



# Τ Ο Λ Ι Μ Α Ν Ι

---

## Τ Η Ε Ρ Ο Ρ Τ

■ Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί το τμήμα της πόλης με τη μεγαλύτερη διαχρονική συχνότητα εικαστικής και ειδικώς φωτογραφικής απεικόνισης. Η υψηλή συχνότητα ερμηνεύεται αφενός από τη σαγηνευτική αίσθηση που δημιουργούσε η πόλη στον επισκέπτη –όταν έφτανε από τη θάλασσα– αφετέρου από τις μεγάλες μεταμορφώσεις που γνώρισε το ίδιο το λιμάνι κατά την περίοδο από το 1870 μέχρι και τις μέρες μας. Η αλληλουχία τεχνικών έργων προσδίδει στις λιμενικές εγκαταστάσεις αυτοτελές φωτογραφικό ενδιαφέρον.

Πριν από το 1870 το λιμάνι ήταν φυσικό. Στις υποτυπώδεις εγκαταστάσεις που οικοδομήθηκαν το 1870, προστέθηκαν το 1900 δύο προβλήτες και το κεντρικό κρηπίδωμα – με έμπληση της θάλασσας– καθώς και άλλες εγκαταστάσεις μέχρι το 1910. Το 1944 αποχωρώντας τα ναζιστικά στρατεύματα ανατίναξαν τα κτίρια και υπονόμισαν τον πυθμένα. Ως το 1950 πραγματοποιήθηκαν οι κυριότερες επισκευές και στη συνέχεια ξεκίνησε η πλήρης αποκατάσταση και επέκταση του λιμανιού.

Οι επιλεγμένες συναφείς απεικονίσεις από τη συλλογή της Γενικής Γραμματείας Επικοινωνίας – Γενικής Γραμματείας Ενημέρωσης ξεκινούν από τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο και φτάνουν ως το 1970. Οι παλαιότερες λήψεις προσθέτουν στον τομέα της ιστορίας μικρής κλίμακας, ενώ οι μεταγενέστερες παρουσιάζουν ισχυρότερο ενδιαφέρον ως προς τη δραστηριότητα για την επέκταση και συμπλήρωση των λιμενικών εγκαταστάσεων.

■ The port of Thessaloniki constitutes the part of the city most frequently represented in visual and – more specifically – photographic documents, throughout its history. This frequency is due, on the one hand, to the fascination that the city exerted to the visitor – arriving from the sea – and on the other, to the great transformations that the same port experienced from 1870 up to nowadays. The sequence of the technical works lends to the port facilities an individual interest for the photographer.

Before 1870, the port had been natural. To the substandard facilities constructed in 1870, two wharfs were added as well as the central seawall – by alluviation of the sea – along with other facilities, too, up to 1910. In 1944, on their withdrawal the Nazi army blew the buildings and sabotaged the seafloor. The main repairs lasted until 1950, and there followed the full restoration and expansion of the port.

The relevant photographs chosen from the collection of the Secretariat General of Communication – Secretariat General of Information cover the period from the First World War to the year 1970. The older shots add to the small scale history field, while the more recent ones are significant as far as the expansion and completion works on the port facilities are concerned.



Άτιτλη

### □ Γαλλικά πλοία στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, 1915

Στις 23 Σεπτεμβρίου 1915 από τα γαλλικά και αγγλικά πολεμικά πλοία, που είχαν αρχίσει να συγκεντρώνονται στο λιμάνι από τις 17 του ίδιου μήνα, άρχισαν να αποβιβάζονται στρατιώτες. Σκοπός της αποβίβασης και της συγκέντρωσής τους στη Θεσσαλονίκη ήταν να λειτουργήσουν αποτρεπτικά για ενδεχόμενη επίθεση της Βουλγαρίας κατά της Σερβίας. Το ίδιο απόγευμα είχε σημειωθεί μία ακόμη σύγκρουση μεταξύ Κωνσταντίνου Α΄ και Ελευθερίου Βενιζέλου και ο τελευταίος είχε παρατηθεί.

