

«Ένα οδοιπορικό στα μονοπάτια της ιστορίας της Δυτικής Θεσσαλονίκης»

Ο Πρόεδρος του Κέντρου Ιστορίας Αμπελοκήπων Θεσσαλονίκης κ. Γρηγόριος Μπρέντας ξετυλίγει το κουβάρι της ιστορίας της Δυτικής Θεσσαλονίκης μέσα από ένα οδοιπορικό στα τοπωνύμια του Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης αναζητώντας ίχνη του παρελθόντος σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο αστικό τοπίο.

ΖΕΙΤΕΝΛΙΚ

Ζέιτενλικ (Ελαιώνας). Ένας χώρος φορτισμένος με παλιές σκληρές ιστορίες. Ένα τοπωνύμιο ξεχασμένο για τους πολλούς,

Στον Μέγα Οδηγό Θεσσαλονίκης και Περιχώρων 1932-1933 διαβάζουμε στο αντίστοιχο λήμμα: Ζέιτενλικ (κάτοικοι 500) Κείται ΒΔ της πόλεως και αριστερά της οδού Λαγκαδά συνορευόμενος με τον συνοικισμό Λεμπέτ και του στρατοπέδου πυροβολικού «Π. Μελάς». Εκ των 500 περίπου κατοίκων του συνοικισμού οι ημίσεις τυγχάνοντες Αρμενοκαθολικοί πρόσφυγες εκ Μικράς Ασίας, στεγάζονται εντός του μοναστηρίου των καθολικών «Ζέιτενλικ» οι δε έτεροι Έλληνες οι πλείστοι, πρόσφυγες διαμένουσι πέριξ της μονής εις ξύλινα παραπήγματα.

Σε μια άκρη του δήμου Αμπελοκήπων σήμερα απαντούμε τα τελευταία εναπομείναντα ξύλινα παραπήγματα, εκεί στην οδό Διός, ένα ελάχιστο δείγμα προσφυγικών κατοικιών που η ιστορική τύχη και η ατυχία των κατοίκων της, τα κράτησαν ανέπαφα ως τις μέρες μας. Κάποια σπιτάκια, ετοιμόρροπα πλέον, που από ένα καπρίτσιο της τύχης παραμένουν όπως κτίστηκαν πριν από το 1922, κυρίως από Αρμένιους.

Ένας παράδεισος για τους ρέκτες της ιστορικής τεκμηρίωσης, ένας χώρος απόγνωσης, κυρίως την νύκτα, για τους κατοίκους.

Δίπλα στα σπιτάκια αυτά και πάντα μέσα στα όρια του δήμου Αμπελοκήπων ξανοίγεται χώρος των Συμμαχικών νεκροταφείων του Ζέιτενλικ.

Η επιλογή του χώρου έγινε ίσως λόγω της γεινιάσεώς τους με τα κοιμητήρια των καθολικών και οι πρώτες ταφές έγιναν κατά την διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Αμέσως μετά το τέλος του πολέμου διοικήσεις των συμμάχων εξέφρασαν την επιθυμία τους να δημιουργηθούν διαρκή νεκροταφεία για τους αποθανόντες στην Ελλάδα στρατιώτες τους κατά την διάρκεια του πολέμου. Η Ελληνική κυβέρνηση αποδεχόμενη το αίτημά τους αγόρασε την γη που της υποδείχθει και τους παραχώρησε την επικαρπία,

προβλέποντας ότι οι δαπάνες για την συντήρηση των νεκροταφείων βαραίνουν αποκλειστικά τις συμμαχικές κυβερνήσεις .

Η συμφωνία υπογράφηκε τον Νοέμβριο του 1918, δημιουργώντας έτσι τον χώρο της συμμαχικής νεκρόπολης του Ζέιτενλικ όπου αναπαύονται 8000 χιλιάδες Σέρβοι, 9000 Γάλλοι, 1.700 Άγγλοι και 400 Ρώσοι στρατιώτες δημιουργώντας το μεγαλύτερο συμμαχικό νεκροταφείο του Α΄ παγκοσμίου πολέμου στα Βαλκάνια.

Ένας χώρος ιερός. Ένας χώρος μνήμης και προσκυνήματος επίσημα δύο φορές τον χρόνο, αλλά για τους Σέρβους ένας χώρος θυσίας και σε κάθε ευκαιρία δείχνουν την ευγνωμοσύνη τους. Χαρακτηριστικά κατά πρώτη του επίσκεψη στην Ελλάδα στις αρχές της δεκαετίας του '50 , ο Τίτο προέταξε όλων των εκδηλώσεων και επαφών του το προσκύνημα στο Ζέιτενλικ. Αλλά και ο Γάλλος πρόξενος πρόσφατα εξεδήλωσε την έκπληξή του από τον μεγάλο αριθμό των αιτήσεων που καταφθάνουν στο προξενείο εκ μέρους Γάλλων που αναζητούν τους τάφους και

ίχνη κάποιου προγόνου που χάθηκε στο Ανατολικό Μέτωπο.

Το καθήκον της απόδοσης τιμής και προς τους χιλιάδες Έλληνες νεκρούς, άμαχους και στρατιώτες, του Α΄ παγκοσμίου πολέμου μας επιβάλλει απλώς να αναφέρουμε ότι βρίσκονται θαμμένοι και λησμονημένοι σε άλλες περιοχές. Τους θυμόμαστε διαβάζοντας την « Ζωή εν τάφω» του Μυριβήλη ή κάποιο ειδικό ιστορικό σύγγραμμα. Και μετά η λήθη.

ΚΑΘΟΛΙΚΟ ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ

Το νεκροταφείο των καθολικών, άγνωστο στους πολλούς , βρίσκεται σε μια άκρη των Αμπελοκήπων, στριμωγμένο πίσω από τα συμμαχικά νεκροταφεία , προκαλώντας τα γνωστά συναισθήματα στους περιοίκους και τους περαστικούς.

Ποιος λόγος άραγε θα ωθούσε κάποιον να επισκεφτεί έναν τέτοιο χώρο; Η περιέργεια ίσως . Ένας φιλίστωρ πιθανόν θα εμβάθυνε περισσότερο και θα έψαχνε να βρει το νήμα της ιστορικής συνέχειας. Κάπου θα διάβασε ότι μεταξύ του 1860 και του 1867 ιδρύεται το Καθολικό νεκροταφείο του Αγίου Βικεντίου του Παύλου, στη σημερινή του θέση πίσω δηλαδή από τα συμμαχικά νεκροταφεία του Ζέιπενλικ. Μέχρι το 1860 τουλάχιστον οι νεκροί των καθολικών ενταφιάζονται στο καθολικό νεκροταφείο που βρισκόταν έξω από την πύλη της Καλαμαριάς. « Ου μακράν του Μεβληχανέ ευρίσκεται και το Νεκροταφείον της Δυτικής Κοινότητος και παρ' αυτώ κομψόν οίκημα χρησιμεύον ως Ορφανοτροφείον συντηρούμενον υπο των αδελφών του ελέους»γράφει ο Μωραιτόπουλος στα 1882.

Όποιος όμως και να είναι ο λόγος για επίσκεψη στα καθολικά νεκροταφεία, αυτό που κυρίως σε ξαφνιάζει, εκτός από τους μνημειακού χαρακτήρα οικογενειακούς τάφους, είναι οι χρονολογίες .Οι παλαιότεροι χρονολογούνται στις αρχές του 1860 . Υπάρχει και ο οικογενειακός τάφος των Κόχ με χρονολογία 1775 . Πολύ από αυτούς ξεχασμένοι σήμερα ίσως ήταν σημαίνουσες προσωπικότητες της Θεσσαλονίκης. Άξιος για κάθε τιμή και μνημόνευση. Παράδειγμα οι Κόχ. Είναι γνωστό ότι ο Πέτρος Κόχ ,για τα χρόνια 1761-1786 και ο γιος του για τα χρόνια 1786-1797 υπήρξαν οι τελευταίοι πρόξενοι της Βενετίας στη Θεσσαλονίκη.

