

# ΟΙ ΧΑΡΤΕΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

*Χάρτες της Θεσσαλονίκης από την μοναδική  
προσωπική συλλογή του ΣΑΒΒΑ ΔΕΜΕΡΤΖΗ*

**Η** αποτύπωση του πολεοδομικού συγκροτήματος και της περιοχής της Θεσσαλονίκης στους παλιούς χάρτες και η συγκριτική τους μελέτη, παρουσιάζει έντονο ενδιαφέρον από πολλές απόψεις. Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι οι αλλαγές στην περιοχή με το πέρασμα του χρόνου υπήρξαν θεαματικές, θα έλεγα δραματικές, λόγω των φυσικών διεργασιών, της παρέμβασης του ανθρώπινου παράγοντα με σκοπό την ικανοποίηση των αναγκών του, των γεωπολιτικών ανακατατάξεων εξαιτίας της μετάθεσης των συνόρων αλλά και της αλλαγής των τοπωνυμίων στο γεωγραφικό αυτό χώρο, που ήταν συνέπεια της μαζικής μετακίνησης πληθυσμών, από και προς την περιοχή. Όλοι αυτοί οι παράγοντες επέφεραν αλλαγές στο τοπίο, στην εθνο-

λογική, θρησκευτική, κοινωνική και γλωσσική σύνθεση του πληθυσμού, στα ήθη και έθιμα, στην αρχιτεκτονική, στο ιδιοκτησιακό καθεστώς, στη χλωρίδα και στα τοπωνύμια της περιοχής. Πιθανόν να μην υπάρχει άλλο τόσο κραυγαλέο προηγούμενο παγκοσμίως. Οι αλλαγές αυτές βέβαια είναι γνωστές σε πολλούς περιηγητές, ιστορικούς, εθνολόγους, φιλόλογους ή γλωσσολόγους, κοινωνιολόγους, γεωτεχνικούς, αρχιτέκτονες, λαογράφους, ναυτικούς, μηχανικούς και αρχαιολόγους. Στην συγκεκριμένη περίπτωση όμως, θ' ασχοληθούμε με τις αλλαγές που είναι ορατές επί χάρτου.

Η χρονολογική οριοθέτηση των χαρτών της περιοχής της Θεσσαλονίκης περιορίζεται όσον αφορά τους έντυπους χάρτες, από τα μέσα του 18ου αιώνα, ως τις αρχές του 20ού. Θα μπορούσαμε να αναφερ-

**BRITISH ADMIRALTY. Commander of the R.N. R. Copeland (1831) Captains T.S Brock and T. Graves (1846-1850) and Commander L.S Dawson. Ναυτικός χάρτης του Θερμαϊκού κόλπου. Λονδίνο 1890. (Διαστ. 64X98 εκ. ατσαλογραφία). Οι μετρήσεις έγιναν από τους πιο πάνω διοικητές και Καπετάνιους. Ειδικά οι Ελληνικές ακτές νοτίως του Πλαταμώνα μετρήθηκαν από τον διοικητή L.S Dawson. Τα ύψη πάνω από τη θάλασσα εκφράζονται σε πόδια, ενώ τα βάθη σε οργιές. Φαίνεται η περιτειχισμένη πόλη με άθικτα ακόμη τα τείχη, επειδή οι μετρήσεις έγιναν πριν την έκδοση. Το ανάγλυφο των ορέων αποδίδεται πολύ καλλιτεχνικά. Οι χάρτες του Βρετανικού Ναυαρχείου διακρίνονταν για την πιστότητά τους και για τις συχνές διορθώσεις στις οποίες προέβαιναν ειδικά σκάφη μετρήσεων, όπως το «SYLVIA» στην προκειμένη περίπτωση.**

