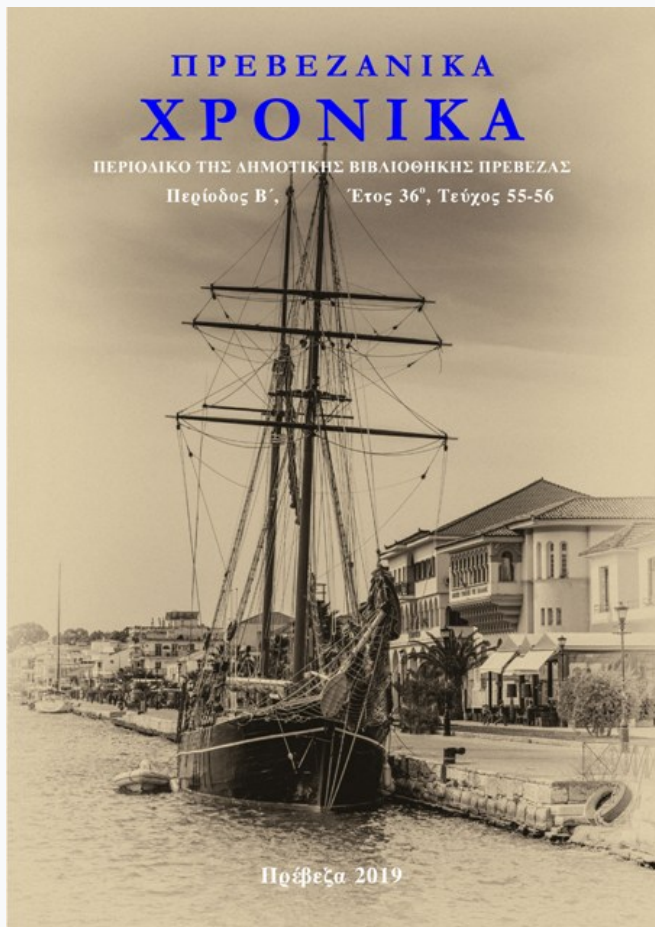


## Πρεβεζάνικα Χρονικά

Αρ. 55-56 (2019)

ΠΡΕΒΕΖΑΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 55-56 (2019)



Πρεβεζάνικες σελίδες σε εφημερίδες της προαπελευθερωτικής περιόδου

Κωνσταντίνος Χρ. Κωστούλας

doi: [10.12681/prch.28257](https://doi.org/10.12681/prch.28257)

Copyright © 2019, Κωνσταντίνος Χρ. Κωστούλας



Άδεια χρήσης [Creative Commons Αναφορά 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

### Βιβλιογραφική αναφορά:

Κωστούλας Κ. Χ. (2019). Πρεβεζάνικες σελίδες σε εφημερίδες της προαπελευθερωτικής περιόδου. *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, (55-56), 169–186. <https://doi.org/10.12681/prch.28257>

Κωνσταντίνος Χρ. ΚΩΣΤΟΥΛΑΣ

## Πρεβεζάνικες σελίδες σε εφημερίδες της προαπελευθερωτικής περιόδου

**Σ**τις 22 Μαΐου 1869 εκδίδεται στα Ιωάννινα, από τη Διοίκηση του Βιλαετίου, η δίγλωσση εφημερίδα, ελληνικά και παλαιοτουρκικά, *Ιωάννινα*. Ήταν ένα έντυπο επικοινωνιακό για την ενημέρωση των υπηκόων, για τις πράξεις της οθωμανικής Διοίκησης, κάτι σαν τοπική *Εφημερίδα Κυβερνήσεως*, αλλά και σαν εφημερίδα ειδήσεων, για όσα γεγονότα συνέβαιναν στην περιοχή.

Η Πρέβεζα και η περιοχή της, υπαγόμενη ως Νομαρχία στο Βιλαέτι Ιωαννίνων, ήταν έτσι στο ενδιαφέρον της γενικής ενημέρωσης μέσα από την εφημερίδα. Σταχυολογώντας μερικές από τις ειδήσεις της εφημερίδας *Ιωάννινα*, αλλά και μερικές άλλες ελληνικές εκδόσεις, για την Πρέβεζα και την περιοχή, στοιχειοθετείται ένα μικρό χρονικό, με αυτές τις καταγραφές να αποτελούν λίγες σελίδες πρεβεζάνικης ιστορίας. Τις καταχωρούμε όπως βρέθηκαν με τα στοιχεία της χρονολόγησης, και όπου χρειάζεται με κάποιο σχολιασμό να ακολουθήσει το δημοσίευμα.

Έφημερίδα *Ιωάννινα*, φ. 5, 19 Ίουνίου 1869

*Εὐχαρίστως ἠκούσαμεν ὅτι αἱ ἀτέλειαι ἃς εἶχεν ζητήσῃ ἢ πρὸ τινος καιροῦ συσταθεῖσα ἔνταῦθα Ἑταιρεία περὶ τῆς ἐκκαθαρίσεως τοῦ ποταμοῦ Λούρου, τοῦ εἰς τὸν κόλπον τῆς Πρεβέζης ἐκβάλλοντος καὶ περὶ τῆς δι' ἀτμοπλοίου διαπλεύσεως αὐτοῦ, ἐγένοντο παραδεκταί παρὰ τῆς Σεβαστῆς Κυβερνήσεως, καὶ ὅτι ἐντὸς ὀλίγου ἐκδίδεται τὸ πρὸς τούτῳ Αὐτοκρατορικό Διάταγμα περὶ τῆς ἀδείας.*

*Θεωροῦμεν περιττὸν ὅπως εἴπομεν ἐνταῦθα διὰ μακρῶν κατὰ πόσον ὑπάρχουσιν εὐχάριστα ὠφέλεια καὶ εὐκολία ἃς θέλουσιν ἀπολαύσει οἱ κάτοικοι ἐκ τῆς ἐκκαθαρίσεως τοῦ ποταμοῦ ἐκείνου καὶ ἐκ τῆς δι'*

*ἀτμοπλοίων διαπλεύσεως αὐτοῦ, ὡς καὶ αἱ πρόοδοι τὰς ὁποίας θέλει καρπωθῆ ἢ περὶ ἧς ὁ λόγος ἔταιρία.*

Από το δημοσίευμα αυτό φαίνεται ότι είχε συσταθεί στα Ιωάννινα εταιρία, μάλλον ιδιωτικών συμφερόντων, για τη δημιουργία συνθηκών διαπλεύσεως του ποταμού Λούρου και προνομιακή εκμετάλλευση των μεταφορών.

Ο ποταμός Λούρος είναι ο μοναδικός πλωτός ποταμός της χώρας και λειτούργησε ως πλωτός για μικρά σκάφη, μέχρι περίπου τις αρχές της δεκαετίας 1960, και μέχρι τη θέση Πέτρα, όπου και η γέφυρα προς Στρογγυλή. Λειτουργούσε εκεί κρατικό μονοπώλιο, το οποίο εφοδιαζόταν με το αλάτι του μονοπωλίου μέσω του ποταμού. Παλαιότερα, μέχρι τη θέση αυτή μεταφέρονταν και εμπορεύματα και αυτόν τον σκοπό, κυρίως, θα εξυπηρετούσε η εκκαθάριση και η διάπλευσή του από την εταιρία. Υπάρχει, μάλιστα, και μια μαρτυρία του συμμαθητή μου στο Γυμνάσιο Γιώργου Μπάκα, ότι αυτήν τη διάπλευση του ποταμού Λούρου είχε κάνει μεταπολεμικά με το καϊκι του πατέρα του καπετάν Ντίνου, μεταφέροντας στην Πέτρα φορτίο αλατιού.

Διαφαίνεται η προσπάθεια να βάλουν το λιμάνι της Πρέβεζας στο κύκλωμα των μεταφορών προς Ιωάννινα, εργασία η οποία γινόταν μέχρι τότε από τη σκάλα της Σαλαώρας προς Ιωάννινα αποκλειστικά με το σινάφι των αγωγιατών. Ο σταθμός και το τελωνείο που προβλέπονταν στη Φιλιπιάδα με τη διάπλευση του Λούρου άλλαζε ριζικά αυτήν την κατάσταση και εξυπηρετούσε καλύτερα και ίσως οικονομικότερα το εμπόριο στα Γιάννενα. Οι εξελίξεις, τελικά, είχαν και αυτήν την παράμετρο και την τύχη της διάπλευσης.

Ἐφημερίδα *Ἰωάννινα*, φ. 52, 25 Μαΐου 1870

*Παρεχωρήθη ὑπὸ ἰδιαιτέρους ὄρους προνόμια διὰ τὴν διάπλευσιν τοῦ ποταμοῦ Λούρου δι' ἀτμοπλοίων.*

Ἐφημερίδα *Ἰωάννινα*, φ. 111, 2 Αὐγούστου 1871

*Πρὸς ἐπέκτασιν τοῦ ἐμπορίου, ὅπερ ἐστὶν ἡ πηγὴ τοῦ πλούτου καὶ τῆς εὐδαιμονίας, συστηθήσεται ἔταιρία, σκοπὸν προτιθεμένη τὴν ἀσφαλῆ καὶ εὐκόλον μεταφορὰ τῶν ἐξ Εὐρώπης ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν, διὰ τοῦ μεταξὺ Ἄρτης καὶ Πρεβέζης ποταμοῦ Λούρου. Ἡ Ἐταιρία αὕτη θέλη θέσῃ προκαταρκτικῶς εἰς ἐνέργειαν ἐν ἀτμόπλοιον ἀνάλογον πρὸς μεταφορὰν ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν, δυνάμενον νὰ πλέῃ ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Λούρου, ἀφοῦ πρῶτον ἐκκαθαρίσῃ αὐτόν καὶ ἄρῃ πᾶν ἐμπόδιον δυνάμενον νὰ κωλύσῃ τὴν ἐλευθέραν διάβασιν τοῦ ἀτμοπλοίου. Ἡ Ἐταιρία αὕτη*

προέβη ήδη εις έγγραφὴν μετοχῶν ὑπὸ τοὺς ὄρους, οὓς διαγράφει ἡ κατωτέρω δηλοποίησις.

Ἴδου δὲ καὶ ἡ περὶ ἧς ὁ λόγος δηλοποίησις.

Πρὸς εὐκολίαν τοῦ ἐμπορίου συστηθήσεται Ἐταιρία σκοπὸν ἔχουσα νὰ μεταφέρῃ ἀσφαλῶς τὰ ἐμπορεύματα, τὰ διὰ Πρεβέζης διερχόμενα δι' Ἄρταν καὶ Ἰωάννινα καὶ ἐναλλάξ διὰ τοῦ ποταμοῦ Λούρου, καθὼς καὶ τοὺς ἐπιβάτας, ὑποσχόμενη ἡ Ἐταιρία αὕτη νὰ παραλαμβάνῃ ἐκ τοῦ λιμένος Πρεβέζης καὶ δι' ἐξόδων τῆς νὰ παραδίδῃ εἰς τοὺς ἐμπόρους Ἄρτης καὶ Ἰωαννίνων ἐντὸς τῶν Βασιλικῶν Τελωνείων τὰ ἐξ Εὐρώπης προερχόμενα ἐμπορεύματά των, ὡσαύτως δὲ καὶ τὰ ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ εἰς τὸ Τελωνεῖον.

