 1926 ἤριθμει 16 πλοῖα χωρητ. 155000 τόννων brutto, κατὰ τὰς ἀρχὰς δὲ τοῦ 1932 22 πλοῖα, χωρητ. 208000 τόννων brutto.

Ἡ Deutsch Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft ἰδρύθη κατὰ τὸ 1888 πρὸς τακτικὴν ἐξυπηρέτησιν διὰ φορτηγῶν τῶν μετὰ τῆς Ν. Ἀφρικῆς, τῶν Ἰνδιῶν καὶ τῆς Αὐστραλίας συγκοινωνιῶν. Κατὰ τὸ 1914 ἤριθμει 28 πλοῖα, χωρητ. 300000 τόννων brutto, ὧν ἀπεξενώθη κατὰ τὴν περίοδον 1914—1918. Μεταπολεμικῶς ἤρχισεν ἀνασυνιστώσα τὸν στόλον τῆς, ἤδη δὲ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1924 ἤριθμει 18 πλοῖα χωρητ. 92000 τόννων brutto.

Ἡ Deutsche Ostafrika-Linie, συσταθεῖσα κατὰ τὸ 1890 πρὸς ἐξυπηρέτησιν ἰδίᾳ τῶν μετὰ τῆς Ἀνατολ. Ἀφρικῆς (1) συγκοινωνιῶν, ἤριθμει κατὰ τὸ 1914 23 πλοῖα, χωρητ. 111000 τόννων brutto. Καὶ αὕτη μεταπολεμικῶς ἤρχισε βαθμηδὸν ἀνασυγκροτοῦσα τὸν διαλυθέντα αὐτῆς στόλον, ἤριθμει δὲ ἤδη κατὰ τὸ 1925 9 πλοῖα, χωρητ. 60800 τόννων brutto.

(1) Ἡ Γερμανία, ἐγκαινιάσασα μετὰ τὸ 1880 ἀποικιακὴν πολιτικὴν, ἐπέτυχε διὰ σειρᾶς προσαρτήσεων, προτεκτοράτων κλπ. νὰ σχηματίσῃ ἀξιόλογον ἀποικιακὸν κράτος (ἐκτάσεως 2,7 ἐκτμ. τετρ. γλμ.), ὅπερ ἀπώλεσε κατὰ τὸν πόλεμον τοῦ 1914—18. Αἱ ἀξιολογώτεραι τῶν ἀποικιῶν αὐτῆς ἦσαν αἱ τῆς Ἀφρικῆς (Togo, Kamerun, Deut. Süd-West Afrika, Deut. Ost-Afrika). Τοῦτων πάλιν πλουσιωτέρα ἦτο ἡ μεταξὺ τῶν παραλίων τοῦ Ἰνδικοῦ Ὠκεανοῦ καὶ τῶν λιμνῶν Nyassa, Tanganjika, Κίνου καὶ Victoria ἐκτετατομένη (Deut. Ost-Afrika), ἔχουσα ἑκτασιν 995.000 τ. γλμ. καὶ πληθυσμὸν 7 ἐκτμ., πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν μετὰ τῆς ὁποίας συγκοινωνιῶν συνέστη κυρίως ἡ ἐν λόγῳ ἀτμοπλοικὴ εἰταιρεία.

## § 8. Ἐμπόριον.

## Α'. Θαλάσσιον.

I. Τὰ σύνολα εισαγωγῆς καὶ ἐξαγωγῆς ἔχουσιν ὡς ἀκολουθῶς κατὰ τὴν τελευταίαν ἐξηκονταετίαν.

| Ἔτη      | Εἰσαγωγή            |                     | Ἐξαγωγή             |                     |
|----------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
|          | Ποσότης εἰς τόννους | Ἄξια εἰς χιλ. Μάρκα | Ποσότης εἰς τόννους | Ἄξια εἰς χιλ. Μάρκα |
| 1870 (1) | 1904643             | 849107              | 2870714             | 1579364             |
| 1880 (1) | 4500073             | 1687449             | 5004322             | 2305968             |
| 1890 (1) | 8239915             | 2582127             | 3683762             | 1435213             |
| 1897     | 8066662             | 1790833             | 6192965             | 2629423             |
| 1906     | 12751151            | 3215196             | 6961538             | 4320490             |
| 1925     | 12429000            | 6000860             | 8600136             | 4837541             |
| 1930     | 16040974            | 5229278             |                     |                     |

II. Ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου, ἐξυπηρετῶν ἑνδοχώραν ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ πυκνοκαταφυκηνμένην (2), εἰς ὠρισμένας δὲ περιοχάς καὶ λίαν ἐκβιομηχανισθεῖσαν (Σαξωνία, Βοημία κλπ.), εἰσάγει εἰς μεγάλας ποσότητας, τὸ μὲν τρόφιμα, τὸ δὲ πρῶτας ὕλας. Ἐπὶ πλέον, δεδομένου ὅτι αἱ λιθανθρακοφόροι περιοχαὶ τῆς Γερμανίας (Ρούρ, Ἄνω Σιλεσία, Σαξωνία κλπ.) κεῖνται εἰς μεγάλας ἀποστάσεις ἀπὸ τοῦ Ἀμβούργου, τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν γαιανθράκων, οἵτινες ἀπαιτοῦνται τὸ μὲν πρὸς τροφοδότησιν τῶν πολυαρίθμων ἐργοστασιῶν, τὸ δὲ πρὸς ἀνθράκευσιν τῶν ἀτμοπλοίων, εἰσάγεται διὰ θαλάσσης, προέρχεται δὲ σχεδὸν ἀποκλειστικῶς ἐξ Ἀγγλίας.

(1) Περιλαμβανομένων καὶ τῶν σιδηροδρομικῶς καὶ διὰ τοῦ ποταμοῦ εἰσαχθέντων καὶ ἐξαχθέντων ἐμπορευμάτων.

(2) Πρωσικὴ Σαξωνία 180 κατ. κατὰ τετρ. χλμ., Σαξωνία 330, Θουριγγία 140, Βοημία 120, Βαυαρία 100, Βραδεμβούργον (μετὰ περιοχῆς Βερολίνου) 165.

Εἰς τοὺς κατωτέρω πίνακας, ὧν ὁ μὲν ἀναφέρεται εἰς τὴν προπολεμικὴν ἐποχὴν, ὁ δὲ εἰς τὴν μεταπολεμικὴν, ἐμφαίνονται κατὰ μεγάλας κατηγορίας αἱ ποσότητες καὶ ἡ ἀξία τῶν εἰσαγομένων ἐμπορευμάτων (1).

| Κατηγορίαι                             | 1897      |            | 1906      |           |
|--|-----------|------------|-----------|-----------|
|  | Τόννοι    | Χιλ. Μάρκα | Τόννοι    | Χιλ. Μ.   |
| Εἶδη βρώσιμα                           | 2.614.268 | 651.794    | 3.725.473 | 966.726   |
| Οἰκοδομικαὶ καὶ καύσιμα ὕλαι           | 2.332.818 | 36.694     | 3.789.102 | 63.260    |
| Ἀκατέργαστοι καὶ ἡμικατεργασμένοι ὕλαι | 2.941.981 | 930.560    | 4.912.737 | 1.886.483 |
| Τεχνουργίας καὶ σιροῦ εἶδη             | 32.153    | 60.474     | 31.274    | 85.812    |
| Προϊόντα βιομηχανίας καὶ τέχνης        | 145.442   | 141.311    | 292.565   | 212.915   |

| Κατηγορίαι                          | 1929      |            | 1931      |           |
|-------------------------------------|-----------|------------|-----------|-----------|
|                                     | Τόννοι    | Χιλ. Μάρκα | Τόννοι    | Χιλ. Μ.   |
| Γεωργ. προϊόντα                     | 5.521.006 | 2.350.921  | 5.248.011 | 1.446.324 |
| Δασικά                              | 727.722   | 391.315    | 431.266   | 116.878   |
| Κτηνοτρόφ.                          | 935.811   | 1.318.243  | 764.500   | 776.260   |
| Μέταλλα, ὄρυκτά καὶ ὄρυκτέλαια.     | 7.509.694 | 546.542    | 5.777.858 | 276.183   |
| Προϊόντα γεωργικῶν βιχανιῶν.        | 1.120.013 | 305.011    | 861.151   | 153.005   |
| Πρ. τεχνουργίας, βιομηχ. καὶ τέχνης | 2.269.546 | 1.762.763  | 1.679.635 | 980.590   |

(1) Αἱ ἐν τοῖς ἐπομένοις στατιστικαὶ τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ Ἀμβούργου ἐλήφθησαν, αἱ μὲν τῶν ἐτῶν 1930 καὶ

Ειδικώτερον ἐκ μὲν τῶν γεωργικῶν προϊόντων εἰσάγονται κυρίως :

**Δημητριακά** (2.200.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 209 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 1.600.000 τ. ἀξίας 224 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930 καὶ 88 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1893) καὶ δὴ **ἀραβόσιτος** (900 χιλ. τ.), ἰδίᾳ ἐξ Ἀργεντινῆς (7%), εἰς μικρὰς δὲ ποσότητας ἐκ Ρουμανίας, Κίνας καὶ Ἰνδιῶν καὶ **σίτος** (560 χιλ. τ.), ἰδίᾳ ἐκ Καναδᾶ (45%) καὶ Ἡν. Πολιτειῶν (20-25%), εἰς μικροτέρας δὲ ποσότητας ἐξ Ἀργεντινῆς, Ρουμανίας καὶ Ρωσίας. Ἡ εἰσαγομένη **βρώζα** (240 χιλ. τ.) προέρχεται σχεδὸν καθ' ὅλοκληρίαν ἐκ Ρωσίας, ἢ δὲ **κριθὴ** (400 χιλ. τ.) ἐκ Ρουμανίας, Ρωσίας καὶ Καναδᾶ.

**Ὄρυζα** (320 χιλ. τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 55 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 190 χιλ. τ. ἀξίας 48 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), κατὰ τὰ 2/3 ἐκ τῶν Βρεττανικῶν Ἰνδιῶν, εἰς μικροτέρας δὲ ποσότητας ἐκ Σιάμ, Ἡν. Πολιτειῶν καὶ Βραζιλίας.

**Λινόσπορος** (190 χιλ. τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 46 ἐκτμ. Μ., ἔναντι 146 χιλ. τ. ἀξίας 51 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), κατὰ τὰ 9/10 ἐξ Ἀργεντινῆς.

**Κύαμοι Soja** (680 χιλ. τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 116 ἐκτμ. Μ., ἔναντι 592 χιλ. τ. ἀξίας 138 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), κατὰ τὰ 4/5 ἐκ Κίνας καὶ κατὰ τὸ 1/5 ἐκ Ρωσίας.

**Φοινίκια** (203 χιλ. τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 54 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 244 χιλ. τ. ἀξίας 84 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), σχεδὸν καθ' ὅλοκληρίαν ἐκ τῆς Δυτ. Ἀφρικῆς.

**Coprah** (135 χιλ. τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 47 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 136 χιλ. τ. ἀξίας 58 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ ἐξ Ὀλλανδικῶν Ἰνδιῶν, Malaya καὶ Κεϋλάνης.

1931 ἐκ τῶν Handel und Schifffahrt des Hafens Hamburg, αἱ δὲ τῶν παλαιωτέρων ἐτῶν ἐξ ἐκ τῶν Stat. Jahrb. für die Freie und Hansestadt Hamburg.

**Βάμβαξ** (108 χιλ. τ. κατά τό 1931, αξίας 78 έκτμ. Μ. Έναντι 132 χιλ. τ. αξίας 133 έκτμ. Μ. κατά τό 1930 καί 81 έκτμ. Μ. κατά τό 1893), ἰδίᾳ ἐξ Ἰνδιῶν (40 οἰο), Αἴγυπτου καί Περοῦ.

**Ἰνδική κάνναβις (jute)** (125 χ. τ. κατά τό 1931, αξίας 42 έκτμ. Μ. Έναντι 158 χιλ. τ. αξίας 70 έκτμ. Μ. κατά τό 1930 καί 24 έκτμ. Μ. κατά τό 1893), σχεδόν ἀποκλειστικῶς ἐκ τῶν Βρεττανικῶν Ἰνδιῶν.

**Καπνός** (38000 τ. κατά τό 1931, αξίας 93 έκτμ. Μ. Έναντι 49500 τ. αξίας 150 έκτμ. Μ. κατά τό 1930 καί 41 έκτμ. Μ. κατά τό 1893), ἰδίᾳ ἐξ Ἑλλάδος (27 οἰο), ἐκ Βουλγαρίας (21 οἰο), ἐκ Βραζιλίας (16 οἰο), ἐκ Τουρκίας καί ἐκ Ρωσίας.

**Ὀπῶραι καί δῆ αἷλα** (87000 τ. κατά τό 1931, αξίας 43 έκτμ. Μ. Έναντι 64600 τ. αξίας 34 έκτμ. Μ. κατά τό 1930), σχεδόν ἀποκλειστικῶς ἐξ Ἠνωμ. Πολιτειῶν, εἰς μικράς δέ ποσότητας καί ἐξ Αὐστραλίας.

**Καφές** (161000 τ. κατά τό 1931, αξίας 218 έκτμ. Μ. Έναντι 156000 τ. αξίας 248 έκτμ. Μ. κατά τό 1930 καί 213 έκτμ. Μ. κατά τό 1893), ἐκ Βραζιλίας (περὶ τὰ 45 οἰο), Γουατεμάλας, Βενεζουέλας, Σαλβατόρ, Μεξικοῦ, Κοσταρίκας κλπ.

**Κακάο** (127000 τ. κατά τό 1931, αξίας 69 έκτμ. Μ. Έναντι 116000 τ. αξίας 97 έκτμ. Μ. κατά τό 1930), κατά τό πλεῖστον ἐκ τῶν ἀγγλικῶν κτήσεων τῆς Δυτ. Ἀφρικῆς.

**Συλεία** (245.000 τ. κατά τό 1931, αξίας 33 έκτμ. Μ., Έναντι 430.000 τ. αξίας 63 έκτμ. Μ. κατά τό 1930) διαφόρων εἰδῶν (οἰκοδομική, ἐπιπλοποιίας, κλπ.), ἰδίᾳ ἐξ Ἠνωμ. Πολιτειῶν, Γαλλικῆς Δυτ. Ἀφρικῆς, Ἰσπανίας, Φιννλανδίας, Σουηδίας καί Πορτογαλίας.

**Ἐλασεικόν κόμμι** (καουτσούκ) (56000 τ. κατά τό 1931, αξίας 44 έκτμ. Μ. Έναντι 58.000 τ. αξίας 78 έκτμ. Μ. κατά τό 1930), ἰδίᾳ ἐξ Ὀλλανδικῶν Ἰνδιῶν καί Βρεττανικῆς Μαλακᾶ.

Ἐκ τῶν προϊόντων τοῦ ζωικοῦ κόσμου:

**Ἀλίπαστα** (75.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 51 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 75.000 τ. ἀξίας 62 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ ἐξ Ἑλλάδας, Νορβηγίας, Πορτογαλίας, Δανίας, Ἡνωμ. Πολιτειῶν καὶ Ἰσπανίας.

**Χοίρειον Λίπος** (75.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 68 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 76.000 τ. ἀξίας 89 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ ἐξ Ἡν. Πολιτειῶν καὶ Δανίας.

**Ἔθρια** (100.400 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 195 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 95.600 τ. ἀξίας 278 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930 καὶ 120 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1893), ἰδίᾳ ἐξ Ἀργεντινῆς (περὶ τὰ 27%), Αὐστραλίας (περὶ τὰ 26%), Νοτ. Ἀφρικῆς (περὶ τὰ 14%), Οὐρουγουάης (περὶ τὰ 14%) καὶ Ἀγγλίας.

**Δέρματα** (166.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 195 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 171.000 τ. ἀξίας 260 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἐξ Ἀργεντινῆς, Βραζιλίας, Οὐρουγουάης, Ἰνδιῶν, Ρωσίας καὶ Αὐστραλίας.

Ἐκ τῶν ὀρυκτῶν:

**Γαϊάνθρακες** (2.954.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 49 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 3.758.000 τ. ἀξίας 64 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), σχεδὸν ἀποκλειστικῶς ἐξ Ἀγγλίας.

**Νίτρον τῆς Χιλῆς** (Salpeter) (184.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 31 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 140.000 τ. ἀξίας 25 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930 καὶ 55 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1893), ἐκ Χιλῆς.

**Ῥουκτὰ ἔλαια** (πετρέλαιον κλπ.) (1.669.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 131 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 2.000.000 τ. ἀξίας 255 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ ἐξ Ἡνωμ. Πολιτειῶν καὶ Ρωσίας, εἰς μικροτέρας δὲ ποσότητας ἐκ Ρουμανίας, Μεξικοῦ, Περσίας, Ὀλλανδικῶν Ἰνδιῶν καὶ Περού.

Ἐκ τῶν προϊόντων γεωργικῶν καὶ δασικῶν βιομηχανιῶν:

**Ἄλευρα** (97.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 24 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 190.000 τ. ἀξίας 55 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ ἐκ Καναδᾶ καὶ Ἡνωμ. Πολιτειῶν.

*Ἐλαια φυτεϊκὰ καὶ πυρήνες* (487.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 80 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 417.000 τ. ἀξίας 75 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἴδια ἐξ Ἰνδιῶν, Φιλιππινῶν, Ἀργεντινῆς καὶ Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

*Δερμικαὶ οὐσίαι* (62.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 22 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 62.700 τ. κατὰ τὸ 1930 ἀξίας 29 ἐκτμ. Μ.), ἴδια ἐξ Ἀργεντινῆς, εἰς μικροτέρας δὲ ποσότητας καὶ ἐκ Ν. Ἀφρικῆς καὶ Ἰταλίας.

Ἐκ τῶν λοιπῶν βιομηχανικῶν προϊόντων :

*Νήματα ἐξ ἐρίων* (4.400 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 24 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 5860 τ. ἀξίας 44 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), σχεδὸν ἀποκλειστικῶς ἐξ Ἀγγλίας.

*Νήματα ἐκ βάμβακος* (6380 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 33 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 6410 τ. ἀξίας 40 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), σχεδὸν ἀποκλειστικῶς ἐξ Ἀγγλίας.

*Υφάσματα βαμβακερὰ καὶ μάλλινα* (3750 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 30 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 5500 τ. ἀξίας 48 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), σχεδὸν ἀποκλειστικῶς ἐξ Ἀγγλίας.

*Εἶδη ἐκ κουντουκῆς* (6140 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 23 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 9170 τ. ἀξίας 45 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἴδια ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ Ἀγγλίας.

*Εἶδη χαρτοποιίας* (381.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 100 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 380.000 τ. ἀξίας 132 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἴδια ἐκ Σουηδίας, Φιννλανδίας, Ἀνατ. Πρωσσίας καὶ Πομερανίας.

*Προϊόντα αἰδηροουργίας* (174.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 75 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 189.000 τ. ἀξίας 90 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἴδια ἐξ Ἀγγλίας, ἐκ Δυτ. Γερμανίας (Ρηνανίας, Βεστφαλίας, κλπ.) καὶ Σουηδίας.

*Κασιίτερος καὶ εἶδη ἐξ αὐτοῦ* (13000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 27 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 14600 τ. ἀξίας 47 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἴδια ἐξ Ὀλλανδικῶν Ἰνδιῶν καὶ Βρετανικῆς Μαϊάα.

*Χαλκός* (160.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 130 ἐκτμ. Μ.

έναντι 168.000 τ. αξίας 201 έκτμ. Μ. κατά τὸ 1930),  
 ἰδίᾳ ἐξ Ἠνωμένων Πολιτειῶν καὶ Χιλῆς.

*Μηχαναὶ* (22.000 τ. κατά τὸ 1931, αξίας 54 έκτμ. Μ.  
 ἔναντι 35000 τ. αξίας 77 έκτμ. Μ. κατά τὸ 1930), ἰδίᾳ  
 ἐξ Ἀγγλίας. Ἠνωμ. Πολιτειῶν καὶ Σουηδίας.

III. Δεδομένου ὅτι ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ  
 παρελθόντος αἰῶνος ἡ ἐκβιομηχάνησις τῆς ἐνδοχώρας,  
 ἣν ἐξυπηρετεῖ ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου, ἄλλοτε κυ-  
 ρίως γεωργικῆς, ἔχει χωρῆσει πολὺ, τὰ ἐξαγόμενα  
 ἐμπορεύματα εἶναι κυρίως βιομηχανικὰ προϊόντα, προ-  
 ερχόμενα ἰδίᾳ ἐκ Σαξωνίας, Βοημίας, Θουριγγίας καὶ  
 τῆς περιοχῆς τοῦ Βερολίνου. Οὐχ ἦττον καὶ γεωργι-  
 κῶν τινῶν προϊόντων γίνεται ἀξιόλογος ἐξαγωγή διὰ  
 τοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου πρὸς τὰς γειτονικὰς  
 χώρας.

Κατὰ μεγάλας κατηγορίας τὰ ἐξαγόμενα εἶδη εἴ-  
 χον ὡς ἀκολούθως :

| Κατηγορίαι  | 1897     |         | 1906     |         |
|---|----------|---------|----------|---------|
|   | Τόννοι   | Χιλ. Μ. | Τόννοι   | Χιλ. Μ. |
| Εἶδη βρώσιμα . . . . .                                | 1817.573 | 531.950 | 2562.154 | 720.752 |
| Οἰκοδομικαὶ καὶ καύσι-<br>μοὶ ἔλαι . . . . .          | 356.562  | 12.769  | 540.769  | 20.525  |
| Ἀκατέργαστοι καὶ ἡμι-<br>κατεργασμένοι ἔλαι . . . . . | 1077.578 | 359.153 | 2240.930 | 862.185 |
| Προϊόντα τεχνουργίας . . . . .                        | 45.074   | 173.983 | 66.799   | 311.548 |
| Προϊόντα βιομηχανίας<br>καὶ τέχνης . . . . .          | 386.975  | 357.358 | 782.313  | 714.413 |



| Κατηγορίαι                     | 1929     |          | 1931     |           |
|--------------------------------|----------|----------|----------|-----------|
|                                | Τόννοι   | Χιλ. Μ.  | Τόννοι   | Χιλ. Μ.   |
| Γεωργικά προϊόντα              | 1661.139 | 726.732  | 1771.167 | 469.038   |
| Δασικά                         | 265.798  | 94.435   | 221.583  | 67.806    |
| Κτηνοτροφικά                   | 250.177  | 163.988  | 239.869  | 306.145   |
| Προϊόντα γεωργικῶν βιομηχανιῶν | 1398.996 | 444.603  | 1347.833 | 258.985   |
| Μέταλλα, όργανά καὶ όρυζτήλαια | 950.785  | 137.149  | 699.413  | 109.241   |
| Βιομηχανικά προϊόντα           | 4365.467 | 3809.742 | 3785.530 | 2.888.350 |

Ειδικώτερον ἕκ τῶν ἐξαγομένων ἐμπορευμάτων ἄξια ἰδιαιτέρας μνείας εἶναι.

Ἐκ μὲν τῶν γεωργικῶν προϊόντων:

Ἡ *Κοιθή* (248.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 25 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 352.000 τ. ἀξίας 41 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ εἰς Δανίαν, εἰς μικροτέρας δὲ ποσότητας εἰς Ἀγγλίαν καὶ Βέλγιον.

Ὁ *Ἀραβόσιτος* (332.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 32 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 163.000 τ. ἀξίας 20 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ εἰς Δανίαν, εἰς μικροτέρας δὲ ποσότητας εἰς Σουηδίαν καὶ Νορβηγίαν.

Ὁ *Καπνός* (21.400 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 48 ἐκτμ. Μ., ἔναντι 23.300 τ. ἀξίας 49 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930 καὶ 24 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1893), ἰδίᾳ εἰς Δυτ. Γερμανίαν, Ὀλλανδίαν, Βέλγιον, Δανίαν καὶ Φιννλανδίαν.

Ὁ *Καφές* (46.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 52 ἐκτμ. Μ., ἔναντι 44.000 τ. ἀξίας 57 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930 καὶ 64 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1893), ἰδίᾳ εἰς Δυτ. Γερμανίαν, Φιννλανδίαν, Δανίαν, Σουηδίαν καὶ Νορβηγίαν.

Ἡ *Ξυλεία* (148.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 27 ἐκτμ. Μ. ἔναντι 178.000 τ. ἀξίας 32 ἐκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ εἰς Ἀγγλίαν, Ὀλλανδίαν καὶ Δυτ. Γερμανίαν.

Ἐκ τῶν προϊόντων τοῦ ζωικοῦ κόσμου :

Τὰ *Ἔρια* (32.600 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 49 ἑκτμ. Μ. ἔναντι 30.000 τ. ἀξίας 80 ἑκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ εἰς Δυτ. Γερμανίαν καὶ Σουηδίαν.

Τὰ *Δέρματα* (58.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 69 ἑκμ. Μ. ἔναντι 61.000 τ. ἀξίας 87 ἑκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ εἰς Δυτ. Γερμανίαν, Ἡν. Πολιτείας, Σουηδίαν καὶ Ἀγγλίαν.

Αἱ *Σιούραι* (1200 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 35 ἑκτμ. Μ. ἔναντι 1030 τ. ἀξίας 49 ἑκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ εἰς Ἡνωμένης Πολιτείας καὶ Ἀγγλίαν.

Ἐκ τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων :

Ἡ *Σάκχαρις* (561.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 86 ἑκτμ. Μ. ἔναντι 417.000 τ. ἀξίας 83 ἑκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930, καὶ 245 ἑκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1893), ἰδίᾳ εἰς Νορβηγίαν, Ἀγγλίαν, Φινλανδίαν, Ἰρλανδίαν καὶ Ὀλλανδίαν.

Τὰ *Φυτικά ἔλαια καὶ πυρῆνες* (396.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 90 ἑκτμ. Μ. ἔναντι 477.000 τ. ἀξίας 351 ἑκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ εἰς Δανίαν καὶ Δ. Γερμανίαν.

Τὰ *Ὄρουκτὰ ἔλαια* (323.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 62 ἑκτμ. Μ. ἔναντι 477.000 τ. ἀξίας 83 ἑκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ εἰς Δυτ. Γερμανίαν, Ἀγγλίαν καὶ Σουηδίαν.

Τὰ *Χημικὰ καὶ Φαρμακ. προϊόντα* (1.667.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 380 ἑκτμ. Μ. ἔναντι 1.897.400 τ. ἀξίας 471 ἑκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ εἰς Ἀγγλίαν, Σουηδίαν, Δανίαν, Ἰαπωνίαν, Κίναν, Ἰνδίας καὶ Ἡνωμ. Πολιτείας.

Τὰ *Υφάσματα καὶ νήματα ἐξ ἐρίων καὶ βάμβακος* (32.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 179 ἑκτμ. Μ. ἔναντι 34.000 τ. ἀξίας 231 ἑκτμ. κατὰ τὸ 1930 καὶ 118 ἑκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1893), ἰδίᾳ εἰς Ἀγγλίαν, Νορβηγίαν, Ἡνωμ. Πολιτείας, Νοτ. Ἀφρικὴν, Ἀργεντινὴν καὶ Ἰαπωνίαν.

Τὰ *κατεργασμένα δέρματα καὶ δερμάτινα εἶδη* (11.700 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 102 ἑκτμ. Μ. ἔναντι 12.400 τ. ἀξίας 120 ἑκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ εἰς Ἀγγλίαν, Ἡν. Πολιτείας καὶ Νότ. Ἀφρικὴν.

Ὁ *Χάρτης* καὶ τὰ *εἶδη χαρτοποιΐας* (604.400 τ. κατὰ τὸ 1931, ἀξίας 228 ἑκτμ. Μ. ἔναντι 539.000 τ. ἀξίας 230 ἑκτμ. Μ. κατὰ τὸ 1930), ἰδίᾳ εἰς Ἡνωμένης Πολιτείας,

\*Αγγλίαν, Κίναν, \*Αργεντινήν, \*Ολλανδίαν και Γαλλίαν.

Τὰ *Εἶδη ὑαλουργίας* (129 000 τ. κατά τὸ 1931, ἀξίας 123 ἑκτμ. Μ. ἔναντι 121 700 τ. ἀξίας 144 ἑκτμ. Μ. κατά τὸ 1930), ἴδια εἰς \*Αγγλίαν, \*Ἡνωμ. Πολιτείας, \*Ἰνδίας, \*Ἰαπωνίαν, Κίναν και \*Αργεντινήν.

Τὰ *Μέταλλα και μεταλλουργικά προϊόντα* (689 000 τ. κατά τὸ 1931, ἀξίας 517 ἑκμ. Μ. ἔναντι 739 000 τ. ἀξίας 688 ἑκτμ. Μ. κατά τὸ 1931), ἴδια εἰς Ρωσίαν, \*Αγγλίαν, \*Ἰνδίας, \*Αργεντινήν, Δανίαν, Σουηδίαν, Δυτ. Γερμανίαν, Νότ. \*Αφρικὴν, \*Ἡν. Πολιτείας και Κίναν.

Αἱ *Μηχαναί*, τὰ *ἠλεκτρικά εἶδη* και τὰ *ὀχήματα* (270000 τ. κατά τὸ 1931, ἀξίας 591 ἑκτμ. Μ. ἔναντι 313 500 τ. ἀξίας 690 ἑκτμ. Μ. κατά τὸ 1930), ἴδια εἰς Ρωσίαν, \*Αγγλίαν, \*Αργεντινήν, \*Ἰαπωνίαν, \*Ἰσπανίαν, \*Ἡνωμένες Πολιτείας, \*Ἰνδίας και Κίναν.

IV. Κατὰ ἡπείρους ἢ εἰσαγωγή και ἐξαγωγή εἶχον ὡς ἀκολούθως κατὰ τὰ ἔτη 1906, 1929 και 1931.

| Ἡπειροί                     | ἔτη  | Εἰσαγωγή           |                         | Ἐξαγωγή            |                         |
|-----------------------------|------|--------------------|-------------------------|--------------------|-------------------------|
|                             |      | Ποσότης εἰς τόνους | Ἄξια εἰς χιλιάδ. Μάρκων | Ποσότης εἰς τόνους | Ἄξια εἰς χιλιάδ. Μάρκων |
| Εὐρώπη<br>(ἐκτὸς Γερμανίας) | 1906 | 6773329            | 113 036                 | 2795082            | 1107756                 |
|                             | 1929 | 7869955            | 1915626                 | 4355329            | 2329540                 |
|                             | 1931 | 6555818            | 1180522                 | 4713257            | 2170162                 |
| Ἀσία                        | 1906 | 966825             | 419175                  | 596453             | 275277                  |
|                             | 1929 | 2220072            | 1216477                 | 981711             | 740679                  |
|                             | 1931 | 2107349            | 655236                  | 836067             | 460613                  |
| Ἀφρική                      | 1906 | 394906             | 164980                  | 326885             | 141131                  |
|                             | 1929 | 1215864            | 522541                  | 405008             | 295080                  |
|                             | 1931 | 830595             | 291587                  | 277138             | 177148                  |
| Ἀμερική                     | 1906 | 4084197            | 13173 5                 | 1633589            | 796857                  |
|                             | 1929 | 6104110            | 2627131                 | 1944889            | 1692152                 |
|                             | 1931 | 4659860            | 1310826                 | 1190174            | 921387                  |
| Ὠκεανία                     | 1906 | 103571             | 69530                   | 107649             | 48406                   |
|                             | 1929 | 123855             | 149204                  | 61403              | 85678                   |
|                             | 1931 | 103270             | 97639                   | 33704              | 30521                   |

Αι κυριώτεροι τῶν χωρῶν μετὰ τῶν ὁποίων τὸ Ἄμβουργον διατελεῖ εἰς ζωηρὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς (μεταφορὰ ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης), εἶναι :

Ἡ Ἀγγλία μετὰ κίνησιν ὡς ἀκολούθως :

|      | Εἰσαγωγή         |       | Ἐξαγωγή            |       |
|------|------------------|-------|--------------------|-------|
| 1893 | ἄξ. 391 ἑκτμ. Μ. |       | ἄξιας 391 ἑκτμ. Μ. |       |
| 1906 | 4106 χιλ. τ.     | 546 * | 1358 χ. τ.         | 492 * |
| 1929 | 4209 >           | 559 > | 849 >              | 642 > |
| 1931 | 3350 >           | 304 > | 1107 >             | 728 > |

ἀναφερομένην κυρίως εἰς συναλλαγὰς ἐπὶ βιομηχανικῶν προϊόντων.

Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι μετὰ κίνησιν :

|      | Εἰσαγωγή         |        | Ἐξαγωγή          |       |
|------|------------------|--------|------------------|-------|
| 1893 | ἄξ. 177 ἑκτμ. Μ. |        | ἄξ. 166 ἑκτμ. Μ. |       |
| 1906 | 2182 χιλ. τ.     | 555 >  | 852 χιλ. τ.      | 351 > |
| 1929 | 2621 >           | 1081 > | 891 >            | 719 > |
| 1931 | 1547 >           | 473 >  | 656 >            | 493 > |

συνισταμένην εἰς εἰσαγωγὴν γεωργικῶν, δασικῶν, κτηνοτροφικῶν, ὀρυκτῶν καὶ βιομηχανικῶν προϊόντων καὶ εἰς ἐξαγωγὴν κυρίως βιομηχανικῶν προϊόντων.

Ἡ Ἀργεντινὴ, ἐξ ἧς εἰσάγονται εἰς μεγάλας ποσότητας γεωργικὰ καὶ κτηνοτροφικὰ προϊόντα καὶ εἰς ἦν ἐξάγονται βιομηχανικὰ τοιαῦτα, εἰς ποσότητας καὶ ἀξίας ὡς ἀκολούθως :

|      | Εἰσαγωγή        |       | Ἐξαγωγή         |       |
|------|-----------------|-------|-----------------|-------|
| 1893 | ἄξ. 55 ἑκτμ. Μ. |       | ἄξ. 38 ἑκτμ. Μ. |       |
| 1906 | 784 χιλ. τ.     | 206 * | 115 χ. τ.       | 110 > |
| 1929 | 1282 >          | 549 > | 287 >           | 315 > |
| 1931 | 1308 >          | 267 > | 167 >           | 150 > |



Αι *Ύνδαι*, ἐξ ὧν εἰσάγονται γεωργικά προϊόντα (ὄρυζα, βάμβαξ κλπ.) καὶ τινὰ ὀρυκτὰ καὶ εἰς ἃς ἐξάγονται βιομηχανικά προϊόντα, με κίνησιν ὡς ἀκολούθως :

| Εἰσαγωγή |                 | Ἐξαγωγή        |     |
|----------|-----------------|----------------|-----|
| 1893     | ἄξ. 125 ἑκτμ.Μ. | ἄξ. 28 ἑκτμ.Μ. |     |
| 1929     | 917 % τ. 501    | 210 % τ. 169   | > > |
| 1931     | 748 % τ. 220    | 156 % τ. 112   | > > |

Ἡ *Ρωσία*, ἐξ ἧς εἰσάγονται γεωργικά προϊόντα (κριθὴ, καπνός, κλπ.), κτηνοτροφικά (σιούραι, δέρματα, πτίλα, κλπ) καὶ ὀρυκτὰ (ὀρυκτὰ ἔλαια, κλπ.) καὶ εἰς ἣν εἰσάγονται βιομηχανικά προϊόντα, με κίνησιν ὡς ἀκολούθως :

| Εἰσαγωγή |                           | Ἐξαγωγή                  |     |
|----------|---------------------------|--------------------------|-----|
| 1906     | 1164 % τ. ἄξ. 180 ἑκτμ.Μ. | 262 % τ. ἄξ. 129 ἑκτμ.Μ. |     |
| 1929     | 802 % τ. 276              | 183 % τ. 166             | > > |
| 1931     | 1118 % τ. 223             | 332 % τ. 371             | > > |

### ΓΗΘΜΝΗΜΑ ΤΟΥ ΕΝΑΝΤΙ ΓΡΑΦΙΚΟΥ ΠΙΝΑΚΟΣ :

*Εἰσαγωγή καὶ ἐξαγωγή ἐμπορευμάτων κατὰ τὸ 1931.*

#### 1. Κατὰ Χώρας.

Α Ἀγγλία, Β Ρωσία, Γ Βόρειος Εὐρώπη, Δ Νότιος καὶ Νοτιοανατολικὴ Εὐρώπη, Ε Λοιπὰ Εὐρωπαϊκὰ ἠῶραι, Ζ Γερμανικαὶ ἐπαρχίαι, Η Ἀσία, Θ Ἀφρική, Ι Αὐστραλία καὶ Πολωνία, Κ Βόρ. Ἀμερική, Λ Κεντρ. Ἀμερική, Μ Νότ. Ἀμερική.

#### II. Κατὰ κατηγορίας ἐμπορευμάτων.

1 Δημητριακά, 2 Λοιπὰ τρόφιμα, 3 Γαιάνθρακες, 4 Ὀρυκτὰ ἔλαια, 5 Ἐλασπορήνες, 6 Λιπάσματα, 7 Ὑφαντικὰ ὕλαι, 8 Διάφοροι ἀκατέργαστοι ἢ ἡμικατεργασμένα ὕλαι (δέρματα, μεταλλεύματα, κλπ.), 9 Μέταλλα καὶ μεταλλ. προϊόντα, 10 Μηχαναὶ, 11 Ἐμπορεύματα ἐξ ὕφαντικῶν ὕλων, 12 Πολύτιμα μέταλλα καὶ εἴδη ἐκ τούτων, 13 Χημικὰ προϊόντα. 14 Λοιπὰ βιομηχανικά προϊόντα.

α = ποσότητες εἰσαγομένων ἐμπορευμάτων, β = ἄξια εἰσαγομένων ἐμπορευμάτων, γ = ποσότητες ἐξαγομένων ἐμπορευμάτων, δ = ἄξια ἐξαγομένων ἐμπορευμάτων.

Ὁ *Καναδάς*, ἐξ οὗ εἰσάγονται ἰδίᾳ σῖτος, ἄλευρα καὶ μεταλλεύματά τινα (χαλκοῦ, μολύβδου κλπ.) καὶ εἰς ἃν ἐξάγονται βιομηχανικὰ ἰδίᾳ προϊόντα (μηχανήματα, ὑφάσματα, παιγνίδια, κλπ.), τῆς κινήσεως ἐχοῦσης ὡς ἀκολούθως :

|      | Εἰσαγωγή                            | Ἐξαγωγή                              |
|------|-------------------------------------|--------------------------------------|
| 1906 | 10 χ. τ. ἄξ. 4 $\frac{1}{2}$ ἐκτμ.Μ | 11 $\frac{1}{2}$ χ. τ. ἄξ. 9 ἐκτμ.Μ. |
| 1929 | 593 " " " 174 " "                   | 59 " " " 85 " "                      |
| 1931 | 463 " " " 73 " "                    | 54 " " " 50 " "                      |

Ἡ *Δανία*, ἐξ ἧς εἰσάγονται ἰδίᾳ κτηνοτροφικὰ προϊόντα (γάλα, βούτυρον, λίπος), νωποὶ ἰχθῦς, ἀλίπαστα καὶ τινα μηχανήματα καὶ εἰς ἣν ἐξάγονται γεωργικὰ τινα προϊόντα (σῖτος, κριθή, καπνός, κλπ.), ἰδίᾳ δὲ βιομηχανικὰ τοιαῦτα, τῆς κινήσεως ἐχοῦσης ὡς ἀκολούθως :

|      | Εἰσαγωγή          | Ἐξαγωγή            |
|------|-------------------|--------------------|
| 1893 | ἄξ. 13 ἐκτμ.Μ.    | ἄξ. 24 ἐκτμ.Μ.     |
| 1906 | 46 χ. τ. " 24 " " | 275 χ. τ. " 72 " " |
| 1929 | 308 " " " 157 " " | 841 " " " 256 " "  |
| 1931 | 175 " " " 82 " "  | 1069 " " " 208 " " |

Ἡ *Κίνα*, ἐξ ἧς εἰσάγονται γεωργικὰ προϊόντα (ἀραβόσιτος, κύαμοι soja, τέϊον, φυτικά ἔλαια, κλπ.) καὶ τινα μεταλλεύματα (χαλκοῦ, κλπ.) καὶ εἰς ἣν ἐξάγονται βιομηχανικὰ προϊόντα, ἰδίᾳ δὲ χάρτης, νήματα, ὑφάσματα καὶ μηχανήματα, τῆς κινήσεως ἐχοῦσης ὡς ἀκολούθως :

|      | Εἰσαγωγή            | Ἐξαγωγή             |
|------|---------------------|---------------------|
| 1893 | ἄξ. 14 ἐκτμ.Μ.      | ἄξ. 20 ἐκτμ.Μ.      |
| 1929 | 585 χ. τ. " 240 " " | 123 χ. τ. " 156 " " |
| 1931 | 667 " " " 171 " "   | 212 " " " 116 " "   |

Ἡ Σουηδία, ἐξ ἧς εἰσάγονται ἰδίᾳ ξυλεία, δέρματα, χάρτης, μεταλλεύματά τινα, μηχαναὶ καὶ διάφορα εἶδη σιδηρουργίας καὶ εἰς ἣν ἐξάγονται γεωργικά τινα προϊόντα (σῖτος, κλπ.), ἰδίᾳ ὅμως βιομηχανικά τοιαῦτα, τῆς κινήσεως ἐχοῦσης ὡς ἀκολούθως :

|      | Εἰσαγωγή                     | Ἐξαγωγή                      |
|------|------------------------------|------------------------------|
| 1929 | 412 χιλ. τ. ἀξ. 149 ἑκτμ. Μ. | 503 χιλ. τ. ἀξ. 221 ἑκτμ. Μ. |
| 1931 | 218 " " " 84 " " "           | 472 " " " 173 " " "          |

Ἡ Ἰαπωνία, εἰς ἣν ἐξάγονται ἰδίᾳ ὑφάσματα, νήματα, χάρτης καὶ διάφορα ἄλλα βιομηχανικά προϊόντα.

Ἡ κίνησις εἶχεν ὡς ἀκολούθως κατὰ τὰ ἔτη 1893, 1929 καὶ 1931.

|      | Εἰσαγωγή                      | Ἐξαγωγή                 |
|------|-------------------------------|-------------------------|
| 1893 | ἀξ. 11 $\frac{1}{2}$ ἑκτμ. Μ. | ἀξ. 22 ἑκτμ. Μ.         |
| 1929 | 22 χιλ. τ. " 32 " " "         | 341 χιλ. τ. " 173 " " " |
| 1931 | 32 " " " 24 " " "             | 285 " " " 115 " " "     |

Ἐκ τῆς Ἑλλάδος εἰσάγονται εἰς Ἀμβούργον ἰδίᾳ καπνὸς ὡς καὶ τινα ὄρυκτά (θειὸν) καὶ μεταλλεύματα (μαγγανίου, κλπ.), ἐξάγονται δὲ εἰς αὐτὴν χάρτης, μηχανήματα καὶ ἄλλα βιομηχανικά προϊόντα, τῆς κινήσεως ἐχοῦσης ὡς ἔπεται :

|      | Εἰσαγωγή                                | Ἐξαγωγή                  |
|------|---|--------------------------|
| 1906 | 32 χιλ. τ. ἀξ. 8 $\frac{1}{2}$ ἑκτμ. Μ. | 7 χιλ. τ. ἀξ. 5 ἑκτμ. Μ. |
| 1929 | 68 $\frac{1}{2}$ " " " 92 " " "         | 60 " " " 39 " " "        |
| 1931 | 51 " " " 41 " " "                       | 40 " " " 23 " " "        |

Τέλος ἢ μετὰ τῶν διαφόρων Γερμανικῶν ἐπαρχιῶν κλπ. κινήσις εἰσαγωγῆς καὶ ἐξαγωγῆς διὰ θαλάσσης εἶχεν ὡς ἀκολούθως :

Ἐκ τῆς Ἑλλάδος εἰσάγονται εἰς Ἀμβούργον



|      | Εισαγωγή                     | Εξαγωγή                      |
|------|------------------------------|------------------------------|
| 1906 | 428 χιλ. τ. άξ. 112 έκτμ. Μ. | 733 χιλ. τ. άξ. 260 έκτμ. Μ. |
| 1929 | 550 " " " 244 " " "          | 1144 " " " 534 " " "         |
| 1931 | 505 " " " 215 " " "          | 1015 " " " 330 " " "         |

**Β. Διά τῶν πλωτῶν ὁδῶν τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ διὰ τῶν σιδηροδρόμων.**

1. Τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν εἰσαγομένων εἰς Ἄμβουργον διὰ τῶν πλωτῶν ὁδῶν καὶ τῶν σιδηροδρόμων ἐμπορευμάτων (1), προέρχεται ἐκ τῶν χωρῶν τοῦ κέντρου (Σαξωνίας, Θουριγγίας, Πρ. Σαξωνίας κλπ.), τοῦ βορείου (Βρανδεμβούργου, Μεκλεμβούργου, Ὀλσταίν κλπ.) καὶ τοῦ νοτιοανατολικοῦ τμήματος (Σιλεσίας) τῆς Γερμανίας. Ἀξιόλογοι ποσότητες ἐπίσης εἰσάγονται ἐκ τῆς νοτίου Γερμανίας (Βαυαρίας κλπ.), ἐκ τῆς Τσεχοσλοβακίας καὶ τῆς Αὐστρίας, μικραὶ δὲ σχετικῶς τέλος ἐκ τῆς Πολωνίας καὶ Οὐγγαρίας. Τὸ μέγιστον δὲ μέρος τῶν οὕτως εἰσαγομένων ἐμπορευμάτων ἐπανεξάγεται διὰ θαλάσσης. Διὰ τὸ Ἄμβουργον δὲν προορίζονται ἐκ τῶν εἰσαγομένων ἢ κυρίως μεγάλαι ποσότητες τροφίμων.

Εἰσάγονται δὲ εἰς Ἄμβουργον διὰ τῶν πλωτῶν ὁδῶν καὶ τῶν σιδηροδρόμων εἰς μεγάλας ποσότητας κυρίως τρόφιμα, οἰκοδομικαὶ ὕλαι, καύσιμοι ὕλαι καὶ διάφοροὶ ἄλλαι ἀκατέργαστοι ἢ ἡμικατεργασμένοι ὕλαι, εἰς ἀξίαν ὅμως ὑπερέχουν τὰ βιομηχανικά προϊόντα, ἅτινα εἰσάγονται κυρίως σιδηροδρομικῶς, ἐνῶ τὰ πλεῖστα εἶδη τῶν ἄλλων κατηγοριῶν, ὡς μικρᾶς σχετικῶς μὲ τὸν ὄγκον ἢ τὸ βάρος αὐτῶν ἀξίας, εἰσάγονται διὰ τῶν πλωτῶν ὁδῶν.

(1) Διὰ συνολικὰ ποσὰ εἰσαχθέντων ἐμπορευμάτων διὰ τῶν πλωτῶν ὁδῶν τοῦ ἐσωτερικοῦ βλ. § 5, VI καὶ διὰ τῶν σιδηροδρόμων § 6, II.

Ἐκ τῶν εἰσαγομένων διὰ τῶν πλωτῶν ὁδῶν (ἀνελθόντων εἰς 3.655.000 τ. κατὰ τὸ 1932), ἄξια μνείας εἶναι:

α) Ἐκ μὲν τῶν μέσῳ τοῦ πρὸς νότον τοῦ Ἀμβούργου τμήματος τοῦ Ἄλβιος:

*Διθάνθρακες, λιγνίται καὶ λιγνιτόπλινθοι* (174 000 τ. κατὰ 1931), ἰδία ἐκ Σαξωνίας καὶ Σιλεσίας.

*Χημικὰ προϊόντα* (122 000 τ. κατὰ τὸ 1931), ἰδία ἐκ τῆς Πρωσικῆς Σαξωνίας.

*Ἄλατα καλίου* (211 000 τ. κατὰ τὸ 1931), ἰδία ἐκ τῆς Πρωσ. Σαξωνίας (Stassfurt).

*Τεχνητὰ λιπάσματα* (186 000 τ. κατὰ τὸ 1931), ἰδία ἐκ Πρωσικῆς Σαξωνίας.

*Χώματα* (245 000 τ. κατὰ τὸ 1931) καὶ δὴ μάργαι, ἄμμος, χάλικες κλπ., ἰδία ἐκ τῶν πρὸς τὴν Βαλτικὴν ἐπαρχιῶν.

*Δημητριακὰ καὶ δὴ σῖτος* (275 000 τ. κατὰ τὸ 1931), ἰδία ἐκ τῆς Πρωσικῆς Σαξωνίας, *κριθὴ* (83 000 τ. κατὰ τὸ 1931), ἰδία ἐκ Τσεχοσλοβακίας καὶ *βριζα* (87 500 τ. κατὰ τὸ 1931), ἰδία ἐκ Βρανδεμβούργου.

*Εἶδη ὑαλουργίας* (123 000 τ. κατὰ τὸ 1931), ἰδία ἐκ Τσεχοσλοβακίας.

*Ἄλευρα* (99 500 τ. κατὰ τὸ 1931), ἰδία ἐκ Βρανδεμβούργου.

*Εἶδη χαρτοποιίας* 237 000 τ. κατὰ τὸ 1931), ἰδία ἐκ Σαξωνίας καὶ Σιλεσίας.

*Ἄλας* (149 000 τ. κατὰ τὸ 1931), ἰδία ἐκ Πρωσικῆς Σαξωνίας.

*Λίθοι* φυσικοὶ (σχιστόλιθοι κλπ.) καὶ τεχνητοὶ (ἐκ τσιμέντου κλπ.) - 206 000 τ. κατὰ τὸ 1931 -, ἰδία ἐκ Σαξωνίας.

*Σάκχαρις* (573 000 τ. κατὰ τὸ 1931), ἰδία ἐκ Τσεχοσλοβακίας καὶ Πρωσικῆς Σαξωνίας.

β) Ἐκ δὲ τῶν μέσῳ τοῦ Κάτω Ἄλβιος, *τσιμέντον* (62 700 τ. κατὰ τὸ 1931), *λίθοι καὶ πλάκες* ἐξ ἀργίλλου,

τσιμέντου καὶ γύψου (52 700 τ. κατὰ τὸ 1931), *σάκχα-  
εις* 22 700 τ. κατὰ τὸ 1931), *ὄπωραι* καὶ *λαχανικά* (21 300  
τ. κατὰ τὸ 1931) καὶ *ἄλευρα* (17 800 τ. κατὰ τὸ 1931).

II. Τὸ μεγαλείτερον μέρος τῶν ἐξαγομένων ἐξ  
Ἀμβούργου διὰ τῶν σιδηροδρόμων καὶ τῶν πλωτῶν  
ὁδῶν ἐμπορευμάτων <sup>(1)</sup>, προορίζεται διὰ τὰς διαφό-  
ρους γερμανικὰς ἐπαρχίας καὶ τὴν Τσεχοσλοβακίαν,  
μικρὸν δὲ μέρος διὰ τὴν Αὐστρίαν καὶ ἄλλας τινὰς  
χώρας τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Τὰ οὕτως ἐξαγό-  
μενα ἐμπορεύματα εἶχον εἰσαχθῆ εἰς Ἀμβούργον κα-  
τὰ τὸ πλεῖστον διὰ θαλάσσης.

Ἐξάγονται δὲ ἐξ Ἀμβούργου διὰ τῶν πλωτῶν  
ὁδῶν καὶ τῶν σιδηροδρόμων ἰδίᾳ πρῶται ὄλαι πρὸς  
τροφοδότησιν τῶν βιομηχανικῶν περιοχῶν τῆς Σαξω-  
νίας, τῆς Βοημίας, τοῦ Βερολίνου, τῆς Θουριγγίας  
κλπ. καὶ τρόφιμα προοριζόμενα κυρίως διὰ τὰς αὐτὰς  
πυκνοκατοικημένας περιοχάς.

Εἰδικώτερον ἐκ τῶν ἐξαγομένων διὰ τῶν πλωτῶν  
ὁδῶν (ἀνελθόντων εἰς 4.623.000 τ. κατὰ τὸ 1932), ἄξια  
μνείας εἶναι :

α) Ἐκ μὲν τῶν μέσῳ τοῦ πρὸς νότον τοῦ Ἀμβούρ-  
γου τμήματος τοῦ Ἀλβιος,

*Φωσφορικά Λιπάσματα* (252 000 τ. κατὰ τὸ 1931),  
ἰδίᾳ εἰς Πρωσικὴν Σαξωνίαν.

*Θεῖον* (157 500 τ. κατὰ τὸ 1931), ἰδίᾳ εἰς Πρωσικὴν  
Σαξωνίαν, Βρανδεμβούργον καὶ Τσεχοσλοβακίαν.

*Προϊόντα μεταλλουργίας* (200.000 τ. κατὰ τὸ 1931), ἰδίᾳ  
εἰς Βερολῖνον.

*Δημητριακά* καὶ δὴ *ἀραβόσιτος* (414 000 τ. κατὰ τὸ  
1931), ἰδίᾳ εἰς Τσεχοσλοβακίαν καὶ Πρωσικὴν

(1) Διὰ συνολικὰ ποσὰ ἐξαχθέντων ἐμπορευμάτων διὰ τῶν  
πλωτῶν ὁδῶν τοῦ ἐσωτερικοῦ βλ. § 5, VI. καὶ διὰ τῶν σιδη-  
ροδρόμων § 6, II.

Σαξωνίαν, *οἶτος* (215.000 τ. κατά τὸ 1931), ἰδίᾳ εἰς Βοημίαν, Σαξωνίαν καὶ περιοχὴν Βερολίνου καὶ *βρίζα* (149.000 τ. κατά τὸ 1931), ἰδίᾳ εἰς Βοημίαν καὶ περιοχὴν Βερολίνου.

*Ἄλευρα* (112.000 τ. κατά τὸ 1931), ἰδίᾳ εἰς περιοχὴν Βερολίνου καὶ εἰς Σαξωνίαν.

*Σπόροι λίνου κλπ.* (227.500 τ. κατά τὸ 1931), ἰδίᾳ εἰς Βοημίαν καὶ Πρωσσικὴν Σαξωνίαν.

*Ἐλαία φυτικὰ* (520.000 τ. κατά τὸ 1931), ἰδίᾳ εἰς Σαξωνίαν, Πρωσσικὴν Σαξωνίαν καὶ Σιλεσίαν.

*Πετρίλαιον καὶ ἄλλα ὀρυκτὰ ἔλαια* (520.000 τ. κατά τὸ 1931), ἰδίᾳ εἰς περιοχὴν Βερολίνου καὶ εἰς Σαξωνίαν.