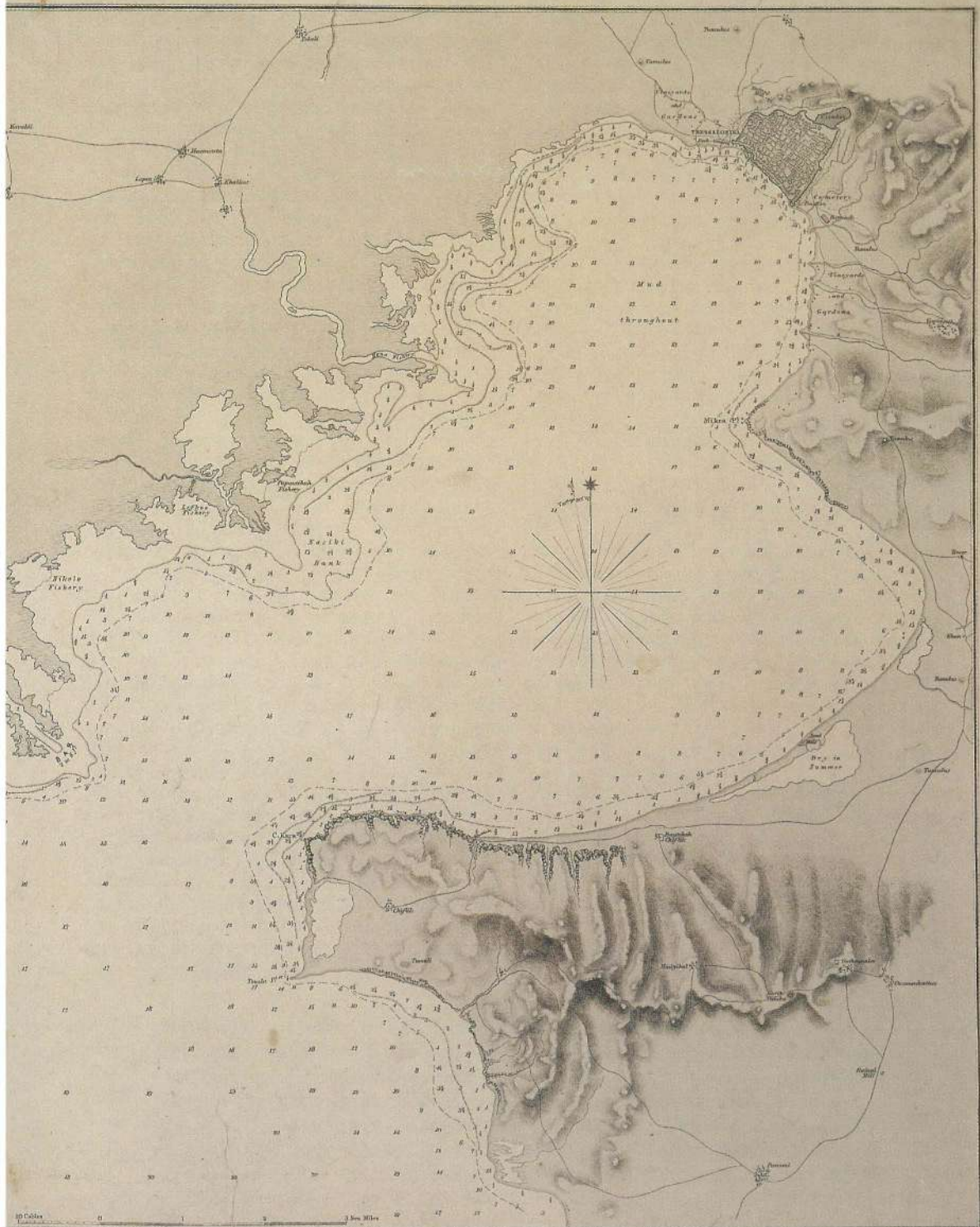












Published according to Act of Parliament in the Metropolitan City of the Admiralty July 25<sup>th</sup> 1852.  
 Drawn by J. D. Fisher from the Hydrographic Survey of 1840-1845.  
 and the Hydrographic Survey of 1850.

Engraved by J. G. F. Walker  
 2070



θούμε σε προγενέστερους χάρτες που δεν αφορούν την συγκεκριμένη περιοχή αλλά πιο εκτεταμένη και να "ζουμάρουμε", στην περιοχή της Θεσσαλονίκης αλλά δεν νομίζω ότι θα αντλούσαμε περισσότερες πληροφορίες λόγω της μικρής κλίμακας αυτών των χαρτών. Η ποιότητα και ποσότητα των πληροφοριών μεταξύ των χαρτών που μελετήσαμε διαφέρει. Στους χάρτες του 18ου αιώνα που είναι ναυτικοί, η κλίμακα είναι μικρή και συνεπώς η ποσότητα των πληροφοριών είναι ανάλογη. Αλλά και η ποιότητά τους είναι αμφισβητήσιμη λόγω της αδυναμίας ακριβών μετρήσεων και επομένως υστέρησης σε πιστότητα. Κατά τη γνώμη μου η μεγαλύτερη αξία αυτών των χαρτών έγκειται στην ονοματολογία της περιοχής, στην ύπαρξη ερειπίων και κάστρων που σήμερα δεν υφίστανται και δευτερευόντως στην ακτογραφία των Β.Δ ακτών του Θερμαϊκού, όπου οι μεταθέσεις της ακτογραμμής λόγω των προσχώσεων υπήρξαν ραγδαίες.

Κατά τον 19ο αιώνα εμφανίζονται χάρτες μεγαλύτερης κλίμακας κυρίως Αγγλικής, Γαλλικής και Ιταλικής προέλευσης. Εδώ αξίζει τον κόπο να σταθούμε στους χάρτες του Βρετανικού Ναυαρχείου που είναι βεβαίως ναυτικοί. Οι χάρτες αυτοί ήταν αποτέλεσμα έρευνας και επιστημονικών μετρήσεων του Captain Thomas Graves. Οι βυθομετρήσεις εκφράζονται σε οργιές. Η μία έκδοση είναι του 1851 και η άλλη του 1890, αλλά βασισμένη σε μετρήσεις μεταξύ του 1831 και 1850 και με διορθώσεις του 1888. Εντύπωση προκαλεί η ακρίβεια των μετρήσεων και η ποιότητα των πληροφοριών για τους τύπους των φάρων που στην περιοχή του Θερμαϊκού ήταν σταθερού φωτισμού, "fixed", πλιν του φάρου του Ποσειδίου ο οποίος ήταν αναλάμπων "flashing". Αναφέρονται συντομογραφικά εάν η κάθε ακτή είναι αμμώδης, πετρώδης, βραχώδης, λασπώδης, ή με βλάστηση. Βεβαίως στους χάρτες του Βρετανικού Ναυαρχείου, όπως άλλωστε και σε όλους τους ναυτικούς χάρτες, οι πληροφορίες αφορούν κυρίως τις ακτές και

προχωρούν σε χαρτογράφηση μικρού βάθους προς το εσωτερικό, πληροφορώντας τον χρήστη για την ύπαρξη δασών, καλλιερειών, ελών, πολιομάτων ή πόλεων, το ανάγλυφο των ορέων, τα ποτάμια, τις λίμνες, τις λιμνοθάλασσες, τα επικίνδυνα αβαθή, τους όρμους και τα λιμάνια. Κάτι που προκαλεί έκπληξη είναι η επιμονή του Captain T. Graves, να αναφέρει τα αρχαία και τα Μεσαιωνικά ερείπια, να ταυτίζει τοποθεσίες με αρχαίες πόλεις και να σημειώνει την θέση των αρχαίων τύμβων. Μήπως εκτός από τις ναυτικές πληροφορίες σ' αυτές τις αποστολές υπήρχαν και άλλα "ευγενή", ενδιαφέροντα; Πολλοί από τους ερειπιώνες που αναφέρουν οι παλιοί αυτοί χαρτογράφοι δεν είναι ορατοί σήμερα. Πιθανόν να χρησιμοποιήθηκαν τα σπαράγματα τους ως οικοδομικό υλικό από τους γηγενείς πληθυσμούς. Είναι όμως πληροφορίες πιθανόν αξιοποιήσιμες από τους αρχαιολόγους εξαιτίας της μεγάλης αξιοπιστίας αυτών ειδικά των χαρτών.

Μετρήσεις στην περιοχή της Θεσσαλονίκης πραγματοποιήσαν και οι Γάλλοι. Δεν γνωρίζω εάν υπάρχει χάρτης αποκλειστικά του Θερμαϊκού, αλλά σε ένα χάρτη του Βορείου Αρχιπελάγους του "Dépot Général de la Marine", με επικεφαλής τον "Capitaine M. Gauttier", βασισμένο σε μετρήσεις του 1818 και 1819 σε έκδοση του 1827, το περιγράμμα των ακτών είναι πολύ κοντά στην πραγματικότητα, αλλά σε πληροφόρηση υπολείπεται των χαρτών του Βρετανικού Ναυαρχείου. Το ίδιο ισχύει και με τον πορτολάνο "λιμενοδείκτη", του Luigi Lambertini, σε μία επανέκδοση του Λιβόρνο του 1871. Αυτό το τελευταίο σημαίνει, ότι οι μετρήσεις ήταν πολύ παλιότερες, αλλά δεν αναφέρονται. Ένας πολύ ενδιαφέρων χάρτης του 19ου αιώνα και με χρονολογία έκδοσης 1884 είναι αυτός του Σ/χη του Ελληνικού στρατού, Ι. Κοκκίδη. Εκδόθηκε στη Βιέννη στην ελληνική γλώσσα και είναι τμήμα ενός μεγαλύτερου χάρτη του Βασιλείου της Ελλάδος και τμήματος της υπό τον Οθωμανικό ζυγό Μακεδονίας. Οι