Ἡ Ἐταιρία προκαταρκτικῶς θέλη θέσῃ εἰς ἐνέργειαν ἔν ἀτμόπλοιον ἀνάλογον πρὸς μεταφορὰν τῶν ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν, δυνάμενο νὰ πλέῃ ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Λούρου, ἀφοῦ πρότερον ἐκκαθαρίσῃ καὶ ἄρῃ πᾶν ἐμπόδιον δυνάμενο νὰ κωλύσῃ τὴν ἐλευθέραν διάβασιν τοῦ εἰρημένου ἀτμοπλοίου. Ὡσαύτως δὲ θέλη κατασκευάσῃ τὰς ἀναγκαίας ἀποθήκας εἰς τὴν θέσιν Ἐλευθεροχώριον πρὸς τὴν Φιλιππιάδα, καὶ συγχρόνως θέλη προμηθεύσῃ τὰς ἀναγκαίας φορτηγὰς ἀμάξας πρὸς μεταφορὰν τῶν ἐμπορευμάτων, χωρὶς ταῦτα νὰ ὑπόκεινται εἰς ὑποδιαιρέσεις, ἀλλὰ νὰ στέλλωνται ὅπως ἔρχονται ἀπὸ Εὐρώπῃν. Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο θέλη προσεγγίξῃ εἰς τοὺς λιμένας ἐντὸς τοῦ Ἀμβρακικοῦ Κόλπου εἰς ἡμέρας, αἵτινες προσδιορισθῆσονται ἀπὸ τὸ συμβούλιον τῆς Ἐταιρίας.

Ἡ Ἐταιρία θέλη συνίσταται ἀπὸ μετοχὰς τριακοσίας, ἐκάστη δὲ μετοχὴ ἀνὰ δέκα λίρας Ὄθωμανικὰς, τὸ ὅλον λίρας Ὄθωμ. 3.000 χιλιάδας τρεῖς, ἡ πληρωμὴ τῶν μετοχῶν ἔσεται ἀπὸ τοὺς ἐγγραφησομένους ἅμα ἤθελε ζητηθῆ (ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν) παρὰ τῆς Διευθύνσεως τῆς Ἐταιρίας.

Ἡ Α. Ἐξοχότης ὁ Γεν. Διοικητὴς Βιλαετίου Ἰωαννίνων Ἀχμέτ Ρασίμ Πασσᾶς ἐγγυᾶται διὰ τὴν καλὴν χρῆσιν τῶν κεφαλαίων, ἅτινα ἕκαστος ἤθελε λάβῃ. Αἱ ἐγγραφαὶ τῶν μετοχῶν ἄρχονται ἀπὸ σήμερον μέχρι τὰς 30 Αὐγούστου τ.ἔ. μετὰ παρέλευσιν τῆς ἀνωτέρω προθεσμίας οὐδεὶς γίνεταί δεκτός.

Ἡ παροῦσα ἐγκύκλιος θέλη κοινοποιηθῆ διὰ τῆς Ἐφημερίδος τοῦ Βιλαετίου πρὸς γνῶσιν τῶν βουλομένων νὰ λάβωσι μετοχὴν εἰς τὴν παροῦσαν ἐπιχείρησιν.

Ἐν Πρεβέζῃ τῇ 22 Ἰουλίου 1871

Με τις παραπάνω δημοσιεύσεις στην εφημερίδα Ἰωάννινα της Διοίκησης και τις αποφάσεις της Διοίκησης, φαίνεται πως επιχειρεῖται ἕνας εκσυγχρονισμός των συγκοινωνιών και των μεταφορῶν προς Ἄρτα και Ἰωάννινα, με χρησιμοποίηση και του λιμανιοῦ της Πρέβεζας, σαν εναλλακτικὴ της λειτουργοῦσης

τότε από το λιμάνι της Σαλαώρας. Τούτο φαίνεται και στη *δηλοποίηση*, με την εγγραφή «και έναλλάξ διά του ποταμού Λούρου».

Ο εκσυγχρονισμός σε αυτήν την προσπάθεια εντοπίζεται στη δρομολόγηση *ατμοπλοίου*, δηλαδή μέσον προηγμένης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας, στη σύσταση *μετοχικής έμπορικής εταιρίας* για πρώτη φορά στην περιοχή, και στις καινοφανείς προβλέψεις και δεσμεύσεις για την εταιρία, για επέκταση των πλώων και σε άλλους παράκτιους οικισμούς του Αμβρακικού. Η πρόβλεψη δε για ανέγερση αποθηκευτικών χώρων και τελωνείου στη Φιλιπιάδα (Ελευθεροχώρι), με εγγυήσεις για την ασφαλή μεταφορά εμπορευμάτων στα Ιωάννινα, ήταν πράγματι κάτι καινούργιο.

Αλλά στην εφημερίδα *Ιωάννινα*, φ. 133 της 22<sup>ας</sup> Δεκεμβρίου 1871, αναδημοσιεύεται δημοσίευμα της εφημερίδας *Ερμούπολις*, στο οποίο αναφέρεται ότι «ή εταιρία εκείνη δέν έτελεσφόρησε άν ό τότε Διοικητής δέν έλαβε καιρόν νά τήν κινήσει ή άλλοι λόγοι εκώλυσαν τήν έναρξιν του έργου».

Την εποχή αυτή γίνεται μια προσπάθεια εκτελέσεως μεγάλων έργων οδοποιίας στο Βιλαέτι, από Σαλαώρα προς Ιωάννινα, από Ιωάννινα προς Αγίους Σαράντα με σχέδιο, μάλιστα, οι Άγιοι Σαράντα, το παλιό *Σκάλωμα*, να μετατραπεί σε επίγειο των Ιωαννίνων, με χωροταξικό σχέδιο του μηχανικού του Βιλαετίου Μινέικο για τη χρήση γης και την κατασκευή δημοσίων κτιρίων. Ακόμη στην προσπάθεια αυτή γίνεται και ο δρόμος από Ιωάννινα προς Λεσκοβίκι και σύνδεση με Βιτόλια (Μοναστήρι) της Μακεδονίας.

Το μεγάλο ζήτημα της Ηπείρου τότε ήταν η έξοδος από την απομόνωση, ιδιαίτερα η σύνδεση με τη Θεσσαλία και η διάβαση της Πίνδου. Η Σαλαώρα ήταν μια λύση εξόδου προς το Ιόνιο, αλλά ο δρόμος από την ορεινή περιοχή των Πέντε Πηγαδίων προς Ιωάννινα είχε πολλά προβλήματα τον χειμώνα με τα χιόνια και τον παγετό. Αυτό δημιουργούσε δυσχέρεια στη διακίνηση επιβατών και στη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τη Σαλαώρα.

Το πρόβλημα δυσχεραίνονταν και από το σινάφι των αγωγιάτων που είχε το μονοπώλιο αυτού του έργου. Και ήταν πολλοί οι αγωγιάτες, ίσως και γύρω στους πέντε χιλιάδες, οι οποίοι δεν συμφωνούσαν στη δημιουργία και άλλων διαδρομών, μάλιστα αμαξιτών ή σιδηροδρομικών, ακόμη και η διάπλευση του ποταμού Λούρου, έργα που περιόριζαν πολύ την εργασία του αγωγιάτη. Έτσι, όσα ευχάριστα ακουγόταν για αμαξιτούς δρόμους, σιδηροδρόμους, δρόμους «λεωφόρους», αλλά και πλόες ατμόπλοιων στον Λούρο ποταμό, δεν συνέφεραν το σινάφι, με αποτέλεσμα αυτά τα έργα που εξαγγέλθηκαν από τη Διοίκηση να καθυστερήσουν από διάφορες αιτίες. Είναι μια άποψη, η οποία συνέχισε για πολλά χρόνια, αλλά και διατηρήθηκε στην Ήπειρο σαν «πολιτική παράδοση» και μετά την απελευθέρωση. Δεν είναι, μάλιστα, χωρίς μια παρόμοια ιστορική συνέχεια και συσχέτιση, και οι καθυστερήσεις και ανατροπές που παρατηρήθηκαν στα έργα της Εγνατίας οδού, της Ιόνιας οδού, της ζεύξης του Ακτίου και της σύνδεσης Μακεδονίας με την Ηγουμενίτσα.

Αυτή η κατάσταση και νοοτροπία εμφανίζεται και στην κατασκευή της «Λεωφόρου» Πρέβεζας-Ιωαννίνων, εκείνη την εποχή, όπως καταγράφεται σε δημοσιεύματα στις εφημερίδες που αναφέρονται σε άλλη σελίδα.

### *Ο δρόμος Ιωάννινα-Πρέβεζα*

Σχετικά με τον δρόμο Ιωαννίνων-Πρέβεζας, μια πρώτη αναφορά βρίσκεται στην εφημερίδα του Βιλαετίου *Ιωάννινα* στο φ. 6 της 26<sup>ης</sup> Ιουνίου 1869 με την ευκαιρία της σύσκεψης στα Ιωάννινα του Γενικού Συμβουλίου του Βιλαετίου, ενός αντιπροσωπευτικού οργάνου του Βιλαετίου, με τη λήξη των εργασιών, σε μια έκθεση για τα μεγάλα έργα που εκτελέστηκαν στο Βιλαετί. Στο σχετικό απόσπασμα της ομιλίας του Γενικού Διοικητή γράφει τα εξής:

*Τὸ πρώτιστον καὶ κυριώτερον αἴτιον τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς τοῦ πλοῦτου ἐπαυξήσεως ὑπάρχει, ὡς γνωστόν ἢ κατασκευὴ τῶν ὁδῶν. Δι' ὃ ἡ Αὐτοκρατορ. Κυβέρνησις κύριον μέλημα αὐτῆς ἔχει τὴν εἰς πάντα τὰ μέρη τοῦ Κράτους τὴν κατασκευὴν τοιούτων, τούτου ἕνεκεν ἢ τῶν ὁδῶν κατέστη τὸ σπουδαιότερον ἀντικείμενον διὰ πάντα ὑπάλληλον μέγα τε καὶ μικρόν. Καίτοι δὲ οἱ προκάτοχοί μου Γενικοὶ Διοικηταὶ ἔλαβον μέριμναν περὶ τοῦ κοινωφελοῦς τούτου ἀντικειμένου καὶ μάλιστα διὰ τὴν μεταξύ Ἰωαννίνων καὶ Πρεβέζης ὁδόν, κατασκευασθεῖσαν ἀμαξωτὴν εἰς διάστημα ὠρῶν τινῶν, οὐχ ἤττον, ἐπελθόντων ἐν τῷ μεταξύ τούτῳ διαφόρων κωλυμάτων, τὸ ἐν λόγῳ ἔργον ἔμεινε ἀτελές.*

Στα φύλλα της εφημερίδας *Ιωάννινα*, μέχρι του Δεκεμβρίου 1880, που υπάρχουν στην Υπηρεσία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων στα Ιωάννινα, δεν βρέθηκε ή δεν εντοπίστηκε κάποια άλλη είδηση για τον δρόμο Ιωαννίνων-Πρεβέζης, ενώ εργασίες εκτελούνται στον δρόμο Ιωαννίνων-Αγίων Σαράντα που αναπτύσσεται ως επίγειο των Ιωαννίνων. Επίσης, εργασίες γίνονται και στον άξονα Ιωάννινα-Σαλαώρα στον Αμβρακικό, η οποία λειτουργεί ως επίγειο στον κόλπο, με ενδιάμεσες ενέργειες και προσπάθειες και για σιδηροδρομική σύνδεση Ιωαννίνων-Σαλαώρας, αλλά ακόμη και σύνδεση Σαλαώρας με Βόλο οδικώς και σιδηροδρομικώς, μέχρι που σε άλλο δημοσίευμα γίνεται λόγος για «τούνελ» στην Πίνδο και ενδιάμεσα χάνια ανά μία ώρα, εξυπηρετήσεως των πολιτών, μέχρι τη δημιουργία σώματος «βαστάζων» στα δύσβατα μέρη της διαδρομής.

