

ΤΙΜΑΤΑΙ ΤΕΣΣΑΡΑ ΣΕΝΤΣ  
FOUR CENTS A COPY  
PUBLISHED DAILY & SUNDAY  
Entered as Second Class matter  
at Post Office, New York, N. Y.

# ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΗΡΥΞ

ΤΟ ΔΕΛΤΙΟΝ ΤΟΥ ΚΑΙΡΟΥ  
Ο καλός ούρατος και αλφειο τα  
δεν εχουν λογους.

THE "NATIONAL HERALD" PROGRESSIVE DAILY GREEK NEWSPAPER

FRIDAY, SEPTEMBER 15, 1922. — VOL. VIII, No. 2668.

NEW YORK, ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ, 15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ, 1922.

ΕΤΟΣ ΟΥ' ΜΟΟΝ. — Αριθμός 2668.

# Η ΣΜΡΝΗ ΚΑΙΕΤΑΙ

## ΕΦΑΓΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ- ΠΟΛΙΝ. Η ΘΥΡΑΚΗ ΚΙΝΔΥΝΕΥΕΙ

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΨΥΧΟΦΡΑΓΟΥΣΙΑΝ ΕΜΜΑΔ  
**ΖΗΤΟΥΜΕΝ ΔΡΑΣΙΝ  
ΑΠΟ ΤΩΝ ΒΕΝΙΖΕΛΩΝ**

ΜΑΕΣ ΚΤΙΣΤΟΥ ΑΠ  
ΕΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΤΟΥ  
ΕΤΟΣ ΚΤΙΣΤΟΥ ΑΠ

ΕΤΟΣ ΚΤΙΣΤΟΥ ΑΠ  
ΕΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΤΟΥ  
ΕΤΟΣ ΚΤΙΣΤΟΥ ΑΠ

ΕΚΕΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΝ ΝΑ ΚΙΝΗΣΗ ΜΑ ΝΕ ΟΥΤ  
ΕΤΟΣ ΚΤΙΣΤΟΥ ΑΠ

# ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ

Εβδομαδιαία έκδοση του «Εθνικού Κήρυκα» • Σάββατο 24 - Κυριακή 25 Σεπτεμβρίου 2022

## Αφιέρωμα Μικρασιατική Καταστροφή

ΕΘΝΙΑΝΟ ΑΠΟ ΤΟ ΑΡΧΕΙΟ ΤΗΣ ΕΜΜΕΡΙΑΛΤ - ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΗΡΥΞ



ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΗ  
ΕΤΟΣ ΚΤΙΣΤΟΥ ΑΠ  
ΕΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΤΟΥ  
ΕΤΟΣ ΚΤΙΣΤΟΥ ΑΠ

ΟΣ  
ΚΑΤΕΛΑΒΕ ΤΗΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΝ  
ΚΑΙ ΒΑΔΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΕΤΟΣ ΚΤΙΣΤΟΥ ΑΠ  
ΕΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΤΟΥ  
ΕΤΟΣ ΚΤΙΣΤΟΥ ΑΠ

Η ειδική αυτή έκδοση έγινε δυνατή με τη μερική χορηγία των:  
**Michael & Robin Psaros και Δρ Σπύρου & Δρ Αμαλίας Σπυρέα, Sigmapharm Laboratories**

# Η Προκυμαία της Σμύρνης: Η ιστορία ενός συμβόλου

Του Αχιλλέα Χατζηκωνσταντίνου\*

Όταν το 1865, σαράντα τέσσερις από τους σημαντικότερους εμπόρους της Σμύρνης, Έλληνες, Αρμένιοι και Λεβαντίνοι, δηλαδή Ευρωπαίοι της Ανατολής, έστειλαν επιστολή στον Βαλί (σ.σ.: τοπικό διοικητή) με την οποία ζητούσαν την κατασκευή νέας αποβάθρας, η πολυεθνική πόλη είχε πληθυσμό 185.000 κατοίκων (Slaars, 1868), όπου πλειοψηφούσε το Ελληνικό στοιχείο και φιλοξενούσε τα προξενία 17 Δυτικών χωρών με αυξημένες αρμοδιότητες και έναν χρόνο πριν είχε γίνει πρωτεύουσα του βιλαετίου του Αϊδινίου. Παρουσίαζε όμως το εξής παράδοξο: η σημαντικότερη εμπορική θαλάσσια πύλη της οθωμανικής αυτοκρατορίας, για περισσότερο από έναν αιώνα δεν διέθετε λιμάνι. Έτσι, τα μεγάλα ξύλινα ιστιοφόρα και τα σύγχρονα για την εποχή τους σιδερένια ατμόπλοια ήταν αναγκασμένα να παραμένουν αρόδο, στο μεγάλο προστατευμένο κόλπο της Σμύρνης, όπου την φορτοεκφόρτωσή τους είχαν αναλάβει οι λεμβούχοι, ένα από τα ισχυρότερα σινάφια της πόλης. Το πρόβλημα μεγάλωνε ακόμα περισσότερο, καθώς το έργο της γραμμής Σμύρνης - Αϊδινίου, του πρώτου σιδηρόδρομου της Ανατολής, είχε σχεδόν ολοκληρωθεί, με αποτέλεσμα το σιδερένιο καραβάνι που αντικατέστησε -ως ένα βαθμό- τα παραδοσιακά με τις καμήλες, να μεταφέρει πολλαπλάσια από πριν προϊόντα. Στην πόλη κατέφθαναν κάθε χρόνο εν μέσω πανηγυρισμών τόνοι αποξηραμένων φρούτων (σύκα, σταφίδες), καπνά, το βαμβάκι και οι υπόλοιποι «χρυσοί» καρποί των εύφορων κοιλάδων της Δυτικής Μικράς Ασίας, όπως του Μαιάνδρου και του

