

Η ΑΝΟΙΚΟΔΟΜΗΣΙΣ
ΤΗΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

E.M.S.

9942

Αγορά ΕΜΣ

6/6/59

**Η ΑΝΟΙΚΟΔΟΜΗΣΙΣ
ΤΗΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

E.M.S.

9942



Ε.Μ.Σ.

ΤΥΠΟΣ ΑΔ. ΜΠΛΑΖΟΥΔΑΚΗ-ΑΘΗΝΑΙ ΕΥΡΙΠΙΔΟΥ 3. ΤΗΛ. 11-99.

248

VIII-234-26

E.M.S.

Σπουδαιότατον πρόβλημα ἀπὸ ὀλίγων δεκαετηρίδων
ιδιαιτέρως ἐνδιαφέρον καὶ δυσχερές, τὸ πρόβλημα τοῦ
σχηματισμοῦ καὶ ὀργανισμοῦ τῶν πόλεων, ἀπασχολεῖ τὸν
ἐπιστημονικὸν καὶ ἀρχιτεκτονικὸν κόσμον τῶν τελευ-
ταίων χρόνων. Ἡ μορφή ὑφ' ἣν τοῦτο παρουσιάζεται
εἶναι ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἐπέκτασις ἢ καλυτέρευσις σχε-
δίου πόλεως, ὅποτε μόνον μερικῶς καὶ βραδέως δύναται
να λυθῇ. Ὡς ἐξαιρετικὴ εἶναι τοῦλάχιστον διὰ τὴν
Εὐρώπην ἢ περίπτωσις τῆς πόλεως Θεσσαλονίκης. Ἡ
καταστρεπτικὴ πυρκαϊὰ ἀποτεφρώσασα τὸ μεγαλύτερον
τμήμα τῆς κεντρικῆς πόλεως προσέφερε μοναδικὴν εὐ-
καιρίαν δημιουργίας νέας πόλεως ἐπὶ τῇ βάσει τῶν νεω-
τέρων ἐπιστημονικῶν καὶ καλλιτεχνικῶν ἀρχῶν. Καὶ τῆς
εὐκαιρίας ταύτης διὰ τὴν μόρφωσιν μιᾶς πόλεως ἰδανικῆς
ἐγνώρισε νὰ δράξῃται ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις.

Ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ἀντιλαμβανομένη πλήρως τὴν σημασίαν τοῦ ἔργου διὰ τὴν μέλλουσαν τύχην τῆς πόλεως, συνειδυῖα τὰ μεγάλα καὶ ποικιλώτατα ἐπιστημονικὰ ζητήματα ἅτινα θὰ ἐδημιουργοῦντο κατὰ τὴν ὀριστικὴν ἐκτέλεσιν αὐτοῦ, ἀπέφυγε τὴν πρόχειρον εἰς ὁμοίας περιστάσεις λύσιν τοῦ διεθνοῦς διαγωνισμοῦ, ἵνα μὴ ἐξαρτήσῃ τὴν τύχην τῆς πόλεως ἐκ τῶν ἀμφιβόλων ἀποτελεσμάτων αὐτοῦ. Ζητήσασα τὴν συμπλήρωσιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐπιστημονικῶν καὶ καλλιτεχνικῶν δυνάμεων ἀπηυθύνθη εἰς τὰ σύμμαχα ἔθνη καὶ ἀπετέλεσεν ἐκλεκτὴν ὁμάδα ἀρχιτεκτόνων καὶ μηχανικῶν μὲ ἐιδικὴν ἐκάστου ἐπίδοσιν εἰς ζητήματα πόλεων. Συνέστησε διεθνῆ ἐπιτροπὴν ἀποτελουμένην ἐκ τῶν ἀρχιτεκτόνων κ. κ. Thomas Mawson, Ernest Hébrard, A. Ζάχου, Κωνστ. Κιτοσίκη, τῶν μηχανικῶν κ.κ. Α. Γκίνη καὶ I. Pleyber καὶ τοῦ Δημάρχου Θεσσαλονίκης κ. Κ. Ἀγγελάκη καὶ ἔθεσεν αὐτῇ τὰ εἰδικὰ προβλήματα τοῦ νέου σχεδίου ρυμοτομίας, τῆς μελέτης νέων ἔργων ὁδοποιίας, ὑδρεύσεως, κατασκευῆς ὑπονόμων, ἐν γένει ζητημάτων ὑγιεινῆς καὶ ὀργανισμοῦ, τῆς μελέτης ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος, τῆς βελτιώσεως τῶν σιδηροδρομικῶν συνδέσεων καὶ ἐν γένει μέσων συγκοινωνίας.

Ὁ κ. Thomas Mawson προσέφερε κατὰ τὴν σύντομον παραμονὴν του ἐν Θεσσαλονίκῃ τὴν συμβολὴν τῆς ἐξαιρετικῆς του πείρας εἰς τὴν σύνταξιν τῶν γενικωτάτων ἀρχικῶν διαγραμμάτων τῆς Ἐπιτροπῆς, ἐκτεθέντων, ὡς γνωστόν, ἐνταῦθα, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς Ἐκθέσεως τῶν ὑπὸ

τοῦ κ. Mawson ἐκπονηθέντων σχεδίων τῆς πόλεως τῶν Ἀθηρῶν. Τὸν κ. Thomas Mawson ἀναχωρήσαντα ἀντικατέστησεν ὡς μέλος τῆς Ἐπιτροπῆς ὁ υἱὸς του κ. Edouard Mawson.

Ἐν τῇ ἐκθέσει ταύτῃ τίθεται ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν εἰδημόνων ἢ ἀπὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ κ. Th. Mawson συντελεσθεῖσα ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς ἐργασία, ἣτις καίτοι μὴ περατωθεῖσα εἰσέτι παρέχει ἐν τούτοις ἅπαντα τὰ στοιχεῖα, ὅπως προκαλέσῃ τὸ ἐνδιαφέρον καὶ ὑποστῇ τὴν λίαν ἐπιθυμητὴν κριτικὴν τοῦ ἐπιστημονικοῦ κοινου, πρὸς ἀποφυγὴν τυχόν σφαλερῶν ἀντιλήψεων.

Ὅλως ἰδιαιτέρας μνείας χρήζει ἡ κατὰ τὴν ἐκπόνησιν τοῦ ἀρχιτεκτονικοῦ μέρους συμβολὴ τοῦ διαπρεποῦς ἀρχιτέκτονος κ. Ernest Hébrard καὶ ἡ πολύτιμος συνεργασία τοῦ βοηθητικοῦ προσωπικοῦ ἐκ Γάλλων ἀρχιτεκτόνων καὶ μηχανικῶν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν σχεδίων. Ἐξαιρετικαὶ δὲ χάριτες ὀφείλονται εἰς τὰς συμμαχικὰς ἀρχὰς τὰς Θεσσαλονίκης διὰ τὰς ἀπείρους ἐκδουλεύσεις ἃς παρέσχον μέχρι τοῦδε τῇ Ἐπιτροπῇ καὶ ἃς ἐλπίζομεν ὅτι θὰ ἐξακολουθήσουν προσφέρουσαι μέχρις ἀποπερατώσεως τοῦ μεγάλου ἔργου θεωροῦσαι αὐτὸ ὡς μίαν ἀκόμη φανερωτάτην ἐκδήλωσιν τοῦ πολιτισμοῦ τῶν ἐλευθέρων λαῶν.

Ἐν τοῖς ἐπομένοις ἐπεξηγοῦνται ἐν συνόψει αἱ ἐκτιθέμεναι ἀρχιτεκτονικαὶ συνθέσεις καὶ τεχνικαὶ μελεταί.

E.M.S.

ΜΕΡΟΣ Α΄.

Η ΝΕΑ ΡΥΜΟΤΟΜΙΑ

Ἡ θαυμασία τοποθεσία, τὸ μαγευτικὸν πλαίσιον, ἡ γειννίασις τῆς θαλάσσης παρέχουν σπανίαν βάσιν ἐξελίξεως τῆς Θεσσαλονίκης εἰς ὡραίαν πόλιν.

Ὅταν ἡ πόλις αὕτη ἀποκτήσῃ πληθυσμὸν 350,000, ὅπως προβλέπεται εἰς τὸ σχέδιον ἐπεκτάσεως, θὰ καλύψῃ ἕκτασιν μήκους 10 περίπου χιλιομέτρων ἀπὸ τοῦ Δενδροποτάμου μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου τοῦ Καραμπουρνοῦ καὶ θὰ σχηματίσῃ τοιοῦτοτρόπως ἐν εὐρῷ ἀμφιθέατρον οἰκοδομῶν περιστοιχιζομένων ἀπὸ κήπους, διακοπτόμενον ἐνίοτε ἀπὸ πρασιάς καὶ πάρκα. Τὸ ἀμφιθέατρον τοῦτο θὰ ἐκτείνεται εἰς τὸ βάθος τοῦ κόλπου τῆς Θεσσαλονίκης, ἀντικρὺ τοῦ Ὀλύμπου.

