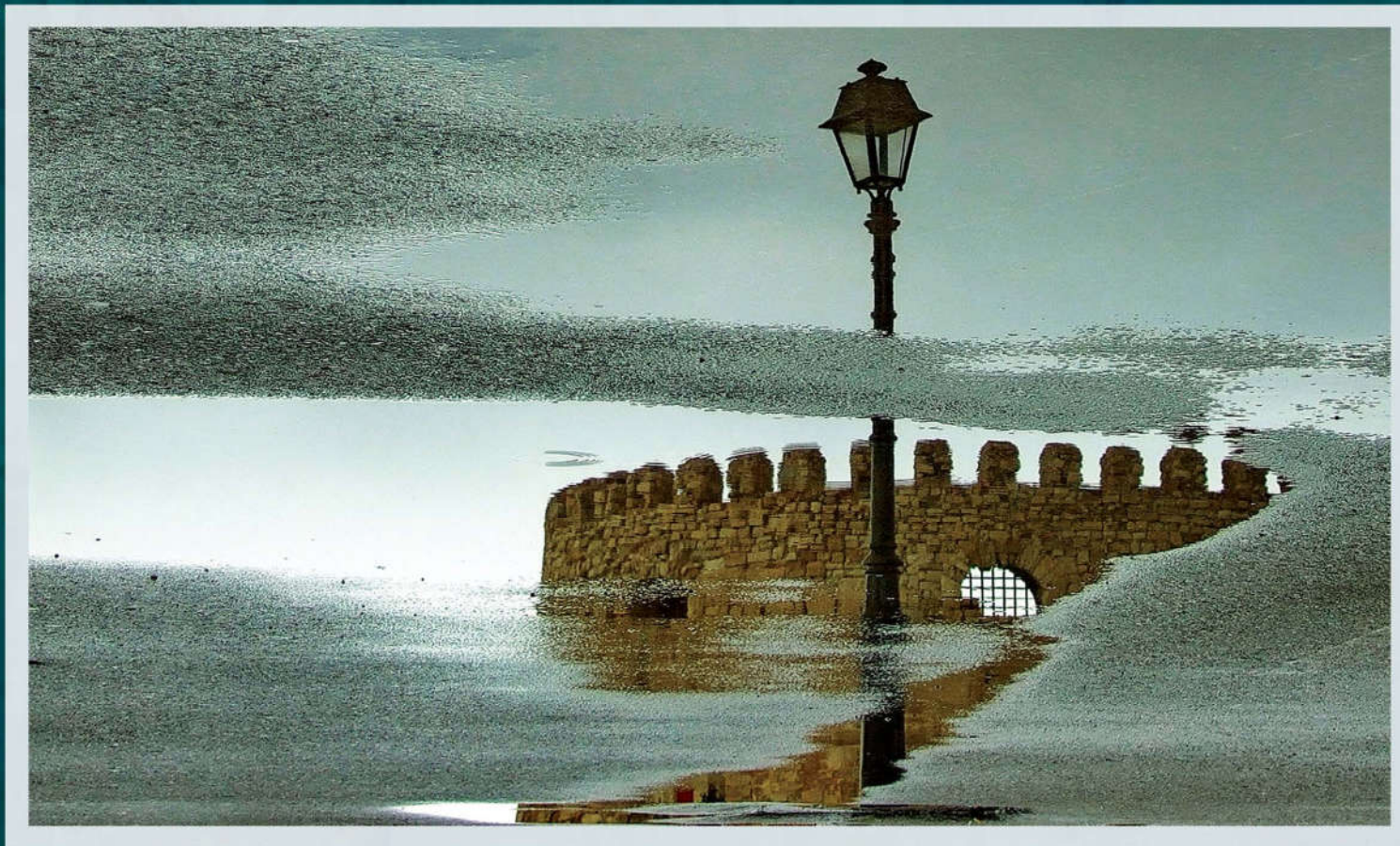


# Λιμάνι Ηρακλείου

Πυλώνας  
Ανάπτυξης







# ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ - PORT OF HERAKLION

---

Η ιστορία - The history







**Από τους Μινωίτες στους Βυζαντινούς  
From the Minoans to the Byzantines**

## Οι Μινωίτες έμποροι, οι Ρωμαίοι στρατηλάτες, οι Βυζαντινοί κατακτητές ...

**Σ**το πέρασμα των χρόνων Μινωίτες, Ρωμαίοι και Βυζαντινοί αφήνουν τη σφραγίδα τους στην πόλη, ενώ το λιμάνι δεν κατέχει «πρωταγωνιστικό» ρόλο ούτε σε εμπορικό ούτε σε στρατιωτικό επίπεδο.

Ιστορικά δεν έχει διευκρινιστεί επακριβώς πότε δημιουργήθηκαν λιμενικές εγκαταστάσεις για πρώτη φορά στη σημερινή του θέση. Σύμφωνα με τις καταγραφές του Στέφανου Ξανθουδίδη στο βιβλίο «Χάνδαξ-Ηράκλειον», εντοπίζονται αρχαία κρηπιδώματα του λιμανιού στο σημείο όπου μεταγενέστερα κατασκευάστηκε το ενετικό φρούριο του Κούλη.

Ωστόσο, κάποια πρώτα δείγματα για την ύπαρξη λιμανιού κατά την αρχαία Ελληνική περίοδο, λαμβάνουμε από τα ευρήματα των ανασκαφών στο χώρο του ναού του Αγίου Πέτρου, όπου εντοπίζονται όστρακα Πρωτογεωμετρικής κεραμικής του 10<sup>ου</sup> π.Χ. αιώνα. Τα ευρήματα αυτά ενισχύουν την υπόθεση ότι την περίοδο αυτή υπήρχε στην περιοχή οικισμός με λιμάνι.

### **Μινωίτες** (2900π.Χ. - 1450π.Χ.)

Ο γεωγράφος της αρχαιότητας Στράβωνας (1<sup>ος</sup> μ.Χ. αιώνας) αναφέρει στα «Γεωγραφικά» του ότι στη θέση της σημερινής πόλης ήταν εγκατεστημένο λιμάνι της Κνωσσού, που το ονόμαζαν Ηράκλειο.

Κατά την Μινωική περίοδο υπάρχουν αρκετά στοιχεία που αποδεικνύουν ότι στη σημερινή θέση της ανατολικής λιμενοδεκάνης

λειτουργούσε ένας εμπορικός σταθμός ο οποίος εξυπηρετούσε συναλλαγές. Ωστόσο ανάλογο κέντρο υπήρχε και στις εκβολές του Καρτερού.

Κατά την περίοδο αυτή η Κνωσός αναπτύσσει λιμάνια στην Αμνισό, τον Πόρο και την Απολλωνία (σημερινή Αγία Πελαγία). Η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου επιταχύνει με ραγδαίους ρυθμούς την ανάπτυξη του νησιού που λειτουργεί ως «πύλη» η οποία ενώνει την Ανατολή με τη Δύση.

Το ανάκτορο της Κνωσού αποδεικνύει τη δύναμη του Μινωικού πολιτισμού που η ακμή του στηριζόταν κυρίως στο θαλάσσιο εμπόριο. Από τις καταγραφές για το αρχαίο λιμάνι προκύπτει ότι βρισκόταν στη θέση της σημερινής Μαρίνας, απέναντι από τα Νεώρια και το σημείο που σήμερα βρίσκεται το κτήριο της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης.

### **Ρωμαίοι** (69π.Χ. - 323μ.Χ.)

Στο τέλος της ελληνιστικής περιόδου το λιμάνι πέφτει στα χέρια των Ρωμαίων το 69 π.Χ. σε μια στρατιωτική εκστρατεία του Κουίντου Κέκιλου Μέτελλου. Το λιμάνι την περίοδο αυτή χρησιμοποιείται από τους Ρωμαίους ως ναύσταθμος για τον ελλημιενισμό και τη συντήρηση των πλοίων τους. Το λιμάνι αξιοποιείται κατά κύριο λόγο για στρατιωτικούς σκοπούς. Ίχνη εμπορικής δραστηριότητας καταγράφονται στις εκβολές του Σιλαμιανού ποταμού στον Καρτερό, όπου εικάζεται ότι την εποχή εκείνη υπήρχε εμπορικό κέντρο.



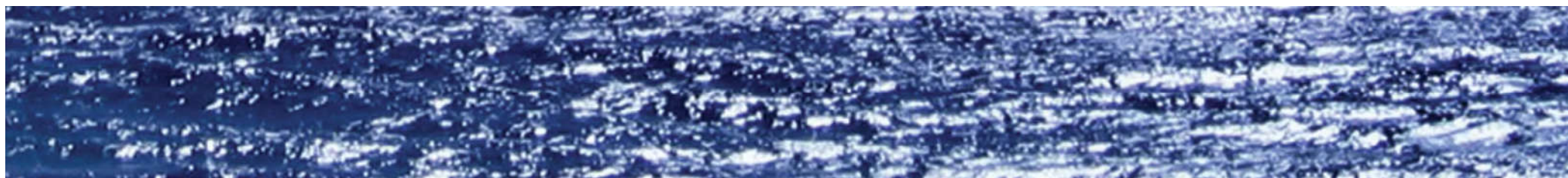
### Βυζαντινοί (Α΄ Βυζαντινή περίοδος 323μ.Χ.- 824μ.Χ.)

Την περίοδο αυτή η Κρήτη αποτελεί επαρχία της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, ενώ διοικητικό, στρατιωτικό και θρησκευτικό κέντρο του νησιού ήταν η Γόρτυνα. Οι πόλεις στη βόρεια Κρήτη εμφανίζονται λιγότερο αναπτυγμένες, καθώς οι θαλάσσιοι δρόμοι περνούσαν από το Νότο.

Σύμφωνα με τις πηγές, κατά τον 6<sup>ο</sup> αιώνα καταγράφεται η ύπαρξη του οικισμού «Ηράκλεια» που αναπτύσσεται στη θέση του σημερινού Ηρακλείου, έχοντας ασφαλή λιμάνι όπως αναφέρεται στο «Γεωγραφικό Λεξικό» του Στέφανου Βυζαντίου (Χρηστάκης 2002: 40). Παράλληλα, όπως επιβεβαιώνουν κάποια ανασκαφικά ευρήματα που εντοπίστηκαν στη λιμενική ζώνη στα τέλη του 7<sup>ου</sup> και αρχές

του 8<sup>ου</sup> αιώνα, υπήρξε οργανωμένος και οχυρωμένος οικισμός το επονομαζόμενο «Κάστρο», στη σημερινή θέση της πόλης. Επίσης εικάζεται ότι κατά την περίοδο αυτή το λιμάνι του Ηρακλείου, το οποίο πιθανότατα ήταν οχυρωμένο δεν αποτελούσε το κύριο διαμετακομιστικό κέντρο.

Όπως αναφέρουν οι μελέτες κύριος εμπορικός σταθμός την εποχή εκείνη ήταν εκείνος της Χερσονήσου ωστόσο, όπως τονίζεται, την περίοδο αυτή η Κρήτη δεν έχει έντονη εξαγωγική δραστηριότητα ούτε εμπορικές σχέσεις με τον υπόλοιπο κόσμο, καθώς ήταν οικονομικά αυτάρκης.



## Χρυσάφια και αλυσοδεμένοι σκλάβοι περιμένουν αγοραστές στο λιμάνι των πειρατών...

### **Αραβοκρατία** (824μ.Χ. - 961μ.Χ.)

Την περίοδο της Αραβοκρατίας το λιμάνι μετατρέπεται σε βασικό ορμητήριο των αδίστακτων πειρατών που αποτελούν τον φόβο και τον τρόμο των Μεσογειακών λαών. Ο Χάνδακας με το γεωγραφικό πλεονέκτημά του μετατρέπεται σε στρατηγικό κέντρο των επιχειρήσεων των Αράβων. Από τη μία η νευραλγική θέση του σε σχέση με τις θαλάσσιες οδούς της Ανατολικής Μεσογείου διευκόλυνε τις πειρατικές επιχειρήσεις των Αράβων και από την άλλη η ύπαρξη λιμανιού εξυπηρέτούσε την αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών της Κρήτης για τις εμπορικές συναλλαγές τους με τις ισλαμικές χώρες.

«... Καινούργιες ορδές από Σαρακηνούς έρχονταν από τα αραβικά κράτη της Ισπανίας, της Σύριας και της Αφρικής, δυνάμωναν τους πρώτους επιδρομείς και έκαμαν τον Χάνδακα και όλη την Κρήτη φοβερή κουρσάρικη φωλιά. Από το λιμάνι του Χάνδακα ξεκινούσαν αρμάδες που λήστευαν και ρήμαζαν τα ελληνικά νησιά και τις ακτές. Οι αρμάδες αυτές αποτελούνταν από αμέτρητα μικρά γοργοτάξιδα καΐκια που διέτρεχαν το Αιγαίο με κατάμαυρα πανιά. Σαν κοπάδι μαύρα θαλασσινά όρνια χιμούσαν καταπάνω στις ελληνικές παραθαλάσσιες πολιτείες και πίσω τους άφηναν το χαλασμό, τη φρίκη, και την απόγνωση...» αναφέρει σχετικά ο Στράτης Μυριβήλης στο ταξιδιωτικό κείμενό του «Μεγάλο Κάστρο» περιγράφοντας με τον πιο χαρακτηριστικό τρόπο την περίοδο κατά την οποία η βιαιότητα και η απληστία των Αράβων πειρατών σκορπούν τον τρόμο στους μεσογειακούς λαούς, έχοντας ως σημείο αναφοράς τον Χάνδακα.

Την ίδια στιγμή, όσον αφορά στην εμπορική δραστηριότητα που είχαν αναπτύξει οι Άραβες με φόντο το λιμάνι, η Χρ. Τζομπανάκη στη

«Θαλασσινή Τριλογία του Χάνδακα» μας πληροφορεί:

«Για την εξυπηρέτηση του εξαγωγικού εμπορίου καθώς και του εμπορίου των σκλάβων, ήταν οπωσδήποτε αναγκαίο να οργανωθεί τουλάχιστον στην πρωτεύουσα του νησιού, λιμάνι με τις ανάλογες δυνατότητες».

Οι αμύθητοι θησαυροί από τις ληστρικές επιδρομές των πειρατών στα νησιά του Αιγαίου και στον υπόλοιπο ελληνικό κόσμο καταφάνουν μέσα στα υπερφορτωμένα αραβικά πλοία, όπου στη συνέχεια αποθηκεύονται σε θησαυροφυλάκιο που έχει διαμορφωθεί για το σκοπό αυτό στο χώρο του λιμανιού.

Οι έρευνες υποδεικνύουν ότι οι Άραβες ενδέχεται να προχώρησαν σε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση του λιμανιού με την κατασκευή προβλητών, αποθηκών, χώρων επισκευής και κατασκευής πλοίων καθώς και άλλων εγκαταστάσεων υποδομής. Παράλληλα στο λιμάνι θα πρέπει να πραγματοποιήθηκαν και παρεμβάσεις οχύρωσης. Όπως υποστηρίζεται από τους μελετητές ίσως σε αυτή την περίοδο πρέπει να τοποθετηθεί χρονικά για πρώτη φορά η κατασκευή φρουρίου στην είσοδο του λιμανιού, στο σημείο όπου αργότερα κατασκευάστηκε το ενετικό φρούριο (Κούλη).