**Γερμανικός χάρτης του πολεοδομικού συγκροτήματος και του περιγύρου της πόλης σε κλίμακα 1:20.000.** Μετρήσεις μεταξύ των ετών 1928-1930. Εκτύπωση 1930 ή αργότερα. (Διαστ. 65,5X85 εκ. λιθογραφία). Λόγω της πολύ μεγάλης κλίμακας, υπήρξε η δυνατότητα της ακριβούς καταγραφής των πάντων. Εδώ ενδιαφέρει κυρίως η μελέτη των τοπωνυμίων που πολλά απ' αυτά δεν χρησιμοποιούνται πλέον. Καταγράφει νεκροταφεία διαφορετικών θρησκειών και κτίρια λατρείας των χριστιανών Ιουδαίων και Μουσουλμάνων. Των Ιουδαίων και Μουσουλμάνων όμως, είχαν ήδη μείνει λίγα στην πόλη. Επίσης το είδος της χλωρίδας, τα μνημεία, οτιδήποτε αφορά το νερό και το οδικό, σιδηροδρομικό, ηλεκτρικό και τηλεπικοινωνιακό δίκτυο της πόλης.

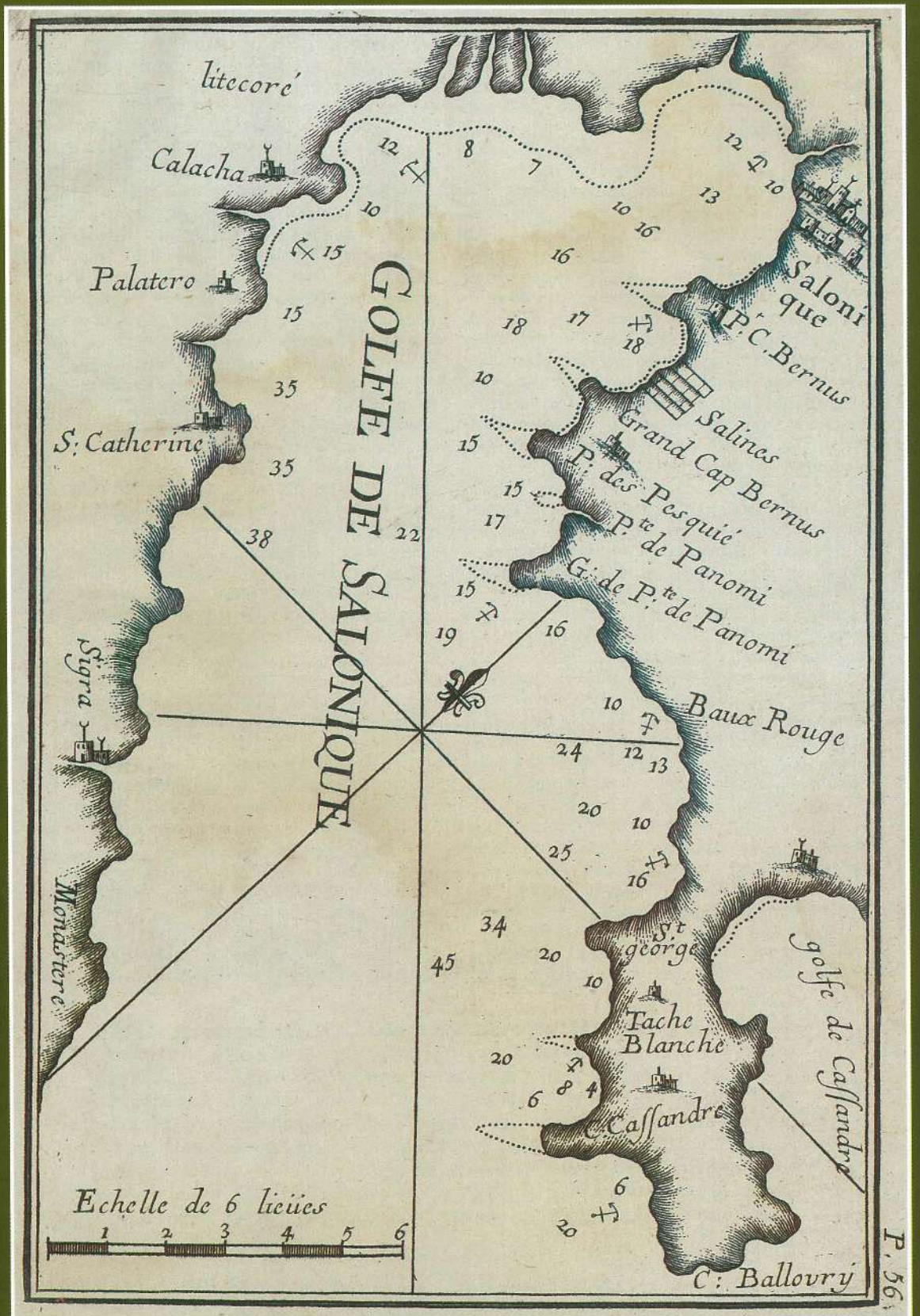














νοτιοανατολικά και τα νοτιοδυτικά φαίνεται ότι είχαν ήδη κατεδαφιστεί, έργο που ξεκίνησε το 1866 συνεχίστηκε δε και στην έβδομη δεκαετία του 19ου αιώνα. Φαίνεται επίσης η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή που συνέδεσε την πόλη με τα Σκοπία το 1871. Ορατά είναι ακόμη τα δείγματα της πρώτης επέκτασης της πόλης προς τα ανατολικά.