Without Title

### ■ French ships in the port of Thessaloniki, 1915

On 23 September 1915, from the French and English war ships, that had started swarming in the port since the 17th of the same month, soldiers started disembarking. Their gathering in Thessaloniki aimed to the deterioration of an eventual attack by Bulgaria and Serbia. In the same afternoon, one more conflict had taken place between the king Konstantinos the 1st and the Prime Minister Mr. Eleftherios Venizelos – the latter being released.



Άτιτλη

- Απόβαση γαλλικού ιππικού στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, μάλλον στη δεύτερη προβλήτα (Σεπτέμβριος ή Οκτώβριος 1915)

Τα συμμαχικά στρατεύματα παρέμειναν στη Θεσσαλονίκη μέχρι τη λήξη του πρώτου παγκοσμίου πολέμου. Ο συνολικός αριθμός τους δεν έχει διαπιστωθεί παρά μόνον κατά προσέγγιση, ήταν όμως αισθητά μεγαλύτερος από το μόνιμο πληθυσμό της πόλης. Η παρουσία τους συνδέθηκε με πλουτισμό για ορισμένους εμπόρους αλλά και με στενότητα τροφίμων για την πλειονότητα του πληθυσμού. Όχι μόνο τα βασικά τρόφιμα δίνονταν με δελτίο, αλλά το 1917 μόνον σε πιστοποιημένους ασθενείς παρέχονταν μακαρόνια.

Without Title

- Disembarking of the French cavalry at the port of Thessaloniki, by all probability on the second wharf (September or October 1915)

The allied armies remained in Thessaloniki until the First World War was over. Their total number has only approximately been established – yet they outnumbered the population settled in the city. Their presence was related to getting rich – for some merchants – but also to lack of food for the greatest part of the population. Not only the essential provisions were offered on coupons, but in 1917 only those certified as patients were provided with spaghetti.



Άτιτλη

### □ Η συμμαχική έδρα στην οδό Σαλαμίνας, 1915

Γάλλοι στρατιώτες μπροστά στο κτίριο της συμμαχικής στρατιωτικής διοίκησης, στην οδό Σαλαμίνας. Η σκηνή ήταν συνήθης στα τέλη του 1915 και το 1916. Η οδός Σαλαμίνας, που στο συγκεκριμένο τμήμα είχε διαπλατυνθεί, οδηγούσε στο κτίριο του τελωνείου, που στις μέρες μας λειτουργεί ως επιβατικός σταθμός.

Without Title

### ■ The headquarters of the allies at Salaminos Street, 1915

French soldiers in front of the building of the allied military commandership, at Salaminos Street. Such scenes were common at late 1915 and in 1916. Salaminos Street – which had been widened at that part – led to the customs building, which nowadays operates as the passenger station.



Οδός Σαλαμίνας

### □ Οδός Σαλαμίνας, 1915

Η ίδια περιοχή με την προηγούμενη φωτογραφία. Εικονίζεται, την ίδια εποχή το προς βορρά τμήμα της οδού Σαλαμίνας. Η παρουσία των συμμαχικών στρατευμάτων συνδέθηκε με την κυκλοφορία αυτοκινήτων στη Θεσσαλονίκη, η οποία διέθετε ελάχιστα.

Salaminos Street

### ■ Salaminos Street, 1915

The same area as in the previous photo. Here, during the same period, the northern part of Salaminos Street is presented. The absence of allied armies was related to the circulation of the – very few – cars that existed at that time in Thessaloniki.



Πυρκαγιά Θεσσαλονίκη 5.8.1917

### □ Πυρκαγιά στο λιμάνι

Η πυρκαγιά της 5ης και 6ης Αυγούστου 1918 αποτέλεσε -λόγω της έκτασης των καταστροφών της- ορόσημο στην σύγχρονη ιστορία της Θεσσαλονίκης. Έθιξε, όμως, το λιμάνι λιγότερο από άλλα σημεία της πόλης. Στη συγκεκριμένη φωτογραφία γάλλοι ναυτικοί και στρατιώτες περιεργάζονται ό,τι άφησε η φωτιά μπροστά στις αποθήκες της Τράπεζας Θεσσαλονίκης, στο λιμάνι. Ο τόπος ήταν αρκετά ευρύχωρος, αν λάβουμε υπόψη ότι εκεί εξέθεσαν οι Γάλλοι γερμανικό αεροπλάνο που είχε πέσει στα χέρια τους.

