

ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ (427) ΤΗΣ ΤΡΙΓΛΙΑΣ

(Ιστορία 2^η)

Ο ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΣ και η ΑΠΟΒΑΘΡΑ

(επιμέλεια Μάκη Αποστολάτου, Ιούνιος 2019)

Στους Κώδικες της Τρίγλιας, που φυλάσσονται στα Γενικά Αρχεία του Κράτους, κρύβονται μικρές ή μεγάλες ιστορίες που σπάνια έρχονται στην επιφάνεια. Είναι σε όλους γνωστό ότι, η Τρίγλια, αν και ήταν παραθαλάσσιο χωριό στην Προποντίδα, δεν διέθετε αποβάθρα και οι επιβιβάσεις-αποβιβάσεις σε πλωτά μέσα, ανθρώπων και εμπορευμάτων, γινότουσαν με τη βοήθεια μικρών βαρκών, όπως περιγράφεται σε πολλά βιβλία.

Το αίτημα των Τριγλιανών για κατασκευή αποβάθρας ήταν παλιό, αλλά το Τουρκικό κράτος δεν διέθετε πιστώσεις, την εποχή εκείνη, για την κατασκευή κοινωφελών έργων στην αχανή Τουρκία, τα οποία, όπως είναι γνωστό, κατασκευάζοντουσαν, ειδικά, στα ελληνόφωνα χωριά της περιοχής της Ανατολίας, μόνο με δωρεές και συνεισφορές ιδιωτών, και την προσφορά εργασίας των κατοίκων, όπως πχ στην Τρίγλια, το νέο Νεκροταφείο (1907-1908), τα νέα Σχολεία (1909-1912) και άλλα.

Ο Χρυσόστομος, Μητροπολίτης Σμύρνης από το 1910, είχε πάντα όραμα να κατασκευαστεί στη γενέτειρά του την Τρίγλια μια αποβάθρα που αφενός θα έδινε τη δυνατότητα στους Τριγλιανούς να αξιοποιήσουν τη γεωγραφική θέση του χωριού τους, ώστε να μπορούν να προσεγγίζουν μεγαλύτερα πλοία από τις βάρκες που διέθεταν, και να επικοινωνούν απ' ευθείας και όχι μέσω Μουδανιών με άλλα λιμάνια της Τουρκίας αλλά και άλλων χωρών, αφετέρου θα αποτελούσε μια καλή πηγή εσόδων, για την ενίσχυση των οικονομικών της Κοινότητας. Μέχρι και την περίοδο της Ελληνικής Διοίκησης στη Μ. Ασία (1919), το σχέδιο παρέμενε απραγματοποίητο και η ευκαιρία παρουσιάστηκε κατά την επίσκεψη του βασιλιά Κωνσταντίνου στην Τρίγλια.

Ο Χρήστος Σωκρ. Σολομωνίδης γράφει στο βιβλίο του "Ο Σμύρνης Χρυσόστομος", εκδόσεις Ειρμός, Αθήνα 1993 (σελ. 318): *«Μια Παρασκευή της Μεγάλης Σαρακοστής το 1921, ο Χρυσόστομος βρισκόταν στην Τρίγλια και χοροστατούσε στους Χαιρετισμούς. Ο Βασιλεύς Κωνσταντίνος που βρισκόταν για επιθεώρηση στρατιωτικών μονάδων στην Προύσα, όταν πληροφορήθηκε την παρουσία του Χρυσόστομου στην Τρίγλια, χωρίς καμμία προειδοποίηση φτάνει εκεί και πορεύεται στο ναό όπου ο Χρυσόστομος διάβαζε τους ύμνους για τη Θεοτόκο. Ο Χρυσόστομος που αντελήφθη τον Βασιλέα, διακόπτει την ανάγνωση, σπεύσει σε υποδοχή του Ανακτα, ανταλλάσσει μ' αυτόν ασπασμό και διατάσσει το χορό να ψάλει το «Πολυχρόνιον». Το φρουραρχείο των Μουδανιών, που πληροφορήθηκε τη μετάβαση του Βασιλέως στην Τρίγλια, στέλνει αμέσως τιμητικό στρατιωτικό απόσπασμα μ' επικεφαλής το λοχαγό τότε του μηχανικού*