Σε ένα φύλλο εφημερίδας που βρέθηκε στο αρχείο της Εταιρείας Ηπειρωτικών Μελετών στα Ιωάννινα, με λογότυπο και την ένδειξη *Νομαρχιακή Έφημερίς* και ημερομηνία έκδοσης 4 Δεκεμβρίου 1887, με αριθμό φύλλου 86

και έτος 19<sup>ο</sup>, υπάρχει καταχώρηση ως «άνταπόκριση έκ Πρεβέζης» με ενδιαφέρουσες πληροφορίες για την οδοποιία της Ηπείρου. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η πληροφορία ότι ο δρόμος Ιωαννίνων-Πρεβέζης άρχισε να κατασκευάζεται προ 27 ετών δηλαδή από το 1860. Καταχωρούμε απόσπασμα από αυτήν την «ανταπόκριση» που ενδιαφέρει την Πρέβεζα.

*Νομαρχιακή Έφημερίς, φ. 86, 4 Δεκεμβρίου 1887*

*Πρέβεζα την 2 Νοεμ. 1887*

*(Ιδιαίτερα άλληλογραφία τών Ιωαννίνων)*

*Ή έν τῷ ὑπ' ἀριθ. 954 ἀξιότιμῳ ὑμῶν φύλλῳ δημοσιευμένη εὐχάριστος εἰδησις περί τῆς δραστηρίου ἐπιδιώξεως τῶν ἐργασιῶν ἐπί τῆς λεωφόρου ἣτις θέλη συνδέση τὴν πόλιν ἡμῶν μετὰ τῆς πόλεως τῶν Ἰωαννίνων ἐπί τῆς γραμμῆς αὐτῆς, ἀπὸ τῆς πόλεως Ἰωαννίνων μέχρι τῆς νεοδημιούτου πόλεως τοῦ Λούρου, ὅπως συνενωθῆ μετὰ τῆς ἐκ Πρεβέζης μέχρι τοῦ Λούρου κατασκευαζομένης καὶ ἐκ τεσσαράκοντα πέντε χιλιομέτρων συνισταμένης γραμμῆς, καὶ τῆς προσεχούσας ἀποπερατώσεως τῆς λεωφόρου ταύτης, καὶ ἡ ἐπιβεβαίωσις τούτου παρά τῶν ἐκεῖθεν ἐρχομένων καὶ βεβαιούντων τοῦτο ἐξ ἰδίας αὐτῶν ἀντιλήψεως, ἐνέπλησε πάντας τοὺς κατοίκους χαρᾶς, οἵτινες ἀνυπομόνως περιμένουσι τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς τοσοῦτον ἀναγκαίας καὶ τοσοῦτον ἐπωφελοῦς ταύτης λεωφόρου.*

*Ἐνῶ τὸ ἀπὸ Λούρου μέχρι Πρεβέζης τεμάχιον τῆς Λεωφόρου ταύτης μετὰ τῶν ἐπ' αὐτῆς κατασκευαζομένων 70 περίπου γεφυρῶν διαφόρου μεγέθους ἦτο ἐν τῷ τελειοῦσθαι αὐτῶν ἀπὸ 60 ἤδη ἡμ. ἐπελθοῦσαι ῥαγδαίαι καὶ ἀδιάκοποι βροχαὶ ἀνέστειλαν κατὰ μέγα μέρος τὰς ἐργασίας, κατέκλεισαν διάφορα μέρη τῆς γραμμῆς διὰ τῶν ὑδάτων καὶ ἐπήνεγκον εἰς αὐτὰ οὐχὶ σμικρὰν βλάβην. Οὐχ ἦττον ὅμως αἱ ἐπιτόπιοι Ἄρχαί μετὰ τὴν παῦσιν τῶν βροχῶν θέλουσιν ἐπιδιώξῃ αὐθις μετὰ δραστηριότητος τὰς ἐργασίας πρὸς ὅσον οἶοντε ταχύτεραν ἀποπεράτωσιν τῆς ὁδοῦ.*

*Οἱ κάτοικοι μετὰ μεγίστης ἀνυπομονησίας περιμένουσι τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ὁδῶν τούτων οἵτινες μέλλουσι νὰ συνδέσωσι τοὺς λιμένας Πρεβέζης καὶ Ἁγίων Τεσσαράκοντα μετὰ τῆς πρωτευούσης τοῦ ἡμετέρου Βιλαετίου, ὅπερ, ἔνεκα προλαβόντων τινῶν ἀτοπημάτων, περί ὧν θέλομεν ποιῆσθαι κατωτέρῳ λόγον, καθυστέρησε τῶν ἄλλων Βιλαετίων. Καὶ πῶς νὰ μὴν περιμένωσιν ἀνυπομόνως τὴν κατασκευὴν τῶν ὁδῶν τούτων, ὧν ἡ σπουδαιότης εἶναι καθ' ὅλους τοὺς λόγους μεγίστη.*

*Ἦν ἐκ τῶν κατοίκων τῶν μερῶν τούτων καὶ συμμεριζόμενος τὰ αἰσθήματα τῶν λοιπῶν συμπατριωτῶν μου, θέλω ὁμιλήσω περί τοῦ ἀντικειμένου τούτου καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸ τὲ παρελθόν, τὸ παρὸν καὶ τὸ μέλλον.*

*Ἡ ἔναρξις τῆς κατασκευῆς ἀμαζιτοῦ, ἀγοῦσης πρὸς τὰ μέρη ταῦτα χρονολογείται ἀπὸ 27 ἡδὴ ἐτῶν. Ἡ τότε διοικήσις τῶν Ἰωαννίνων συνεκέντρωσε*

πάσας τὰς προσπαθείας αὐτῆς καὶ διέθεσε πάντα τὰ πρὸς τὰ δημόσια ἔργα μέσα εἰς τὴν κατασκευὴν τῆς ὁδοῦ ταύτης, οἱ δὲ κάτοικοι μεγάλας κατέβαλον προσωπικὰς ἐργασίας καὶ οὐχὶ εὐκαταφρόνητα ποσὰ εἰς τὴν μεταξύ Ἰωαννίνων καὶ Ἄρτης καὶ ἐκεῖθεν εἰς Σαλαχώραν ἀγούσης ὁδοῦ. Δυστυχῶς ὅμως ἔνεκεν αἰτιῶν, ὧν ἡ ἀνάμνησις καθίσταται θλιβερά, ὅλοι οἱ ἀπὸ κοινοῦ οὗτοι κόποι καὶ θυσίαι ἀπέβησαν μάταιοι.

Ἀκολούθως ἐπελήφθη ἡ κατασκευὴ εἶδος τι ἀμαξιτοῦ μεταξύ Ἰωαννίνων καὶ Ἄρτης καὶ συγχρόνως ἡ κατασκευὴ τῆς μεταξύ Ἰωαννίνων καὶ Ἁγίων Τεσσαράκοντα ὁδοῦ. Δυστυχῶς ὅμως ἀφ' ἐνός μὲν τὰ σφάλματα καὶ αἱ ἐλλείψεις τῶν ἐπιτετραμένων τὰς ἐπιστημονικὰς καὶ τεχνικὰς ἐργασίας, ἀφ' ἑτέρου δὲ τὰ ἀτοπήματα τῶν ἐπιστατούντων εἰς τὰς ἐργασίας καθῶς καὶ ἡ κατασπευσμένη κατασκευὴ τῶν ὁδῶν τούτων συνετέλεσαν ὅπως αἱ ὁδοὶ αὗται γίνωσι μόνον κατ' ἐπιφάνειαν, μὴ ἔχουσαι τὴν ἀπαιτούμενην στερεότητα, ὥστε ὅ,τι ἐγίνετο τὸ θέρος κατεστρέφετο τὸν χειμῶνα, οὗτο δὲ οὐδὲν καὶ αὖθις κατωρθώθη.

Κρίνω οὐχὶ ἀπὸ σκοποῦ, νὰ ἀναφέρω ἐνταῦθα περίεργα μὲν οὐχὶ ὅμως καὶ ἄμοιρα σημασίας ἐπεισόδια τινὰ ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου.

Ἡ ἀποτυχία αὐτὴ εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν ὁδῶν ἦνεγκε τοὺς κατοίκους εἰς τοιαύτην ἀπελπισίαν περὶ αὐτῆς ὥστε ἅμα συνέπιπτε λόγος περὶ ὁδοποιΐας, πάντες ἀπεφαίνοντο ὅτι εἶναι ἀδύνατος ἡ κατασκευὴ ὁδῶν εἰς τὸ Βιλαέτιον Ἰωαννίνων, μάλιστα εἰς Ἀλβανὸς ἀμαθείς μὲν ἀλλ' εὐφυλόλογος ἐκ φιλοπατρίας κινούμενος ἔλεγεν: ἐάν μὴ ἴδω ἐν τῷ οὐρανῷ γεγραμμένον καθαρῶς ὅτι θὰ κατασκευασθῶσιν ὁδοὶ εἰς τὸ Βιλαέτιον Ἰωαννίνων οὐδέποτε θὰ πιστεύσω ὅτι θέλουσι κατασκευασθῆ καὶ ἐν αὐτῷ ὁδοὶ. Τὸ δὲ λόγιον τοῦτο τοῦ Ἀλβανοῦ εἶχε καταντήσει πάγκοινον.

