

Μετρό — ΝΤΑΣ

ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ
ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

THE METRO-NOME OF
THESSALONIKI'S HISTORY

Μετρώ-ντας την Ιστορία της Θεσσαλονίκης
The Metro-nome of Thessaloniki's History

Θεσσαλονίκη, Ιούνιος 2018

Thessaloniki, June 2018



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

Μετρό-ντας την Ιστορία της Θεσσαλονίκης *The Metro-nome of Thessaloniki's History*

Επιμέλεια — *Editors*

Πολυξένη Αδάμ-Βελένη Polyxeni Adam-Veleni
Γιάννης Α. Μυλόπουλος Yannis A. Myloropoulos

Φωτογραφίες — *Photographs*

Ορέστης Κουράκης Orestis Kourakis

Μετάφραση — *Translation*

Αττικό Μετρό ΑΕ, Μεταφραστικό Τμήμα
Attiko Metro S.A., Translation Department
Γιούλη Καραγιάννη Giouli Karayianni
Χρήστος Πλιάκας Christos Pliakas
Τζίνα Νικολούδη Jina Nikoloudi
Όλγα Λίτου Olga Litou

SYMMETRANS, Μεταφραστικό γραφείο Translation services

Τζάνετ Κονιόρδου Janet Coniordos

Παραγωγή — *Production*

ΚΕΘΕΑ ΣΧΗΜΑ & ΧΡΩΜΑ KETHEA SCHEMA & CHROMA

© 2018 Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού, Εφορεία Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης, Αττικό Μετρό ΑΕ, Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών — Hellenic Ministry of Culture & Sports, Ephorate of Antiquities of Thessaloniki City, Attiko Metro S.A., Hellenic Ministry of Infrastructures & Transport.

Το παρόν έργο πνευματικής ιδιοκτησίας προστατεύεται κατά τις διατάξεις του Ελληνικού Νόμου (Ν. 2121/1993 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα) και τις διεθνείς συμβάσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας. Απαγορεύεται απολύτως η άνευ γραπτής αδείας του εκδότη κατά οποιοδήποτε τρόπο ή μέσο αντιγραφή, φωτοανατύπωση και εν γένει αναπαραγωγή, εκμίσθωση ή δανεισμός, μετάφραση, διασκευή, αναμετάδοση στο κοινό σε οποιαδήποτε μορφή (ηλεκτρονική, μηχανική ή άλλη) και η εν γένει εκμετάλλευση του συνόλου ή μέρους του έργου. — All rights reserved. The present intellectual property is protected under the provisions of the Greek Law (Law no. 2121/1993, as amended and currently in force) and the international conventions on intellectual property. No part of the contents of this book may be reproduced without the written permission of the publisher.

ISBN: 978-960-86610-9-7

ΣΥΓΓΡΑΦΕΙΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ — AUTHORS OF ESSAYS

Δρ Πολυξένη Αδάμ-Βελένη

Αρχαιολόγος / θεατρολόγος, Προϊσταμένη της Εφορείας
Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης, Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού
Dr POLYXENI ADAM-VELENI, Archaeologist / theatrologist, Head of Ephorate
of Antiquities of Thessaloniki City, Ministry of Culture & Sports

Δρ Μαρία Ανδρεαδάκη-Βλαζάκη

Γενική Γραμματέας Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού
Dr MARIA ANDREADAKI-VLAZAKI,
Secretary General of the Ministry of Culture & Sports

Στέλλα Βασιλειάδου

ΜΑ Αρχαιολόγος, Εφορεία Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης,
Τμήμα Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων και Μουσείων
STELLA VASILEIADOU, MA Archaeologist, Ephorate of Antiquities
of Thessaloniki City, Department of Byzantine and Post-Byzantine
Antiquities and Museums

Ευγενία Γατοπούλου

ΜSc Αρχιτέκτων, Γενική Διευθύντρια Αναστήλωσης,
Μουσείων και Τεχνικών Έργων, Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού
EUGENIA GATOPOULOU, MSc Architect, Director of the General Directorate
for the Restoration, Museums and Technical Works,
Ministry of Culture & Sports

Εύα Γιατρουδάκη

Αρχαιολόγος, Τμήμα Συντονισμού και Παρακολούθησης Αρχαιολογικών Ερευνών
και Εργασιών των Μεγάλων Δημοσίων Έργων
EVA GIATROUDAKI, Archaeologist, Department of Coordinating and Monitoring
Archaeological Research and Works of the Major Public Works

Δρ Έλενα Κουντούρη

Προϊσταμένη Διεύθυνσης Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων,
Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού
Dr ELENA KOUNTOURI, Head of the Directorate of Prehistoric
and Classical Antiquities, Ministry of Culture & Sports

Δρ Γεώργιος Κωνσταντινίδης

Διευθυντής Μετρό Θεσσαλονίκης, Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών
Dr GEORGE KONSTANTINIDIS, Manager of Thessaloniki Metro Project,
Ministry of Infrastructures & Transport

Κρινώ Κωνσταντινίδου

Αρχαιολόγος, Εφορεία Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης,
Τμήμα Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων και Μουσείων
KRINO KONSTANTINIDOU, Archaeologist, Ephorate of Antiquities
of Thessaloniki City, Department of Byzantine and Post-Byzantine
Antiquities and Museums

Ελένη Λαμπροθανάση

Αρχαιολόγος, Προϊσταμένη Τμήματος Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων
και Μουσείων, Εφορεία Αρχαιοτήτων Χαλκιδικής & Αγίου Όρους
ELENI LAMBROTHANASSI, Archaeologist, Head of the Department
of Prehistoric and Classical Antiquities and Museums,
Ephorate of Antiquities of Chalcidice & Mount Athos

Γιάννης Α. Μυλόπουλος

Καθηγητής ΑΠΘ, Πρόεδρος Αττικό Μετρό ΑΕ,
Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών
YANNIS A. MYLOPOULOS, Professor AUTH,
Chairman of Attiko Metro S.A.,
Ministry of Infrastructures & Transport

Θόδωρος Παπαδόπουλος

Αντιπρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος Αττικό Μετρό ΑΕ,
Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών
THEODORE PAPADOPOULOS, Vice-Chairman & Managing
Director of Attiko Metro S.A., Ministry of Infrastructures & Transport

Τάνια Προτοψάλτη

ΜSc Αρχαιολόγος, Εφορεία Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης,
Τμήμα Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων και Μουσείων
TANIA PROTOSALTI, MSc Archaeologist, Ephorate of Antiquities
of Thessaloniki City, Department of Prehistoric
and Classical Antiquities and Museums

Δημοσθένης Σβολόπουλος

Αρχιτέκτων, Προϊστάμενος Διεύθυνσης Αναστήλωσης Αρχαίων Μνημείων,
Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού
DEMOSTHENIS SVOLOPOULOS, Architect, Head of the Directory
for Restoration of Ancient Monuments,
Ministry of Culture & Sports

Σταυρούλα Τζεβρένη

ΜΑ Αρχαιολόγος, Εφορεία Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης,
Τμήμα Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων και Μουσείων
STAVROULA TZEVRENI, MA Archaeologist, Ephorate of Antiquities
of Thessaloniki City, Department of Byzantine
and Post-Byzantine Antiquities and Museums

Σουζάνα Χούλια-Καπελώνη

Προϊσταμένη Διεύθυνσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων,
Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού
SOUZANA CHOULIA-KAPELONI, Head of the Directorate
of Byzantine and Post-Byzantine Antiquities,
Ministry of Culture & Sports

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ — CONTENTS

9 ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ — GREETING

Χρήστος Σπίρτζης
Christos Spirtzis

11 ΠΡΟΛΟΓΟΣ — FOREWORD

Λυδία Κονιόρδου
Lydia Koniordou

13 ΣΤΑΘΜΟΙ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΚΑΙ ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ: ΝΕΑ ΤΟΠΟΣΗΜΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ — VENIZELOU AND AGIA SOFIA STATIONS: NEW LANDMARKS IN THE CITY

Γιάννης Μπουτάρης
Yiannis Boutaris

15 «ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΟ» ΜΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΟΥ ΕΒΑΛΕ ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΤΙΣ ΡΑΓΕΣ — “METRO HAND IN HAND WITH ANTIQUITIES” A POLICY THAT PUT THESSALONIKI METRO ON TRACK

Γιάννης Α. Μυλόπουλος
Θόδωρος Παπαδόπουλος
Yannis A. Mylopoulos
Theodore Papadopoulos

21 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ: ΕΝΝΟΙΕΣ ΑΛΛΗΛΟΣΥΜΠΛΗΡΟΥΜΕΝΕΣ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ — CULTURAL HERITAGE AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT: TWO COMPLEMENTARY PRINCIPLES. THE CASE OF THE METROPOLITAN RAILWAY OF THESSALONIKI

Μαρία Ανδρεαδάκη-Βλαζάκη
Maria Andreadaki-Vlazaki

27 ΕΝΑ ΝΕΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ — A MODEL OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Γιάννης Α. Μυλόπουλος
Yannis A. Mylopoulos

35 Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΚΑΙ ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ. ΤΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΣΕ ΕΝΑ ΔΗΜΟΣΙΟ ΕΡΓΟ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ — THE PLANNING OF VENIZELOU AND AGIA SOFIA METRO STATIONS IN THESSALONIKI. TRACING TIME ON A PUBLIC PROJECT OF MAJOR IMPORTANCE

Ευγενία Γατοπούλου
Δημοσθένης Σβολόπουλος
Eugenia Gatopoulou
Demosthenis Svolopoulos

43 ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΤΟΥ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ — EFFECTIVE PROJECT
MANAGEMENT OF ARCHAEOLOGICAL
WORKS IN THESSALONIKI METRO

Γεώργιος Κωνσταντινίδης
George Konstantinidis

47 ΜΕΓΑΛΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ
ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΕΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ — MAJOR PUBLIC
WORKS AND ANTIQUITIES: THE CASE OF
THESSALONIKI METROPOLITAN RAILWAY

Έλενα Κουντούρη
Σουζάνα Χούλια-Καπελώνη
Εύα Γιατρούδκη
Elena Kountouri
Souzana Choulia-Kapeloni
Eva Giatroudaki

53 ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ:
ΑΝΑ-ΜΕΤΡΩ-ΝΤΑΣ ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ
ΠΟΛΗΣ — THESSALONIKI'S METRO:
A METRO-NOME OF THE CITY'S HISTORY

Πολυξένη Αδάμ-Βελένη
Polyxeni Adam-Veleni

62 ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ — THE STATIONS

Ελένη Λαμπροθανάση
Τάνια Πρωτοψάλτη
Στέλλα Βασιλειάδου
Κρινώ Κωνσταντινίδου
Σταυρούλα Τζεβρένη
Eleni Lambrothanassi
Tania Protopsalti
Krino Konstantinidou
Stavroula Tzevreni
Stella Vasileiadou

65 ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ ΠΥΛΑΙΑΣ. ΤΟ
ΠΟΛΙΣΜΑ ΤΟΥ 4^{ου} ΑΙ. Π.Χ. — PYLEA DEPOT.
THE 4th CENTURY BC TOWNSHIP

81 ΣΤΑΘΜΟΣ ΦΛΕΜΙΝΓΚ.
ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ ΡΩΜΑΪΚΩΝ ΧΡΟΝΩΝ —
FLEMING STATION. ROMAN CEMETERY

87 ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΙΝΤΡΙΒΑΝΙ ΚΑΙ
ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΡΟΧΙΟΓΡΑΜΜΩΝ.
ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ —
SINTRIVANI STATION AND CROSSOVER
POINT. EASTERN CEMETERY

120 ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΙΝΤΡΙΒΑΝΙ.
ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΑΚΗ ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΑΙ
ΠΡΟΓΕΝΕΣΤΕΡΟ ΛΑΤΡΕΥΤΙΚΟ ΚΤΗΡΙΟ —
SINTRIVANI STATION. CEMETERY BASILICA
AND EARLIER RELIGIOUS EDIFICE

125 ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ ΚΑΙ
ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ — AGIA SOFIA AND
VENIZELOU STATIONS

179 ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,
ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΗ ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗΣ, ΝΕΟΣ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ. Η ΔΥΤΙΚΗ
ΝΕΚΡΟΠΟΛΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ
Ο ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ — DIMOKRATIA
STATION, STAVROUPOLI CROSSOVER,
NEW RAILWAY STATION. THE WESTERN
NECROPOLIS AND THE SUBURBAN AREA





Διασταύρωση Τροχιογραμμών Σιντριβάνι
Sintrivani Crossover



ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ

Υπουργός Υποδομών & Μεταφορών

Η ολοκλήρωση του Μετρό Θεσσαλονίκης, στα τελευταία της πλέον βήματα, η λειτουργία του μετά από δεκαετίες ταλαιπωρίας των πολιτών και της πόλης και η επέκτάσή του προς τις δυτικές συνοικίες αποτελεί την απόδειξη της υλοποίησης του εθνικού στρατηγικού σχεδίου για δίκαιη ανάπτυξη, την ένταξη των υποδομών στην παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας και στις κοινωνικές ανάγκες, την αναβάθμιση της γεωπολιτικής θέσης της χώρας μας και την ανάδειξη της Θεσσαλονίκης σε οικονομικό, παραγωγικό, μεταφορικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο των Βαλκανίων.

Τον Φεβρουάριο του 2015 τα μεγάλα έργα υποδομής ήταν τετατωμένα, με ερειπωμένα εργοτάξια, με πλήθος εκκρεμοτήτων και σωρευμένα δυσεπίλυτα προβλήματα. Το Μετρό της Θεσσαλονίκης, το χειρότερο από αυτά, ήταν σταματημένο για τέσσερα χρόνια, με διεκδικήσεις 1,1 δις ευρώ για το 30% του έργου, συνολικού συμβατικού αντικειμένου 0,9 δις ευρώ.

Ένα έργο νιοής, που είχε για χρόνια μετατρέψει τη Θεσσαλονίκη σε μια «λαμαρινούπουλη», με κατελιγμένους έρημους εργοταξιακούς χώρους, με εκτροπή της κυκλοφορίας από τους κύριους οδικούς άξονες και με χιλιάδες ανέργους.

Βρήκαμε ένα έργο νιοής, που αντί να τυγχάνει την αποδοχή της κοινωνίας, την είχε διαιρέσει, απαξίωνε συστηματικά την πολιτιστική κληρονομιά και συνέβαλε στην απαξία του πολιτικού κόσμου.

Βρήκαμε ένα έργο πρόκληση, μεγάλης υπεραξίας για την πόλη και για τη χώρα, να μην αντιμετωπίζεται με στενή συνεργασία των δημόσιων Υπηρεσιών, αλλά να έχει δημιουργήσει συνεχείς τριβές και αζεπέραστες διαφωνίες.

Η επίλυση των προβλημάτων απαιτούσε ισχυρή πολιτική βούληση, τεχνοκρατική τεκμηρίωση, ανάληψη ευθυνών από το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών και στενή συνεργασία με την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού. Προσεγγίσαμε βήμα – βήμα με καλή πρόθεση, με σεβασμό στην πολιτιστική μας κληρονομιά και στο αστικό περιβάλλον και με σκληρή δουλειά όλα τα θέματα, νομικά, τεχνικά, οικονομικά και πολιτικά που είχαν βαλτώσει το έργο.

Το 2016 το έργο επανεκκινήθηκε σε στέρεες βάσεις και με οικοδόμηση της εμπιστοσύνης όλων των συντελεστών κυρίως, όμως, της κοινωνίας. Σήμερα, είμαστε περήφανοι για ένα έργο που δεν ολοκληρώνεται απλά, αλλά ξεκινά η επέκτάσή του.

Η ανάγκη μιας πόλης που οραματιζόμαστε, ως το οικονομικό, παραγωγικό κέντρο των Βαλκανίων, με τεχνολογικά σύγχρονες αστικές μεταφορές, πρέπει να συνυπάρχει με μια πόλη μνημείο, με σεβασμό της πολιτιστικής κληρονομιάς της, της ιστορίας της, του αστικού περιβάλλοντος και των ανθρώπων της.

Σε λίγους μήνες το Μετρό της Θεσσαλονίκης ξεκινά τις δοκιμαστικές λειτουργίες του, για να παραδοθεί στον ελληνικό λαό ως επαρκής απόδειξη μιας υποδομής, εθνικού πολιτιστικού μνημείου, σε καθημερινή αλληλεπίδραση με την πόλη, για την εξυπηρέτηση των πολιτών.

Αυτό οραματιστήκαμε και αυτό υλοποιήσαμε.



GREETING

CHRISTOS SPIRTZIS

MINISTER OF INFRASTRUCTURES & TRANSPORT

The completion of Thessaloniki Metro –which is now in its final stages– the operation of the Metro after several decades of hardships for the citizens and the city and finally the Metro network extension to the west suburbs, all serve as a proof of the implementation of the national strategic plan, which is no other than to achieve an equitable growth, to incorporate the infrastructures into the country's production re-structuring and to gear them towards the social needs, to strengthen our Country's position in geopolitical terms and, lastly, to promote Thessaloniki as the economic, production, transportation, commercial and cultural center of the Balkans.

In February 2015, all large infrastructure projects were at a deadlock, faced with abandoned worksites, as well as with a multitude of lingering and difficult problems. The most difficult of all, i.e., Thessaloniki Metro, was faced with a four-year stoppage of works and with claims in excess of 1.1 billion euro for 30% of the project, whose total budget was 0.9 billion euro.

This was a "life-long" project, which for years had turn the city of Thessaloniki to a "favela", with areas occupied for the needs of abandoned worksites, with vehicular traffic diverted off the main road arteries and with very high unemployment rates.

We inherited a project which, instead of being widely accepted by society, had actually divided this very same society, was systematically devaluating the city's cultural heritage and it also contributed to the discrediting of the political community.

We found a challenging project, with high added value for the city and the country, not being dealt with in close cooperation among the various public services, but having instead created constant frictions and discord among them.

The resolution of these problems demanded strong political will, technocratic justification, assumption of responsibilities by the Ministry of Infrastructures & Transport, as well as close cooperation with the political leadership of the Ministry of Culture & Sports. Step by step and in a spirit of good will, always respecting our cultural heritage and the environment and with hard work, we tackled all legal, technical, financial and political aspects of the project which had brought it to a deadlock.

In 2016, the project works were resumed on solid bases, having built the trust of all involved parties but mainly society's trust. Today, we feel proud for a project which is not just about to be completed, but whose extension is imminent.

The city we envision as the economic and production center of the Balkans, with technologically modern public transport services, must necessarily co-exist with a city-monument, with the due respect towards its cultural heritage, its history, its environment and its residents.

Thessaloniki Metro trial runs are about to commence within a few months, in view of delivering the project to the citizens as a proof of an real-life infrastructure, a national cultural monument in daily interaction with the city, destined to serve the citizens.

This is what we had envisioned and this is what we have actually delivered.



ΠΡΟΛΟΓΟΣ

ΛΥΔΙΑ ΚΟΝΙΟΡΔΟΥ

Υπουργός Πολιτισμού & Αθλητισμού

Το έργο της κατασκευής του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου της Θεσσαλονίκης –του μεγαλύτερου τεχνικού έργου στη σύγχρονη ιστορία της πόλης– σε συνδυασμό με τις αρχαιολογικές εργασίες που το συνόδευσαν καταδεικνύει τη δυνατότητα του πώς ο πολιτισμός μπορεί να συνυπάρξει με αυτό που αποκαλούμε «χρήσιμο», πώς μπορεί να δώσει μια άλλη ποιότητα κι άλλο βάρος στην καθημερινότητά μας. Στην κάθε μέρα που ένας άνθρωπος θα κόβει το εισιτήριό του, θα κατεβαίνει στον σταθμό και θα βιώνει τη διαδρομή του πολιτισμού μας και κάτω από τη Θεσσαλονίκη, στα σπλάχνα της πόλης. Ακόμα και αν πολλές φορές δεν το συνειδητοποιούμε, το γεγονός αυτό δίνει μια άλλη αξία στην ίδια μας την ύπαρξη. Φανταστείτε τα παιδιά που θα μεγαλώνουν μέσα σε αυτό το τοπίο, σε αυτό το ταξίδι στην Άλλη πόλη, σε καθημερινή μάστιγα στα βάση.

Το λεύκωμα προσφέρει στον κάθε αναγνώστη μια πλήρη εποπτεία του έργου. Και μαζί τη δυνατότητα να αντιληφθούμε τη σημασία του αρχαιολογικού έργου, το εύρος των εργασιών, τον πλούτο των ευρημάτων. Με αφορμή τις ανασκαφές του Μετρό αποκαλύπτεται η διαχρονικότητα της πόλης από την ίδρυσή της το 316/315 π.Χ. έως τους νεότερους χρόνους, ξεδιπλώνονται κομμάτια της ιστορίας της και της ζωής των κατοίκων της. Με τον ανασχεδιασμό των σταθμών Βενιζέλου και Αγία Σοφία, η πόλη κέρδισε δύο νέους αρχαιολογικούς χώρους στην καρδιά του ιστορικού της κέντρου, όπου διερχόμενοι, κάτοικοι και επισκέπτες θα βιώνουν την εμπειρία της περιήγησης στο παρελθόν.

Το έργο είναι συμβολικό και για έναν ακόμη λόγο, εκτός από τη συνύπαρξη της καθημερινότητας με αυτό που έχει αντέξει στους αιώνες, το αιώνιο. Και αυτό είναι το πνεύμα τις ουσιαστικής συνεργασίας ανάμεσα σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς: του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών με την Αττικό Μετρό ΑΕ, του Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού, της Εφορείας Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης, των ανθρώπων της Γενικής Διεύθυνσης Αναστήλωσης, Μουσείων και Τεχνικών Έργων οι οποίοι έπρεπε να βρουν λύσεις σε κρίσιμα σημεία, του Δήμου της Θεσσαλονίκης και φυσικά των πολιτών που τόσα χρόνια υπομένουν, με την καθημερινότητά τους να δυσκολεύει, περιμένοντας τη μέρα να γίνει αυτό το έργο πραγματικότητα.

Το εύρος των ευρημάτων μοιάζει αχανές, σχεδόν όπως το εύρος του παρελθόντος της πόλης. Και είναι πολλοί οι άνθρωποι που συνέβαλαν και συμβάλλουν ώστε να φτάσει σε πέρας το μεγάλο αυτό εγχείρημα. Άνθρωποι στους οποίους όλοι μας οφείλουμε ευγνωμοσύνη.



FOREWORD

LYDIA KONIORDOU

MINISTER OF CULTURE & SPORTS

The construction of Thessaloniki Metro –the largest technical project in the city's modern history– alongside with its pertinent archaeological works demonstrates how it is possible for culture to co-exist with something we call “useful”, how it can offer a new quality and a new gravity to our daily lives; to each single day that a citizen uses the ticket, descends in the station and takes a glimpse of the course of our culture, even below the surface, in the city's bowels. Even if we very often fail to realize it, this attaches a different value to our very existence. Imagine the children who will be growing up within this environment, making this trip to the Other city on a daily basis.

This album helps the readers acquire a complete overview of the project. It also presents the readers with the possibility to grasp the significance of the archaeological investigations, the extend of the excavations and the wealth of the archaeological finds. The Metro excavations reveal the city's historical continuity from the time it was founded in 316/315 BC, until the present era, by unfolding fragments of its history and of the daily lives of its residents. The city's gains from the re-design of Venizelou and Agia Sofia Stations were two new archaeological sites in the heart of its historical center, where passers-by, residents and visitors alike shall experience a tour to its past.

The symbolic nature of the project is enhanced by one more reason, other than the co-existence of the day-to-day life with what has lasted through the centuries, the eternal; this being the spirit of productive cooperation among all involved entities, namely the Ministry of Transport and Attiko Metro S.A., the Ministry of Culture & Sports, the Ephorate of Antiquities of Thessaloniki City, the people from the General Directorate for the Restoration, Museums and Technical Works who had to come up with solutions to crucial problems, the Municipality of Thessaloniki and, of course, the citizens, who have exhibited their patience for so many years under difficult conditions, in anticipation of the day when the project becomes a reality.

The magnitude of the findings seems to be immense, almost as great as the city's past. There are many people who have put in and continue to put in their efforts so as to bring this great project to a successful conclusion; they all deserve our gratitude.



ΣΤΑΘΜΟΙ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΚΑΙ ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ: ΝΕΑ ΤΟΠΟΣΗΜΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΠΟΥΤΑΡΗΣ
Δήμαρχος Θεσσαλονίκης

Οι εργασίες για την κατασκευή του Μετρό αποτέλεσαν μια χρυσή ευκαιρία για να έρθουν στο φως πολύ σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα, τα οποία αναδεικνύουν την πλούσια ιστορία της Θεσσαλονίκης στη διαχρονία της.

Το ψευδεπίγραφο δίλημμα «ή Αρχαία ή Μετρό», που ουδέποτε έπρεπε να είχε τεθεί, ευτυχώς ξεπεράστηκε με συλλογική προσπάθεια, στην οποία πρωτοστάτησε ο Δήμος Θεσσαλονίκης. Με τη λύση που επιλέχθηκε της *in situ* ανάδειξης των αρχαιοτήτων κατά τρόπο που να μην δημιουργεί προβλήματα στο έργο, σταθμοί του Μετρό, κατά κύριο λόγο αυτοί της Βενιζέλου και της Αγίας Σοφίας, θα μετατραπούν σε ανοικτά μουσεία, προσβάσιμα σε όλο τον κόσμο.

Έτσι, το Μετρό, το οποίο είναι ένα εξαιρετικά σημαντικό και αναγκαίο έργο, εκτός του ότι θα βελτιώσει τις κυκλοφοριακές συνθήκες, θα αλλάξει τη φυσιογνωμία της πόλης. Θα αποτελέσει ένα νέο τοπόσημο για τη Θεσσαλονίκη, πόλο έλξης για κατοίκους και επισκέπτες, δίνοντας υπεραξία στην ευρύτερη περιοχή.

VENIZELOU AND AGIA SOFIA STATIONS: NEW LANDMARKS IN THE CITY

YIANNIS BOUTARIS
MAYOR OF THESSALONIKI

The works for the construction of the Metro project presented us with a unique opportunity to bring to light extremely important archaeological finds which highlight the rich history of Thessaloniki through time.

Fortunately, we managed to steer clear of the spurious dilemma 'Antiquities or Metro' which should never have been posed, thanks to a collective effort, a leading role in which belonged to the Municipality of Thessaloniki. The finally selected solution to reveal the antiquities *in situ* without disrupting the Metro Project works will turn the Metro stations, mainly Venizelou & Agia Sofia Stations, into "open museums" accessible to the general public.

It is, therefore, clear that the Metro, an extremely important and necessary project, will not only improve the traffic conditions, but will also shape a new face for the city. It will become a new landmark in Thessaloniki, a pole of attraction for residents and visitors alike, while it will generate added value for the wider area.

Διασταύρωση Τροχιογραμμών Σιντριβάνι
Sintrivani Crossover



«ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΟ»

ΜΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΟΥ ΕΒΑΛΕ ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΤΙΣ ΡΑΓΕΣ

ΓΙΑΝΝΗΣ Α. ΜΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

Καθηγητής ΑΠΘ, Πρόεδρος Αττικό Μετρό ΑΕ

ΘΟΔΩΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Αντιπρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος Αττικό Μετρό ΑΕ

Στη Θεσσαλονίκη από το 2016, που ξεκίνησαν και πάλι μετά από καθυστερήσεις, παλινωδίες και δύο χρόνων παύση οι εργασίες του Μετρό, μέχρι σήμερα, συμβαίνει μια κοσμογονία όσον αφορά τουλάχιστον στην πρόοδο του μεγαλύτερου έργου υποδομής που εκτελέστηκε ποτέ στην πόλη και στην ευρύτερη περιοχή.

Η ανατροπή όμως δεν σταματά μόνο στην ταχεία, πλέον, υλοποίηση του έργου του Μετρό, αλλά επεκτείνεται και σε έναν άλλο τομέα, αυτόν της ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης, όπως αυτή αποκαλύπτεται από τις αρχαιολογικές έρευνες που εκτελούνται εξαιτίας της κατασκευής του Μετρό.