Κωνσταντίνο Μανιαδάκη. Μετά το τέλος της ακολουθίας των Χαιρετισμών ο Βασιλεύς και ο Χρυσόστομος βγήκαν στον περίβολο του ναού όπου αποθεώθηκαν από το λαό. Ο Βασιλεύς συγκινημένος από τις λαϊκές εκδηλώσεις ζήτησε από τους δημογέροντες της Τρίγλιας ποιο έργο είχε ανάγκη η κωμόπολή τους για να δώσει εντολή και πραγματοποιηθεί «εις ανάμνησιν, καθώς είπε, της ευτυχούς συναντήσεώς του με τον Μητροπολίτην Σμύρνης, τον αδάμαντα αυτόν της Ορθοδόξου Εκκλησίας». Οι δημογέροντες από κοινού υπέβαλαν την ευχή και παράκληση κατασκευής αποβάθρας για το πλεύρισμα των πλοίων, που η έλλειψή της δυσχέραινε πολύ την επιβίβαση κι αποβίβαση των επιβατών και την φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευμάτων. Ο Βασιλεύς έδωσε αμέσως εντολή στον παριστάμενο Κωνσταντίνο Μανιαδάκη να συντάξει σχετική μελέτη κι επιβλέπει την εκτέλεση του έργου». Η συνάντηση του Βασιλέως με τον Μητροπολίτη επιβεβαιώνεται και από τον Θαν. Πιστικίδη, στο βιβλίο του “Τρίγλια Βιθυνίας” (σελ. 69), όπως του το διηγήθηκε ο πρόεδρος του Συλλόγου Τριγλιανών καθηγητής Ιορδάνης Στεργίου: «Ήταν κι ο Δεσπότης, ο Χρυσόστομος Σμύρνης, στην Τρίγλια την ημέρα που ήλθε ο Βασιλιάς»).

Ας δούμε, όμως, πως έχουν καταγραφεί τα γεγονότα, για την κατασκευή της αποβάθρας, στον Κώδικα Πρακτικών (427) της Τρίγλιας. Την 21.2.1921 πραγματοποιήθηκε Γενική Συνέλευση με θέμα συζήτησης το συγκεκριμένο (Κώδικας Πρακτικών, 21.2.1921, σελ 358-359). Αρχικά, αναφέρθηκε ότι είχαν αναπτυχθεί στο παρελθόν πολλές σκέψεις, αλλά δεν είχε ληφθεί οριστική απόφαση. Με την άφιξη του συμπατριώτη και μηχανικού κ. Αποστόλου Πιστικά και την ύπαρξη «γεφυροσκαφίου ναυαγίου», το οποίο έκρινε ως μόνο κατάλληλο για να χρησιμοποιηθεί ως αποβάθρα, έγινε συζήτηση, εγκρίθηκε και αποφασίστηκε να κατασκευαστεί αποβάθρα, για την οποία θα χρησιμοποιηθεί ως βάση, το «γεφυροσκάφιο». Για το οικονομικό μέρος της κατασκευής αποφασίστηκε να χρησιμοποιηθούν οι 25 μετοχές του Εθνικού Δανείου που υπήρχαν στο ταμείο της Κοινότητας και αγοράστηκαν με χρήματα που έστειλαν οι ομογενείς της Αμερικής [σ.σ. υπενθυμίζεται ότι στο (προηγούμενο) πρακτικό της 3.2.1921, σελ 357, αναφέρεται ότι, ο Ευγένιος Καλαφάτης, αδελφός του Μητροπολίτη Σμύρνης Χρυσόστομου, παρέδωσε, για λογαριασμό του, και επ’ ονόματι των Σχολών της Τρίγλιας (στον ταμιά των Σχολών Αλέξανδρο Μαστραντώνη), α) 25 μετοχές του μεγάλου λαχειοφόρου δανείου της μεγάλης Ελλάδος των τριακοσίων εκατομμυρίων δραχμών και 2) μετρητά 100 λίρες]. Αποφασίστηκε, ακόμη, να εκποιηθούν οι μετοχές και να εκλεγεί δωδεκαμελής επιτροπή που θα διαχειριζόταν το θέμα με πλήρη πληρεξουσιότητα και εξελέγησαν οι Β. Βασιλειάδης, Ν. Καλπάκης, Ε. Ορφανίδης, Γ. Κασούρης, Δημ. Θεοκτίστου, Ν. Τσάκωνας, Α. Σιρκιόγλου, Α. Στεργίου, Ζ. Γιαζιτζόγλου, Δ. Καλεμκερής, Α. Μαστραντώνης, υπό τη διεύθυνση του μηχανικού Αποστόλου Πιστικά, ο οποίος προϋπολόγισε τη δαπάνη για το έργο στις 600 λίρες, με την ξυλεία από τα κοινοτικά δάση. Επειδή οι 600 λίρες δεν επαρκούσαν, εγκρίθηκε να μελετήσει η διαχειριστική επιτροπή, σε συνεργασία με την Εφοροδημογεροντία, τρόπους εξεύρεσης του υπολοίπου ποσού.