Οι χάρτες όμως από τους οποίους μπορούμε να αντλήσουμε τα περισσότερα στοιχεία είναι οι στρατιωτικοί από τα τέλη του 19ου αιώνα ως τις αρχές του 20ού. Προέρχονται από την Γερμανία, την Αυστροουγγαρία, την Αγγλία, τη Γαλλία, τη Ρουμανία και την Ελλάδα. Λαμβάνοντας υπ' όψιν τον πλούτο των πληροφοριών αυτών των χαρτών, μπορούμε να βασιστούμε σ' αυτούς για την εξαγωγή συμπερασμάτων που αφορούν στις αλλαγές πολλών γεωγραφικών δεδομένων της περιοχής. Κατ' αρχάς παρατηρούμε τη σταδιακή επέκταση της πόλης προς όλες τις εκτός των τειχών κατευθύνσεις και κυρίως προς τα ανατολικά. Η επέκταση αυτή άρχισε κατά το τρίτο τέταρτο του 19ου αιώνα και συνεχίζεται μέχρι τις μέρες μας. Εμφανείς είναι και οι αλλαγές της Β.Δ. ακτογραμμής του Θερμαϊκού στα Ν.Δ της πόλης λόγω των προσχώσεων των ποταμών της πεδιάδος και η αποξήρανση των ελών που υπήρχαν στα Ν.Α της πόλης, όπως το έλος της Μίκρας που αναφέρεται σαν Ταλιάνι και βρισκόνταν βορειώς του αεροδρομίου της Μίκρας και δυτικά της οδικής διασταύρωσης του αγροκτήματος του πανεπιστημίου. Ένα μεγαλύτερο έλος υπήρχε δυτικά και λιγότερο νοτιοδυτικά του σημερινού αεροδρομίου και ανατολικά της σημερινής παραλιακής Περαίας. Οι χάρτες του Βρετανικού Ναυαρχείου αναφέρουν ότι κατά την περίοδο του θέρους ήταν ξερό και ότι η παραλία στο συγκεκριμένο σημείο είχε αμμόλοφους. Οι μεταγενέστεροι στρατιωτικοί χάρτες απλώς καταγράφουν το έλος χωρίς επιπλέον πληροφορίες. Συγκρίνοντας τους νέους χάρτες μ' αυτούς, μπορούμε να επισημάνουμε την

εκτροπή του ρού του Αξιού ποταμού προς νότον, την νέα διάνοξη του Λουδία, την αποξήρανση της λίμνης των Γιαννιτσών στα δυτικά και των λιμνών Αρτζάν και Αμάτοβο στα Β.Δ, αλλαγές που έγιναν κατά το μεσοπόλεμο και ήταν βεβαίως έργο ανθρωπίνης παρέμβασης, με σκοπό τη διανομή καλλιεργήσιμων εδαφών στους πρόσφυγες, αλλά και την εξυγίανση της περιοχής από τη μάστιγα της ελονοσίας. Μέσω αυτής της συγκριτικής μελέτης φαίνεται και η αποξήρανση των βρωμολιμνών στα Β.Α της πόλης και βορειώς των λιμνών της Μυγδονικής λεκάνης. Θεαματικές είναι και οι αλλαγές που σχετίζονται με την εξέλιξη των καλλιεργειών της περιοχής, όπως και αυτές της αυτοφυούς χλωρίδας γενικώς. Διαπιστώνουμε στην περιοχή της Θέρμης και στο δυτικό τμήμα της πεδιάδας του Ανθεμούντα, ότι κυριαρχούσε η καλλιέργεια της αμπέλου, των λαχανικών και σιτηρών και λιγότερο της ελιάς. Σήμερα βέβαια η περιοχή εποίκιζεται από αστούς και εκβιομηχανίζεται με μη οχλούσες βιομηχανίες και βιοτεχνίες. Το τοπίο έχει μεταβληθεί και παρατηρούμε κυρίως καλλιέργειες αραβοσίτου, βάμβακος και σίτου, ενώ οι ελαιώνες επεκτείνονται, διότι προτιμώνται από τους νέους κατοίκους που εποίκισαν την περιοχή. Στον άξονα Πυλαίας-Θέρμης κυριαρχούσε η ποιική μακία βλάστηση. Το δάσος του κεδρηνού λόφου, "σειχ σου" που σήμερα επιστέφει την πόλη από το Βορρά, δεν υπήρχε. Προφανώς η δημιουργία του ήταν αποτέλεσμα μεταγενέστερης συστηματικής δεινροφύτευσης. Πληροφορηθήκαμε ότι αυτή άρχισε από τη φιλόπρωχο αδελφότητα ανδρών κατά την τουρκοκρατία, και συμπληρώθηκε κατά την δικτατορία του Μεταξά μετά το 1936. Στα Ν.Δ., όπου οι εκβολές των ποταμών, οι χάρτες σημειώνουν βλάστηση με θάμνους, καλαμιώνες και βοσκοτόπια, "τσαίρια", ενώ σήμερα κυριαρχούν οι ορυζώνες, είδος που συμβάλλει στη σταδιακή αφαλάτωση των εδαφών. Υπήρχε πληθώρα ρυακίων και

#### **Χάρτης του Γερμανικού στρατού. Μετρήσεις 1932-33. Εκτύπωση 1943.**

(Διαστ. 44X57 εκ. λιθογραφία). Δείχνει την περιοχή της Θεσσαλονίκης σε κλίμακα 1:100.000. Η ακρίβεια των πληροφοριών είναι εντυπωσιακή. Ίσως είναι ο ακριβέστερος χάρτης της περιοχής σ' αυτήν την κλίμακα. Φαίνεται η σιδηροδρομική γραμμή Ντεκοβίλ που ξεκινούσε από το Σαρακλή και κατέληγε στο Σταυρό, το είδος των καλλιεργειών και της βλάστησης, το κατασκευαστικό υλικό των γεφυρών, όλες οι βρύσες τα πηγάδια και οι στέρνες, όπως και τα δίκτυα του νερού, των τηλεπικοινωνιών και του ηλεκτρισμού, οι ιαματικές πηγές και οι εγκαταστάσεις τους, και όλα τα κτίσματα που προσφέρονταν για στρατιωτική χρήση.





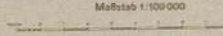
Grundvermessung: Luftvermessung ab 1928, 1:50000  
 Plan von Geograph. Vermessungs-Dienst der Armee  
 Blatt 100  
 Ausgabe Nr. 2, 8.8.1938



Niedrigere Geländehöhe  
 Nicht höherer als 200 m  
 über dem Meeresspiegel  
 (Nicht höher als 200 m  
 über dem Meeresspiegel)



Gewässer  
 Flüsse, Bäche,  
 Seen, Sümpfe,  
 Tümpel, etc.



Maßstab 1:100000  
 Dieckhoffverlag  
 Leipzig

Hergestellt im Auftrag der D.M.H. (D.M.H. See-Druck)  
 Chef des Kupferstich- und Verschnittgewerks  
 Leipzig