Έρμου, αυτά δηλαδή που καθιέρωσαν τη Σμύρνη ως το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου με περισσότερα από 180 χάνια και δεκάδες αποθήκες. Στη συνέχεια, εκεί και μέσα, σε ελάχιστο χρόνο έπρεπε να υποστούν την απαιτούμενη επεξεργασία, προτού συσκευασθούν για να ταξιδέψουν δυτικά, φθάνοντας ακόμα και μέχρι την Αμερική. Η κλίμακα της οικονομίας είχε εκτοξευθεί, η ζήτηση επίσης, αλλά οι αντίστοιχες υποδομές της πόλης, με εξαίρεση το εργοστάσιο φωταερίου που ιδρύθηκε το 1862, ήταν καθυλωμένες στην προβιομηχανική εποχή.

Όμως το μέλλον για τη Σμύρνη που οραματιζόνταν οι 44 μεγαλέμποροι δεν αφορούσε απλώς στην αύξηση της κερδοφορίας των οίκων τους, αλλά ταυτόχρονα και στη δημιουργία μίας σύγχρονης πόλης, εφάμιλλης των μεγάλων ευρωπαϊκών λιμανιών της δυτικής Μεσογείου, όπως της Μασσαλίας, της Γένοβας και της Τεργέστης, με τα οποία υπήρχε τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση. Παράλληλα με την άθληση του εμπορίου, τον επόμενο μισό περίπου αιώνα την πόλη θα στόλιζαν σύγχρονα κέντρα ψυχαγωγίας, μπάνια, κινηματοθέατρα, πολυτελείς λέσχες, μοντέρνα εκπαιδευτήρια, νοσοκομεία και υδροθεραπευτήρια, μεγάλοι τερματικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί, ατμοκίνητα εργοστάσια, γήπεδα ποδηλασίας και ποδοσφαίρου, ιππόδρομος, ένα φαρδύ βουλεβάρτο με ιππύλατο τραμ και μαγνητική θέα, καθώς επίσης εμπορικά καταστήματα με ό,τι το τελευταίο και νεωτερικό είχε να προσφέρει σε νοικοκυριό και μόδα ο δυτικός πολιτισμός.

Ο τρόπος που θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί ένα τόσο μεγαλεπήβολο έργο ήταν

λίγο έως πολύ ο ίδιος τότε και σήμερα: ένας ή περισσότεροι κεφαλαιούχοι έπαιρναν από την Υψηλή Πύλη την παραχώρηση του προνομίου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (π.χ. 30 έτη), ίδρυσαν μια ανώνυμη εταιρεία μετόχων και εφάρμοζαν το μοντέλο BOT (Build-Operate-Transfer). Έτσι το Κράτος εξασφάλιζε ένα ποσοστό επί των κερδών χωρίς να δαπανήσει δεκάρα. Ποιος όμως ήταν σε θέση να αναλάβει την κατασκευή προκυμαίας στη Σμύρνη; Η απάντηση βρισκόταν 600 ναυτικά μίλια νοτιότερα, στην έξοδο του καναλιού του Σουέζ. Οι Αδερφοί Dussaud, υπεργολάβιοι του Φερδινάνδου Λεοσέψ είχαν ήδη και τα κεφάλαια και την τεχνογνωσία να κατασκευάζουν εκτεταμένους λιμενοβραχίονες, με τη χρήση μάλιστα οπλισμένου σκυροδέματος, τεχνική πολύ πρωτοποριακή για την εποχή. Το 1869, χρονιά που εγκαινιάζονταν με κάθε επισημότητα η Διώρυγα του Σουέζ, ξεκινούσε από τη Société des Quais de Smyrne των Dussaud η επιχωμάτωση της ακτογραμμής της Σμύρνης. Πρώτα οι Dussaud και μετά οι διάδοχοί τους οι Guiffroy θα γίνουν τα αφεντικά της προκυμαίας και οι ισχυρότεροι άνδρες της πόλης. Η πρώτη φάση του έργου θα διαρκούσε έξι χρόνια και άλλα πέντε η δεύτερη. Οι αντιδράσεις πολλές, καθώς, όχι μόνο προκάλεσε μια άνευ προηγουμένου αναστάτωση στη ζωή της πόλης αλλά επανακαθόρισε, ή καλύτερα εξορθολόγησε, τον τρόπο διεξαγωγής του διά θαλάσσης εμπορίου. Όλοι όσοι έως τότε, διακινούσαν εμπορεύματα από τις ιδιωτικές σκάλες με τις οποίες ήταν διάστικτη η ακτογραμμή, προστατευμένοι από το καθεστώς των διομολογήσεων, έπρεπε τώρα να το κάνουν μέσω του επίσημου Τελωνείου στο νέο λιμάνι,