Έξι μήνες αργότερα, (Κώδικας Πρακτικών, 20.6.1921, σελ 362), η Εφοροδημογεροντία αποφάσισε: “όπως εκφράση τας ευχαριστίας και την βαθείαν αυτής ευγνωμοσύνιν προς τον Διοικητήν Βάσεως Πανόρμου κ. Ιωάννην Πετρίδην Συνταγματάρχην ως και προς τον κ. Ιωάννην Χαλκίοπουλον Διοικητήν του Ναυτικού ορμητηρίου Μουδανίων, δια την προθυμίαν μεθ’ ης επελάβοντο, όπως χάριν της Κοινότητος προσπαθήσωσι παντί μέσω και τρόπω να φέρωσι εκ της

θέσεως αγίων Θεοδώρων πλησίον Καπαντζά ναυαγισμένον γεφυροσκαφίον προς χρησιμοποίησιν αυτού δια την κατασκευήν αποβάθρας. Επί τούτω ενεκρίθη όπως αποσταλώσι προς τους ειρημένους κυρίους αρμόδιοι ευχαριστήριοι επιστολαί διότι τοιαύτοι αξιωματικοί τιμώσι τον Ελλ. Στρατόν και σύμπαν το Ελλ. Έθνος διότι πραγματικώς είναι οι φορείς του Ελληνικού Πολιτισμού, επίσης δε εις τον πλοίαρχον του ρυμουλκού Κενταύρου κ. Ε. Παλαιοκρασάν όστις προθύμως συνετέλεσεν εις τούτο". Είναι αξιοσημείωτο ότι, μόνον από την τελευταία φράση του κειμένου αυτού του πρακτικού προκύπτει ότι, η ρυμούλκηση του ναυαγίου στην Τρίγλια είχε ήδη πραγματοποιηθεί, πριν από την 20.6.1921.

Στην κατεύθυνση υλοποίησης του έργου, και με δεδομένο ότι τα διατιθέμενα χρηματικά μέσα ήταν ελάχιστα, η Εφοροδημογεροντία αποφάσισε, ένα μήνα αργότερα (Κώδικας Πρακτικών, 4/17.7.1921, σελ 363), να επιβάλει «*υποχρεωτική εις τους δυναμένους να εργασθώσι μίαν ημέραν έκαστος και οι έχοντες ζώα μετ' αυτών οι δε μη έχοντες εργαζόμενοι οι ίδιοι. Οι δε μη δυνάμενοι να εργασθώσι και οικονομικώς ... να καταβάλλωσι το αντίτιμον του ημερομισθίου*». Επίσης, εγκρίθηκε να παρακληθεί ο υπίλαρχος κ. Ριζόπουλος να αναλάβει την εκτέλεση της απόφασης αυτής.

Με ημερομηνία 19.7.1921, έχει καταχωρηθεί στα Πρακτικά, η ιδιόχειρη επιστολή του Χρυσόστομου προς «τα Εντιμότατα Μέλη της Δημογεροντίας Τριγλίας» (Κώδικας 427, πρακτικό 19.7.1921, σελ. 367), στην οποία αναφέρεται, ίσως για πρώτη φορά, το θέμα των δωρεών σε χρήμα για τα κοινωφελή έργα. Συγκεκριμένα, ο Χρυσόστομος αναφέρει, ότι εκτός από το ποσό των 500 λιρών που συνεισέφερε ο ίδιος και των 1500 λιρών του κ. Καβουνίδη, δεν γνωρίζει πόσα κατέθεσε ο κ. Σάπαρης. Τα χρήματα, για τα οποία ρωτάει η Δημογεροντία, βρίσκονται στον κ. Θεοφάνη (σ.σ. εννοεί τον Γκιικάδη) στην Κωνσταντινούπολη. Στέλνει 500 λίρες, για την εξακολούθηση των εργασιών (σ.σ. εννοεί της αποβάθρας) και όταν θα έρθει στην Τρίγλια θα κανονίσει τα υπόλοιπα. Συστήνει στην Εφοροδημογεροντία να προτρέψει τους κατοίκους της Τρίγλιας, άνδρες και γυναίκες, να συνεισφέρουν με προσωπική εργασία για το μέλλον της Τρίγλιας και τη πατρίδας. Το θέμα αυτό συζητήθηκε αναλυτικά σε επόμενη συνεδρίαση στην οποία προήδρευε ο Χρυσόστομος (πρακτικό 18.10.1921, σελ. 378).

Ο Χρυσόστομος προήδρευσε συνεδρίασης στην Τρίγλια (Κώδικας Πρακτικών, 19.10.1921, σελ. 380), στην οποία διαπιστώθηκε ότι είναι αδύνατη η συλλογή συνδρομών για την αποβάθρα, εκ 1000 ή και 500 λιρών, όπως αναφέρει το προηγούμενο πρακτικό, και αποφασίστηκε να συναφθεί δάνειο 500 λιρών, από τη Μοναστηριακή επιτροπή, το οποίο θα εξοφληθεί είτε εκ των χρημάτων των 1000 λιρών του μεγάλου Ευεργέτου Σάπαρη είτε εκ των εισοδημάτων της αποβάθρας.