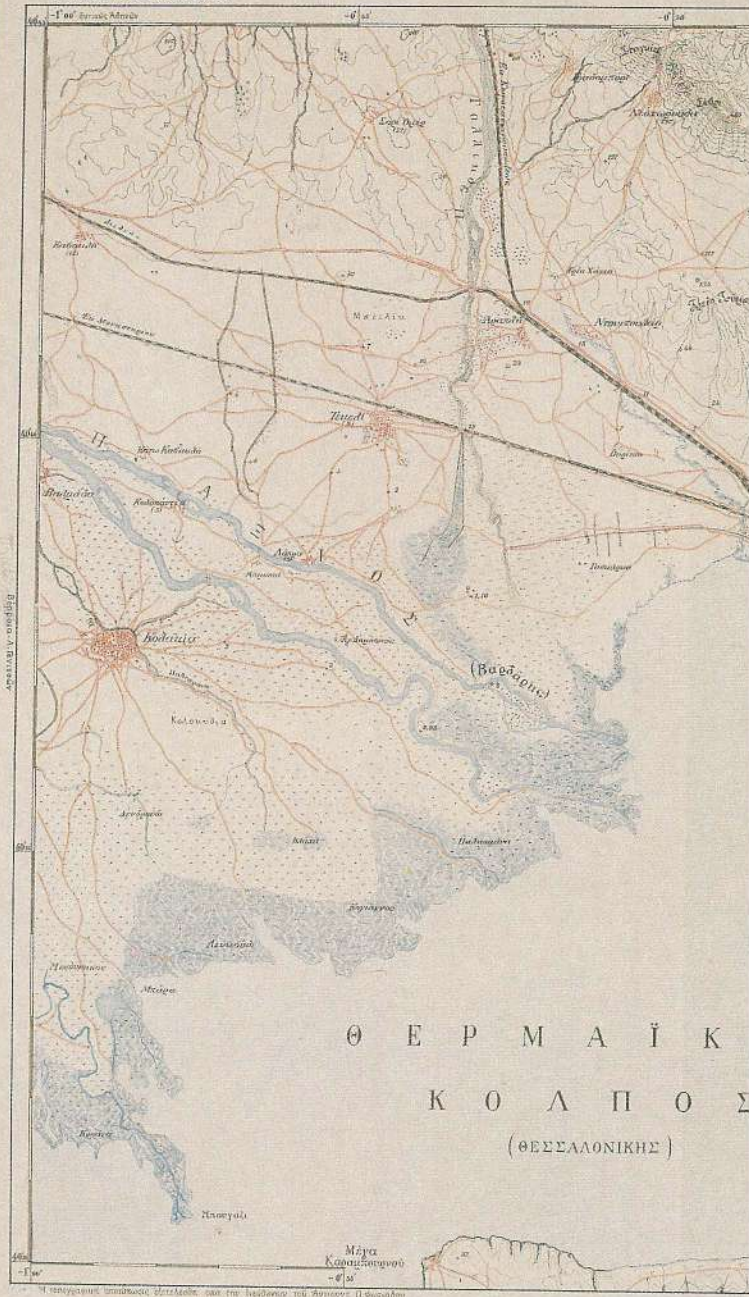
Längen		
70	80	90
75	85	95
80	90	100

Abkürzung  
 Kugelsymbole  
 nach dem D.M.H.



**ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΤΡΑΤΟΥ.** Χάρτης της Θεσσαλονίκης και της περιοχής της σε κλίμακα 1:75.000. (Διαστ. 57,5X38 εκ. λιθογραφία). Η αποτύπωσή του έγινε υπό την διεύθυνση του αντισυνταγματάρχη Π. Φωτιάδη, μετά την απελευθέρωση του 1912. Χρησιμοποιούνται οι παλιές ονομασίες και η σιδηροδρομική σύνδεση της πόλης με την Αθήνα δεν είχε γίνει ακόμη. Φαίνεται η επέκταση της πόλης προς τα δυτικά, αλλά κυρίως προς τα ανατολικά, μέχρι τα όρια του σημερινού δήμου Καλαμαριάς. Ορατοί είναι επίσης οι πέντε χείμαρροι που διέσχιζαν κατά πλάτος την ανατολική Θεσσαλονίκη. Η γραμμή Ντεκοβίλ δεν είχε ακόμη κατασκευασθεί, και φαίνεται λεπτομερώς ο παλιός ρούς του Αξιού ποταμού και το δέλτα του.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ  
ΕΠΙΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΤΡΑΤΟΥ



Θ Ε Ρ Μ Α Ϊ Κ  
Κ Ο Λ Π Ο Σ  
(ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)

Μέγα  
Καλαμαριανού  
- 8' 30"



# ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΧΑΡΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

Κόλις

ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ



ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

0 Σ

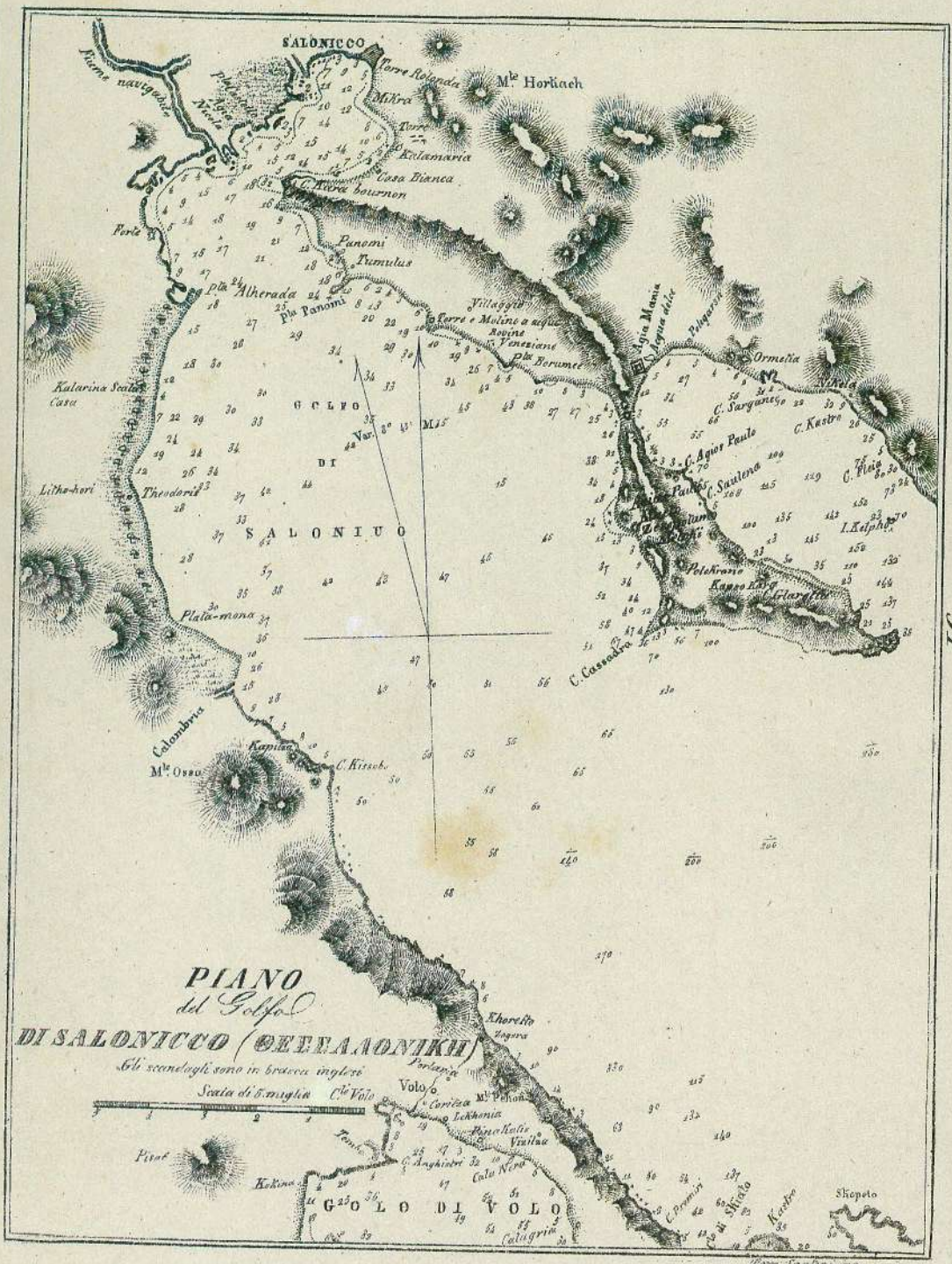
Ναυπηγία - Α. Παπαδόπουλος

Τυπώθηκε στην Τριχάλειαν Τυποθήκη



Επιβλεπόντων  
Υπάρχωντων  
Υπάρχωντων





16



χειμάρρων που διέσχιζαν ακόμη κι' αυτό τούτο το πολεοδομικό συγκρότημα. Τα περισσότερα βέβαια επιχωματώθηκαν, πρακτική που εξυπηρετήθη στο νέο πολεοδομικό σχεδιασμό και τη διάνοιξη οδών, με τα θετικά κι αρνητικά στοιχεία αυτής της επιλογής. Ένα στοιχείο που σημειώνουν οι μεγάλης κλίμακας χάρτες, είναι οι κρήνες, τα πηγάδια, οι στέγνες και το δίκτυο ύδρευσης, που η τοποθεσία τους αποτελούσε αξιοποιήσιμη στρατιωτική πληροφορία της εποχής. Στην εντός των τειχών πόλη καταμέτρησα σε Γερμανικό στρατιωτικό χάρτη, 29 κρήνες. Απ' αυτές διασώθηκαν 10, εκ των οποίων οι περισσότερες δεν λειτουργούν. Οι εκτός των τειχών κρήνες ήταν πολυάριθμες, και εκτός αυτών της πηγής του σείχη στον Κεδρηνό Λόφο, είναι αμφίβολο αν παρέμεινε έστω και μία. Τα περισσότερα πηγάδια ήταν στα νότια της πόλης και αρκετά εντός των τειχών. Σήμερα έχουν παραμείνει ελάχιστα στον περίγυρο του πολεοδομικού συγκροτήματος. Αλλαγές παρατηρούμε επίσης στο σιδηροδρομικό και τροχιοδρομικό δίκτυο της περιοχής. Στους χάρτες είναι αναγνώσιμη η σταδιακή σύνδεση της πόλης αρχικά με τα Σκόπια το 1871 και με την κεντρική Ευρώπη αργότερα, όταν το 1888 το Σερβικό δίκτυο ενώθηκε με το Τουρκικό. Ακολούθησε η σιδηροδρομική σύνδεση της πόλης με τη δυτική Μακεδονία το 1893, με το Μοναστήρι το 1894, την Κωνσταντινούπολη το 1896 και την Αθήνα μετά το 1912. Κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο οι σύμμαχοι εγκατέστησαν τη γραμμή Ντεκοβίλ που συνέδεε το Σαρακλή του Λαγκαδά με το Σταυρό του Στρυμονικού κόλπου. Η γραμμή αυτή εξυπηρετούσε τη μεταφορά ανδρών και υλικού στον ανατολικό και Β.Α τομέα του Μακεδονικού μετώπου. Μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο η γραμμή λειτούργησε με φορέα τους κρατικούς σιδηροδρόμους και μάλιστα οι επιβάτες από τη Θεσσαλονίκη μεταφέρονταν οδικώς μέχρι το Σαρακλή με λεωφορεία των Σιδηροδρόμων. Δυστυχώς η γραμμή αυτή "ξηλώθηκε", στη δεκαετία του '50, όπως και το δίκτυο των τροχιοδρόμων της Θεσσαλονίκης. Τις εντυπωσιακότερες αλλαγές στους χάρτες

της Θεσσαλονίκης, μετά την απελευθέρωση του '12 τις παρατηρούμε στην ονοματολογία της περιοχής. Διαπιστώνουμε σύν τω χρόνω ένα ραγδαίο εξελληνισμό όσων τοπωνυμίων δεν ήσαν Ελληνικά, πρακτική που συνεχίστηκε μετά την έλευση των προσφύγων από την Ανατολική Ρωμυλία και αποκορυφώθηκε μετά την Μικρασιατική καταστροφή και την ανταλλαγή των πληθυσμών. Η εγκατάσταση των προσφύγων στην περιοχή, είχε ως αποτέλεσμα την ίδρυση πολλών πόλεων και χωριών, των οποίων η ονομασία ανακαλούσε μνήμες από τις αλησμόνητες πατρίδες, προσθέτοντας τα επίθετα "νέος-νέα-νέο" στο όνομα. Στο πολεοδομικό συγκρότημα σημειώνονται μεγάλες αλλαγές στα κτίρια λατρείας που ήταν αντιπροσωπευτικά των τριών θρησκειών που κυριαρχούσαν στην Θεσσαλονίκη, δηλαδή του Χριστιανισμού, του Ιουδαϊσμού και του Μωαμεθανισμού. Βέβαια μετά την πυρκαγιά του Αυγούστου του '17 πολλά απ' αυτά καταστράφηκαν και ήρθε σαν τελειωτικό κτύπημα στον μνημειακό πλούτο της πόλης η ανατίναξη των υπολοίπων συναγωγών από τα Γερμανικά στρατεύματα κατοχής. Πολλά Οθωμανικά μνημεία τα οποία έμειναν άθικτα από την πυρκαγιά, όπως και άλλα με μικρές ζημιές, μυστηριωδώς εξαφανίστηκαν και μάλλον υπήρξαν θύματα της μισαλλοδοξίας, ή της περιέργης αντίληψης περί "εξευρωπαϊσμού" της πόλης. Δείγματα αυτής της αντίληψης έχουμε πολλά, από κείμενα δημοσιογράφων της εποχής, που υπήρξαν υπέρμαχοι ενός εξευρωπαϊσμού αυτού του είδους, (βλέπε εκκαθάρισης). Αλλά αυτή η λαίλαπα του "εκσυγχρονισμού" δεν άφησε αλώβητα μήτε τα κοιμητήρια. Δυστυχώς καταστράφηκαν ολοσχερώς τα Μουσουλμανικά μνημεία των Τούρκων και των Αλβανών της πόλης, όπως και τα Ισραηλίτικα κατόπιν από τους Γερμανούς το 1943, παρέμειναν όμως αυτά των Ορθοδόξων, των Διαμαρτυρομένων και των Αρμενίων. Σώθηκαν ακόμη τα δύο στρατιωτικά του πρώτου παγκοσμίου πολέμου, αυτά του Ζεϊτενλίκ και του Ασβεστοχωριού και δύο του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου στην Καλαμαριά και στο Ελευθέριο-Κορδελιό. Εντύπωση προκα-