Ο τάφος όμως που στην αρχή προκαλεί έκπληξη στον γνώστη-λάτρη των της Θεσσαλονίκης πραγμάτων και στη συνέχεια εκείνο το αίσθημα της σπουδαίας ανακάλυψης, είναι ο λιτός, γυμνός από κάθε ξεχωριστό στοιχείο τάφος, ενός από τους μεγαλύτερους αρχιτέκτονες της Θεσσαλονίκης .Ο οικογενειακός τάφος του Vitaliano Poselli για την μνήμη του οποίου ο Γιώργος Ιωάννου έγραφε το 1980:

« Πόσο γρήγορα , πόσο εύκολα , πόσο ολοκληρωτικά , μπορεί να σβήσει ένα όνομα με τεράστια προσφορά, τόσο εμφανή μάλιστα, μέσα σε μια κοινωνία αδιάφορη για κάθε δημιουργία και για κάθε βαθύτερη πληροφορία σχετική με τα πράγματα με τα οποία είναι τόσο δεμένη! Δεν αποτελεί, λοιπόν, μόνο τωρινό φαινόμενο η αδιαφορία για το πρόσωπο των δημιουργών και μάλιστα αυτού του είδους. Είναι παραδοσιακό φαινόμενο.

Ο Poselli γεννήθηκε τον Ιούνιο του 1838 στην Σικελία. Τα πρώτα του έργα τα έκτισε στην Κατάνη. Από το 1867 έως το 1888 ζει και εργάζεται στην Κωνσταντινούπολη. Το 1888 αμέσως μετά τον γάμο του με Ιταλίδα Luisa Sancchioni εγκαθίσταται μόνιμα στην Θεσσαλονίκη στην οδό Δαγκλή. Εδώ

γεννήθηκαν και τα οκτώ παιδιά τους. Στα έξι αγόρια του έδωσε ονόματα αριθμών: Primo, Secondo, Terzo, Quarto, Quinto και Sesto ή Emilio.

Για την προσφορά του στην Θεσσαλονίκη ο σουλτάνος Αβδούλ Χαμίτ ο Β΄ τον τίμησε με παράσημο και για το κτίσιμο της καθολικής εκκλησίας του δόθηκε εύφημος μνεία . Πέθανε στις 23 Σεπτεμβρίου του 1918.

Τα έργα του στην Θεσσαλονίκη είναι:

Το γνωστό μας Διοικητήριο (1891) άλλοτε κονάκι του Τούρκου κυβερνήτη της Θεσσαλονίκης

Το κτίριο της Φιλοσοφικής σχολής (1888) κτίστηκε από το Τούρκικο Δημόσιο για να στεγάσει την Δημόσια Προπαρασκευαστική Σχολή των διοικητικών υπαλλήλων. Το 1927 μεταφέρθηκε εδώ το πανεπιστήμιο της Θεσσαλονίκης .

Το Γ΄ Σώμα στρατού (γύρω στα 1890) στην Λεωφόρο Στρατού, που στέγασε την Προσωρινή κυβέρνηση Βενιζέλου μετά το κίνημα της Εθνικής Αμύνης το 1916.

Η Καθολική εκκλησία (1897) στην οδό Φράγκων και η Αρμένικη εκκλησία (1903) στην οδό Διαλέττη,

το Γενί τζαμί το γνωστό και ως Παλιό Αρχαιολογικό Μουσείο, το οποίο κτίστηκε το 1902 σα τζαμί των Ντονμέδων, των Εβραίων δηλαδή που ασπάσθηκαν τον μουσουλμανισμό. Από το 1925 έως το 1968το Γενί τζαμί χρησιμοποιείται ως αρχαιολογικό μουσείο και σήμερα ως χώρος αποθήκευσης του Αρχαιολογικού μουσείου Θεσσαλονίκης.

Η Τράπεζα Θεσσαλονίκης στην πλατεία Χρηματηστηρίου κτίστηκε το 1907 και από το 1954 μετονομάστηκε σε Στοά Μαλακοπή .

Η Villa Allatini (1895) το σημερινό κτίριο της Νομαρχίας, γνωστή παλαιότερα ως η μεγαλύτερη και πολυτελέστερη Villa της πόλης που από το 1909 έως το 1912 χρησιμοποιήθηκε σαν χώρος για την φυλάκιση του σουλτάνου Αβδούλ Χαμίτ του Β΄ από τους Νεότουρκους.

Οι Μύλοι Allatini (1898) ελάχιστα διατηρούν την αρχική τους μορφή, όπως και η Villa Morpurgo στην περιοχή του Ντεπώ

Έργα του Poselli μη σωζόμενα είναι η Villa Ida (στο τέλος της δεκαετίας 1880) διώροφη κατοικία με τεράστιο κήπο επί της Βασ Όλγας κατεδαφίστηκε το 1959 , ενώ η Villa Μπαρτζακιάν (1907)επίσης επι της Όλγας, κατεδαφίστηκε το 1961. Η στοά Lombardo στην οδό Λέοντος Σοφού και Φράγκων γκρεμίστηκε το 1967 , ενώ στην στοά Saul μετα την πυρκαγιά του 1917 και τις προσθήκες που ακολούθησαν δεν έμεινε κανένα στοιχείο από το αρχικό κτίριο. Όσο για την συναγωγή των Εβραίων Bet-Saul (1898)

ανατινάχθηκε και καταστράφηκε συθέμελα από τους Γερμανούς κατακτητές το 1943.

Εκεί λοιπόν στα καθολικά νεκροταφεία που μόνο απέχθεια και αδημονία για την απομάκρυνση τους δημιουργούν στους περίοικους , βρίσκονται μνημεία και νεκροί που η αναφορά σε αυτούς περιποιεί τιμή για τους Αμπελόκηπους .

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ο αρχιτέκτονας Vitaliano Poselli . Β. Κολώνας –Λ. Παπαματθαιάκη

Από το Βαρδάρι ως το Δερβένι Σ. Λαζαρίδης

Ιστορία της Θεσσαλονίκης Α. Παπαγιαννόπουλος

ΜΟΝΗ ΛΑΖΑΡΙΣΤΩΝ

« Εκ της πύλης του Βαρδάρ... η οδός προς Σέρρας ομαλώς βαίνουσα παρέρχεται της αριστερόθεν Μονής Καλογραιών (Καθολικών) εν ή σχολείον και νοσοκομείον. Η μονή αύτη κείται αριστερόθεν της οδού, δεξιόθεν δε δεξαμενή (κοινώς χαβούζα), παρά τη οποίαν το θέρος κατασκηλώνει το ιππικόν».

(Ν. Σχινάς 1886).

Τον Αύγουστο του 1858 επισκέφθηκε τον επικεφαλή της αποστολής των Λαζαριστών της Θεσσαλονίκης, πατέρα Turgoques , μια ομάδα Βουλγάρων από το Κιλκίς και του ζήτησαν να διαβιβάσει ένα υπόμνημά τους προς τον εκπρόσωπο του Πάπα στην Κωνσταντινούπολη. Με το υπόμνημα αυτό , που υπογράφεται από 79 άτομα –από τα οποία 4 ιερείς –οι Βούλγαροι ζητούν από τους καθολικούς να στρέψουν την προσοχή τους στην εκπαίδευση των παιδιών τους.

Αυτή, σύμφωνα με τον Turgoques, είναι η πρώτη επίσημη προσπάθεια των Βουλγάρων για ένωση με την Ρώμη και οι Λαζαριστές της Θεσσαλονίκης με χαρά αναλαμβάνουν μια τέτοια αποστολή. Το σχολείο αυτό λειτούργησε την ίδια κιόλας χρονιά σε κτίρια των καθολικών μέσα στην πόλη.

Την επόμενη χρονιά το 1859 αγοράζεται για πρώτη φορά γη έκτασης 270 στρεμμάτων από τους Λαζαριστές ,στην δυτική πλευρά της οδού Λαγκαδά. Το 1861 εγκαθίστανται στο Ζέιτενλικ οι αδελφές του Ελέους και ιδρύουν το πρώτο παιδικό άσυλο το 1862. Το μοναστικό τάγμα που ανήκαν οι καλόγριες του « Αγίου Βικεντίου του Παύλου της Καθολικής Εκκλησίας» ονομαζόταν και Λαζαριστές από το όνομα St. Lazare, δρόμο του Παρισιού, όπου είχαν την έδρα τους. Το 1864 οι Βουλγαρόπαιδες οικοτρόφοι των Λαζαριστών μετακομίζουν από τα κτίρια της καθολικής ενορίας του κέντρου της πόλης ,στις νέες εγκαταστάσεις των αδελφών του Ελέους στο Ζέιτενλικ.

Απέναντι από τη μονή των καλογριών, το 1883 αγοράστηκε μια ακόμη έκταση 76 στρεμμάτων όπου σε ένα τμήμα της κτίστηκε το 1886 το «Βουλγαρικό Καθολικό Σεμινάριο του Ζέιτενλικ»,το ιεροσπουδαστήριο δηλαδή των μοναχών του Τάγματος, σύμφωνα με σχέδια του αρχιτέκτονα αδελφού Aubauef. Προοριζόταν για την μόρφωση καθολικών ιερωμένων ,κυρίως Βουλγάρων, και περιελάμβανε ιεροσπουδαστήριο, οικοτροφείο, σχολείο και οργανωμένο κήπο.