Ἡ σημερινὴ πόλις θὰ παραμείνῃ καὶ ὁ πυρὴν τῆς νέας. Ἡ τελεία καταστροφὴ τοῦ κεντρικοῦ τμήματος αὐτῆς κατέστησε δυνατὴν καὶ αἱ σύγχρονοι συνθῆκαι τῆς συγκοινωνίας καὶ τῆς ὑγιεινῆς τῶν πόλεων ἐπέβαλον ριζικὴν τὴν μεταβολὴν τῆς παλαιᾶς ρυμοτομίας. Ἐπειδὴ ἐν τούτοις εἰς πᾶσαν ἀνασκευὴν σχεδίου πόλεως ὀφείλει τις νὰ λαμβάνῃ ὑπ' ὄψιν τὰς ἕξεις τοῦ πληθυσμοῦ, ἐζητήσα-

μεν ἐν τῷ νέῳ σχεδίῳ νὰ διατηρήσωμεν τὰ παλαιὰ κέντρα. Τὰ ὠραία Βυζαντινὰ μνημεῖα ἀπελευθερωθέντα τῆς παλαιᾶς ἀμόρφου γειτνιάσεως ἐκέρδισαν εἰς ἄξιαν διὰ καταλλήλου διαμορφώσεως τοῦ περιβάλλοντος.

Ἱστορικαὶ σημειώσεις.

Ἡ Θεσσαλονίκη τῶν ἑλληνικῶν χρόνων ἐξηφανίσθη ἐξ ὀλοκλήρου. Τὸ σχέδιον αὐτῆς εἶχε χαραχθῆ ἐπὶ τῆ βάσει τῶν κανόνων τοῦ περιφήμου ἀρχιτέκτονος Ἰπποδάμου τῆς Μιλήτου, ἤτοι μὲ ὁδοὺς τεμνομένας κατ' ὀρθὴν γωνίαν καὶ μὲ διεύθυνσιν ἀνακόπτουσαν τοὺς ἐνοχλητικούς ἀνέμους.

Ἡ Βυζαντινὴ πόλις τῶν μέσων τοῦ πέμπτου μετὰ Χριστὸν αἰῶνος, ἣτις ἐκτίσθη ἀκριβῶς εἰς τὴν θέσιν τῆς παλαιᾶς, ἐπέφερε τὴν καταστροφὴν τῶν Ἑλληνικῶν μνημείων τοῦ κέντρου αὐτῆς. Μόνον τὰ Ρωμαϊκὰ μνημεῖα διεσώθησαν ἐν μέρει. Καὶ κατὰ τὰς δύο ἐποχὰς τῶν ἀρχαίων καὶ τῶν μέσων χρόνων ἡ μεγάλη ἀστηρία τῆς πόλεως ἔκειτο ἐκεῖ ἔνθα καὶ σήμερον ἡ Ἐγνατία ὁδός. Ἡ ἀστηρία αὕτη διέσχισε τὰς διαφόρους ἀγορὰς διοχετεύουσα τὸ μέγα ρεῦμα τῆς κυκλοφορίας τῆς πόλεως καὶ ἀπέκλινεν εἰτα πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ λιμένος ἀπὸ τῆς ἐκκλησίας τοῦ Ἁγίου Μητῆ μέχρι τοῦ Τοπ-Χανέ.

Ὁ μετασχηματισμὸς τῆς πόλεως ἀρχεῖται μόνις περὶ τὰ μέσα τοῦ 19ου αἰῶνος κατ' ἀρχὰς μὲν διὰ τῆς καταδάφισεως τοῦ πρὸς τὴν θάλασσαν τείχους καὶ τῆς κατασκευῆς τῆς προκυμαίας, κατόπιν δὲ διὰ τῆς κατασκευῆς τοῦ σημερινοῦ λιμένος καὶ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς ὁδοῦ Βενιζέλου διὰ τῆς πλατείας Ἐλευθερίας. Τέλος ἡ κατεδάφισις καὶ τοῦ ἀνατολικοῦ τείχους ἐξῆρεν εὐκρινῶς τὴν πρὸς τὸν Λευκὸν Πύργον καὶ Καλαμαριὰν τᾶσιν ἐπεκτάσεως τῆς πόλεως.

Διὰ τῆς νέας ρυμοτομίας λαμβάνεται ὑπ' ὄψει ἡ τάσις αὕτη καὶ ἡ νέα μεγάλη κεντρικὴ λεωφόρος συνδέει τὸ κέντρον τῶν δημοσίων κτιρίων κείμενον περίπου εἰς τὴν θέσιν τῶν ἑλληνικῶν ἀγορῶν, μετὰ τῆς προκυμαίας, ἣτις ἔλαβε κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τοιαύτην σπουδαιότητα.

Ὁ λιμὴν καὶ οἱ σιδηροδρομικοὶ σταθμοί.

Ἐπειδὴ ἡ Θεσσαλονίκη εἶναι κυρίως ναυτιλιακὴ πόλις, ἡ δυνατὴ ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος ἀπέσπασεν ὅλως ἰδιαιτέρως τὴν προσοχὴν ἡμῶν. Τὸ πρόβλημα τοῦτο πρόκειται νὰ λυθῇ εὐτυχῶς κατὰ τρόπον λίαν ἱκανοποιητικόν τόσον ἀπὸ ἀπόψεως καθαρῶς τεχνικῆς, κατόπιν ἀποφάσεως ὅπως ἐπεκταθῇ ὁ λιμὴν πρὸς δυσμὰς, ἥτοι πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν καὶ τῶν ἐκτάσεων τῶν προβλεπομένων εἰς τὸ μέλλον διὰ βιομηχανικὰς ἐγκαταστάσεις, ὅσον καὶ ἀπὸ ἀπόψεως αἰσθητικῆς. Οὕτως οὐ μόνον διατηρεῖται ἡ ὡραία παραλιακὴ λεωφόρος τῆς Νίκης, ἀλλὰ διαπλατύνεται, ποικίλλεται διὰ πλατειῶν, χαρακτηρίζεται δι' ἀψιδωτῶν στοῶν, κοσμεῖται διὰ φυτειῶν καὶ διὰ παντὸς μέσου καθιστῶντος εὐάρεστον τὴν διαμονήν.

Ἐν τῷ προσχεδίῳ ἡμῶν ὁ σημερινὸς σταθμὸς παραμένει ὡς σταθμὸς ἐμπορευμάτων, ἐνῶ ὁ σταθμὸς τῶν ἐπιβατῶν ἐτοποθετήθη κατὰ τὸν ἄξονα τῆς Ἑγνατίας ὁδοῦ. Ἄλλ' ἡ λύσις αὕτη, ἣτις παρουσιάζει πολλὰ πλεονεκτήματα ἀπὸ αἰσθητικῆς ἀπόψεως δὲν ἔχει υἱοθετηθῆ εἰσέτι πλήρως καὶ μελετᾶται ἐπὶ τοῦ παρόντος ἄλλη θέσις τοῦ σταθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν, καλύτερον συνδεομένη πρὸς τὸν σταθμὸν ἐμπορευμάτων.

Συνοικία ἐργοστασίων.

Ἡ συνοικία αὕτη θὰ ἐντοπισθῇ πρὸς δυσμὰς καὶ θὰ δύναται νὰ ἐπεκταθῇ μέχρι τοῦ Δενδροποτόμου. Οὕτω

θά ἐπικοινωνῆ ἀπ' εὐθείας μετὰ τοῦ λιμένος καὶ τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν. Οἱ ἰσχύοντες ἄνεμοι θά φέρωσι τὰς ἀναθυμιάσεις καὶ τοὺς καπνοὺς τῶν ἐργοστασίων πρὸς τὴν θάλασσαν.

Συννοικία ἀποθηκῶν.

Σήμερον ἡ συννοικία αὕτη εὐρίσκεται πρὸς βορρᾶν τοῦ λιμένος. Προβλέπομεν ἐπέκτασιν αὐτῆς πρὸς τὸ μέρος τοῦ σταθμοῦ καὶ παρὰ τὸ Τὸπ-Χανέ τὴν ἰδρυσιν κεντρικῆς ἀγορᾶς τροφίμων. Τὸ ταχυδρομεῖον, τὸ χρηματιστήριον καὶ τὸ ἐμπορικὸν ἐπιμελητήριον θά κείνται πλησίον τοῦ λιμένος.

Συννοικία τοῦ ἐμπορίου εἰδῶν πολυτελείας, τῶν μεγάλων ξενοδοχείων καὶ καταστημάτων.

Τὸ κέντρον τοῦτο ὁρίζεται πρὸς δυσμὰς ὑπὸ τῆς ὁδοῦ Ἀλεξάνδρου τοῦ Μεγάλου, πρὸς ἀνατολὰς δὲ ὑπὸ τῆς ὁδοῦ Ἀγίας Σοφίας. Θά εἶναι ἡ καρδιά τῆς πόλεως καὶ διὰ τῆς ρυμοτομίας του ἐπιδιώκεται ἕν κανονικὸν σύνολον, οὐχὶ ὅμως καὶ μονότονον. Ἡ ὁδὸς Βενιζέλου θά παραμείνῃ ἡ κατ' ἔξοχὴν ἐμπορικὴ ὁδός. Ἐμπορικὴ ὅμως θά εἶναι καὶ ἡ πρὸς τὸν Ἅγιον Δημήτριον λεωφόρος ἀπολήγουσα πρὸς τὴν θάλασσαν εἰς μεγάλην πλατεῖαν μέλλουσαν ν' ἀντικαταστήσῃ λίαν ἐπιτυχῶς τὴν μικρὰν πλατεῖαν Ἐλευθερίας. Ἀψιδωταὶ στοαὶ ἐν τῇ πλατείᾳ, τῇ προκυμαίᾳ καὶ τῇ μεγάλῃ λεωφόρῳ θά προσφέρωσιν εἰς τοὺς διαβάτας ἄσυλον κατὰ τῶν ἀκτίνων τοῦ ἡλίου καὶ κατὰ τῆς βροχῆς.

