

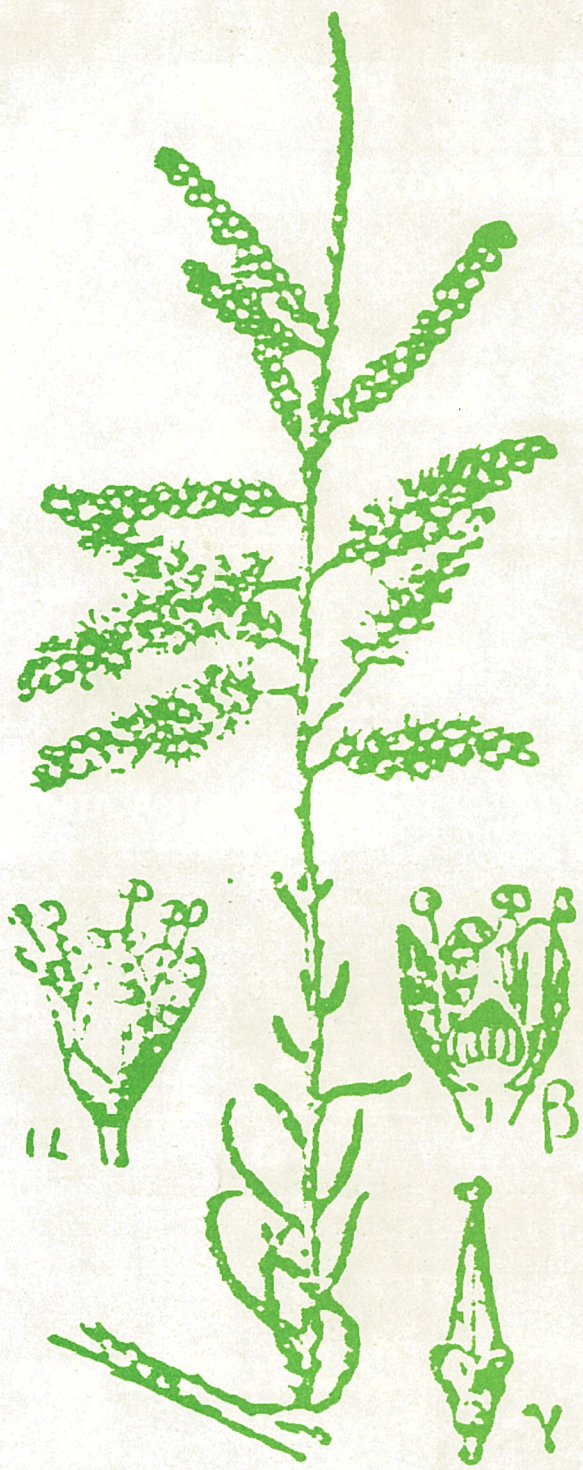


ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΤΕΥΟΥΣΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ 1997

τάμαριξ

ΤΕΥΧΟΣ 2 * ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 1997

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΛΙΜΕΝΟΣ



Τάμαριξ

ΤΑΜΑΡΙΞ (ή *Tamarix*). Γένος φυτών της οικογενείας των ταμαρικοειδών, περιλαμβάνον 65 είδη της Ευρώπης, της Ασίας και των παραμεσογείων χωρών. — (Bot.) Τα φυτά του γένους τούτου είναι θάμνοι και δένδρα μετρίου μεγέθους, πολλά κοσμητικά και άλλως χρήσιμα, ευδοκιμούντα εις ελώδεις και υφαλιμύρους γαίας και εις τας υπό των κυμάτων της θαλάσσης βρεχομένας ακτάς. Η ελληνική κλωρίς περιλαμβάνει εξ είδη κοινώς ονομαζόμενα *αρμυρίχια*, *αρμυρίκια*, *μυρίγκες*. Τα κοινότερα είναι: *τ. η αμπεανή*, *τ. η μικρανθής*, και *τ. η παλλάσειος*. Εις τα είδη ταύτα, τα οποία απαντώσι και αλλαχού, αναφέρεται η *μυρίκη* των αρχαίων. Εκ των εξωτικών ειδών άξια ιδιαίτερας μνείας είναι *τ. η μαννοφόρος*, ιθαγενής της Αιγύπτου και του Αφγανιστάν, ήτις παράγει, συνεπεία κεντημάτων ενός εντόμου κοκκοειδούς (*Coccus manniparus*), το μάννα των Βεδουίνων, ουσίαν λευκήν, ήτις πίπτει εκ των κλάδων του δένδρου. — *Τάμαριξ η γαλλική*, μέγα δενδρύλλιον ύψους 5-6 μ., ιθαγενές των παραμεσογείων ακτών της Γαλλίας, της Αλγερίας, της Τύνιδος και της Κορσικής, κοσμητικότετον, κατάλληλον δια την στερέωσιν των κινουμένων αμμωδών εκτάσεων, και *τ. η αφρικανική*, δενδρύλλιον ιθαγενές της Β. και κεντρικής Αφρικής, της Περσίας, της Αραβίας και των Ινδιών με κοσμητικά άνθη και φύλλα. Τα φύλλα, οι καρποί και αι κηκίδες του χρησιμοποιούνται εις την βυρσοδεψίαν των μαροκινών δερμάτων και ως αντιδυσεντερικόν φάρμακον.

ΚΑΡΝΑΓΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΝΤΟΚ ΤΩΝ ΒΙΩΜΑΤΩΝ

Του Γιώργου Σκαμπαρδώνη

Η ακταιωρός «Ναύαρχος Βότσης» βαμμένη κατακόκκινη προσορμίζεται και δένει απαλά στο πρώτο ντοκ του λιμένος Θεσσαλονίκης, μπροστά στα τελωνεία.

Πίσω από το σκάφος, διαγώνια, στο βάθος, στέκει προσοχή ο φάρος λευκών εκλάμψεων, σβηστός. Δίπλα, ένθεν και ένθεν, στους προβλήτες, μεγάλα βαπόρια από την Αίγυπτο, το Βιετνάμ, τη Λιβύη, τη Συρία κι άλλες χώρες ξεφορτώνουν ή φορτώνουν τελετουργικά: σαμπανιές με αλεύρι που αιωρούνται για λίγο κρατημένες από το χέρι του γερανού, σκράπ, παλιοσίδερα που αφήνονται να πέσουν από τη μαγνητική κούφια με πάταγο στην καρότσα του φορτηγού. Στάρι που το ρουφούν οι πίπες από τα σιλό και το διοχετεύουν σ' αμπάρια του πλοίου από την Ουκρανία.

Στα ακριανά ντοκ βαγόνια γεμάτα σιδηρομετάλλευμα κυλούν προς τη Σίνδο. Προς το νότιο σύνορο ο σταθμός των κοντέινερς. Δίπλα στον εσωτερικό δρόμο ντανιασμένες μπάλες με βαμβάκι.

Λίγο πιο μέσα, βαριά, εσωστρεφή, τα πετρελαιοφόρα. Φορηγίδες, μαούνες δίπλα στην προκουμαία πλέουν ακίνητες φορτωμένες με σακκιά σουσάμι. Σουρβέγιορες κάνουν δειγματοληψίες παντού, σημειωτές καταγράφουν τις ποσότητες, νταλίκες φορτωμένες ανεβαίνουν στις γεφυροπλάστιγγες. Τελωνειακοί και ζυγιστές ελέγχουν με εκπαιδευμένο μάτι καρπά, εκτελωνιστές τρέχουν πάνω-κάτω με τις κούρσες τους, κόσμος μυρμηγκιάζει στα κεντρικά, περίτεχνα κτίρια του ΟΛΘ: πίνει καφέ, ψάχνει γραφεία, αγοράζει καρτόσημα στο κυλικείο.

Λιμενεργάτες κάθιδροι, λερωμένοι από τσουβάλια κι εμπορεύματα, μαλώνουν μεταξύ τους, αστειεύονται με τους αποθηκάριους, τσουρμάρονται και τραβάνε παρακάτω. Καπετάνιοι, τζόβεντα, καμαρωτάκια, μάγειροι, μηχανικοί κυκλοφορούν παντού. Τη νύχτα θα τους βρεις στα κοντινά μπαρ, δίπλα στον Ερυθρό Σταυρό, στα φασφουντάδικα, στα στενά της Κατούνη.

Στο βάθος ακούγεται ακνά η μπουρού ενός γκαζάδικου.

Το λιμάνι, ο ομφαλός της συμπρωτεύουσας: ένας κόσμος ζωντανός, πονηρεμένος, ξύπνιος, σε διαρκή ετοιμότητα, μαθημένος στα τερτίπια και στις παγίδες της συναλλαγής, άνθρωποι της πάτσας με μάπι-αγκίστρι. Λαϊκοί που ξεχωρίζουν τη βαλούτα από την ποιότητα με μια μαπά. Που σε πουλάν και σ' αγοράζουν σε δευτερόλεπτα, αν δεν κατέχεις το παιχνίδι.

Βλέπω το λιμάνι και την ιστορία του από την εποχή του Κάσσανδρου ως την Ραχ Romana κι από το Βυζάντιο ως την σύγχρονη εποχή σαν ακνό πίνακα του Βενετούλια, αλλά με βάθος χρονικού ορίζοντα. Το λιμάνι-σταθμός διαμετακόμησης, μοκλός ανάπτυξης του εμπορίου, πεδίο μαχών, πεδίο εθνικής πολιτικής, στρατηγικός κόμβος, βασικό ατού στον ρόλο της Θεσσαλονίκης.

Η ακταιωρός «Ναύαρχος Βότσης» έλυσε τα σκοινιά απ' τον κάβο κι ανοίγεται πάλι προς τα μέσα.

Πιο εκεί, ανάμεσα σε ουρανομήκη «Μάινα !!! και βίρα !!!» λιμενεργατών, στο κατάστρωμα ενός ρωσικού πλοίου που μόλις τελείωσε την φόρτωση, διακρίνεται μια λεπτή γυναίκα. Φοράει λευκά που ανεμίζουν στον ελαφρύ Βαρδάρη. Νάνα η γυναίκα του καπετάνιου; Του πρώτου μηχανικού; Έτσι όπως στέκει διστακτικά και κοιτάζει κατά τη μεριά του Βόλου, θυμίζει τα λόγια του Κόλλια:

*Της θάλασσας κατανικώντας τους θανάτους
στην ανεμόσκαλα σε θέλω να φανείς.*

ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

του Μιχάλη Τρεμόπουλου

«Το καράβι, ο θαλάσσιος δρόμος, το λιμάνι που εξοπλίστηκε από νωρίς, η εμπορική πόλη, συνιστούν εργαλεία στην υπηρεσία των πόλεων, των κρατών, των μεσογειακών οικονομιών - τα εργαλεία των συναλλαγών τους και κατά συνέπεια του πλούτου τους».

Fernand Braudel, Η ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ — Ο ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ Η ΙΣΤΟΡΙΑ

Πριν ακόμη ο Κάσσανδρος ιδρύσει τη Θεσσαλονίκη, ήταν σαφές ότι η περιοχή στο μυχό του Θερμαϊκού κόλπου προσφερόταν για οικονομικές, κοινωνικές και στρατιωτικές δραστηριότητες, λόγω ακριβώς της στρατηγικής της θέσης.

Μια σειρά από οικισμούς, όπως η Θέρμη, η Αλία, η Χαλάστρα, η Αινεία, ο Κισσός κ.ά. είχαν αναπτυχθεί ακριβώς στο σημείο επαφής μιας πλούσιας ενδοχώρας με μian ελκυστική θάλασσα.

Η ευρύτερη περιοχή διαθέτει πλούσια δείγματα συνεχούς κατοίκησης ήδη από την 3η χιλιετηρίδα π.Χ. Γνωρίζει μεγάλη ακμή τη 2η χιλιετηρίδα π.Χ. και από το 14ο αι. π.Χ. αναπτύσσει έντονη θαλάσσια εμπορική επικοινωνία με τη νότια Ελλάδα, σχέση που κορυφώνεται τον 6ο και τον 5ο αι. π.Χ.

Είναι η εποχή της ακμής του οικισμού στο σημερινό Καραμπουρνάκι, όπου κυρίως πιθανολογείται ότι βρισκόταν η αρχαία Θέρμη, σ' ένα κυριαρχικό σημείο του κόλπου, με δύο λιμάνια στη διάθεσή της. Πιθανόν όμως εκεί να βρισκόταν μόνον το επίνειο της Θέρμης, αν αυτή αποδειχτεί ότι βρισκόταν αλλού, π.χ. στην Άνω Τούμπα.

Την αρχαία Θέρμη διαλέγει το 481 π.Χ. ο Ξέρξης για να καταλάβει και να περιμένει στο λιμάνι της τον περσικό στόλο. Το ότι η Θέρμη αποτελούσε μέρος του μακεδονικού βασιλείου δεν εμπόδισε το 431 π.Χ. τον αθηναϊκό στόλο να την κυριεύσει, για να υποστηρίξει την εκστρατεία των Αθηναίων εναντίον της Πύδνας και της Ποτίδαιας, εξαναγκάζοντας σε συμμαχία τον βασιλιά της Μακεδονίας Περγάκη.

ΙΔΡΥΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ

Η αρχαία Πέλλα, όπου είχε μεταφερθεί επί Αρχελαίου η μακεδονική πρωτεύουσα από τις Αιγές, επικοινωνούσε με τη θάλασσα. Όμως οι συνεχείς προσχώσεις των ποταμών Αξιού, Λουδία και Αλιάκμονα δυσκόλευαν τη ναυσιπλοΐα. Αυτόν τον κίνδυνο πρέπει να διέκρινε ο Κάσσανδρος και οδηγήθηκε στην ίδρυση της Θεσσαλονίκης το 315 π.Χ.

Η πόλη εκτείνεται βόρεια της Εγνατίας (ανάμεσα στην Αχειροποίητο και το Βαρδάρη) και διαθέτει ναυπηγεία, ενώ το λιμάνι της μπορεί να υποδεχθεί και να προστατεύσει τους μεγαλύτερους πολεμικούς στόλους της εποχής. Αναπτύσσεται γρήγορα και γίνεται το επίνειο της Πέλλας. Διασυνδέεται με όλα τα λιμάνια της Ανατολής και ιδιαίτερα με το Ρόδο και τη Δήλο.

Όταν το 275 π.Χ. ο βασιλιάς της Μακεδονίας Αντίγονος Γονατάς ηττάται από τον βασιλιά της Ηπείρου Πύρρο, στην οχυρωμένη με τείχη Παιονία Θεσσαλονίκη έρχεται να καταφύγει. Στο λιμάνι της ναυλοχεί τα πλοία του και ο Δημήτριος ο Πολιορκητής, όπως και ο τελευταίος Μακεδόνας βασιλιάς, ο Περσέας, που πριν ηττηθεί το 168π.Χ., από τους Ρωμαίους και τον στόλο τους, δίνει εντολή να πυρποληθούν τα νεώρια (navalia) της Θεσσαλονίκης

ΤΟ ΡΩΜΑΪΚΟ ΛΙΜΑΝΙ, ΤΟ ΚΕΛΛΑΡΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΕΙΧΟΣ

Από τα μέσα του 2ου αι. π.Χ. και μετά την κατασκευή της μεγάλης Εγνατίας οδού, από την Αδριατική μέχρι τον Έβρο,

η Θεσσαλονίκη αναπτύσσεται σε μητρόπολη της Μακεδονίας, όπως τη χαρακτηρίζει ο Στράβων, αλλά και σε σταυροδρόμι επικοινωνίας της Κεντρικής Ευρώπης με τη Μεσόγειο και την Ανατολή. Με την ασφάλεια που παρέχει η Pax Romana στη ναυσιπλοΐα, αλλά και τον περιορισμό των άλλων κατακτημένων πόλεων - με απόφαση της ρωμαϊκής συγκλήτου - μόνο στο εσωτερικό εμπόριο, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης κατατάσσεται πρωταγωνιστικό ρόλο στο διαμετακομιστικό εμπόριο. Είναι η εποχή που οικοδομείται η ανατολική πλευρά της πόλης, μέχρι το τείχος της σημερινής οδού Εθνικής Αμύνης. Ο Γαλέριος εγκαθίσταται το 300 μ.Χ. στη Θεσσαλονίκη και την αναμορφώνει. Το γαλεριανό συγκρότημα, από τη Ροτόντα μέχρι τη σημερινή πλατεία Ναυαρίνου, σχεδιάζεται να καταλήγει σ'ένα νέο λιμάνι. Πρόκειται μάλλον γ'αυτό που αργότερα - μετά τη νέα διαμόρφωση της θαλάσσιας οχύρωσης της Θεσσαλονίκης (7ος αι.) - θα αποκληθεί «Εκκλησιαστική Σκάλα» και τοποθετείται λίγο πιο πάνω από το Λευκό Πύργο, στη θέση του οποίου υπήρχε ένας άλλος πύργος, ρωμαϊκός και μετά βυζαντινός. Στο λιμάνι αυτό καταλήγει η μεγαλοπρεπής είσοδος του ρωμαϊκού Οκταγώνου, που ως εκκλησία στα χριστιανικά χρόνια θα χαρακτηρίσει και τη «Σκάλα».

Για την προστασία της πόλης από θαλάσσιες επιθέσεις, εκτός από το παραθαλάσσιο τείχος πρέπει να υπήρχε και υποθαλάσσιο - 200 μέτρα από την ακτή - που ξεκινούσε από το Λευκό Πύργο και έφθανε μέχρι την περιοχή του μύλου Αλλατίνη, από όπου άρχιζε άλλο λιμάνι, φυσικό (όρμησις, ορμητήριο), που ονομαζόταν Κελλάριον ή Celarium (από το celo=αποθηκείο). Επρόκειτο για ένα βοηθητικό λιμάνι με αποθήκες, από όπου πρέπει να γίνονταν και διακίνηση λαθραίων εμπορευμάτων. Η περιοχή μέχρι το μικρό Έμβολο (Καραμπουρνάκι) προστατευόταν μάλλον από άλλο υποθαλάσσιο τείχος, πάνω στο οποίο κατασκευάστηκε ο σημερινός λιμενοβραχίονας του Ν.Ο.Κ.

Στο Κελλάριο προσορμίστηκαν και οι Σλάβοι με τα μονόξυλα πλοιάριά τους («λέμβους») - προφανώς για να ξεπεράσουν την οχύρωση - όταν πολιορκήσαν στις αρχές του 7ου αι. τη Θεσσαλονίκη από τη θάλασσα. Εδώ πρέπει να προσορμίστηκαν και οι Σαρακηνοί το 904.

Ένα ακόμη λιμάνι υπήρχε και πιο ανατολικά, στην περιοχή του αεροδρομίου και εξυπηρετούσε τη Θεσσαλονίκη και επί ρωμαϊκής και επί βυζαντινής και επί οθωμανικής περιόδου (σκάλα της Κόνιτζας). Υπάρχει μάλιστα μαρτυρία και για την ύπαρξη τρίτου υποθαλάσσιου τείχους στην περιοχή μετά τη Βιαμύλ.

ΤΟ ΒΥΖΑΝΤΙΝΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΟΙ ΝΕΕΣ ΟΧΥΡΩΣΕΙΣ

Λίγο μετά το θάνατο του στρατηγού Γαλέριου, που με τα έργα του προόριζε μάλλον τη Θεσσαλονίκη για πρωτεύουσα του

Ανατολικού Ρωμαϊκού κράτους, ο Μέγας Κωνσταντίνος έρχεται στην πόλη (312 μ.Χ.) και προετοιμάζεται για τον πόλεμο εναντίον του Λικίνιου. Συνεχίζει τα έργα και επιλέγει να οχυρώσει το παλιό δυτικό λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για το «σκαπό λιμένα», το «νεώριον», δηλ. το μεγάλο τεχνητό λιμάνι, εκτός των τειχών, που θα προσφέρει ασφαλές καταφύγιο σ'ένα στόλο 200 πολεμικών και 2.000 φορτηγών πλοίων, όπως μαρτυρεί ο Ζώσιμος.

Πρόκειται περίπου για την περιοχή που σήμερα περικλείεται από το Φρούριο του Βαρδαρίου (στην οδό Πολυτεχνείου), την οδό Φράγκων και την οδό Κατούνη για να καταλήξει λίγο κάτω από την οδό Μητροπόλεως, όπου υπήρχε ο Πύργος της Αποβάθρας. Από εκεί άρχιζε το παραθαλάσσιο τείχος και συνέχιζε παράλληλα με την οδό Μητροπόλεως, για να στρίψει μετά προς το Λευκό Πύργο, όταν άρχισε να επικωμάτωνα το ρωμαϊκό λιμάνι αλλά και η παραλία, εξέλιξη που επέβαλε διαδοχικές οχυρώσεις προς το μέρος της θάλασσας.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στη στοά Τόπη έχει βρεθεί τμήμα του παραθαλάσσιου τείχους με προβλήτα, όπου υπήρχαν ακόμη σιδερένιοι κρίκοι, που έδεναν τα καράβια. Έχει υποστηριχθεί μάλιστα (Π. Θεοδωρίδης) πως σ' αυτό το ύψος ήταν και η αποβάθρα του ενός και μοναδικού λιμανιού, που χωρίστηκε στα δύο μετά από προσχώσεις χειμάρρου στο ύψος της σημερινής Αγίας Σοφίας, όπου ήταν και η «Εκκλησιαστική Σκάλα».

Μετά τις αλληπάλληλες σεισμικές δονήσεις γύρω στα 620-630, που καταστρέφουν το μεγαλύτερο μέρος της πόλης και τα τείχη της, γίνονται μια σειρά από οχυρωματικά έργα, τειχίζεται ο μόλος («πρόβολος») του λιμανιού και κατασκευάζονται δυο πύργοι στις άκρες της εισόδου, στους οποίους ήταν στερεωμένη μια χοντρή αλυσίδα, που έκλεινε σε περίπτωση επίθεσης από εχθρικά πλοία.

Από το τέλος του 7ου αι. η Θεσσαλονίκη μπαίνει σε μια περίοδο ηρεμίας και αναπτύσσει στενές σχέσεις με τα σλαβικά φύλα. Επιδίδεται στη ναυπήγηση πλοίων και, σύμφωνα με τον Καμενιάτη, αποκτά τεράστιο εμπορικό στόλο, που ναυλοχεί στα λιμάνια της. Οι δυνατότητές της είναι ιδιαίτερα ελκυστικές τώρα για τους Βούλγαρους, που το 837 εκστρατεύουν κατά της Θεσσαλονίκης αλλά αποκρούονται, για να ξαναδοκιμάσουν αργότερα.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑΣ

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ήταν πασίγνωστο για τη θέση και την κίνησή του σ' όλη τη Βυζαντινή Αυτοκρατορία και τη Μεσόγειο. Οι πειρατές όμως των θαλάσσιων δρόμων δεν αρκούνται να κουρσεύουν τα πλοία και να καταφεύγουν στα νησιά του Αιγαίου και στα παράλια. Το 904 οι Σαρακηνοί πολιορκούν τη Θεσσαλονίκη. Ο στρατηγός Πε-

τρωνάς βυθίζει μπροστά στο παραθαλάσσιο τείχος, που από τις προσχώσεις είχε γίνει ευάλωτο, πλίνθους, πέτρες, σαρκοφάγους και άλλα μαρμάρινα κομμάτια από τα νεκροταφεία των εθνικών της πόλης, όπως μαρτυρεί ο Καμενιάτης, δημιουργώντας ένα ακόμη υποθαλάσσιο φράγμα. Όμως το σχέδιο μένει ημιτελές και οι διάδοχοί του στρατηγού Λέων Χατζηλάκιος και Νικήτας επιχειρούν να υψώσουν το θαλάσσιο τείχος και να κατασκευάσουν ξύλινους πύργους. Τελικά οι Σαρακηνοί, υπό τον Λέοντα Τριπολίτη, εισβάλλουν στην πόλη από το θαλάσσιο τείχος και τη λεηλατούν. Με αυτοκρατορικό χρυσάφι η Θεσσαλονίκη γλιτώνει την πυρπόληση αλλά 22.000 αιχμάλωτοι, μεταξύ των οποίων και ο Καμενιάτης και οι στρατηγοί, σύρονται στα σκλαβοπάζαρα της Κρήτης και της Ανατολής. Για τη μεταφορά τους - ως τραγική ειρωνεία - χρησιμοποιείται «πληθύς πλοίων της πόλεως».

