

## **ΜΝΗΜΗ – ΕΜΠΝΕΥΣΗ - ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Η αρχαιολογική έρευνα εντόπισε περισσότερα από 16 λιμάνια κατά μήκος της ακτογραμμής του Θερμαϊκού Κόλπου. Ο Θερμαϊκός θεωρείται από τους ιστορικούς ένα σημαντικό σταυροδρόμι για το διεθνές εμπόριο μεταξύ της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, της Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής. Η Θεσσαλονίκη στους χρόνους της Τετραρχίας (3<sup>ος</sup>-4<sup>ος</sup> αι. μ.Χ.) ανέπτυξε έντονη εμπορική δραστηριότητα. Δημιουργήθηκαν δύο λιμάνια στις δύο απολήξεις του θαλάσσιου τείχους της: το εμπορικό στη δυτική πλευρά (περιοχή στα ΝΔ του Ναού του Αγίου Μηνά) και το βασιλικό στην ανατολική (στον άξονα της σημερινής οδού Δημητρίου Γούναρη). Η αύξηση της στρατηγικής και οικονομικής σημασίας του εμπορικού λιμένα επί αυτοκράτορα Κωνσταντίνου (4<sup>ος</sup> αι. μ.Χ.) διήρκεσε καθ' όλη τη Βυζαντινή και Οθωμανική περίοδο. Η κατασκευή ενός νέου παράκτιου οχυρού με ναύσταθμο (Φρούριο Βαρδαρίου) αποτελεί μια σημαντική προσθήκη του 16<sup>ου</sup> αιώνα. Νέες αγορές (όπως τα Λαδάδικα) κατέλαβαν κατά τον 18<sup>ο</sup> αιώνα το χώρο του βυζαντινού λιμανιού.

### **ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΙΣΤΟΡΙΑ**

Με την κατασκευή του τεχνητού Λιμένα της η Θεσσαλονίκη απέκτησε ένα σύγχρονο μηχανισμό μεταφορών, μια πύλη για πολλαπλές καινοτομίες στην πόλη. Η ιστορία αυτού του εγχειρήματος αποκαλύπτει μερικές εξαιρετικά ενδιαφέρουσες λεπτομέρειες που αφορούν σε τεχνολογικά επιτεύγματα, διαχειριστικά σχέδια, και αρχιτεκτονικά μοντέλα της εποχής – μερικά από τα οποία ακόμη επιβιώνουν και διαμορφώνουν τμήμα της πρόσφατης τεχνολογικής κληρονομιάς της πόλης.

Η περίοδος μεταξύ 1870 και 1900 ήταν μια εποχή εντατικής κατασκευαστικής δραστηριότητας στον τομέα των λιμενικών έργων σε όλη την ανατολική Μεσόγειο. Η τεράστια αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου στην Ανατολή αναπτυσσόταν παράλληλα με την ευρωπαϊκή οικονομική διεύδυση, την οποία ακολουθούσαν διάφορες διαδικασίες εκσυγχρονισμού. Η δημιουργία υποδομών διαμετακομιστικού εμπορίου έμοιαζε να αποτελεί την ευθεία οδό προς αυτή την κατεύθυνση: λιμάνια και σιδηρόδρομοι αναπτυσσόταν σε ανταγωνισμό, δημιουργώντας ένα νέο στίβο στον οποίο συγκρούονταν Γαλλικά, Αγγλικά και Γερμανικά συμφέροντα.

Τα λιμενικά έργα μονοπωλούνταν από Γαλλικές εργοληπτικές εταιρείες οι οποίες επίσης εξασφάλιζαν μακροχρόνιες συμβάσεις παραχώρησης και κατ' επέκταση ειδικά προνόμια. Η Μασαλλία αποτελούσε τον κύριο εξαγωγέα τεχνογνωσίας, και με την μόνη εξαίρεση της Αλεξάνδρειας, της οποίας ο Λιμένας κατασκευάστηκε από τεχνική εταιρεία του Λονδίνου, μεγάλες πόλεις που διακρινόταν στο θαλάσσιο εμπόριο στην Ανατολή – όπως η Σμύρνη, η Βηρυτός, η Κωνσταντινούπολη, ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη – απέκτησαν σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις, με νέες προκυμαίες με εκτεταμένους προβλήτες, ισχυρούς κυματοθραύστες και εξειδικευμένο κτιριακό εξοπλισμό. Σε κάθε περίπτωση, τα λιμενικά έργα προκάλεσαν ριζική αναμόρφωση του παραδοσιακού θαλάσσιου μετώπου.

Το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης, η οποία αποτελούσε τμήμα τότε της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, άργησε να κατασκευαστεί και οι διαστάσεις του ήταν περιορισμένες σε σχέση με αυτές των πόλεων που προαναφέρθηκαν. Παρ' όλ' αυτά η κατασκευή του

αποτελέσει ένα σημαντικό επίτευγμα, το οποίο προώθησε την οικονομική δραστηριότητα της πόλης και υποβοήθησε ως σημείο εκκίνησης τον εκτεταμένο μετασχηματισμό του αστικού χώρου.