Τα σχέδια των Ουνιτών για την δημιουργία ενός ισχυρού προσηλυτευτικού κέντρου αρχίζουν να πραγματώνονται. Η διδασκαλεία στο νέο κτίριο αρχίζει το 1886 με 68 παιδιά και 8 καθηγητές. Φραγμό όμως στα σχέδια της Ουνίας έρχεται να βάλει η ίδρυση της Βουλγάρικης εξαρχίας το 1871 και η ίδρυση το 1880 Βουλγαρικού Γυμνασίου μέσα στην Θεσσαλονίκη

με συνέπεια οι φιλοδοξίες των Λαζαριστών για ένωση των Βουλγάρων με την Ρώμη να εξασθενίσουν.

Τα χρόνια που ακολουθούν είναι ταραγμένα. Ο ιδεολογικός και πολιτικός πόλεμος μεταξύ Ελλήνων και Βουλγάρων περνάει στην ένοπλη φάση του, ο Μακεδονικός Αγώνας ανάβει και οι απόφοιτοι του Ζείτενλικ βρίσκονται στην πρώτη γραμμή. Ο Βούλγαρος Stamon σε εργασία του που δημοσιεύθηκε το 1934 στα Σόφια γράφει «...Οι δάσκαλοι και οι μαθητές του Ζείτενλικ συχνά ήταν σε επαφή με τους επαναστάτες αρχηγούς. Αυτοί ήταν οι καλύτεροι και πιο πιστοί τους σύμμαχοι....Κάποιοι πέθαναν μ' ένα πιστόλι στο χέρι, κάποιοι κρεμάστηκαν από τις Τούρκικες αρχές κάποιοι άλλοι πέθαναν σ' έναν άνισο πόλεμο με τον εχθρό (εννοεί τους Έλληνες)...» Από την άλλη πλευρά ο Χατζηκυριάκου στα 1906 γράφει «..οι προσήλυτοι ούτοι του Ουνιτισμού ανεδείχθησαν οι μάλλον έμπιστοι του Βουλγαρικού δολοφονικού κομιτάτου, διαπράξαντες υπό την σκέπην του καθολικού κλήρου ,μυσαρά καθ' Ελλήνων εγκλήματα».

Το 1909 το οικοτροφείο έτρεφε 27 ορφανά παιδιά Βουλγάρων και λίγους καθολικούς ενώ στο ιεροσπουδαστήριο φοιτούσαν 56 μαθητές. Αυτήν την περίοδο μετατράπηκε σε γεωργική σχολή απόρων παιδιών.

Μετά το 1912 και την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης από τους Τούρκους το «Σεμινάριο» έκλεισε λόγω του περιέργου ρόλου του για την υποστήριξη των Βουλγαρικών συμφερόντων. Τα κτίρια λειτουργούσαν πλέον σαν σχολεία του Λατινικού τυπικού έως το 1917 οπότε και μετατράπηκαν σε γαλλικό στρατιωτικό νοσοκομείο, λόγω του πρώτου μεγάλου πολέμου, ενώ ιεροσπουδαστήριο έγινε έδρα της Αντάντ.

Στη Μικρασιατική καταστροφή η μονή λειτούργησε σαν διαμετακομιστικό κέντρο των καθολικών προσφύγων. Τα ορφανοτροφείο συνέχισε να λειτουργεί σε μια πτέρυγα του κτίσματος φιλοξενώντας 15-40 ορφανά.

Στην περίοδο της κατοχής καταλήφθηκε από τα γερμανικά στρατεύματα και τα παιδιά μεταφέρθηκαν στο ΠαρθENAγωγείο της αποστολής στο γνωστό Καλαμαρί. Αμέσως μετά την γερμανική κατοχή τα κτίρια κατοικήθηκαν από οικογένειες διάφορου προέλευσης, αστέγους, απόρους κλπ., ενώ το ισόγειο της Ν.Α. πτέρυγας καταλήφθηκε από караγωγούς .

Το 1974-75 μισθώθηκαν από το Αποστολικό Βικαριάτο, οι ισόγειοι χώροι της Β.Α. πτέρυγας σαν αποθήκες. Κατά την ανέγερση της διπλανής καπναποθήκης κατεδαφίστηκε ο καθολικός ναός της μονής.

Μετά τον σεισμό του 78' οι όροφοι εγκαταλείφθηκαν, το κτίριο άρχισε να ερειπώνεται και κάθε ξύλινο στοιχείο, πόρτες, παράθυρα, κουπαστές, εξαφανίσθηκε κυρίως ως καύσιμη ύλη ενώ το κτίριο χαρακτηρίστηκε «κόκκινο». Κατεδαφίστηκε ολόκληρη η στέγη της Ν.Α. πτέρυγας και για ένα

διάστημα του 1982 καταλήφθηκε από οικογένειες τσιγγάνων. Μετά την απομάκρυνσή τους το ισόγειο χρησιμοποιήθηκε σαν αποθήκη ανταλλακτικών αυτοκινήτων.

Το 1982 οι ιδιοκτήτες ζήτησαν την κατεδάφιση όλου του κτιρίου και το 1983 η Δ/ση πολεοδομίας συνέταξε «έκθεση επικινδύνου κτίσματος. Το μνημείο, όπως τόσα άλλα, με όλους τους τύπους έβαινε προς εξαφάνιση.

Ευτυχώς ο δήμος Σταυρούπολης έγκαιρα ζήτησε την απαλλοτρίωση του ακινήτου εκπονώντας παράλληλα μελέτη για την αξιοποίηση του κτίσματος σαν πολιτιστικού κέντρου. Το μνημείο διασώθηκε, οι Δυτικές συνοικίες απέκτησαν έναν πνεύμονα πολιτισμού και έμεινε η πικρία που αφήνει η διαπίστωση για τις χαμένες ομορφιές της Θεσσαλονίκης. Μνημεία ,κτίρια, τόποι που χάθηκαν γιατί κάποιοι υπεύθυνοι αδιαφορήσαν η υπέκυψαν σε συμφέροντα και οι Θεσσαλονικείς δεν αντέδρασαν με την δύναμη που τους δίνει η αγάπη για την πόλη τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Από το Βαρδάρι ως το Δερβένι. Σ. Λαζαρίδης (Εκτενή αποσπάσματα)
2. Θεσσαλονίκης τοπιογραφία. Χ. Ζαφείρης.
3. Ιστορία της Θεσσαλονίκης .Α. Παπαγιαννόπουλος

ΤΟ ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ ΤΗΣ ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ

Κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας – μη λησμονούμε ότι η Θεσσαλονίκη απελευθερώθηκε το 1912- και για αιώνες, ταφές γινόταν τόσο εντός όσο και εκτός των τειχών της πόλης, σε τόσα πολλά σημεία ώστε μπορούμε να υποθέσουμε ότι οι ενταφιασμοί γινόταν χωρίς ουσιαστικό έλεγχο από τις αρχές. Από αρχαιοτάτων χρόνων όμως στην εκτός των τειχών Θεσσαλονίκη, υπήρχαν δύο κυρίως χώροι ταφής, χωρίς σαφή όρια. Στα ανατολικά ο χώρος που μέρος του σήμερα καταλαμβάνει η Ευαγγελίστρια, το Πανεπιστήμιο και η Διεθνής Έκθεση και στα δυτικά ο χώρος της Αγίας Παρασκευής, επίσης μεγαλύτερος από αυτόν που τελικά περιτειχίστηκε. Έτσι τον 19^ο αιώνα υπήρχε ακόμη σε χρήση – έστω και σε κακή κατάσταση – ένα χριστιανικό δυτικό νεκροταφείο. Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα η Οθωμανική Αυτοκρατορία, ακολουθώντας τον τύπο οργανώσεως κοιμητηρίων στην Ευρώπη, ενδιαφέρθηκε και για αυτά της επικράτειας. Το Οικουμενικό Πατριαρχείο εκμεταλλευόμενο τους νόμους που εκδόθηκαν για τον σκοπό αυτόν, ζήτησε με εγκυκλίους του από τις τοπικές μητροπόλεις να κινηθούν τάχιστα.

Μην ξεχνούμε ότι η περίοδος αυτή σημαδεύεται από την ίδρυση της Βουλγάρικης Εξαρχίας, και συνεπακόλουθα τον έντονο ανταγωνισμό του Βουλγάρικου με το Ελληνικό στοιχείο και τις απαρχές του Μακεδονικού αγώνα.