Η αποβάθρα κατασκευάστηκε και λειτούργησε, όπως προκύπτει από το πρακτικό της 6.11.1921 (Κώδικας Πρακτικών, 6.11.1921, σελ 382-383), στο οποίο αναφέρεται, εκτός του κυρίως θέματος που ήταν η επιβολή «φόρου εισαγωγής και εξαγωγής», και "9) *Προς τούτοις ή τε Εφοροδημογεροντία και οι Πακτωταί έχοντες πάντοτε υπ' όψιν των το συμφέρον της Κοινότητος απεφάσισαν και συνεφώνησαν όπως εν η περιπτώσει ήθελον φορτωθεί πρόβατα προερχόμενα εκ του εσωτερικού και προοριζόμενα δια την Κων/πολιν ή αλλαχού, δια το εξωτερικόν εκ τούτων να*

μην εισπράττηται φόρος προς λειτουργίαν της αποβάθρας της ήδη ανεγερθείσης και προς όφελος αυτής".

Στα γεγονότα εκείνης της περιόδου έχει αναφερθεί ο Ηρακλής Α. Τσίτερ στις Σημειώσεις του «ΔΙΑΦΟΡΑ-Σημειώσεις του Ηρ. Τσίτερ», επιμέλεια Εριφύλης Κοντοπούλου, εκδόσεις ΠΑΚΕΘΡΑ, Ξάνθη 2006, σελ. 137, "Αφού υπεχώρησεν ο στρατός εις τας θέσεις κατέχων όλα τα επίκαιρα σημεία και την σιδηροδρομικήν γραμμήν, αι αποφάσεις της Κυβερνήσεως Γούναρη μετεστράφησαν αποφασίσαντες την εγκατέλειψιν της Μ. Ασίας, ως εκ των υστέρων απεδείχθη, εν Ευρώπη δε ουδεμία υποστήριξις της Κυβερνήσεως Δημητρίου Γούναρη υπήρχεν, ενταυτώ εθεώρησαν ως ύποπτον και τον Στρατηγόν Παπούλιαν, διότι ήρχισεν αλληλογραφίαν με τον Στρατηγόν Ιωάννου εκ Κ/πόλεως και ανεκλήθη εις Αθήνας. Ο δε Βασιλεύς Κωνσταντίνος κατήλθεν εις Μουδανιά προς αναχώρησιν δι' Αθήνας. Αναχωρών επί της αποβάθρας Μουδανίων, έφθασεν εκ της πατρίδος του, Τριγλίας, ένθα επί μηνιαίον διάστημα είχε διατρίψει ο Μητροπολίτης Σμύρνης Χρυσόστομος επιστατών δια την ανέγερσιν εν τη Πατρίδι αποβάθρας δια την προσέγγισιν ατμοπλοίων και η οποία κατόπιν πολύ ωφέλησε προς μεταφοράν μας κατά τον διωγμόν".

Φαίνεται, όμως, ότι η αποβάθρα που κατασκευάστηκε το φθινόπωρο 1921, έπαθε σοβαρές ζημιές από τις καιρικές συνθήκες το χειμώνα που ακολούθησε (1921-1922), όπως αναφέρουν οι πληροφορητές του Κέντρου Μικρασιατικών Σπουδών (ΚΜΣ): "Στα 1919 με '20, ο Χρυσόστομος Σμύρνης που έκαμε πολλά έργα στην Τρίγλια, έκαμε και μιαν αποβάθρα. Είχε έρθει και ο ελληνικός στρατός, τότε, δούλεψε και το ελληνικό μηχανικό. Μπροστά βάλαν μια ντούμπα (υδροφόρο ή πετρελαιοφόρο πλοίο), που τη φέραν οι καπεταναίοι μας από την Πόλη, τη φορτώσαν με πέτρες και την καθίσαν. Έκοψαν και κάτι κυπαρίσσια από τα τούρκικα νεκροταφεία, τα βάλαν συνέχεια. Αλλά δεν την κάναν καλά και μια πρωία την πήρε η τρικυμία, δεν είχαμε λιμάνι να κόβη τον καιρό. Βερανιασμένη (κατεστραμμένη) την αφήσαμε όταν φύγαμε" (σ.σ. η μαρτυρία αυτή δεν ταυτίζεται σε μερικά σημεία με τα πραγματικά στοιχεία των πρακτικών της Τρίγλιας, αλλά αυτό εκτιμάται ως αναμενόμενο αφού οι μαρτυρίες αυτές, δόθηκαν στο ΚΜΣ το 1964, μετά από 42 χρόνια από το Μεγάλο διωγμό).