Η τοποθεσία είχε ήδη «προετοιμαστεί» μετά τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, μετά την κατεδάφιση των θαλάσσιων τειχών και τη δημιουργία ενός νέου προβλήτα που συνδεόταν στα δυτικά μέσω σιδηροδρομικής γραμμής με το νέο σιδηροδρομικό δίκτυο. Τις πρώτες αυτές εγκαταστάσεις αποτελούσαν κτιριακές εξυπηρετήσεις με το πρώτο κτήριο τελωνείου και κτήρια αποθηκών. Οι εγκαταστάσεις αυτές σύντομα θα αποδεικνύονταν ανεπαρκείς.

Το 1888 μια γαλλική Εταιρεία, με ανάδοχο τον Edmond Bartissol ανέλαβε σύμφωνα με σχετική σύμβαση το έργο του εκσυγχρονισμού των λιμενικών υποδομών. Αυτό περιλάμβανε την επέκταση της παλιάς προκυμαίας, την κατασκευή ενός νέου προβλήτα, μιας σιδηροδρομικής γραμμής, ενός σιλό δημητριακών και νέες αποθήκες. Προκειμένου να υλοποιηθεί το έργο ο Bartissol συνέστησε το 1896 την Ανώνυμη Εταιρεία Κατασκευής του Λιμένα Θεσσαλονίκης με έδρα την Κωνσταντινούπολη. Η διάρκεια της Εταιρείας ορίστηκε σε 25 χρόνια και της δόθηκε άδεια λειτουργίας του λιμένα για μια περίοδο πέντε ετών. Το 1904 υπογράφηκε νέα σύμβαση η οποία έθετε σε λειτουργία την Εταιρεία Εκμετάλλευσης του Λιμένα Θεσσαλονίκης και επέκτεινε τα δικαιώματα της αρχικής εταιρείας έως το 1944.

Το κόστος κατασκευής του Λιμένα ανήλθε σε 6,5 εκ. γαλλικά φράγκα εκ των οποίων το 1/5 βάρυνε το Δημόσιο και τα υπόλοιπα τον κατασκευαστή.

Το έργο ξεκίνησε το 1897 με επιβλέποντα τον Γάλλο μηχανικό Jules Robert εξειδικευμένο στα λιμενικά έργα. Το σχέδιο που εκπονήθηκε είχε ως πρότυπο αυτό του Λιμένα της Μασσαλίας.

Οι καινοτομίες που παρατηρούνται στο έργο της κατασκευής του νέου Λιμένα Θεσσαλονίκης δεν είναι μόνο τεχνολογικές αλλά και πολεοδομικές. Σε συνέχεια της οργάνωσης της πρώτης βιομηχανικής ζώνης στην παράκτια περιοχή στα δυτικά της πόλης, μετά το 1873, κατασκευάζεται μία νέα περιοχή με εξειδικευμένη λειτουργία με σαφή διαχωρισμό από αυτή της περιοχής κατοικίας. Με τα νέα κτίρια που κατασκευάζονται εισάγονται νέοι τύποι κτιρίων εξειδικευμένης λειτουργίας που ακολουθούν σύγχρονα κατασκευαστικά πρότυπα τόσο ως προς την τυπολογία όσο και ως προς την μορφολογία τους. Συμπληρώνουν τα βιομηχανικά κτίρια που είχαν ήδη αρχίσει να κατασκευάζονται δύο δεκαετίες νωρίτερα στην ευρύτερη περιοχή.

Στα έργα που περιέλαβε η πρώτη φάση κατασκευής ανήκαν

- μία περιοχή 800 μ μήκους με προβλήτες 200μ (σήμερα ανήκουν στον Α' Προβλήτα)
- ένας κυματοθραύστης μήκους 560 μ παράλληλα με την αποβάθρα
- εκβάθυνση της περιοχής ώστε να αποκτήσει ένα ενιαίο βάθος 8,5 μ
- λιθόστρωση και περίφραξη του όλου χώρου
- εγκατάσταση δικτύων υδροδότησης και παροχής φωταερίου
- κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής 3000 μ και εγκατάσταση πέντε γερανών
- κατασκευή αποθηκών έκτασης 8000 τ.μ. ενός νέου τελωνείου και ενός σιλό αποθήκευσης δημητριακών
- την επέκταση της ζώνης αιγιαλού σε μήκος 1500μ για την φορτοεκφόρτωση μικρών σκαφών.

Το έργο ολοκληρώθηκε το 1904. Στις κτιριακές εγκαταστάσεις προστέθηκαν κτίρια διοίκησης μεταξύ των οποίων και το κτίριο γραφείων της Γαλλικής Εταιρείας. Τα κτίρια αυτά καταστράφηκαν από βομβαρδισμό το 1944.