Μετά την άλωση οι Βυζαντινοί φέρνουν στη Θεσσαλονίκη μια μονάδα από το στόλο του Αιγαίου, δηλαδή μια «μερία», και δημιουργούν μία «σκάλα» στη θέση της αρχαίας Αντιγόνης (Ν. Καλλικράτεια) για το στόλο. Έχει υποστηριχθεί (Γ. Θεοχαρίδης) ότι η «Καλαμαρία» πήρε το όνομά της από τη βυζαντινή «σκάλα-μερίας».

Σύντομα η Θεσσαλονίκη ανασυγκροτείται, τα θαλάσσια τείχη ανοικοδομούνται και μέσα στο 10ο αι., μετά την απώλεια της Συρίας και της Αιγύπτου για τη Βυζαντινή Αυτοκρατορία, αναδεικνύεται στη δεύτερη μεγάλη εμπορική και βιοτεχνική πόλη της Ανατολής μετά την Κωνσταντινούπολη.

Κατά τα μέσα όμως του 11ου αι. εμφανίζονται άλλοι εχθροί, αυτή τη φορά από τη Δύση: οι Νορμανδοί και οι Λατίνοι. Η κυριαρχία στα Βαλκάνια περνάει και γ'αυτούς από το στρατηγικό και εμπορικό κέντρο της περιοχής, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Οι Νορμανδοί κυριεύουν την πόλη στα 1185 και την κρατούν για ένα χρόνο. Η πορεία όμως της Θεσσαλονίκης δεν ανακόπτεται. Και μεταξύ των άλλων, ο Ευστάθιος σημειώνει ότι το λιμάνι της πόλης συγκεντρώνει για εξαγωγή το μεγαλύτερο μέρος των σλαβικών προϊόντων, από μέλι και άλογα της Μολδαβίας μέχρι παστωμένα ψάρια, κερί και χαβιάρι της Ρωσίας και, φυσικά, δημητριακά.

Στα λιμάνια της συνωστίζονται πολλοί Βαλκάνιοι και Μεσογειακοί, ναυτικοί και έμποροι, αχθοφόροι αλλά και τελωνειακοί, που ελέγχουν τα πλοία και τα εμπορεύματά τους και επιβάλλουν δασμούς.

Πολλοί Βενετοί και Γενοβέζοι έμποροι εγκαθίστανται στη Θεσσαλονίκη πριν, την ίδρυση του φράγκικου «Βασιλείου της Θεσσαλονίκης» (1204-1224) και αργότερα εξασφαλίζουν από τον αυτοκράτορα Μιχαήλ Παλαιολόγο προνόμια (1261-1277) και ιδρύουν αγορές, εμπορικά πρακτορεία, ναό, συνοικία (ο μετέπειτα Φραγκομαχαλάς), προξενεία και σημαντικές λιμενικές διευκολύνσεις. Αρκετοί Θεσσαλονικείς όμως αντιδρούν και αρνούνται να φορτώσουν τα ιταλικά καράβια, επειδή βλέπουν να θίγονται τα συμφέροντά τους.

Ήδη όμως το λιμάνι της Θεσσαλονίκης



συγκεντρώνει το εμπόριο μιας ευρύτατης βαλκανικής και μεσογειακής περιοχής.

ΝΕΟΙ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ

Οι επαφές, μάλιστα, των εμπορών και των ναυτικών της Θεσσαλονίκης με τις ιταλικές δημοκρατίες - και κυρίως με της Γένοβας - διευρύνουν τους ιδεολογικούς τους ορίζοντες.

Ήδη η «Συντεχνία των Ναυτικών» της πόλης είναι γερά οργανωμένη και με έντονους αγώνες και προνόμια που έχει εξασφαλίσει, επηρεάζει σημαντικά το λαό της Θεσσαλονίκης. Η εξέγερση όμως των ποπολάρων το 1339 στη Γένοβα και σε άλλες ιταλικές πόλεις, εμπνέει και τους Ζηλωτές της Θεσσαλονίκης, που για επτά χρόνια (1342-1349) εγκαθιδρύουν στην πόλη ένα πρωτοποριακό καθεστώς λαϊκής δημοκρατίας. Τα σημαντικότερα ηγετικά στελέχη του κινήματος είναι οι ναυτεργάτες του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Γενικότερα όμως ο 14ος αι. είναι για τη Θεσσαλονίκη ο «χρυσός αιώνας» της. Οι τέχνες και τα γράμματα αναπτύσσονται, οι κοινοτικοί θεσμοί αναζωογονούνται, η «πολυάνθρωπος» πόλη των 50.000 κατοίκων (1315) ακτινοβολεί. Στη μεγάλη εμποροπανήγυρη

των «Δημητρίων» συρρέουν χιλιάδες επισκέπτες και έμποροι από την Ιβηρική μέχρι τη Σκυθία και από την Κελτική μέχρι την Αίγυπτο. Από το Νόβγκοροντ του ρωσικού Βόλγα, καταγράφει ο Falmerayer, έμποροι μέσω του Δούναβη και του Βελιγραδίου έρχονται στη Θεσσαλονίκη για να μπουν στα καράβια για την Αλεξάνδρεια. Και μέχρι τις αρχές του 15ου αι. εξαγονται προς τη Δύση τεράστιες ποσότητες εμπορευμάτων και ιδίως σιτηρών της βαλκανικής ενδοχώρας.

ΤΟ «ΜΑΝΔΡΑΚΙΟΝ»

Ήδη όμως από το 1383 οι Τούρκοι εμφανίζονται στον ορίζοντα της πόλης και μετά από τετραετή πολιορκία την καταλαμβάνουν για πέντε χρόνια. Την επόμενη φορά, το 1430, η κατάληψη θα είναι οριστική. Η παράδοση της Θεσσαλονίκης λίγο πριν (1423) στα χέρια των Βενετών, δεν θα τη σώσει. Μέσω του Cerebulum, όπως λέει ο Αναγνώστης, η φρουρά της πόλης θα επιβιβαστεί στα καράβια και θα την εγκαταλείψει. Αρχίζει η παρακμή.

Το λιμάνι, που ήδη από τις αρχές του 15ου αι. χαρακτηρίζεται ως «μανδράκιον», δηλ. λιμανάκι, μετά το 1430 αναφέρεται ως αποβά-

θρα. Οι προσχώσεις, δυτικά από τον ποταμό Γαλλικό (Εχέδωρο) αλλά και τους χειμάρρους του Λοξού Λάκκου και του Δενδροπόταμου, και ανατολικά από τους δύο χειμάρρους που κατέληγαν στο χώρο του Λευκού Πύργου, φαίνεται πως εξουδετερώνουν και το ρωμαϊκό και το βυζαντινό λιμάνι. Η ξύλευση - κυρίως για ναυπήγηση - και η βόσκηση στους λόφους πάνω από την πόλη είχαν εξαφανίσει τη δασώδη βλάστηση που συγκρατούσε το χώμα και κανείς δεν ήταν σε θέση να καθαρίσει το βυθό των λιμανιών.

Μια τόνωση της πόλης, που από την άλωση της είχε περιοριστεί στους 7.000 κατοίκους, έρχεται το 1492 από την Ισπανία, από όπου εκδιώκονται οι Εβραίοι και μαζί με άλλους από διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, συγκροτούν μια δραστήρια εμπορική κοινότητα στη Θεσσαλονίκη, που αναζωογονεί και την κίνηση του λιμανιού, γύρω απ' το οποίο και κατοικούν.

Μια νέα κρίση όμως έρχεται να υποβαθμίσει το ρόλο του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, όπως και όλα τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Οι Πορτογάλοι, οι Άγγλοι και οι Ολλανδοί παραπλέουν την Αφρική και αρχίζουν ν'αναπτύξουν τακτική θαλάσσια επικοινωνία με τις Ινδίες, παρακάμπτοντας τη Μεσόγειο και τους χερσαίους δρόμους των καραβανιών. Με την ανακάλυψη της Αμε-

μαντή, δηλ. τα «Λαδάδικα», επί τουρκοκρατίας θα ονομασθεί Istira, δηλ. Αγορά. Ήταν η μόνη συνοικία που βρισκόταν έξω από τα τείχη της πόλης μέχρι τα τέλη του 19ου αι. Αυτή η περιοχή αναπτύχθηκε πάνω ακριβώς στο βυζαντινό λιμένα, που είχε επλωματωθεί ήδη από την αρχή της τουρκοκρατίας και αποτέλεσε το κέντρο κονδρεμπορίου της πόλης. Στην πλατεία της αγοράς που ονομαζόταν Lonca, βρισκόταν και το κέντρο των Συντεχνιών ενώ η αποβάθρα του λιμανιού ήταν μια απλή ξύλινη προβλήτα.

Ταυτόχρονα όμως με τη δραστηριοποίηση των Ελλήνων, από τα τέλη του 17ου αι., αρχίζουν να ενδιαφέρονται και πάλι για την Ανατολή οι Μεγάλες Δυνάμεις της Ευρώπης, που ανταγωνίζονται για την κατάκτηση των αγορών της. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης γίνεται και πάλι ελκυστικό και μέσα στον 18ο αι. ιδρύονται μια σειρά από προξενεία και ευρωπαϊκοί εμπορικοί οίκοι. Η πόλη εξελίσσεται σε κέντρο του διεθνούς εμπορίου και σταθμό στην επέκταση «προς Ανατολάς». Από εδώ εξάγονται προς την Κεντρική Ευρώπη σιτηρά, μπαμπάκι, δέρματα, καπνά και εισάγονται ευρωπαϊκά βιομηχανικά προϊόντα. Η Θεσσαλονίκη, από το 1720 και μετά, γίνεται το δεύτερο, μετά τη Σμύρνη, κέντρο του εξωτερικού εμπορίου της Αυτοκρατορίας.

Όμως μετά την αποτυχημένη εξέγερση του 1821 στη Μακεδονία οι Έλληνες της Θεσσαλονίκης μειώνονται σημαντικά. Παρόλα αυτά, από τα μέσα του 19ου αι. οι διεθνείς συγκυρίες (Κριμαϊκός πόλεμος, αμερικανικός εμφύλιος) ευνοούν την ανάπτυξη του εμπορίου της Θεσσαλονίκης. Εκτός από τα σιτηρά, ο Γάλλος πρόξενος γράφει στα 1863 ότι τα ελληνικά και τα γαλλικά πλοία δεν προφταίνουν να φορτώνουν βαμβάκι. Σταδιακά όμως τα ελληνικά ιστιοφόρα πλοία, που είχαν τα πρωτεία στο λιμάνι της πόλης, αρχίζουν να περιορίζονται μετά τη διάδοση των ατμόπλοιων των ευρωπαϊκών χωρών.

Επιπλέον, τα ατμόπλοια, που έχουν τώρα μεγαλύτερες διαστάσεις και χωρητικότητα από τα ιστιοφόρα, απαιτούν μεγαλύτερα βάθη και μεγαλύτερες αποβάθρες. Ήρθε πια ο καιρός του εκσυγχρονισμού για όλα τα παλιά λιμάνια.

Στη Θεσσαλονίκη κατεδαφίζονται το 1870 τα παραθαλάσσια τείχη και διαμορφώνεται η προκουμαία με μια μικρή αποβάθρα στο Λευκό Πύργο και ένα ευθύγραμμο κρηπίδωμα με μια μεγαλύτερη αποβάθρα στο ύψος της σημερινής οδού Κουντουριώτου, όπου και κατασκευάζονται οι νέες εμπορικές αποθήκες και ένα νέο τελωνείο (1875, A. Vitali).

Ολόκληρη η πόλη αποκτά δίκτυα υποδομής και βιομηχανίες. Δυτικά του λιμανιού κατασκευάζεται ο (παλιός) σιδηροδρομικός σταθμός που συνδέεται με τα Σκόπια (1871) και μέσω Βελιγραδίου (1888) με το ευρωπαϊκό δίκτυο. Η κίνηση του λιμανιού αυξάνεται. Από 5.633 πλοία χωρητικότητας 425.016 τόνων το 1881, υποδέχεται το 1889 8.946 πλοία (τα 1.540 ατμόπλοια) χωρητικότητας 1.467.517 τόνων.

Και πάλι όμως η πόλη δεν έχει σύγχρονο λιμάνι. Γι' αυτό και το 1888 συμφωνείται η κατασκευή ενός τεχνητού λιμανιού, του οποίου η κατασκευή αρχίζει το 1899, με βάση μια σύμβαση του 1896 μεταξύ της Εταιρείας κατασκευής του Λιμανιού και του Γάλλου βουλευτή E. Bartissol. Τα έργα καθυστερούν και το 1904 υπογράφεται νέα σύμβαση, που δίνει στην ανάδοχο εταιρεία, υπό τον τίτλο «Εταιρεία Κατασκευής και Εκμετάλλευσης του Λιμένος Θεσσαλονίκης», το δικαίωμα εκμετάλλευσης για 40 χρόνια. Κατασκευάζονται το 1904 οι αποθήκες του πρώτου προβλήτα και το 1910 το νέο τελωνείο (Eli Modiano).

Με τη σύνδεσή του με το σιδηροδρομικό σταθμό το λιμάνι μπορεί να ανταποκριθεί ικανοποιητικά στον αναβαθμισμένο του ρόλο. Από το 1906 αρχίζει να λειτουργεί για αστικές μετακινήσεις και μια ατμοπλοϊκή γραμμή με μικρά караβάκια, από το σημερινό λιμάνι μέχρι το Καραμπουρνάκι. Η ηλεκτροκίνηση των τραμ (1908) τα εξουδετερώνει αλλά η πλοιοκτήτρια εταιρία (Shirketi-Hairie) συνεχίζει να εκμεταλλεύεται ατμοπλοϊκές γραμμές προς την Κασσάνδρα και την Κατερίνη. Αργότερα οι γραμμές θα επεκταθούν.

Στις αρχές του 20ου αι. η Θεσσαλονίκη με 150.000 κατοίκους είναι πια η τέταρτη σε πληθυσμό πόλη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Προηγείται η Κωνσταντινούπολη με 1 εκατομμύριο, η Σμύρνη με 300.000 και η Βηρυτός με 170.000.

Από πλευράς εμπορίου όμως ακολουθεί, ως δεύτερη, την Κωνσταντινούπολη, αφού ανάμεσα στα 1840 και 1912 ο όγκος του μεταπρατικού εμπορίου της 20πλασιάζεται. Δεύτερη είναι και σε εργατικό πληθυσμό ενώ και η βιομηχανική της ανάπτυξη είναι επίσης σημαντική.

Τη στιγμή που, το 1912, η Θεσσαλονίκη περνάει σε ελληνικά χέρια, το λιμάνι της βρίσκεται ακόμη σε άνθιση.

Πρόκειται όχι μόνο για το ένα από τα τρία σημαντικότερα λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αλλά και για το κυρίαρχο λιμάνι της Βαλκανικής. Για τη Σερβία μάλιστα αποτελεί την πύλη ολόκληρου του εισαγωγικού της εμπορίου, μια και η προσάρτηση της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης στην αυτοκρατορία των Αψβούργων (1908) της στέρησε τα λιμάνια της Αδριατικής.

Το 1911 το εξαγωγικό εμπόριο του λιμανιού της Θεσσαλονίκης ανερχόταν σε 40 εκατομ. τόνους - το 1/7 ολόκληρης της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας - ενώ το εισαγωγικό σε 120 εκατομ. τόνους. Ακόμη και σημαντικές αγορές της μικρασιατικής Τουρκίας συχνά έκαναν τις προμήθειές τους από τη Θεσσαλονίκη.

Ανατίναξη του λιμένος από τους Γερμανούς, 1944

ρικής, το κέντρο βάρους του παγκόσμιου εμπορίου μετατοπίζεται πια στον Ατλαντικό.

Οι Βενετοί χάνουν και την Κρήτη (1669) και παρασέρνουν στην οικονομική καταστροφή και τους Εβραίους, που χρησιμοποιούν ως μεσάζοντες. Οι Έλληνες της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας εκμεταλλεύονται την ευκαιρία και παίρνουν το εμπόριο και τη ναυτιλία στα χέρια τους.

ΤΑΡΣΑΝΑΣ ΚΑΙ ΝΕΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

Η Θεσσαλονίκη, παρόλο που δεν διέθετε πια τεχνητό λιμάνι, αλλά μια αποβάθρα «μακράν από το περιτείχισμα», είχε επιλεγεί γύρω στα 1600 ως ο επίσημος ταρσανάς (ναυπηγείο) του τουρκικού στόλου, που είχε υποστεί πανωλεθρία στη ναυμαχία της Ναυπάκτου. Η στρατηγική της θέση παραμένει και μετά την καταστρεπτική πυρκαγιά της πόλης το 1620. Γι' αυτό και, όταν ο περιηγητής Εβλιγιά Τσελεμπί αναφέρεται στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης (1665), εννοεί ολόκληρο το μυκό του κόλπου - φυσικά και το Κελλάριον.

Η περιοχή πάνω από τη σημερινή οδό Κουντουριώτου και μέχρι την οδό Ολυμπίου Δια-

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΧΕΡΙΑ

Μετά το 1912 όμως, τους εθνικούς ανταγωνισμούς και τη συγκρότηση ανεξάρτητων βαλκανικών κρατών, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης χάνει μεγάλο μέρος της ενδοχώρας του και -κατ'ανάγκη- και την οικονομική του σημασία.

Για να αντιμετωπισθεί η συρρίκνωση της κίνησης και της επιρροής του, η κυβέρνηση του Ελευθέριου Βενιζέλου αποφασίζει το 1914 την ίδρυση της «Ελευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης», και προσδιορίζει τα όριά της (1915). Επρόκειτο για μια παλιότερη διεθνή πρακτική για λιμάνια στα οποία εκφορτώνονται, παραμένουν και φορτώνονται για εξαγωγή (transit) εμπορεύματα χωρίς καταβολή τελωνειακών δασμών, με βασικό κίνητρο την αύξηση της εμποροναυτιλιακής κίνησης του λιμανιού, παραχωρείται μια σημαντική έκταση και αποθήκες (αλλά και δυνατότητα ίδρυσης μονάδων μεταποίησης).

Βέβαια, οι περιπέτειες του Α' Παγκοσμίου Πολέμου και οι Βαλκανικοί Πόλεμοι εμποδίζουν την υλοποίηση της ιδέας αυτής για τη Θεσσαλονίκη που ο αρχικός οραματιστής της Γ. Κοφινάς (διευθυντής των Οικονομικών Υπηρεσιών Μακεδονίας) φανταζόταν σε ρόλο για το Αιγαίο, αντίστοιχο με αυτόν του Αμβούργου για τη Βόρεια Θάλασσα και της Τερνέστης στην Αδριατική.

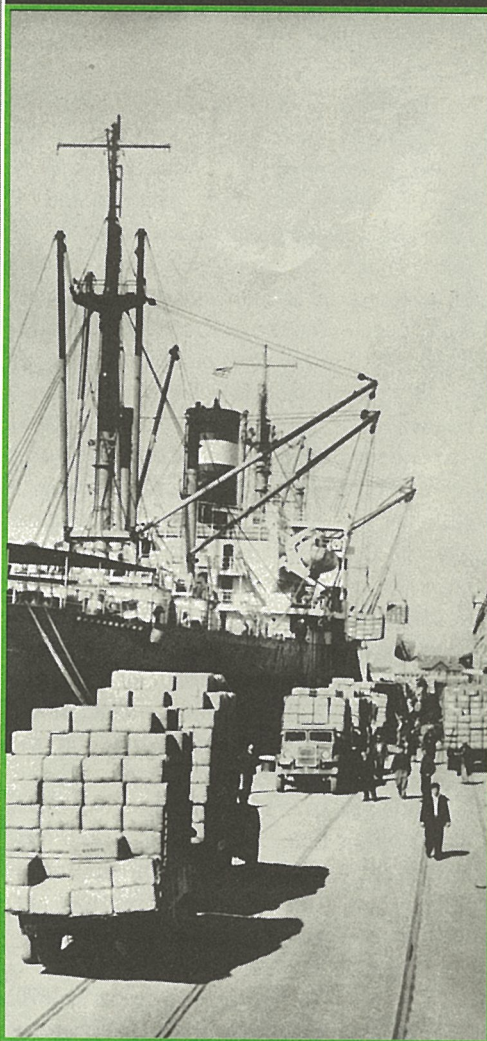
Από τους πολέμους εμποδίζεται και η ανάπτυξη του εργατικού κινήματος. Οι λιμενεργάτες της Θεσσαλονίκης είχαν ήδη οργανωθεί από την αρχή του αιώνα και με ηγέτη τον νεότουρκο Κερίμ Αγά συμμετείχαν σε απεργίες και κινητοποιήσεις. Το 1908 απεργούν μαζί και οι 5.000 λιμενεργάτες της Θεσσαλονίκης και της Κωνσταντινούπολης. Σωματείο όμως, το Σύνδεσμο Εργατών Λιμένος Θεσσαλονίκης, θα δημιουργήσουν το 1919. Την πρώτη επιτροπή αποτελούσαν οι Π. Ιακωβίδης, Α. Βενετάτος, Θ. Ιωαννίδης, Μ. Στερνάνο, Δ. Μεσλίνο και Δ.Σ. Μάνο (3 χριστιανοί και 3 εβραίοι).

Έχει προηγηθεί ο Μεγάλος Πόλεμος στα 1914-19, που για τη Θεσσαλονίκη σήμανε την έντονη στρατιωτική χρήση του λιμανιού από τους συμμάχους. Το λιμάνι γλίτωσε με τεράστιες προσπάθειες από την πυρκαγιά του 1917 και μόνο κάποια πλοία που ήταν δεμένα στην προκυμαία δεν πρόλαβαν να σωθούν.

Από το 1923 ο Γ. Κοφινάς, ως Υπουργός Οικονομικών τώρα, ξεκινά και πάλι τις διαδικασίες της Ελεύθερης Ζώνης. Συγκροτείται το 1924 η Επιτροπή της Ε.Ζ.Θ. ως ΝΠΔΔ, ορίζονται τα όριά της σε μια έκταση 170.000 τ.μ. και οργανώνεται με Οργανισμό και Κανονισμό (1925). Ταυτόχρονα προωθούνται απαλλοτριώσεις των ήδη εγκαταστημένων εμπορών και βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Με ένα δάνειο 10 εκατ. δρχ. από την Εθνική Τράπεζα επισκευάζονται ή κατασκευάζονται νέες αποθήκες, υπόστεγα κ.λπ. και κατασκευάζονται σιδηροδρομικές γραμμές. Τα επίσημα εγκαινία της ΕΖΘ γίνονται στις 18-10-1925.

«Τη στιγμή αυτή - θα πει στις 30.6.1924 ο Μαυουήλσκι στην Κομιντέρν - διεξάγεται σκληρή μάχη γύρω από τη Μακεδονία και ιδιαίτερα για την απόκτηση διεξόδου προς το Αιγαίο Πέλαγος και τη διεκδίκηση του λιμένος της Θεσσαλονίκης από τους μικρούς ληστές στα Βαλκάνια». Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, που το 1923 είχε γίνει το κύριο καταφύγιο των προσφύγων, συνέχιζε να δεσπόζει στις αντιπαράθεσεις.

Τον Ιανουάριο του 1926 ο στρατηγός Θεόδωρος Πάγκαλος κηρύσσει δικτατορία και προσπαθεί να καλύψει τα βαλκανικά νώτα του για να επιτεθεί στην Τουρκία. Δίνει λοιπόν εντολή στον Υπουργό Εξωτερικών Κανακάρη Ρούφο και υπογράφει στις 17 Αυγούστου 1926 μια προνομιακή συμφωνία



για τη Σερβία: καθιστά την Ελευθέρα Ζώνη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης αλλά και έναν διάδρομο κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής μέχρι την Ειδομένη, τμήμα της σερβικής επικρατείας.

Ο Πάγκαλος όμως ανατρέπεται και η συμφωνία δεν κυρώνεται. Η κυβέρνηση Βενιζέλου διαπραγματεύεται νέα συμφωνία και στις 27 Μαρτίου 1929 παραχωρείται στο νεοσύστατο βασίλειο της Γιουγκοσλαβίας - που τώρα πια έχει λιμάνια στην Αδριατική - μια έκταση 94.000 τ.μ. για τη λειτουργία της «Γιουγκοσλαβικής Ελευθέρας Ζώνης». Μια συμφωνία που η ισχύς της θα λήξει το 1975.