Από τα παραπάνω διατιθέμενα στοιχεία, μέχρι το τέλος του 1921, δεν προκύπτει η θέση κατασκευής της πρώτης αποβάθρας, αλλά από την από 20.4.1922 επιστολή του Χρυσόστομου, ο οποίος δεν έπαψε να μεριμνά για το έργο αυτό, προς τον πρόεδρο της Εφοροδημογεροντίας, προκύπτουν στοιχεία, για τη θέση και τον τρόπο κατασκευής τη νέας (δεύτερης) αποβάθρας, η οποία αποδεικνύεται, από τις υπόλοιπες επιστολές του ιδίου, ότι δεν είχε κατασκευαστεί μέχρι και τον Ιούνιο του 1922. Συγκεκριμένα, στην από 20.4.1922 επιστολή του (Χρήστος Σωκρ. Σολομωνίδης, σελ. 319), ο Χρυσόστομος γράφει, 4 μήνες πριν από το Μεγάλο διωγμό, ότι: "Πιστεύω να Σας έλθω λίαν προσεχώς και ν' αρχίσωμεν και την σιδηράν αποβάθραν. Εάν όμως αργήσω ολίγον και η διαταγή της ενάρξεως του έργου έλθη ενωρίτερον, εν τοιαύτη περιπτώσει να γνωρίζητε ότι το έργον θα γίνη εν είδει λιμενοβραχίονος προς την Καρουλού και όχι προς το μέρος του σπιτιού μας, όπως μοι έδωκεν ο λοχαγός κ. Μπάρμπατσος τα σχέδια, όχι, θα γίνη προέκτασις της Καρουλούς και θα τεθώσιν οι σιδηραί δοκοί και πάσσαλοι, και αργότερον θα ρίψωμεν

πέτρας, ίνα σχηματισθή τοιουτοτρόπως ο λιμενοβραχίων ούτος. Από το Κεστέλ θα φέρωμεν σιδηράς σιδηροδρομικάς ράβδους Δεκωβίλ, όπως ωμίλησα τω Αρχηγώ του Μηχανικού, Συνταγματάρχη κυρίω Μοσχονησίω όστις θα έλθη κατ' αυτάς εις Μουδανιά εκ Σμύρνης και θα επισκεφθή και την Τρίγλιαν κα να τον περιποιηθήτε στο σπήτι μας, όσον ειμφορείτε καλλίτερα, είνε καθώς πρέπει αξιωματικός, κόσμημα των αξιωματικών μας. Από αυτόν εξαρτάται όλη η υπόθεσις και η ευτυχία της πατρίδος μας Τριγλίας, διότι ό,τι διατάξη, τούτο θα γίνη. Θα γίνη δε η αποβάθρα η σιδηρά προς το μέρος, ως είπον, της Καρουλούς και το επαναλαμβάνω, ως βλέπετε, διότι μόνον εκεί θα κατορθιωθή να έχωμεν κάτι τέλειον”.

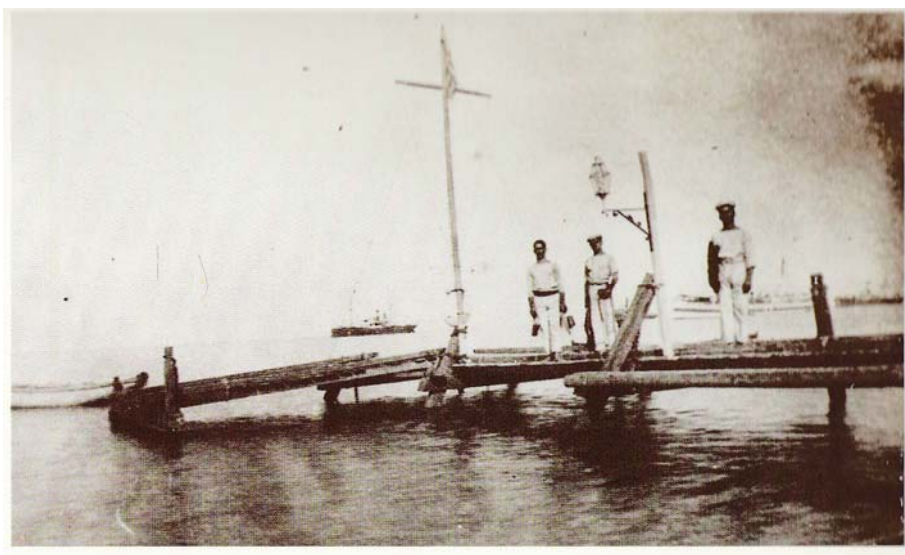
Αλλά, και 2 μήνες αργότερα, παρά τη δυσάρεστη εξέλιξη των στρατιωτικών επιχειρήσεων, την ανώμαλη πολιτική κατάσταση και την απόφαση των Συμμάχων να εκκενώσει ο Ελληνικός Στρατός τη Μ. Ασία, ο Χρυσόστομος δεν χάνει την αισιοδοξία του, δεν συμμερίζεται τους φόβους «που έχουν οι δειλοί», και έστειλε την από 17.6.1922 επιστολή του από τη Σμύρνη προς τον πρόεδρο κ. Κονδυλένιο και τους Εφοροδημογέροντες (Χρήστος Σωκρ. Σολομωνίδης, σελ. 320), στην οποία 1) τους ενημερώνει ότι λόγω των πολιτικών ανωμαλιών, δεν μπορεί να απομακρυνθεί 40-50 μέρες και θα επισκεφθεί την Τρίγλια μέχρι τον Αύγουστο ή το Σεπτέμβριο, 2) προσπαθεί να τους διαλύσει τις όποιες φήμες για την κατάρρευση του μετώπου με τη χαρακτηριστική φράση “δεν είνε ποτε δυνατόν να γίνη εκκένωσις της Μικράς Ασίας και να αφεθώσι οι Χριστιανοί εις το έλεος του Θεού”, και 3) επιδεικνύει το συνεχές ενδιαφέρον του για την αποβάθρα και τους χάρτες και τα αντικείμενα που έστειλε για τα Σχολεία με τον Ευστράτιο Καβουνίδη.