**Το σύνολο των κτιρίων του λιμανιού μπορεί να χωριστεί σε τρεις κατηγορίες. Κτίρια Διοίκησης, Κτίρια Αποθηκών και Κτίρια Ειδικών Χρήσεων.**

### **ΚΤΙΡΙΟ ΠΑΛΙΟΥ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ**

Το 1909 ξεκίνησε η κατασκευή του νέου κτιρίου του Τελωνείου τα σχέδια του οποίου είχαν ανατεθεί σ' ένα νέο μηχανικό με καταγωγή από τη Θεσσαλονίκη και σπουδές στη Γαλλία, τον Ελί Μοδιάνο. Το κτίριο ολοκληρώθηκε μέχρι το 1912. Είναι ένα μοναδικό μνημείο της Θεσσαλονίκης τόσο για το μήκος του των 200μ, και την έκτασή του των 12000τ.μ. όσο και λόγω της κατασκευής του που αποτελεί πρωτοπορία για τα κτίρια της πόλης του 20ού αιώνα καθώς είναι κατασκευασμένο με σκελετό από οπλισμένο σκυρόδεμα. Την στατική μελέτη του κτιρίου εκπόνησε το Τεχνικό Γραφείο Hennebique , που κατείχε την πατέντα κατασκευής έργων από οπλισμένο σκυρόδεμα. Η μορφολογία του κτιρίου παραπέμπει στο νέο-αναγεννησιακό στυλ, σύμφωνα με το οποίο έχουν κτιστεί και τα αντίστοιχα κτίρια στην Αλεξάνδρεια, την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη.



Τμήμα του κτιρίου του παλιού Τελωνείου χρησιμοποιείται σήμερα ως επιβατικός σταθμός για τη θαλάσσια συγκοινωνία ενώ αναμένεται η συνολική του αποκατάσταση.

Μετά την ενσωμάτωση της Θεσσαλονίκης στο ελληνικό κράτος (1912), η ελληνική κυβέρνηση προώθησε τη δημιουργία της Ελευθέρως Ζώνης (1914) και την εφαρμογή ενός σχεδίου επέκτασης για την ανάπτυξη του λιμένα. Αυτό έλαβε χώρα σε δύο φάσεις (1925-1930 και 1960-σήμερα). Παραπλεύρως της Ελευθέρως Ζώνης λειτούργησε από το 1929 και η Γιουγκοσλαβική Ελευθέρως Ζώνη.

Ουσιαστικά η πρώτη φάση ανάπτυξης του νέου σύγχρονου Λιμένα της Θεσσαλονίκης ολοκληρώθηκε το 1930 οπότε δημιουργείται το Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης το οποίο διαδέχθηκε την αρχική Εταιρεία Εκμετάλλευσης.

Οι Λιμενικές εγκαταστάσεις καταλήφθηκαν από τους Γερμανούς το 1941. Με τους βομβαρδισμούς του Λιμένα από τους συμμάχους το 1944 και τις ανατινάξεις που προκλήθηκαν από τα στρατεύματα κατοχής κατά την υποχώρησή τους, καταστράφηκαν οι Λιμενικές εγκαταστάσεις κατά το 80% της έκτασής τους.

Το 1953 συγχωνεύθηκαν οι δύο Οργανισμοί σε έναν με την επωνυμία Ελευθέρως Ζώνη και Λιμνή Θεσσαλονίκης.

Το 1970 δημιουργήθηκε ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, ο οποίος ανέλαβε το σύνολο της διαχείρισης του Λιμανιού.

## **ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΝΗ - ΚΤΙΡΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΖΩΝΗΣ**

Σημαντικό ρόλο στην ιστορία και την πορεία του Λιμένα της Θεσσαλονίκης έχει η Ελευθέρα Ζώνη του. Η Ελευθέρα Ζώνη χρησιμοποιείται προκειμένου να διευκολυνθεί το εξωτερικό εμπόριο και να δοθούν κίνητρα για συγκέντρωση και διανομή εμπορευμάτων, συμβάλλοντας έτσι στην ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου. Η διευκόλυνση αυτή συνίσταται στη μη επιβάρυνση των εισερχομένων από το εξωτερικό εμπορευμάτων με δασμούς και φόρους. Η Ελευθέρα Ζώνη του Λιμένα Θεσσαλονίκης καταλαμβάνει το μεγαλύτερο τμήμα της εδαφικής έκτασης αυτού, είναι περιφραγμένη και αποτελεί τελωνειακά ουδέτερο έδαφος. Στο χώρο αυτό τα εισαγόμενα προϊόντα – εμπορεύματα, τα οποία προορίζονται για επανεξαγωγή, είναι ελεύθερα από δασμούς ή τέλη και διαδικασίες.