Οὐχ ἤττον ὅμως ἡ Α. Μ. ὁ Φιλόλαος ἡμῶν ἀναξ ἐν τῇ πατρικῇ αὐτοῦ μερίμνῃ ὑπὲρ τῆς εὐημερίας καὶ προόδου τῶν ὑπὸ τὴν ἀμφιλαφῆ Αὐτοῦ αἰγίδα τιθεμένων λαῶν, ἐν τῷ μέσῳ πολεμικῶν καὶ πολιτικῶν μεριμνῶν, οὐκ ἐπαύσατο φροντίζων καὶ ὑπὲρ σπουδαίου τούτου ἀντικειμένου. Πλήσται σωτηριῶδεις μεταρρυθμίσεις ἐνεργήθησαν ἐν τῇ εὐρείᾳ Αὐτοῦ Αὐτοκρατορίᾳ, δημόσια ἔργα ἐπετετέλεσθησαν, ὁδοί, αἵτινες εἰσὶν αἱ ἀρτηρίαι καὶ αἱ φλέβες καὶ ἐπομένως ἡ ζωὴ πάσης χώρας, κατεσκευάσθησαν, ἡ δὲ περατωθεῖσα κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καθ' ὅλους τοὺς ἐπιστημονικοὺς καὶ τεχνικοὺς κανόνας κατασκευασθεῖσα καὶ μετὰ τῆς εἰς τὸ Βιλαέτιον Μοναστηρίου παρά τῆς Α. Ε. τοῦ Στρατάρχου καὶ Γενικοῦ Διοικητοῦ τῶν Ἰωαννίνων Ἀχμέτ Ἐγιοῦπ Πασᾶ, κατὰ τὴν ἐκεῖσε διαμοιρῆν του, κατασκευασθείσης ἀμαξιτοῦ ἐνωθείσα ἀμαξιτῶς τοῦ Λεσκοβικίου δι' ἧς ἀφικνοῦνται καθ' ἐκάστην ἐκ Βιτολίων εἰς Ἰωάννινα καὶ ἀναχωροῦσι διὰ Βιτόλια πλήσται ἄμαξαι, φορτηγαὶ πλήρεις σιτηρῶν, συρόμεναι ὑπὸ βουβάλων, ἀφικνοῦνται εἰς Ἰωάννινα, διέψευσε τὴν εἰς τὸ πνεῦμα τῶν κατοίκων γεννηθείσαν πεποίθησιν περὶ τοῦ ἀδυνάτου τῆς



κατασκευῆς ὁδῶν ἐν τῷ Βιλαετίῳ τῶν Ἰωαννίνων, τὰ δὲ πράγματα ἐν τῇ γῇ ἀνεξιτήλοις γράμμασι τὸ εὐφρές τοῦ Ἀλβανοῦ λόγιον, τὸ δὲ μαρτύριον τοῦτο ἐμπλήσαν τοὺς κατοίκους χαρᾶς καὶ χρηστοτάτων ἐλπίδων, ἐπέσυρε τὰς εὐχὰς αὐτῶν καὶ εὐλογίας ὑπὲρ τῆς Α. Α. Μ. τοῦ κραταιοτάτου καὶ λαοφιλοῦς ἡμῶν ἄνακτος.

Ἡ Α. Ἐ. ὁ Στρατάρχης μετὰ ζήλου ἐργαζόμενος ἐπὶ τοῦ σπουδαίου τούτου ἀντικειμένου καὶ αὐτοπροσώπως ἐπιτοπίως τὰς ἐπιστημονικὰς μελέτας ἐνεργῶν κατὰ τὴν διαχάραξιν τῆς γραμμῆς τῆς μεταξὺ Ἰωαννίνων καὶ Λούρου ὁδοῦ ἐγκατέλειπε τὰ ὑψηλά καὶ δύσβατα μέρη οἷα τὰ Πέντε Πηγὰδια καὶ Χαλάσματα, δι' ὧν διήρχετο ἡ παλαιὰ ὁδὸς μετήνεγκε τὴν γραμμὴν βορειότερον τούτων εἰς μέρη ὀμαλά καὶ φοιτώμενα ὑπὸ διαβατῶν, διατρανώσας οὕτω καὶ τὴν ἐπιστημονικὴν αὐτοῦ ἱκανότητα.

Ἡ παλαιὰ ὁδὸς, διερχομένη τὰ ὑψώματα τῶν Πέντε Πηγαδίων καὶ Χαλασμάτων, τὸν Χειμῶνα κατελαμβάνοντο ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ὑπὸ τῶν χιόνων καὶ πάγων, τὸ δὲ θέρος οἱ φαλακροὶ βράχοι ἀντανακλῶντες τὰς ἡλιακὰς ἀκτῖνας ἐπηύξανον τὸν καύσωνα, καταβασανίζοντα τοὺς ὁδοιπόρους, στερουμένους ὕδατος ὅπως δροσισθῶσι καὶ σκιὰς ἔνεκα τῆς ἀδενδρίας ὅπως ἀναπαυθῶσιν. Ἀπεναντίας ἡ νέα ὁδὸς, ἀκολουθοῦσα τὴν κοιλάδα ἐκ τῆς θέσεως Βυροῦ, ὅπου εἰσὶν αἱ πηγαὶ τοῦ ποταμοῦ Λούρου, τὸν μὲν χειμῶνα εἶνε σχετικῶς θερμὴ, τὸ δὲ θέρος ὡς χωριζομένη τοῦ ποταμοῦ εἰς πολὺν διάστημα ἀπὸ τῆς θέσεως Βυροῦ μέχρι τῆς πόλεως Λούρου καὶ ἔχουσα αὐτὸν παραπλεύρως καὶ πρόχειρον πάντοτε τὸ διαυγὲς καὶ δροσερὸν αὐτοῦ ὕδωρ, διερχομένη κατοικούμενα καὶ ἀσφαλῆ μέρη, καὶ περικυκλούμενη ὑπὸ δένδρων ἐν τοῖς φυλλώμασι τῶν ὁποίων διάφορα πτηνὰ κελαδοῦσιν, εἶναι τερπνοτάτη καὶ ἔχει μαγευτικοτάτην τὴν θέσιν. Συμπεραίνεται δὲ ὅτι ἡ ὁδὸς θέλῃ εἶναι πεπερατωμένη περὶ τὰ τέλη τῆς προσεχοῦς ἀνοιξέως.

Εἶναι ἓνα «εὐπέπτο» κείμενο, καλλολογικὸ, ἐπικοινωνιακὸ που ἀπευθύνεται ἀπὸ υπηρεσίας τοῦ «Φιλόλαου» Τούρκου διοικητῆ στον λαό, συνταγμένο μᾶλλον ἀπὸ υπάλληλο, ὁ οποίος γνωρίζει καλὰ ἐλληνικά, για να κατασιγάσει τὴ δυσφορία καὶ τὰ παράπονα τῶν κατοίκων τῆς επικράτειας, οἱ οἱποῖοι πληρώνουν φόρους για τοὺς δρόμους.

Καλογραμμένο, κατατοπιστικὸ (ἐνημερωτικὸ, θα λέγαμε σήμερα), ἀπολογητικὸ με δόση αυτοκριτικῆς, ἐλπιδοφόρο, ἀναπτυξιακὸ, ἐπιστημονικὰ ἐγγυημένο, με πλεῖστες «σωτηριώδεις μεταρρυθμίσεις», με τὴν πατρικὴ μέρημα τοῦ «ἄνακτος» ὑπὲρ τῆς ευημερίας τοῦ λαοῦ, με τὴ νέα διαχάραξη, ἡ ὁποία ἐγκαταλείπει τοὺς φαλακροὺς καὶ ἀδενδρὺς βράχους τῶν Πέντε Πηγαδίων, καὶ ἀκολουθεῖ τὴν κοιλάδα τοῦ Λούρου με τὰ διαυγὴ καὶ δροσερά νερά, καὶ με τὰ πολλὰ δένδρα ὅπου τραγουδοῦν τὰ πουλιά! Τελικὰ, μένου ἀκόμη σε πλήρη καὶ κανονικὴ λειτουργία τὰ ἴδια σχεδὸν ἰχνη τῆς χάραξης

από αυτήν τη λεωφόρο Ιωαννίνων-Πρέβεζας, σχεδόν στη χάραξη του 1860, με μια βελτίωση το 1960, και επανέρχεται ως Ιονία οδός τετράιχνη η καταργηθείσα που περνούσε από τα Πέντε Πηγάδια, στους φαλακρούς και άδενδρους βράχους. Και τότε και τώρα, το μόνο που ιχνηλατείται, μένει και εμφανίζεται ως επίκαιρη οργή, είναι η τουρκογενής άποψη για την αδικημένη Ήπειρο.

Στο δημοσίευμα αυτό του καλού πολίτη ή υπάλληλου περιέχονται και κάποια άλλα ενδιαφέροντα στοιχεία. Αναφέρεται η «νεόδμητος πόλη τοῦ Λούρου», η οποία απέχει από την Πρέβεζα 45 χιλιόμετρα, δρόμος ο οποίος χαρακτηρίζεται «Λεωφόρος», ευρίσκεται υπό κατασκευή, με 70 γεφύρια διαφόρων μεγεθών. Η αναφερόμενη πόλη Λούρος είναι μάλλον η Φιλιπιάδα, η οποία κατασκευάστηκε με σύγχρονο σχέδιο πολεοδομίας, και αρχικά φαίνεται ονομάστηκε Λούρος. Αυτό προσδιορίζεται από τη χιλιομετρική απόσταση των 45 χιλιομέτρων που αναφέρεται στο ίδιο δημοσίευμα. Εκεί συγκλίνει και ενώνεται η αναφερόμενη νέα «Λεωφόρος» Ιωαννίνων-Πρέβεζας.

Ο συντάκτης του δημοσιεύματος αναφέρεται στις διάφορες κατασκευαστικές δυσκολίες, κακή επίβλεψη, κακή επιστασία και τον κακό καιρό που καταστρέφει το κατασκευαζόμενο έργο. Κάνει όμως και έναν υπαινιγμό περί «αιτίων, ὧν ἡ ἀνάμνησις καθίσταται θλιβερά». Αποφεύγει όμως να τα κατονομάσει. Πρόκειται ασφαλώς για γεγονότα της εποχής που ήταν πολεμικά από κινήματα και συγκρούσεις. Το 1887 που συντάσσεται το δημοσίευμα είχε προηγηθεί η επανάσταση της Κρήτης το 1866-1869, όπου είχε δράσει και ο Ηπειρώτης Νταλιάνης με σώμα Ηπειρωτών, και το κίνημα στο Λυκούρσι Αγίων Σαράντα το 1878. Τα γεγονότα αυτά ανέστειλλαν την εκτέλεση κάθε έργου. Ίσως αυτά εννοεί ο συντάκτης της ανακοίνωσης που μιλάει για θλιβερή ανάμνηση. Για αυτό και ο συντάκτης, κάνει λόγο για την πατρική μέριμνα του Φιλολόλου άνακτα, και επικαλείται τις «σωτηριώδεις μεταρρυθμίσεις» που γίνονται στο Βιλαέτι. Η γλαφυρή περιγραφή της νέας λεωφόρου, από το Βυρό, όπου οι πηγές του Λούρου, και δίπλα στο ποτάμι, με όσα «τουριστικά» πλεονεκτήματα αναφέρει, έναντι του παλιού φαλακρού και άδενδρου δρόμου των Πέντε Πηγαδίων που εγκαταλείπεται, προβάλλεται σαν ένας εκσυγχρονισμός των συγκοινωνιών με τους νέους αμαξιτούς δρόμους και λεωφόρους. Επικοινωνιακά το δημοσίευμα δεν έχει να ζηλέψει τα σημερινά επικοινωνιακά δημοσιεύματα.