*Γαιάνθρακες καὶ ὀπτάνθρακες* (936.000 τ. κατά τὸ 1931), ἰδίᾳ εἰς περιοχὴν Βερολίνου καὶ εἰς Βρανδεμβούργον.

β) Ἐκ δὲ τῶν διὰ τοῦ Κάτω Ἄλβιος ἐξαγομένων ἐμπορευμάτων κυριώτερα εἶναι τὰ *Δημητριακὰ* καὶ δὴ κριθή (53.500 τ. κατά τὸ 1931), βρίζα (19.500 τ. κατὰ τὸ 1931), βρώμη (15.500 τ. τὸ κατὰ 1931), *ἔλαια* (60 χιλ. τ.), *γαιάνθρακες* (120.000 τ. κατὰ τὸ 1931), *ὀπτάνθρακες* (18.000 τ. κατὰ τὸ 1931) καὶ *σάκχαρις* (25.500 τ. κατὰ τὸ 1931).

### § 9. Διαμετακομιστικὸν Ἐμπόριον.

*Γενικὰ* Ἡ καλὴ γεωγραφικὴ θέσις τοῦ Ἀμβούργου ἐν σχέσει πρὸς μέγα μέρος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ ἀξιόλογον τῆς Ἀνατολικῆς, συντελεῖ τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου ἐν αὐτῷ.

Εἰς τὴν προσέλκυσιν διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ἀμβούργου συμβάλλουσι καὶ πλείστοι ἄλλοι συντελεσταί, ἐξ αἰτίας τῶν ὁποίων οὗτος πλεονεκτεῖ πολλῶν ἄλλων γειτονικῶν λιμένων τῆς Βορείου Θαλάσσης. Κυριώτεροι τῶν συντελεστῶν τούτων εἶναι οἱ ἑξῆς :

α) Αί *καλαί συγκοινωνίαι* μετά τῶν διαφόρων κρατῶν τῆς Κεντρικῆς καί Ἀνατολικῆς Εὐρώπης, εἰς τὴν διοργάνωσιν τῶν ὁποίων συνέβαλεν οὐκ ὀλίγον τὸ Γερμανικόν Κράτος προσπαθῆσαν νά καταστήσῃ τὸ Ἄμβουργον ἓνα τῶν κυριωτέρων λιμένων διεξαγωγῆς τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τῶν ἐν λόγῳ κρατῶν.

Διηκολύνθη δὲ τὰ μέγιστα ἡ κρατικὴ αὕτη προσπάθεια καὶ ὑπὸ τῆς εἰ'νοικῆς διὰ τὰς συγκοινωνίας φύσεως τῆς ἐπιφανείας τῶν μεταξύ Ἄμβούργου καὶ τῶν ἐν λόγῳ κρατῶν ἐκτάσεων, ἀποτελουμένων κυρίως ἐκ πεδιάδων (§ 6, 1), εἰς ἃς μάλιστα δέν ἀπαντῶσιν οὔτε οἱ λόφοι καὶ αἱ λοιπαὶ μικραὶ σχετικῶς ἐξογκώσεις, αἱ συνήθεις εἰς πολλὰς πεδιάδας, εἰμὴ μόνον κατὰ τὰ πρὸς νότον μεθόρια, ὅπου τὰ ἐκ προσχώσεων Τεταρτογενῆ στρώματα, ἐξ ὧν ἀποτελεῖται κυρίως ἡ βορειογερμανικὴ πεδιάς, διαδέχονται παλαιότερα γεωλογικῶς τοιαῦτα.

Αἱ πρὸς νότον καὶ νοτιοανατολικά τοῦ Ἄμβούργου ἐκτεινόμεναι πεδιάδες εἶναι ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ὄριζ'ντιοι, δέν διαυλακοῦνται δὲ ἢ ὑπὸ ἀβαθῶν κοιλάδων (1) καὶ δέν φέρουσιν ἄλλας ἐξογκώσεις πλὴν τῶν

(1) Καὶ τοῦτο καθ' ὅσον ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς ἀποθέσεως τῶν Τεταρτογενῶν προσχωσιγενῶν στρωμάτων, ἐξ ὧν ἀποτελεῖται τὸ ἔδαφος τούτων, δέν ἐσημειώθησαν ἀξιόλογοι ἐξάρσεις τοῦ τμήματος τούτου τῆς λιθοσφαίρας, ὥστε ὡς ἐκ τῆς συνεπέξ τούτου μεταβολῆς τῆς μεταξύ θαλάσσης καὶ χέρσου θέσεως (changement du niveau de base) νά προκληθῇ ἐκβάθυνσις τῶν κοιλάδων ὑπὸ τῶν ἐν αὐταῖς ποταμῶν, τεινόντων ν' ἀποκτήσωσι νέαν καμπύλην ἰσορροπίας (profil d' équilibre) ἐν προσαρμογῇ πρὸς τὸ νέον ἐπίπεδον θέσεως. Τοιαῦτα ἐξάρσεις ἔλαβον χῶραν εἰς ἄλλα γειτονικά τμήματα καὶ δι' εἰς τὴν Σκανδιναβικὴν χερσόνησον (βλ. πλὴν ἄλλων

ὕπὸ τῶν παγετῶνων τῶν δύο μεγάλων παγετῶν ἐποχῶν, Ρισσίου (Riss) καὶ Βυρμίου (Würm) ἀποτεθέντων λιθῶνων (Erdmoränen), ὧν οἱ μὲν κατὰ τὰ νοτιώτερα, οἱ καὶ παλαιότεροι (Ρίσιιοι), ἔχουσιν ἄρκετὰ προσβληθῆ ὑπὸ τῆς διαβρώσεως, ὥστε ἀνεπαισθήτους πλέον ἐξογκώσεις ἀποτελοῦσιν, ἐνῶ οἱ τῆς τελευταίας περιόδου (Βύρμιοι) ὡς καὶ οἱ τῶν διαφόρων σταδίων ὑποχωρήσεως τοῦ νεωτέρου παγετῶνος, διατηροῦνται πολὺ καλύτερον, ἀποτελοῦντες τὰς πολλὰ πλάς ἐκείνας σειρὰς γηλόφων τοῦ Βρανδεμβούργου, τῆς Πομμερανίας, τῆς Ποσανίας, τοῦ Μεκλεμβούργου, κλπ.

Κυρίως αἱ λίμναι καὶ οἱ ποταμοὶ ἀποτελοῦσι τὰ πλέον ἀξιόλογα ἐμπόδια εἰς τὰς συγκοινωνίας ἐν τῇ βορειογερμανικῇ πεδιάδι, ἐνιαχοῦ δὲ καὶ τὰ ἔλη, οὐχὶ ὅμως καὶ αἱ θίνες, αἵτινες εἰς τινὰς περιοχὰς (Βρανδεμβούργον κλπ.) ἐσχηματίσθησαν (1) μετὰ τὴν τελευταίαν παγετῶν ἐποχὴν.

Ὡς ἐκ τῶν εὐνοϊκῶν ὄθεν τοπογραφικῶν συνθηκῶν, ὄχι μόνον αἱ δαπάναι κατασκευῆς ὁδῶν καὶ σιδηροδρομικῶν γραμμῶν δὲν ὑπῆρξαν ὑπέρογκοι, ἀλλὰ

Sieger R. Seenschwankungen und Strandverschiebungen in Skandinavien, Zeitsh. Ges. für Erdkunde Berlin, XXVIII, 1893 σ. 1-106 καὶ 393-488) ὅπου ἔχομεν ἐξάρασις μετὰ τὴν τελευταίαν παγετῶν ἐποχὴν ὑπερβαίνουσας πολλαχῶς τὰ 150 μ. (βλ. πλὴν ἄλλων Brogger W. Strandliniens beliggenhed under stenalderen i det sydostlige Norge, Norges Geol. Unders. No 41). Ἡ βορειογερμανικὴ πεδιάς παρουσιάζει ἐν ἀντιθέσει κατὰ τοὺς μετὰ τὴν παγετῶν ταύτην ἐποχὴν χρόνους ἐλαφρὰν καθίξιαν (βλ. πλὴν ἄλλων: Haug E. Traité de Géologie, II, 3, σελ. 1799).

(1) Βλ. σχ. Solger Studien über Norddeutsche Inlanddünen. Forsch. z. d. Landes und Volkskunde XXIX, 1910.

καί ἡ ἐκμετάλλευσίς τῶν δέν συνεπάγεται ἀναλόγως πρὸς ἄλλας χώρας, ὧν τὸ ἔδαφος εἶναι ἀνώμαλον, μεγάλα ἔξοδα. Κατὰ συνέπειαν εἶναι δυνατόν τὰ κόμιστρα νὰ τηρῶνται εἰς ἐπίπεδα σχετικῶς χαμηλά, ἐν ἀνάγκῃ μάλιστα, ἐν περιπτώσει ἰσχυροῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ νὰ ὑποβιβασθῶσι πολὺ κάτω τῶν ἀλλαχοῦ ἐν ἰσχύϊ (βλ. καὶ σελ. 37).

β) Αἱ *τακτικαὶ καὶ πυκναὶ* ἐξ Ἀμβούργου ἀναχωρήσεις πλοίων δι' ὄλους τοὺς ἀξιολόγους λιμένας τοῦ κόσμου (§ 7, I) <sup>(1)</sup>. Κέκτηται δὲ τοῦτο οὐ μικρὰν σημασίαν διὰ τὴν προσέκλυσιν διαμετακμιστικοῦ ἐμπορίου, καθόσον τὰ ἐμπορεύματα τὰ μεταφερόμενα διὰ τῶν σιδηροδρόμων ἢ τῶν ποταμοπλοίων εἰς Ἀμβούργον πρὸς ἐξαγωγήν ἐκεῖθεν διὰ θαλάσσης, δέν παρίσταται ἀνάγκη νὰ παραμένωσιν ἐν αὐτῷ ἐπὶ μακρὸν ἐν ἀναμονῇ ἀναχωρήσεως ἀτμοπλοίων. Ἐπίσης τὰ ἐξαγόμενα ἐμπορεύματα ἐξ ὑπερθαλασσίων χωρῶν διὰ τὰ κράτη τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης ἀποστέλλονται συνήθως εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀμβούργου, καθ' ὅσον δι' αὐτὸν ὑπάρχουσι τακτικαὶ καὶ πυκναὶ ἀναχωρήσεις ἐκ τῶν λιμένων τῶν μετὰ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης συναλλασσομένων ὑπερθαλασσίων χωρῶν.

Ἡ ὑπαρξίς τακτικῶν καὶ πυκνῶν ἀναχωρήσεων δι' ὄλους τοὺς ἀξιολόγους λιμένας τοῦ κόσμου ἐπιτρέπει εἰς τὸ Ἀμβούργον νὰ καταστῇ καὶ ἀξιόλογος λιμὴν μεταφορτώσεως ἐμπορευμάτων προερχομένων ἢ κατευθυνομένων πρὸς γειτονικὰς χώρας, αἵτινες καίτοι κέκτηνται ἰδίους λιμένας, διὰ πολλοὺς καὶ διαφόρους λόγους δέν ἔχουσι τοιαύτας συγκοινωνίας.

(1) Περὶ τῶν πρὸ τοῦ Μεγάλου Πολέμου γραμμῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν βλ. Schmitz Mancey M. Handelswege und Verkehrsmittel der Gegenwart (Leipzig 1907) σελ. 24-29, 46-50, 53-56 καὶ 59.

γ) Ἡ ὕπαρξις ἐν τῷ λιμένι ἀρίστων *τεχνικῶν ἐγκαταστάσεων* (§ 4), τόσον διὰ τὴν μεταφόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων, ὅσον καὶ διὰ τὴν ἀποθήκυσιν τῶν ἢ καὶ μεταφορὰν τῶν ἀκολουθῶς διὰ τῶν σιδηροδρόμων.

Ἡ ἀπὸ πάσης δὲ ἀπόψεως καλὴ ὀργάνωσις τῶν τοῦ λιμένος καθιστᾷ ταύτας καὶ ταχείας καὶ ἀσφαλεῖς καὶ σχετικῶς οὐχὶ πολυδαπάνους.

δ) Ἡ *ἀφθονία κεφαλαίων*, ἣτις ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς ἐμπόρους καὶ τραπεζίτας τοῦ Ἀμβούργου ν' ἀναμιγνύωνται εἰς μεγάλας ἐπιχειρήσεις διεθνούς ἐμπορίου. Εἰς Ἀμβούργον ὑπῆρχε πάντοτε σχετικὴ ἀφθονία κεφαλαίων (§ 2, I, III, § 13). Ταῦτα ὁμως κατέστησαν ἀφθονώτερα, ἰδίᾳ ἀπὸ τοῦ τελευταίου τετάρτου τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, ὅτε ὀλόκληρον τὸ Γερμανικὸν Κράτος ἐξείλιχθη τὰ μέγιστα οἰκονομικῶς, καταστάν μία τῶν μεγαλειτέρων οἰκονομικῶν δυνάμεων τοῦ κόσμου.

ε) Ἡ δημιουργία *ἐλευθέρου λιμένος* (Freie Hafen) ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ἀμβούργου, συσταθέντος κατὰ τὸ 1888, ὅτε ἡ πολιτεία τοῦ Ἀμβούργου εἰσηλθεν εἰς τὴν Γερμανικὴν Τελωνειακὴν Ἐνωσιν (§ 2, V). Καλύπτει δὲ ὁ ἐλεύθερος λιμὴν πολὺ μεγαλυτέραν ἔκτασιν ἢ τὸ ὑπόλοιπον τμήμα τοῦ λιμένος (1). Ἡ ἔκτασις τῶν νεωδόχων τοῦ ἐλευθέρου λιμένος ἀνήρχετο κατὰ τὸ 1930 εἰς 600 ἑκτάρια (2) ἔναντι μόλις 250 τοῦ ὑπολοίπου τμήματος.

Ὁ ἐλεύθερος λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου ἀποτελεῖται ἐκ δύο τμημάτων. Τὸ δυτικώτερον, τὸ καὶ νεώτερον, κείμενον ἔναντι τῆς Altona περιλαμβάνει τὰς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἑκκαφεῖσας νεωδόχους Waltershofer

(1) Βλ. χάρτην σελ. 20.

(2) Statist. Jahrb. f. d. Freie und Hansestadt Hamburg, Jahrgang 1930/31 σελ. 4-5



(1913), Griesenwarder (1930), Rugenberger (1915) και μέρος του Parkhafen (1913). Τό ανατολικώτερον, τὸ καί πλέον ἐκτεταμένον, περιλαμβάνει τὸ μὲν τὰς ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὄχθης τοῦ βορείου Ἄλβιος παλαιότερας νεωδόχους Sandthor (1866), Grasbrook (1872) καὶ Blaiken (1887), τὸ δὲ τὰς ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης νεωτέρας τοιαύτας Hansa (1893), India (1893), Sree (1890), Kühwärder (1902), Elleholz (1903), Oder (1903), Ross (1908) Trave (1910) κλπ.

Ἐδαπανήθησαν δὲ διὰ τὸν ἐλεύθερον λιμένα τοῦ Ἀμβούργου τεράστια ποσά, τόσον διὰ τὴν ἐκκαφήν τῶν νεωδόχων, ὅσον καὶ διὰ τὰς διαφόρους τεχνικὰς ἐγκαταστάσεις. Μόνον μέχρι τοῦ τέλους τοῦ παρελθόντος αἰῶνος αἱ δαπάναι εἶχον ἀνέλθῃ εἰς 150 ἑκτμ. Μ. Τὰ ἔκτοτε δὲ δαπανηθέντα ποσά εἶναι κατὰ πολὺ μεγαλειτέρα ἀκόμη.

*Τσεχοσλοβακικὸν διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ἀμβούργου.* Ὡς ἐκ τῆς γεωγραφικῆς αὐτοῦ θέσεως τὸ Ἀμβούργον ἀποτελεῖ τὸν κυριώτερον λιμένα διὰ τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Τσεχοσλοβακίας, ἣτις ὡς μεσόγειον κράτος εἶναι ἠναγκασμένη νὰ χρησιμοποιοῖ ξένους λιμένας, τόσον ἐκ τῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ κειμένων, ὅσον καὶ ἐκ τῶν ἐν τῇ Βορείῳ Θαλάσσει καὶ τῇ Βαλτικῇ.

Εἶναι ἀληθές ὅτι ἀπὸ τοῦ 1919 διὰ τῆς συνθήκης τῶν Βερσαλλιῶν<sup>(1)</sup> ὁ Ἄλβις κατέστη διεθνῆς ἀπὸ τῶν ἐκβολῶν του μέχρι τῆς συμβολῆς τοῦ Μοίδαν, ὅπως καὶ ὁ τελευταῖος οὗτος μέχρι Πράγας, ἐπομένως ἀπέκτησεν ἡ Τσεχοσλοβακία ἐλευθέραν πλωτὴν ὁδὸν πρὸς τὴν θάλασσαν. Ἡ πλωτὴ ὁμως αὕτη ὁδὸς δὲν εἶναι προσιτὴ εἰς πλοῖα θαλάσσης ἢ μόνον κατὰ τὸ κατώτερον αὐτῆς τμήμα καὶ κυρίως μέχρις Ἀμβούργου καὶ Hamburg. Περαιτέρω, εἶναι μὲν πλατεῖα καὶ παρουσιάζει ἐλα-

(<sup>1</sup>) ἀρ. 331.

χίστην κλίσιν <sup>(1)</sup> ώστε διευκολύνεται τὰ μέγιστα ἡ ποταμοπλοΐα, δὲν κέκτηται ὅμως ἀξιόλογα βάθη ὥστε νὰ χρησιμοποιηῖται ὑπὸ μεγάλων πλοίων. <sup>(2)</sup>

Οὕτω μέχρι Taupertmühle (32 μ.ἄ.τ.θ.), ἐνῶ, παρὰ τὸ νησοβριθὲς αὐτοῦ, κέκτηται ὁ Ἄλβις συνήθως πλάτος ἄνω τῶν 300 μ., τὸ βάθος αὐτοῦ μόνον διὰ τεχνητῶν ἐκβαθύνσεων διατηρεῖται εἰς μόλις 1,15-1,20 μ. Πέραν τοῦ Μαγδεμβούργου, παρὰ τὸ ἀξιόλογον πλάτος αὐτοῦ (Μαγδεμβούργον 248 μ., Torgau 316 μ., Δρέσδη 216 μ.), τὸ βάθος του εἶναι μόλις 0,90 μ., εἰς Schandau δὲ 0,80 μ. (πλάτος 140 μ), ὡς ἐπίσης καὶ μέχρι Melnik (πλάτος 120), ὅπου συμβάλλει αὐτῷ ὁ Moldau <sup>(3)</sup>. Ἐπομένως ἄνω τοῦ Ἀμβούργου καὶ τοῦ Harburg, ἡ πλωτὴ αὕτη ὁδός, ἥτις εἶναι ἐλευθέρα<sup>(4)</sup>

<sup>(1)</sup> Μεταξὺ Ἀμβούργου καὶ Schandau (κειμένου παρὰ τὰ γερμανοσσεχολοβακικὰ σύνορα) ἡ κλίσις κατὰ μέσον ὄρον ἀνέρχεται εἰς ὀλιγώτερον τοῦ 0, 2 α/οο

<sup>(2)</sup> Λεπτομερείας περὶ τοῦ Ἄλβις βλ. πλὴν ἄλλων εἰς De r Elbstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse (3 Τόμ. Berlin 1899). Ἀνάλυσιν τῆς μονογραφίας ταύτης ὑπὸ τοῦ Auerbach βλ. εἰς Annales de Géographie, 1902, σελ. 54 καὶ 134. Bose H. (von). Allgemeine Geographische und hydrotechnische Beschreibung der Elbe mit ihrer Zuflüssen (Annaberg 1852). Buben-dey. Die Schiffbarkeit der oberen Elbe (Zeitsch f. Binnenschiffahrt, 1905, σελ. 117). Fischer K. Über die Elbschiffahrt in den letzten 100 Jahren (1907)

<sup>(3)</sup> Παρὰ τὸ Melnik ἡ παροχὴ (débit) τοῦ μὲν Moldau εἶναι 140 κυβ. μέτρα κατὰ δευτερόλεπτον, τοῦ δὲ ἄνω Ἄλβις μόλις 95.

<sup>(4)</sup> Σπανίως ἐπίσης κατέρχεται ἡ στάθμη τῶν ὕδατων μέχρι σημείου ὥστε νὰ καταστῇ προβληματικὴ ἡ ναυσιπλοΐα.

σχεδόν καθ' ὅλον τὸ ἔτος, μὴ πηγνυμένη ἢ ὀλίγας σχε-  
τικῶς ἡμέρας κατὰ τὸν χειμῶνα (23 εἰς Μαγδεμβούρ-  
γον, 24 εἰς Δρέσδην καὶ 42 εἰς Μέλνικ) <sup>(1)</sup> δὲν εἶναι  
προσιτὴ ἢ εἰς σχεδίας καὶ πλοῖα ποταμοῦ καὶ δὴ  
μέχρις ὠρισμένης μόνον χωρητικότητος (βλ. σελ. 26) <sup>(2)</sup>

Ὁ λιμὴν τοῦ Ἄμβούργου, ὅστις κέκτηται καὶ τὰς  
καλυτέρας τεχνικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ τὰς τακτι-  
κωτέρας καὶ πυκνοτέρας συγκοινωνίας μεθ' ὄλων τῶν  
ἀξιολόγων λιμένων τοῦ κόσμου εἶναι ὁ μᾶλλον ἐνδε-  
δειγμένος διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ ὑπερθαλασσοῦ  
ἐμπορίου τοῦ δυτικοῦ τμήματος τῆς Τσεχοσλοβακίας,  
ἤτοι τῆς Βοημίας. Δεδομένου δὲ ὅτι ὄχι μόνον ὁ  
Ἄνω Ἄλβις μέχρι τοῦ Kōnίggatz εἶναι πλωτός,  
ἀλλὰ καὶ ὁ παραπόταμος αὐτοῦ Moldau (Vltava)  
κυρίως μέχρι Bublweis <sup>(3)</sup>, ἢ ἐξ Ἄμβούργου ποταμὶα  
πλωτὴ ὁδὸς εἰσδύει μέχρι τοῦ νοτιωτέρου τμήματος  
τῆς Βοημίας.

Διὰ τῆς Συνθήκης τῶν Βερσαλλιῶν (ἄρθ. 363 καὶ  
364) προβλέπονται εὐκολίαι διὰ τὸ Τσεχοσλοβακικὸν  
ἐμπόριον ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ἄμβούργου. Κατόπιν  
διαπραγματεύσεων, αἵτινες διήρκεσαν πλέον τῶν 5  
ἐτῶν συνήφθη μεταξὺ Γερμανίας καὶ Τσεχοσλοβακίας  
σχετικὴ συμφωνία κατὰ Νοέμβριον τοῦ 1928. <sup>(4)</sup> Διὰ  
ταύτης καθωρίσθη ἡ ἐνοικίσις δι' 99 ἔτη ἐπαρκοῦς  
ἐκτάσεως εἰς τὰς νεωδόχους Moldau καὶ Saale, προ-

(1) Βλ. σχτ. Thielemann M. Die Eisverhältnisse auf der Elbe (1907)

(2) Τοῦτου ἔνεκεν καὶ μελετᾶται ἡ κατασκευὴ νέων μεγάλων  
ἔργων διαρρυθμίσεως τῆς κοίτης αὐτοῦ.

(3) Πόλις κειμένη σὺχὶ μακρὰν τῶν πρὸς τὴν Αὐστρίαν  
συνόρων καὶ εἰς ὕψος 1380 μ. ἄ. τ. θ.

(4) Thelwall J. Economic and Financial Conditions in Germany 1928[9 (London 1929, ἔκδ. Dept. of Overseas Trade, σελ. 175.

βλεπομένης και ἐπεκτάσεως ἐφ' ὅσον ἤθελε παραστή ἀνάγκη.

Εἶναι δὲ ἡ διὰ τοῦ Ἑλβίου κινήσις ἐμπορευμάτων πρὸς Τσεχοσλοβακίαν καὶ ἐξ αὐτῆς ἀρκετὰ ἀξιόλογος. Κατὰ τὸ 1931 εἰσῆχθησαν εἰς Ἀμβούργον ἐκ Τσεχοσλοβακίας διὰ τῆς ὁδοῦ ταύτης 614.855 τόννοι ἐμπορευμάτων. ἐξήχθησαν δὲ εἰς αὐτὴν 919.728. (1)

Κατὰ τὸ αὐτὸ ἔτος εἶχον φορτωθῆ εἰς τοὺς Τσεχοσλοβακικοὺς λιμένας τοῦ Ἑλβίου καὶ τοῦ Μοϊάνου 881.528 τ. ἐμπορευμάτων προοριζομένων διὰ τὸ ἐξωτερικόν, εἶχον δὲ ἐκφορτωθῆ 997.729 (2). Παρατηρεῖ τις ὅθεν ὅτι μικρὸν μέρος τῶν ἐμπορευμάτων τούτων προωρίζετο διὰ τὴν Γερμανίαν ἢ προήρχετο ἐξ αὐτῆς, τὸ δὲ πλεῖστον προωρίζετο δι' Ἀμβούργον ἢ προήρχετο ἐξ αὐτοῦ ὡς λιμένος διαμετακομίσεως.

Μεταφέρονται δὲ ἐκ Τσεχοσλοβακίας διὰ τοῦ Ἑλβίου εἰς Ἀμβούργον (3), πρὸς ἐπανεξαγωγὴν, διὰ θαλάσσης κατὰ μέγα μέρος, ἰδίᾳ *σάκχαρις* (288160 τ. κατὰ τὸ 1931), *εἶδη ὑαλοργίας* (87800 τ.), *εἶδη σιδηροργίας, κριθῆ διὰ ζυθοποιίαν* (33760 τ.), *βύνη* (14730

(1) Handel und Schiffahrt des Hafens Hamburg im Jahre 1931, σελ. 187 καὶ 191.

(2) Κατὰ τὸ Statesman's Year Book τοῦ 1933 (σελ. 787). Ἐν ἀντιθέσει κατὰ τὸ 1930 τὰ ἐξαχθέντα (1.009.536 τ.) ἦσαν περισσότερα τῶν εἰσαχθέντων (692.667 τ.). Τὸ αὐτὸ παρατηρεῖται καὶ εἰς πολλὰ τῶν παλαιότερων ἐτῶν. Ὅπως κατὰ τὸ 1925 τὰ ἐξαχθέντα ἀνῆλθον εἰς 1.227.000 τ. τὰ δὲ εἰσαχθέντα εἰς 634.600 τ. (κατὰ τὸ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Berlin 1926, σελ. 114), κατὰ δὲ τὸ 1923 εἰς 607.010 τ. τὰ μὲν καὶ εἰς 357.591 τ. τὰ δὲ (Adams A I. Report on the Industrial and Economic Situation in Czechoslovakia, London 1925, σελ. 48)

(3) Handel und Schiffahrt des Hafens Hamburg 1931. σελ. 187-8.

τ.), ξυλεία, εἶδη χαρτοποιίας (10260 τ.), χημικά καὶ φαρμακευτικὰ προϊόντα καὶ εἶδη ἐξ ἀργίλου καὶ πορσελάνης.

Ἐξ Ἀμβούργου ἀποστέλλονται εἰς Τσεχοσλοβακίαν διὰ τοῦ Ἄλβιος, προερχόμενα κυρίως ἐξ εἰσαγωγῆς ἐξ ὑπερθαλασσίων χωρῶν, ἰδίᾳ ἀραβόσιτος (263300 τ. κατὰ τὸ 1931), σπόροι λίγου κλπ. (97.350τ.), οἶτος (768.40 τ.), βρίζα (70700 τ.), ἄλευρα (24500τ.), φωσφορικά λιπάσματα (30650 τ.), ἄσφαλτος κ.λ.π. (34080 τ.), θεῖον (33680 τ.), νίτρον τῆς Χιλῆς (25970 τ.), ὄρυζα, ἰνδικὴ κάνναβις, ἔλαια καὶ λίπη.

Ἡ διὰ τοῦ Ἄλβιος κίνησις ἐμπορευμάτων ὑπὸ διαμετακόμισιν ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ἀμβούργου ἀφορόντων τὴν Τσεχοσλοβακίαν θέλει αὐξηθῆ ἔτι πλέον ἅμα ὡς κατασκευασθῆ ἡ διώρυξ<sup>(1)</sup>; Ἄλβιος-Μοραύα (Mareli) ἀπὸ Pardubitz εἰς Prgem, καθόσον θέλει δι' αὐτῆς ἐξυπηρετεῖσθαι καὶ τὸ ἀνατολικώτερον τμήμα τῆς Βοημίας ὡς καὶ μέρος τῆς Μοραυίας, ὧν ἡ ὑπερθαλασσία κίνησις ἐμπορευμάτων διεξάγεται μέσῳ ἄλλων λιμένων, ἡ δὲ διεξαγομένη διὰ τοῦ Ἀμβούργου χρησιμοποιεῖ νῦν τοὺς σιδηροδρόμους, τοῦλάχιστον ἐπὶ ἐνὸς τμήματος τῆς διαδρομῆς.<sup>(2)</sup>

II. Σημαντικὸν μέρος τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐν Ἀμβούργῳ Τσεχοσλοβακικοῦ ἐμπορίου διεξάγεται καὶ διὰ τῶν σιδηροδρόμων, οἵτινες ὡς ἐκ τῆς καλῆς αὐτῶν ὀργανώσεως πολυτίμους ὑπηρεσίας προσφέρουσι πρὸς τοῦτο.

(1) Ἡ κατασκευὴ τῆς διώρυγος ταύτης εἶχεν ἀνακινήθῃ ἀπὸ μακροῦ, εἶχε δὲ ἀποφασισθῆ ὀριστικῶς κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος αἰῶνος, περιληφθεῖσα τόσο ἐν τῷ ἀρχικῷ σχέθιον κατασκευῆς διωρύγων ἐν Αὐστρουγγαρίᾳ τοῦ 1901, ὅσον καὶ ἐν τῷ ἀναθεωρηθέν τοῦ 1911 (βλ. σχτ. *Penning R. Hauptwege des Weltverkehrs*, Jena 1913, σελ. 106.).

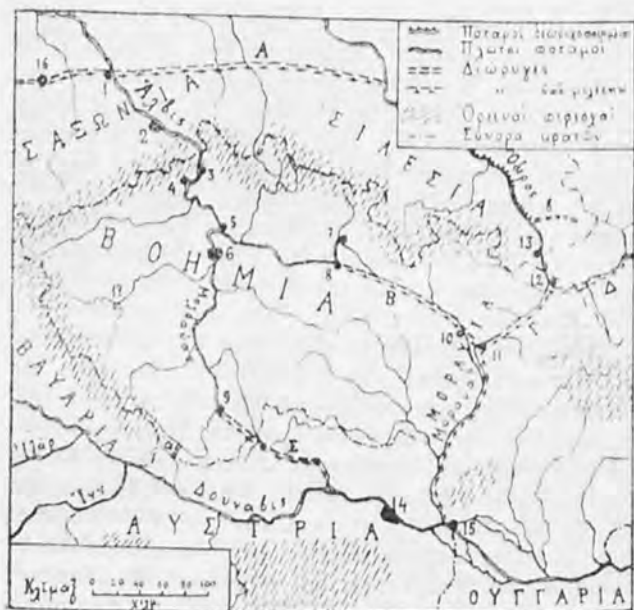
(2) Μέχρι: Königgrätz.

Ἐκ Βοημίας ἀγούσι πρὸς Ἀμβούργον κυρίως τρεῖς μόνον σιδηρ. γραμμαὶ κατάλληλοι διὰ μεταφορὰς ἐμπορευμάτων. Ἡ μεσαία τούτων, ἡ ἀκολουθοῦσα κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον τὴν κοιλάδα τοῦ Ἄλβιος (διερχομένη τὰ σύνορα διὰ τῶν στενῶν τοῦ Schandau) εἶναι καὶ ἡ σπουδαιότερα ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης, ὡς μὴ παρουσιάζουσα ἀξιολόγους κλίσεις, (μεταξὺ Aussig καὶ Ἀμβούργου ἢ ὅλη διαφορά ὕψους δὲν ὑπερβαίνει τὰ 140 μ. ἐπὶ μήκους 800 χιλμ.). Ἡ δυτικωτέρα, ἡ ἐξυπηρετοῦσα κυρίως τὴν Δυτικὴν Βοημίαν (περιοχὰς Karlsbad, Pilsen, Bager, κλπ) εἶναι ἀντιθέτως ὑποχρεωμένη ν' ἀνέλθῃ ἐν τῇ μεταξὺ Erz Gebirge (Μεταλλευτικῶν Ὁρέων) καὶ Eisler Gebirge διαβάσει, εἰς σημαντικὰ ὕψη, παρουσιάζουσα οὕτω εἰς τὸ τμήμα τοῦ το μεγάλας σχετικῶς κλίσεις, αἵτινες δὲν εἶναι εὐνοϊκαὶ ἀπὸ ἀπόψεως μεταφορῶν ἐμπορευμάτων. Καὶ ἡ ἀνατολικωτέρα ἐπίσης (Gablonz - Zittau), ἡ διερχομένη διὰ τῆς μεταξὺ τῶν Ὁρέων I. usitzer καὶ Kiesen διαβάσεως (ἡ ἐξυπηρετοῦσα κυρίως τὴν βορειοανατολικὴν Βοημίαν), κέκτηται κλίσεις μεγαλυτέρας τῆς μεσαίας.

Ἐκ τῆς Τσεχοσλοβακικῆς Σιλεσίας καὶ Μοραβίας ἀγεί πρὸς Ἀμβούργον σιδηροδρομικὴ γραμμὴ ἄνευ ἀξιολόγου κλίσεως μέσῳ τῆς Γερμανικῆς Σιλεσίας, λίαν εὐνοϊκὴ εἰς τὰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων, δι' ἧς δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐν μέρει καὶ ἡ πλωτὴ ὁδὸς Ὁδέρου - Σπρέε - Κάτω Ἄλβιος.

III Διὰ τῆς συνθήκης τῶν Βερσαλλιῶν κατέστη διεθνὴς ποταμὸς ὁ Ὁδερὸς (1) ἀπὸ τῆς συμβολῆς τοῦ

(1) Κατὰ τὸ ἄρθρον 341 τῆς ἐν λόγῳ συνθήκης ἡ ἐπὶ τῆς ναυσιπλοίας τοῦ Ὁδέρου Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἀποτελεῖται ἐξ 7 μελῶν ἧτοι: ἀνὰ ἑνὸς ἀντιπροσώπου τῶν χωρῶν, δι' ὧν διέρχεται ὁ ποταμὸς Πρωσίας, Τσεχοσλοβακίας καὶ Πολωνίας, ἀνὰ ἑνὸς τῶν δύο ναυτικῶν κρατῶν τῆς Βαλτικῆς, Σουηδίας



*Χάρτης πλωτών οδών Βοημίας και πέριξ χωρών.*

*Διώρυγες :* α. Swarzenberger Swemkanal β. Klodnitz

*Διώρυγες υπό μελέτην :* Σαίλε - "Αλβιος - "Οδέρου Β  
 "Ανω "Αλβιος - Μοραύα Γ Μοραύα - "Ανω "Οδέρου Δ  
 "Ανω "Οδέρου - "Ανω Βιστούλα Ε. Μολδαύα - Δουναύα  
 βεως.

*Ποτάμιοι λιμνες :* 1 Riesa 2 Δρέσδη 3 Tetschen (De-  
 tchin) 4 Aussig (Usti - nad - Labem) 5 Melnik 6 Πράγα  
 7 Königgrätz (Hradec - Kralove) 8 Pardubice 9 Budweis  
 (Ceské - Budejovice) 10 Olmütz (Olomouc) 11 Priesau  
 (Prjerov) 12 Oderberg (Bohumín) 13 Ratibor 14 Βιέννη  
 15 Bratislava. "Άλλαι πόλεις : 16 Λειψία 16 Πίλσεν.

Ορημα μέχρι τῶν ἐκβολῶν του. Τοῦ ἀνωτέρου τμήματος τοῦ Ὀδέρου εὐρισκομένου ἐν τῇ Τσεχοσλοβακικῇ Σιλεσία (1), ἡ Τσεχοσλοβακία κέκτηται καὶ δευτέραν πλωτὴν ὁδὸν πρὸς τὴν θάλασσαν. Καταλήγει δὲ ἡ πλωτὴ αὕτη ὁδὸς εἰς τὴν Βαλτικὴν παρά τὸν Ποιμερανικὸν Κόλπον (Pommersche Bucht). Εἰς τὸ κατώτερον μέρος τοῦ Ὀδέρου καὶ ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὀχθῆς κεῖται ὁ λιμὴν τοῦ Στετίνου, εἰς ὃν δυνάμει τῆς Συνθήκης τῶν Βερσαλλιῶν τὸ Τσεχοσλοβακικὸν ἐμπόριον ἀπολαμβάνει σχετικῶν εὐκολιῶν.

Ὁ Ὀδερος (σλαβῶσι Vjodr καὶ Odra) ὡς εἶδομεν § 5, IV) ἔχει συνδεθῆ διὰ διωρύγων ἐκσκαφειῶν κατὰ τὸ μήκος τῶν παλαιωτέρων Τεταρτογενῶν κοιλάδων (2

καὶ Δανίας καὶ ἀνὰ ἐνός τῶν δύο μεγάλων νοτιτικῶν δυνάμεων τῆς βορρικής Εὐρώπης, Ἀγγλίας καὶ Γαλλίας.

(1) Ἐκ τοῦ ὄλου ἐξ 900 χιλμ. μήκους τοῦ Ὀδέρου, μόνον 120 χιλμ. ἦτοι τὸ ἀπὸ τῶν πηγῶν του μέχρι τοῦ Oderberg (Bohumin) τμήμα, εὐρισκονται ἐν Τσεχοσλοβακίᾳ.

(2) Λεπτομερείας περὶ τοῦ σχηματισμοῦ τῶν κοιλάδων τούτων βλ. πλὴν ἄλλων εἰς Wahnschaffe F. Geologie und Oberflächengestaltung des norddeutschen Flachlandes (4η ἐκδ. ἐπεξ. ὑπὸ F. Schucht, 1921), καὶ ἰδίου Führer durch Theile des N. D. Flachlandes, VII Intern. Congr. (Berlin 1899). Wunderlich E. Die Oberflächengestaltung des norddeutschen Flachlandes, G. Ab. Neue Folge, Heft 3, (Leipzig 1917). Keilhack K. Begleitworte zur Karte der Erdmoränen und Urstromtäler Norddeutschlands Jahrb. d. K. preuss. geol. Landesanst. XXX 1909 σελ. 507-10. Χάρτας αὐτῶν βλ. πλὴν ἄλλων εἰς Hettner A. Grundzüge der Länderkunde, I Europa, 3η ἐκδ. (Berlin 1925), σελ. 137, Martonne Emm. Traité de Géographie Physique Tόμ. II. (4η ἐκδ. Paris 1926), σελ. 926, Haug E. Traité de Géologie II, σελ. 1785.



(Ursitzomüaler), τόσον μετά τοῦ Spreew, ὅσον καί ἀπ' εὐθείας μετά τοῦ ἄνω Havel. Μετά τοῦ πρώτου συνεδέθη (1) κατα πρώτον κατά τὸν 17ον αἰῶνα (1662-68) διὰ τῆς Müllroser Kanal, ἀπὸ τοῦ 1891 δὲ καί διὰ τῆς νέας διώρυγος Ὀδέρου—Σπρέε, ἀρχομένης ἐκ Fürstenberg (30 μ. ἄ. τ. θ.) καὶ καταληγούσης εἰς τὸν Spreew ἀνατ. τοῦ Fürstenwalde (40 μ. ἄ. τ. θ.), μήκους 50 χιλμ., πλάτους 27 μ. καὶ βάθους 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> μ., προσιτῆς εἰς σχεδίας 400 τ., μετά τοῦ δευτέρου δὲ διὰ τῆς διώρυγος Finow, μήκους 55,6 χιλμ., ὄρυχθείσης κατὰ τὸ 1744-46 (2) καὶ τῆς κατὰ τὰς ἀρχάς τοῦ παρόντος αἰῶνος κατασκευασθείσης νέας τοιαύτης (ἐγκαινισθείσης κατὰ τὸ 1914) Hohenzollern (βλ. χάρτην σελ. 30).

Οὕτω καὶ ἐκ Τσεχοσλοβακικῆς Σιλεσίας ἀρχεται πλωτὴ ὁδὸς πρὸς τὸν λιμένα τοῦ Ἀμβούργου, ἣτις βαθμηδὸν βελτιοῦται διὰ κατασκευῆς σχετικῶν τεχνικῶν ἔργων.

Ὁ Ὀδερος εἶναι πλωτός ἤδη ἀπὸ τῆς συμβολῆς τοῦ Orpa, διὰ μεγάλας ὄμως σχετικῶς σχεδίας (3) μόνον ἀπὸ τοῦ Kose!, ὅπου καταλήγει καὶ ἡ διώρυξ Kleinitz (κατασκευασθεῖσα κατὰ τὸ 1790-1801) καὶ ὅπου ἀρχεται ἡ διωρυχοποίησις αὐτοῦ συντελεσθεῖσα, μεταξύ μὲν Kose! (4) καὶ τῆς συμβολῆς τοῦ Neisse (84 χιλμ.) κατὰ τὸ 1891-7, πέραν δὲ καὶ μέχρι Ransern (69 χιλμ.) κατὰ τὸ 1906-22. Ἐγένετο δὲ ἡ κατασκευὴ τῶν ἔργων τούτων (5), καθόσον παρὰ τὸ πλάτος αὐτοῦ (132 μ. πα-

(1) Hennig R. Die Hauptwege des Weltverkehrs Jena 1913-σελ. 80

(2) Εἰς τὴν θέσιν παλαιστέρως διώρυγος (1605-20).

(3) Συνήθως μέχρι 400 τόννων.

(4) Βλ. σχτ. Sympher L. Die Kanalisierung der oberen Oder (Zeitschr. f. Binnenschifffahrt, 1897, σελ. 34).

(5) Βλ. σχτ. καὶ Herrmann K. Die Entwic-

ρα τὸ Brieg, 176 παρὰ τὸ Breslau) καὶ τὴν μικρὰν σχετικῶς κλίσιν (3-4 μέτρα κατὰ 10 χιλμ.) δὲν ἦτο ἄλλοτε καὶ τόσον κατάλληλος διὰ τὴν ναυσιπλοίαν ὡς ἐκ τοῦ μικροῦ σχετικῶς βάθους. Ἀκόμη καὶ πρὸς τὸ κατώτερον μέρος τοῦ μέσου τμήματος τὸ βάθος αὐτοῦ εἶναι μικρὸν, ἰδίᾳ κατὰ τὴν περίοδον τῶν χαμηλῶν ὑδάτων (0,90 μ. παρὰ τὸ Grotzau, 1 μ. παρὰ τὸ Krossen) (1).

Πρὸς τὰ μειονεκτήματα ταῦτα ὁ Ὅδερος ὡς διαρρέων χώρας μὲ κλίμα ἠπειρωτικόν, πολὺ δὲ ψυχρὸν σχετικῶς κατὰ τὸν χειμῶνα, ὑπὲρ τοὺς 2 μῆνας κατ' ἔτος (63 ἡμέρας εἰς Brieg) πῆγνυται, διακοπτομένης τῆς ποταμοπλοίας (2).

*Klung der Oder vom Natur- zum Kulturstrom (Jb. f. d. Gewässerkunde Norddeutschlands Besondere Mitt., Bd 6, Nr 2, 1930).*

(1) Περὶ τῶν κατὰ τὸ θέρος μεταβολῶν τῆς στάθμης τῶν ὑδάτων ἑλ. πλὴν ἄλλων F i s c h e r K. Die Sommerhochwasser der Oder 1813 - 1903 (Jb. für die Gewässerkunde Norddeutschlands. Besondere Mitt. I, 6, 1907).

(2) Δεπτομερείας περὶ τοῦ Ὁδέρου ἑλ. πλὴν ἄλλων εἰς D e r O d e r s t r o m, sein Stromgebiet und seine wichtigen Nebenflüsse; hydrographische, wasserwirtschaftliche und wasserreichliche Darstellung (3 τόμ. Berlin 1896). Ἀνάλοισιν τῆς μονογραφίας ταύτης ὑπὸ A u e r b a c h ἑλ. εἰς Annales de Géographie VI, 1897 σελ. 313. T i e t z e W. Die Oderschiffahrt, Leipzig 1907. F r e y m a r k Die wirtschaftliche Bedeutung der Oderwasserstrasse (Weltverkehr und Wirtschaft, Septemberheft 1911, σ. 235). L a u g H. Die Oder, ihre Natur, ihr Weg u ihre Bedeutung (1925). Ἐπίσης καὶ Führer auf den deutschen Schifffahrtsstrassen (ἐπιβ. τοῦ Πρωσικοῦ Ἐργασίου Δημοσ. Ἔργων) 2α ἐκδ. IV Τόμος (Berlin 1904)

Διὰ τῆς πλωτῆς ταύτης ὁδοῦ τοῦ Ὀδέρου· Σπρέε· Χάβελ· Κάτω Ἄλβιος, ὀλίγα σχετικῶς ἔμπορεύματα μεταφέρονται ἐκ τῆς Τσεχοσλοβακικῆς Σιλεσίας εἰς Ἀμβούργον ἢ καὶ ἀντιστρόφως, δεδομένου ὅτι τὸ ἐν Τσεχοσλοβακίᾳ πλωτόν τμήμα αὐτῆς εἶναι πολὺ μικρόν. Ἄμα ὁμῶς ὡς ἤθελε κατασκευασθῆ ἢ ἀπὸ τοῦ 17ου αἰῶνος μελετωμένη διῶρυξ Ὀδέρου· Μοραῦα (Oderberg - Preiss), ἧς ἡ κατασκευὴ εἶχεν ὀριστικῶς ἀποφασισθῆ ὅπως ἀρχίσῃ κατὰ τὸ 1914 (ἀναθεωρηθὲν σχέδιον κατασκευῆς διωρύγων Αὐστρουγγαρίας τοῦ 1911) (1), ἀνεβλήθη δὲ ὡς ἐκ τῶν λαβόντων χώραν γεγονότων, ἅτινα ἦγαγον εἰς τὴν διάλυσιν τῆς Αὐστρουγγρικῆς Μοναρχίας, τότε ἡ κίνησις αὕτη θέλει αὐξήσῃ, καθόσον θὰ ἐξυπηρετῆται πλέον καὶ ἡ Μοραῦα ὡς καὶ αἱ γειτονικαὶ ταῦτη, τόσον πρὸς νότον, ὅσον καὶ πρὸς νοτιοανατολικά περιοχαί, ὧν αἱ ὑπερθαλάσσιαι ἔμπορικαὶ συναλλαγαὶ νῦν ἢ διεξάγονται μέσῳ τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς καὶ δὴ τοῦ πλησιαιτέρου αὐταῖς τῆς Τεργέστης, ἢ καὶ ἂν διενεργουῦνται μέσῳ τοῦ Ἀμβούργου πάντως χρησιμοποιουῦν μέχρις Oderberg, Köpenitz ἢ Bielefeld τοὺς σιδηροδρόμους, συνεπεὶα τοῦ ὁποίου κατ' ἀνάγκην μεταφορτώσεις, αἵτινες αὐξάνουσι οὐκ ὀλίγον τὰ μεταφορικὰ ἐξοδα.

IV. Τὰ ἐξ Ἀμβούργου εἰσαχθέντα συνολικῶς εἰς Τσεχοσλοβακίαν ἔμπορεύματα ἦσαν κατὰ τὸ 1930

(1) Ἡ διῶρυξ αὕτη ἀπὸ Oderberg μέχρι τοῦ Δουνάβου (βαίνουσα μετὰ τὸ Preiss παράλληλως τοῦ Μοραῦα) θὰ εἴχῃ μῆκος 278 χιλμ., πλάτος 30 μέτρων καὶ βάθος μέχρι 3 μ., θὰ ἐκέκμητο δὲ 29 δεξαμενῶν ἐπιπολῆς (Schleusen). Παρὰ τὸ Huslaroc (δίαιθος Μοραῦικῶν Πυλῶν) θὰ ἐφθάνει εἰς ὕψος 275 μ. ἂ. τ. θ., ἧτοι 130 ἄνω τῆς στάθμης τῶν ὑδάτων τοῦ Δουνάβου παρὰ τὴν συμβολὴν τοῦ Μοραῦα.

ἀξίας 1.385.000.000 Τσεχ. κορωνῶν (ἐναντι 640.000.000 ἐκ Βρέμης) καὶ κατὰ τὸ 1931 1.145.000.000 (ἐναντι 345.000.000 ἐκ Βρέμης.) Τὰ δὲ εἰς Ἀμβούργον ἐξαχθέντα ἀνήλθον κατὰ μὲν τὸ 1930 εἰς 598.000.000 κορ. κατὰ δὲ τὸ 1931 εἰς 451.000.000 <sup>(1)</sup>.

**Οὐγγρικὸν διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ἀμβούργου.** Ἡ κατασκευὴ τῶν διωρύγων Ὀδέρου-Μοραύα καὶ Ἀλβιος-Μοραύα <sup>(2)</sup> θέλει ἐπιτρέψει εἰς τὸ Ἀμβούργον νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν ἀκτίνα τῆς ἐμπορικῆς του δράσεως ἰσχυρῶς καὶ μέχρι τῆς Οὐγγαρίας, ἧς αἰ μετὰ τῆς Ἀγγλίας καὶ τῶν διαφόρων κρατῶν τῆς Βορείου καὶ Νοτίου Ἀμερικῆς ἐμπορικαὶ σχέσεις εἶναι ἀρκετὰ ζῶνται <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> K e t s l i a w H. Economic Conditions in Czechoslovakia London 1933 (ἔτη. Dept. Overseas Trade). σελ. 56 - 57

<sup>(2)</sup> Σχετικῶς μετὰ τὰ σχέδια κατασκευῆς τῶν διωρύγων τούτων καὶ τὴν σημασίαν αὐτῶν βλ. S t e i n w e n d e r O. Die Kanalbauten in Oesterreich (Zeitschr. f. Binnenschiffahrt 1910, σελ. 431 κ. ἐξῆς). K r e u t z b r u e c k Binnenwasserstassen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie (Weltverkehr und Weltwirtschaft 1912 σελ. 100 καὶ ἐξῆς). W e n n i s c h J. Der Donau-Oder-Kanal. Wien 1909. S m r c e k A. Der Stand der wichtigsten Kanalprojekte Donau-Elbe, Donau-Oder, Donau-Weichsel, Lichterfelde 1909.

<sup>(3)</sup> Κατὰ τὰ τελευταία ἔτη αἰ μετὰξὺ Οὐγγαρίας καὶ Ἀγγλίας καὶ Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ εἶχον ὡς ἀκολούθως εἰς χιλ. Pengós.

|              | Εἰσγωγή |        |        | Ἐξαγωγή |        |        |
|--------------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|
|              | 1930    | 1931   | 1932   | 1930    | 1931   | 1932   |
| Ἀγγλία       | 31.226  | 20.870 | 15.338 | 51.530  | 55.866 | 23.198 |
| Ἡν. Πολιτεία | 39.603  | 23.071 | 12.767 | 3.882   | 3.958  | 3.104  |

Μέχρι σήμερον μόνον σιδηροδρομικῶς, τούλάχιστον εἰς ἓν τμήμα τῆς διαδρομῆς, τὸ μεταξύ Δουνάβευς καὶ Ραϊνῶν ἐπὶ τοῦ Ἄνω Ἀλβίου ἢ Σελήν-βρινη ἐπὶ τοῦ Ἄνω Ὀδέρου, εἶναι δυνατὴ ἡ μεταφορὰ ἐμπορευμάτων εἰς Ἀμβούργον ἐξ Οὐγγαρίας καὶ ἀντιστρόφως. Τούτου ἕνεκεν καὶ ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου, ὡς πρὸς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν μετὰ τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ἀμερικῆς ὑπερθαλασσιῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν τῆς Οὐγγαρίας μειονεκτεῖ ἄλλων λιμένων τῆς Βορείου Θαλάσσης (Ρόττερδαμ κλπ), πρὸς οὓς ἄγει συνεχῆς πλωτὴ ὁδὸς ἐξ Οὐγγαρίας διὰ τοῦ Δουνάβευς, τῆς διώρυγος Λουδοβίκου (1). κατασκευα-

(1) Ἡ διώρυξ αὕτη ἀρχεῖται παρὰ τὸ Bamberg ἐκ τοῦ παραποτάμου τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ Μοίνου Regnitz, διέρχεται διὰ Forchheim, Erlangen, FÜRTH καὶ Νυρεμβέργης ὑπερβαίνει τὰ ὑψόμετα τοῦ Φραγκονικοῦ Ἰούρα παρὰ τὸ Neumarkt, εἰς ὕψος 118 μ. ἄ. τ. θ. καὶ 205 μ. ἄνω τῆς παρὰ τὸ Bamberg στάθμης τῶν ὑδάτων τοῦ Regnitz καὶ καταλήγει εἰς τὴν κοιλάδα τοῦ παραποτάμου τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ Δουνάβευς Altmühl, καὶ τέλος εἰς αὐτὸν τὸν Δουνάβην παρὰ τὸ Kelheim εἰς ὕψος 330 μ. ἄ. τ. θ. καὶ 88 μ. χαμηλότερον τοῦ ἐν τῇ διαβάσει τοῦ Φραγκονικοῦ Ἰούρα ὕψους τῆς. Ἔχει μῆκος 172  $\frac{1}{2}$  χιλιομ., πλάτος κατὰ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν 17,5 μ., κατὰ δὲ τὸν πηθμένα 11 μ., καὶ βάθος περὶ τὸ 1  $\frac{1}{2}$  μ., κέκμηται δὲ 88 δεξάμενός ἐπιπολῆς (écloses).

Ὡς προσιτὴ εἰς μικρὰ μόνον πλοῖα ποταμοῦ δὲν δύναται ν' ἀνταποκριθῆ εἰς τὰς ἀνάγκας μεταφορῶν τῆς συγχρόνου ἐποχῆς (Κίνησις μεταφερομένων δι' αὐτῆς ἐμπορευμάτων 18.000 τ. κατὰ τὸ 1931 καὶ 25.000 τ. κατὰ τὸ 1932). Τούτου ἕνεκεν καὶ πρόκειται ν' ἀντικατασταθῆ ὑπὸ νέας διώρυγος (μῆκος 177 χιλμ.) προσιτῆς εἰς πλοῖα μέχρι 1.500 τόννων χωρητικότητος, ἧτις νοτίως τῆς Νυρεμβέργης θ' ἀκολουθῆ μᾶλλον

σθείσης μεταξύ 1836 καὶ 1845<sup>(1)</sup> ἐπὶ βασιλείῳ τῆς Βαυαρίας Λουδοβίκου I), τοῦ Μοίνου καὶ τοῦ Ρήνου.