Η Ε.Ζ. Θεσσαλονίκης λειτούργησε με πρότυπο την Ε.Ζ. της Τεργέστης. Κατά την περίοδο 1926 και 1928 εκτελέστηκαν διάφορα έργα υποδομής, όπως η κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών, η ανέγερση κτιρίων αποθηκών, η εγκατάσταση πλήρους δικτύου υδροδότησης για την πυρασφάλεια, η επέκταση του φωτισμού, η ανέγερση του κτιρίου των σταύλων. Ένα από τα μεγαλύτερα έργα αποτέλεσε η κατασκευή του κτιρίου της Προνομιούχου Εταιρείας των Γενικών Αποθηκών.

Στην περιοχή των κτιρίων αυτών που σηματοδοτούσαν την είσοδο στον χώρο του Λιμένα από την περιοχή των αγορών (σημερινή οδό Σαλαμίνας) κατασκευάστηκε το 1905 το κτίριο που στέγαζε την Υπηρεσία του Οθωμανικού Δημόσιου Χρέους. Σήμερα σώζεται μόνο το ισόγειο το οποίο στεγάζει το Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης.

## **ΚΤΙΡΙΑ ΠΑΛΙΩΝ ΑΠΟΘΗΚΩΝ**

Η αποκατάσταση μιας περιοχής 55 εκταρίων στον Α' προβλήτα υλοποιήθηκε για τις ανάγκες της διοργάνωσης της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης το 1997 αλλά το όφελος της πόλης είναι πολλαπλό, καθώς ενσωματώθηκε στις λειτουργίες της ένας αστικός χώρος, που έως τότε ήταν μη προσπελάσιμος στο κοινό και δημιουργήθηκε ένα «πολιτιστικό πάρκο μητροπολιτικής κλίμακας».

Οι παλιές αποθήκες του πρώτου προβλήτα αποκαταστάθηκαν στο σύνολό τους το διάστημα 1995-1997 και έχουν μετατραπεί σε χώρους πολιτισμού με κονδύλια του ΥΠΕΧΩΔΕ κατά τη διάρκεια των έργων για την «Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης» από τον ΟΠΠΕΘ '97. Η παρέμβαση αυτή υπήρξε από τις μεγαλύτερες παρεμβάσεις του Οργανισμού, οι οποίες στόχευαν στην επέκταση του Μητροπολιτικού χώρου κατά τα πρότυπα πολεοδομικών παρεμβάσεων σε άλλες πόλεις – λιμάνια της Ευρώπης (Βαρκελώνη-Δουνκέρκη..). Στις αποκαταστημένες αποθήκες στεγάζονται σήμερα τρία Μουσεία της Θεσσαλονίκης (Μουσείο Φωτογραφίας, Κινηματογράφου, Κρατικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης) καθώς και αίθουσες συνεδρίων εκθέσεων και προβολών που στεγάζουν και εκδηλώσεις του φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης.

## **ΚΤΙΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΗΣ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΠΟΘΗΚΩΝ (ΠΑΕΓΑ)**

Κτίστηκε το 1927 από την κατασκευαστική εταιρεία ΤΕΚΤΩΝ για να καλύψει τις αυξημένες ανάγκες αποθήκευσης στην Ελευθέρα Ζώνη και η κατασκευή του κόστισε 22.000 χρυσές λίρες. Το κτίριο στέγαζε αποθηκευτικούς χώρους μέχρι το 1940 και κατά την περίοδο του δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου επιτάχθηκε από τους Γερμανούς, μέχρι και την

αποχώρησή τους το 1945. Την περίοδο 1947 – 1955 στέγασε υλικό για λογαριασμό της διασυμμαχικής οργάνωσης αρωγής και αποκατάστασης (UNRRA), ενώ από το 1953 και μετά επαναλειτουργεί ως αποθήκη της Προνομιούχου Ανωνύμου Εταιρείας Γενικών Αποθηκών Ελλάδος. Το 1972, στεγάζεται στους 2ο και 3ο όροφο η γερμανική εταιρεία ενδυμάτων Von Baum. Τόσο οι χώροι του ισόγειου, όσο και του 1ου ορόφου εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται από την ΠΑΕΓΑ. Οι δύο εταιρείες συστεγάζονται μέχρι το 1982, οπότε το κτίριο περνάει στην ιδιοκτησία του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Το κτίριο είναι ένα από τα μεγαλύτερα κτίρια του Λιμένα της Θεσσαλονίκης, με συνολική έκταση 13872 τετραγωνικών μέτρων και αποτελεί ένα από τα υψηλότερα κτίριά του, το οποίο δεσπόζει επάνω στο θαλάσσιο μέτωπο. Είναι συνδεδεμένο με τη λειτουργία της Ελευθέρας Ζώνης του ΟΛΘ, την ιστορία των μεταφορών και αποθήκευσης εμπορευμάτων στο λιμάνι, αλλά και της μεταποίησης αγαθών. Παρουσιάζει επίσης κατασκευαστικό ενδιαφέρον καθώς είναι από τα πρώτα κτίρια της πόλης για τη θεμελίωση του οποίου χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της πασσαλόπηξης (πάσσαλοι Franki), καθώς είναι χτισμένο σε επισφαλές έδαφος δίπλα στη θάλασσα.