Μερικά επόμενα δημοσιεύματα στην εφημερίδα *Φωνή της Ηπείρου* του Ηπειρώτη Γεωργίου Γάγαρη συμπληρώνουν την ιστοριογραφία του δρόμου Ιωαννίνων-Πρέβεζας.

Έφημερίδα *Η Φωνή τῆς Ἡπείρου*, φ. 25, 5 Μαρτίου 1893

*Ἐπί τέλους ἡ διοικήσις ἐπελήφθη τῆς ἐπισκευῆς τῆς ἀμαξιτῆς Ἰωαννίνων-Πρεβέζης ὁδοῦ, ἧς πολλὰ μέρη καθ' ὅλην ἐν γένει τῶν ἔκτασιν ἔχουν καταστραφεῖ καὶ ἐξέθεσεν αὐτὴν εἰς ἐργοληψίαν.*

Ἐφημερίδα *Ἡ Φωνή τῆς Ἡπείρου*, φ. 48, 13 Αυγούστου 1893

*εἰς ομάδα κεφαλαιούχων ἐδόθη προνόμιον ὅπως κατασκευάσωσιν ἀτμήλατον τροχιόδρομον ἀπό Ἰωαννίνων εἰς Λοῦρον. Τοῦτο ἐλέχθη καὶ ἐγράφη τοσάκις ὥστε δὲν τολμῶμεν νὰ τὸ πιστεύσωμεν καὶ πάλιν.*

Αυτή η επισήμανση της εφημερίδας για κατασκευή «ἀτμήλατου τροχιοδρόμου ἀπό Ἰωαννίνων εἰς Λοῦρον», που δεν γίνεται πιστευτή, μας επαναφέρει στην αναδημοσίευση εκείνου του δημοσιεύματος της *Ἐρμούπολης*, στο οποίο αναφέρονται τα εξής για ἓνα ἄλλο σιδηροδρομικὸ ἔργο Ἰωαννίνων-Σαλαῶρας:

Ἐφημερίδα *Ἰωάννινα*, φ. 131, 22 Δεκεμβρίου 1871

*Εὐχαρίστως ἀναγγέλομεν εἰς τὸ δημόσιον ἐν τῇ ἡμετέρα πόλει μετοχικῆς τινός ἐταιρίας, ἐκ 1000 μετοχῶν πρὸς 5 λίρας ἐκάστην, σκοπὸν προτιθέμενης τὴν κατασκευὴν ἀτμοδρόμου μεταξύ τῆς πόλεως Ἰωαννίνων καὶ τοῦ λιμένος Σαλαχώρας διὰ τῆς πόλεως Ἄρτης. Διὰ τοῦ ἀτμοδρόμου τούτου θέλουσι μετακομίζεσθαι ἐπιβάται καὶ διάφορα ἐμπορεύματα μέχρι τοῦ λιμένος Σαλαχώρας, εἰς ὃν καὶ ὅπου δεῖ θέλουσι προσαράξει ἐπίτηδες ἀτμόπλοια.*

*Τὸ ἔργον τοῦτο δύναται νὰ ὀνομασθῇ ὅτι εἶναι ἐν ἐξ ἐκείνων διὰ τὰ ὁποῖα παντοειδεῖς προσπαθείας καταβάλλει ἡ αὐτοκρατ. Κυβέρνησις ἵνα ἴδῃ πραγματοποιούμενα, πρὸς αὐξήσιν τοῦ φυσικοῦ πλοῦτου τῆς χώρας. Ὅφειλεται δὲ πραγματικῶς εἰς τὴν σύντομον μέριμναν τῆς Α. Ἐξ. τοῦ Γεν. Διοικητοῦ Ραούφ Πασᾶ ὅστις, ἅμα τῇ ἐλεύσει Του ἐνταῦθα, ἐσύστησεν εἰς οὓς ἔδει τὸ χρήσιμον τῆς τοιαύτης ὁδοῦ, διὰ τὴν ὁποίαν ἐπὶ τοῦ παρόντος θὰ ἐχρειαζόντο δύο ἀτμάμαζαι τοῦ συστήματος (Ρόουδ Στίμερ) μετὰ δύο ἀμαξοστοιχιῶν διὰ ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα. Ἄπαντες οἱ προσκληθέντες ἵνα λάβωσι μέρος εἰς τὰς ἐπὶ τούτῳ συνεδριάσει, ἀφοῦ κατενόησαν καὶ ἐπέισθησαν περὶ τῶν πραγματικῶν ὠφελειῶν τῆς ὁδοῦ ταύτης, ἐξ ἧς τὰ μέγιστα θέλει ὠφελῆθῃ ὁ τόπος καὶ τὸ ἐμπόριον, ἔσπευσαν νὰ ἐγγραφῶσι μέτοχοι τῆς ἐταιρίας καὶ τοιουτοτρόπως ἐντὸς ὀλίγων ἡμερῶν ἅπασαι αἱ μετοχαὶ ἐξαντλήθησαν, ἐξ ὧν τὰς περισσοτέρας ἠγόρασαν οἱ ἐν Ἰωαννίνοις μέτοχοι, ὀλίγας δὲ οἱ ἐν Πρεβέζῃ. Ἄμα καταρτισθείσης τῆς ἐταιρίας, εἰς ἣν ἐδόθη ἡ ἐπωνυμία Ἰωάννινα, ἢ Α. Ἐξ. ὁ Ραούφ Πασᾶς, ἔσπευσε νὰ συνεννοηθῇ μετὰ τοῦ ἐν Λονδίνῳ Γεν. Προξένου τῆς Ὑψ. Πύλης, κ. Γκασμάν περὶ τῆς προμηθείας καὶ ἀποστολῆς τῶν ἀναγκαίων ἀμαζῶν καὶ ἀτμοπλοίων.*

Και οι δύο αυτές μετοχικές εταιρίες που ιδρύθηκαν το 1871, του διάπλου του ποταμού Λούρου και του ατμόδρομου Ιωαννίνων-Σαλαχώρας, δεν προωθήθηκαν τελικά, παρόλο που οι μετοχές τους διετεθήκαν όλες σε λίγες ημέρες. Φαίνεται ότι κάποιος δεν ήθελε τον εκσυγχρονισμό. Ίσως το ισχυρό σινάφι των αγωγιατών, που θα έχανε το μονοπώλιο των μεταφορών, ήταν και τότε ένα ισχυρό «συνδικάτο» που το υπολόγιζαν στη Διοίκηση.

Σε λίγο, όμως, με την κατασκευή των αμαξιτών δρόμων και των οδικών λεωφόρων, που τελικά χρησιμοποιήθηκαν άμαξες, με βόδια ή με άλογα, θα αλλάξει αυτό το κατεστημένο με το σινάφι των αγωγιατών.

Η ζημιά όμως έγινε με τη ματαίωση των έργων της διάπλευσης του Λούρου και της σιδηροδρομικής σύνδεσης των Ιωαννίνων με τη Σαλαώρα, ή την νεώτερη, Ιωαννίων με Λούρο (Φιλιπιάδα), καθώς και με την ατμοπλοϊκή συγκοινωνία τόπων του Αμβρακικού, αλλά ζημίωσαν και την ανάπτυξη του λιμανιού της Πρέβεζας.

Οι ανατροπές αυτές έστρεψαν το ενδιαφέρον της Διοίκησης στην ανάπτυξη του λιμανιού των Αγίων Σαράντα που μεταβλήθηκε σε κύριο επίνειο των Ιωαννίνων, και την ανταπόκριση και στις ανάγκες προς Λεσκοβίκι, Κόνιτσα, Μοναστήρι, Κορυτσά.

Τα χάνια που λειτούργησαν στο δρομολόγιο Ιωάννινα-Άγιοι Σαράντα, αυτήν την περίοδο και μέχρι την απελευθέρωση, σε Ζαραβίνα, Χάνι Δελβινάκι, Αρίνιστα (Κτίσματα), Κακαβιά, Δέλβινο, ήταν «σουπερ μάρκετ» της εποχής, με σημαντικές ξενοδοχειακές μονάδες, παντοπωλείο, χώρους σταβλισμού μεταφορικών ζώων, ζωτροφές κ.ά.

Δεν είναι χωρίς σημασία, ότι ακόμη και το 1917 γαλλική στρατιωτική αποστολή με αυτοκίνητα ιχνηλατούσε και αξιολογούσε το δρομολόγιο Άγιοι Σαράντα προς Κορυτσά, για τον εφοδιασμό των γαλλικών στρατιωτικών μονάδων που βρίσκονταν στην Κορυτσά, από τη διαδρομή από Αγίους Σαράντα. Επίσης, την ίδια εποχή της ύστερης Τουρκοκρατίας, οι Άγιοι Σαράντα ήταν στο δρομολόγιο ξενιτεμού των κατοίκων της Δερόπολης, Πωγωνίου, Αγίων Σαράντα, Αργυροκάστρου και Κόνιτσας προς την Πόλη, Μικρά Ασία, Αίγυπτο, Κρήτη, αλλά και προς την ελεύθερη Ελλάδα.

Από το ίδιο δρομολόγιο των Αγίων Σαράντα έφθαναν στις ίδιες περιοχές και τα πλούτη και αγαθά των ξενιτεμένων, αλλά ακόμη και εισαγόμενα είδη από την Ευρώπη, κάτι που είναι γνωστό ότι απολάμβαναν και η αγορά των Ιωαννίνων και οι Γιαννιώτες.

Οι Άγιοι Σαράντα αποτελούν σαν επίνειο των Ιωαννίνων και εμπορικό λιμάνι της Ηπείρου, ένα μεγάλο κεφάλαιο στην ιστορία του εμπορίου και της ανάπτυξης μεσογειακών περιοχών, αλλά και συγχρόνως ήταν η πύλη και των νέων ιδεών και του Διαφωτισμού που έρχονταν από την Ευρώπη.