Bazars.

Κρίνομεν ἐνδιαφέρον νὰ ἐπιδιώξωμεν κατὰ τὴν μόρφωσιν τοῦ **Bazar** ὡς κέντρον ἐμπορικῆς ἀξίας, τὴν ἀπόκτησιν πρωτοτύπου ἑξωραϊστικοῦ παράγοντος διὰ τὴν

πόλιν. Αἱ κεκαλυμμένα εὐρεῖται ὁδοὶ συγκλίνουσαι εἰς μεγάλας θολωτὰς αἰθούσας θ' ἀποτελέσωσιν ἐξαιρετικῶς εὐχάριστον κέντρον τῆς νέας Θεσσαλονίκης ἐκτεινόμενον κατὰ μῆκος τῆς Ἐγνατίας ὁδοῦ εἰς τὴν παλαιὰν αὐτῶν θέσιν.

Αἱ Τράπεζαι.

Τὰ κτίρια τῶν Τραπεζῶν προβλέπονται συγκεντρούμενα πέραξ μικρᾶς δημοσίας πλατείας μεταξὺ τῆς ὁδοῦ Βενιζέλου καὶ τῆς καθολικῆς ἐκκλησίας.

Τὸ κέντρον τῶν δημοσίων κτιρίων.

Ἡ κεντρικὴ πρὸς τὸν Ἅγιον Δημήτριον λεωφόρος, ἀφοῦ τάμη τὴν Ἐγνατίαν ὁδὸν, καταλήγει εἰς τὸ κέντρον τῶν δημοσίων κτιρίων. Τὰ μέγαρα ταῦτα περιστοιχίζουσι πλατεῖαν δυναμένην νὰ χρησιμεύσῃ εἰς ἐορτὰς καὶ λαϊκὰς συγκεντρώσεις. Ἀριστερᾷ τῷ ἀνερχομένῳ θὰ κεῖται τὸ Δημαρχεῖον, δεξιᾷ δὲ τὸ μέγαρον τῶν δικαστηρίων, ἐνῶ τὸ κάτω μέρος τῆς πλατείας καταλαμβάνουν τὰ λοιπὰ δημόσια γραφεῖα. Ἡ Νομαρχία παραμένει ἐκεῖ ὅπου καὶ σήμερον, ἦτοι ἐν τῷ Διοικητηρίῳ.

Κέντρα ψυχαγωγίας καὶ Λέσχαι.

Τὸ Δημοτικὸν θέατρον, τὸ Ὄδειον μετὰ τῆς αἰθούσης συναυλιῶν εὐρισκόμενα παρὰ τὸν Λευκὸν Πύργον συντίθενται εἰς ἐπιβλητικὸν ἀρχιτεκτονικὸν σύνολον. Αἱ πρασιαὶ καὶ ἡ θάλασσα κοσμοῦν καὶ πλαισιώνουν, μειοῦντα τὴν αὐστηρότητα τῆς συνολικῆς μορφῆς. Ἐκεῖ ἐπίσης θέλουσι συγκεντρωθῆ τὰ λοιπὰ κτίρια ψυχαγωγίας καὶ αἱ Λέσχαι.

Ἐκπαιδευτικὸν κέντρον.

Τὰ Πανεπιστήμια, τὸ Πολυτεχνεῖον, ἡ Βιβλιοθήκη,

καὶ τὰ λοιπὰ κτίρια τῆς ἀνωτάτης ἐκπαιδεύσεως θὰ κείνται ἐπὶ τοῦ ἄξονος τοῦ μεγάλου δημοσίου ἄλλους τοῦ κειμένου ἀνατολικῶς τῆς πόλεως καὶ ἐκτεινομένου μέχρι τῶν κέντρων τῆς ψυχαγωγίας. Τὰ ἐκπαιδευτήρια θὰ εἶναι διεσπαρμένα ἐντὸς κήπων, ὅπως τὰ Ἀγγλικά καὶ Ἀμερικανικά Πανεπιστήμια.

Ἐλεύθεροι ἐκτάσεις, Δενδροστοιχίαι, Πάρκα καὶ Κήποι.

Εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς πόλεως πολυάριθμοι δενδροστοιχίαι θὰ συνδέουν τὰς διαφόρους πλατείας τοῦ δημοσίου κήπους καὶ πάρκα μετὰ τὰ μεγάλα ἄλση (ἐκτάσεως 80 καὶ 160 ἑκταρίων) καὶ τοὺς ἐξωτερικοὺς περιπάτους τῆς πόλεως.

Ἀθλητικὸν κέντρον

Ἐτερον ἄλλος προβλέπεται εἰδικῶς διὰ γυμναστικὰς ἀσκήσεις καὶ ἀθλητικὰς παιδείας πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῆς Μικρᾶς.

Νοσοκομεῖα, Μαιευτήρια, Φρένοκομεῖα.

Ἄπαντα τὰ ἰδρύματα ταῦτα τοποθετοῦνται μακρὰν τοῦ κέντρου τῆς πόλεως εἰς τὰς θέσεις Καλαμαριά καὶ Σεϊτενλίκ. Σταθμοὶ πρώτων βοηθειῶν προβλέπονται εἰς πολλὰ σημεῖα ἐντὸς τῆς πόλεως.

Κέντρα κατοικιῶν

Ἡ διαβάθμισις εἰς τὴν πυκνότητα τοῦ πληθυσμοῦ τῶν ἀστικῶν συγκροτημάτων προβλέπεται ἐνταῦθα ὡς ἀραίωσις μετὰ τὸ κέντρον καὶ προαστείων. Αὐστηραὶ διατάξεις θὰ ὀρίσουν τὸν λόγον τῶν οἰκοδομησίμων χώρων πρὸς τοὺς τηρουμένους ἐλευθέρους δι' αὐτὰς ἢ κήπους καὶ θ' ἀποτραπῇ οὕτως ἀνθυγιεινὴ πύκνωσις πληθυσμοῦ καὶ οἰκοδομῶν.

Τὸ ὕψος τῶν οἰκοδομῶν θὰ κανονισθῇ ἐν σχέσει πρὸς τὸ πλάτος καὶ τὸν προσανατολισμὸν τῶν ὁδῶν.

Εἰς τὰ κέντρα κατοικιῶν διανέμονται εἰς ἐπαρκῆ ἀριθμὸν νηπιαγωγεῖα καὶ δημοτικὰ σχολεῖα ἀρρένων καὶ θηλέων. Εἰς ἕκαστον σύμπλεγμα σχολείων μία μεγάλη αἴθουσα θὰ εἶναι κατάλληλος δι' ἀθλητικὰς ἀσκήσεις ἢ διὰ συγκεντρώσεις, διαλέξεις καὶ ἐορτὰς τῆς συνοικίας.

Μέτρα κατὰ πυρκαϊῶν.

Εἶναι μεγάλης σημασίας διὰ τὴν Θεσσαλονίκην ἡ λήψις δραστικῶν μέτρων ἐναντίον τῶν καταστρεπτικῶν πυρκαϊῶν. Ὁ κεντρικὸς πυροσβεστικὸς σταθμὸς τοποθετεῖται εἰς τὸ ἄνω μέρος τῆς ὁδοῦ Ἁγίας Σοφίας, ὁπόθεν αἱ ἀντλῖαι θὰ δύνανται εὐκόλως νὰ κατέρχωνται εἰς τὸ μέρος τῆς πυρκαϊᾶς. Ἀφ' ἑτέρου, ἐπειδὴ αἱ νέαι ἀρτηρίαι θὰ εἶναι ἀρκούντως εὐρεῖαι, δὲν θὰ εἶναι πλέον δυνατὰ πυρκαϊὰι διαστίσεων ἀναλόγων τῆς τοῦ παρελθόντος Αὐγούστου.

Ἄρτηρια κυκλοφορίας.

Τὸ πρόβλημα τῆς ἀνέτου κυκλοφορίας ἐντὸς τῆς πόλεως ἐμελετήθη ἰδιαιτέρως. Δεδομένου ὅτι ὁ πληθυσμὸς προβλέπεται συγκεντρούμενος πρὸς τὰ δύο ἀντίθετα σημεῖα Καλαμαριά καὶ Σεῦτενλίκ προέχει τὸ πρόβλημα τῆς κυκλοφορίας κατὰ διεύθυνσιν παράλληλον τῆς παραλίας. Τοῦναντίον ἀπλούστερον εἶναι τὸ ζήτημα διὰ τὴν κάθετον πρὸς τὴν παραλίαν διεύθυνσιν. Τὸ πλάτος τῶν ὁδῶν ἐπέβαλον ἐν γένει λόγοι αἰσθητικοὶ καὶ φωτισμοῦ, ἰδιαιτέρως δὲ διὰ τὴν ὁδὸν Βενιζέλου καὶ λόγοι καθαρώς ἐμπορικῆς κινήσεως.

Σύστημα ὁδῶν κατὰ διαγώνιον.