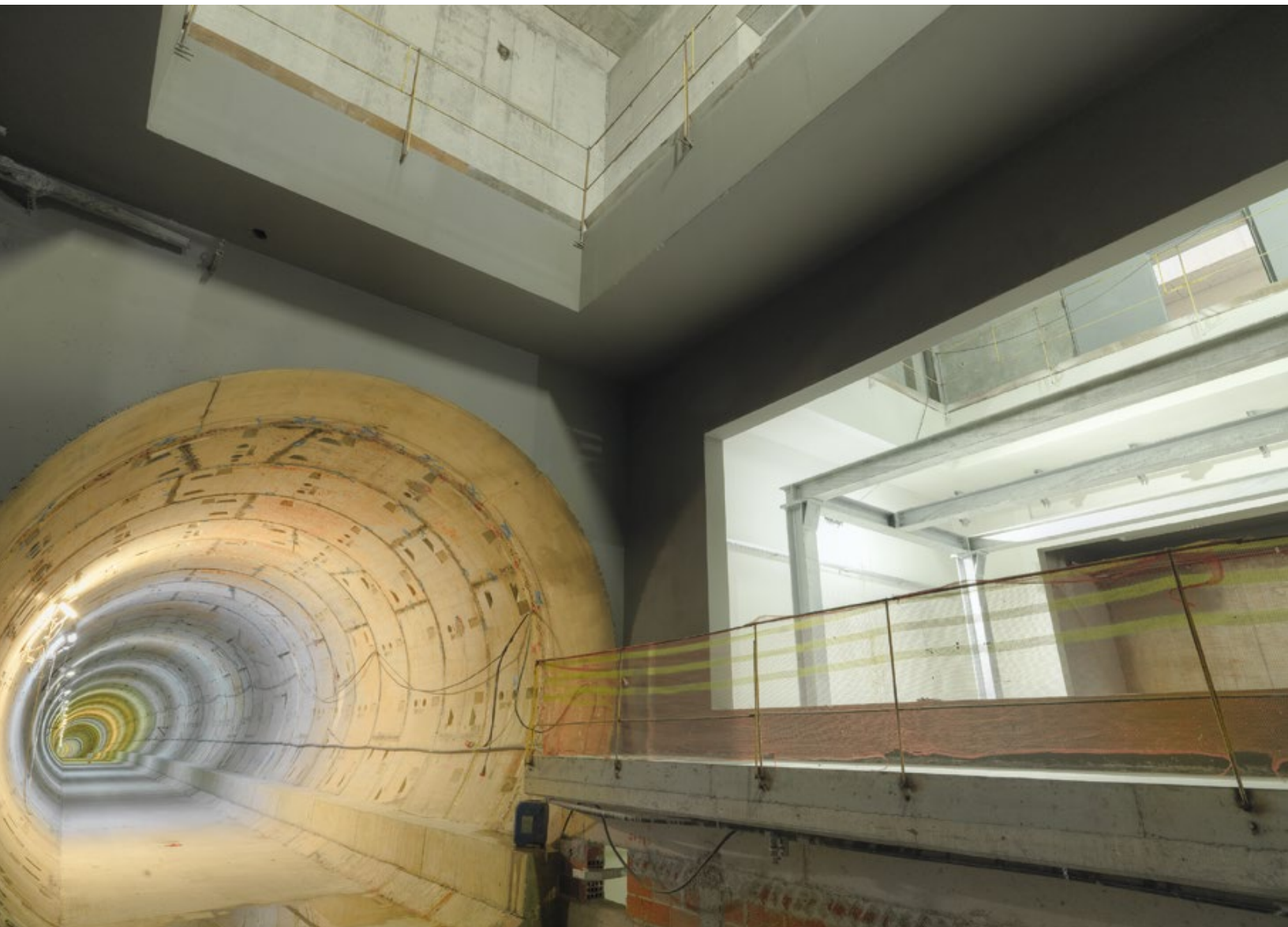
Στη Θεσσαλονίκη ουσιαστικά δοκιμάζεται σήμερα η επόμενη ημέρα για την ανάπτυξη στη χώρα. Δοκιμάζεται το νέο μοντέλο βιώσιμης ανάπτυξης, μιας ανάπτυξης δηλαδή ολοκληρωμένης, η οποία επειδή στηρίζεται στη συνέργεια της αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων κάθε τόπου, δημιουργεί νέες, δυναμικές υπεραξίες.

Η ταυτόχρονη υλοποίηση ενός μεγάλου συγκοινωνιακού έργου υποδομής αφενός και η ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς αφετέρου, θα έχουν πολλαπλασιαστικά οφέλη, που ξεπερνούν τη συνηθισμένη αναπτυξιακή ώθηση ενός μεγάλου έργου κατά τη φάση της κατασκευής και της λειτουργίας του. Και αυτό γιατί οι ανοικτοί αρχαιολογικοί χώροι εντός του κελύφους των δύο κεντρικών σταθμών, Βενιζέλου και Αγίας Σοφίας συνιστούν μια καινοτομία που συμβαίνει για πρώτη φορά με αφορμή το Μετρό Θεσσαλονίκης και αυτό αναμένεται να προκαλέσει έντονο οικονομικό ενδιαφέρον, κινητοποιώντας την αγορά, το εμπόριο και τον τουρισμό.

Το έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης επανεκκίνησε τον Μάρτιο του 2016 σε νέες και σταθερές πλέον βάσεις, με τα λάθη, τις αστοχίες και τις σκοπιμότητες που είχαν οδηγήσει το έργο σε αδιέξοδο, να έχουν επιλυθεί το ένα μετά το άλλο.

Έχουμε πλέον ένα έργο που υλοποιείται γρήγορα, με ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα και για πρώτη φορά με σαφή ορίζοντα ολοκλήρωσης, αφού εγκαταλείφθηκε η προηγούμενη διχαστική και καταστροφική πολιτική διαχείρισης των αρχαιοτήτων. Στη θέση της εφαρμόζεται μια νέα, βιώσιμη αναπτυξιακή πολιτική, που συμπυκνώνεται στο «και Αρχαία και Μετρό».

Με πρωτοβουλία του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών και της Αττικό Μετρό ΑΕ υλοποιείται, σε στενή πλέον συνεργασία με το Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού και τον Δήμο Θεσσαλονίκης, μια νέα αντίληψη σύμφωνα με την οποία η Θεσσαλονίκη έχει ανάγκη και από το Μετρό, αλλά και από την πολιτιστική της κληρονομιά, που πλέον συνυπάρχουν σε έναν καινοτόμο σχεδιασμό που γεφυρώνει την τεχνολογία με τον πολιτισμό.



Σταθμός Παπάφη
Papafi Station

Η νέα πολιτική πέτυχε τον διπλό στόχο: Και το έργο υλοποιείται και ολοκληρώνεται πλέον με γρήγορους ρυθμούς –τρεις φορές πιο γρήγορους σε σχέση με το παρελθόν– διαψεύδοντας τον μύθο ότι τα αρχαία καθυστερούν το έργο, αλλά και η πολιτιστική κληρονομιά της Θεσσαλονίκης αναδεικνύεται με ορατές οικονομικές επιπτώσεις για την πόλη.

Ο καινοτόμος σχεδιασμός των δύο σταθμών (Βενιζέλου, Αγία Σοφία) κατά τρόπο ώστε να αναδεικνύονται στη θέση τους τα σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα, ήδη προκαλεί το ενδιαφέρον όχι μόνο της ελληνικής, αλλά και της διεθνούς κοινότητας.

Η Θεσσαλονίκη αποκτά με τους δύο αυτούς σταθμούς δύο ισχυρά τοπόσημα, που όμοιά τους δεν υπάρχουν πουθενά. Πρόκειται για τον *decumanus maximus*, τον κεντρικό οδικό άξονα της ρωμαϊκής και μετέπειτα βυζαντινής πόλης σε ολόκληρο το πλάτος του στον σταθμό Βενιζέλου και το κρηναίο / νυμφαίο οικοδόμημα, με τις δύο μαρμαρόστρωτες πλατείες σε αυτόν της Αγίας Σοφίας.

Είναι εξαιρετικά σημαντικό να σημειώσουμε πως μόνο το 2017, απορροφήθηκαν από τα κονδύλια του ΕΣΠΑ στα δύο έργα του Μετρό Θεσσαλονίκης, της βασικής γραμμής και της επέκτασης της γραμμής προς Καλαμαριά, 200 εκατομμύρια ευρώ, ενώ δημιουργήθηκαν χιλιάδες θέσεις εργασίας, είτε άμεσα στην κατασκευή του έργου, είτε έμμεσα στους υπεργολάβους και τους προμηθευτές του. Κι όλα αυτά σε μια εποχή που το μεγάλο ζητούμενο είναι οι επενδύσεις και η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Το Μετρό προχωρεί με γρήγορους ρυθμούς και η Θεσσαλονίκη αλλάζει. Γίνεται μια σύγχρονη και ελκυστική μεγαλούπολη, φιλική στους πολίτες, ελκυστική για τους επισκέπτες της, με αναβαθμισμένο περιβάλλον και κυρίως συμφιλιωμένη με το παρελθόν της, διεκδικώντας μια προνομιακή θέση στον νέο αναπτυξιακό χάρτη της Ελλάδας και της ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής.



“METRO HAND IN HAND WITH ANTIQUITIES” A POLICY THAT PUT THESSALONIKI METRO ON TRACK

YANNIS A. MYLOPOULOS

PROFESSOR AUTH, CHAIRMAN OF ATTIKO METRO S.A.

THEODORE PAPADOPOULOS

VICE-CHAIRMAN AND MANAGING DIRECTOR OF ATTIKO METRO S.A.

A cosmogony has been taking place in Thessaloniki since 2016, at least as regards the progress of the largest infrastructure project ever constructed in the wider area, which had come to a halt for more than two years, as a result of accumulated delays and retractions.

The frustration of the past conditions, however, does not end with the now rapid pace of the Metro construction works, but it also expands to another area, that of revealing the city's cultural heritage, as this heritage is being “unearthed” by the archaeological excavations carried out in the framework of the Metro construction activities.

In essence, it is in the city of Thessaloniki where the future growth of Greece is put to the test. Our objectives are targeted towards the new model of sustainable development; an integrated development, generating new dynamic surplus values, since it is based on the synergy of utilizing the comparative advantages that each region can offer.

The concurrent materialization of a major transport infrastructure project and the revealing of our cultural heritage will bring multiplier benefits and a boost of growth well-beyond the ordinary development that a major project entails during its construction and operation phases. The open archaeological sites integrated into the two central stations, namely Venizelou and Agia Sofia, are indeed an innovation that became reality thanks to Thessaloniki Metro. This fact is anticipated to give rise to promising perspectives in the field of economy by mobilizing market, trade and tourism.

The Thessaloniki Metro activities resumed in March 2016 on new and solid grounds; any mistakes, failures and power play that had led the project to a deadlock have all been settled.

Our project is being implemented at a fast pace, on a realistic time schedule and based on a precise and accurate completion horizon. Most importantly, the policy for antiquities management, which was divisive and destructive, has been abandoned and gave its place to a modern, sustainable development policy driven by the concept “Metro hand in hand with Antiquities”.

At the initiative of the Ministry of Infrastructures & Transport and of Attiko Metro S.A., and in close cooperation with the Ministry of Culture and the Municipality of Thessaloniki, a new vision is being put into effect: the city of Thessaloniki needs the Metro Project and its cultural heritage to coexist under an innovative design that bridges technology and culture.

Thus, the double mission has been accomplished: the project is now being executed at a fast pace and is running three times faster as compared to the past, refuting the widespread myth that antiquities were the ones that caused all delays in the project, and the cultural heritage of Thessaloniki is being revealed offering tangible positive results for the economy of the city.

The innovative design of both Stations, i.e. Venizelou and Agia Sofia, in a way so that the important archaeological finds remain in situ stimulate increased interest in Greek and International community.

These two Metro stations offer to the city of Thessaloniki two important and absolutely unique landmarks. This was the decumanus maximus, the central road of the Roman (subsequently Byzantine) city, throughout its width, by Venizelou Station, and the Krenaion / Nymphaeum along with two marble covered squares, by that of Agia Sofia.

Extremely important is the fact that in 2017, out of the NSRF Funds intended for the Base Project and the Kalamaria Extension of Thessaloniki Metro, the amount of 200 million euro was absorbed, while thousands of job positions were created, either, directly, for the construction of the project or, indirectly, with the sub-contractors and suppliers, at a time when investments and new job positions are a major challenge.

The Metro is advancing swiftly and Thessaloniki is changing. It becomes a modern and attractive metropolis, friendly to its residents and visitors and most importantly reconciled with its past, claiming a privileged position on the new development map of Greece and the wider geographical region.







Σταθμός Ευκλείδης
Efkliidis Station

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ: ΕΝΝΟΙΕΣ ΑΛΛΗΛΟΣΥΜΠΛΗ- ΡΟΥΜΕΝΕΣ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Δρ ΜΑΡΙΑ ΑΝΔΡΕΑΔΑΚΗ-ΒΛΑΖΑΚΗ

Γενική Γραμματέας Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού

Ο πολιτισμός σε συνδυασμό με το φυσικό κάλλος συνθέτουν την ιδιαίτερη φυσιογνωμία του ελληνικού χώρου. Οι υλικές μαρτυρίες του παρελθόντος, τα μνημεία με το άμεσο περιβάλλον τους ως δημόσια κοινωνικά αγαθά θωρακίζουν την ταυτότητα της χώρας και χρέος μας είναι να τα παραδώσουμε στις επόμενες γενεές. Ταυτόχρονα, συνθέτουν άξονες της αναπτυξιακής στρατηγικής που προσδίδουν αξίες βιωσιμότητας και αειφορίας. Η πολιτιστική κληρονομιά συνιστά ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας και αποτελεί αναπτυξιακό πυλώνα στην προσπάθεια ανασυγκρότησης των τοπικών οικονομιών και κοινωνιών. Στον πολιτισμό ως αναπτυξιακό κλάδο αναγνωρίζεται μια σειρά διαστάσεων που μπορούν να υπηρετήσουν τη μετάβαση σε ένα καινοτόμο και εξωστρεφές υπόδειγμα οικονομικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής και εν γένει δημιουργικής αναπτυξιακής προοπτικής.

Κατά τη σύγχρονη αντίληψη οι αρχαιολογικοί χώροι, τα μουσεία και τα μνημεία δεν αντιμετωπίζονται με εσωστρέφεια και αποκομμένα από τις υπόλοιπες δραστηριότητες, αλλά συνδέονται με τις τοπικές κοινωνίες μέσω κατάλληλων συνεργειών, που μπορούν να δημιουργήσουν έναν ειδικό δυναμισμό σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο, να αναδείξουν το συγκριτικό πλεονέκτημα της εκάστοτε περιοχής και να διαμορφώσουν ένα προϊόν υψηλής προστιθέμενης αξίας. Κύρια κατεύθυνση της πολιτιστικής διάστασης είναι αυτή της αρμονικής συνύπαρξης των στοιχείων του παρελθόντος με τον παρόν μέσω προώθησης κατάλληλων συνεργειών με τους τομείς της σύγχρονης πραγματικότητας.

Η πολιτιστική αξία εκάστου τόπου αποτελεί το περιβάλλον των ανθρώπων που τον κατοικούν και τον κληροδοτούν στις επόμενες γενιές. Τα μνημεία, οι αρχαιολογικοί χώροι, τα μουσεία αποτελούν ισχυρά στοιχεία του δημόσιου χώρου προσφέροντας μοναδικές ευκαιρίες ανάπτυξης προγραμμάτων αναπλάσεων με κύριο αποδέκτη τον άνθρωπο της καθημερινότητας. Η αισθητική αναβάθμιση και ανάδειξη αυτών ως τοπόσημων προβάλλει την ταυτότητα του τόπου και συμβάλλει στην αναβάθμιση του δημόσιου χώρου μέσω κατάλληλων παρεμβάσεων με από αποτέλεσμα τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών. Οι σύγχρονες παρεμβάσεις στις ιστορικές περιοχές, εμβληματικές δράσεις των σύγχρονων κοινωνιών, προσδίδουν αισθητικές αξίες στους πολίτες, την οπτική των οποίων επηρεάζουν. Υπ' αυτό το πρίσμα η πολιτιστική κληρονομιά λειτουργεί ως πεδίο ανάπτυξης νέων αισθητικών και τεχνολογιών. Το εμβληματικό των ευρημάτων και των αξιών που αυτά φέρουν μετουσιώνεται σε εμβληματικές επιλογές σύγχρονης αισθητικής και τεχνικής. Η αρμονική συνύπαρξη των ιστορικών κατασκευών με τα σύγχρονα έργα απαιτεί πολυδιάστατες διεργασίες που καταλήγουν σε νέες μορφές και νέες τεχνικές με την εφαρμογή καινοτόμων τεχνολογιών οδηγώντας σε επιτεύγματα

της σύγχρονης μηχανικής και σε αξίες της σύγχρονης αισθητικής που συνομιλούν με ειλικρίνεια και επί ίσοις όροις με την αρχαιολογική προϋπαρξη από την οποία εμπνεύστηκαν.

Η προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελεί συνταγματική υποχρέωση που βρίσκεται στον πυρήνα των αρμοδιοτήτων του κράτους και σε καμία περίπτωση δεν βρίσκεται στον αντίποδα της προσπάθειας ανασυγκρότησης της κοινωνίας και της οικονομίας. Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση των έργων οφείλουν να γίνονται με σεβασμό στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, θέτοντας την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς στο επίκεντρο της αναπτυξιακής προοπτικής με όρους αειφορίας και βιωσιμότητας. Στρατηγική επιλογή αποτελεί η υποστήριξη αναπτυξιακών έργων χωρίς να ακυρώνεται η εξέλιξη τεχνικών εργασιών και η επιτυχής έκβαση τεχνικών εγχειρημάτων με αρχαιολογική διάσταση, στο πλαίσιο των οποίων αναπτύσσεται πολύτιμη τεχνογνωσία, που μπορεί να εξαχθεί και να προσδώσει προστιθέμενη αξία στα έργα.

Τα παραπάνω βρίσκουν εφαρμογή στο γεμάτο ιστορία έδαφος της Θεσσαλονίκης και στο έργο του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου. Κατά την αρχαιολογική εκτίμηση όδευσης και χωροθέτησης των σταθμών του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης, το 2004, η Αρχαιολογική Υπηρεσία σημείωνε «... είναι πιθανή η αποκάλυψη δημοσίων κτισμάτων με σημαντικά αποτελέσματα για την ιστορία και την τοπογραφία της πόλης, λείψανα που πιθανώς να σχετίζονται με τη διασταύρωση του *decumanus maximus* με τον κεντρικό *cardo*, με το Χαμτζά Μπέη Τζαμί, το Μπεζεστένι και το μεσαιωνικό ξενοδοχείο της πόλης επί του οποίου έχει αναγερθεί το Καραβάν-Σεράι». Οι ανασκαφές επιβεβαίωσαν με τον πλέον αδιάψευστο τρόπο την αρχαιολογική εκτίμηση. Αποκάλυψαν ένα μοναδικό παλίμψηστο που μπορεί να αποτελέσει ανεπανάληπτο βίωμα. Οι σωστικές ανασκαφές του Μετρό στη Θεσσαλονίκη συγκαταλέγονται στις σπουδαίες ανασκαφές του ευρωπαϊκού χώρου και φέρνουν στο φως σημαντικά στοιχεία της διαχρονίας της βυζαντινής συμβασιλεύουσας. Στο πλαίσιο των σωστικών ανασκαφών αποκαλύφθηκαν τμήματα του πολεοδομικού ιστού της πόλης ανά τους αιώνες και κινητά ευρήματα χαρακτηριστικά της υψηλής ποιότητας του δημόσιου και του ιδιωτικού βίου. Στα ευρήματα αναγνωρίζεται η αξία του ενιαίου συνόλου, «το οποίο δεν μπορεί να κατακερματιστεί και πρέπει να εκτεθεί στο σύνολό του». Η διατήρηση του παλίμψηστου συσχετίζεται πλέον με το τεχνικό έργο κατασκευής των σταθμών και ταυτόχρονα αποκαθίσταται η συνταγματική επιταγή προστασίας και ανάδειξης των υλικών καταλοίπων του παρελθόντος μας.

Κατά το παρελθόν διατυπώθηκε το δίλημμα «Η Αρχαία ή Μετρό». Ωστόσο, λόγοι υπέρτατου δημοσίου συμφέροντος επιβάλλουν τη διαφύλαξη και την προστασία της αυθεντικότητας του

μοναδικού για την παγκόσμια κληρονομία μνημειακού συνόλου. Η προστασία των αρχαιοτήτων που αποκαλύφθηκαν στις εργασίες κατασκευής του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης, υλικά τεκμηρίων ενός ενδόξου παρελθόντος με παγκόσμια εμβέλεια, τέθηκαν στο επίκεντρο των στρατηγικών επιλογών μας.

Έτσι το 2015, αναπτύχθηκε εξαιρετική συνεργασία μεταξύ του Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού, του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών της Αττικό Μετρό ΑΕ και του Δήμου Θεσσαλονίκης και το 2016 υπογράφηκε μνημόνιο μεταξύ των φορέων με αντικείμενο την εξεύρεση λύσεων κατά χώραν ανάδειξης, αποκατάστασης και συντήρησης των σημαντικών αρχαιοτήτων που ανασκάφτηκαν και βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση διατήρησης στα εργοτάξια του έργου και οι οποίες αποτελούν μνημειακά σύνολα που διατηρούν την αυθεντικότητα μιας ιστορικής φάσης της πόλης της Θεσσαλονίκης, μοναδικής για την παγκόσμια πολιτιστική κληρονομιά. Μέσα σε ένα περιβάλλον οραματικής προοπτικής συνομολογήθηκε ότι οι αρχαιότητες συμπληρώνουν την ιστορική φυσιογνωμία του κέντρου της πόλης και συναποτελούν με τα ιστάμενα μνημεία ένα μνημειακό σύνολο που πρέπει να αντιμετωπιστεί ως μια αισθητική και λειτουργική ενότητα που θα διαμορφώσει τον δημόσιο αστικό χώρο σε μια θέση καίρια για την καθημερινή ζωή της πόλης. Κύριο ζητούμενο πλέον είναι η διασφάλιση της ακεραιότητας και αυθεντικότητας των μνημειακών συνόλων και η ανάδειξή τους σε αρμονική συνύπαρξη με το τεχνικό έργο και τη λειτουργία του σταθμού. Το Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού συγκρότησε δύο ομάδες εργασίας για την επίτευξη των ανωτέρω. Στο πλαίσιο αυτό εργάστηκαν και εργάζονται υποδειγματικά τα στελέχη της Εφορείας Πόλης Θεσσαλονίκης και της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Πολιτισμού. Εκτός από τους ίδιους τους αρχαιολόγους, που καθήκον και σκοπό έχουν να αποκαλύψουν και να διασώσουν την ιστορική μνήμη, τον ίδιο σκοπό υπηρετούν και οι μηχανικοί του Υπουργείου, οι οποίοι σε συνεργασία με τις άλλες ειδικότητες προτάσσουν την προστασία και ανάδειξη των αρχαιοτήτων καθόρθωσαν να βρουν λύσεις σε ορισμένες περιπτώσεις που κατ' αρχάς εμφανίζονταν ως αδιέξοδα. Στην ίδια κατεύθυνση, όμως, εργάζεται τόσο η Αττικό Μετρό ΑΕ, όσο και ο Δήμος Θεσσαλονίκης. Δεν πρέπει να λησμονείται ο αγώνας του Δήμου Θεσσαλονίκης για την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων στον σταθμό Βενιζέλου, αλλά και η συμβολή της Αττικό Μετρό ΑΕ στην εξεύρεση λύσης με ζητούμενο την αρμονική συνύπαρξη του έργου με την κατά χώραν διατήρηση του ευρήματος.

Κατεύθυνση, λοιπόν, αποτελεί η οργανική ένταξη των αρχαιοτήτων που συμπληρώνουν την ιστορική φυσιογνωμία του κέντρου της πόλης στην καθημερινότητα των πολιτών και των επισκεπτών.

Οι σταθμοί του Μετρό θα αποτελέσουν υπόγεια κελύφη έκθεσης των ιστορικών τεκμηρίων του τόπου, τα οποία θα έρχονται σε άμεσο διάλογο με τις αρχαιότητες που θα αναδειχθούν κατά χώραν προσθέτοντας ιστορικό περιεχόμενο στο σύγχρονο τεχνικό έργο, το οποίο ήδη έχει κεντρίσει το ενδιαφέρον του τεχνικού κόσμου, λόγω των ιδιαίτερων τεχνικών λύσεων που επιλέχθηκαν για την προστασία και ανάδειξη των αρχαίων. Παράλληλα, σε ελεύθερους δημόσιους χώρους της πόλης, όπως επιθυμεί και ο ίδιος ο Δήμος Θεσσαλονίκης, θα αναπτυχθούν αποσπασμένα από τους σταθμούς αρχαία μνημεία, τα οποία μαζί με τα υπόλοιπα ιστάμενα μνημεία της περιοχής θα διαμορφώσουν μια μοναδική σε παγκόσμιο επίπεδο αισθητική και λειτουργική ενότητα, η οποία θα προσδώσει μια νέα ταυτότητα στον δημόσιο αστικό χώρο της σύγχρονης πόλης και θα μετατρέψει τη Θεσσαλονίκη σε ένα ανοικτό μουσείο. Ταυτόχρονα προχωρά και ο σχεδιασμός μόνιμης έκθεσης, που θα αναδείξει και τα άλλα ευρήματα των ανασκαφών του έργου.

Ο ανασχεδιασμός των σταθμών για την ταυτόχρονη διατήρηση και ανάδειξη των αρχαιολογικών ευρημάτων εγκαινιάζει μια νέα εποχή για την πόλη και δίνει απάντηση στα ψευτοδιλήμματα που έχουν ακουστεί κατά το παρελθόν. Ανασχεδιάζοντας το Μετρό με αφετηρία τη διάσωση και ανάδειξη των αρχαιολογικών τεκμηρίων ανασχεδιάζεται όλη η πόλη. Με την ολοκλήρωση των έργων η Θεσσαλονίκη θα έχει αναπλαστεί στο σύνολό της. Οι συρμοί του Μετρό θα πατούν στις σταθερές τροχιές που θα συνδέουν το παρελθόν και το παρόν με προβολή σε ένα οραματικό μέλλον με τερματικό σταθμό τη βιώσιμη ανάπτυξη και την αειφορία.



CULTURAL HERITAGE AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT: TWO COMPLEMENTARY PRINCIPLES

THE CASE OF THE METROPOLITAN RAILWAY OF THESSALONIKI

Dr MARIA ANDREADAKI-VLAZAKI

SECRETARY GENERAL OF THE MINISTRY OF CULTURE & SPORTS

Culture and natural beauty make up the unique profile of the Greek land. Material testimonies of the past, i.e. the monuments and their immediate environment, as public social goods, shield the identity of our country assigning us at the same time the duty to pass them on to the generations to come. Additionally, they form the axes of the state development strategy, attributing viable and sustainability added value. Cultural heritage constitutes one of the comparative advantages of our country and a pillar of development in our effort to rebuild local economies and societies. Culture can be approached through different dimensions which, growthwise can serve as facilitators towards an innovating and extrovert model for a financial, social, environmental concluding to a creative development perspective.

Modern approaches to archaeological sites, museums and monuments do not address them with introversion or view them as cut-off from the remaining activities. On the contrary, such sites are linked to local communities through synergies that can generate a special dynamism on a local and supralocal level, reveal the comparative advantages that each region has to offer and shape a product of high added value. The main orientation of the above mentioned cultural dimension is the harmonious co-existence between elements of the past and the present, ensured by promoting the right synergies with sectors of the contemporary world.

The cultural value of a place composes the environment of the inhabitants and this will be bequeathed to the generations to come. Monuments, archaeological sites and museums are intense elements of the public space which offer unique opportunities for new urban planning with main recipients everyday people. The aesthetic improvement of these areas and their introduction as landmarks promotes the local identity and upgrades the public space by implementing the right interventions, improving the residents' life standards. Modern interventions to historic areas, emblematic actions of nowadays, convey aesthetic values to the local people, affecting their perception. From this point, cultural heritage acts as a field where new aesthetics and technologies can be developed. The emblematic traits embodied in the finds

and the values that these carry are transformed into emblematic choices for modern aesthetics and techniques. The harmonious co-existence between historic structures and modern projects necessitates the use of multidimensional processes; as a result, new shapes are produced and new techniques and innovating technologies are applied which constitute modern engineering achievements and craft modern aesthetical values, equally standing next to their archaeological pre-existing source of inspiration.

The protection of antiquities and cultural heritage is a constitutional obligation at the core of the State's responsibilities, and under no circumstances would go against the effort to rebuild the society and the economy. Projects must be planned and executed in due respect to natural and cultural environment. The development perspective should have as focal point the protection of the cultural heritage ensuring sustainability and viability. It is a strategic choice to support development projects without ruling out the progress of technical works and the successful outcome of technical endeavors vested with an archaeological dimension providing valuable know-how than can be promoted and, thus, confer an additional value to projects.

The abovementioned are fully applied to the full of antiquities underground of Thessaloniki and the Metropolitan Railway project. In the framework of the archaeological assessment concerning the routing and positioning of the stations of Thessaloniki Metropolitan Railway of 2004, the Archaeological Department pointed out that: *"... it is likely that public structures are revealed, entailing a significant effect on the history and topography of the city; remains that are possibly associated with the intersection of decumanus maximus with the central cardo, with Hamza Bey Mosque (Hamza Bey Camii), the Bezesten and the medieval hotel of the city on which Caravan Serai was erected"*. Excavations confirmed in the most indisputable manner the archaeological assessment. Excavations brought to light a unique palimpsest, which could offer a unique experience. Salvage excavations in the Thessaloniki Metro are among the most significant excavations in Europe and have revealed significant evidence demonstrating the "timeless" nature of the "co-reigning" city (Symvasilévousa) of the Byzantine Empire. Sections of the urban tissue documenting the evolution of the city throughout the centuries, as well as movable archaeological finds, representative features of a high quality of life, both public and private, were revealed during these salvage excavations. Finds compose a uniform whole, *"which cannot be fragmented*

and which should be displayed as a whole". The preservation of the palimpsest and the technical project of the Metro stations' construction are now strongly correlated while the application of the constitutional obligation to protect and display the material remnants of our past is becoming prominent.

In the past, the dilemma "Either the antiquities or the Metro" was raised. Nevertheless, it is strongly required the safeguarding and protection the authenticity of the monumental complex, unique for world heritage, for reasons of overriding public interest. Thus, protecting the antiquities revealed during the construction of Thessaloniki Metropolitan Railway, material evidence of a glorious past with global resonance, has become a focal point in our strategic choices.