II. Κυρίως ὅμως οἱ λιμένες τῆς Ἀδριατικῆς καὶ δὴ τὸ Φιοῦμε καὶ ἡ Τεργέστη, καίτοι δὲν ἄγουσι πρὸς αὐτοὺς πλώται ὁδοί, θέλουσιν, ὡς ἐκ τῆς μικρᾶς αὐτῶν ἀπὸ τῆς Οὐγγαρίας ἀποστάσεως<sup>(2)</sup>, συγκεντροῦ μέγιστον μέρος τοῦ ὑπερθαλασίου ἐμπορίου τῆς χώρας ταύτης, τοῦλάχιστον μέχρι τῆς κατασκευῆς τῶν διωρύγων Δουνάβεως - Ὀδέρου καὶ Δουνάβεως - Ἀλβιος.

δυτικωτέραν τῆς νῦν ὁδόν, ὑπερβαίνουσα τὸν Φραγκονικὸν Ἰούραν παρὰ τὸ Hilpoltstein (406 μ. ἄ. τ. θ.). Ὁ ἀριθμὸς τῶν θεξαμενῶν ἐπιπολῆς ταύτης περιορίζεται εἰς μόνον 26, ἐξ ὧν 17 μεταξὺ Bamberg καὶ Hilpoltstein. (Δεπτομερείας περὶ τῆς παλαιᾶς καὶ νέας διώρυγοι: βλ. πλὴν ἄλλων εἰς Schanz. Der Donau—Main Kanal und seine Schicksale—Bamberg 1854. Held & Brüschenwien. Rhein—Main—Donau. Die Geschichte einer Wasserstrasse 1929).

(<sup>1</sup>) Τὸ πῆγμα τῆς κατασκευῆς διώρυγοι συνδέουσης τὸν Μοῖνον μετὰ τοῦ Δουνάβεως εἶχεν ἀνακινηθῆ ἀπὸ μακροῦ, προσπάθεια δὲ πραγματοποιήσεως τοῦ σχεδίου τούτου φαίνεται ὅτι ἐγένετο ἤδη ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 8ου αἰῶνος (βλ. οἱτ. Henning, Hauptwege κλπ. σελ. 75-78, Beck Fr. Der Karlsgraben, Nürnberg 1911). Περὶ τῶν κατὰ τὸν 17ον αἰῶνα νέων σχεδίων κατασκευῆς αὐτῆς βλ. Schütter G. Ein Donau—Main Kanalprojekt vom Jahre 1656 (Zeitschrift f. Handelswissenschaft u. Handelpraxis, Augustheft 1913. Beilage, σελ. 74).

(<sup>2</sup>) Βουδαπέστη—Φιοῦμε (διὰ Ζάγκρεμπ) 550 χιλμ., Βουδαπέστη—Τεργέστη (διὰ Pettau—Zidani Most—Λιουμπλιάνας) 600 χιλμ., Βουδαπέστη—Άμδούργον (διὰ Σιλεσίας ἢ Βοημίας) 1300 χιλμ., Βουδαπέστη—Ρότερδαμ (διὰ τῶν κοιλάδων Δουνάβεως, Μοίνου καὶ Ρήνου) 1500 χιλμ.

Καί μετὰ τὴν κατασκευὴν ὁμοίως τῶν διωρῶγων τούτων, πάλιν οἱ λιμένες τῆς Ἀδριατικῆς θά εὐρίσκονται εἰς πλεονεκτικωτέραν θέσιν ὡς πρὸς τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον μετὰ τῶν περὶ τὴν Μεσόγειον χωρῶν (1) καὶ τὴν Ἀσίαν ἔνεκεν τοῦ συντομωτέρου καὶ τῶν διὰ θαλάσσης διαδρομῶν. Μέρος τοῦ τελευταίου τούτου ὑπερθαλασίου ἐμπορίου θά τείνῃ νὰ συγκεντρωθῇ καὶ εἰς τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης, ὅστις εὐρίσκεται ἔτι πλησιέστερον τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Ἀσίας καὶ τῆς ἀνατολικῆς ἀκόμη Ἀφρικῆς. Μειονεκτεῖ ὁμοίως ἡ Θεσσαλονίκη τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς ὡς πρὸς τὰς κατὰ ξηρὰν ἀποστάσεις (2) καὶ τὰς εὐκολίας μεταφορῶν, δεδομένου ὅτι μόνον μέχρι Βελιγραδίου ὑπάρχει πλωτὴ ὁδός. Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης εἰς εὐνοϊκωτέραν θέσιν εὐρίσκονται οἱ παρα τὰς ἐκβολὰς τοῦ Δουνάβεως Ρουμανικοὶ λιμένες τοῦ Γαλαζίου καὶ τῆς Βράϊλας, εἰς οὓς ἄγει ἔξ Οὐγγαρίας ἡ ἀρίστη πλ. τῆ ὁδός, ἣν ἀποτελεῖ ὁ Δούναβις (3), προσιτὴ ἀπὸ τῆς Βουδαπέστης καὶ εἰς πλοῖα καὶ σχεδίας καὶ ἄνω τῶν 1000 τόννων χωρητικότητος.

(1) Ὅσῳ ἐνῶ ἀπὸ Βουδαπέστης εἰς Θεσσαλονίκην ἡ ἀπόστασις εἶναι 1070 χιλμ., ἀπὸ Βουδαπέστης εἰς Τεργέστην εἶναι μάλισ 600 χιλμ., καὶ εἰς Φιοῦμα 550 χιλμ.

(2) Ἰδέα ἀπὸ τῆς κατασκευῆς κατὰ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος αἰῶνος τεχνικῶν ἔργων εἰς τὰ στενά τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν (Orsona), εἰς ἃ τὸ ρεῦμα αὐτοῦ ὡς ἐκ τῆς κλίσεως καὶ τῆς ουστενώσεως τῆς κοιλάδος του εἶναι ὀρηκτικόν.

(3) Ἐκ τῶν πρὸς νότον τῆς Μεσογείου χωρῶν ἀξιόλογον σχετικῶς εἶναι τὸ μετὰ τῆς Αἰγύπτου ἐμπόριον. Εἰς ταύτην εἰσάγονται ἐξ Οὐγγαρίας ἄλευρα, ὑφάσματα, κλπ. (βλ. σχτ. πλὴν ἄλλων Le Commerce et l'Industrie de la Hongrie, 1928 σελ. 197, 1929 σελ. 105 καὶ 213, κλπ).

*Αυστριακὸν διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον ἐν Ἀμβούργῳ.*

Τὰ αὐτὰ ἔχει νὰ παρατηρήσῃ τις καὶ ὡς πρὸς τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Αὐστρίας. Οἱ λιμένες τοῦ μυχοῦ τῆς Ἀδριατικῆς καὶ δὴ οἱ τῆς Τεργέστης καὶ τῆς Βενετίας, ὡς ἐκ τοῦ πλησιεστέρου αὐτῶν, πρὸς τὴν Αὐστρίαν ἢ οἱ λιμένες τῆς Βορείου Θαλάσσης (¹) συγκεντροῦσι τὸ μεγαλύτερον μέρος αὐτοῦ ἰδίᾳ τοῦ μετὰ τῶν Παραμεσογείων χωρῶν καὶ τῆς Ἀσίας. (²)

Εἶναι ἀληθές ὅτι ἡ παρεμβολὴ τῶν Ἑλλήνων ἀποτελεῖ ἀξιόλογον μειονέκτημα, καθ' ὅσον, παρὰ τὴν κατασκευὴν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν ἢ μεταφορὰ ἐμπορευμάτων εἶναι σχετικῶς δαπανηρά, τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν γραμμῶν τούτων, διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ὁποίων παρέστη ἀνάγκη ἐκτελέσεως μεγάλων τεχνικῶν ἔργων, οὔσης πολυδαπάνου. Κατὰ τὰ τελευταῖα ὅμως ἔτη διὰ τῆς ἠλεκτροκινήσεως μεγάλων τμημάτων αὐτῶν ἐπετεύχθη καλυτέρα καὶ οἰκονομικωτέρα ἐκμετάλλευσίς των.

Ἄλλὰ καὶ μετὰ ὑ τῶν λιμένων τῆς Βορείου Θαλάσσης τὸ Ἀμβούργον μειονεκτεῖ πολλῶν ἄλλων, ἰδίᾳ δὲ τοῦ Ρόττερδαμ, ὡς πρὸς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀρκετὰ ἀξιολόγων ἐμπορικῶν συναλλαγῶν τῆς

(¹) Βιέννη — Τεργέστη 550 χιλμ., Βιέννη — Ἀμβούργον 950 χιλμ., Βιέννη — Ἀρδέσσα 1200 χιλμ.

(²) Ἐκ τῶν μετ' Ἀσιατικῶν χωρῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν τῆς Αὐστρίας καὶ μετὰ τῆς Ἰαπωνίας ἔχουσιν ὡς ἀκολούθως (κατὰ τὸ *Annuaire Statistique du Japon* 1932, σελ. 130-3).

| Εἰσαγωγὰ ἐξ Αὐστρίας: |               | Ἐξαγωγὰ εἰς Αὐστρίαν |     |
|-----------------------|---------------|----------------------|-----|
| 1924                  | 1.150.911 yen | 488.021              | yen |
| 1926                  | 3.285.723     | 352.841              | "   |
| 1928                  | 1.724.140     | 104.268              | "   |
| 1930                  | 1.423.736     | 203.553              | "   |
| 1931                  | 935.011       | 84.816               | "   |



Αυστρίας, τόσον μετά τῆς Ἀγγλίας <sup>(1)</sup>, ὅσον καὶ μετά τῆς Βορείου Ἀμερικῆς <sup>(2)</sup>, καθόσον ἐκεῖνοι συνδέονται μετὰ τῆς Αὐστρίας διὰ τῆς μνημονευθείσης συνεχοῦς πλωτῆς ὁδοῦ τῆς ἀποτελουμένης ἐκ τοῦ Ρήνου, τοῦ Μοίνου, τῆς διώρυγος Λουδοβίκου καὶ τοῦ Ἐνωθίου Δουνάβεως, ἐνῶ ἢ ἐξ Ἀμβούργου πλωτῆ ὁδὸς τοῦ Ἀλβίος—Μολδαῦα σταματᾷ εἰς Βυδweis, εἰς ἀπόστασιν 40 χιλμ. ἀπὸ τῶν αὐστριακῶν συνόρων, τούτου ἕνεκεν δὲ καὶ μόνον μικταὶ διὰ σιδηροδρόμου ἀπὸ Βυδweis εἰς Αὐστρίαν καὶ διὰ σχεδιῶν ἢ ποταμοπλοίων ἀπὸ Βυδweis εἰς Ἀμβούργον μεταφοραὶ εἶναι δυναταί.

Ἡ κατασκευὴ τῆς ἀπὸ μακροῦ μελετωμένης διώρυγος Μολδαῦα Δουνάβεως <sup>(3)</sup> (διὰ Gmünd καὶ τῆς

(1) Εἰσφορᾶι εἰς Ἀγγλίαν εἰς χιλιάδας schillings: 1930 93.493, 1931 96.259, 1932 93.300, ἐξαφορᾶι δὲ εἰς αὐτὴν 1930 101.804, 1931 25.091, 1932 35.600.

(2) Εἰσφορᾶι εἰς Ἠνωμένων Πολιτειῶν εἰς χιλιάδας schillings: 1930 144.335, 1931 75.517, 1932 62.000, ἐξαφορᾶι δὲ εἰς αὐτὰς 1930 49.385 1931 93.224, 1932 49.000.

(3) Ἡδὴ ἀπὸ τοῦ 14ου αἰῶνος ἀνεκινήθη τὸ ζήτημα τῆς συνδέσεως τοῦ Μολδαῦα μετὰ τοῦ Δουνάβεως πρὸς εὐχεραστέρην μεταφορὰν ἐξ ἢ τοῦ ἁλάτος ἐκ τῆς περιοχῆς Salzkammergut, ὅπου ὑφίστατο, εἰς Βοημίαν. Μόλις ὅμως κατὰ τὸ 1787-89 κατασκευάσθη (ὑπὸ τοῦ μηχανικοῦ Rosenauer) διώρυξ (Swatzenbergische Swemmkanal) μετὰ τοῦ Ἐνωθίου Μολδαῦα (παρὰ τὴν Plöckensteiner See) καὶ τοῦ παραποτάμου τοῦ Δουνάβεως Mühl. Ἡ διώρυξ αὕτη μικρὰς ὑπερσείας προσφέρει, ἤδη δὲ ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρελθόντος αἰῶνος ἐπεκράτησεν ἡ σκέψις κατασκευῆς νέας διώρυγος. Ὡς ἐκ τῆς μετ' ὀλίγον ὅμως κατασκευῆς σιδηροδρομικῶν γραμμῶν μετὰ τοῦ κοιλιάδος Δουνάβεως καὶ Βοημίας, ἡ πραγματοποίησις αὐτῆς ἀνεβλήθη, δὲν ἀνεκινήθη δὲ σοβαρῶς ἢ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος αἰῶνος περιληφθεῖσα εἰς τὸ σχέδιον συμπληρώσεως τοῦ δικτύου διωρύγων

\*κοιλιάδος του Kamp) θέλει προσδώσει εἰς τὸ Ἀμβούργον πλεονεκτικὴν θέσιν ἐν τῇ ἐξυπηρετήσῃ τῶν ὑπερ-θαλασσιῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν τῆς Αὐστρίας, τοῦλάχιστον τῶν μετὰ τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ἀμερικῆς.

**Ἑλβετικὸν διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον ἐν Ἀμβούργῳ.**

Μικρὸν σχετικῶς μέρος τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τῆς Ἑλβετίας διεξάγεται μέσῳ τοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου, ὅστις καὶ εἰς μεγαλειτέραν ἀπόστασιν αὐτῆς εὐρίσκεται ἢ οἱ λιμένες τῆς Ἀμβέρσης, τοῦ Ρόττερδαμ, τῆς Γενούης καὶ τῆς Μασσαλίας (\*) καὶ ἀπὸ ἀπόψεως συγκοινωνιῶν ὑστερεῖ κατὰ πολὺ ἐκείνων. Τῷ ὄντι ἐπὶ τοῦ παρόντος κυρίως μόνον σιδηροδρομικῶς ( ) εἶναι δυνατὰ αἱ μεταφοραὶ ἐμπορευμάτων μεταξύ Ἑλβετίας καὶ Ἀμβούργου. Ἡ πλωτὴ ὁδὸς, ἣν σχηματίζουν ὁ Ρήνος ἀπὸ Βασιλείας εἰς Duisburg, αἱ διώρυγες Ρήνου — Herne, Dortmund — Ems καὶ Mittelland, ὡς καὶ ὁ Ἄλβιος ἀπὸ Μαγδεμβούργου μέχρις Ἀμβούργου εἶναι πολὺ μακρὰ (1500 χιλμ.). Μόνον ἅμα ὡς κατασ ευασθῆ ἢ διώρυξ Βρουνοβίκης Πιπεναι — Ἄλβιος ἢ ἡ Hunte Βρέμης. Κάτω Ἄλβιος ἡ ὁδὸς αὕτη θέλει συντομευθῆ ἄρκετὰ (κατὰ 200-350 χιλμ.) καὶ καταστῆ εὐνοϊκῆ διὰ τὰς μεταφορὰς ταύτας. Οὕτω τὸ Ἀμβούργον θὰ δυνηθῆ νὰ συγκεντρώσῃ ἀξιόλογον μέρος τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τῆς

τῆς Αὐστρουγγαρίας τοῦ 1901, διεγράφη ὁμῶς κατὰ τὴν ἀναθεώρησιν τοῦ σχεδίου ἐν ἔτει 1911 (βλ. σχτ. πλὴν ἄλλων H e n n i g. Hauptwege κλπ. σελ. 105—107).

(\*) Ζυρίχη—Ἀμβούργον 850 χιλμ., Βασιλεία—Ἀμβούργον 900 χιλμ., Βασιλεία—Ἀμβέρσα 600 χιλμ., Ζυρίχη—Γένοβα 150 χιλμ., Γενεύη—Μασσαλία 500 χιλμ.

(2) Ἰδίᾳ διὰ τῶν γραμμῶν Βασιλείας—Καρλορούης—Φραγκφούρτης—Γοττίγγης (Göttingen)—Ἀμβούργου καὶ Ζυρίχης—Στουτγάρτης—Βυρτσβούργου—Γοττίγγης—Ἀμβούργου.



Ελβετίας, ἰδίᾳ τοῦ μετὰ τῶν Σκανδιναυικῶν χωρῶν<sup>(1)</sup>, ὡς καὶ τοῦ μετὰ τοῦ Καναδά<sup>(2)</sup>.

Ἡ κατασκευὴ μεγάλης διώρυγος παραλλήλως τῆς δεξιᾶς ὄχθης τοῦ Ρήνου ἀπὸ Kehl μέχρι Βασιλείας<sup>(3)</sup> καὶ ἐν συνεχείᾳ ταύτης, ἐτέρας ἀπὸ Βασι-

| (1) Ἐμπορικὰ σχέσεις μεταξύ Ἑλβετίας καὶ Δανίας |                        |                      |  |
|---|------------------------|----------------------|--|
|   | Εἰσαγωγαὶ εἰς Ἑλβετίαν | Ἐξαγωγαὶ ἐξ Ἑλβετίας |  |
| 1930  | 20.933.000 φρ. Ἑλβ.    | 22.030.000 φρ. Ἑλβ.  |  |
| 1931  | 21.275.000             | 19.049.000           |  |
| 1932  | 7.288.000              | 9.193.000            |  |
| 1933  | 6.804.000              | 9.597.000            |  |

(2) Εἰσαγωγαὶ εἰς Καναδὴν ἐξ Ἑλβετίας (κατὰ τὸ Annuaire Statistique du Canada, 1930 σελ. 471 καὶ 1933 σελ. 510).

|      |   |           |
|------|---|-----------|
| 1929 | S | 7.917.445 |
| 1932 | * | 3.687.517 |

(3) Ἦδη ἀπὸ τοῦ 1905 κατεσκευάσθησαν διάφορα ἔργα διαρρυθμίσεως εἰς τὸ μετὰ Kehl καὶ Βασιλείας τμήμα τοῦ Ρήνου, ὥστε νὰ διευκολυνθῇ ἡ εἰς αὐτὸ ναυσιπλοΐα ἄλλοτε ἄρκετὰ δυσχερῆς.

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

τοῦ ἐναντι χάρτου πλωτῶν ὁδῶν τοῦ δυτικοῦ τμήματος τῆς κεντρικῆς Ἑυρώπης.

Διώρυγες : α Ἄλβιος—Trave ὁ Oste—Hamme γ Mittel-land ὁ Dortmund—Ems ε Ρήνου—Heine ζ Ρήνου—Μόζα η Ἀθρακωροχαιῖον θ Ρήνου—Μάρνη ι Ρήνου—Doubs κ Λουδοβίκου.

Διώρυγες ὑπὸ μελέτην : Α Κάτω Ἄλβιος—Βρέμης—Hunte (Hansa Kanal) Β Κάτω Ἄλβιος—Βρουνοβίτης Γ Βέρρα—Μοίνου Δ Νυρεμβέργης—Μονάχου Ε Νέκαρ—Δουνάβεως Ζ Δουνάβεως—λίμνης Κωνσταντίας Η Kehl—Βασιλείας Θ Βασιλείας—λίμνης Κωνσταντίας.

λείας εἰς λίμνην Κωνσταντίας (Boden-See) θέλει καταστήσει καλυτέραν τὴν ὁδὸν ταύτην <sup>(1)</sup>. Τῷ ὄντι οὕτω ὄχι μόνον μεταξύ Kehl καὶ Rheinfelden (20 χιλμ. ἀνατολικῶς τῆς Βασιλείας) θέλει διευκολυνθῆ ἔτι πλέον ἢ ναυσιπλοῖα, ἀλλὰ καὶ πέραν τοῦ Rheinfelden, ὅπου ἀρκεταὶ δυσχέρειαι παρουσιάζονται (καταρράκτης τοῦ Schaffhausen κλπ.), θέλει καταστή αὕτη εὐχερής.

Εἰς τὴν μεγάλην δὲ πλωτὴν ταύτην ὁδὸν τοῦ Ρήνου καταλήγουν αἱ σπουδαιότεραι ποτάμιοι ὁδοὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς Ἑλβετίας. Ἡ κατασκευὴ ἔργων διαρρυθμίσεως αὐτῶν (διαρρυθμίσεις τῆς κοίτης καὶ τῶν ὀχθῶν τῶν ποταμῶν ἢ κατασκευὴ διωρύγων παραλλήλως αὐτῶν) θέλει τὰς καταστάσεις προσιτὰς εἰς πλοῖα μέχρις 600 τόννων χωρητικότητος, τοῦ μὲν Aar μέχρι λίμνης Biel, τοῦ Limmat μέχρι Ζυρίχης καὶ τοῦ Töss μέχρι Winterthur.

Τὰς μετὰ τοῦ βορειοανατολικοῦ τμήματος τῆς Ἑλβετίας, ὅπερ εἶναι πυκνοκατοικημένον, ἔχει δὲ λίαν ἐκβιομηχανισθῆ (ἰδίᾳ αἱ περιοχαὶ St Gall, Herisau καὶ Rorschach), ὡς καὶ τὰς μετὰ τῆς γειτονικῆς αὐστριακῆς ἐπαρχίας Vorarlberg, ἔτι δὲ καὶ τὰς μετὰ τοῦ ὑπολοίπου μέρους τῆς ἀνατολικῆς Ἑλβετίας (ἰδίᾳ ἄμα ὡς κατασκευασθῶσι τὰ τεχνικὰ ἔργα διαρρυθμίσεως τοῦ Ἄνω Ρήνου μετὰ τὴν λίμνην Κωνσταντίας καὶ χυρ μεταφορὰς ἐμπορευμάτων ἐξ Ἀμβούργου καὶ ἀντιστρόφως, θέλει διευκολύνει ἔτι πλέον ἢ κατασκευὴ διωρύγων λίμνης Κωνσταντίας— Δουνάβεως <sup>(2)</sup>).

(1) Περὶ τῆς οικονομικῆς σημασίας τοῦ Ἄνω Ρήνου βλ. πλὴν ἄλλων Löffler K. Der Oberrhein als Grossschiffahrtsweg einst und jetzt (Weltverkehr und Weltwirtschaft, Septemberheft 1912, σελ. 260).

(2) Ἡ διώρυξ αὕτη κατὰ τὰς ἀπὸ μακροῦ σχετικῶς χρό-

καὶ Δουνάβεως-Νέκαρ<sup>(1)</sup>.

Διὰ τῆς ὁδοῦ ταύτης ἢ ἀπὸ λίμνης Κωνσταντίας εἰς Ἀμβούργον ἀπόστασις συντομεύεται κατὰ τι (περὶ τὰ 100-120 χιλμ.). Ἔτι πλέον ὁμως θέλει συντομευθῆ διὰ τῆς κατασκευῆς τῆς διώρυγος Μοίνου-Werra<sup>(2)</sup>, σχηματιζομένης οὕτω συνεχοῦς πλωτῆς ὁδοῦ μέσῳ Ἄνω Δουνάβεως διώρυγος Λουδοβίκου—Ἄνω Μοίνου-Werra καὶ Βισούργιδος (Weser), συντομωτέρα τῆς προηγουμένης κατὰ 100-200 χιλμ. καὶ κατὰ 300 περίπου ἔάν ἤθελε κατασκευασθῆ ἢ προτα-

νου γενομένας μελέτας θ' ἀρχηται παρὰ τὸ Friedrichshafen ἐπὶ τῆς βορείου ὁχθῆς τῆς λίμνης (ὄλ. σχτ. Hennig, Hauptwege κλπ. σελ. 93-4, ἐπίσης G u g e n h a n n E b e r h a r d t, Die württembergischen Grossschiffahrtpläne 1908), θὰ διέρχεται διὰ τῆς περιοχῆς Waldsee, ἐκεῖθεν δὲ κατὰ ἓν σκέδιον θέλει χωρῆ κατ' εὐθείαν πρὸς τὸν Δούναβιν, κατ' ἄλλο δὲ θέλει χωρῆ ἀνατολικώτερον, πρὸς τὴν κοιλάδα τοῦ Iller, καταλήγουσα εἰς τὸν Δούναβιν πρὸς τὴν συμβολὴν τοῦ τελευταίου τούτου ποταμοῦ.

(<sup>1</sup>) Μεταξὺ Ulm καὶ Plochingen (μῆκος 63 χιλμ.), δεηομένου ὅτι ὁ Νέκαρ δὲν εἶνε προσίτος ἢ εἰς μετρίας χωρητικότητος πλοῖα, νοτίως δὲ τοῦ Heilbronn μόνον εἰς μικρὰς τοιαῦτα, ἤρχισαν ἀπὸ τοῦ 1920 τὰ ἔργα διωρυχοποιήσεως αὐτοῦ, ὥστε νὰ καταστῆ δυνατὴ ἡ ναυσιπλοῖα εἰς πλοῖα μέχρι 1200 τόννων χωρητικότητος. Ὑπολογίζεται ὅτι μέχρι τοῦ 1938 θὰ ἔχη περατωθῆ τὸ μεταξὺ Mannheim καὶ Heilbronn τμήμα.

(<sup>2</sup>) Περὶ ταύτης ὄλ. πλὴν ἄλλων, M ü l l e r A l b. Wert der projektierten Grossschiffahrtstrasse nach dem Rhein und der Weser für die Städte Nürnberg und Fürth (Nürnberg 1912), H e l l m u t h C o n t a g, Über die Möglichkeit einer Grossschiffahrtsverbindung zwischen dem Weser und der Maingebiete mittels eines Werra-Main-Kanals (Zeitschrift f. Binnenschiffahrt 1910, σελ. 543).

θείσα άλλοτε διώρυξ Μοίνου Δουνάβεως — (Weissenburg) Μονάχου, χωροῦσα δυτικώτερον τῆς διώρυγος Λουδοβίκου <sup>(1)</sup>).

*Ἀλσατικὸν διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον ἐν Ἀμβούργῳ.*

Τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον τῆς Ἀλσατίας διεξάγεται ἰδίᾳ μὲσω τῶν λιμένων Ρότερδαμ καὶ Ἀμβέρσης. Τὸ Ἀμβούργον δὲν συγκεντροῖ κατ' ἀρχὴν ἢ ἐλάχιστον μέρος αὐτοῦ, μειωθὲν καὶ τοῦτο τὰ μέγιστα μεταπολεμικῶς.

Ἡ κατασκευὴ τῆς διώρυγος Hunte Βρέμης Κάτω Ἀλβίος διανοίγουσα ἐν συνεχείᾳ τοῦ Ρήνου, τῆς διώρυγος Ρήνου Heine, τῆς διώρυγος Durtmühl + Eise καὶ τῆς διώρυγος Mittelheim συντομον σχετικῶς πλωτὴν ὁδόν, θέλει ἐπιτρέψει εἰς τὸ Ἀμβούργον νὰ προσελκύσῃ εὐχερέστερον (πάντως ἐν περιορισμένῃ κλίμακί) μέρος τοῦ ὑπερθαλασίου ἐμπορίου τῆς Ἀλσατίας.

*Πολωνικὸν διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ἀμβούργου.* Μετὰ τῆς Πολωνίας, ἐκτὸς τῶν πολυαριθμῶν διὰ μέσου τελείως πεδινῶν ἐκτάσεων χωρουσῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, συνδέεται τὸ Ἀμβούργον καὶ διὰ καλῶν πλωτῶν ὁδῶν. Ἐκ τῶν τελευταίων τούτων μίαν σχηματίζουν ὁ Havel, αἱ διώρυγες Hohenzollern (καὶ Finow), ὁ Ὄδερος μεταξὺ Oderberg καὶ Custrin, ὁ Κάτω Warthe, ὁ Neisse (διώρυχοποιηθεὶς <sup>(2)</sup> ἀπὸ τοῦ

(<sup>1</sup>) Διὰ Νυρεμβέργης — Weissenburg — Treuchtlingen — Steppberg (ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως) — Aichach. (βλ. σχετ. Gebhard Th. Ein Alternativprojekt einer Main-Donauwasserstrasse mit Anschluss der Städte München und Augsburg, Berlin — Gross — Lichterfelde 1909).

(<sup>2</sup>) Ἐπὶ μήκους 189 χιλ. (21 δεξαμεναὶ ἐπιπολῆς) ἀπὸ Zantock μέχρι Bromberg, προϊὸς δὲ αὐτῶ εἰς πλοῖα χωρητικότητος μέχρι 400 τόννων.

18ου αιώνου) (1), ή διώρυξ Bromberg (2), ό Brahe και ό Βιστούλας. Ἐτέραν πλωτὴν ὁδὸν πρὸς τὴν Πολωνίαν ἀποτελοῦσιν ὁ Havel, ὁ Spree. ή διώρυξ Spree—Ἐδέρου, ὁ Ἐδερος μεταξὺ Fürstehberg και τῆς συμβολῆς τοῦ Faule Ohra, ὁ Faule Ohra (Obrzycko), ὁ διωρυχοποιηθεὶς (3) μέσος Ohra (Ohrabruch), ή διώρυξ Moschin και ὁ Warthe ἀπὸ τῆς περιοχῆς Moschin μέχρι τοῦ Koio. Τρίτην τέλος ὁδὸν δύναται νὰ θεωρηθῆ ὅτι ἀποτελεῖ ἐν συνεχείᾳ τῆς δευτέρας ἀπὸ τῆς συμβολῆς τοῦ Faule Ohra μέχρι τῆς τοῦ Olsa ὁ Ἐδερος, οὐτινος κατὰ τὸ ἄνω αὐτοῦ τμήμα ή δεξιὰ ὄχθη (μεταξὺ τῆς συμβολῆς τοῦ Olsa και σημείου τινὸς ἐναντι τῆς συμβολῆς τοῦ Zinna) ἀνήκει εἰς τὴν Πολωνίαν. Ἡ τελευταία αὕτη ὁδὸς ἄγει πρὸς τὴν πλουσίαν εἰς γαιάνθρακας και μεταλλεύματα Πολωνικὴν Σιλεσίαν, ἐνῶ αἱ δύο πρῶται πρὸς τὰς πλουσίας εἰς γεωργικὰ προϊόντα περιοχὰς τῆς βορειοανατολικῆς Πολωνίας.

Μεταπολεμικῶς αἱ μεταξὺ Ἀμβούργου και Πολωνίας και ἀντιστρόφως μεταφοραὶ ἐμπορευμάτων διὰ τῶν πλωτῶν τούτων ὁδῶν εἶναι πολὺ περιορισμένοι. Οὕτω κατὰ τὸ 1931 εἰσῆχθησαν εἰς Ἀμ-

(1) Ὁ Netze κατόπιν τῆς κατασκευῆς ζωρύγων τινῶν παραλλήλων ἐνίων τμημάτων αὐτοῦ και ἄλλων τινῶν ἐργῶν διαρρυθμίσεως τοῦ ροῦ του, εἶναι κατάλληλος διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν και πέραν τῆς εἰσόδου τῆς διώρυγος Bromberg, μέχρι τῆς λίμνης Gorlo

(2) Κατασκευασθεῖσα κατὰ τὸ 1773—4 ἐπὶ Φρειδερίκου τοῦ Μεγάλου και διαρρυθμισθεῖσα κατὰ τὸ 1904. Ἐχει μῆκος 26 χιλμ., πλάτος 19 1)2 μέτρ. και βάθος 1,6 μ., κηκται δὲ 7 δεξαμενὰς ἐπιπολῆς.

(3) Δύο διώρυγες, Βορεῖα (Nord Kanal) και Νοτιὰ Südkanal).



βοῦργον ἐκ Πολωνίας 24853 τ. ἐμπορευμάτων, ἰδίᾳ δὲ σάκχαρις (18.655 τ.), ἐξήχθησαν δὲ μόλις 852 τ., ἰδίᾳ δὲ λινόσπορος (600 τ.). Τοῦτο ἀποδοτέον κυρίως εἰς τὸ ὅτι τὰ βαρέα ἐμπορεύματα, ἅτινα ἰδίᾳ μεταφέρονται διὰ τῶν πλωτῶν ὁδῶν πρὸς τοὺς λιμένας, προσελκύονται ἐν προκειμένῳ ὑπὸ τοῦ παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ Βιστούλα λιμένος Δάντσιχ καὶ τοῦ παρακειμένου αὐτῷ νέου πολωνικοῦ λιμένος Gdynia, εὐρισκομένων εἰς κατὰ πολὺ μικροτέραν τοῦ Ἀμβούργου ἀπόστασιν.

Ἡ κατασκευὴ τῆς ἀπὸ μακροῦ μελετωμένης διώρυγος Ἐνω Ὀδέρου—Ἐνω Βιστούλα μεταξὺ Oderberg (Bohumin) καὶ Κρακοβίας (μέσῳ Puchna) θέλει ἐπιτρέψει εἰς τὸ Ἀμβούργον νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν ἀκτῖνα ἐμπορικῆς ἐπιρροῆς του ἰσχυρότερον ἐπὶ τῆς Πολωνικῆς Σιλεσίας καὶ τοῦ δυτικωτέρου μέρους τῆς Γαλικίας, περιοχῶν, αἵτινες εἶναι ἐκ τῶν πλουσιωτέρων τῆς Πολωνίας.

Ἡ κατασκευὴ δὲ τέλος τῆς μεγάλης διώρυγος Βιστούλα—Δνειστέρου διὰ μέσου τοῦ κεντρικοῦ τμήματος τῆς Γαλικίας (Jaroslaw—Kudki—Zalesie), ἣτις εἶχεν ἀποφασισθῆ ὀριστικῶς <sup>(1)</sup> κατὰ τὸ 1911 ὑπὸ τῆς Αὐστρουγγαρίας, ἀνεβλήθη ὅμως ὡς ἐκ τῶν ἐπελθόντων μετὰ ταῦτα γεγονότων, θέλει ἐπιτρέψει εἰς τὸ Ἀμβούργον νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν ἐμπορικὴν αὐτοῦ ἐπιρροὴν αἰσθητότερον ἐπὶ τῆς κεντρικῆς Γαλικίας.

*Διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον Σκανδιναυικῶν καὶ Βαλτικῶν χωρῶν ἐν Ἀμβούργῳ.* Ὡς ἐκ τῆς γεωγραφικῆς αὐτοῦ θέσεως τὸ Ἀμβούργον συγκεντροῖ καὶ ἀξιόλογον διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον τῶν Σκανδιναυικῶν χωρῶν, ὡς καὶ τῶν Βαλτικῶν κρατῶν. Ἐν τῷ προκειμένῳ ὅμως τὸ Ἀμβούργον δὲν χρησιμεύει ὡς λιμὴν

(1) Hennig. Hauptwege κλπ. σ. 107.

εἰσαγωγῆς καὶ ἐξαγωγῆς ἐμπορευμάτων τῶν ἐν λόγῳ χωρῶν διὰ τὴν αὐτὴν αἰτίαν δι' ἣν καὶ τῶν χωρῶν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, καθόσον καὶ τὰ Σκανδιναυκὰ, ὡς καὶ τὰ Βαλτικὰ κράτη κέκτηνται ἰδίους λιμένας. Ἐάν δὲ τὸ Ἀμβούργον προσελκύη διαμετακομιστικὸν αὐτῶν ἐμπόριον ὀρισμένων εἰδῶν<sup>(1)</sup>, τοῦτο ὀφείλεται κυρίως εἰς τὰ διατιθέμενα ἄφθονα κεφάλαια καὶ εἰς τὴν ὑπαρξιν τακτικῶν καὶ πυκνῶν γραμμῶν μετὰ τῶν λιμένων, μεθ' ὧν δὲν ὑπάρχουσι τοιαῦτα ἐκ τῶν λιμένων τῶν Σκανδιναυκῶν καὶ Βαλτικῶν κρατῶν<sup>(2)</sup>.

Ἡ κατασκευὴ δὲ τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου (§ 5, III)<sup>(3)</sup>, δι' ἧς συντομεύονται αἱ μετὰ τὸ Ἀμβούργου καὶ τῶν λιμένων τῆς Βαλτικῆς ἀποστάσεις (κατὰ 250—300 μίλια), συνέβαλε τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ εἰδους τούτου τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, ὅπερ εὐνοεῖ ἢ ὑπαρξίς τοῦ ἐλευθέρου λιμένος. Μετὰ τὴν κατασκευὴν τῆς διώρυγος ταύτης ἡ Λυβέκκη ἀπώλεσε (ὑπὲρ τοῦ Ἀμβούργου) σχεδὸν τελείως τὴν ἄλλοτε ἰδίαν ἀπὸ τοῦ 13ου μέχρι τοῦ 18ου αἰῶνος) μεγάλην αὐτῆς σπουδαιότητα ὡς κέντρου

(1) Ἴδια προϊόντων μεμακρυσμένων χωρῶν καὶ δὴ ὀρύζης, καφέ, κακάο, ἰνῶν ἀγαθῆς, juta, καπνοῦ, γεωκαρῶν (Erdsnüsse), ἀραβοσίτου, Κοργα κλπ.

(2) Δι' αὐτὰ ὅθεν ἀποτελεῖ (ὅταν δὲν ὑπάρχῃ μεσοδιάστις ἐμπορίων τοῦ Ἀμβούργου) λιμένα μεταφορτώσεως ἀπὸ πλοίων εἰς ἄλλα πλοῖα, ἐνῶ διὰ τὰς χώρας τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης τόπον ἀλλαγῆς εἰδους μεταφορικοῦ μέσου.

(3) Διὰ τῆς Συνθήκης τῶν Βερσαλλιῶν ἡ διώρυξ τοῦ Κιέλου ὡς καὶ αἱ εἰς αὐτὴν ὁδοὶ εἰσόδου (ἐκβολαὶ Ἀλβίος καὶ κόλπος Κιέλου) εἶναι ἐλεύθεραι· εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν (ἄρθρ. 380), δὲν δύνανται δὲ νὰ εἰσπραχθῶσι τέλη ἢ ὅσα ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν διατήρησιν καὶ βελτίωσιν τῆς διώρυγος (ἄρθρ. 382).

διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τῶν περὶ τὴν Βαλτικὴν χωρῶν, ὀφειλομένην κατὰ μέγα μέρος εἰς τὴν θέσιν αὐτῆς παρὰ τὸν ἰσθμὸν τοῦ Ὀλοσάιν.

## § 10. Τὸ Ἀμβουῦργον ὡς κέντρον διεθνοῦς ἐμπορίου.

Ἡ τὸ Ἀμβουῦργον εὐρίσκεται εἰς ἐμπορικὰς σχέσεις μεθ' ὄλων τῶν χωρῶν τοῦ κόσμου καὶ σχεδὸν δὲν ὑπάρχει εἶδος ἐμπορεύματος, ὅπερ νὰ μὴ ἐκφορτῶνται εἰς τὰς προκυμαίας τοῦ λιμένος αὐτοῦ. Ἐν τούτοις παρὰ τὸν τεράστιον ὄγκον πράξεων, τὸ Ἀμβουῦργον δὲν κατέχει δεσπόζουσαν θέσιν, ὡς ἄλλοι μεγάλοι εὐρωπαϊκοὶ λιμένες (1), δι' οὐδὲν ἐκ τῶν εἰδῶν τῶν ἀποτελούντων ἀντικείμενον μεγάλου διεθνοῦς ἐμπορίου, πλὴν ἴσως τοῦ καφέ, δι' ὃν εἶναι μία τῶν μεγάλων ἀγορῶν τοῦ κόσμου.

Καὶ ὁμοῦς ὁ γειτονικὸς γερμανικὸς λιμὴν τῆς Βρέμης, καίτοι πολὺ μικρότερος εἰς κίνησιν τοῦ Ἀμβουῦργου, ἦτο, ἰδίᾳ πρὸ τοῦ Μεγάλου Πολέμου, ἡ δευτέρα εὐρωπαϊκὴ ἀγορὰ βάμβακος, ἐρχομένη ἀμέσως μετὰ τὸ Λίβερπουλ. (2)

(1) Οὕτω ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμστερδαμ κατέχει δεσπόζουσαν θέσιν εἰς τὸ ἐμπόριον τῶν μπαχαρικῶν, ὁ τῆς Ἀμβέρσης εἰς τὸ τῶν ἐρίων καὶ τοῦ βάμβακος, ὁ τῆς Χάβρης εἰς τὸ τοῦ καφέ, ὁ τοῦ Λονδίνου εἰς τὸ τῶν ἐρίων καὶ τῶν μετάλλων (καὶ δὴ τοῦ χαλκοῦ), ὁ τῆς Λιβερπούλης εἰς τὸ τοῦ βάμβακος κλπ.

(2) Οἱ λόγοι δι' οὓς κτώρθωσεν ἡ Βρέμη νὰ συγκεντρώσῃ τόσον ἀξιόλογον ἐμπόριον βάμβακος ἐν τῇ ἡπειρωτικῇ κύρῳπῃ εἶναι κυρίως οἱ ἑξῆς:

α) Ἡ Βρέμη διατέλει ἀπὸ μακροῦ εἰς ἐμπορικὰς σχέσεις μετὰ τῶν βαμβακοπαραγωγῶν χωρῶν τῆς Ἀμερικῆς πρὶν

Μέσω αὐτῆς ἐφοδιάζονται εἰς πρώτην ὕλην ὄχι μόνον τὰ μεγάλα γερμανικά κέντρα βαμβακουργίας τῆς Ρηνανίας (Crefeld, München—Gladbach, Neuss, Rheydt κλπ.), τῆς Σαξωνίας (Chemnitz, Glauchau, Meerane, Crimmitschau, κλπ) καὶ τῆς Σιλεσίας (Breslau, Liegnitz κλπ.), ἀλλὰ καὶ ἐν μέρει καὶ τὰ τῆς Ἀλσατίας (Mulhouse κλπ.)<sup>(1)</sup>, τῆς Ἑλβετίας (Βασιλείαν, Ζυρίχην, St Gall, Schywitz, Glaris κλπ)<sup>(2)</sup>, τῆς Βοημίας (Reichenberg<sup>(3)</sup> κλπ.) καὶ τῆς Πολωνίας (Lodz κλπ.)<sup>(4)</sup>

Ἡ ἀκόμη τὸ Ἀμβούργον ἀποκτήσῃ τὴν δεσπόζουσαν αὐτοῦ ὡς λιμένος τῆς κεντρικῆς Εὐρώπης θέσιν.

β) Ἡ μεγάλη γερμανικὴ ἀτμοπλοικὴ ἐταιρεία Norddeutscher Lloyd, ἣ τις ἐβρέθει ἐν Βρέμῃ, κατέβαλε τεραστίας προσπάθειας πρὸς διευκόλυνσιν τοῦ ἐμπορίου δάμβακος, κατασκευάσασα μάλιστα καὶ πολλὰ εἰδικὰ πλοῖα διὰ τὴν καλύτεραν μεταφορὰν αὐτοῦ.

γ) Αἱ μεγάλαί προσπάθειαι, ἃς κατέβαλεν ἡ Deutsche Baumwollgesellschaft.

(Βλ. σχετ. πλὴν ἄλλων. M a u r e t t e F. Les grands Marchés des Matières premières, Paris 1928, σελ.111).

(<sup>1</sup>) Προπολεμικῶς τὰ Ἀλσατικά βαμβακουργικά κέντρα ἐφοδιάζοντο ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον μίση Βορέμης, μεταπολεμικῶς ὅμως ἐφοδιάζονται κυρίως μίση Ἀμβέρσης.

(<sup>2</sup>) Ἡ δαμβκουργία ἔχει ἀναπτυχθῆ ἀπὸ μικροῦ ἐν τῇ βορείῃ καὶ βορειοανατολικῇ Ἑλβετίᾳ, ἣ μὲν νημάτων καὶ ὑφανμάτων εἶλα ἀπὸ τοῦ 16ου αἰῶνος (ἐν Ζυρίχῃ ἀναφαίνεται κατὰ πρῶτον ἤδη ἀπὸ τοῦ 1481, ἐν Βιτσιλείᾳ δὲ ἀπὸ τοῦ 1367), ἣ δὲ πλεκτῶν εἰδῶν ἀπὸ τοῦ 18ου.

(<sup>3</sup>) Δεπτομερῆ ἀπαρίθμησιν τῶν κέντρων δαμβκουργίας τῆς Βοημίας (κειμένων κυρίως εἰς τὸ βορειοανατολικὸν αὐτῆς τμήμα) βλ. πλὴν ἄλλων εἰς A n d r e e s K. Geographie des Welthandels, I, (Wien 1910, ἐπεξ. ὑπὸ Heiderich F. καὶ Sieger R.) σελ. 475.

(<sup>4</sup>) Μεταπολεμικῶς εἰς μικρὰν κλίμακx.

Ο αὐτὸς λιμὴν τῆς Βρέμης, προπολεμικῶς τοῦλάχιστον, εἶχε κατωρθώσει νὰ καταλάβῃ δεσπόζουσαν θέσιν καὶ ἐν τῷ ἐμπορίῳ τῆς ὀρύζης καὶ τοῦ καπνοῦ (καὶ ἐκ τῶν δευτερευόντων εἰδῶν καὶ ἐν τῷ τοῦ Ἰνδικοῦ)

II. Ἐὰν ὁμως τὸ Ἄμβουργον δὲν κατέχει δεσπόζουσαν θέσιν διὰ τὰ εἶδη τ' ἀποτελοῦντα ἀντικείμενον μεγάλου διεθνοῦς ἐμπορίου, οὐχ ἦττον κέκτηται τοιαύτην διὰ πολλά, ἅτινα ἔρχονται εἰς τὴν δευτέραν ἢ τρίτην σειρὰν καὶ δὴ ἐξ ἐκείνων τὰ ὁποῖα παράγονται εἰς τὰς τροπικὰς καὶ ὑποτροπικὰς χώρας. Τὴν συγκέντρωσιν δὲ τοῦ ἐμπορίου τῶν εἰδῶν τούτων, ὡς καὶ ἄλλων τινῶν ὀφείλει κυρίως τὸ Ἄμβουργον εἰς τὴν ὑπαρξιν ἐν αὐτῷ ἐλευθέρου λιμένος.

Οὕτω ἐνῶ ἐκ τοῦ εἰσαγομένου ἐν Γερμανίᾳ (οὐχὶ ὑπὸ διαμετακόμισιν) καφέ (ἀξίας κατὰ τὸ 1931 223 ἑκατομμ. Μ.), ἐπανεξάγονται ἐλάχισται ποσότητες, ἐκ τοῦ εἰσαγομένου ἐν τῷ ἐλευθέρῳ λιμένι τοῦ Ἄμβούργου ἐπανεξάγονται μεγάλαι ποσότητες (1931 διὰ θαλάσσης 35.700 τ., ἀξίας 40.000.000 Μ.).

Ἐπίσης ἐνῶ ἐκ τοῦ εἰσαγομένου ἐν Γερμανίᾳ (οὐχὶ ὑπὸ διαμετακόμισιν) καπνοῦ (ἀξίας Μ. 158.900.000 κατὰ τὸ 1931) ἐπανεξάγονται μικρὰ ποσὰ (ἀξίας Μ. 400.000 κατὰ τὸ 1931), ἐκ τοῦ εἰσαγομένου ἐν τῷ ἐλευθέρῳ λιμένι τοῦ Ἄμβούργου ἐπανεξάγονται εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περὶ τὰ 40% (1931 διὰ θαλάσσης 15.000 τ., ἀξίας 34.000.000 Μ.).

III. Εἰδικώτερον ἐκ τῶν εἰδῶν, ἅτινα ἀποτελοῦν ἀντικείμενον λίαν ἀξιολόγου διεθνοῦς ἐμπορίου ἐν Ἄμβούργῳ ἄξια μνείας εἶναι ἰδίᾳ:

α) Ὁ καφές, οὗτινος τὸ ἐμπόριον χρονολογεῖται ἀπὸ μακροῦ σχετικῶς χρόνου καὶ δι' ὃ ὁ γαλλικὸς λιμὴν τῆς Χάβρης κατέβαλλε πολλάκις προσπαθείας ὅπως ὑποσκελίσῃ τὸ Ἄμβουργον. Ἄλλοτε εἰσήγετο ὁ καφές κυρίως ἐξ Ἰάβας καὶ Βραζιλίας, νῦν ὁμως

εισάγεται <sup>(1)</sup> και εκ πολλων άλλων τροπικων χωρων (βλ. σελ. 54).

Λιαν σημαντικον μέρος των εισαγομενων εις 'Αμβούργον ποσοτητων επανεξάγεται εις το εξωτερικον. Δια θαλάσσης γίνεται επανεξαγωγή (περι τα 25<sup>0</sup>/<sub>100</sub> των εισαγομενων) κυριως <sup>(2)</sup> εις τας περι την Βαλτικην χώρας και δη την Φιννλανδιαν (1931 10.300 τ., άξ. 11 έκτμ. Μ.), Δανίαν (1931 8.550 τ., άξ. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> έκτμ. Μ.), Σουηδιαν (1931 4.635 τ., άξ. 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> έκτμ. Μ.), Νορβηγίαν (1931 3500 τ. άξ. 3,9 έκτμ. Μ.), 'Αγγλίαν (1931 2.400 τ. άξ. 2,7 έκτμ. Μ.), 'Ολλανδιαν (1931 1.800 τ. άξ. 2,1 έκτμ. Μ.) και Βέλγιον (1931 1350 τ. άξ. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> έκτμ. Μ.), δια των πλωτων οδων του εσωτερικου κυριως εις Τσεχοσλοβακίαν και δια των σιδηροδρόμων εις τας πλειστας των χωρων της Κεντρικης Ευρώπης και τινος της ανατολικης <sup>(3)</sup>.

β) Το κακάο, δια το όποιον πρό του Πολέμου <sup>(4)</sup>

<sup>(1)</sup> Τα εν τη § 8 ('Εμπόριον) γενικως αναγραφόμενα ποσά εμπορευμάτων αναφέρονται εις τα εισαγόμενα όχι μόνον εκ του εξωτερικου, αλλά και εκ της λοιπης Γερμανίας, ως και εις τα εξαγόμενα τόσοσ εις το εξωτερικόν, όσον και εις την λοιπήν Γερμανίαν.

<sup>(2)</sup> Handel & Schiffahrt Haf. Hamb., 1931, σ. 113.

<sup>(3)</sup> Αι αναφερόμεναι εν τη § ταύτη (10, III) ως επανεξαγόμεναι ποσότητες εμπορευμάτων περιλαμβάνουν εκτός των αγορασθέντων υπό εμπόρων του 'Αμβούργου και μεταπωληθέντων εις ξένους και εκείνα, ατινα δέν απέτελεσαν αντικείμενον εμπορίου εν τη πόλει ταύτη, άλλ' άπλως διήλθον του λιμένος της όπου και μεταφορτώθησαν.

<sup>(4)</sup> Περι της πρό του Πολέμου παραγωγής και του εμπορίου κακάο ελ. πλην άλλων Andrees (Heiderich-Sieger) Geographie des Welthandels IV (Wien 1921) σελ. 224-6.

τὸ Ἀμβουῦργον ἦτο ἡ πρώτη ἀγορά τοῦ κόσμου. Μεταπολεμικῶς ὁμως ἡ Χάβρη καὶ τὸ Λονδῖνον κατώρθωσαν κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον νὰ τὸ ὑποσκελίσωσιν.

Ἐκ τῶν εἰσαγομένων εἰς Ἀμβουῦργον ποσοτήτων βλ. σ. 54) μέγα μέρος ἐπανεξάγεται εἰς τὸ ἐξωτερικόν διὰ θαλάσσης μὲν (περὶ τὰ 25% τοῦ εἰσαγομένου) κυρίως εἰς Ὀλλανδίαν (1931 12.770 τ. ἀξ. Μ. 7.777.000), Ἡνωμένας Πολιτείας (1931 5188 τ. ἀξ. Μ. 3.088.540), Ρωσίαν (1931 4006 τ. ἀξ. Μ. 2.422.000), Σουηδίαν (1931 2073 τ. ἀξ. Μ. 1.262.280) καὶ Δανίαν (1931 1865 τ. ἀξ. Μ. 1.130.890), διὰ τῶν πλωτῶν ὁδῶν τοῦ ἐσωτερικοῦ εἰς Τσεχοσλοβακίαν καὶ διὰ τῶν σιδηροδρόμων εἰς τὰς πλείστας τῶν χωρῶν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

γ) Ἡ ὄρυζα, δι' ἣν τὸ Ἀμβουῦργον εἶναι μία τῶν πρώτων ἀγορῶν τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης.

Ἐκ τῶν εἰσαγομένων ποσοτήτων (βλ. σ. 53) μέγα μέρος ἐπανεξάγεται εἰς τὸ ἐξωτερικόν, διὰ θαλάσσης μὲν (περὶ τὰ 20%) κυρίως εἰς Φιννλανδίαν (1931 5212 τ. ἀξ. Μ. 1.220.530) καὶ Πορτογαλίαν (1931 5690 τ. ἀξ. Μ. 1.186.260) ἐκ τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, εἰς Κολομβίαν (1931 9.534 τ. ἀξ. Μ. 1.844.220), Κούβαν (1931 5780 τ. ἀξ. Μ. 1.278.490) καὶ Δομινικανὴν Δημοκρατίαν (1931 7160 τ. ἀξίας Μ. 1.374.680) ἐκ τῶν Ἀμερικανικῶν, καὶ τέλος εἰς τὰς ἀγγλικὰς κτήσεις τῆς δυτικῆς Ἀφρικῆς, διὰ τῶν πλωτῶν ὁδῶν τοῦ ἐσωτερικοῦ κυρίως εἰς Τσεχοσλοβακίαν (1931 17517 τ.) καὶ διὰ τῶν σιδηροδρόμων εἰς πολλὰς τῶν χωρῶν τῆς Κεντρικῆς καὶ Ἀνατολικῆς Εὐρώπης.

δ) Τὰ νεωκάρυα (Erdnüsse) (1), ἅτινα εἰσάγον

(1) Καίνως ἀράπικα φαστίκια, ὑπόγεια σπέρματα Ἀραχίδος τῆς ὑπογείου (*Arachis hypogaea*), φυτὸν τῆς ἐξέως τῶν φυχανθῶν, καλλιεργουμένου εἰς εὐρείαν κλίμακᾳ εἰς τὰς θερμὰς χώρας. Ἐκ τῶν γεωκαρῶν ἐξάγεται λιπαρὸν ἔλαιον χρησιμοποιούμενον κυρίως εἰς τὴν βιομηχανίαν.