Δύο συστήματα ρυμοτομίας χαρακτηρίζουσι κυρίως



τὰ σχέδια τῶν πόλεων. Τὸ σύστημα κατὰ παραλλήλους ὁδοὺς ἀλληλοτεμνομένας πρὸς ὀρθὰς γωνίας, οὕτω δὲ ἐμφανίζεται τὸ σχέδιον τῆς ἀρχαίας Θεσσαλονίκης, καὶ τὸ ἀκτινωτὸν σύστημα, εἰς ὃ ἀπασαὶ αἱ ὁδοὶ συγκλίνουν πρὸς κεντρικὴν πλατεῖαν. Λιὰ τὸν ἐσωτερικὸν πυρῆνα τῆς πόλεως ἐκρίναμεν προτιμότεραν τὴν διάταξιν τῆς ἀρχαίας πόλεως βελτιουμένην διὰ διακοπῆς τῆς μονοτονίας ἣν ἐκείνη παρουσιάζει καὶ διὰ τῆς δημιουργίας, ὑπὸ συστήματος διαγωνίων ὁδῶν, κυκλοθεροῦς ζώνης ἀποσκοπούσης τὴν ἀπομόνωσιν τῆς κυκλοφορίας τοῦ κέντρου.

Κύρια ἀρτηρία.

Ἡ προκυμαία διατάσσεται εἰς δύο ἐπίπεδα. Τὸ ἀνώτερον ἐπίπεδον ὀλιγοῦ πλάτους 40 μέτρων περιλαμβάνει εὐρὴ πεζοδρόμιον, κατάστρωμα διὰ τὰς ἀμάξας καὶ ἰδιαιτέρον κατάστρωμα διὰ τὸν τροχόδρομον πλαισιούμενα ὑπὸ δενδροφύτων πεζοδρομίων.

Δύο καὶ ἥμισυ μέτρα κατωτέρω εὐρίσκεται ἡ κυρίως προκυμαία ἐπιτρέπουσα τὸν ἄμεσον πλευρισμὸν τῶν πλοίων καὶ τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ ἠλεκτρικοῦ σιδηροδρόμου μεταξὺ Μικρᾶς καὶ Χαλκιδικῆς. Ἡ διάταξις αὕτη, εὐκόλος σήμερον, καθόσον τὸ μέγιστον μέρος τῶν οἰκιῶν τῆς προκυμαίας κατεστράφη ὑπὸ τῆς πυρκαϊᾶς, θὰ δημιουργήσῃ ἐν θαυμάσιον βᾶθρον τῆς πόλεως.

Ἡ ὁδὸς Ἐγνατίας ἔχει δύο πλάτη. Τὸ μεσαῖον μέρος μὲ κεντρικὸν δενδροστοιχούμενον πεζοδρόμιον εἶναι πλάτους 35 μέτρων, ἐνῶ τὰ δύο ἄκρα εἶναι 28 μέτρων.

Ἡ ὁδὸς Βενιζέλου καὶ ἡ ὁδὸς Ἀγ. Σοφίας ἔχουσι πλάτος 20 μέτρων. Αἱ διαγώνιοι ὁδοὶ 24 μέτρων. Ἀπασαὶ δὲ αἱ ὁδοὶ αὗται κοσμοῦνται διὰ δενδροστοιχιῶν.

Αἱ δευτερεύουσαι τέλος ὁδοὶ ἔχουσι πλάτη 15, 12.50

καὶ 10.50 μέτρων ἐπαρκῆ διὰ τὴν κίνησιν μεταξὺ τῶν μικροῦ ὕψους οἰκοδομικῶν συγκροτημάτων.

Ἔξαρσις τῶν ἀρχαίων μνημείων.

Ἐν Θεσσαλονίκῃ διατηρεῖται σειρά δλόκληρος πολυτιμοτάτων ἀρχαίων μνημείων. Τουρκικαὶ τινες οἰκοδομαὶ ἔχουν ἐπίσης χαρακτῆρα καὶ ἀξίζουσιν νὰ διατηρηθῶσι πρὸς καλλωπισμὸν τῆς πόλεως.

Ἐν τῷ ἐσωτερικῷ τῆς πόλεως τέσσαρες ἐκκλησίαι εἶναι κυρίως σημαντικαί, ὁ Ἅγιος Γεώργιος, ἡ Ἁγία Παρασκευή, ἡ Ἁγία Σοφία καὶ ὁ Ἅγιος Δημήτριος—δυστυχῶς ὁ τελευταῖος μὲ σοβαρὰς ζημίας ἐκ τῆς πυρκαϊᾶς.

Τὰ κτίρια ταῦτα χρησιμεύουσιν ὡς σημεῖα ἀφετηρίας διὰ τὴν χάραξιν σημαντικοῦ ἀριθμοῦ ὁδῶν, μοναδικῶς προωρισμένα εἰς τὸ νὰ σχηματίσωσι σημεῖα ἀξιοθέατα καὶ νὰ προσδώσωσι χαρακτῆρα εἰς τὴν νέαν πόλιν.

Ἐπὶ τοῦ ἄξονος τῆς Ἁγίας Σοφίας ἐχαράξαμεν ὁδὸν δενδροφυτευμένην καὶ καταλήγουσαν εἰς τὴν μικρὰν πλατεῖαν τῶν Τραπεζῶν. Ἡ Ἁγία Παρασκευὴ ἀπηλευθερώθη τοῦ πρὸς τὴν Ἐγνατίαν ὁδὸν ὀχληροῦ αὐτῆς περιβάλλοντος καὶ συνεδέθη διὰ κήπου μετὰ πρασιῶν καὶ ἀνθῶν μετὰ τῆς Ἁγίας Σοφίας.

Ὁ Ἅγιος Γεώργιος εἶναι ἰδιαίτερος ἐστραμμένος πρὸς τὴν θάλασσαν, σημαντικὴ δὲ ὁδὸς διασχίζουσα πλατεῖαν ἐν σχήματι ἵπποδρομίου καταλήγει εἰς τὴν προκυμαίαν.

Ἐν τῇ προμελέτῃ ταύτῃ προβλέπεται ἡ ἀνάγεσις νέας ἐκκλησίας τοῦ Ἁγίου Δημητρίου ἐν σχήματι «Βασιλικῆς». ἥτις θὰ κλείῃ πρὸς τὰ ἄνω τὴν κεντρικὴν πλατεῖαν. Περὶ τούτου ὁμως δὲν ἐλήφθη εἰσέτι ὀριστικὴ ἀπόφασις.

Ἄπαντα τὰ λοιπὰ μνημεῖα διατηρήθησαν ὡς καὶ τὰ τεῖχη τὰ πλέον ἀξιοθέατα ἅτινα ἔχει νὰ ἐπιδείξη ἡ Θεσσαλονίκη. Ἐντὸς καὶ ἐκτὸς τῶν τειχῶν τῆς πόλεως, δημιουργοῦμεν ζώνην μὴ οἰκοδομήσιμον κατάλληλον νὰ προφυλάξῃ τὰ ἰδιαζόντως πολύτιμα ταῦτα ἐρεῖπια τῶν βυζαντινῶν ὀχυρώσεων. Εἰς τὴν Ἀκρόπολιν προτεινομένην ἴδρυσιν πάρκου ἐφικτοῦ δι' εὐρείας ὁδοῦ διασχίσεως τὸ ὑψηλὸν μέρος τῆς πόλεως.

Φανταζόμεθα ὡραιότατην τὴν Θεσσαλονίκην μὲ τὰ νεώτερα αὐτῆς μνημεῖα ἐμπνευσμένα ἀπὸ τὰ ὡραῖα παραδείγματα ποῦ περικλείει. Περισσότερον, βεβαίως, νὰ τονώσωμεν ὅτι δὲν ἐννοοῦμεν πιστὰ ἀντίγραφα αὐτῶν ἀλλὰ ἀρχιτεκτονικὰς συνθέσεις τῆς συγχρόνου ἐποχῆς, αἵτινες ἀντὶ πάσης ἄλλης ξενικῆς ἐπιρροῆς ἔδει νὰ ἐπηρρασθῶσιν ἀπὸ τὸν τοπικὸν χαρακτῆρα, ὅπερ θὰ καθίστα δυνατὴν τὴν ἐπίτευξιν ἐνὸς ὁμοιογενοῦς ἀρμονικοῦ συνόλου ἀνευ θυσίας μηδεμιᾶς ἀπαιτήσεως τῆς συγχρόνου ἐποχῆς.

ΜΕΡΟΣ Β΄.

ΟΔΟΠΟΙΑ. — ΕΞΥΓΙΑΣΙΣ. — ΥΔΡΕΥΣΙΣ. —
ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΔΙΑ ΚΙΝΗΤΗ-
ΡΙΟΝ ΔΥΝΑΜΙΝ, ΦΩΤΙΣΜΟΝ ΚΑΙ ΕΛΞΙΝ.
— ΑΕΡΙΟΦΩΣ

Αἱ γενικαὶ παρατηρήσεις.

Αἱ διάφοροι διευθετήσεις καὶ ἐγκαταστάσεις αἱ ἀπο-
τελοῦσαι ἀναπόσπαστον μέρος τῆς ἐκπονήσεως τοῦ σχε-
δίου τῆς νέας Θεσσαλονίκης μελετῶνται ἰδιαιτέρως ἐν
ἐπεξηγηματικῷ ὑπομνήματι συνοδευομένων ὑπὸ σχεδίων,
σχεδιαγραμμάτων καὶ χαρτῶν καὶ τῶν ὁποίων περίληψιν
ἀποτελεῖ τὸ παρόν.