In 2015 an excellent cooperation was established between the Ministry of Culture & Sports, the Ministry of Infrastructures, Transport and Networks, Attiko Metro S.A. and the Municipality of Thessaloniki. In 2016, the mentioned agencies signed a Memorandum with the aim to identify solutions for the "on site" display, restoration and preservation of the important archaeological finds revealed, found at the Project's worksites in a very good condition. Such antiquities are monumental complexes which preserve intact the authenticity of historic phases of the city of Thessaloniki, so unique for the universal cultural heritage. Working in a visionary perspective, it was mutually agreed that antiquities complement the historic profile of the centre of the city; together with the existing monuments, they form a monumental complex which must be viewed as one aesthetic and functional unit to shape public urban space, giving it a new key position in the city's everyday life. The aim is now to safeguard the integrity and authenticity of the monumental complexes and to display them in a manner that will ensure their harmonious coexistence with the technical project and the operation of the station. To this end, the Ministry of Culture & Sports set up two working groups. The personnel of both the Ephorate of the city of Thessaloniki and the Central Service of the Ministry of Culture have been and are still working in an exemplary manner. In addition to the archaeologists, whose duty and aim is to rescue historical memory, the Ministry's engineers also work towards the same goal. In cooperation with other disciplines and while putting the protection and the display of antiquities first, they managed to find solutions right where there seemed to be a dead end. Attiko Metro S.A. and the Municipality of Thessaloniki are also working towards the same end. The struggle of the Municipality of Thessaloniki for the on site preservation of the antiquities at Venizelou Station

should not escape our memory, along with the contribution of Attiko Metro S.A. in finding a solution which would ensure the harmonious coexistence of the project with the in situ preservation of the archaeological finds.

Thus, our set direction targets the functional integration of the antiquities, which complement the historical profile of the city center, into the daily life of both residents and visitors of the city. The Metro stations shall act as the underground shells where the historical evidence of the city will be displayed, becoming engaged in a dialogue with the antiquities displayed on site. This will add historical content to such a modern technical project, which has already aroused the interest of the technical sector due to the special technical solutions selected for the protection and display of the antiquities. In addition, monuments within archaeological finds will be developed in un-built public areas of the city; together with the remaining monuments of the region, they will form an aesthetic and functional whole, unique

worldwide, which will confer a new identity to the public urban space of this modern city and transform Thessaloniki into an open museum. At the same time, the planning of a permanent exhibition is progressing, in order to display the remaining finds revealed during the excavation of the project.

Re-designing the stations with the aim to ensure preservation and display of the archaeological finds inaugurates a new era for the city and it is by itself the answer to all false dilemmas raised in the past. Redesigning the Metro and building on rescuing and displaying archaeological evidence means redesigning the entire city. Upon completion of the projects, the city of Thessaloniki will have been redeveloped in its entirety. Metro trains will run on fixed tracks connecting the past with the present, projected into a visionary future where sustainable development and sustainability will be the terminal station.



Σταθμός Πανεπιστήμιο
Panepistimio Station



Σταθμός Ευκλείδης
Efklidis Station

ΕΝΑ ΝΕΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΓΙΑΝΝΗΣ Α. ΜΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

Καθηγητής ΑΠΘ, Πρόεδρος Αττικό Μετρό ΑΕ

Στη Θεσσαλονίκη δοκιμάζεται σήμερα η επόμενη μέρα για την ανάπτυξη της χώρας.

Στο Μετρό της Θεσσαλονίκης και με τον κωδικό «Και Αρχαία και Μετρό», εφαρμόζεται εδώ και δύο χρόνια το μοντέλο βιώσιμης ανάπτυξης που χρειάζεται σήμερα η Ελλάδα για να αλλάξει σελίδα. Ένα μοντέλο μιας ολοκληρωμένης και αυτοδύναμης οικονομικής ανάπτυξης που θα βγάλει τη χώρα από την κρίση και θα την οδηγήσει σε μια νέα εποχή, καθώς δεν θα στηρίζεται πλέον στον εξωτερικό δανεισμό, αλλά αντίθετα, στα ισχυρά συγκριτικά της πλεονεκτήματα.

Η συνδυασμένη αξιοποίηση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων ενός τόπου υπερβαίνει κατά πολύ το άθροισμα των επιμέρους κερδών από τη μεμονωμένη αξιοποίηση ενός καθενός από αυτά, καθώς η ολοκληρωμένη ανάπτυξη αποκτά μέσα από τις συνέργειες πολλαπλασιαστικά οφέλη.

Είναι κοινή παραδοχή σήμερα διεθνώς ότι ο βιώσιμος χαρακτήρας της οικονομικής ανάπτυξης κρίνεται από τη διάρκεια. Η επίτευξη του στόχου της διαχρονικής δικαιοσύνης που υλοποιείται με την ικανοποίηση των αναγκών όχι απλά και μόνο της σημερινής, αλλά και των επόμενων γενιών, κατέχει κορυφαία θέση στην υπόθεση της αειφορίας.

Η οικονομική κρίση αποκάλυψε με ιδιαίτερα επώδυνο και οδυνηρό τρόπο ότι η ανάπτυξη στη χώρα μας ποτέ δεν υπήρξε βιώσιμη, καθώς είχε ημερομηνία λήξης. Γι' αυτό και ο καθορισμός της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης στην Ελλάδα γίνεται ευκολότερα σήμερα μέσα από την περιγραφή του αντιθέτου, μέσα από την περιγραφή δηλαδή του τι δεν υπήρξε μέχρι τώρα βιώσιμη ανάπτυξη.

Βρίθει, άλλωστε, τέτοιων κακών παραδειγμάτων η ελληνική πραγματικότητα. Η εγκατάλειψη της υπαίθρου και μαζί με αυτήν και η εγκατάλειψη του μοναδικού, όσον αφορά στη ζήτησή του διεθνώς, ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της πρωτογενούς παραγωγής, ήταν χωρίς αμφιβολία μια μη βιώσιμη αναπτυξιακή πολιτική. Η συγκέντρωση του μισού πληθυσμού της χώρας στην πρωτεύουσα και η ενασχόλησή του με οικονομικές δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα, δηλαδή με την παροχή υπηρεσιών, με ταυτόχρονη υποβάθμιση του πρωτογενούς τομέα της παραγωγής αγροτικών προϊόντων περιζήτητων διεθνώς, γρήγορα έδειξε τον αντιπαραγωγικό χαρακτήρα και τη σύντομη διάρκεια αυτού του συγκεντρωτικού και μη βιώσιμου μοντέλου ανάπτυξης.

Η καταστροφή της φύσης και των περιβαλλοντικών συστημάτων (παραλίες, νησιά, δάση, νερά, οικοσυστήματα), στο όνομα ενός γρήγορου αστικού και τουριστικού εκσυγχρονισμού, ήταν άλλο ένα αυτοκαταστροφικό και αντιπαραγωγικό παράδειγμα μη βιώσιμης και γι' αυτό χωρίς διάρκεια ανάπτυξης για τη μεταπολεμική Ελλάδα.

Η υποβάθμιση, τέλος, ενός ακόμη εξαιρετικά σημαντικού λόγω μοναδικότητας, συγκριτικού πλεονεκτήματος της Ελλάδας, της πλούσιας ιστορίας, του πολιτισμού και της παράδοσης, που όμοιά τους δεν υπάρχουν πουθενά αλλού στον κόσμο και για αυτό αποτελούν πόλους έλξης του διεθνούς ενδιαφέροντος, γρήγορα έδειξε ότι η ανάπτυξη χωρίς ρίζες είναι μια αντιπαραγωγική πρακτική χωρίς προοπτική.

Κοινό χαρακτηριστικό όλων των παραδειγμάτων μη βιώσιμης ανάπτυξης είναι αυτό που στη σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα ονομάστηκε και «αρπαχτή», η γρήγορη και βιαστική δηλαδή εκμετάλλευση κάθε φορά ενός, με ταυτόχρονη υποβάθμιση όλων των υπολοίπων, συγκριτικών πλεονεκτημάτων του τόπου μας.

Κι αυτό στο όνομα πάντοτε μιας ανάπτυξης που δεν απευθύνονταν ποτέ στο κοινωνικό σύνολο, αλλά πάντοτε εξυπηρετούσε προσωρινά συγκεκριμένες, μικρές συνήθως, ομάδες ισχυρών οικονομικών συμφερόντων.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα μιας τέτοιας, μη βιώσιμης και σύντομης διάρκειας και γι' αυτό και αποτυχημένης εντέλει αναπτυξιακής πολιτικής, ήταν η μέχρι το 2016 περιπέτεια του Μετρό της Θεσσαλονίκης.

Το έργο ξεκίνησε να κατασκευάζεται το 2006 και ήδη το 2012, χρονιά που θα έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί, αυτό άθροιζε ήδη 5 έτη καθυστέρησης. Κι αυτό πριν καν αποκαλυφθούν τα αρχαία της Βενιζέλου...



Στη συνέχεια, και μόλις αποκαλύφθηκε σε όλο του το μεγαλείο ο *decumanus maximus*, μια ολόκληρη ρωμαϊκή και μετέπειτα βυζαντινή πόλη κάτω από τη σημερινή Θεσσαλονίκη, επιστρατεύθηκε το τεχνητό όσο και ανιστόρητο δίλημμα: «ή Αρχαία ή Μετρό», για να καλύψει έντεχνα όλες τις πολιτικές αστοχίες και τα προηγούμενα λάθη. Ήταν ένα χρήσιμο και βολικό δίλημμα για να ξεμπερδέουν με τα αρχαία και συγχρόνως να αποποιηθούν ευθύνες και καθυστερήσεις. Ένα δίλημμα που ξεσήκωσε θύελλα αντιδράσεων στον πνευματικό κόσμο και την τοπική κοινωνία, που έβλεπαν ένα ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Θεσσαλονίκης να χάνεται ανεπιστρεπτί.

Το έργο συνέχισε να «σέρνεται» εν μέσω διχαστικού κλίματος, έντονων αντιδράσεων, διαμάχης και δικαστικών προσφυγών, μια και η τοπική κοινωνία είχε πια ξεσηκωθεί εναντίον των πρωτοφανών εξελίξεων. Μέχρι που το 2014 σταμάτησε ολοκληρωτικά η εκτέλεση του έργου και η πόλη οδηγήθηκε σε ένα ιδιότυπο status quo που ήθελε «ούτε Αρχαία ούτε Μετρό».

Έγινε, δηλαδή, το Μετρό το πρώτο έργο με εγκεκριμένη Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση που σταματούσε να υλοποιείται, σε εποχή μάλιστα οικονομικής κρίσης και άρα και μεγάλης ανάγκης επενδύσεων και δημιουργίας θέσεων εργασίας.

Τα τελευταία δύο χρόνια, ωστόσο, στη Θεσσαλονίκη συμβαίνει μια μεγάλη ανατροπή. Τα έργα του Μετρό επανεκκίνησαν τον Μάρτιο του 2016 σε νέες και σταθερές πλέον βάσεις.

Η αλλαγή πολιτικής στο Μετρό της Θεσσαλονίκης, η οποία ανέτρεψε την αντιεπιστημονική και ανιστόρητη μέχρι πρότινος θεώρηση, σύμφωνα με την οποία η πόλη θα έπρεπε να επιλέξει «ή Αρχαία ή Μετρό», στηρίχθηκε ακριβώς εκεί όπου απέτυχε η προηγούμενη: στη συνδυασμένη δηλαδή αξιοποίηση δύο ισχυρών συγκριτικών πλεονεκτημάτων που παρέχει το Μετρό ως συγκοινωνιακό έργο υποδομής και συγχρόνως και ως ευκαιρία για την ανάπτυξη της πλούσιας πολιτιστικής κληρονομιάς μιας ιστορικής πόλης: της Τεχνολογίας αφενός και του Πολιτισμού αφετέρου.

Και μόνο το γεγονός ότι η ολοκληρωμένη αξιοποίηση και των δύο, ανταγωνιστικών μέχρι πρότινος μεταξύ τους πλεονεκτημάτων, εξασφαλίζοντας την κοινωνική συναίνεση, υπήρξε η αιτία για να «ξεκολλήσουν» τα έργα του Μετρό που είχαν σταματήσει για δύο χρόνια, αποκαλύπτει τη μεγάλη αξία της νέας και διευρυμένης

αντίληψης όσον αφορά στη συμβολή της συνδυασμένης ανάπτυξης της τεχνολογίας και του πολιτισμού στην υπόθεση της ανάπτυξης.

Πλέον έχουμε ένα έργο που «τρέχει» 3 φορές πιο γρήγορα σε σχέση με το παρελθόν, με σαφή, για πρώτη φορά, ορίζοντα ολοκλήρωσης και ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα που τηρείται απαρέγκλιτα. Κι αυτό γιατί εγκαταλείφθηκε η προηγούμενη καταστροφική πολιτική που ήθελε τον πολιτισμό να μην μπορεί να συνυπάρχει με το μεγαλύτερο τεχνικό έργο υποδομής που έγινε ποτέ στην πόλη.

Η νέα πολιτική που εφαρμόζεται σήμερα με τον κωδικό: «και Αρχαία και Μετρό», είναι μια βιώσιμη πολιτική. Κι αυτό γιατί είναι μια πολιτική ολοκληρωμένης αξιοποίησης και των δύο ανταγωνιστικών μεταξύ τους, μέχρι πρότινος, πλεονεκτημάτων, της τεχνολογίας και του πολιτισμού.

Τα οφέλη από μια τέτοια ολοκληρωμένη αναπτυξιακή πολιτική δρουν πολλαπλασιαστικά. Μόνο το 2017 επενδύθηκαν στο έργο 200 εκ. ευρώ, ενώ χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν είτε άμεσα, είτε έμμεσα στο έργο. Συγχρόνως, το ενδιαφέρον από πλευράς διεθνούς κοινότητας για ένα τεχνικό έργο που ταυτόχρονα φιλοξενεί μοναδικής αξίας ανοικτούς αρχαιολογικούς χώρους, δίνει μια πρόγευση για τα επιπλέον οφέλη στους τομείς του τουρισμού, της αγοράς, του εμπορίου και των επιχειρήσεων, πέραν του μεγάλου οφέλους που θα προκύψει στην οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον, με την επίλυση του μεγαλύτερου προβλήματος της πόλης, του συγκοινωνιακού.

Στη Θεσσαλονίκη σήμερα δοκιμάζεται μια νέα βιώσιμη αναπτυξιακή πολιτική που γυρνά την πλάτη στο κακό παρελθόν της ύφεσης και της ανεργίας, καθώς αξιοποιεί κατά τρόπο συνδυαστικό και ολοκληρωμένο τα ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα της πόλης.

Η νέα αυτή ολοκληρωμένη πολιτική με τα αυτοδύναμα χαρακτηριστικά, θα δώσει ώθηση στην οικονομική, την κοινωνική και την περιβαλλοντική ανάπτυξη της πόλης και αποτελεί το παράδειγμα για τη βιώσιμη ανάπτυξη που θα οδηγήσει την Ελλάδα στη νέα εποχή.





Σταθμός Πανεπιστήμιο
Panepistimio Station





Σταθμός Φλέμινγκ
Fleming Station

A MODEL OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

YANNIS A. MYLOPOULOS

PROFESSOR AUTH, CHAIRMAN OF ATTIKO METRO S.A.

It is in the city of Thessaloniki where the future growth of Greece is put to the test.

It is in the Thessaloniki Metro over the last two years, where the model of sustainable development that our country needs to break away from the past, is being implemented under the code name "Antiquities hand in hand with the Metro". This is the model of integrated and sustainable economic growth that will get Greece out of the crisis and lead our country to a new era, since it will no longer depend on foreign borrowing but rather on Greece's strong comparative advantages.

The combined utilization of the comparative advantages of a place goes far beyond from the sum up of the gains that separate utilization of each asset yields, since integrated development through synergies brings multiplier benefits.

Nowadays, it is commonly accepted –on a worldwide basis– that whether economic growth is sustainable or not is defined by its duration. Achieving the goal of justice over the time, which is implemented by fulfilling the needs not only of this generation but also of the generations to come, is a prime factor of sustainability.

Economic crisis revealed in a mostly adverse and painful manner that in our country development has never been sustainable, but had an expiry date. This is the reason why the term "sustainable development in Greece" today is better defined by describing just the opposite; in other words, by describing all fields "sustainable development in Greece" has never been integrated until the present date. Besides, numerous examples of such non-sustainable development cases can be found in Greek reality.

Rural depopulation, along with the abandonment of the unique competitive advantage of the primary production, constituted without any doubt an example of non-sustainable development policy. The concentration of half the population in the capital and the population's engagement in financial activities of the tertiary sector, i.e. in the provision of services, downgrading at the same time the primary field, that of the production of agricultural products sought after in the international market, soon revealed the anti-productive character and the short duration of this non-sustainable development model of centralized approach.

The destruction of nature and the environmental spheres (coasts, islands, forests, water, eco-systems) in the name of the fast urban and tourism modernization, constitutes another self-destructive and counter-productive example of non-sustainable and, thus, short-term, development for post-war Greece.

Finally, the downgrading of an unequalled and exceptionally important comparative advantage of Greece, that of its rich history, cultural heritage and tradition, all acting as a pole of attraction for international stakeholders, soon proved that a development without "historical roots" is indeed a counter-productive practice without any perspective at all.

The common characteristic of the aforesaid examples involving non-sustainable development is the so-called in Modern Greek "arpachti" (in English "easy money"); in other words, it is the quick and hasty exploitation of just one comparative advantage to the detriment of all remaining comparative advantages of our country, in the name of a development scheme that served the purposes of temporary, specific –usually small– groups of powerful financial interests and was never addressed to the entire society.

A typical example of such non-sustainable, of short duration and, thus, failed development policy was the Thessaloniki Metro Project until 2016.

The construction of the Project started in 2004 and by 2012 –when it was supposed to have finished– it had experienced five years of delays. This was the case before the revealing of antiquities at Venizelou...

Subsequently and as soon as the decumanus maximus, an entire Roman (subsequently Byzantine) city, was revealed in all its splendor under the modern city Thessaloniki, a false and unutterable dilemma was deployed to cover all political failures and mistakes of the past: "Either Antiquities or Metro". It was a most useful and convenient way to get rid of the antiquities and evade at the same time all responsibilities and delays. This dilemma triggered a storm of protest by intellectuals and the local society who were convinced that a strong comparative advantage of the city of Thessaloniki would be irretrievably lost.

The project kept on crawling to finish in the midst of a divisive climate, strong reactions, disputes and court appeals, since the entire local society had risen in protest against the unprecedented developments. In 2014 the Thessaloniki Metro related construction activities ceased at all fronts and a quite particular status quo of "*Neither Antiquities nor Metro*" was established in the city.

In simple words, despite its approved European funding, Thessaloniki Metro became the first project whose execution was halted at a time of major economic crisis when investments and creation of job positions was all our country needed.

However, over the last two years, we are fighting to overturn the policies of the past. The Thessaloniki Metro related activities successfully resumed in March 2016 on new and solid grounds.

The change in policy, as concerns the Thessaloniki Metro Project, frustrated the anti-scientific and unutterable approach followed until that date, on the basis of which the city had to make a choice between Antiquities and Metro, and was based on the exact grounds the previous approach had failed: On the combined utilization of Technology and Culture, the two strong comparative advantages that Metro can offer as a transport infrastructure project and as an opportunity to reveal the rich cultural heritage of a historic city.

Merely the fact that the integrated exploitation of both competitive, until recently, advantages, and given the public consent, was the stimulus for the construction activities to start anew after two years of idleness, proving at the same time the important value of the new concept, that of the contribution of the combined promotion of Technology and Culture to sustainable development.

The project is now being executed at a fast pace and is running three times faster as compared to the past; it is based on a precise and accurate completion horizon and a realistic time schedule, which is strictly adhered to for the very first time. The reason for this change is simple: the destructive policy of the past calling for non co-existence of culture with the major technical infrastructure project ever constructed in the city was finally abandoned.

The new policy currently implemented under the code name "Antiquities hand in hand with the Metro" is indeed sustainable, since it concerns the integrated exploitation of both competitive, until recently, advantages: Technology and Culture.

Such an integrated development policy brings multiplier benefits. In 2017, the amount of 200 million euro was invested in the Project, while thousands of new job positions were, either directly or indirectly, created for the construction of the project. Moreover, the interest shown by the international community

in a technical project that accommodates unique open archaeological sites gives an early indication of the additional benefits to the sectors of tourism, market, trade and businesses, let alone the major benefit to the economy, public and environment, once the acute transportation problem in the city is settled.

It is in the city of Thessaloniki where a new sustainable development policy is put to the test turning its back on recession and unemployment and utilizing the strong comparative advantages of Thessaloniki in a combined and integrated manner.

It is this new integrated policy, composed of self-sustaining characteristics that will boost the economic, social and environmental growth of the city and serve as an example for the sustainable development scheme that will lead Greece into a new era.



Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΚΑΙ ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΤΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΣΕ ΕΝΑ ΔΗΜΟΣΙΟ ΕΡΓΟ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ

ΕΥΓΕΝΙΑ ΓΑΤΟΠΟΥΛΟΥ

MSc Αρχιτέκτων, Γενική Διευθύντρια Αναστήλωσης,
Μουσείων και Τεχνικών Έργων

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΣΒΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

Αρχιτέκτων, Προϊστάμενος Διεύθυνσης Αναστήλωσης
Αρχαίων Μνημείων

Η πόλις αποτελεί το σύνολο του ιδιωτικού και του δημόσιου χώρου, όπου οι άνθρωποι έχουν ανάγκη να λειτουργήσουν και να εκφραστούν. Η έκφραση αυτή, μέσα από την καλλιέργεια των τεχνών, των επιστημών, της φιλοσοφίας, της θρησκείας και της ηθικής, δημιουργεί πολιτισμό.

Ένα κομμάτι του πολιτισμού, είναι αποτυπωμένο στον ιστό της πόλης, τόσο στα μεγάλα δημόσια κτήρια που αποτελούν τις σταθερές αναφορές της διαχρονικής ιστορίας της, όσο και στα πιο απλά, καθημερινά κτίσματα, που εκφράζουν τον τρόπο σκέψης και την ψυχοσύνθεση των ανθρώπων που τα έχτισαν και τα χρησιμοποίησαν. Και όπως ακριβώς η ζωή και η γνώση του ανθρώπου εξελίσσεται, επηρεασμένη από τα ιστορικά γεγονότα, τις προσωπικές ιστορίες, την εκάστοτε ιδεολογία αλλά και τα συναισθήματα γενεών, έτσι και η πόλις εξελίσσεται υπό την επιρροή του οικονομικού και πολιτικού περιβάλλοντος και μεταλλάσσεται μέσα από τις αλλαγές χρήσης, τις κατεδαφίσεις και τις φυσικές καταστροφές.

Το δομημένο περιβάλλον είναι επομένως φορέας συλλογικής μνήμης, ένας τόπος που εκφράζει και διατηρεί το αποτύπωμα του χρόνου, τον πολιτισμό και το κοινό σύστημα αξιών μιας κοινωνικής ομάδας. Η διατήρηση και ανάδειξη των καταλοίπων του παρελθόντος και επομένως των αξιών που εκφράζουν, μπορεί πρωτίστως να επιτευχθεί με την ένταξή τους στον σχεδιασμό της σύγχρονης πόλης ως ενεργό τμήμα της λειτουργίας της.

Τούτο δεν αποτελεί εύκολο εγχείρημα, ιδιαίτερα όταν η ιστορία της πόλης αναφέρεται στο απώτατο παρελθόν: συχνά τα διατηρούμενα κατάλοιπα δεν μπορούν να φιλοξενήσουν νέες χρήσεις. Εν τούτοις, μπορούν να αποτελέσουν σημείο αναφοράς της σημερινής κοινωνικής πραγματικότητας και δραστηριότητας, του τρόπου που η ζωή εκτυλίσσεται γύρω από αυτά, ανακαλώντας έτσι μνήμες καθημερινών δραστηριοτήτων τότε και σήμερα και κάνοντας κτήμα των απλών ανθρώπων εκείνο που έως τώρα θεωρείται αποκλειστικά αντικείμενο ενδιαφέροντος του αρχαιολόγου και των άλλων εξειδικευμένων επιστημόνων. Το κοινό στοιχείο του τότε και του σήμερα είναι πάνω από όλα η διαχρονική έκφραση της προσπάθειας για την κοινωνική οργάνωση, του τρόπου που οι κοινωνίες διαφορετικών εποχών δημιούργησαν τον αστικό χώρο προκειμένου να αναπτύξουν την καθημερινότητά τους αλλά και τον πολιτισμό τους.

Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, η ανασκαφική έρευνα για την κατασκευή του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου, έδωσε την ευκαιρία για την αποκάλυψη της αρχαίας και βυζαντινής πόλης. Αποτέλεσε δε πρόκληση για τους επιστήμονες τόσο του Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού, όσο και του Δήμου, με την αρωγή της εταιρείας Αττικό Μετρό ΑΕ η κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων που αποκαλύφθηκαν στους σταθμούς Βενιζέλου και Αγία

Σοφία, αλλά και η ανάδειξη και ένταξή τους στην καθημερινότητα της ζωής των κατοίκων. Η συμμετοχή της Γενικής Διεύθυνσης Αναστήλωσης Μουσείων και Τεχνικών Έργων στην προσπάθεια αυτή, υπήρξε ιδιαίτερα ουσιαστική. Από το φθινόπωρο του 2016, όταν το έργο έμπαινε στην τελική ευθεία, όταν έπρεπε να ληφθούν οι κρίσιμες αποφάσεις και να κατατεθούν οι λύσεις, η ΓΔΑΜΤΕ (με την ενεργό συμμετοχή της ΔΑΑΜ και των συναρμοδίων Διευθύνσεων) στο πλαίσιο των απαραίτητων συνεργασιών, διατύπωσε τις κατευθύνσεις για τη διαμόρφωση των προτάσεων και των λύσεων στην περιοχή των σταθμών Βενιζέλου και Αγία Σοφία.

Η ανασκαφική διερεύνηση εντός του σκάμματος του σταθμού Βενιζέλου, κάτω από το οδόστρωμα της σύγχρονης Εγνατίας οδού, έφερε στο φως σημαντικότερα αρχαιολογικά κατάλοιπα του πολεοδομικού ιστού της πρωτοβυζαντινής Θεσσαλονίκης.

Ακολούθως, προέκυψαν τρία ζητήματα προς επίλυση:

1 — Η διατήρηση κατά χώρα του συνόλου των αρχαιοτήτων εντός του κελύφους του σταθμού, δηλαδή μέσα σε ένα ήδη κατασκευασμένο ορθογώνιο περίγραμμα από φρεατοπασσάλους.

2 — Η προβολή με τον βέλτιστο τρόπο αρχαιοτήτων μείζονος σημασίας, με τη διαμόρφωση ενός αρχαιολογικού χώρου που αποτελεί οργανικό τμήμα του ανασχεδιασμένου σταθμού Βενιζέλου.

3 — Οι απαιτήσεις του αστικού σχεδιασμού, που προέβλεπε τη σύζευξη του χώρου των πλατειών Αλκαζάρ (Hamza Bey) και Καπνεργάτη με τη δημιουργία ευρέως πεζοδρόμου, που με βαθμιδωτή ταπείνωση θα διερχόταν υπόγεια εγκάρσια στον οδικό άξονα της σύγχρονης Εγνατίας.

Το τμήμα του πολεοδομικού ιστού της βυζαντινής Θεσσαλονίκης που ήρθε στο φως και που περικλείεται από το ως άνω ορθογώνιο περίγραμμα, περιλαμβάνει τον κύριο οδικό άξονα της πόλης (*decumanus maximus*) σε μήκος 76,60 μ. σε όλο του το πλάτος, σε εντυπωσιακή κατάσταση διατήρησης και τη διασταύρωση με κάθετο δρόμο (*cardo*) όπου δεσπόζουν τα λείψανα χαρακτηριστικής μνημειώδους κατασκευής, ενός τετραπύλου. Η προβολή και η ανάδειξη των εν λόγω αρχαιοτήτων, συνίστατο, όχι μόνο στη βελτίωση ή ενίσχυση του αναγνώσιμου αυτών, αλλά κυρίως στην ερμηνεία και την επαναπόδοση του χαρακτήρα τους:

Ο *decumanus*, αποτελεί κυρίαρχο ευθύγραμμο στοιχείο του χώρου και επομένως έπρεπε να διαφυλαχθούν, η ενότητα και η συνέπεια αυτού. Στοιχεία που διασχίζουν εγκάρσια τον υπό διαμόρφωση χώρο, δεν ήταν επιθυμητά, ή θα έπρεπε να αποτελέσουν κατ' εξαίρεση λύσεις. Θα έπρεπε να τονιστεί επίσης, η κατεύθυνση του εγκάρσιου άξονα *cardo*, με ικανή διεύρυνση και επομένως διάνοιξη παρά τη δυτική πλευρά του ορθογωνίου υφισταμένου περιγράμματος.

Προκειμένου να αποδοθούν, η κλίμακα, η έκταση και εντέλει το μέγεθος και η αξία του τετραπύλου, θα έπρεπε να επιδιωχθεί η πληρότητα της τυπολογίας του με επέκταση της ανασκαφικής έρευνας, να εξασφαλισθεί ικανός ζωτικός χώρος που θα το περιβάλλει και να δηλωθεί με αρχιτεκτονικό τρόπο ότι η κίνηση –για λόγους λειτουργίας του σταθμού– πάνω από τμήμα των καταλοίπων αυτού, επιτρέπεται επίσης μόνο κατ' εξαίρεση.