Αλλά, και λίγες μέρες πριν από την είσοδο των Τούρκων στη Σμύρνη και το σφαγιασμό του, έστειλε την από 7.8.1922 επιστολή του προς τον ανεψιό του Ευστράτιο Καβουνίδη (Χρήστος Σωκρ. Σολομωνίδης, σελ. 321), στην οποία συνιστά, μεταξύ άλλων να φροντίσει για την ανάρτηση των βοτανολογικών και ζωολογικών πινάκων στα Σχολεία της Τρίγλιας.

Στο βιβλίο «ΔΙΑΦΟΡΑ-Σημειώσεις του Ηρ. Τσίτερ», επιμέλεια Εριφύλης Κοντοπούλου, εκδόσεις ΠΑΚΕΘΡΑ, Ξάνθη 2006, έχουν δημοσιευτεί οι ακόλουθες δύο φωτογραφίες



Φωτογραφία 73 της αποβάθρας (ΔΙΑΦΟΡΑ-Ερ. Κοντοπούλου, σελ. 174)



Φωτογραφία 74 της αποβάθρας (ΔΙΑΦΟΡΑ-Ερ. Κοντοπούλου, σελ. 175)

Η Εριφ. Κοντοπούλου αναφέρει και στις δύο φωτογραφίες ότι το έργο πραγματοποιήθηκε το 1910 από τον Χρυσόστομο, τότε Μητροπολίτη Δράμας, αλλά από τα διατιθέμενα στοιχεία αποδεικνύεται ότι η αναφορά στο έτος 1910 είναι εσφαλμένη. Από την προσεκτική μελέτη των δύο φωτογραφιών προκύπτουν σημαντικά στοιχεία, όπως πχ 1) ότι εικονίζονται δύο διαφορετικές αποβάθρες, ως προς την κατασκευή τους, 2) η αποβάθρα της 73 φαίνεται α) να έχει πολύ πιο σωστή και στερεή κατασκευή, β) να διακρίνεται το φυσικό ανάγλυφο του εδάφους, με τα βουνά ανατολικά της Τρίγλιας (Βαϊνού και Μύτη), γ) να έχει τοποθετηθεί στην επέκταση του ντερέ της Τρίγλιας (διακρίνονται δεξιά και παραλιακά κτίρια), δ) να επιβεβαιώνει τη θέση ο τίτλος «Souvenir de Triglia-Quai» (Ενθύμιον Τρίγλιας-Αποβάθρα), ε) να μην υπάρχει βεβαία χρονολογία λήψης της φωτογραφίας, και στ) να μοιάζει κατασκευαστικά με τις αποβάθρες που έχουν αποτυπωθεί σε φωτογραφίες επόμενων χρονικά περιόδων, δηλαδή μετά το 1922 (βλ. μελέτη των κτιρίων του παραλιακού μετώπου της Τρίγλιας), 3) η αποβάθρα της φωτογραφίας 74 αποτυπώνει τελείως διαφορετική και μάλλον πρόχειρη κατασκευή, σε σχέση με εκείνη της 73, με ιστό και σημαία μάλλον ελληνική, κολώνα με φανάρι, τρεις ναύτες και στο βάθος του ορίζοντα μεγάλου μήκους πλοία που μοιάζουν με πολεμικά. Από το γεγονός ότι στο βάθος του ορίζοντα φαίνονται τα πλοία και μάλιστα στο δεξί άκρο του κάδρου της φωτογραφίας, και όχι το φυσικό ανάγλυφο του εδάφους, όπως στην 73, εκτιμώ ότι, η συγκεκριμένη φωτογραφία δεν αντιστοιχεί στην Τρίγλια.

Η αποβάθρα που εικονίζεται στη φωτογραφία 73 μοιάζει πολύ, στο μεγαλύτερο τμήμα της, με τις αντίστοιχες που έχω στη διάθεσή μου, για τη μελέτη των κτιρίων του παραλιακού μετώπου της Τρίγλιας, περιόδων 1939-1976, που συντάσσω. Έτσι, καταλήγω στο συμπέρασμα ότι στη φωτογραφία 73 εικονίζεται η αποβάθρα που κατασκευάστηκε, από την Ελληνική διοίκηση, το φθινόπωρο 1921, με το πρώτο τμήμα της από ξυλεία που περιγράφουν οι πληροφορητές του ΚΜΣ, το οποίο, μάλλον, καταστράφηκε τον επόμενο χειμώνα.