Τὰ ζητήματα περὶ τῶν ὁποίων γίνεται λόγος ἐν αὐτῷ
εἶναι: Τὰ ἔργα ὁδοποιίας, ἡ ὑγιεινὴ τῆς πόλεως, ἡ ὕ-
δρευσις, ἡ μεταφορὰ καὶ ἡ διανομὴ τῆς ἠλεκτρικῆς ἐνερ-
γείας καὶ ἡ δι' αἰριόφωτος θέρμανσις.

Ἐν τῇ μελέτῃ τῶν σοβαρῶν τούτων ζητημάτων με-
γάλη προσπάθεια κατεβλήθη ὅπως ἐπιτευχθῇ πλήρης συν-
δυασμὸς μεταξὺ τῆς λογικῆς καὶ καλλιτεχνικῆς συνθέ-

σεως τοῦ ἀρχιτέκτονος καὶ τῶν νεωτέρων καὶ πρακτικωτέρων μεθόδων τῆς μηχανικῆς ἐπιστήμης.

Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν μεθόδων τούτων πρέπει νὰ πληροῖ οὐσιώδεις τινὰς ὁρους ἐκτιθεμένους ἐν περιλήψει ὡς ἑξῆς :

1) Ταχεῖα καὶ εὐκόλος κυκλοφορία δι' εὐχαρίστων ὁδῶν καλῶς ἀεριζομένων καὶ σκιαζομένων, συνδεουσῶν χωρὶς ἀνίαν τὰ διάφορα νέα καὶ παλαιὰ μνημεῖα καὶ ἐξυπηρετουσῶν καταλλήλως τὰς διαφόρους συνοικίας καὶ κέντρα τῆς πόλεως.

2) Τελεία ἀποφυγὴ τῶν αἰτίων ἀνθυγιεινῆς καταστάσεως τῆς πόλεως διὰ τῆς ἐξάλειψως τῶν ἐπικινδύνων στασιμῶν ὑδάτων, τῆς διοχετεύσεως πρὸς τὴν θάλασσαν τῶν ἐπιφανειακῶν ὑδάτων καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως δικτύου ὑπονόμων μετὰ πρακτικῶν ἐγκαταστάσεων ἐπιτροπεουσῶν τὴν ταχεῖαν ἐκκένωσιν καὶ ἐξάλειψιν, μετὰ καθαρισμόν ἐκ τῶν ἐπικινδύνων στοιχείων, τῶν οἰκιακῶν ὑδάτων.

3) Προμήθεια ἀφθόνου ὕδατος δι' ἀπάσας τὰς ἰδιωτικὰς, δημοσίας καὶ βιομηχανικὰς ἀνάγκας.

4) Βελτίωσις καὶ μεγέθυνσις τῶν ἐργοστασιῶν καὶ δικτύων ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας καὶ ἀεριόφωτος, εἰς τρόπον ὥστε νὰ πολλαπλασιασθῶσι τὰ μέσα συγκοινωνίας, νὰ αὐξήσῃ ἡ παραγωγὴ κινητηρίου δυνάμεως καὶ ν' ἀναπτυχθῶσιν αἱ ἐγκαταστάσεις φωτισμοῦ, ἀερισμοῦ καὶ θερμάνσεως.

5) Ἐκπόνησις νέων κανονισμῶν πρὸς προφύλαξιν τῆς δημοσίας ὑγείας καὶ πρὸς τελείαν ὀργάνωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν ὑγιεινῆς καὶ ὁδοποιίας τῆς νέας πόλεως τῆς Θεσσαλονίκης.

Ὁδοποιία.

Τὰ σχέδια ὑπ' ἀριθ. 1, 2, 3 καὶ 4 ἔχουσι σχέσιν πρὸς

τὰ ἔργα τῆς καλῆς διευθετήσεως τῶν ὁδῶν, ἅτινα περιλαμβάνουσι κατὰ πρῶτον τοὺς ἀναγκαίους χρωματισμοὺς πρὸς ἐξύψωσιν τῶν χαμηλῶν μερῶν τῆς πόλεως παρὰ τὴν θάλασσαν καὶ πρὸς πλήρωσιν πολλῶν κοιλοτήτων τοῦ ἐδάφους χρησιμοποιουμένων διὰ τὰς ἐπιχρωματώσεις —κεχρωματισμένας εἰς κίτρινον—, τὰ χρώματα τὰ προερχόμενα ἐξ ἐπιχρωματώσεων δεικνυομένων διὰ χρώματος καὶ γραμμοσκιᾶς *bistre*.

Ἡ ὑπερύψωσις τῶν κατὰ μῆκος τῆς θαλάσσης ὁδῶν ἐπιβάλλεται ὑπὸ συνθηκῶν ὑγιεινῆς καὶ αἰσθητικῆς, παρουσιάζουσα ἐπίσης τὸ σπουδαῖον πλεονέκτημα τῆς ἐλαττώσεως μεγάλης κλίσεως τῶν πλησίον τῆς παραλίας τοποθεσιῶν, ἐνῶ συγχρόνως ἀποτελεῖ καθαρῶς διαγεγραμμένον ὄριον μεταξὺ τῆς παραλίας καὶ τοῦ λιμένος ἀφ' ἐνὸς καὶ τῶν λεωφόρων γενικῆς κυκλοφορίας ἀφ' ἑτέρου.

Ἐν τῇ ριζικῇ ταύτῃ μεταμορφώσει τῶν παλαιῶν εὐθυγραμμῶν καὶ ὑψομέτρων ἐλήφθη ὑπ' ὄψει ἡ σύνδεσις τῆς κεντρικῆς καεῖσης ζώνης μετὰ τῶν ἀμέσως πέριξ συνοικιῶν, διὰ τῆς προεκτάσεως πρὸς τὰ ἔξω μεγάλων ἀρτηριῶν κυκλοφορίας, εἰς τρόπον ὥστε ἡ νέα πόλις νὰ μὴ παραμείνῃ ἐσφιγμένη καὶ πιεζομένη ὑπὸ τῶν παλαιῶν οἰκοδομῶν, τῶν ὁποίων ἡ ἐξάλειψις θὰ καταστῇ δυνατὴ διὰ τῆς προοδευτικῆς διανοίξεως ὁδῶν διεισδύσεως πρὸς τὰς παλαιὰς συνοικίας.

Τὰ προτιμητέα προκαταρκτικὰ ἔργα διὰ τὴν ὁδοποιίαν καὶ αἱ ἀντιστοιχοῦσαι εἰς αὐτὰ ἀπαλλοτριώσεις δεικνύνται κατὰ βαθμὸν προτιμήσεως διὰ διαφόρων χρωμάτων ἐν τοῖς σχεδίοις ὑπ' ἀριθ. 2 καὶ 4.

Ἡ πρόοδος αὕτη τῶν ἐργασιῶν θὰ ἦτο δυνατὸν ἐπίσης νὰ ἐφαρμοσθῇ μετὰ ποιᾶς τινος ἐλαστικότητος πρὸς πραγματοποιήσιν τοῦ προγράμματος τῆς ὁδοποιίας καὶ τῆς ἐξυγιάσεως.

Ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις προβλέπει τὸ δυνατόν τῆς ἐκτελέσεως τῶν ὀγκωδῶν χωματισμῶν, διὰ στρατιωτῶν, εἰς τρόπον ὥστε αἱ νέαι ὁδοὶ νὰ χαραχθῶσιν εἰς τὸ κέντρον τῆς πόλεως πρὸ τοῦ πέρατος τοῦ πολέμου.

Ἐξυγίαισι. Ὑδρευσις.

Ἡ πόλις τῆς Θεσσαλονίκης εἶναι ἑξαιρετικῶς ἀνθυγιεινὴ, ἀλλὰ χάρις εἰς τὴν τοπογραφικὴν τῆς θέσιν ἡ ἐξυγίαισι αὐτῆς εἶναι πολὺ εὐκόλος.

α'). Τὰ κύρια στοιχεῖα τῆς μελέτης τῆς ἐξυγιάσεως εἶναι τὰ ἑξῆς:

Ἐπορροφῆσις ὑπὸ τοῦ ἐδάφους καὶ ροὴ τῶν ὀμβρίων ὑδάτων.

β'). Ἡ ἐκκένωσις καὶ ἐπεξεργασία τῶν ἀκαθάρτων ὑδάτων.

γ'). Τὰ σχετικὰ μὲ τὴν δημοσίαν ὑγιεινὴν τῆς πόλεως, δημόσια ἀποχωρητήρια, κοιμητήρια, ἐπεξεργασία τῶν οἰκιακῶν ἀπορριμμάτων καὶ συντήρησις τῶν ὁδῶν ἐν γένει.

δ'). Ἡ προμήθεια ὕδατος ἀφθόνως ἐπιτυγχανομένη.

α'). Ἀπορρόφῆσις ὑπὸ τοῦ ἐδάφους καὶ ροὴ τῶν ὑδάτων.