The fire of Thessaloniki 5.8.1917

### ■ Fire at the port

The fire of the 5th and 6th August 1917 constitutes – because of the extent of the damages caused – a landmark in the contemporary history of Thessaloniki. Yet, this fire harmed the port less than other parts of the city. On this photograph, French sailors and soldiers peer at the remains of fire in front of the storehouses of the Bank of Thessaloniki. The site was spacious enough, taking under consideration that the French exhibited there a German airplane that had played into their hands.



Πυρκαγιά Θεσσαλονίκη 5.8.1917

### □ Μια παράξενη χρονική υστέρηση

Μία ακόμη λήψη μπροστά στις αποθήκες της Τράπεζας Θεσσαλονίκης. Αν κρίνουμε από τη χειμερινή ενδυμασία των απεικονιζόμενων ναυτικών και στρατιωτικών, η λήψη πραγματοποιήθηκε αρκετούς μήνες μετά την πυρκαγιά του Αυγούστου. Πιθανώς πρόκειται για συνεργείο κατεδάφισης. Η μεταλλική πινακίδα «Εθνική» υποδηλώνει ίσως την ασφαλιστική εταιρεία. Από το 1908 η Τράπεζα Θεσσαλονίκης είχε έδρα την Κωνσταντινούπολη. Το υποκατάστημά της στη Θεσσαλονίκη λειτούργησε μέχρι το 1950 περίπου.

The fire of Thessaloniki 5.8.1917

### ■ A strange time lag

One more shot in front of the storehouses of the Bank of Thessaloniki. Judging from the winter-weight outfit of the sailors and soldiers represented, the shot was taken many months after the August fire. It is probably a demolition squad. The metal sign "Ethniki" (i.e. National) probably signifies the insurance company. Since 1908, the Bank of Thessaloniki was based in Constantinople. Its branch in Thessaloniki operated until about 1950.



Άτιτλη

### □ Το κτίριο του τελωνείου, περίπου 1948-1950

Το τελωνείο (κτίσμα του 1910) ήταν κατεστραμμένο «κατά το ήμισυ» μετά την αποχώρηση των ναζιστικών στρατευμάτων από τη Θεσσαλονίκη (30.10.1944). Σύμφωνα με επίσημη έκθεση της εποχής, το 80% των εγκαταστάσεων του λιμανιού καταστράφηκαν κατά την περίοδο της Κατοχής. Τον Ιούνιο του 1948 ολοκληρώθηκε η κατασκευή του κρηπιδώματος μπροστά στο τελωνείο. Το ίδιο το τελωνείο επιδιορθώθηκε μέχρι τα τέλη του 1950.

Without Title

### ■ The building of the customs, at about 1948-1950

The customs (a building of 1910) was "half" destroyed after the withdrawal of the Nazi army from Thessaloniki (30.10.1944). According to a contemporary official statement, 80% of the port facilities were destroyed during the German Occupation. In June 1948, the construction of the seawall in front of the customs was completed. The customs itself was restored by the end of 1950.



Άτιτλη

### □ Λιμάνι Θεσσαλονίκης, γύρω στα 1970

Από δεξιά προς τα αριστερά: η τρίτη, η τέταρτη και η κατασκευασόμενη πέμπτη προβλήτα. Μπροστά απλώνεται ο κυματοθραύστης. Η τρίτη προβλήτα οικοδομήθηκε από το βρετανικό τάγμα μηχανικού Lancashire μετά τον πόλεμο και παλαιότερα αποκαλούνταν με το όνομα του τάγματος. Η τέταρτη προβλήτα σχεδιάστηκε το 1960 και περιλαμβάνει μεγάλο σιλό. Το 1975 ξεκίνησε η διαδικασία για την κατασκευή της έκτης προβλήτας, αφού στο μεταξύ είχε ολοκληρωθεί η τέταρτη και είχε κατασκευαστεί η πέμπτη.

Without Title

### ■ The port of Thessaloniki, about 1970

From right to left: the third, the fourth and the – under construction – fifth wharf. In the foreground, there is the breakwater. The third wharf was constructed by the British Battalion of Corps of Engineers – Lancashire – after the war and was previously named after this Battalion. The fourth wharf was engineered in 1960 and includes a big silo. In 1975, the construction of the sixth wharf was streamlined, since in the meanwhile the fourth one had already been completed and the fifth had been constructed, as well.