Στο βιβλίο “Πορεία Ζωής” του Λαζ. Βελησσάρη (σελ.66), αναφέρεται ότι: “Το φθινόπωρο του ’21, ήρθε στο χωριό ένας λόχος μηχανικού με σκοπό να μακραίνει τη σκάλα της θάλασσας”. Μάλλον, ο συγγραφέας εννοούσε ότι το ναυαγισμένο γεφυροσκάφιο, που ρυμουλκήθηκε το καλοκαίρι του 1921 και χρησιμοποιήθηκε ως βάση για την κατασκευή της πρώτης αποβάθρας, επεκτάθηκε, με το ξύλινο τμήμα της, από το λόχο μηχανικού.

Από το σύνολο των παραπάνω στοιχείων εκτιμώ ότι, η πρώτη αποβάθρα, που κατασκευάστηκε από τον Ελληνικό Στρατό, το φθινόπωρο του 1921, καταστράφηκε, μάλλον, κατά ένα τμήμα της, τον επόμενο χειμώνα (1921-1922) και στη συνέχεια (άνοιξη του 1922) ο Χρυσόστομος προσπάθησε να πείσει την Εφοροδημογεροντία ότι η νέα αποβάθρα έπρεπε να κατασκευαστεί στη θέση του βράχου Καρουλού, και όχι προς την πλευρά του σπιτιού της οικογενείας του, δηλαδή στην προέκταση του ντερέ, με σιδερένιο σκελετό αυτή τη φορά, προκειμένου να αντέξει τις δύσκολες καιρικές συνθήκες.

Στο φύλλο 5/28.6.1976 των Τριγλιανών Νέων

<http://www.triglianoi.gr/trigliana%20nea%20pdf/%d4%e5%fd%f7%ef%f2%20%cd=5.pdf> έχει δημοσιευτεί άρθρο του Χρυσόστομου Καβουνίδη, σχετικά με τις ενέργειες του πατέρα του Φιλίππου, για να σωθούν οι Τριγλιανοί από τους Τούρκους τον Αύγουστο του 1922, στο οποίο αναφέρει ότι: “Το «Βιθυνία»-μεγάλο πλοίο- δεν μπορούσε να πλησιάσει στην παραλία. Και ούτε βάρκες ούτε καΐκια υπήρχαν πια, να μεταφέρουν τον κόσμο στο πλοίο. Η θεία πρόνοια όμως, όπως ανέφερα προηγουμένως, είχε βάλει το χέρι της. Το ρυμουλκό, που συνόδευε το Βιθυνία, για λόγους μόνον ασφαλείας, άρχισε να πλησιάζει στη στεριά και να πλευρίζει την προβλήτα – που πριν από λίγα χρόνια είχε κατασκευάσει ο Ελληνικός Στρατός στην Τρίγλια ύστερα από παράκληση του Δεσπότη της Σμύρνης ...”.

Με πρώτη ανάγνωση αυτής της περιγραφής («να πλευρίζει την προβλήτα») προκύπτει ότι εξακολουθούσε να υπάρχει αποβάθρα/προβλήτα στην Τρίγλια τον Αύγουστο του 1922, μετά τις ζημιές του χειμώνα 1921-1922, αλλά, αν την συνδυάσουμε με εκείνη της φωτογραφίας 73 στο βιβλίο της Ερ. Κοντοπούλου, συμπεραίνεται ότι ίσως να είχε ζημιωθεί ή καταστραφεί, το χειμώνα 1921-1922, το πρώτο τμήμα της αποβάθρας που φαίνεται κατασκευασμένο από ξυλεία (κυπαρίσσια από τα τούρκικα νεκροταφεία το περιγράφουν οι πληροφορητές του ΚΜΣ) και είχε απομείνει το βυθισμένο τμήμα του «γεφυροσκαφίου», που χρησιμοποιούσαν τα πλοιάρια, για φόρτωση-εκφόρτωση αγαθών και ζώων, αλλά και το ρυμουλκό του «Βιθυνία» για την επιβίβαση των προσφύγων Τριγλιανών.

Ο Θανάσης Πιστικίδης περιγράφει στο βιβλίο του «Τρίγλια Βιθυνίας-Οι χαμένες Πατρίδες», (σελ. 73), τα γεγονότα των τελευταίων ημερών στην Τρίγλια και, συγκεκριμένα ότι,: “Στις 26 ή 27 Αυγούστου τα’ απόγευμα αναστατωμένος ο κόσμος ζητά να μάθει νέα του πολέμου, νέα της κατάρρευσης ... Στο καφενείο της Κυψέλης ο Δήμαρχος και μερικοί δημογέροντες και πρόκριτοι συζητούν με τους Τούρκους για το θέμα της αλληλοπροστασίας, όταν μπαίνει στο καφενείο ο Τριγλιανός στρατιώτης Ιορδάνης Μπαρμπής, κατασκονισμένος από την ταλαιπωρία κι αναγγέλλει ότι και στην Προύσα και στην Κίο και στα Μουδανιά ο στρατός συγκεντρώνεται για να χτυπηθεί και να υποχωρήσει. Τους συνιστά να φροντίσουν, όσο μπορούν, να κάνουν ότι είναι δυνατό για