**LUIGI LAMBERTI «Raccolta dei piu interessanti Piani dei Porti e delle Rade dei Mari» Λιβόρνο 1871.** (Διαστ: 15,5X20,5 εκ. λιθογραφία). Πορτολάνος του

κόλπου της Θεσσαλονίκης. Παρ' όλη τη μικρή του κλίμακα, μας δίνει την πληροφορία ότι ο Αζιός είναι πλωτός, αναφέρει την ύπαρξη κάποιου πύργου κοντά στη διασταύρωση της Γεωργικής σχολής, και την ύπαρξη πύργων και Βενετσιάνικων ερειπίων στην ανατολική ακτή του Θερμαϊκού. Επίσης τις θέσεις των αρχαίων τύμβων. Η πόλη φαίνεται περιορισμένη εντός των τειχών και η ονομασία της Θεσσαλονίκης γράφεται και στα Ελληνικά.



λούν οι νερόμυλοι, οι βυζαντινοί και βενετσιάνικοι πύργοι, τα μοναστηριακά κτίσματα, τα χάνια, οι ιαματικές πηγές, οι εγκαταστάσεις των παλιών λουτρών και οι γέφυρες που οι χαρτογράφοι αναφέρουν τα δομικά υλικά με τα οποία ήταν κατασκευασμένες. Είναι σκόπιμο ν' αναφέρω ότι πολλά από τα παραπάνω μνημεία δεν υπάρχουν πλέον.

Συνοψίζοντας, θα ήθελα να επισημάνω την αξία των παλιών χαρτών όσον αφορά τη μελέτη της ιστορίας μιας περιοχής. Ειδικά για την Θεσσαλονίκη η αξία αυτή είναι μεγαλύτερη λόγω της άγνοιας ακόμη και του πρόσφατου παρελθόντος της πόλης, γεγονός που οφείλεται στη μεταφορά των αρχείων της πόλης στην Κωνσταντινούπολη από τους Τούρκους το '12, στην πυρκαγιά του '17, διότι κήκε το κεντρικότερο σημείο της πόλης, όπως και στην αλλαγή της σύνθεσης του πληθυσμού. Σε ότι αφορά το τελευταίο, θέλω να επισημάνω ότι η αλλαγή αυτή επεκτάθηκε σε όλο το μωσαϊκό των εθνοτήτων που κατοικούσαν στην πόλη, συμπεριλαμβανομένων και των Ελλήνων κατοίκων της. Οι τελευταίοι μετανάστευσαν στο εξωτερικό αλλά κυρίως στην Αθήνα. Αυτό αποδεικνύεται στατιστικά από τα ονόματα των προπολεμικών τηλεφωνικών καταλόγων της Θεσσαλονίκης, που από τα Ελληνικά ονοματεπώνυμα παρέμειναν ελάχιστα στην πόλη. Αυτό το γεγονός έχει ακόμη μεγαλύτερη βαρύτητα, αν λάβουμε υπ' όψιν ποιοτικά δεδομένα, διότι είναι πολύ εύκολο να φανταστούμε το κοινωνικό στάτους των ανθρώπων που μπορούσαν να διαθέτουν τηλέφωνο στην δεκαετία του 1920. Συνεπώς αποδεικνύεται ότι και ο Ελληνικός πληθυσμός της πόλης άλλαξε δραματικά. Οι κυριότερες αιτίες υπήρξαν η υποβάθμιση της πόλης μετά την απελευθέρωσή της λόγω του περιορισμού της φυσικής της ενδοχώρας, ο ασφυκτικός συγκεντρωτισμός του Ελληνικού κράτους και η μαζική απώλεια του παραδοσιακού της πληθυσμού, που υπήρξε η κινητήρια δύναμη της οικονομίας της περιοχής, όπως οι Ισραηλίτες, που πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι οι οριζόντες τους ήταν πολυπολιτισμικοί,

διότι προέρχονταν απ' όλα σχεδόν τα σημεία της Ευρώπης, ή οι Φραγκολεβαντίνοι που δραστηριοποιούνταν σε όλους τους τομείς από το εμπόριο και την βιομηχανία μέχρι τις υπηρεσίες, ή οι Αρμένιοι, που κι αυτοί παλιννόστησαν σε μεγάλο ποσοστό στην Αρμενία μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, ήταν δε, अपαράμιλλοι μάστορες στην κατεργασία μετάλλων, ξυλείας και στην αργυροχορυσσογία.

Είναι πρόκληση ν' ανακαλύπτεις το χαμένο παρελθόν τούτης της πόλης προσπαθώντας να συναρμολογήσεις τις ψηφίδες ενός μωσαϊκού, που ωστόσο η ομορφιά και η γοητεία του οφείλονταν στην αντίθεση και την πολυμέρεια των χρωμάτων του και όχι σε κάποια ομοιογένεια που συγκεντρωμένα κέντρα τη θεώρησαν ως πανάκεια.

Κοινωνήσα τούτη την πόλη, μέσα από τα σοκάκια της, γεύτηκα τις νοστιμιές της στα καπηλεία της, μύρισα το αγιόκλημα και την γλυτίνα στους πάνω μαχαλάδες της, συνομίλησα με τον Βάσκο στο ψηφιδωτό του Όσιου Δαυίδ, ψηλάφισα στην πύλη της Αννας της Παλαιολογίνας την παρουσία της.