Η έκταση αυτή αποτελούσε μέρος του ελληνικού εδάφους και λειτουργούσε βάσει των ελληνικών νόμων όσον αφορά την αστυνό-

μειση και την απονομή της Δικαιοσύνης. Μόνον οι τελωνειακές αρχές ήταν γιουγκοσλαβικές.

ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ

Στη μεσοπολεμική περίοδο η ανάπτυξη του λιμανιού με νέα κτίρια και εκσυγχρονισμό των παλιών οθωμανικών είναι έντονη. Το 1930 ιδρύεται ως ΝΠΔΔ το Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης (νόμος 4463), που αναλαμβάνει από τη γαλλική εταιρεία τη διοίκηση του λιμανιού έναντι ετήσιου μισθώματος 8 εκατομ. δρχ. (η τελευταία δόση θα καταβληθεί το 1956). Το Ταμείο παραλαμβάνει 14 αποθήκες (8.900 m²), 1 σιλό, 3 σταύλους (3.013 m²), 1 χορταποθήκη, γραφεία, αρχεία κ.τ.λ. καθώς και εγκαταστάσεις νερού, ηλεκτροφωτισμού και φωταερίου, σιδηροδρομικές γραμμές μήκους 3,4 χλμ. και 11 περιστρεφόμενες πλάκες. Και βέβαια 2 προβλήτες μήκους 210 m και έναν κυματοθραύστη μήκους 585 m.

Οι προσπάθειες επέκτασης του λιμανιού διακόπτονται από τον πόλεμο. Στις 9 Απριλίου 1941 τα γερμανικά στρατεύματα καταλαμβάνουν το λιμάνι, κατάσχουν τα εμπορεύματα ως λεία πολέμου και διώχνουν όλους τους υπαλλήλους. Η αγγλική και η αμερικανική αεροπορία βομβαρδίζουν έτσι με άνεση το λιμάνι, που καταστρέφεται σε σημαντικό βαθμό. Το έργο τους ολοκληρώνουν οι Γερμανοί με ανατινάξεις των εγκαταστάσεων κατά την υποχώρησή τους τον Οκτώβριο του 1944.

Σιγά σιγά αρχίζει η αποκατάσταση των ζημιών, αρχικά από το Λιμενικό Ταμείο και από το 1950 με χρήματα του Σχεδίου Μάρσαλ. Ο βρετανικός στρατός και η αμερικανική AMAG συμβάλλουν στην προσπάθεια. Το λιμάνι εκσυγχρονίζεται και από το 1959 αρχίζει η κατασκευή του 4ου και 5ου προβλήτη.

Το 1953 το Λιμενικό Ταμείο συγχωνεύεται με τη Ελεύθερη Ζώνη σε ενιαίο Οργανισμό (Ε.Ζ.Λ.Θ.), που από το 1973 μετονομάζεται σε Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.).

Σήμερα στο λιμάνι διασώζονται αρκετά σημαντικά κτίρια, που αναζητούν τη σύνδεσή τους με την πόλη και τις δράσεις της. Και είναι σαφές ότι η φυσιογνωμία του χώρου μπορεί να διατηρηθεί. Εκείνο που παραμένει αναπάντητη πρόκληση είναι η σχέση του λιμανιού με τις βαλκανικές προοπτικές. Για να μην είναι μόνον μια παλιά «ιστορία»...



1. Τοπογραφικό σχεδιάγραμμα της Θεσσαλονίκης προς τὸ μέρος τῆς θάλασσας. Ἡ θέση τῶν εὑρημάτων τοῦ θαλασσίου τείχους καὶ ἄλλων μνημείων.

(Χ.ΜΠΑΚΙΤΖΗΣ, 1974)

ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΤΕΙΧΩΝ

- | | | |
|--|--|---|
| 1— Το φρούριο του Βαρδαρίου | 12— Θέση τείχους στην πλατεία
Ελευθερίας | 20— Τμήματα τειχῶν στην οδό Μητρο-
πόλεως 80 |
| 2— Τμήμα τείχους στην οδό Φράγκων 9 | 13— Τουρκικά λουτρά | 21— Τμήμα τείχους στην οδό
Μητροπόλεως 92 |
| 3— Τμήμα οικοδομήματος στην οδό Φρά-
γκων 13 | 14— Θέση τείχους στη Στοά Τόπη | 22— Το Οκτάγωνο |
| 4— Η πύλη του Λέοντος | 15— Θέση τείχους στην οδό Μητροπό-
λεως 28 | 23— Η εκκλησία της Νέας Παναγίας |
| 5— Η πρώην Τουρκική Τράπεζα | 16— Τμήμα τείχους (;) στην οδό Προξέ-
νου Λάμπρου Κορομηλά 32 | 24— Θέση τείχους στην οδό Μεγάλου
Αλεξάνδρου 75 |
| 6— Η εκκλησία των καθολικῶν | 17— Η κινστέρνα της Παναγίας Ελεού-
σας | 25— Τμήματα τείχους στην οδό Παύλου
Μελά 1 και οδό Δημητρίου Γούναρη 4 |
| 7— Το Μπεζεστένι | 18— Η Μητρόπολη | 26— Λευκός Πύργος |
| 8— Η πύλη του Γιαλού | 19— Τμήμα τείχους και πρόβολος στην οδό
Προξένου Λάμπρου Κορομηλά 32 & 34 | 27— Τα ανατολικά τείχη |
| 9— Τμήματα τειχῶν στη γωνία των οδῶν
Τσιμισκή και Κατούνη | | 28— Τμήμα τείχους στη γωνία των οδῶν
Φράγκων-Λέοντος Σοφού και Βεροίας |
| 10— Η εκκλησία του Αγίου Μηνά | | |
| 11— Ο πύργος της Αποβάθρας | | |



ΒΑΛΚΑΝΙΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΥΛΗ

Συνέντευξη στη Θεοδώρα Αυγέρη

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, Γενικός Διευθυντής Ο.Λ.Θ.



Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δημιουργήθηκε πριν από δύο χιλιάδες χρόνια, ταυτόχρονα με την πόλη, προκειμένου να προσδώσει στο Βασίλειο της Μακεδονίας την αναγκαία ναυτική κάλυψη. Από τότε εξακολουθεί να αποτελεί το πρώτο εξαγωγικό και διαμετακομιστικό λιμάνι της χώρας, τη θαλάσσια πύλη της βαλκανικής ενδοχώρας. Η πλεονεκτική γεωγραφική του θέση, πάνω στον άξονα της Εγνατίας οδού και τα διευρωπαϊκά δίκτυα Βορρά - Νότου, ο σύγχρονος και κατάλληλος εξοπλισμός του για την εξυπηρέτηση φορτίων όλων των ειδών, το καθιστούν τον πιο απαραίτητο και πλησιέστερο Λιμένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις χώρες της Παραευξείνιας Ζώνης και των Βαλκανίων.

Καλύπτει μία έκταση 1.250.000 τ. μ. που σε ετήσια βάση διακινεί περίπου 15.000.000 τόνους φορτίων, εκ των οποίων 7.000.000 τόνοι είναι γενικό φορτίο και 8.000.000. τόνοι υγρών καυσίμων. Ετησίως καταπλέουν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης πάνω από 3.500 πλοία, μεταφέρονται 215.000 επιβάτες και φορτοεκφορτώνονται πάνω από 210.000 containers.

Ο κ. Δημήτρης Παπαδόπουλος, πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένων, βασικό στέλεχος του από το 1965, φωτίζει ένα σημαντικό μέρος της εικόνας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης:

Η σημασία του λιμανιού ήταν πάντοτε υπερτοπική. Όταν όμως προέκυψαν τα σύνορα σε μια κοντινή απόσταση από την πόλη, απ' το λιμάνι, αυτόματα μπήκε ένας φραγμός στην περιοχική επιρροή του, στην περιοχική δηλαδή που αυτό εξυπηρετούσε. Είναι αξιοσημείωτο ότι κάποιιοι άνθρωποι ήδη από το 1914 το συνειδητοποίησαν αυτό. Αμέσως ίδρυσαν την «Ελεύθερη Ζώνη», αφού προηγουμένως εκδόθηκε ο απαραίτητος νόμος, ο 390/1914. Αυτό το έκαναν για να διατηρήσουν τη σημασία του λιμανιού, τους πελάτες του, αυτούς που βρίσκονταν πέρα από τα σύνορα τα οποία προέκυψαν μετά τον πόλεμο. Ακολούθησε βέβαια ο παγκόσμιος πόλεμος, η περίοδος του εθνικού δικασμού, η εκστρατεία στην Τουρκία, η μικρασιατική καταστροφή. Το ελληνικό κράτος ανέκτησε την υπόστασή του μετά το 1922-23. Όλα αυτά είχαν ως συνέπεια να ξεκινήσει η ουσιαστική λειτουργία της Ελεύθερης Ζώνης μετά το 1925. Επρόκειτο για την «Ελληνική Ελεύθερη Ζώνη». Συγχρόνως η υπογραφή μιας συμφωνίας, που ήταν απόρροια της συμμετοχής και της τότε Γιουγκοσλαβίας στον πόλεμο, έδωσε στη χώρα αυτή την επονομαζόμενη «Γιουγκοσλαβική Ελεύθερη Ζώνη». Αυτή διατηρήθηκε πενήντα συνεχή έτη και καταργήθηκε σχετικά πρόσφατα, το 1975.

Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Κατά την περίοδο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η εκμετάλλευση του λιμανιού ανήκε σε μια γαλλική εταιρία. Ήδη από την περίοδο αυτή υπήρχαν σχέδια ανάπτυξής του, με βάση τα δεδομένα της εποχής, για τα πλοία και τα φορτία της.

«Δύο οργανισμοί, δύο νομικά πρόσωπα ήταν επιφορτισμένα με τις δραστηριότητες του λιμανιού. Ο ένας ήταν η «Ελευθέρα Ζώνη Θεσσαλονίκης» και ο άλλος το «Λιμενικό Ταμείο». Το **Λιμενικό Ταμείο** είχε τη φροντίδα κατασκευής των έργων ενώ παράλληλα ήταν και αρμόδιο για τη διακίνηση των φορτίων καθαρά τοπικού ενδιαφέροντος. Η Ελευθέρα Ζώνη, η Ελληνική Ελεύθερη Ζώνη, η οποία είχε ειδικό τελωνιακό καθεστώς, ήταν το κομμάτι εκείνο του λιμανιού που είχε σχέση με τη διαμετακόμιση, με το transit φορτίο, με το φορτίο των βόρειων γειτονικών χωρών. Όμως η Ελευθέρα Ζώνη πρόσφερε και κάτι πολύ σημαντικό και στα ελληνικά φορτία. Μπορούσαν τα φορτία που εισάγονταν στη χώρα μας, να έρχονται στην περιοχή της Ελευθέρας Ζώνης και να αποθηκεύονται σ'αυτή. Από εκεί έβγαιναν στην αγορά κατά μικρές-μικρές ποσότητες, όσες χρειαζόνταν κάθε φορά, ανάλογα με τις ανάγκες του εμπόρου.

Αυτή ήταν η λογική της Ελευθέρας Ζώνης. Μόνο που ήταν και εξακολουθεί να είναι εμπορική και όχι βιομηχανική ή βιοτεχνική Ελεύθερη Ζώνη. Βέβαια κατά καιρούς σ'αυτόν το χώρο λειτούργησαν και κάποιες βιοτεχνίες, κυρίως μεταποίησης. Για παράδειγμα υπήρχαν στο χώρο της Ελευθέρας Ζώνης δύο γερμανικές εταιρίες οι οποίες έφτιαχναν ρούχα. Έφεραν από έξω το ύφασμα, χωρίς να πληρώνονται δασμοί, ενώ εδώ μέσα γινόταν η μεταποίηση. Κατόπιν τα έτοιμα, πλέον, ρούχα φορτώνονταν και πάλι στα πλοία με τα οποία έφευγαν έξω.

Ελεύθερη Ζώνη και Λιμενικό Ταμείο, στις αρχές της δεκαετίας του '50, συνενώθηκαν δημιουργώντας έναν ενιαίο οργανισμό, που ονομάστηκε **Ελεύθερη Ζώνη και Λιμνή Θεσσαλονίκης**. Αυτός ήταν επιφορτισμένος με το έργο της φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης των διακινούμενων εμπορευμάτων. Σ' αυτό τον οργανισμό δεν ανήκαν οι λιμενεργάτες, οι φορτοεκφορτωτές. Το 1970 δημιουργήθηκε ο «**Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης**» ο οποίος συμπεριέλαβε και τους λιμενεργάτες»

ΤΑ CONTAINERS

Γερανογέφυρες μεγάλης ανυψωτικής ικανότητας πολλών τόνων, μηχανήματα μεταφοράς και στοίβαξης κιβωπίων, πλατφόρμες, ρυμουλκά οχήματα λειτουργούν στον Τερματικό Σταθμό Εμπορευματοκιβωπίων, τον λεγόμενο Container Terminal. Αυτός αποτελεί το μέλλον του Λιμένος Θεσσαλονίκης μιας και, ολοένα και περισσότερο, η μεταφορά των φορτίων γίνεται μέσα σε εμπορευματοκιβώπια. Ο χώρος που βρίσκεται εκτός του τερματικού σταθμού αποτελεί το συμβατικό-κλασικό λιμάνι, στο οποίο διακινούνται δημοφιλή, φορτία σε υγρή κατάσταση, ζώα, ενώ παράλληλα εντός των

ορίων του πλευρίζουν τα επιβατηγά πλοία, τα υδροπτερυγα και τα κρουαζιερόπλοια.

«Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι λιμάνι κυρίως εμπορικό. Σ'αυτό διακινούνται και καύσιμα τα οποία όμως είναι ένα φορτίο που δεν ανήκει στην αρμοδιότητα του Οργανισμού Λιμένος. Όσον αφορά στα υπόλοιπα φορτία που διακινούνται από το εμπορικό τμήμα του λιμανιού, αυτά είναι πάσης φύσεως προϊόντα. Το λιμάνι ήταν πάντοτε λιμάνι για γενικά φορτία, από το κάρβουνο και το μέταλλευμα, έως τα βαριά προϊόντα και τα μικροφορτία. Εκείνο που πρέπει να τονίσουμε είναι ότι τα τελευταία χρόνια έχει αναπτυχθεί ο σταθμός των containers. Πρόκειται για ένα σχετικά καινούργιο σύστημα μεταφοράς φορτίων, όπου και εκεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει δημιουργήσει μεγάλη υποδομή.»

Η ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Η επιβατική κίνηση από το λιμάνι της πόλης άρχισε ουσιαστικά να εκδηλώνεται στα τέλη της δεκαετίας του '80. Το άλλο μεγάλο λιμάνι της χώρας, αυτό του Πειραιά, μονοπωλούσε τις σημαντικότερες γραμμές προς τα νησιά και κατά συνέπεια όλη την τουριστική κίνηση. Πλέον, εκτός από τις τακτικές γραμμές ferry boats που

συνδέουν τη Μακεδονία και τη Θράκη με τα νησιά του Αιγαίου, τα ιπάμενα δελφίνια προς τη Χαλκιδική και τις Σποράδες, υπάρχει ναυτιλιακή γραμμή που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με το Νοβοροσίσκ, τη Μαύρη Θάλασσα.

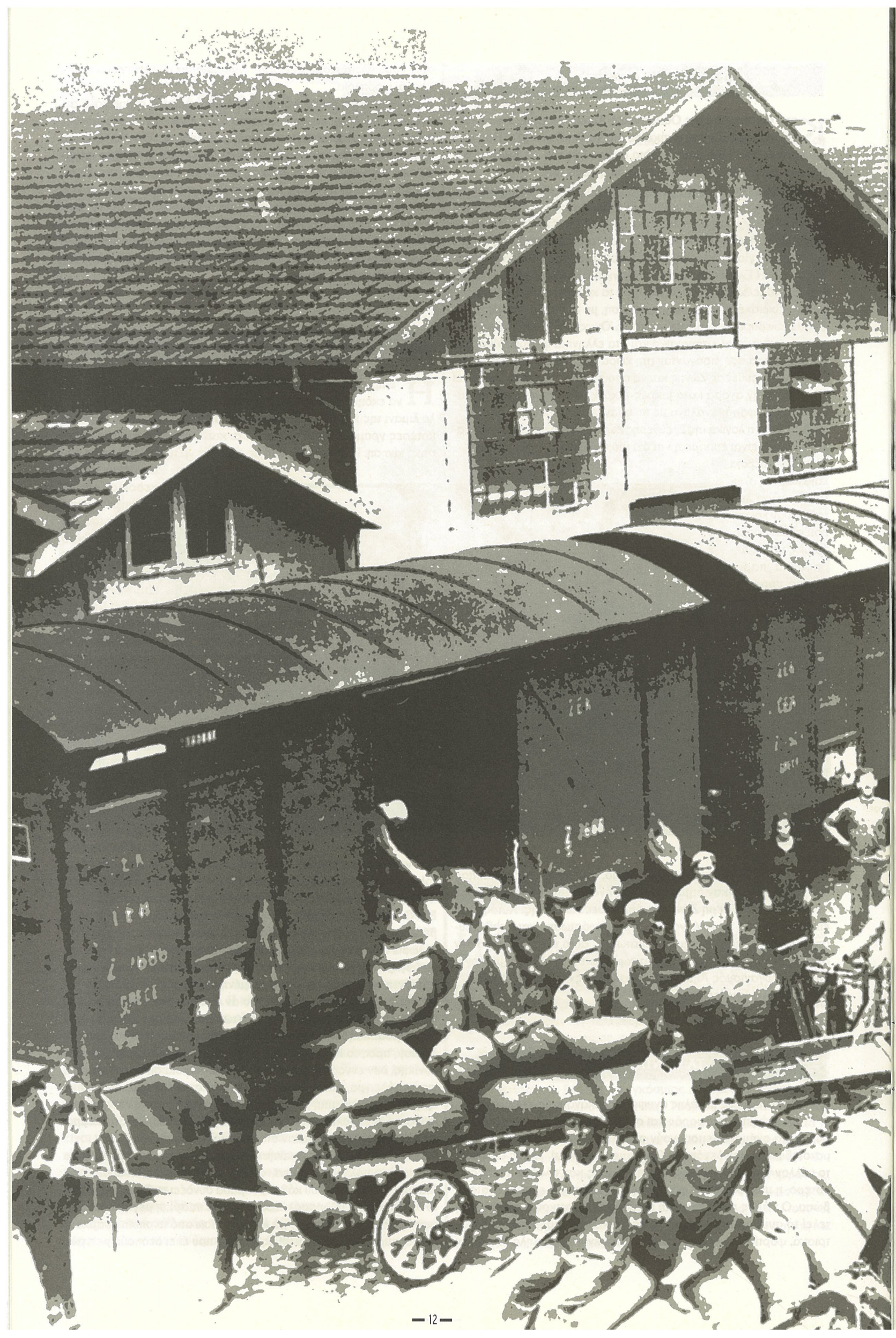
«Όσον αφορά στην επιβατική κίνηση προς το εξωτερικό, πρέπει να απαντήσουμε καταρχάς στο ερώτημα: ποιά θα μπορούσε να είναι το εξωτερικό και ποιοι θα μπορού-

σαν να είναι οι επιβάτες προς αυτό; Για να πάμε λοιπόν στην Ανατολική Μεσόγειο, σίγουρα θα χρειαζόμασταν ένα υπερωκεάνιο πλοίο. Φέτος ξεκίνησε δειλά μία γραμμή που κάθε βδομάδα κάνει το ταξίδι Θεσσαλονίκη-Κύπρος-Χάιφα και επιστρέφει. Για να κρατηθούν, βέβαια αυτές οι γραμμές δεν αρκούν, οι μεταφερόμενοι επιβάτες άλλωστε σε μια τέτοια γραμμή πόσοι θα μπορούσαν να είναι; Θα έπρεπε συγχρόνως να μεταφέρονται φορτία ή νταλίκες φορτωμένες με προϊόντα. Η εταιρία της συγκεκριμένης γραμμής καταβάλλει προσπάθειες για τη διατήρησή της. Το αν θα κρατηθεί η γραμμή, είναι κάτι που θα εξαρτηθεί από τον όγκο των φορτίων για τα οποία υπάρχει η προοπτική διακίνησης από την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης προς το Ισραήλ. "Όταν λέμε περιοχή ευρύτερη της Θεσσαλονίκης, δεν εννοούμε μόνο την Ελλάδα. Κάποια σκοπιανά φορτία, για παράδειγμα, που προορίζονται για το Ισραήλ, θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν αυτή την γραμμή. Αντί να πάνε στην Ιταλία ή να διασχίσουν την Τουρκία, μέσω του λιμανιού μας τα εμπορεύματα θα μπορούσαν να πάνε κατευθείαν στον προορισμό τους.

Μία ακόμη γραμμή ξεκίνησε το περασμένο καλοκαίρι, η οποία μας αφήνει πολλά περιθώρια να είμαστε αισιόδοξοι. Είναι αυτή της Μαύρης Θάλασσας που κάθε εβδομάδα συνδέει τη Θεσσαλονίκη με το Νοβοροσίσκ (Οδησσό). Εδώ σίγουρα υπάρχει μεγάλο μέλλον, αφού μιλάμε για περιοχές, για λιμάνια, πίσω από τα οποία υπάρχουν εκατομμύρια άνθρωποι, πλήθος κόσμου που έχει δεσμούς με τη χώρα



Μετά την ανατίναξη από τους Γερμανούς, 1944





ρα μας. Υπάρχουν χιλιάδες πρόσφυγες από τη συγκεκριμένη περιοχή στην Ελλάδα. Όσοι από τους ανθρώπους αυτούς θελήσουν να μετακινηθούν, χρειάζονται τρεις και τέσσερις ημέρες ταξίδι οδικώς, μέσα από περιοχές δύσκολες και επικίνδυνες.

ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΠΟΛΗ

Σε μια προσπάθεια να συνδεθεί το λιμάνι με τον κοινωνικό ιστό της πόλης, η διοίκηση του ΟΛΘ έχει συμφωνήσει για την ανάπλαση τμήματος του παλαιού λιμένα και την αξιοποίησή του για την κάλυψη ευρύτερων αναγκών της πόλης. Οποιοσδήποτε παραχωρήσεις, όμως, χώρων του λιμανιού αφορούν αυτούς που βρίσκονται στον πρώτο προβλήτα. Προς το παρόν, οποιαδήποτε παραχώρηση σε κάποιο άλλο σημείο θα εμπόδιζε την εκτέλεση των λιμενικών εργασιών.

«Η εξέλιξη των φορτίων χάρη στα containers αλλά και από άποψη μεγέθους, οδήγησε σε μία μετακίνηση της λειτουργίας του λιμανιού δυτικότερα. Αυτό είναι κάτι που πρέπει να σημειωθεί, μιας και η μετακίνηση αυτή απελευθέρωσε ένα κομμάτι του λιμανιού, αυτό στον πρώτο προβλήτα, επί του οποίου βρίσκονται τα κεντρικά γραφεία του Οργανισμού. Το κομμάτι αυτό, σαν κερσαίος χώρος δεν έχει ιδιαίτερη πλέον βαρύτητα για την καθεαυτό λειτουργία του ΟΛΘ. Δεν συμβαίνει το ίδιο και με τα κρηπιδώματα. Μπροστά σ' αυτά είναι δεμένα πλοία, τα οποία, είτε έχουν κατασχεθεί, είτε έχουν μεταφερθεί εδώ με ειδικό καθεστώς. Αν ήταν μέσα, μαζί με τα υπόλοιπα πλοία θα στερούσαν λειτουργικά κρηπιδώματα. Στο δυτικό μέρος του λιμανιού έχει απελευθερωθεί μόνο ο κερσαίος χώρος και όχι τα κρηπιδώματα, στα οποία επίσης βρίσκονται τα ρυμουλκά, οι λάντζες, τα μικρά πλοία.

