

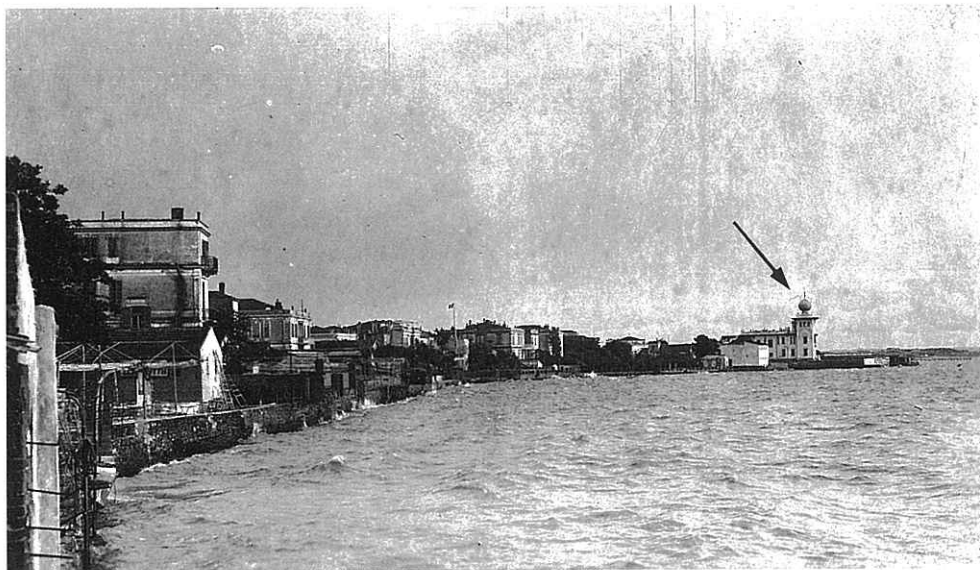
Η νεότερη αίσθηση

"Είναι μια οφθαλμαπάτη που εντείνεται από το πλήθος των γραφικών καϊκιών και των φέρι-μπόουτς", συνεχίζει ο Day, "τα οποία ναυλοχούν σε μήκος δύο τριών μιλίων μπρος σε μαγαζιά και ξενοδοχεία χτισμένα πάνω στον δρόμο που οδηγεί στην Καλαμαριά". Πρόκειται για μία από τις λίγες - εκ της θαλάσσης - περιγραφές που διαθέτουμε για την ανατολική πλευρά της πόλης

Για ογδόντα περίπου χρόνια, από τα τέλη του 19ου αιώνα μέχρι την δεκαετία του 1960, με την κατασκευή της λεωφόρου Μεγάλου Αλεξάνδρου ("Κένεντυ"), μπορούσε να δει κανείς την ανατολική Θεσσαλονίκη και τις εξοχικές της κατοικίες από τη θάλασσα, όπως τις περιέγραψε ο Day.

Η εικόνα 5 τυπώθηκε σε καρτποστάλ, με αριθμό 30 στη σειρά του Λυκίδη. Χρονολογείται στα 1926. Το σπίτι πάνω στο μικρό

ακρωτήριο, με το διακοσμητικό τρούλο σε σχήμα κρεμμυδιού, βρισκόταν στο ύψος της σημερινής οδού Καλιδοπούλου και σωζόταν μέχρι τη δεκαετία του 1960. Το αριστερό άκρο της φωτογραφίας αντιστοιχεί στην περιοχή της Σχολής Τυφλών, η οποία επίσης βρισκόταν σε ακρωτήριο. Ο μικρός αυτός κολπίσκος ήταν ένας από αυτούς που είδε ο Day:



5



6



7

Πράγματι η θάλασσα παφλάζει ενάντια στους αυλότοιχους των εξοχικών κατοικιών και, σε μερικά μέρη, ίσα πάνω τους. Είχαμε την τύχη να βρούμε φωτογραφία του ίδιου ακριβώς τόπου μετά την επχωμάτωση της παραλίας, πριν όμως από την διάνοιξη της λεωφόρου Κένεντυ. (εικόνα 6, συλλογή E.X.). Αρκετά σπίτια της προηγούμενης φωτογραφίας διακρίνονται και στη φωτογραφία αυτήν, πολλά όμως έχουν κατεδαφιστεί. Δύο πολυκατοικίες διακρίνονται από την οδό Βασιλίσσης Όλγας. Στη θέση της θάλασσας είναι τώρα χώμα, με θαμνώδη βλάστηση.