Αντιδρώντας και θέλοντας να προλάβει τις παράλληλες ενέργειες της βουλγαρικής κοινότητας που διεκδικούσε τους ίδιους χώρους, ο μητροπολίτης Θεσσαλονίκης Ιωακείμ και μετέπειτα πατριάρχης Ιωακείμ Γ΄ κινητοποίησε άμεσα την Ελληνική κοινότητα.

Η κοινοτική Ελληνορθόδοξος δημογεροντία αποζητώντας αφ' ενός την δημιουργία συγχρόνων κοιμητηρίων, διότι « κατά το έτος 1875 τα δύο νεκροταφεία της ημετέρας κοινότητας ήσαν εγκαταλελειμμένα, απεριτείχιστα και προκαλούντα δικαίως τσαούτα σχόλια των ξένων εις βάρος της ημετέρας κοινότητας...» και αφ' ετέρου να προλάβει τα σχέδια της ομόλογης Βουλγαρικής που ζητούσε επέκταση των ήδη υπάρχοντων δικών της – τόσο στην περιοχή της Ευαγγελίστριας όσο και της Αγίας Παρασκευής όπου υπήρχε μικρό Βουλγάρικο νεκροταφείο πέντε τάφων- ανέθεσε στην Φιλόπτωχο Αδελφότητα την παράκαμψη των νομικών κωλυμάτων και την οργάνωση των δύο κοιμητηρίων.

Ως προς τα νομικά προβλήματα έπρεπε να υπερκεραστεί το γεγονός ότι κατά τον Οθωμανικό νόμο κοιμητήρια μπορούσαν να δημιουργηθούν μόνο σε ιδιοκτησίες που υπάγονταν στην κατηγορία των νεκρών γαιών (μεβκάτ), δηλαδή περιοχές που δεν ανήκαν σε κανένα, δεν ήταν βοσκές ή δάση και βρισκόταν μακριά από κατοικημένο τόπο δηλαδή σε απόσταση άνω της μισής ώρας, ώστε να μην ακούγεται η φωνή μεγάλωφωνου άνδρα. Τόσο όμως ο

χώρος της Ευαγγελίστριας, όσο και της Αγίας Παρασκευής βρισκόταν κοντά στην πόλη και δεν ήταν νεκρή γη αλλά ανήκε στην κατηγορία των δημοσίων κτημάτων που ήταν αφημένα σε κοινή χρήση των κατοίκων της πόλης (μετρουκέ).

Η Φιλοπτώχος Αδελφότητα των ανδρών ήταν ο πλέον κατάλληλος φορέας για την επίλυση τόσο αυτού του προβλήματος, όσο και των Βουλγάρικων διεκδικήσεων. Η Αδελφότητα ιδρύθηκε τον Δεκέμβρη του 1872 από αντιπροσώπους των ισναφιών της Θεσσαλονίκης. Τα επιφανή της μέλη ασκούσαν σημαντική επιρροή στις οθωμανικές αρχές, μεγάλη ικανότητα σε παρασκηνακές διεργασίες και παράλληλα, με τα απαραίτητα φιλοδωρήματα, καταφέρνει να της επιδικαστούν οι χώροι.

Έχει προηγηθεί αίτηση της Φιλοπτώχου Αδελφότητας προς την Ελληνική Δημογεροντία τον Οκτώβριο του 1984 με την οποία η Αδελφότης προτείνει «ίνα ληφθή φροντίς προς ανέγερσιν νεκροταφείου προσφερουσα συνάμα την συνδρομή της. Η δε δαπάνη της ανεγέρσεως γένηται υπέρ της αδελφότητας, ανθ' ης να παραχωρηθεί αυτής το δικαίωμα του λαμβάνειν τα εκ της πωλήσεως των τάφων εισπραττόμενα.»

Η σύμβαση υπεγράφη στις 26 Απριλίου του 1875 και εκτός από την υποχρέωση της Φιλοπτώχου να παραδώσει εντός τριετίας το κοιμητήριο της Ευαγγελίστριας στο άρθρο 11 μιλούσε και για την ίδρυση του κοιμητηρίου της Αγίας Παρασκευής. «Εάν η Φιλοπτώχος Αδελφότης εγκρίνει δύναται κατόπιν να ανεγείρει και έτερον Νεκροταφείον παρά την θέσιν της Αγίας Παρασκευής, όπερ θέλει θεωρείσθαι ως παράρτημα του κυρίου Νεκροταφείου...».

Παράλληλα το άρθρο 6 επέβαλε την υποχρέωση να προμηθεύει φέρετρα «κοινά των τριών τάξεων ... ενοικιάζουσα ταύτα εις τας κηδείας και να προσφέρει το αναγκαίον προσωπικόν και υλικόν δια την νεκροπομπήν». Αυτή η υποχρέωση δημιούργησε ένα πρόσθετο πρόβλημα. Φέρετρα κατασκεύαζε μόνο ένας Βούλγαρος ξυλουργός στην Εγνατία. Μεσούντος του Μακεδονικού αγώνα αυτό δημιουργούσε σοβαρές δυσχέρειες. Έτσι ανατέθηκε στον επίσης επί της Εγνατίας ξυλουργό Ηρακλή Τσίπη να κατασκευάζει τα φέρετρα για λογαριασμό της Φιλοπτώχου. Το 1893 η αδελφότητα προμηθεύεται την πρώτη νεκροφόρο άμαξα ενώ κατά τας τελετάς υπάρχουν «τέσσερις έμμισθοι της Αδελφότητος νεκροφορείς πενθίμως και ομοιομόρφως ενδεδυμένοι.»

Το 1886 ανατίθεται στον αρχιτέκτονα Ι. Τσιμάνη η εκπόνηση μελέτης για τα κοιμητήρια της Αγίας Παρασκευής, το 1893 γίνεται η περιτείχιση και το 1897 τίθεται ο θεμέλιος λίθος του σημερινού ναού.

Ο Πέτρος Παπαγεωργίου στον πανηγυρικό του λόγο για τα εγκαίνια του ναού της Αγίας Παρασκευής στις 16 Απριλίου του 1900, μεταξύ άλλων αναφέρει ότι ο χώρος αποτελεί σημείο ταφής από τους πρώτους κι' όλας αιώνες από την ίδρυση της Θεσσαλονίκης. Και σε άλλο σημείο της ομιλίας

του, ότι το κοιμητήριο της Αγίας Παρασκευής δεν υπολείπεται σε πλούτο και παράδοση μνημείων των πρώτων χριστιανικών αιώνων. Παραθέτει μάλιστα επίγραμμα τιμής των Θεσσαλονικέων προς τον χριστιανό έπαρχο Αυρήλιο Ουαλεντίνο του 152 μ.Χ. παρ' όλο που έως τότε (1900) λίγα αρχαία χριστιανικά μνημεία είχαν αποκαλυφθεί.

Από άλλες πηγές μαθαίνουμε για την ύπαρξη αγιάσματος, η απαρχή της λατρείας του οποίου χάνεται στο βυζαντινό παρελθόν. Με παλιό, καταστραμμένο ήδη από τις αρχές του 20^{ου} αιώνας, βυζαντινό ναό και **αξιόλογα έσοδα**, που από το 1700 ακόμα, απετέλεσαν σημείο διενέξεων μέσα στην ορθόδοξη κοινότητα της Θεσσαλονίκης, όταν ο τότε Μητροπολίτης της Μελέτιος περί το 1675, παραχωρεί εφ' όρου ζωής, στον Μέγα Οικονόμο της Μητρόπολης Θεσσαλονίκης ιερέα Ιάκωβο (Γιακουμήν) τα έξω της πόλεως **εορταζόμενα** _αγιάσματα, μεταξύ των οποίων και της Αγίας Παρασκευής «εν τω Βαρδαρίω» μαζί με τα έσοδά της.