### **ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΠΑΛΙΩΝ ΣΤΑΒΛΩΝ**

Η κατασκευή των πρώτων κτιρίων των στάβλων (στάβλοι Δ, Ε) χρονολογείται το 1904 σε αυτή τη φάση ανάπτυξης του λιμένα. Σε ό,τι αφορά την αρχιτεκτονική γενικότερα, εμφανίστηκαν νέοι τύποι κτιρίων με αισθητική που αντικατόπτριζε την λειτουργία και καινοτόμες κατασκευαστικές τεχνολογίες, στοιχεία που έπαιξαν σημαντικό ρόλο και επηρέασαν την ευρύτερη πόλη. Στο εσωτερικό του λιμένα, οι αποθήκες και οι στάβλοι ακολούθησαν πιο παραδοσιακά μοντέλα κατασκευής από πέτρα και τούβλο με τυπολογία που παρέπεμπε σε βιομηχανικά κτίρια κατά τέλη του αιώνα, ωστόσο δεν υστερούσαν σε πρωτοποριακό σχεδιασμό και πρωτόγνωρες για την περιοχή αρχιτεκτονικές λύσεις.

Τα τρία συμπληρωματικά κτίρια (Α,Β,Γ) κατασκευάστηκαν την δεκαετία του 1920 οπότε και ολοκληρώνεται το συγκρότημα στη μορφή που διασώζεται σήμερα. Τα κτίρια Α,Β,Γ,Δ είναι μονώροφα και μόνο το κτίριο Ε είναι τριώροφο. Είχαν χωρητικότητα σταβλισμού 1200 μεγάλων ή 7000 μικρών ζώων. Το εσωτερικό των κτιρίων διατρέχουν ταίστρες για την διατροφή των ζώων. Στο τριώροφο κτίριο η πρόσβαση των ζώων διασφαλιζόταν με ράμπα. Στον τρίτο όροφο του κτιρίου αποθηκευόταν το χόρτο.

Κατά τη διάρκεια του Β' Π.Π. τα κτίρια και κυρίως το τριώροφο κτίριο υφίστανται σοβαρές ζημιές και στη συνέχεια δέχονται εκτεταμένες επισκευές.

Από τη δεκαετία του 1970, τα κτίρια σταδιακά εγκαταλείπονται, λόγω του ότι δεν υπήρχε πλέον ανάγκη παραμονής μεγάλου αριθμού ζώων στους στάβλους, εφόσον τα ζώα σφαγιάζονταν και διακινούνταν με containers.

Τα κτίρια του συγκροτήματος των Στάβλων έχουν χαρακτηριστεί ως μνημεία από το Υπουργείο Πολιτισμού (εκτός του κτιρίου Γ).

Στο πλαίσιο του Διακρατικού Προγράμματος Δράσης «Βιομηχανική Κληρονομιά μεταξύ Γης και Θάλασσας, προς ένα ευρωπαϊκό Δίκτυο Οικομουσειών» σχεδιάστηκε από την Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων του Υπουργείου Πολιτισμού το «Οικομουσείο του Θερμαϊκού» με πρόβλεψη για τη δημιουργία κόμβου στα διατηρητέα κτίρια του Λιμένα. Στο ίδιο πλαίσιο το συγκρότημα των Στάβλων μελετήθηκε από ομάδα φοιτητών της Αρχιτεκτονικής Σχολής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (Α. Μπόνιος, Μ. Πανακάκη,

Ε. Ρουμπάνη) η αποκατάσταση των κτιρίων και απόδοση σ' αυτά νέας χρήσης. Η μελέτη προτείνει την ένταξη στο συγκρότημα ενός Κέντρου Ιστορίας και Λειτουργίας του Λιμένα.