Η αναβάθμιση του λιμανιού κρίνεται αναγκαία προκειμένου αφενός να ανταποκριθεί στις ανάγκες ελλημενισμού και συντήρησης του πειρατικού στόλου και αφετέρου στις ανάγκες της εμπορικής δραστηριότητας. Την περίοδο αυτή η οικονομία της Κρήτης ήταν αυτόνομη, γεγονός που συντέλεσε στην ανάπτυξη του εμπορίου με το λιμάνι να αποτελεί το σπουδαιότερο εισαγωγικό και εξαγωγικό κέντρο προϊόντων στη Μεσόγειο.

## The Minoan merchants, the Roman commanders, the Byzantine conquerors ...

Over the years Minoans, Romans and Byzantines leave their mark on the city while the port does not hold a «leading» role either in commercial or military level. Historically it has not been specified yet, the precise moment when port facilities were constructed for the first time at its current position.

According to the recordings of Stefanos Xanthoudis in the book «Handax-Heraklion» ancient foundations of the port have been found at the point where the Venetian Koules fortress was later built.

However some first indications for the presence of a port in Heraklion during the ancient Greek period, we have from the finds of excavations, held in the church of Saint Peter, where shreds of pre-geometric pottery of the 10th century B.C. were found. These reliques support the hypothesis that during this period there was a settlement in the area with a port.

### **Minoans** (2900BC - 1450BC)

The great geographer of antiquity, Strabo (1<sup>st</sup> century A.C.) mentions in his «Geographica» that in the position where the town stands today a port of Knossos was established, named Heraklion. There are several indications that during the Minoan period a commercial station for transactions operated at the current position of the port basin as well as a similar station at the debouchments of Karteros.

According to archaeological research during that period Knossos develops ports at Amnissos, Poros and Apollonia (today's Agia Pelagia). The growth of marine trade is increasing rapidly the devel-

opment of the island, which operates as a «gateway» connecting the East with the West.

The palace of Knossos proves the power of the Minoan civilisation that its progress was based mainly on the marine trade. From what information we have about the ancient port it results that it was located at the same position where the « Marina » cafe stands today opposite of the shipyards (Arsenals) and the building of the Decentralized Administration of Crete.

### **Romans** (69BC - 323AD)

At the end of the Hellenistic period the island falls in the hands of the Romans in 69 B.C. during a military campaign lead by Quintus Caecilius Metellous. As informed by historians the port during that period is used by the Romans as a naval station for the anchoring and maintenance of their ships.

The port is used primarily for military purposes. Traces of trading activity can be detected during this period also at the debouchments of Silamianos River at Karteros where it is thought that at this time a commercial centre existed.

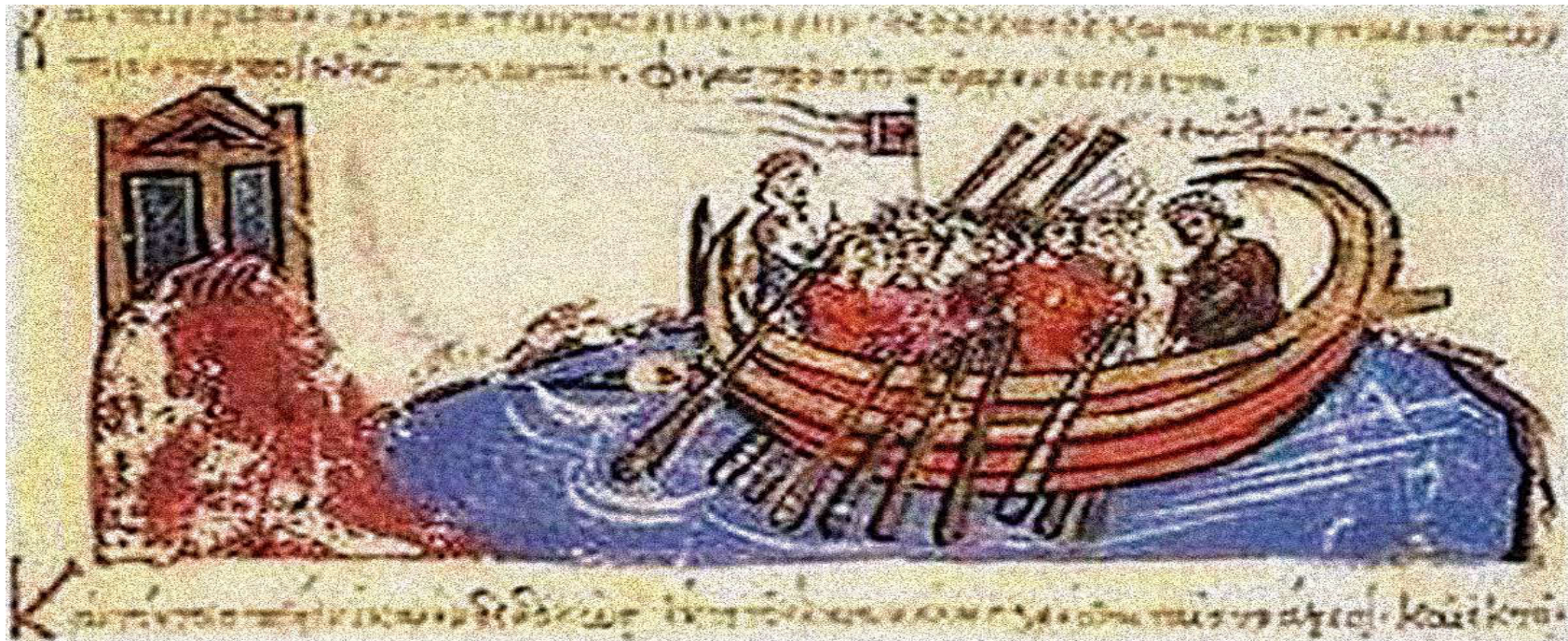
**Byzantines** (1<sup>st</sup> Byzantine period, 323AD - 824AD)

During that period Crete is a province of the Byzantine Empire while Gortyna is the administrative, military and religious centre of the island. The cities of Northern Crete appear to be less developed as sea routes are set in the south.

According to texts of the 6th century the existence of the “Heraklia” settlement is recorded, which is situated at the same location where Heraklion stands today surely having a port according to the «Gazetteer» (geographical dictionary) of Stefanos Byzantios (Hristakis 2002 p. 40). In addition, as confirmed by some finds from the port area in the late 7th and early 8th century there was an organized and fortified settlement, the so called «Castle» in the current location of the city. It has also been speculated that during

that period the port of Heraklion, which was probably fortified, was not the main transportation hub.

The main commercial station at that time was the one in Hersonissos, however at that period in time Crete does not have a vigorous export activity or commercial relations with the rest of the world since it is self-sufficient.



## Gold and shackled slaves are waiting for buyers at the pirate's port...

### **Arab domination** (824AD - 961AD)

During the Arabs' domination the port becomes a standard base of operations of the unscrupulous pirates, the fear and terror of the Mediterranean people. Handakas with its geographical advantage becomes a strategic centre for Arab operations. On one hand its prominent position in relation with the sea routes of the Eastern Mediterranean facilitated their pirate expeditions and on the other hand the existence of the port served the commercial transactions with the Islamic countries exploiting the island's resources.

«... New hordes of Saracens came from the Arabic domains of Spain, Syria and Africa, strengthening the first invaders and turning Handakas as well as the entire island of Crete into a dreadful pirates nest. From the port of Handakas the armadas would sail off, plunder and ruin the Greek islands and coasts. These armadas comprised of countless little quick trip caiques that sailed through the Aegean with coal-black sails. Like a flock of black vultures attacked the Greek seaside towns while leaving behind destruction, horror and despair...» reports Stratis Myrivilis at his travel script the «Great Castle» describing in the most distinctive way the period when the brutality and greed of the Arab pirates spread terror among the Mediterranean people, with Handakas port being their focal point.

At the same time in terms of commercial activity the Arabs had developed, with the port as the back round, Ch. Tzompanaki in her book «Sea Trilogy of Handakas» informs us: «In order to serve the export trade as well as the slave trade it was necessary to organize at least at the island's capital a port with the appropriate facilities». The immeasurable treasures from the predatory raids of pirates

in the Aegean islands and the rest of the Greek world arrive in the overfilled Arab ships and are later stored in a vault that has been created for this purpose at the port area.

According to the sources, the Arabs might have proceeded in interventions for the upgrading of the port with the construction of piers, warehouses, ship repair and building sites as well as other infrastructure facilities. At the same time fortification works may have been executed at the port.

Researchers claim that it is in this period of time that we can, for the first time, place the construction of a fortress at the entrance of the port. It was located at the same site that later on the Venetians built 'Koules'.

The upgrading of the port is necessary in order to on one hand meet the needs of anchoring and maintenance for the pirate fleet and on the other hand the needs of the commercial activity. During that period Crete had an autonomous economy which contributed in the development of trade and the port was the greatest import and export centre for goods in the Mediterranean Sea.





**Βυζαντινά Χρόνια**  
**Byzantine Years**

## Η μεγάλη επιστροφή της Βυζαντινής αυτοκρατορίας και η ακμή του Χάνδακα

**Β' Βυζαντινή περίοδος, [961μ.Χ. - 1211μ.Χ.]**

**Ο** Χάνδακας και το λιμάνι του τίθενται ξανά στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος των Βυζαντινών. Μετά από σκληρές μάχες και πολύχρονους αγώνες η Κρήτη επιστρέφει στα χέρια του Βυζαντίου, αυτή τη φορά με στόχο να επιτελέσει σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο που θα εξυπηρετούσε τα εμπορικά σχέδια της αυτοκρατορίας. Μετά την «εκκαθάριση» του νησιού από τους Άραβες, το Βυζάντιο αποφασίζει σε πρώτη φάση την καταστροφή του Χάνδακα για να προχωρήσει όμως λίγο αργότερα στην ανακατασκευή του.

«Μετά την εκδίωξη των Αράβων από το νησί, κατόρθωμα που πέτυχε ο Νικηφόρος Φωκάς, μετέπειτα αυτοκράτορας του Βυζαντίου, ο Χάνδακας -όπως εξακολουθούσε να λέγεται η πόλη- μοιυσμένος και μιαρός καταστρέφεται και κτιζεται το φρούριο Τέμενος «εις λόφον υψηλόν και ανάντη» στο δίκωρφο λόφο του Προφήτη Ηλία. Γρήγορα όμως οι Βυζαντινοί αντιλαμβάνονται τη σπουδαιότητα και τη σημασία του λιμανιού και ξανακτίζουν την πόλη στην παλιά της θέση και επισκευάζουν το λιμάνι, το οποίο τους είναι αναγκαίο για εμπορικούς αλλά και σπουδαιότερο για στρατιωτικούς λόγους.» εξηγεί στο βιβλίο του «Το Ηράκλειο και το λιμάνι του» ο Γ. Χρηστάκης (2002: 42).

Ο Χάνδακας με το πέρασμα των χρόνων αργά αλλά σταθερά γνωρίζει μεγάλη ακμή. Ο πληθυσμός της πόλης αυξάνεται προοδευτικά ενώ αντίστοιχη ανοδική πορεία έχει και η οικονομία της πόλης. Το λιμάνι αποτελεί για μια ακόμη φορά σημαντικό κέντρο σύνδεσης με τις εκτός Κρήτης αγορές και το εμπόριο ανθεί επιφέροντας θετικές αλλαγές στις συνθήκες, στο χαρακτήρα αλλά και στη ζωή της πόλης.

Παράλληλα η πόλη οχυρώνεται προκειμένου να προστατευθεί η ίδια από τον αραβικό κίνδυνο, όχι όμως και το λιμάνι.

«Μετά την ανακατάληψη του Χάνδακα από τους Βυζαντινούς, οι νέες αρχές φρόντισαν να οχυρώσουν την πόλη εκ νέου αφού ο κίνδυνος αραβικών επιδρομών δεν είχε εκλείψει. Στη διάρκεια των δύομιση περίπου αιώνων της δεύτερης βυζαντινής περιόδου, η κρητική οικονομία αναπτύχθηκε αργά αλλά σταθερά για να φτάσει σε πραγματική ακμή τον 12<sup>ο</sup> αιώνα... Ο Χάνδακας ήταν πλέον οργανωμένο λιμάνι από το οποίο γινόταν η διεξαγωγή του εμπορίου με τις εκτός Κρήτης αγορές.» γράφει η Χρυσούλα Τζομπανάκη στη «θαλασσινή τριλογία του Χάνδακα» (1997: 36) εξηγώντας την αναπτυξιακή τροχιά στην οποία μπαίνει η πόλη την περίοδο αυτή με το λιμάνι να αξιοποιείται από τους Βυζαντινούς για τις εμπορικές συναλλαγές της αυτοκρατορίας.

Σε άλλο σημείο και αναφερόμενη στην οχύρωση του λιμανιού σημειώνει: «Το σημαντικό είναι ότι στη φάση αυτή η βόρεια παρειά της οχύρωσης του Χάνδακα κατασκευάζεται πολύ κοντά στη θάλασσα και το τείχος εδράζεται στην άνω οριογραμμή του φυσικού βράχου. Η οχύρωση δηλαδή έχει πλησιάσει «σε απόσταση αναπνοής» τον μικρό όρμο τον οποίο αργότερα οι Βενετοί θα οργανώσουν ως το σπουδαιότερο λιμάνι των κτήσεων τους στην Ανατολική Μεσόγειο. Αλλά οι Βυζαντινοί δεν συμπεριλαμβάνουν ακόμη τον όρμο στην οχυρωμένη ζώνη». Ωστόσο εικάζεται ότι δεν αποκλείεται οι Βυζαντινοί να είχαν κατασκευάσει οχυρώσεις για την προστασία της εισόδου του λιμανιού.

Παράλληλα, σύμφωνα με τη βιβλιογραφία την περίοδο αυτή ενδεχομένως να λειτουργεί μικρό λιμάνι και στον κόλπο του Δερματά προκειμένου να εξυπηρετήσει τις αυξημένες ανάγκες της πόλης.

# The great return of the Byzantine Empire and the flourishing of Handakas

**2nd Byzantine period, (961AD - 1211AD)**

**H**andakas and its port are once again in the spotlight of the Byzantine's interest. After fierce battles and age long struggles Crete returns in the hands of the Byzantines, this time aiming to make it an important transport centre that would serve the commercial plans of the empire.

After «cleaning» the island from the Arabs, Byzantium decides at first the destruction of Handakas only to proceed afterwards with its reconstruction.

«After the expulsion of the Arabs from the island, a feat achieved by Nikiforos Fokas, that later became an emperor of Byzantium, Handakas -as the city was still called- «contaminated and unclean» as it was, is destroyed and the Temenos fortress is build «on a high hill and upstream» on the twin peak, hill of Prophet Elias. The Byzantines though quickly realize the significance of the port and rebuild the city at its old location, repair and reconstruct the port, something that was necessary to them for commercial but most importantly for military reasons.» explains in his book «Heraklion and its port» Mr. G. Christakis.