Ἡ ἐξέτασις τῶν χαρτῶν, σχεδίων καὶ σχεδιαγραμμάτων ἀριθ. 5, ἀριθ. 6 καὶ ἀριθ. 7 παρέχει τὴν ἀντίληψιν τῶν ἀτμοσφαιρικῶν συνθηκῶν ἀπὸ ἀπόψεως βροχῆς ἐν τῇ περιφερείᾳ τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τοῦ κινδύνου τοῦ ὀφειλομένου εἰς ἀτελεῖ ροὴν τῶν ὑδάτων ἐντὸς χειμάρρων πλημμελῶς διευθετημένων ἰδίως κατὰ τὰς μεγάλας θυελλώδεις βροχάς.

Σχηματίζονται τότε στάσιμα ὕδατα, ἅτινα πρέπει νὰ ἐξαλειφθῶσιν.

Τὰ μέσα ἅτινα πρέπει νὰ χρησιμοποιηθῶσι πρὸς ἐξάλειψιν τῶν αἰτίων τῶν προκαλούντων τὸ ἀνθυγιεινὸν τῆς πόλεως καὶ πρὸς προφύλαξιν ταύτης ἐκ τῶν πλημμυρῶν ἀποτελοῦνται ἀφ' ἐνὸς ἐκ τῆς ἐλαττώσεως τῆς πολὺ χειμαρρῶδους καταστάσεως τῶν λεκανῶν ἀποδοχῆς τῶν ὀμβρίων ὑδάτων, διὰ τῆς ἐλαττώσεως τῆς ἐπιφανειακῆς ροῆς, διὰ τῆς καλλιεργείας τῶν παρὰ τοὺς χειμάρρους γαιῶν ἀφ' ἑτέρου διὰ τῆς βελτιώσεως, παρεκκλίσεως, διευθετήσεως καὶ ἐπενδύσεως τῶν ὀχθῶν τῶν χειμάρρων κατὰ τὰς ἐν τῇ πεδιάδι διαβάσεις των μέχρι τῆς θαλάσσης.

Ἡ πρώτη μέθοδος δὲν θὰ φέρῃ ἀποτελέσματα εἰμὴ μετὰ πολυχρονίους συνεχεῖς προσπάθειάς πρὸς ἀναδάσωσιν καὶ καλλιέργειαν τῶν προφυλακτικῶν περιφερειῶν. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν δευτέραν μέθοδον, δύναται καὶ πρέπει νὰ ἐφαρμοσθῇ αὕτη ἀμέσως διὰ τῆς ἐκτελέσεως ἔργων, ἅτινα θὰ ἦτο πολὺ μακρὸν νὰ περιγράψῃ τις ἐν τῷ περιορισμένῳ τούτῳ ὑπομνήματι (ἴδετε τὸ ἐπεξηγηματικὸν ὑπόμνημα, κείμενον καὶ σχέδιον).

Τὸ σχέδιον ὑπ' ἀριθ. 8 δίδει λεπτομερείας ἐπὶ τῶν ἤδη ἐκτελειμένων καὶ ἐκτελεσθησομένων ἔργων ἐν τῇ Βορειοδυτικῇ ζώνῃ, ἧτις εἶναι καὶ ἡ μᾶλλον ἀνθυγιεινὴ.

β'). Ἐκκένωσις καὶ ἐπεξεργασία τῶν ἀκαθάρτων ὑδάτων.

Τὰ ἀκάθαρτα ὕδατα διαιροῦνται εἰς τέσσαρας κατηγορίας.

1) Κατηγορία. Τὰ οἰκιακὰ ὕδατα ἅτινα προέρχονται ἐκ τῶν κατοικιῶν ὅπου ἐχρησιμοποιήθησαν διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ μαγειρείου, τῆς καθαριότητος, πρὸς πλύσιν τῶν ἀσπρορροούχων καὶ καθαριότητα τῆς κατοικίας.

2) Κατηγορία. Τὰ ὕδατα τῶν ἀποχωρητηρίων, οὐρητηρίων καὶ στάβλων.

3) Κατηγορία. Τὰ ἐπιφανειακὰ ὕδατα τῶν ὁδῶν, πλατειῶν, αὐλῶν καὶ κήπων, ἤτοι τῶν ἀναγκαίων διὰ πλύσιν καὶ πότισμα καθὼς ἐπίσης καὶ τῶν ὀμβρίων ὑδάτων.

4) Κατηγορία. Τὰ βιομηχανικὰ ὕδατα τὰ προερχόμενα ἐκ τῶν ἐργοστασιῶν μετὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τῶν ὀργανικῶν ἢ μεταλλικῶν πρώτων ὑλῶν εἰς τὰ ὁποῖα προστίθενται ἀκόμη τὰ ὕδατα τῶν συμπυκνωτήρων τῶν μηχανῶν.

Δὲν ὑπάρχει ἐν Θεσσαλονίκῃ οὐδὲν δίκτυον ὑπονόμων, καὶ αἱ σημεριναὶ ὑπόγειοι ὑπόνομοι ἔχουσι κατασκευασθῆ ὑπὸ κακᾶς συνθήκας, ἐπιτρέπουσι τὰς διηθήσεις, εἶναι ἀνθυγιεῖναι καὶ δὲν ἐπαρκοῦν διὰ τὴν ἀποδιοχέτευσιν τῶν ἀκαθάρτων ὑδάτων.

Τὰ προβλεπόμενα δίκτυα ἐχαράχθησαν ἐπὶ τῶν σχεδίων ἀριθ. 9 καὶ 10 καὶ αἱ λεπτομέρειαι τοῦ ἀερισμοῦ αὐτῶν δεῖκνυνται ἐν τῷ ἐπεξηγηματικῷ ὑπομνήματι (κείμενον καὶ σχέδιον).

Προβλέπονται δύο δίκτυα χωριστά, τὸ ἐν διὰ τὰ ὑγρά πρώτης καὶ δευτέρας κατηγορίας τὸ ἕτερον διὰ τὰ ὕδατα τῆς τρίτης κατηγορίας. Τὰ ὕδατα τῆς τετάρτης, τὰ ὁποῖα δὲν ὑφίστανται εἰμὴ ἐν τῇ βιομηχανικῇ συνοικίᾳ, θὰ ρίπνυνται, ἂν δὲν ὑπέστησαν προκαταρκτικὴν ἐπεξεργασίαν, ἐν τῷ δικτύῳ τῆς τρίτης κατηγορίας μετὰ καθαρισμόν. Αἱ ὑπόνομοι τῆς πρώτης καὶ δευτέρας κατηγορίας καταλήγουσιν ἀπ' εὐθείας ἢ ἐμμέσως εἰς ἐνδιάμεσα ἐργαστᾶσια ἀνυψωτικὰ καὶ κατόπιν εἰς ἐργοστάσια ἐπεξεργασίας ὅπου τὰ ὕδατα ἀπαλλάσσονται διὰ καθιζήσεως καὶ μετοχετεύσεως τῶν στερεῶν ὑλῶν λιπῶν, καὶ λασπῶν, τὰς ὁποίας περιέχουν καὶ αἵτινες ἐπεξεργάζον-

ται χωριστά, κατόπιν γύνονται ἐπὶ τῶν ἀρδευτικῶν ἀγρῶν ὅπου ἀπορροφῶνται ὑπὸ τοῦ ἐδάφους ἐκτὸς ἐὰν κριθῆ προτιμότερα ἢ μικροβιολογικὴ κάθαρσις ἐπὶ στρωμάτων πρὶν ἢ χυθῶσιν ἐπὶ τῶν ἀγρῶν· ἀλλὰ ἡ ἐργασία αὕτη δαπανηρὰ καὶ πολύπλοκος μᾶς φαίνεται περιττὴ τοσοῦτω μᾶλλον δεδομένης τῆς μεγάλης ἐκτάσεως τῶν ἀγρῶν τούτων κειμένων μακρὰν τῆς πόλεως καὶ λίαν διαπερατῶν.

Τὰ ἐπιφανειακὰ ὕδατα (τρίτη κατηγορία) συλλέγονται ἐν ἰδιαιτέρῳ δικτύῳ ἀποτελουμένῳ ἐκ δευτερευόντων συλλεκτῆρων μικρᾶς διαμέτρου καὶ μεγάλων συλλεκτῆρων τοὺς ὁποίους δύναται νὰ ἐπισκεφθῆ τις ἐσωτερικῶς εἴτε ἐκτισμένων εἴτε ἐκ σκυροκονιάματος, τῶν ὁποίων ἡ τομὴ ὑπελογίσθη διὰ τὴν ἀποδοχὴν τῶν ὑδάτων τῶν ἰσχυροτέρων θυελλωδῶν βροχῶν. Τὰ ὕδατα ταῦτα ἀποστέλλονται πρὸς τὴν θάλασσαν, ἀφοῦ ἀφαιρεθῆ ἡ ἄμμος, μετοχευθῶσι, καὶ μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν λιπῶν καὶ ἀφρώναϊτινες ὕλαι ἀπορροφῶνται δι' ἀντλιῶν καὶ καταβυθίζονται εἰς μεγάλην ἀπόστασιν. Ἐν περιπτώσει μεγάλων πλημμυρῶν ἕνεκα θυελλῶν αἱ μεγάλαι ποσότητες ὕδατος ἐκκενοῦνται πρὸς τὴν θάλασσαν δι' ὑπερεκχειλιστήρων.

γ'). Ἐπεξεργασία τῶν οἰκιακῶν ἀπορριμμάτων. Κοιμητήρια, δημόσια ἀποχωρητήρια, οὐρητήρια.