### **Ο ΚΗΠΟΣ ΤΩΝ ΠΡΙΓΚΗΠΩΝ (ΜΠΕΣΤΣΙΝΑΡ)**

Στην περιοχή που εκτείνεται πέρα από το συγκρότημα των Στάβλων και σήμερα καλύπτεται από στρατιωτικά και παλιά βιομηχανικά κτίρια είχε δημιουργηθεί στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα ένας Δημόσιος κήπος – Σημείο Αναφοράς της νεώτερης Θεσσαλονίκης, ο Κήπος των Πριγκήπων ή Κήπος του Μπεστσινάρ. Ήταν ένας μικρός Παράδεισος για την πυκνοκατοικημένη και χωρίς πράσινο πόλη. Τρεχούμενα νερά και μεγάλα πλατάνια (από τα οποία προκύπτει και η ονομασία του: πέντε πλατάνια) δημιουργούσαν ένα ειδυλλιακό περιβάλλον. Η διαμόρφωσή του οφείλεται στον βαλή Σαμπρή Μεχμέτ Πασά (1870). Μεγάλη ώθηση στη χρήση του Κήπου έδωσε η σύνδεσή του το 1893 με ιππήλατο τραμ με την πόλη. Για πολλές γενιές Θεσσαλονικέων ο κήπος αυτός ήταν συνώνυμος με τη διασκέδαση και την ξεκούραση. Το 1927 η ιδιοκτησία του κήπου περιήλθε στην Αεράμυνα και στη συνέχεια εγκαταστάθηκαν στο χώρο του Κήπου βιομηχανίες και πετρελαιοαποθήκες. Σήμερα δεν υπάρχει κανένα κατάλοιπο που να θυμίζει τη μυθική αυτή για την παλιά Θεσσαλονίκη περιοχή.

### **ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

Ο διατηρούμενος in situ μηχανολογικός εξοπλισμός για τη μεταφορά εμπορευμάτων τεκμηριώνει τις τεχνολογικές αλλαγές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών σε όλη τη διάρκεια του 20ού αιώνα (παλιοί γερανοί, ρυμουλκά, εμπορευματοκιβώτια).

### **ΠΑΛΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ**

Σε συνέχεια του πρώτου σιδηροδρομικού σταθμού που εγκαταστάθηκε στην περιοχή της Δυτικής εκτός των τειχών Θεσσαλονίκης το 1873, εγκαταστάθηκαν σταδιακά μεγάλες βιομηχανικές μονάδες και εγκαταστάσεις υποδομής. Οι εγκαταστάσεις αυτές είχαν κτιστεί στην παράκτια ζώνη καθώς είχαν άμεση εξυπηρέτηση από τη θάλασσα. Σήμερα η επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων έχει αλλοιώσει ανεπανόρθωτα την αρχική σχέση αυτών των μνημείων της βιομηχανικής κληρονομιάς της πόλης με τον αρχικό περιβάλλοντα χώρο τους. Καθώς διέρχεται κανείς από την κύρια οδική αρτηρία του σημερινού λιμένα προς τον 6<sup>ο</sup> Προβλήτα μπορεί να διακρίνει σε σειρά τις εγκαταστάσεις της παλιάς εταιρείας αερίοφωτος, (στο βάθος διακρίνεται ο μεσοπολεμικός Μύλος Χατζηγιαννάκη-Αλτιναλμάζη), το παλιό Ζυθοποιείο Όλυμπος-ΦΙΞ, το παλιό Κεντρικό Αντλιοστάσιο της Εταιρείας Υδάτων (Μουσείο Ύδρευσης), το κτίριο που στέγαζε τα Συμμαχικά Ψυγεία, το κτήριο των παλιών Δημοτικών Σφαγείων και τα Βυρσοδεψεία Γεωργίου, Μπένη και Νούσια, όλα χαρακτηρισμένα ως Μνημεία από το Υπουργείο Πολιτισμού.

Πυροσβεστικός σταθμός

- Πλοηγική Υπηρεσία
- Εταιρείες Ρυμουλκών
- Κλιμάκιο και Γραφείο του ΟΣΕ

## **ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟ, ΤΗΝ ΚΑΤΟΧΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ**

### **ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΣ**

Κατά τον μεσοπόλεμο η Ελευθέρα Ζώνη εκτέλεσε έργα επέκτασης των Στάβλων, ανέγερσης κτιρίου Ψυγείων και συμπλήρωσε το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το Λιμενικό Ταμείο, ιδίως από το 1937 άρχισε την εκτέλεση μεγάλων έργων για την ανάπτυξη και επέκταση του λιμένα προς τα δυτικά. Άρχισε η κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων, με βάθος ώστε να ελλιμενίζονται ωκεανοπόρα πλοία. Το Λιμενικό Ταμείο την ίδια περίοδο απαλλοτρίωσε τον χώρο του Δημόσιου Κήπου του Μπεστσινάρ. Επίσης ανήγειρε τα κτίρια των Υπηρεσιών του και του Λιμεναρχείου.

### **ΚΑΤΟΧΗ**

Το Λιμάνι καταλήφθηκε από τις Γερμανικές δυνάμεις κατοχής τον Απρίλιο του 1941.

Τον Οκτώβριο του 1944 βομβαρδίστηκε από την Αγγλοαμερικανική αεροπορία με αποτέλεσμα να καταστραφούν σε μεγάλο βαθμό οι εγκαταστάσεις του. Την καταστροφή συμπλήρωσαν οι Γερμανοί κατά την αποχώρησή τους με ανατινάξεις με αποτέλεσμα η καταστροφή των εγκαταστάσεων να φτάσει το 80%.