Η εικόνα 7 έχει τραβηχτεί από τη βεράντα ενός παραθαλάσσιου σπιτιού, στο ύψος της οδού Αρχαιολογικού Μουσείου, με φόντο την παλαιά Ηλεκτρική Εταιρεία, της οποίας διακρίνονται οι καμινάδες, στα μέσα της δεκαετίας του 1920. Το παιδί που εικονίζεται είναι ο ποιητής Κλείτος Κύρου (αρχείο οικογένειας Κατσανίκα).

Η ιδέα της επέκτασης της παραλιακής λεωφόρου προς τα ανατολικά περιγράφεται το Μάιο του 1939, σε δημοσίευμα της τοπικής εφημερίδας "Απογευματινή" (των Α. Ωρολογά και Δ. Τσούρκα). Είχε ήδη αρχίσει η επχωμάτωση της ακτής, για να δημιουργηθεί μία παραθαλάσσια λεωφόρος. Προβλέπονταν, παράλληλα, η μεταφορά των σημείων αποβολής των υπονόμων και των χειμάρρων που εξέβαλαν στους κολπίσκους της ακτής, έτσι ώστε όλος αυτός ο τόπος να είναι στη διάθεση των κολυμβητών. Ακόμη, θα κατασκευάζονταν πλατείες και παιδικές χαρές, με προβολές μέσα στη θάλασσα. Το φιλόδοξο αυτό σχέδιο, που άρχισε να εφαρμόζεται τη χρονιά εκείνη μαζί με πολλά άλλα έργα που θα άλλαζαν, ίσως, προγραμματισμένα τη μορφή της πόλης, διακόπηκε λόγω του πολέμου (εικόνα 8).



8



9

Το έργο ξανάρχισε μεταπολεμικώς. Σημαντικές αποφάσεις πάρθηκαν σε μία επίσκεψη του πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή, η οποία περιγράφεται στον *Ελληνικό Βορρά* της 28.7.1959 (βλ. εικόνα 9):

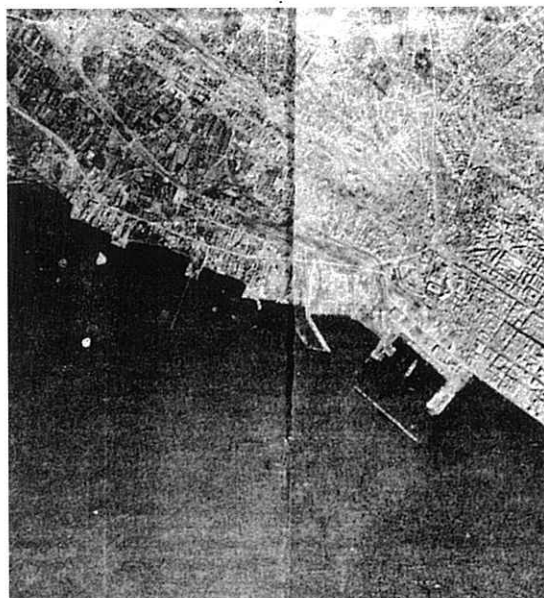
Παραλιακός πεζόδρομος

"Θα συνεχισθή η κατασκευή παραλιακού πεζοδρόμου από οδού Αγίας Τριάδος μέχρι του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου. Μετά την κατασκευή του τμήματος τούτου, ο πεζόδρομος θα διήκει από του αγάλματος Ναυάρχου Βότση μέχρι του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου, έχων μήκος 1800 μέτρων και πλάτος 30 μέτρων. Η δαπάνη δια το νέο τμήμα του πεζοδρόμου θα ανέλθη εις 4 περίπου εκατομμύρια. Αι εργασίαι ήρξαντο προχθές και εδόθη εντολή όπως προωθηθούν αύται με τον ταχύτερον δυνατόν ρυθμόν.