With the passage of time, Handakas, slowly but surely follows a period of great flourishing. The population of the city is progressively increasing while the economy of the city shows also improvement. The port once again is an important connection centre with the markets outside of Crete and trade is flourishing bringing positive changes to the habits, the character and the life of the city. At the same time the city is being fortified in order to be protected from the Arab threat, but not the port. «After the recapture of Handakas from the Byzantines the new

authorities managed to fortify the city again since the threat of Arab raids had not disappeared. During the course of almost two and a half centuries that the second Byzantine period lasted, the Cretan economy grew slowly but steadily reaching a true flourishing at the 12<sup>th</sup> century... Handakas was then an organized port through which the trade was carried out with the markets outside Crete» Chryssoula Tzompanaki writes in her book «Sea Trilogy of Handakas» explaining the course of development in which the city enters during that period with the port being used by the Byzantines for the commercial transactions of the empire.

At another point referring to the port's fortification she notes: «The important thing is that at this phase the north flank of the fortification of Handakas is constructed very close to the sea and the wall is built on the upper border of the natural rock. Thus the fortification has come close «only a breath away» from the little cove which later the Venetians will organize as the most important port of their conquests in the Eastern Mediterranean. But the Byzantines don't include yet the cove in the fortified zone».

It is speculated though that the construction of fortifications at the entrance of the port can not be completely ruled out. At the same time, according to historic sources a small port at the gulf of Dermatas might have operated in order to serve the growing needs of the city.





**Η εποχή των Ενετών**  
**The Venetian Era**

## Η «καρδιά» της πόλης «χτυπά» στο λιμάνι. Η χρυσή εποχή των Ενετών

(1211π.Χ. - 1669π.Χ.)

Στα χρόνια των Ενετών το λιμάνι γνωρίζει τη μεγαλύτερη ακμή του. Οι Ενετοί εγκαθίστανται επισήμως στο νησί το 1211, ωστόσο ήδη από το 1082 αξιοποιούν ως εμπορική βάση το λιμάνι του Χάνδακα με τη συγκατάθεση του Βυζαντίου.

Κατά την περίοδο της Ενετοκρατίας που διήρκεσε 450 χρόνια, η Κάντια -πρωτεύουσα του «Βασιλείου της Κρήτης»- αποτελούσε την «Βενετία της Ανατολής» όπως την χαρακτήριζαν, το σπουδαιότερο αστικό κέντρο της πολιτικής, στρατιωτικής, εμπορικής και κοινωνικής ζωής του ενετοκρατούμενου νησιού.

Στόχος τους είναι να αποτελέσει το σταυροδρόμι όλων των εμπορικών δρόμων της Ανατολής. Γι' αυτό ακριβώς το λόγο και καταβάλουν συνεχείς προσπάθειες για τη βελτίωσή του.

Οι Ενετοί είναι εκείνοι που μεταφέρουν το λιμάνι στην θέση που βρίσκεται σήμερα το παλιό βενετσιάνικο λιμάνι αξιοποιώντας την μορφολογία της περιοχής. Το λιμάνι αυτό για την εποχή του χαρακτηρίζεται ως ένας από τους σημαντικότερους διαμετακομιστικούς σταθμούς της Μεσογείου με εντυπωσιακή κατασκευή και οχύρωση και με υποδομές που επέτρεπαν την προσέγγιση, την εξυπηρέτηση, τον ανεφοδιασμό και την επισκευή των σκαφών.

«Ο λιμένας του Χάνδακα αναφέρεται στα βενετικά έγγραφα ως "anima", ψυχή δηλαδή της πρωτεύουσας του «Βασιλείου» της Κρήτης. Μεγάλος διαμετακομιστικός σταθμός του βενετικού εμπορίου οργανώθηκε και ως ο σημαντικότερος ναύσταθμος του πολεμικού στόλου της Γαληνοτάτης στην ανατολική Μεσόγειο.

Ένα ισχυρό επιβλητικό φρούριο κατασκευάστηκε στην είσοδό του ενώ δημιουργήθηκαν μεγάλες εγκαταστάσεις νεωρίων στις παρυφές της λιμενικής λεκάνης. Συνεχείς ήταν οι προσπάθειες που

καταβλήθηκαν από τους Βενετούς για τη βελτίωση και τη διατήρηση σε καλή κατάσταση των διάφορων λιμενικών εγκαταστάσεων τη συντήρηση των μόλων και τον καθαρισμό του πυθμένα» αναφέρει Χρυσούλα Τζομπανάκη στο βιβλίο της «Ο Χάνδακας: Η πόλη και τα Τείχη του».

### Εμπόριο

Όπως σημειώνεται στη βιβλιογραφία ιδιαίτερα τους δυο τελευταίους αιώνες της ενετοκρατίας η Κρήτη αποτελεί το μοναδικό σημείο στον ελληνικό χώρο από όπου αναπτύσσεται έντονη εξαγωγική δραστηριότητα ενώ το λιμάνι της Κάντιας χαρακτηρίζεται ως το πιο οργανωμένο λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου. Η δυναμική εμπορική δραστηριότητα φέρνει με τη σειρά της οικονομική ευρωστία και τη σταδιακή μετατροπή της πόλης σε αστικό κέντρο.

Τα κρητικά πλοία που κατασκευάζονταν στους ενετικούς ταρσανάδες «οργώνουν» τις θάλασσες, μεταφέροντας τα εκλεκτά προϊόντα του νησιού. Η αγροτική παραγωγή των Κρητών αναπτύσσεται και εκτός από τα σιτηρά, παράγονται εξαιρετικής ποιότητας κρασιά τα οποία και γνωρίζουν ιδιαίτερη ζήτηση στις ευρωπαϊκές αγορές (Αγγλία, Γαλλία, Γερμανία) αλλά και σε εκείνες της Ανατολής (Κωνσταντινούπολη, Μαύρη Θάλασσα, Αλεξάνδρεια). Μάλιστα για το λόγο αυτό το 1522 εγκαθίσταται στην πόλη πρόξενος της Αγγλίας. «Ονομαστή ήταν η περίφημη «μαλβαζία» ένα εξαιρετικό μπρούσκο κρασί. Το νησί παρήγαγε ακόμη μέλι, τυρί, κερί, μετάξι, οπωρικά, σταφίδες, μπαμπάκι και αλάτι. Οι Βενετοί φρόντισαν για την κατασκευή και νέων αλυκών στη Σούδα και τη Σπιναλόγκα, απαραίτητων για το βενετσιάνικο μονοπώλιο του αλατιού. Το λάδι ήταν πολύ λίγο στην αρχή, αργότερα όμως φαίνεται πως η παραγωγή του αυξήθηκε τόσο, ώστε τα τελευταία χρόνια της βενετοκρατίας γίνεται και εξαγωγή του» (Τζομπανάκη 1997: 38).

Όλα τα ντόπια προϊόντα εξάγονται απευθείας από τα λιμάνια της Κρήτης χωρίς να είναι αναγκαία η μεταφορά τους στη Βενετία

για φορολόγηση. Εκτός όμως από τις εξαγωγές προϊόντων εξίσου έντονη ήταν και η εισαγωγική δραστηριότητα. Το λιμάνι της Κάντιας προσέγγιζαν τα πλοία φορτωμένα με φίνα υφάσματα, μεταλλικά εργαλεία, χαρτί κρυστάλλινα και γυάλινα αντικείμενα από τη Βενετία.

Από την Κωνσταντινούπολη κατέφταναν χαβιάρι και παστά είδη ενώ από την Αλεξάνδρεια μπαχαρικά. Κατά την περίοδο του 14<sup>ου</sup> και του 15<sup>ου</sup> αιώνα το λιμάνι της Κάντιας κατέχει «πρωταγωνιστικό» ρόλο και στο δουλεμπόριο όπου στοιβάζονται εκατοντάδες ψυχές περιμένοντας αγοραστή.

Εκτός από τα μεγάλα πολεμικά πλοία το λιμάνι προσέγγιζαν κάθε είδους εμπορικά πλοία που είτε φόρτωναν είτε ξεφόρτωναν τεράστιους όγκους προϊόντων. Τα προϊόντα φυλάσσονταν στις αποθήκες της πόλης μέχρι να μεταφερθούν στον προορισμό τους ενώ πολύ συχνά οι Βενετοί εκτελούσαν έκτακτα δρομολόγια προκειμένου να μεταφέρουν τα εμπορεύματα που δεν χωρούσαν στις αποθήκες.

### **Λιμενικά έργα**

Εκτός από την εμπορική του δραστηριότητα το λιμάνι της Κάντιας αποτελεί παράλληλα ναύσταθμο του πολεμικού στόλου των Ενετών. Σε μια προσπάθεια να κατασκευαστούν οι προβλήτες και τα νεώρια οι Βενετοί προχωρούν με τεχνικά έργα στην αναδιαμόρφωση της παραλίας στη λιμενική λεκάνη. Από τη βορειοδυτική πλευρά προχωρούν σε εκτεταμένες χωματουργικές εργασίες.

Τα νεώρια που κατασκευάζονται σε διαφορετικές χρονικές περιόδους αποτελούν εγκαταστάσεις που αξιοποιούνται για την προφύλαξη των πλοίων σε περίπτωση κακών καιρικών συνθηκών, καθώς επίσης για την κατασκευή και την επισκευή γαλιερών, ενώ διαθέτουν όλο τον απαραίτητο μηχανικό εξοπλισμό για τέτοιου είδους εργασίες.

«Με το σχεδιασμό των λιμενικών έργων του Χάνδακα οι Βενετοί θέτουν σε εφαρμογή ένα τεράστιο πρόγραμμα τεχνικών έργων, πρόγραμμα ιδιαίτερα φιλόδοξο και με μεγάλες τεχνικές δυσκολίες το

πρώτο που αρχίζει να πραγματοποιείται στο «Βασίλειον της Κρήτης». Για την υλοποίησή του η Βενετία χρειάστηκε να ενεργοποιήσει το αξιόλογο και πολυπρόσωπο τεχνικό δυναμικό που είχε στη διάθεσή της και να δαπανήσει τεράστια χρηματικά ποσά.» (Τζομπανάκη 1997:39).

Κατά τον 13<sup>ο</sup> αιώνα πραγματοποιούνται σημαντικές εργασίες με κύριο στόχο την εκβάθυνση του πυθμένα που αποτελούσε και το σημαντικότερο πρόβλημα του λιμανιού λόγω της απορροής των όμβριων υδάτων της πόλης που μετέφεραν λάσπη και άλλα υλικά.

Τον 14<sup>ο</sup> αιώνα οι Βενετοί αποφασίζουν την κατασκευή νέας οχύρωσης της πόλης, ενώ στο μεταξύ πραγματοποιούνται σημαντικές εργασίες στη λεκάνη του λιμένα αλλιλά και στην παράκτια οχύρωση. «Κατά τους τρεις πρώτους αιώνες της κυριαρχίας τους οι Βενετοί προχώρησαν στην κατασκευή των εξής τεχνικών έργων:

α) Οχύρωσαν την περιοχή που βρισκόταν στην βορειοανατολική πλευρά του βυζαντινού οχυρού περιβόλου.

β) Για την ασφάλεια της εισόδου του λιμανιού κατασκεύασαν ένα οχυρό με τη μορφή κυκλικού πύργου, ίσως στη θέση παλαιότερου βυζαντινού, στο βορειότερο σημείο της βραχώδους λιωρίδας που όριζε τη δυτική πλευρά του.

γ) Επισκεύασαν το παράκτιο τείχος και ενίσχυσαν το βορειοανατολικό τμήμα του με τέσσερις πύργους.» (Τζομπανάκη 1997: 40).

Η οργάνωση του ναύσταθμου και οι κατασκευές των σχετικών υποδομών απασχολεί του Ενετούς το πρώτο μισό του 16<sup>ου</sup> αιώνα. Σημαντικό θέμα εξακολουθεί να παραμένει ο καθαρισμός του πυθμένα που καθιστά πολλούς φορές αδύνατη την προσέγγιση ακόμα και μικρών πλοίων. Για το λόγο αυτό επιστρατεύονται μηχανήματα και κατασκευές, ενώ δοκιμάζονται νέες μέθοδοι εκβάθυνσης.

### **Το φρούριο της Θάλασσας**

Επίσης τον 16<sup>ο</sup> αιώνα οι Ενετοί προχωρούν στην κατασκευή του πανίσχυρου Φρουρίου της Θάλασσας που έμεινε στην ιστορία με την ονομασία Κούλλες. Ο Κούλλες αντικαθιστά τον υφιστάμενο στρογγυλό πύργο και καλύπτει τις αυξημένες ανάγκες ασφάλειας του λιμανιού και της πόλης. Η κατασκευή του διήρκεσε 17 χρόνια ενώ δαπανήθηκαν τεράστια χρηματικά ποσά που καλύφθηκαν από τα ταμεία του Βασιλείου της Κρήτης και της Βενετίας, καθώς και από δωρεές ιδιωτών.

Στο εσωτερικό του φρουρίου υπήρχαν διαμορφωμένοι χώροι που εξυπηρετούσαν ανάγκες αποθήκευσης πολεμικού υλικού αλλά και τροφίμων. Υπήρχαν ακόμα φυλακές όπου κρατούσαν έγκλειστοι οι κατάδικοι, ενώ στον πάνω όροφο υπήρχαν χώροι για τον στρατωνισμό της φρουράς. Σύμφωνα με έκθεση του μηχανικού Φραγκίσκου Βασιλικάτα, το φρούριο ήταν εξοπλισμένο με κανόνια, ενώ υπήρχαν αποθηκευμένα 300 κιβώτια μπαρούτι και 6.144 μπάλλες όλων των μεγεθών.

Σύμφωνα με τις εκθέσεις των Βενετών προβληπτών το εντυπωσιακό φρούριο κατά καιρούς παρουσίαζε σοβαρότητα προβλήματα με την επισκευή του να έχει μεγάλο κόστος το οποίο πολύ συχνά έπεφτε στις πλάτες των πολιτών με τη μορφή φόρων.

Τον 17<sup>ο</sup> αιώνα το λιμάνι παίρνει την τελική του μορφή και σύμφωνα με τον μηχανικό Φραγκίσκο Βασιλικάτα (1625) είναι ικανό να ελλιμενίσει 50 γαλιέρες. Είναι η «χρυσή» εποχή που γνωρίζει τη μεγαλύτερη ακμή του προσδίδοντας στην πόλη έναν έντονα αστικό χαρακτήρα.