το 1906 εκδίδονται οι «Εντυπώσεις» του Γ. Χατζηκυριάκου, όπου διαβάζουμε: « Μόλις ολίγον, εις ολίγων λεπτών απόστασιν, της πόλεως απομακρυνόμεθα και ιδού επιφαίνεται αριστερόθεν της οδού περίβλεπτος η νεόδμητος εκκλησία της Αγίας Παρασκευής, κειμένη εντός του ευρέως περιβόλου, όστις περιορίζει το έτερον των νεκροταφείων της Ελληνικής Ορθοδόξου Κοινότητος Θεσσαλονίκης. Μεγάλοις ελληνικοίς γράμμασιν επιγραφή επί της εισόδου του περιβόλου δηλοί τούτο. Παρά την εκκλησίαν φυλάσσεται μετ' ευλαβείας αγίασμα (πηγή ηγιασμένου ύδατος) εις επί τούτω κτιστόν σκήνωμα, αποτελούν προσκύνημα των πιστών και πηγήν ιαμάτων και μάλιστα κατά την επί τη μνήμη της Αγίας τελουμένην πανήγυριν. Εσώζοντο και ερείπια Βυζαντινού εκκλησιδίου. Αποτελεί επομένως και τούτο ιστορικό της πόλεως κειμήλιον ...»

Μέσα στον χώρο της Αγίας Παρασκευής βρίσκεται και το προσκύνημα του νεομάρτυρος Αθανασίου από την Κουλακιά . Στην αγιογραφία του διαβάζουμε: «Απαγχονισθείς τη 8^η 7/βριου κατά την θεσιν της Αγίας Παρασκευής τω 1774». Καύχημα του σπιτιού και του γένους του από πλούσια οικογένεια σπούδασε κοντά στον Αθανάσιο Πάριο στην Θεσσαλονίκη και τους Παναγιώτη Παλαμά και Νικόλαο Τζερτζούλη στο Άγιο Ορός . Γνώστης των θρησκευτικών ζητημάτων ήλθε σε σύγκρουση με έναν εμίρη στο χωριό του, ο οποίος τον πίεσε να αλλαξοπιστήσει. Αρνήθηκε, δικάστηκε στην Θεσσαλονίκη και απαγχονίστηκε παρ' όλο που ο πατέρας του ενώ μπορούσε να τον σώσει με δωροδοκίες , από φόβο δεν το επιχείρησε.

Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

(Μια πρώτη προσέγγιση)

Η Θεσσαλονίκη στην μακράιωνη ιστορία της και παρά τις βάνουσες κατά καιρούς κατακτήσεις της, κυριαρχούσε στην Βαλκανική σαν κέντρο του Ελληνισμού, του πνεύματος και του εμπορίου. Με την δημιουργία όμως των πρώτων σιδηροδρομικών γραμμών σε συνδυασμό με το λιμάνι της, αναδείχθηκε στην απολύτως δεσπύζουσα εμπορική βαλκανική δύναμη. Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι το 1873 η Θεσσαλονίκη ήταν συνδεδεμένη με Σκόπια και Μητρόβιτσα με 362 χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών όταν το Ελληνικό κράτος, επί Τρικούπη, διέθετε μόλις 9 χιλιόμετρα γραμμών, από τον Πειραιά ως την Αθήνα.

Η ιστορία της Θεσσαλονίκης των τραίνων, ελάχιστα γνωστή στο ευρύ κοινό, αρχίζει από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα και είναι πλούσια σε γεωπολιτικές σκοπιμότητες, ίντριγκες, οικονομικά συμφέροντα αλλά κυρίως είναι ιστορία πλούσια σε αγώνες εθνικούς, εργατικούς (η πρώτη απεργία χρονολογείται το 1872 και έπονται 1876, 1880...), ιστορία γεμάτη πόνο με τα τραίνα του ολέθρου και την τραγωδία των Εβραίων της Θεσσαλονίκης (από τον Μάρτιο έως τον Αύγουστο του 1943 με 19 αμαξοστοιχίες θα μεταφερθούν από την Θεσσαλονίκη στο Μπεργκεν -Μπέλσεν και το Μπιργκανάου 46.091 Ισραηλίτες). Παράλληλα είναι ιστορία διανθισμένη με στιγμές από την καθημερινότητα των σιδηροδρομικών υπαλλήλων, των επιβατών ακόμη και των περιοίκων των σταθμών. Με αφηγήσεις για τον μπαλέ, τους βομβαρδισμούς, το μάζεμα της καρβουνόσκονης για να ζεσταθούν τα παγωμένα προσφυγικά σπίτια. Φυσικά υπάρχουν και οι ευχάριστες ιστορίες. Εδώ κυριαρχούν κυρίως τα προπολεμικά εκδρομικά τραίνα -οι αμαξοστοιχίες τέρψης- που με την πρωτόγνωρη για την εποχή σιδηροδρομική ταχύτητα, είχαν μαγέψει τους πάντες. Είναι τόσο μεγάλη η ζήτηση ώστε το 1939 υπάρχουν 533 τέτοιοι συρμοί με 2.931 εκδρομικά οχήματα. Για τον αριθμό των επιβατών ενδεικτική είναι η είδηση των Μακεδονικών Νέων του 1927. « Κατελύθη ο νόμος του αδιαχώρητου εις την ειδικήν αμαξοστοιχίαν. Διότι φέρουν επιγραφάς, οι οποίαί ορίζουν ότι χωρούν ίππους 12 και άνδρας 48, εν τούτοις κατά την περίστασιν αυτήν έκαστον βαγόνιον περιέλαβε 148 άνδρας και γυναίκας και τεκνία, μη υπαρχόντων ίππων ίνα και τούτους συμπεριλάβει...».

Η σιδηροδρομική ιστορική κληρονομία της Θεσσαλονίκης, συνοπτικά και σε μια προσπάθεια να επικεντρωθούμε στον σταθμό Κωνσταντινουπόλεως, αρχίζει το 1852 με την έκδοση της μελέτης του Ami Boue για εγκατάσταση σιδηροδρομικού δικτύου στα βαλκάνια. Ο καιρός περνά οι προτάσεις πληθαίνουν αλλά το πρώτο προκαταρκτικό συμβόλαιο υπογράφεται το 1868 μεταξύ Υψηλής Πύλης και ενός βελγοαγγλογαλλικού ομίλου καθώς τα αγγλογαλλικά συμφέροντα κυριαρχούσαν στην οθωμανική Αυτοκρατορία

εκείνης της εποχής. Οι Γερμανοαυστριακοί όμως "πείθουν" τον Αρμένιο υπουργό Δημοσίων έργων για την αδυναμία ευόδωσης του έργου από τον ως άνω όμιλο και μετά από μπαξίσια 40.000 αγγλικών λιρών το έργο ανατίθεται στην "Societe Imperiale des chemins de fer de la Turquie d' Europe" εταιρεία του Αυστριακού εβραϊκής καταγωγής βαρόνου Maurice de Hirsch. Οι Chemins de fer orientaux ήταν προσδεμένη με τα συμφέροντα της Αυστροουγγαρίας καθώς ο ιδρυτής τους βαρόνος Hirsch εξυπηρετούσε τους στόχους της. Παρά το γεγονός ότι η εταιρία συγκροτήθηκε με γαλλικά κεφάλαια το ιδιοκτησιακό καθεστώς παρέμεινε στην κυριότητα Αυστριακών κεφαλαιούχων. Ο Hirsch, υπογράφει και νέες τροποποιητικές συμβάσεις με την Οθωμανική κυβέρνηση, αλλάζοντας τους τίτλους της εταιρείας του, η οποία συμφωνεί τελικά, το 1873, να αναλάβει και την εκμετάλλευση του κατασκευαζόμενου δικτύου. Μετά την νέα συρρίκνωση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, το 1879 ο Hirsch ιδρύει νέα εταιρεία για την εκμετάλλευση των γραμμών του δικτύου του με την επωνυμία "Companie d' Exploitation des Chemins de Fer Orienteaux" ή απλούστερα C.O και στα καθ' ημάς γνωστή ως «Εταιρεία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων». Το 1890 το 88% των μετόχων της εταιρείας εξαγοράστηκαν από τη γερμανική Deutsche Bank και από όμιλο τραπεζών της Βιέννης.

Οι εργασίες κατασκευής των σιδηροδρομικών γραμμών στην Θεσσαλονίκη αρχίζουν το 1871 και το 1873 έχει ολοκληρωθεί η σύνδεση με τα Σκόπια ενώ το 1874 η γραμμή φτάνει μέχρι την Μητρόβιτσα με μήκος γραμμών 362 χιλιόμετρα. Το 1888 η γραμμή επεκτείνεται και συνδέεται μέσω Βελιγραδίου με την υπόλοιπη Ευρώπη. Το πρώτο τραίνο από το Παρίσι φτάνει στην Θεσσαλονίκη στις 8 Μαΐου του 1888 δίνοντας νέα ώθηση και δυναμική στην εμπορική ανάπτυξη της πόλης μας. Για τις ανάγκες κατασκευής του σταθμού και των εγκαταστάσεων του, απαλλοτριώθηκε μια μεγάλη έκταση δυτικά των τειχών της πόλης, στη ευρεία περιοχή Λιβάδι (Τσαϊρ) που εκτεινόταν από τους σημερινούς Αμπελοκήπους μέχρι σχεδόν δίπλα στο λιμάνι. Εκεί κατασκευάστηκαν όλες οι εγκαταστάσεις του σταθμού, που σήμερα είναι γνωστές ως εγκαταστάσεις του Παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού.