Η Πρέβεζα γνώρισε περίοδο δυναμικής ανάπτυξης όταν το 1914 ιδρύθηκε το Αλβανικό Κράτος και οι Άγιοι Σαράντα έκοψαν την επαφή με τα Ιωάννινα,

και αυτό φαίνεται από την κατακόρυφη πτώση της κινήσεως των χανίων αυτής της διαδρομής Ιωαννίνων-Αγίων Σαράντα.

Μερικά ακόμη δημοσιεύματα για τα έργα στο Βιλαέτι των Ιωαννίνων, τα οποία αφορούν και στην Πρέβεζα συμπληρώνουν κάποιες σελίδες της πρεβεζάνικης ιστορίας.

Ἐφημερίδα *Ἡ Φωνή τῆς Ἡπείρου*, φ. 68, 31 Δεκεμβρίου 1893

*Δημόσια ἔργα.*

*Ἐξετέθη ὑπό τῆς Γ. Διοικ. Ἰωαννίνων εἰς μειοδοσίαν ἢ κατασκευὴ δύο μεγάλων γεφυρῶν, τῆς μιᾶς ἐχούσης ἄνοιγμα 25 μέτρων ἐπὶ τῆς συνδεούσης τὸν Λοῦρον μετὰ τοῦ λιμένος Σαλαώρας ὁδοῦ, τῆς δὲ, ἐχούσης ἄνοιγμα 45 μέτρων καὶ 20 ἑκατοστῶν, ἐπὶ τῆς τοσοῦτον διὰ τὰς στρατιωτικὰς προμηθείας καὶ λοιπὴν ἐν γένει συγκοινωνίαν ὁδοῦ Μετσόβου εἰς θέσιν Βαλτούμα.*

*Τὴν κατασκευὴν τῶν δύο τούτων σιδηρῶν γεφυρῶν ἀνεδέχθη μέγα ἐργοστάσιον ἐν Παρισίοις διὰ διακοσίας εἴκοσι ὀκτὼ χιλιάδας καὶ τετρακοσίων ὀγδοήκοντα ἑννέα γρ. συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἐξόδων τῆς μεταφορᾶς τῶν σιδηρῶν ἐλασμάτων εἰς Σαλαώραν, τῶν ὁδοιπορικῶν καὶ λοιπῶν τῶν παρὰ τοῦ ἐργοστασίου σταλησομένων εἰδημόνων πρὸς στήσιν τῶν γεφυρῶν εἰς τὰ οἰκεία μέρη, τῶν λοιπῶν διὰ τὴν στήσιν καὶ συμπλήρωσιν αὐτῶν ἐξόδων ἅτινα ἔσονται εἰς βᾶρος τοῦ ἐργοστασίου. Ἡ ἐπὶ τῶν δημοσίων ἔργων ἐπιτροπὴ παρεδέξατο τὴν συμφωνίαν καὶ ἐγένετο ἤδη ἡ παραγγελία, ἀποσταλέντος καὶ τοῦ ἡμίσεος τοῦ ἀνωτέρου ποσοῦ εἰς τὸ ἐργοστάσιον ὥστε προσεχῶς ἄρχεται ἡ ἀνέγερσις αὐτῶν.*

Το δημοσίευμα αυτό έχει σχέση με ὅλο το πλέγμα και το πρόγραμμα οδοποιίας και τον «ανταγωνισμό» Πρέβεζας και Σαλαώρας για μια αλλαγή των δρομολογίων με ὅσα αναφέρθηκαν με Λούρο ποταμό και τον ατμόδρομο.

Ἡ αναφερόμενη σιδηρογέφυρα ἐπὶ τοῦ Λούρου για τη λειτουργία τοῦ δρόμου Λούρος-Σαλαώρα, πρέπει να αφορά στην γνωστὴ γέφυρα με το ὄνομα Γέφυρα Καλογήρου στο δρομολόγιο Φιλιπιάδα-Ἄρτα-Σαλαώρα. Και αυτό γινόταν για να ενεργοποιηθεῖ η νέα λεωφόρος Πρέβεζας-Ιωαννίνων και να γίνει κάποιος τελωνιακός σταθμός (ντερβενίων) ἐλέγχου κινήσεως κατοίκων και μεταφορᾶς αγαθῶν και επιβολῆς τελῶν ἀπὸ και πρὸς τα Ἰωάννινα.

Ἐφημερίδα *Ἡ Φωνή τῆς Ἡπείρου*, φ. 70, 14 Ἰανουαρίου 1894

*Ἐκ Λούρου 4 Ἰανουαρίου 1894*

*Μετατροπὴ ἀμαξιτοῦ δρόμου – Σκοπός ἢ χρηματοφαγία – Δρόμοι Μετσόβου καὶ Σουλίου εἰς ἐλεεινὴν κατάστασιν.*

*Ἡ γενική τῶν Ἰωαννίνων διοικήσις μας, ἀπέστειλε πρὸ ἡμερῶν μηχανικόν τινά πρὸς ἐπιθεώρησιν τῆς μεταξύ Λούρου καὶ Ἰωαννίνων ἀμαξιτῆς ὁδοῦ σχεδιάζουσα νὰ μετατρέψῃ τὴν μεταξύ ἤδη αὐτῶν κατὰ τὸ ἐξῆς σχέδιον. Νὰ κόψῃ τὸν δρόμον τοῦτον ἀπὸ Μπιραρᾶ καὶ πέραν, νὰ τὸν στρέψῃ δυτικῶς ὑποκάτω τοῦ χωρίου Λαγγιώτισσας, καὶ ὑποκάτω τοῦ ἱμλιακίου Κοπάνη καὶ πέσει δὲ κατόπιν ὁ δρόμος εἰς τὸν κάμπον τοῦ χωρίου Φερεκίσι, ἀριστερὰ τοῦ χωρίου κατὰ τὸ ρεῦμα, πλησίον τοῦ νερομύλου Κακοσόνιστας καὶ νὰ βγῆ εἰς τὸ χωρίον Βοδιβίστα ἐν τῇ κοιλάδι τῶν Ἰωαννίνων.*

*Ἡ μετατροπὴ τοῦ δρόμου γίνεται τάχα διὰ τὸ ἰσιώτερον καὶ ὀμαλώτερον αὐτοῦ. Ἀλλὰ θὰ στοιχίσῃ πάρα πολλὰ χρήματα, διότι θ' ἀναγκασθοῦν νὰ σχίσουν βράχους εἰς Κακοσόνισταν καὶ ὁ ἀνήφορος θὰ εἶναι ὁ ἴδιος τῆς Κανέτας θὰ γίνῃ τότε καὶ μακρύτερος ὁ δρόμος κατὰ 1 καὶ 1/2 περίπου ὥραν, διότι ἀπὸ Μπιραρᾶ ἕως Βοδιβίσταν σήμερον εἶναι 2 καὶ 1/2 ὥραι. Ἐνῶ μὲ τὸ νέον σχέδιον εἶνε 4. Σκοπὸς λοιπὸν κύριος τῆς μετατροπῆς τοῦ δρόμου δὲν φαίνεται νὰ εἶνε τὸ ἰσιώτερον καὶ συντομώτερον αὐτοῦ, ἀλλὰ μᾶλλον χατήρια μερικῶν κτηματιῶν τῶν μερῶν ὅπου θὰ περάσῃ ὁ δρόμος διὰ νὰ κτίσουν ἀμέσως ἐκεῖ χάνια, ἢ διὰ νὰ εὐρεθοῦν εἰς δουλιάν οἱ κύριοι ἐργολάβοι καὶ ὁ μηχανικὸς καὶ κοντὰ εἰς αὐτούς νὰ εἰσβάλουν ὅλοι οἱ τοιαύτας εὐκαιρίας περιμένοντες παράσιτοι τῆς κυβερνήσεως εἰς τὸ ταμεῖον τῆς ὁδοποιΐας, τὸ ὁποῖον ἔχει ἄφθονα χρήματα, διότι, γίνονται δὲν γίνονται δρόμοι, κάθε ραγιάς πληρώνει κατ' ἔτος τακτικά κατὰ Ὀκτώβριον μῆνα καὶ ἔν νοφούζι (φόρον ὁδοποιΐας) ἐκ γροσιῶν 12.*

*Τις ἢ ἀνάγκη νὰ μετατραπῇ παραλόγως ὁ κάλλιστος ἀμαξιτός δρόμος Λούρου-Ἰωαννίνων, ἐνῶ ἔχουν νὰ ἀποτελειώσουν τὸν πρὸ ἐξαετίας ἀρχισμένον δρόμον Ἰωαννίνων-Μετσόβου καὶ ἔκτοτε ἐγκαταλειφθέντα εἰς τὴν καταστροφὴν, ἐνῶ ὁ λαὸς ο καϋμένος πληρώνει ἀδρότατα ...*

Εἶναι διαφωτιστικὸ αὐτὸ τὸ δημοσίευμα, τὸ ὁποῖο ἔτσι ὅπως διατυπώνεται θὰ το λέγαμε με σημερινή ἐπικοινωνιολογία ὅτι ἔχει «ἄρωμα σκανδάλου», λες καὶ δὲν ἄλλαξε τίποτε ὁ αἰώνας που πέρασε.

Στο θέμα που ἀναφέρεται φαίνεται ὅτι ὁ δρόμος-λεωφόρος Ἰωαννίνων-Πρέβεζας ἔχει τελειώσει, λειτουργεῖ κανονικά, ἔχουν ἀναπτυχθεῖ στη διαδρομὴ χάνια καὶ σταθμοὶ καὶ κάποιοι ἰσχυροὶ παράγοντες επιχειροῦν νὰ ἀλλάξουν τὴ χάραξη σε ἓνα τμήμα, γιὰ τους λόγους που ἀναφέρει. Ἡ θέση Μπιραρᾶ εἶναι κάπου ἐκεῖ πλησίον τοῦ Βυρού, ἀπὸ ὅπου ἡ χάραξη πρὸς Ἰωάννινα θὰ πῆγαινε ἀπέναντι ἀριστερὰ, θὰ περνοῦσε κάτω ἀπὸ τὸν οικισμό Λαγγιώτισσα (υπάρχει καὶ σήμερα), κάτω ἀπὸ τὸν οικισμό Κοπάνη (υπάρχει), δίπλα ἀπὸ τὸ Φερεκίσι (σήμερα Θεριακίσι), γιὰ νὰ περιτρέξῃ τὸ βουνὸ τῆς Μανωλιάσσης καὶ νὰ περάσῃ δίπλα στη Βοδιβίστα (σήμερα Ἀμπελιά) καὶ νὰ συνεχίσει μέσα

στο λεκανοπέδιο (κοιλιάδα) των Ιωαννίνων. Αυτό, βέβαια, δεν έγινε και παρέμεινε η διαδρομή στη γνωστή Κανέτα, η οποία διατηρείται μέχρι σήμερα.