Προβλέπονται ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν ἡμερησίαν ἐπεξεργασίαν τῶν ἀπορριμμάτων εἴτε διὰ τῆς ἐπιδράσεως τοῦ ἀτμοῦ ὑπὸ πίεσιν μετὰ διαλογὴν εἴτε διὰ καύσεως κατὰ τὴν μέλλουσαν χρησιμοποίησιν τῶν ὑπολειμμάτων διὰ τὴν βιομηχανίαν ἢ διὰ τὴν γεωργίαν.

Τὰ σημερινὰ κοιμητήρια ἀποτελοῦσι σοβαρὸν κίνδυνον διὰ τὴν δημοσίαν ὑγείαν. Ἐπιβάλλεται ἡ ἀνάγκη λήψεως ριζικῶν μέτρων πρὸς διακανονισμόν τοῦ σοβαροῦ

ζητήματος τῶν ἐνταφιασμῶν, ἀφοῦ ὀρισθῆ ὁ κατάλληλος χώρος διὰ τὰ κοιμητήρια.

Τὰ σημερινὰ δημόσια ἀποχωρητήρια καὶ οὐρητήρια εἶναι τελείως ἀνεπαρκῆ καὶ μακρὰν ἀπὸ τοῦ νὰ ἀνταποκρίνονται πρὸς τὰς ἀπαιτουμένας συνθήκας τῆς ὑγιεινῆς διὰ τοιοῦτου εἶδους ἐγκαταστάσεις. Ἐν τῷ νέῳ σχεδίῳ ἐσημειώθησαν τοποθεσίαι δι' οἰκίσκους, ὅσον τὸ δυνατόν ὑπογείους καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει κεκρυμμένους ἐντὸς κηφαρίων καὶ περιλαμβάνοντας διαμερίσματα χωριστὰ διὰ τοὺς κυρίους καὶ κυρίας, νιπτήρας ξεχωριστοὺς καὶ κοινούς καὶ οἷτινες διαρκῶς θὰ καθαρίζονται δι' ἀφθόνου ὕδατος καὶ ἐντατικοῦ ἀερισμοῦ.

Προμήθεια ὕδατος.

Τὸ ζήτημα τῆς προμηθείας τοῦ ὕδατος πρέπει νὰ κηρυχθῆ κατεπεῖγον, καὶ πρέπει καλῶς νὰ γίνῃ ἀντιληπτὴ ἡ ἰδέα ὅτι τὸ ὕδωρ εἶναι οὐσιώδης παράγων τῆς ὑγιεινῆς μιᾶς πόλεως καὶ δὲν πρέπει νὰ δίδηται μετὰ φιλαργυρίας.

Αἱ σημεριναὶ ἐγκαταστάσεις δὲν ἐπιτρέπουν ἡμερησίαν παροχὴν μεγαλυτέραν τῶν πενήκοντα λίτρων κατὰ κάτοικον, ποσότης τελείως ἀνεπαρκῆς καὶ δι' αὐτὴν τὴν ἰδιωτικὴν χρῆσιν. Πρέπει νὰ ὑπολογίζωμεν 300 ἕως 400 λίτρας διὰ τὰς ἰδιωτικάς, δημοσίας καὶ βιομηχανικάς ἀνάγκας.

Οἱ πόροι τῆς Μακεδονίας ἐπιτρέπουν τὴν προμήθειαν, διὰ μόνης τῆς βαρύτητος ἀφθόνου ποσίμου ὕδατος.

Μετὰ συγκριτικὴν μελέτην τῶν διαφόρων πηγῶν τῶν δυναμένων νὰ τροφοδοτήσωσι τὴν Θεσσαλονικίαν ἐπροτιμήσαμεν συνδυασμὸν ὅστις συνίσταται εἰς τὴν λήψιν ὕδατος ἐκ τῆς λίμνης Λοϊράνης ἐγκαθιστώντες συγχρό-

νος διυλιστικά φρέατα κατὰ μήκος τῆς μέσης ροῆς τοῦ Γαλικοῦ ποταμοῦ μέχρι τοῦ παραποτάμου.

Τὰ πλεονεκτήματα τοῦ συνδυασμοῦ τούτου εἶναι τὰ ἑξῆς:

1) Παρέχει τὴν εὐκολίαν τῆς τροφοδοτήσεως τῆς πόλεως ὀλίγον κατ' ὀλίγον συγχρόνως μετὰ τὴν ἀνάπτυξιν αὐτῆς, ὑποδιαιρουμένων εἰς πολλὰς περιπτώσεις τῶν ἔργων τῆς προσαγωγῆς τοῦ ὕδατος, ἐκάστης περιόδου ἀντιστοιχούσης εἰς προσαγωγὴν μᾶλλον καὶ μᾶλλον μεγαλυτέραν.

2). Ἀπόλυτος ἀσφάλεια προερχομένη ἐκ τῆς δημιουργίας βοηθητικῶν σταθμῶν μεταξὺ τῆς πόλεως καὶ τῆς λίμνης Δοϊράνης, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἔχωμεν πάντοτε ἐξησφαλισμένην παροχὴν ἐπαρκοῦσαν διὰ πληθυσμὸν 300,000 καὶ ἕως 400.000.

Οἱ χάρται καὶ τὰ σχέδια ὑπ' ἀριθ. 11, 12, 13, 13β καὶ 14 δεικνύουσι τὰς χαράξεις τῶν ὑδραγωγείων καὶ σωλήνων διανομῆς, τὸ δ' ἐπεξηγηματικὸν ὑπόμνημα περιλαμβάνει τὰ σχέδια λεπτομερειῶν τῶν ἐγκαταστάσεων τούτων.

Ἡλεκτρικὸν δίκτυον διὰ κινητήριον δύναμιν, φωτισμὸν καὶ ἔλξιν.

Οἱ πόροι τῆς Μακεδονίας εἰς ὑδραυλικὰς δυνάμεις εἶναι γνωστοί. Ἄνευ δισταγμοῦ ὅθεν πρέπει νὰ χρησιμοποιηθῶσι καὶ νὰ ἐργανωθῶσιν εἰδικῶς αἱ πτώσεις τῶν Βοδενῶν καὶ τοῦ Βλαδόβου πρὸς παραγωγὴν ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας ἀναγκαίας διὰ τὴν κινητήριον δύναμιν, φωτισμὸν καὶ ἔλξιν.

Τὰ σχεδιαγράμματα ὑπ' ἀριθ. 15, 15β καὶ 16β ἐπιτρέπουσι τὴν σύγκρισιν τῶν σημερινῶν δικτύων μετὰ τῶν προβλεπομένων.

Αι' αερίοφωτος θέρμανσις.

Ἐξασφαλιζομένου τελείως τοῦ ἠλεκτρικοῦ φωτισμοῦ καὶ ὄντος ὀλιγώτερον δαπανηροῦ τοῦ αερίοφωτος, τὸ τελευταῖον τοῦτο στοιχεῖον δὲν θὰ χρησιμεύσῃ παρὰ διὰ τὴν θέρμανσιν καὶ τὰς μαγειρικὰς ἀνάγκας καὶ ὑποταύτην ἔννοιαν πρέπει νὰ γίνωσιν αἱ νέαι ἐγκαταστάσεις. Ἀλλὰ τὸ σημερινὸν ἐργοστάσιον θὰ ἦτο πάντως ἀνεπαρκὲς καὶ πρέπει νὰ ληφθῇ πρόνοια δι' ἐγκατάστασιν ἄλλου μεγαλυτέρου ἐργοστασίου καὶ διὰ τελείαν ἀνασκευὴν τοῦ δικτύου τῆς διανομῆς (ἴδε σχεδιαγράμματα ὑπ' ἀριθ. 17 καὶ 17 β').

Γενικὴ δημοσίαι καὶ ἰδιωτικὴ ὑγεινή.

Νομοθεσίαι ὁδοποιίας καὶ τῶν οἰκοδομῶν.

Τὰ στοιχεῖα τῆς μελέτης ταύτης ὁσονούπω ἐκπονηθησομένης δύνανται νὰ διαρθρωθῶσιν εἰς δύο κατηγορίας, τῆς πρώτης εἰδικῶς περιλαμβανούσης τὰ ζητήματα τῆς ὑγεινῆς τῆς πόλεως καὶ τῆς δευτέρας τὰ ζητήματα τῶν εἰδικῶν κανονισμῶν ὁδοποιίας, δημοσίων καὶ ἰδιωτικῶν ἰδιοκτησιῶν, τὰ δημόσια ἔργα καὶ τὰ ἀνοικοδομήσεις τῶν κτιρίων.

Εἶναι ἀπόλυτος ἀνάγκη νὰ δημιουργηθῇ μεγάλη ἀντίδρασις πρὸς τὰς παλαιὰς τάσεις καὶ ἔξεις καὶ νὰ ἐπιβληθῇ εἰς τὴν πόλιν τῆς Θεσσαλονίκης νομοθεσίαι νεότερα ἀνακαινίζουσα τὰ τρωτὰ τῶν παλαιῶν κανονισμῶν συμπληρουμένων διὰ νέων κριθέντων λογικῶν καὶ πρακτικῶν ὑπὸ τῆς κτηθείσης πείρας ὑπὸ τῶν πόλεων αἰτινες τοὺς ἐφαρμόζουν.