Και να ποιες λύσεις υιοθετήθηκαν:

Ο σταθμός θα κατασκευαστεί με υπόγεια εκσκαφή NATM, σε δύο επίπεδα (-3 & -4), εντός του αρχικού του περιγράμματος. Έτσι, οι αρχαιότητες που έχουν αποκαλυφθεί εντός του περιμετρικού κελύφους που καταλαμβάνουν επιφάνεια 1.500 τ.μ. περίπου, θα διατηρηθούν ορατές κατά χώραν σε ποσοστό 91% και θα αναδεικτούν. Μέρος τους, θα αποσπαστεί και θα επανατοποθετηθεί μετά το πέρας του τεχνικού έργου.

Η νότια είσοδος χωροθετείται νότια της οδού Εγνατίας (πλατεία Καπνεργάτη), αναπτύσσεται σε τέσσερα επίπεδα και θα διαθέτει το κύριο σύστημα των κλιμακοστασίων του σταθμού έως τη στάθμη -4 του σταθμού. Η βόρεια χωροθετείται βορείως της οδού Εγνατίας (πρώην υπαίθριο πάρκινγκ Δημαρχείου) και διαθέτει μόνο ένα κλιμακοστάσιο έως το επίπεδο -1. Παράλληλα σχεδιάστηκε ευρεία διάνοιξη του ορθογωνίου κελύφους του σταθμού παρά τη βόρεια είσοδο, εξασφαλίζοντας τον ζωτικό χώρο που θα περιβάλλει το τετράπυλο και θα αναδεικνύει την κατεύθυνση του αρχαίου εγκάρσιου οδικού άξονα (*cardo*).

Η σύνδεση των δύο εισόδων γίνεται αποκλειστικά και μόνο με ένα εγκάρσιο στοιχείο, δηλαδή μέσω γυάλινης πεζογέφυρας κατά μήκος της δυτικής πλευράς του σταθμού πάνω από τον αρχαιολογικό χώρο.

Η θέαση του αρχαιολογικού χώρου γίνεται από το επίπεδο -1 της νότιας πρόσβασης, την πεζογέφυρα που συνδέει τις δύο εισόδους και τον διάδρομο που θα κατασκευαστεί στην περιοχή ανατολικά της βόρειας εισόδου και θα πλαισιώνει τα κατάλοιπα του τετραπύλου. Με την επιλογή των θέσεων αυτών καθίσταται δυνατή η θέαση του συνόλου σχεδόν των αρχαιοτήτων, δίνοντας έμφαση στην ανάδειξη των βασικών πολεοδομικών χαρακτηριστικών της βυζαντινής πόλης, δηλαδή τους κεντρικούς οδικούς άξονες και το μνημειώδες τετράπυλο. Η πρόσβαση στον αρχαιολογικό χώρο για ειδικό κοινό, θα γίνεται μέσω σταθερής κλίμακας, από το πλάτωμα της νότιας εισόδου στο επίπεδο -1.

Κατ' αυτό τον τρόπο, στο αρχαιολογικό σκάμμα του σταθμού Βενιζέλου, ενός σταθμού που αναμένεται να έχει την υψηλότερη επιβατική κίνηση στην πόλη θα προβληθούν αρχαιότητες μείζονος σημασίας και θα επαναποδοθεί μεγάλο μέρος της αξίας τους.

Στην περιοχή του σταθμού Αγία Σοφία το κύριο αντικείμενο της κοινής μας προσπάθειας, ήταν η διατήρηση και ανάδειξη ως ενιαίου συνόλου της μνημειώδους χαρακτηριστικής διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου της αρχαίας πόλης: μιας ευρύχωρης μαρμαρόστρωτης ημικυκλικής πλατείας και κυρίως του μεγαλοπρεπούς νυμφαίου στην ανατολική πλευρά αυτής. Το νυμφαίο, ένα εντυπωσιακό οικοδόμημα (ορατού μήκους 15,45 μ. και σωζομένου ύψους 2,84 μ.) ανεγέρθη κατά τους ανασκαφείς σε επαφή με τη βόρεια οικοδομική γραμμή του *decumanus maximus* τον 4^ο αιώνα μ.Χ. και ανήκει στον τύπο νυμφαίων με θεατρική πρόσοψη.

Για την κατασκευή της βόρειας εισόδου του σταθμού θα απαιτηθεί η προσωρινή απόσπαση του εν λόγω μνημείου. Η ανατοποθέτησή του στο σύνολό του και στην αρχική του θέση εν τούτοις, προσέκρουε στο προβλεπόμενο στην θέση αυτή, ζωτικό στοιχείο για την «αναπνοή» του σταθμού: το φρέαρ εξαερισμού.

Ο επανασχεδιασμός του φρέατος αυτού, από τους μελετητές της Αττικό Μετρό ΑΕ μετά από την κατάθεση σχετικών προτάσεων των μηχανικών της Γενικής Διεύθυνσης Αναστήλωσης, Μουσείων και Τεχνικών Έργων, αποτέλεσε τη βέλτιστη λύση: ελαφρά διεύρυνση του συστήματος εξαερισμού και εφοδιασμός της κατασκευής με εγκάρσιο φέρον στοιχείο, ώστε να τοποθετηθεί επ' αυτού ολόκληρο το μνημείο στην αρχική θέση του. Οι «εναλλακτικές» κρίθηκαν ανέφικτες και αδόκιμες:

— Η μετακίνηση προς βορρά του φρέατος θα συνιστούσε δυσμενή αναπροσαρμογή που θα εγγράφετο στο χρονοδιάγραμμα και στη δαπάνη ενός δημόσιου έργου εθνικής σημασίας.

— Η μόνιμη τοποθέτηση του νυμφαίου σε ανοιχτό χώρο της πόλης, θα το απέκοπτε από το περιβάλλον του και από το μνημειακό σύνολο στο οποίο ανήκε και θα το εξέθετε σε αναμέτρηση με στοιχεία του αστικού περιβάλλοντος, εξαιρετικά μεγάλης κλίμακας.

Εν κατακλείδι, ο νέος σχεδιασμός των υπογείων σταθμών Βενιζέλου και Αγία Σοφία, απαντά με τον καλύτερο τρόπο στα αιτήματα της διατήρησης και της προστασίας των αρχαιοτήτων, της ανάδειξης και της προβολής αυτών, σε συνάρτηση με τις λειτουργικές απαιτήσεις των σταθμών και αυτές της ένταξής τους στο αστικό περιβάλλον. Η κατάθεση ιδεών και προτάσεων, εκ μέρους των μηχανικών της ΓΔΑΜΤΕ και η σύνθεση αρχών ιδεών και απόψεων, ως προϊόν συνεργασίας των υπηρεσιών του Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού, του Δήμου και της Αττικό Μετρό ΑΕ, κατηύθυναν ένα δημόσιο έργο μείζονος σημασίας στο επιθυμητό αποτέλεσμα: πέρα από τα κτήρια, ο επανασχεδιασμός των σταθμών, εμπεριέχει προθέσεις και μεθόδους συμπεριφοράς του πολιτισμού μας προς τις αρχαιότητες, ερμηνεύει τις ενυπάρχουσες αξίες και περιβάλλει με τρόπο ουσιαστικό και εκφραστικό το αποτύπωμα του χρόνου.



Σταθμός Αγία Σοφία – Βόρεια πρόσβαση
πριν τον ανασχεδιασμό.

*Agia Sofia Station – North Access
before replanning.*





THE PLANNING OF VENIZELOU AND AGIA SOFIA METRO STATIONS IN THESSALONIKI

TRACING TIME ON A PUBLIC PROJECT OF MAJOR IMPORTANCE

EUGENIA GATOPOULOU

MSc ARCHITECT, DIRECTOR OF THE GENERAL DIRECTORATE
FOR THE RESTORATION, MUSEUMS AND TECHNICAL WORKS

DEMOSTHENIS SVOLOPOULOS

ARCHITECT, HEAD OF THE DIRECTORY FOR RESTORATION
OF ANCIENT MONUMENTS

The concept of the term “city” encompasses the entire private and public space where people need to function and express themselves. This kind of expression produces civilization, by fostering arts, science, philosophy, religion and morality.

A portion of the civilization is imprinted on the city's fabric, both on the major public buildings which serve as fixed points of reference to the city's intertemporal history, as well as on the more simple, ordinary structures that manifest the frame of mind and the mentality of the people who built and used them. And just as the lives and the accumulated knowledge of the people evolve through their interaction with historic events, their personal experiences, the contemporary ideology and the emotions of the generations, so does the city under the influence of the economic and political environment, a city which is also transformed by means of changes in the use, demolitions and natural disasters.

Therefore, the built-up environment is a carrier of collective memories, a place that expresses and preserves the imprint of time, the civilization and the common system of values of a social group. Preserving and highlighting the relics of the past and, thus, the values they represent, may primarily be achieved by incorporating these relics in the planning of the modern city as a vibrant component in its daily functions.

This is not an easy undertaking, especially when the history of the city dates very far back: very often the preserved relics cannot accommodate new uses. Nevertheless, they can become a point of reference for the current social reality and activities, for the way in which life unfolds around them, recalling thus memories of daily activities then and now and familiarizing ordinary people with something that so far was thought as falling exclusively under the sphere of interest of archaeologists and other specialized scientists. The common ground between “then” and “now” is above all the timeless expression of the struggle to build an organized society, of the way in which societies of

different eras developed the urban space, so as to improve their daily lives and their civilization.

In the case of the city of Thessaloniki, the archaeological investigation carried out in the framework of the Metro construction works provided the opportunity to reveal the ancient and the Byzantine cities. Moreover, the scientists of the Ministry of Culture and of Thessaloniki Municipality were presented with the challenge of keeping on site, with the assistance of Attiko Metro S.A., the antiquities that were unearthed at Venizelou and Agia Sofia Stations, as well as with the challenge of displaying these antiquities and incorporating them into the daily lives of the city's residents. The contribution of the General Directorate for the Restoration, Museums and Technical Works in this effort was exceptionally important. In the autumn of 2016, the time when the Project entered its final stage and when critical decisions had to be made and solutions be presented, the General Directorate for the Restoration, Museums and Technical Works (with the active contribution by Directory for Restoration of Ancient Monuments and other involved Directories) presented the general guidelines for the formulation of the proposals and solutions to be implemented in the areas of Venizelou and Agia Sofia Stations.

The archaeological investigation conducted in Venizelou Station pit, underneath the road pavement of the present day Egnatia Street, brought to light very significant archaeological relics, which belonged to the urban fabric of the city dating back to its Early Byzantine era.

This fact gave rise to three main concerns that had to be addressed:

- 1 — Keeping all revealed antiquities on site within the station's box, i.e., within an already constructed rectangular outline delimited by bored piles.
- 2 — The optimum display of highly important antiquities, by configuring an archaeological site that forms inseparable part of the re-designed Venizelou Station.
- 3 — The urban planning requirements, according to which Alkazar (Hamza Bey) and Kapnergati Squares had to be linked by configuring a wide pedestrian road, which would be lowered by means of steps and would cross at an underground level the present day road axis of Egnatia Street.

The part of the urban web of the Byzantine Thessaloniki which was revealed and which is enclosed in the aforementioned rectangular outline of the station box, incorporates the



Σταθμός Αγία Σοφία – Βόρεια
πρόσβαση. Ο υπό διαμόρφωση
αρχαιολογικός χώρος.

*Agia Sofia Station – North Access.
Archaeological site under
landscaping and presentation.*

entire width of city's main road axis (*decumanus maximus*), running at a length of 76.60 m, remarkably well-preserved, as well as the junction with a vertical road (*cardo*), at a location dominated by the relics of the characteristic monumental structure of *Tetrapylon* (*Quadrifron*). Displaying and highlighting the said antiquities involved not merely the enhancement and strengthening of their identifiability, but mainly the interpretation and re-introduction of their character:

Decumanus constitutes the dominant linear element in the area and, thus, we had to preserve its unity and consistency. Any elements transversely crossing the area under configuration are not desirable, or should at best form an exception to the rule.

We also had to highlight the direction of the transverse axis *cardo* at a sufficient width, which translates to sizable excavation along the west side of the existing rectangular outline of the station.

In order to render the scale, the extent and ultimately the magnitude and value of *Tetrapylon* (*Quadrifron*), it was necessary to acquire a complete picture of its typology by expanding the archaeological investigation, to ensure sufficient vital space around the monument and to make a statement –from an architectural point of view– that circulation above a portion of its remains in the framework of the station's operation is permitted only by exception.

These are the solutions that were adopted:

The Station shall be constructed using the NATM underground excavation method, in two levels (level -3 & -4), within the original outline. In this way, the antiquities revealed within the station's box and which occupy an area of approximately 1500 m² shall be kept visible on site at a percentage of 91% and shall be highlighted. A portion of these antiquities shall be detached and placed back after the completion of the technical project.

The south entrance is located to the south of Egnatia Street (Kapnergati Square), it is configured in four levels and it shall be served by the station's main staircase system, reaching down to level -4 of the station. The north entrance is located to the north of Egnatia Street (former open air car parking facility of the City Hall) and it is served by only one staircase reaching down to level -1 of the station. At the same time, the plan includes the sizable widening of the rectangular station box near to the north entrance, ensuring thus the vital area that will surround Tetrapylon and will highlight the direction of the ancient vertical road axis (cardo).

The two entrances are exclusively and solely connected via a transverse element, i.e., a glass pedestrian bridge running along the west side of the station, overlooking the archaeological site.

The archaeological site is visible from level -1 of the south entrance, from the pedestrian bridge connecting the two entrances, as well as from the corridor to be constructed in the area to the east of the north access, which shall encircle the remnants of Tetrapylon. The selection of these locations renders possible the viewing of nearly all antiquities, placing the emphasis on highlighting the key urban characteristics of the Byzantine city, i.e., the central road axes and the Tetrapylon monument. Special visitors shall have access to the archaeological site from the south entrance level -1, via a staircase.

In this way, significant antiquities shall be displayed at the archaeological trench in Venizelou Station, a station expected to have the highest ridership in the network, while most of the value of these antiquities shall be re-established.

In the area of Agia Sofia Station, the main objective of our common effort was to preserve and highlight as a unified whole the monumental and characteristic configuration of the public space in the ancient city, i.e., a spacious, marble-paved semi-circular unbuilt area and, mainly, the majestic Nymphaeum at the east side of this open area. Nymphaeum, an impressive

structure (visible length 15.45 m and preserved height 2.84 m) was erected adjacent to the north building line of decumanus maximus during the 4th century AD and falls under the category of Nymphaeum with theatrical façades.

The construction of the station's northern entrance shall necessitate the temporary detachment of the above monument. However, placing the entire monument back to its original location conflicted with the foreseen construction at this location of a vital element in the station's function, i.e., the ventilation shaft.

Re-designing of this shaft by the Attiko Metro designers on the basis of the proposals presented by the Engineers of the General Directorate for the Restoration, Museums and Technical Works was found to be the optimum solution, which consisted in: slight increase of the ventilation shaft dimensions and adding a bearing element to support the weight of the entire monument. The "alternatives" were ruled out as unfeasible and inappropriate:

- shifting the shaft to the north would constitute an adverse modification that would burden the budget and the time schedule of a public project of national importance
- placing permanently the Nymphaeum in an open area of the city would isolate it from its environment and from the group of monuments it belongs to; moreover, it would expose it to comparison with extremely large scale elements of the urban environment.

In conclusion, the new design of Venizelou and Agia Sofia underground Metro Stations responds in an optimum manner to the requests for preservation and protection of the antiquities, highlighting and displaying them, while it takes into account the operational requirements of the Stations and the requirements pertaining to their proper integration into the urban environment. The fact that the Engineers of the General Directorate for Restoration, Museums and Technical Works presented their ideas and proposals, as well as the synthesis of these ideas and proposals that sprung from the cooperation among the Ministry of Culture, the Municipality of Thessaloniki and the company Attiko Metro, led a public project of major importance to the desired result: over and beyond structures, the re-designing of the Stations encapsulates intentions and sets of behavior of our culture towards antiquities, interprets the inherent values and best protects the city's imprint of time.

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Δρ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ
Διευθυντής Μετρό Θεσσαλονίκης

Η δημιουργία μητροπολιτικού σιδηρόδρομου εξαρχής, σε πυκνοδομημένη αστική περιοχή αποτελεί πολυσύνθετο τεχνικό έργο. Στο Μετρό Θεσσαλονίκης η πολυπλοκότητα μεγιστοποιείται από το πλήθος και την πυκνότητα των αρχαιοτήτων που αποκαλύφθηκαν κατά την κατασκευή και αναδεικνύουν την ιστορία των 23 αιώνων της πόλης.

Αρχαιότητες εντοπίστηκαν σε δώδεκα θέσεις του έργου. Με συνολικό όγκο 140 χιλιάδων κυβικών μέτρων περίπου και προϋπολογισμό 130 εκ. ευρώ, η αρχαιολογική ανασκαφή που εκτελείται στο πλαίσιο κατασκευής του Μετρό Θεσσαλονίκης, κατατάσσεται ως η μεγαλύτερη που έχει πραγματοποιηθεί στη χώρα και διεθνώς ως μια από τις εκτενέστερες που εκτελούνται για κατασκευή έργου υποδομής. Το μεγάλο βάθος της ανασκαφής, το οποίο φτάνει μέχρι εννέα μέτρα, δημιουργεί πρόσθετες δυσκολίες και τα αρχαιολογικά συνεργεία εναλλάσσονται με τα τεχνικά που κατασκευάζουν την αντιστήριξη των αρχαιολογικών σκαμμάτων.

Το πρωτόγνωρο μέγεθος της ανασκαφής, το πλήθος και η σημασία των ευρημάτων, επέφεραν σημαντικές τεχνικές, χρονικές και οικονομικές επιπτώσεις στο έργο του Μετρό. Για την αντιμετώπισή του, η Αττικό Μετρό ΑΕ δημιούργησε πρότυπη δομή, ικανή να διαχειριστεί τέτοιες κλίμακας αρχαιολογικό έργο. Τα αρχαιολογικά σκάμματα στελεχώθηκαν με επιστημονικό και εργατοτεχνικό προσωπικό, στο οποίο ανατέθηκαν καθήκοντα σε συγκεκριμένες θέσεις του έργου. Διπλασιάστηκε ο ημερήσιος χρόνος της ανασκαφής, που εκτελείται με δύο βάρδιες εργασίας, ανεπηρέαστα από τις καιρικές συνθήκες, σε εργοτάξια καλυμμένα με στέγαστρα. Η αποκομιδή των προϊόντων της ανασκαφής πραγματοποιείται με μεγασάκους και μηχανικά μέσα. Έτσι, αποφεύγονται οι μεταφορές των υλικών μέσα στα σκάμματα με αποτέλεσμα, αφενός την ανάπτυξη της ανασκαφής χωρίς περιορισμούς και αφετέρου, την αποδοτικότερη αξιοποίηση του προσωπικού. Η καταγραφή των ευρημάτων γίνεται παράλληλα με την ανασκαφή, σε βάση δεδομένων που τροφοδοτείται με στοιχεία από χειριστές – αρχαιολόγους στο πεδίο, ενώ η συντήρηση και η τεκμηρίωση πραγματοποιούνται σε άρτια εξοπλισμένο εργαστήριο, που δημιουργήθηκε στο πλαίσιο του έργου του Μετρό. Η οργάνωση και η διαχείριση που εφαρμόστηκε, χρησιμοποίησε τα μηχανικά και τα τεχνολογικά μέσα και αξιοποίησε στον βέλτιστο βαθμό το ανθρώπινο δυναμικό για την ολοκλήρωση των ανασκαφών χωρίς χρονοτριβές. Επίσης, δίνει γρήγορα, ολοκληρωμένα και αξιοποιήσιμα στοιχεία για τη λήψη των αποφάσεων από το Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού.

Στους σταθμούς Βενιζέλου, Αγία Σοφία και Σιντριβάνι – Έκθεση το Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού ζήτησε να διατηρηθούν κατά χώραν αρχαιότητες που αποκαλύφθηκαν. Σύμφωνα με την κατασκευαστική αλληλουχία, πρώτα κατασκευάζεται το μόνιμο

περιμετρικό κέλυφος των σταθμών από την επιφάνεια του εδάφους, στην συνέχεια ακολουθεί η αρχαιολογική ανασκαφή και μετά την ολοκλήρωσή της, συνεχίζεται η κατασκευή. Συνεπώς, η τροποποίηση του σχεδιασμού, με τους περιορισμούς στη διαθεσιμότητα χώρων που επιβάλει η διατήρηση των αρχαιοτήτων και την προσαρμογή στο νέο έργο των ήδη κατασκευασμένων τμημάτων, αποτελεί εξαιρετικά απαιτητική εργασία.

Στον σταθμό Σιντριβάνι – Έκθεση, διατηρείται κατά χώραν το τμήμα πρωτοχριστιανικής Βασιλικής, η οποία εντοπίστηκε στο δυτικό τμήμα του επιπέδου -1 και καλύπτει το ένα πέμπτο της επιφάνειάς του. Παρόλο που ο περιορισμός της λειτουργικής επιφάνειας του σταθμού στο επίπεδο αυτό και η επαναχωροθέτηση των μηχανολογικών συστημάτων αποτελούσε εύκολα επιλύσιμο πρόβλημα, έπρεπε να βρεθεί τρόπος να γίνει η εκσκαφή των υπόλοιπων τριών επιπέδων κάτω από το μνημείο. Κατασκευάστηκαν αλληλοτεμνόμενες σήραγγες κάτω από τις αρχαιότητες. Οι σήραγγες σκυροδετήθηκαν και διαμόρφωσαν μια οριζόντια πλάκα οπλισμένου σκυροδέματος εδραζόμενη στους περιμετρικούς τοίχους του σταθμού. Με τον τρόπο αυτό, υποθεμελιώθηκε η παλαιοχριστιανική βασιλική και συνεχίστηκε η εκσκαφή, ώστε να ολοκληρωθεί η κατασκευή του σταθμού Σιντριβάνι – Έκθεση.

Πολύ πιο σύνθετη είναι η κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου, με την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων που αποκαλύφθηκαν σε βάθος 6,5 μέτρων από την επιφάνεια του εδάφους. Οι αρχαιότητες αναπτύσσονται σε έκταση 1.260 τετραγωνικών μέτρων και καταλαμβάνουν την επιφάνεια του επιπέδου -1. Επιπλέον, δεν έπρεπε να θιγούν τα υποκείμενα αρχαιολογικά στρώματα, που εκτείνονται σε βάθος 2,5 μέτρων περίπου κάτω από τις υφιστάμενες αρχαιότητες, όπου βρίσκεται το επίπεδο -2, γεγονός που σημαίνει ότι δεσμεύονται δύο επίπεδα του σταθμού, τα -1 και -2. Η διατήρηση των αρχαιοτήτων κατά χώραν, επέβαλε την αλλαγή της μεθόδου κατασκευής και έπρεπε να βρεθεί τρόπος να κατασκευαστεί ο σταθμός κάτω από τις αρχαιότητες. Η κατασκευή των περιμετρικών τοίχων του σταθμού, δημιούργησε περιορισμούς ως προς τη γεωμετρία και τη φέρουσα ικανότητα στην ανάλυση των πρόσθετων φορτίων, που θα απαιτούνταν από τον ανασχεδιασμό. Η ολοκλήρωση της διάνοιξης των σιδηρόδρομων προκάλεσε επί πλέον γεωμετρικές δεσμεύσεις.

Η υλοποίηση της απόφασης του Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού απαιτεί τον ολικό ανασχεδιασμό του σταθμού Βενιζέλου. Στον αρχικό χώρο του σταθμού θα κατασκευαστούν το επίπεδο -3, όπου θα τοποθετηθούν τα μηχανήματα ακύρωσης των εισιτηρίων και το επίπεδο -4 στο οποίο θα βρίσκεται η αποβάθρα. Οι είσοδοι χωροθετούνται βόρεια και νότια της οδού Εγνατία. Για την πρόσβαση στον σταθμό, οι επιβάτες από τη βόρεια είσοδο

θα διασχίζουν τον αρχαιολογικό χώρο πάνω σε πεζογέφυρα. Η κατασκευή θα υλοποιηθεί με τη διάνοιξη ομάδας έξι σιδηρόδρομων, οι οποίες τελικά θα διαμορφώσουν τα δύο υπόγεια επίπεδα του σταθμού, ενώ η υποθεμελίωση των αρχαιοτήτων θα πραγματοποιηθεί με σειρά μικροσιδηρόδρομων. Η νότια πρόσβαση θα κατασκευαστεί με τη μέθοδο του ανοικτού ορύγματος, μετά την ολοκλήρωση της ανασκαφικής έρευνας. Ο πρωτοπόρος σχεδιασμός εξασφαλίζει την κατασκευαστικότητα και τη λειτουργικότητα του σταθμού και εντάσσει τον αρχαιολογικό χώρο στην καθημερινή ζωή χιλιάδων επιβατών.

Το Μετρό της Θεσσαλονίκης επιλύει τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν και προχωράει στην ολοκλήρωσή του. Με τη λειτουργία του θα παρέχει ποιοτικές, αξιόπιστες μετακινήσεις, καθιστώντας τη Θεσσαλονίκη πιο φιλική στους πολίτες και στους επισκέπτες της. Επιπλέον, προσφέρει πρόσθετα οφέλη στην πόλη, όπως νέους αρχαιολογικούς χώρους, προβολή των αρχαιοτήτων σε σταθμούς Μετρό – Μουσεία, καθώς και το υλικό της αρχαιολογικής έρευνας που συμπληρώνει τη γνώση για την ιστορία της Θεσσαλονίκης.



EFFECTIVE PROJECT MANAGEMENT OF ARCHAEOLOGICAL WORKS IN THESSALONIKI METRO

Dr GEORGE KONSTANTINIDIS
MANAGER OF THESSALONIKI METRO PROJECT

The construction of a Metropolitan Railway Network from scratch in a densely populated urban area is a complicated technical project. In the case of Thessaloniki Metro project, this complexity is maximized by the multitude and density of the antiquities revealed during the execution of construction works and highlighting the city's 23 centuries of history.

Antiquities were encountered at twelve locations in the Project. With a total volume of approximately 140,000 m³ and a budget amounting to 130 million euro, the archaeological excavation executed in the framework of the construction of Thessaloniki Metro network is classified as the most extensive one ever carried out in Greece, and as one of the most extensive excavations ever executed worldwide for the construction of an infrastructure Project. The great depth of the excavation, reaching down to nine meters, gives rise to additional difficulties and there is a constant switching between the archaeological



Διασταύρωση Τροχιογραμμών Σιντριβάνι
Sintrivani Crossover

crews and the technical work crews which construct the retaining system of the archaeological trenches.

The unprecedented magnitude of the excavation, as well as the multitude and the importance of the finds, produced a major impact on the Metro Project, from a technical, temporal and financial point of view. In order to deal with this situation, Attiko Metro S.A. created a model structure, capable of managing an archaeological project of such a scale. Scientific and labor / technical personnel were engaged in the archaeological trenches at specific locations of the Project. Excavation crews worked double shifts on a daily basis, irrespective of weather conditions, at worksites covered with sheds. Excavation spoil was disposed in 'big bags', using also mechanical means. Thus, spoil

relocation within the trenches is avoided and, as a consequence, the excavation is developed without space restrictions and the personnel are utilized more efficiently. The discovered finds are recorded in parallel with the excavation activities into a database that is constantly updated by in situ users – archaeologists, while conservation and documentation takes place in a fully equipped laboratory, set up in the framework of the Metro Project. The applied organization and management made use of mechanical and technological means, while human resources were utilized to the utmost, in view of completing the excavations without delays. In addition, this organization and management method quickly provides the Ministry of Culture with complete and useful information to facilitate its decision-making process.

The MoC requested that the antiquities revealed at Venizelou, Agia Sofia & Sintrivani – EXPO Stations are kept *on site*. According to the sequence of the construction works, the station box is the first to be constructed from the ground surface and the archaeological excavation follows; upon its completion, construction activities are resumed. Therefore, it is an extremely demanding work to modify the initial planning, considering also the limitations in space availability imposed by the need to keep the antiquities in situ, as well as the need to adapt the already constructed sections to the new Project.

At Sintrivani – EXPO Station, the Early Christian Basilica section revealed at the west part of level -1 is kept in situ. Even though the reduction of the Station's functional surface at this level and the relocation of the E/M systems was a problem that was easy to be resolved, a way had to be found to execute the excavation of the remaining three levels underneath the monument. Secant tunnels were bored underneath the antiquities. These tunnels were concreted and formed a horizontal reinforced concrete slab, seated on the perimeter walls of the Station. As a consequence, the Basilica was underpinned and excavation activities were resumed in order to complete the construction of Sintrivani – EXPO Station.

A much more complicated undertaking is the construction of Venizelou Station, keeping in situ the antiquities revealed down to a depth of 6.5 m from the ground surface. The antiquities are scattered in an area of 1,260 m² and occupy the entire surface area of level -1. Moreover, the underlying archaeological layers had to remain intact, extending to a depth of approximately 2.5 m underneath the aforementioned antiquities; this depth coincides with level -2 of the station, which means that two Station levels, i.e. levels -1 and -2, become unavailable for the execution of construction works. Keeping the antiquities in situ dictated a modified construction method and a way had to be found to construct the Station underneath the antiquities. The construction of the Station's perimeter walls led to restrictions as to the geometry and the capacity to bear additional loads that would be imposed by Station's re-design. The completion of the tunnel boring generated additional restrictions in terms of geometry.