Σχετικές πληροφορίες για τις κατά καιρούς απαιτούμενες εργασίες για την αναβάθμιση του λιμανιού αντλούνται από τις εκθέσεις των προβληπτών. Στην έκθεση του Ιωάννη Μοντσενίγου που υποβλήθηκε στην Ενετική Σύγκλητο στις 17 Απριλίου 1589, αναφέρεται ότι ζητήθηκε η εκβάθυνση του λιμανιού του Ηρακλείου, αλλά και εκείνου των



Χανίων, ώστε να χωρέσουν 250 γαλιέρες συνολικά και στα δυο, καθώς επίσης και μεγάλα εμπορικά πλοία. Για το λόγο αυτό προτείνεται η επιβολή φόρων για την εξεύρεση των απαιτούμενων χρηματικών ποσών. Συνιστούσε επίσης το συνεχή καθαρισμό του λιμανιού μετά την εκβάθυνσή του. Στην έκθεση του Φραγκίσκου Μοροζίνι που υποβλήθηκε το 1629 αναφέρονται διάφοροι προβληματισμοί σχετικά με τη φύλαξη της δημόσιας περιουσίας στο λιμάνι και συγκεκριμένα εξαρτημάτων που βρίσκονταν αποθηκευμένα στα νεώρια. Τέλος, από τον μηχανικό Φραγκίσκο Βασιλικάτα που το 1630 αναφέρεται στα προβλήματα που δημιουργεί η συνεχής πρόσκωση του λιμανιού στη διακίνηση εμπορευμάτων. Τονίζει ότι είναι αναγκαίο να πραγματοποιούνται συνεχώς εργασίες για την εκβάθυνσή του και επιπλέον αναφέρει ότι θα πρέπει να επισκευαστεί το μικρό ανατολικό τείχος και η βόρεια προβλήτα.



■ φωτογραφία: Γιώργος Παπαδάκης • photo: Giorgos Papadakis

## The «heart» of the city «beats» at the port. The golden age of the Venetians

(1211AD - 1669AD)

**D**uring the Venetian domination the port experiences its greatest flourishing. The Venetians officially settle on the island on 1211 however since 1082 they utilize as a commercial base the port of Handakas with the consent of Byzantium. During the Venetian rule that lasted 450 years Candia the capital of the «Kingdom of Crete», was known as «Venice of the East», the greatest urban centre of political, military, commercial and social life of the Venetian dominated island. Their goal is to transform it into the hub of all commercial sea ways of the East. For this very reason they continuously make efforts for its improvement.

The Venetians are those that move the port to the position where the so called today «old harbour» is located, utilizing the morphology of the area.

This port at its time is characterized as one of the most important transport stations of the Mediterranean with an impressive construction and fortification and infrastructures that allowed access, service, supply and maintenance of ships.

«The port of Handakas is referred to in the Venetian documents as “anima”, the soul that is, of the capital of the «Kingdom of Crete». It was organized as a great transport centre of the Venetian trade and as the most important navy station of the fleet of the Serenissima in the Eastern Mediterranean.

A mighty, imposing fort was built at its entrance while new shipyard facilities were constructed on the outskirts of the port basin. Continuous efforts were made by the Venetians for the improvement and the preservation of the various port facilities in good con-

dition, the maintenance of the piers and the cleaning of the seabed, the city and its walls» (Chrisoula Tzombanaki “The city and the walls”).

### Trade

Historians note that especially in the last two centuries of the Venetian rule, Crete is the only place in Greece in which a vigorous export activity is developed while the port of Candia is characterized as the most organized port of the Eastern Mediterranean. The dynamic trading activity brings economic wellbeing as well as the gradual transformation of the city into an urban centre.

The Cretan ships that are manufactured in the Venetian shipyards «plough» the sea transporting the exquisite goods produced on the island. The agricultural production of the Cretans increases and apart from cereals, fine quality wines are being produced for which there is a high demand in the European markets (UK, France, Germany) but also in those of the east (Istanbul, Black Sea, Alexandria). For this reason in 1522 a consulate of England is set in the city. «Famous was the marvellous ‘malvasia’ a fine dry wine. The island also produced honey, cheese, wax, silk, vegetables, raisins, cotton and salt.

The Venetians managed to build new salterns in Souda and Spinalonga, necessary for the Venetian monopoly of salt. Olive oil was very little in the beginning, but later it seems that its production grew so fast that during the last years of the Venetian rule Olive oil is actually exported» (Tzompanaki, Sea Trilogy of Handakas, p. 38). The local products are exported directly from the ports of Crete without the need of being transported to Venice for taxation. Apart from the export of goods though, equally vigorous was the import activity.

The port of Candia was approached by ships loaded with fine fabrics, metal tools, and paper, crystal and glass objects from Venice.

Caviar and salted products arrived from Istanbul and spices from Alexandria. During the 14<sup>th</sup> century and the 15<sup>th</sup> century the port of Candia plays a «leading» role in the slave trade as well, where hundreds of souls are stacked waiting for a buyer.

The port was called not only by large war ships by all kinds of commercial ships which either loaded or unloaded huge volumes of products. Goods were kept in the city's warehouses until transported to their final destination while very often the Venetians performed extra journeys in order to carry goods that could not fit in the warehouses.

### **Port Projects**

In addition to the commercial activity the port of Candia is at the same time a navy station for the fleet of the Venetians. In an effort to built piers and shipyards the Venetians proceed with technical works for the recreation of the beach of the port basin.

At the northwest side they perform extensive works. The shipyards build in different periods in time are facilities utilized for the sheltering of ships in case of bad weather conditions as well as for the construction and the repair of vessels, while featuring all the necessary mechanical equipment for such works. «With the planning of the port works of Handakas, the Venetians implement a massive program of technical works, a particularly ambitious program with great technical difficulties which begins to take place at the «Kingdom of Crete». For its' implementation Venice needed to activate the remarkable manpower available and spend huge sums of money» (Tzombanaki Sea Trilogy of Handakas, p. 39).

During the 13<sup>th</sup> century significant works are carried out with main objective the clearing of the seabed which constituted the greatest problem the port was facing due to the flowing of the city's rainwater carrying mud and other sediments. In the 14<sup>th</sup> century the Venetians decided on building a new fortification for the

city and at the time extensive works are being carried out in the basin of the port as well as on the coastal fortification. «During the first three centuries of their domination the Venetians proceeded with the following technical works:

a) They create a new fortification on the north-eastern side of the pre existing Byzantine fortified enclosure.

b) For the safety of the port's entrance they put up a circular tower, perhaps in the place of an older Byzantine one, in the northernmost point of the rocky line that delimited its west side.

c) They repaired the coastal wall and reinforced the north-eastern part with four towers» (Tzombanaki, Sea Trilogy of Handakas, p. 40).

The organization of the naval station and the construction of the relevant infrastructure concern the Venetians during the first half of the 16<sup>th</sup> century. Dredging still remains a grave matter that many times makes it impossible even for small ships to approach the port. For this reason, machinery is employed and works are being carried out while new methods of dredging are tested.

### The fortress of the Sea

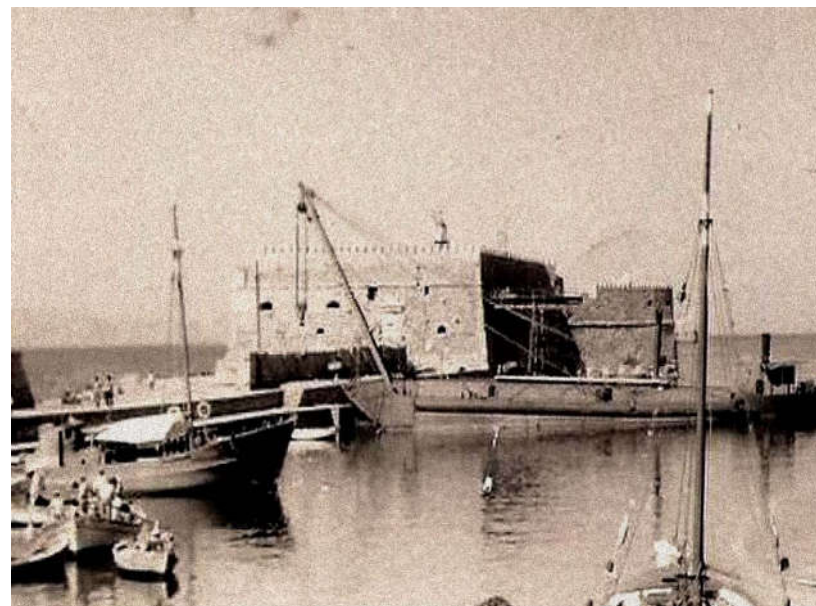
Also on the 16<sup>th</sup> century the Venetians proceed with the construction of the very powerful Fortress at the Sea that is acknowledged through history with the name «Koules». It replaces the existing round tower and meets the increased security needs of the port and the city.

Its construction lasted for 17 years and huge sums of money were spent, these expenses were covered by the funds of the Kingdom of Crete and Venice as well as from private donations. Inside the fortress there were created large spaces that served for the storage of munitions and food. There were also prisons while on the upper floor there were the barracks of the garrison. According to the report of the engineer Francesco Basilicata the fortress was equipped with cannons while 300 cases of gunpowder and 6.144 cannon balls of all sizes were stored.

According to the reports of the Venetian General Proveditor the impressive fortress at the time presented several problems with its repair resulting to enormous costs that quite often fell on the citizens in the form of taxes.

The port obtains its final form on the 17<sup>th</sup> century according to the engineer Francesco Basilicata (1625) and it can dock up to 50 galleys. It is the «golden» era when the port experiences its greatest flourishing giving the city a strong urban character.

Information related to the tasks required, at times for the upgrading of the port are drawn from the reports of the General Proveditors. In the report of Giovanni Mocenigo submitted to the Venetian Senate on April 17<sup>th</sup> 1589 it is stated that the dredging of the port of Heraklion is requested as well as for the port of Chania so as to fit 250 galleys in total, in both ports, as well as large commercial ships. For this reason the imposition of taxes is suggested for finding the necessary money. The constant cleaning of the port following its dredging is also requested. At Francesco Morosini's re-



Συλλογή-Collection: Mac Pherson, Dinger, Streble, Michalis Naletakis

port that was submitted in 1629 several concerns are expressed about the protection of public property at the port and in particular of equipment that are stored in the dockyards.

Finally, the engineer Francesco Basilicata in 1630 reports the problems created by the continuous silting in the port, to the transport of goods. He is stressing the necessity of continuous works for its dredging and at the same time points out that both the small Eastern wall as well as the northern pier should be repaired.



**Τουρκοκρατία & Κρητική Πολιτεία**  
**Turkish domination & Cretan State**

**Μ**ετά από έναν ανηλεή πόλεμο 20 και πλέον ετών οι Ενετοί αναγκάζονται να εγκαταλείψουν την Κάντια και το λιμάνι της στους Τούρκους κατακτητές. Η πολιορκία των Τούρκων στο διάστημα αυτό προκαλεί σημαντικότερες καταστροφές στο λιμάνι. Τελικά το 1669 κατακτούν το νησί.

Στα χρόνια αυτά το λιμάνι αξιοποιείται για εμπορικούς σκοπούς. «Το εμπόριο στην Κρήτη τον καιρό της Τουρκοκρατίας και κυρίως των πρώιμων χρόνων αφορούσε σχεδόν αποκλειστικά την εξαγωγή λαδιού, αργότερα δε και σαπουνιού αλλιά και άλλων γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων και την εισαγωγή μικρών ποσοτήτων στην αρχή και περισσότερων ύστερα βιομηχανικών προϊόντων και καταναλωτικών αγαθών.» (Χρηστάκης 2002: σελ. 60).

Μια από τις ωραιότερες περιγραφές για το λιμάνι της εποχής εκείνης δίνει ο Νίκος Καζαντζάκης στον «Καπετάν Μιχάλη» (1953): «... Κοίταξε ζερβά του κατά το λιμάνι - τα καΐκια, τις βάρκες, τη θάλασσα. Ως πέρα ο μόλος βούιζε· έμποροι, μαρινάροι, βαρκάρηδες, χαμάληδες πηγαινόρχουνταν ανάμεσα σε λαδοβάρελα και κρασοβάρελα και σωρούς χαρούπια και φώναζαν, βλαστημούσαν, φόρτωναν, ξεφόρτωναν αραμπάδες· βιάζονταν, πριν τσακίσει ο ήλιος και σφαλίξει η καστρόπορτα, να νετάρουν. Κουφόβραζε η θάλασσα, μύριζε το λιμάνι σαπημένα κίτρα, χαρούπι και κρασόλαδο· δυο τρεις μεσοκαιρίτισσες Μαητέζες, βαμμένες με το μυστρί, ορθές στο μουράγιο, βραχνοκακάριζαν κι έκαναν νοήματα σε μίαν κοιλάρα μαητέζικη ανεμότρατα που κατάφτανε φορτωμένη ψάρι...

... Ο καπετάν Μιχάλης είχε καρφωμένα τα μάτια του στο μεγάλο Κούιη, φαρδύ γεροδεμένο πύργο, δεξιά ως μπαίνουμε στο λιμάνι, με το μαρμαρένιο στο στήθος του φτερωτό λιοντάρι της Βενετίας. Όλο το Μεγάλο Κάστρο ήταν τοιχογυρισμένο με άγρια πυργοδεμένα μπεντένια, που τα 'χαν χτίσει στον παλιό βενετσιάνικο καιρό οι χριστιανοί ραγιάδες και τα 'χαν ποτίσει Βενετσιάνοι, Τούρκοι, Ρωμιοί, με το αίμα τους. Εδώ κι εκεί αποκρατούσαν ακόμα, σφηνωμένοι απάνω τους, πότε οι πέτρινοι λιόντες της Βενετίας, που έσφιγγαν

στ' αγκρίφια τους το Βαγγέλιο, πότε οι τούρκικοι μπαητάδες που καρφώθηκαν στις ντάπιες, την αιματηρή χινοπωριάτικη μέρα που οι Τούρκοι, ύστερα από χρόνια και χρόνια ανέλιδο μπηλόκο, πάτησαν το Μεγάλο Κάστρο...»

Το μοναδικό οχυρωματικό έργο που πραγματοποιήθηκε στο λιμάνι σε όλο το διάστημα της κυριαρχίας των Τούρκων ήταν η κατασκευή του Μικρού Κούιη που χτίστηκε στην είσοδο του λιμανιού στον ανατολικό λιμενοβραχίονα.

Τα προβλήματα, ωστόσο, του λιμανιού ήταν σοβαρά και πολλές φορές αποτελούσαν εμπόδιο και για την εμπορική δραστηριότητα. Όπως αναφέρεται στο βιβλίο «Χάνδαξ-Ηράκλειον» του Στέφανου Ξανθουδίδη (1969), το 1800 οι Τούρκοι στο πλαίσιο εργασιών επισκευής έκλεισαν το ρήγμα που είχαν ανοίξει οι Ενετοί στο δυτικό λιμενοβραχίονα την περίοδο της πολιορκίας, με αποτέλεσμα το λιμάνι να γεμίσει λάσπη και να μην μπορεί να εξυπηρετήσει τον ελλιμενισμό περισσότερων από 20 πλοίων.

Δεν αναφέρεται πουθενά κάποια άλλη παρέμβαση επισκευής, συντήρησης ή επέκτασης παρά μόνο στη δεκαετία 1830-1840, (περίοδος της Αιγυπτιακής) όταν πραγματοποιήθηκαν εργασίες καθαρισμού της λάσπης με την συμβολή των στρατιωτών και τη χρήση μιας πλωτής μηχανής.