New break water

### □ Κυματοθραύστης, περίπου 1945-1948

Ο νέος κυματοθραύστης, μήκους 650 μέτρων, συμπλήρωσε τον παλιό (μήκους 550 μέτρων). Κατασκευάστηκε από το τάγμα μηχανικού του Lancashire στην περίοδο 1945-1948.

The new breakwater

### ■ Breakwater, about 1945-1948

The new breakwater, 650 meters long, completed the old one (550 meter long). It was constructed by the Battalion of the Lancashire Corps of Engineers during 1945 – 1948.



Η τεχνητή νησίς εντός του Κόλπου της Θεσσαλονίκης, εις απόστασιν 800 μέτρων από της ακτής και εις βάθος θαλάσσης 12 μέτρων. Εις ταύτην θα εκφορτώνουν και θα φορτώνουν πλοία μέχρι και 17.000 τόνων

#### □ Η άγνωστη «νησίδα»

Η αναφερόμενη «νησίδα», που η κατασκευή της τοποθετείται στα τέλη της δεκαετίας του 1950, δεν είναι γνωστή από άλλη πηγή. Η ανάγκη της δημιουργίας της προερχόταν προφανώς από την έλλειψη κατάλληλων κρηπιδωμάτων. Δεδομένου ότι στο άκρο της τέταρτης προβλήτας το βάθος ανέρχεται σε 12 μέτρα και ότι η προβλήτα αυτή είχε αρχίσει να κατασκευάζεται το 1960 (σε μήκος 130 μέτρων), η «τεχνητή νησίς» (που είχε αυτά τα χαρακτηριστικά) θα μπορούσε να ήταν πρόδρομη μορφή της προβλήτας.

The artificial island in the Gulf of Thessaloniki, some 800 meters off the coast and at a 12-meter deep sea. There, ships up to 17.000 tons are to be loaded and unloaded

#### ■ The unknown «island»

This "island", the construction of which is set in late 1950s, is not acknowledged by any other source. The need for the construction of such an "island" was obviously due to the lack of appropriate seawalls. Since at the end of the fourth wharf the depth was 12 meters and this wharf had started being constructed in 1960 (130 meters in length), the "artificial island" (which shared these very characteristics) might have been the forerunner of this wharf.



Άτιτλη

- Το λιμάνι και η παραλία της Θεσσαλονίκης, από βορειοδυτική κατεύθυνση, γύρω στα 1970

Σε πρώτο πλάνο η τέταρτη προβλήτα με το σιλό. Στα αριστερά της η τρίτη προβλήτα (Lancashire). Τα κενά οικόπεδα της πλατείας Αριστοτέλους έχουν ανοικοδομηθεί, όπως και τα παλαιά διώροφα κτίσματα επί της παραλιακής οδού προς το Λευκό Πύργο.

Without Title

- The port and the waterfront of Thessaloniki, north-westwards, about 1970

In the foreground, the fourth wharf with the silo. On its left, there is the third wharf (Lancashire). The formerly unbuilt plots of Aristotelous Square have now been built, as well as the old two-storey buildings on the cornice towards the White Tower.



Άτιτλη

- Το κρηπίδωμα γύρω από την προβλήτα Lancashire, περί το 1970

Κατά μήκος του κρηπιδώματος έχει τοποθετηθεί σιδηροδρομική γραμμή, πάνω στην οποία κινείται ο γερανός. Στο άκρο δεξιά το κτίριο του τελωνείου.

Without Title

- The seawall around the Lancashire wharf, around 1970

Along the seawall, a railway has been constructed, over which the crane moves. On the left end, there is the customs building.



Άτιτλη

### □ Πλοία χωρίς κρηπιδώματα

Η κατασκευή της έκτης προβλήτας αποτέλεσε διαχρονικό στόχο, ώστε να μη δημιουργείται συμφόρηση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, πρώτο από άποψη εξαγωγικού όγκου στην Ελλάδα.

Without Title

### ■ Ships without seawalls

The construction of the sixth wharf was actually a long-term project, so as not to cause traffic at the port of Thessaloniki – the first port of Greece as far as the volume of exports is concerned.