The implementation of the MoC's decision requires the complete re-design of Venizelou Station. Level -3 (where ticket validators will be installed) and level -4 (where the platform is located) will be constructed within the initially foreseen Station area. The station entrances are located to the north and south of Egnatia

street. To access the Station, passengers from the north entrance will walk over the archaeological site on a pedestrian bridge. Construction will be realized by boring a group of six tunnels, which will eventually form the two underground Station levels, while the underpinning of antiquities will be ensured via a series of micro-tunnels. The south entrance will be constructed using the C/C method, after the completion of the archaeological investigation. This innovative design ensures the constructability and operability of the Station and integrates the archaeological site into the daily lives of thousands of passengers.

The Management of Thessaloniki Metro Project resolves the problems that have emerged and moves ahead towards the completion of the Project. Upon its commissioning, the Metro system will offer high quality and reliability trips, making thus Thessaloniki a city friendlier to its residents and visitors. Moreover, this project brings additional benefits to the city, such as new archaeological sites, display of antiquities in Metro Stations / Museums, as well as new knowledge on the city's history, as this history is revealed through the archaeological material that came to light during the excavations.



ΜΕΓΑΛΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΕΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Δρ ΕΛΕΝΑ ΚΟΥΝΤΟΥΡΗ

Προϊσταμένη Διεύθυνσης Προϊστορικών και Κλασικών
Αρχαιοτήτων

ΣΟΥΖΑΝΑ ΧΟΥΛΙΑ-ΚΑΠΕΛΩΝΗ

Προϊσταμένη Διεύθυνσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών
Αρχαιοτήτων

ΕΥΑ ΓΙΑΤΡΟΥΔΑΚΗ

Αρχαιολόγος στο Τμήμα Συντονισμού και Παρακολούθησης
Αρχαιολογικών Ερευνών και Εργασιών στο πλαίσιο Μεγάλων
Δημοσίων Έργων

Τα μεγάλα δημόσια έργα υποδομής που εκτελούνται στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια, σε συνδυασμό με την ανεύρεση αρχαιοτήτων κατά την υλοποίησή τους και τις απαιτήσεις προστασίας και διαχείρισης των ευρημάτων, συνθέτουν μία νέα πραγματικότητα για την Αρχαιολογική Υπηρεσία, αποτελώντας πρόκληση και τον βέλτιστο συγκερασμό της προστασίας των μνημείων με τις ανάγκες εκσυγχρονισμού της χώρας. Ιδιαίτερως κατά την τελευταία δεκαετία, οι Υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού έχουν αφενός να καταδείξουν πλούσιο ανασκαφικό έργο, και αφετέρου ολοκληρωμένα προγράμματα προστασίας, ανάδειξης και διαχείρισης των σημαντικών αρχαιοτήτων που ήρθαν στο φως κατά τις ανασκαφές που προέκυψαν στο πλαίσιο κατασκευής των μεγάλων οδικών αξόνων (ΟΛΥΜΠΙΑ και ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ, ΠΑΘΕ, Ε65, ΛΕΥΚΤΡΟ – ΣΠΑΡΤΗ, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ), των Μητροπολιτικών Σιδηροδρόμων, και του Τραμ στην Αθήνα, τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, του Τροχιόδρομου στην Αθήνα και τον Πειραιά, της ΕΡΓΟΣΕ, καθώς και σε στρατηγικές επενδύσεις (ΔΕΗ, Λίμνη Κάρλα).

Από τα σημαντικότερα συγκοινωνιακά έργα που έχουν υλοποιηθεί στη χώρα και το οποίο βαίνει προς ολοκλήρωση, αποτελεί η κατασκευή του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης. Το έργο ξεκίνησε πριν από 12 χρόνια και, όπως ήταν αναμενόμενο, έδωσε την αφορμή να ανιχνευθούν πτυχές της ανθρώπινης δραστηριότητας και του πολιτισμού που παράχθηκε στην αρχαία Θεσσαλονίκη και στους οικισμούς που την περιέβαλαν, μαρτυρώντας την πολύχρονη και σημαντική ιστορία της πόλης. Συγκεκριμένα, η μελέτη χάραξης του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης, μήκους 9,6 χλμ., εγκρίθηκε με την υπ' αρ. ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ40/89134/5089/29-12-2004 Υπουργική Απόφαση. Οι αρχαιολογικές έρευνες και εργασίες στο πλαίσιο κατασκευής του έργου, άρχισαν τον Ιούλιο του 2006, αφού είχε προηγηθεί η υπογραφή Μνημονίου Συνεργασίας και Συναντίληψης μεταξύ του Υπουργείου Πολιτισμού και της Αττικό Μετρό ΑΕ. Η γραμμή, που περιλαμβάνει 13 σταθμούς, ξεκινά από τη δυτική πλευρά της πόλης, τον Επίσταθμο του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού, επί της οδού Μοναστηρίου, και καταλήγει στη Νέα Ελβετία. Το μεγαλύτερο τμήμα του έργου χωροθετήθηκε εντός του ιστορικού κέντρου της αρχαίας πόλης, που παρουσιάζει μεγάλη πυκνότητα αρχαίων καταλοίπων, τα οποία αποκαλύπτονται σχεδόν αμέσως μετά την αφαίρεση του σύγχρονου οδοστρώματος και συνεχίζονται σε βάθος, που φθάνει έως και τα 9 μέτρα από την επιφάνεια του εδάφους. Επιπλέον, εκτός των τειχών της αρχαίας πόλης ήρθαν στο φως εκτεταμένα νεκροταφεία ελληνοιστικών, ρωμαϊκών, παλαιοχριστιανικών και μεταβυζαντινών χρόνων. Το παλίμψηστο των αρχαιολογικών φάσεων, καθώς και ο ανυπολόγιστος αριθμός

των ευρημάτων, που χρονολογούνται από τους ελληνιστικούς έως και τους νεότερους χρόνους, ανέδειξαν την ανασκαφή του Μετρό Θεσσαλονίκης ως μια από τις σημαντικότερες που έχουν διενεργηθεί στην χώρα. Συγκεκριμένα, έως σήμερα έχει ερευνηθεί ανασκαφικά έκταση 38.200 τ.μ. περίπου, ενώ ο συνολικός αριθμός των κινητών ευρημάτων που έχουν καταγραφεί και ψηφιακά τεκμηριωθεί ανέρχεται στα 196.324 αντικείμενα. Το κόστος των αρχαιολογικών εργασιών μέχρι τον Φεβρουάριο του 2018 ανέρχεται σε 130.276.514,14 ευρώ. Αναμφίβολα, ένα πολυσχιδές εγχείρημα τέτοιας κλίμακας απαιτούσε ισχυρή διοικητική υποστήριξη σε κεντρικό επίπεδο προκειμένου να βελτιστοποιηθούν οι διαδικασίες για την οργανωμένη αντιμετώπιση των πολυποίκιλων προκλήσεων και να εξασφαλιστεί η αρμονική συνύπαρξη της ανάπτυξης της σύγχρονης πόλης με την πολιτιστική της κληρονομιά. Στην πρόκληση αναδείχθηκε κομβικός ο ρόλος του Τμήματος Συντονισμού και Παρακολούθησης Αρχαιολογικών Ερευνών και Εργασιών στο πλαίσιο Μεγάλων Δημόσιων Έργων της Διεύθυνσης Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων. Το Τμήμα θεσπίστηκε διοικητικά το 2014 και αποτέλεσε θεσμική μετεξέλιξη του Γραφείου Συντονισμού και Παρακολούθησης Αρχαιολογικών Εργασιών στο πλαίσιο Μεγάλων Έργων, που είχε συγκροτηθεί το 2010, με αρμοδιότητες την επιτάχυνση των διοικητικών διαδικασιών, καθώς και την εποπτεία των αρχαιολογικών εν γένει δράσεων, που εκτελούνται στο πλαίσιο Μεγάλων Δημόσιων Έργων, σε επίπεδο Κεντρικής Διοίκησης.

Από την ίδρυσή του, το Γραφείο Μεγάλων Έργων, μετέπειτα Τμήμα, ανέλαβε ή συνέχισε τον συντονισμό και την παρακολούθηση ογδόντα (80) Μεγάλων Δημόσιων Κατασκευαστικών Προγραμμάτων, σε είκοσι οκτώ (28) εκ των οποίων διενεργήθηκαν εκτεταμένες αρχαιολογικές έρευνες. Επιδίωξη και στόχος του Τμήματος Μεγάλων Δημόσιων Έργων είναι η διευκόλυνση των Περιφερειακών Υπηρεσιών του Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού στην ολοκλήρωση της αρχαιολογικής έρευνας, με τον συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων για την ομαλή και γρήγορη αντιμετώπιση όλων των θεμάτων. Επιπλέον αυτοψίες διενεργούνται συχνά για άμεση επίλυση προβλημάτων που αναφέρονται κατά τη διάρκεια των ανασκαφικών εργασιών. Ακολουθώντας, το τμήμα φροντίζει για την επίσπευση της διοικητικής διαδικασίας σε κεντρικό επίπεδο από την παραλαβή της πρότασης της αρμόδιας Εφορείας Αρχαιοτήτων, μετά το πέρας των ανασκαφικών εργασιών, την προετοιμασία και εισαγωγή του θέματος στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο για την κατά Νόμο γνωμοδότηση, συχνά με διαμόρφωση ολιστικής προσέγγισης εισήγησης, έως την έκδοση της σχετικής Υπουργικής Απόφασης η οποία καταδεικνύει οριστικά την τύχη των αρχαίων καταλοίπων. Στο πλαίσιο

κατασκευής του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης, συχνότατα σε συνεργασία με τις συναρμόδιες Διευθύνσεις Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων, Αναστήλωσης Αρχαίων Μνημείων και Αναστήλωσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων, υποστηρίχτηκαν εκατόν πέντε (105) θέματα στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, η γνωμοδότηση του οποίου σε ορισμένα από αυτά υπήρξε κρίσιμη και καθοριστική για την πορεία και ολοκλήρωση του ευρύτερου κατασκευαστικού έργου. Κριτήριο αποτελεί πάντα η προστασία των αρχαιοτήτων και, ει δυνατόν, η διατήρηση και ανάδειξη σημαντικών ή ενδεικτικών μνημείων εντός του ιστού των νέων εγκαταστάσεων. Συνυπολογίζεται πάντοτε το δημόσιο συμφέρον, καθώς και επιμέρους παράμετροι, όπως ενδεικτικά της θέσης ανεύρεσης των αρχαιοτήτων αναφορικά με την πρόοδο και την ενδεχόμενη υπέρβαση του χρονοδιαγράμματος του έργου, ζητήματα ασφαλείας και αδυναμίας τροποποίησης της χάραξης για περιβαλλοντικούς ή οικονομικούς λόγους. Έτσι, σημαντικό τμήμα δράσεων του έργου αποτέλεσε η ασφαλής απόσπαση, μεταφορά, στερέωση και επανατοποθέτηση των καταλοίπων, στις περιπτώσεις που δεν καθίσταται εφικτή η κατά χώρα διατήρηση ή ανάδειξή τους. Η πρακτική αυτή εφαρμόζεται σε εξαιρετικές περιπτώσεις, απαιτεί την εκπόνηση ειδικών μελετών και υλοποιείται από εξειδικευμένο προσωπικό. Σε αυτό το πλαίσιο έχουν αποσπαστεί με επιτυχία και προβλέπεται να αναδειχθούν σε ενδεδειγμένα σημεία των σταθμών και του περιβάλλοντος χώρου τους, πάντοτε σε συνάρτηση με την ανασκαφική προέλευσή τους, τμήμα του δρόμου της ύστερης αρχαιότητας, του *decumanus maximus*, που περνούσε κάτω από τη σημερινή Εγνατία οδό και συνέδεε την Κασσανδρειωτική πύλη στα ανατολικά με την πύλη του Βαρδάρη στα δυτικά, στυλοβάτης με επτά κατά χώραν βάσεις, τμήματα κτιστών αγωγών αποχέτευσης και ύδρευσης, τμήμα μολύβδινου υδροδοτικού αγωγού, στρωματογραφία ρωμαϊκού και ελληνιστικού δρόμου, τμήματα ψηφιδωτών δαπέδων (δέκα) και τμήματα δαπέδων με πήλινα πλακίδια (τέσσερα) δημόσιων και ιδιωτικών κτηρίων, υπόκαυστο λουτρού (ένα), δύο καμαροσκεπείς κλίμακες κτηρίου, τοιχογραφίες από λατρευτικά κτήρια, τμήμα τοίχου οικοδομήματος δομημένου με θραύσματα πλίνθων και κεράμων που αποδίδουν ιχθυάκανθα, κεραμικοί κλίβανοι (τρεις), 35 τάφοι (σαρκοφάγοι, λάρνακες, θήκες, βωμοί κιβωτιόσχημοι, καμαροσκεπείς), ένα ταφικό μνημείο και μία κλίμακα καμαροσκεπούς τάφου, από τα μεγάλα νεκροταφεία που απλώνονταν εκτός των τειχών της πόλης. Επιπλέον, έχουν ήδη αποσπαστεί και θα επανατοποθετηθούν η μαρμαρόστρωτη πλατεία στη νότια είσοδο του σταθμού Αγία Σοφία και το κρηναίο οικοδόμημα στη βόρεια είσοδο του ίδιου σταθμού. Τα μνημεία, τα οποία διατηρήθηκαν κατά χώραν

σε κατάχωση, είναι τμήμα του οργανωμένου πολίσματος της προ-κασσάνδρειας εποχής στην Πυλαία και τα κατάλοιπα κοιμητηριακής βασιλικής παλαιοχριστιανικών χρόνων στον σταθμό Σιντριβάνι. Παλαιοχριστιανικός ναός, που αποκαλύφθηκε στον σταθμό Δημοκρατίας, αποσπάστηκε, μεταφέρθηκε και καταχώθηκε στη διακλάδωση του σταθμού Σιντριβάνι. Διατηρήθηκαν κατά χώραν και θα αναδειχθούν μονόχωρο ναΐδριο, μαρμαρόστρωτη πλατεία, ημικυκλική στοά και καταστήματα –έκτασης 565 τ.μ.– στη βόρεια είσοδο του σταθμού Αγία Σοφία, καθώς και μεγάλο τμήμα –έκτασης 1.513 τ.μ.– του πολεοδομικού ιστού της βυζαντινής πόλης, συμπεριλαμβανομένου του *decumanus maximus* σε μήκος 76 μ. περίπου και του *cardo* με τα κατάλοιπα μνημειώδους τετραπύλου στον σταθμό Βενιζέλου.

Από τη σύντομη αυτή αναφορά καταδεικνύεται το εύρος του αρχαιολογικού έργου που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της κατασκευής του Μετρό Θεσσαλονίκης, καθώς και η

αποτελεσματική και πολυεπίπεδη συνεργασία των Υπηρεσιών του Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού και κυρίως σε αλληλεπίδραση με άλλα Υπουργεία και φορείς. Το τελικό αποτέλεσμα είναι πλήθος νέων αρχαιολογικών καταλοίπων σε όλο το μήκος της χάραξης του έργου, που εμπλουτίζουν σημαντικά την επιστημονική γνώση και πληροφορία και ενισχύουν την ιστορική συλλογική μνήμη της πόλης. Επιπλέον, επιτυγχάνεται ο αρχικός στόχος του εγχειρήματος, ο συγκερασμός δηλαδή και η αρμονική συνύπαρξη ενός μεγάλου δημόσιου έργου υποδομής με την προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς. Ο συνδυασμός αυτός δύναται να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, ενώ παράλληλα διαφυλάττει το πολιτισμικό περιβάλλον, ενσωματώνοντας σε αυτό τις ανάγκες της σύγχρονης κοινωνίας.



MAJOR PUBLIC WORKS AND ANTIQUITIES: THE CASE OF THESSALONIKI METROPOLITAN RAILWAY

Dr ELENA KOUNTOURI

HEAD OF THE DIRECTORATE OF PREHISTORIC AND CLASSICAL ANTIQUITIES

SOUZANA CHOULIA-KAPELONI

HEAD OF THE DIRECTORATE OF BYZANTINE AND POST-BYZANTINE
ANTIQUITIES

EVA GIATROUDAKI

ARCHAEOLOGIST, DEPARTMENT OF COORDINATING AND MONITORING
ARCHAEOLOGICAL RESEARCH AND WORKS OF THE MAJOR PUBLIC WORKS

The major public infrastructure projects, which are under construction in our country over the last years, in combination with the antiquities that have been revealed during their execution and the requirements for protecting and management of the archaeological finds, are changing the current *status quo* of the Archaeological Service, which is ready to take up a new challenge: that of reconciling the protection of monuments with the needs for development in Greece in the best possible way. Especially over the last decade, the Departments of the Ministry of Culture & Sports have been proudly displaying an abundance of antiquities along with integrated programs intended to protect, reveal and manage the important archaeological finds that came to light during the construction of major road arteries (OLYMPIA and IONIA ODOS, PATHE, E65, LEFKTRO – SPARTI), Metropolitan Railways, in the cities of Athens, Piraeus and Thessaloniki, the Tramway Network in Athens and Piraeus, and the execution of strategic investment projects (PPC, Karla Lake).

Thessaloniki Metropolitan Railway is one of the most important transportation projects even implemented in our country and is about to be completed. The construction of the project commenced 12 years ago and, as expected, was the trigger for tracing aspects of human activities, revealing the civilization that flourished in the ancient Thessaloniki and the settlements surrounding the old city, and unearthing a long and important history. The alignment design of Thessaloniki Metropolitan Railway, which is 9.6 km long, was approved via Ministerial Decision No. ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ40/89134/5089/29-12-2004. The archaeological investigations and pertinent activities commenced in July 2006, further to the conclusion of the Memorandum of Understanding and Cooperation signed between the Ministry of Culture and Attiko Metro S.A. The Railway Line, accommodating 13 Stations, starts on the west side of the city, the Forestation of the New Railway Station, located on Monastiriou Street, and terminates at Nea Elvetia.

The major section of the Project was situated within the historic center of the ancient city which is replete with ancient ruins. Antiquities that were laying just below the road pavement and down to a depth of 9 meters from surface level came to light once the pavement was removed. In addition, except from the walls of the ancient city, excavations also revealed immense cemeteries dating to the Hellenistic, Roman, Paleochristian and Post-Byzantine Years. The palimpsest of the archaeological phases, as well as the inestimable number of archaeological finds, dating to the Hellenistic into the modern era, proved that the excavation program for Thessaloniki Metro Project was the most extended and important one ever conducted in our country. Until the present date, excavation activities have been carried out in an area of approximately 38,200 square meters, while the overall number of the movable objects that have been recorded and digitally documented is approximately 196,324. The cost for the archaeological excavations until February 2018 reaches the amount of euro 130,276,514.14. Beyond any doubt, this was a manifold task, calling for a strong administrative support at a central level; the procedures for addressing all challenges in the most effective way had to be well organized, while, ensuring at the same time the harmonic co-existence of a modern city with its cultural heritage. Responding to this challenge, the Department responsible for Coordinating and Monitoring Archaeological Surveys and Works –in the framework of Major Public Works– of the Directorate of Prehistoric and Classical Antiquities played a key-role. This Section was administratively established in 2014; it was the institutional continuation of the Office responsible for Coordinating and Monitoring Archaeological Surveys and Works –in the framework of Major Public Works– that had been established in 2010, and its responsibilities included the acceleration of administrative procedures, as well as the supervision of the archaeological activities, in general, that are executed in the framework of Major Public Works at Central Administration level.

As of its establishment, the Major Works Office, that became a Department later on, undertook or continued the tasks of coordinating and monitoring eighty (80) Major Public Construction Programs, twenty eight (28) of which involved important archaeological excavation activities. The intention and objective of the Major Public Works Section is to facilitate the Regional Services of the Ministry of Culture & Sports to complete the archaeological survey and to address any relevant issue that may arise, in close coordination with the agencies involved, as well as to conduct in situ inspections for the immediate

resolution of problems that may emerge during excavation activities. This Department is also responsible for expediting the administrative procedure at a central level, upon receipt of the proposal by the competent Ephorate of Antiquities, once the excavation activities are completed, the preparation of the issue and the submission of an overall recommendation before the Central Archaeological Council for its opinion, until the issuance of the relevant Ministerial Decision about the final outcome of the ancient ruins. During the construction of Thessaloniki Metropolitan Railway, in close cooperation with the responsible Directorate of Byzantine and Post-Byzantine Antiquities, the Directorate for the Restoration of Ancient Monuments and the Directorate for the Restoration of Byzantine and Post-Byzantine Antiquities, one hundred and five (105) excavations were brought before the Central Archaeological Council, whose opinion on a number of the aforesaid items, was most critical and decisive for the progress and completion of the construction project. The protection of antiquities and, if possible, the preservation and display of major or representative monuments within the area of the new facilities constitutes our criterion, giving due consideration to public interest and any individual parameters, such as the location where the finds are revealed in correlation with the progress of the project and an overrun likely to be caused to its time schedule, safety related issues and impossibility to modify the alignment of the project for environmental or financial reasons. Thus, safe removal, transportation, consolidation and repositioning of the remains when their on site preservation or display was not feasible occupied a major part of the project activities. This practice is applied in exceptional cases, necessitates the preparation of special designs while specialized personnel is required for its implementation. In this context, the following have been successfully removed and are expected to be displayed in appropriate areas of the stations and their surrounding space related to the site of their excavation: a section of decumanus maximus, a late antique road under the present Egnatia Str. that connected the Cassandrian Gate to the East with the Vardar Gate to the West; a stylobate with seven bases; sections of constructed sewage and water pipes; a section of a lead pipeline carrying water; the stratigraphy of a Roman and a Hellenistic street; sections of ten mosaic floors as well as sections of four floors (made of clay tiles) of both public and private buildings; the hypocaust of a bath; two vaulted staircases of a building; wall paintings of buildings used for worshipping; a section of a wall of a building constructed with fragments of bricks and tiles

like herringbone; three clay ovens; 35 graves (sarcophagi, urns, cases, cists or vaulted); a burial monument and the staircase of a vaulted grave situated in one of the extended cemeteries stretching outside the city walls. Moreover, the marble covered square at the south entrance of Agia Sofia Station and a fountain at the north entrance of the same station have been removed and their restoration is under way. Monuments preserved covered and in situ include parts of the organized town of the Pre-Cassandrian era in Pylaia and an Early Christian cemetery basilica by Sintrivani Station. An Early Christian church revealed by Dimokratia Station was removed and filled in at the junction of Sintrivani Station. The following have been preserved in situ and are to be revealed: a small single aisled church; a marble covered square; a semicircular arcade and shops covering an area of 565 sq. meters at the north entrance of Agia Sofia Station; as well as an extensive section of the urban tissue of the Byzantine city covering 1,513 sq. meters and including the decumanus maximus (at a length of appr. 76 meters) and cardo, with the remains of a monumental tetrapylon by Venizelou Station.

These finds, presented in brief above, prove the magnitude of the archaeological excavation program implemented during the construction of the Thessaloniki Metropolitan Railway, as well as the affective and manifold cooperation developed between the Ministry of Culture & Sports and other Ministries and Agencies involved. This cooperation yielded numerous new archaeological remains along the project alignment that dramatically improve scientific knowledge and information, strengthening at the same time the historic collective memory of the city. Finally, we managed to achieve the initial objective of our endeavor: the correlation and the harmonious co-existence of a major infrastructure project with the protection and revealing of our cultural heritage. This combination is indeed a lever of development at a local and national level, which safeguards the cultural environment embodying therein the needs of a modern society.



ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΑΝΑ – ΜΕΤΡΩ – ΝΤΑΣ ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ*

Δρ ΠΟΛΥΞΕΝΗ ΑΔΑΜ-ΒΕΛΕΝΗ

Αρχαιολόγος / Θεατρολόγος, Προϊσταμένη
της Εφορείας Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης

Η ιστορία της κατασκευής του Μετρό στην πόλη της Θεσσαλονίκης μετρά αρκετές δεκαετίες και έχει περάσει από πολλές περιπέτειες. Οι πρώτες συζητήσεις για το Μετρό αρχίζουν στο τέλος της δεκαετίας του '80 επί δημαρχίας Σωτήρη Κούβελα, ο οποίος προκειμένου να εξασφαλίσει τις απαραίτητες αρχικές πιστώσεις δημιουργεί έναν επικοινωνιακό φορέα ραδιοφώνου και τηλεόρασης (TV 100 και FM 100) και προχωράει σε εκσκαφή με μια επιμήκη ορθογώνια τομή στη βόρεια πλευρά της Διεθνούς Έκθεσης, ενέργεια η οποία καθόρισε και τον μετέπειτα σχεδιασμό της πορείας του Μετρό προκειμένου να την αξιοποιήσουν.

Ακολούθως, ξεκινά μια schoinotēnής αλληλογραφία με διάφορες υπηρεσίες, ανάμεσα στις οποίες και με τις δύο αρμόδιες τότε Εφορείες Αρχαιοτήτων (ΙΣΤ' Προϊστορικών και Κλασικών και 9^η Βυζαντινών), προκειμένου να εξασφαλιστούν οι απαραίτητες συναινέσεις για την κατασκευή του έργου, το οποίο προβλεπόταν αρχικά να γίνει με τη μέθοδο "cut and cover" κατά μήκος όλης της σήραγγας στη Εγνατία οδό, γεγονός που θα σήμανε πολλές δεκαετίες ανασκαφικών ερευνών με πολύ αμφίβολα αποτελέσματα για την περάτωση του Μετρό, καθώς τα βάθη στα οποία προγραμματιζόταν το Μετρό με τις στάσεις και τις σήραγγές του (7 – 13 μ.) συνέπιπταν με τα βάθη των αρχαιολογικών επικώσεων της πόλης, μιας πόλης με αδιάκοπη ζωή από την ίδρυσή της το 315 π.Χ.

Οι επανερχόμενες προτάσεις των Εφορειών Αρχαιοτήτων να επιλεγεί άλλη πορεία του συρμού εκτός της Εγνατίας οδού δεν έγιναν ποτέ αποδεκτές. Ευτυχώς, μετά από αρκετές διαβουλεύσεις, έγινε κατανοητός ο κίνδυνος να τιναχτεί όλη η προσπάθεια στον αέρα και η σήραγγα βυθίστηκε στα 30 μέτρα, όπου έχει κατασκευαστεί σήμερα. Απέμεναν για ανασκαφική έρευνα μόνο οι στάσεις εντός του ιστορικού κέντρου και εκτός τειχών τα νεκροταφεία (Σιντριβάνι, Αγία Σοφία, Βενιζέλου, πλατεία Δημοκρατίας – Βαρδαρίου και στον Σιδηροδρομικό Σταθμό). Μετά από επίμονες ενέργειες της Εφορείας Αρχαιοτήτων καταργήθηκε μια αρχικώς προγραμματισθείσα στάση στην Κολόμβου, προκειμένου να μειωθεί η έκταση των ανασκαφικών εργασιών, απόφαση συνετή, μια και στην περιοχή θα βρισκόταν πολύ σημαντικές αρχαιότητες επίσης, αντίστοιχες αυτών στις δύο εντός του ιστορικού κέντρου στάσεις δηλαδή στη Βενιζέλου και την Αγία Σοφία. Ιδανικότερη λύση θα ήταν, βέβαια, η επιλογή ενός κεντρικού σταθμού μόνο, στην πλατεία Αριστοτέλους, όπου παρά το γεγονός ότι και εκεί θα ανευρίσκονταν αρχαιότητες, θα υπήρχε άπλετος χώρος να εξερευρεθούν λύσεις.

Η κατασκευή του Μετρό ξεκίνησε εντέλει το φθινόπωρο του 2006 με τις πιο ευοίωνες συνθήκες και με στόχο να έχει πόλη Μετρό μέσα στην πενταετία που θα ακολουθούσε. Ωστόσο, αυτός ο αρχικός προγραμματισμός αρκετές φορές αναιρέθηκε, δύο με

* Μέρος αυτού του κειμένου έχει δημοσιευθεί στο *Θεσσαλονικέων Πόλις* 62, 2017, 91–97.

τρεις φορές το έργο απειλήθηκε ακόμη και με ματαίωση, καθώς διάφορες μη εξαρχής προβλεφθείσες παράμετροι, κυρίως οικονομικού χαρακτήρα, είχαν διαφοροποιήσει τα δεδομένα του αρχικού σχεδιασμού. Ήταν απολύτως αναμενόμενο, εφόσον οι στάσεις χωροθετήθηκαν εντός των ορίων και της αρχαίας πόλης, ότι θα βρισκόταν μεγάλος αριθμός κινητών ευρημάτων και μνημειακών οικοδομημάτων και κατασκευών, καθώς η αρχαιολογική στρωματογραφία της Θεσσαλονίκης παρέμεινε συνεχής και αδιατάρακτη από την εποχή της ίδρυσής της. Σε ορισμένες περιπτώσεις, μάλιστα, είχαν υποδειχτεί στους κατασκευαστές και τα βάθη όπου θα εντοπιζόταν σημαντικές αρχαιότητες, όπως για παράδειγμα η μαρμαρόστρωτη λεωφόρος κάτω από τη σημερινή Εγνατία οδό στα 5.40 μ. από το σύγχρονο οδόστρωμα. Δεν ήταν γνωστό, βέβαια, σε πόσο καλή διατήρηση και σε πόσο μεγάλη έκταση θα βρεθεί. Αυτό ήταν για μεν τους αρχαιολόγους μια μεγάλη κι ευχάριστη έκπληξη, αλλά στους κατασκευαστές προκάλεσε δυσκολίες, καθώς ήταν παράμετρος που δεν εκτιμήθηκε εξαρχής επαρκώς στη οικονομική και χρονική της διάσταση. Πέραν των αναμενόμενων αρχαιοτήτων εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια των κατασκευαστικών εργασιών και κάποιες αναπάντεχες: στον σταθμό της Φλέμινγκ / Δελφών ρωμαϊκό νεκροταφείο, στο Αμαξοστάσιο μια, άγνωστη μέχρι τότε, πόλη των κλασικών χρόνων.