Από τη δεκαετία το '80 ακόμη, πριν καν υπάρξει οποιαδήποτε σκέψη για Πολιτιστική Πρωτεύουσα, ο ΟΛΘ συζητούσε το θέμα της απόδοσης, όχι όμως και της παραχώρησης αυτών των χώρων, προκειμένου να εξυπηρετηθούν λειτουργικές ανάγκες της πόλης, ανάγκες όχι λιμενικές. Στη συνέχεια, όταν προέκυψε το θέμα της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας, ο ΟΛΘ και η Πολιτιστική Πρωτεύουσα προχώρησαν στην υπογραφή συμφωνίας για την αξιοποίηση των πέντε αποθηκών στον πρώτο προβλήτα. Είναι γεγονός ότι υπήρξε ενδιαφέρον για επέκταση αυτής της δραστηριότητας και για ακόμη μεγαλύτερη παραχώρηση. Αναφέρθηκε το κτίριο που στεγάζει τον επιβατικό σταθμό σήμερα, μία αποθήκη επίσης στην ίδια περιοχή, με την προοπτική στέγασης της Κρατικής Ορχήστρας. Η θέση του ΟΛΘ είναι ότι μπορεί ν' αποδώσει χώρους μόνο στον προβλήτα ένα και όχι στον προβλήτα στον οποίο αυτήν τη στιγμή βρίσκεται ο επιβατικός σταθμός, αφού οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα σ' αυτό το σημείο θα δημιουργούσε προβλήματα στις λιμενικές λειτουργίες. Το κτίριο του επιβατικού σταθμού έχει ζητηθεί για χίλιους δύο σκοπούς: για τη στέγαση της Κρατικής Ορχήστρας, του Κέντρου Κινηματογράφου, του Μουσείου Θεσσαλονίκης, του Δημαρχιακού Μεγάρου. Το Δημαρχιακό Μέγαρο τα τελευταία χρόνια έχει γίνει ο «φούρνος του Καραγκιόζη». Είναι το πρόβλημα της πόλης, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι όλες τις λύσεις θα τις δώσει το λιμάνι».

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης προσπαθεί να ανταπεξέλθει στις μεγάλες απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού, με το να βελτιώνει συνεχώς τις συνθήκες ασφάλειάς του, τον τεχνολογικό του εξοπλισμό, με το να γίνεται ελκυστικό για τα μεταφερόμενα φορτία.

«Η ασφάλεια, με την έννοια της περιφρούρησης και της διαφύλαξης των εμπορευμάτων, θα'λεγα ότι είναι εξαιρετική. Δεν έχουμε καμία σχέση με άλλα λιμάνια από τα οποία ακούμε ότι κάηκαν φορτία, ακόμη και ολόκληρα containers. Κάθε χρόνο διακινούνται έξι εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων που προέρχονται και προορίζονται για όλο τον κόσμο.

Τα ατυχήματα είναι πολύ σπάνια ενώ όλα τα μέσα του οργανισμού είναι ασφαλισμένα. Αν κάτι συμβεί, είτε αυτό είναι ζημιά, είτε ατύχημα, υπάρχει και η ανάλογη ασφαλιστική κάλυψη, ενώ οι απώλειες σε ανθρώπινες ζωές είναι φαινόμενο σπάνιο. Το ποσοστό εργατικών ατυχημάτων είναι πολύ μικρότερο από τα ποσοστά σε πολλούς άλλους χώρους εργασίας.»

Ατάκτως Ειρημένα



Συνέπειες της ανατίναξης από τους Γερμανούς

© ΘΑΥΜΑΣΙΟΣ ΛΙΜΗΝ

Εσπιν ουν η πόλις, ως εἴρηται, μεγάλη τε και ευρεία, τείκεσι και προβόλοις συχνοῖς κατωχυρωμένη και το ασφαλές τοις οικήτορσιν ὅσον εκ της τούτων οικοδομῆς παρεχομένη, θαλάσσιον ἔχουσα κόλπον εκ νότου καθηπλωμένον, ω και περικλυζομένη την εκ πλαγίου πλευράν ταις απανταχόθεν εισρεούσαις ολκάσιν ευεπιβατον την προς αὐτήν πορείαν παρέχεται (υποκοιλιίνεται γαρ τις εκείσε θαυμαστός λιμῆν, ασφαλώς υπιάζων τοις πλωτήρσι την εἴσοδον, ταις εκ πνευμάτων παντελῶς απείρατος ταραχαῖς και τον ὄρμον ακύμονα καθιστών, ον εκ της λοιπῆς θαλάσσης ο τεχνίτης ἀπέτεμε (μέσον γαρ απείρξας διά πνος τείκους την των υδάτων ἐπίρροϊαν, συναπείρξεν εκ του προς θάλασσαν και των πνευμάτων τον κλύδωνα. η θάλασσα γαρ τω βυθῷ φυσωμένη και την εκδρομήν προς την χέρσον ερευγομένη, τω διαφράγματι του τῆδε τείκους κωλυομένη, μή ἔχουσα τίνι την απειλήν επαφήσει, κωρεί τοις εφ'εκάτερα του τείκους μέρεσι, και το ὕδωρ ηρέμα πως ολισθήσαν ζάλης ἀπάσης εκτός τον τοιοῦτον ὄρμον διατηρεῖ. ο δε δη κόλπος εκ της μεγάλης θαλάσσης αποτημηθείς διά πνος αυκένοσ, αγκώνος δίκην προβεβλημένου και ἐπί μήκαστον τοις

ύδασι δικνουμένου, ον οι κατά χώραν Ἐκβολον ονομάζουσι διά το πόρρω που τοις ύδασιν εκβεβλήσθαι, στενούμενός τε προς την ετέραν εξ εναντίας χέρσον τη του αυκένοσ τούτου καινοτομία, ἕτερος λιμῆν πελάγιος γίνεται(εξ ου δη περ αγκώνος μέχρισ αυτοῦ του τείκους της πόλεωσ κύκλον πανευπρεπή το ὕδωρ μιμείται, τοις εφ'εκάτερα μέρεσιν ἐπί πολύ εκτεινόμενοι και προς την πόλιν κατά βραχύ συστελλόμενον και αφορά μεν ο κόλπος εκ νότου την λοιπήν θάλασσαν, αφορά δε τούτον ομοίωσ ο λιμῆν και τον λιμένα η πόλις. αλλ' ο μὲν λιμῆν τέτρασι γωνίασι εμπειριεῖληται, ο δε κόλπος εστί περιφερῆσ, το κύτος ἔχων δια πλείστου βάθους κωρούν, τα πέρατα δε και προ πολλού της χέρσου τα πολλά των υδάτων συστειλαντα...».

ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΛΗΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΥΒΟΥΚΛΕΙΣΤΟΥ ΤΟΥ ΚΑΜΕΝΙΑΤΟΥ, «ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΛΩΣΙΝ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ», ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ 10ΟΥ ΑΙΩΝΑ.

ΟΙ ΧΑΜΑΛΗΔΕΣ

Οι χαμάληδες και τα κάραι! Επαγγέλματα που ἔσβησαν μαζί με τόσα άλλα. Την εποχή εκείνη σε κάθε βήμα σου ἔβλεπεσ μεροκαμαπάρηδες ἄντρες,

σαμαρωμένους μ' ἓνα ειδικό ανθρωπῖνο σαμάρι σαν γυλιό, που δεν το βλέπεισ τώρα, ούτε για δείγμα. Κι ὁμως αὐτά τα σαμάρια ἦταν περασμένα σε πάρα πολλές ανθρωπῖνες πλάτες. Ἦταν οι χαμάληδες, οι σταθεροῖ και οι περιφερόμενοι, που δούλευαν κατά περίπτωση. Οι σταθεροῖ δούλευαν μόνιμα σε περιορισμένο χώρο και περιοχή: Ἄλλοι στα πολύχρωμα εμπορικά ιστοφόρα καῖκια που στόλιζαν εκείνη την εποχή ἀπ' ἄκρη σ' ἄκρη την παραλία, ἀπ' το λιμάνι ως το Λευκό Πύργο, κι ἄλλοι μέσα στο λιμάνι. Ἄλλοι δούλευαν στα λαδάδικα και σπς μεγάλεσ ἀποθήκεσ, παντοῦ ὅπου γινότανε εμπορῖο και αλισβερίσι. Ἐῖχε ο καθένας το πόστο του. Οι περιφερόμενοι, ασύντακτοι και πιο παρακαπανοῖ, δούλευαν ὅπου εῖχε δουλειά και, συνήθωσ, εκτελούσαν μεταφορές ἀπό σπίτι σε σπίτι, ἀπό μαγαζῖ σε μαγαζῖ, συχνά, ὁμως, και ἀπό γειτονιά σε γειτονιά...»

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΖΗΣΙΑΔΗΣ, «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΟΣΑ ΘΥΜΑΜΑΙ...»

Η ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Υπήρχαν πολλά επιβατικά βαπόρια, ὅλα ατμοκίνητα, που με αὐτά γινότανε

κυρίως η συγκοινωνία που ένωσε τη Θεσσαλονίκη με τη νότια Ελλάδα. Το δρομολόγιο για κάθε βαπόρι, ήταν γραμμένο πάνω σε μεγάλο μαυροπίνακα, σημειώνονταν στην είσοδο του λιμανιού. Είχε μια ζωγραφιά του πλοίου και με λαδομπογιά γραμμένο το όνομά του, καθώς και την επωνυμία της Εταιρείας. Παρακάτω έγραφε: ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΝ Θ.Θ. που σήμαινε ... Θεού θέλοντος. Και στη συνέχεια, με κιωλίδια, ήταν γραμμένα τα λιμάνια που θα έπαινε, καθώς και η ώρα της αναχωρήσεως. Και όχι, βέβαια, η ημερομηνία και η ώρα αφίξεως. Το ταξίδι για τον Πειραιά έπαινε κάποιον λιγότερο από ένα εικοσιτετράωρο. Όταν όμως συναντούσε δύσκολο καιρό και φουρτούνες, τότε μπορούσε να γίνει και τριήμερο.

Τα δρομολόγια πυκνά και καθημερινά, ήταν δύο κατηγοριών, όλα γιανό-γιανό, εξ' ου και «ακτόπλοια»: Το ένα δρομολόγιο πέραγε μέσα από τους δύο Ευβοϊκούς κόλπους και στη διαδρομή του «έπαινε» Θεσσαλονίκη, Βόλο, Αιδηψό, Χαλκίδα, Πειραιά. Το άλλο πέραγε έξω από την Εύβοια και η διαδρομή του ήταν Θεσσαλονίκη, Βόλος, Κάβο Ντόρο, Κάβο Κολώνες, Πειραιά. Κάποια λιγοστά δρομολόγια πάνανε και το λιμάνι της Καβάλας.....».

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΖΗΣΙΑΔΗΣ, «ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΤΟΤΕ.....»

ΕΝΑ ΚΑΛΟ ΑΡΑΞΟΒΟΛΙ

Προστατεύεται από το παραλιακό τείχος και από τους πελώριους πύργους του στο δυτικό και ανατολικό άκρο, που είναι εφοδιασμένοι με πάμπολλα τεράστια τηλεβόλα έτοιμα να βάλουν κατά των εκθρικών στόλων των απίστων που θα είχαν την τόλμη να πλησιάσουν.... Μέσα στο ευρύχωρο λιμάνι της Θεσσαλονίκης χωρούν εκατοντάδες γαλεόνια, караβέλες, γαλεότες, επιβατικά, κάτεργα μαούνες και άλλα καράβια. Έχει καλό αραξοβόλι και μάλιστα όταν τα καράβια ρίξουν τις άγκυρες είναι καλά ασφαλισμένα. Από τα καράβια ξεκύνονται στο λιμάνι και μέσα στην πόλη γραφικότατο πλήθος ναυτικών και εμπόρων από τη Μαύρη Θάλασσα, από την Άσπρη (Αιγαίο), από τον Περσικό κόλπο, από την Αίγυπτο, τη Συρία, το Αλγέρι, την Τρίπολη, τη Γένουα, Γαλλία, Πορτογαλία, Αγγλία, Ολλανδία, Δανία και άλλες χώρες».

(ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΚΟΥ ΠΕΡΙΗΓΗΤΗ ΕΒΛΙΑ ΤΣΕΛΕΜΠΗ ΣΤΑ 1665).

Η ΠΟΛΙΟΡΚΙΑ ΤΩΝ ΣΛΑΒΩΝ

Μετά τις πρώτες και ανεπιτυχείς επιθέσεις οι Σλάβοι μετέφεραν τη βάση του στολίσκου τους από τον ορμίσκο ανατολικά του Λευκού Πύργου στο Κελλάριον. Ταυτόχρονα οι Θεσσαλονικείς

οχύρωσαν τα αδύνατα σημεία της θαλάσσιας οχύρωσης. Το στόμιο του λιμένα φράχτηκε με διπλή σειρά αμύνης. Μπροστά η αλυσίδα, που στερεώθηκε σε δύο ξύλινες βάσεις, οι οποίες κατασκευάστηκαν στην άκρη του λιμενοβραχίονα και στην άλλη πλευρά του στομίου, όπου κτίστηκε αργότερα ο πύργος της Αποβάθρας. Σιδερένια κάγκελα και ξύλινες σανίδες κοφτερές σαν σπαθιά περιέβαλαν τις ξύλινες βάσεις για να μην μπορούν να πλησιάσουν οι εκθροί. Τη δεύτερη γραμμή αμύνης, πίσω από την αλυσίδα, απετέλεσαν και πάλι τα μεγάλα και φαρδιά καράβια, που ονομάζονταν κυβαίες και βρίσκονταν για τον σκοπό αυτό στον λιμένα. Δέθηκαν με σκοινιά η μια δίπλα στην άλλη και αγκυροβόλησαν κατά μήκος του στομίου του λιμένα. Επάνω στα καράβια τοποθετήθηκαν σανίδες.

Γεφυρώθηκε έτσι το στόμιο του λιμένα και δημιουργήθηκε δίοδος από τον γιανό μπροστά στο παράλιο τείχος στον λιμενοβραχίονα, όπου μπορούσαν να κινήθουν στρατιωτικά σώματα.....».

«... Οι Σλάβοι ξεκινώντας με τα μονόξυλα πλοία από το Κελλάριον, που απείχε περίπου δύο μίλια από την πόλη και αφού χωρίστηκαν σε δύο ομάδες, επετέθησαν στα δύο σημεία, τα οποία είχαν εντοπίσει ότι δεν ήταν καλά οχυρωμένα. Το πρώτο σημείο ήταν ο δυτικός πύργος της Εκκλησιαστικής Σκάλας, όπου και υπήρχε μικρό παραπύλιο, απ' όπου είχαν την ελπίδα ότι εύκολα θα έμπαιναν στην πόλη. Το δεύτερο ήταν το ανοχύρωτο τμήμα στο λιμάνι, κοντά στην εκκλησία της Παναγίας και το οποίο οι Θεσσαλονικείς είχαν φροντίσει να οχυρώσουν με τάφρο και τριβόλους...»

Χ. ΜΠΑΚΙΡΤΖΗΣ,
«Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΧΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ»

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΕΩΝ ΕΠΙΝΕΙΑ

Εκτός των μνησθέντων συγγραφέων αναφέρουν τον λιμένα της πόλεως και άλλοι συγγραφείς. Εκ τούτων είναι ο Νικηφόρος Χούμνος όσος ονομάζει αυτόν πληθυντικώς (β). Και ο Νικήτας δέ πληθυντικώς ονομάζει τον λιμένα επίνεια των Θεσσαλονικέων αυτόν καλών (γ). Είναι τάχα η ονομασία αυτή τυχαία, ή πρέπει να ανευρενήσωμεν τα αίτια αυτής; ο Τάφελ ουδαμώς θίγει το ζήτημα τούτο. Εν τούτοις έχομεν μαρτυρίαν, ότι υπήρχεν εν Θεσσαλονίκη και άλλος τις λιμνή μικρότερος βεβαίως, ή ιδιαίτερον αποτελών μέρος, ή παράρτημα σχηματίζων του μεγάλου λιμένος. Τον λιμένα τούτον αναφέρει ο Ανώνυμος Αγιογράφος αποκαλών αυτόν εκκλησιαστικόν. (δ) Ήτο λοιπόν εκκλησιαστικός τις λιμνή δι' ου επεβιβάζοντο και απεβιβάζοντο τα εκκλησιαστικά πράγματα και ο κλήρος. Όσος γνωρίζει την μεγάλην πνευματικήν δικαιοδοσίαν ην είχε κατά τους πρώτους χριστιανικούς χρόνους ο Μητροπολίτης Θεσσαλονίκης, δεν θα απο-

ρήση δια τον εκκλησιαστικόν τούτον λιμένα.

Ο λιμνή ούτος φαίνεται να εσώζετο μέχρις εσχάτων. Ο Χατζή Κάλφας συγγραφέας του 17ου αιώνας λέγει ότι χωρεί 300 πλοία. Κατά τους χρόνους του Κουζινερού, φαίνεται ότι είχαν εκκερωσθή, διότι ούτος αναφέρει τοποθεσίαν πινά ονομαζομένην παλαιός λιμνή (ε). Την θέσιν ταύτην προσδιορίζει και εν τω χάρτη του. Την θέσιν του παλαιού λιμένος διαγράφομεν εν τω περιθάλασσιων πυλών - κατέχει αυτή τον τόπον των βυρσοδεψείων και η πύλη του λιμένος έκειτο μεταξύ του Βοσνάκ καν και του απέναντι κηρίου. Τα δύο μεγάλα μάρμαρα άπινα ευρέθησαν εκεί, απετέλουν τό ανώφλιον αυτής, φαίνονται δέ αυτόθι και λείψανα των τειχών.

ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΧΑΤΖΗΩΑΝΝΟΥ, «ΑΣΤΥΓΡΑΦΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ», 1880.

ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΛΙΑ

Η παραλία ήταν και είναι το καμάρι της Θεσσαλονίκης, ο πνεύμονάς της και η ανάσα της. Στα χρόνια για τα οποία γράφω όλη μέρα έσφυζε από ζωή, αφού η προκυμαία της φιλοξενούσε όλα τα καΐκια που φόρτωναν και ξεφόρτωναν, φρούτα, ξύλα και άμμο από την αμμουδιά, Περαιάς, Αγίας Τριάδας (ποιός ξέρει πόσες χιλιάδες τόννοι αφαιρέθηκαν από τη χρυσή αμμουδιά που εκατομμύρια χρόνια είχαν συσσωρεύσει οι βαρκάρηδες εκεί), οι μαούνες, τα κρασοκάικα και κρασοβάπορα του Κονιόρδου, τα μοτοράκια που έκαναν τη συγκοινωνία Περαιάς - Μπαξέ Τσιφλίκ - Αγ. Τριάδας και της Μηχανιώνας. Άρχιζαν αραδιασμένα από την πλατεία Ελευθερίας ως την Αγίας Σοφίας και πολλές φορές πιο πέρα. Κοντά στο Λευκό Πύργο ήταν αραγμένες οι βάρκες περιπάτου, όμορφα βαμμένες, περιποιημένες, με μαξιλαράκια να κάθονται οι επιβάτες που έκαναν τις βραδινές βαρκαρόλες, ή τράβαγαν προς την Ηλεκτρική Εταιρεία που ήταν σκοτεινά να «προβούν στις τρυφερές περιπτώξεις των». Στ'ανοικτά ήταν αραγμένο ένα παλιό φορτηγό και ένα βαπόρι με ρόδες που λίγα χρόνια ακόμη πριν έκανε περιπάτους.

Η χρησιμοποίηση της Προκυμαίας, για σκοπούς άλλους απ' αυτούς που έγινε κατά διαστήματα ξεσήκωνε διαμαρτυρίες, κυρίως για το τμήμα που ήταν μπροστά στα μαγαζιά των καψιμάληδων (χονδρέμποροι φρούτων) που λέρωναν τη θάλασσα.

ΑΠ. ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗ, «ΦΟΙΝΙΞ ΑΓΗΡΩΣ»

Επόμενο τεύχος του Τάμαριξ:
«ΤΟ ΚΑΤΣ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ»



ΧΙΟΝΙ ΕΝ ΥΨΙΣΤΟΙΣ

του Θανάση Γεωργιάδη

Μάρπος 1962. Όμορφη που ήταν τότε η πόλη. Το χιόνι πάγωνε στους δρομίσκους, πιο κάτω απ' το Επταπύργιο, και χαμηλότερα, χιόνι επί γης. Γλιστρούσαν όλα και όλοι στην επιφάνειά του, κάρα άνθρωποι ποδήλατα.

Ο Χρήστος Λυμπεράτος, φίλος μου, ερχόταν τότε από τον συνοικισμό Δόξης, όπου το σπίτι του, και μ' έπαιρνε να πάμε στο λιμάνι, όχι για τίποτ' άλλο, για αμερικάνικα τσιγάρα. Δούλευε εκεί ο θεός του ο Χριστόφορος, κι αυτός Κεφαλλονίτης, ψηλός και βαρυσούσουμος και λιγομίλητος, αλλά σκορποχέρης και κουβαρντάς.

Κατηφορίζαμε ύστερα γλιστρώντας προς την παραλία, κάποτε πλατσουρίζοντας, στις μεριές όπου έπεφτε ο ήλιος. Φέρναμε βόλτες στην προκυμαία, ψιθυρίζοντας να πάμε ή να μην πάμε. Αριά και που, μπαίναμε στο Λούνα Πάρκ, που ορθώνονταν χρωματιστό σιμά στο Μεντιπερανό, αραδαριά πλάι σ' αμέρικαν μπαρ και τ' άλλα τα προσόμοια του χώρου.

Παρέκει, το ίδιο το λιμάνι καλεσπικό φαινόταν κι ήταν, πολυάνθρωπο, πολύβουο. Από την πύλη, δίπλα στον Ερυθρό Σταυρό, έμπαιναν οι πάντες ελεύθερα.

Από την άλλη, την παραπέρα, η είσοδος για τους κοινούς ανθρώπους απαγορευόταν.

Παντού, ωστόσο, έφτανε η κλαλοή. Παντού κι οι γερανοί, χιμαιρικά χέρια από χάλυβα, φόρτωναν και ξεφόρτωναν ακούραστοι.

Και πέρα, πέρα από τα βρώμικα νερά, αστραφερός ο Όλυμπος, άδειος από θεούς κι αντάρτες, χιόνι εν υψίστοις, σχεδόν ιδανικό, ιδεατό.

Έπετα τρώγαμε στην ταβέρνα του Βασίλη, αντίκρυ, τα πόδια μας πατούσαν το κωμάπνο δάπεδο κρύα, μισοβρεγμένα.

Καπνίζαμε τέλος το 'να ξοπίσω απ' το άλλο τσιγάρα Χριστοφοράτα, έτσι τα λέγαμε. Κι εκείνα τότε ήταν Παλμάλ, πότε Κάμελ, πότε Φίλιπ Μόρις σε πλαστικό πακέτο.

Μόνο κατά το βραδινό μούχρωμα παίρναμε τον ανήφορο, αφήνοντας πίσω μας μια δύση να πυρπολεί τα μακρινά βουνά, όταν τα πρώτα ηλεκτρικά τριαντάφυλλα άρχιζαν να φωτίζουν το λιμάνι, το πάντα πολύβουο και πολυάνθρωπο, πλατσουρίζοντας ή γλιστρώντας στο χιόνι.

Σήμερα παραζεστάθηκε ολόκληρος ο κόσμος. Το χιόνι το επί γης σπανίζει. Τα Λούνα παρκ και τα αμέρικαν μπαρ γίνανε πολυκατοικίες.

Όσοσο μένει πάντα, εικόνα άσπλη κι αμόλυπτη, εκείνο το χιόνι του Ολύμπου, μακρινό κι αζύγωτο, χιόνι εν υψίστοις, να λευκαίνει ιδανικό τις πάντα ζοφερές ερημιές του ένδον βάθους.

ΣΤΟ ΒΑΘΟΣ... ΚΥΤΟΣ

ΜΙΛΟΥΝ ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΕΣ

Συνεντεύξεις στην Όλγα Τσαντήλα



Στις 7.00 η ώρα το πρωί, το κυλικείο του λιμανιού - ο γνωστός "Οίκος του Ναύτη" - είναι γεμάτο. Η δουλειά βέβαια αρχίζει στις 8.00 αλλά όλοι οι λιμενεργάτες έχουν μαζευτεί για τον πρωινό καφέ και τσιγάρο που αντί να τα κάνουν στο σπίτι τους προτιμούν να τα χαρούν στο χώρο της εργασίας τους. Εργαζόμενοι, που όσο και να παραπονιούνται αγαπούν αυτήν τη σκληρή δουλειά.

«Τα χρόνια που έχω περάσει εδώ είναι αλησμόνητα», μας λέει ο κ. Βασίλης Σαμαράς, ένας από τους πιο παλιούς εργάτες στο λιμάνι. «Ξεκίνησα από το Τελωνείο και μετά τη κούντα μεταφέρθηκα στο "κύτος", στη φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου. Εδώ μέσα γνώρισα και την πονηριά και την τιμιότητα. Τα πάντα».