Για την καταγραφή, να σημειώσω τα χάνια που λειτουργούσαν στον δρόμο Πρεβέζης-Ιωαννίνων όσα θυμούμαι ή άκουσα: *Χάνι Λούρου, χάνια στη Φιλιππιάδα πολλά, Χάνι Κερασόβου, Χάνι Βούλιστας Παναγιάς, Χάνι Κουκλέσι, Χάνι Πλατανάκια, Χάνι Τερόβου, Χάνι Εμίν Αγά, Χάνι Βαγγέλη-Γιάννη, Χάνι Φτελιά, Χάνι Ροβίλιστο, Χάνι Αγίου Δημητρίου.*

Τα επόμενα δημοσιεύματα δίνουν και κάποια άλλα στοιχεία από το χρονικό της λεωφόρου Πρέβεζας-Ιωαννίνων με το εντυπωσιακό στοιχείο, το χρόνο διάρκειας της διαδρομής, σαν ένα μέτρο της μεγάλης όντως και πολύχρονης ιστορίας των δρόμων της Ηπείρου και της εξέλιξης των μέσων συγκοινωνίας και με καυστικά σχόλια της ζωής στα Γιάννενα, από τους χασομέρηδες και αρχοντάδες!

Έφημερίδα *Άγών*, φ. 19, 30 Ιουνίου 1897

*Περιγραφή ταξιδιού Πρεβέζης Ιωαννίνων.*

*άπό Πρεβέζης εις Ιωάννινα ύπάρχει άπό δεκαετίας και πλέον άμαξιτή όδός. Έννοεΐται ότι διατηρεΐται κακώς και επισκευάζεται σπανίως, ώστε οί ταξιδιωτάι ύποφέρουν πάρα πολύ. Άμαξαι ύπάρχουσι πολλαί και σχετικώς οΐκονομικαί. Το διάστημα άπό Πρεβέζης εις Ιωάννινα εΐναι 16 έως 20 ώραι άναλόγως τών ίππων και τοϋ βάρους όπερ φέρει ή άμαξα. Το άληθές εΐναι ότι, άν επιδιωρθοϋτο κάπως άνθρωπινά ό δρόμος, ήδύνατο έντός 12-14 ώρων να διανύσει τά αυτό διάστημα.*

Έφημερίδα *Η Φωνή τής Ηπείρου*, φ. 376, 14 Απριλίου 1900

*(Διαβατικοϋ άνταποκριτοϋ)*

*άπό τās 15 τοϋ μηνός βρέχει σχεδόν άκατάπαυστα ήμέραν και νύκτα ποϋ νομΐζεις πώς άληθινά πρόκειται να γΐνη ή συντέλεια τοϋ κόσμου ότι καθ' όλον αυτό το διάστημα οϋτε μία άκτίνα ήλΐου δέν κατωρθώσαμε να ιδοϋμε και τοϋτο έσημείωσα καλώς, εις τρόπον ώστε ζώμεν ύπό μίαν μελαγχολικήν άτμόσφαιραν διηνεκώς σκεπασμένην άπό μαϋρα σύννεφα ποϋ να μην εΐνε δυνατόν να ζήσωμε πλέον. Αί βροχαί λοιπόν τών τελευταίων ήμερών κατέστησαν έντελώς άδιάβατον τήν μεταξύ Ιωαννίνων-Πρεβέζης όδόν και διέκοψεν τελειώς τήν συγκοινωνίαν τών δύο πόλεων. Έπί 15 δέ ήμέρας οϋτε εις επιβάτης δέν ήλθεν εκ Πρεβέζης εκτός τοϋ θιάσου τών Γερμανίδων αΐτινες ήθέλησαν να περιφρονήσωσι τόν κίνδυνον τήν έπαθόν μας φοβερά διότι εκτός τοϋ ότι περιεπλανήθησαν επί τρεΐς ήμέρας περιπίπτουσαι άπό τοϋ ενός τέλματος εις το έτερον χωμένες*

*ὡς τὴ μέση μέσα στὶς λάσπες τοῦ δρόμου ἄλλη μὲ μισή γόβα κι ἄλλη μὲ δίχως κάλτσες ὅταν ἔφθασαν κακῶς ἔχοντες εἰς τὰ Γιάννινα ἦταν ὅλες καταπλευριτωμένες καὶ μόλις ψὲς ὕστερα ἀπὸ 4 ἡμέρας κατῶρθωσαν ν' ἀρχίσουν νὰ παίζουσι γιὰ πρώτη φορά. Εἶνε ὅλες τοὺς παχουλές τευτονίδες ξανθομαλοῦσες καὶ νοστιμοῦλες καὶ γι' αὐτό νομίζω πὼς θὰ κάμουν δουλιὰ καλὴ γιατί αὐτὰ περνοῦν ἐδῶ στὴν πατρίδα μας ποὺ δὲν ἀπόμεινε ἄλλο τίποτε νὰ κάμουν οἱ χασομέρηδες οἱ ἀρχοντάδες μας.*

Ἐφημερίδα *Ἡ Φωνὴ τῆς Ἡπείρου*, φ. 382, 26 Μαΐου 1900

*Ἦρξατο ἡ ἐπίσκεψις τῆς ὁδοῦ Ἰωαννίνων-Πρεβέζης ἣτις ἔνεκα τῶν βροχῶν τοῦ χειμῶνος κατέστη ἀδιάβατος.*

Ἐφημερίδα *Ἀγών*, φ. 65, 16 Ἰουνίου 1900

*Δέκα φορές ἕως τώρα ἐγύμνωσε τὸν φτωχὸν κόσμον τῆς νὰ ἐπισκευάσῃ τὴν ἀμαξιτὴν ὁδὸν ἀπὸ Πρεβέζης εἰς Ἰωάννινα καὶ ὁ δρόμος τῆς εἶναι σχεδὸν ἀδιάβατος ἐστρωμένος μὲ κλάδους καὶ χῶμα.*

Ἐφημερίδα *Ἀγών*, φ. 178, 16 Αὐγούστου 1902

*Ἐλεινοτάτη εἶναι ἡ ἀπὸ Πρεβέζης μέχρις Ἰωαννίνων κεντρικὴ ὁδὸς διὰ τὴν ὁποίαν φορολογοῦνται πάντες οἱ Ἡπειρῶται. Λίαν ἐπικίνδυνος εἶναι ἡ διάβασις παρά τὴν Κανέταν. Οἱ ἐργάται οἵτινες ἐπισκευάζουσι τὴν ὁδὸν ταύτην ἔκαμον ἤδη ἀπεργίαν διότι πρὸ τεσσάρων μηνῶν δὲν ἐπληρώθησαν παρά τοῦ ἐργολάβου ὅστις ἀνέλαβε τὴν ἐπίσκεψιν. Τετρακοσίους γυμνοὺς καὶ καταχλώμους ἐκ τῆς πείνης ἐργάτας ἐκ διαφόρων μερῶν τῆς Ἡπείρου συνηντήσαμεν τέσσαρας ὥρας ἔξω τῶν Ἰωαννίνων, οἵτινες μετέβαινον εἰς τὸν Γ. Διοικητὴν ἵνα ζητήσωσι παρ' αὐτοῦ ἔλεος.*

Ἐφημερίδα *Ἡ Φωνὴ τῆς Ἡπείρου*, φ. 675, 23 Ἰουνίου 1906

*[...] Καθ' ἃ φαίνεται μελετᾶται σοβαρῶς τὸ ζήτημα τῆς ἐγκαταστάσεως συγκοινωνίας ὑπὸ αὐτοκινήτων μεταξὺ Πρεβέζης-Ἰωαννίνων τὸ πρῶτον καὶ κατόπιν μέχρις Ἀγίων 40 καὶ Μοναστήριον. Ἡ μελετωμένη αὕτη ἐπιχειρήσις ἐάν πραγματοποιηθῇ πολλὰς ὠφελείας θὰ προσφέρῃ εἰς τὸν τόπον. Ἡ σκοποῦσα ν' ἀναλάβῃ τὸ ἔργον Ἐταιρία ἀποτελεῖται ἐξ ἡμετέρων*



*καὶ Ὅθωμανῶν, διαμενόντων ἐν Κωνσταντινουπόλει. Ἐπιτροπή ἐξ εἰδικῶν ἀνθρώπων ἀπεστέλει πρὸ μηνός ἐνταῦθα, ὅπως μελετήσῃ ἐπὶ τόπου τὸ ζήτημα.*

Η λεωφόρος Ἰωαννίνων-Πρέβεζας ἐπιλέγεται ἀπὸ κεφαλαιούχους γιὰ «σοβαρὴ μελέτη ἐγκαταστάσεως συγκοινωνίας δι' αὐτοκινήτων». Εἶναι ἓνα δείγμα τῆς ἀνάπτυξης τοῦ λιμανιοῦ καὶ συμπίπτει μετὰ τὴν ἀνάπτυξη τῆς ατμοπλοϊκῆς ἀκτοπλοΐας τοῦ Ἰονίου συμπεριλαμβανόμενου καὶ τοῦ Ἀμβρακικοῦ.

Καὶ ξαφνικὰ ἐμφανίζεται τὸ *Τσάμικο*, νὰ μπαίνει ἀνταγωνιστικὰ στὴν Πρέβεζα, «στὴν μόνη ἀμαξιτὴ ἀρτηρία ἀπὸ Πρεβέζης δι' Ἰωαννίνων εἰς Ἁγίους 40», μετὰ τὴν σχεδιαζόμενη μέλλουσα νὰ ἐνώσει τὰ Ἰωάννινα μετὰ τὴν Ἡγουμενίτσα. Τὸ δημοσίευμα ἔχει ὅλα τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, καὶ ὁ ἀναποκριντὴς ἀπὸ τὴν Πρέβεζα σημειώνει μετὰ ἐμφαση «βεβαίως μὲ αὐτὸ ἐπιφυλάσσεται δεινὴ κρίσις εἰς τὴν τέως ἀθηρὰν ὅπωςδὴποτε καὶ ἀκμάζουσαν Πρέβεζα». Ὁ νέος δρόμος Ἰωαννίνων-Ἡγουμενίτσας ὀνομάζεται *Ρεσσαδιέ*, «πρὸς τιμὴν τοῦ ἀνάσσαντος Σουλτάνου», δείγμα μιᾶς εὐνοίας πρὸς τοὺς μουσουλμάνους Τσάμιδες γιὰ νὰ τὸ σχολιάσει καυστικὰ ὁ ἀναποκριντὴς ἀπὸ τὴν Πρέβεζα.