Ωστόσο, δεν ήταν όλα τόσο ευνοϊκά εξαρχής, ιδίως για τις αρχαιότητες του σταθμού Βενιζέλου. Το εκπληκτικό πολεοδομικό σύνολο που ήρθε στο φως εκεί, αποτέλεσε αντικείμενο πολλών και έντονων αντιπαραθέσεων. Αρχικά αποφασίστηκε απόσπαση του δρόμου και επανατοποθέτησή του στο στρατόπεδο Παύλου Μελά. Μετά από τις πρώτες αντιδράσεις, ακολούθησε μια άλλη απόφαση για απόσπαση του δρόμου και επανατοποθέτησή του στον σταθμό μετά την κατασκευή του κελύφους του, χωρίς, όμως, να προχωρήσει σχετική οικονομοτεχνική μελέτη του συνολικού κόστους απόσπασης και επανατοποθέτησης.

Μετά από εκ νέου έντονη αντίδραση πολλών φορέων και προσωπικοτήτων της πόλης, αλλά και διεθνώς, και κυρίως του Δήμου Θεσσαλονίκης με προεξάρχοντα τον δήμαρχο Γιάννη Μπουτάρη, αποφασίστηκε τελικά να παραμείνει ο δρόμος κατά χώραν (*in situ*), και να κατασκευαστεί ο σταθμός σε δύο επίπεδα κάτω από τις αρχαιότητες. Αναμφίβολα, πρόκειται για ένα δύσκολο τεχνικό έργο, όχι όμως, ακατόρθωτο, όπως αρχικά παρουσιάστηκε, ούτε απαραίτητα πιο δαπανηρό από τη λύση της απόσπασης και επανατοποθέτησης, λύση η οποία κατάστρεφε ανεπιστρεπτί την αυθεντικότητα του αρχαιολογικού συνόλου. Επιπλέον, ο τρόπος επίλυσης κατασκευής του σταθμού δύο επίπεδα κάτω από τις αμετακίνητες αρχαιότητες, εμπλουτίζει την τεχνογνωσία του κατασκευαστή και αυξάνει την προστιθέμενη αξία τόσο του σταθμού

όσο και όλου του περιβάλλοντος χώρου του, ο οποίος ακόμη και σήμερα παραμένει το πιο εμπορικό σημείο της σύγχρονης πόλης.

Η εγκριθείσα τον Φεβρουάριο του 2016 νέα μελέτη, η οποία ήδη άρχιζε να εφαρμόζεται με ταχύτατους ρυθμούς, προβλέπει τη δυνατότητα ο διερχόμενος από πεζογέφυρα επιβάτης του σταθμού να βλέπει τον μεγαλοπρεπή δρόμο, με τις κιονοστήριχτες στοές, τη μαρμαρόστρωτη πλατεία, την κρήνη και τα εκατέρωθεν εμπορικά καταστήματα. Φυσικά, για όποιον επιθυμεί να επισκεφτεί τον αρχαιολογικό χώρο θα διαμορφωθεί ξεχωριστή πρόσβαση και ειδικές πορείες εντός του. Οι σταθμοί Βενιζέλου και Αγία Σοφία, οι μοναδικοί σταθμοί Μετρό – αρχαιολογικοί χώροι στον κόσμο, θα αποτελέσουν ένα εξαιρετικό δείγμα σύγχρονης τεχνολογίας και θα προσελκύσουν κοινό και ειδικούς δημιουργώντας ένα νέο τοποσημο προορισμού για τους επισκέπτες της πόλης. Έτσι, η σύγχρονη τεχνολογία διασώζει, ως όφειλε, την αρχαία, γιατί ο πλατύς μαρμαρόστρωτος δρόμος και το σταυροδρόμι με το τετράπυλό του με όλα τα κοινόχρηστα κτίσματα γύρω του, δεν ήταν τίποτε άλλο παρά ένα υψηλών προδιαγραφών τεχνολογικό επίτευγμα της εποχής του.

Επειδή πολλές φορές έγινε συζήτηση με αφορμή τις ανασκαφές του Μετρό Θεσσαλονίκης, αλλά και άλλων δημόσιων και ιδιωτικών έργων, για το πόσο χρονοβόρα και κοστοβόρα είναι μια ανασκαφική έρευνα, θα ήταν χρήσιμο να αντιληφθεί κανείς τι ακριβώς σημαίνει ανασκαφή. Η ανασκαφική έρευνα, λοιπόν, είναι μια τομή στα στρώματα του χρόνου, αλλά αντίστροφα, δηλαδή από το νεότερο προς το παλαιότερο, στρώματα που έχουν επικαθίσει το ένα πάνω στο άλλο επί αιώνες. Ο αρχαιολόγος καλείται να αφαιρέσει αυτά τα στρώματα των χρήσεων ενός τόπου με χειρουργική ακρίβεια, και με πολλή προσοχή να συλλέξει όλες τις πληροφορίες, οι οποίες θα τον οδηγήσουν στη συνέχεια στην πιθανότερη δυνατή ερμηνεία των ευρημάτων του.

Με αυτά ως δεδομένα, καλούμαστε να διαβάσουμε τον παρελθόντα χρόνο, αλλά με μοναδικά όπλα στη φαρέτρα μας τα οικοδομικά κατάλοιπα, συχνά σε ερειπώδη κατάσταση, και τα κινητά ευρήματα. Έτσι και το πιο μηδαμινό εύρημα, το πιο ταπεινό, μπορεί να αποβεί καθοριστικό για την ερμηνεία των οικοδομικών καταλοίπων των χρήσεων και των χρονολογικών φάσεων ενός οικιστικού συνόλου της αρχαιότητας, γιατί η σπουδαιότητα αυτών των ασήμαντων φαινομενικά κινητών αντικειμένων δεν έγκειται στην ομορφιά τους, στην αισθητική τους ή στην υλική τους αξία, αλλά στο γεγονός ότι είναι φορείς μηνυμάτων και ιστορίας και κυρίως μικροϊστορίας, με την οποία εντέλει συνθέτουμε και τον κύριο ιστορικό κορμό ενός τόπου και κατ' επέκταση μιας χώρας. Με μικρές λεπτομέρειες ανασκαφικές, που δρουν ως καταλύτες ερμηνείας αποκαλύπτοντάς μας μαγικά λύσεις σε συχνά δυσεπίλυτα ερμηνευτικά προβλήματα, συμπληρώνουμε τα κομμάτια ενός

παζλ και καλούμαστε να αποκαταστήσουμε τα κενά που άφησε πίσω της η απώλεια των δεδομένων προϊόντος του χρόνου.

Με τον τρόπο αυτό η ανασκαφή είναι μια επίπονη καταστροφική εργασία, όπου καθαιρώντας τα στρώματα των αιώνων, συλλέγουμε τις πληροφορίες που θα μας είναι χρήσιμες για να δώσουμε τις πιθανές ερμηνείες. Κι αυτή όλη η διαδικασία χρειάζεται τον χρόνο της για να μην οδηγηθεί η έρευνα, κατά το δυνατόν, σε λάθος συμπεράσματα ή παρερμηνείες. Στα σκάμματα του Μετρό εξαρχής ακολουθήθηκε όλη αυτή η διαδικασία και παρά τις όποιες πιέσεις καταφέραμε να έχουμε συλλέξει εξαιρετικά πολύτιμες πληροφορίες για τα οικοδομήματα που ανασκάφτηκαν και να δώσουμε επαρκώς πειστικές ερμηνείες για αυτά.

Κατά τη διάρκεια των ανασκαφικών εργασιών με επικεφαλής πολλούς διαδοχικά προϊσταμένους, εργάστηκε πλήθος επιστημόνων, αρχαιολόγων, συντηρητών και μηχανικών από την Εφορεία Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης. Σημειωτέον ότι μέχρι το 2014 υπήρχαν δύο ξεχωριστές αρχαιολογικές υπηρεσίες η ΙΣΤ΄ Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων και η 9^η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, οι οποίες δούλευαν άλλοτε παράλληλα κι άλλοτε η μία σε συνέχεια της άλλης, ανάλογα με τη στρωματογραφία της αρμοδιότητάς τους. Για να προχωρήσει, όμως, αυτή η τεράστια σε όγκο και έκταση αρχαιολογική έρευνα απασχολήθηκε με δαπάνες της κατασκευαστικής εταιρείας, όπως προβλέπει ο αρχαιολογικός νόμος και το σχετικό υπογραφέν μνημόνιο μεταξύ των ενδιαφερόμενων μελών, πολύ μεγάλος αριθμός έκτακτου επιστημονικού και εργατοτεχνικού προσωπικού, το οποίο διαφοροποιούνταν ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες του έργου.

Οι ανασκαφικές έρευνες πέρα από τις αλληπάλληλες φάσεις χρήσης της πόλης που έφεραν στο φως, έδωσαν και έναν τεράστιο αριθμό κινητών ευρημάτων, που ανέρχεται σε πάνω από 200.000, από τα οποία πάνω από 50.000 νομίσματα. Τα ευρήματα καθαρίζονται, συντηρούνται και συγκολλούνται στο μέτρο του δυνατού, καταγράφονται, ταξινομούνται και τα πιο ενδιαφέροντα φωτογραφίζονται ή σχεδιάζονται, προκειμένου στη συνέχεια να τοποθετηθούν στον χώρο και στον χρόνο, ώστε να αποτελέσουν τεκμήρια αξιολόγησης και χρονολόγησης των οικοδομημάτων και των άλλων καταλοίπων από τη μακραίωνη ζωή της πόλης.

Πέρα από τις προκαταρκτικές παρουσιάσεις των ανασκαφικών δεδομένων στην ετήσια Συνάντηση για το Αρχαιολογικό Έργο στη Μακεδονία και στη Θράκη, τελικός στόχος είναι τα κινητά αυτά ευρήματα να αποτελέσουν το υλικό μελέτης και επιστημονικών δημοσιεύσεων πολλών κατηγοριών αντικειμένων της αρχαιότητας, ώστε να αξιοποιηθούν στο έπακρο τα δεδομένα τους. Αν αυτό επιτευχθεί, θα αποκτήσουμε μια νέα εικόνα της Θεσσαλονίκης ανά τους αιώνες. Ένα πρώτο βήμα δημοσιοποίησης αυτού του

τεράστιου σε όγκο αρχαιολογικού υλικού αποτελεί το ανά χείρας βιβλίο, το οποίο απευθύνεται κυρίως στο ευρύ κοινό. Ασφαλώς, τα πιο σημαντικά από αυτά θα πρέπει να συγκροτήσουν το περιεχόμενο θεματικών εκθέσεων προκειμένου να γνωρίσει το ευρύ κοινό όλον αυτόν τον αρχαιολογικό πλούτο, ο οποίος βελτιώνει κατά πολύ τις γνώσεις μας για την πολεοδομική οργάνωση, την οικονομία και την κοινωνία της αρχαίας Θεσσαλονίκης διαχρονικά.

Σήμερα, στους σταθμούς στην περί και εντός και εκτός των τειχών πόλη, έχει περατωθεί η ανασκαφική έρευνα. Σε όλους τους σταθμούς, εκτός αυτών της Βενιζέλου και Αγίας Σοφίας, προχωρούν οι τεχνικές εργασίες κατασκευής τους, είμαστε σε θέση να προχωρήσουμε σε μια πρώτη αποτίμηση του αρχαιολογικού έργου. Στον σταθμό Βενιζέλου και Αγία Σοφία, προχωρούν οι τεχνικές διαδικασίες για την *in situ* διατήρηση των αρχαιοτήτων και αποπερατώνεται παράλληλα η ανασκαφή. Οι εργασίες προχωρούν με ταχύτατους ρυθμούς και οι σταθμοί καθημερινά αλλάζουν όψη.

Οι σταθμοί που παρουσιάζονται στην παρούσα έκδοση είναι αυτοί στους οποίους βρέθηκαν αρχαιολογικά κατάλοιπα και φωτογραφήθηκαν από τον φωτογράφο Ορέστη Κουράκη τον Μάρτιο – Μάιο 2018. Πρόκειται για κατασκευαστικές φωτογραφίες των ίδιων των σταθμών, αρχαιολογικές φωτογραφίες των αρχαίων οικοδομημάτων και απεικονίσεις των ευρημάτων που βρέθηκαν σε αυτούς. Στα κινητά ευρήματα οι αρχαιολόγοι θα επανέλθουν με διεξοδικές επιστημονικές δημοσιεύσεις συνόλων διαφόρων κατηγοριών. Οι φωτογραφίες των σταθμών, όμως, φωτογραφημένες αυτή τη χρονική στιγμή, είναι ένα πραγματικό φωτογραφικό ντοκουμέντο, καθώς αυτοί αποπερατώνονται ταχύτατα, μεταλλάσσονται και αλλάζουν μορφή από μέρα σε μέρα.

Στο βιβλίο περιλήφθησαν, ξεκινώντας από τα ανατολικά προς τα δυτικά, οι ακόλουθοι σταθμοί: 1) Σταθμός Αμαξοστασίου, όπου υπήρξε το πιο αναπάντεχο εύρημα: μια «άγνωστη» μέχρι τότε αρχαία πόλη — 2) Σταθμός Φλέμινγκ / Δελφών, όπου ανασκάφτηκαν περί τους 200 τάφους ρωμαϊκής εποχής, ένα άγνωστο μέχρι τότε νεκροταφείο ενός οικισμού της εποχής — 3) Σταθμός Σιντριβάνι / Crossover Βιβλιοθήκης ΑΠΘ, όπου ανασκάφτηκε σημαντικό μέρος του ανατολικού νεκροταφείου της πόλης και μία κοιμητηριακή βασιλική — 4) Σταθμός Αγία Σοφία με τον *decumanus maximus* ή τη Μέση οδό των Βυζαντινών με τις εκατέρωθεν στοές (που απομακρύνθηκε από τη θέση του και δεν θα επανέλθει), δύο ημικυκλικές πλατείες, μια κρήνη / νυμφαίο και παλαιότερες φάσεις πολυτελών ρωμαϊκών αστικών επαύλεων με ψηφιδωτά δάπεδα, καθώς και φάσεις των ελληνοιστικών χρόνων — 5) Σταθμός Βενιζέλου με τον *decumanus maximus* ή τη Μέση οδό των Βυζαντινών με τις εκατέρωθεν στοές, πλατείες, κρήνες και καταστήματα που

παραμένουν στη θέση τους, μαζί με όλες τις μεταγενέστερες φάσεις της πόλης — 6) Σταθμός πλατείας Δημοκρατίας όπου ανασκάφτηκαν κατάλοιπα του δυτικού νεκροταφείου της πόλης και βυζαντινές βιοτεχνικές και αποθηκευτικές κατασκευές — 7) Σταθμός Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού όπου ανασκάφτηκε μεγάλο μέρος του πλούσιου σε στρώματα και εποχές δυτικού νεκροταφείου της πόλης.

Ένας καινούργιος κόσμος, μια νέα Θεσσαλονίκη αποκαλύφτηκε μέσα από τις ανασκαφές του Μετρό και πέρα από κάθε κριτική, πέρα από κάθε αντίθεση που μπορεί να προκλήθηκε, αυτό που τελικά κέρδισε η πόλη ήταν πολλές καινούργιες πληροφορίες για την εξέλιξη της ιστορίας της και πολλά άγνωστα μέχρι τώρα δεδομένα: για την έκτασή της στην ελληνιστική της φάση, για το πόσο σημαντική και μεγαλόπρεπη έγινε κατά τον 4^ο και τον 6^ο μεταχριστιανικό αιώνα, για το πόσο εμπορική παρέμεινε κατά τους μεσοβυζαντινούς χρόνους και πως εξελίχτηκε στους επόμενους αιώνες ως σημαντική εμπορική πόλη της οθωμανικής αυτοκρατορίας. Η ιστορία και η αρχαιολογία της πόλης μετά το πέρας των ανασκαφών του Μετρό θα πρέπει να ξαναγραφτεί με βάση τα νέα πλούσια ανασκαφικά δεδομένα.





THESSALONIKI'S METRO: A METRO-NOME OF THE CITY'S HISTORY*

Dr POLYXENI ADAM-VELENI

ARCHAEOLOGIST / THEATROLOGIST

HEAD OF EPHORATE OF ANTIQUITIES OF THESSALONIKI CITY

The story about the construction of the Metro in Thessaloniki is several decades old and has experienced many vicissitudes. The first discussion on the Metro begins in the late 80s, when Sotiris Kouvelas was the Mayor of Thessaloniki. In order to secure the necessary initial funds, Sotiris Kouvelas establishes a Radio Station and a Television Station (FM 100, TV 100) and starts with the excavation of an oblong rectangular trench at the north side of the Expo, an action which determined the subsequent planning of the Metro evolution.

This is followed by a lengthy exchange of correspondence with various Services, among which the pertinent Archaeological Services (16th Ephorate of Prehistoric & Classical Antiquities and 9th Ephorate of Byzantine Antiquities), in order to secure the necessary concurrences on the project's construction, which was originally foreseen to be constructed using the "cut & cover" method for the entire length of the tunnel underneath Egnatia Street; this by itself would entail lengthy archaeological investigations with questionable results as regards the completion of the Metro, since the planned depth of the Metro Stations and Tunnels coincided with the depth of the city's archaeological layers, a city with a continuous and uninterrupted history ever since its foundation in 315 BC.

The repeated suggestions by the Ephorates of Antiquities to select another alignment outside Egnatia Street were never accepted. Fortunately, the risk to have the entire effort blown sky high was perceived after several rounds of consultations and as a result the tunnel was lowered to 30 meters, i.e., its current depth. The sites that remained to be archaeological investigated were only the locations of the stations within the historical center of the city and the locations of the peripheral stations (burial grounds – Sintrivani, Agia Sofia, Venizelou, Demokratias square – Vardaris and New Railway Station). Thanks to the tenacious efforts by the Archaeological Department, a station initially foreseen to be constructed at Kolomvou was abolished, in order to reduce the extent of the archaeological work; this was a prudent decision, given that very significant antiquities would be discovered in that area too, equaling the antiquities unearthed at the two central stations of Venizelou and Agia Sofia. An ideal solution, of course, would be the choice

of a central station only, in Aristotle square, where, even though there would be antiquities, there would be plenty of space to easily find solutions.

The Metro construction works finally begun in 2006 in the most promising conditions and with the ambitious target of having the project completed within the next five years. This original planning was, however, repeatedly revised and the project was faced in two or three instances even with the prospect of cancellation, on account of the fact that several parameters –mostly of a financial nature– not initially foreseen had altered the facts and figures of the original planning. One could securely anticipate that since the stations had been located within the boundaries of the ancient city, a great number of movable artifacts and monuments would be unearthed, given that the archaeological layers in Thessaloniki have remained successive and undisturbed ever since the city's foundation. In certain cases, the construction entities were informed even about the depths at which significant antiquities would be encountered, such as the marble-paved road artery underneath the present-day Egnatia Street, at a depth of 5.40 m below the current road pavement. It was not, of course, known how well-preserved and at what extent this road artery would be found. The actual findings came as a great and delightful surprise to archaeologists, but were not well-received by the construction entities, since they constituted a parameter which was not properly evaluated beforehand in terms of its impact on the project's budget and time schedule. In addition to the anticipated antiquities, certain unexpected ones were revealed during the construction works: in the area of Fleming / Delphon Station a Roman cemetery and in the area of the Depot an unknown up to that time city of the classical era.

However, things were not so favorable at the outset, especially as regards the antiquities in Venizelou Station. The amazing urban cluster that came to light in that location was the scope of many and intense debates. Initially, it was decided to detach the road and re-position it in Pavlos Melas military camp. Another proposal came as a result of the initial reactions, i.e., to detach the road and place it back at the same location after the construction of the station box. However, the financial / technical study for the overall cost of the detachment was never pursued.

Following the new and intense reactions by a number of collective bodies and prominent individuals, mainly by the Municipality of Thessaloniki headed by its Mayor Yiannis Boutaris, it was finally decided to keep the ancient road in situ and to

construct the station in two levels below the antiquities. This is undoubtedly a difficult technical project, but not unfeasible as it was claimed at first, and not necessarily more costly than the solution involving the detachment and placing back of the road, a solution that would irrevocably destroy the authenticity of the entire monument. Moreover, the solution to construct the station in two levels below the undisturbed antiquities, expands the contractor's know-how and increases the added value of both the station and its surrounding area, given that this area remains even today as one of the most commercially active areas in the modern city.

The new design that was approved in February 2016, which is already implemented on a fast pace, provided the possibility for the users of the pedestrian bridge to view the magnificent road with the column-supported galleries, the marble-paved open area, the fountain (krini) and the shops on either side of the road. For those wishing to visit the archaeological site, a special access shall be of course configured, along with dedicated pathways through the site. Venizelou and Agia Sofia Stations, the only ones of their kind in the world serving as Metro Stations and archaeological sites, shall become an excellent specimen of modern technology and a point of attraction for citizens and specialists, establishing a new landmark for the city's visitors. Thus, modern technology comes to the salvage of ancient one as it ought to, because the wide marble-paved road, along with the road junction and its Tetrastyle with all its public structures in the vicinity are nothing less than a high-standard technological achievement of that era.

Due to the fact that there were many discussions on the occasion of Metro and other private / public projects excavations on the issue of how time-consuming and costly an archaeological excavation is, it would be useful to grasp the exact meaning of this type of excavation. An archaeological excavation is a cutting to the layers of time, albeit in the reverse order, i.e., from the most recent to the oldest layer, as they were deposited one onto the other in the course of the centuries. The archaeologist is called upon to remove these layers corresponding to the various uses in a place with a surgical precision and to very carefully collect all this information that will lead him/her to the most likely interpretation of the findings.

On the basis of the above data, the archaeologist is called upon to "read" the past, using as his/her only tool the remains of building –very often in ruins– and other movable artifacts. Thus, the most insignificant finding, the most humble one,

may play a decisive role in the interpretation on the uses and the chronological phases of a particular settlement of the Antiquity, because the importance of these seemingly trivial artifacts does not lie in their beauty, their aesthetics or their material value, but rather in the fact that they are carriers of messages and history –mainly micro-history– which enables the archaeologist to eventually synthesize the bulk of the history of a place and therefore of an entire country. Capitalizing on the minor details of the excavation, which magically act as an interpretation catalysts, revealing solutions to difficult problems of interpretation, the archaeologist puts together the pieces of a puzzle and is called to fill in the gaps left behind by the loss of actual evidence in the course of time.

In this sense, the archaeological excavation is a laborious and destructive process; by removing the layers of centuries, we collect information that will be utilized in making interpretations. This process takes its time, so as to avoid, where possible, misinterpretations and arriving at wrong conclusions. This process has been implemented in the Metro pits ever since the beginning and despite the exerted pressure, we have managed to collect extremely important information about the unearthed buildings and to provide sufficiently convincing interpretations about them.

A multitude of scientists, archaeologists, conservation specialists and engineers from the Ephorate of Antiquities of Thessaloniki City have been employed in the course of the archaeological excavations. It is worth mentioning that until 2014, there were two distinct archaeological departments, i.e., the former 16th Ephorate of Prehistoric and Classical Antiquities and the former 9th Ephorate of Byzantine Antiquities, which worked in parallel and often successively, as it was called for by the revealed archaeological layers. However, in order to progress this enormous archaeological investigation, a very large number of temporary scientific and labor / technical personnel was employed as the needs called for; the relevant cost was borne by the construction company, as per the stipulations of the pertinent law and the relevant memorandum signed by the involved entities.

In addition to the successive phases of the uses in the city, these archaeological excavations also revealed a huge number (more than 300,000) of movable artifacts, 50,000 of which being ancient coins. The finds are cleaned, conserved and bonded to the extent feasible; then they are recorded, classified and the most important ones are photographed or drawn. Subsequently, their

time period and their right place are determined, so that these finds can serve as evidence for the evaluation and dating of the building remains and other relics from the city's long history.

The ultimate objective, beyond the preliminary presentations of the data from the excavations during the annual Conference on the Archaeological Work in Macedonia and Thrace held the last 31 years in Thessaloniki, is for these finds to be the object of studies and scientific publications for many categories of ancient artifacts, enabling thus full exploitation of the new information they bring. If this objective is achieved, a new picture of Thessaloniki's course through the centuries will emerge.

A first step towards making widely known this voluminous archaeological material is the present book, which is mainly addressed to the general public. Of course, archaeological materials of higher importance must be the subject of dedicated exhibitions, which will familiarize the general public with all this archaeological wealth, which immensely enhances our knowledge on the urban organization, the economic activity and the social structure of ancient Thessaloniki in the course of the centuries.

Today, the archaeological investigation works at all intramuros and extramuros stations have been completed. At all stations, with the exception of Venizelou and Agia Sofia, the construction works are in progress and we are in a position to make an initial assessment of the archaeological work. Technical arrangements are in progress for Venizelou and Agia Sofia Stations in order to keep in situ the antiquities, while the excavation is about to be completed.

The stations presented in this publication are the stations where archaeological finds were revealed and photographed in March – May 2018 by the photographer Orestis Kourakis. The book displays photographs depicting the construction *per se* of the stations, as well as the ancient buildings and artifacts that were revealed within these stations. As regards the movable artifacts, there will be detailed scientific publications by the archaeologists for all artifact categories. The photographs of the stations, however, constitute a snapshot of their current state, given that they are changing and evolving day by day.

The following stations were included in the book, from east to west: 1) The Station in the Depot, where the most unexpected discovery was made: an ancient city "unknown" until that time — 2) Fleming / Delphon Station, where approximately 200 graves of the Roman era were unearthed, an unknown until that time burial ground within a settlement — 3) Syntrivani Station /

Crossover, where a large portion of the east cemetery of the city was revealed — 4) Agia Sofia Station, with the decumanus maximus or the Byzantine Middle (Mese) street with its galleries at both sides (which was detached and will not be placed back), two semi-circular unbuilt areas, one fountain / nymphaeum, as well as earlier structures of Roman Urban Villa with mosaic floors and relics from the city's Hellenistic era — 5) Venizelou Station with the decumanus maximus or the Byzantine Middle street and the galleries at both sides, the squares, fountains and shops, remaining in situ, along with all earlier revealed relics — 6) Dimokratias Station, where relics of the city's west burial ground were revealed, as well as handicraft and storage structures — 7) New Railway Station, where the city's west cemetery was revealed, reach in archaeological layers from various eras.

A new world, a new city of Thessaloniki was revealed on the occasion of the Metro excavations. Leaving aside any criticism and controversy that may have emerged, the actual gain for the city was the wealth of new information about the course of its history, as well as many unknown so far data of its past, such as its extend during the Hellenistic era, how important and majestic it became between the 4th and the 6th centuries AD, how active it remains from a commercial point of view during the post-Byzantine era and how it evolved in the following centuries as an important commercial city within the Ottoman Empire. The city's history and archaeology should be re-written after the completion of the Metro excavations, on the basis of the new and reach information furnished by the archaeological excavations.



* Part of this text has been published in Thessalonikeon Polis 62, 2017, 91–97.