Η τουρκική κυριαρχία «σφραγίζεται» με το αίμα από τις σφαγές της 25ης Αυγούστου του 1898, όταν στο λιμάνι χάνουν τη ζωή τους 17 άνδρες του αγγλικού στόλου. Ο τουρκικός στρατός διατάζεται να εγκαταλείψει το νησί κλείνοντας έτσι ένα κεφάλαιο σχεδόν δυόμισι αιώνων. Κατά τη διάρκεια της επανάστασης το λιμάνι του Ηρακλείου παραμένει κλειστό για μεγάλο χρονικό διάστημα.

## Breathing scents of citrus, carob and wine oil on the Turkish ruled port

(1669 AD - 1898AD)

**A**fter a ruthless war of more than 20 years the Venetians are forced to leave Candia and its port to the Turkish conquerors. The siege during this time causes major damage to the port.

Eventually in 1669 they conquer the island, during these years the port is utilized for commercial purposes. «Trade in Crete at the time of the Turkish domination and especially during the early years was almost exclusively focused on the export of olive oil, later on also of soap and other agricultural and livestock products, as well as the import of small quantities at first and bigger later of industrial products and consumer goods» (Christakis 2002, p. 60).

One of the best descriptions of the port of that era is given by Nikos Kazantzakis in «Captain Michalis» ("Freedom and death" 1953) :

«...He looked on his left towards the port - the caiques, the boats, the sea. The mole was buzzing all the way down: merchants, sailors, ferry men, hamals came and went between oil-barrels wine-barrels and piles of carobs and yelled, cursed, loaded, unloaded carts: rushing, before the sun crushes and the castle gates close, to finish off. The sea was simmering, the port smelled of rotten citrus, carob, oil and wine; two or three middle-aged Maltese women, with their faces heavily painted, upright on the quay, cackled hoarsely and nodded to a wide Maltese dragnet boat that came filled with fish...

...Captain Michalis had his eyes fixed on the great Koule, the wide, solid fortress, to the right when entering the port, with the marble, winged lion of Venice on its chest. All the Great Castle was wall-surrounded with fierce tower-held ramparts, built in the old Venetian times by Christian rajahs and were saturated with the Venetians, Turks, Greeks blood. Here and there still held, wedged

on them, occasionally the stone lions of Venice, clutching in their talons the gospel, or the Turkish cleavers that were fixed on the bastions, on the bloody winter day that the Turks, after years and years of hopeless siege, set their foot in the Great Castle...»

The only fortification that was implemented at the port during the entire period of the Turkish domination was the construction of little Koules that was built at the entrance of the port on the eastern breakwater. However the problems of the port were severe and many times raised obstacles at the commercial activity.

As mentioned in the book «Handax-Heraklion» by Stefanos Xanthoudis, during repair works by the Turks in 1800, a rift in the north jetty was sealed, the wall there was breached by the Venetian during the siege and it resulted in mud flooding of the port, making impossible the docking of more than 20 ships.

No other repair, maintenance or expansion interventions are mentioned other than the ones in the decade 1830-1940 (period of the Egyptian rule) when works for the cleaning of the mud were carried out with the assistance of soldiers and the use of a floating machine.

The end of the Turkish domination is «sealed» with the blood of the massacres in August 25th 1898 when 17 men from the English fleet are killed at the port. The Turkish army is ordered to leave the island closing in such way a chapter in history of almost two and a half centuries. During the uprising, the port of Heraklion remains closed for a long time.





**Νεότερα Χρόνια**  
**Recent Years**

## Μεγαλόπνοα σχέδια και μεγάλα «ναυάγια»

Το τέλος της Τουρκοκρατίας θα σημάνει μια νέα εποχή για το νησί που κερδίζει την αυτονομία του. Την περίοδο της Κρητικής Πολιτείας (1898-1913) στο λιμάνι του Ηρακλείου πνέει άνεμος αισιοδοξίας. Σχεδιάζονται σημαντικά έργα υποδομής ανάμεσά τους και η κατασκευή και επέκταση του λιμένα προκειμένου να αποκτήσει προσήνεμο και υπήνεμο μόλι.

Ωστόσο, κάθε προσπάθεια να συγκεντρωθούν χρήματα για λιμενικά έργα «ναυαγεί». Παρά τις οικονομικές δυσκολίες η κρητική κυβέρνηση αναθέτει στον σπουδαίο Γάλλο λιμενολόγο Κελενέκ την εκπόνηση μελέτης για την κατασκευή του λιμανιού, την οποία και παραδίδει το 1908.

Η κυβέρνηση προκειμένου να συγκεντρώσει τα απαιτούμενα χρήματα για την υλοποίηση των έργων προχωρά σε εράνους και επιβάλλει έκτακτους τελωνειακούς δασμούς, ωστόσο όμως δεν έχει τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Η ένδεια οικονομικών πόρων και η φύση δεν επιτρέπουν τα μεγαλόπνοα σχέδια για το λιμάνι να πάρουν σάρκα και οστά.

Το εκσυγχρονιστικό πνεύμα της εποχής φέρνει και καταστροφικές παρεμβάσεις. Κατεδαφίζονται οι πύλεις του μόλου και των Νεωρίων καθώς επίσης και η σκάλα μεταξύ της πύλης των Νεωρίων και της θάλασσας. Κατεδαφίστηκαν επίσης το βόρειο τμήμα του συγκροτήματος των δυτικών νεωρίων και το παλαιό βυζαντινό τείχος από τη σκάλα των νεωρίων, ως την πύλη του μόλου, η οποία δεν υπήρχε από το 1898.

Δυτικά της κατεδαφισμένης αυτής σκάλας κατασκευάζεται μια μαρμάρινη με κατεύθυνση προς το βορά. Κατασκευάζεται επίσης στο νοτιοδυτικό τμήμα του ενετικού λιμανιού προκυμαία, απ' όπου φορτοεκφορτώνονται βάρκες και μικρά πλοία. Τα μεγαλύτερα πλοία έδεναν στη μέση του λιμανιού και τα ακόμη μεγαλύτερα έξω από αυτό. (Χρηστάκης, 2002).

## Η Ένωση, ο Β' Παγκόσμιος πόλεμος, ο Διχασμός & νέα εποχή περνούν απ' το λιμάνι

**Τ**ο 1913 η Κρήτη ενώνεται με την Ελλάδα. Η Ένωση δημιουργεί νέες προοπτικές που συνοδεύονται από την ανάγκη της αναβάθμισης των υποδομών στο λιμάνι του Ηρακλείου.

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα το λιμάνι αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα εμπορικά κέντρα σε διεθνές επίπεδο, όπου τουλάχιστον 900 ατμόπλοια και 250 ιστιοφόρα από Αλεξάνδρεια, Βηρυτό, Σμύρνη, Τεργέστη, Βενετία, Μασσαλία, Λονδίνο και Αμβούργο καταπλέουν ετησίως.

Το εμπόριο βρίσκεται σε διαρκή ανοδική πορεία με την εξαγωγική και εισαγωγική δραστηριότητα να αυξάνεται προοδευτικά. Αντίστοιχα έντονη είναι η επιβατική κίνηση με το λιμάνι να αποτελεί προορισμό και αφετηρία για χιλιάδες ταξιδιώτες. Η «καρδιά» του λιμανιού χτυπά δυνατά και η βουή ανάπτυξης στην κοινωνική ζωή της πόλης δυναμώνει.

Γυρίζοντας πίσω στο χρόνο ο προϊστάμενος της Βικελιάς Βιβλιοθήκης Δημήτρης Σάββας σε άρθρο του για την ακτοπλοϊκή σύνδεση του ηρακλειώτικου λιμανιού που δημοσιεύεται στην εφημερίδα Πατρίς τον Σεπτέμβρη του 2008 περιγράφει μια θαυμάσια εικόνα εκείνης της εποχής και τον τρόπο που γίνονταν οι αναγγελίες για την αναχώρηση κάποιου πλοίου.

«Τότε που ο τελάλης γνωστοποιούσε την αναχώρηση του βαποριού στα κεντρικά σημεία του Μεγάλου Κάστρου. Εκείνη την περίοδο στο Ηράκλειο υπήρχε ένα πρακτορείο, του Χατζή Νταούτη. Και ο τελάλης στο έργο του: "Το βαπόρι μισεύγει (φεύγει) τα' σκέρου και πιάνει Ρέθεμνος, Χανιά, Πειραιά, Βόλο, Σαλονίκη, Δεδέαγατς (η σημερινή Αλεξανδρούπολη), Τσανάκ Καλεσί (ένας σταθμός στα

στενά των Δαρδανελίων] και καταλήγει στην Πόλη. Όσοι είναι γιοιτζήδες (ταξιδιώτες για δρόμο) να χαζιρευτούνε (να ετοιμασθούν δηλαδή).

Έτσι ο τελάλης προετοιμάζε τους ταξιδιώτες, αφού τότε δεν υπήρχαν εφημερίδες, προκειμένου να ενημερώσουν, ούτε τα ραδιόφωνα, ούτε οι σημερινές τηλεοράσεις, ούτε εκείνα τα πολύχρωμα γυαλιστερά προγράμματα των διαφόρων τουριστικών γραφείων που θέλουν να ενημερώσουν τους ενδιαφερόμενους για τα δρομολόγια των πλοίων» αναφέρει χαρακτηριστικά.

Τα μεγάλα εμπορικά και επιβατικά πλοία αγκυροβολούσαν έξω από το λιμάνι. Οι επιβάτες και τα εμπορεύματα μεταφέρονταν στην αποβάθρα με βάρκες. Το χειμώνα και εξ αιτίας των κακών καιρικών συνθηκών η αποβίβαση και επιβίβαση των επιβατών καθώς και η φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων ήταν ιδιαίτερα δύσκολη. Πολλές φορές τα πλοία αναχωρούσαν χωρίς να έχουν εκπληρώσει το σκοπό τους.

## Λιμενικό ταμείο και έργα

Την περίοδο εκείνη ο Ελ. Βενιζέλος προχωρά στην ίδρυση λιμενικού ταμείου στο Ηράκλειο. Ο ίδιος αναθέτει στον Γενικό Διοικητή Κρήτης Λουκά Ρ. Κανακάρη να προχωρήσει τα σχέδια εκσυγχρονισμού του λιμανιού. Ομάδα Γάλλων μηχανικών καταφτάνει στο Ηράκλειο και προχωρά σε σημαντικές τροποποιήσεις της μελέτης του Κελθενέκ για το λιμάνι.

Ο Α΄ Παγκόσμιος πόλεμος, η Μικρασιατική καταστροφή και τα γεγονότα που επακολούθησαν βάζουν για άλλη μια φορά «στον πάγο» τα σχέδια για το λιμάνι.

Τον Απρίλιο του 1921 η τότε Λιμενική Επιτροπή αναθέτει, κατόπιν

διεθνούς διαγωνισμού, την κατασκευή του Λιμένα Ηρακλείου στην Αγγλική εταιρεία Sir Robert McAlpine and Sons. Το έργο ήταν προϋπολογισμού 18.000.000 δρχ. Για να εξοικονομηθούν τα χρήματα αυξάνονται οι λιμενικοί δασμοί ενώ κατά περιόδους συνάπτονται και πολλή δάνεια.

Διευθυντής της εταιρείας στην Ελλάδα ήταν ο πολιτικός μηχανικός και καθηγητής του ΕΜΠ Νικόλαος Κιτσιίκης. Ο Κιτσιίκης ως διευθυντής της εταιρείας κατασκεύασε το λιμάνι, αλλά και τη σιδηροδρομική γραμμή που περνούσε κάτω από τον παραλιακό και μετέφερε στο λιμάνι τα υλικά για την κατασκευή του. Ο ίδιος κατασκεύασε και το κτίριο της παλαιάς Ηλεκτρικής το 1918 για να στεγάσει, αρχικά, τα μηχανήματα παραγωγής ρεύματος για την ηλεκτροδότηση του λιμανιού.

Δέκα χρόνια αργότερα, το Μάρτιο του 1931 και έχοντας αντιμετωπίσει σημαντικές αντιξοότητες που συμπεριλάμβαναν φυσικά εμπόδια και οικονομικά προβλήματα η MC ALPINE παρέδωσε το έργο που περιλάμβανε ένα προσήνεμο λιμενοβραχίονα μήκους 980μ. και ένα υπήνεμο αντιβραχίονα 575μ., λύνοντας ως ένα βαθμό τα χρόνια προβλήματα του λιμανιού.

Μετά την κατασκευή των δύο λιμενοβραχιόνων, κρίθηκε αναγκαία η κατασκευή κρηπιδωμάτων για την καλύτερη εξυπηρέτηση της φορτοεκφόρτωσης των πλοίων, καθώς επίσης και κατάλληλων εγκαταστάσεων αποθήκευσης και εκτελωνισμού των εμπορευμάτων, αλλά και μηχανικών εγκαταστάσεων. Τα έργα αυτά άρχισαν να κατασκευάζονται το 1936, ωστόσο διακόπηκαν λόγω του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου το 1940. Το Μάιο του 1936 η Λιμενική επιτροπή αποφάσισε την κατεδάφιση του μικρού Κούιτε, γεγονός που χαιρετίστηκε ενθουσιωδώς από τις εφημερίδες της εποχής.

«Έτσι θα εύρουν εργασίαν άνω των εκατό εργατών ημερησίως» γράφει στις 30/5 η εφημερίδα «Ιδη».

## Τουριστική ανάπτυξη με φόντο το λιμάνι

Οι προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό του λιμανιού και την αναβάθμιση των υπηρεσιών του, ώστε να αποτελέσει έναν ανταγωνιστικό εμπορικό και επιβατικό κόμβο, συνεχίζονται με αμείωτο ρυθμό τις δεκαετίες του '80 και του '90. Η κίνηση του λιμανιού επηρεάζεται από τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες της εποχής σημειώνοντας κατακόρυφη άνοδο με χιλιάδες επισκέπτες να προσφέρουν τονωτικές ενέσεις στην τοπική οικονομία.

Στο πλαίσιο αυτό σχεδιάζεται και πάλι η επέκταση και η κατασκευή νέων προβλητών, καθώς και η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, ενώ προωθείται η αναβάθμισή του με την προμήθεια σύγχρονων μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης. Την περίοδο αυτή το λιμάνι εξοπλίζεται με μηχανήματα μεταφοράς εμπορευμάτων και τους επτά περίφημους ηλεκτροκίνητους ανατολικογερμανικούς γερανούς, που εργάζονται όλοι ανελλιπώς ακόμα και σήμερα και σηκώνουν ουσιαστικά όλο το βάρος της φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.

Μέσα στη δεκαετία του '90 κατασκευάζονται νέες προβλήτες, πραγματοποιούνται ξανά εργασίες εκβάθυνσης της λιμενολεκάνης και υποθαλάσσιας ενίσχυσης του βόρειου λιμενοβραχίονα. Εκτελέστηκαν έργα τεράστιου κόστους. Τα σπουδαιότερα από αυτά ήταν η κατασκευή της προβλήτας 4, του πυροσβεστικού σταθμού, ο ηλεκτροφωτισμός και η ύδρευση του προσήνεμου μόλτου, καθώς και ολόκληρου του λιμανιού.