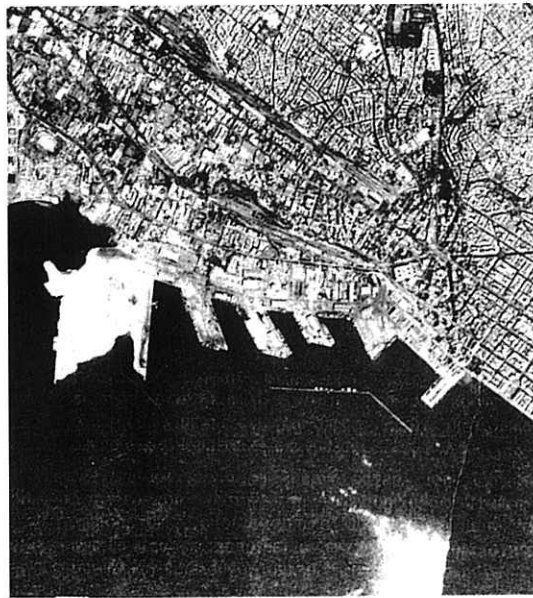
Παραλιακή λεωφόρος

Ο Πρόεδρος της Κυβερνήσεως ενέκρινε την μελέτην και έδωσεν εντολήν δια την άμεσον δημοπράτησιν της κατασκευής παραλιακής λεωφόρου από του κυκλοφοριακού κόμβου ηλεκτρικής εταιρείας μέχρι του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου. Η σχετική δαπάνη προϋπελογίσθη εις 10 περίπου εκατομμύρια δραχμών, συμπεριλαμβανομένων και των δαπανών κατασκευής των υπό την οδόν υπονόμων".

Αν όλες οι καλλονές έχουν κάτι να κρύψουν, το θαλασσινό πρόσωπο της Θεσσαλονίκης φαίνεται να αποκρύπτει τη δυτική του παρειά. Όπως και στην ανατολική, τη νέα Θεσσαλονίκη, έτσι και εδώ η επχωμάτωση κατάπτε τη θάλασσα. Προηγουμένως όμως, η βιομηχανική επέκταση και η εγκατάσταση των σιδηροδρόμων εξαφάνισε χείμαρρους και μπαξέδες, πηγές και πλατάνια, που εξύμνησαν οι περιηγητές. Γι αυτό και ο "εκουγχρονισμός" εδώ είχε μοιραία αποτελέσματα. Η επιλογή του τόπου απέναντι από το φρούριο του Βαρδάρη για την εγκατάσταση του σιδηροδρομικού σταθμού, η επιλογή του τόπου μπρο-



10α



10β

στά στην οδό Κατούνη για την κατασκευή του πρώτου προβλήτα, λησμονημένες επιλογές ξένων μηχανικών, αποδείχθηκαν θανάσιμες για το παραδεισίο τοπίο. Η εγγύτητα σιδηροδρόμου και λιμανιού έφερε κοντά τη βιομηχανία, τις αποθήκες και όλες τις συναφείς χρήσεις της γης. Το μικρό λιμανάκι μπροστά στο φρούριο του Βαρδάρη, το λιμανάκι και ο κήπος του Μπερ Τσινάρ, η ιχθυόσκαλα, τα καφεενεία αποτελούν απόμακρες μνήμες ηλικιωμένων. Οι νέοι Θεσσαλονικείς θα αγνοούσαν και το όνομα Μπερ Τσινάρ (=Πέντε Πλατάνια), αν δεν είχε επιλεγεί ως επωνυμία ορισμένων ουζάδικων. Τη θέση του "φίνου ακρογιαλιού", που τραγούδησε ο Βασίλης Τσιτσάνης, πήραν οι νέοι προβλήτες του λιμανιού.

Οι εικόνες 10α και 10β είναι αεροφωτογραφίες της περιοχής ανάμεσα στον πρώτο προβλήτα και τα σφαγεία, του 1945 και του 1992 αντίστοιχα. Το 1945 βλέπουμε μόνο