Στις 27 Οκτώβριου 1890 η Κυβέρνηση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας εκχωρεί στη Deutsche Bank, το δικαίωμα κατασκευής και εκμετάλλευσης μέχρι το **1989**, σιδηροδρομικής γραμμής που θα συνέδεε τη Θεσσαλονίκη με το Μοναστήρι. Την πρωτοβουλία για την κατασκευή της ανέλαβε όμιλος Γερμανών κεφαλαιούχων η Societe Ottomane du Chemin de Fer Salonique à Monastir, ο οποίος χρηματοδοτήθηκε με κεφάλαιο 20 εκατομμυρίων Γαλλικών Φράγκων από την "Deutsche Bank". Η εταιρεία με την επωνυμία Σιδηρόδρομοι Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου (Chemin de fer de Salonique à Monastir) γνωστή και ως S.M. χρησιμοποιούσε στη Θεσσαλονίκη τις

εγκαταστάσεις του σταθμού των Ανατολικών Σιδηροδρόμων, δηλαδή του σημερινού Παλιού Σταθμού

Η κατασκευή της γραμμής, με ανάδοχο τη γαλλική εργοληπτική εταιρεία του διασήμου τότε μηχανικού Vitalli, "Société de Construction du Chemin de Fer Salonique à Monastir", που ιδρύθηκε στις 5 Φεβρουαρίου 1891 στην Κωνσταντινούπολη, άρχισε τον Ιούνιο του 1891 και ολοκληρώθηκε στα 1894 με συνολικού μήκους γραμμών 219 χιλ.

Η εφημερίδα «Φάρος της Θεσσαλονίκης» χαιρετίζοντας την λειτουργία του πρώτου τμήματος της κατασκευής. στο φύλλο του στις 30 Ιανουαρίου 1893 μας πληροφορεί ότι τας πρώτας ημέρας του νέου έτους εγένοντο τα εγκαίνια της σιδηροδρομικής γραμμής S-M (Θεσσαλονίκης -Μοναστηρίου),

Στο τέλος του 19^{ου} αιώνα, για στρατιωτικούς κυρίως λόγους, προωθείται η κατασκευή του σπουδαιότερου σιδηροδρομικού άξονα του ευρωπαϊκού τμήματος της οθωμανικής αυτοκρατορίας. Η Οθωμανοί αδυνατούσαν στον έλεγχο των θαλασσών έχοντας απέναντί τους το ακαταμάχητο Ελληνικό ναυτικό. Λόγω της αδηρίτου ανάγκης για μεταφορά με ταχύτητα και ασφάλεια σε περίπτωση πολέμου, στρατευμάτων και εφοδίων από την Κωνσταντινούπολη και από την Μικρά Ασία προς την Θεσσαλονίκη, αλλά και προς το δυτικό άκρο της Αυτοκρατορίας, το οθωμανικό υπουργείο πολέμου χαράσσει την σιδηροδρομική γραμμή που ενώνει την Θεσσαλονίκη με την Κωνσταντινούπολη. Από το γεγονός αυτό προκύπτουν οι ιδιαιτερότητες αυτής της γραμμής όπως για παράδειγμα ότι εκτός από σταθμούς είχε και στρατιωτικές στάσεις - η πιο οικία σε μας η Στρατιωτική Στάση του Ενωτικού (Station Militaire) που σώζεται στο 3^ο χλμ της σιδηροδρομικής γραμμής στο ύψος του Κορδελιού - άλλα και το σχέδιο χάραξης που επέβαλαν οι στρατιωτικοί απαιτώντας απόσταση από την θάλασσα το λιγότερο 15 χιλιόμετρα ώστε να βρίσκονται εκτός του βεληνεκούς των πυροβόλων του Ελληνικού στόλου.

Μετά από διαπραγματεύσεις μεταξύ της Οθωμανικής κυβερνήσεως και του Γάλλου τραπεζίτη της Κωνσταντινουπόλεως R. Beaudouy, εξεδόθη το από 10-9-1892 Αυτοκρατορικό Διάταγμα , με το οποίο ανατέθηκε, σε εταιρεία όπου συμμετείχαν η Οθωμανική Αυτοκρατορική Τράπεζα (Banque Imperiale Ottomane) και διάφοροι βελγικοί και γαλλικοί οίκοι, το προνόμιο της κατασκευής και της εκμετάλλευσης μιας «ενωτικής» γραμμής που θα συνέδεε την Θεσσαλονίκη με την Κωνσταντινούπολη συνολικού μήκους 510 χιλιομέτρων . Η εταιρεία πήρε την επωνυμία

Compagnie du Chemin de fer ottoman Jonction Salonique-Constantinople γνωστότερη ως Ενωτικός Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινουπόλεως. ή απλώς J.S.C... . Η σύμβαση που διομολογήθηκε στις 8-10-1892 ήταν διάρκειας 90 χρόνων με προβλεπόμενη λήξη δηλαδή το **1982**. Τα κεφάλαια ήταν Γαλλικά,

εκδόθηκαν 30000 μετοχές των 500 φράγκων και 310000 ομόλογα (με 3%) ονομαστικής αξίας 500 φράγκων το καθένα. Τα ακαθάριστα έσοδα της γραμμής ανερχόταν σε 15000 φράγκα ανά χιλιόμετρο το έτος, άπαντα εγγυημένα από το οθωμανικό δημόσιο.



Η γραμμή άρχισε να κατασκευάζεται στις 22 Ιουνίου 1893 και στο τέλος Μαρτίου 1896 παρεδόθη και το τελευταίο της τμήμα .η λειτουργία της γραμμής εγκαινιάστηκε στις 1 Απριλίου 1896 .

Στη Θεσσαλονίκη ο κεντρικός σταθμός του Ενωτικού. είχε αναερθεί 30 περίπου μέτρα πέρα από το σημείο που σήμερα η οδός Κολοκοτρώνη συναντά την οδό Γεννηματά. Σε απόσταση δηλαδή μόλις 200 μέτρων από την εκκλησία της Ζωοδόχου Πηγής ή αλλιώς λιγότερο από πέντε λεπτά με τα πόδια από την σημερινή πλατεία της Επταλόφου. Αποτελούσε τοπογραφικό σημείο αναφοράς και ήταν ο κύριος λόγος για την δημιουργία του πρώτου οικιστικού πυρήνα στην περιοχή που σήμερα καταλαμβάνει ο δήμος Αμπελοκήπων κυρίως από σιδηροδρομικούς υπαλλήλους. Η περιοχή Επταλόφου δηλαδή, που βεβαιωμένα εκατοικείτο πριν το 1922, έπαιρνε το όνομά της από το παλαιότερο γνωστό κτήριο, τον σιδηροδρομικό σταθμό Κωνσταντινουπόλεως των Ενωτικών γραμμών. Αυτό συνεχίστηκε για πολλά χρόνια όπως προκύπτει τόσο από τα αρχεία του δημοτικού σχολείου

Επταλόφου Θεσσαλονίκης του 1928-1930 που επεξεργάστηκαν ο Κωνσταντίνος και η Περσεφόνη Κούρτη όσο και από έγγραφο προς τον μητροπολίτη Θεσσαλονίκης με ημερομηνία 24-10-1943 το οποίο υπογράφεται από την εκκλησιαστική επιτροπή ιερού ναού Ζωοδόχου πηγής συνοικισμών Επταλόφου-Αμπελοκήπων παρά τον σιδηροδρομικόν σταθμόν Κωνσταντινουπόλεως.

Το κυρίως κτήριο του σταθμού ήταν διώροφο και διέθετε στέγαστρα για την αναμονή των επιβατών. Γύρω από αυτόν είχαν κατασκευαστεί βοηθητικοί χώροι, όπως αποθήκες, γραφεία, και κατοικίες προσωπικού. Στις εγκαταστάσεις του συγκαταλέγονταν και το μεγάλο εργοστάσιο οχημάτων καθώς και το μηχανοστάσιο επισκευής ατμαμαξών. Από αφηγήσεις τόσο του πρώην δημάρχου Αμπελοκήπων Γ.Τζεκάκη όσο και του Νίκου Τσακαλόπουλου προς τον Ε. Χεκίμογλου μαθαίνουμε ότι ο περίφημος σταθμός Κωνσταντινουπόλεως ήταν δίπατος, ωραίο κτίριο με μπιζουτέ τούβλο, σταθμαρχείο, εκδοτήριο εισιτηρίων. Δίπλα στον σιδηροδρομικό σταθμό υπήρχε ένα αλσύλλιο και ένα κτίριο για σιδηροδρομικούς. Δεξιά από τον σταθμό ήταν η αποθήκη υλικού και αριστερά η γενική αποθήκη εμπορευμάτων.