## Β' Παγκόσμιος Πόλεμος

Στο λιμάνι σημειώνονται σοβαρότατες ζημιές κατά το βομβαρδισμό του 1941 στη Μάχη της Κρήτης. Οι σύμμαχοι εγκαταλείπουν την Κρήτη στο έλεος των κατακτητών με τις ένοπλες δυνάμεις που στάθμευσαν στο νομό Ηρακλείου να αναχωρούν με πλοία από το λιμάνι στις 29 του Μάη.

Πριν την αποχώρησή τους οι Γερμανοί σχεδίασαν την ολοκληρωτική καταστροφή του λιμανιού με την ανατίναξη των δυο βραχιόνων του με δυναμίτη (Χρηστάκης 2002). Χρειάστηκαν τεράστιες προσπάθειες από σημαντικές προσωπικότητες της εποχής που συνέστησαν την Επιτροπή Διάσωσης Λιμένος, αλλά και η καταβολή τεράστιων χρηματικών ποσών που ζήτησαν ως αποζημίωση οι Γερμανοί για να σωθούν οι εγκαταστάσεις και ο εξοπλισμός του λιμανιού.

Τα έργα αναβάθμισης των υποδομών του λιμανιού συνεχίζονται σε πιο έντονους αναπτυξιακούς ρυθμούς με την απελευθέρωση. Σε πρώτη φάση γίνεται ανέλιξη των πλοίων που είχαν βυθιστεί από τους Γερμανούς προκειμένου να μπλοκάρουν τη λειτουργία του λιμανιού. Στη συνέχεια ξεκινά εκ νέου το έργο κατασκευής των εσωτερικών κρηπιδωμάτων που είχε εγκαταλειφθεί λόγω του πολέμου. Για την επέκταση του λιμανιού σε αυτή τη φάση κατεδαφίστηκαν ο επιπρομαχώνας των Νεωρίων, το μεγαλύτερο μέρος των ανατολικών Νεωρίων και τμήμα του Βυζαντινού και Ενετικού τείχους.

Το 1945 ολοκληρώνεται το μεγάλο λιμάνι με τις εργασίες για την αναβάθμισή του να έχουν ένα συνεχή χαρακτήρα και στόχο να καταστεί ένα από τα πιο σύγχρονα ευρωπαϊκά λιμάνια. Ακολουθούν τα παραγμένα χρόνια του εθνικού διχασμού με το λιμάνι να μπαίνει ξανά σε τροχιά προόδου από τα τέλη της δεκαετίας του '50.

Το 1962 ολοκληρώθηκαν τα κρηπιδώματα από την προβλήτα του μικρού Κούτλη μέχρι την προβλήτα 1 του λιμανιού, ενώ το 1964 άρχισαν τα έργα για τη δημιουργία νέας λιμενολεκάνης, έγιναν εκβαθύνσεις και κατασκευάστηκαν οι προβλήτες 2, 3 και 4.

Παράλληλα εκσυγχρονίστηκε με μηχανικό εξοπλισμό, όπως

γερανοί μεγάλης ανυψωτικής δύναμης για τη φορτοεκφόρτωση βαρέων φορτίων. [Χρηστάκης, 2002].

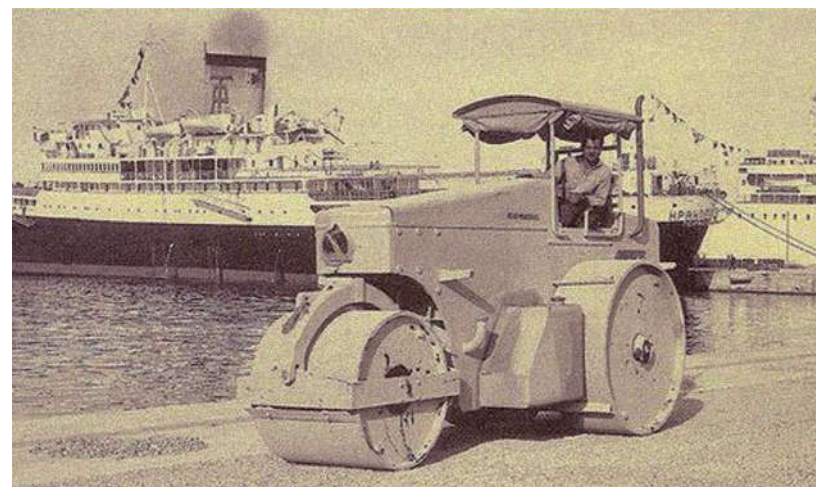
Σκηνές από την καθημερινή ζωή του λιμανιού εκείνη την εποχή παραθέτει σε άρθρο του στη εφημερίδα Πατρίς ο εκπαιδευτικός Βαγγέλης Κογκάκης που υπήρξε εργάτης σε εκτελωνιστικό γραφείο: «Τα εμπορεύματα τα οποία διακινούνταν ήταν υγρά καύσιμα, χύμα σε ειδικά διαχωρισμένα μέρη στα αμπάρια των πλοίων. Ακόμη οι εδώδιμοι καρποί, όσπρια, φασόλια, φακή, ρεβίθια, αρακάς και άηλιο κατάλληλοι για τροφή και τα αποικιακά προϊόντα: καφές ρύζι, κακάο, τσάι, μπαχαρικά κ.λπ.

Πολλά προϊόντα παραγόμενα στο νησί τα στέλναμε στον Πειραιά και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας. Αυτά κυρίως ήταν λάδια, σε σιδερένια βαρέλια, κρασί σε βαρέλια ξύλινα και αργότερα χύμα σε δεξαμενές φορτηγών πλοίων που το αντλούσαν από βυτιοφόρα αυτοκίνητα. Επίσης σταφίδα, σταφύλια, μπανάνες, ελιές βρώσιμες, κ. ά. Κατά τη δεκαετία του 1950 έκαναν δειλά-δειλά την εμφάνισή τους και τα πρώτα θερμοκήπια στη Μεσσαρά, ιδιαίτερα δε και στην Ιεράπετρα όπου το καλοκαίρι του 1966 κατασκευάσθηκε το πρώτο ξύλινο θερμοκήπιο. Τα προϊόντα της Κρήτης φορτωμένα σε αυτοκίνητα ψυγεία: ντομάτες, αγγούρια, πιπεριές, μπανάνες, καρπούζια κ. ά. κατέκλεισαν την ηπειρωτική Ελλάδα και την κεντρική Ευρώπη με επακόλουθο τη μεγάλη εισροή συναλλαγμάτων. Τα πλοία της εποχής εκείνης από όσα θυμάμαι ήταν τα: ΚΑΔΙΩ και ΑΓΓΕΛΙΚΑ. Αργότερα δρομολογήθηκαν στη γραμμή ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ μεγαλύτερα και πολυτελέστερα πλοία όπως π. χ. τα ΚΑΝΑΡΗΣ, ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ, ΜΙΑΟΥΛΗΣ και ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ.

Το οδόστρωμα του λιμανιού ήταν καλντερίμι από δυνατές κατεργασμένες σιδερόπετρες. Μπορείτε να φανταστείτε το δυνατό θόρυβο από τους σιδερένιους τροχούς των κάρων και τα πέταλα των αλόγων. 3-4 ήταν οι επιχειρηματίες καραγωγείς. Τα κάρα ήταν στενόμακρα (1,15μ. περίπου πλάτος και 8-10μ. μήκος) με 4 τροχούς και σιδερένια στεφάνη, που τα έσερναν μεγάλα δυνατά άλογα ή μουλάρια. Οι εργάτες, δυνατοί άνδρες, σήκωναν από το έδαφος

τα τσουβάλια 40 - 50 οκάδων το κάθε ένα ή και βαρύτερα και τα τοποθετούσαν στο κάρο. Οι εργάτες του λιμανιού, φορτοεκφορτωτές, ήταν πολλοί, εύσωμοι και φωνακλάδες. Η γλώσσα σκληρή, μάγκικη, τραχιά αλλά πολύ ηπιότερη του σημερινού γενικού υβρεολόγιου, εντός και εκτός του λιμανιού...»

Το Ενετικό Λιμάνι χρησιμοποιήθηκε μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1960, όταν ολοκληρώθηκε η επέκταση και το μεγάλο πλέον λιμενικό έργο. Μέχρι τότε τα επιβατηγά πλοία και αργότερα τα οχηματαγωγά άραζαν εκεί που σήμερα βρίσκεται η "Βάρδια", στο χώρο του Λιμεναρχείου, ή στο χώρο του Ψυγείου. Τα διάφορα πλοία άραζαν στην πρώτη πλατεία του λιμενοβραχίονα, αφού η δεύτερη έγινε αργότερα. Οι εργασίες χρηματοδότησης είχαν ξεκινήσει το 1966 από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα.



■ Από την ασφαλιτόστρωση της προβλήτας του λιμανιού το 1965. Διακρίνεται το πλοίο Ηράκλειο, που βυθίστηκε λίγο αργότερα στην θαλάσσια περιοχή Φαλκονέρα. (Συλλογή Ε. Λαμπράκη)

From the paving of the quay in 1965.

The ship "Heraklion" can be seen, which sunk shortly after in Falkonera. (Collection E. Lampraki)

## Grand Plans and big «wrecks»

The end of the Turkish domination will signal a new era for the island which gains its independence. During the period of the Cretan State (1898-1913) a wind of optimism blows at the port of Heraklion. Important infrastructure projects are planned including the construction and expansion of the port in order to obtain a windward and leeward marina.

However every effort to raise money for the port projects is wrecked. Despite the economic difficulties the Cretan government delegates to the great French coast engineer Kelenek the study of the construction of the port which he delivers in 1908. In order to raise the required money for the project the government begins fund raising and imposes temporary custom duties without however the expected results.

The lack of financial resources and the environment do not allow the grand plans for the port to be implemented. The modern spirit of the times brings significant but also catastrophic interventions. The gates of the pier and the Arsenals are demolished as well as the staircase between the gate of the dockyards and the sea.

The northern part of the west wing of the shipyards is also demolished as well as the old Byzantine wall from the stairs of the dockyard up to the gate of the pier - which did not exist up until 1898. West of this demolished staircase a marble stairway is found today. A quay is also build on the south-western part of the Venetian port from where boats and small ships are loaded and unloaded. The large ships docked in the middle of the port and the even bigger ones anchored out of it. (Christakis, 2002)

## The Union, the Second World War, the Civil War & the new era pass through the port

**C**rete in 1913 is united with Greece. The Union creates new perspectives that are accompanied by the need to upgrade the infrastructure of Heraklion port.

At the beginning of the 20<sup>th</sup> century the port is one of the greatest commercial centres on an international level where at least 900 steamboats and 250 sailboats, from Alexandria, Beirut, Smyrna, Trieste, Venice, Marseilles, London and Hamburg, sail to annually.

Trade is experiencing constant growth with the import and export activities gradually increasing. Similarly vigorous is passengers' traffic with the port being the destination and starting point for thousands of travellers. The «heart» of the port pulsates with vibrancy and the buzz of development of the city's social life is intensified.

Going back in time, the director of Vikelaia Library Dimitris Savvas in an article, regarding coastal connection of the port of Heraklion published by the Patris newspaper on September 2008, gives a wonderful picture of that period in time and the way the announcements were made for the departure of a boat.

«Then, that the crier announced the departure of a boat at the central points of the Great Castle. At that time there was only one travel agency at Heraklion, that of Hatzis Daoutis. And the crier at his task: "The ship is sailing off tomorrow and docks, at Rethymno, Chania, Piraeus, Volos, Salonica, Dedeagatch (today's Alexandroupoli), Tsanak Kalesi (a station in the strait of Darda-

nelle) and goes all the way to Constantinople. Those for the road get ready». In such a way the crier gave notice to travellers, since there were no newspapers at the time in order to inform them, nor were there any radios or today's television or these colourful glossy brochures of the various travel agents who wish to inform those interested in the boat schedules», he mentions characteristically.

The large commercial and passenger ships dropped anchor outside the port, passengers and goods were then transferred to the dock by boats. In winter time and due to bad weather conditions, the landing and boarding of the passengers as well as the loading and unloading of goods was particularly difficult. Quite often the ships departed without having fulfilled their purpose.

## Port Fund and projects

At that time Eleftherios Venizelos proceeds with the setting up of the Port Fund in Heraklion. He instructs the General Commander of Crete Louka R. Kanakari to go ahead with the plans of modernization of the port. A group of French engineers arrives in Heraklion and proceeds in major modifications in Kelenek's study for the port.

The First World War, the Disaster in Asia Minor and the events that followed put once again the plans for the port «on ice».

In April of 1921 the current Port Commission assigns, after international competition, the construction of the port of Heraklion to the English company "Sir Robert McAlpine and Sons". The budget of the project was 18.000.0000 drachmas. In order to raise some money to support it, port duties are increased while at

times many loans are awarded. Director of the company in Greece was the civil engineer and professor of the National Technical University of Athens Nikolaos Kitsikis. As manager of the company, he was responsible for building the port and also the railway that passed under the promenade and was used for the transfer of all materials for its construction. He also created the building of the old Electric Company in 1918 in order to house initially the power generator that was used for the electrification of the port.

Ten years later, on March of 1931 and having encountered major adversities that included natural obstacles and financial problems "Sir Robert McAlpine and Sons" delivered the project that included the construction of a windward breakwater 980m long and a sheltered forearm of 575m, solving at a degree year long problems of the port. After the construction of the two breakwaters, the construction of waterfronts was found necessary for better serving the loading and unloading of ships, as well as appropriate facilities for storage and customs clearance of goods and also for mechanical installations.

These projects began in 1936 but were suspended due to the Second World War in 1940. In May of 1936 the Port Commission decided the demolishing of little Koules a decision that was enthusiastically hailed by the newspapers of the time. «In such a way more than one hundred workers per day will find work» writes on 30<sup>th</sup> of May «Idi» newspaper.

## Tourist development against the backdrop of the port

The efforts to modernize the port and to upgrade its services so as to become a competitive commercial and passenger hub continue with undiminished pace during the decades of '80 and '90. The port's traffic is being affected by the social and economic conditions of the time showing an upward trend and thousands of visitors offer a revitalizing stimulus to the local economy.

In this framework the expansion and construction of new piers is designed again as well as the dredging of the port basin while its upgrading is promoted with the procurement of modern loading and unloading machinery as the seven famous East German electric cranes, all working regularly up to this day, taking up the entire task of the loading and unloading of goods.

In the decade of '90 new piers were constructed, new works for the dredging of the port's basin were carried out as well as underwater supporting for the northern breakwater.

Projects of huge costs were executed, the most important of which being the construction of pier 4, the fire station, the lighting and the water supply of the windward pier as well as of the entire port.

## Second World War

The port suffers serious damages, in the bombardment of 1941 during the battle of Crete. The allies abandon Crete to the mercy of the invaders, with the armed forces that were stationed at the prefecture of Heraklion departing by ship from the port on May 29<sup>th</sup>.

Before their departure the Germans planned the total destruction of the port by blowing up its two arms with dynamite (Christakis 2002). It took enormous efforts of important personalities of the time that founded the Port Rescue Commission but also the payment of huge sums of money that the Germans requested as compensation in order to save the facilities and the equipment of the port.