ται εις μεγάλας ποσότητας ἐν Ἀμβούργῳ (1931 254.035 τ., ἀξίας Μ. 81.708.650) κυρίως ἐξ Ἰνδιῶν (1931 140.750τ.), Κίνας (1931 36600 τ.) καὶ δυτικῆς Ἀφρικῆς (1931 64800 τ.). Καὶ τούτων μέρος ἐπαναξάγεται εἰς τὸ ἐξωτερικόν, διὰ θαλάσσης μὲν κυρίως εἰς Σουηδίαν (1931 6428 τ. ἀξ. Μ. 2.377.360), Δανίαν (1931 4100 τ. ἀξ. Μ. 1.520.150) καὶ Ἀργεντινὴν (1931 5.434 τ. ἀξ. Μ. 1.793.220), σιδηροδρομικῶς δὲ εἰς πολλάς χώρας τῆς Κεντρικῆς καὶ Ἀνατολικῆς Εὐρώπης.

ε) **Κόπρα** (Cοprah ἢ Κοpρα), καρποὶ φοινικοειδῶν (1) (τεμαχισμένοι εἰς λωρίδας), ἐξ ὧν ἐξάγεται ἔλαιον (γνωστὸν ὡς κόκκου βούτυρον) χρησιμοποιούμενον κυρίως εἰς τὴν σαπωνοποιῶν. Ἐκ τῶν εἰσαγομένων ποσοτήτων (βλ. σελ. 53) ἀξιόλογον μέρος ἐπανεξάγεται διὰ θαλάσσης μὲν (1931 22600 τ. ἀξ. Μ. 7100000) κυρίως εἰς Νορβηγίαν (1931 9118 τ. ἀξ. Μ. 2.914.780) καὶ Δανίαν (1931 5170 τ. ἀξ. Μ. 1.552.460), διὰ τῶν πλωτῶν δὲ ὁδῶν τοῦ ἐσωτερικοῦ εἰς Τσεχοσλοβακίαν.

στ) **Τό καουτσούκ** (ἐλαστικὸν κόμμι). Πρὸ τοῦ Μεγάλου Πολέμου τὸ Ἀμβούργον ἦτο ὁ πρῶτος λιμὴν εἰσαγωγῆς καουτσούκ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης (2). Εἰσήγοντο εἰς αὐτὸ περί τὰς 20000 τόννων ἐτησίως, σχεδὸν τὸ σύνολον τοῦ ἐν Γερμανίᾳ εἰσαγομένου (ἀνελθόντος κατὰ τὸ 1913 εἰς 20.497 τ.ι. Ἐκ τούτων

(1) Ἰδίᾳ Κόκκου τοῦ καρποφόρου (*Cocos nucifera*) καὶ Κόκκου τοῦ βουτυρόδου (*C. butyracea*). Βλ. πλὴν ἄλλων *Birk M. Kopra - Produktion und Kopra - Handel, Jena 1913 (Probleme der Weltwirtschaft, XV)*.

(2) Πρῶτος λιμὴν τοῦ κόσμου διὰ τὴν εἰσαγωγὴν καὶ ἐπαναδιανομὴν τοῦ καουτσούκ ἦτο τὸ Λίβερπουλ, εἰς ὃ κατὰ τὸ 1912 β. εἰσῆχθησαν 56.000 τ. (ἐπὶ 98.000 τ. παγκοσμίου παραγωγῆς), ἐξ ὧν 37.000 ἐπανεξήχθησαν εἰς Γαλλίαν, Βέλγιον, Γερμανίαν καὶ Ἀμερικὴν.



περί τὰς 4000 τ. ἐπανεξήγοντο διὰ θαλάσσης, τὸ δὲ ὑπόλοιπον ἐτροφοδοτεῖ τὴν γερμανικὴν καὶ ἐν μέρει καὶ τὴν Αὐστριακὴν βιομηχανίαν. (1)

Κατὰ τὰ πρῶτα μεταπολεμικὰ ἔτη ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου δὲν κατεῖχε πλέον τὴν πρώτην θέσιν ἐν τῇ Ἠπειρωτικῇ Εὐρώπῃ, ὑποσκελισθεὶς ἰδίᾳ ὑπὸ τῶν ἰταλικῶν λιμένων καὶ τοῦτο καθόσον ἡ εἰσαγωγή τοῦ εἴδους τούτου ἐν Γερμανίᾳ καίτοι μαγαλυτέρα τῆς προπολεμικῆς (1922 (2) 28.800 τ., 1925 36.000 τ.) ἦτο μικρότερα τῆς ἐν Γαλλίᾳ (1923 45000 τ. ἐναντι μόνον 15.000 τ. προπολεμικῶς) καὶ τῆς ἐν Ἰταλίᾳ (1925 123.000 τ., ἐναντι μόλις 2.400 τ. ἡπροπολεμικῶς), χωρῶν εἰς ἅς ἡ βιομηχανία αὐτοκινήτων, ἥτις ἀπορροφᾷ τὰς μαγαλυτέρας ποσότητας, ἀνεπτύχθη τεραστίως. Ἀκολούθως ὁμως τὸ Ἀμβούργον ἤρχισε ν' ἀποκτᾷ τὴν προπολεμικὴν αὐτοῦ θέσιν (1931 εἰσαγωγή 56.000 τ.), καθ' ὅσον καὶ ἐν Γερμανίᾳ ἀνεπτύχθη ἐπίσης τὰ μέγιστα ἡ βιομηχανία τοῦ αὐτοκινήτου καὶ διότι μέσῳ αὐτοῦ ἤρχισαν νὰ ἐφοδιάζωνται καὶ ἄλλαι χῶραι. Οὕτω ἐκ τῶν εἰσαγομένων ποσοτήτων (βλ. σ. 54) ἀξιόλογον μέρος ἐπανεξάγεται, διὰ θαλάσσης μὲν κυρίως εἰς Ρωσίαν (1931 11.891 τ. ἀξ. Μ. 10.990.500), Σουηδίαν (1931 1650 τ. ἀξ. Μ. 1.315.550) καὶ Ἀγγλίαν (1931 943 τ. ἀξ. Μ. 707.500), διὰ ξηρᾶς δὲ εἰς Τσεχοσλοβακίαν καὶ ἄλλας χώρας τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

ζ) Ὁ ἀραβόσιτος, δι' ὃν τὸ Ἀμβούργον εἶναι κέντρον ἐπαναδιανομῆς διὰ τὰς Σκανδιναυϊκὰς κυρίως χώρας.

Ἐκ τῶν εἰσαγομένων ποσοτήτων (βλ. σελ. 53), περὶ τὰ 35% ἐπανεξάγονται διὰ θαλάσσης (βλ. σελ. 58), ἀξιόλογον δὲ μέρος καὶ διὰ τῶν πλωτῶν ὁδῶν τοῦ

(1) Maurette, Gr. Marchés Mat. Prem. σ. 143

(2) Statist. Jharb. f. d. Deut. Reich 1928, σελ. 118.

έσωτερικοῦ ἰδίᾳ εἰς Τσεχοσλοβακίαν (1931 263.400 τ.), εἰς μικράς δὲ ποσότητας καὶ εἰς Πολωνίαν.

η) Ὁ καπνός, δι' ὃν τὸ Ἄμβουϋργον κατώρθωσεν ἄνα καταστῆ μία τῶν σπουδαιότερων ἀγορῶν συγκεντρώσεως καὶ ἐπαναδιανομῆς, ὄχι μόνον εἰς τὰς Σκανδιναυικὰς (Δανίαν 1931 1768 τ. ἀξ. Μ. 3.470.120 κλπ.) καὶ Βαλτικὰς χώρας (Φιννλανδίαν 1931 1370 τ. ἀξ. Μ. 2.690.930 κλπ.), ὡς καὶ πολλὰς τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ἀλλὰ καὶ εἰς αὐτὰς ἀκόμη τῆς βορειοδυτικῆς Εὐρώπης (Ὁλλανδίαν 1931 4829 τ. ἀξ. Μ. 13.785.360, Βέλγιον 1931 2146 τ. ἀξ. Μ. 3.960.030, Ἀγγλίαν 1931 644 τ. ἀξ. Μ. 1.453.730) καίτοι αὗται κείνται πλησιέστερον (κατὰ θάλασσαν) πρὸς τὰ κέντρα τῆς παραγωγῆς.

θ) Ἡ *Juta* (Ἰνδικὴ κάνναβις), δι' ἣν εἶναι ἀξιόλογον κέντρον ἐπαναδιανομῆς εἰς τὰς περὶ τὴν Βαλτικὴν χώραν καὶ πολλὰς τῶν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Οὕτω ἐκ τῶν εἰσαγομένων ποσοτήτων (βλ. σελ. 54) ἐπανεξάγονται διὰ θαλάσσης μὲν περὶ τὰ 20% κυρίως εἰς Ῥωσίαν (1931 6145 τ. ἀξ. Μ. 2.329.280), Σουηδίαν (1931 4490 τ. ξ. Μ. 1.781.860), Ἑσθονίαν (1931 2740 τ. ἀξ. Μ. 1.088.640) καὶ Ἰσπανίαν (1931 1590 τ. ἀξ. Μ. 537.110), διὰ τῶν πλωτῶν δὲ ὁδῶν τοῦ ἐσωτερικοῦ κυρίως εἰς Τσεχοσλοβακίαν—1931 24.540 τ.) καὶ τῶν σιδηροδρόμων ἔτι μεγαλείτερα ποσὰ εἰς τὰς διαφόρους χώρας τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

ι) Αἱ Ἴνες ἀγάυης (¹), αἵτινες εἰσάγονται ἰδίᾳ ἐκ τῆς ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς, (21.200 τ. ἀξ. Μ. 7.706.000 κατὰ τὸ 1931 ἐκ τῆς πρόην Γερμανικῆς

(¹) Κυρίως χρησιμοποιοῦνται εἰς τὴν βιοτεχνίαν (διὰ κατασκευὴν σχοινίων, σάκκων, κλπ) τὰ νήματα τὰ προερχόμενα ἐκ κατεργασίας Ἰνῶν τῶν φύλλων Ἀγάυης τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀγάυης τῆς ἀκάμπτου (*Agave rigida*), Ἀγάυης τῆς ζωντοτάκου (*Agave vivipara*) καὶ τινῶν ἄλλων εἰδῶν.

Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς, 6800 τ. ἀξ. Μ. 2.405.000 ἐκ τῆς Πορτογαλικῆς καὶ 5630 τ. ἀξ. Μ. 2.056.500 ἐκ τῆς Ἀγγλικῆς), εἰς μικροτέρας δὲ ποσότητας καὶ ἐκ τῶν Ὀλλανδικῶν Ἰνδιῶν (1931 5780 τ.) καὶ τοῦ Μεξικοῦ (1931 2700 τ.).

Ἐκ τῶν εἰσαγομένων ποσοτήτων ἐπανεξάγεται διὰ θαλάσσης σημαντικὸν μέρος ἰδίᾳ εἰς Ἠνωμένας Πολιτείας (1931 7289 τ. ἀξ. Μ. 3.648.220), Βέλγιον (1931 5967 τ. ἀξ. Μ. 2.985.160), Ἀγγλίαν (1931 2385 τ. ἀξ. Μ. 1.187.350), Δανίαν (1931 2217 τ. ἀξ. Μ. 1.100.840) καὶ Ὀλλανδίαν (1931 2127 τ. ἀξ. Μ. 1.063.150).

ια) Ὁ βάμβαξ, οὗτινος τὸ ἐμπόριον ἐν Ἀμβούργῳ κατέστη ζωηρότατον κατὰ τὰς τελευταίας δεκαετηρίδας. Μάλιστα μέσῳ αὐτοῦ ἐφοδιάζεται ἐν μέρει καὶ αὐτὴ ἀκόμη ἡ Βρέμη (1931 5360 τ. ἀξ. Μ. 4.050.000).

Ἐκ τῶν εἰσαγομένων ποσοτήτων (βλ. σ. 54) ἐπανεξάγεται σημαντικὸν μέρος, διὰ θαλάσσης μὲν (περὶ τὰ 10 „ τῶν εἰσαγομένων), κυρίως εἰς Ἀγγλίαν (1931 3100 τ. ἀξ. Μ. 2.330.000), Ἠνωμένας Πολιτείας (1931 2500 τ. ἀξ. Μ. 1.820.000) καὶ Σουηδίαν (1931 1600 τ. ἀξ. Μ. 1.100.000), διὰ τῶν πλωτῶν δὲ ὁδῶν τοῦ ἐσωτερικοῦ (εἰς Τσεχοσλοβακίαν—1931 4326 τ.) καὶ τῶν σιδηροδρόμων ἔτι ἀξιολογώτερον εἰς τὰς διαφόρους χώρας τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

ιβ) Τὸ θεῖον, ὅπερ εἰσάγεται ἰδίᾳ ἐξ Ἠνωμένων Πολιτειῶν (1931 84.240 τ., ἀξ. Μ. 9.124.000) καὶ Ἰταλίας (1931 15.480 τ. ἀξ. Μ. 1.553.000). Ἐπανεξάγονται δὲ ἐκ τούτου εἰς τὸ ἐξωτερικὸν σημαντικαὶ ποσότητες ἰδίᾳ διὰ θαλάσσης, κυρίως εἰς Σουηδίαν (1931 43.470 τ. ἀξ. Μ. 4.484.000) καὶ Φιννλανδίαν (1931 33.575 τ. ἀξ. Μ. 3.467.800).

ιγ) Τὸ Νίτρον τῆς Χιλῆς, οὗτινος ἐπανεξάγονται ἐκ τῶν εἰσαγομένων ποσοτήτων (βλ. σελ. 55) διὰ θαλάσσης μὲν περὶ τὸ „, κυρίως εἰς Σουηδίαν (1931 23500 τ. ἀξ. Μ. 4.324.000), Δανίαν (1931 24350 τ. ἀξ.

Μ. 4.070.800) και Λεττονίαν (1931 2944 τ. άξ. Μ. 466.600), διά τών πλωτῶν δέ ὁδῶν τῆς ἔνδοχώρας (κυρίως εἰς Τσεχοσλοβακίαν—1931 25970 τ.) καὶ τῶν σιδηροδρόμων ἀξιόλογον ἐπίσης μέρος.

ιδ) Τά ὀρυκτά ἔλαια, ἔξ ὧν ἐκ τῶν εἰσαγομένων ποσοτήτων (βλ. σ. 55) ἐπανεξάγονται εἰς τὸ ἐξωτερικόν διὰ θαλάσσης μὲν περὶ τὸ 1/3, κυρίως εἰς Ἀγγλίαν (1931 21500 τ., άξ. Μ. 5.300.000), Ὀλλανδίαν (1931 22.800 τ. άξ. Μ. 3.070.000), Σουηδίαν (1931 14.100 τ. άξ. Μ. 3.100.000), Δανίαν (1931 10.500 τ. άξ. Μ. 1.800.000), Ἰαπωνίαν, Λιθουανίαν, Ἰσπανίαν καὶ Πορτογαλίαν, διά τῶν πλωτῶν δέ ὁδῶν τῆς ἔνδοχώρας καὶ τῶν σιδηροδρόμων ἀξιόλογα ἐπίσης ποσά εἰς τὰς χώρας κυρίως τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

ιε) Αἱ δοραὶ καὶ τὰ δέρματα, δι' ἃ τὸ Ἀμβουῦργον ἀποτελεῖ λίαν ἀξιόλογον κέντρον συγκεντρώσεως καὶ ἐπαναδιανομῆς. Διὰ θαλάσσης ἐπανεξάγονται κυρίως δοραὶ καὶ δέρματα εἰς Ἠνωμένας Πολιτείας (1931 άξ. 29' ἑκτμ. Μ.), Ἀγγλίαν (1931 άξ. 17 ἑκτμ. Μ.), Σουηδίαν (1931 άξ. 6,7 ἑκτμ. Μ.), Γαλλίαν (1931 άξ. 5,7 ἑκτμ. Μ.), Ρωσίαν (1931 άξ. 5,2 ἑκτμ. Μ.), Λεττονίαν (1931 άξ. 3,3 ἑκτμ. Μ.), Ὀλλανδίαν (1931 άξ. 3,4 ἑκ. Μ.), Βέλγιον, Φινλανδίαν, διά τῶν πλωτῶν δέ ὁδῶν τοῦ ἐσωτερικοῦ εἰς Τσεχοσλοβακίαν κλπ.

ιστι) Τά ἔρια, ὧν τὸ ἐμπόριον χρονολογεῖται ἀπὸ μακροῦ. Ἐκ τῶν εἰσαγομένων ποσοτήτων (βλ. σ. 55) ἐπανεξάγονται εἰς τὸ ἐξωτερικόν διὰ θαλάσσης μὲν περὶ τὸ 1/3, κυρίως εἰς Σουηδίαν (1931 2540 τ. άξ. Μ. 4.703.920, Ἠνωμένας Πολιτείας (1931 2680 τ. άξ. Μ. 3.026.300), Ἀγγλίαν (1931 1860 τ. άξ. Μ. 2.579.800), Ρωσίαν (1931 1196 τ. άξ. Μ. 2.423.900) καὶ Βέλγιον (1931 1958 τ. άξ. Μ. 2.230.100), διά τῶν πλωτῶν δέ ὁδῶν τῆς ἔνδοχώρας (Τσεχοσλοβακίαν—1931 2000 τ.) καὶ τῶν σιδηροδρόμων ἀξιόλογα ἐπίσης ποσά.

IV. Τὸ Ἀμβουῦργον εἶναι ἀξιόλογος ἐμπορικὴ ἀγο-

ρά εξαγωγῆς καὶ τινῶν ἄλλων εἰδῶν, ἅτινα δὲν προ-  
έρχονται ἐξ ὑπερθαλασσίῳ χωρῶν, ἀλλ' ἐκ χωρῶν  
τῆς ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ κυρίως ἐκ Τσεχοσλο-  
βακίας. Εἶναι δὲ ταῦτα οὐχὶ πρῶται ὄλαι ὡς ἐκεῖνα,  
ἅτινα ἀνεφέραμεν ἐν τοῖς προηγουμένοις, ἀλλὰ βιο-  
μηχανικὰ ἴδια προϊόντα.

Τὸ Ἀμβούργον δηλονότι ἀποτελεῖ διὰ πολλὰς  
χώρας τῆς ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης ὄχι μόνον λιμένα εἰς  
ὃν τὰ ἐμπορεύματα, ἅτινα ἐξάγονται ἐξ αὐτῶν ἢ  
εἰσάγονται εἰς αὐτάς ἀλλάσσουν μεταφορικὸν μέσον,  
ἀλλὰ καὶ ἀξιόλογον ἀγορὰν ἐξαγωγικοῦ καὶ εἰσαγω-  
γικοῦ ἐμπορίου αὐτῶν.

Ἡ τοιαύτη λειτουργία τοῦ Ἀμβούργου, ὡς ἀξιο-  
λόγου δηλονότι ἐμπορικῆς ἀγορᾶς εἰσαγωγικοῦ ἐμ-  
πορίου τῆς ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης, κέκτηται μεγίστην  
οἰκονομικὴν σπουδαιότητα, καθ' ὅσον πρσκύπτουσιν  
ἐξ αὐτῆς ὄχι μόνον ὠφέλεια ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως  
τοῦ λιμένος (μεταφορικά, φορτωτικά καὶ ἐκφορτωτικά,  
κλπ), ὡς συμβαίνει ἐν τῇ ἀπλῇ διαμετακομίσει, ἀλλὰ  
καὶ τοιαῦται ἐκ τῶν ἐμπορικῶν κερδῶν, ἅτινα καρ-  
ποῦνται οἱ ἐμπορικοὶ οἴκοι τοῦ Ἀμβούργου οἱ ἀσχο-  
λούμενοι μὲ τὸ ἐμπόριον τοῦτο.

## § 11 Τὸ Ἀμβούργον ὡς ἐμπορικὴ ἀγορὰ τῆς Γερμανίας.

1. Ὡς ἐκ τῆς γεωγραφικῆς αὐτοῦ θέσεως, τὸ Ἀμ-  
βούργον, κείμενον κατὰ τὰ ἄκρα τῆς Γερμανικῆς  
Ἐπικρατείας καὶ ἐν μέσῳ περιοχῶν, οὔτε πολὺ πλου-  
σίῳν εἰς παραγωγὴν, οὔτε καὶ πυκνότατα κατοικημέ-  
νων (1), δὲν ἀποτελεῖ, ὡς πολλὰ ἄλλαι τῶν μεγάλων  
πόλεων τῆς Γερμανίας, λίαν σημαντικὸν κέντρον

(1) Ὀλστάν 100 κάτοικοι κατὰ τετρ. χιλμ., Σλέσβιχ 100,  
Μεκλεμβούργον—Σβέρν 50, Ἀννόβερον 100.

ἑσωτερικοῦ ἔμπορίου. Πάντως δὲν εἶναι καὶ ἀνάξιον λόγου κέντρον συγκεντρώσεως πολλῶν εἰδῶν ἐκ τῶν παραγομένων εἰς διαφόρους γειτονικάς ἢ μὴ περιοχάς καὶ τῆς μεταπωλήσεώς των εἰς ἄλλας.

Ἡ τοιαύτη λειτουργία τοῦ Ἀμβούργου ὡς ἀγορᾶς ἑσωτερικοῦ τῆς Γερμανίας ἔμπορίου περιορίζεται ὡς ἐκ τῆς παρουσίας κυρίως τῶν δύο γειτονικῶν Πρωσικῶν πόλεων Harburg καὶ Altona, ὧν ἡ μὲν πρώτη ἀποτελεῖ τὸ ἔμπορικὸν κέντρον μεγάλου μέρους τοῦ ἀνατολικοῦ Ἀννοβέρου, ἡ δὲ δευτέρα τοῦ Ὀλσταίν. Ἄλλοτε μάλιστα, ὅτε ἡ μὲν πρώτη ἀνήκεν εἰς τὸ κράτος τοῦ Ἀννοβέρου (μέχρι τοῦ 1866), ἡ δὲ δευτέρα ἐξηρτάτο πολιτικῶς ἐκ τῆς Δανίας (μέχρι τοῦ 1863), ἦτο ἔτι πλέον περιωρισμένη. Γενικῶς ἄλλως τε καὶ ἐξ ἱστορικῆς παραδόσεως (!) τὸ Ἀμβούργον δὲν στρέφει τὴν προσοχὴν του πρὸς τὸ ἑσωτερικὸν ἔμπόριον τῆς βορειοδυτικῆς Γερμανίας, ἀλλὰ κυρίως πρὸς τὸ ἑξωτερικόν, δι' ὃ καὶ εἶναι λίαν κατάλληλος ἢ θέσις αὐτοῦ.

Ἢ τῷ ὄντι ἡ γεωγραφικὴ αὐτοῦ θέσις ὡς λιμένος ἐπὶ τοῦ εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν ἐκβάλλοντος Ἀλβιος, ἐπέτρεψεν εἰς αὐτὸ ν' ἀναπτυχθῇ εἰς τὴν πρώτην Γερμανικὴν ἀγορὰν διὰ τὰς μετὰ τοῦ ἑξωτερικοῦ συναλλαγὰς.

Σημαντικὸν μέρος τῶν εἰσαγομένων διὰ τοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου ἔμπορευμάτων τῶν προοριζομένων διὰ τὴν λοιπὴν Γερμανίαν δὲν διέρχεται ἀπλῶς δι' αὐτοῦ ὡς τόπου ἀλλαγῆς μεταφορικοῦ μέσου μόνον, ἀλλ' ἀποτελεῖ καὶ ἀντικείμενον ἔμπορίου, ἦτοι

(!) Τὸ Ἀμβούργον ὑπῆρξεν ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς πρώτης ἀξιολόγου ἀναπτύξεως αὐτοῦ (§ 2 II) κέντρον κυρίως ναυτικόν, συγκεντρώσαν τὰς προσπάθειάς του εἰς τὸ μετὰ τῶν ἕνων χωρῶν ὑπερθάλασσιον ἔμπόριον.

πρόκειται περί ἐμπορευμάτων ἀγοραζομένων ὑπὸ ἐμπόρων τοῦ Ἀμβούργου καὶ μεταπωλουμένων εἰς ἐμπόρους τῆς λοιπῆς Γερμανίας. Ὁμοίως μέγα μέρος τῶν ἐξαγομένων διὰ τοῦ λιμένος ἐμπορευμάτων τῶν παραγομένων εἰς τὴν λοιπὴν Γερμανίαν, δὲν διέρχεται ἀπλῶς αὐτοῦ, ἀλλ' ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ἐμπορίου τῶν οἰκῶν τοῦ Ἀμβούργου, οἵτινες ἀγοράζοντες αὐτὰ ἐκ τῶν γερμανῶν παραγωγῶν τὰ μεταπωλοῦσιν εἰς ξένους ἐμπόρους ἢ τὰ ἀποστέλλουσιν εἰς τὰ ἐν ἀλλοδαπῇ πρακτορεῖα τῶν.

Ἐκ τῆς λειτουργίας του ταύτης ὡς ἐμπορικῆς ἀγορᾶς τῆς Γερμανίας διὰ τὰς μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ συναλλαγὰς τὸ Ἀμβούργον προσπορίζεται μεγάλα ὠφέλη, συγκεντροῖ δὲ εἰς τὸν λιμένα αὐτοῦ κίνησιν, ἥτις ἄλλως ἤθελε διαφύγη τὸ πιθανώτερον πρὸς ἄλλους λιμένας πλησιεστέρους πρὸς τὰς περιοχὰς παραγωγῆς (Στεττίνον διὰ τὴν ἀνατολικὴν Γερμανίαν, Βρέμην διὰ τὴν βορειοδυτικὴν, κλπ.).

III. Ἐκ τῶν ἀποτελούντων ἐν Ἀμβούργῳ ἀντικείμενον λίαν ἀξιολόγου εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου διὰ τὴν λοιπὴν Γερμανίαν εἰδῶν, ὑπερτεροῦν ἰδίᾳ τὰ εἶδη διατροφῆς καὶ αἰ πρώται ὕλαι. Οὕτω τὸ ἐμπόριον εἰσαγωγῆς σίτου καὶ ἀλεύρων εἶναι τὰ μέγιστα ἀνεπτυγμένον, ὡς ἐπίσης καὶ τὸ τῶν ὀρυκτῶν ἐλαίων, τῶν δορῶν καὶ δερμάτων, κλπ.

Ἐκ τῶν ἀποτελούντων δὲ ἀντικείμενον ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου εἰδῶν, τὰ πλεῖστα εἶναι βιομηχανικὰ προϊόντα καὶ δὴ ἐξ ἐκείνων, ἅτινα παράγονται εἰς τὰς γειτονικὰς κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον περιοχὰς (Πρωσσ. Σαξωνίαν, Ἀννόβερρον, Ὀλοσάιν, Μεκλεμβούργον, Βρανδεμβούργον, κλπ.)

Ἐν τῶν εἰδῶν τούτων εἶναι ἡ σάκχαρις, ἥς τὸ ἐμπόριον (1) ἐν Ἀμβούργῳ δὲν χρονολογεῖται ἢ ἀπὸ

(1) Σχετικῶς μὲ τὸ ἐμπόριον σακχάρου ἐν Ἀμβούργῳ

τοῦ παρελθόντος αἰῶνος (1). Ἀντικείμενον ἀξιολόγου ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου ἀποτελοῦν ἐπίσης διάφορα χημικά προϊόντα, ὡς καὶ μηχανήματα διαφόρων εἰδῶν.

## § 12. Τὸ Ἄμβουργον ὡς λιμὴν μεταναστεύσεως καὶ ἐν γένει ἐπιβατικῆς κινήσεως.

1. Ὡς ἐκ τῶν τακτικῶν καὶ πυκνῶν αὐτοῦ συγκοινωνιῶν μεθ' ὄλων τῶν ἀξιολόγων λιμένων τοῦ κόσμου δι' ἀτμοπλοίων, ἅτινα εἶναι κατάλληλα καὶ διὰ μεταφορὰν ἐπιβατῶν, εἰς ὠρισμένας δὲ γραμμάς (Νέας Ὑόρκης κλπ.) καὶ διὰ πολυτελῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τὸ Ἄμβουργον κατέστη εἰς τῶν σπουδαιότερων λιμένων τῆς ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης, τόσον μεταναστεύσεως, ὅσον καὶ ἐν γένει ἐπιβατικῆς κινήσεως.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν μεταναστῶν καὶ λοιπῶν ἐπιβατῶν, οἵτινες χρησιμοποιοῦσι τὸν λιμένα τοῦ Ἄμβούργου κυμαίνεται ἀρκετὰ ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος. Οὕτω κατὰ τὸ 1881 ἀνεχώρησαν ἐξ αὐτοῦ 75519 (πλέον 47612 ἐμμέσως), χρησιμοποιήσαντες 1028 πλοῖα (2), κατὰ τὸ 1891

βλ. Becker L. Die Geschichte des Hamburger Zuckerhandels (Von seinen Anfängen bis zum Weltkrieg) Hamburger Wirtschafts und sozialwissenschaftliche Schriften, Heft 27 (Rostock 1933.)

(1) Ἡ πρώτη βιομηχανικὴ ἐπιχείρησις πρὸς παραγωγὴν σακχάρως ἐκ τεύτλων ἐν Γερμανίᾳ (ἢ ὑπὸ τοῦ Acharl ὀργανωθεῖσα ἐν Σιλεσίᾳ) χρονολογεῖται ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 18ου αἰῶνος. Κυρίως ὁμως ἀπὸ τοῦ παρελθόντος αἰῶνος ἀνεπτύχθη ἐν Γερμανίᾳ ἡ βιομηχανία αὕτη, ἀπὸ τοῦ τελευταίου δὲ τετάρτου αὐτοῦ τὸ Ἄμβουργον κατέστη λιαν ἀξιολόγον κέντρον χημιασττηριακῆς ἰδίας ἀγοραπωλησίας σακχάρως.

(2) Κυρίως ἀτμόπλοια ἰστισφῶρα εὐλάχιστα ἐχρησιμοποιήθησαν ὑπὸ ἐπιβατῶν κατὰ τὰς τελευταίας δεκαετηρίδας τοῦ 19ου αἰῶνος (1881 35, 1893 5).



94394 (πλέον 49988 έμμέσως) χρησιμοποιήσαντες 1089 πλοία, κατά τό 1893 56805 (πλέον 2071 έμμέσως) χρησιμοποιήσαντες 596 πλοία, κατά τό 1900 87153, κατά τό 1925 77435, κατά τό 1929 91235 καί κατά τό 1931 51993. Ώσαύτως ό άριθμός τών άφιχθέντων εις Άμβούργον κατά μέν τό 1925 άνήλθεν εις 45939, κατά τό 1929 εις 57838 καί κατά 1931 εις 59856.

Αί άναλογίαι έπίσης μεταξύ μεταναστών καί λοιπών έπιβατών ποικίλλουν σημαντικώς άπό έτους εις έτος άναλόγως κυρίως τών περιοριστικών μέτρων, άτινα λαμβάνουσιν αί χῶραι πρός άς κατευθύνεται τό μεταναστευτικόν έκ τής ήπειρωτικής Εύρώπης ρεύμα καί άναλόγως τών έν τή τελευταία ταύτη συνθηκών, αίτινες έπιτείνουν τό ρεύμα τουτο.

II. Μέχρι τών τελευταίων δεκαετηρίδων του παρελθόντος αιώνος έκ τών χρησιμοποιούντων τόν λιμένα του Άμβούργου μεταναστών καί λοιπών έπιβατών οί πολυαριθμότεροι ήσαν οί Γερμανοί. Άκολούθως όμως ό άριθμός τών Γερμανών μεταναστών έμειώθη σημαντικώς (1) κυρίως ώς έκ τής μεγάλης οικονομικής άναπτύξεως τής χῶρας, συνεπεία τής οποίας, ένεκεν του εύκόλου τής έξευρέσεως έργασίας, ή μετανάστευσις έκ Γερμανίας έχαλαρώθη τά μέγιστα. Έν αντιθέσει ήρχισε ν' αύξάνη καταπληκτικώς ό άριθμός τών έκ Ρωσίας καί Αύστροουγγαρίας μεταναστών. Ούτω κατά τό 1896 οί χρησιμοποιήσαντες τόν λιμένα του Άμβούργου Γερμανοί μετανάσταί ήσαν 12324, ένφ' οί έξ Εύρωπαϊκής Ρωσίας 18270 καί οί έξ Αύστροουγγαρίας 12178.

Βαθμηδόν, σὺν τή άναπτύξει του Αύστροουγγρικού

(1) Μετά τό 1894 καί μέχρι του 1922 ό συνολικός άριθμός τών Γερμανών μεταναστών (έτησίως) ήτο κατώτερος τών 40000 (1911 22690, 1912 18514).

ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρόντος αἰῶνος, ὅτε ἤρχισαν νὰ ναυπηγοῦνται ὑπὸ τῶν ἐταιρειῶν Αὐστριακοῦ Lloyd (1), Austro—Americana (2), Adria (3) κλπ. μεγάλα καὶ πολυτελῆ ἀτμόπλοια κατὰλληλα διὰ τὰς μετὰ τῶν ἄλλων ἠπειρῶν συγκοινωνίας, ὡς καὶ τοῦ Ἰταλικοῦ τοιοῦτου (4), ὃ ἐκ τῆς λοιπῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης ἀριθμὸς τῶν μεταναστῶν τῶν χρησιμοποιούντων τὸν λιμένα τοῦ Ἀμβούργου μᾶλλον περιωρίσθη (σχετικῶς ἰδίᾳ πρὸς τὸν συνολικὸν ἀριθμὸν τῶν ἐξ Αὐστρουγγαρίας κλπ. μεταναστευόντων).

(1) Τὸ Αὐστριακὸν Lloyd, ὅπερ ἐπεχαρῆγετο γενναίως ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως (1,7—7,2 ἑκτμ. κορῶναι) καὶ τὸ ὅποιον ἐξυπηρέτει τὰς μετὰ τῆς Ἀσίας (μέχρις Ἰαπωνίας) καὶ βορειοανατολικῆς Ἀφρικῆς συγκοινωνίας ἐκέκτετο ἤδη κατὰ τὸ 1907 πλοῖα χωρητικότητος καὶ ἀνω τῶν 7000 R. T. (Austria 7588 τ.)

(2) Ἰδρυθεῖσα κατὰ τὸ 1903 τῇ συμμετοχῇ τῆς Hamburg—Amerika—Linie καὶ τοῦ Norddeutscher Lloyd πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξυπηρέτησως τῶν μεταξὺ Τερζέστης καὶ Βορείου Ἀμερικῆς συγκοινωνιῶν (ἀπὸ τοῦ 1907 δὲ καὶ τῶν μετὰ τῆς Νοτίου) βλ. σχτ. πλὴν ἄλλων Andrees Handelsgeographie I ἐκδ. 1910) σελ. 574.

(3) Ἰδρυθεῖσα κατὰ τὸ 1882, ἐξυπηρέτει τὰς μεταξὺ Fiume καὶ βορειοδυτικῆς Ἀφρικῆς καὶ Βραζιλίας συγκοινωνίας (ἂν μετὰ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ Οὐγγρικῆς Κυβερνήσεως καὶ Cunard Line, ἐξυπηρετοῦντο ὑπὸ τῆς ἀγγλικῆς ταύτης ἐταιρείας).

(4) Ὁ Ἰταλικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἦτο ἀξιόλογος ἤδη ἀπὸ τῶν τελευταίων δεκαετηρίδων τοῦ 19ου αἰῶνος (1899 περι τὰ 300 ἀτμόπλοια χωρητικότητος 500000 τ. ἰ, δὲν διέθετεν ὅμως ἀκόμη ἀρκετὰ, μεγάλα, ταχέα καὶ πολυτελῆ σκάφη, κατὰλληλα δι' ὑπερωκεανέους πλόας.

Κατά τὰ πρῶτα μεταπολεμικά ἔτη ἐκ τῶν ἐπιβατικῶν ἐν γένει τῶν χρησιμοποιούντων τὸν λιμένα τοῦ Ἀμβούργου οἱ Γερμανοὶ ἀπετέλουν τὴν πλειονότητα (1). Οὕτω κατὰ τὸ 1925 ἐπὶ συνόλου 77435 ἀναχωρησάντων 46452 ἦτοι περίπου τὰ 60% ἦσαν Γερμανοί. Ἀκολούθως ὁμοίως ἡ ἀναλογία τῶν Γερμανῶν ἐμειώθη (1929 44162 ἐπὶ συνόλου 91235 ἦτοι 48%), ἐνῶ ἡ τῶν ἐκ τῆς λοιπῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ὡς καὶ ἐκ τῆς Ἀνατολικῆς καταγομένων ἠδξήθη (1930 52500 ἐπὶ συνόλου 89350 ἦτοι 58%).

III. Ἄλλοτε τὰ 2% περίπου τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως ἀνεφέροντο εἰς τὰς μετὰ τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν συγκοινωνίας (60000 κατὰ μέσον ὄρον ἐτησίως ἐπὶ συνόλου 90000 ἀναχωρούντων). Κατὰ τὰς τελευταίας ὁμοίως δεκαετηρίδας ἡ ἀναλογία ἐμειώθη (1930 41%, 1931 41%). Τοῦναντίον κατέστη ἀρκετὰ ἀξιόλογος ἡ μετὰ τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς ἐπιβατικὴ κίνησης (ἀναλογίαι ἐπὶ συνόλου ἀναχωρησάντων: 1930 26%, 1931 20%), ἰδίᾳ δὲ ἡ μετὰ τῆς Ἀργεντινῆς (ἀριθμὸς ἀναχωρησάντων: 1930 11675, 1931 4625) καὶ Βραζιλίας (1930 5918, 1931 2816) (2).

Ἡ μετὰ τοῦ Καναδᾶ ἐπιβατικὴ κίνησης, ἥτις ἀπὸ τοῦ παρελθόντος αἰῶνος ἦτο ἀρκετὰ σχετικῶς ἀξιόλογος παρέμεινε καὶ μεταπολεμικῶς τοιαύτη, παρουσιάζει ὁμοίως μεγάλας διακυμάνσεις (1930 7542, 1931 718).

Ἡ μετὰ τῶν Ἀφρικανικῶν χωρῶν ἐπιβατικὴ κίνησης περιωρίσθη μεταπολεμικῶς, ὡς ἐκ τῆς ἀπωλείας τῶν ἐν τῇ ἠπειρῷ ταύτῃ Γερμανικῶν ἀποικιῶν (3), πρὸς

(1) Ἀπὸ τὸ 1922 ἤρχισε νὰ παρατηρῆται ἰσχυρὸν μεταναστευτικὸν ρεῦμα ἐκ Γερμανίας (1922 35000, 1923 115000, 1926 65000, 1928 57000, κλπ.).

(2) Handel & Schiffahrt d. Haf. Hamb. 1931 σ. 196.

(3) Βλ. σχτ. ὑποσημ. σελ. 50

ἄς ὑπῆρχε σχετική ἐπιβατική κίνησις, ὄχι τόσο ἐκ μεταναστεύσεως (πρὸς προσωρινὴν κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον ἐγκατάστασιν ὡς ἐκ τῶν κρατουσῶν ἐν αὐταῖς δυσμενῶν διὰ τοὺς Εὐρωπαϊοὺς κλιματικῶν συνθηκῶν), ὅσον ἐκ τῆς συνήθους μεταξύ μητροπόλεως καὶ ἀποικιῶν κινήσεως, παρέμεινε ὅμως ὀπωσδήποτε ἀξία λόγου. Οὕτω ὁ ἀριθμὸς τῶν κατὰ τὸ 1930 ἐξ Ἀμβούργου δι' Ἀφρικὴν ἐπιβατῶν ἀνῆλθεν εἰς 3898, τῶν δὲ κατὰ τὸ 1931 εἰς 3359.

Ἡ μετὰ τῶν Ἀσιατικῶν χωρῶν, ὡς καὶ τῆς Ὁκεανίας ἐπιβατικὴ κίνησις εἶναι μεταπολεμικῶς ἀσήμαντος (1930 448, 1931 302).

Ἐκ τῆς μετ' Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν ἐπιβατικῆς κινήσεως ἀξία λόγου εἶναι ἡ μετὰ τῆς Νορβηγίας <sup>(1)</sup> καὶ Ἀγγλίας (1930 7918 ἀναχωρήσαντες, 1931 6414) <sup>(2)</sup>.

IV. Ἐν τῇ λειτουργίᾳ αὐτοῦ ὡς λιμένος ἐπιβατικῆς κινήσεως τὸ Ἀμβούργον ἔχει ἰσχυροτάτους ἀνταγωνιστάς, τόσο μετὰ τῶν λιμένων τῆς Βορείου Θαλάσσης καὶ τῆς Μάγχης, ὅσον καὶ τῶν τῆς Μεσογείου.

Οὕτω ὁ Γερμανικὸς λιμὴν τῆς Βρέμης, ἐξ οὗ <sup>(3)</sup>

(1) Ἴδιζ κατὰ τὸ ἥμερον. Γενικῶς ὅμως τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς μετὰ τῆς Γερμανίας καὶ Νορβηγίας ἐπιβατικῆς κινήσεως διεξάγεται μέσῳ Δανίας.

(2) Τὸ μέγιστον μέρος τῆς μετὰ τῆς Γερμανίας καὶ Ἀγγλίας ἐπιβατικῆς κινήσεως διεξάγεται μέσῳ τῶν Ὀλλανδικῶν λιμένων Hoek van Holland (γραμμὴ Hoek van Holland—Harwich) καὶ Vlissingen (γραμμὴ Vlissingen—Queenborough) καὶ τοῦ Βελγικοῦ τῆς Ὀστάνδης (γραμμὴ Ὀστάνδης—Dover).

(3) Τὰ μεγάλα ἀτμόπλοια ἀναχωροῦσιν ἐκ τοῦ παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ Weser προλιμένος Bremerhaven, καθόσον τὸ μικρὸν σχετικῶς εὐχάρις τοῦ ποταμοῦ δὲν ἐπιτρέπει εἰς αὐτὰ νὰ τὸν ἀναπλεύσωσι μέχρι τῆς Βρέμης. (Περὶ τῶν βαθῶν, νεωδόχων κλπ. τοῦ λιμένος Βρέμης βλ. πλὴν ἄλλων Dörries

ἀναχωροῦσι τὰ ἄριστα ἐπιβατηγὰ ἀτμόπλοια τοῦ Norddeutscher Lloyd, συγκεντροῖ μέγα μέρος τῆς μετὰ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως (1). Ἀπὸ τοῦ 1832, ὅτε κυρίως ἤρχισε ν' ἀναπτύσσεται οὗτος ὡς λιμὴν μεταναστεύσεως, ἀνεχώρησαν μέσῳ αὐτοῦ μέχρι τοῦ τέλους τοῦ παρελθόντος αἰῶνος ὑπὲρ τὰ 4 ἐκ. μεταναστῶν. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τοῦ 19ου αἰῶνος ὡς καὶ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 20ου, ὁ τὸν λιμένα τῆς Βρέμης χρησιμοποιοῦν ἀριθμὸς μεταναστῶν ὑπερέβαινε τὰς 100000 ἐτησίως (1890 140000, 1912 170000). Τὸ Ἀμβούργον ὅπως δυνηθῆ ν' ἀνταγωνισθῆ ἐπιτυχῶς κατεσκεύασεν, ἰδίᾳ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος αἰῶνος, παρὰ τὰς προκυμαίας, εἰς ἅς πλευρίζουν τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα, μεγάλας καὶ τελείας ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἐγκαταστάσεις διὰ τοὺς μετανάστας. Ἐπὶ πλέον αἱ ἐν αὐτῷ ἐδρεύουσαι ἀτμοπλοϊκαὶ ἐταιρεῖαι ἐναυπήγησαν μεγάλα, ταχέα καὶ πολυτελῆ ἀτμόπλοια. Οὕτω ἡ Hamburg - Amerika - Linie ὀλίγον πρὸ τοῦ Μεγάλου Πολέμου ἔθετεν εἰς τὴν γραμμὴν Ἀμβούργου - Νέας Ὑόρκης τὸ μεγαλύτερον τότε ἀτμόπλοιον τοῦ κόσμου, τὸ Vaterland.

Κατὰ τὰ πρῶτα μεταπολεμικὰ ἔτη ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις τῆς Βρέμης ἦτο σχετικῶς μικρά (1924 27209 ἀναχωρήσαντες). Ἐν ὁμοίᾳ ὡς ἡ ἐν αὐτῇ ἐδρεύουσα ἐταιρεῖα Norddeutscher Lloyd (2) ἀπέκτησε τὰ δύο ταχύ-

## H. Die Entwicklung der Bremischen Hafenanlagen bis 1928).

(1) Περὶ τῆς Βρέμης ὡς λιμένος μεταναστεύσεως βλ. πλὴν ἄλλων E h l e r s W. Bremen als Auswandererhafen (Jahrbuch d. Nordd. Lloyd. 1922) 3 σ. 110—157) 1925, γενικῶς δὲ περὶ τῆς θέσεως αὐτῆς ἀπὸ ἀπόψεως συγκοινωνιῶν H e r r m a n n C. Die Verkehrslage Bremens (1922).

(2) Ἡ δευτέρα εἰς σπουδαιότητα Γερμανικῆ ἀτμοπλοϊκῆ

τατα πολυτελή μεγάλα (51000 τ. Reg. Brutto) υπερωκεάνεια Bremen (1929) (1) και Europa (1930) (2), ως και άλλα τινά ἄριστα πλοῖα, ἡ κίνησις ηὔξηθη σημαντικῶς. Συναφθείσης δὲ κατὰ τὸ 1930 συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ Hamburg—Amerika—Linie καὶ Norddeutscher Lloyd (βλ. καὶ σελ. 49) ὁ ἀνταγωνισμὸς μεταξύ τῶν δύο γερμανικῶν λιμένων σχεδὸν ἔπαυσε τελείως.

Οἱ Ὀλλανδικοὶ λιμένες τοῦ Ἀμστερδαμ καὶ τοῦ Ρόττερδαμ, ἐξ ὧν ἀναχωροῦσι τὰ καλὰ ἐπιβατηγὰ ἀτμόπλοια τῶν Ὀλλανδικῶν ἐταιρειῶν Koninklijke Nederlandsche Lloyd, Rotterdamsche Lloyd, Holland—Amerika Lijn κλπ., ὡς καὶ ὁ Βελγικὸς τῆς Ἀμβέρσης, ἐξ οὗ ἀναχωροῦσιν ἐπιβατηγὰ ἀτμόπλοια διαφόρων ἐθνικοτήτων, ἀποτελοῦσιν ἰσχυροτάτους ἀνταγωνιστὰς τοῦ Ἀμβούργου διὰ τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν μετὰ τῆς Ἀσίας καὶ τῆς Ἀφρικῆς καὶ ἐν μέρει καὶ τῆς Ἀμερικῆς, οἱ δὲ γαλλικοὶ τῆς Βουλώνης (εἰς ὃν προσεγγίζουν Ὀλλανδικὰ καὶ Γερμανικὰ υπερωκεάνεια), τῆς Χάβρης καὶ τοῦ Χερβούργου (εἰς ὃν προσεγγίζουν τὰ ἀγγλικά ἴδια υπερωκεάνεια) διὰ τὴν μετὰ τῆς Βορείου Ἰδία Ἀμερικῆς. Διὰ τὴν μετὰ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς (ἴδια τοῦ Καναδά, τῆς νοτίου Ἀφρικῆς, τῆς Αὐστραλίας καὶ Νέας Ζηλανδίας καὶ ἄλλων τινῶν ἀκόμη χωρῶν ἐπιβατικὴν κίνησιν, ἀξιόλογοι ἀνταγωνισταὶ τυγχάνουν καὶ αὐτοὶ οἱ Ἀγγλικοὶ λιμένες (Λίβερπουλ, Γλασκώβη, Σούθαμπτον κλπ).

Μεταπολεμικῶς ἐνισχυθέντος τὰ μέγιστα τοῦ Ἰταλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ὄχι μόνον ὡς ἐκ τῆς προσκλήσεως τῶν πλείστων ἐκ τῶν ἄλλοτε εἰς τὸν Αὐ-

ἐταιρεία. Κατὰ τὸ 1932 ἤριθμοι: 143 πλοῖα θαλάσσης 755000 τ. Reg. Brutto.

(1) Ναυπηγηθὲν ἐν Βρέμνι (Deutsche-Schiff-und Maschinenbau A. G. Weser).

(2) Ναυπηγηθὲν ἐν Ἀμβούργῳ (Blohm & Voss).

στρογγυγρικόν ἀνηκόντων πλοίων, ἀλλὰ καὶ ὡς ἐκ τῆς ναυπηγήσεως πολλῶν νέων (1) μεταξύ τῶν ὁποίων καὶ πολλῶν ταχέων πολυτελῶν ὑπερωκεανείων (Rex, Conte di Savoia, Saturnia, Vulcania, Oceano κλπ.), οἱ Ἰταλικοὶ λιμένες, ἰδίᾳ οἱ τῆς Γενούης, Νεαπόλεως καὶ Τεργέστης, κατέστησαν λίαν σοβαροὶ ἀνταγωνισταὶ τοῦ Ἀμβούργου διὰ τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν, ἐφ' ὧν σχεδὸν τῶν γραμμῶν.

Τοῦναντίον ὁ γαλλικὸς ἐν τῇ Μεσογείῳ λιμὴν τῆς Μασσαλίας δὲν τυγχάνει σοβαρὸς ἀνταγωνιστῆς ἢ εἰς ὠρισμένας μόνον γραμμάς καὶ δὴ τὰς τῆς Ἀσίας καὶ τῆς βορειοδυτικῆς Ἀφρικῆς, ἐν μέρει δὲ καὶ τῆς νοτίου Ἀμερικῆς. Ὁμοίως καὶ ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς μόνον εἰς ὠρισμένας γραμμάς ἀποτελεῖ ἀνταγωνιστὴν τοῦ Ἀμβούργου. Εἶναι δὲ αἱ γραμμαὶ δι' ἃς δύνανται νὰ συγκεντρώσῃ ὁ Πειραιεὺς ἐπιβατικὴν κίνησιν ἐκ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ τοῦ βορειοτέρου μέρους τῆς νοτιοανατολικῆς, αἱ πρὸς τὰς Ἀσιατικὰς χώρας καὶ τὴν ἀνατολικὴν Ἀφρικὴν (2).

### § 13 Τὸ Ἀμβούργον ὡς κέντρον χρηματιστηριακὸν καὶ τραπεζιτικόν.

1. Εἰς ὄλα τὰ μεγάλα ἐμπορικὰ καὶ ναυτικὰ κέντρα συγκεντροῦται συνήθως ἐκ τῆς ἐμπορίας καὶ τῆς ναυ-

(1) Κατὰ τὸ 1913 ἡ συνολικὴ χωρητικότης τοῦ Ἰταλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀνῆρχετο μόνον εἰς 1.274.000 τ., κατὰ τὸ 1920 ὅμως ἐφῆθασε τοὺς 2.118.000 καὶ κατὰ τὸ 1933 τοὺς 3.500.000.

(2) Ὁ πρὸς τὰς χώρας ταύτας πλησιέστερος οὗτος λιμὴν τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης δὲν κέκτηται ἀκόμη ἐν τούτοις μετ' αὐτῶν ἀπ' εὐθείας ἐπιβατικὰς συγκοινωνίας. Αὗται διεξάγονται μὲ μετεπιβίβασιν εἰς τὸν Αἴγυπτιακὸν λιμένα τοῦ Πόρτ Σάιτ.

τιλίας μέγας κινητός πλούτος (καὶ δὴ χρηματικός). Ἄλλὰ καὶ ἀντιστρόφως ἡ ὑπαρξίς χρηματικοῦ πλούτου εἰς αὐτὰ συντελεῖ τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορίας καὶ τῆς ναυτιλίας. Χάρις εἰς αὐτὸν εἶναι δυνατὴ ἡ ναυπήγησις ἰδίου ἀξιολόγου ἐμπορικοῦ στόλου, δι' οὗ ὄχι μόνον τὸ δι' αὐτῶν διεξαγόμενον ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον ἐξυπηρετεῖται, ἀλλ' ἀκόμη καὶ τὸ τοιοῦτον μεταξὺ ξένων χωρῶν εἶναι δυνατόν νὰ ἐξυπηρετηθῇ<sup>(1)</sup>, ἡ διενέργεια ἐμπορικῶν πράξεων (ἀναφερομένων κυρίως εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον) εἰς μεγάλην κλίμακα, ἡ συγκέντρωσις ἀξιολόγου διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, τέλος δὲ καὶ ἡ προσπάθεια μονοπωλήσεως τοῦ ἐμπορίου ὠρισμένων εἰδῶν<sup>(2)</sup> ἢ καὶ τοῦ συνόλου κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον τῶν ἐξαγομένων ἐξ ὠρισμένων χωρῶν προϊόντων καὶ ἀκόμη καὶ τῶν εἰσαγομένων εἰς αὐτάς.

Ἡ προσπάθεια αὕτη μονοπωλήσεως, ἣτις πολλὰκις ἐξεδηλώθη εἰς εὐρυτάτην κλίμακα, τόσον κατὰ τὴν Ἀρχαιότητα<sup>(3)</sup>, ὅσον καὶ κατὰ τὸν Μεσαίωνα καὶ τοὺς Νεωτέρους Χρόνους<sup>(4)</sup>, ἐστέφθη ὑπὸ ἐπιτυχίας

(1) Ὅστω, τὸ μεταξὺ Νοτίου Ἀμερικῆς καὶ τῶν λοιπῶν χωρῶν τῆς γῆς διεξάγεται ἰδίᾳ διὰ πλοίων τῶν μεγάλων ναυτικῶν κέντρων τῆς Εὐρώπης (Λονδίνου, Λίβερπουλ κλπ).

(2) Ὅστω, ἰδίᾳ μέχρι πρό τιμων δεκαετηρίδων, τὸ Λονδίνον προσεπάθει νὰ μονοπωλήσῃ κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον τὸ ἐμπόριον πολλῶν μετάλλων, ὡς ἐπίσης τὸ Λίβερπουλ τὸ τοῦ καουτσούκ (βλ. καὶ ὑποσημ. 2 σελ. 105).