ΜΕ ΤΟ ΠΟΥ ΠΙΑΝΑΜΕ ΔΟΥΛΕΙΑ ΜΑΣ ΕΠΑΙΡΝΑΝ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΟ ΣΑΜΑΡΙ

«Ο λιμενικός κλάδος έχει αδικηθεί πάρα πολύ», συνεχίζει ο κ. Σαμαράς. «Εδώ και 40 χρόνια αύξηση τιμολογίων δεν είδαμε. Αυτές οι μηδαμινές αυξήσεις του 10% δεν είναι τίποτε. Τι να σας πω. Τα λεφτά τα παίρνουμε μετά από πολύ δουλειά. Η φόρτωση παλιά γινόταν με σαμάρια. Έχω φωτογραφία που είμαι ζωσμένος με το σαμάρια με 210 κιλά»

«Ψέμα», σιγοντάρουν οι άλλοι. «Φέρτε μου ένα σαμάρια και 300 κιλά. Θα δείτε αν θα το περπατήσω. Τα βαπόρια και τις αποθήκες τα γεμίζαμε με την καμπούρα μας. Την αποθήκη 17 τη γεμίζαμε σιτάρι με την πλάτη μας. Φορτωνόμασταν από κάτω, ανεβαίναμε τα μαδέρια, σχίζαμε το σακί και το ρίχναμε στην αποθήκη. Ήταν πάρα πολύ δύσκολα. Τώρα η δουλειά είναι πολύ απλουστευμένη. Η μέρα με τη νύχτα. Δεν παύουμε όμως να είμαστε λιμενεργάτες, οι άνθρωποι που κινούμε κατά κάποιο τρόπο τη Θεσσαλονίκη και παρ' όλα αυτά συνεχίζουμε να είμαστε αδικημένοι.

Το 1958 θυμάμαι ότι έπαιρνα μεροκάματο 70 δραχμές, όταν ο έξω κόσμος έπαιρνε 15. Τώρα οι δημόσιοι υπάλληλοι παίρνουν 400.000 και 500.000, ενώ εμείς μείναμε στα ίδια επίπεδα»

«Τότε τα βαπόρια τα ξεφορτώναμε με τις σέσουλες», αναφέρει ο κ. Δημήτρης Ψωμάδης που δουλεύει 28 χρόνια στο χώρο.

«Τσουμαρίζαμε από το πρωί. Μαζευόμασταν όλοι και περιμέναμε να δούμε αν θα δουλέψουμε και πού. Οι βάρδιες ήταν δύο, 8-2 και 2-6. Πολλές φορές όμως δουλεύαμε για ολόκληρα μερόνυχτα, μέχρι να τελειώσει η δουλειά. Για να πάρεις το μεροκάματο έπρεπε να μεταφέρεις τους τόνους που σου αναλογούσαν και ό,τι υπόλοιπο κουβαλούσαμε το χρεωνόμασταν ως υπερωρία και το μοιραζόμασταν μετά. Μερικές φορές τύχαινε κάποιος να κλέβουν 5 ή 10 τόνους».

«Αφεντικά δεν είχαμε. Αφεντικά είμασταν οι ίδιοι» τονίζει ο κ. Σαμαράς. «Σήμερα αφεντικό είναι ο Οργανισμός».

Καμπαρέ, γυναίκες του λιμανιού, ερωπικές δοσοληψίες σε σπασμένα αγγλικά, φραντζέζικα ή ελληνικά, καυγάδες ανάμεσα σε μεθυσμένους ναύτες συνόδευαν πάντα την εικόνα και την ατμόσφαιρα του λιμανιού στις παλιές δεκαετίες, καθιστώντας αυτόματα την περιοχή κακόφημη και επικίνδυνη. Οι παλιοί λένε ότι γυναίκες μέσα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν υπήρχαν παρά μόνο στις περιοχές γύρω από αυτό, όπως στα Λαδάδικα.

Σήμερα, τα γλέντια που γίνονται στο λιμάνι έχουν κυρίως οικογενειακό χαρακτήρα, όταν συμμετέχουν γυναίκες. Ένα συντηρητικό λιμάνι που καταρρίπτει το μύθο της Θεσσαλονίκης ως ερωπικής πόλης. Ή τον συντηρεί, αν θεωρηθεί πως η έλλειψη του αγοραίου έρωτα σημαίνει ότι ο έρωτας προσφέρεται χωρίς οικονομικό αντίτιμο. Κυρίως όμως είναι ένας χώρος καθαρά αντρών όπου ευδοκιμούν δυνατές φιλίες.

«Κάνουμε πολύ ωραία γλέντια συναδερφικά με τις γυναίκες μας και τα παιδιά μας», αναφέρει ο κ. Σαμαράς. Δεν λείπουν όμως και τα απρόοπτα, τα καθαρά αντρικά.

«Αλλές φορές τύχαινε να σχολάσουμε στις 10 το πρωί γιατί τελειώναμε το φόρτωμα σε τρεις ώρες. Μόλις τελειώναμε μαζευόμασταν, μπαίναμε στα αυτοκίνητα και πηγαίναμε σε διάφορα μαγαζιά και γλεντούσαμε μέχρι το βράδυ. Είμασταν και είμαστε πολύ δεμένοι».

«Ορισμένοι μας έχουν παρεξηγήσει», σπεύδει να συμπληρώσει ο κ. Ψωμιάδης. «Μας έχουν για νταβατζήδες και χασικλήδες. Είχαμε κακό όνομα για το οποίο φταίνε όντως μερικοί λιμενεργάτες. Εκεί πάνω την πλήρωναν όλοι. Οι περισσότεροι είναι νοικοκυραίοι και έβγαλαν παιδιά καλά, γιατρούς, δικηγόρους, επιστήμονες. Είμαστε περήφανοι για το χώρο μας. Μιλάνε για ναρκωτικά. Ναρκωτικά υπάρχουν παντού. Εξάλλου ένας ναρκομανής δεν μπορεί να δουλέψει εδώ. Πώς να ανεβοκατεβεί σκάλες 30 μέτρων ύψους και να μην τσακιστεί; Εδώ η δουλειά δεν είναι εύκολη. Πρέπει να είσαι πολύ προσεκτικός. Λίγο να αφαιρεθείς τελειώσε. Τα περισσότερα ατυχήματα συμβαίνουν στους νέους γιατί δεν προσέχουν. Έχουμε δει πολλά ατυχήματα, πολλούς νεκρούς. Εφτά νεκρούς μόνο θυμάμαι εγώ. Άσε τα σπασμένα πόδια και χέρια. Θυμάμαι ένα συνάδελφο με τον οποίο δουλεύαμε μαζί στα λιπασμένα. Αυτός συνήθιζε να στέκεται κάτω από τη σαμπανιά. Σπάει το σαμπάνι και τον προλαβαίνω την τελευταία στιγμή- τότε έσπασα τους τένοντες του ποδιού μου. Σπάνια λιμενεργάτης θα ζήσει μέχρι τα 70 χρόνια. Όλοι είναι σακατεμένοι. Βροχές, χιόνια, παγωνιές, ζέστες, είμασταν υποχρεωμένοι να βρισκόμαστε εκεί έξω».

«Εγώ έχω δει το 1966 να πεθαίνει μπροστά στα μάτια μου συνάδελφος. Έπεσαν τα καπνά και τον σκότωσαν», καταθέτει τη δική του εμπειρία ο κ. Γιάννης Κωλέτης.

«Άλλος πλακώθηκε από σωλήνες, άλλος από τη σαμπανιά με τα ξύλα επειδή έσπασαν τα πάνω φόρτσα. Η δουλειά μας είναι εργολαβική. Ξέρουμε ότι θα πρέπει να πάρουμε 100 τόνους τσουβαλάτο. Προσπαθούμε αυτούς τους 100 τόνους να τους πάρουμε σε δύο ώρες, για να μην έχουμε τη σκόνη».

«Ολωνών τα πνευμόνια είναι γεμάτα σκόνη», συμπληρώνει και ο κ. Σαμαράς. «Αν είμαστε 150, οι 100 πάσχουν από πνεύμονες. Άλλοι έχουν αυχενικά σύνδρομα, δυσκοκλήλη, άσθμα».

ΕΙΝΑΙ ΟΠΩΣ ΣΤΟ ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΟ

Ο καλός λιμενεργάτης εκτός από γερή πλάτη πρέπει να διαθέτει και άλλα προσόντα, απαραίτητα για να αντέξει τη δουλειά στο λιμάνι. Ο σεβασμός στους άγραφους κανόνες του λιμανιού ίσως είναι από αυτά. «Όταν αναφέρω τους "άγραφους νόμους" βλέπω μερικούς να γελάνε και να μου λένε «τώρα θέλεις να μπεις στα εσωτερικά μας». Παρ' όλα αυτά μου αναφέρουν μερικά από τα interna corporis.

«Για να αντέξεις εδώ μέσα πρέπει να είσαι αναίσθητος. Αν είσαι ευαίσθητος θα πας πιο γρήγορα στον τάφο».

«Πρέπει να σέβεσαι τη δουλειά σου και να την κάνεις, να είσαι εντάξει με τις υποχρεώσεις σου».

«Οι άγραφοι νόμοι ξέρεις ποιοι είναι; Να είσαι εδώ, να κάθεται μέχρι τις 2 το μεσημέρι και να μην παίρνεις μεροκάματο γιατί μπορεί να μην έχει δουλειά» με διαφωτίζει ο κ. Σαμαράς. «Αμάν λέμε πότε θα φύγουμε για να γλιτώσουμε. Εγώ σε λίγο βγαίνω στη σύνταξη. Είναι τυραννία κάθε μέρα, βρέξει χιονίσει, να είσαι εδώ. Δεν έχει σημασία αν θα δουλέψεις. Πρέπει να είσαι εδώ».

«Οι παλαιότεροι βοηθούσαν ο ένας τον άλλο», μπαίνει στην κουβέντα και ο κ. Γιάννης Κωλέτης. «Θυμάμαι πριν από 20 χρόνια μία φορά είχε πάθει η μέση μου και δεν μπορούσα να δουλέψω. Έμεινα. Τότε ένας μεγαλύτερος με έβγαλε από το αμπάρι στο βίντσι, για να με ξεκουράσει. Αυτούς τους ανθρώπους δεν μπορείς να τους ξεχάσεις. Όταν ήρθα στο λιμάνι ήμουν ανίδεος από τη δουλειά και οι παλιότεροι προσπαθούσαν να μας βοηθήσουν και μας βοήθησαν».

Πιο παλιά είμασταν συνολικά 300 άνθρωποι αλλά δεν δούλευαν όλοι. Αυτό είχε να κάνει με το βαπόρι. Ένα βαπόρι μπορούσε να απορροφήσει μόνο 20 ανθρώπους και έτσι χωριζόμασταν σε ομάδες. Και οι ομάδες ήταν από εργάτες που καθημερινά δούλευαν μαζί. Αν υπήρχε αγάπη όλα πήγαιναν καλά. Αν όμως υπήρχαν ζιζάνια η ομάδα δεν πήγαινε καλά. «Είναι όπως στο ποδόσφαιρο».

«Αν κάποιος δεν δουλεύει του λέμε να δουλέψει. Παλιότερα τα πράγματα ήταν πιο άγρια, γιατί οι άνθρωποι ήταν πιο βάνουσοι,

πιο σκληροί. Αν δεν δούλευες έτρωγες φτυαριά στο κεφάλι. Δεν σε υπολόγιζε το αφεντικό. Ήθελε να δουλέψεις».

Ο κ. Νικόλαος Παπούλης δεν χάρηκε ούτε μήνα του μέλιτος: «Ήμουν νιόπαντρος, το 1953, και δουλεύαμε με κάτι τσιμέντα. Την επόμενη του γάμου μου ήρθα στη δουλειά και έκανα 27 ημέρες να πάω στο σπίτι μου. Δούλευα μέρα νύχτα. Δεν είχα ούτε τηλέφωνο να ειδοποιήσω τη γυναίκα μου. Με συναδέρφους την ειδοποίησα».

Ο κ. Σαμαράς παρομοίως: «Εγώ έκανα μία φορά να πάω 15 μέρες στο σπίτι μου γιατί δούλευα στα ψυγεία και φορτώναμε σταφύλια, ροδάκινα. Όταν γύρισα είχα αιμορραγίες από τη μύτη εξαιτίας του ψυγείου. Από εκεί δεν βγήκα. Έπρεπε να βγάλεις χρήματα. Πάντως το λιμάνι δεν σε αφήνει να πεινάσεις».

«Αυτό είναι το ένα σκέλος», πετάγεται δυσαρεστημένος ένας συνάδελφος «γιατί το άλλο είναι ότι ενώ δουλεύαμε και οι περισσότεροι έπαιρναν λεφτά, εγώ πήγαινα να πληρωθώ και έπαιρνα απόλυση και έκανα 6 μήνες να ξαναπροσληφθώ. Δουλεύω 13 χρόνια εδώ και δεν είδα καμία συναδερφσύνη από αυτούς που μας πετούσαν έξω από το λιμάνι. Οι παλιοί είχαν κακές νοοτροπίες. Κάθε φορά καθόταν ένας συνάδελφος στο πόστο που λεγόταν "μαούνα" και οι άλλοι δούλευαν. Ήταν ένα πόστο για να ξεκουράζεσαι. Όταν την άλλη μέρα ερχόταν η σειρά μου να κάνω "μαούνα", έρχονταν οι έξυπνοι οι συνάδελφοι και μου έπαιρναν το πόστο».

ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΤΗΣ ΚΑΤΟΧΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΟΛΠΑ

Το λιμάνι δεν άφησε κανέναν να πεινάσει. Όποιος έμπαινε να δουλέψει εκεί σωνόταν και ειδικά σε περιόδους δύσκολες όπως της κατοχής. Τα λιγοστά τρόφιμα που έκλεβαν οι Έλληνες εργάτες από τις γεμάτες αποθήκες των Γερμανών τους κράτησαν στη ζωή. Όσοι, όμως, δεν ήταν αρκετά επιδέξιοι γνώριζαν γρήγορα το θάνατο. Ο κ. Σαμαράς, ως πιο παλιός από όλους μας εμπιστεύεται ορισμένες αφηγήσεις παλαιότερων λιμενεργατών:

«Στην Κατοχή πολλοί εργάτες αναγκάζονταν να κλέβουν για να ζήσουν. Έπαιρναν τα πακέτα με το βούτυρο και τα έδεναν γύρω από τη μέση τους κάτω από τα παντελόνια. Ήταν ένας Γερμανός φύλακας που δεν ήταν πολύ σκληρός και μόλις τους καταλάβαινε, έβαζε τους εργάτες κοντά στη σόμπα, έριχνε ξύλα και τα βούτυρα άρχιζαν να λιώνουν και να στάζουν μέσα από τα παντελόνια. Άλλοι, βέβαια, δεν ήταν τόσο τυχεροί. Πυροβολήθηκαν κατευθείαν. Το λιμάνι παλιά είχε πολλές δουλειές αλλά τις έκαναν κυρίως οι έκτακτοι που ήταν πάρα πολλοί και όχι οι μόνιμοι».

Ακόμη παλαιότερα υπήρχαν αραπάδες που αν τους έδινες τρεις λίρες πήγαιναν το φορτίο εκεί που ήθελες.

Ξεφορτώνουμε π.χ. ζάχαρη και πήγαινε κάποιος και έλεγε στον πελάτη “πόση ζάχαρη παρήγγειλες” κι απαντούσε αυτός “2 τόνους”.

“Θα σου φέρω ένα τόνο εγώ και θα τον πληρώσεις σε μένα και έναν τόνο στον πράκτορα” πρότεινε . Οι άνθρωποι ζούσαν με κλεψιές γιατί το μεροκάματο ήταν μια μπουκιά ψωμί.

Όταν είχαν έρθει οι Εγγλέζοι, οι Έλληνες για να τους πάρουν τα λεφτά είχαν φτιάξει πετονιές με αγγίστρι και όταν πήγαιναν στην τουαλέτα, με το αγγίστρι τους έπαιρναν τα πορτοφόλια».

ΡΙΝΓΚΟ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

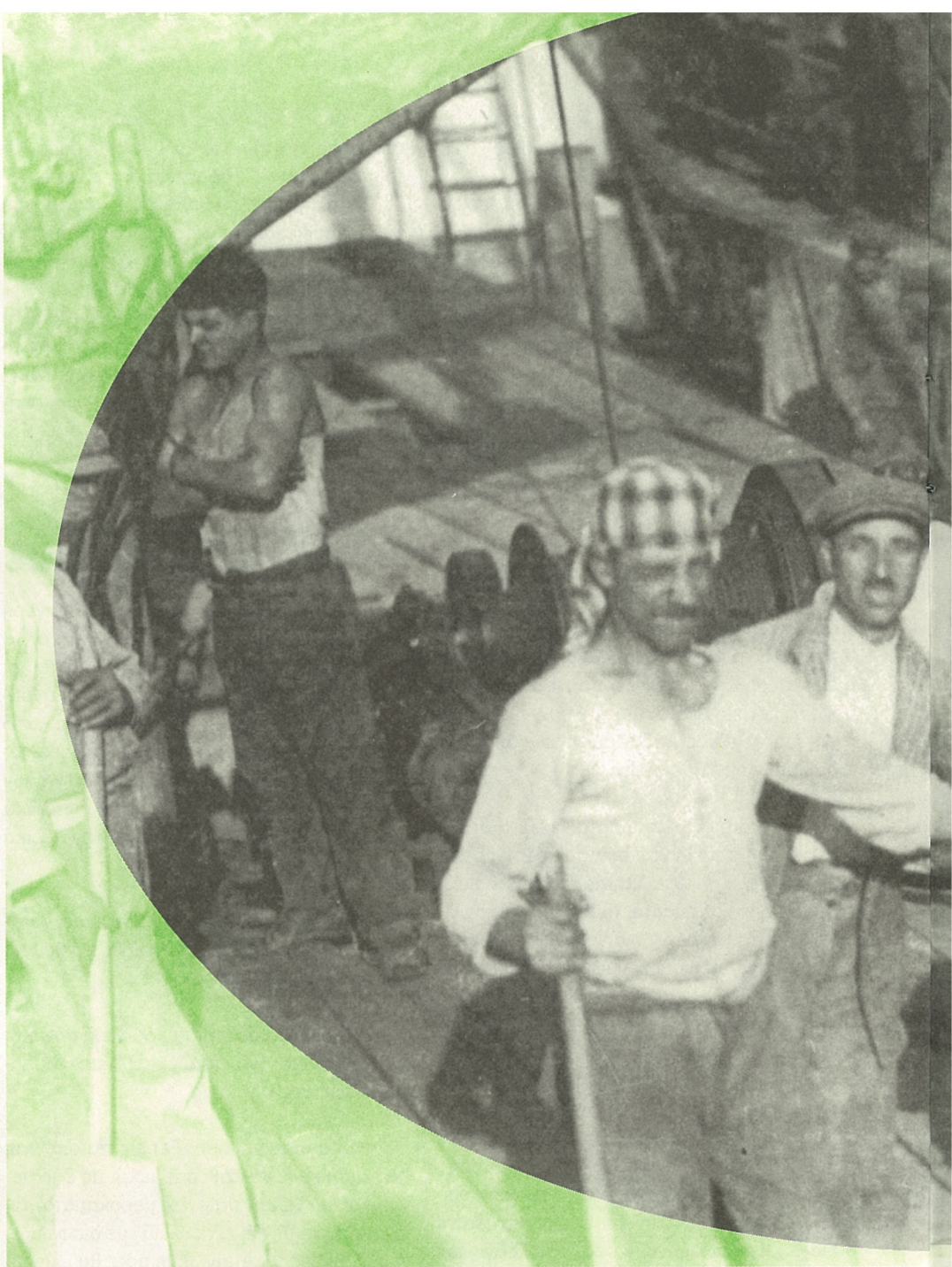
Υπήρχαν μερικοί που όντως εκμεταλλεύονταν τους εργάτες, συνεχίζει ο κ. Σαμαράς . Αυτοί ήταν οι λεγόμενοι “πιστολάδες” που με το πιστόλι στη ζώνη εκβίαζαν τους εργάτες: “θέλεις να πας στη δουλειά; Θα πας αλλά θα πάρεις λιγότερα λεφτά .Τα υπόλοιπα θα τα φέρεις σε μένα “. Έτσι και αντιδρούσαν οι εργάτες, τραβούσαν αυτοί το σακάκι τους και έδειχναν το πιστόλι “το βλέπεις; Προχώρα”. Αυτά όμως ήταν πολύ παλιά . Από το '40 μέχρι και τα μέσα του '50 . Αλλά ακόμη και τότε ήταν πολύ περιορισμένο φαινόμενο».

« Μέχρι το '50 πρόσεχαν ποιος ήταν αριστερός», επανέρχεται στην κουβέντα ο κ. Δημήτρης Ψωμάδης . « Δεν ήταν όπι τους έδιωχναν πάντα αλλά πρόσεχαν σε ποιο πόστο θα τονβάλουν να δουλέψει . Όταν άραζαν ρώσικα βαπόρια, δεν τον άφηναν να φορτώσει εκεί . Έστελναν άλλους. Στη κούντα , όμως -όχι κούντα, επανάσταση πετάγεται κάποιος - τους έδιωξαν όλους.»

Ο πατέρας του κ. Ιορδάνη Σολομώντα, που δουλεύει 41 χρόνια στο λιμάνι, ήταν ένας από αυτούς.

«Ο πατέρας μου ήταν κουμμουνιστής και τον είχαν διώξει. Για να μπορέσει να ξαναπάσει δουλειά στο λιμάνι αναγκάστηκε να υπογράψει δήλωση ότι αποκηρύσσει τον κουμμουνισμό. Η δουλειά είναι πολύ δύσκολη με ανθυγιεινές συνθήκες . Πολύ κούραση, πολύ χαμαλίκι. Από το 1960 θυμάμαι να φεύγουμε από εδώ μουτζουρωμένοι. Τώρα είναι καλύτερα . Αν και η δουλειά είναι βαριά, μου αρέσει ».

Πάντως όλοι συμφωνούν ότι μεταξύ τους τα πολιτικά δεν τους δημιουργούν πρόβλημα. « Τα πολιτικά του καθενός είναι έξω από εδώ. Εδώ το ψωμί μας είναι πάνω από όλα και είναι το ίδιο για όλους.»



ΟΜΟΡΦΗ ΔΟΥΛΕΙΑ

Το 1912 κάθε κλάδος του εμπορίου που διεξαγόταν στο λιμάνι είχε και το δικό του σωματείο. Αρχικά ήταν το κύτος, η Κομμιστική, ο “Στρατής”, τα ξύλινα ιστιοφόρα που μετέφεραν τσιμέντα , η Ελευθερη Ζώνη, ήταν οι καρβουνιάρηδες, οι φρουτάδες, τα ξύλα, η ιχθυόσκαλα με τους ψαράδες, τα ζώα. Με το πέρασμα του χρόνου άρχισαν να ενώνονται. Σήμερα τα σωματεία των εργατών είναι τέσσερα : Οι εργάτες της Ελευθέρας Ζώνης της ΚΗΟΛΘ , οι αρχιεργάτες , οι σημειωτές - που βεβαιώνουν τα εμπορεύματα και κόβουν τις αποδείξεις- και οι εργάτες του κύτους.

«Εργάτες θαλάσσης είναι μόνο οι εργάτες του κύτους και οι αρχιεργάτες», σημειώνει ο Πρόεδρος του Σωματείου Λιμενεργατών Θαλάσσης κ. Δημήτρης Θηριού.

«Είναι πολύ άσχημο που είμαστε χωρισμένοι σε τρία σωματεία γιατί η ισχύς είναι

στην ένωση, όμως αυτό δεν το βλέπουν πολλοί που έρχονται στο λιμάνι για να στρωθούν σε μία καρέκλα και θέλουν να δουλεύουν μόνο οι άλλοι εργάτες».

Εμείς οι λιμενεργάτες λέμε ότι αν πεις νερό από το λιμάνι δε σηκώνεσαι να φύγεις μετά. Η δουλειά είναι πολύ όμορφη και είναι καθαρές οι σχέσεις. Εγώ με κάποιον θα είμαι ή φίλος ή εχθρός. Δεν έχει ενδιάμεσες καταστάσεις. Εδώ θα βρεις επί τω πλείστον γνήσιους ανθρώπους.