Σήραγγα TBM
TBM Tunnel

ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ — THE STATIONS

ΕΛΕΝΗ ΛΑΜΠΡΟΘΑΝΑΣΗ

Αρχαιολόγος, Προϊσταμένη Τμήματος Προϊστορικών
και Κλασικών Αρχαιοτήτων και Μουσείων,
Εφορεία Αρχαιοτήτων Χαλκιδικής και Αγίου Όρους

ΤΑΝΙΑ ΠΡΩΤΟΨΑΛΤΗ

Αρχαιολόγος, Εφορεία Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης,
Τμήμα Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων και Μουσείων

ΣΤΕΛΛΑ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΟΥ**ΚΡΙΝΩ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΟΥ****ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΤΖΕΒΡΕΝΗ**

Αρχαιολόγοι, Εφορεία Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης,
Τμήμα Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων και Μουσείων

ELENI LAMBROTHANASSI

Archaeologist, Head of the Department
of Prehistoric and Classical Antiquities and Museums,
Ephorate of Antiquities of Chalcidice and Mount Athos

TANIA PROTOPSALT

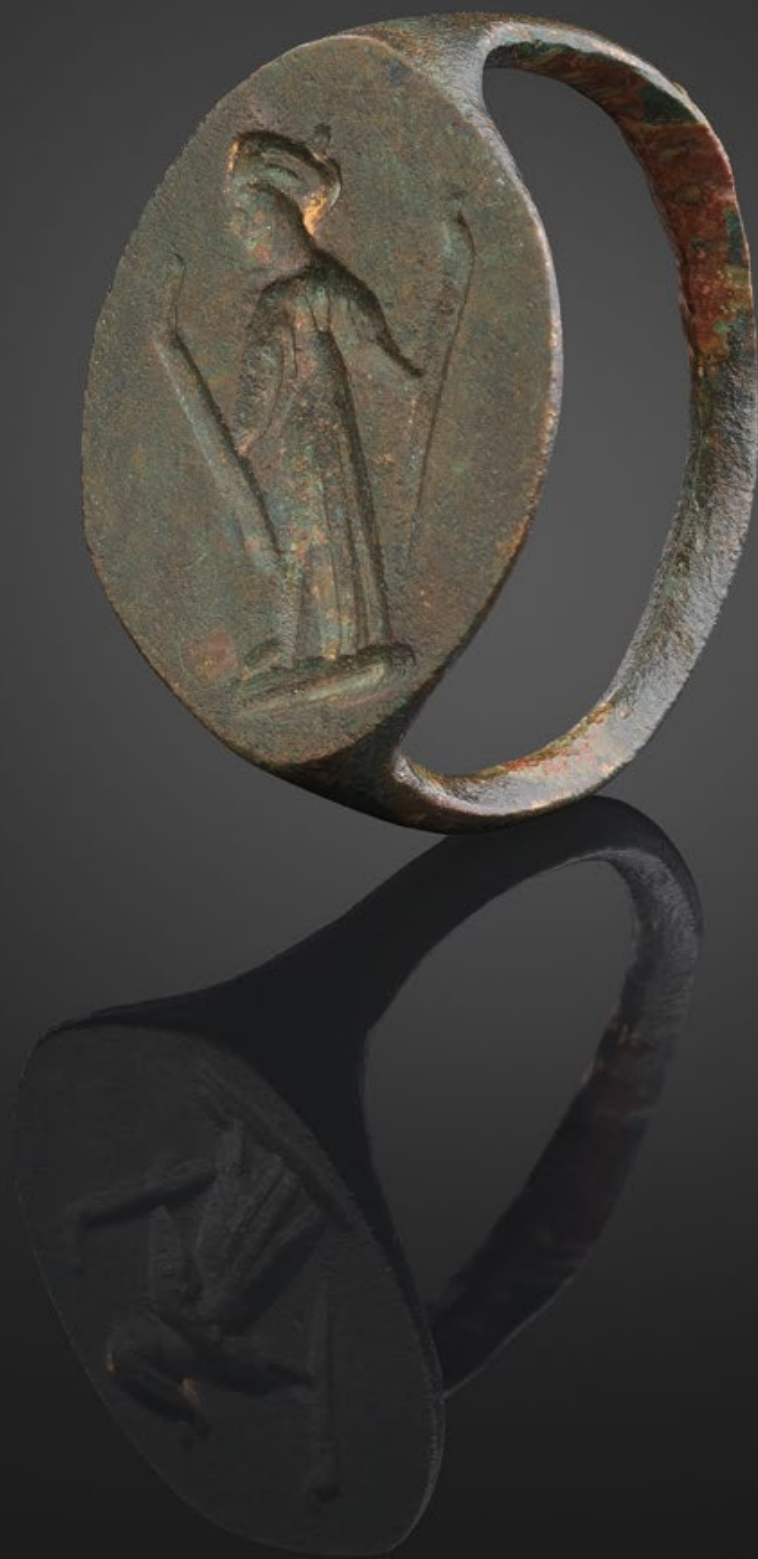
Archaeologist, Ephorate of Antiquities of Thessaloniki City,
Department of Prehistoric and Classical Antiquities and Museums

KRINO KONSTANTINIDOU**STAVROULA TZEVBRENI****STELLA VASILEIADOU**

Archaeologists, Ephorate of Antiquities of Thessaloniki City,
Department of Byzantine and Post-Byzantine Antiquities and Museums







ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ ΠΥΛΑΙΑΣ ΤΟ ΠΟΛΙΣΜΑ ΤΟΥ 4^{ου} ΑΙ. Π.Χ.

Χάλκινο σφραγιτικό δαχτυλίδι με έγγλυφη παράσταση όρθιας γυναίκας μορφής, η οποία φοράει μακρύ χιτώνα με φαρδιές χειρίδες. Έχει προτεταμένα τα χέρια και κρατά δύο δάδες. Πιθανότατα απεικονίζεται μία θεότητα (η θεά Δήμητρα) ή ιέρεια. 4^{ος} αι. π.Χ.

Bronze seal ring with engraved scene of an upright female figure wearing a long chiton with wide sleeves. Her hands are outstretched and she holds two torches. In all likelihood, it depicts a goddess (perhaps Demeter) or a priestess. Dates to the 4th century BC.

Ο οικισμός που αποκαλύφθηκε στον χώρο του Αμαξοστασίου της Πυλαίας, στο κέντρο ελέγχου του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης, αποτελεί ένα μοναδικό δείγμα προκασάνδρειου οικισμού στην περιφέρεια της πόλης που δημιουργήθηκε στις αρχές του 4^{ου} αι. π.Χ. και στον οποίο ανήκει το πλούσιο νεκροταφείο που ανασκάφηκε παλιότερα στην ευρύτερη περιοχή του Νοσοκομείου «Άγιος Παύλος». Τα ευρήματα του νεκροταφείου έδειχναν μια μεγάλη ανάπτυξη που προφανώς σχετίζεται με μια πλούσια και ευημερούσα κοινωνία, όπως άλλωστε φάνηκε και από τα ευρήματα της ανασκαφής του Μετρό.

Αναπτύσσεται σε ένα φυσικό χαμηλό λόφο, σε υψόμετρο 65 μ. από τη στάση της θάλασσας και σε απόσταση 3 περίπου χιλιομέτρων από αυτήν. Σχεδιάστηκε με το ιπποδάμειο πολεοδομικό σύστημα και ερευνήθηκαν πλήρως 31 στρέμματα. Η πρωτοποριακή αυτή πολεοδόμηση συνδυάζεται με τις φιλοσοφικές ιδέες και τις αρχές που θα έπρεπε να διέπουν τη δημιουργία των πόλεων, γνωστή από τις μεγάλες πόλεις της Μακεδονίας, Όλυνθο και Πέλλα.

Ο πολεοδομικός ιστός του πολισματος στηρίζεται σε κάθετα τεμνόμενους δρόμους που σχηματίζουν οικοδομικά τετράγωνα. Εντοπίστηκαν δύο δρόμοι στον άξονα Β>Ν, με τον καλύτερα διατηρημένο σε μήκος 180 μ., οι οποίοι τέμνονταν κάθετα από τέσσερις δρόμους στον άξονα Α>Δ, πλάτους περίπου 5,40 μ. Για τη διάστρωσή τους χρησιμοποιήθηκαν μικρές πέτρες, θραύσματα κεραμίδων, σιδηροσκουριές και όστρεα, ενώ βρέθηκαν επίσης και υλικά απόρριψης από τη χρήση του οικισμού και την καταστροφή του, όπως σκεύη καθημερινής χρήσης, μελαμβαφή και ερυθρόμορφα αγγεία, εργαλεία λίθινα και πήλινα, καθώς επίσης και πλήθος νομισμάτων.

Οι δρόμοι αυτοί οριοθετούν δώδεκα οικοδομικά τετράγωνα, με κατοικίες και εμπορικά καταστήματα, ορθογώνιας κάτοψης, στις οποίες συνολικά ερευνήθηκαν 65 χώροι, κυρίως στεγασμένοι αλλά και άλλοι υπαίθριοι ή ημιυπαίθριοι. Τα δωμάτια, ποικίλων διαστάσεων, συνενώνονται σε μεγάλα ή μικρότερα κτηριακά συγκροτήματα, ίσως τέσσερα σε κάθε τετράγωνο, που χωρίζονται με μεσότοιχους. Οι τοίχοι ήταν κτισμένοι με ακατέργαστους λίθους και πηλοκονία ως συνδετικό υλικό και ωμές πλίνθους στην ανωδομή. Τα δάπεδα των χώρων ήταν κατασκευασμένα από πατημένο πηλόχωμα, ενώ οι αυλές ήταν λιθόστρωτες. Χώροι για την προετοιμασία της τροφής, κουζίνες, με μικρούς αεριζόμενους χώρους για την απομάκρυνση του καπνού κατά τη διαδικασία του μαγειρέματος, αλλά και τη θέρμανση των κατοικιών, αναγνωρίστηκαν στις περισσότερες κατοικίες. Οι προσβάσεις στα κτήρια επιτυχανόταν, συχνά μέσω ενός διαδρόμου, με θυραία ανοίγματα και πλακόστρωτα κατώφλια.

Η παρουσία κεραμικών κλιβάνων, αποθηκευτικών λάκκων, πηγαδιών, όπως επίσης και η μεγάλη συγκέντρωση οστρέων, από τα οποία οι κάτοικοι περισυνέλεξαν την πολύτιμη πορφύρα, την ανεξίτηλη δηλαδή βαφή των υφασμάτων, μαρτυρούν μια έντονη βιοτεχνική παραγωγή και ως εκ τούτου μια οικονομική ευμάρεια των κατοίκων, όπως αποτυπώνεται και από τα πολυάριθμα κινητά ευρήματα εκλεπτυσμένης αισθητικής και υψηλής ποιότητας και την πληθώρα των νομισμάτων, είτε πρόκειται για βασιλικές κοπές είτε για κοπές πόλεων. Η ενασχόληση με το εμπόριο, το ψάρεμα και την υφαντική είναι μερικές ακόμη από τις επαγγελματικές δραστηριότητες της ευημερούσας κοινωνίας του οικισμού μας.

Εξαιρετικής σημασίας ήταν η αποκάλυψη ενός ισχυρού τοίχου στο νοτιοδυτικό όριο της ανασκαμμένης έκτασης, ο οποίος παρακολουθούσε πιθανόν το περίγραμμα της πόλης στο τμήμα αυτό και αποτελούσε το δυτικό όριο, ακολουθώντας τις κλίσεις του φυσικού αναγλύφου. Είναι πιθανόν να έχει αναλημματικό χαρακτήρα ή να χρησιμοποιήθηκε για τη διευθέτηση των υδάτων. Είναι, ωστόσο, βέβαιο ότι αποτελεί το όριο του οικισμού στο τμήμα αυτό.

Μερικά μέτρα ανατολικότερα εντοπίστηκε υπόγεια λαξευτή κατασκευή με θολωτή οροφή, επάνω από την οποία υπήρχε λιθοσωρός, ο οποίος και σφράγιζε το εσωτερικό της. Η πρόσβαση εξασφαλιζόταν με κλίμακα, στο πέρας της οποίας διαμορφωνόταν κόγχη. Το σύνολο των ευρημάτων της λαξευτής κατασκευής, σε συνδυασμό με τα εργαστηριακά κατάλοιπα για την ύφανση, την επεξεργασία πορφύρας και τη βαφή υφασμάτων, οδηγούν με σχετική ασφάλεια στην ταύτισή του με ιερό, αφιερωμένο στην Αθηνά Εργάνη.

Η κατοίκηση του οικισμού φαίνεται να διακόπτεται στα τέλη του 4^{ου} αι. π.Χ., όχι με βίαιο τρόπο, διατηρώντας ίσως κάποιες μικρές πληθυσμιακές ομάδες, όχι τόσο παραγωγικές, γεγονός που θα μπορούσε να συνδεθεί με την ίδρυση της Θεσσαλονίκης. Σύμφωνα με τον Στράβωνα, η Θεσσαλονίκη ιδρύθηκε από τον Κάσσανδρο το 315 π.Χ. με τον συνοικισμό 26 πολισμάτων, τα οποία υπήρχαν στην περιοχή της Κρουσίδας και του Θερμαίου κόλπου και έλαβε το όνομά της από τη γυναίκα του, Θεσσαλονίκη, αδελφή του Μεγάλου Αλεξάνδρου. Το ενδεχόμενο να ταυτισθεί ο οικισμός μας με ένα από τα πολισμάτα αυτά και ειδικότερα με τη χώρα των Παραίπων, όπως αναφέρεται στο κείμενο μιας επιγραφής του 4^{ου} αιώνα π.Χ. και εκτίθεται στο Αρχαιολογικό Μουσείο Θεσσαλονίκης, αποτελεί μια σοβαρή υπόθεση εργασίας, η οποία χρήζει περαιτέρω διερεύνησης.

Ωστόσο, η νεότερη χρήση της περιοχής, τόσο κατά τον Α΄ παγκόσμιο πόλεμο με τη δημιουργία ορυγμάτων και προσωρινών στρατιωτικών εγκαταστάσεων, καθώς και οι μεταγενέστερες εξορύξεις πηλού γνωστής κεραμοποιίας, οδήγησαν στη σταδιακή καταστροφή των οικοδομικών καταλοίπων του οικισμού και στην αποσπασματική διατήρησή τους.



PYLEA DEPOT. THE 4th CENTURY BC TOWNSHIP

The settlement that came to light at the site of the Pylea Depot, the control centre for the Thessaloniki Metro, is a rare example of a pre-Cassandrian township on the outskirts of the city. Established in the early 4th century BC, it was the parent town of the rich necropolis that had already been excavated in the general area of the Aghios Pavlos Hospital, the finds from which spoke of a considerable development, obviously associated with a wealthy and thriving society, as was indeed borne out by the finds from the excavation for the Metro.

Situated on a low, natural hill roughly 3 km from the coast, at an altitude of 65 m above sea level, the town was built to a Hippodamian grid plan and has been thoroughly excavated over an area of 3.1 hectares. This sophisticated layout is associated with the philosophical ideas and principles governing town planning familiar from the great Macedonian cities of Olynthus and Pella.

The urban fabric of this township is based on a grid of intersecting streets, forming rectangular blocks. Two north-south roads have been traced, one –the better preserved– over a distance of 180 metres; these are intersected at right angles by four cross streets, running east-west, with a width of approximately 5.40 metres. They were paved with small stones, broken roof tile, iron slag and mollusc shells; other household waste and destruction material found included pots and tableware, black-figure and red-figure pottery, stone and clay tools, and many coins.

These streets defined twelve building blocks, with shops and houses laid out in neat rectangles. In them, a total of 65 separate rooms were examined, including some open or semi-open spaces.

The rooms, of various sizes, formed parts of larger or smaller buildings, perhaps four to a block, separated by partition walls. The walls were of rough stone and clay mortar, with raw brick in the superstructure. The floors were of beaten clay and the courtyards paved with stone. Most of the houses had separate areas for food preparation, with small ventilated spaces to carry off the smoke from cooking fires and heating systems. In many cases the buildings were entered through doorways with paved thresholds opening off a passage.

The presence of pottery kilns, storage pits and wells, and the large concentration of shells from the molluscs that yielded the precious indelible purple dye, speak of substantial industrial production and thus of a prosperous population; this is further illustrated by the aesthetic sophistication, high quality and sheer quantity of the portable finds and the abundance of coins of both royal and civic mintage. Trade, fishing and weaving were just some of the economic activities in which the flourishing society of this town engaged.

One discovery of exceptional importance is that of a strong wall on the southwest edge of the excavated area, which probably marked the perimeter of the township here, following the natural relief of the ground. It may have been a retaining wall, or part of a water channelling system, but certainly formed the western boundary of the township in this area.

A little distance to the east excavation revealed an underground chamber hewn from the bedrock, with a vaulted ceiling surmounted by a cairn, which sealed the interior. Access to this chamber was provided by a flight of steps, ending in a semicircular niche. The finds from this chamber, together with the residual workshop traces of weaving, dye-processing and cloth dyeing, make it fairly certain that this was a sanctuary dedicated to Athena Ergane, the patroness of crafts, especially weaving.

The town seems to have been largely abandoned, but peacefully, towards the end of the 4th century BC, possibly leaving behind a much diminished and far less productive population. This may well be connected with the founding of Thessaloniki, which, as Strabo tells us, was founded by Cassander in 315 BC from the populations of 26 towns in the area of Krousida and the Thermaic Gulf and given the name of his wife, Thessaloniki, who was the sister of Alexander the Great. The possibility that our township was one of these, and more specifically the place called Paraipia

mentioned in the text of a 4th – century BC inscription now in the Archaeological Museum of Thessaloniki, is a serious working hypothesis that merits further investigation.

The subsequent use of the area, however, culminating in the military encampments and trenches of WWI and afterwards the clay pits of a brick factory, led to the gradual destruction and fragmentary survival of the structural remains of the settlement.



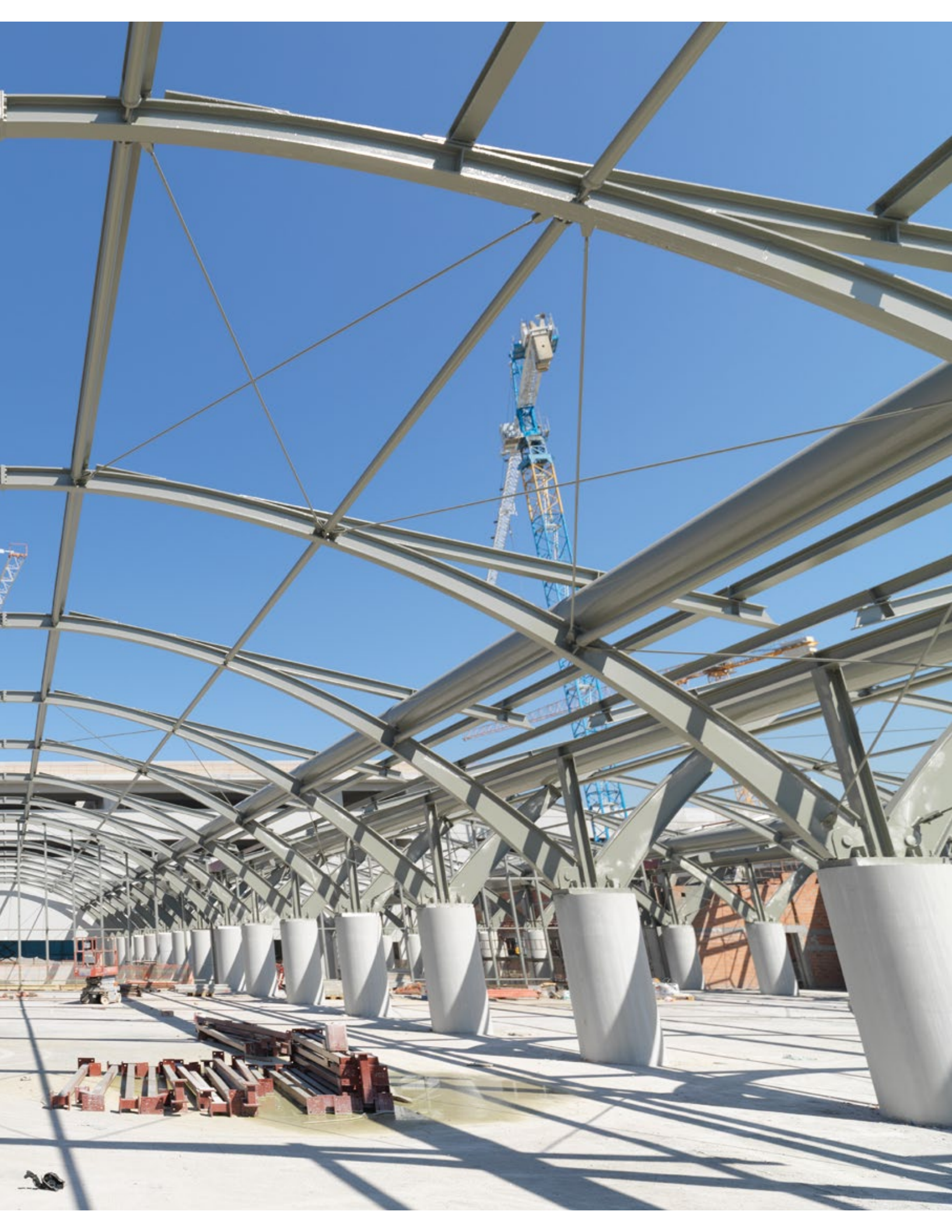
Αραξοστάσιο
Depot





Αμαξοστάσιο
Depot





Αμαξοστάσιο
Depot







Αμαξοστάσιο
Depot





Αμαξοστάσιο

Depot

Μικρός νομισματικός θησαυρός με χρυσά και ασημένια νομίσματα κοπής Φιλίππου Β' και Αλεξάνδρου Γ' (359–323 π.Χ.). Προσπάθεια διαφύλαξης και αποταμίευσης των λιγοστών, αλλά εξαιρετικά πολύτιμων και σπάνιων νομισμάτων, ενός ανθρώπου που δεν πρόλαβε να τα αξιοποιήσει, καθώς ξεχάστηκαν θαμμένα μέσα στο σπίτι του, όταν αναγκάστηκε να μετακομίσει στη νέα μεγάλη πόλη που θα μεγαλουργούσε στους μετέπειτα αιώνες, τη Θεσσαλονίκη Φιλίππου Βασιλίσσα.

Small coin hoard with gold and silver coins minted under Philip II and Alexander III (359–323 BC). An endeavour by one individual to safeguard and store away a few exceptionally precious, yet rare, coins. He never managed to make use of them since they were forgotten hidden in his home when he was forced to move to the new large city Thessaloniki, Philip's Queen, which would achieve great things in the centuries to come.





(άνω)

Ερυθρόμορφος ασκός, αγγείο για αρωματικά έλαια, με παράσταση λαγών. Οι λαγοί, αντωπά τοποθετημένοι, αποδίδονται σε έντονη κίνηση προς τα δεξιά. 320–330 π.Χ.

(top)

Red-figure askos, a vessel for perfume oils, depicting hares. The hares facing each other are shown as if racing to the right. 320–330 BC.

(δεξιά, άνω)

Θραύσμα από το πόμα αττικής ερυθρόμορφης λεκανίδας. Απεικονίζεται σκηνή γαμήλιας τελετής, η οποία συνδέεται με την προσφορά δώρων στη νύφη και τον γαμπρό, τα «Επαύλια» που τελούνταν την πρώτη ή τη δεύτερη μέρα του γάμου. Η γυναικεία μορφή αποδίδεται με κίνηση προς τα δεξιά, με το κεφάλι στραμμένο προς την αντίθετη κατεύθυνση, φοράει πέπλο και στο κεφάλι φέρει σάκκο. Στα χέρια κρατά αγγεία και πλουμιστά κρέμονται υφάσματα. 370–360 π.Χ.

(right, top)

Sherd of the top of an attic red-figure lekanis. The scene depicts a wedding ceremony associated with gifts being offered to the bride and groom, namely the Epaulia that took place on the first or second day of the wedding. The female figure is portrayed as moving to the right, her head turned in the opposite direction, and wears a peplos and has a bag on her head. She holds vessels and ornamented fabrics are seen hanging. 370–360 BC.

(δεξιά, κάτω)

Μολύβδινο σταθμίο με ανάγλυφη παράσταση «Παναθηναϊκού αμφορέα» στην κύρια όψη. Διακρίνονται δύο εγχάρακτα γράμματα, Μ και Α, τα οποία δηλώνουν το βάρος του, το οποίο αντιστοιχεί σε μία μνα, δηλαδή 4,33 γρμ. 4^{ος} αι. π.Χ.

(right, bottom)

Lead weight with "Panathenaic amphora" in relief on the front. Two engraved letters (M and A) can be made out, indicating its weight, which is one mna or 4.33 gr. 4th century BC.





ΣΤΑΘΜΟΣ ΦΛΕΜΙΝΓΚ ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ ΡΩΜΑΪΚΩΝ ΧΡΟΝΩΝ

Χρυσό δαχτυλίδι με ημιπολύτιμο λίθο στην σφενδόνη, στον οποίο αποδίδεται ανάγλυφα κεφαλή Μέδουσας. Είναι πιθανόν να είχε αποτροπαϊκή χρήση και να λειτουργούσε ως φυλαχτό.
3^{ος} – 4^{ος} αι. μ.Χ.

*Gold ring with semi-precious stone in the bezel which portrays Medusa's head in relief. Most likely it served as an amulet to ward off evil,
3rd – 4th century BC.*

Αφήνοντας πίσω μας την πόλη των «Παραιπίων», προσεγγίζουμε την αρχαία Θεσσαλονίκη με την είσοδό μας στο ανατολικό της νεκροταφείο. Προηγουμένως όμως, η ανασκαφική έρευνα στον σταθμό Φλέμινγκ αποκάλυψε το νεκροταφείο ενός ρωμαϊκού οικισμού στην ευρύτερη περιοχή της αρχαίας Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για ένα περιορισμένο σε έκταση, αλλά πυκνό σε διάταξη νεκροταφείο, η διάρκεια του οποίου καλύπτει δύο περίπου αιώνες, μεταξύ του 2^{ου} και 4^{ου} αιώνα μ.Χ. Ο ρωμαϊκός αυτός οικισμός δεν έχει εντοπισθεί μέχρι σήμερα, αλλά θα πρέπει να αναζητηθεί σε σχετικά κοντινή απόσταση από την αρχαία πόλη της Θεσσαλονίκης.

Εντοπίστηκαν και ερευνήθηκαν συνολικά 113 τάφοι, διαφόρων τύπων, οι οποίοι ήταν κτερισμένοι με ένα πλήθος κινητών ευρημάτων που απηχούν την καθημερινή ζωή και τα ταφικά έθιμα της κοινότητας του άγνωστου έως τώρα οικισμού. Νομίσματα για την πληρωμή των πορθμείων στο πέρασμα του Αχέροντα, πήλινα και γυάλινα αγγεία, χρυσά, χάλκινα και οστέινα κοσμήματα που αντικατοπτρίζουν τη χλιδή και τον πλούτο των εγκοσμίων, ήταν μερικά από τα αντικείμενα που συντρόφευαν τους νεκρούς στο μακρινό τους ταξίδι για την αιωνιότητα.

FLEMING STATION. ROMAN CEMETERY

Leaving the town of 'Paraipia' behind us, we approach ancient Thessaloniki through its eastern cemetery. First, however, we come to the cemetery of a Roman settlement outside the ancient city, which was revealed by the excavations for the Fleming Station. This was a small but compactly laid out cemetery that remained in use for a period of roughly two hundred years, between the 2nd and the 4th centuries of our era. The Roman settlement to which it belonged has not yet been located, but must have been fairly near ancient Thessaloniki.

The 113 graves of different types that were found and studied contained a wealth of grave gifts reflecting the everyday life and burial customs of the people who lived in this as yet undiscovered settlement. Among the goods accompanying the deceased on their long journey into eternity were coins for paying the ferryman who would carry them across the Acheron, glass and pottery vessels, and gold, bronze and bone jewellery exemplifying the riches and luxury of this world.



UB 1/2-3



Χρυσά κοσμήματα που κοσμούσαν τις κομψές κυρίες του νέου ρωμαϊκού οικισμού, το νεκροταφείο του οποίου αποκαλύφθηκε κατά τις σωστικές ανασκαφές στο πλαίσιο της κατασκευής του Μετρό στον σταθμό Φλέμινγκ. Η ποικιλία των σχεδίων και των υλικών αντικατοπτρίζουν την κομψότητα και την υψηλή τεχνογνωσία της εποχής του.

Gold jewellery which adorned elegant ladies from the new Roman settlement. Its necropolis was discovered during rescue excavations at Fleming Station as part of the Metro construction works. The diversity of designs and materials used reflects the elegance and craftsmanship of the age.







ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΙΝΤΡΙΒΑΝΙ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΡΟΧΙΟΓΡΑΜΜΩΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ

Αφήνοντας την υπαίθρο χώρα της αρχαίας Θεσσαλονίκης εισερχόμαστε στην περιοχή του ανατολικού νεκροταφείου της πόλης, συναντώντας τη Διασταύρωση Τροχιογραμμών (Crossover) και τον σταθμό Σιντριβάνι του υπό κατασκευήν Μετρό της σύγχρονης πόλης.

Η αρχαιολογική έρευνα, στις συγκεκριμένες θέσεις του έργου, αποκάλυψε πληθώρα και ποικιλία ταφικών κατασκευών, οι οποίες φτάνουν τις 1.042 στο Crossover και τις 1.974 στον σταθμό, σε μεγάλη πυκνότητα και αλληλοεπικάλυψη, γεγονός που υπαγορεύθηκε από την έντονη γεωμορφολογία της περιοχής, λόγω της παρούσας πολλών χειμάρρων.

Οι χώροι ταφής των νεκρών απλώνονταν έξω από τα τείχη της πόλης, σε άμεση σχέση με τους οδικούς άξονες που ξεκινούσαν από τις αντίστοιχες πύλες και σύμφωνα πάντα με τους απαράβατους κανόνες, οι οποίοι όριζαν και την ταφική πρακτική στις ελληνικές πόλεις.

Η χρήση του νεκροταφείου καλύπτει μία μακρά περίοδο, από τα τέλη του 4^{ου} αι. π.Χ. έως και την ύστερη αρχαιότητα, παρέχοντας πολλά και σημαντικά στοιχεία για την έκταση της πόλης, το μέγεθος του πληθυσμού, την κοινωνική και οικονομική κατάστασή του, τις εμπορικές και πολιτιστικές σχέσεις με άλλες περιοχές και τα ταφικά του έθιμα.

Στους ελληνιστικούς χρόνους η πλειονότητα των τάφων ανήκει στον τύπο του απλού λακκοειδούς δίχως κάλυψη, με τα τοιχώματα επιχρισμένα με υπόλευκο κονίαμα ή με επίστρωση πηλού, βαθύνσεις για την υποδοχή των υποστυλωμάτων της νεκρικής κλίνης. Σημαντικά λιγότεροι είναι οι κεραμοσκεπείς, οι κιβωτιόσχημοι και οι λακκοειδείς με σχιστολιθική κάλυψη. Δεν λείπουν και οι εγχυτρισμοί με παιδικές ταφές και καύσεις, ενώ σημαντικές ήταν και οι λίθινες θήκες.