(3) Ὅστω ἡ Καρχηδῶν προσεπάθει νὰ μονοπωλήσῃ τὸ ἐμπόριον τῆς βορειοδυτικῆς Ἀφρικῆς, τῆς Ἰβηρικῆς Χερσονήσου καὶ τῶν νήσων τῆς δυτικῆς Μεσογείου (βλ. πλὴν ἄλλων Μομ-σεν Θ. Ρωμαϊκὴ Ἱστορία—μεταφρ. Σ. Σακελλαροπούλου Β' σελ. 20 κ. ε.).

(4) Ὅστω κατὰ τὸ δεύτερον ἡμισυ τοῦ Μεσαίωγου ἡ Βενετία καὶ ἡ Γένουα διαθέτουσαι μεγάλα κεφάλαια προσεπάθουν νὰ



καὶ μάλιστα ὠδήγησε ἐνίοτε καὶ τὰς χώρας εἰς ἅς ἀνήκον τὰ ἐμποροναυτικά κέντρα, πρὸς εἶδος οἰκονομικῆς κοσμοκρατορίας (ὡς τῆς Ἀγγλίας<sup>(1)</sup> κατὰ τοὺς Νεωτέρους Χρόνους), ὅταν πλὴν τῶν ἄλλων ἦτο δυνατὴ ἡ διάθεσις ἀφθόνων κεφαλαίων εἰς τὰς χώρας τῆς παραγωγῆς, εἴτε διὰ τὴν διεξαγωγὴν ἐμπορίας ἐν αὐταῖς<sup>(2)</sup>, εἴτε καὶ διὰ τὴν παραγωγὴν ἀκόμη τῶν προϊόντων<sup>(3)</sup>.

μονοπωλήσοι τὸ ἐν Εὐρώπῃ ἐμπόριον τῶν προϊόντων τῆς Ἀνατολῆς (Περὶ τοῦ ἐμπορίου τῆς Ἀνατολῆς κατὰ τὸν Μεσαίωνα βλ. Heyd W. Geschichte des Levantehandels im Mittelalter, Stuttgart 1879), κατὰ τὸν 16ον δὲ αἰῶνα ἡ Διοσαφῶν τὸ τῶν προϊόντων τῶν περὶ τὸν Ἰνδικὸν Ὠκεανὸν χωρῶν.

(1) Περὶ τῆς τοιαύτης ἐξελίξεως τῆς Ἀγγλίας βλ. πλὴν ἄλλων εἰς Langenbeck W. Englands Weltmacht in ihrer Entwicklung vom 17 Jahrhundert bis auf unsere Tage (Leipzig 1908), Dove K. Die angelsächsischen Riesenreiche. Eine wirtschaftsgeographische Untersuchung. I. Teil: Das britische Weltreich (Jena 1906).

(2) Οὕτω τὸ Δίθερον προπολεμικῶς εἶχε καταστῆ ἡ πρώτη ἀγορὰ συγκεντρώσεως καὶ ἐπαναδιανομῆς καυτσούκ κυρίως καθόσον εἰς τὴν τότε σπουδαιότεραν χώραν παραγωγῆς, τὴν Βραζελίαν, ἀγγλικαὶ ἑταιρεῖαι διαθέτουσαι ἀξιόλογα κεφάλαια εἶχον συγκεντρώσει εἰς χεῖρας τῶν τῷ ἐμπόριον τοῦ προϊόντος τούτου (Maurette, Gr. Marchés σ. 140—1).

(3) Οὕτω τὸ Λονδίνον ἐπέτυχε τὴν συκέντρωσιν μεγάλου μέρους τοῦ ἐμπορίου πολλῶν εἰδῶν χάρις ἐν πολλοῖς εἰς τὰ τεράστια ἀγγλικά κεφάλαια, ἅτινα διετέθησαν διὰ τὴν ὀργάνωσιν τῆς παραγωγῆς αὐτῶν εἰς διαφόρους χώρας (Τὰ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος αἰῶνος διατεθειμένα ἐν ταῖς ἀποικίαις καὶ ἄλλαις χώραις Ἀγγλικά κεφάλαια ὑπελογίζοντο εἰς Ἀ Σ.: 1.250.000.000 ἀποφέροντα

11. Τῆς τοιαύτης ἀλληλεπιδράσεως ἐμποροναυτικῆς κινήσεως ἀφ' ἑνὸς καὶ χρηματικοῦ πλοῦτου ἀφ' ἑτέρου πλειότερον ἴσως παντὸς ἄλλου ἐμποροναυτικοῦ κέντρου δίδει τὴν εἰκόνα τὸ Ἄμβουργον.

Χάρις εἰς τὴν ἐμπορίαν κέκτηται ἤδη τοῦτο κατὰ τὸν 12ον αἰῶνα χρηματικὸν πλοῦτον τοιοῦτον, ὥστε νὰ δύναται νὰ παράσῃ σοβαρὰν οἰκονομικὴν ὑποστήριξιν εἰς τὸν αὐτοκράτορα Φρειδερίκον Βαρβαρόσσαν διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς δευτέρας Σταυροφορίας, ἐπιτυγχάνει δὲ ἀνταλλάγματα (βλ. σελ. 4) τοιαῦτα, ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ἐμπορικὴ αὐτοῦ ἐπικράτησις εἰς μέγα μέρος τῆς βορειοδυτικῆς Γερμανίας. Ταύτης πάλιν ἔνεκεν καθίσταται αὐτῷ δυνατόν ἀπὸ τοῦ ἐπομένου αἰῶνος νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν ἐμπορικὴν αὐτοῦ δρᾶσιν καὶ ἐκτὸς τῆς Γερμανίας, νὰ καταλάβῃ δὲ καὶ διατηρήσῃ ἐπὶ μακρὸν ἐξέχουσαν θέσιν εἰς τὴν Γερμανικὴν (1) Ἀνατολικὴν Ἑνωσιν (Deutsche Hansa) (2), οἰκονομικοπολιτικὸν σύνδεσμον (3) τῶν πλείστων ἐμπορικῶν καὶ ναυτικῶν πόλεων

εἰς τὴν Ἀγγλίαν εἰσόδημα Λ Στ. 60.000.000 (βλ. πλὴν ἄλλων Friedrich E. Wirtschaftsgeographie 2α ἐκδ. Leipzig 1907 σ. 205).

(1) Ὑπάρχον καὶ ἄλλα Ἀνατολικά ἐνώσεις μικροτέρας σημασίας, ἡ τοῦ Λονδίνου (Hanse of London) περὶ τῆς 6λ. πλὴν ἄλλων Koehne C. Hansgrafenamt—1893—σελ. 205—245 καὶ Bourquelot. Foires de Champagne—1865—Τομ. I. σελ. 134—139) καὶ ἡ τῶν Παρισίων (Hanse Parisienne).

(2) Ἡ λέξις Hansa εἶναι Μεσο-Γοτθικὴ καὶ σημαίνει σύνδεσμον (ἀναφέρεται ὅμως ἐπίσης εἰς παλαιὰ κείμενα καὶ ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῆς πληρωμῆς—Hansisches Urkundenbuch I, No 33).

(3) Ὅστις ἐπέκτειτο ἀπόλυτον σχεδὸν ἐξουσίαν ἐν τῇ πραγμα-

ναυτικῶν κέντρων τῆς δυτικῆς Εὐρώπης, ἅτινα ἀνήκον εἰς κράτη ἐξουσιάζοντα πολιτικῶς ὑπὸ διαφόρους μορφάς (ἀποικιῶν, προτεκτοράτων κλπ) μεγάλα τμήματα τῶν ἄλλων ἡπείρων, ἐμετριάσθη χάρις εἰς τὴν σχετικὴν ἀφθονίαν κεφαλαίων.

Τὴν ἀρκετὰ ἀξιόλογον θέσιν αὐτοῦ ὡς ἐμποροναυτικοῦ κέντρου διετήρησε κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον τὸ Ἄμβουργον μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 19ου αἰῶνος, ὅτε ἡ Γαλλικὴ κατοχὴ κατέφερε κατ' αὐτοῦ βαρὺ οἰκονομικὸν πλήγμα καὶ ὡς ἐκ τῆς νεκρώσεως τῆς κινήσεως, συνεπεία ἰδίᾳ τοῦ ὑπὸ τῆς Ἀγγλίας διενεργουμένου ἠπειρωτικοῦ ἀποκλεισμοῦ καὶ ὡς ἐκ τῆς οἰκονομικῆς αὐτοῦ ὑπὸ τῶν Γάλλων ἀφαιμάξεως (βλ. σ. 10).

Ἡ κατὰ τὸν παρελθόντα αἰῶνα ἐπιτευχθεῖσα πολιτικὴ ἐνότης τῆς Γερμανίας συντελέσασα τὰ μέγιστα εἰς τὴν ὑλικὴν εὐημερίαν τῆς χώρας, ἔθεσεν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Ἄμβούργου μεγάλα χρηματικὰ κεφάλαια. Μετὰ τὸ 1888 ἰδίᾳ, ὅτε ἡ πολιτεία τοῦ Ἄμβούργου εἰσηλθεν εἰς τὴν Τελωνειακὴν Ἐνωσην, ἡ Γερμανία διέθεσε τεράστια ὑλικά μέσα ὅπως καταστήσῃ τὸν λιμένα τοῦτον κολοσσιαῖον ἐμποροναυτικὸν κέντρον, τὸ πρῶτον τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης. Τῷ ὄντι δὲ χάρις εἰς τὴν διάθεσιν ἀφθόνων κεφαλαίων ἐπετεύχθη τὸ ἐπιδιωκόμενον. Τὸ νεώτερον Ἄμβουργον παρέχει τὸ καλύτερον παράδειγμα τῆς ἐκ τῆς διαθέσεως μεγάλων ὑλικῶν μέσων τεραστίας ἐκμεταλλεύσεως τῶν φυσικῶν προσόντων ἑνὸς ἐμποροναυτικοῦ κέντρου.

III. Ἡ διάθεσις ἀφθόνων κεφαλαίων καθιστᾷ ὡς εἶδομεν (13, I) δυνατὴν τὴν συγκέντρωσιν ἐμπορίου πολλῶν εἰδῶν μὲ τάσεις μονοπωλήσεως αὐτῶν, τοῦλάχιστον δι' ὄρισμένον τμήμα τῆς γῆς. Κυρίως δὲ εἶναι δυνατὴ ἡ προσπάθεια αὕτη διὰ τὰ ἐμπορεύματα μεγάλης σχετικῶς πρὸς τὸν ὄγκον τῶν ἀξίας καὶ ὧν δὲν εἶναι ἐπιτακτικὴ ἢ ἀπ' εὐθείας ταχεῖα μετα-

φορά ἐκ τοῦ τόπου τῆς παραγωγῆς εἰς τὸν τῆς ἐπεξεργασίας ἢ καταναλώσεως.

Δι' αὐτὰ ὑπάρχει μᾶλλον συμφέρον νὰ διέρχωνται δι' ἐνδιαμέσων ἀγορῶν, ὅπου ἡ καλὴ λειτουργία χρηματιστηρίων (ἐμπορευμάτων) ρυθμίζει καλῦτερον τὰς τιμὰς τῶν.

Ἐν Ἀμβούργῳ, ἤδη ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 16ου αἰῶνος, ὅτε ἤρχισαν νὰ σημειῶνται ἀξιόλογοι μεταβολαὶ εἰς τὴν ἐν γένει ὀργάνωσιν τοῦ ἐμπορίου, παρατηροῦνται συγκεντρώσεις χρηματιστηριακαί, αἰτινες βαθμηδὸν διωργανώθησαν ἀρτίωτερον.

Νῦν ὑπάρχει ἐν Ἀμβούργῳ ἀρτίως λειτουργοῦν χρηματιστήριον ἐμπορευμάτων<sup>(1)</sup>. Παραλλήλως τούτου ὁμως λειτουργοῦσι καὶ εἰδικὰ χρηματιστήρια διὰ τὰ οἰνοπνευματώδη, τὸν καφέν, τὴν σάκχαριν τὸν βάμβακα καὶ τὰ μέταλλα. Ὁ καφές καὶ ἡ σάκχαρις διαπραγματεύονται ἐπίσης εἰς εὐρεῖαν κλίμακα καὶ εἰς ἰδίους κύκλους παρά τὴν προκουμαίαν Sandthor καὶ ἐν τῇ ὁδῷ Gröninger.

IV. Σὺν τῇ ἐξελίξει τῆς ἐν γένει διεξαγωγῆς τοῦ ἐμπορίου καὶ ἰδίᾳ τῆς ὀργανώσεως τῶν ἐμπορικῶν ἐπιχειρήσεων (ἀνώνυμοι ἑταιρεῖαι κλπ.), πρὸς τὴν λειτουργίαν χρηματιστηρίου ἐμπορευμάτων μεγάλην σημασίαν διὰ τὰ ἐμποροναυτικὰ κέντρα ἀπέκτησε καὶ τὸ χρηματιστήριον ἀξιῶν, ὅπου διαπραγματεύονται αἱ μετοχαὶ τῶν μεγάλων ἐμπορικῶν οἰκῶν (ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἀνωνύμων ἑταιρειῶν κατὰ τὰς τελευταίας δεκαετηρίδας) καὶ τῶν ἀτμοπλοικῶν ἑταιρειῶν. Εἰς τὸ χρηματιστήριον ἀξιῶν τοῦ Ἀμβούργου ἐκ-

(1) Σχετικῶς μετὰ τὴν χρηματιστηριακὴν διαπραγμάτευσιν τῶν ἐμπορευμάτων ἐν Ἀμβούργῳ βλ. πλὴν ἄλλων: Skalko, Willi Handelgebräuche der Hamburger Getreidebörse, Heidelberg 1924.

τὸς τῆς διαπραγματεύσεως τῶν ὡς ἄνω ἀξιῶν ὡς καὶ τῶν κρατικῶν χρεωγράφων, διαπραγματεύονται καὶ αἱ ναυλώσεις, αἵτινες ἀποτελοῦν ἐν τῶν σπουδαιοτέρων ζητημάτων διὰ τὰ ἐμποροναυτικὰ κέντρα, ὡς ἐπίσης καὶ αἱ ἀσφαλίσεις.

V. Εἰς τὰ χρηματιστήρια ἀξιῶν εἰς ὁμαλὰς περιστάσεις διαπραγματεύεται καὶ τὸ συνάλλαγμα, ὅπερ διὰ τὰ μεγάλα ἐμποροναυτικὰ κέντρα κέκτηται μεγίστην σημασίαν, δεδομένου ὅτι τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν συναλλαγῶν γίνεται μετὰ τῆς ἀλλοδαπῆς. Ἡ κίνησις ὁμοῦ κεφαλαίων μεταξὺ τῶν διαφόρων χωρῶν δὲν εἶναι πάντοτε ἐλευθέρη. Οὕτω μεταπολεμικῶς κατ' ἐπανάληψιν ἐτέθησαν περιορισμοί, ἡ ὑπηρεσία δὲ αὕτη κινήσεως κεφαλαίων δὲν ἦτο δυνατὴ ἢ μέσῳ τραπεζικῶν ἰδρυμάτων.

Εἰς ὅλα τὰ ἀξιόλογα ἐμποροναυτικὰ κέντρα ἀπαντᾷ γενικῶς μέγας ἀριθμὸς τραπεζικῶν ἰδρυμάτων. Εἰς αὐτὰ ἄλλως τε καὶ ἤκμασαν αἱ παλαιότεραι ἐν Εὐρώπῃ (μετὰ τὴν πτώσιν τοῦ Ἀρχαίου Κόσμου) μεγάλαί τράπεζαι, ὡς ἡ Τράπεζα τῆς Βενετίας (Banco di Giro) <sup>(1)</sup> ἐν Βενετίᾳ <sup>(2)</sup>, ἡ τοῦ Ἁγίου Γεωργίου (Banco di San Giorgio, ἐν Γενουῇ (1407) <sup>(3)</sup>), ἡ Τράπεζα τοῦ Ἀμστερδαμ (1609) <sup>(4)</sup> ἐν Ἀμστερδαμ, κλπ.

(1) Τὰ τῆς ἰδρύσεως αὐτῆς (1619) ἑλ. πλὴν ἄλλων εἰς *Lattes Liberta delle Banche a Venezia*, σελ. 183.

(2) Ἰδιωτικαὶ τράπεζαι ὑπῆρχον ἐν Βενετίᾳ ἀπὸ τοῦ 14ου αἰῶνος, ἡ πρώτη δὲ δημοσία (Banco di Rialto) ἰδρύθη διὰ διατάγματος τῆς Γερουσίας κατὰ τὸ 1587.

(3) Τραπεζικὰ ἰδρύματα ὑφίσταντο ἐν Γενουῇ ἀπὸ τοῦ 12ου αἰῶνος (ἑλ. σχετ. *Cibrario L. Della economia politica del medio evo* 5η ἐκδ. 1861).

(4) Τὰ τῆς ἰδρύσεως αὐτῆς ἑλ. εἰς *Smith A. Wealth of Nations* IV, κεφ. III.

Εἰς δὲ τῶν κυριωτέρων λόγων (1) δι' οὓς συνέστησαν αὐταὶ εἰς τὰ ἐμποροναυτικά κέντρα ἦτο ὁ τῶν νομισματικῶν δυσχερειῶν τῶν προερχομένων ἐκ τῆς πληθώρας τῶν κυκλοφορούντων ὑπὸ τῶν ἡγεμόνων τῶν πολυαριθμῶν κρατιδίων νομισμάτων, κιβδηλῶν κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον. Αἱ συναλλαγματικαὶ λόγοι ἐλλείψεως ὀγιοῦς νομίσματος πρὸς πληρωμὴν τῶν δὲν εἶχον σταθερὰν ἀξίαν, ὅπερ ἦτο λίαν καταστρεπτικὸν διὰ τὸ ἐμπόριον.

Πρὸς θεραπείαν τοῦ κακοῦ αἱ μεγάλα αὐταὶ τράπεζαι καθιέρωσαν ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἴδιον νόμισμα (λογιστικόν) καλύτερον τῶν κυκλοφορούντων τοιούτων τῶν διαφόρων ἡγεμόνων, ἐφήρμοσαν δὲ εἰς εὐρυτάτην κλίμακα τὸν συμψηφισμόν (ἐξ οὗ καὶ Girobanken banchi di giro) (2). Πλὴν τῶν ἄλλων ἐπετεύχθη ὑπὸ τούτων καὶ μεγάλη μείωσις τῶν ἐπιτοκίων. Οὕτω κατὰ τὸ 1766 ἡ Τράπεζα τῆς Βενετίας ὑπεβίβασε τὸν τόκον καταθέσεων μέχρι 4% (3).

Ὡς ἐκ τῶν στενῶν ἐμπορικῶν σχέσεων μεταξὺ Ἀμβούργου καὶ Ἀμστερδαμ, δέκα ἔτη μετὰ τὴν σύ-

(1) Περὶ τῶν λόγων τῆς συστάσεως τῆς Τραπεζῆς τῆς Βενετίας βλ. πλὴν ἄλλων εἰς Anderson ἰ. An Historical and Chronological Deduction of the Origin of Commerce I. (London 1764) σελ. 156.

(2) Πρὸ τῆς συστάσεως τῶν δημοσίων μεγάλων τούτων τραπεζῶν ὑπῆρχον εἰς τὰ μεγάλα ἐμποροναυτικά κέντρα μικραὶ κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον ἰδιωτικαὶ τράπεζαι, αἵτινες ὅμως ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ τελικῶς ἀπετύγχανον τοῦ σκοποῦ τῶν. Οὕτω ἐκ τῶν ἐν Βενετίᾳ συσταθεισῶν βαθμηδὸν 103 τραπεζῶν, 96 ἐκλείσαν κατὰ τὸν 15ον καὶ 16ον αἰῶνα (Obert G. Bankgeschäft, I. Stuttgart 1924, σελ. 111).

(3) Macpherson D. Annals of Commerce etc., London 1805 III. σ. 444.

στασιν ἐν τῷ τελευταίῳ τῆς *Wisselbank*, ἦτοι κατὰ τὸ 1619, συνέστη καὶ ἐν Ἀμβούργῳ παρομοία Τράπεζα (*Hamburger Bank*).

Ἡ Τράπεζα τοῦ Ἀμβούργου (1) ἐργαζομένη ὑπὸ τὴν προστασίαν τῆς πολιτείας συνέβαλε τὰ μέγιστα εἰς τὴν διατήρησιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς καὶ ναυτικῆς κινήσεως τῆς πόλεως κατὰ τὸν 17ον καὶ 18ον αἰῶνα, ὅτε ὅλα τὰ λοιπὰ ἐμποροναυτικά κέντρα τῆς βορείου Γερμανίας διήρχοντο μεγάλην κρίσιν.

Ἀπὸ τοῦ 1770 ἐχρησιμοποίησεν ὡς ἴδιον λογιστικὸν νόμισμα (*monnaie de compte*) μὲ σταθερὰν ἀξίαν, εἰς δ' ἐτήρει τοὺς λογαριασμούς, τὸ *Markbanko* (2), ὅπερ κατέστη μίᾳ τῶν πλέον ἀξιολόγων νομισματικῶν μονάδων τῆς Εὐρώπης. Τὸ *Markbanko* εἶχεν ὡς κάλυμμα ὠρισμένην ποσότητα ἀργύρου, διετηρήθη δὲ μέχρι τοῦ 1873, ὅτε εἰσήχθη εἰς ὅλην τὴν Γερμανικὴν Ἐπικράτειαν ὁ μονομεταλλισμὸς χρυσοῦ.

Ἡ Τράπεζα τοῦ Ἀμβούργου ἔπαυσεν ὑφισταμένη (3) ἀπὸ τοῦ 1876 ἀπορροφηθεῖσα ὑπὸ τῆς *Reichsbank*. Μέχρι τῶν μέσων τοῦ 19ου αἰῶνος τὸ μεγαλύτερον

(1) Λεπτομερείας περὶ ταύτης βλ. πλὴν ἄλλων εἰς *Soetbeer A. Die Hamburger Bank 1619—1865* (*volkswirtschaftliche Vierteljahrschrift* 1866—7, εἰς *History of the principal public banks etc.* ἐπιμ. *J. G. van Dillen*, Hague 1934 (τὸ περὶ Τραπεζῆς τοῦ Ἀμβούργου μέρος ἔχει γραφῆ ὑπὸ τοῦ *Sieveking*), κλπ.

(2) Περὶ τοῦ συστήματος τῶν συμφηφισμῶν, οὗς ἐνήργει εἰς κέρυτάτην κλ.μαχα ἡ Τράπεζα τοῦ Ἀμβούργου, βλ. πλὴν ἄλλων *Thorwatt. Die Bedeutung des Scheckverkehrs und die Technik des Hamburger Überweisungsverkehrs* (*Mitteilungen der Handelskammer, Frankfurt a. M.* 1907).

(3) Βλ. σχ. πλὴν ἄλλων εἰς *E. Levy v. Halle Die Hamburger Girobank und ihr Ausgang* (Berlin 1891).

μέρος τοῦ ἐμπορίου τοῦ χρήματος ἐν Ἀμβούργῳ διεν-  
ηργεῖτο δι' αὐτῆς. Τὰ λοιπὰ ἐν τῇ πόλει τραπεζικά  
ἰδρύματα δευτερεύουσιν κατεῖχον θέσιν, ἀκόμη καί  
τὸ ἀπὸ τοῦ 1778 (πρῶτον ἐν Γερμανίᾳ) ἰδρυθὲν Τα-  
μειυτήριον (Sparkasse).

Ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ παρελθόντος αἰῶ-  
νος, σὺν τῇ ἀρχομένῃ τεραστίᾳ οἰκονομικῇ ἐξελίξει  
τῆς Γερμανίας, ἰδρύθησαν καὶ ἐν Ἀμβούργῳ ἀρκετὰ  
μεγάλα πιστωτικά ἰδρύματα, ἅτινα συνέβαλον οὐκ  
ὀλίγον εἰς τὴν κολοσσιαίαν ἀνάπτυξιν τῶν ἐμπορι-  
κῶν καὶ ναυτικῶν ἐργασιῶν αὐτοῦ. Οὕτω κατὰ τὸ  
1856 ἰδρύθησαν ἡ Norddeutsche Bank καὶ ἡ Vereinsbank,  
κατὰ δὲ τὸ 1870 ἡ Kommerz und Disconto Bank. Βαθ-  
μηδὸν ἐπίσης ἰδρυσαν ὑποκαταστήματα καὶ ὅλαι αἱ  
μεγάλαι γερμανικαὶ Τράπεζαι, αἱ ἔχουσαι τὴν ἔδραν  
αὐτῶν ἐν Βερολίνῳ ἢ ἄλλαις πόλεσι τῆς Γερμανίας.

Ἀπὸ τοῦ τέλους ἰδίᾳ τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, ὡς  
ἐκ τῆς τεραστίας ἀναπτύξεως τοῦ διὰ τοῦ Ἀμβούρ-  
γου διενεργουμένου ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου, ἴδρυ-  
σαν ἐν αὐτῷ ὑποκαταστήματα ἢ μίᾳ κατόπιν τῆς ἄλ-  
λης καὶ ἀρκεταὶ τῶν μεγάλων ξένων τραπεζῶν (Bar-  
clays Bank Ltd, American Express Co, Yokohama  
Specie Bank Ltd, Hong Kong & Shanghai Banking  
Corporation κλπ).

Τὸ Ἀμβούργον κέκτηται ἐν τῷ συνόλῳ μέγαν  
ἀριθμὸν τραπεζιτικῶν ἰδρυμάτων (μεγάλων τραπεζῶν  
καὶ μικρῶν τοιούτων). Κατὰ τὸ 1933 ἀνῆρχοντο  
ταῦτα εἰς περίπου 100, ἐξ ὧν περὶ τὰ 30 μόνον ὑπο-  
καταστήματα τραπεζῶν, ὧν ἡ ἔδρα δὲν εὕρισκετο ἐν  
Ἀμβούργῳ. (1)

VI. Τὸ Ἀμβούργον εἶναι ἡ δευτέρα εἰς σπουδαίῳ

(1) Βλ. Bankers' Almanac & Year Book τοῦ 1933/4  
σελ. 1501—3.



τητα από απόψεως τραπεζικής και χρηματιστηριακής πόλις τῆς Γερμανίας, ἐρχομένη ἀμέσως μετὰ τὸ Βερολῖνον καὶ ὑπερτεροῦσα αἰσθητῶς τὰς κατόπιν ἐρχομένης Φραγκφούρτην, Κολωνίαν, Μόναχον κλπ.

Ἐν ἀντιθέσει ὁμως πρὸς ἐκείνας αἱ πιστωτικαὶ ἀνάγκαι τοῦ Ἀμβούργου παρὰ τὰ τεράστια ποσά, ἅτινα δύνανται νὰ διαθέτῳσιν τόσον τὰ ἐν Ἀμβούργῳ ἐδρεύοντα (1), ὅσον καὶ τὰ λοιπὰ πιστωτικὰ ἰδρύματα, πληροῦνται κατὰ μέγα μέρος ὑπὸ ἀγγλικῶν τραπεζῶν (2) καὶ μεταπολεμικῶς ἴδια καὶ ὑπὸ ἀμερικανικῶν. Ἡ ὑπὸ τῶν ἀγγλικῶν τραπεζῶν πλήρωσις πιστωτικῶν ἀναγκῶν εἶναι συνέπεια κυρίως τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ ἀγορὰ τοῦ Λονδίνου χρηματοδοτεῖ γενικῶς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον διὰ τοῦ ἀπὸ μακροῦ λειτούργουντος παρ' αὐτῇ εἰς εὐρυτάτην κλίμακα συστήματος ἀποδοχῶν (passive d' acceptations, εἰδικώτερον δὲ τὸ Ἀμβούργον καὶ ἐξ ἱστορικῶν ἀκόμη λόγων (βλ. σελ. 125) διετήρησε στενὰς οἰκονομικὰς σχέσεις μετὰ τῆς ἀγγλικῆς χρηματαγορᾶς. Μεταπολεμικῶς ἐδημιούργησε λίαν ἀξιολόγους τοιαύτας καὶ μετὰ τῆς Ἀμερικανικῆς ἀγορᾶς (συμμετοχὴ ἀμερικανικῶν κεφαλαίων εἰς τὰς γερμανικὰς ἀτμοπλοϊκὰς ἐταιρείας κλπ.) ὡς ἐκ τῶν δημιουργηθεισῶν διὰ τὴν Γερμανίαν ἐξαιρετικῶς δυσμενῶν οἰκονομικῶν συνθηκῶν, ἴδια κατὰ τὰ πρῶτα μεταπολεμικὰ ἔτη.

(1) Ἡ *Commerz & Disconto Bank* εἶχε μετοχ. κεφάλαια καὶ ἀποθεματικὰ κατὰ μὲν τὸ 1892 Μ. 33.000.000, κατὰ δὲ τὸ 1912 Μ. 98.500.000, καταθέσεις δὲ καὶ ἀνοιχτοὺς λογαριασμοὺς κατὰ μὲν τὸ 1900 Μ. 63.000.000, κατὰ δὲ τὸ 1912 Μ. 281.000.000.

(2) *Keuster J.* La concurrence entre les trois grands ports nord-européens, Hamburg, Rotterdam, Anvers (Anvers 1930) σελ. 64. Βλ. καὶ *Schütt A.* Die Finanzierung des Hamburger Aussenhandels (Hamburg 1926).

## § 14. Ἀλιεία

I. Ἄλλοτε ἡ ἀλιεία ἀπετέλει ἓνα τῶν σπουδαίων τέρων κλάδων τῆς οἰκονομίας τῆς πολιτείας τοῦ Ἀμβούργου. Τῷ ὄντι ὁ Κάτω Ἄλβις εἶναι πλουσιώτατος εἰς ἰχθῦς, εἶχε δὲ ὡς εἶδομεν (σελ. 5) τὸ Ἀμβούργον ἐξασφαλίσαι ἐξαιρετικὴν θέσιν διὰ τὴν ἀλιείαν ἐν αὐτῷ ἀπὸ τοῦ 12ου αἰῶνος. Πλουσία εἰς ἰχθῦς ἐπίσης εἶναι καὶ ἡ Βόρειος Θάλασσα, εἰς τὰ παράλια τῆς ὁποίας ἀπέκτησε τὸ Ἀμβούργον κατὰ τὸ 1394 ἀρὶ<sup>(1)</sup> στην βάσιν (τὸ Ritzebüttel).

II. Σὺν τῇ ἐξελιξεί τοῦ Ἀμβούργου εἰς μέγα ἐμπορικὸν καὶ βιομηχανικὸν κέντρον, ἴδια ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, ἡ ἀλιεία μεταπίπτει εἰς δευτερεύοντα παράγοντα τῆς οἰκονομίας αὐτοῦ. Δὲν παύει οὐχ ἦττον νὰ παραμένῃ ἀξιόλογος.

III. Κατὰ τὸ 1893 ἡ πολιτεία τοῦ Ἀμβούργου ἠρῖθμει 146 ἰστιοφόρα ἀλιευτικὰ 4.488 τ. κερ. καὶ 10 ἀτμόπλοια 654 τ. R. Κατὰ τὸν παρόντα αἰῶνα ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀλιευτικῶν ἠὲξήθη σημαντικῶς. Οὕτω κατὰ τὸ 1913 ἔφθασε τὰ 451 μὲ πλήρωμα 1446 ἀνδρῶν, κατὰ τὸ 1927 τὰ 435 μὲ πλήρωμα 1792 καὶ κατὰ τὸ 1930 τὰ 386 μὲ πλήρωμα 1776.

IV. Εἶναι δὲ νηολογημένα κύριως εἰς Cuxhaven (131 κατὰ τὸ 1930) καὶ Finkenwölder (124 κατὰ τὸ 1930), εἰς Ἀμβούργον δὲ ὀλιγώτερα (115 κατὰ τὸ 1930) <sup>(1)</sup>.

V. Ἐκτὸς τοῦ Κάτω Ἄλβις τὰ ἀλιευτικὰ ἐργάζονται κύριως εἰς τὸ ἀνατολικὸν τμήμα τῆς Βορείου Θαλάσσης καὶ εἰς τὸν πορθμὸν τοῦ Κάττεγιάτη <sup>(2)</sup>.

(1) Ἡ συνοικία St Pauli, γειτνιαζούσα πρὸς τὴν Altona, ἀποτελεῖ τὸ κατ' ἐξοχὴν ἰχθυεμπορικὸν τμήμα τοῦ Ἀμβούργου.

(2) Κείμενον μεταξὺ χερσονήσου Ἰουτλάνδης καὶ νοτίου Νορβηγίας.

Εἰς τὰς θαλάσσας ταύτας ἐκτελοῦσι μέγαν ἀριθμὸν ταξειδίων ἐτησίως (κατὰ τὸ 1931 1173 ὑπὸ τῶν ἀτμοκινήτων καὶ πλέον τῶν 3.000 ὑπὸ τῶν λοιπῶν ἀλιευτικῶν), καθ' ἃ ἀλιεύονται μεγάλαι ποσότητες ἰχθύων (κατὰ τὸ 1931 40.000 τ. ἀξίας Μ. 6.885.000 (1) ὑπὸ τῶν ἀτμοκινήτων καὶ περί τὰς 8.000 τ. ἀξίας Μ. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ἑκατ. ὑπὸ τῶν λοιπῶν ἀλιευτικῶν).

Ἄξιόλογος ἐπίσης ἀριθμὸς ἀλιευτικῶν κατευθύνεται κατὰ τὸ θέρος εἰς τὰ παράλια τῆς Ἰσλανδίας(2) πρὸς ἀλιεῖαν κυρίως γάδων (morues). Οὕτω κατὰ τὸ 1931 ἐξετελέσθησαν ὑπὸ ἀτμοκινήτων ἀλιευτικῶν ἐκ Κικχάβεν 350 ταξειδία, καθ' ἃ ἠλιεύθησαν 21.733 τ. ἰχθύων, ἀξίας Μ. 2.735.000 (3).

Τὰ ἀλιευτικά τοῦ Ἀμβούργου συχνάζουν ἐπίσης καὶ τὰς μεταξὺ Λαπωνίας, Σπιτοβέργης καὶ Νέας Ζέμλας θαλάσσης (Barentssee) (1931 165 ταξειδία), ὅπου ἀλιεύονται ἀξιόλογοι σχετικῶς ποσότητες ἰχθύων (1931 10.145 τ. ἀξίας Μ. 2.009.000 (4)).

VI. Τὸ ἐμπόριον τῶν νωπῶν ἰχθύων εἶναι ζωηρότατον ἰδίᾳ εἰς Κικχάβεν, ὅπου καὶ τεράστια αἰθουσαί (μῆκους 850 μ.) δημοπρασιῶν πωλήσεως αὐτῶν. Ζωή-

(1) Hand. & Schiff Haf. Hamb. 1931 σ. 195 καὶ 205.

(2) Εἰς τὰς παρά τὴν Ἰσλανδίαν θαλάσσης, ἰδίᾳ κατὰ τ' ἀβαθῆ ἀντῶν τμήματα, συχνάζουν τὸ θέρος πολυἀριθμα ξένα ἀλιευτικά (πρὸς ἀλιεῖαν γάδων), ἰδίᾳ γαλλικὰ κυρίως ἐκ Βρετανίας), νορβηγικὰ, ἀγγλικὰ, γερμανικὰ καὶ τῶν νήσων Farøer (κειμένον βορείως τῆς Σκωτίας καὶ ἐξαρτωμένον ἐκ τῆς Δανίας).

(3) Ἐκ τῆς γειτονικῆς τοῦ Ἀμβούργου Αλτόνα ἐξετελέσθησαν ἐπίσης κατὰ τὸ αὐτὸ ἔτος 55 ταξειδία, καθ' ἃ ἠλιεύθησαν 3.145 τ. ἰχθύων, ἀξίας Μ. 483.230.

(4) Ἐκ τῆς Ἀλτόνα ἐξετελέσθησαν κατὰ τὸ 1931 42 ταξειδία καθ' ἃ ἠλιεύθησαν 2781 τ. ἰχθύων ἀξίας Μ. 532.000.

ρόν επίσης είναι και εις την ἐν St Pauli τοῦ Ἀμβούργου ἰχθυαγοράν, ὡς και εις την τῆς Altona.

Εἰς τὰς ἀγοράς ταύτας δὲν διαπραγματεύονται μόνον οἱ ὑπὸ τῶν γερμανικῶν ἀλιευτικῶν ἀλιευόμενοι ἰχθύες, ἀλλὰ και μεγάλα ποσότητες τοιούτων εἰσαγομένων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ. Οὕτω εις την ἰχθυαγοράν τοῦ St Pauli ἀποστέλλονται μεγάλα ποσότητες ἰδία ἐκ Δανίας (1931 2.931 τ. ἀξ. Μ. 1.237.000) και Νορβηγίας (1387 τ. ἀξ. Μ. 576.860), εις δὲ την τῆς Altona ἐκ Νορβηγίας (1931 2.131 τ. ἀξ. Μ. 917.537), Δανίας (1527 τ. ἀξ. Μ. 623.855) και Σουηδίας (835 τ. ἀξ. Μ. 115.113) (1).

VIII. Γενικῶς δὲ τὸ Ἀμβούργον ἀποτελεῖ ἀξιόλογον λιμένα εἰσαγωγῆς ἰχθύων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἀκόμη δὲ και ἐξαγωγῆς τοιούτων εις μικροτέραν κλίμακα, εις τὸ ἐξωτερικόν.

Εἰσάγονται κυρίως εις αὐτὸ ἐκτὸς τῶν νωπῶν ἰχθύων (1931 68.000 τ. ἀξ. Μ. 17½ ἐκτμ.) μεγάλα ποσότητες ἀλιπιάστων και καπνιστῶν και δὴ: ἀριγγαί ἰδία ἐξ Ἀγγλίας (1931 20.705 τ. ἀξ. Μ. 7.668.570), Ἰσλανδίας και Νορβηγίας, σα ρ δ ἰ ν α ἰ, ἰδία ἐκ Πορτογαλίας (1931 10.559 τ. ἀξ. Μ. 11.577.680) και Ἰσπανίας και βα κ α λ ἄ ο ς ἰδία ἐκ Νορβηγίας (1931 9.705 τ. ἀξ. Μ. 6.895.000) και Δανίας.

Ἐξάγονται δὲ κυρίως ἐκτὸς τῶν νωπῶν ἰχθύων (ἀποστελλομένων ἰδία εις Ἠνωμένas Πολιτείας) ἀξιόλογοι ποσότητες σα ρ δ ἰ ν ῶ ν (ἰδία εις Ἀφρικὴν), ἀ ρ ι γ γ ῶ ν (ἰδία εις Λεττονίαν), σ ο λ ω μ ῶ ν (ἰδία εις τὰς Σκανδιναυικὰς χώρας) και βα κ α λ ἄ ο υ (ἰδία εις Πορτογαλίαν (1931 4592 τ. ἀξ. Μ. 2.112.000) και Ἰσπανίαν).

(1) Hand. & Schif. Haf. Hamb. 1931 σελ. 195.

## §15. Τὸ Ἀμβούργον ὡς βιομηχανικὸν κέντρον

1. Ὡς εἰς ὅλα τὰ ἀξιόλογα ἐμποροναυτικά κέντρα, οὕτω καὶ εἰς τὸ Ἀμβούργον ἐνωρίς, ἤδη ἀπὸ τῶν πρώτων αἰώνων τῆς ἐξελίξεως αὐτοῦ, ἀνεπτύχθησαν κατ' ἀνάγκην ἀρκετὰ σημαντικῶς, ἢ ναυπηγικὴ καὶ αἰ συναφεῖς ταύτη βιομηχανίαι. Σὺν τῇ ἐξελίξει δὲ τῆς πόλεως καὶ εἰς ἀξιόλογον ἀστικὸν κέντρον, ἤρχισαν ν' ἀναπτύσσωνται, ἤδη ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ Μεσαίωνα· ὡς εἰς ὅλας τὰς γερμανικὰς πόλεις καὶ ἄλλαι τινὲς βιομηχανίαι, εἰς μικρὰν ὅμως σχετικῶς κλίμακα.

Ἡ ἐξέλιξις τοῦ Ἀμβούργου καὶ εἰς μέγα βιομηχανικὸν κέντρον δὲν χρονολογεῖται ἐν τούτοις ἢ ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, ὅτε καὶ γενικῶς ἐν Γερμανίᾳ ἐσημειώθη μεγίστη τάσις ἐκβιομηχανίσεως τῆς χώρας.

Ἢδη κατὰ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος αἰῶνος ὁ συνολικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐν Ἀμβούργῳ βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων ὑπερέβη τὰς 1.000, τῶν δὲ εἰς αὐτὰς ἀπασχολουμένων ἐργατῶν τὰς 30.000. Ἐκ τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων περὶ τὰς 125 ἀπησχόλουν πλέον τῶν 100 ἐργατῶν ἐκάστη.

Τείνει δὲ τὸ Ἀμβούργον νὰ ἐξελιχθῇ εἰς κολοσσιαῖον βιομηχανικὸν κέντρον ὡς κατέστη τιοῦτον ἀπὸ μακροῦ τὸ Λονδίνον (1). Ἡ τάσις ἄλλως τε αὕτη εἶναι γενικὴ δι' ὅλους τοὺς μεγάλους λιμένας (Ἀμβέρσαν, Μασσαλίαν (2) κλπ.) κατὰ τὸν παρόντα αἰῶνα

(1) Περὶ τὸ  $\frac{1}{4}$  τοῦ πληθυσμοῦ τοῦ Λονδίνου ἀπασχολεῖται εἰς τὴν βιομηχανίαν ἐλ. σχ. Beckert M. Grundriss der Handels-geographie. Τομ. 2 (Leipzig 1905) σελ. 159.

(2) Κατὰ τὰς τελευταίας δεκαετηρίδας ἤρχισαν νὰ ἰδρῦνται μεγάλα ἐργοστάσια εἰς τὴν βορειοδυτικῶς τῆς Μασσαλίας περὶ τὸ εἶλος τοῦ Beurre περιχώρην. Ἡ περιοχὴ αὕτη ἀπὸ τῆς

Οὕτω ὁ ἀριθμὸς τῶν μεγάλων μόνον βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων ἐν Ἀμβούργῳ ὑπερέβη κατὰ τὸ 1930 τὰς 300 ἀπασχολούσας περὶ τοὺς 35.000 ἐργάτας.

II. Εἰς τῶν κυριωτέρων λόγων εἰς ὃν ὀφείλεται ἡ μεγάλη ἀνάπτυξις τῆς βιομηχανίας ἐν Ἀμβούργῳ εἶναι, ὡς καὶ δι' ὅλα τὰ ναυτικά κέντρα, τὸ σχετικῶς εὐκόλον τῆς εἰσαγωγῆς (διὰ θαλάσσης) πρώτων ὑλῶν ἐξ ἄλλων χωρῶν, ὡς ἐπίσης καὶ τῆς ἐξαγωγῆς τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων.

Ἐπὶ πλέον τὸ Ἀμβούργον ὡς καὶ ὅλοι οἱ ἐπὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης λιμένες τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, ὡς μὴ ἀφιστάμενον πολὺ τῶν λιμένων τῶν γαιανθρακοφόρων περιοχῶν τῆς Ἀνατολικῆς Ἀγγλίας (Newcastle—Ἀμβούργον περίπου 500 μίλια) κέκτηται ἐπὶ πλέον μεγάλην εὐχέρειαν εἰσαγωγῆς γαιανθράκων ἀνευ μεγάλης ἐπιβαρύνσεως μεταφορικῶν.

Ἡ κατασκευὴ τῆς Mittelland Kanal θέτει εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Ἀμβούργου καὶ τοὺς σχετικῶς εὐθινοτέρους εἰς τὸν τόπον τῆς ἐξορύξεως γαιάνθρακος τοῦ Ρούρ. Ἡ ὁδὸς ὁμοῦς αὕτη εἶναι πολὺ μακρὰ (περὶ τὰ 700 χιλμ.) μόνον ἄμα ὡς κατασκευασθῆ ἡ Hansa Kanal (1) συντομωμένης τῆς ἀποστάσεως εἰς τὸ ἥμισυ, τὰ ἐκ Ρούρ μεταφορικὰ ἔξοδα θὰ μειωθῶσιν ἐπὶ τοσοῦτον, ὥστε νὰ εἶναι προτιμωτέρα ἢ ἐκεῖθεν εἰσαγωγῆ.

III. Διὰ τοὺς λιμένας χωρῶν, εἰς ἃς δὲν ὑπάρχει

κατασκευῆς τῆς διώρυγος Μασσαλίας—Ροδανῶ κέκτηται ἀρίστην πλωτὴν ὁδὸν συγκοινωνίας, τῶσον μετὰ τοῦ λιμένος τῆς Μασσαλίας, ὅσον καὶ μετὰ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς Γαλλίας διὰ μέσου τοῦ Ροδανῶ.

(1) Ἀπὸ Ἀμβούργου εἰς Βρέμην (ὅπου θὰ διέρχεται ὑπὲρ τὸν ποταμὸν Weser διὰ μεγάλης γαφύρας) καὶ Ἄνω Hunle, ὅπου καὶ θὰ συναντᾷ τὴν Mittelland Kanal (βορεια-νατολικῶς τοῦ Osnaabrück).

προστατευτικὸν δασμολόγιον τὸ εὐκόλον τῆς εἰσαγωγῆς πρώτων ὑλῶν καὶ καυσίμων τοιούτων εἶναι ἀρκετὸν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν ἀξιολόγου βιομηχανίας. Οὕτω ἀνεπτύχθησαν εἰς μεγάλα βιομηχανικὰ κέντρα τὸ Λονδίνον, ἡ Γλασκῶβη, ἡ Ἀμβέρσα, χάρις εἰς τὴν κρατοῦσαν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Βελγίῳ, ἄλλοτε ἰδίᾳ, ἐλευθερίαν ἐμπορίου. Διὰ τοὺς λιμένας ὁμοῦ χωρῶν μὲ προστατευτικὸν δασμολόγιον τὸ εὐχερές τῆς εἰσαγωγῆς πρώτων ὑλῶν καὶ καυσίμων τοιούτων διὰ θαλάσσης δὲν εἶναι ἀρκετὸν. Τοῦτου ἔνεκεν πλὴν ἄλλων λόγων καὶ ἡ ἀνάγκη δημιουργίας ἐλευθέρων ζωνῶν ἢ λιμένων.

Χάρις εἰς τὸν ἐλεύθερον αὐτοῦ λιμένα ἠδυνήθη κυρίως τὸ Ἀμβουργον νὰ ἐξελιχθῇ ἀνέτως βιομηχανικῶς. Τὸ ἥμισυ τῶν μεγάλων βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων, ἦτοι περί τὰς 150, ἀπασχολοῦσαι ὑπὲρ τὰς 25.000 ἐργατῶν, εὐρίσκονται εἰς τὸν ἐλεύθερον αὐτοῦ λιμένα.

Ἐκτὸς τῆς ναυπηγικῆς, λίαν ἀνεπτυγμένοι ἐν τῷ ἐλευθέρῳ λιμένι εἶναι ἡ βιομηχανία ἐλαίων (ἐλαίου soya (1), ἐλαίου κόκκου (2), ἐλαίου γεωκαρύων (3), φοινικελαίου (4), λινελαίου κλπ.) καὶ λιπῶν, ἀριθμοῦσα κατὰ τὸ 1930 13 ἐργοστάσια ἀπασχολοῦντα ὑπὲρ τοὺς 1.000 ἐργάτας, ἡ καταργασίας ξύλου (9 ἐργοστάσια μὲ πλέον τῶν 600 ἐργατῶν), ἡ ἐλαστικῆς

(1) Οὕτως ἐξάγονται ἐξ αὐτοῦ μεγάλαι ποσότητες εἰς Ὀλλανδίαν, Ἀγγλίαν, Σουηδίαν καὶ Μαρρόκον.

(2) Ἀξιολόγος ἐξαγωγή εἰς Σουηδίαν καὶ Ἀγγλίαν.

(3) Ἀγγλίαν, Ἡν. Πολιτείας καὶ Ὀλλανδίαν.

(4) Ἡν. Πολιτείας, Ὀλλανδίαν καὶ Ἀγγλίαν.

κοῦ κόμμεος (καουτσούκ) καὶ αἰ μεταλλουργι  
καὶ καὶ μηχανολογικαὶ βιομηχανίαι.

IV. Εἰς τὸ ἐκτὸς τοῦ ἐλευθέρου λιμένος τμήμα τοῦ  
Ἀμβούργου ἔχουσιν ἀναπτυχθῆ ἔτισης ἀρκεταὶ βιομη-  
χανίαι ὡς εἰς ὄλα τὰ μεγάλα ἀστικά κέντρα τῆς  
Κεντρικῆς Εὐρώπης. Ἐκ τῶν πλέον ἀνεπτυγμένων  
εἶναι αἰ χημικαὶ βιομηχανίαι, αἰ μεταλλ-  
ουργικαὶ καὶ μηχανολογικαὶ, αἰ εἰδῶν  
ἡλεκτρισμοῦ, αἰ χρωμάτων καὶ βερνικί-  
ων καὶ ἡ ἀλευροβιομηχανία.

V. Ὁ κλάδος τῆς βιομηχανίας, ὅστις ἔχει κατ' ἐξο-  
χήν ἀναπτυχθῆ ἐν Ἀμβούργῳ εἶναι ἡ ναυπηγική.  
Ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἰδίᾳ ἡμίσεος τοῦ παρελθόντος αἰ-  
ῶνος κατεσκευάσθησαν βαθμηδὸν τεράστια ἔγκατα-  
στάσεις, ὄχι μόνον δι' ἐπισκευὰς καὶ καθαρισμὸν παν-  
τὸς εἶδους πλοίων, ἀλλὰ καὶ διὰ ναυπηγήσεις μονά-  
δων ἐκ τῶν καλυτέρων τοῦ κόσμου.

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἀμβούργου διαθέτοντα πο-  
λυαρίθμους διαφόρων μεγεθῶν (μέχρι καὶ πλέον τῶν  
50.000 τ.) πλωτὰς δεξαμενάς καὶ ἐν γένει τελειοτά-  
τας ἔγκαταστάσεις, κατασκευάζονται ὄχι μόνον ἐμπο-  
ρικὰ πλοῖα, ἀλλὰ καὶ πολεμικὰ τοιαῦτα.

Ὁ συνολικὸς ἀριθμὸς τῶν ναυπηγείων μικρῶν τε  
καὶ μεγάλων φθάνει τὰ 90, εἰς ἃ ἀπασχολοῦνται περὶ  
τὰς 20.000 ἐργατῶν. Ἐκ τούτων τὰ περισσότερα (περὶ  
τὰ 60), τὰ καὶ σπουδαιότερα (ἀπασχολοῦντα πλέον  
τῶν 18.000 ἐργατῶν), εὐρίσκονται ἐν τῷ ἐλευθέρῳ  
λιμένι.

Τὸ ἀρχαιότερον ἐκ τῶν μεγάλων ναυπηγείων εἶναι  
τὸ τοῦ Reicherstieg, κείμενον παρὰ τὴν συμβολὴν τοῦ  
ὀμωνύμου βραχίονος τοῦ Ἀλβίος μετὰ τοῦ Norder  
Elbe.

Τὸ μεγαλύτερον ἐν Ἀμβούργῳ ναυπηγεῖον εἶναι  
τὸ Blohm & Voss ἰδρυθὲν κατὰ τὸ 1877, οἱ αἰ τερά-



στιαί ἐγκαταστάσεις (καλύπτουσαι ἑκτασιν πλέον τῶν 50 ἑκταρίων) κεῖνται παρά τὴν νεωδὸχον Kiihwärder καὶ μεταξύ ταύτης καὶ τοῦ Norder Eilbe. Ἀπασχολεῖ πλέον τῶν 10.000 ἔργατῶν καὶ κέκτηται ἐπὶ πλέον τέλεια ἐργοστάσια κατασκευῆς μηχανῶν, κινητήρων, λεβήτων ὡς καὶ χυτήρια χάλυβος καὶ ἄλλων μετάλλων.

Ἐκ τῶν μεγαλυτέρων ἐπίσης ναυπηγείων εἶναι τὸ Deutsche Weift (Γερμανικὸν Ναυπηγεῖον), οὗ αἱ ἐγκαταστάσεις κεῖνται ἔναντι καὶ δυτικῶς τῶν προηγουμένων καὶ τὸ Vulcan ("Ἡφαιστος), οὗ αἱ ἐγκαταστάσεις κεῖνται νοτιώτερον, παρά τὸ Rosshafen.

VI. Τὰ ἐργοστάσια ἐν Ἀμβούργῳ εὐρίσκονται κυρίως συγκεντρωμένα εἰς ὠρισμένους τομεῖς. Καὶ ἐν μὲν τῷ ἐλευθέρῳ λιμένι κατ' ἐξοχὴν κεῖνται εἰς τὸ Kleine Grasbrook, ἐν δὲ τῷ λοιπῷ τμήματι εἰς τὸ veddel - Reute (ἀμέσως ἀνατολικῶς τῶν προηγουμένων τομέων) καὶ εἰς τὸ Billwärder - Moorfluth (κατὰ τὰ πρὸς τὸ Vierlande ἔσχατα νοτιοανατολικά τοῦ Ἀμβούργου).

Εἰς τοὺς ἐν λόγῳ τομεῖς αἱ βιομηχανικαὶ ἐγκαταστάσεις καλύπτουν ἐν συνόλῳ πλέον τῶν 1.100 ἑκταρίων.

## § 16. Ὁ Προλιμὴν τοῦ Cuxhaven

I. Εἰς τὸ ἀπὸ τοῦ 1394 προσκτηθὲν ὑπὸ τοῦ Ἀμβούργου παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ Ἄλβιος Ritzebüttel ἀνεπτύχθη τὰ μέγιστα ἡ ἀλιεῖα. Καὶ μέχρι σήμερον δὲ τὸ Cuxhaven - Ritzebüttel (1) εἶναι ἐν τῶν πλέον ἀξιολόγων ἀλιευτικῶν κέντρων τῆς Βορείου Θαλάσσης.

(1) Οἱ δύο οὗτοι συνοικισμοὶ ἀπὸ τοῦ 1873 συνηνώθησαν εἰς ἓνα. (Λεπτομερὲς διὰ τὸ Cuxhaven καὶ τὴν περιοχὴν Ritzebüttel ἐν γένει βλ. πλὴν ἄλλων εἰς Becker F. A. Cuxhaven und das Amt Ritzebüttel (Hamburg 1880) ἐπί

Κατά τὸ 1892 κατεσκευάσθη εἰς Cuxhaven καὶ ἄριστος ἴδιος λιμὴν (ἐκτάσεως μετὰ τοῦ προλιμένος 4,8 ἑκταρίων) διὰ τὰ ἀλιευτικά, ἢ κινήσεις τῶν ὀπείων βαίνει ἀξιοσημειώτως σημαντικῶς. Κατὰ τὸ 1913 ἔφθασε τὰ 1923 πλοῖα χωρητ. 46.000 τ., κατὰ τὸ 1927 τὰ 3.388 χωρητ. 187.000 τ. καὶ κατὰ τὸ 1930 τὰ 2834 χωρ. 180.000 τ.

II. Ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, ἰδίᾳ δὲ ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρόντος, τὸ Cuxhaven κατέστη καὶ ἀξιόλογον κέντρον κινήσεως ἐμπυρικών πλοίων (1) κυρίως καθόσον ἔκτοτε ἤρχισαν νὰ ναυπηγοῦνται πολὺ μεγάλα πλοῖα, ἅτινα δυσκόλως ἠδύνατο ν' ἀναπλέωσι τὸν Κάτω Ἄλβιν, τινὰ δὲ καὶ οὐδόλως. Ἀπετέλεσεν ὅθεν πλὴν τῶν ἄλλων καὶ τὴν ἀφετηρίαν ἀναχωρήσεων τῶν δι' Ἀμερικὴν ὑπερωκεανείων (ἀντὶ τοῦ Ἀμβούργου (2)). Ἡ κίνησις ἐμπορικῶν πλοίων εἰς τὸν προλιμένα τοῦ Cuxhaven ἔφθασε κατὰ τὸ 1913 τοὺς 1.260.000 τ. (κατάπλοι), ἐξηκολούθησε (3) δὲ νὰ παραμένῃ ἀξιόλογος καὶ μεταπολεμικῶς (1927 757.000 1931 821.000 τ. (4) καίτοι τὰ ναυπηγηθέντα εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ἀπωλεσθέντων διὰ τὴν Γερμανίαν πλοίων εἶναι ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ μικρότερα ἐκείνων.

σης εἰς Deutschlands Industrie und Handel, VII, 1925: Cuxhaven).

(1) Κατὰ τὰ 1896 κατεσκευάσθη ἐν αὐτῷ λιμένι ἄρκετὰ ἐκτεταμένος καὶ μὲ εἶδη μέχρι 26 $\frac{1}{4}$  ποδῶν.

(2) Κατὰ τὸ 1901 μέρος τῶν κεντρικῶν ὑπηρεσιῶν τῆς Hamburg—Amerika—Linie ἐγκατεστάθη εἰς Cuxhaven.

(3) Σὺν τῇ ἀυξήσει τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τοῦ παρατηρεῖται καὶ ἀνάλογος ἀύξεις τοῦ πληθυσμοῦ, ὅστις ἀπὸ 7.000 κατὰ τὸ 1900, ὑπερέβη τὰς 20.000 κατὰ τὸ 1930..

(4) Ἐξ ὧν 653.000 ἀναφέροντο εἰς τὰ ὑπερωκεανεία.

## § 17. Χάρμπουργκ, "Αλτονα καὶ λοιπὰ πλησιόχωρα ναυτικά κέντρα

1. Συχνά παρατηρεῖται εἰς τοὺς μεγάλους ποταμοὺς ἔναντι ἀξιολόγου τινὸς λιμένος ἢ ἀνάπτυξις ἐτέρου τοιούτου, ὅταν ἰδίᾳ ἢ ἀντίπεραν ὄχθη ἀνήκει εἰς ἄλλον κύριον. Ἡ ἐξέλιξις τῶν ἀντικρυς ἀλλήλων λιμένων ἄλλοτε μὲν χωρεῖ παραλλήλως, ἄλλοτε δὲ καὶ συνηθέστερον ὁ εἰς ἐξελίσσεται πλειότερον τοῦ ἐτέρου. Ὅταν δὲ ἀμφότεραι αἱ ὄχθαι περιέλθωσιν εἰς τὸν αὐτὸν κύριον ὁ ὀλιγώτερον ἔχων ἐξελιχθῆ συνήθως ἀρχίζει μᾶλλον νὰ παρακμάζη.

Ἐπὶ τοῦ Κάτω "Αλβιος ἔναντι τοῦ Ἀμβούργου ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ νοτίου βραχίονος (Süder Eibe), ἣτις δὲν ἐξηρτάτο ποτὲ ἐκ τῆς πολιτείας τοῦ Ἀμβούργου (πλὴν τῆς μικρᾶς περιοχῆς Moorburg) ἀνεπτύχθη τὸ ἐμποροναυτικὸν κέντρον τοῦ Χάρμπουργ (ἰδίᾳ ἀπὸ τοῦ 1287), ἐξαρτώμενον ἀρχικῶς ἐκ τῆς ἐπισκοπῆς τῆς Βρέμης (1), κατὰ τὸ 1376 συνενωθὲν μετὰ τοῦ πριγκηπάτου τοῦ Lüneburg, κατὰ τὸ 1705 περιελθὸν εἰς τὸ Ἀννόβερν καὶ ἀπὸ τοῦ 1866 εἰς τὴν Πρωσίαν. Δὲν κατώρθωσεν ὅμως ὁ λιμὴν οὗτος νὰ ἐξελιχθῆ εἰς ὃν βαθμὸν καὶ ὁ τοῦ Ἀμβούργου.

Τὸ Χάρμπουργκ παρουσιάζει ἀξιόλογον κίνησιν πλοίων ποταμοῦ, κατὰ τὰς τελευταίας δὲ μόνον δεκαετηρίδας καὶ πλοίων θαλάσσης. Οὕτω ἐνῶ κατὰ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος αἰῶνος ἡ κίνησις τῶν τελευταίων μόλις ὑπερέβαινε τὰς 100.000 τ., βαθμηδὸν ἀκολούθως ἔφθασε καὶ ὑπερέβη τὸ ἕν ἑκατομμύριον.

(1) Σχτ. μετὰ τὴν ἱστορίαν τοῦ Harburg εἰς L u d e w i g W. Geschichte des Schlosses und der Stadt Harburg (1845) καὶ B e n e c k e T h. Quellen zur Geschichte der Stadt und des Schlosses Harburg (1912).

Κατὰ τὸ 1925 ἐξεφορτώθησαν εἰς αὐτὸ ἐμπρεύματα 1.273.000 τ., κατὰ δὲ τὸ 1930 1.680.000 τ. Εἰς τὴν ἀξη-  
 στα καὶ ἡ κατασκευὴ δυτικῶς τῶν παλαιῶν νεωδόχων  
 (Verkehrshafen, Winler H.) τριῶν νέων νεωδόχων  
 μάτων πρὸς τὸ μέρος τοῦ ποταμοῦ, ἦτοι παρομοίων  
 ταῖς τοῦ Ἀμβούργου καὶ οὐχὶ μεθ' ὕδροφρακτῶν ὡς  
 τῆς Ἀμβέρσης). ἄρκετὰ δὲ ἐκτεταμένων<sup>(1)</sup> καὶ μετ' ἐτελειο-  
 τάτας ἐγκαταστάσεις φορτοεκφορτώσεως, ἀποθηκεύ-  
 σεως κλπ.

Τὸ Χάρμπουργκ δὲν ἠδυνήθη νὰ παρακολουθήσῃ  
 τὸ Ἀμβούργον ἐν τῇ ἐμποροναυτικῇ ἐξελίξει αὐτοῦ  
 .Ανεπτύχθη ὅμως εἰς λίαν ἀξιόλογον σχετικῶς πρὸς  
 τὸν πληθυσμὸν αὐτοῦ (ἀνερχόμενον κατὰ τὰ 1885 εἰς  
 26.300 κατ., κατὰ τὸ 1905 εἰς 55.700 καὶ κατὰ τὸ 1925  
 εἰς 72.900) βιομηχανικὸν κέντρον. Περὶ τὰ 55—60<sup>2)</sup>  
 τῶν κατοίκων αὐτοῦ ἀποζῶσιν ἐκ τῆς βιομηχανίας  
 (ἀριθμὸς ἐργατῶν βιομηχανίας ἄνω τῶν 20.000. Εἶναι  
 δὲ ἀνεπτυγμέναι ἐν αὐτῷ ἐκτὸς τῆς ναυπηγικῆς, κυ-  
 ρίως αἱ μηχανολογικαὶ βιομηχανίαι, αἱ κλωστοῦφαν-  
 τουργικαὶ (ἰδίᾳ jute, ἡ τῆς κατεργασίας ἐλασικοῦ  
 (καουτσούκ), ἡ λινελαουργία καὶ πολλοὶ ἄλλοι ἀόμη

II. Σὺν τῇ ἀπὸ τῶν τελευταίων δεκαετηρίδων τοῦ  
 παρελθόντος αἰῶνος ἐπεκτάσει τῶν ἐγκαταστάσεων  
 τοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου καὶ ἐπὶ τοῦ βορείου τμή-  
 ματος τῶν μεταξὺ Nordder καὶ Süder Elbe νήσων ἤρχι-  
 σε ν' ἀναπτύσσεται καὶ τὸ παρακείμενον ἐπὶ τοῦ νοτίου  
 τμήματος τῆς ὁμώνυμου νήσου πρωσσικὸν Wilhelms-  
 burg (1925 32 500 κατ.), τόσον εἰς ἐμπορικόν, ὅσον καὶ εἰς  
 βιομηχανικὸν κέντρον<sup>(2)</sup>).

(1) Ἡ συνολικὴ ἔκτασις τῶν νεωδόχων τοῦ Harburg ὑπερ-  
 βαίνει τὰ 50 ἑκτάρια.

(2) Βλ. σχτ. Fröhe W. Die wirtschaftliche Entwir-

Κατά τὸ 1927 τὸ *Wilhelmsburg* συνεχωνεύθη διοικητικῶς μετὰ τοῦ ἔναντι αὐτοῦ Χάρμπουργκ, ἀμφότερα δὲ παρουσιάζουν μεγάλην τάσιν ἐξελίξεως καὶ ὀπιν τῶν κατὰ τὰς τελευταίας δεκαετηρίδας ἐκτελεσθέντων, ὡς καὶ τῶν ἐκτελουμένων τεχνικῶν ἔργων. Κατὰ τὸ 1931 ὁ πληθυσμὸς ἀμφοτέρων εἶχε φθάσει τὰς 115.000 κατ.

III. Παραπλεύρως μεγάλου τινός ποταμίου λιμένος πολὺ σπανίως ἀνπτύσσεται ἕτερος τοιοῦτος, πλὴν ὅταν ὄχι μόνον τὸ παρακείμενον ἔδαφος ἀνήκει εἰς ἄλλον κύριον, ἀλλὰ καὶ ἄλλοι εἰδικοί λόγοι συντρέχωσι πρὸς τοῦτο. Τοιοῦτον τι συνέβη ἀπὸ τοῦ 17ου αἰῶνος διὰ τὸ Ἄμβουργον ὡς ἐκ τῆς ἰδρύσεως δυτικῶς αὐτοῦ ἐν τῇ θέσει μικροῦ συνοικισμοῦ ἀλιέων, τῆς πόλεως Ἄλτονας (*Altona*, τὸ πιθανώτερον ἐκ τοῦ *Allzu-nah* = ὄλιως πλησίον — κινένη) ἐπὶ ἐδάφους τοῦ *Holstein* (βλ. σελ. 9).

Οἱ βασιλεῖς τῆς Δανίας εἰς οὓς ἀνήκεν ἡ Ἄλτονα ἀπὸ τοῦ 1640<sup>1)</sup>, ἵνα καταστήσωσιν αὐτὴν ἱκανὴν ὄπως ἀνταγωνισθῆ σοβαρῶς τὸ Ἄμβουργον τῇ παρέσχον πλὴν τῶν ἄλλων διάφορα τελωνειακὰ προνόμια καὶ ἐξαιρέσεις. Ὅτε κατὰ τὸ 1853 τῇ ἀφηρέθησαν ταῦτα τὸ ἐμπόριον αὐτῆς ὑπέστη λίαν ἰσχυρὸν κλονισμόν.

Ἴνα παράσχη ἐμπόδια εἰς τὴν ἐμπορικὴν ἐξέλιξιν τοῦ Ἄμβουργου ἡ Δανία, κυρία τοῦ *Holstein* καὶ τοῦ *Lauenburg*, δὲν ἐπέτρεπε τὴν κατασκευὴν σιδηροδρομικῆς γραμμῆς συνδεούσης τοῦτο μετὰ τῶν λιμένων τῆς Βαλτικῆς ἐνῶ ὅφ' ἐτέρου ἐφρόντισε ἰὰ συνδέσῃ διὰ

---

cklung der preuss. Elbinsel Wilhelmsburg seit 1825 (Διατριβή · 1925).

(<sup>1)</sup> Σχτ. μετὰ τὴν ἱστορίαν τῆς *Altona* βλ. *W i c h m a n n* *Geschichte Altonas* (2· ἔκδ. *Altona* 1896) καὶ *E h l e r s* *H. Aus Altonas Vergangenheit* (2α ἔκδ. 1926), μετὰ τὴν τοπογραφίαν δὲ *E h r e n b e r g & S t a h l* *Altonas topographische Entwicklung* (*Altona* 1894).

τοιαύτης τὴν Ἄλτοναν μετὰ τῆς Λυβέκκης.

Περιελθοῦσης τῆς Ἄλτόνας μετὰ τοῦ Holstein εἰς τὴν Πρωσσίαν κατὰ τὸ 1866, ὁ ἀνταγωνισμὸς πρὸς τὸ Ἀμβούργον ἐσταμάτησεν. Ἡ Ἄλτονα ἔκτοτε ἤρchiσε ν' ἀναπτύσσεται κυρίως βιομηχανικῶς (40% περίπου τοῦ πληθυσμοῦ της, ὅστις ἠύξηθη καταπληκτικῶς ἀνελθὼν ἀπὸ 53.000 κατὰ τὸ 1864 εἰς 91.000 κατὰ τὸ 1880, εἰς 161.500 κατὰ τὸ 1900 καὶ εἰς 227.000 κατὰ τὸ 1925, ἀποζῶσιν ἐκ τῆς βιομηχανίας). Εἶναι δὲ κυρίως ἀνεπτυγμένα ἐν αὐτῇ αἱ μηχανολογικαὶ βιομηχανίαι, αἱ κλωστοῦφαντουργικαὶ (βάμβακός τε καὶ ἐρίων), ἡ σιγαροποιία, ἡ χημικῶν προϊόντων καὶ ἡ βυρσοδεψία. Ἐπὶ πλέον ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι καὶ ἀξιόλογον ἀλιευτικὸν κέντρον, εἶναι δὲ ἀρκετὰ ἀνεπτυγμένη ἐν αὐτῇ καὶ ἡ βιομηχανία διατετηρημένων ἰχθῶν.

Ἡ Ἄλτονα, ἧς ἡ κίνησις τοῦ λιμένος δέν εἶναι πολὺ ζωηρά (χωρὶς καταπλεόντων πλοίων θαλάσσης κατὰ τὰ τέλη μὲν τοῦ 19ου αἰῶνος περὶ τὰς 250 000 τ. ἐτησίως, μεταπολεμικῶς δὲ περὶ τὰς 500.000) διατηρεῖ ἐμπορικὰς σχέσεις ἰδια μετὰ τῆς Ἀγγλίας, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἀμερικῆς, εἶναι ὁμοῦ κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡγετον παράρτημα τοῦ Ἀμβούργου. Αἱ χρηματιστηριακαὶ ἐπὶ ἐμπορεμάτων πράξεις διεξάγονται κυρίως εἰς τὸ χρηματιστήριον τοῦ τελευταίου τούτου, ἐνῶ ἀφ' ἑτέρου μέρους τῶν ἀποθηκῶν καὶ λοιπῶν ἐγκαταστάσεων αὐτῆς χυσιμοποιοῦνται ὑπὸ τῶν ἐμπόρων τοῦ Ἀμβούργου. Ἀπέκτησε δὲ ἡ Ἄλτονα, κυρίως μετὰ τὸ 1888, ὅτε ἐισηλθεν εἰς τὸ Zollverein, ἀρίστου ἐγκαταστάσεις καὶ ἀποθηκεύσεως καὶ φορτοεκφορτώσεως, ὡς καὶ καλὰς προκυμίας (μῆκος 3 χιλμ.) καὶ ἀρκετὰς νεωδόχους (ἐκτάσεως 20 τετρ. χιλμ. περίπου, ἐξ ὧν 1 χιλμ. ἐντῶ ἐλευθέρῳ λιμένι).

IV. Οἱ δυτικώτερον τῆς Ἄλτόνας ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὄχθης τοῦ Κάτω Ἄλβιος συνουκισμοὶ Nienstedten καὶ Blankenese, οἵτινες ἀπὸ τοῦ 1927 συνεχωνεώθησαν διοικητικῶς μετ' αὐτῆς, δέν τυγχάνουν ἐπὶ τοῦ παρόντος

αξιόλογα έμποροναυτικά κέντρα, ώς επίσης και οι λοιποί έπ' άμφοτέρων τών όχθών του Κάτω Άλβιος συνοικισμοί, πολλοί τών όποίων είναι άλιευτικά ίδια κέντρα.

### § 18 Gross - Hamburg

I. Τοϋ Άμβούργου ώς και όλων τών παρακειμένων αϋτῷ λιμένων άνηκόντων από τοϋ 1871 εις έπικρότειαν, ης τά διάφορα τμήματα έπαυσαν ν' ανταγωνίζονται ώς συνέβαινε άλλοτε, τὸ παρά τόν Κάτω Άλβιν περι τὸ Άμβούργον συγκρότημα λιμένων ήδύνατο πλέον ν' άκολουθήσῃ έναϊαν κατεύθυνσιν, ίδια δε μετά τὸ 1888 (εϊσοδος Άμβούργου και Άλτόνας εις Zollverein), έπωφελούμενον τῆς άρίστης γεωγραφικῆς αϋτοϋ θέσεως, τών άφθόνων ὀλικών μεσων, άτινα διέθετεν ή Αϋτοκρατορία και τοϋ δυνατοϋ τῆς άρτίας από τεχνικῆς άπόψεως ὀργανώσεως του.

II. Η δημιουργία έλευθέρου λιμένος κατέστησε δυνατήν τήν τεραστίαν άνάπτυξιν τῆς βιομηχανικῆς λειτουργίας τοϋ λιμένος, κατ' άρχάς μέν περιοριζομένης κυρίως εις τήν συσκευασίαν, διαλογήν και άπλās τινας έπεξεργασίας, άκολουθῶς δε και εις ριζικώτερας τιαύτας τών εκ τοϋ έξωτερικοϋ εισαγομένων ειδών (όρύζης, κακάο, καφέ, έλαιούχων σπόρων κλπ.) πρὸς επαν-εξαγωγήν ὑπό τήν νέαν αϋτῶν μετά τήν κατεργασίαν μορφήν.

Κατά τās τελευταίας ὄμως δεκαετηρίδας ή βιομηχανική αϋτη λειτουργία τοϋ λιμένος τοϋ Άμβούργου διέρχεται ισχυράν κρίσιν, καθόσον εις τās πλείστας τών χωρών παραγωγῆς και καταναλώσεως τών ειδών, άτινα κατειργάζοντο έν Άμβούργῳ, ανεπτύχθησαν αί σχετικοί βιομηχανίαι και ή παρεμβολή ένδιαμέσων κατέστη περιττή (1). Παρ' ὄλας τās καταβαλλομένας έν

(1) Βλ. σχετ. και B o s c h W. Freihafenindustrie in

\*Αμβούργω προσπαθείας ὀρθολογιστικωτέρας ὀργανώσεως τῆς βιομηχανικῆς λειτουργίας ἐν συνδυασμῷ με παρομοίαν τοιαύτην τῶν Γερμανικῶν ἀτμοπλοικῶν ἐταιρειῶν, ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἐξακολουθεῖ νὰ παραμένῃ συμπεριωτέρα ἢ εἰς τὰς χώρας τῆς παραγωγῆς ἢ τῆς καταναλώσεως ἐπεξεργασία ὡς ἐκ τῆς ἀποφυγῆς τῶν δι' \*Αμβούργον καὶ ἐξ αὐτοῦ μεταφορικῶν. Δὲν δύναται ἐπομένως τὸ \*Αμβούργον ὡς ἐν τῷ παρελθόντι νὰ στηρίζεται πολὺ ἐπὶ τῆς βιομηχανικῆς λειτουργίας τοῦ λιμένος αὐτοῦ.

III. \*Ἄλλὰ καὶ ἡ καθαρῶς ἐμπορικῆ λειτουργία αὐτοῦ (§ 10 καὶ 11) καὶ λίαν ἀνεπτυγμένη ἐν πολλοῖς δὲν εἶναι, καὶ πολλὰς πιθανότητος μεγαλυτέρας ἀναπτύξεως δὲν φαίνεται νὰ ἔχη.

IV. Κυρίως ὅθεν ἡ λειτουργία αὐτοῦ ὡς λιμένος ἐξυπηρετήσεως μεγάλης ἐνδοχώρας εἶναι ἐκείνη πρὸς ἣν ἐπιτυχέστερον δύνανται νὰ στραφῶσιν αἱ προσπάθειαι ἐν τῷ μέλλοντι. Ὁ συντονισμὸς τῶν προσπαθῶν τῶν διαφόρων παρὰ τὸν Κάτω \*Ἄλβιν λιμένων (Χάρμπουργκ, \*Ἄλτονας κλπ.) χωρὶ ὁσημέραι (συμφωνία μεταξὺ \*Αμβούργου καὶ Πρωσσίας τοῦ 1928, κλπ.) καλύπτεται, τὰς δὲ ἐπικρατεῖ ὅπως καὶ οἱ παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Βισούργιδος (Weser) γειτονικοὶ λιμένες Wesermünde καὶ Bremerhafen περιληφθῶσιν εἰς τὸ μέγιστον τὸ \*Αμβούργον λιμενικὸν συγκρότημα, ὥστε νὰ καταστῇ εὐκολώτερος ὁ ἀνταγωνισμὸς πρὸς τοὺς λοιποὺς λιμένας τῆς ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης, τοὺς δυναμένους νὰ ἐξυπηρετήσωσι τὴν αὐτὴν ἐνδοχώραν, οἵτινες εἶναι ἀρκετὰ πολυάριθμοι, τινὲς δὲ τούτων τελοῦσι καὶ ὑπὸ λίαν εὐνοϊκὰς πρὸς τοῦτο συνθήκας,



## § 19. Ὁ ἀνταγωνισμὸς τῶν ἄλλων λιμένων τῆς ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης.

I. Οἱ ἐν τῇ Βαλτικῇ λιμένες τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης μειονεκτοῦσι μὲν γενικῶς τοῦ Ἀμβούργου ὡς πρὸς τὰς ἀποστάσεις ἀπὸ τῶν διαφόρων ὑπερθαλασσίων χωρῶν, πλὴν τῶν περὶ τὴν Βαλτικὴν, δὲν ὑστεροῦσιν ὁμῶς αὐτοῦ ὡς πρὸς τὸ μετὰ τῆς ἐνδοχώρας εὐχερές τῶν συγκοινωνιῶν, τινὲς μάλιστα καὶ πλεοῦκτοῦσιν οὐσιωδῶς ὡς πρὸς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀνατολικῶν περιοχῶν.

II Ἐκ τῶν μεταξὺ τῶν ἀνατολικῶν ἀκτῶν τῆς χερσονήσου τῆς Ἰουτλάνδης καὶ τῆς νήσου Rügen λιμένων (Κιέλου, Rostock, Stralsund κλπ.), οἵτινες εἰς παλαιότερας ἐποχάς, ἴδια κατὰ τὴν περίοδον τῆς μεγάλης ἀκμῆς τῆς Ἀνατολικῆς Ἑνώσεως συνεκέντρουν μέγα μέρος τοῦ ὑπερθαλασίου ἐμπορίου ἀξιολόγου τμήματος τῆς ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης, κατ' ἐξοχὴν δὲ ὁ λιμὴν τῆς Λυβέκκης, οὐδεὶς ἀποτελεῖ σήμερον σοβαρὸν ἀνταγωνιστὴν τοῦ Ἀμβούργου.

III. Ἐν τῷ ἀνατολικώτερον ὁμῶς, ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ Κάτω Ὀδέρου, λιμὴν τοῦ Στετίνου (Stettin) κέκτηται τὸ Ἀμβούργον ἰσχυρὸν ἀνταγωνιστὴν, ἴδια ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, ὅτε ἤρχισεν ἡ κατασκευὴ ἀξιολόγων ἔργων διειθετήσεως τοῦ Ὀδέρου (βλ. σελ. 82) ὥστε νὰ βελτιωθῶσι τὰ μέγιστα αἱ πρὸς Σιλεσίαν συγκοινωνίαι (καὶ μέσῳ ταύτης σιδηροδρομικῶς πλεον καὶ αἱ πρὸς τὴν Μοραβίαν καὶ τὴν δυτικὴν Γαλικίαν) συνέστη δὲ ἐν αὐτῷ (1898) καὶ ἔλευθέρη ζώνη<sup>(1)</sup> ὥστε νὰ διευκολυνθῇ ἡ διενέργεια διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου<sup>(2)</sup>.

(1) Ἐπ' τῆς ἐναντι ὀριζῆς ὄχθης (Westl. Hafen Kan. καὶ Ostl. Hafen Kan).

(2) Σχετ. μὲ τὸν λιμένα τοῦ Στετίνου βλ. πλὴν ἄλλων :

Ἡ κατά τὴν δευτέραν δεκαετηρίδα τοῦ παρόντος αἰῶνος ἵπποπεράτως τῆς μεγάλης διώρυγος Βερολίνου-Κάτω Ὀδέρου (Berlin - Stettiner Grossschiffahrtsweg), ἐν ἣ ἐγένοντο ἀκολουθῶς καὶ ἀρκετὰ βελτιώσεις (ἀνωψωτῆρ πλοίων παρὰ τὸ Niederfinow, κλπ.) ἐβελτίωσε τὰ μέγιστα τὴν θέσιν τοῦ Στετίνου ἀπέναντι τοῦ Ἀμβούργου σχετικῶς μὲ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς περιοχῆς τοῦ Βερολίνου καὶ μεγάλου μέρους τῆς ἐπαρχίας Βρανδεμβούργου, ἢ συμπλήρωσις δὲ τῶν ἔργων διευθετήσεως τοῦ Ὀδέρου καὶ τῶν παραποτάμων τοῦ θέλει ρελιώσει ταύτην ἐπίσης καὶ δι' ἄλλας περιοχάς.

IV. Ἀξιόλογοι ἐπίσης ἀνταγωνιστοὶ τοῦ Ἀμβούργου ἐν τῇ ἐξυπηρευτῇ τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου τοῦ βορειοανατολικοῦ τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης εἶναι καὶ οἱ ἑξὶ ἀνατολικώτερον κείμενοι λιμένες Gdynia καὶ Δάντσιχ.

Ὁ πολωνικὸς λιμὴν Gdynia (Gdynia) κατασκευασθεὶς μεταπολεμικῶς (1) εἰς τὸ πρὸς τὸ δυτικὸν μέρος τοῦ κόλπου τοῦ Δάντσιχ τέρμα τοῦ Πολωνικοῦ διαδρόμου, πρὸς δυσμὰς τοῦ Βιστούλα, ἐξυπηρετεῖ μεγάλην ἐνδοχώραν. Καθίσταται δὲ σὺν τῇ συμπληρώσει τῶν ἐν αὐτῷ τεχνικῶν ἔργων (κατὰ τὸ 1932 ἐκέκτητο ἤδη νεωδόχου συνολικῆς ἐκτάσεως 273 ἑκταρίων, μὲ βόθη 5—12 μ. καὶ μῆκος προκυμαιῶν πλέον τῶν 10 χιλμ.), ἑτι σοβαρώτερος ἀνταγωνιστῆς (2). Ὑποσκελίζει δὲ βαθμηδὸν κυρίως τὸν

Christiansen Fr. Die Stellung Stettins im Handel der deutschen Seehäfen (Διατριβή—1924).

(1) Κατὰ τὸ 1921 ἠριθμοὶ μόλις 1268 κατ., κατὰ τὸ 1931 ὅμως 30.210.

(2) Σχετ μὲ τὸν λιμὴν Gdynia βλ. εἰς Sławski S. Poland's Access to the Sea (London 1925), Johannsen Th. Gdingen (1928), Steinert H. Der polnische Hafen Gdingen als Wettbewerbsfaktor in der Ostsee-

ἄλλοτε ἐξυπηρετοῦντα τὴν αὐτὴν ἐνδοχώραν λιμένα Danzig (1).

V. Ὁ λιμὴν τοῦ Danzig, κείμενος παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Βιστοῦλα ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ εἰς Neufahrwasser ἐκβάλλοντος βραχίονος αὐτοῦ (Tote Weichsel), κέκτηται ἐν τῷ ποταμῷ τούτῳ ἀρίστην πλωτὴν ὁδὸν πρὸς τὸ βορειοανατολικὸν τμήμα τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Εἶναι δὲ πλωτὸς ὄχι μόνον ὁ Βιστούλας, ἀλλὰ καὶ οἱ μεγάλοι παραπόταμοι αὐτοῦ (Bug, Pilica), οὕτως ὥστε ὁ λιμὴν οὗτος δύναται εὐχερῶς νὰ ἐξυπηρετήσῃ (2) τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον τῆς κεντρικῆς, ἀνατολικῆς καὶ νοτίου Πολωνίας, ὡς καὶ τῆς Γαλικίας. Μεταπολεμικῶς ὅμως ὡς ἐκ τῆς διαμορφώσεως νέας καταστάσεως (ἀνασῦστασις τοῦ Πολωνικοῦ Κράτους), ὁ λιμὴν τοῦ Δάντσιχ, ἀποτελῶν δυνάμει τῆς συνθήκης τῶν Βερσαλλιών μετ' ἐκτάσεως περὶ αὐτὸν 1900 τ. χιλμ. ἐλευθέραν πολιτείαν, χάνει βαθμηδὸν ἔδαφος ἐν τῇ ἐξυπηρετήσῃ τῆς ἐν λόγῳ ἐνδοχώρας, ὡς ἐκ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῆς Gdynia.

VI. Ἐν τῇ προσπάθειᾳ ὅπως ἐπεκτείνῃ τὴν ἀκτῖνα αὐτοῦ καὶ ἐπὶ τοῦ νοτιοανατολικοῦ μέρους τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ τοῦ δυτικωτέρου τῆς ἀνατολικῆς πρὸς ἐξυπηρετήσῃν τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τούτων, τὸ Ἄμβουργον προσκροεῖ ὄχι μόνον εἰς τὸν ἀν-

---

schiffahrt (Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 31, 1930 σελ. 591-617).

(1) Βλ. σχτ. Albert E. Wachsende Konkurrenz Gdingens gegen Danzig (1930).

(2) Σχτ. μετ' τὸν λιμένα τοῦτον βλ. εἰς Münsterberg Der Handel Danzigs (1906), Thomsen Danzig als Handelshafen (1918), Keyser E. Danzigs Entwicklung (1924) καὶ Die Entstehung von Danzig (1924) Schmidt A. Abriss einer Geschichte der Freien Stadt Danzig (1931).

ταγωνισμόν τῶν λιμένων τῆς Βαλτικῆς, καθιστάμενον ὁσημέραι ἰσχυρότερον, ἀλλὰ καὶ τινῶν τοῦ Εὐξείνου Πόντου. Οἱ τελευταῖοι οὗτοι διὰ πολλὰς περιοχὰς καὶ δὴ τὴν Γαλικίαν, τὴν Οὐγγαρίαν, τὴν Τρανσυλβανίαν κλπ. καὶ πλησιέστεροι εἶναι καὶ καλύτερον δυνάμει νὰ ἐξυπηρετήσωσι τὰς μετὰ πολλῶν χωρῶν τῆς Ἀνατολῆς ἐμπορικὰς σχέσεις τῶν ὡς ἐκ τοῦ συντομωτέρου τῶν ἀποστάσεων. Οὕτω ἐνῶ ἀπὸ Ἀμβούργου εἰς Πόρτ-Σάϊτς ἡ ἀπόστασις εἶναι 3500 μιλίων, ἀπὸ τῶν κατὰ τὰ βορειοανατολικά τοῦ Εὐξείνου λιμένων εἶναι μόνον 1200—1300. Ἐπίσης ἡ ἀπόστασις εἶναι μόνον περὶ τὰ  $\frac{3}{4}$  τῆς ἀπὸ Ἀμβούργου.

Εἶναι δὲ κυρίως οἱ λιμένες τοῦ Εὐξείνου, οἱ δυνάμενοι νὰ ἐξυπηρετήσωσι τὸ ἀνατολικὸν μέρος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ὁ τῆς Ὀδησσοῦ καὶ οἱ παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Δουνάβεως.

VII. Ἦδη ἀπὸ τῆς Ἀρχαιότητος ἡ Ἑλληνικὴ ἀποικία τῆς Ὀλβίας, ἰδρυθεῖσα κατὰ τὸ 646 π. Χ. ὑπὸ τῶν Μιλησίων (ἐξ οὗ καὶ Μιλητιόπολις) δυτικῶς τῶν ἐκβολῶν τοῦ Ὑπάνιος (Boug) καὶ τοῦ Βορυσθένους (ἐξ οὗ καὶ Βορυσθενίς, ὄνομα ὅπερ κυρίως ἔφερον ὁ προλιμὴν αὐτῆς ὁ κείμενος ἐπὶ τῆς σημερινῆς νησίδος Βετέσαπ, τότε χερσονήσου) νῦν καλουμένου Δνειπέρου, συνεκέντρου μέγα μέρος τοῦ ἐμπορίου (1) τῶν ὑπὸ Σκυθῶν οἰκουμένων πρὸς βορρᾶν περιοχῶν, ὡς καὶ τῶν βορειοδυτικώτερον, πρὸς τὰ Καρπάθια καὶ τὰς πεδιάδας ὅπου ἐκτείνεται νῦν ἡ Πολωνία.

(1) Βλ. σελ. Glotz G. & Cohen R. Histoire Grecque I (Paris 1925) σελ. 169, E von Stern Die griech. Kolonisation am Nordgestade des Schwarzen Meeres im Lichte arch. Forschung (Klio, IX, 1909) σελ. 142—144.

Κατά τοὺς νεωτέρους χρόνους τὴν θέσιν τῆς Ὀλβίας κατέλαβεν ἡ δυτικώτερον, μεταξύ τῶν ἐκβολῶν τοῦ Ὑπάνιος καὶ τῶν τοῦ Τύρα (Δνειστέρου) μᾶλλον δυτικῶς τῆς ἀρχαίας Ὀρδησσοῦ, τοποθετουμένης πορὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Teliguī (κατὰ Πτολεμαῖον III, 5,14, κειμένην ὑπὲρ τὸν Ἀξιακὴν πτόσμον). κτισθεῖσα ὑπὸ Αἰκατερίνης τῆς Β' κατὰ τὸ 1794 νεωτέρα Ὀδησσοῦς.

Προπολεμικῶς ὁ λιμὴν τῆς Ὀδησσοῦ (1) συνεκέντρον μέγα μέρος τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τῆς Βεσσαραβίας, τῆς Βολυνίας καὶ τῆς Πολωνίας, χωρῶν μεθ' ὧν αἱ συγκοινωνίαι εἶναι εὐχερεῖς ὡς ἐκ τοῦ πεδίου τῶν ἐκτάσεων. Ἔτι πλέον ὁ δυτικῶς τῆς Ὀδησσοῦ ἐκβάλλων Δνειστέρος, ἐκτός τοῦ κατωτέρου αὐτοῦ τμήματος, εἶναι κατάλληλος διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν ἀπὸ τοῦ Τιρασρού, πρὸς ὃ συνεδέθη ἡ Ὀδησσοῦς διὰ σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, μέχρι κυρίως τοῦ παρὰ τὰ σύνορα τῆς Βολυνίας καὶ Βουκοβίνης Chotin, ἐπὶ 283—298 ἡμέρας τοῦ ἔτους. Ἡ αὐτὴ δὲ πλωτὴ ὁδός, καίτοι οὐχὶ πλέον καὶ τόσον κατάλληλος διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν χωρεῖ βαθέως καὶ ἐν ἀνατολικῇ Γαλικίᾳ, ἦν δύναται νὰ ἐξυπηρετήσῃ ἐφ' ὅσον ἤθελον κατασκευασθῆ ὁριστικὰ ἔργα διευθετήσεως. Ἡ κατασκευὴ δὲ τῆς διώρυγας Δνειστέρου—Βιστούλα, ἦν ἐμελέτα ἡ Αὐστρουγγρικὴ Μοναρχία, (βλ. σελ. 98) θ' ἀπετέλει ἐπέκτασιν τῆς πλωτῆς ταύτης ὁδοῦ πρὸς τὴν δυτικὴν Γαλικίαν καὶ τὴν Πολωνίαν.

Κατὰ τὰ πρῶτα μεταπολεμικὰ ἔτη τὸ Πολωνικὸν Κράτος ἀπέβλεπεν εἰς τὸ ν' ἀποκτήσῃ διέξοδον πρὸς τὸν λιμένα τοῦτον τοῦ Εὐξείνου Πόντου, ὅστις θὰ συνεκέντρον τότε μέγα μέρος τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τοῦ ἀνατολικοῦ ἡμίσεος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Ἡ Ὀδησσοῦς ὁμοῦς παρέμεινε τελικῶς εἰς τὴν Ρωσίαν, οὕτω δὲ νῦν οὐδόλως σχεδὸν ἐξυπηρετεῖ τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμ-

(1) Σχετ. μετ' ἀνατολικῆς Ὀδησσοῦ βλ. πλὴν ἄλλων εἰς F r i e b e l O. Der Handelshafen Odessa (1920).

πόριον τοῦ ἐν λόγῳ τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ὅπερ τούτου ἔνεκεν συγκεντροῦται κατὰ μέγα μέρος εἰς τοὺς παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ Δουνάβεως ρουμανικοὺς λιμένας καὶ δὴ τοὺς τοῦ Γαλαζίου καὶ τῆς Βραβίας.

VIII. Οἱ δύο οὗτοι λιμένες εἶναι προσιτοὶ εἰς μικρὰς καὶ μεσῆς χωρητικότητος πλοῖα θαλάσσης, ἰδίᾳ κατὰ πιν τῶν κατὰ τὸ 1859—77 γενομένων ἔργων ἐκβαθύνσεως<sup>(1)</sup> Τὸ πολὺ μεγάλα πλοῖα ὁμῶς παραμένουσιν εἰς τοὺς εἰς τὰς ἐκβολὰς λιμένας καὶ δὴ εἰς τὸν ἐν τῷ μεσαίῳ βραχίονι τοῦ δέλτα κείμενον τοῦ Σουλινᾶ.

Οἱ παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ Δουνάβεως ρουμανικοὶ λιμένες κέκτηνται ἐν τῷ Δουνάβει καὶ τοῖς παραποτάμοις του ἀριστὴν πλωτὴν ὁδὸν διὰ μεταφορὰς ἐμπορευμάτων, ἧς διεισδύει βαθύτατα ἐν τῇ Κεντρικῇ Εὐρώπῃ, ἐξυπηρετοῖσα ὀλόκληρον τὸ νότιον ἡμῖσι αὐτῆς.

Ὁ ποταπότητος τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ Κάτω Δουνάβεως Προῦθος (ὁ Πυρετός τῶν ἀρχαίων Ἑλληνῶν, ὁ Πόρατα τῶν Σκυθῶν—Ἡροδ. IV, 48—), συμβαλλῶν αὐτῷ 18 χιλμ. ἀνατολικῶς τοῦ Γαλαζίου, παρά τὸ Ρένι, ἀρχεται ἐξ ἀνατολικῆς Γαλικίας. Καίτοι δὲν εἶναι κατάλληλος διὰ τὴν ναυσιπλοῖαν ἢ κυρίως εἰς τὸ κατώτερον αὐτοῦ τμήμα ἀπὸ τοῦ ἀνατολικῶς τοῦ Ἰασίου κειμένου Ύπγεγι μέχρι τῆς μετὰ τοῦ Δουνάβεως συμβολῆς εἰς μῆκος 270 χιλμ. (ἐπὶ συνολικῶν τοιοῦτων 847), ὀλίγον δὲ καὶ εἰς τὸ μεσαῖον αὐτοῦ τμήμα τὸ μετὰ τῆς πρωτευούσης τῆς Βουκοβίνης Τσέρνοβιτς καὶ τοῦ Ύπγεγι, οὐχ ἦττον ἀποτελεῖ καλὴν πλωτὴν ὁδὸν διὰ μεταφορὰς ἐμπορευμάτων ἐκ Βουκοβίνης καὶ πρὸς αὐτὴν, καὶ ἔτι πλέον ἐν συνδυασμῷ μετὰ τὸν οἰδηροδρομον καὶ ἐκ Γαλικίας. Γενικῶς δὲ αἱ συγκοινωνίαι μετὰ τῶν παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ Δουνάβεως λιμένων καὶ

(1) Βλ. σχτ. εἰς E g g e r Die Binnenschiffahrt in Europa und Nordamerika (Berlin 1899 σελ. 51).

των πρὸς βορρᾶν τῶν Καρπαθίων χωρῶν (ἱαλικίας, Πολωνίας κλπ.) εἶναι εὐχερεῖς ὡς ἐκ τοῦ πεδινοῦ τοῦ ἐδάφους. Φαίνεται δὲ ὅτι κατὰ τὴν ἀρχαιότητα ἡ σπουδαιότερα ὁδὸς ἐμπορικῆς (καὶ ἐκπολιτιστικῆς ἐν πολλοῖς) διεισδύσεως τῶν Ἑλλήνων πρὸς τὰς μεταξὺ Καρπαθίων καὶ Βαλτικῆς χώρας (¹) ἦτο ἡ διὰ τῶν ἐκ τῶν βορειοδυτικῶς τοῦ Εὐξείνου ἐκτεινομένων πεδιάδων. Ἐκτὸς δὲ τῆς Ὀλβίας καὶ ὁ παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ Τύρα (Δνειστέρου) ὁμώνυμος λιμὴν (κείμενος ὅπου νῦν τὸ Akkerman) ὡς καὶ ἔλλαϊ τῶν ἐκατέρωθεν τῶν ἐκβολῶν τοῦ Δουνάβεως ἀποικίων τῆς Μιλήτου (²) (Ἰστρία κλπ.) ἀπετέλουν καλὰς ἀφειρήσις τοιαύτης οἰκονομικῆς διεισδύσεως, ὡς καὶ νῦν οἱ λιμένες τοῦ Γαλαζίου, τῆς Βροῖλλας, τοῦ Σουλινᾶ κλπ., εἶναι οἱ πλέον κα' ἀλλήλοι διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ μετὰ τῆς Ἀνατολῆς ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου ἀξιολόγου μέρους τῶν ἀνατολικῶς καὶ βορείως τῶν Καρπαθίων πεδινῶν ἐκτάσεων.

Οἱ παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ Δουνάβεως ρουμανικοὶ λιμένες τυγχάνουν οἱ πλησιέστεροι πρὸς τὴν Τρανσυλβανίαν. Ἡ μεταξὺ ὅμως τῆς ὑψηλῆς ταύτης χώρας καὶ τῆς Ρουμανικῆς πεδιάδος ὀρθοῦμ νη ὀροσειρὰ τῶν Τρανσυλβανικῶν Ἄλπεων, ἐξικνούμενων μέχρι καὶ πλέον τῶν 2500 μ. ἄ. τ. θ., ἀποτελεῖ σοβαρὰν δυσχέρειαν διὰ τὰς συγκοινωνίας. Αἱ σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ ἀνέρχονται εἰς μεγάλα σχετικῶς ὕψη. Οὕτω ἄπὸ Γαλαζίου εἰς Cij (Κία

(¹) Μέχρι Σιλσίας καὶ Βρυνδεμδούργου ἀκόμη ἀνευρέθησαν ἱχνῆ ἐλ. σ. γ. R o s t o v t z e f f *Iranians and Greeks in South Russia* - Oxford 1922 - σελ. 49 κ. ἑ. M i n n s E. H. *Scythians and Greeks* - Cambridge 1913 - σελ. 339).

(²) Σ. γ. μετὰ τὰς Ἑλληνικὰς ταύτας ἀποικίας ἐλ. εἰς P a r v a n y. *La pénétration hellénique et hellénistique dans la vallée du Danube* (Δελτίον ἱστορ. τμ. Ρουμαν. Ἀκαδ. X, 1923).

nsenburg, Kolozsvár) δι' Agiudu και Madefalanu ἀνέρχεται μέχρι πλέον τῶν 700 μέτρων ἐν τῇ διόδῳ Gyimesch, ἡ δὲ ἐκ Βροίλας πρὸς Julia Alba (Karlsburg, Fejervar) διὰ Buzau, Σινάτας και Brasson (Kronstadt) εἰς μεγαλύτερα ὕψη ἐν τῇ διόδῳ τοῦ Prédéal (ἧς τὸ ὕψηλότερον σημεῖον εἶναι 1051 μ. ἄ. τ. θ.).

Ἡ ἀρίστη πλωτὴ ὁδὸς τοῦ Δουνάβεως ἀποτελεῖ τὴν σπουδαιότεραν ἀρτηρίαν συγκοινωνίας τοῦ Γαλαζ(ου και τῆς Βροίλας μετὰ τοῦ Βανάτου, τῆς Μπάτσας και τῆς κεντρικῆς Οὐγγαρίας και διὰ τοῦ παραποτάμου τοῦ Theis πλωτοῦ κυρίως μέχρι Szolnok (ἐπὶ μήκους 342 χιλμ.), μετὰ τῆς ἀνατολικῆς Οὐγγαρίας και διὰ τοῦ τούτου παραποτάμου Kőros (Chrisul) πλωτοῦ ἐπὶ μήκους πλέον τῶν 200 χιλμ. και μετὰ τοῦ δυτικωτέρου μέρους τῆς Τρανσυλβανίας.

Εἶναι δὲ ὁ Δούναβις <sup>(1)</sup>, ὅστις διὰ τῆς συνθήκης τῶν Βερσαλλίων κατέστη διεθνῆς μέχρι τῆς Ulm, προσιτός εἰς πλοῖα μεγάλης σχετικῶς χωρητικότητος, ἀκόμη και δυτικῶς τῆς Βουδαπέστης. Τὸ πλάτος αὐτοῦ προσεγγίζει συχνὰ τὰ 1000 μ. ἤδη ἐν τῇ Οὐγγρικῇ πεδιάδι, τὸ βάθος αὐτοῦ κυμαίνεται μεταξύ 7 και 10 μ., ἡ κλίσις δὲ εἶναι ἐλαχίστη (0,7 μ. ἀνά 10 χιλιάμ.). Ἀνατολικῶς τῆς Σεμενδρίας τὸ πλάτος φθάνει τὰ 1300 μ., ἐν τῇ κλεισφορέῳ δμῶς τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Σχτ. μετὰ τὸν ποταμὸν τοῦτον ἑλ. εἰς P e n c k A. Die Donau (Schr. Ver. für Verbreitung Naturw. Kenntn Wien 1891), L i b u r n a u L. Die Donau, ihre Strömungen und Ablagerungen, Wien 1900. H e i d e r i c h Die Donau als Verkehrsstrasse (1916). S u p p a n Die Donau und ihre Schifffahrt (1917)

<sup>(2)</sup> Σχτ. μετὰ τὸν σχηματισμὸν ταύτης ἑλ. εἰς G v i j i c J. Entwicklungsgeschichte des Eiserner Tores (1906) ἑλ. ἐπίσης και O b e r h u m m e r E. Eisernes Tor (Mitteil. d. Geogr. Gesellschaft, Wien 1916).



ὄχι μόνον ουστενοῦται τὰ μέγιστα περιοριζομένη εἰς ὀλιγώτερον τῶν 700 μ., εἰς ἓν δὲ μέρος (Kazan) εἰς μόνον 170 μ. (βάθη 40—50 μ.), ἀλλὰ καὶ κλισιν σχετικῶς μεγάλην παρουσιάζει, ὥστε νὰ παρέχῃ μεγάλας δυσχερείας εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν. Ἦδη κατὰ τὴν ἀρχαιότητα ἐγένετο προσπάθεια ἐπὶ αὐτοκράτορος Τραϊανοῦ, παρακάμφεως τῆς δυσχερείας ταύτης, ὡς τεκμαιρεται καὶ ἐκ τῶν ἰχνῶν ἀρχαίας διώρυγος μήκους 3 χιλμ., ἀνευ ὁμῶς ἀποτελέσματος. Μόλις κατὰ τὸ τέλος τοῦ παρελθόντος, αἰῶνος κατόπιν ἐπισταμένων μελετῶν ἀρξαμένων ἰδίᾳ ἀπὸ τοῦ 1870 (1) ἐπετεύχθη τοῦτο διὰ τῆς κατασκευῆς ὑπὸ τῆς Οὐγγαρίας (ἰδίᾳ μεταξὺ 1890—1896) μεγάλων τεχνικῶν ἔργων.

Ἡ συμπλήρωσις τῆς διευθετήσεως τοῦ Μέσου Theis (2) καὶ τινῶν τῶν παραποτάμων αὐτοῦ τε καὶ τοῦ Δουνάβεως, θὰ καταστήσουν ἔτι ζωηροτέραν τὴν ποταμοπλοϊκὴν κίνησιν ἐν τῷ νοτίῳ ἡμισεὶ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ἐκ ταύτης δὲ θέλουσιν οὐκ ὀλίγον ἐπωφεληθῆναι οἱ παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ Δουνάβεως ρουμανικοὶ λιμένες, ὡς ἐπίσης καὶ ὁ νοτιώτερον βουλγαρικὸς ἐπὶ τοῦ Εὐξείνου λιμὴν τῆ Βάρνης.

IX Ὁ λιμὴν τῆ Βάρνης, κείμενος εἰς τὴν θεοῖν τῆς ἀρχαίας ἐν Θράκῃ Ὀδησοῦ, συνδέεται σιδηροδρομικῶς μετὰ τοῦ ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὄχθης τοῦ Δουνάβεως λιμένος τοῦ Ρουσσουκίου. Εὐρίσκεται ὅθεν πλησιέστερον πρὸς τὸ Βανᾶτον, τὴν Μπάτοκαν καὶ τὴν μεσημβρινὴν Οὐγγαρίαν ἢ οἱ ρουμανικοὶ λιμένες Γαλαζί-

(1) Βλ. σχτ. Stefa novic Die Felsengen desKazan und Donau=und Theisregulierung (Wien 1879) καὶ ἄρθρον τοῦ Kanitz εἰς Mitteilungen der k. k. Geograph. Gesellschaft. Wien. 1874.

(2) Λεπτομερεῖας περὶ τοῦ ποταμοῦ τούτου ἐν γένει βλ. εἰς Vujevic P, Die Theiss, eine potamologische Studie (Gsoogr. Abh., VII, 1906).

ου και Βραΐλας, μειονεκτεῖ ὁμως ἐκείνων καθόσον παρίσταται ἀνάγκη ἀλλαγῆς δις μεταφορικῷ μέσῳ, ἐν τε Ρουχτσουκίῳ καὶ ἐν αὐτῇ.

ΙΧ. Ἀπὸ τῆς κατασκευῆς τῶν υἱδροδρομικῶν γραμμῶν Βουδαπέστης—Βουκουρεστίου—Κωνσταντινῆς καὶ Βουκουρεστίου—Γιουργέβοι Ρουτσουκίου—Βαρνης, οἱ νοτιῶς τῶν ἐκβολῶν τοῦ Δουνάβειος λιμένες ἤρχισαν νὰ συγκεντρώσιν ἀξιόλογον μέρος τῆς μεταξὺ Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ Ἀνατολῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως.

Καὶ ὁ μὲν λιμὴν τῆς Βάρνης πολὺ μικρὰν ἐπιβατικὴν κίνησιν συνεκέντρωσεν. Ὁ τῆς Κωνσταντινῆς ὁμως, ὅστις συγκοινωνεῖ διὰ ταχειῶν ἀμαξοστοιχιῶν μετὰ τοῦ Βερολίνου, τῆς Βιέννης καὶ τῶν λοιπῶν μεγάλων κέντρων τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ ἐξ οὗ ἀναχωροῦσι ταχεὰ ἐπιβατικὰ ἀτμόπλοια, ἴδια δι' Αἴγυπτον, ἀπετέλει ἐπὶ μακρὸν ἕνα τῶν σπουδαιότερων ἀνταγωνιστῶν τοῦ Βρινδηοῦ καὶ τῆς Νεαπόλεως.

Μεταπολεμικῶς, ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, ὅστις συνεδέθη σιδηροδρομικῶς μετὰ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης (ἀποπερατωθέντος τοῦ τελευταίου τμήματος, τοῦ Παπαπολίλι-Πλατό, κατὰ τὸ 1916) ἤρχισε νὰ συγκεντρῶνῃ ἀξιόλογον μέρος τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως Κεντρικῆς Εὐρώπης—Ἀνατολῆς ἐπὶ ζῆμίᾳ τῆς τε Κωνσταντινῆς καὶ τῶν Ἰταλικῶν λιμένων Βρινδηοῦ καὶ Νεαπόλεως, ἔνεκεν τοῦ πλησιέστερου αὐτοῦ πρὸς τὴν δὲ-ρυγα τοῦ Σουέζ. Τῷ ὄντι, ἐνῶ ἡ ἀπόστασις ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Πορτ-Σάϊδ εἶναι μόλις 520 μιλίων, ἀπὸ Βρινδηοῦ εἶναι 870, ἀπὸ Νεαπόλεως 1200 καὶ ἀπὸ Κωνσταντινῆς 1100.

Τόσον ὁ λιμὴν τῆς Κωνσταντινῆς, ὅσον καὶ οἱ τοῦ Πειραιῶς, Βρινδηοῦ καὶ Νεαπόλεως ἀποτελοῦν ἰσχυροτάτους ἀνταγωνιστὰς τοῦ Ἀμβούργου διὰ τὰς μετὰ τῆς Ἀσίας, Αὐστραλίας καὶ ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς ἐπιβατικὰς συγκοινωνίας, πρὸς οὓς μετὰ μεγάλης δυσχε-

ρειας παλαίει, παρά τὴν ἐγκαινίασιν ταχειῶν ἐξ αὐτοῦ γραμμῶν διὰ μεγάλων καὶ πολυτελῶν ἀτμοπλοίων.