Το σημαντικό πρόβλημα είναι οι αυξήσεις. Ακόμη δεν έχουμε πάρει την αύξηση του 1996 το οποίο οφείλεται στους ανθρώπους του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Από τη στιγμή που το Συμβούλιο του Οργανισμού αποτελείται κυρίως από αντιπρόσωπους των συναλλασσομένων και των παραγωγικών τάξεων της πόλης, είναι ευνόητο να μη θέλουν να δώσουν την αύξηση.

μας είναι πάντα κοντά μας στις συμφωνίες , στις διαπραγματεύσεις» .

ΑΓΑΠΑΜΕ ΤΟΝ ΧΩΡΟ

Ο κ. Δημήτρης Φράγκος, ταμίας του Σωματείου, ξεκίνησε την καριέρα του ως βιοτέχνης για να συνεχίσει στο λιμάνι ως εργάτης.

«Όταν κάποια στιγμή βρέθηκα σε απελπιστική οικονομική κατάσταση, κάποιος μου είπε να έρθω στο λιμάνι. Από βιοτέχνης εργάτης. Δεν ήταν εύκολο. Συνήθισα όμως. Όσο για τις αναμνήσεις θέλω να θυμάμαι μόνο τις καλές . Αυτό που μου έμεινε είναι ότι κατάφερα να γίνω μόνιμος μετά από δέκα χρόνια. Πέρασα από όλα τα στάδια, ενώ άλλοι με ένα χρόνο δουλειά έγιναν μόνιμοι αμέσως. Γνώρισα πάντως μια ζεστασιά . Οι παλιότεροι εργάτες που είχαν σαράντα χρόνια εδώ μέσα μας συμπαραστάθηκαν».

Ο Πρόεδρος συνεχίζει: «Το να κατεβούμε το πρωί στο λιμάνι για να δουλέψουμε για τους πιο πολλούς είναι ευχαρίστηση. Ενώ η δουλειά αρχίζει στις 8 εμείς ερχόμαστε από τις 6.30. Γιατί; Δεν το βλέπουμε μόνο ως έναν τρόπο να βγάλουμε κάποια χρήματα, να τα βάλουμε στην τσέπη μας. Ο συνάδελφος μπορεί να έχει 5 ώρες που τελείωσε τη δουλειά του και όμως κάθεται εδώ. Αυτόν το χώρο τον πονάμε και τον αγαπάμε».

« Πιο πολύ χρόνο περνάμε εδώ μαζί παρά με τις γυναίκες μας», λέει ο κ. Μασούρας « και για πρώτη φορά πέρυσσι πήγαμε όλοι μαζί στη Μυτιλήνη εκδρομή επί Προεδρίας του κ. Θηρίου. Για πρώτη φορά στα χρονικά. Και από εκείνη την εκδρομή έχουν γίνει οικογενειακές φιλίες τρομερές».

ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΕΣ ΤΟΥ ΛΥΚΕΙΟΥ

Θα μας φωτογραφίσετε; Για να έρθω ξυρισμένος», διακόπτει τον ειρμό του ο κ. Θηρίου. « Ξέρετε πριν γίνω Πρόεδρος ήμουν σαν φωτομοντέλο», αστειεύεται « μόλις έγινα Πρόεδρος πάχυνα και κυκλοφορώ αξύριστος».

«Το δικό μας Σωματείο αυτή την εποχή διαφέρει από τα υπόλοιπα σωματεία γιατί έγινε μία μεγάλη αλλαγή. Ξαφνικά εκεί που δεν το περιμέναμε γίναμε διοίκηση. Ο εργάτης έγινε ταμίας χωρίς να σταματήσει να είναι και εργάτης. Ποτέ όταν πάει να συζητήσει δε θα σκεφτεί τι θα πουν οι άλλοι, αλλά τι συμφέρει τον ίδιο τον εργάτη . Δεν αισθάνεται καλυμμένος πίσω από τη νέα του ιδιότητα.

Εδώ μέσα θα συναντήσεις σωστούς ανθρώπους, αν και μπορεί να μην έχουν το μορφωτικό επίπεδο που έχουν άλλοι κλάδοι. Το καλό είναι ότι αναγνωρίζουν όταν ένας κά-

νει καλά τη δουλειά του.

Εκείνο για το οποίο όλοι μπορούμε να αισθανόμαστε περήφανοι είναι ότι, όταν ήρθαμε εδώ μέσα, στην αρχή έπρεπε να δουλέψουμε για δύο για να βγάλουμε ένα φράγκο. Μας εκμεταλλεύονταν. Τώρα πλέον δεν υπάρχουν τέτοιες τάσεις ή τουλάχιστον δεν τις αφήνουμε να εκδηλωθούν γιατί είναι απαγορευτικές.

Ο σημερινός λιμενεργάτης έχει αλλάξει πάρα πολύ σε σχέση με τον παλιό. Τώρα οι περισσότεροι έχουν βγάλει το Λύκειο. Ίσως να τους έσπρωξε η ανεργία και να βρέθηκαν σε αυτό το χώρο. Ξαφνικά πάντως ανέβηκε το επίπεδο του λιμανιού. Δεν επιτρέπεται για μένα εργάτης σήμερα να μην έχει βγάλει τουλάχιστον το Γυμνάσιο. Γιατί δεν αρκεί να υπάρχει μόνο υποδομή του χώρου και των εγκαταστάσεων . Το σέρβις που υποτίθεται πως κάνουμε εμείς πρέπει να είναι και ανεβασμένο. Τα πράγματα αρχίζουν να φθάνουν . Δεν υπάρχει πλέον ο ξερόλας. Οι παλαιότεροι όλα τα γνωρίζανε. Ο δικηγόρος

ΜΕΡΟΚΑΜΑΤΟ ΣΤ' ΑΜΠΑΡΙΑ

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΣΟΥΡΑΣ, λιμενεργάτης

Συνέντευξη στη Θεοδώρα Αυγέρη



Πηγαίνοντας προς την Ελεύθερη Ζώνη, στη δυτική πλευρά του λιμανιού, αμέσως μετά την εκκλησία, συναντάς το κτίριο με τις χαρακτηριστικές πορτοκαλί τέντες. Ένα - όχι παλιό- άκομψο κτίσμα, απομακρυσμένο από τις υπηρεσίες του Οργανισμού και τα κεντρικά κτίρια του λιμανιού. Εκεί, στον **"Οίκο του Λιμενεργάτη"**, ανταμώνουν, ξαποστένουν, συζητούν αλλά και καυγαδίζουν οι εργάτες του λιμανιού. Εκεί κάθε πρωί, πριν ακόμη αρχίσει το φόρτωμα και το ξεφόρτωμα των βαποριών, οι λιμενεργάτες πίνουν τον πρώτο καφέ της ημέρας περιμένοντας τον γραμματέα του σωματίου για το μοίρασμα της δουλειάς.

Ο εσωτερικός χώρος του "Οίκου του Λιμενεργάτη", μεγάλος, άχαρος, θολωμένος από τον καπνό των τσιγάρων και την ξεχασμένη σκόνη, θυμίζει πρακτορείο υπερασπικών δρομολογίων επαρχιακής πόλης. Μερικά πλαστικά τραπέζια σκορπισμένα στη χαώδη αίθουσα, φωνές πολλές, μπερδεμένες, άνθρωποι κουρασμένοι.

Η παρουσία "ξένου" γίνεται αμέσως αντιληπτή από τους θαμώνες του κυλικείου, ιδιαίτερα μάλιστα όταν πρόκειται για γυναίκα. Όμως αυτή η καχυποψία, που ξεκινά από το ιδιαίτερα αναπτυγμένο αίσθημα αυτοπροστασίας των ανθρώπων του λιμανιού, δεν αποκλείει την φιλοξενία και την οικειότητα.

Ο πρώην πρόεδρος των έκτακτων και επίκουρων λιμενεργατών, ο Ανδρέας Μασούρας, σχεδόν αμέσως έσπευσε να συστηθεί και να

μιλήσει για την εμπειρία του από τη δουλειά στο λιμάνι.

"Εμείς που εργαζόμαστε μέσα στα βαπόρια, στο "κτύπος", φορτώνουμε και ξεφορτώνουμε ό,τι υπάρχει μέσα σ' αυτά. Οι άλλοι δουλεύουν στην ξηρά, έξω στις αποθήκες, οι οποίες όμως λόγω της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν λιγοστέψει.

Η ζωή στο λιμάνι είναι πολύ δύσκολη, ανά δευτερόλεπτο κινδυνεύει η ζωή μας. Λίγο να μην προσέξεις μπορεί να σκοτωθείς. Να φανταστείτε ότι υπάλληλοι μέσα στον Οργανισμό παίρνουν το ανθυγιεινό και εμείς που είμαστε μέσα στις σκόνες, μέσα στις σκουριές και σε ο,τιδήποτε φέρνουν από έξω τα βαπόρια δεν το παίρνουμε. Δεν είναι μόνο τα εμπορεύματα που κουβαλούν τα βαπόρια. Μπορεί για παράδειγμα να φέρουν κάποια αρρώστια ή κάποιο μικρόβιο στα οποία είμαστε εκτεθειμένοι. Εγώ πάντως θα έλεγα να έρθει ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, να κατέβει κάτω στα βαπόρια που καθαρίζουμε τα θειάφια και τα φωσφάτα, να κάτσει εκεί πέντε λεπτά για να δει αν δικαιούμαστε το ανθυγιεινό... Είναι απαράδεκτο να παίρνουμε μόνο τα βαρέα και όχι το ανθυγιεινό. Οι εκάστοτε πρόεδροι κοιτούσαν να βολέψουν τα παιδιά τους, τον έναν τον άλλο. Έτσι υποχωρούσαν στον Οργανισμό, στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας με αποτέλεσμα να την πληρώνουν πάντα οι εργάτες".

"Αυτά να τα γράψεις όμως", διακόπτει ο κύριος Μασούρας αλλά και οι υπόλοιποι λιμενεργάτες που συμπλήρωσαν την παρέα. Η παράτρηση αυτή επαναλήφθηκε αρκετές φορές...

“Η δουλειά στο κύτος σίγουρα είναι πιο σκληρή απ’ ό,τι στις αποθήκες. Όταν υπάρχει εμπόρευμα σε τσουβάλια για παράδειγμα, αυτά πρέπει να ξεφορτωθούν ένα-ένα από εμάς. Υπάρχουν βαπόρια που είναι εύκολα αλλά και βαπόρια που είναι δύσκολα. Στη «μουράδα», όπως τη λέμε εμείς, που είναι το πιο βαθύ σημείο του караβιού, δεν μπορεί να φτάσει ο γερανός. Αυτή μπορεί να φτάσει και δεκατέσσερα μέτρα βάθος. Αναγκαστικά τα εμπορεύματα που βρίσκονται εκεί πρέπει να τα κουβαλήσουμε εμείς με τα χέρια μας έξω. Πολύ δύσκολη δουλειά...”

Βέβαια τα φορτία τώρα δεν είναι τόσο βαριά. Παλιά φορτωνόμασταν και ογδόντα κιλά τσουβάλι, τώρα έρχονται πενήντα μέχρι εξήντα, κυρίως στα φορτία με καφέδες. Τα μεγαλύτερα φορτία μπαίνουν πλέον σε *containers*. Ακόμη όμως και σήμερα η δουλειά του λιμενεργάτη θέλει μπράτσα. Βέβαια όχι όσο παλιά. Εδώ είχαν υποφέρει οι άνθρωποι, οι περισσότεροι είναι σακατεμένοι. Παίρνουν το τσουβάλι, μέχρι και εκατό οκάδες, στην πλάτη και επειδή δεν αντέχανε - τότε ανεβαίνανε με τα μαδέρια στα βαπόρια - πέφτανε με τα εμπορεύματα μέσα στη θάλασσα. Έχουν πέσει πάρα πολλοί άνθρωποι. Τα ατυχήματα και σήμερα είναι συχνότατα. Τη βδομάδα μπορεί και μια φορά να έχουμε ένα ατύχημα. Συνήθως δεν είναι πολύ σοβαρά δεν λείπουν όμως και τα πολύ βαριά. Προσωπικά εγώ είχα ατύχημα δύο φορές. Έχω σπάσει το χέρι μου σε τρία σημεία, έχω χτυπήσει το πόδι μου, έχω πέσει μέσα σε τρύπες, κάτω από φορητά...

Εδώ έχουν χάσει τη ζωή τους πολλοί άνθρωποι”.

ΧΥΜΑ ΚΑΙ ΤΣΟΥΒΑΛΙΑ

Εμείς δεν έχουμε ούτε πενήντα ούτε εβδομήντα ώρες αψύ τέτοιο είναι το σύστημα εργασίας μας. Εδώ δουλεύουμε με τον τόνο. Δεν είμαστε ούτε μισθωτοί ούτε ωρομίσθιοι. Είναι το μοναδικό λιμάνι, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και σε όλο τον κόσμο, που διατηρεί ακόμη αυτό το σύστημα. Ό,τι βγάζουμε από το βαπόρι αυτό και πληρωνόμαστε. Παλιά, όταν για παράδειγμα έβρεχε, δεν παίρναμε το ωρομίσθιο. Όχι μόνο γιατί δεν μπορούσαμε να δουλέψουμε αλλά και γιατί κινδύνευαν τα εμπορεύματα.

Μετά το 1991 καταφέραμε να μας δίνουν ένα «ημερομίσθιο ασφαλείας» είτε δουλεύουμε είτε δεν δουλεύουμε. Βέβαια αυτό το ημερομίσθιο είναι εξευτελιστικό με βάση τα σημερινά δεδομένα. Τέλος πάντων όμως, είναι κάτι που κερδίσαμε με πολλή προσπάθεια. Αν σκεφτούμε ότι παλιά δεν παίρναμε τίποτα.... Το μεροκάματο εξαρτάται από τα εμπορεύματα, την ποσότητα των τόνων τους. Αν είναι βαρύ ένα εμπόρευμα, ο τόνος είναι πιο φτηνός. Για παράδειγμα στα φορτία που έρχονται από τα Σκόπια μέσα σε «μπιέλες».

Για το τσουβαλάτο φορτίο παίρνουμε περισσότερα χρήματα.”

ΤΟ ΠΡΩΙΝΟ “ΤΣΟΥΡΜΟ”

Η αμοιβή, αν είσαι τυχερός και κάνεις μεροκάματο, είναι αρκετά ικανοποιητική. Οι περισσότεροι γκρινιάζουν για τα λίγα χρήματα που τελικά “καθαρίζουν”, αν όμως τους ζητήσεις να σου πουν αν θ’ άλλαζαν τη δουλειά τους, απαντούν : «Όποιος πει νερό στο λιμάνι, γλυκαίνεται».

Συνήθως ερχόμαστε εδώ, στον «Οίκο του Λιμενεργάτη», κατά τις επτά το πρωί. Σχεδόν κάθε μέρα τον πρωινό μας καφέ τον πίνουμε εδώ... Κατά τις επτάμιση με οκτώ παρά τέταρτο έρχεται ο γενικός γραμματέας μας και αρχίζει το «τσούρμιο». Το αν θα δουλέψουμε εξαρτάται από τον αν έχουμε προτεραιότητα στον κατάλογο. Εμείς εδώ συνολικά είμαστε εκατόν εβδομήντα άτομα. Αν κάποια μέρα έχει δουλειά μόνο για εκατό άτομα, θα πάνε αυτοί οι εκατό και οι υπόλοιποι εβδομήντα θα πάνε την άλλη ημέρα, πρώτοι, με τη σειρά. Την ημέρα που δεν θα δουλέψουν θα πάρουν ένα ημερομίσθιο ασφαλείας, το λεγόμενο «καμμένο μεροκάματο», γύρω στις 3.500 δραχμές...

Αφού ορίσει το τσουρμιο ο γραμματέας μας, ο καθένας παίρνει το χαρτί με το όνομα του караβιού στο οποίο θα δουλέψει. Ο πρώτος στην κατάσταση πάει κουμάντο στο βαπόρι, στον γερανό, παράλληλα όμως κάνει κουμάντο και στους άλλους. Γράφει τα ονόματα στο χαρτί, το «τονάζ» που θα πάρουμε, και μετά παραδίδει στον γενικό. Κατά τις έντεκα και μισή, κάνουμε ένα διαλειμματάκι, εμείς το λέμε «coffee time». Ερχόμαστε εδώ πίνουμε ένα καφεδάκι, λέμε καμιά κουβέντα. Μετά ξαναπηγαίνουμε στο βαπόρι.

Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Το λιμάνι έχει τους δικούς του άγραφους νόμους. Ξέρουμε ότι όλοι είμαστε ίσοι και ότι δεν πρέπει να βλάπτουμε ο ένας τον άλλο. Αν γίνει κάποια φασαρία πρέπει να μείνει μεταξύ μας. Πολλές φορές τυχαίνει να μαλώσουμε μεταξύ μας, την άλλη μέρα όμως όλα ξεχνιούνται. Μέσα στο βαπόρι, πάνω στη δουλειά και την κούραση μπορεί να μαλώσουμε ή να δημιουργηθεί κάποια ένταση, την άλλη μέρα είμαστε εντάξει. Πλέον όλοι αισθανόμαστε σαν μία οικογένεια, έχουμε φιλίες που δεν σταματούν εδώ στο λιμάνι. Πολλές φορές παίρνουμε τις γυναίκες μας και διασκεδάζουμε οικογενειακά. Αγαπούμε το λιμάνι, δεθήκαμε μ’ αυτό. Να σκεφτείτε ότι εγώ πριν έρθω εδώ, ήμουν ελαιοχρωματιστής επί τριάντα χρόνια. Είχα τριάντα άτομα προσωπικό, αλλά τα παράτησα και ήρθα στο λιμάνι. Εδώ δεν θα πεινάσεις. Έξω μπορεί να βγάλεις διακόσιες χιλιάδες το μήνα, εδώ μπορεί να βγάλεις εκατό αλλά είναι σταθερές αυτές οι εκατό...

Βέβαια τα πράγματα έχουν αλλάξει πολύ από τότε που πρωτοήρθα. Τώρα υπάρχουν τα μηχανήματα. Παλιά ήμασταν τριακόσιοι, τρια-

κόσιοι πενήντα λιμενεργάτες και τώρα είμαστε μόνον εκατόν εβδομήντα. Τα περισσότερα εμπορεύματα μεταφέρονται πλέον με *containers*. Όλος ο κόσμος το γνωρίζει ότι η ιστορία θα πάει εκεί, σε λίγο όλα τα εμπορεύματα δεν θα μεταφέρονται από εργάτες αλλά μόνο από μηχανήματα. Γι’ αυτούς που θα έρθουν, τα πράγματα θα ναι δύσκολα. Εμείς που ήδη εργαζόμαστε εδώ δεν κινδυνεύουμε γιατί έχουμε χαράξει μια πορεία. Πάντως εξαρτάται από τις κυβερνήσεις, από το πώς θα χειριστούν το θέμα του λιμανιού.

Όλοι έπεσαν πάνω στους λιμενεργάτες, και λένε ότι το πράγμα έφτασε εκεί επειδή εμείς δεν είμαστε διατεθειμένοι να δουλέψουμε υπερωρίες. Μα πώς θα δουλέψει υπερωρίες ένας άνθρωπος όταν πρέπει να πάρει ογδόντα τόνους γάλατα και να περάσει όλο αυτό το φορτίο, από τα χέρια του; Εκεί να τα χέρια κρεμάνε...”

ΙΝΤΡΙΚΕΣ ΛΙΜΑΝΙΣΙΕΣ

Η καθημερινή επαφή με τη θάλασσα είναι τελικά αυτή που μαγεύει τους ανθρώπους του λιμανιού, εκείνο το πρωινό “φογκ” που σκεπάζει τους γερανούς, τα “σιλό”, τις αποθήκες, τα φορτία που περιμένουν στ’ αμπάρια. Η μυρωδιά που έρχεται από όλα τα μέρη του κόσμου και που πρώτοι οσφραίνονται οι λιμενεργάτες...

Εγώ τη λατρεύω τη θάλασσα. Κάθε καλοκαίρι την άδειά μου την περνώ στα νησιά. Δεν την μπουχίσα. Για μένα η θάλασσα είναι η ζωή μου. Τη σέβομαι, τη φοβάμαι πολύ και την αγαπώ.

Έρχομαι στη δουλειά μου με όρεξη, παρά το γεγονός ότι παλιότερα έκανα άλλη δουλειά και ότι τα χρόνια έχουν περάσει. Μ’ αρέσει η δουλειά μου, δεν τη βαριέμαι.

Κάθε μέρα συναντάς διαφορετικά πράγματα. Σήμερα θα πάρεις ένα εμπόρευμα, αύριο θα πάρεις ένα άλλο, δεν έχεις να κάνεις μια μονότονη δουλειά. Σήμερα θα είμαι στο αμπάρι αύριο θα είμαι στον γερανό, στα βίντσια.

Δεν ξέρω όμως τι συμβαίνει και οι περισσότεροι που φεύγουν από ‘δώ ρίχνουν μαύρη πέτρα πίσω τους.”

ΣΧΕΣΗ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΝΙΚΟΣ ΠΑΠΑΜΙΧΟΣ

ΒΙΛΜΑ ΧΑΣΤΑΟΓΛΟΥ, καθηγητές Αρχιτεκτονικής Α.Π.Θ.

Συνεντεύξεις στην Όλγα Τσαντήλα

“Το λιμάνι είναι η ιδιαίτερη επαφή με τη θάλασσα, η ποικιλία κτισμάτων, μεγεθών, υλικών και όγκων χωρίς να χάνεται η απλότητα και η καθαρότητα των κτισμάτων. Είναι οι εσωτερικοί δρόμοι με την καταπληκτική προοπτική – στο βάθος βλέπεις ένα καράβι και νομίζεις ότι βρίσκεται πάνω στα κτίρια...”

« Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης από την αρχή της ύπαρξης του συναντάμε χαρακτηριστικά που θα βρούμε στις μοντέρνες πόλεις 30 χρόνια μετά», αναφέρει ο κ. Νίκος Παπαμίχος Αναπληρωτής Καθηγητής στο Τμήμα Αρχιτεκτόνων της Αρχιτεκτονικής Σχολής στον Τομέα Πολεοδομίας.

« Στο γύρισμα του αιώνα δεν υπήρχε η λογική διαχωρισμού των χρήσεων. Οι χρήσεις ήταν ανάμικτες και δεν υπήρχε αυστηρή αντιστοιχία ανάμεσα στη χρήση του κτιρίου και στη μορφή του. Ειδικά όμως στο λιμάνι έχουμε αποκλειστική χρήση με κτίσματα ειδικά κατασκευασμένα για αυτό το σκοπό με μορφολογία που ανταποκρινόταν στις λειτουργίες, χωρίς διάκοσμο και επιπρόσθετη ανάδειξη επουσιωδών στοιχείων. Η αντοχή και η ποιότητα τους φαίνεται από το ότι μέχρι και σήμερα διατηρούνται στην αρχική περίπου μορφή τους. »

Την ίδια άποψη έχει και η κ. Βίλμα Χαστάογλου Επίκουρη Καθηγήτρια στο Τμήμα Αρχιτεκτόνων της Αρχιτεκτονικής .

« Στο λιμάνι δεν θα βρούμε κτίρια-έργα τέχνης. Προσεγγμένα αισθητικά ήταν τα τελωνεία , γιατί στέγαζαν τις διοικητικές λειτουργίες και ήταν τα κτίσματα που είχαν μεγαλύτερη επαφή με τον κόσμο. Ακόμη και αυτά, όμως, δεν είναι εφάμιλλα άλλων δημοσίων κτιρίων κύρους διότι είχαν πρωτεύοντα λειτουργικό χαρακτήρα. Το ενδιαφέρον είναι ότι τα λιμάνια κατασκευάζονται ως ιδιαίτερα εξειδικευμένες λειτουργικές ζώνες .

Εδώ έχουμε από την αρχή ένα μεγάλο τεχνικό έργο που καταλαμβάνει ολόκληρη έκταση πάνω στο θαλάσσιο μέτωπο και απαιτεί απλότητα κατασκευής. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στις κατασκευές υπακούουν στις ανάγκες των φορτίων που θα σηκώσουν.