“ Το μέλλον για τη Σμύρνη που οραματιζόνταν οι 44 μεγαλέμποροι δεν αφορούσε απλώς στην αύξηση της κερδοφορίας των οίκων τους, αλλά ταυτόχρονα και στη δημιουργία μίας σύγχρονης πόλης, εφάμιλλης των μεγάλων ευρωπαϊκών λιμανιών της δυτικής Μεσογείου, όπως της Μασσαλίας, της Γένοβας και της Τεργέστης, με τα οποία υπήρχε τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση

καταβάλλοντας τους αντίστοιχους δασμούς. Επιπλέον, η δυνατότητα πριμοδότησης των πλοίων σήμαινε την απώλεια για τους λεμβούχους μεγάλο μέρος του εισοδήματός τους. Οι λύσεις που δόθηκαν ήταν προϊόν οκληρών διαπραγματεύσεων και περιλάμβαναν μέτρα όπως πριμοδο χάρτιτος, μειώσεις ποσοστών κέρδους κ.ά. Όχι τυχαία, ταυτόχρονα με την ολοκλήρωση των έργων, το 1875, συντάχθηκε και το παλαιότερο γνωστό «Ημερολόγιο και Οδηγός της Σμύρνης του βιοέκτου (sic) έτους 1876», ο πρώτος Εμπορικός Οδηγός, ο οποίος στις 72 σελίδες του καταγράφει ανάμεσα σε άλλα και τις τότε επιχειρήσεις και επαγγελματίες της πόλης. Όμως αυτά ήταν η μία μόνο όψη του νομίματος. Η άλλη, αφορούσε στη δημιουργία μιας λωρίδας νέας γης, μήκους 3,5 χιλιομέτρων, που ξεκινούσε από το ΣΣ Αϊδινίου στην Πούντα και έφτανε μέχρι τους Στρατώνες. Περισσότερα από 50 ήταν τα νέα τετράγωνα που δόθηκαν προς οικοδόμηση, και δύο οι νέοι οδικοί άξονες με κατεύθυνση Βορράς - Νότος που τα όριζαν: στο εσωτερικό η Παράλληλος και μπροστά, εφαιπτόμενο με τη θάλασσα το θρυλικό «Και». Αυτά αποτυπώθηκαν στον νέο επίσημο τοπογραφικό χάρτη της πόλης που συνέταξε το 1875 ο Lamez Saad. Από το 1875 έως το 1922, η εξέλιξη της προκυμαίας της Σμύρνης υπήρξε αλματώδης και η όψη της άλλαξε, κρύβοντας τα παλιό

οθωμανικό της πρόσωπο και συμβολίζοντας την πρόοδο και την ευμάρεια των κατοίκων της. Ο καθορισμός σαφώς ορισμένων χρήσεων γης φαίνεται ότι δεν ακολούθησε κάποιο σχέδιο των τοπικών Αρχών, αλλά συνέχισε την υφιστάμενη κατάσταση και την εξέλιξη των πραγμάτων με βάση τη λογική της γειτνιάσεως. Έτσι, στο βορρά διαμορφώθηκε ένα αμιγώς οικιστικό τμήμα, που πολύ γρήγορα καλύφθηκε από κατοικίες που συνδυάζαν χαρακτηριστικά του εκλεκτικισμού και της παράδοσης (κλειστό μπαλκόνι) σχεδόν πανομοιότυπες μεταξύ τους. Το λεγόμενο «Σμυρναϊκό» ή «Χιώτικο» σπίτι ήταν μια κατασκευή μικρού σχετικά πλάτους (8-12 μέτρα) και πολλαπλάσιου βάθους, ανάλογα με το σχήμα του οικοπέδου, προορισμένη να στεγάσει οικογένειες της μεσαίας και ανώτερης τάξης μαζί με το προσωπικό τους. Κάποιες αξιοποιήθηκαν και ως προξενικές κατοικίες, τίτλος που συνήθως απένειμαν τα ξένα κράτη σε υπηκόους τους που ήταν παράλληλα εξέχοντα μέλη της τοπικής κοινωνίας. Μια απογευματινή βόλτα πεζή ή με το τραμ, ήταν για τους κατοίκους αγαπημένη ενασχόληση και ευκαιρία να θαυμάσουν το νέο πρόσωπο της πόλης τους. Στη συνέχεια, ακολουθούσε προς νότο το κοσμικό τμήμα του «Και», δηλαδή της ψυχαγωγίας, ένα μικρό «Broadway» όπου σε μόλις 530 μέτρα συναντούσε κανείς κινηματογρά-

\* Ελ. Ζαχαρίου & Κουρ. Δοξουν Τζαούβιδα Νο 11 Σμύρνη