ΧΙ. Ἐάν ἢ μετὰ τῆς Ἀνατολῆς ἐπιβατικὴ κίνησις τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης τείνει νὰ συγκεντρωθῇ κατὰ λίαν σημαντικὸν μέρος εἰς τὸν Πειραιᾶ, ἢ μεταφορὰ ἐμπορευμάτων παρουσίασε πλλάκας τάσεις συγκεντρώσεως εἰς Θεσσαλονίκην, πρὸς ἣν καὶ εἶχε βλέψεις κατακτητικὰς ἢ Αὐστρουγγρικὴ Μοναρχία, ἥτις καὶ κυρίως συνέβαλεν εἰς τὴν κατασκευὴν τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Βελιγραδίου - Θεσσαλονίκης.

Ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης παρουσιάζει ἀπέναντι τῶν λιμένων τοῦ Κάτω Δουνάβεως τὸ μειονέκτημα ὅτι δὲν κέκτηται ὡς ἐκεῖνοι πλωτὴν ὁδὸν πρὸς τὸς περὶ τὸν Μέσον καὶ Ἄνω Δούναβιν χώρας. Εἶναι ἀληθές ὅτι ἀπὸ Βελιγραδίου καὶ πέραν δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῶσιν αἱ πλωταὶ ὁδοὶ τοῦ Δουνάβεως, τοῦ Theis μέχρι κυρίως τοῦ Szolnok, τοῦ Σαύου μέχρι καὶ πέραν τοῦ Carrog, τοῦ Δρούου μέχρι κυρίως τοῦ Bares καὶ τοῦ Bega μετὰ τῆς ὁμωνύμου διώρυγος μέχρι Temesvar. Πρὸς νότον ὁμοίως τοῦ Βελιγραδίου δὲν εἶναι δυνατόν νὰ γίνῃ χρῆσις πλωτῶν ὁδῶν, καθόσον οὔτε ὁ τῆς δεξιᾶς ὀχθῆς τοῦ Δουνάβεως παραπόταμος Μάργος (Μοραύας), ὁ παρά τὴν Σεμένδριαν συμβάλλων αὐτῷ καὶ ἐν τῇ πεδιάδι τῆς Δαρδανίας (Κουμανόβου-Σκοπίων) ἔχων τὰς πηγὰς του, οὔτε ὁ ἐκ τῆς αὐτῆς πεδιάδος τῆς βορείου Μακεδονίας διερχόμενος κατὰ τὸν ἀνώτερον αὐτοῦ ροὴν Ἀξιός (πηγάζων ἐκ τῶν νοτιοδυτικῶς τοῦ λεκανοπεδίου τοῦ Τετόβου ὀρέων) καὶ εἰς τὸν Θερμαϊκὸν κόλπον, οὐχὶ μακρὰν τῆς Θεσσαλονίκης, ἐκβάλλων, εἶναι κατάλληλοι διὰ μεταφορὰς ἐμπορευμάτων, ὡς ἐκ τοῦ σχετικῶς πτωχοῦ αὐτῶν εἰς ὕδωρ καὶ τῆς πολλαχῶ ἀξιολόγου κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον κλίσεως, ἣν παρουσιάζουν.

Διαρρύθμισις τῶν κοιτῶν τῶν δύο τούτων ποταμῶν κυρίως μόνον κατὰ τὰ κατώτερα αὐτῶν εἶναι δυνατῆ.

θά καθίστα δὲ ἐφικτὴν τὴν δι' αὐτῶν μεταφορὰν ἐμπο-  
 ρευμάτων κυρίως εἰς μόνον τὰ ἀπὸ Σεμενδρίας εἰς Sta-  
 lac ἢ Ἀλέξανδρος καὶ ἀπὸ Θεσσαλονίκης (κατασκευα-  
 ζομένης διώρυγος μεταξὺ τῆς πόλεως ταύτης καὶ τοῦ  
 κατώτερου τμήματος τοῦ Ἄξιου) εἰς Δαβίδεβον ἢ Κρί-  
 βολακ. Μόνον ἡ κατασκευὴ συνεχοῦς κατὰ τὸ μᾶλλον  
 ἢ ἦτον διώρυγος ἀπὸ Σεμενδρίας εἰς Θεσσαλονικὴν,  
 ἀποτελούσης οὕτως εἰπεῖν εἶδος τεχνητῆς ἐκβολῆς τοῦ  
 Δουνάβεως καὶ πρὸς τὸ Αἰγαῖον. θά καθίστα τὴν ὅσιν  
 τῆς Θεσσαλονίκης εὐνοϊκὴν ὡς πρὸς τὰς μετὰ τῆς  
 Κεντρικῆς Εὐρώπης συγκοινωνίας διὰ μεταφορὰν  
 ἐμπορευμάτων.

Ἡ κατασκευὴ τῆς διώρυγος ταύτης δὲν εἶναι τε-  
 χνικῶς πολὺ δυσχερῆς. Ἡ δαπάνη τῆς κατασκευῆς αὐ-  
 τῆς ὅμως θά εἶναι πολὺ μεγάλη. Ὑπελογίζετο προπο-  
 λεμικῶς (\*) ὅτι θά ἐστοίχιζε περὶ τὰ 270.000.000 Μάρκων  
 (χρυσῶν). Νῦν θ' ἀπηιτέτο κατὰ πολὺ μεγαλύτερον πο-  
 σόν, τοσοῦτον μᾶλλον καθόσον θά ἔδει νὰ κατασκευα-  
 σθῇ τοιαύτη διὰ πλοῖα καὶ σχεδίας μεγαλυτέρας χωρη-  
 τικότητος ἢ ὡς ὑπελογίζετο προπολεμικῶς.

Τῆς διώρυγος ταύτης ἔνεκεν διαφόρων γενικωτέρας  
 φύσεως λόγων μὴ δυναμένης νὰ κατασκευασθῇ, τοῦ-  
 λάχιστον ἐν τῷ ἀμέσῳ προσεχεῖ μέλλοντι, αἱ ἀπὸ  
 Θεσσαλονίκης εἰς Βελιγράδιον μεταφοραὶ θά διενερ-  
 γοῦνται ἐπὶ μακρὸν σχετικῶς ἀκόμη κυρίως σιδηροδρο-  
 μικῶς.

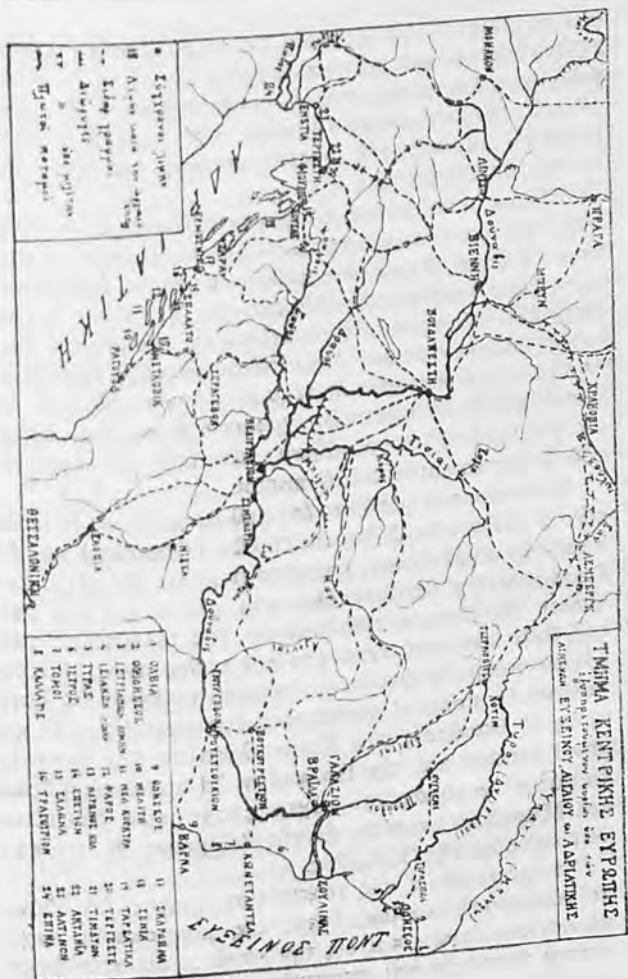
Συνδέεται δὲ ἡ Θεσσαλονικὴ μετὰ τοῦ Βελιγραδίου  
 διὰ σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, ἣτις δὲν παρουσιάζει  
 μεγάλας κλίσεις. οὐδὲ ἀνέρχεται εἰς μεγάλην ὕψη (μέ-  
 γιστον ὕψος 450 μ. ἄ. τ. θ. παρὰ τὴν Γιούνιτσαν, δυτι-  
 κῶς τοῦ Κουμανόβου), εἶναι ὅμως μέχρι Σκοπίων ἀπλῆ,  
 ὅπερ δὲν ἐπιτρέπει λίαν ἐντατικὴν κίνησιν συρμῶν.  
 Ἀπὸ Σκοπίων μέχρι Γαρνονὸν ἔχ μεν ἀπὸ τινῶν ἐτῶν

(\*) Βλ. σχ. καὶ Hennig Hauptwege etc. σελ 142.

δύο γραμμάς, μίαν διὰ Νίσσης (παλαιότεραν) καὶ ἑτέραν διὰ Μιτροβίτσης καὶ Ράσκας (νεωτέραν), πέραν δὲ τοῦ Λαρνο διπλὴν πλέον γραμμὴν.

Δεδομένου ὅτι καὶ τὸ ἀπὸ Σκοπίων εἰς Θεσσαλονίκην τμήμα εὐκόλως σχετικῶς δύναται ν' ἀποκτήσῃ διπλὴν γραμμὴν, δύναται νὰ λεχθῇ ὅτι ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης κέκτηται καλὰς συγκοινωνίας μετὰ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Αἱ διὰ τῶν σιδηροδρόμων ὁμοίως μεταφοραὶ εἶναι σχετικῶς δαπανηραὶ ὡς ἐκ τοῦ ὕψους τῶν κομίστρων. Οἱ νοτιοσλαβικοὶ δὲ σιδηρόδρομοι διὰ τὰς πρὸς τὰ μεσημβρινὰ σύνορα καὶ ἐκ τούτων τοῦλάχιστον διαδρομῶν, δὲν ἔχουσιν ἡλαττωμένα κόμιστρα. Οὕτως ἡ μεταφορὰ ἐμπορευμάτων ἐκ Θεσσαλονίκης εἰς Βουδαπέστην καθ' ὄλοκληρίαν μὲν διὰ σιδηροδρόμου στοιχίζει περὶ τὰ 70 χρ. Φρ. κατὰ τόνον κατὰ μέσον ὁ. ον, σιδηροδρομικῶς δὲ μέχρι Βελιγραδίου καὶ ἐκεῖθεν διὰ τοῦ Δουνάβεως περὶ τὰ 62-63 χρ. Φρ. ἐπίσης ἐκ Θεσσαλονίκης εἰς Βιέννην διὰ σιδηροδρόμου μὲν καθ' ὄλοκληρίαν περὶ τὰ 90 χρ. φρ., διὰ τοῦ Δουνάβεως δὲ πέραν τοῦ Βελιγραδίου περὶ τὰ 66-67 φρ. χρ., ἐνῶ ἀπὸ Τεργέστης ἢ Φιοῦμε εἰς Βουδαπέστην τὰ μεταφορικά ἔξοδα εἶναι μόνον περὶ τὰ 58 χρ. Φρ., εἰς Βιέννην δὲ περὶ τὰ 67.

Ἡ Ἑλλάς προσεπάθησε πολλάκις (ἐμπορικὴ σύμβασις Ἑλλάδος - Νοτιοσλαβίας τοῦ 1931 κλπ.) νὰ ἐπιτύχῃ καθορισμὸν ἐιδικῶν ἡλαττωμένων κομίστρων διὰ τὸ μεταξὺ Βελιγραδίου καὶ Γευγελῆς τμήμα τῶν νοτιοσλαβικῶν σιδηροδρόμων, ἄνευ ὁμοίως ἱκανοποιητικῶν ἀποτελεσμάτων καὶ τοῦτο διότι ἡ ἐφαρμογὴ τριούτων κομίστρων δὲν συμφέρει ἐν πολλοῖς εἰς τὴν Νοτιοσλαβίαν, ἣτις προσπαθεῖ νὰ συγκεντρώσῃ τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον τῶν περὶ τὸν Μέσον Δούναβιν χωρῶν εἰς τοὺς ἰδίους ἐπὶ τῆς Ἀδριατικῆς λιμένας (Sisak, κλπ.). Ἐφ' ὅσον δὲ τὰ κόμιστρα παρα-



μένουν ὕψηλά αἱ ἐλεύθεραι ἐν Θεσσαλονίκῃ ζῶναι (Ἑλληνική τε καὶ Νοτιοσλαυική) δὲν εἶναι δυνατόν νά συμβῶσιν εἰς μεγάλην κλίμακα ὡς θ' ἀνεμένε τις, εἰς τὴν συγκέντρωσιν πρὸς τὸν λιμένα τοῦτον μεγάλου μέρους τοῦ ὑπερθαλασίου ἐμπορίου τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

Τούτου ἕνεκεν καὶ τὸ γεγονός ὅτι ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης δὲν κέκτηται ἀκόμη τὰ μεγάλα ἐκεῖνα τεχνικά ἔργα, ἅτινα θὰ καθίστων αὐτὸν ἐφάμιλλον πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς, δὲν εἶναι ἐκεῖνο ὅπερ ἐπὶ τῷ παρόντος συντελεῖ εἰς τὴν μικρὰν σχετικῶς συγκέντρωσιν διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου. Ἄλλως τε ἡ κατασκευὴ τεχνικῶν ἔργων δύναται νά γίνῃ εἰς μικρὸν σχετικῶς χρονικὸν διάστημα, ἀρκεῖ νά διαμορφωθῶσι συνθήκαι εὐνοϊκαὶ ἀναπτύξεως τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου.

Ἡ κατασκευὴ γεφύρας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως δυτικῶς τῶν στενῶν τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν (Ὀροσβάς) καὶ δὴ παρὰ τὴν Σεμένδριαν, ἀπέχουσιν μόλις 650 χίλμ. ἀπὸ Θεσσαλονίκης, θὰ συντελεῖ οὐκ ὀλίγον εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τοῦ λιμένος τῆς τελευταίας ταύτης, ἰδίᾳ ἐὰν ἐπετυγχάνετο καὶ καθορισμὸς ἡλαττωμένων σιδηροδρομικῶν κομίστρων, καθόσον θὰ διευκολύνοντο πολὺ αἱ μεταφοραὶ ἐμπορευμάτων ἐκ καὶ πρὸς τὸ Βανᾶτον, τὴν Τρανσυλβανίαν, τὴν ἀνατολικὴν Γαλικίαν καὶ τὴν Πολωνίαν. Ἡ κατασκευὴ ὁμῶς τοιαύτης γεφύρας καὶ εὐχερῆς σχετικῶς δὲν εἶναι, καὶ ἐξαρτᾶται κυρίως ἐκ τῆς θελήσεως ἄλλων κρατῶν καὶ οὐχὶ τῆς Ἑλλάδος.

Ἡ προσπάθεια τῆς τελευταίας ταύτης θὰ ἠδύνατο νά στραφῇ κυρίως, ἐκτὸς τῆς κατασκευῆς τεχνικῶν τινῶν ἔργων, καὶ εἰς τὴν κατὰ τὸ δυνατόν ἐγκαινίασιν τακτικῶν καὶ σχετικῶς πυκνῶν ἀναχωρήσεων μεγάλων πλοίων ἐκ Θεσσαλονίκης πρὸς διαφόρους λιμένας (ὡς ἀπὸ μακροῦ ἔχουσιν ἐγκαινισθῆ τοιαῦ-

ται ἐκ τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς), ἵνα μὴ παραμέ-  
νωσιν ἐπὶ μακρὸν τὰ ἐμπορεύματα ἐν αὐτῇ ἐν ἀνα-  
μονῇ ἀναχωρήσεως πλοίου ἢ νὰ παρίσταται ἀνάγκη  
μεταφορτώσεως εἰς ἄλλους λιμένας ὡς συμβαίνει  
νῦν, δεδομένου ὅτι τακτικά συγκοινωνία δὲν υπάρ-  
χουν κυρίως ἢ μόνον μετὰ τῶν λιμένων τῆς Αἰγύπτου,  
τῆς Παλαιστίνης, τῆς Συρίας καὶ τῆς Μικρᾶς Ἀσίας.

Καὶ νῦν ὅθεν ἡ Θεσσαλονίκη (ὡς καὶ κατὰ τὸ παρ-  
ελθόν, αὕτη τε καὶ οἱ τοῦ Θερμαϊκοῦ κόλπου ἐν γέ-  
νει λιμένες) παρὰ τὴν ὄριστην αὐτῆς θέσιν ἀπὸ γεω-  
γραφικῆς ἀπόψεως πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ ὑπερθα-  
λασσοῦ ἐμπορίου τοῦ νοτίου τμήματος τῆς Κεντρι-  
κῆς Εὐρώπης, δὲν συγκεντροῖ ἢ μικρὸν σχειτικῶς μέ-  
ρος αὐτοῦ. Καὶ κατὰ μὲν τὴν Ἀρχαιότητα ὁ κυριώτε-  
ρος λόγος ἦτο ἡ ἔλλειψις ἀσφαλείας κατὰ μῆκος τῆς  
ἀρίστης φυσικῆς ὁδοῦ συγκοινωνίας, ἣν ἀποτελοῦν  
αἱ κοιλάδες τοῦ Ἀξιοῦ καὶ τοῦ Μάργου (Μοράβα),  
ὡς ἐκ τοῦ ὀρητικοῦ καὶ ἀντιδραστικοῦ τῶν πλει-  
στων τῶν φύλων τῶν οἰκούντων παρ' αὐτῇ (Σκορδίσκων,  
Δαρδάνων, κλπ.). Οἱ βασιλεῖς τῆς Μακεδονίας κατ'  
ἐπανάληψιν ἐξεστράτευσαν κατὰ τούτων Ἀλλ'  
ἐὰν κατώρθωσαν νὰ ἐπιβληθῶσιν ἐπὶ τῶν νοτιωτέ-  
ρων (1), δὲν διετήρησαν ἢ κατὰ διαστήματα ἐπιρροὴν  
ἐπὶ τῶν βορειοτέρων.

Μόνον κατὰ τὴν Ρωμαϊκὴν ἐποχὴν, ὅτε καὶ ἡ χερ-  
σονήσος τοῦ Αἴμου καὶ αἱ πρὸς βορρᾶν τοῦ Δουνά-  
βεως καὶ Σαύου χῶραι εἰς ἀρκετὴν ἑκτασιν ὑπήχθη-  
σαν ὑπὸ τὸν αὐτὸν κύριον, ἢ φυσικὴ ὁδὸς συγκοινω-  
νίας Ἀξιοῦ - Μάργου ἀπέκτησεν ἀξιόλογον σπουδαι-  
ότητα, ἣν τεκμαίρει καὶ ἡ ἀκμὴ τῶν εἰς διάφορα ση-

(1) Προεχωρημένοι θέσεις τῶν Μακεδόνων εἰς Σκούπους  
(ἑλ. σχτ. καὶ εἰς ἄρθρον Scupi ἐν *Analys Real-Encyclopä-  
die der classischen Altertumswissenschaft II A* σελ. 910)  
κλπ. τεκμαίρου ἀρκούντως περὶ τούτου.



μεία αὐτῆς πόλεων, καὶ δὴ τῶν Στόβων (ἔων ἐρείπια παρὰ τὸ χωρίον Gratzko), τῶν Σκούπων (νῦν Σκοπίων), τῆς Ναϊσσοῦ (νῦν Νισσης, τοῦ Βιμινάκου (νῦν Κόστολατς) κλπ. Τὴν σπουδαιότητα δὲ ταύτην διετήρησε καὶ ἐπὶ Βυζαντινῆς Αὐτοκρατορίας, τοῦλάχιστον καθ' ἃς ἐποχὰς ἤρχεν αὕτη μὴχρι τῆς πεδιάδος τοῦ Μέσου Δουναβέως.

Ἡ ἐγκατάστασις τῶν Σλαυικῶν φύλων εἰς τὸ βόρειον ἡμισυ τῆς Βαλκανικῆς καὶ δὴ ἡ συγκρότησις ὑπ' αὐτῶν ἰδίων ἐπικρατειῶν, κατέφερε πλήγμα κατὰ τῆς οἰκονομικῆς σπουδαιότητος τῆς ὁδοῦ ταύτης, τοσούτῳ μᾶλλον καθ' ὅσον οἱ λιμένες τῆς Ἀδριατικῆς ὑπὸ τὴν αἰγίδα κυρίως τῆς Βενετίας κατώρθωσαν ν' ἀναπτυχθῶσιν ἀξιολόγως. Ἡ διὰ τῆς Ὀθωμανικῆς κατακτήσεως ἐπιτευχθεῖσα ἐκ νέου ἐνότης Βαλκανικῆς καὶ τῶν περὶ τὸν Μέσον Δούναβιν χωρῶν, προσωρινῶς μόνον ὠφέλησε τὴν Θεσσαλονίκην. Οἱ λιμένες τῆς Ἀδριατικῆς, δὲν ἤργησαν νὰ ἐπεκτείνωσι καὶ πάλιν τὴν ἐπιρροήν των ἐπὶ τῶν Παραδουναβίων χωρῶν, ἰδίᾳ ἀπὸ τοῦ 18ου αἰῶνος.

Κατὰ τὸ δεῦτερον ἡμισυ τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, ὅτε αἱ μεταξὺ Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ Ἀνατολῆς ἐμπορικαὶ σχέσεις κατέστησαν ζωηρόταται ἢ Αὐστροουγγρικῆ Μοναρχία ἀπέβλεπεν εἰς τὸ νὰ καταστήσῃ τὴν Θεσσαλονίκην λιμένα ἐξυπηρετήσεως τοῦ ὑπερθαλασίου αὐτῆς ἐμπορίου, χωρὶς ὁμως καὶ νὰ τὸ ἐπιτύχῃ ὡς ἐκ τῶν ἐπακολουθησάντων γεγονότων. Οἱ λιμένες τῆς Ἀδριατικῆς διετήρησαν ὅθεν τὴν μεγάλην ὑπεροχὴν τῶν ἀπέναντι τῆς Θεσσαλονίκης ἐν τῇ ἐξυπηρετήσει τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ ἐξακολουθοῦσι νὰ τὴν διατηρῶσιν, τὸ ἀπωλεσθὲν δὲ μεταπολεμικῶς ἔδαφος, ὡς ἐκ τῆς ὑπαγωγῆς τῶν σπουδαιότερων ἐκ τούτων (Τεργέστης, Φιοῦμε) εἰς κράτος μὴ Μεσευρωπαϊκόν (τὴν Ἰταλίαν), ἐκερδήθη ὑπὸ τῶν λιμένων τῆς Βορείου Θαλάσσης καὶ τῆς Βαλτικῆς.

XII. Μεταξύ τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς καὶ τῶν Μεσευρωπαϊκῶν χωρῶν ὀρθοῦνται ὄρειναι ἀλύσεις ἐξικνούμεναι ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ εἰς μεγάλα ὕψη καὶ ἀποτελοῦσαι συχνὰ πλείονας παραλλήλους σειράς, εἰς τρόπον ὥστε αἱ συγκοινωνίαι νὰ καθίστανται πολὺ δυσχερεῖς. Οὐχ' ἦτιον αἱ δίοδοι δὲν ἔλλείπουν, τινὲς μάλιστα τούτων εὐρίσκονται καὶ εἰς μικρὰ σχετικῶς ὕψη.

Ἡ κοιλάς τοῦ Νάρωνος (Narenta - Neretva) χωροῦσα ἐκ βορρᾶ πρὸς νότον καὶ ἡ κοιλάς τοῦ παραποτάμου τοῦ Σαύου Βόσνα χωροῦσα βορείως τῆς προηγουμένης ἐκ νότου πρὸς βορρᾶν, διανοίγουσι καλὴν φυσικὴν ὁδὸν συγκοινωνίας διὰ μέσου τῶν Δυναρικῶν Ἀλπεων, αἵτινες σχηματίζουν πολυαριθμούς παραλλήλους τῇ Δαλματικῇ παραλίᾳ ὄροσειράς, ἐξικνουμένας καὶ μέχρι πλέον τῶν 2000 μ. (Lelija 2032 μ. κλπ.).

Τὴν φυσικὴν ταύτην ὁδὸν συγκοινωνίας, ἣτις ἐν τῷ παραποτάμῳ τοῦ Βrudina ἀρχεῖν (μεταξὺ τῆς κοιλάδος τοῦ παραποτάμου τοῦ Νάρωνος Tresanica καὶ τῆς τοῦ παραποτάμου τοῦ Βosna Lepenica) ἀνέρχεται εἰς ὕψος 967 μ., ἀκολουθεῖ νῦν καὶ ἡ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ Μεικονις (καὶ Ραγκούσης-σλαυῖστί Dubronik)-Μοστάρ Σεραγιέβου - Brod - (Βουδαπέστης). Συντομωτέρα ὁμοίως ὁδὸς πέραν τοῦ Σεραγιέβου πρὸς τὰς πεδιάδας τοῦ Μέσου Δουνάβεως εἶναι ἡ διὰ τῆς βορειοανατολικῆς Βοσνίας (Μοκρο - Kraljevo - Milici) πρὸς τὴν κοιλάδα τοῦ Δρίνα (Zvornik - Loznica - Sabac), ἣν ἀκολουθεῖ καὶ ἡ ἀμαξιτὴ ὁδὸς Σεραγιέβου - Sabac.

Κατὰ τὴν Ἀρχαιότητα ἡ διὰ τῶν κοιλάδων Νάρωνος - Βόσνα (ἢ καὶ Δρίνα) ὁδὸς φαίνεται ὅτι ἦτο μία τῶν σπουδαιωτέρων διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ μετὰ τῶν Παραδουναβίων χωρῶν ἐμπορίου. Τούτου ἕνεκεν δὲ καὶ ἐπὶ τῶν πέραν τῶν ἐκβολῶν τοῦ Νάρωνος νήσων Cirzola καὶ Jesina ὑπῆρχον ἑλληνικαὶ ἀποικίαι, ἀποτελοῦσαι ἀξιόλογα ἐμπορικὰ κέντρα, ἐπὶ μὲν τῆς

πρώτης ἢ Μέλαινα Κόρκυρα <sup>(1)</sup> κτίσμα Κνιδίων (Στραβ. Ζ, 315, Σκύμν. Χίου 428), ἐπὶ δὲ τῆς δευτέρας ἢ Φάρος <sup>(2)</sup> ἢ Φαρία (Πτολεμ. Β, 1στ, 9) ἢ καὶ Πάρος κτίσμα Παρίων (Στραβ. Ζ, 315, Σκύμν. Χ. 427, \*Εφορ. Γρ. Η., Ι, σελ. 274), συμπράξαντος αὐτοῖς Διονυσίου τοῦ Τυράννου (Διοδ. Σικελ. ΙΕ, ιγ, 3). \*Ἐπίσης ἐπὶ τοῦ Νάρωνος, ὅστις ἦτο πλωτὸς κατὰ τὸ κατώτερον αὐτοῦ τμήμα (Σκ. Καρ. Περ. 24, ἔκειτο κέντρον ἐμπορικὸν (ἄνω ἐμπόριον κατὰ Σκύλακα—24) <sup>(3)</sup> πιθανὸν οὐχὶ μακρὰν τοῦ σημερινοῦ Metkonie, κειμένου εἰς ὃ σημεῖον ἄρχεται νὰ καθίσταται πλωτὸς ὁ Νάρων 30 χιλμ. ἀπὸ τῶν ἐκβολῶν του) εἰς μικρὰ πλοῖα, ἢ μᾶλλον τοῦ Θυρῶν.

Εἰς διαφόρους περιόδους τοῦ Μεσαίωτος ἢ πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην ὁδὸς αὕτη παρουσιάζει ἐπίσης ἀξιόλογον κίνησιν, κατὰ τοὺς νεωτάτους δὲ χρόνους ἰδίᾳ ἀπὸ τῆς κατασκευῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς ἐκ Βροῦ εἰς Ραγκοῦσαι, ὁ λιμὴν τῆς ὁποίας ἤδη ἀπὸ τῶν Μέσων Αἰώνων παρουσιάζει ἀξιόλογον κίνησιν.

Μεταξὺ τῶν παραλλήλως κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦτον χωρουσῶν ἐκ Β. Δ. πρὸς Ν. Α. ὄροσειρῶν τῶν Διναρικῶν \*Ἀλπεων ἀπαντῶσι κοιλάδες ἢ μικρὰ λεκανοπέδια συχνά ἀνευ ἐξόδου (valje), ὧν τὰ πλέον ἀξιόλογα Sinjsko, Livanjsko, Duvanjsko κλπ.) εὐρίσκονται βορειοδυτικῶς τῆς κοιλάδος τοῦ Νάρβωνος, μεταξὺ τῆς κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον οὐχὶ εὐλιμένου ἀκτῆς τῆς

(1) Σλαβονιστὶ ἡ νῆσος καλεῖται Karkar ἐκ παραφθορᾶς τοῦ Κέρκυρα (βλ. καὶ Paulys Real-Encyclopädie, XI σελ. 1416—7).

(2) Σλαβονιστὶ ἡ νῆσος καλεῖται Xvar ἐκ παραφθορᾶς τοῦ Φάρος ἢ Πάρος.

(3) Κατὰ τὴν Ρωμαϊκὴν ἐποχὴν ἀναφέρεται ἐν τῇ περιοχῇ ταύτῃ Ναρῶνα κολωνία (Πτολ. Β. 1στ. 7).

έναντι τῶν νήσων Lesina καὶ Brazza (Κρατειῶν Σκ. Καρ. Περ. 23) καὶ τῆς κοιλάδος τοῦ Ἐνω Verba. Διὰ τινῶν τῶν ροίε τούτων διέρχεται νῦν ἡ ἀμαξιτὴ ὁδὸς Σπαλάτου - Bugojno - Βανιαλούκας - Gradiska (ἐπὶ τοῦ Σαύου), κατὰ τὴν Ῥωμαϊκὴν δὲ ἐποχὴν ἡ βορειοανατολικώτερον χωροῦσα τοιαύτη Σαλώνων - Delminium Argentaria; - Συρμίου.

Ἐναντι τῆς πρὸς βορρᾶν τῶν ἐκβολῶν τοῦ Νάρωνος ἀκτῆς, ἐκτὸς τῆς ἐπὶ τῆς νήσου Lesina Φάρου, ὑπῆρχε καὶ ἕτερα Ἑλληνικὴ ἀποικία ἐπὶ τῆς ἀπώτερον πρὸς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν νήσου Λίσσης (Vis), ἡ Λίσσος ἢ Ἴσσα, ἀποικία τῶν Συρακουσίων (Διοδ. Σικελ. ΙΕ, γ, 3) <sup>(1)</sup>, ἣτις εἶχε κτίσμα (στρ. Ζ, 315) καὶ παρὰ τὴν νῆσον Βαα (ἐγγύτατα τῆς ἀκτῆς κειμένην), τὸ Τραγύριον (Πολυβ. ΧΧΧΙΙ, 18) ἢ Τραγούριον (παρὰ τὸ σημερινὸν Τραυ ἢ Τρογίρ), ὅπερ συνεδέετο μετὰ τῆς ἡπείρου δι' ἰσθμοῦ (Κωνστ. Πορφυρ. De adm. imp. c. 29 σελ. 138 ἐκδ. Βόννης). Ἀνατολικῶς δὲ τοῦ Τραγυρίου ἐπὶ τῆς ἡπείρου καὶ οὐχὶ μακρὰν τοῦ σημερινοῦ Spalato (Split) ἔκειτο καὶ ἕτερα ναυτικὴ πόλις ἐξαρτωμένη ἐκ τῆς Ἴσσης, τὸ Ἐπέτιον (Πολυβ. ΧΧΧΙΙ, 18 Πτολ. Β, 16, 3). Εἰς τὰ παράλια ταῦτα ἐπίσης ἔκειτο καὶ ἡ ὑπὸ τοῦ Σκύλακος (Περιπλ. 22) μνημονευομένη Ἡράκλεια <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Περὶ τῆς ἀποικιακῆς πολιτικῆς τῶν Συρακουσίων ἐν Ἀδριατικῇ ἑλ. πλὴν ἄλλων Burgy J. History of Greece, (2α) ἐκδ. London 1924 σελ. 661 Casson S. Macedonia, Thrace and Illyria, (Oxford 1926) σελ. 316, 317, 324 κ. ἔ. Beloch K. Griechische Geschichte III. A. 2α ἐκδ. (Berlin 1922) σ. 118—119, Ἀνδρεάδου Α. Ἱστορία Ἑλλήν. Δημ. Οἰκονομίας Τόμ. Β. Μερ. Α' Παράρτημα (Ἀθήναι 1931) σελ. 128—130.

<sup>(2)</sup> Beloch. Griech. Gesch. III A ὑποσ. 2 σελ. 118,

Οἱ ἐπὶ τῆς ἠπείρου λιμένες οὗτοι ὡς καὶ ἡ κατὰ τὴν Ῥωμαϊκὴν ἐποχὴν (καὶ κατὰ τοὺς πρώτους αἰῶνας τῆς Βυζαντινῆς Αὐτοκρατορίας) ἀκμάζουσα πόλις τῶν Σαλώνων (Salonne Colonia—Πτολ. II, 16, 3), ἔκειντο εἰς καλὴν σχετικῶς θέσιν διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν περὶ τὸν Μέσον Δούναβιν χωρῶν. Τῷ ὄντι ἡ διὰ τῶν ροῖε καὶ τῆς κοιλάδος τοῦ γειθα ὁδοῦ εἶναι κατὰ πολὺ συντομωτέρα τῆς διὰ τῶν κοιλάδων Νάρωνος καὶ Βόσνα, ἧς ὁμῶς μειονεκτεῖ κατὰ τὸ ὅτι ἀνέρχεται πλέον ἢ ἄπαξ εἰς σημαντικὰ ὕψη, ὑπερβαίνουσα μάλιστα παρὰ τὸ Ροιοσανί τὰ 1200 μ. Τούτου ἕνεκεν καὶ ἡ μὲν παλαιότερα (στενὴ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ Σπαλάτου· κοιλάδος Σαύου (Sralato· Prijedor-Sunja) ἀκολουθεῖ δυτικώτερον ὁδὸν λίαν μακράν, χωρὶς δὲ καὶ ν' ἀποφεύγῃ ν' ἀνέλθῃ εἰς μεγάλα σχετικῶς ὕψη, ἡ δὲ νεώτερα (πλατεῖα· χωρεῖ ἔτι πλέον δυτικώτερον πρὸς Γοσρίε καὶ Οἰουλίη· Κάρλοβατς καὶ τέλος Ζάγκρεμπ), ἀκολουθοῦσα ἐπίσης διάφορα ροῖε.

Πρὸς τὴν τελευταίαν ταύτην σιδηροδρομικὴν γραμμὴν συνδέεται καὶ ὁ βορειοδυτικῶς τοῦ Τρογιτ, παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Κρκα (Νέστου· Σκυλ. Καρ, 23 ἢ Τίτου Πτολ. II, 16, 2), λιμὴν Sebenico (Sibenik), οὐχὶ μακράν τοῦ ὁποίου, ἐπὶ τῆς ἔναντι ὄχθης κεῖται καὶ ἕτερος λιμὴν ἀξιόλογος καὶ κατὰ τὴν ἀρχαιότητα, ὁ τῆς Σκαρδῶνος (Σκάρδων κατὰ Στράβ. Ζ, 5, 4 καὶ Προκόπιον—De bello Gothico I, 16, Scardona κατὰ τὸν Πευτιγγεριανὸν Πίνακα, Scardona κατὰ τὸν Γεωγράφον τῆς Ραβέννης IV, 16, σελ. 209),

Ὅλοι ὁμῶς οἱ Δαλματικοὶ οὗτοι λιμένες, ὡς καὶ ὁ βορειότερον κατὰ τὸν Μεσαίωνα ἐν μεγάλῃ ἀκμῇ

ἴσως ὁμῶς καὶ ἐπὶ τῆς νήσου Lesina (βλ. σχετ. καὶ Bru n. s m i d Die Inschriften und Münzen der Griech. Städte Dalmatiens, σελ. 54 κ. ε.).

λιμήν τῆς Ζάρας, ἔχουσι τὸ σοβαρὸν μειονέκτημα ὅτι χωρίζονται τῶν Μεσευρωπαϊκῶν χωρῶν ὑπὸ πολυαριθμῶν παραλλήλων ὄροσειρῶν, αἵτινες τὰ μέγιστα δυσχεραίνουν τὰς συγκοινωνίας. Τοῦτο δὲν συμβαίνει διὰ τοὺς ἔτι βορειότερον ἐν τῇ Λιθουρικῇ παραλλῆλῃ τῇ παρὰ τὸ νῦν Pedgorški Kanal καὶ τὸ βάθος τοῦ κόλπου τοῦ Quarnero λιμένας, ἀρκετὰ πολυαριθμούς. (1)

XIII. Ἐκ τούτων κατὰ τὴν ἀρχαιότητα ἀξιοὶ λόγοι ἦσαν ὁ τῆς Σένιας (νῦν Senj ἢ Zengg), ἐξ ὃς ἤρχεται καὶ ἡ Ῥωμαϊκὴ ἀμαξιτὴ ὁδὸς πρὸς Siscia καὶ τὰ λοιπὰ εἰς τὰς πεδιάδας τοῦ Σαύου καὶ Δραύου κέντρα (Certissa, Mursa, Sopianae κλπ.) καὶ ὁ τῶν Ταρσατικῶν (Πτολ. II, 16, 2, Tharsaticum εἰς Itin. Anton.) (2) παρὰ τὸ σημερινὸν Fiume, ἐξ ὃς αἱ μετὰ τῶν παρὰ τὸν Δραῦον καὶ Μέσον Δούναβιν κέντρων (Mozetianae, Aquinensi, Agrahona, Vindobona νῦν Βιέννην κλπ.), συγκοινωνία διεξήγοντο κατὰ τὴν Ῥωμαϊκὴν ἐποχὴν διὰ δύο ἀμαξιτῶν ὁδῶν, ὧν ἡ μὲν διὰ Metulum-Siscia κλπ. (ἡ αὐτὴ ἐκ Σένιας εἰς Siscia), ἡ δὲ δι' Emona (νῦν Laibach, Ljubliana) - Celeia (νῦν Celje) - Poetovio - Savaria.

Νῦν ὁ λιμήν τῆς Σένιας, καίτοι τυγχάνει ὁ πλησιέστερος πρὸς τὴν κοιλάδα τοῦ Σαύου δὲν εἶναι καὶ λίαν ἀξιόλογος, καθόσον ἡ ὄπισθεν αὐτοῦ ὄρθουμένη ὄροσειρὰ Καραία, ἣτις ἐξικνεῖται μέχρι καὶ πλέον τῶν 1400 μ., δὲν κατέστησεν ἐφικτὴν τὴν κατασκευὴν σιδηροδρομικῆς γραμμῆς πλὴν τῶν ἄλλων καὶ ὡς ἐκ τοῦ λόγου ὅτι αἱ δίοδοι εὗρίσκονται εἰς μεγάλα σχετικῶς ὕψη. Ἡ ἀπὸ Σένιας εἰς Κάρλοβατς (καὶ Ζά-

(1) Βλ. ἀπαριθμήσιν εἰς Πτολεμ. II, 16 2.

(2) Καὶ νῦν τὸ ἐπὶ τοῦ ὑπερ τὸ Susak λόφου χωρίον καλεῖται Tersa'to.

γκρεμπι συντομωτέρα άμαξιτή όδός (διά Βrinje και Modrus) είναι ύποχρεωμένη ν' άνέλθη παρά τó Haznala μέχρι και πλέον τών 800 μ. Η κίνησις όθεν συνεκεντρώθη κυρίως εις τούς παρά τήν άρχαίαν Ταρσατίκαν λιμένας Sisak (έν τῷ Νοτιοσλαυικῷ έδάφει) και Φιοῦμε (έν τῷ Ἰταλικῷ), πρὸς οὓς άγουν 2 σιδηροδρομικαί γραμμαί, μία έκ Ζάγκρεμπ διά τής κοιλάδος τοῦ Dohra και έτέρα έκ Λιουμπλιάνας διά τών όσιπέδων τοῦ Κάρατ.

Ὁ λιμὴν τοῦ Σούζακ άνεπτύχθη μεταπολεμικῶς, έξυπηρετεῖ δέ κυρίως τὰς νοτιοσλαυικὰς παρά τὸν Σαῦον, Δραῖον και Μέσον Δούναβιν χώρας. Ὁ τοῦ Φιοῦμε μεταπολεμικῶς άπώλεσε τήν προτέραν αὐτοῦ σπουδαιότητα. Ὡς λιμὴν τής Οὔγγαρίας άλλοτε έξυπηρετεῖ μεγάλην ένδοχώραν, μεθ' ἧς συνεδέετο διά δύο σιδηροδρομικῶν γραμμῶν. Πέραν δέ τοῦ Sisak ἦτο δυνατόν νά χρησιμοποιηθῆ τὸ άριστον πλωτὸν δίκτυον, όπερ άποτελοῦν ὁ Σαῦος, ὁ Δούναβις και ὁ Τισίας. Είχεν άποφασίσει επί πλέον ἡ Οὔγγαρία τήν κατασκευὴν τὸ μὲν διώρυγος μεταξύ Δουνάβεως και Σαῦου (Vukovar-Samac), δι' ἧς θά καθίστατο κατά πολὺ βραχυτέρα ἢ διά τῶν πλωτῶν όδῶν πρὸς Sisak άπόστασις, τὸ δέ τής διευθετήσεως τοῦ παραποτάμου τοῦ Σαῦου Κολάπιος (Kulpa) εις τρόπον ὥστε αἱ σχεδία νά φθάνουν μέχρι Karlowatz ἢ Brod εις άπόστασιν μόλις 170 ἢ 80 χιλμ. από τοῦ Fiume (1).

Ἡ ένδοχώρα, ἦν έξυπηρετεῖ ὁ λιμὴν τοῦ Fiume (2)

(1) Εἶχον προταθῆ και σχέδια κατασκευῆς ειδικῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς μεταξύ κοιλάδος Kulpa, και Fiume (βλ. σχτ. και Urban K. Studie über das Projekt einer Kanal und Schiffeisenbahnverbindung zwischen der Donau und der Adria, Wien 1904), δεδομένου ότι ἡ κατασκευὴ διώρυγος θά ἦτο έξαιρετικῶς πολυθάπανος.

(2) Ἡδη ὑπὸ Καρόλου τοῦ VI (18ος αἰών) τὸ Fiume εἶχε

ἐξετείνετο μέχρι πέραν τῶν Καρπαθίων καὶ τῶν ἀνατολικῶν Ἀλπεων. Ἀπετέλει ὅθεν τοῦτο προπολεμικῶς ἀξιόλογον ἀνταγωνιστὴν τοῦ Ἀμβούργου ἐν τῷ νοτιοανατολικῷ ἡμίσει τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Ἐκ τῶν λιμένων ὁμοῦς τῆς Ἀδριατικῆς ὁ σοβαρώτερος ἀνταγωνιστὴς αὐτοῦ ἦτο καὶ εἶναι ἡ Τεργέστη, ἣτις κεῖται ἔτι πλησιέστερον τοῦ Fiume πρὸς τὰς περὶ τὸν Μέσον καὶ Ἄνω Δούναβιν χώρας.

XIV. Εἶναι ἀληθές ὅτι ἡ φύσις τοῦ ἐδάφους παρεμβάλλει μεγάλας δυσκολίας εἰς τὰς μετὰ τῆς ἐνδοχώρας συγκοινωνίας τῆς Τεργέστης. Ἡ βορειοανατολικῶς τῆς πόλεως ἐκτεινομένη ἀσβεστολιθικὴ περιοχὴ τῆς Karst παρουσιάζει μεγάλας ἐδαφικὰς ἀνωμαλίας. Ἡ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ Τεργέστης - Λιουμπλιάνας ἀνέρχεται μέχρι 500 μ. ἄ. τ. θ. παρὰ τὸ Adelsberg (Postumia). Πέραν ὁμοῦς τοῦ Logatec (κειμένου οὐχὶ μακρὰν τῆς ὄρχαιας πόλεως Ναυπόρτου) αἱ κοιλάδες τοῦ Laibach καὶ τοῦ Σαύου (ἄς ἀκολουθεῖ ἡ πρὸς Ζάγκεμπ - Vinkovci κλπ. σιδ. γραμμὴ), ὡς καὶ αἱ τοῦ Sann, Woglejna καὶ Δραύου (ἄς ἀκολουθεῖ ἀπὸ τοῦ Zidani Most ἡ πρὸς Pragersko - Pluj - Βουδαπέστην σιδ. γραμμὴ) ἐπιτρέπουν εὐχερεῖς συγκοινωνίας μετὰ τῶν περὶ τὸν Μέσον Δούναβιν πεδιάδων. Δυσχερεῖστεραι εἶναι αἱ πρὸς τὴν Κάτω Αὐστρίαν, Μοραυίαν καὶ Σιλεσίαν, ὡς ἐκ τῶν παρεμβαλλομένων ἀνατολικωτέρων τμημάτων τῶν Ἀλπεων. Ἡ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ Τεργέστης - Βιέννης (διπλῆ) ἀνέρχεται εἰς Semmering μέχρις 980 μ. Ἐτι πλέον δὲ δυσχερεστεραι εἶναι αἱ μετὰ τῆς Ἄνω Αὐστρίας, τῆς Βοημίας καὶ Βαυαρίας, πρὸς ἃς μέχρι τοῦ 1909 συνεκoinώνει κυρίως διὰ τῆς γραμμῆς Λιουμπλιάνας - Γκράτς - Leoben - Λίντς, ἣτις ἐν τῇ διόδῳ τοῦ Schober (μεταξύ

κηρυχθῆ εἰς ἐλευθέρον λιμένα χάριν μεγαλυτέρας ἀναπτύξεως τοῦ ἑμπορίου του.



Eisenerzer Alpen και Niedere Tauern) ἀνέρχεται μέχρις 850 μ. Διὰ τῆς κατασκευῆς ὁμοῦ σιδηροδρόμων ὑπὸ τὰς Ἰουλιανὰς Ἰαλπίεις (Friedicollo - Bistrica), τὰ Karawanken (Jeseniče - Rosenbach) καὶ τὸ Hohe Tauern (Malniss—Böckstein) ἐπετεύχθη (1) βραχυτέρα δὸς συγκοινωνίας, ἣτις ναὶ μὲν ἀνέρχεται εἰς μεγάλη ὕψη (1225 μ. εἰς τὴν ὑπὸ τοὺς Tauern σιδηροδρόμῳ), ἢ κινήσεις ὁμοῦ τῶν συρμῶν εἶναι εὐχερῆς ὡς ἐκ τῆς ἠλεκτροκινήσεως μεγάλου μέρους αὐτῆς.

Ἡ Τεργέστη ἐξελιχθη κυρίως ἀπὸ τοῦ 18ου αἰῶνος ὅτε κατέστη ἐλεύθερος ὁ λιμὴν τῆς (1719). Ὁ Αὐτοκράτωρ Κάρολος VI ὡς καὶ ἡ Μαρία Θηρεσία ἐνδιεφέρθησαν τὰ μέγιστα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος τῆς Τεργέστης (2) Κυρίως ὁμοῦ οὗτος ἐξελιχθη ραγδαίως μετὰ τὴν κατὰ τὰ 1867 ἀπώλειαν διὰ τὴν Αὐστρίαν τῆς Βενετίας. Παραμείνας πλέον ὁ μοναδικὸς μέγας λιμὴν τῆς Αὐστρίας ἀπετέλεσε τὸ ἀντικείμενον ἐξαιρετικῶν μεριμνῶν (3). Ἀπέκτησε βαθμῶν τελειοτάτας ἐγκαταστάσεις, κατέστη δὲ ὁ σπουδαιότερος ἀνταγωνιστὴς τοῦ Ἀμβούργου ἐν Βοημία, Μοραβίᾳ, Βαυαρίᾳ καὶ Αὐστρίᾳ, διατηρήσας κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον τὴν θέσιν του ταύτην καὶ μεταπολεμικῶς. Εἰς τὴν προσέλκυσιν ἐν αὐτῷ ὑπερθαλασσίῳ ἐμπορίου μεγάλου μέρους τῆς Κεντρικῆς Εὐ-

(1) Βλ. σχετ. καὶ Heide rich F r. Triest und die Tauernbahn (εἰς σειρὰν Meereskunde VI, 9) Berlin 1912.

(2) Σχετ. μετὰ τὴν ἱστορίαν τῆς Τεργέστης βλ. πλὴν ἄλλων T a m a r o A. Storia di Trieste (2 Τόμ., 1924) C a p r i n G. Trieste (2α ἐκδ. 1923).

(3) Βλ. σχετ. καὶ Neumann=Spallart Oesterreichs maritime Entwicklung und die Hebung von Triest (Stuttgart 1882).

ρώπης συντελεί καὶ ἡ ὕπαρξις ἐλευθέρας ζώνης (Porto Victoria Emanuele II., ἐκτάσεως νεωδόχων 44, 6 ἑκταρίων καὶ Porto Diana d' Aosta ἐκτάσεως νεωδόχων 34 ἑκταρίων).

Ἡ Τεργέστη κατὰ τὸν Μεσαίωνα δὲν φαίνεται νὰ ἦτο μεγάλης κινήσεως λιμὴν, ἐπισκιαζομένη ὑπὸ τῶν γειτονικῶν τοιούτων τοῦ Capo d' Istria καὶ τῆς Ἄκουληας. Καὶ κατὰ τὴν ἀρχαιότητα, ὅτε ἐκαλεῖτο Τεργέστε (Στράβ. C 215), Τεγεστραίων ἄστν (Διονυσίου Οἰκουμένης Περιήγησις 382, Τέργεστρον κολωνία (Πτολ. III, 1, 23), Τέγεστρα (Ἀρτεμίδωρος παρὰ Στεφ. Βυζαντ.) κλπ. ὡς καὶ ὁ γειτονικὸς αὐτῇ λιμὴν Τίμαυον (ἦτο οὐχὶ λίαν ἀξιόλογος, συνεκοινώνει δὲ μετὰ τῆς ἐνδοχώρας κυρίως διὰ τῆς δι' Ὀκρας (Στράβ. Z, 314) νῦν Birnbaum Wald πρὸς Ναύπορτον καὶ Εμπορὰ ὁδοῦ.

Πλέον ἀκμάζουσα ἀπὸ τοῦ 2ου π. Χ. αἰῶνος ἦτο ἡ δυτικώτερον ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Νατίσωνος (P. Mela II, 4, Ἡρωδιανοῦ VIII, 2, 6) καὶ εἰς ἀπόστασιν 60 σταδίων ἀπὸ τῶν τότε ἐκβολῶν του κειμένη Ἄκουλητα (ἢ Ἄκυλία - Εὐστάθ. Παρεκβολ. 385, δι' ἧς διεξήγετο κυρίως τὸ ἐμπόριον τῶν περὶ τὸν Ἰστρον Ἰλλυρικῶν ἔθνων Στράβ. C. 214) καὶ τῶν τὸς Ἄλπεις καὶ τὸν Ἄνω Δούναβιν οἰκούντων λαῶν (\*). Σενεδέετο δὲ ἡ Ἄκυλητα μετὰ τῶν περὶ τὸν Μέσον Δούναβιν χωρῶν διὰ τῆς Via Gemina (Itin Ant. 128, Itin Hieros, Πευτιγ γερ. Πίναξ) ἀγούσης διὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Frigidus

(\*) Στράβ. E. 214. Βλ. σχτ. καὶ Gregoratti C. L' antico Timavo e le vie Gemina e Postumia (Estratto del Archeographo Triestino NS. XVI—XVIII 1890-1892).

(2) Βλ. σχτ. Brusini G. ἄρθρον Aquileia ἐν Enciclopedia Italiana, III, (ιδίεσσι σελ. 801), Schneider R. Die Erzstatue vom Helenenberge, Wien 1893 σελ. 21 κ. ἐ. (κατὰ Domaszewski) κλπ.

(νῦν *Vinacco*) καὶ τῆς πόλεως Ναυπόρτου πρὸς Ἐμόναν, μετὰ δὲ τῆς κοιλάδος τοῦ Μέσου Δραύου (πόλεων *Sianticum*, *Vinunum* κλπ.) καὶ διὰ ταύτης μετὰ τῶν Παραδουναβίων χωρῶν τὸ μὲν μέσῳ τῆς κοιλάδος τοῦ *Isonzo* καὶ τοῦ ἀρχένοσ *Predil* (1160 μ. ἄ. τ. θ.), τὸ δὲ διὰ τῆς *Via Iulia Augusta* (It. Hieros. 559.563) διὰ τῆς κοιλάδος *Fella* καὶ τῆς διόδου *Tarvisio* (800 μ. ἄ. τ. θ.). Τέλος δὲ διὰ κλάδου τῆς αὐτῆς *Via Iul' Aug.* μέσῳ *Iulium Carnicum* (νῦν *Zuglio* (1)), τοῦ ἀρχένοσ *Monte Croce* (1632 μ. ἄ. τ. θ.) μετὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Ἄνω Δραύου (παρὰ τὸ *Agundum* νῦν *Stirbach*) καὶ τοῦ Ἄνω Ἀδίγου, ἐξ ἧς διὰ τῆς διόδου τοῦ *Brenner* μετὰ τῶν περὶ τὸν Ἄνω Δούναβιν χωρῶν.

Κατὰ τοὺς Νεωτέρους Χρόνους ἡ Ἀκυληΐα εὐρίσκειται ἐν τελείᾳ παρακμῇ, τοῦ ἐμπορίου συγκεντρωθέντος τὸ μὲν εἰς Τεργέστην, τὸ δὲ εἰς τὴν Βενετιάν κε μένην οὐχὶ μακρὰν τοῦ ἀρχαίου Ἀλτίνου (νῦν *Altino* ἐγγὺς τοῦ *Burano*) παρὰ τὸν ποταμὸν *Silis* (*Plin-Hist. nat. III 22* | 18).