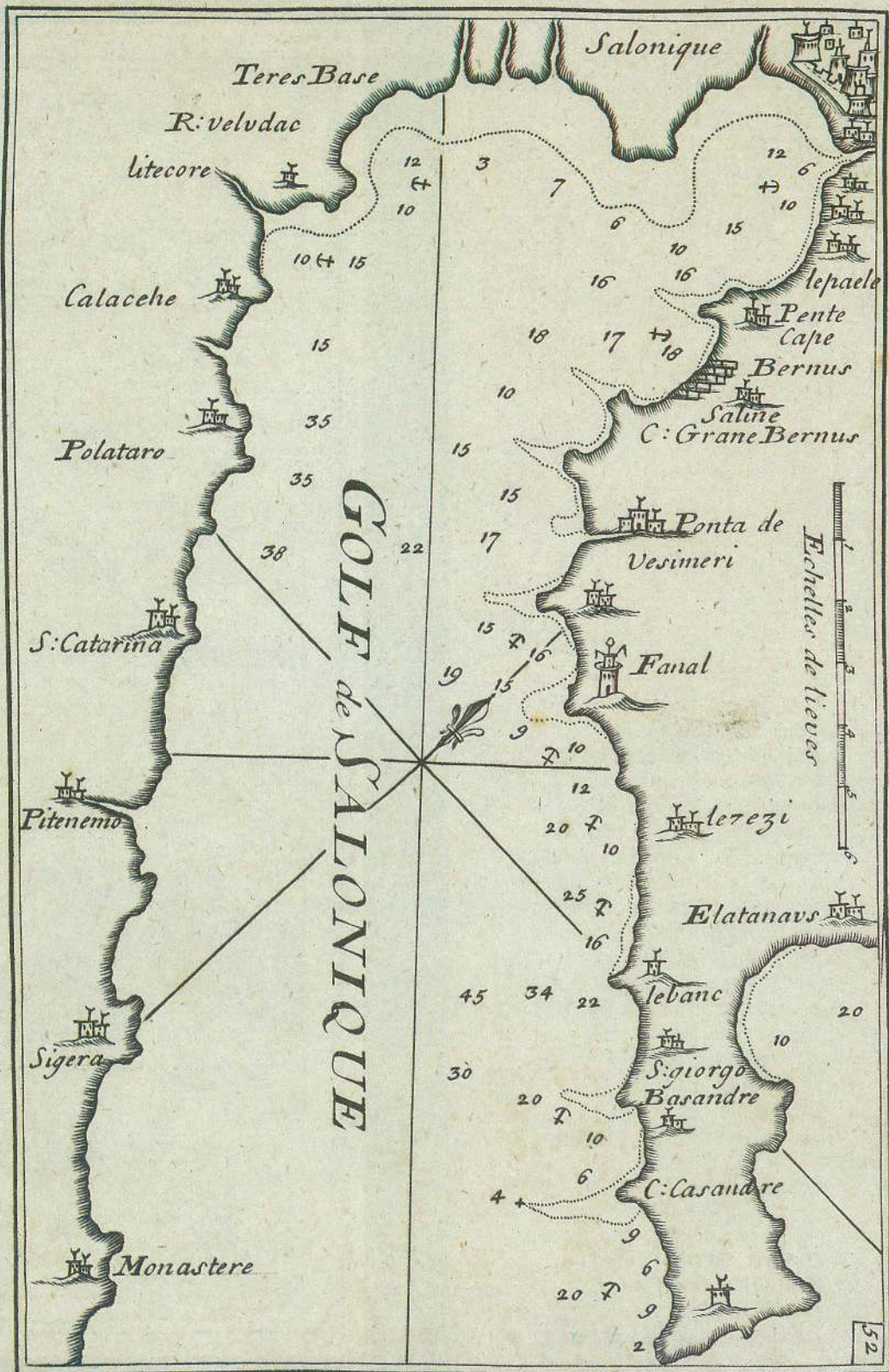
Δισθάνθηκα το ασπί του Δαυίδ, σαν καρφί τα στήθια μου να ματώνει, αφουγκράστηκα την αγωνία των Ρωμών, που τουρκεψανε και την γενέθλια πόλη εγκαταλείπανε σαν ροβολουύσανε σε ξένους τόπους, θύματα κι αυτοί της ιστορίας. Τουρκαλάδες τους είπανε, κι ήτανε Ρωμοί απ' τα γεννοφάρσκια τους.

Ένοιωσα το αίμα των τουφεκισμένων αδελφών στο "κόκκινο σπίτι", πλάι στο νταμάρι, δικαιοσύνη να ζητά και την κραυγή των αδικασκοτωμένων αγωνιστών που οραματίστηκαν μιαν άλλη κοινωνία.

Έμαθα το "καρντασιλίκι" να το θεωρώ ιδιότητα πέρα από θρησκείες, έθιμα, γλώσσες και εθνότητες. Είναι απλά έκφραση της αδελφοσύνης, της νομοπροσύνης και της ανεκτικότητας των ανθρώπων αλλά και η κοινωνία με τα μυστικά και τον σφυγμό τούτης της πόλης. Ευχαριστίες οφείλω στον φίλο Γιώργο Φερραίο για τις πολύτιμες πληροφορίες και υποδείξεις τους.

**J.G. ALAGNA <<A complete set of new charts of Portugal and the Mediterranean>> Λονδίνο 1764 εκδ. Mount and Page (Διαστ. 12,5X19,5 εκ. χαλκογραφία). Σ' αυτό το χάρτη η παρουσία ομάδας κτιρίων στο σημείο όπου βρίσκεται η Θεσσαλονίκη, σημειολογικά δηλώνει τη σπουδαιότητα της πόλης. Η συγκριτική κλίμακα των μονάδων μήκους εκφράζεται σε λέυγες και ο χαρτογράφος εφιστά την προσοχή των ναυτικών στα επικίνδυνα αβαθή του κόλπου που σημειώνονται με διακεκομμένες γραμμές. Ο Alagna κατατάσσεται στην Αγγλική σχολή χαρτογραφίας παρ' όλο που ήταν Ιταλός από τη Μεσοήνη, γιατί εργάστηκε στην Αγγλία.**







Συντ/χης Ι. Κοκκίδης. Εκδ.  
Καισαροβασιλικό Στρατιωτικό  
Γεωγραφικό Ινστιτούτο της  
Βιέννης 1884. (Διαστ. 51X45 εκ.  
λιθογραφία). Στο χάρτη φαίνεται η  
αποξηρανθείσα κατά το μεσοπόλεμο  
λίμνη των Γιαννισών (Γιαννίτσας), ο  
παλιός ρούς του Λουδία ποταμού,  
όπως και η πρώτη σιδηροδρομική  
γραμμή που ένωσε το 1871 τη  
Θεσσαλονίκη με τα Σκόπια. Η πόλη  
είναι περιορισμένη εντός των τειχών  
και διακρίνουμε πολύ αραιές  
εγκαταστάσεις κατά μήκος του  
Νοτιοανατολικού και του  
Βορειοδυτικού της άξονα.  
Χαρακτηριστική είναι η πληθώρα των  
Αγιορείτικων μετοχιών στην  
Ανατολική ακτή του Θερμαϊκού, όπως  
και ορισμένα τοπωνύμια που  
αποδίδονται όπως τα άκουγαν οι  
Αυστριακοί από τους ντόπιους.  
Αξιοπεριεργη είναι η ύπαρξη  
λοιμοκαθακτηρίου στην περιοχή της  
Περαίας, σύμφωνα με το χάρτη.

Φ. II