Ἐφημερίδα *Ἀγών*, φ. 529, 6 Ὀκτωβρίου 1910

*Ἐπιστέλλουσιν ἡμῖν ἐκ Πρεβέζης*  
*Εἶναι γνωστὸν, ὅτι ἡ ἀθλιότης τῆς δημοσίας ἀσφαλείας καὶ τῆς τῶν ὁδῶν ἀναπτύξεως τῆς συγκοινωνίας βαίνουσι ἐκ παραλλήλου. Ἐν τῇ Τουρκίᾳ καὶ ἰδίως ἐν τῇ ἡμετέρα πατρίδι Ἡπείρου, κατὰ τὴν προσφῶ ἔκφρασιν αὐτοῦ τοῦ φίλου καὶ διδασκάλου τῶν Τούρκων Von der Goltz Πασᾶ, τὰ ζῶα χαράττουσι τοὺς δρόμους διὰ τοὺς ἀνθρώπους καὶ οὐχὶ οἱ ἀνθρώποι διὰ τὰ ζῶα, ὡς συμβαίνει ἐν ὅλοις τοῖς πεπολιτισμένοις μέρεσι τοῦ κόσμου. Ἀπὸ τῆς ἀρχῆς λοιπὸν ταύτης ὀρμώμενοι οἱ κυρίαρχοι τοῦ τόπου τούτου οὐδέποτε ἐφρόντισαν περὶ ὁδοποιίας σοβαρᾶς, μὲ ὅλην τὴν βαρυτάτην ἐπὶ τῷ σκοπῷ τούτῳ φορολογίαν, καὶ ἐάν ἐξαιρέσῃ τις μίαν καὶ μόνην ἀμαξιτὴν ἀρτηρίαν ἀπὸ Πρεβέζης δι' Ἰωαννίνων εἰς Ἁγίους 40 μὲ μικρὰς διακλαδώσεις μέχρις Ἀργυροκάστρου, Κονίτσης, δὲν ἔχει ἄλλο τι νὰ ἐπιδείξῃ ὡς ἔργον ἐν τῷ Νομῷ Ἰωαννίνων ἢ Τουρκικῇ Κυβερνήσει ἀφ' ὅτου ὑπάρχει. [...]*

*Μία νέα ὁδὸς μελετᾶται ἤδη καὶ σχεδιάζεται ἡ μέλουσα νὰ ἐνώσῃ τὰ Ἰωάννινα μετὰ τὸν λιμένα τῆς Ἡγουμενίτσης ἀπέχοντα 70 περίπου χιλιόμετρα τῶν Ἰωαννίνων. Διὰ τῆς ἀναπτύξεως δὲ τοῦ λιμένος τούτου βεβαίως ἐπιφυλάσσεται δεινὴ κρίσις εἰς τὴν τέως ἀθηρὰν ὅπωςδὴποτε καὶ ἀκμάζουσαν Πρέβεζα. Ἄλλ' ἡ Πρέβεζα ἔχει τὸ ἐλάττωμα νὰ κατοικεῖται ὑπὸ Ἑλλήνων Χριστιανῶν καὶ νὰ κεῖται καὶ παρά τὰ μεθόρια.*

*Θυσιάζεται οὕτω ἀκμάζουσα ἀρχαία πόλις, ἵνα ἀναπτυχθῆ ἡ ἄθλια κόμη Ἡγουμενίσα, ἀποκληθεῖσα Ρεσσαδιέ πρὸς τιμὴν τοῦ ἀνάσαντος Σουλτάνου, διότι κατὰ τὴν δικαιολογία αὐτοῦ τοῦ Βαλῆ Ἰωαννίνων πρὸς τινὰ Τοῦρκον δημοσιογράφον Τουρκικῆς ἐφημερίδος τῆς Θεσσαλονίκης «ἡ δὲ ἰδρυθησομένη πόλις πλὴν τοῦ ὠραίου λιμένος της θὰ ἔχῃ τὸ ἀνεκτίμητον διὰ τοὺς Τοῦρκους προτέρημα, ὅτι εὐρίσκεται ἐν μέσῳ Μουσουλμανικοῦ καὶ φιλησύχου πληθυσμοῦ». Εἶναι δὲ ὁ φιλήσυχος οὗτος πληθυσμὸς οἱ Τσάμιδες.*

Και μια ενδιαφέρουσα διαφήμιση της συγκοινωνίας με ἄμαξα σε διαδρομές που περιλαμβάνει και την Πρέβεζα. Δείγμα προβολῆς και ἀνάμνησης μιας εποχῆς, ἀλλὰ και μια σελίδα της ἀνάπτυξης που συνοδεύει τὴν οδοποιία με ὅλα ὅσα ἡ ἐπικοινωνιακὴ δημοσιογραφία πλουτίζει τις ἐκδόσεις της εποχῆς.

Ἐφημερίδα *Ἡ Ἥπειρος*, φ. 105, 3 Ἰουλίου 1911

*Ἀγγελία*

*Λαμβάνω τὴν τιμὴν νὰ φέρω εἰς γνῶσιν τοῦ Σεβαστοῦ κοινοῦ ὅτι ἀναλαμβάνω τακτικῶς μὲν, ταξίδια τῶν γραμμῶν Ἰωαννίνων-Δολιανῶν μέχρι Βοστίνης μὲ τιμὰς ἀσυναγωνίστους. Ἐκτάκτως δὲ καὶ ἐπὶ παραγγελία διὰ πᾶσαν Διεύθυνσιν Πρεβέζης, Ἀγίων 40, Κονίτης.*

*Ἡ ἄμαξά μου «Πύλαρος» ἀνακαινισθεῖσα ἐγγυᾶται καθαριότητα, ταχύτητα καὶ πᾶσαν ἄνεσιν τοῖς κ.κ. ταξιδιώταις. Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας ἀπευθυντέον εἰς τοὺς κ.κ. ἀδελφούς Λάμπρου καὶ ἰδιοκτῆτας τοῦ παρά τὴν κεντρικὴν ὁδὸν Κριθαροπάζαρον Ξενοδοχεῖον ἢ «Ἥπειρος» ἔνθα διαμένω.*

*Ἐν Ἰωαννίνοις τῇ 8 Ἰουνίου 1911*

*Βασίλειος Οἰκονόμου (Δολιανίτης)*

Να κλείσει αὐτὴ ἡ μικρὴ περιπλάνηση στὴν ἱστορία της Πρέβεζας, μέσα ἀπὸ παλιὰ δημοσιεύματα 150 χρόνων.

Ἐφημερίδα *Ἰωάννινα*, φ. 22, 16 Ὀκτωβρίου 1869

*Πρέβεζα: προσέτι ἤρξατο ἡ κατασκευὴ τῶν ἐν τῇ πόλει ἐκείνῃ ὁδῶν διὰ χαλίκων κατὰ τὸ νέον σύστημα. Συνᾶμα ἀνευρέθη ἡ δεξαμενὴ καὶ ὁ ἀρχαῖος ὕδραγωγὸς τῆς ἐν τῇ πόλει ἐκείνῃ ἀνέκαθεν ὑπαρχούσης κατερριπωμένης καὶ καταπτώτου πηγῆς, καὶ κατὰ συνέπειαν ἤρξατο ἐπισκευὴ καὶ ἀνέγερσις αὐτῶν δαπάνῃ τοῦ Ταμείου τῆς ἐπιτοπιοῦ Δημαρχίας.*

*Ἐπειδὴ ταυτοχρόνως ἔνεκα τῆς σπανιότητος τῶν ἀλευρομύλων εἰς τὴν πόλιν τῆς Πρεβέζης καὶ τὰ περίξ χωρία, οἱ κάτοικοι μέχρι τοῦ νῦν ὑπέφερον μεγάλας δυσκολίας, ὁ ἐκ τῶν ἐντίμων ἐμπόρων Πρεβέζης κ. Πάνος Κάκκης μετεκόμισεν ἐξ Εὐρώπης ἀτμόμυλον δαπανήσας ἐπὶ τούτῳ Γρ. 9.000 τὴν ἀγοράν καὶ τὰ διακομιστικά αὐτῆς. Ὁ ἀτμόμυλος οὗτος ἤρξατο ἤδη νὰ ἐργάζεται καὶ ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν αὐτῆς παρέσχεν εἰς τοὺς κατοίκους πλείστας ὄσας ὠφελείας καὶ πρὸς τὸν ἐργολάβον συναῖμα, διότι ἡ μηχανὴ αὕτη ἔχει δύνανται τεσσάρων ἵππων καταναλίσκουσα εἴκοσιν ὀκάδας γαιανθράκων καθ' ὥραν γινομένης δὲ τῆς ἐκφλογώσεως τοῦ ἀτμοῦ ἐντός τεσσαράκοντα καὶ πέντε λεπτῶν, ὁ ἀτμόμυλος οὗτος ἐν τῷ διαστήματι ἐνός ἡμερονυκτίου δύναται ν' ἀλέσῃ δύο χιλιάδας ὀκάδας σίτου, καὶ λαμβανομένων ἀνά ἕξ παράδων δι' ἀλεστικά ἐπὶ ἐκάστης ὀκάδας, ἡ μηχανὴ αὕτη παρέχει, ὡς εἴρηται πρὸς τὸν ἰδιοκτήτην αὐτῆς οὐκ εὐκαταφρόνητον ὄφελος. Ἐλπιδέον ὅτι τὸ παράδειγμα τοῦ ἐν λόγῳ ἐμπόρου θέλουσι μιμηθῆ καὶ ἄλλοι φέροντες τοιαύτας μηχανάς.*

*Ἐπιστέλλουσιν ἐκ Πρεβέζης ὅτι τεκμηριοῦται καὶ προσδοκᾶται ἡ εὐχρηστία τοῦ ἐν τῷ Καζῶ ἐκείνῳ κειμένου ἐν τῷ τσιφλικίῳ (γαιοκτήματι) Καναλίῳ ἀνθρακορυχείου, ἀπέχοντος ἐκ μὲν τῆς ρηθείσης πόλεως τρεῖς ὥρας, ἀπὸ δὲ τῆς παραλίας ἐν τέταρτον τῆς ὥρας. Τοῦ ἐν λόγῳ ἀνθρακορυχείου ἐξετασθέντος ἐπιτοπίως παρὰ τῆς Σεβαστῆς Ἐξουσίας, δοκιμάζεται ἤδη καὶ ἡ δύναμις τῶν ἐν αὐτῷ γαιανθράκων καὶ κατὰ πόσον οὗτοι δύνανται νὰ ὦσιν εὐχρηστοί.*

Σταθμοὶ ἀναπτύξεως τῆς Πρέβεζας με καινοτόμες ἐπενδύσεις τῆς εφαρμογῆς τῆς δυνάμεως τοῦ ατμοῦ, καὶ τῆς χρησιμοποίησής του λιγνίτη, γαιάνθρακες τοὺς ονομάζει ο ανταποκριτὴς, κάπου στο Κανάλι ἐξορυσσόμενος.

Παρενθετικά καὶ τελειώνοντας τὴ δική μου «ανταπόκριση» νὰ θυμίσω σε ὅσους δὲν το γνωρίζουν ἢ το ξεχάσαν ὅτι στὴ δεκαετία τοῦ 1950 ὁ Γιώργος Παπασάβας ἔκανε ἐξόρυξη λιγνίτη κάπου στους Ἁγίους Ἀποστόλους καὶ ἴσως καὶ κάπου ἀλλοῦ.