ΜΕΡΟΣ Γ'.

ΛΙΜΗΝ—ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ.

Ἡ μελέτη αὕτη ἀφορᾷ τὰς νέας ἐν Θεσσαλονίκῃ λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις ἐν συνδυασμῷ μετὰ τῶν βελτιώσεων τῶν σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν τῆς λιμενικῆς πόλεως, ἀποσκοποῦσθαι ἀμφοτέρων τὴν προαγωγὴν τῶν δύο λειτουργιῶν τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης, τῆς μεσογειακῆς καὶ τῆς βιομηχανικῆς.

Εἰς τοὺς δύο πίνακας τοὺς συνοδεύοντας τὴν μελέτην ταύτην ἐμφαίνονται ἐν γενικαῖς γραμμαῖς αἱ νέαι λιμενικαὶ ἐγκαταστάσεις καὶ αἱ σχετικαὶ σιδηροδρομικαὶ βελτιώσεις.

Αἱ πρῶται συνίστανται εἰς τὴν δημιουργίαν ἐπιμήκους εὐλιμένου λεκάνης κατ' ἐπέκτασιν πρὸς δυσμὰς τοῦ ὑπάρχοντος ἀνεπαρκεστάτου λιμένος, προτιμηθείσης τῆς πρὸς δυσμὰς κατευθύνσεως τῶν νέων λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων ἀντὶ τῆς πρὸς τὰ ΝΑ διὰ τοὺς ἐν τῇ γενικῇ μελέτῃ ἐκτεθειμένους λόγους, ἐξ ὧν ὁ κυριώτερος εἶναι ὅτι μόνον ἢ πρὸς δυσμὰς προσέκτασις τοῦ λιμένος λύει καθ' ἀπλούστατον τρόπον τὸ ζήτημα τῶν σιδηροδρομικῶν ἐνώσεων καὶ τῶν ἄλλων τοῦ λιμένος ἐγκαταστάσεων ἰδι-

αίτατα δὲ τὸ ζήτημα τοῦ ἐλευθέρου λιμένας, οὗτινος ἡ Ἰδρυσὶς τυγχάνει μία ἀνεγνωρισμένη ἀνάγκη (σελίς 14 Γενικῆς μελέτης), δεδομένου ὅτι πᾶσαι αἱ σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ ἔρχονται πρὸς τὴν πόλιν ἐκ δυσμῶν, ἡ δὲ μεταξὺ τῆς θαλάσσης καὶ τοῦ σιδηροδρόμου Μοναστηρίου εὐρεία λωρὶς ἐδάφους ἐπιτρέπει, λόγῳ μεγέθους καὶ ὑψομετρικῆς θέσεως, ἀρτίαν τὴν ἀνάπτυξιν τῶν σιδηροδρομικῶν ἐνώσεων καὶ τῶν ἄλλων λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων (ὑποστέγων, ἀποθηκῶν, ἐργοστασίων κλπ.)

Ἡ λεκάνη αὕτη, προασπιζομένη δεόντως ἀπὸ τοῦ τομέως τοῦ πελάγους καὶ τῶν προσχώσεων, διαιρεῖται εἰς πέντε Νηοδόχους (*Bassins*) τῶν ἐν τῷ σχεδίῳ σημειωμένων διαστάσεων. Ἐκ τῶν Νηοδόχων τούτων αἱ δύο πρῶται (I καὶ II), ἧτοι ὁ παλαιὸς λιμὴν καὶ ἡ ἀμέσως συνερχομένη Νηοδόχος II προορίζονται διὰ τὸν τελωνιακὸν λιμένα, αἱ δύο ἐπόμεναι (III καὶ IV) διὰ τὸν ἐλεύθερον λιμένα καὶ ἡ τελευταία (V) θὰ χρησιμεύῃ ὡς Νηοδόχος καθαρισμοῦ καὶ ἐπισκευῆς πλοίων, πρὸς ὃν σκοπὸν φέρει ἐν τῷ μυθῷ αὐτῆς δύο μονίμους Δεξαμενὰς καὶ μίαν Νεωλκόν.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰς σιδηροδρομικὰς βελτιώσεις, εἰσὶν αὗται αἱ προταθεῖσαι το πρῶτον ὑπὸ τοῦ ἐντολῆ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἐν ἔτει 1913 τὸ θέμα μελετήσαντος εἰδικοῦ μηχανικοῦ καὶ καθηγητοῦ κ. *Cauer*.

Τὸ σχέδιον τοῦτο βελτιώσεων, τροποποιήσεων καὶ συμπληρώσεων τῶν σιδηροδρομικῶν ἐγκαταστάσεων λεπτομερῶς ἐν τῇ Γενικῇ μελέτῃ ἐκτιθέμενον, τυγχάνει ἄξιον συστάσεως, καθόσον προάγει καταλλήλως τὰς σιδηροδρομικὰς συνθήκας παρὰ τὴν Θεσσαλονίκην. Εἰς τὸ τελευταῖον συμπεριλαμβάνεται καὶ τὸ ἀμέσως τὴν πόλιν καὶ τὸν λιμένα ἐνδιαφέρον ζήτημα τῶν σιδηροδρομικῶν σταθμῶν ἐν Θεσσαλονίκῃ, τὸ ὁποῖον ὁ κ. *Cauer* λύει κατὰ

τὸν ἀπλούστερον καὶ λογικώτερον τρόπον ἐπὶ τῇ προβλέψει τῆς ἐνιαύς κρατικῆς ἐκμεταλλεύσεως πασῶν τῶν εἰς τὴν Θεσσαλονικὴν καταληγουσῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, προτείνων ἐν τέλει κοινὸν ἐπιβατικὸν Σταθμὸν, μέλλοντα ν' ἀντικαταστήσῃ τοὺς τρεῖς ὑφισταμένους τοιούτους».

Ὁ κ. *Cauer* τοποθετεῖ τὸν τελευταῖον τοῦτον Σταθμὸν εἰς τὴν θέσιν τῶν ἐρειπίων τοῦ παλαιοῦ φρουρίου *Top—Hané*, διότι ἡ θέσις αὕτη πλεονεκεῖ πάσης ἄλλης ὡς πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Σταθμοῦ τούτου ὡς καὶ τοῦ σταθμοῦ ἐμπορευμάτων, ἀλλὰ καὶ διότι δημιουργεῖται τόπος διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν γραμμῶν συνθέσεως τοῦ λιμένος καὶ τέλος, τοῦθ' ὅπερ τὸ σπουδαιότερον, διότι προσαρμόζεται ἡ θέσις αὕτη πρὸς μίαν καλὴν ἔνωσιν τοῦ Σταθμοῦ μετὰ τῶν κυρίων ἀρτηριῶν κυκλοφορίας τῆς πόλεως.

ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΙ ΚΤΗΜΑΤΟΓΡΑΦΙΚΗ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Τὸ μέγα ἔγχείρημα, τῆς ἀνοικοδομήσεως τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τῆς μελέτης σχεδίου οὐμοτομικοῦ, ἀπήτησε τὴν ἐκ μέρους τοῦ Κράτους ἰδρυσθῆναι εἰδικῆς τοπογραφικῆς καὶ κτηματογραφικῆς ὑπηρεσίας δυναμένης πλήρως ν' ἀνταποκριθῆ εἰς τὰς μεγάλας ἀπαιτήσεις τοῦ κολοσιαίου τούτου ἔργου.

Ἡ ὑπηρεσία αὕτη, συσταθεῖσα ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου τῆς Συγκοινωνίας ἀμέσως μετὰ τὴν πυρκαϊάν ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἐν τῷ Πολυτεχνεῖῳ καθηγητοῦ τῆς Τοπογραφίας καὶ Γεωδαισίας κ. Δ. Λαμπαδαρίου, ἐπροικοδότησεν ἐν βραχεῖ χρονικῷ διαστήματι τὴν πόλιν διὰ τριγωνομετρικοῦ, πολυγωνομετρικοῦ καὶ χωροσταθμικοῦ δικτύου συμφώνως πρὸς τοὺς εἰς τὰς εὐρωπαϊκὰς πόλεις ἰσχύοντας κανονισμούς.

Τὸ δίκτυα ταῦτα ἐχρησιμοποιήθησαν ἤδη διὰ τὴν σύνταξιν τοῦ ὑπὸ κλίμακα 1:500 σχεδίου τῆς παλαιᾶς πόλεως καὶ ἀποτελοῦσι τὴν βάσιν ἐφ' ἧς στηρίζεται ἡ ἀρξαμένη ἤδη κτηματογράφησις.

Ἡ ἰδία ὑπηρεσία κατήρτισε καὶ παρέσχεν εἰς τὴν πρὸς σύνταξιν τοῦ Νέου Σχεδίου Ἐπιτροπὴν πάντα τὰ τοπογραφικὰ σχέδια τ' ἀπαιτηθέντα διὰ τὴν μελέτην τοῦ νέου δικτύου τῶν ὁδῶν καὶ ὑπονόμων, τῆς ἐξυγιάνσεως τῶν περιχώρων καὶ τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος.

Μάϊος 1918

*Ἡ ἐπὶ τῆς μελέτης τοῦ νέου σχεδίου τῆς πόλεως
Θεσσαλονίκης διεθνῆς Ἐπιτροπῆ.*