να φύγει ο κόσμος.... Μέσα στο καφενείο βρίσκεται κι ο παλιός γερο-Δήμαρχος ο Στεφανής ο Κασούρης, ακούει και παρακολουθεί τα πάντα. Μόλις λοιπόν μίλησε ο στρατιώτης κι έφυγε, σηκώνεται ο γερο-Δήμαρχος και λέει: Άκουσε δώ Δήμαρχε, τι κάθες και συζητάς μ' αυτούς; Τι θα μπορέσουν να μας προσφέρουν αυτοί οι 30 Τούρκοι; Αν αυτοί κινδυνέψουν από τους δικούς μας, εμείς είμαστε σε θέση να τους κρύψουμε και στον κόρφο μας ακόμη, αυτοί τι μπορούν να κάμουν για μας, που είμαστε χιλιάδες; Πήγαινε στη Δημαρχία και γράψε και στείλε ένα γράμμα στην Πόλη στον Καβουνίδη να στείλει τα βαπόρια του να μας πάρει να σωθούμε, γιατί αλλιώς σωσμός δεν υπάρχει. ... Και ο Δήμαρχος σηκώθηκε, πήρε μαζί του τον δάσκαλο Γιώργο Νικόπουλο, πήγαν στη Δημαρχία κι έγραψαν το γράμμα. Κατεβαίνουν και στο λιμάνι να βρουν μοτόρι για να το στείλουν, αλλά που να βρεθεί μοτόρι. Συγκεντρωμένοι στην παραλία περιμένουν κι αγωνιούν, είναι περίπου η ώρα που το μοτόρι του γερο-Δημάρχου πρέπει να γυρίσει από την Πόλη, εκτελώντας το δρομολόγιό του. ... Και να! Το μοτόρι φάνηκε στ' Αρμουτζή στον πέρα κάβο, είναι φορτωμένο εμπορεύματα του Αρμόδιου Στεργίου. Φτάνει στη μικρή σιδερένια σκάλα (μόλο), ο καπετάνιος πετά τον κάβο (παλαμάρι) να του τον δέσουν, αλλά εκείνοι τον πετούν πίσω. Πάρε το γράμμα αυτό και φύγε αμέσως για την Πόλη, να το πας στον Καβουνίδη, να στείλει τα βαπόρια να σωθούμε. Νε ξεφορτώσω, να πάρω και πετρέλαιο, λέει ο Καπετάνιος. Μη ξεφορτώνεις, φύγε όπως είσαι, του φωνάζουν, και κάψε το πετρέλαιο του Στεργίου.... Φύγε καπετάνιο και κάψε το πετρέλαιο, του φωνάζει κι ο ίδιος ο Αρμόδιος Στεργίου... Το μοτόρι ξαναβάζει πλώρη για την Πόλη και πηγαίνει το μήνυμα της σωτηρίας στον Καβουνίδη”.

Σε άλλο κεφάλαιο και αναφερόμενος στα έργα του Χρυσόστομου (σελ. 190), γράφει: “Με σιδηροδοκούς κατασκευάζει προβλήτα στο λιμανάκι της Τρίγλιας, αρκετών μέτρων μήκους για το πλεύρισμα των επιβατηγών πλοίων (μοτόρια) και για τα ψαροκάικα”.

Οι περιγραφές του Πιστικίδη για την αποβάθρα αναφέρονται σε σιδερένια κατασκευή, η οποία, όμως, δεν πραγματοποιήθηκε, μέχρι και τον Ιούνιο 1922, όπως προκύπτει από τις επιστολές του Χρυσόστομου (20.4.1922 και 17.6.1922) και ήταν πρακτικά αδύνατο να είχε κατασκευαστεί μέχρι το τέλος Αυγούστου, δεδομένων των γεγονότων της εποχής εκείνης. Ίσως, ο Πιστικίδης αναφερόταν στο τμήμα της αποβάθρας που είχε απομείνει, δηλαδή το βυθισμένο τμήμα του «γεφυροσκαφίου».

Όπως αναφέρθηκε, φωτογραφίες του παραλιακού μετώπου της Τρίγλιας, των περιόδων 1939-1976, εικονίζουν την αποβάθρα στην ίδια θέση και με την ίδια μορφή περίπου της φωτογραφίας 73 στο βιβλίο της Εριφ. Κοντοπούλου, εκτός του πρώτου τμήματος που αποτελείται από ξύλινη κατασκευή. Από το 1976 και μεταγενέστερα η αποβάθρα άλλαξε με τα έργα επέκτασης της χερσαίας ζώνης προς τη θάλασσα και το λιμάνι που κατασκευάστηκε στην Τρίγλια.