Έτσι και η σύμβαση κατασκευής του λιμανιού της Θεσσαλονίκης ήταν ιδιαίτερα συγκεκριμένη ως προς τί και πώς θα κτιστεί. Το σύνολο των λιμενικών κτισμάτων συνθέτει ένα μοναδικό αστικό τοπίο, χωρίς το κάθε μεμονωμένο κτίριο να διακρίνεται για την υψηλή αισθητική του.»

ΕΝΑ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΑ ΣΚΑΡΙΑ

Στο ύψος των σημερινών Λαδάδικων το τείχος της Θεσσαλονίκης σχημάτιζε μία μικρή εσοχή ή υπαρξη της οποίας οφειλόταν στο γεγονός ότι παλαιότερα εκεί, βρισκόταν το τεχνητό λιμάνι του Μεγάλου Κωνσταντίνου το πρώτο, ουσιαστικά, λιμάνι της πόλης. Οι εγκαταστάσεις του είχαν λειτουργήσει για τους πρώτους αιώνες της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, αλλά προς το τέλος της Βυζαντινής περιόδου άρχισε να φθίνει σε κίνηση, να εγκαταλείπεται χωρίς συντήρηση γεμίζοντας σιγά σιγά από τις προσχώσεις των ποταμών.

«Όταν αρχίζει η Οθωμανική περίοδος για την πόλη, το λιμάνι αναφέρεται σε διάφορες πηγές ως επικωματωμένο», συνεχίζει η κ. Χαστάογλου. «Πάνω στην επικωμάτωση αυτή από την άμμο που κατέβαζαν τα ποτάμια, γίνονται οι πρώτες μικρές εγκαταστάσεις με πολύ πρόχειρες αποθήκες, παραπήγματα, μικρές ξύλινες σκάλες, για να εξυπηρετήσουν τη περιορισμένη κίνηση της εποχής. Η κατάσταση αυτή διαρκεί μέχρι το μέσο του 19ου αιώνα, οπότε πυκνώνουν τα κτίσματα έξω από το τείχος καθώς οι ανάγκες του διαμετακομιστικού εμπορίου είχαν αυξηθεί σημαντικά. Οστόσο οι συνθήκες λειτουργίας της μικρής αυτής σκάλας ήταν δυσμενείς.»

«Αποτέλεσμα των αναγκών που δημιουργεί η ανάπτυξη του θαλασσιού εμπορίου είναι η κατεδάφιση του τείχους το 1869 και η δημιουργία μίας ευθύγραμμης προκουμαίας από το Λευκό Πύργο μέχρι το Τοπ Κανέ, τον Πύργο της σημερινής Πλατείας Δικαστηρίων. Μέσα σε μία δεκαετία, όμως, αποδεικνύεται ότι η νέα αυτή προκουμαία είναι ανεπαρκής, καθώς τα πλοία δεν μπορούν να "πίσουν" εύκολα και τα εμπορεύματα πρέπει ακόμη να μεταφέρονται με βάρκες από τα πλοία στην αποβάθρα. Αποφασίζεται, λοιπόν, η κατασκευή του λιμανιού, όμως το έργο αργεί να ξεκινήσει. Είναι γνωστό από τα αντίστοιχα λιμενικά έργα που γίνονται την ίδια περίοδο σε μεγάλα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου, ότι κάθε είδους εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων σήμαινε ταυτόχρονη αύξηση των τελών και των κομίστρων. Έτσι, λοιπόν, η πρόθεση για εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων προσέκρουε στις απαιτήσεις για χαμηλό κόστος λειτουργίας.»

«Η απόφαση για κατασκευή τεχνητού λιμανιού χρονολογείται από το 1882 η οποία ανταποκρίνεται στις πιέσεις και ανάγκες του εμπορικού κόσμου της πόλης, που από χρόνια δυσανασχετούσε για την ανεπάρκεια των παρωχημένων εγκαταστάσεων.»

«Το 1896 υπογράφεται σύμβαση ανάμεσα στην Οθωμανική αυτοκρατορία και στην εταιρία του Γάλλου εργολήπτη και πολιτευτή Edmond Bartisol, που αναλαμβάνει την κατασκευή και εκμετάλλευση του λιμανιού για διάστημα 40 ετών. Το 1897 αρχίζει η κατασκευή αυτού του γνωστού "Π" που περιλάμβανε δύο προβλήτες και τον ενδιάμεσο κερσαίο χώρο, κατά το πρότυπο της μορφής του λιμανιού της Μασαλίας. Γίνεται επικωμά-

τωση 100.000 τ.μ. στη θάλασσα στο ύψος της σημερινής Κουντουριώτου. Αυτό το κομμάτι είναι το πρώτο τμήμα του λιμανιού που ολοκληρώνεται ως το 1904.»

«Μαζί με την επικωμάτωση, χτίζονται τα κρηπιδώματα, στρώνονται οι προβλήτες και το 1904 κατασκευάζονται οι αποθήκες στον 1ο προβλήτη. Πρόκειται ουσιαστικά για μεγάλα υπόστεγα που ακολουθούν τις προδιαγραφές της λιμενικής τεχνολογίας της εποχής. Οι αποθήκες αυτές επί των αποβαθρών-κάτι σαν "containers" της εποχής- προορίζονταν για την εκφόρτωση και προσωρινή φύλαξη των εμπορευμάτων. Είχαν τυποποιημένη διάσταση, 20 επί 50 τ.μ., μέγεθος αντίστοιχο με τη χωρητικότητα των πλοίων, ώστε να δέχονται όλο το φορτίο τους. Το σύστημα κατασκευής τους ήταν απλό, περιλάμβανε ένα λεπτό μεταλλικό κάναβο με πληρώσεις από τούβλα, ελαφριά στέγη, περιμετρικά παράθυρα, ώστε να φωτίζεται ο χώρος και μεγάλες συμμετρικές πόρτες, για να περνάνε τα εμπορεύματα. Αυτά τα φθηνά κτίρια- που αναφέρεται ότι στοιχίζαν 50 μόνο φράγκα το τ.μ.- δεν είχαν καμία ιδιαίτερη τεχνική απαίτηση στην κατασκευή τους πέρα από το να παρέχουν ένα κέλυφος που προφύλασσε τα εμπορεύματα από βροχή, αέρα, κλοπή. Το περιεχόμενο τους στη συνέχεια μεταφερόταν στις κανονικές πέτρινες αποθήκες -στα λεγόμενα "Αποταμειυτήρια". Μερικές σώζονται σήμερα στις παρυφές των Λαδάδικων και στο εσωτερικό μέρος του λιμανιού.

Μετά το 1910 το λιμάνι συνδέεται σιδηροδρομικά με κανονική γραμμή με το σιδηροδρομικό σταθμό που είχε κατασκευαστεί, ήδη, δυτικά του Τοπ-Χανέ από τη δεκαετία του 1870. Έτσι η εμπορική κίνηση της Θεσσαλονίκης εξυπηρετούνταν από δύο μοντέρνα συγκοινωνιακά μέσα και κάλυπτε όχι μόνο τη Μακεδονία, αλλά και τον ευρύτερο βαλκανικό χώρο.»

ΤΑ ΚΤΙΡΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Οι αποθήκες πάνω στους προβλήτες και στη κερσαία ζώνη ολοκληρώνονται μέχρι το 1910», αναφέρει η κ. Χαστάογλου. «Μέσα σε αυτό το διάστημα χτίζει και η Εταιρία τα γραφεία της πίσω από το σημερινό Τελωνείο και στην κατάληξη της οδού Σαλαμίνος. Τα διοικητικά κτίρια που ανεγείρονται στα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου-συνήθως από Γάλλους- είχαν ένα ενιαίο στυλ.

Οικοδομές επιβλητικές, εκλεκτικιστικές, μνημειακές, αποτελούσαν σύμβολα του κύρους της Εταιρίας και της σπουδαιότητας του λιμανιού για την κάθε πόλη. Τα γραφεία της Εταιρίας στη Θεσσαλονίκη ήταν δύο πανομοιότυπα κτίσματα, ιδιαίτερα επιβλητικά που δέσποζαν σε όλο το τοπίο. Συμμετρικά, με αψιδωτές στοές στο ισόγειο και τρεις ορόφους ήταν ικανά να στεγάσουν το πολυάριθμο προσωπικό. Από Γάλλο αρχιτέκτονα κτίστηκε την ίδια εποχή και το σημερινό κτίριο της Ελευθέρας Ζώνης που στην αρχική

του μορφή ήταν διώροφο, νεοαναγεννησιακού στυλ.»

« Εν τω μεταξύ στο χερσαίο χώρο του λιμανιού κατασκευάζονται αποθήκες των μεγάλων τραπεζών και εμπορικών οίκων της πόλης, όπως της Τράπεζας της Ανατολής, της Τράπεζας Αθηνών, του Μοδιάνο κλπ. Στο 2ο προβλήτα λειτουργεί ήδη από το 1909 η Σερβική Ζώνη που εκμίσθωσε η Γαλλική Εταιρία στη Σερβία για τις ανάγκες του διαμετακομιστικού εμπορίου της. Στο χώρο γύρω από τα όρια του λιμανιού πυκνώνουν τα γραφεία ναυτιλιακών εταιριών και πρακτόρων (πχ Messageries Maritimes, Lloyd κ.α.) μαζί με άλλες παρελκόμενες υπηρεσίες.

Παρ' ότι οι λιμενικές χρήσεις απλώνονται ουσιαστικά σε όλη την περιοχή του χονδρεμπορίου-ως τη σημερινή Τσιμισκή περίπου το καινούριο λιμάνι σύντομα αποδείχθηκε μικρό για την τεράστια ενδοχώρα που εξυπηρετούσε (130.000 τ.χλμ. και 3-4 εκατ. κάτοικοι). Από το 1910 άρχισε η συζήτηση για την επέκταση των εγκαταστάσεων, αλλά τα σχέδια έμειναν σα χαρτιά καθώς το 1912 με την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης και την επέκταση των εθνικών συνόρων οι συνθήκες άλλαξαν δραστικά. Το μέλλον του λιμανιού και η αναπλήρωση της χαμένης ενδοχώρας είναι το θέμα που απασχολεί καίρια τους εμπορικούς και

διοικητικούς κύκλους της πόλης και η απάντηση δίνεται με τη θέσπιση της Ελευθέρως Ζώνης το 1914. Οσοίσο η μεσολάβηση του Μεγάλου Πολέμου και της καταστροφής της πόλης από την πυρκαϊά του 1917 μετέθεσαν τη λειτουργία του θεσμού στα 1925. Το 1915 για τις ανάγκες της Ελευθέρως Ζώνης αποφασίστηκε η επέκταση της επικράτειας του λιμενικού χώρου και στην περιοχή πίσω από αυτόν, δίπλα στα Λαδάδικα γνωστή ως "συνοικία των αποθηκών" ιδιωτών, κυρίως, χονδρεμπορίου και φύλαξης εμπορευμάτων.

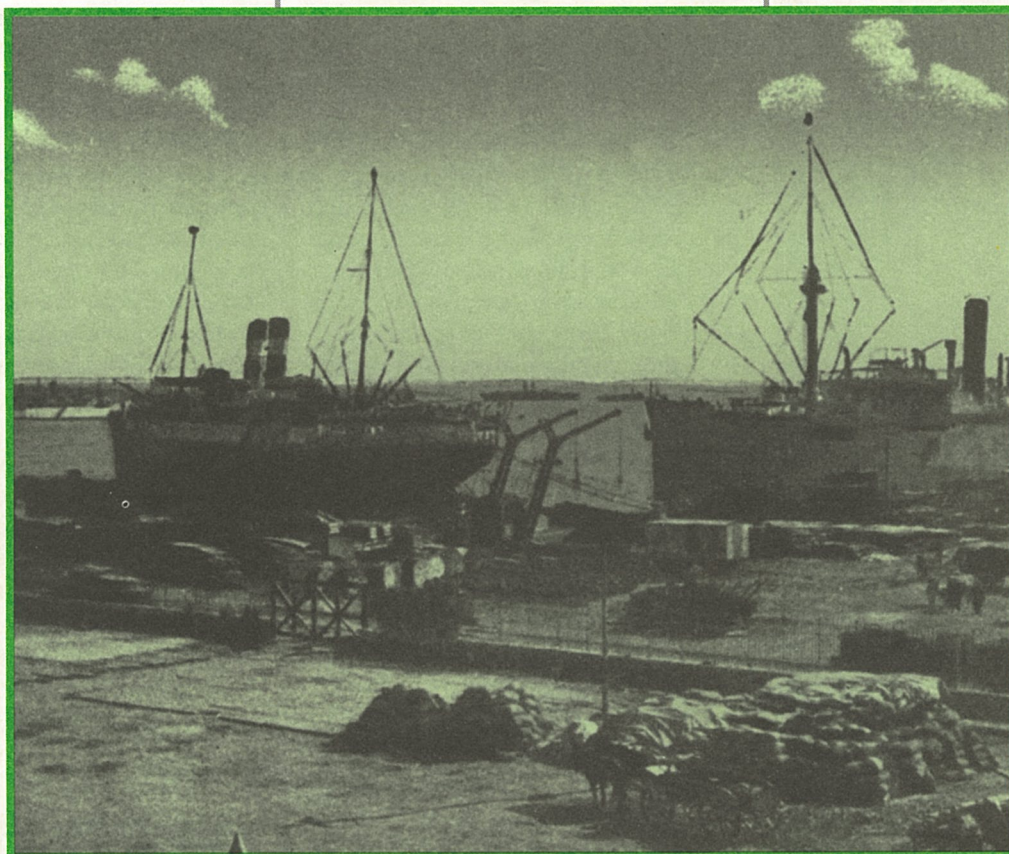
Η συνοικία αυτή ήταν πολύ εντυπωσιακή με ιδιαίτερα αυστηρή πολεοδομική οργάνωση. Οι δρόμοι ήταν ευθυγραμμισμένοι, τα κτίρια ψηλά και ογκώδη, διώροφα ή τριώροφα, με λιτή μορφολογία. Αυτά τα κτίσματα υπήρχαν ήδη από το 1900 και το Λιμάνι πήρε την άδεια να τα χρησιμοποιήσει ενσωματώνοντας τα στο όριο της Ελευθέρως Ζώνης.

Στον ανασχεδιασμό της πόλης μετά την

πυρκαϊά του 1917, η μελέτη του λιμανιού κατέχει ιδιαίτερη βαρύτητα και ανατίθεται στον Άγγελο Γκίνη, καθηγητή της έδρας των Λιμενικών Έργων στο ΕΜΠ. Ο Γκίνης δε μεταβάλλει το χώρο του υφιστάμενου λιμανιού, και προτείνει την επέκτασή του προς τα δυτικά μέχρι τον Δενδροπόταμο (μία νέα νηοδόχο για τον τελωνειακό λιμένα, δύο νηοδόχους για τον ελεύθερο και μία νηοδόχο για τον καθαρισμό και επισκευή των πλοίων). Η μελέτη ενσωματώθηκε αυτούσια στο σχέδιο του Herbard, ο οποίος συνάρτησε από αυτήν τη χωροθέτηση των σχετικών αρχικών λειτουργιών-σιδηρ. σταθμό, βιομηχανία, χονδρεμπόριο, επιχειρηματικό κέντρο, περιοχές εργατικής κατοικίας κλπ. Αποτέλεσε τη βάση των μελετών επέκτασης του λιμένος που συντάσσονται έκτοτε (δεκαετία 1920-1930 και μεταπολεμικά). Στο σχέδιο του 1919 αλλά και

Σχεδιάστηκε και χτίστηκε από τον Ελί Μοδιάνο, νέο αρχικέτονα της πόλης με σπουδές στη Γαλλία. Εντυπωσιακό για τις διαστάσεις του (200 μ. μήκος) αποτέλεσε σημαντική καινοτομία όσον αφορά τον τρόπο κατασκευής, καθώς ήταν το πρώτο κτίριο της Θεσσαλονίκης που κατασκευάστηκε εξ ολοκλήρου από οπλισμένο σκυρόδεμα. Μέχρι τότε το μπετόν προοριζόταν στην καλύτερη περίπτωση για τους σκελετούς των κτιρίων.

«Η στατική μελέτη εκπονήθηκε από το γραφείο του Ενεπίκ, του Γάλλου κατόχου ευρεσιτεχνίας του μπετόν. Είναι χαρακτηριστικό ότι σε όλα τα κτίρια των τελωνείων εφαρμόζονταν η τεχνολογία του μπετόν, εξαιτίας των μεγάλων βαρών που δέχονταν αυτά τα κτίρια και την ανάγκη για στερεότητα, αφού εκτός από γραφεία στέγαζαν μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους.



Το 1926 κατασκευάζεται από την Προνομιούχο Εταιρία Γενικών Αποθηκών Ελλάδας η μεγάλη αποθήκη που βρίσκεται στο δυτικό τμήμα του παλιού λιμανιού. Το κτίριο είναι τετραώροφο παρουσιάζοντας και αυτό καινοτόμα στοιχεία, καθώς είναι το πρώτο κτίριο στην πόλη που θεμελιώνεται με ένα ειδικό σύστημα πάνω σε πασσάλους. Η εταιρία που το κατασκευάζει είναι μία από τις καλύτερες της εποχής, η "ΤΕΚΤΟΝ", με ελληνικά κεφάλαια και Έλληνες τεχνικούς, η οποία μετά από δύο χρόνια χτίζει και το κτίριο της Τράπεζας της Ελ-

λάδος στην Τσιμισκή»

« Στη δεκαετία του '20 επίσης υλοποιείται και το πολύ σημαντικό συγκρότημα των στάβλων που βρίσκεται σήμερα προς τον 3ο προβλήτα. Ανήκε στη Ελευθέρως Ζώνη και εξυπηρετούσε ανάγκες διαμετακόμισης ζώων. Και οι στάβλοι χτίστηκαν με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας βασις των αμερικάνικων προδιαγραφών, με πολύ σύγχρονο εξοπλισμό, και συνδέονταν απευθείας με το σιδηροδρομικό σταθμό.

λάδος στην Τσιμισκή»

Η Εταιρία διατηρεί την εκμετάλλευση του λιμανιού μέχρι το 1930, οπότε το Ελληνικό Δημόσιο εξαγοράζει τα δικαιώματα της σύμβασης. Τη δεκαετία του '30 σχεδιάζεται η κατασκευή του 3ου προβλήτα. Είχε ήδη συγκροτηθεί το Λιμενικό Ταμείο και τότε αρχίζουν να τίθενται σε εφαρμογή τα οριστικά σχέδια για την επέκταση του λιμανιού που είχαν εκπονηθεί από τον Άγγελο Γκίνη.

Στα χρόνια αυτά κτίζονται τα νέα κτίρια

ΤΣΙΜΕΝΤΟ ΝΑ ΓΙΝΕΙ

Το 1909 δρομολογείται η κατασκευή του Τελωνείου, που ακολουθεί τα πρότυπα της εποχής. Ήταν παρόμοιο σε κτιριακή τυπολογία και μορφολογία με το αντίστοιχο τελωνείο της Κωνσταντινούπολης, αλλά και μ' εκείνα της Σμύρνης και της Αλεξάνδρειας.

γραφείων του λιμανιού, τα σημερινά κτίρια του ΟΛΘ και του Λιμεναρχείου, έργα των γνωστών αρχιτεκτόνων της πόλης Αφών Δημητριάδη, και η γνωστή μας περίφραξη με τα φυλάκια επί της Πλατείας Ελευθερίας. Λειτουργικό απόκτημα της εποχής είναι και η μοντέρνα ψυκτική αποθήκη που ανεγείρεται πίσω από τα γραφεία της Ελευθέρας Ζώνης. Το λιμάνι έχει πάρει την ολοκληρωμένη μορφή του το 1935 και μέχρι το 1940 η "μηχανή" δουλεύει στο φουλ».

Η ΠΕΤΡΙΝΗ ΔΑΝΤΕΛΑ

Η πολυμορφία των συμμαχικών στρατευμάτων που χρησιμοποιούσαν το λιμενικό χώρο κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο δεν επηρέασαν την αισθητική και τη λειτουργική δομή του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Τότε τον 1ο προβλήτα χρησιμοποιούσαν οι Έλληνες, το 2ο οι Γάλλοι και το μέτωπο της νηοδόχου οι Άγγλοι. Οι μεγάλες καταστροφές έγιναν στους βομβαρδισμούς του 1944. Τα κρηπιδώματα ανατινάχθηκαν και πλοία καταβυθίστηκαν για να αχρηστευθεί η νηοδόχος. Καταστράφηκαν αρκετές παραθαλάσσιες αποθήκες και πολλά μικρά διάσπαρτα κτίρια, όπως βοηθητικά κτίσματα, φυλάκια, γραφεία ελέγχου, τα κτίρια της Γαλλικής Εταιρίας και κτίρια Χερσαίων Αποθηκών. «Τα κρηπιδώματα είχαν γίνει σα δαντέλα από τις βόμβες», περιγράφει η κ. Χαστάογλου. «Το κτίριο του Τελωνείου υπέφερε πολύ από τους βομβαρδισμούς, αλλά επισκευάστηκε μαζί με το υπόλοιπο τμήμα του λιμανιού, από το Λιμενικό Ταμείο σε συνεργασία με μονάδα του βρετανικού στρατού και την αμερικανική AMAG. Επίσης κατεδαφίστηκε ο όροφος του κτιρίου της Ελευθέρας Ζώνης, όπως και το σιλό που είχε ανεγερθεί το 1912 για τις αυξημένες ανάγκες του εμπορίου σιτηρών και για την εξυπηρέτηση της Ελευθέρας Ζώνης».

«Το σιλό καταστράφηκε ολοκληρωτικά και χτίστηκε εκ νέου δυτικότερα. Από τις περιγραφές και τις φωτογραφίες που έχουν σωθεί γνωρίζουμε ότι το παλιό σιλό είχε 28 διαμερίσματα με ικανότητα φόρτωσης 1.000 τόνων ημερησίως και βρισκόταν πάνω στο κρηπίδωμα για να έχει εύκολη πρόσβαση.»

ΑΛΛΑΖΕΙ ΤΟ ΤΟΠΙΟ

Το τοπίο αλλάζει δραματικά μετά τον πόλεμο με την εφαρμογή του νέου σχεδίου ρυμοτομίας και ανοικοδόμησης της Θεσσαλονίκης, που αναδεικνύει και την άρρηκτη σχέση του λιμανιού με τη πολεοδομική διάρθρωση της πόλης. Από το τεχνητό λιμάνι του Μ. Κωνσταντίνου μέχρι και σήμερα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συνυφασμένο με την οικονομική δραστηριότητα της πόλης προκαλεί τη σταδιακή μετατόπιση του οικονομικού

κέντρου, που βρισκόταν κοντά στην παλιά Ρωμαϊκή Αγορά, προς τη θάλασσα.

«Είναι και μία συνέπεια της μορφολογίας του εδάφους που προσφέρεται ανατολικά για κατοικία και δυτικά για εκτεταμένες εμπορικές δραστηριότητες σε συνάρτηση πάντα με την ύπαρξη των κυριότερων οδικών αξόνων», επισημαίνει ο κ. Παπαμίχος. «Ας μη ξεχνάμε ότι η είσοδος της πόλης ήταν πάντα από τη δυτική πλευρά και το λιμάνι προσαρμόστηκε στη γεωμορφολογία της περιοχής. Από εκεί το έδαφος ήταν προσβάσιμο, πεδινό, που καθιστούσε εύκολη την επικοινωνία, αν και ο τόπος ήταν ελώδης, πρόβλημα που λύθηκε με τα μεγάλα έργα αποξήρανσης της κοιλάδας του Αξιού, της διευθέτησης της κοίτης των ποταμών και τις επικωματώσεις των ελών».

ΝΕΟΣ ΡΟΛΟΣ

Τα τελευταία χρόνια οι ιθύνοντες βρίσκονται ενώπιον μίας νέας προβληματικής, καθώς οι νέοι τρόποι φόρτωσης και εκφόρτωσης με τη χρήση των containers δεν απαιτούν πλέον τη χρήση στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων. Επίσης η σύνδεση με τα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα έχει αλλάξει. Αυτό το οποίο απασχολεί τις τελευταίες δεκαετίες Ευρώπη και Αμερική είναι τί θα γίνουν οι παλιές λιμενικές εγκαταστάσεις. Το ίδιο ερώτημα απασχολεί και τη Θεσσαλονίκη όπου πολλές από τις εγκαταστάσεις του λιμανιού έχουν περιπέσει σε αχρησία, καθώς η κατασκευή του νέου του προβλήτα δυτικά, σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις εξυπηρετεί και καλύπτει τις ανάγκες του λιμανιού. Με βάση τη διεθνή εμπειρία το πρόγραμμα του ΥΠΕΧΩΔΕ που βρίσκεται σε εξέλιξη, στοχεύει στην ένταξη του ιστορικού τμήματος του λιμένος στον αστικό ιστό. Προβλέπει τη συνολική ανάπλαση της περιοχής με αποκατάσταση των κτιρίων και απόδοση τους σε νέες χρήσεις κυρίως πολιτιστικού χαρακτήρα και παράλληλη διατήρηση του λιμενικού χαρακτήρα του χώρου.