### **ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1944-1950**

Αμέσως μετά την απελευθέρωση ξεκίνησε το έργο της αποκατάστασης των ζημιών και ανασυγκρότησης του Λιμένα. Μονάδα του Βρετανικού Στρατού επιλήφθηκε του έργου της άμεσης αποκατάστασης του Λιμένα. Με πρόχειρα μέσα δόθηκε η πλεύριση στον υπό κατασκευή προβλήτα (3<sup>ος</sup>) στο Δυτικό τμήμα, που από τότε πήρε την ονομασία «προβλήτας Λανκασάϊρ».

Παράλληλα με αυτά τα έργα, από το 1950 το Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης με ίδιους πόρους και πόρους του Σχεδίου Μάρσαλ (σχέδιο ανασυγκρότησης) άρχισε εντατικά τις αποκαταστάσεις των ζημιών του λιμένα. Κατά την ίδια περίοδο απέκτησε σημαντικό μηχανολογικό εξοπλισμό.

### **ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1951-1960**

Κατά την περίοδο αυτή συμπληρώθηκαν έργα επέκτασης και εκσυγχρονισμού του Λιμένα.

- Ανακατασκευάστηκε το κτίριο των Ψυγείων
- Ανακατασκευάστηκαν κτίρια του συγκροτήματος των Στάβλων
- Επισκευάστηκε ριζικά το κτίριο του Τελωνείου
- Επεκτάθηκαν τα κρηπιδώματα (4<sup>ος</sup> προβλήτας)
- Κατασκευάστηκαν νέα παραλιακά υπόστεγα
- Ο Λιμένας εξοπλίστηκε με τεχνικές εγκαταστάσεις, ρυμουλκά, περονοφόρα οχήματα, δίκτυο ηλεκτρικού φωτισμού, και σύστημα ραδιοκατευθυντήρων
- Άρχισε η κατασκευή νέου Σιλό σιτηρών στον 4<sup>ο</sup> προβλήτα, η οποία ολοκληρώθηκε το 1965.

### **ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΛΙΜΑΝΙ – ΣΧΕΔΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Ένα μεγάλο έργο για την ανάπτυξη του λιμανιού βρίσκεται σε εξέλιξη. Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης διαχειρίζεται σήμερα μια ελεγχόμενη περιοχή έκτασης 1.250.000 τ.μ. σε 6 προβλήτες, με ανάπτυγμα μήκους αποβαθρών 6500μ. Το έργο επέκτασης στον 6<sup>ο</sup> Προβλήτα και η σύνδεση του λιμανιού με την κύρια οδική αρτηρία της δυτικής εισόδου της

πόλης και το σιδηροδρομικό δίκτυο εντάσσονται μεταξύ των μεγάλων αστικών έργων υποδομής με διεθνή απήχηση.

Η ΟΛΘ ΑΕ επεκτείνει τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων ο οποίος προβλέπεται έως το 2015 να καλύπτει 550.000 τμ (από 254.000 τ.μ σήμερα). Το έργο συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων.

Από τον Λιμένα του συμβατικού φορτίου διακινούνται :

- Φορτία γενικών Εμπορευμάτων
- Στερεά Χύδην Φορτία(ορυκτά, μεταλλεύματα, στερεά καύσιμα..)
- Υγρά Χύδην Φορτία με σωληνώσεις
- Τροχοφόρα

Ο εξοπλισμός για τον χειρισμό του συμβατικού φορτίου αποτελείται από:

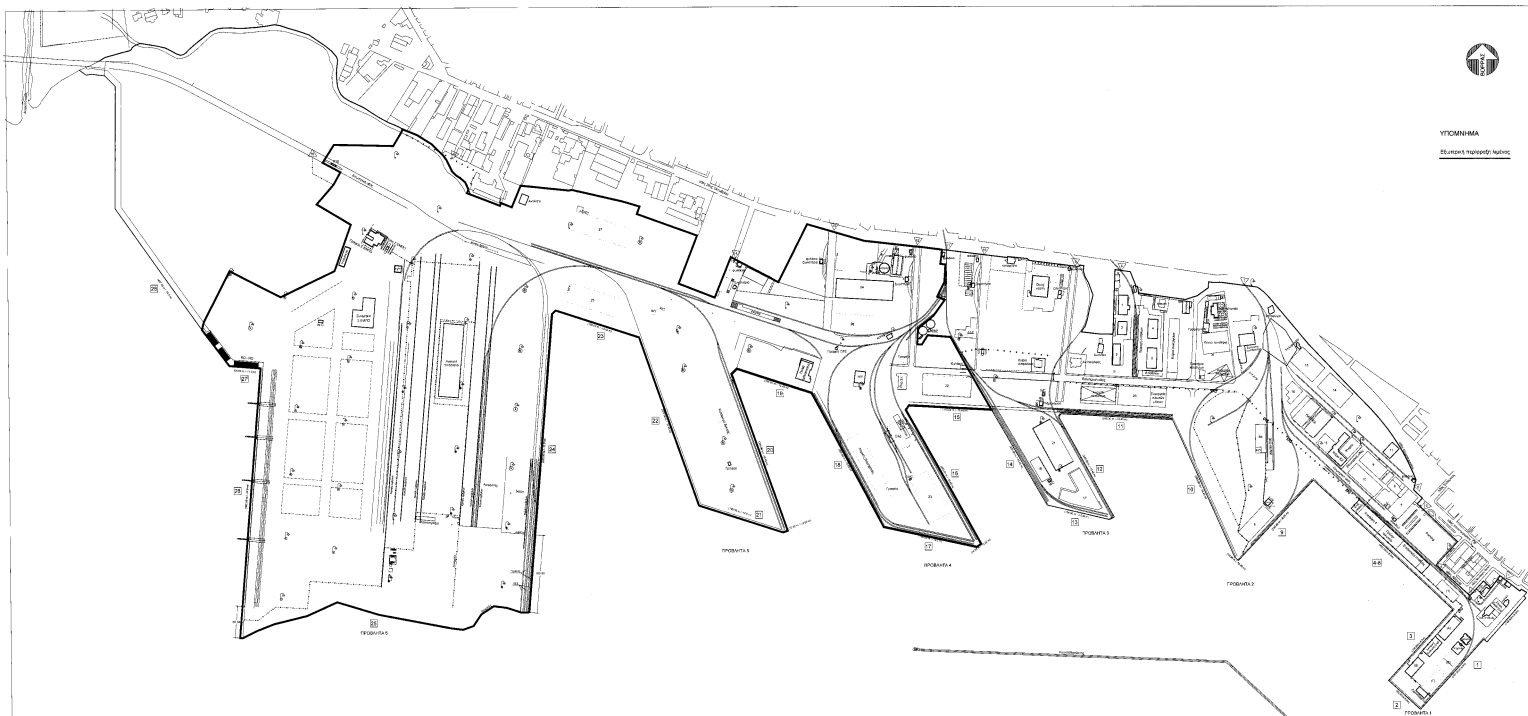
- 44 ηλεκτροκίνητους γερανούς ανυψωτικής ικανότητας έως 40 τόνους
- 2 ελαστικοφόρους γερανούς ανυψωτικής ικανότητας 100 τόνων
- 2 αυτοκινούμενους γερανούς
- Πλήθος άλλων μηχανημάτων χειρισμού φορτίων (φορτωτές, περονοφόρα, πλατφόρμες κ.α.)

Ο ΟΛΘ διαθέτει:

- Κρηπιδώματα μήκους 6200μ
- 600000τ.μ. στεγασμένους και ημιυπαίθριους χώρους
- Μηχανολογικό εξοπλισμό για την ασφαλή διακίνηση παντός είδους φορτίου
- Δυνατότητα ενοικίασης αποθηκευτικών χώρων και γραφείων
- Παροχή ποσίμου νερού
- Παροχή τηλεφωνικής σύνδεσης και ηλεκτρικού ρεύματος

Στην περιοχή του Λιμένα είναι εγκατεστημένα:

- Λιμεναρχείο
- Τελωνείο
- Σταθμός Κτηνιατρικού και Φυτοπαθολογικού Ελέγχου
- Γενικό Χημείο του Κράτους
- Πυροσβεστικός σταθμός
- Πλοηγική Υπηρεσία
- Εταιρείες Ρυμουλκών
- Κλιμάκιο και Γραφείο του ΟΣΕ





### **Ζώνες Λιμανιού**

1. Περιοχή εκτός ελεύθερης Ζώνης
2. Ελεύθερη Ζώνη
3. Σταθμός Εμποροκιβωτίων

### **Κτίρια και εξοπλισμός του λιμανιού**

1. Κεντρικά γραφεία ΟΛΘ (Προβλήτα 1)
2. Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης (Προβλήτα 1)
3. Βρεφονηπιακός Σταθμός (Προβλήτα 1)
4. Επιβατικός Σταθμός (Μεταξύ Προβλήτας 1 & 2)
5. Γραφεία Ελευθέρως Ζώνης (Μεταξύ Προβλήτας 1 & 2)
6. Προνομιούχος Ανώνυμη Εταιρεία Γενικών Αποθηκών (ΠΑΕΓΑ) (Προβλήτα 2)
7. Μηχανουργείο (Μεταξύ Προβλήτας 1 & 2)
8. Στάβλοι
9. Εκκλησία (Μεταξύ Προβλήτας 2 & 3)
10. Ασφάλεια
11. Οίκος Λιμενεργάτου (Μεταξύ Προβλήτας 2 & 3)
12. Τεχνική Υπηρεσία (Μεταξύ Προβλήτας 3 & 4)
13. Δεξαμενές Μελάσσας
14. Σιλό (Προβλήτα 4)
15. Αποθήκη Χημικών (Προβλήτα 4)
16. Γερανογέφυρες
17. Σιδηροδρομικό Δίκτυο