Η σιδηροδρομική γραμμή που κατέληγε στο σταθμό του ενωτικού, συνεχίζονταν μέσω της οδού Αναγεννήσεως, μέχρι τη πόλη, όπου υπήρχε και άλλος σταθμός της εταιρείας με την ονομασία Salonique - Ville. Το μικρό αυτό κτίσμα που λειτουργούσε περισσότερο σαν εκδοτήριο εισιτηρίων παρά σαν σταθμός, έδωσε το όνομα του στην περιοχή γύρω από αυτό.



Ο σταθμός Salonique-ville. Κέντρο ιστορίας Θεσσαλονίκης

Στα 1909 μετά από συμφωνία μεταξύ της εταιρείας του λιμένα και των εταιριών ανατολικών Σιδηροδρόμων και Ενωτικού η μέχρι τότε γραμμή που τερμάτιζε στον station Salonique Ville, συνδέθηκε με το τοπικό δίκτυο του λιμένα. Θεσσαλονίκης

Σύντομα ξεσπά ο Α΄ Παγκόσμιος πόλεμος. Παρά την ουδετερότητα της Ελλάδος από τις 18 Σεπτεμβρίου του 1915 τα στρατεύματα της Entente άρχισαν να αποβιβάζονται στην Θεσσαλονίκη. Σύντομα ο αριθμός τους θα φτάσει τις 200000.

Ως κύριος χώρος καταυλισμού αυτών των δυνάμεων επιλέγει αναγκαστικά στα δυτικά η εκτεταμένη περιοχή που διαμορφώνεται μεταξύ των οδών Λαγκαδά και Μοναστηρίου, ενώ ανατολικά, στην σημερινή περιοχή του Φοίνικα. Η λάσπη και η έλλειψη υποδομών κυρίως σε δρόμους ήταν το κύριο πρόβλημα των στρατευμάτων. Έτσι σύντομα άρχισε η ανακατασκευή και χάραξη νέων δρόμων και η δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου για την εξυπηρέτηση των συμμαχικών στρατευμάτων. Σύμφωνα με εκθέσεις επιδιορθώθηκαν 430 χιλιόμετρα σιδηροτροχιών και κατασκευάστηκαν 280 χιλιόμετρα νέων γραμμών κυρίως ελαφρών τύπου decauville στενού πλάτους 0,60 μ.

Βασικό όργανο για την εξυπηρέτηση των στρατιωτικών επιχειρήσεων υπήρξαν οι υπάρχουσες σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις. Μετά την αποβίβαση των στρατευμάτων το Ελληνικό κράτος, απέσπασε από τις ξένες εταιρίες για ίδιον λογαριασμό, την διοίκηση και εκμετάλλευση αυτών των γραμμών. Γρήγορα όμως, αμέσως μετά την εγκατάστασή της τον Ιούνιο του 1916, η συμμαχική στρατιωτική διοίκηση αναλαμβάνει και την εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων ακόμη και μετά το πέρας του πολέμου. Στο ελληνικό κράτος επανήλθε τον Ιανουάριο του 1920 μετά από 20ημερη απεργία του προσωπικού.

Με το τέλος του Α΄ πολέμου στην Ελλάδα περιήλθαν 340 χιλιόμετρα της γραμμής Θεσσαλονίκης Κωνσταντινουπόλεως. Με τον νόμο 1024 της 2-11-1917 έγινε η σύσταση της δημοσίας υπηρεσίας με την επωνυμία Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ). Η έλλειψη υποδομών και η απουσία αναγκαίων επενδύσεων λόγω ελλιπούς χρηματοδότησης οδηγούσαν σε ελλείψεις τροχαίου υλικού με αποτέλεσμα την ακινητοποίηση των συρμών και μεγάλες καθυστερήσεις. Σε επιθεώρηση τον Μάιο του 1923 διαπιστώθηκε ότι από τις 150 ατμομηχανές οι 60 ήταν επικίνδυνες ενώ το 30% και κατά τόπους έως και το 75% των συνδέσεων στις ράγες ήταν επικίνδυνα φθαρμένες αναγκάζοντας τους συρμούς να κινούνται με μηδενική ταχύτητα. Παρόλα αυτά τα έσοδα αυξάνονται σημαντικά (από τα 6 περίπου εκατομμύρια δρχ. το 1916 φτάνουν τα 23 το 1920 και στο ρεκόρ των 360 το 1930). Περιέργως σχεδόν σε όλη την διαδρομή του ο σιδηρόδρομος υπήρξε

ελλειμματικός σε μια παράλληλη πορεία με τα έσοδα. Επί παραδείγματι τα έξοδα των ΣΕΚ του 1930 έφτασαν τα 370 εκατομμύρια δρχ.

Μετά το 1918 ο Σταθμός Κωνσταντινουπόλεως χρησίμευε μόνο ως εμπορικός. Η γραμμή όμως από τον σταθμό Salonique- Ville έως την Στρατιωτική στάση στην Νέα Μαγνησία χρησίμευε ως γραμμή περαστικού σιδηροδρόμου γνωστή ως μπαλές. Πιθανότατα από την γαλλική λέξη banlieue που σημαίνει προάστιο. Ο Γ.Χ. Γαβριηλίδης στον Μέγα Οδηγό 1932-1933 Θεσσαλονίκης και Περιχώρων μας πληροφορεί ότι οι αναχωρήσεις από τον σταθμό Salonique- Ville γίνονται καθ' εκάστην 7και 8 π.μ. και 1,6,8 .μ.μ. το δε αντίτιμο για τον συνοικισμό Επταλόφου ανήρχετο σε 2 δρχ. όταν το αντίστοιχο του λεωφορείου από την πλατεία Βαρδαρίου ήταν 2.5 δρχ.. Ο συρμός του μπαλέ διέσχισε την οδό Αναγεννήσεως, τον χώρο του σημερινού νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού, περνούσε από την γέφυρα των Αγίων Πάντων _σιδερένια την εποχή εκείνη - και αφού διασταύρωνε ισόπεδα την προέκταση της οδού Καλλιθέας που έως το 1960 έφτανε ως την οδό Μοναστηρίου, εκεί που σήμερα είναι η σιδερένια πεζογέφυρα , έκανε την πρώτη του στάση στον Σταθμό Κωνσταντινουπόλεως. Οι επόμενες στάσεις ήταν της Νέας Μενεμένης, του Χαρμάνκιοϊ, του Νέου Κορδελιού για να καταλήξει στην Στρατιωτική Στάση της Νέας Μαγνησίας .

Μετά την γερμανική κατοχή μην αντέχοντας τον ανταγωνισμό των λεωφορείων ο μπαλές θα εγκαταλειφθεί, η οδός Αναγεννήσεως θα παραδοθεί στην κυκλοφορία των οχημάτων και ο σταθμός Κωνσταντινουπόλεως - που είχε ήδη υποστεί μεγάλες ζημιές στον μεγάλο βομβαρδισμό των Εγγλέζων κατά των γερμανικών θέσεων στις 21 Σεπτεμβρίου 1944- μην έχοντας πλέον λόγους ύπαρξης θα κατεδαφιστεί το 1951. Το κτίσμα που φιλοξενούσε τον σταθμό Salonique- Ville ακολούθησε διαφορετική πορεία . Το κτίσμα αυτό που κατάφερε να διατηρηθεί μέχρι το 1999 βρισκόταν στην σημερινή διασταύρωση των οδών Προμηθέως , Αναγεννήσεως και 28ης Οκτωβρίου , απέναντι από το σημερινό Δικαστικό μέγαρο. Μετά την κατάργηση του μπαλέ περιήλθε σε αχρηστία . Ο ΟΣΕ το ενοικίαζε σε επαγγελματίες και εταιρίες της πόλης μας, μάλιστα στο τέλος της διαδρομής του στέγαζε τα γραφεία της μεταφορικής εταιρείας «Συνεργατική Δράμας». Το 1999 τα οικονομικά συμφέροντα του ΟΣΕ και η αδιαφορία των υπευθύνων για την διατήρηση της ιστορικής κληρονομιάς της πόλης μας συνετέλεσαν στην κατεδάφιση του, αφού το οικόπεδο δόθηκε αντιπαροχή για να έχουμε ένα ακόμη πολυώροφο κτίριο στην πόλη μας