The works to upgrade the port's infrastructure continue in a faster development pace after the liberation. In the first phase the salvaging of the shipwrecks that were sunk by the Germans, in order to block the port's operation, is carried out. Then the construction project, of the inner scaffoldings that was abandoned because the war begins again. For the expansion of the port in this phase the dockyards' bastion the best part of the eastern Arsenals and part of the Byzantine and Venetian walls was brought down.

In 1945 the big port is completed although the upgrading works have a continuous character and aim to render it as one of the most modern European harbours. The troubled years of the national disunity (civil war 1946-1949), follow with the port getting back on development track from the late '50.

In 1962 the scaffoldings from the pier of little Koules up to pier 1 are completed while in 1964 works started for the construction of a new port basin, dredging was carried out and the piers 2, 3 and 4 were created. At the same time it was modernized with

mechanical equipment, such as high power lifting cranes for loading and unloading heavy loads (Christakis, 2002).

Scenes of everyday life in the port at this period are cited by professor Vangelis Kogakis, who used to be a worker at a customs clearance agency, in his article in Patris newspaper «The goods that were transported were liquid fuels, in bulk in specially divided holds at the ships' hull. Furthermore nuts, beans, lentils, chickpeas, peas and other suitable for human consumption as well as the colonial products: coffee, rice, cocoa, tea, spices etc.

Many products produced in the island were sent to Piraeus and other cities of Greece. These were mainly olive oil, in metallic barrels, wine, in wooden barrels and later on in bulk put in tanks of cargo vessels that pumped it from tank trucks. Also raisins, grapes, bananas olives and other.

During the decade of 1950 the first greenhouses slowly appear in Messara, also in Ierapetra were in the summer of 1966 the first wooden greenhouse was build. The products of Crete, were loaded in refrigerator trucks, tomatoes, cucumbers, peppers, bananas, watermelons and others filled the Greek and central European markets having as consequence a great currency inflow. The ships of that time, from what I can recall were: KADIO and AGGELIKA. Then others launched on the line, Heraklion-Piraeus larger and more luxurious ships such as for example KANARIS, KARAIKAKIS, MIAOULIS and AIKATERINI.

The roadway of the port was a cobbled road paved with slate stones. You can imagine the loud sound from the iron wheels of the wagons and the shoes of the horse. Three or four were the Wagoner operators. The wagons were oblong (1,15m. approximately in width and 8-10m. in length) with 4 wheels with iron loops that were drawn by big sturdy horses or mules. The workers, strong men, lifted the 40 - 50 oka\* sacks from the ground or even heavier and placed them on the wagon. The port workers,

loading and unloading were many, robust and loud. The language was harsh, argot, rough but much milder of the present invective language, inside and outside of the port».

The Venetian port was used up until the late 1960's, when the expansion was completed along with the now big port project. Until then the passenger ships and later the cargo ships docked where the restaurant "Vardia" stands today, at the area of the port authorities, or in the area of the "Psigio". The various ships docked in the first square of the breakwater, since the second one wasn't constructed until later. The financing program had started in 1966 by the European Investment Bank.

\* was an Ottoman measure of mass equal two 1.282 kilograms



■ Λιμάνι Ηρακλείου 1959 • Heraklion Port 1959  
(Συλλογή-Collection: Mac Pherson, Dinger, Streble, Michalis Naletakis)



## Ο φωτογράφος Giuseppe Gerola

**Ο** Ιταλός αρχαιολόγος Giuseppe Gerola γεννήθηκε το 1877 και πέθανε το 1938. Γύρω στο 1900 στάλθηκε στην Κρήτη από το Ινστιτούτο Επιστημών Γραμμάτων και Τεχνών της Βενετίας ως επικεφαλής συνεργείου από ειδικούς, με εντολή να μελετήσει, φωτογραφήσει και καταγράψει τα ενετικά μνημεία της Κρήτης, πριν καταστραφούν από το χρόνο.

Για το σκοπό αυτό παρέμεινε επί διετία στην Κρήτη γυρίζοντας αυτήν από άκρου εις άκρον. Επιστρέφοντας κατόπιν στην Βενετία παρέδωσε τα στοιχεία τα οποία με τόσο κόπο και φροντίδα είχε συγκεντρώσει στον εντολέα του το Ινστιτούτο. Με βάση δε το υλικό αυτό, το Ινστιτούτο εξέδωσε από το 1905-1952 ένα θαυμάσιο έργο σε πέντε μεγάλους πολυτελείς τόμους με τον τίτλο «Βενετικά Μνημεία εις την νήσον Κρήτη». Το εκδοτικό έργο κυκλοφόρησε μόνο σε 500 αντίτυπα, μια πλήρης σειρά από τα οποία εναπόκειται στη Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη.

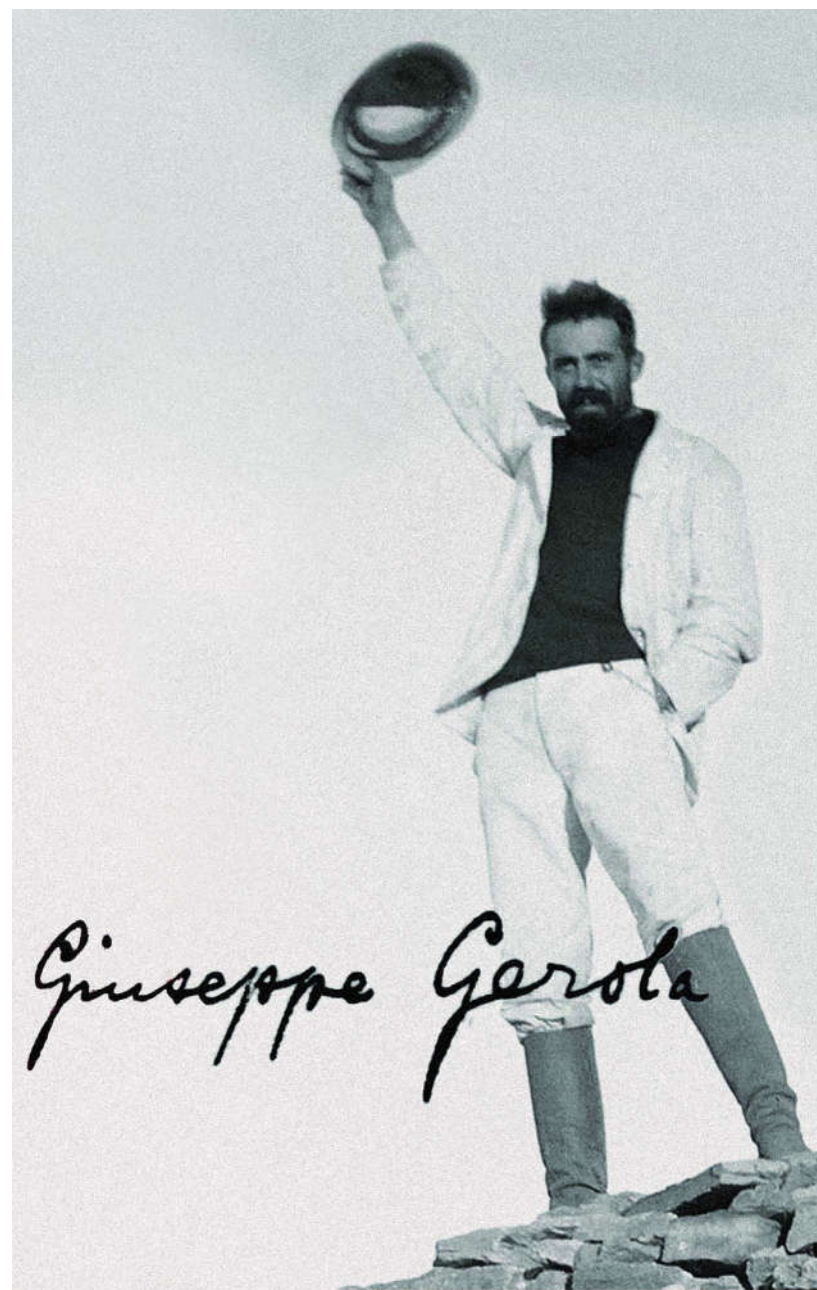
Το σύνολο του έργου περιλαμβάνει περί τις 1000 εξαιρετικές φωτογραφίες των πόλεων και των μνημείων της Κρήτης, αρκετούς χάρτες και λιθογραφίες, πίνακες επιγραφών, οικοσμήμων κ.λπ. Πρόκειται δηλαδή, αν λάβει κανένας υπόψη του και τις αναλυτικές περιγραφές, για ένα κλασικό έργο που αφορά στην Κρήτη και αυτό διότι, καλύπτει όχι μόνο το διάστημα της βενετικής περιόδου στην Κρήτη (1204-1669), αλλά και την βυζαντινή, μεταβυζαντινή και οθωμανική περίοδο.

## The photographer Giuseppe Gerola

The Italian archaeologist Giuseppe Gerola was born in 1877 and died in 1938. Around 1900 he was sent to Crete by the official Institute of the Arts & Sciences of Venice, leading a group of experts, with the assignment to study, photograph and record the Venetian monuments of Crete before destroyed by time.

For this purpose he stayed in Crete for two years where he toured around the island from one end to the other. On his return to Venice he handed over the material that he had gathered with such effort and care to his assignor at the institute. Based on that work the institute released from 1905 to 1952, a magnificent publication in five big luxurious volumes, titled «The Venetian Monuments in the island of Crete». The edition originally circulated only 500 copies, a complete series of which is today kept in the Vikelaia Municipal Library.

The whole project includes about 1000 of marvellous photos of the cities and the monuments of Crete, several maps, lithographs, inscriptions, family crests and others. It consists therefore, taking also under consideration its detailed descriptions, a classical work about the island of Crete, because it covers not only the Venetian period in Crete (1204-1669), but also the Byzantine post Byzantine and Ottoman period.

















## Ο φωτογράφος Bahaettin Rahmi Bediz

**1875** Γεννήθηκε στην Κωνσταντινούπολη

**1887** Τελείωσε το Δημοτικό στα Χανιά της Κρήτης

**1889** Τελείωσε το Γυμνάσιο Semsu'l Maarif της Πόλης

**1895** Πήρε το δίπλωμά του από το Λύκειο Galatasaray της Πόλης, αποφοιτώντας από την Πέμπτη τάξη

**1896** Ήταν βουλευτής την περίοδο που η Κρήτη απομακρυνόταν από την Οθωμανική Αυτοκρατορία

**1896-1909** Ασκώντας το εμπόριο και την τέχνη της Φωτογραφίας στο Ηράκλειο Κρήτης κατάφερε να γίνει διάσημος

**1910-1926** Στην Κωνσταντινούπολη ασχολήθηκε με την καλλιτεχνική φωτογραφία και με την εισαγωγή ειδών φωτογραφίας. Συμμετείχε στο Κοινοβούλιο

**1927-1936** Συνέχισε να ασχολείται με τη φωτογραφία στη Σμύρνη. Φωτογράφησε τα μουσεία της. Συμμετείχε στις αρχαιολογικές ανασκαφές της περιοχής

**1936-1937** Δούληψε ως επόπτης στον εκδοτικό οίκο Ulus στην Άγκυρα

**1937-Νοέμβριος 1946** Δούληψε σαν διευθυντής του φωτογραφικού ατελιέ του Τουρκικού Ιστορικού Ιδρύματος στην Άγκυρα

**15 Νοεμβρίου 1946 - 28 Απριλίου 1948** Υπήρξε διευθυντής του συνδέσμου Καλλιτεχνικής Φωτογραφίας της Άγκυρας

**1948** Διύθυνε τα ορυχεία (?) λιγνίτη που του άφησε η οικογένειά του στην περιοχή Koskdere του Αϊδινίου

**26 Δεκεμβρίου του 1951** Απεβίωσε στην Κωνσταντινούπολη

### Η οικογένειά του

Η οικογένεια του σφυρηλατήθηκε στην κοινωνική και πολιτική ζωή της Οθωμανικής Κρήτης. Ο πατέρας του, ο Ιμπραχίμ Ραχμί (ο Κρητικός) και ο πεθερός του, ο γιατρός Ιμπραχίμ Περτέβ Μολάζαντέ, έζησαν στην Κρήτη κατά την ταραγμένη περίοδο του περάσματος από την Οθωμανική Αυτοκρατορία στην Τουρκική Δημοκρατία. Με ζήλο προσπαθούσαν πάντα να αγωνιστούν ενάντια στις πολιτικές φουρτούνες του εσωτερικού και έκαναν ό,τι περνούσε από το χέρι τους για να βοηθήσουν τους ανθρώπους του περιβάλλοντός τους που τους είχαν ανάγκη. Ο πατέρας του καλλιτέχνη, ο Ιμπραχίμ, ήταν ένας άνθρωπος που πέρασε τη ζωή του γράφοντας, ένας φωτισμένος υπηρέτης του κράτους. Είχε γεννηθεί το 1257 Έτος Εγείρας\* (1841/1842) στο κάστρο του Ηρακλείου της Κρήτης.

\* Έτος Εγίρας ή Εγείρας, συντομογραφικά ε.Ε. ή Ε.Ε. είναι το χρονολογικό έτος σύμφωνα με το ισλαμικό ημερολόγιο και σημαίνει «έτος της φυγής».

## The photographer Bahaettin Rahmi Bediz

**1875** He was born in Constantinople.

**1887** He finished elementary school in Chania, Crete.

**1889** He graduated from the Semsu'l Maarif high school of Constantinople.

**1895** He earned his diploma from Galatasaray of Constantinople, graduating from the fifth grade.

**1896** He was a M.P. of the government the period during which Crete draws away from the Ottoman Empire.

**1896-1909** By exercising trade and the art of photography in Heraklion Crete he manages to become famous.

**1910-1926** At Constantinople he was involved with artistic photography and with the introduction of types of photography. He was part of the Parliament.

**1927-1936** He continued his involvement with photography in Smyrna. He photographed its museums. He participated in the archaeological excavations of the area.