ΧV. Τὸ Ἀλτίνον ὡς ἐκ τῆς θέσεως αὐτοῦ ἀπετέλει σπουδαιότατον κέντρον διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν περιοχῶν τῶν Ἀατολικῶν Ἄλπεων ὡς καὶ τῶν παρὰ τὸν Ἄνω Δούναβιν χωρῶν πρὸς ἃς συνεκοινώνει διὰ δύο μεγάλων ὁδῶν, ὧν ἡ μὲν ἦγε διὰ *Concordia* καὶ διόδου *Tarvisio* πρὸς τὰ διάφορα κέντρα τοῦ Νωρικοῦ καὶ τῆς Παννονίας καὶ δὴ πρὸς *Sianticum* (νῦν *Villach*) - Οὐίρουνον (*Vinunum* - παρὰ τὸ νῦν *Mariasal* ἐν τῇ περιοχῇ *Klagenfurth*) καὶ ἐκεῖθεν πρὸς *Juvanum* - *Castra Augusta*, *Noreja* - *Lauriacum* - *Castra Batava* κλπ., ἡ δὲ διὰ *Vicetia* (νῦν *Vicence*) - *Verona* - *Tridentum* (νῦν *Trento*) - *Pons Drusi* - *Brixentes* (νῦν *Brixen*) καὶ διόδου *Brenner* πρὸς *Matreio* - *Veldidena* - *Augusta Vindelicornum* καὶ λοιπὰ περὶ τὸν Ἄνω Δούναβιν

(1) Κατὰ *Nissen Italienische Landeskunde II*, 237.

κέντρα τῆς Ραιτίας καὶ τῆς Οὐίνδελικίας.

Τὴν θέσιν τοῦ ὑπὸ τοῦ Ἀτίλα καταστραφέντος Αἰθιππι κατέλαβε βαθμηδὸν ἢ παρ' αὐτῷ ἐπὶ νησίδων κτισθεῖσα Βενετία, ἣτις ἀπὸ τοῦ 10ου κυρίως αἰῶνος ἀρχίζει νὰ ἐξελισσηται εἰς μέγα ἐμποροναυτικὸν κέντρον, ἰδίᾳ δὲ ἀφ' οὗ αἰ. περὶ τὸν Ἄνω Δ. Ὑναβιν, τὸν Ρῆνον καὶ τὰ Μεσογερμανικὰ Ὑορη χῶραι κατέστησαν οἰκονομικῶς ἀξιόλογοι (ἀπὸ τοῦ 11ου κυρίως αἰῶνος).

Ὡς τὸ Ἀλτίνον, οὕτω καὶ ἡ Βενετία ἐχρησιμοποίει διὰ τὰς μετὰ τῆς Γερμανίας συγκοινωνίας κυρίως τὴν διὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Ἀδίγη (Ἀθησίνου—Στράβ. Δ. 207, *Athensis* εἰς *Cor. Ins. Lat.* γ, 3348, νῦν *Etsch*) ὁδόν, πρὸς ἣν μεταβαίνει τις ἐκ Βενετίας εἴτε διὰ τῆς πεδιάδος τοῦ Πάδου μέσῳ Βιτσέντσε, εἴτε συντομώτερον διὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Brenta (γαλ *Sugana*) καὶ τοῦ Fersina. Ἡ δίοδος τοῦ Brenner, κειμένη εἰς ὕψος μόλις 1350 μ. ἄ. τ. θ., ἐπιτρέπει εὐκόλῳ σχετικῶς συγκοινωνίαν (1) μετὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Ἰννου καὶ διὰ ταύτης (μέσῳ τῆς διὰ τῶν Βαυαρικῶν Ἀλπεων εἰσόδου *Kufstejn* μετὰ τοῦ Βαυαρικοῦ ὕψιπέδου καὶ τῆς λοιπῆς Γερμανίας.

Ἡ διὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Ἀδίγη ὁδὸς αὕτη θὰ ἐχρησιμοποιοεῖτο καὶ εἰς τὴν προρωμαϊκὴν ἐποχὴν ὅτε ἡ μαζὸν ἐν τῇ Βορειοῦτικῇ παραλίᾳ τῆς Ἀδριατικῆς τὰ ναυτικὰ κέντρα τῆς Σπίνας καὶ Ἀτρίας (2).

Δὲν συνετέλεισεν ὀμῶς μόνον ἡ παρουσία τῆς διὰ Brenner καλῆς φυσικῆς ὁδοῦ συγκοινωνίας εἰς τὸ νὰ συγκεντρώσῃ ἡ Βενετία τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον μεγάλου μέρους τοῦ δυτικοῦ τμήματος τῆς Κεντρικῆς

(1) *Wankel v. Rodlow*. Die Brennerstrasse im Altertum und Mittelalter (Prag 1900).

(2) Σχτ. μετὰ τὴν θέσιν αὐτῶν βλ. εἰς *Paulys R. Encycl.* εἰς ἄρθρα *Spina* καὶ *Hadria*.

(νῦν *Viracco*) καὶ τῆς πόλεως Ναυπόρτου πρὸς Ἐμόναν, μετὰ δὲ τῆς κοιλάδος τοῦ Μέσου Δραύου (πόλεων *Sianticum*, *Virunum* κλπ.) καὶ διὰ ταύτης μετὰ τῶν Παραδουναβίων χωρῶν τὸ μὲν μέσῳ τῆς κοιλάδος τοῦ *Isonzo* καὶ τοῦ ἀχένος *Predil* (1160 μ. ἄ. τ. θ.), τὸ δὲ διὰ τῆς *Via Iulia Augusta* (It. Hieros. 559.563) διὰ τῆς κοιλάδος *Fella* καὶ τῆς διόδου *Tarvisio* (800 μ. ἄ. τ. θ.). Τέλος δὲ διὰ κλάδου τῆς αὐτῆς *Via Iul' Aug.* μέσῳ *Iulium Carnicum* (νῦν *Zuglio* <sup>(1)</sup>), τοῦ ἀχένος *Monte Croce* (1632 μ. ἄ. τ. θ.) μετὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Ἄνω Δραύου (παρὰ τὸ *Agundum* νῦν *Stirbach*) καὶ τοῦ Ἄνω Ἀδίου, ἐξ ἧς διὰ τῆς διόδου τοῦ *Brenner* μετὰ τῶν περὶ τὸν Ἄνω Δούναβιν χωρῶν.

Κατὰ τοὺς Νεωτέρους Χρόνους ἡ Ἀκυληΐα εὐρίσκεται ἐν τελείᾳ παρακμῇ, τοῦ ἐμπορίου συγκεντρωθέντος τὸ μὲν εἰς Τεργέστην, τὸ δὲ εἰς τὴν Βενετιανικὴν μένην οὐχὶ μακρὰν τοῦ ἀρχαίου Ἀλτίνου (νῦν *Altino* ἐγγὺς τοῦ *Burano*) παρὰ τὸν ποταμὸν *Silis* (*Plin. Hist. nat.* III 22|18).

ΧV. Τὸ Ἀλτίνον ὡς ἐκ τῆς θέσεως αὐτοῦ ἀπετέλει σπουδαιότατον κέντρον διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν περιοχῶν τῶν Ἀατολικῶν Ἀλπεων ὡς καὶ τῶν παρὰ τὸν Ἄνω Δούναβιν χωρῶν πρὸς ἃς συνεκοινωνεῖ διὰ δύο μεγάλων ὁδῶν, ὧν ἡ μὲν ἦγε διὰ *Concordia* καὶ διόδου *Tarvisio* πρὸς τὰ διάφορα κέντρα τοῦ Νωρικοῦ καὶ τῆς Παννονίας καὶ δὴ πρὸς *Sianticum* (νῦν *Villach*) - Οὐϊρουνον (*Virunum* - παρὰ τὸ νῦν *Mariassal* ἐν τῇ περιοχῇ *Klagenfurth*) καὶ ἐκεῖθεν πρὸς *Juvanum* - *Castra Augusta*, *Noreja* - *Lauriacum* - *Castra Batava* κλπ., ἡ δὲ διὰ *Vicetia* (νῦν *Vicence*) - *Verona* - *Tridentum* (νῦν *Trento*) - *Pons Drusi* - *Brixentes* (νῦν *Brixen*) καὶ διόδου *Brenner* πρὸς *Matreia* - *Veldidena* - *Augusta Vindelicorum* καὶ λοιπὰ περὶ τὸν Ἄνω Δούναβιν

(<sup>1</sup>) Κατὰ Nissen *Italienische Landeskunde* II, 237.

κέντρα τῆς Ραιτίας καὶ τῆς Οὐίνδελικίας.

Τὴν θέσιν τοῦ ὑπὸ τοῦ Ἰατίλα καταστραφέντος Αἰλιππιῦ κατέλαβε βαθμηδὸν ἢ παρ' αὐτῷ ἐπὶ νησίδων κτισθεῖσα Βενετία, ἣτις ἀπὸ τοῦ 10ου κυρίως αἰῶνος ἀρχίζει νὰ ἐξελίσσηται εἰς μέγα ἐμποροναυτικὸν κέντρον, ἰδίᾳ δὲ ἀφ' ὅτου αἱ περὶ τὸν Ἄνω Δ. Ὑναβιν, τὸν Ρῆνον καὶ τὰ Μεσογερμανικὰ ὄρη χῶραι κατέστησαν οἰκονομικῶς ἀξιόλογοι (ἀπὸ τοῦ 11ου κυρίως αἰῶνος).

Ὡς τὸ Ἀλτίνον, οὕτω καὶ ἡ Βενετία ἐχρησιμοποίει διὰ τὰς μετὰ τῆς Γερμανίας συγκοινωνίας κυρίως τὴν διὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Ἄδιγη (Ἀθησίνου—Στράβ. Δ. 207, *Athesis* εἰς *Cor. Ins. Lat.* γ, 3348, νῦν *Etsch*) ὁδόν, πρὸς ἣν μεταβαίνει τις ἐκ Βενετίας εἴτε διὰ τῆς πεδιάδος τοῦ Πάδου μέσῳ Βιτσέντσε, εἴτε συντομώτερον διὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Brenta (γαί *Sugana*) καὶ τοῦ *Fersina*. Ἡ ὁδοὸς τοῦ Brenner, κειμένη εἰς ὕψος μόλις 1350 μ. ἄ. τ. θ., ἐπιτρέπει εὐκόλῳ σχετικῶς συγκοινωνίαν (1) μετὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Ἰννου καὶ διὰ ταύτης (μέσῳ τῆς διὰ τῶν Βαυαρικῶν Ἀλπεων εἰσόδου *Kufstein* μετὰ τοῦ Βαυαρικοῦ ὕψιπέδου καὶ τῆς λοιπῆς Γερμανίας.

Ἡ διὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Ἄδιγη ὁδὸς αὕτη θὰ ἐχρησιμοποιεῖτο καὶ εἰς τὴν προρωμαϊκὴν ἐποχὴν ὅτε ἡ μαζὸν ἐν τῇ Βορειοδυτικῇ παραλίᾳ τῆς Ἀδριατικῆς τὰ ναυτικὰ κέντρα τῆς Σπίνας καὶ Ἀτρίας (2).

Δὲν συνετέλεσεν ὁμῶς μόνον ἡ παρουσία τῆς διὰ Brenner καλῆς φυσικῆς ὁδοῦ συγκοινωνίας εἰς τὸ νὰ συγκεντρώσῃ ἡ Βενετία τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον μεγάλου μέρους τοῦ δυτικοῦ τμήματος τῆς Κεντρικῆς

(1) *Wankel v. Rodlow*, *Die Brennerstrasse im Altertum und Mittelalter* (Prag 1900).

(2) Σχτ. μετὰ τὴν θέσιν αὐτῶν βλ. εἰς *Paulys R. Encycl.* εἰς ἄρθρα *Spina* καὶ *Adria*.

Ευρώπης, αλλά και ιστορικοί λόγοι, κυρίως δὲ ἡ κρατοῦσα μέχρι τοῦ 11ου αἰῶνος, ἀλλὰ καὶ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ καὶ κατὰ τοὺς κατόπιν αἰῶνας ἀνώμαλος κατάστασις εἰς τὰς Περσικο-Βυζαντινὰς χώρας, ἥτις δὲν ἐπέτρεπε τὴν εὐχερῆ μὲσω αὐτῶν διεξαγωγὴν τοῦ μεταξὺ Γερμανίας καὶ Ἀνατολῆς ἐμπορίου (1).

Ἡ ἐγκαινίασις τῆς διὰ τοῦ περιπέλου τῆς Ἀφρικῆς ὁδοῦ πρὸς τὰς Ἰνδίας ἐσήμανε τὴν ἀπορχὴν τῆς παρακμῆς τῆς Βενετίας, καθόσον τὸ μετὰ τῆς Ἀνατολῆς ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης ἤρχισε νὰ διεξάγεται μὲσω κυρίως τῆς Ἀμβέρσης, τῆς Ὀστάνδης καὶ τῶν Ὑλλανδικῶν λιμένων, ἀργότερον δὲ καὶ μὲσω τῆς Βρέμης καὶ τοῦ Ἀμβούργου. Ἡ Βενετία δὲν διετήρησε ἢ τὸ μετὰ τῶν Παραμεσογειῶν χωρῶν ἐμπόριον, μόνον δὲ μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ κατέστη δυνατὴ παρ' αὐτῆς ἡ εὐχερῆς διεξαγωγὴ ἐμπορίου μεθ' ὀλοκλήρου τῆς Ἀνατολῆς, Ἀκριβῶς ὁμοίως κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην (1867) ἡ Βενετία περιῆλθεν εἰς τὸ νέον Ἰταλικὸν κράτος, ἀφαιρεθεῖσα ἀπὸ τῆς Αὐστρίας, ἥτις καὶ τούτου ἔνεκεν συγκεντρώσε τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον τῆς εἰς τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης. Ἀπὸ τοῦ 1919 περιελθούσης καὶ τῆς Τεργέστης εἰς τὴν Ἰταλίαν, τὸ Τυρόλον, ἡ Βαυαρία καὶ ἄλλοι γειτονικαὶ χώροι, μὴ ἔχουσαι πλέον λόγον ἐπιλογῆς μεταξὺ τῶν λιμένων τοῦ βόθρου τῆς Ἀδριατικῆς, ὡς ἀνηκόντων πάντων εἰς ἓν κράτος, προτιμῶσι τὸν πλησιέστερον τούτων τῆς Βενετίας, ὅστις εἰς αὐτὰς ἀποτελεῖ ἀρκετὰ σοβαρὸν ἀνταγωνιστὴν τοῦ Ἀμβούργου.

XVI. Ὁ ἰσχυρότερος ἀνταγωνιστὴς τοῦ Ἀμβούργου.

(1) Heyd W. Histoire du Commerce du Levant au Moyen Age (γαλλ. ἔκδ. Leipzig (1885—6) I σελ. 82—85, II σελ. 727—736.

γου ἐν τῇ ἐξυπηρετήσῃ τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τῶν περὶ τὸν Ἄνω Δούναβιν ὡς καὶ τὸν Ἄνω Ρῆνον χωρῶν, εἶναι ὁ ἐπὶ τῆς Λιγυστικῆς ἀκτῆς λιμὴν τῆς Γενοῦης, ὡς κειμενὸς πλησιέστερον τούτων.

Μεταξὺ ὧν Γενοῦης καὶ τῶν ἐν λόγῳ χωρῶν παρεμβάλλονται δύο ὄρησιραὶ, ἡ τῶν Λιγυρικῶν Ἄπεννίνων καὶ ἡ τῶν Ἄλπεων. Καὶ τὰ μὲν Ἄπέννινα δὲν παρέχουν μεγάλας δυσχερείας εἰς τὰς συγκοινωνίας, καθόσον βορείως τῆς Γενοῦης παρουσιάζουν μικρὰ ὕψη, ἡ δίοδος δὲ τοῦ Γιονί, ἦν ἀκολουθεῖ καὶ ἡ πρὸς Μιλᾶνον οἰδηρ. γραμμὴ εὐρίσκεται εἰς ὕψος μόλις 470 μ. ἄ. τ. θ. Αἱ Ἑλβετικαὶ ὧν Ἄλπεις καὶ ὡς ἐκ τοῦ ὕψους εἰς ὃ εὐρίσκονται αἱ διαβάσεις (Ἄγ. Βερνάρδος 2472 μ., Σεμπλὸν 2009, Ἄγ. Γ'υθάρδος 2112, San Bernar-dino 2068, Σπλύγκεν 2118) παρέχουν μεγίστας δυσχερείας. Τούτου ἕνεκεν μέχρι τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ παρελθόντος αἰῶνος ὁ λιμὴν τῆς Γενοῦης πολὺ ὀλίγον σχετικῶς ἠδύνατο νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην, δεδομένου ὅτι πλὴν τῶν ἄλλων καὶ κατὰ σημαντικὸν μέρος τοῦ ἔτους αἱ διαβάσεις τῶν Ἄλπεων εἶναι κεκαλυμμέναι ὑπὸ χιόνων, μίονη δὲ ἡ πολὺ ἀνατολικώτερον οὐτῆς δίοδος τοῦ Μπρέννερ, ὡς ἐκ τοῦ μικροῦ ὕψους εἰς ὃ κεῖται (1360 μ.) ἀπετέλει ἀπὸ τῆς ἀρχαιότητος καλὴν ὁδὸν ὑπερβάσεως τῶν Ἄλπεων.

Κατὰ τὴν Ρωμαϊκὴν ἐποχὴν εἶχον κατασκευασθῆ<sup>(1)</sup> δύο ὁδοὶ διὰ τὴν ὑτέρβασιν τῶν Ἑλβετικῶν Ἄλπεων ἀρχόμεναι ἐκ Μεδιολάνων, ὅπου ἦγεν ἀπὸ τοῦ 2ου π. Χ. αἰῶνος ἡ ἐκ Γενοῦης διὰ Ticinum ὁδὸς (via Postu-

(<sup>1</sup>) Βλ. σχ. καὶ N ä h e r J. Die röm. Militärstrassen und Handelswege in der Schweiz und in Südwestdeutschland (2α ἐκδ. Strassburg 1888). D u h n F. Die Benutzung der Alpenpässe im Altertum (N. Heidelb. Jahr. II 1892 σ. 55—92).



mia—Πευτ. Πίν., Itin. Ant. 294, Corp. Ins Lat. γ 8045)  
 Ἡ ἀνατολικωτέρα τούτων ἦγε διὰ τοῦ Κώμου, Curia  
 καὶ Magia, ἦτοι διὰ τῆς διόδου Σπλύγκεν καὶ τῆς κοι-  
 λάδος τοῦ Ἄνω Ρήνου πρὸς τὸ εἰς τὰς ἀνατολικὰς  
 ὄχθας τῆς λίμνης Κωνσταντίας Brigantium (νῦν  
 Bregenz) καὶ ἐκεῖθεν πρὸς τὰ διάφορα βορείως τῶν  
 Ἄλπεων κέντρα τῆς Οὐίνδελικίας καὶ τῆς Ἄνω Γερ-  
 μανίας. Ἡ διὰ τοῦ Σπλύγκεν ὁδὸς αὕτη ἦτο ἡ μάλ-  
 λον ἐν χρῆσει καὶ κατὰ τὸν Μεσαίωνα, ὡς ἡ συντομω-  
 τέρα ἐξ Ἰταλίας πρὸς Κεντρικὴν Γερμανίαν. Ἡ δυτι-  
 κωτέρα, διὰ τῆς διόδου τοῦ Σεμπλόν ἦγε πρὸς Sedu-  
 num (νῦν Sion), Aventicum καὶ ἐκεῖθεν τὸ μὲν διὰ τῆς  
 κοιλάδος τοῦ Ἄδρ πρὸς Vindonissa καὶ τὰ κέντρα τῶν  
 Παραρρηνίων χωρῶν, τὸ δὲ διὰ τῶν διόδων τοῦ Ἰούρα  
 πρὸς τὰ κέντρα τῆς χώρας τῶν Σεκουανῶν καὶ τῆς  
 Βελγικῆς.

Ἡ διὰ τοῦ Ἄγ. Γοτθάρδου καὶ τῆς κοιλάδος τοῦ  
 Reuss ὁδὸς ἀπέκτησε μεγάλην σπουδαιότητα κυρίως  
 κατὰ τοὺς Νεωτέρους Χρόνους, ἰδίᾳ δὲ ἀπὸ τῆς δια-  
 τρήσεως σήραγδος (1882) εἰς ὕψος μόνον 1154 μ., ὅτε  
 καὶ κατέστη ἡ σπουδαιότερα διὰ τὴν Γένουσαν ὁδός, χά-  
 ρις εἰς ἣν κατῴρθωσε νὰ προσελκύσῃ μέγα μέρος τοῦ  
 ὑπερθαλασίου ἐμπορίου τῆς νοτιοδυτικῆς Κεντρικῆς  
 Εὐρώπης, καταστᾶσα ἰσχυρότατος ἀνταγωνιστῆς τοῦ  
 Ἀμβούργου ἐν τῷ τμήματι τούτῳ τῆς Εὐρώπης, ὅχι  
 μόνον διὰ τὰς μετὰ τῆς Ἀσίας, Αὐστραλίας καὶ ἀνα-  
 τολικῆς Ἀφρικῆς συγκοινωνίας, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰς με-  
 τὰ τῆς νοτίου καὶ κεντρικῆς Ἀμερικῆς, πρὸς ἃς ὁ διά-  
 πλους δὲν εἶναι μακρότερος τοῦ ἐξ Ἀμβούργου.

Εἰς τὴν προσέλκυσιν ἐν Γενούῃ μεγάλου μέρους τοῦ  
 ὑπερθαλασίου ἐμπορίου τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης συν-  
 ἔβαλλε τὰ μέγιστα ἡ ὑπαρξίς ἐν αὐτῇ ἐλευθέρας ζώ-  
 νης, ἀπὸ τῶν τελευταίων δὲ δεκαετηρίδων ἐπὶ πλεόν  
 ἢ τε ἠλεκτροκίνησις τῶν διὰ τῶν Ἀπεννίνων καὶ Ἄλπε-  
 ῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, ὡς καὶ ἡ ἀπόκτησις ὑπὸ

των ἐν αὐτῇ ἔδρευουσῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἐταιρειῶν ἀρίστων πλοίων, δι' ὧν ἐξυπηρετοῦνται τακτικῶς οἱ μετὰ τῶν κυριωτέρων λιμένων τοῦ κόσμου συκοινωνοί.

Ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου ἵνα ἀνταγωνισθῇ ἐπιτυχῶς κατὰ τῆς ἀξιοῦσης ἐν νοτιοδυτικῇ Κεντρικῇ Εὐρώπῃ ἐπιρροῆς τῆς Γενούης, στηρίζεται κυρίως ἐπὶ τῶν πρὸς τοῦτο καθορισθέντων χαμηλοτέρων κομιστρῶν τῶν γερμανικῶν σιδηροδρόμων (εἰδικὰ κόμιστρα Ἀμβούργου - ἑλβετικῶν συνόρων <sup>(1)</sup> κλπ.), ἄργότερον δὲ (ἅμα κατασκευασθῆ ἡ Hansa Kanal), θέλει στηριχθῆ καὶ ἐπὶ τῶν πλωτῶν ὁδῶν. Ἡ Γένουα, ἐὰν εἶναι δυνατὸν νὰ συνδεθῆ διὰ διώρυγος μετὰ τοῦ Πάδου (διὰ τρησις τῶν Ἀπεννίνων εἰς ὕψος 330 μ.) καὶ τῶν λιμῶν Κώμου καὶ Maggiora, δὲν φαίνεται εὐκολον νὰ συνδεθῆ διὰ τοιαύτης καὶ μετὰ τοῦ Ρήνου, καίτοι τεχνικῶς δὲν εἶναι ἀδύνατον τοῦτο (σχέδιον μηχανικοῦ Campinada) <sup>(2)</sup>

XVII. Ἄλλ' ἐὰν ἡ κατασκευὴ τῆς διώρυγος ταύτης εἶναι λίαν προβληματικὴ, ἢ τῆς διώρυγος Ρήνου - Ἀὰρ - Λίμνης Γενεύης - Ροδανοῦ, ἣτις θέλει ἐπιτρέψει εἰς τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας νὰ ἐπεκτείνῃ ἰσχυρῶς τὴν ἐπιρροὴν τοῦ ἐπὶ τῆς Ἑλβετίας, ἴσως καὶ τῆς Βάδης, δὲν εἶναι πολὺ δυσχερὴς. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ λιμὴν τῆς Μασσαλίας, ὅστις μεταπολεμικῶς συγκεντροῖ ἀξιόλογον μέρος τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου τῆς Ἀλοατίας καὶ Λωρραίνης, θὰ καταστῆ ἀρκετὰ ἰσχυρὸς ἀνταγωνιστὴς τοῦ Ἀμβούργου ἐν νοτιοδυτικῇ καὶ δυτικῇ Κεντρικῇ Εὐρώπῃ.

XVIII. Ἐὰν δὲ ἤθελε πραγματοποιηθῆ καὶ ἡ κατασκευὴ νέας πλατείας διώρυγος Suisse - Océan (Βασιλεία - Saône - Λείγηρ) εἰς ἀντικατάστασιν τῶν νῦν στε-

(1) (βλ. σχτ. καὶ Keuster J. Concurrence entre Hamburg, Rotterdam, Anvers. σελ. 18).

(2) βλ. σχτ. καὶ Hennig Hauptwege σελ. 115.

νών διωρύγων, τότε καί οἱ ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ γαλλικοί λιμένες θά ἐπεξέτεινον τὴν ἀκτῖνα δράσεώς των ἐν τῷ δυτικωτέρῳ τμήματι τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ὅπου νῦν ἐκτός τῆς Γενοῦσης ἐπικρατοῦσι κυρίως οἱ λιμένες τῆς Βορείου Θαλάσσης, ἐλάχιστα δὲ οἱ τῆς Μάγχης.

Ὁ ἐπὶ τῆς Μάγχης γαλλικὸς λιμὴν τοῦ Χερβούργου συγκεντροῖ οὐχὶ ἀνάξιον λόγου μέρος τῆς μεταξύ Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ Βορείου Ἀμερικῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως, ὁ παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ Σηκουάνα ὁμοῦς λιμὴν τῆς Χάβρης μόνον κυρίως τῆς Ἀλοστίας καὶ Λωρραίνης μέρος τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου ἐυπηρετεῖ, ἐλάχιστον δὲ τῆς Ἑλβετίας, ὡς ἐπίσης καὶ ὁ ἐπὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης γαλλικὸς ὡσαύτως λιμὴν τῆς Δουγκέρκης.

ΧΙΧ. Ὁ ἀνατολικώτερον ὁμοῦς παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ Σκάλδιος βελγικὸς λιμὴν τῆς Ἀμβέρσης, ὅστις τυγχάνει ὁ πλησιέστερος πρὸς τὰ μεγάλα κέντρα τοῦ δυτικοῦ τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης μεθ' ὧν καὶ εὐχερῶς συνδέεται σιδηροδρομικῶς, ἅτε τοῦ ἐδάφους μὴ παρουσιάζοντος μεγάλας ἀνωμαλίας, ἀποτελεῖ διὰ τὸ Ἀμβούργον ἀνταγωνιστὴν πρὸς ὃν τοῦτο δυσχερῶς παλαίει (1), ἀκόμη καὶ ἐν ταῖς γερμανικαῖς χώραις.

XXI. Ἐτι σοβαρώτερος ὁμοῦς ἀνταγωνιστῆς τοῦ Ἀμβούργου εἶναι ὁ παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ Ρήνου ὀλλανδικὸς λιμὴν τοῦ Ρόττερδσμ, ὅστις ἐκτός τῶν εὐχερῶν μετὰ τῆς ἐνδοχώρας σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν ἔχει εἰς τὴν διάθεσίν του καὶ τὴν ἀρίστην πλωτὴν ὁδὸν τοῦ

(1) Βλ. σχτ. πλὴν ἄλλων Bierkens V. Le port d'Anvers, son avenir et importance pour la Suisse (Paris 1920). Bollenker K. & Riel L. Le port d'Anvers. (Anvers) Jacquart C. Le port d'Anvers (Bruxelles), Sohr F. R. Le port d'Anvers (1919), Μιστάρθη Γ. Ὁ λιμὴν τῆς Ἀμβέρσης (Ἀθήναι 1934).

Ρήνου καὶ τῶν παραποτάμων του (1). Τὸ Ἀμβούργον ἵνα ἀνταγωνισθῆ ἐπιτυχῶς στηρίζεται κυρίως ἐπὶ τῶν χαμηλῶν εἰδικῶν κομίστρων τῶν σιδηροδρόμων διὰ τὰ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ προερχόμενα ἢ διὰ τὸ ἐξωτερικὸν προοριζόμενα ἔμπορεύματα. Οὕτω π.χ. τὰ μεταξὺ Ἀμβούργου καὶ Augsburg κόμιστρα ἔχουσι κανονισθῆ ὥστε νὰ εἶναι ἀρκετὰ κατώτερα τῶν μεταξὺ Ρόττερδαμ καὶ τῆς πόλεως ταύτης (ποτυμπολοικῶς μὲν μέχρι Μαννχάϊμ, σιδηροδρομικῶς δὲ ἐκεῖθεν). Ἐπίσης, καίτοι ὑπάρχει συνεχῆς πλωτὴ ὁδὸς μεταξὺ Ρόττερδαμ καὶ Βαυαρίας, Αὐστρίας κλπ., δι' ἧς αἱ μεταφοραὶ εἶναι εὐθυναί, ἐν τούτοις χάρις εἰς τὰ χαμηλὰ μεταξὺ Ἀμβούργου καὶ τοῦ παραδουναβίου βαυαρικοῦ λιμένος τῆς Ρατισβόνης σιδ. κόμιστρα ( $\frac{1}{3}$  τῶν κανονικῶν), εἶναι συμφέρουσα διὰ τὰς περὶ τὸν Ἄνω Δούναβιν χώρας ἢ χρησιμοποίησις τοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου. Ἄμα δὲ ὡς κατασκευασθῆ καὶ ἡ διώρυξ Hansa, τότε τὸ Ἀμβούργον θὰ δύναται ν' ἀνταγωνισθῆ ἐπιτυχῶς τὸ Ρόττερδαμ καὶ εἰς τὰς Παραρρηνίους χώρας.

XXI. Ἐκ τῶν λοιπῶν λιμένων τῆς Βορείου θαλάσσης ὁ ὀλλανδικὸς τοῦ Ἄμστερδαμ ἀποτελεῖ οὐχὶ τόσον ἀξιόλογον, ὅσον τὸ Ρόττερδαμ καὶ ἡ Ἀμβέρσα, ὁ παρὰ τὰς ἐκβολὰς δὲ τοῦ Ἐμς γερμανικὸς λιμὴν Ἐμντεν, (2) ἀπὸ τῆς κατασκευῆς τῆς διώρυγος Ντόρτμουνδ-Ἐμς ἀποτελεῖ ἀξιόλογον ἀνταγωνιστὴν τοῦ Ἀμβούργου εἰς τὴν Βεστφαλίαν καὶ τὴν Ρηνανίαν. Πλέον σοβα-

(1) Βλ. σχτ. B a e k x J. P h. De Haven van Rotterdam (Rotterdam 1929). Ζ ἄ ρ ο υ Σ, Οἱ λιμένες Ρόττερδαμ καὶ Ἀμβέρσας (Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ 1930 σ, 987—1010, 1090—1117 καὶ 1181—1212).

(2) Βλ. σχτ. P a l m g r e n Emden, Deutschlands neues Sector im Westen (1901) καὶ K z r i z a A. Emden und der Dortmund - Ems Kan. (1912).

ρὸς ὅμως ἀνταγωνιστὴς τυγχάνει ἡ Βρέμη<sup>(1)</sup>, ἥτις ἀπὸ τῶν πρώτων δεκαετηρίδων τοῦ παρόντος αἰῶνος, ὅτε ἐπερατώθη τὸ δυτικὸν τμήμα τῆς Mittelland Kan, τὸ μέχρι Βισούοιδος, ἀπέκτησεν ἀρίστην πλωτὴν ὁδὸν πρὸς τὴν δυτικὴν Γερμανίαν. Βαθμηδὸν ὅμως ἀρχίζει νὰ διαγράφηται ἰσίς συνεργασίας Ἀμβούργου - Βρέμης καὶ συντονισμὸς προσπαθειῶν, ὅπως ἡπαύση κατὰ τὸ δυνατόν ἡ δυτικὴ Γερμανία νὰ ἐξυπηρετῆται ὑπὸ τῶν Ὀλλανδικῶν καὶ Βελγικῶν λιμένων.

XXI I. Γενικῶς ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου ἔχει ὡς σπουδαιότερους ἀνταγωνιστὰς ἐν τῇ ἐξυπηρετήσῃ τοῦ ὑπερ-θαλασίου ἐμπορίου τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης κυρίως τοὺς ἐν τῇ Βορείῳ Θαλάσσει ἡπειρωτικοὺς λιμένας, οἵτινες καὶ καλὸς τεχνικὰς ἐγκαταστάσεις κέκτληται καίτοι ὕστεροῦν ἔν τισι τοῦ Ἀμβούργου ὡς π. χ. εἰς τὴν σχετικῶς πρὸς τὸ μῆκος τῶν προκυμαιῶν πληθῶραν γερανῶν, ἀναρροφητήρων κλπ.), καὶ ὡς καὶ ἐκεῖνο ἔχουν εἰς τὴν διάθεσίν των καλὰς πλωτὰς ὁδοὺς πρὸς τὴν ἐνδοχώραν. Δὲν μειονεκτοῦσι δὲ τοῦ Ἀμβούργου εἰς τὸ ζήτημα τῶν ἀποστάσεων ἀπὸ διαφόρων ὑπερθαλασσιῶν χωρῶν (πλὴν τῶν Σκανδιναυικῶν), τὸναντιον μάλιστα πλεονεκτοῦσιν ὀλίγον δι' ὅλας τὰς πέραν τῆς Βορείου Θαλάσσης, πλὴν τοῦ Καναδᾶ καὶ τῶν περὶ τὰς Μεγάλας Λίμνας τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν, πρὸς ἃς ἡ θερινὴ ἐξ Ἀμβούργου δι' Ὀρκάδων γραμμὴ δὲν εἶναι μακροτέρα τῆς ἐξ Ἀμβέρσης καὶ Ρόττερδαμ.

Οἱ Μεσογειακοὶ λιμένες ἀποτελοῦν ὀλιγώτερον σχετικῶς σοβαροὺς ἀνταγωνιστὰς, καθόσον πλὴν ἄλλων καὶ τεχνικὰς ἐγκαταστάσεις ἐφαμίλλους τοῦ Ἀμβούργου δὲν ἔχουν, καὶ πλωτῶν ὁδῶν πρὸς τὴν ἐνδοχώραν στεροῦνται. Ἡ διευθέτησις τοῦ Πάδου καὶ ἡ κατασκευὴ

(<sup>1</sup>) Βλ. οχτ. καὶ L. ö r n e r A. Bremen im Welthandel (1927)..

διώρυγος μέχρι τῆς λίμνης τοῦ Κώμου ἢ τῆς Maggiate, δι' ὧν ἐνισχύεται ἄρκετὰ ἡ θέσις τοῦ λιμένος τῆς Βενετίας ἔναντι τοῦ Ἀμβούργου εἶναι εὐχερεῖς, ἢ τῶν διωρύγων ὁμοῦς Γενούης· Ἀνω Ρήνου, Φιοῦμε-Κολάπιος ἢ Τεργέυτης Logatec (1) καὶ τεχνικῶς προσκρούουν εἰς ἄρκετὰς δυσχερείας, καὶ θ' ἀπαιτήσουν τισαύτας δαπάνας, ὥστε νὰ εἶναι συμφορώτεροι αἱ διὰ τῶν σιδηροδρόμων μεταφοραὶ, ἰδίᾳ κατόπιν τῆς κατὰ τὰς τελευταίας δεκαετηρίδας ἠλεκτροκινήσεως μεγάλου μέρους αὐτῶν. Χάρις εἰς τὴν βελτίωσιν δὲ τῶν σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν μεταξὺ Μεσογειακῶν λιμένων καὶ Κεντρικῆς Εὐρώπης, τὸ Ἀμβούργον ἀπώλεσε μέρος τῆς οἰκονομικῆς ἐπιρροῆς του νοτίως τοῦ 50ου παραλλήλου. Οὕτω ἐκ τῶν συνολικῶν διὰ τῶν σιδηροδρόμων ἐξ Ἀμβούργου καὶ εἰς αὐτὸ μεταφορῶν (βλ. σελ. 38), μόνον 3,70% ἀναλογοῦν τῇ Βαυαρίᾳ, 1,20 τῇ Βάδῃ, 1,10 τῇ Αὐστρίᾳ, 0,27 τῇ Ἑλβετίᾳ, 0,17 τῇ Οὐγγαρίᾳ καὶ 0,02 τῇ Ρουμανίᾳ.

## § 20. Συμπεράσματα.

1. Ἐναντι τῶν πολυαριθμῶν ἀνταγωνιστῶν του κέκτηται τὸ Ἀμβούργον πολλὰ πλεονεκτήματα, κυρίως δὲ σημαντικὸν δίκτυον πλωτῶν ὁδῶν βαθέως εἰσδυσσῶν ἐν τῇ Κεντρικῇ Εὐρώπῃ, χώραν πεδινήν ὀπισθεν αὐτοῦ μέχρι μεγάλων ἀποστάσεων, ὅπερ διευκολύνει τὰ μέγιστα τὰς χερσαίας μεταφορὰς καὶ τέλος μεγάλου βάθους ἐνδοχώραν ἀνήκουσαν εἰς τὴν αὐτὴν ἐπικράτειαν, ὅπερ ἐπιτρέπει τὸν ἐπὶ ἀξιολόγου μήκους διαδρομῆς καθορισμὸν εἰδικῶν χαμηλῶν κομίστρων διὰ τὰ ἐμπορεύματα τὰ προερχόμενα ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἢ

(1) Ἡ ἀνάγκη συνδέσεως τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς μετὰ τοῦ Σαίου διὰ πλωτῆς ὁδοῦ διεγράφετο ἰσχυρῶς ἤδη ἀπὸ τῆς ἀρχαιότητος (μῦθος περὶ μεταφορᾶς τοῦ πλοίου «Ἀργὼ» εἰς τὸν Ἴστρον ὑπὲρ τὰς Ἀλπεις (Plin H. nat. III 22|18).

προοριζόμενα δι' αὐτὸ (βλ. σελ. 181). Αἱ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἢ μελέτην βελτιώσεις τοῦ δικτύου τῶν πλωτῶν ὁδῶν θέλουσι καταστήσει ἐν τῷ μέλλοντι ἔτι πλεονεκτικὴν τὴν θέσιν τοῦ Ἀμβούργου, τόσον ἔναντι τῶν ὀλλανδικῶν καὶ βελγικῶν (Hansa Kau), ὅσον καὶ ἔναντι τῶν Μεσογειακῶν λιμένων (διώρυγες Werra—Μοίνου—Δουνάβεως, Μολδαύα ἢ Ἄνω Ἄλβιος—Δουνάβεως, Ἄνω Ὀδήρρυ—Δουνάβεως), εἰς τρόπον ὥστε διὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης νὰ ἐπιβάλληται ἡ προτίμησις τοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου τοῦλάχιστον ὡς σημεῖοι ἀλλαγῆς μεταφορικοῦ μέσου, πλὴν διὰ τὸ μετὰ τῆς Ἀνατολῆς ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον, δι' ὃ προτιμώτερος θὰ εἶναι ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης, ἐάν ἤθελε κατασκευασθῆ ἡ διώρυξ Μάργι υ Μοραύα)—Ἀξιόυ.

II. Ἡ ἐκλογὴ σημείου ἀλλαγῆς μεταφορικοῦ μέσου πρὸς ὑποθέτει ἄμεσον κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον συναλλαγὴν ἀγοραστοῦ καὶ πωλητοῦ, ὅπερ δὲν παρατηρεῖται πάντοτε εἰς τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης ὡς ἐκ τῆς ἐλλείψεως πολλακῆς κεφαλαίων. Οἱ ἔμποροι ὅθεν τῆς Ἀμβέρσης καὶ τοῦ Ρόττερδαμ διαθέτοντες ἄφθονα τοιαῦτα, παρεμβαίνουν ὡς μεσάζοντες, (εἰς μικροτέραν δὲ κλίμακα καὶ οἱ τῆς Γενούης καὶ Τεργέστης). Συγκεντροῦται ὅθεν ἐκ τοῦ λόγου τούτου ἀξιόλογον μέρος τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης εἰς τοὺς βελγικοὺς, ὀλλανδικοὺς καὶ ἰταλικοὺς λιμένας. Ἰδίᾳ καθ' ἃς ἐποχὰς ἔνεκεν περιοριστικῶν τοῦ συναλλάγματος μέτρων οἱ ἔμποροι τοῦ Ἀμβούργου καὶ τῶν ἄλλων γερμανικῶν λιμένων δυσκολεύονται νὰ ἐνεργῶσι πορομοίως. Εἰς τὸν λόγον δὲ τούτον ὀφείλεται ἐν μέρει καὶ ἡ παρατηρουμένη (βλ. καὶ σ. 14) τελευταίως στασιμότης τῆς κινήσεως πλοίων ἐν Ἀμβούργῳ (χωρητ. καταπλ. 1933 17.820.000 τ., 1934 18.484.000), ἐνῶ ἔχομεν ὀντιθέτως αὐξησιν ἐν Ἀμβέρσῃ (1933 17.371.000, 1934 17.500.000) Ρόττερδαμ (1933 15.413.000, 1934 17.932.000) καὶ Γενούῃ, (1933 10.954.000, 1934 11.313.000).

III. Ὡς ἐκ τῆς γεωγραφικῆς αὐτοῦ θέσεως καὶ τῶν καταβαλλομένων τεραστίων προσπαθειῶν ὀργανώσεως ἐν γένει, ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου θὰ διεκδικῆ τὴν πρῶτην θέσιν ἐν τῇ ἐξυπηρετήσῃ τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, παρὰ τὰς ἐκάστοτε παρουσιαζομένας ἀντιξόους συνθήκας, καὶ θὰ ἔχει πολλὰς πιθανότητας νὰ ὑπερισχύῃ τῶν ἀνταγωνιστῶν του. Ἡ στενὴ συνεργασία δὲ ὄλων τῶν ἐπὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης γερμανικῶν λιμένων θὰ καταστήσῃ ἔτι μεγαλύτερας τὰς πιθανότητας ταύτας.

IV. Ἐὰν νῦν σπουδαιότεροι ἀνταγωνισταὶ τοῦ Ἀμβούργου εἶναι οἱ λοιποὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης ἠπειρωτικοὶ λιμένες, ἐν τῷ μέλλοντι, ὡς ἐκ τοῦ λόγου κυρίως τῆς ὁσημέραι αὐξήσεως τοῦ μεταξὺ Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ τῶν περὶ τὸν Ἰνδικὸν καὶ Εἰρηικὸν Ὠκεανὸν χωρῶν ἐμπορίου, ἴσως καταστῶσιν οἱ Μεσογειακοί, οἵτινες κείνται πλησιέστερον πρὸς τὰς χώρας ταύτας, κατ' ἐξοχὴν δὲ ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης. Δεδομένου ὅμως ὅτι ὁ τελευταῖος οὗτος δὲν κέκτηται εὐθηνὰς συγκοινωνίας μετὰ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, οὐδ' ἂν διαθέτει πολὺ μεγάλας ἐγκαταστάσεις, δὲν φαίνεται, διὰ τὸ ἀμέσως προσεχὲς τοῦλάχιστον μέλλον, νὰ κερδήσῃ τὸ ἔδαφος, ὅπερ ἤθελον ἀπωλέσει οἱ τῆς Βορείου Θαλάσσης λιμένες, ὡς σημεῖον ἀλλαγῆς μεταφορικοῦ μέσου, πολὺ δὲ περισσότερον ὡς κέντρον ἐμπορίου δεδομένου ὅτι οἱ ἔμποροι αὐτῆς δὲν διαθέτουσιν ἄφθονα κεφάλαια ὅπως παρεμβληθῶσιν ὡς μεσάζοντες εἰς τὰς μεταξὺ Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ Ἀνατολῆς σιναλλαγὰς. Μᾶλλον θέλουσιν ἐπωφεληθῆ οἱ Ἰταλικοὶ λιμένες Γενούης, Ἐνετίας καὶ Τεργέσις, καίτοι ἐκ τούτων ἡ διαφορὰ ἀποστάσεων πρὸς τὴν Ἀνατολὴν δὲν εἶναι τόσον μεγάλη, ὅσον ἐκ Θεσσαλονίκης, οἱ λιμένες δὲ τῆς Βορείου Θαλάσσης καὶ κατ' ἐξοχὴν τὸ Ἀμβούργον προσπαθοῦσι νὰ ἐξουδετερώσωσι τὴν διαφορὰν ταύτην, χρονικῶς μὲν δι' αὐξήσεως τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων.



---

οικονομικῶς δὲ διὰ τῆς μειώσεως τῶν ἐξόδων κινήσεως αὐτῶν.

---

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

---

- Boettcher W.** Der Hafen von Hamburg (2<sup>a</sup> έκ. 1931)  
» Hamburg in seine polit. wirtsch. und kulturellen Bedeutung (Hamburg 1921).
- Wiskemann E.** Hamburg und die Welthandelspolitik von den Anfängen bis zur Gegenwart (1929).
- Mathies O.** Hamburg in seine wirtschaftliche und kulturellen Bedeutung für Deutschland (1925).  
» Hamburgs Reederei 1814-1914 (Hamb. 1924).
- Schneider R. T.** The port of Hamburg (Washington 1930).
- Bertram F.** Mein Hamburg (4 Τόμ. 1923).
- Rautenberg O.** Hamburg (Berlin 1922).
- Kiesel O.** Grosshamburgführer (5η έκδ. 1930).
- Uetzmann R.** Die geographische Lage Hamburgs (Διατριβή Giessen 1906).
- Dilling** Landeskunde der Freien und Hansestadt Hamburg und ihres Gebietes (4η έκδ. Breslau 1898).
- Schwieker F.** Hamburg; eine landschaftskundliche Stadtuntersuchung (Hamb. 1925).
- Juhl. E.** Hamburg; Land und Leute (1912).
- 
- Flügel H.** Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen. (Hamb. 1914).
- Heinrich** Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen (Jena 1914).

**Wiedenfeld Kurt.** Die nordwesteuropäischen Welthäfen (Berlin 1913).

**Schumacher H.** Die Nordseehäfen (Berlin 1919).

**Keuster J.** La concurrence entre les trois grands ports nord-européens, Hamburg, Rotterdam, Anvers (Anvers 1930).

**Buckheister M.** Die Elbe und der Hafen von Hamburg (Mitt. d. geog. Gesel. in Hamburg, 1899, XV, 131—188).

**Weissenborn B.** Die Elbzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter (Halle 1900).

**Lenschau** Deutsche Wasserstrassen und Eisenbahnen in ihrer Bedeutung für den Verkehr (1907).

**Lappenberg J. M.** Hamburger Urkundenbuch, I. (Hamb. 1842).

» Hamburgische Chroniken (Hamb. 1852-61).

» Adam Tratzigers hamburgische Chronik (Hamb. 1865).

**Neddermeyer.** Zur Statistik und Topographie der Freien Stadt Hamburg (2 Tόμ. Hamb. 1847).

**Callois J. G.** Geschichte der Stadt Hamburg, 3 Tόμ. Hamb. (1853-6).

» Hamburgische Chronik, 5 Tόμ. (Hamb. 1861-5) 2<sup>a</sup> έκδ. Hamb. 1870.

**Buek.** Die Hamburgische Oberalter (1857).

» Hamburgische Altertümer (1859).

**Elers.** Chronologie der Geschichte Hamburgs (1868).

- Koppmann. K.** Kleine Beiträge zur Geschichte der Stadt Hamburg (Hamb. 1867—8).
- » Kämmererechnungen der Stadt Hamburg (5 Tόμ. Hamb. 1869—94).
  - » Aus Hamburgs Vergangenheit (Hamb. 1885).
- Mönckeberg C.** Geschichte der Freien und Hansestadt Hamburg (Hamb. 1885).
- » Hamburg unter dem Druck der Franzosen 1806—1814 (Hamb. 1864).
- Wichmann E.** Hamburgische Geschichte in Darstellungen aus alter und neuer Zeit (Hamb. 1889).
- Gaedechens C.** Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg (Hamb. 1895).
- Melhop W.** Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg 1880—95 (Hamb. 1896), 1895—1920 (2 Tόμ. Hamb. 1923—5).
- Hübbe.** Beiträge zur Geschichte der Stadt Hamburg (Hamb. 1897).
- Wohlwill A.** Aus drei Jahrhunderten der hamburgischen Geschichte (Hamb. 1897).
- » Neuere Geschichte der Freien Hansestadt Hamburg, besonders von 1789 bis 1815 (Gotha 1914).
- King W.** Three free cities : Being the chronicles of Hamburg, Bremen and Lübeck (London 1914).
- Baasch E.** Geschichte Hamburgs 1814—1918 (2 Tόμ. Gotha 1924—5).
- » Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17, 18 und 19. Jh. (1908 κ. ε. 5 Tόμοι).

- » Forschungen zur hamburg. Handelsgeschichte (3 Tóμ. 1902).
- » Die hamburg. Handelskammer seit 1665 (3 Tóμ. 1915).
- Feldtmann.** Geschichte Hamburgs und Altonas (Leipzig 1902).
- Dirksen V.** Ein Jahrhundert Hamburgs 1800—1900 (1926).
- Wölfle R.** Hamburger Geschichtsatlas (1926).
- 
- Kiesselbach.** Die wirtschaftlichen Grundlagen der deutschen Hansa und die Handelsstellung Hamburgs bis in d. II Hälfte des 14 Jahr. (Berlin 1907).
- Rathgen & Stuhlmann.** Hamburgische Forschungen. Wirtschaftliche und politische Studien (Hamb. 1920).
- 
- Statistisches Jahrbuch für die Freie und Hansestadt Hamburg.
- Handel und Schifffahrt des Hafens Hamburg. Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte (ἀπὸ 1841).
- Mitteilungen des Vereins für hamburgische Geschichte (ἀπὸ 1879).
- Hamburgisches Staatshandbuch (ἀπὸ 1843).
-

## ΠΙΝΑΞ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

|    |  | Σελ. |     |
|----|--|------|-----|
|    | Πρόλογος   |      | III |
| 1  | Θέσις, ἔκτασις καὶ πληθυσμὸς τῆς πόλεως                                    | »    | 1   |
| 2  | Ἱστορικὴ ἐξέλιξις τῆς πόλεως καὶ τοῦ λι-<br>μένος αὐτῆς.                   | »    | 4   |
| 3  | Συνθήκαι ναυσιπλοίας ἐπὶ τοῦ Κάτω<br>"Αλβιος                               | »    | 14  |
| 4  | Τεχνικὰ ἔργα τοῦ λιμένος   | »    | 18  |
| 5  | Ἡ ναυσιπλοία ἐν τῇ ἐνδοχώρᾳ  | »    | 25  |
| 6  | Σιδηροδρομικαὶ συγκοινωνίαι  | »    | 36  |
| 7  | Γραμμαὶ θαλασσίων συγκοινωνιῶν μετὰ<br>τοῦ ἐξωτερικοῦ                      | »    | 39  |
| 8  | Ἐμπόριον   | »    | 51  |
|    | Α' Θαλάσσιον   | »    | 66  |
|    | Β' Διὰ τῶν πλωτῶν ὁδῶν τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ<br>διὰ τῶν σιδηροδρόμων          | »    | 66  |
| 9  | Διαμετακομιστικὸν ἔμπόριον   | »    | 69  |
|    | Γενικὰ   | »    | 74  |
|    | Τσεχοσλοβακικὸν διαμετακομιστικὸν ἔμπόριον<br>ἐν Ἀμβούργῳ                  | »    | 85  |
|    | Οὐγγρικὸν  | »    | 89  |
|    | Αὐστριακὸν   | »    | 91  |
|    | Ἑλβετικὸν  | »    | 96  |
|    | Ἀλσατικὸν  | »    | 96  |
|    | Πολωνικὸν  | »    | 98  |
|    | Βαλτικῶν καὶ Σκανδιναυικῶν χωρῶν   | »    | 100 |
| 10 | Τὸ Ἀμβούργον ὡς κέντρον διεθνοῦς ἐμ-<br>πορίου                             | »    | 110 |
| 11 | Τὸ Ἀμβούργον ὡς ἐμπορικὴ ἀγορὰ τῆς<br>Γερμανίας                            | »    | 113 |
| 12 | Τὸ Ἀμβούργον ὡς λιμὴν μεταναστεύσε-<br>ως καὶ ἐν γένει ἐπιβατικῆς κινήσεως | »    | 120 |
| 13 | Τὸ Ἀμβούργον ὡς κέντρον χρηματιστη-<br>ριακῶν καὶ τραπεζιτικῶν             | »    | 133 |
| 14 | Ἀλιεία   | »    | 136 |
| 15 | Τὸ Ἀμβούργον ὡς βιομηχανικὸν κέντρον                                       | »    | 136 |

|    |  |   |     |
|----|--|---|-----|
| 16 | Ὁ προλιμὴν τοῦ Cuxhaven                                  | » | 140 |
| 17 | Χάρμπουργκ, Ἄλτονα καὶ λοιπὰ πλησιόχωρα ναυτικά κέντρα   | » | 142 |
| 18 | Gross - Hamburg  | • | 146 |
| 19 | Ὁ ἀνταγωνισμὸς τῶν ἄλλων λιμένων τῆς ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης | » | 148 |
| 20 | Συμπεράσματα   | » | 183 |

## ΧΑΡΤΑΙ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

|  |      |     |
|--|------|-----|
| Χάρτης Ἀμβούργου καὶ πέριξ   | Σελ. | 3   |
| » τῶν ἐκβολῶν τοῦ Ἄλβιος   | »    | 17  |
| » νεωδόχων τοῦ Ἀμβούργου   | »    | 20  |
| » πλωτῶν ποταμίων τμημάτων καὶ διωρύγων δι' ὧν συνδέεται ὁ Ἄλβιος μετὰ τοῦ Ὀδέρου                                | »    | 30  |
| Διάγραμμα θαλασσίων συγκοινωνιῶν λιμένος Ἀμβούργου μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ,  | »    | 41  |
| » κινήσεως λιμένος Ἀμβούργου κατὰ σημαίας  | »    | 44  |
| » εἰσαγωγῆς καὶ ἐξαγωγῆς ἐμπορευμάτων τοῦ λιμένος τοῦ Ἀμβούργου  | »    | 62  |
| Χάρτης πλωτῶν ὁδῶν Βοημίας καὶ πέριξ χωρῶν   | »    | 80  |
| » λ > δυτικοῦ τμήματος Κεντρικῆς Εὐρώπης   | »    | 92  |
| » τμήματος Κεντρικῆς Εὐρώπης ἐξυπηρετουμένου κυρίως ὑπὸ τῶν λιμένων τοῦ Εὐξείνου, τοῦ Αἰγαίου καὶ τῆς Ἀδριατικῆς | »    | 161 |