Τι απέμεινε σήμερα από την γραμμή του Ενωτικού Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινούπολης ; Ο ιστορικός ερευνητής Αλέξανδρος Γρηγορίου μας πληροφορεί ότι από τα διάφορα κτίρια του εργοστάσιου σωθήκαν αρκετά, τα οποία εξακολουθούν να εξυπηρετούν λειτουργικές ανάγκες. Το καθ' εαυτό κτίριο του εργοστάσιου οχημάτων μετά την ολοκληρωτική σχεδόν καταστροφή του, ανακατασκευάστηκε το 1949, ως αδιάλειπτη ιστορική συνέχεια του

εργοστάσιου της Jonction. Από τα υπόλοιπα κτίσματα του Ενωτικού στη Θεσσαλονίκη, διασώζεται αυτό που κάποτε στέγαζε τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας. Το κτίριο αναπαλαιώθηκε πρόσφατα και στεγάζονται σ' αυτό τα γραφεία του Εργοστάσιου Οχημάτων Θεσσαλονίκης. Το κτίριο που κάποτε στέγαζε τα υπνωτήρια των υπάλληλων του Ενωτικού εγκαταλείφτηκε και πριν από λίγα χρόνια κατεδαφίστηκε.

Επίσης Στο 3^ο χλμ της σιδηροδρομικής γραμμής που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με την Αλεξανδρούπολη (Σιδηροδρομικό Μουσείο στο Κορδελιό), σώζεται η Στρατιωτική Στάση του Ενωτικού (Station Militaire).



Βρίσκεται στη δυτική πλευρά της Θεσσαλονίκης περίπου 500 μέτρα μετά την ανισόπεδη γέφυρα της οδού Μοναστηρίου προς την έξοδο της πόλης, μεταξύ των κυρίων Σιδηροδρομικών γραμμών που εκπορεύονται από τον νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό και την Οδό Μοναστηριού στα διοικητικά όρια του Δήμου Ελευθερίου Κορδελιού. (Φίλοι του Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης)

Κτίστηκε το 1894 και ο αρχιτεκτονικός ρυθμός της ήταν σύμμιγμα εκλεκτιστικής και ανατολίτικης επιρροής. Το κτίριο ανήκει στον ΟΣΕ και διατέθηκε με τον αύλιο χώρο του, στον Σύλλογο Φίλων Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης προκειμένου ν' αποτελέσει τμήμα του υπό ίδρυση σιδηροδρομικού μουσείου Μακεδονίας - Θράκης.

Τέλος διασώζεται μέχρι σήμερα η σιδηροδρομική γραμμή του Ζειπενλικ η οποία κατασκευάστηκε από τους γάλλους το 1917 για να συνδεθεί η Στρατιωτική Στάση με τις αποθήκες εφοδιασμού που είχαν εγκαταστήσει οι συμμαχικές δυνάμεις σε στρατόπεδο (νυν Μεγάλου Αλεξάνδρου) στην περιοχή των Αμπελοκήπων.



Τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Ζεϊτενλικ στο ύψος του δημαρχείου Μενεμένης.

Εξέρχεται από το κυρίως σιδηροδρομικό δίκτυο λίγο πιο κάτω από την Στρατιωτική Στάση (Σιδηροδρομικό Μουσείο στο Κορδελιό) και αφού διασχίζει κάθετα την οδό Μοναστηρίου, εισέρχεται στην οδό Επτανήσου. Ακολουθεί την χάραξη της οδού και φτάνει μέχρι το στρατόπεδο της ΠΑΥΠ με δυο διακλαδώσεις στην διασταύρωση των οδών Τήνου και Κηφισίας με την Επτανήσου . Ο ένας κλάδος οδηγεί στο στρατόπεδο Παπακυριαζή και ο άλλος καταλήγει στο στρατόπεδο του Μεγάλου Αλεξάνδρου στους Αμπελόκηπους.

Φτάσαμε στο τέλος μιας ακόμη προσπάθειας να μην αφεθεί η φθορά του χρόνου και της μνήμης και κυρίως η αδιαφορία να καταστρέφει ή να γίνεται υπόθεση μόνο των αρμοδίων. Αφήνοντας έτσι να χαθούν μεταξύ άλλων και τα όποια σπαράγματα των παλιών κτιριακών και σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων. Εμείς τα μέλη του Κέντρου Ιστορίας Αμπελοκήπων προσπαθούμε να αντισταθούμε γιατί θέλουμε να θυμόμαστε, να γνωρίζουμε, να διασώσουμε παραχωμένες θύμησες και αραχνιασμένα αρχεία..



Ο κυρίως σταθμός της γραμμής του Ενωτικού (Junction) στη Θεσσαλονίκη. Κέντρο ιστορίας Θεσσαλονίκης .

Βιβλιογραφία:

Μονογραφίες:

Αλ. Δάγκας: Συμβολή στην έρευνα για την οικονομική και κοινωνική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης 1912-1940. Επαγγελματικό επιμελητήριο Θεσσαλονίκης 1998

Α.Θ. Δεληγιάννης - Δ.Ι. Παπαδημητρίου: Από την ιστορία των σιδηροδρόμων της Θεσσαλονίκης . Κέντρο ιστορίας Θεσσαλονίκης 1985

Κώστας και Περσεφόνη Κούρτη: Η περιοχή των Αμπελοκήπων την περίοδο 1928-1930. Κέντρο Ιστορίας Αμπελοκήπων Θεσσαλονίκης. 2009

Β Μαυρομάτης - Α. Μαζαρακίδου: Σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκης Μοναστηρίου. Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης 1990.

Κ. Τομανάς: Το χρονικό της Θεσσαλονίκης 1875-1920. Θεσσαλονίκη - Νησίδες 1995.

Ε. Χεκίμογλου- Ε. Danacioglu: Η Θεσσαλονίκη πριν από 100 χρόνια. University studio press. 1998

Ε. Χεκίμογλου: Ιστορία της επιχειρηματικότητας στη Θεσσαλονίκη . τόμος Β1 . Θεσσαλονίκη 2004.

Ε. Χεκίμογλου: Οι Αμπελόκηποι έχουν ιστορία . Αμπελόκηποι 1998

Άρθρα:

Δ.Ι. Παπαδημητρίου: Το τραίνο της Μίκρας στα χρόνια του μεγάλου πολέμου (1915-1918) Θεσσαλονικέων πόλις τεύχος 13.

Δ.Ι. Παπαδημητρίου: Το τραίνο στην βόρεια Ελλάδα και τον ευρύτερο βαλκανικό χώρο. Θεσσαλονίκη 1999.

Δ.Ι. Παπαδημητρίου: Μπάλες, ο πρώτος περιαστικός σιδηρόδρομος. Θεσσαλονικέων πόλις τεύχος 13.

Τρεμόπουλος Μιχάλης: Η Θεσσαλονίκη των τραίνων. Θεσσαλονίκη 1999.

Γκλαρνέτατζης Γιάννης: Η προϊστορία των οθωμανικών σιδηροδρόμων.

Γκλαρνέτατζης Γιάννης: Η στατιστική των σιδηροδρόμων της Μακεδονίας 1872-1935.

Σπύρος Βουρδουνιώτης: Τα εκδρομικά τραίνα

Διαδικτυακοί τόποι:

«ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ»: «Εταιρεία του Ενωτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης – Κωνσταντινούπολης» (Chemin de fer de la Jonction Salonique – Constantinople) (JSC). Τεκμηρίωση Σπύρος Φασούλας

«Φίλοι του Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης» Το κτίριο της Στρατιωτικής στάσης (Station Militaries) της εταιρείας Σιδηροδρόμων «Jonction - Salonique - Constantinople» στην Θεσσαλονίκη

Alexandros Gregoriou, Thessaloniki, 2002

Compagnie d'Exploitation des Chemins de Fer Orientaux
The Thessaloniki-Skopje-Mitrovitsa railway, 1871-1874

Alexandros Gregoriou, Thessaloniki, 2002

Societe Ottoman du chemin de fer Salonique a Monastir
The Thessaloniki - Monastir railway, 1891-1894

Alexandros Gregoriou, Thessaloniki, 2002

Jonction Salonique-Constantinople
The Thessaloniki - Constantinople railway, 1892-1896