**1936-1937** He worked as a supervisor in the publishing house Ulus in Ankara.

**1937- November of 1946** He worked as director of the photographic studio of the Turkish History Foundation in Ankara.

**November 15th of 1946-April 28th of 1948** He was a director of the Association of Artistic photography in Ankara.

**1948** Directed the lignite mines (?) that inherited from his family in the Koskdere area of Aidiniou.

**December 26th of 1951** He died in Constantinople

### His family

His family was forged in the social and political live of the Ottoman rule, his father Ibrahim Rahmi (the Cretan) and his father in

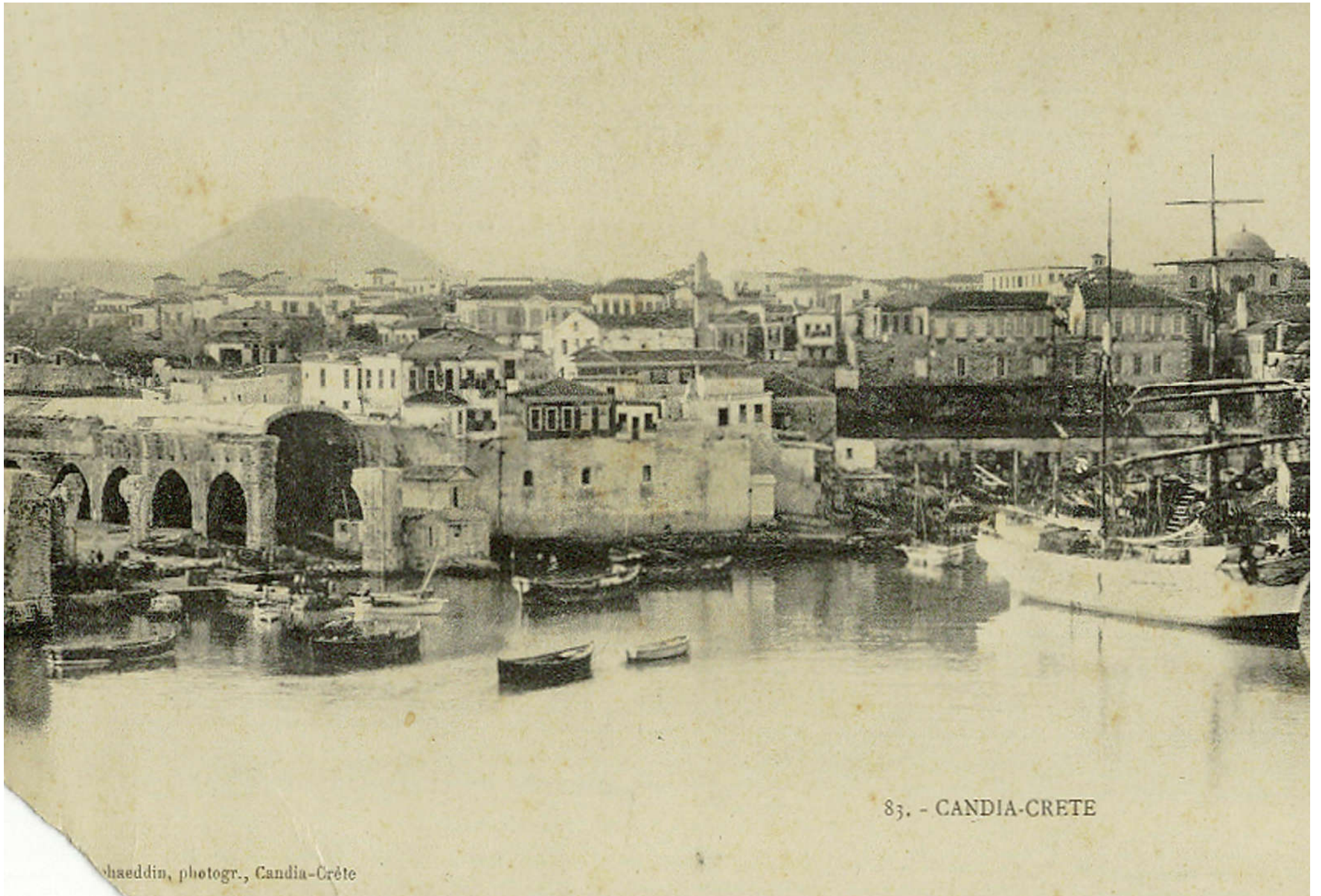


law, the doctor Ibrahim Pertev Molazante, lived in Crete during the turbulent period of the crossing from the Ottoman Empire to the Turkish Republic.

With eagerness they always tried to fight against the political storms of the land and did everything in their power to help people in their surroundings that needed them.

The father of the artist, Ibrahim, was a man who spent his life writing, an enlightened servant of the state. He was born in 1257 CE\* (1841/1842) in the castle of Heraklion Crete.

\* Year of Hegira or Hijra, CE is the chronological year according to the Islamic calendar and it means the year of the flight.



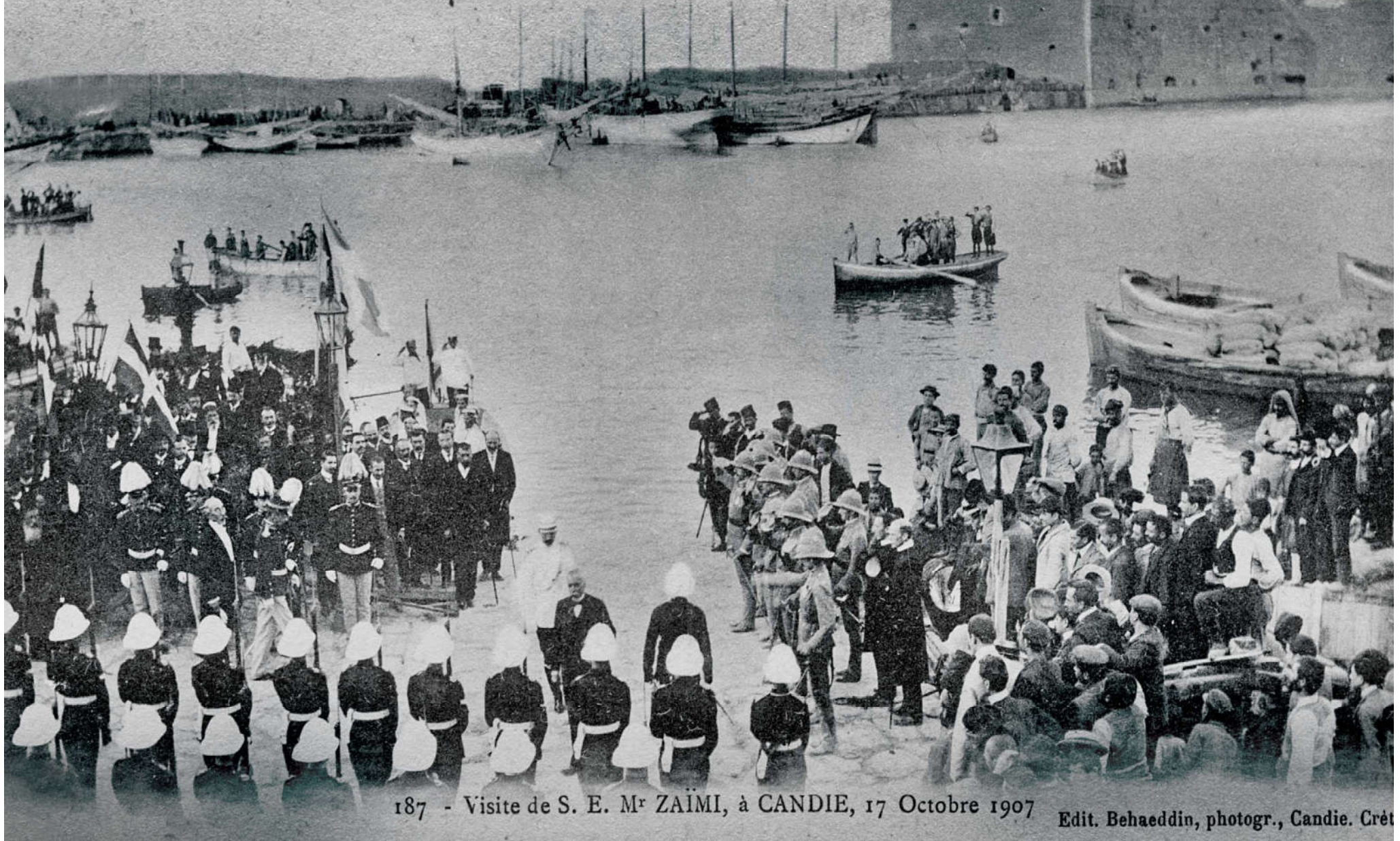
83. - CANDIA-CRETE

shaeddin, fotogr., Candia-Crète



■ Άφιξη άγγλων στο λιμάνι του Ηρακλείου το Φεβρουάριο του 1908 • Arrival of the British in the port of Heraklion in February of 1908

Ἡ ἐπίσκεψις τῆς Α. Ε τοῦ Κορίου ΖΑΪΜΗ εἰς Ἡράκλειον.  
5 Ὀκτωβρίου 1907



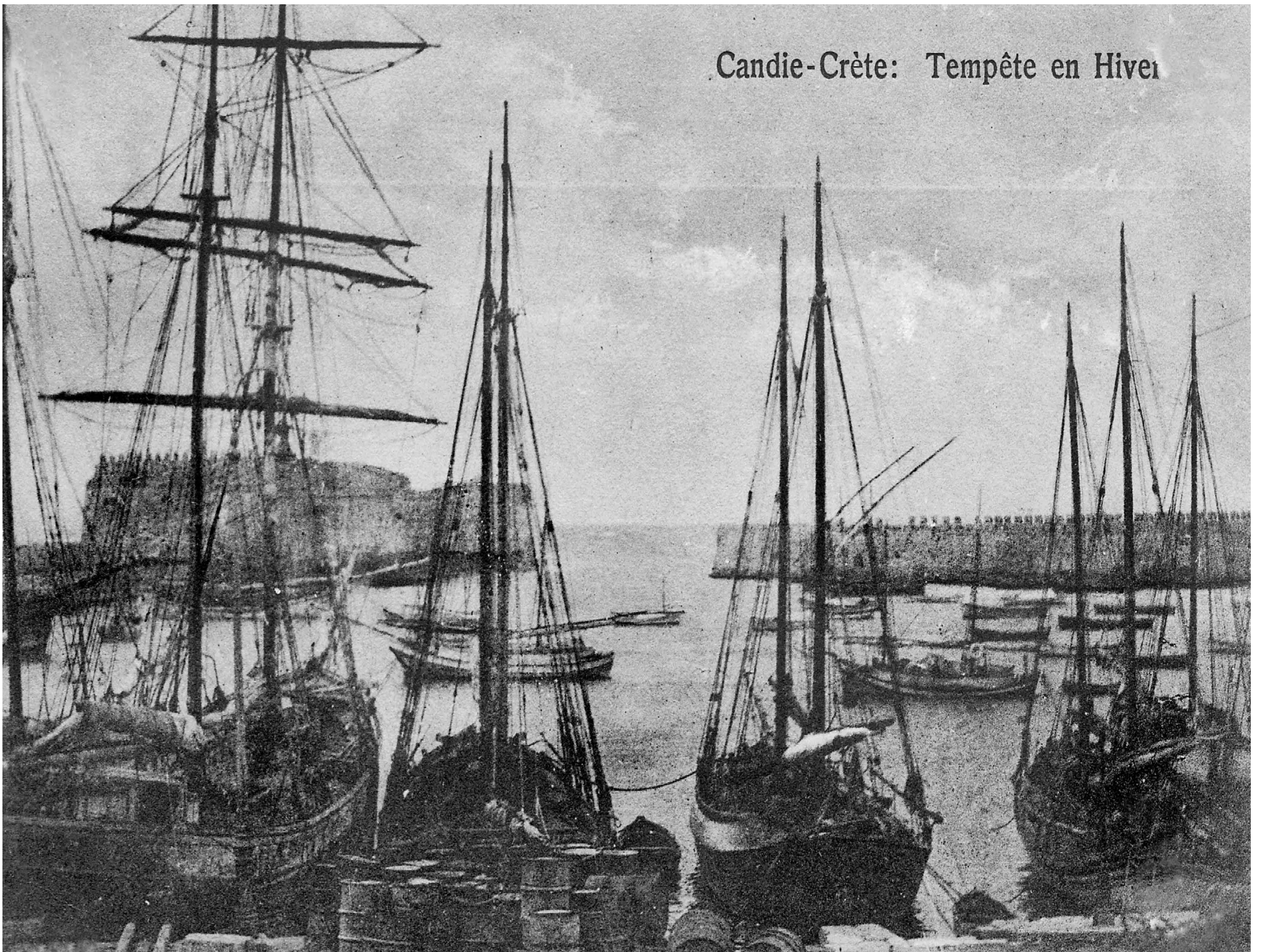
187 - Visite de S. E. Mr ZAÏMI, à CANDIE, 17 Octobre 1907

Edit. Behaeddin, fotogr., Candie. Crét



No. 146 — Arrival of the 1<sup>st</sup> R. Inniskillings Fuf<sub>r</sub>s to Candia-Crete

Candie-Crète: Tempête en Hiver



The Landing of  
H. E. The High Commissioner at  
Candia Guard of Honour 27th Inniskillings  
October 17th 1907



# Το λιμάνι μέσα από τις σελίδες των εφημερίδων



Η πορεία ανάπτυξης και η ιστορία του λιμανιού του Ηρακλείου καταγράφονται από τον τοπικό τύπο με δημοσιεύματα που πολλές φορές φέρουν πηχυσίους τίτλους και καταλαμβάνουν την πρώτη σελίδα των εφημερίδων. Οποιαδήποτε δραστηριότητα με σημείο αναφοράς το λιμάνι αποτελούσε ενδιαφέρουσα είδηση για τους εκδότες και τους αναγνώστες της εποχής.

Για παράδειγμα, η κατασκευή του λιμανιού από την εταιρία Alpine υπό την εποπτεία του μηχανικού και καθηγητή του ΕΜΠ Νικόλαου Κησιόκη, τη δεκαετία 1921 - 1931 αποτελεί «πρώτο θέμα» για τις εφημερίδες της εποχής που καταγράφουν και σχολιάζουν την πορεία και την εξέλιξη των έργων.

«Δια την έναρξη των έργων ως προϋπελογίσθη απητούνταν δαπάναι σεβαστών ποσών χρημάτων, ενώ το λιμενικόν ταμείον δεν διέθετε τότε δραχμαί 3.282.667 προέρχουσαι εκ των εισπράξεων της τότε ισχυούσης λιμενικής φορολογίας» μας ενημερώνει η έρευνα των Κρητικών Νέων, που δημοσιεύεται τον Οκτώβρη του 1935 με τίτλο «Πώς ετέθη η σκέψις της

κατασκευής του λιμένος Ηρακλείου».

Λίγα χρόνια αργότερα το Μάιο του 1936 στο πλαίσιο των παρεμβάσεων για την αναβάθμιση του λιμανιού, η Λιμενική επιτροπή αποφάσισε την κατεδάφιση του μικρού Κούτλη, γεγονός που χαιρέτιστηκε ενθουσιωδώς από τις εφημερίδες της εποχής την ίδια ώρα που ιστορικά αποδείχτηκε μοιραίο, καθώς σηματοδότησε την καταστροφή ενός σημαντικού μνημείου. «Έτσι θα εύρουν εργασίαν άνω των εκατό εργατών ημερησίως» γράφει στις 30 Μαΐου της χρονιάς εκείνης η εφημερίδα «Ιδν».

Δάνεια, χρηματοδοτήσεις, παρεμβάσεις, αναπλάσεις, εξοπλισμός, ακόμα και παρασκήνια και έριδες με φόντο το λιμάνι του Ηρακλείου είχαν το δικό τους χώρο στα ψιλά γράμματα ή στα «σαθόνια» του έντυπου τύπου. Σήμερα -εν μέσω της παρατεινόμενης οικονομικής ύφεσης- με ιδιαίτερη ζέση «καλύπτονται» από τον έντυπο τύπο οι εξελίξεις που αφορούν στην κρουαζιέρα, η ανάπτυξη της οποίας αποτελεί βαθιά ανάσα για την τοπική οικονομία.