«Από τη μία η περιοχή έχει βρεθεί εκτός χρήσης και από την άλλη το κέντρο της πόλης ασφυκτιά», τονίζει ο κ. Παπαμίχος.

«Στην Ευρώπη και Αμερική κατεδαφίζουν τις εγκαταστάσεις για τη δημιουργία χώρων γραφείων ή αναψυχής. Στη Θεσσαλονίκη υπάρχει αυτό το πρόγραμμα ανάπλασης της περιοχής που προβλέπει τη μετατροπή του ιστορικού λιμένα σε μητροπολιτικό πολιτιστικό κέντρο. Παράλληλα, η προσπάθεια είναι να διατηρηθούν όσες λιμενικές λειτουργίες μπορούν να διατηρηθούν και να μην αλλάξει η φυσιογνωμία του χώρου. Να αξιοποιηθούν κάποια κτίρια για άλλους σκοπούς, χωρίς να αλλοιωθεί η εικόνα του ιστορικού συνόλου. Πρέπει, βέβαια, να επαναπροσδιοριστεί ο ρόλος του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και ποιες ανάγκες θα κληθεί να καλύψει, ώστε η νέα πολεοδομική λειτουργία του να μην αποτελέσει εμπόδιο στον κύριο προορισμό του που είναι η εξυπηρέτηση των θαλασσιών επικοινωνιών. Αυτά τα

ζητήματα σχεδιασμού πρέπει να αντιμετωπιστούν έγκαιρα. Οι άμεσες επεμβάσεις που βρίσκονται σε εξέλιξη, καλύπτονται από ειδική συμφωνία του Οργανισμού Λιμένος, του ΟΠΠΕΘ '97 και του Οργανισμού Ρυθμιστικού και αφορούν την αποκατάσταση και επανάχρηση πέντε αποθηκευτικών κτιρίων του Α΄ προβλήτα. Η χρηματοδότηση γίνεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ και τα πέντε κτίρια (δύο αίθουσες θεάτρου, Μουσείο Κινηματογράφου, Μουσείο Αρχιτεκτονικής της πόλης και Κέντρο Εφαρμοσμένων Τεχνών) συνδέονται με το πρόγραμμα της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας.

Υπάρχει πρόταση για εγκατάσταση του Κεντρικού Δήμου στο κτίριο του Τελωνείου, το οποίο προσφέρεται από κάθε άποψη. Διερευνάται και η εγκατάσταση της Κρατικής Ορχήστρας στην αποθήκη 10. Επίσης έχουν γίνει προτάσεις για στέγαση Σχολής Κινηματογράφου και για μετατροπή της μεγάλης αποθήκης ΠΑΕΓΑΕ σε κέντρο λιμενικών υπηρεσιών.

Η εγκατάσταση πολιτιστικών δραστηριοτήτων πρέπει να συνδυαστεί με τη στέγαση στο λιμάνι δραστηριοτήτων σχετικών με τη λιμενική κίνηση. Σε ορισμένες περιοχές που υπάρχει αδόμητη έκταση θα μπορούσαν να χτιστούν χώροι που θα προσφέρουν συμπληρωματικές υπηρεσίες στον επιβατικό σταθμό (π.χ. ειδικό εμπόριο, εκθέσεις, τράπεζες, γραφεία ναυτιλιακών οργανισμών) ώστε να μην αποκτήσει η περιοχή μόνο πολιτιστικό χαρακτήρα. Και βέβαια να μην οδηγηθούμε σε καταστάσεις επέκτασης των Λαδάδικων και γίνει η περιοχή ένα τεράστιο κέντρο αναψυχής».

Ποια αίσθηση μεταδίδει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης σε έναν αρχιτέκτονα;

«Για μένα το λιμάνι αποτελεί τον πυρήνα και την ουσία του μεταπρατισμού της πόλης, αν θεωρήσουμε ότι η Θεσσαλονίκη έχει ένα μεταπρατικό οικονομικό χαρακτήρα» υποστηρίζει τεχνοκρατικά ο κ. Παπαμίχος. Η κ. Χαστάογλου διαφοροποιείται:

«Το λιμάνι είναι η επαφή με τη θάλασσα. Είναι η ποικιλία κτισμάτων, υλικών και όγκων και ταυτόχρονα η αυστηρότητα των απλών γραμμών. Οι εσωτερικοί δρόμοι με τη δική τους αστικότητα, με την καταπληκτική προοπτική στο Λευκό Πύργο. Η περίεργη στενή σχέση κτισμάτων και πλοίων που σχεδόν ταυτίζονται, όπως υποδηλώνει ο γαλλικός όρος *batiment* που σημαίνει κτίριο αλλά και πλοίο. Η παντελής έλλειψη πρασίνου. Ο ήχος των μηχανών, οι γερανοί, ο ήχος των κόσμων, του κόσμου της εργασίας. Το λιμάνι είναι ένα τοπίο γοητευτικό και μοναδικό».

ΣΤΙΓΜΑ ΛΙΜΕΝΟΣ

Το λιμάνι Θεσσαλονίκης βρίσκεται στη βορειοδυτική πλευρά του Κόλπου.

Γεωγραφικό πλάτος 48 μοίρες 38' Β

Γεωγραφικό μήκος 22 μοίρες 56' Α

Ναυτικός Χάρτης 2070

Ώρα Γκρήνουιτς ακτή του Θερμαϊκού + 2x

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΜΝΗΜΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΙΣΘΗΣΕΩΝ

του Γιώργου Αναστασιάδη

... πλατεία των καϊκών είναι το λιμάνι...

Μ. ΜΕΣΚΟΣ

Σ

το «ντοκιμαντέρ» της πόλης που δεν γυρίστηκε ποτέ, το λιμάνι κατέχει περιοπτη θέση ως σημείο αναφοράς στη διαχρονική διαδρομή της παραλίας (από και προς τον Λ.

Πύργο), ως τόπος άφιξης ή αναχώρησης ή προσωρινής διαμονής ανθρώπων και ζώων, πλοίων και εμπορευμάτων και τέλος ως χώρος που διαθέτει μια σχετική αυτονομία: έχει τους δικούς του κανονισμούς και «κώδικες» (τη δική του αστυνομία) τους δικούς του ρυθμούς ζωής, το δικό του ηχώχρωμα...

Η περίφημη «Ελευθέρα Ζώνη» (ελληνική και γιουγκοσλαβική) επβεβαιώνει αυτή την ιδιότυπη αυτοτέλεια. Το λιμάνι ανήκει βέβαια στη Θεσσαλονίκη «ψυχική τε και σώματι»:

Απ'αυτήν παίρνει και σ'αυτήν δίνει παλμό και «χρώμα». Διαθέτει όμως τη δική του «ζώνη» ελεύθερης διακίνησης. Τη δική του ζώνη μαγείας. Τις δικές του συναντήσεις με την Ιστορία, τουλάχιστον από τις ημέρες της Φεντερασιόν (1909), όταν στην κατοικημένη από εξαθλιωμένους εργάτες περιοχή του λιμανιού ανέπτυξε σε πρώτη φάση την πολύπλευρη δράση της, ως την ημέρα που οι Γερμανοί θα αναπαύξουν τις εγκαταστάσεις του (1944).

Να πώς φωτογραφίζει ο «Μέγας Οδηγός Θεσσαλονίκης και Περιχώρων» (1932-33) το λιμάνι του μεσοπολέμου:

«Δεύτερος κατά σειράν λιμίν του Κράτους, μετά τον Λιμένα Πειραιώς, ο Λιμίν Θεσσαλονίκης παρέχει ασφαλές αγκυροβόλιον εις πάντα τα πλοία (...)

Κείται 1200 περίπου μέτρα ΒΔ του Λευκού Πύργου και αποτελείται από ειδικήν προκυμιάαν, μήκους 410μ., εν τω μέσω της οποίας το τελωνείον(εκατέρωθεν της προκυμιάας και κάθετοι επ'αυτής υπάρχουν δύο λιμενοβραχίονες 210μ. έκαστος. (...)) Τα πλοία εισέρχονται εις τον κεντρικόν λιμένα τη βοήθεια πλοηγού, συναντώντος ταύτα εις απόστασιν ενός μιλίου περίπου από τον Λ. Πύργον.

Εν καιρώ ομβλίας προς καθοδήγησιν των πλοίων τίθεται εις κίνησιν αυτόματον ηχητικόν μηχανήμα, τοποθετημένον επί της ανατολικής του κυματοθραύστου άκρας, εκπέμπον ανά 20" πέντε ήχους διάρκειας 10".

Γερανοί κινούμενοι επί σιδηροτροχαίων υπάρχουν επί της προβλήτος και επί της προκυμιάας της ελευθέρας ζώνης. Η ύδρευσις

των πλοίων δι'υδροφόρων και υδρολήψεων είναι ευθυνή και ευχερής (...). Ο εφοδιασμός των πλοίων είναι ασυγκρίτως πιο ευθυνός προς οιονδήποτε άλλον λιμένα. (...) Λειτουργούν 5 σταύλοι, οίπινες αποτελούν πρότυπον εν Ανατολή, υπάρχει δε πλήρες και άρπον σιδηροδρομικόν δίκτυον. Η άψογος εξυπηρέτησις του γιουγκοσλαβικού εμπορίου δια της ελληνικής ελευθέρας ζώνης καθιστά μη απαραίτητον, ως και οι Γιουγκοσλαύοι ιθύνοντες αναγνωρίζουν την λειτουργία της Σερβικής (ελευθέρας ζώνης)...

Είκοσι οκτώ χρόνια μετά, από την πανηγυρική έκδοση της εφημερίδας «Δράσις» (19.9.1960), αντλούμε μια άλλη εικόνα για το μεταπολεμικό λιμάνι:

«... Ο λιμένας λειτουργεί ως αυτόνομος οργανισμός με την επωνυμία «Ελευθέρα Ζώνη και Λιμίν Θεσσαλονίκης» (ΕΖΛΘ). Προέκυψε από τη συγχώνευση Ελευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης και Λιμενικού Ταμείου, με το νόμο 2551 (1953).

Η εκφόρτωσις ενός εμπορεύματος εναλλάσσει δύο φορείς. Από το πλοίο μέχρι τον γερανό "αιρούμενον επί της πλευράς του ατμοπλοίου", όπως προβλέπει ο κανονισμός, το εμπόρευμα εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Γραφείου Εργασίας Λιμένος και από 'κει και πέρα στην αρμοδιότητα του Οργανισμού. Γραφειοκρατικές διατυπώσεις που καλό θα ήταν να έλειπαν (...). Από το 1953 μέχρι σήμερα [1960]: Αποπερατώθη με το λιμενικό υπόστεγο της προβλήτος Λαγκασάρι, με επιφάνεια αποθήκευσης 5000 τ.μ. Έγιναν υπόστεγα και ψυγεία, ανακατασκευάσθησαν σταύλοι, κατασκευάσθησαν ραδιοκατευθυντήρες - το μόνο λιμάνι της Μεσογείου που διαθέτει αυτά τα σύγχρονα μέσα - δημιουργήθησαν 2 χλμ. πεζόδρομου πλάτους 30μ., τα οποία και ηλεκτροφωτώσθησαν (...). Ο λιμένας στη Θεσσαλονίκη θεωρείται ένα σύγχρονο λιμάνι που δεν υστερεί σε τίποτε και απ'αυτά τα μεγάλα ξέ-να...».



Και η «εικόνα» του 1932 και η «εικόνα» του 1960 δεν μπορούν βέβαια, παρά τις χρήσιμες πληροφορίες που περιέχουν, να διασώσουν όψεις και σκηνές από το λιμάνι της καθημερινής πραγματικότητας. Θα καταφύγουμε λοιπόν στην **έντυπη μνήμη**, στο βλέμμα των πεζογράφων για να αναπλάσουμε το λιμάνι της μικρής ανθρώπινης κλίμακας, **το λιμάνι των βιωμάτων και των αισθήσεων**.

Λιμάνι 1935: Το παιδικό βλέμμα του **Λ. ΖΗΣΙΑΔΗ** («Στη Θεσσαλονίκη τότε»), γεμάτο περιέργεια για τα «**βίντσια**» και τους «**γερανούς**», τα θεόρατα βαπόρια, τις μαούνες, τα μεγάλα ισοφορά και τον κόσμο να πηγαυοέρεται βιαστικός, καταγράφει με ευαισθησία:

- τους **υγρούς δρόμους** του λιμανιού (υγρούς γιατί η γλίτζα από τα λάδια, τα κρασιά και τα πετρέλαια που φορτώνονταν και ξεφορτώνονταν συνεχώς κρατούσε την υγρασία πάνω στα **καλντερίμια**, σχεδόν σ' όλη τη διάρκεια του χειμώνα....

- τον μεγάλο μαυροπίνακα, στην είσοδο του λιμανιού με ζωγραφιά του πλοίου, το όνομά του με λαδομπογιά και την επωνυμία της Εταιρίας του κάτω: «**Δρομολόγιον Θ.Θ. (θεού θέλοντος)** και με κλωδιά γραμμένα τα λιμάνια (:Βόλο, Αιδηψό, Χαλκίδα, Πειραιά). Υπήρχε και δρομολόγιο για την Καβάλα.

[Στα «**Μακεδονικά Νέα**» της 10.0.1924 διαβάζουμε ότι το ατμόπλοιο «**Βυζάντιον**» αναχωρεί από το λιμάνι της πόλης για «...Άγιον Όρος - Καβάλα - Δεδεαγιάτ - Λήιμο - Μυτιλήνη - Πλωμάριον - Χίον - Πειραιά - Πελοπόννησο και Κρήτη...»]

- Τα ονόματα των πλοίων: **ΕΛΕΝΑ, ΑΠΙ ΛΕΩΝ, ΑΠΙ ΙΩΑΚΗ, ΚΕΦΑΛΗΝΙΑ, ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ, ΕΛΕΝΗ** κ.λπ.

- Τον «**αποφθειρισμό**» των επιβατών και την αίσθηση του αποκαίρειου μέσα στο λιμάνι, με φόντο τα ζωντανά κοτόπουλα να φτεροκοπούν και να κακαρίζουν, τα καλάθια, τους μπόγους, τις ξεκαρβαλωμένες βαλίτσες κ.λπ.

Λιμάνι, Απρίλιος 1941: Λίγο πριν μπουν οι Γερμανοί στην πόλη, το λιμάνι θα ζήσει τη «νύκτα του μεγάλου πλιάτσικου»:

«... **Μάζες ξενικισμένων ανθρώπων**» - γράφει ο Λ. Ζησιάνης - «**κατέβησαν βιαστικές και σιωπηλές μέσα στα άγρια μεσάνυχτα να προφτάσουν ν' αρπάξουν ό,τι ν' είναι από το λιμάνι και την ελευθέρα ζώνη, άλλοι φορτωμένοι και άλλοι συμπρόκνοντας βαρέλια σ' ένα απροσδόκητο και πρωτοφανές νικτερινό ραβδί. Μέσα στις αποθήκες του λιμανιού επικρατούσε χάος. Σε μια γωνιά της προκουμιάς λεηλατήθηκαν φορηγά βαγόνια (...)**»

Λιμάνι, Κατοχή (1941-44): Ο Γ. Ιωάννου («**Η σαρκοφάγος**») διασώζει με τον δικό του τρόπο το λιμάνι της κατοχής:

«... Στην κατοχή **παρόλες τις διπλοσκοπές ήμουν από τους λιγοστούς που κατάφεραν να τρυπώνουν στο λιμάνι (...)**. Μια μυρωδιά από πε-

τροκάρβουνο, καβαλίνες, κάτουρα αλογίσια, ατηρή και μπαχαρικά υπήρχε στην ατμόσφαιρα και μ' ερέθιζε. **Μάζεμα για τις κότες μας το σκορπισμένο στο λιθόστρωτο στάρι. Έπιασα φιλιές με διάφορους καροτσιέρηδες. Έκανα γερή μπάζα από προμήθειες όταν είχαν καταφύγει στο λιμάνι μας τρία βαριά καταδρομικά του Βισού που μετέφεραν μαροκινό στρατό στη Συρία (...)**. Οι Γερμανοί έβλεπαν φυσικά που τριγυρίζαμε μες στο λιμάνι μα δεν έδιναν σημασία. Το παν ήταν να περάσεις από τις σκοπές, από τους αρμόδιους. Δεν έπρεπε να σε δουν να κουβαλάς πράγματα γιατί **αλίμονό σου. Πιάναμε δήθεν φιλιές μαζί τους και διοργανώναμε κάποιους κολυμπητικούς αγώνες με μακροβούτια στα μαύρα άπατα νερά του λιμανιού. (...)** Όταν όμως προς το τέλος άρρασαν να μας βομβαρδίζουν οι **Αγγλοαμερικάνοι τα πράγματα έορξιναν. Στο λιμάνι δεν μπορούσε να ζυγώσει κανείς...**»

Λιμάνι, Η ανατίναξη (29.10.1944). Ο Β. Βασιλικός («**Εκτός των τειχών**») καταθέτει τη δική του μαρτυρία για την ανατίναξη του λιμανιού από τους Γερμανούς την τελευταία μέρα της κατοχής:

«... **Δώδεκα παρά πέντε η αγωνία μου έχει φτάσει στο κατακόρυφο. Στις δώδεκα θα αναπναιχτεί το λιμάνι. Οι Γερμανοί που τα μαζεύουν, ετοιμάζονται να του δώσουν τη χαριστική βολή (...)**. Ξαφνικά ακούστηκε ένα βαθύ μουγκιτό λες και η θάλασσα βόγηξε από τα έγκατά της. Ένας **βάρβαρος ανασπεναιγμός που 4 χρόνια δεν μπορούσε να ξεδώσει, ενώ κάποιον τεκτονικός σεισμός έκανε το σπά να λυγίσει πίσω - μπρος σαν κυπαρίσσι και τις πόρτες να ξεμανταλωθούν. Ακολούθησε και δεύτερη και τρίτη έκρηξη (...)**. Ανασηκώνοντας το κεφάλι μου δειλά, από το μπαλκόνι βλέπω πάνω στη θάλασσα ένα τεράστιο μαύρο σύννεφο, γεμάτο φλογισμένα ξύλα και σιδερικά που ο ήλιος τα κάνει να μοιάζουν με αστραπές μες στη νύκτα (...) Χρόνια κατόπι βλέπαμε τα μικρά σκάφη που ανατίναξαν οι Γερμανοί στο φευγιό τους **ν' αλλάζουν σχήματα μέσα στη ριχή θάλασσα όπου είχαν βουλιάξει...**»

Σχολιάζοντας τις φωτογραφίες των **Γ. και Π. Μουσιλάκη** (φωτογραφίες που διασώζουν την εικόνα που παρουσίαζε το λιμάνι την «επόμενη μέρα» της καταστροφής λειτουργούν ως πολύτιμα ντοκουμέντα, ενώ παράλληλα διαθέτουν μια παράξενη γοητεία, τη γοητεία των ερειπίων), ο **ΜΑΡΙΝΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΟΥΣ** («**Ερημία**», 1988) γράφει για:

— τη «**μελαγχολία της φύσης που θαρρείς και συμμετέχει στη θλίψη της πόλης**».

— την **πρώτη προβλήτα** με το γαλλικό λιθόστρωτο που ενέπνευσε τον **Μάνο Χατζιδάκι** να γράψει τον «**Κύκλο του CNS**». (*Παρένθεση:* ο Μάνος Χατζιδάκις — όπως μας πληροφορεί η **Άλκη Ζέη** — **νοίκιαζε το 1945-46, δωμάτιο σ' ένα σπίτι κοντά στο λιμάνι** απ' όπου μπορούσε να βλέπει τα πλοία να έρχονται και να φεύγουν...)

— τα δυο πλοία (-το ρουμάνικο και το βουλγαρικό βυθισμένα στην έξοδο του λιμανιού, συντρωμένα με μπετόν για να γίνει δυσχερέστατη η ανέλκουσή τους:

«... **Αυτή ήταν και η κυριότερη αιτία**», υποστηρίζει ο **Μ. Χαραλάμπους** «**που οδήγησε τότε στην κατασκευή της προβλήτας Λαγκασάρι, η**

οποία διευκόλυνε τους συμμάχους και επέφερε την καταστροφή του θρυλικού Κήπου του Μπεκτασιάρ με το «**Μαξίμ**», στη θέση του οποίου δημιουργήθηκε η νέα προβλήτα».



— τη μεγάλη φωτοβολίδα του βομβαρδισμού της 21ης Σεπτεμβρίου 1944, που έριξαν οι σύμμαχοι στη θάλασσα εκβολή της οδού Κατούνη, νοτιώς του σταθμού Α' Βοηθειών του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού και του μεγάρου του 1865 που στεγάζει την ταβέρνα «**Κεφαλληνιά**», πάνω από την πύλη του Λιμένος.

— το μεγάλο «**ντου**» και το μεγάλο «**γιάγμα**» των κατοίκων στις αποθήκες των Γερμανών κυρίως στο Λιμάνι και την περιοχή του, αμέσως μόλις έφυγαν οι κατακτητές:

«... Την πρώτη ημέρα (...) **κατέβηκε και ανέβηκε ξανά όλη η Άνω Πόλη κουβαλώντας από ένα γερμανικό κόκκινο κωνικό δοχείο νερού (...)** τη δεύτερη μέρα κρατώντας από ένα λευκό βαρελάκι ζύθου...»

Λιμάνι, 1946: Ενώ έχουν αρχίσει οι επισκευές του, που θα ολοκληρωθούν το 1948, οι λογοτέχνες της πόλης και πλήθος κόσμου υποδέχονται τον **Πωλ Ελιάρ**, τον διάσημο Γάλλο ποιητή που έρχεται με καράβι στη Θεσσαλονίκη...

Στο κείμενό του «**Η Συμπρωτεύουσα**» («**Νέα Εστία**», 1950) ο **Π. ΣΠΑΝΔΩΝΙΔΗΣ** παρομοιάζει το έρημο λιμάνι της πόλης με «**σκοτωμένο μυθικό δράκοντα**». «**Και όμως**», γράφει, «**αυτός φύλαγε το μέλλον της**».

Αυτός ο «**σκοτωμένος μυθικός δράκοντας**» θα αναγεννηθεί εκ της τέφρας του, θα επεκταθεί και θα εκσυγχρονιστεί, διατηρώντας ορισμένα στοιχεία παράδοσης στο περιβάλλον του και στους ρυθμούς του και αποκτώντας στα τελευταία χρόνια και ένα πολιτιστικό προφίλ ως τόπος καλλιτεχνικών και εικαστικών εκδηλώσεων.

Το **ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ** δεν τραγουδήθηκε όπως αυτό του Πειραιά και κράτησε μια απόσταση (ασφαλείας;) από τους ανθρώπους της πόλης.

Σε μεγάλες οθόνες, σημένες στους γοητευτικούς χώρους του (όπου πάντα «**χάνεσαι**» γιατί ρεμβάζεις...) το λιμάνι μπορεί να «**προβάλλει**» εικόνες της μνήμης, στοιχεία της ιστορικής του ταυτότητας, στον πόλεμο και στην ειρήνη, με ήχο και με φως αλλά και με ομίχλη. Και με την αλμύρα της θάλασσας να διαποτίζει τους χώρους του, τους δρόμους του, τα «**φορτωμένα καράβια του που κοιμούνται**» (Α. Ασλάνογλου), τους σιωπηλούς γερανούς και τους ανθρώπους που το ζουν κάθε μέρα ή έχουν αφήσει στις προβλήτες του **κομμάτια και θρύψαλα** από την καρδιά τους...



ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 031/ 59 39 11 FAX.: 031/ 51 05 00 TLX.: 031/ 41 25 36 ΤΗΡΑ GR
Τ.Θ. 10 467 Τ.Κ. 54 110 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