Στη ρωμαϊκή φάση η τυπολογία των τάφων ποικίλει, με επικρατέστερους τους κεραμοσκεπείς, απλούς ή καλυβίτες, λακκοειδείς και κιβωτιόσχημους, λιθόκτιστους ή πλινθόκτιστους με ορθομαρμάρωση ή επίχρισμα στα τοιχώματα, με μαρμάρινες ή πλίνθινες πλάκες στο δάπεδο, με τη χρήση ή μη προσκέφαλου. Επίσης, εντοπίστηκαν εγχυτρισμοί, για ταφές μικρών παιδιών ή καύσεις παιδιών και ενηλίκων, ανακομιδές και καμαροσκεπείς, απλοί ή δίδυμοι, που ανήκουν στον ορθογώνιο πλινθόκτιστο ή λιθόκτιστο τύπο, με οριζόντια είσοδο και κάλυψη με σχιστολιθική πλάκα, οι οποίοι εμφανίζονται αρχικά στον 4^ο αι. μ.Χ. και συνεχίζουν και μεταγενέστερα.

Ιδιαίτερη κατηγορία πολυτελών ταφών αποτελούν αυτές σε μαρμάρινες λάρνακες. Είναι μονολιθικές μικρού μεγέθους λάρνακες, φέρουν αετωματική επίστεψη, ανάγλυφη διακόσμηση με γιρλάντες από άνθη και καρπούς στις πλευρές, ενώ στις δύο από

Σταθμός Σιντριβάνι – Έκθεση
Sintrivani Station – EXPO



αυτές οι γωνίες κοσμούνται με ανάγλυφες κεφαλές κριαριών και στις άλλες με ανάγλυφα βούκρانا.

Η συνεχής μάχη του ανθρώπου με τον θάνατο και η συμπλήρωση με αυτόν, προκειμένου να αντιμετωπίσει την απώλεια των αγαπημένων του, διαμόρφωσε μια βαθειά πίστη ότι η ζωή συνεχίζεται και πέρα από αυτόν τον κόσμο, δοξασία που απαιτούσε τη συνόδεα αντικειμένων, αγαπημένων και αναγκαίων, στην καθημερινή του ζωή. Έτσι οι τάφοι, τόσο στην ελληνιστική όσο και στη ρωμαϊκή εποχή, περιείχαν προσωπικά αντικείμενα του νεκρού που εξέφραζαν τις αντιλήψεις των ζώντων και συχνά τη δική τους ανάγκη, μέσω των ταφικών κατασκευών και των κτερισμάτων, να δηλώσουν τη δική τους πραγματική ή επιθυμητή κοινωνική ταυτότητα.

Οι τάφοι των ελληνιστικών χρόνων στο σύνολό τους ήταν κτερισμένοι με χαρακτηριστικά για την εποχή αντικείμενα, πήλινα αγγεία, λυχνάρια, πήλινα ειδώλια, αστραγάλους, όστρεα, νομίσματα, χάντρες, χρυσά και αργυρά κοσμήματα και χρυσά στεφάνια σε κάποιες περιπτώσεις, ιδιαίτερα ευκατάστατων πληθυσμών.

Στη ρωμαϊκή εποχή τους νεκρούς συνόδευαν τα προσωπικά τους αντικείμενα και αντικείμενα καθημερινής χρήσης, όπως πήλινα και γυάλινα αγγεία, νομίσματα ασημένια και χάλκινα, χρυσές δανάκες, οβολοί, για το μεταθανάτιο ταξίδι, ειδώλια και πλούσια κοσμήματα, κ.λ.π.

Στη νότια είσοδο του σταθμού, στην τελευταία φάση της ανασκαφικής έρευνας, εντοπίστηκε και ερευνήθηκε ένα ιδιαίτερο ταφικό οικοδόμημα μνημειακών διαστάσεων. Αποτελείται από δύο χώρους, έναν επιμήκη διάδρομο και ένα ορθογώνιο θάλαμο. Η στέγη του δεν διατηρήθηκε. Η ΒΑ πλευρά του έχει καταστραφεί από ζεύγος καμαροσκεπών τάφων. Ο διάδρομος ήταν στεγασμένος με καμάρα και στην είσοδό του εντοπίστηκαν επτά αναβαθμοί. Στο σημείο όπου ο προθάλαμος ενώνεται με τον θάλαμο εντοπίζεται μαρμάρινο κατώφλι και δύο μαρμάρινες παραστάδες. Η εσωτερική επιφάνεια των τοικωμάτων είναι επιχρισμένη με καλής ποιότητας υπόλευκο κονίαμα. Στους τοίχους του διαμορφώνονται κόγχες, τρεις σε κάθε πλευρά, ενώ μία, μεγαλύτερων διαστάσεων, στην ανατολική του. Το δάπεδο κοσμεύεται από μαρμαροθέτημα με λευκές και μαύρες ψηφίδες, ακανόνιστου σχήματος, με μοτίβο εξάφυλλου λευκού ρόδακα σε ορθογώνιο μελανό πλαίσιο στο κέντρο του θαλάμου.

Στο εσωτερικό του θαλάμου, εκατέρωθεν της εισόδου εντοπίστηκαν δύο κτιστοί τάφοι. Οι νεκροί ήταν κτερισμένοι με ζεύγος χρυσών ενωτίων, χάλκινο κρίκο, οστέινη περόνη, γυάλινη ψήφο, χρυσές δανάκες. Το μνημείο ανάγεται στον 1^ο αι. μ.Χ., με χρήση και στον 2^ο αι. μ.Χ., ενώ βεβαιώνεται η καταστροφή του στον 4^ο αι. μ.Χ. από τους διδύμους καμαροσκεπείς τάφους.

SINTRIVANI STATION AND CROSSOVER POINT. EASTERN CEMETERY

Moving in from the countryside towards ancient Thessaloniki, we come to the area of its Eastern Cemetery and the Metro's Crossover point and Sintrivani Station.

Archaeological excavation at these sites has revealed a great wealth and variety of burial structures, 1,042 at the Crossover and 1,974 at the Station, densely packed together and overlapping and overlying one another, an inevitable result of the complicated geomorphology of the area, with its multitude of torrent-beds.

The burial grounds were situated outside the city walls, along the roads leading away from the gates and always in accordance with the inviolable rules governing burial practice in Greek cities.

The cemetery was used over a very long period of time, from the late 4th century BC to the end of Late Antiquity, and thus provides much important information about the size of the city and its population, its social and economic make-up, its commercial and cultural relations with other regions, and its burial customs.

Most of the graves from the Hellenistic period are simple unroofed pit-graves, their walls finished with a whitish plaster or with clay, and with sockets for the supports upon which the bier rested. There are also some tile-graves, cist-graves and slate-covered pit-graves, as well as vessel-burials for children and cremated remains, and a considerable number of stone cists.

In the Roman era there is more variety of grave type, the commonest being tile-graves, simple or tile-covered, pit-graves and cist-graves, built of stone or brick, their walls faced with marble or plastered, the floors paved with marble or brick slabs, and with or without a headboard. There are also vessel-burials for infants or cremated remains of children and adults, ossuaries, and vaulted graves, single and double, worked in opus isodomum stone or brick masonry, with a horizontal entrance and a slate slab for a roof, a type that first began to appear in the 4th century AD.

A special and more costly category of tomb is the small sarcophagus hewn from a single piece of marble, with gabled lid and sides decorated with carved garlands of flowers and fruit. In two cases the corners are ornamented with carved rams' heads, and in the others with sculpted bucranes.

Man's never-ending battle with death, and acceptance of it in order to deal with the loss of loved ones, shaped a deep faith

Σταθμός Σιντριβάνι – Έκθεση

Sintrivani Station – EXPO



that life continues beyond this world. This meant that the dead had to be equipped with the things that were necessary or special to them in this life. The graves, both in the Hellenistic and in the Roman period, were thus furnished with items belonging to the deceased, which expressed the perceptions of the living and often their own need to declare, through the monument and the grave goods, their own real or desired social identity.

All the Hellenistic graves are furnished with goods characteristic of the period: pottery vessels, lamps, figurines, ankle-bones, shells, coins, beads, gold and silver jewellery, and, in a few cases of particularly wealthy populations, gold wreaths.

In the Roman era the dead were accompanied by their personal belongings and everyday items, such as pottery and glass vessels, silver and bronze coins, gold funerary coins, coins for the ferryman who would carry them on their last journey, figurines, lavish jewellery, etc.

At the south entrance to the Station, during the last phase of the dig, the archaeologists found and studied an unusual funerary

structure of monumental dimensions. It has two parts, a corridor and a square chamber, minus its roof. The northwest side had been destroyed by a pair of vaulted graves. The corridor is vaulted, with seven steps at the entrance. At the point where it meets the chamber there is a marble threshold and two marble pilasters. The inner surface of the walls is stuccoed with a fine-quality off-white plaster. Worked into the walls are niches, three on each side and a single larger one at the east end. The marble floor is decorated with opus sectile work in black and white, with pieces of irregular shape and, in the centre of the chamber, a white six-petalled rosette within a square black frame.

Inside the chamber are two masonry tombs, one on either side of the doorway. The grave gifts included a pair of gold earrings, a bronze hoop, a bone pin, a glass cube and some gold funerary coins. The monument dates from the 1st century AD, was certainly still in use in the 2nd, and was destroyed in the 4th century by the pair of vaulted graves.



Σταθμός Σιντριβάνι – Έκθεση
Sintrivani Station – EXPO





Σήραγγα
Tunnel











Τέσσερα χρυσά στεφάνια βελανιδιάς, του 3^{ου} αι. π.Χ., προσφέρθηκαν στον νεκρό άντρα για να δηλώσουν την κοινωνική του θέση, ως σύμβολα δύναμης και εξουσίας.

Four gold oak wreathes, symbols of strength and power, from the 3rd century BC, offered to a dead man, reflecting his social status.



Χρυσό στεφάνι αγριελιάς με περίτεχνο δέσιμο, το οποίο διαμορφώνει «ηράκλειον άμμα», κοσμούσε το κεφάλι της νεκρής κυρίας. 3^{ος} αι. π.Χ.

Gold wild olive wreath with a delicate clasp, which adorned the head of a dead lady. Dates to the 3rd century BC.



Χρυσά σκουλαρίκια (ενώτια) με ένθετα κεφαλάκια μορφών νέγρων, μίας γυναίκας και ενός άνδρα, από ημιπολύτιμους λίθους. Η απεικόνιση των συγκεκριμένων μορφών αντικατοπτρίζει την πληθυσμιακή ποικιλία της Θεσσαλονίκης και τις επαφές με τον τότε γνωστό κόσμο, καθώς συγκέντρωνε σημαντικό αριθμό εμπόρων και ταξιδευτών. 3^{ος} αι. π.Χ.

Gold earrings with inset heads in the form of an African man and an African woman, made of semi-precious stones. The depiction of these specific figures reveals just how diverse Thessaloniki's population was and its contacts with the known world at that time, since the city attracted a large number of merchants and travellers. Dates to the 3rd century BC.







Χρυσά σκουλαρίκια με ένθετα κεφαλάρια λύκων από ημιπολύτιμους λίθους, δείγμα υψηλής μικροτεχνίας και γλυπτικής. Πιθανότατα προέρχονται από το ίδιο εργαστήριο και τον ίδιο καλλιτέχνη, με αυτά των νέγκρικων μορφών. 3^{ος} αι. π.Χ.

Gold earrings with inset heads of wolves made of semi-precious stones, samples of the exquisite miniature work and sculpting. In all likelihood, they come from the same workshop and same artist as the African figures. Dates to the 3rd century BC.

Τέσσερα χρυσά στεφάνια ελιάς,
και πήλινα αγγεία συνοδεύουν τη
νεκρή στο μεταθανάτιο ταξίδι της,
δηλώνοντας την οικονομική και
κοινωνική της θέση στην ελληνιστική
Θεσσαλονίκη. 3^{ος} αι. π.Χ.

*Four gold olive wreathes and
terracotta vessels accompanied
the dead woman on her journey into
the afterlife, revealing her economic
and social standing in Hellenistic
Thessaloniki. Dates to the 3rd
century BC.*





Πήλινο ειδώλιο γυναικείας μορφής, η οποία φορά μακρύ χιτώνα λευκού χρώματος με πλούσιες πτυχώσεις. Επιμελημένη κόμμωση και μαντήλι κοσμούν το κεφάλι της. Χαρακτηριστικό δείγμα κοροπλαστικής του 3^{ου} – 2^{ου} αι. π.Χ.

Terracotta figurine of a female figure wearing a long white chiton with ample folds. Her head is adorned with a sophisticated hairstyle and scarf. A characteristic example of the terracottas statue from the 3rd – 2nd century BC.



Πήλινο ειδώλιο όρθιας γυναικείας μορφής με μακρύ χιτώνα και ιμάτιο, ριγμένο στον αριστερό ώμο να καλύπτει όλο το σώμα. Φοράει στεφάνι με καρπούς και κισσόφυλλα και κομψά σκουλαρίκια. 3^{ος} – 2^{ος} αι. π.Χ.

Terracotta figurine of a standing female figure with long chiton and himation, thrown over her left shoulder and covering the entire body. She wears a wreath of fruit and ivy leaves and elegant earrings. Dates to the 3rd – 2nd century BC.





Πήλινα ειδώλια καθιστών γυναικείων μορφών, στον τύπο της πλαγύνας, αγαπημένο παιχνίδι των μικρών κοριτσιών. Εικονίζονται γυμνές, με ενωμένα σκέλη, δίχως χέρια. Φέρουν επίθετο κυκλικό κόσμημα στο στήθος. Τα μαλλιά τραβηγμένα πίσω σχηματίζουν πάνω από το μέτωπο κόμμωση που παραπέμπει σε κώνο. Στα αυτιά φορούν σκουλαρίκια. Τα μαλλιά είναι καστανά και σώζουν ίχνη ρόδινου χρώματος στο υπόλοιπο σώμα. 1^{ος} α. π.Χ. – 1^{ος} α. μ.Χ.

Terracotta figurines of seated female figures, in the Doll Style. These were beloved toys among young girls. They are presented naked, with joined limbs but without any hands. There is an affixed circular decoration on the chest. Above the forehead, the hair, tied back creates the hairstyle. Earrings adorn the ears. The hair is brown and traces of pink paint on the rest of the body have survived. They date from the 1st century BC – 1st century AD.



Πήλινα αγγεία, μία πυξίδα με διακόσμηση τύπου «δυτικής κλιτύος», η κοσμηματοθήκη της νεκρής, καθώς και δύο μυροδοχεία με το πολύτιμο άρωμα που φορούσε στην καθημερινότητά της, προσφέρθηκαν ως δώρα για να την συντροφεύσουν στην αιώνια ζωή. Β' μισό 3^{ου} – 2^{ου} αι. π.Χ.

Terracotta vessels, a pyxis featuring a "West Slope" design, used as a jewel case for the deceased lady, and two small perfume vessels with the precious aroma she wore in her day-to-day life, offered up as gifts to accompany her in eternal life. They date from the 3rd – 2nd century BC.



Πήλινη πυξίδα με διακόσμηση τύπου «δυτικής κλιτύος» με όστρεο (κοχύλι), για κόσμημα. Πολλές φορές χρησιμοποιούσαν όστρεα ή πέτρες για να φτιάξουν περίτεχνα κοσμήματα, με απλά και φτηνά υλικά που προ-έρχονταν από τη φύση. 3^{ος} αι. π.Χ.

A terracotta pyxis featuring a "West Slope" design with a shell. Shells or stones were often used to make intricate jewellery from cheap, simple materials that could be found in nature. Dates to the 3rd century BC.



(άνω)

Χρυσά σκουλαρίκια (ενώτια). Η άνω επιφάνεια τους έχει κυκλικό στέλεχος περιμετρικά του οποίου διαμορφώνεται σπειρομαϊάνδρος. Στο ένα, πάνω στο κυκλικό στέλεχος, στο κέντρο, βρίσκονται δύο μικρά στελέχη τα οποία και συγκρατούσαν ημιπολύτιμο λίθο. Ρωμαϊκοί χρόνοι.

(top)

Gold earrings. The upper surface has a circular stem around the edge, which forms a spiral meandering pattern. On one, in the centre above the circular part are two small pieces which would have held a semi-precious stone. It dates to the Roman period.

(δεξιά)

Χρυσό δαχτυλίδι με πράσινο δακτυλινόλιθο στη σφενδόνη. Το κάτω μέρος του δακτυλίου έχει μορφή κάλυκα. Ρωμαϊκοί χρόνοι.

(right)

Gold ring with precious green stone in the bezel. The lower section of the ring has a calyx shape. It dates to the Roman period.





(άνω)

Δακτυλίδιο από ορυκτό χαλκηδόνιο λίθο. Αποδίδεται φυσιοκρατικά εγχάρακτη μορφή ταύρου, προς τα αριστερά, ο οποίος πατάει στο έδαφος. Πίσω του απεικονίζονται εγχάρακτα κλαδιά δένδρων. 3^{ος} αι. μ.Χ.

(top)

Ring stone made of chalcedony stone. It is attributed to a naturally engraved figure of a bull, to the left, which is standing on the ground. Behind it are depicted incised tree branches, 3rd century AD.

(δεξιά)

Μαρμάρινο αγαλμάτιο της θεάς Άρτεμης. Η θεά, όρθια προσπαθεί να τραβήξει ένα από τα βέλη της φαρέτρας της για να κυνηγήσει. Φοράει κοντό χιτώνα, ιμάτιο και υψηλά υποδήματα. Στην περιτέχνα χτενισμένη κόμη της φέρει διάδημα. 3^{ος} αι. μ.Χ.

(right)

Marble statuette of the goddess Artemis. The goddess stands upright trying to pull one of the arrows from her quiver as she hunts. She wears a short chiton, himation and footwear whose straps extend up the legs. A diadem adorns her intricately combed hair. Dates to the 3rd century AD.



Μαρμάρινη λάρνακα με κάλυψη, για
την τοποθέτηση των οστών του νεκρού.
2^{ος} αι. μ.Χ.

*Marble larnax with lid, in which the
deceased's bones would have been
placed. Dates to the 2nd century AD.*





Μαρμάρινο κεφάλι αλόγου, το οποίο είχε χρησιμοποιηθεί ως «σκαλοπάτι» σε κτιστό καμαροσκεπή τάφο. Τα χαρακτηριστικά αποδίδονται ρεαλιστικά. Αυστηρό το περίγραμμα του προσώπου ενώ η σάρκα, οι μύες και η κόμη αποδίδονται με μεγάλη πλαστικότητα. Πρόσωπο, ωσειδές με έμφαση στο σχήμα του κρανίου. Β' μισό 3^{ου} αι. μ.Χ.

Marble head of a horse, which had been used as a "step" in a vaulted tomb. The features are realistically portrayed. The outline of the face is austere but the flesh, muscles and mane are portrayed with considerable plasticity. Oval face with the shape of the skull emphasised. It dates to the 2nd half of the 3rd century AD.





Γυάλινα μυροδοχεία
ρωμαϊκών χρόνων.

*Roman glass vases
for perfume oils.*





ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΙΝΤΡΙΒΑΝΙ ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΑΚΗ ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΑΙ ΠΡΟΓΕΝΕΣΤΕΡΟ ΛΑΤΡΕΥΤΙΚΟ ΚΤΗΡΙΟ

Στο δυτικό τμήμα του σταθμού, σε μια περιοχή με αραιή διασπορά των τάφων του αρχαίου νεκροταφείου, ανασκάφηκε το ανατολικό και κεντρικό τμήμα μιας τρίκλιτης κοιμητηριακής βασιλικής. Κτίστηκε στη θέση προγενέστερου λατρευτικού κτηρίου του 4^{ου} αι. Εντοπίστηκε μόνο το περίγραμμα του κτηρίου κάτω από τους τοίχους της βασιλικής, σπάραγμα τοιχογραφικού διακόσμου και επάλληλες στρώσεις δαπέδων. Στην οψιμότερη φάση, γύρω στο 400 μ.Χ., χρονολογείται το ψηφιδωτό δάπεδο με ελυσσόμενους βλαστούς κληματίδας, καρπούς και πτηνά ανάμεσα στα φυλλώματα που εκφύονται από άκανθα. Στην όλη σύνθεση, που έχει συμβολικό περιεχόμενο, κεντρική θέση κατέχει το πτηνό Φοίνιξ. Στα ανατολικά του ψηφιδωτού, και κάτω από την κτιστή βάση της Αγίας Τράπεζας της μεταγενέστερης βασιλικής, εντοπίστηκε τάφος του 4^{ου} αι. με δύο σκελετούς. Σύγχρονα με το ψηφιδωτό του Φοίνικα είναι και τα αποσπασματικά σωζόμενα ψηφιδωτά με γεωμετρικά θέματα που εντοπίστηκαν σε άλλα σημεία του κτηρίου. Τέλος, κατά μήκος της νότιας πλευράς του αποκαλύφθηκαν συστάδες καμαροσκεπών τάφων με χρήση έως τον 6^ο αι.

Τον 5^ο αι. τρίκλιτη βασιλική καταλαμβάνει τη θέση του παλαιότερου κτηρίου. Παρουσιάζει ασυμμετρία στην κάτοψή της καθώς το νότιο κλίτος είναι πλατύτερο του αντίστοιχου βόρειου, αφού συμπεριέλαβε προγενέστερους καμαροσκεπείς τάφους. Στη φάση ανέγερσής της η βασιλική φαίνεται να χρησιμοποιεί τα παλαιότερα ψηφιδωτά δάπεδα, ενώ οι τοίχοι καλύπτονται με τοιχογραφίες, από τις οποίες εντοπίστηκαν δύο επάλληλα στρώματα με γραπτή μίμηση ορθομαρμάρωσης και αρχιτεκτονικού διακόσμου. Σε επόμενη φάση το Ιερό Βήμα αποκτά πιόσχημο φράγμα πρεσβυτερίου, υπερυψώνεται και επιστρώνεται με μαρμαροθέτημα (opus sectile), από το οποίο διατηρήθηκαν μόνο τα αποτυπώματα των πλακιδίων επάνω στο υπόστρωμα. Η βασιλική ανακαινίστηκε άλλη μία φορά, όπως προκύπτει από νεότερη επίστρωση δαπέδου και φραγές σε ανοίγματα κυρίως του ανατολικού τοίχου, μετά από καταστροφή στον 7^ο αι. πιθανώς από τις αβαροσλαβικές επιδρομές ή από τους σεισμούς, ενώ πιθανώς παρέμεινε σε χρήση έως τον 8^ο – 9^ο αι.



SINTRIVANI STATION. CEMETERY BASILICA AND EARLIER RELIGIOUS EDIFICE

In a less crowded part of the ancient cemetery, in the area of the west side of the Station, excavation revealed the east and central parts of a three-aisled basilica, which had been erected on the site of an earlier, 4th – century, religious edifice. Only the outline of that building, a fragment of mural decoration and layers of successive floors could be traced beneath the walls of the basilica. The floor mosaic of scrolling vines, fruits, and birds among the leaves springing from a palmette, dates from its latest phase, circa 400 AD. At the heart of the whole symbolic composition is a phoenix. To the east of the mosaic, and beneath the masonry base of the altar of the later basilica, a 4th – century grave containing two skeletons was found. The fragments of mosaics with geometric motifs found in other parts of the building are contemporary with the phoenix mosaic, while some of vaulted tombs clustered along the south side of the building were used until the 6th century.

In the 5th century the older building was replaced by a three-aisled basilica. Its ground plan is not symmetrical, since the south aisle was made wider than the north in order to accommodate the existing vaulted tombs. Initially, the new basilica seems to have retained the older mosaic floors, while its walls were covered with frescoes imitating marble revetment and architectural decoration, two layers of which have been identified. In a later phase a U-shaped chancel screen was added to the sanctuary, which was raised and paved with opus sectile, of which only the imprints of the stones on the bedding-layer survived. The basilica was renovated again in the 7th century, as indicated by a new floor and the sealing of the door openings in, mainly, the east wall, following earthquake damage or destruction by Avar and Slav raids, and probably remained in use until the 8th or 9th century.





Ψηφιδωτό δάπεδο με παράσταση
ένζωδης κληματίδας και του μυθικού
πιτηνού Φοίνιξ από το λατρευτικό
κτήριο που ανασκάφηκε στο ανατολικό
τμήμα του σταθμού Σιντριβάνι. Το
δάπεδο χρησιμοποιήθηκε και στην
τρίκλιτη κοιμητηριακή βασιλική που
διαδέχθηκε στο β' μισό του 5^{ου} αι.
το προγενέστερο κτήριο. Επάνω σε
λευκό κάμπο αποδίδονται ελυσσόμενοι
κλάδοι κληματίδας που εκφύονται
από άκανθα. Πτηνά απεικονίζονται
ανάμεσα στα φυλλώματα και τους
καπούς και στην κορυφή της
παράστασης το πιτηνό Φοίνιξ.
Χρονολογείται γύρω στο 400 μ.Χ.

*Mosaic floor depicting an inhabited
vine scroll and the mythical phoenix.
Part of a religious building excavated
in the eastern section of Sintrivani
station. The floor was used in the
three-aisle cemetery – basilica which
subsequently stood on the site in the
2nd half of the 5th century. Vine scrolls
emerging from an acanthus flower
are presented on a white background.
Birds are presented among the foliage
and fruit and atop the scene is a
phoenix. Dates to around 400 AD.*



ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ ΚΑΙ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ

Η χάραξη της γραμμής του Μετρό διέρχεται του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης, με δύο σταθμούς χωροθετημένους στις διασταυρώσεις των οδών Αγίας Σοφίας και Βενιζέλου με την Εγνατία οδό, στο άμεσο περιβάλλον ιστάμενων σημαντικών βυζαντινών και οθωμανικών μνημείων της πόλης, της βασιλικής της Αχειροποιήτου, του τρουλλαίου ναού της Αγίας Σοφίας, του τεμένους Hamza Bey –γνωστό ως Αλκαζάρ– και της κλειστής αγοράς του Μπεζεστενίου.

Η έρευνα που διενεργείται στους δύο, υψηλού αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, κεντρικούς σταθμούς, έφερε στο φως ευρήματα που σκιαγραφούν την πολεοδομική οργάνωση του αστικού χώρου της Θεσσαλονίκης από την ίδρυσή της έως και την πυρκαγιά του 1917, συμπληρώνοντας τον τοπογραφικό χάρτη της πόλης, στο ύψος της κύριας διαχρονικά οδικής αρτηρίας, της σημερινής οδού Εγνατίας.

AGIA SOFIA AND VENIZELOU STATIONS

The Metro line cuts through the historic centre of Thessaloniki, with two stations situated where Agia Sofia and Venizelou streets intersect Egnatia, in close proximity to important existing Byzantine and Ottoman monuments: the Acheiropoietos basilica, the domed church of Agia Sofia, the Hamza Bey mosque, generally known as the Alcazar, and the covered Bezesteni market.

The on-going exploration of the sites of these two central stations, both of exceptional archaeological importance, has brought to light finds that trace the layout and organisation of the city's urban core from its founding to the Great Fire of 1917, filling in the topographical map of the area of what has always been its principal thoroughfare, known today as Egnatia Street.

Χρυσό δαχτυλίδι με ημιπολύτιμο λίθο από οφθαλμαχάτη και έγγλυφη παράσταση λαγού, 3^{ος} αι. και μετά. Κειμήλιο πιθανότατα της νεαρής λουόμενης που είχε την ατυχία να το χάσει στο λουτρό της οικίας της, να γλιστρήσει από κάποια χαραμάδα μέσα στο υπόγειο, και ευτυχώς συγκυρία να βρεθεί πάνω στο πλινθόστρωτο δάπεδο του υποκαύστου, που ανασκάφηκε στη νότια είσοδο του σταθμού Αγία Σοφία.

Gold ring with semi-precious eye agate seal stone depicting a hare (dates from 3rd century or later). In all likelihood it belonged as a heirloom ring to a young female bather who had the misfortune to lose it in the family bath where it slid down on a crack in the basement, where quite by good chance it was found on the paved floor of the hypocaust, which was excavated at the southern entrance of Agia Sofia Station.

Σταθμός Αγία Σοφία
Agia Sofia Station







Σταθμός Αγία Σοφία – Βόρεια Πρόσβαση.
Κρηναίο / νυμφαίο κατά τη διάρκεια
της ανασκαφικής έρευνας.

*Agia Sofia Station – North Access.
Fountain / Nymphaeum during
archaeological excavation.*

Σταθμός Αγία Σοφία – Βόρεια Πρόσβαση.
Τμήμα της στοάς και του καμπύλου
στυλοβάτη της ημικυκλικής πλατείας
του 6^{ου} αι.

*Agia Sofia Station – North Access.
Part of the portico and the curved
stylobate of the 6th century semi-circular
piazza.*

Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΕΩΣ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΟΨΙΜΗΣ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑΣ

Η πόλη του Κάσσανδρου, η οποία προέκυψε από τον συνοικισμό 26 πολισμάτων το 315/316 π.Χ., όπως αναφέρεται στο έβδομο βιβλίο των Γεωγραφικών του Έλληνα ιστορικού, Στράβωνα, του 1^{ου} αι. π.Χ., σχεδιάστηκε με το ιπποδάμειο πολεοδομικό σύστημα στα πεδινά τμήματά της, όπως επαληθεύουν και τα ευρήματα του σταθμού Αγία Σοφία. Η ύπαρξη ελληνιστικού ορίζοντα και αστικού σχεδιασμού στο σημείο αυτό, προσφέρει σημαντικές πληροφορίες για την έκταση της Θεσσαλονίκης κατά την ίδρυσή της, καθώς τα όρια της νέας πόλης δεν έχουν μέχρι στιγμής προσδιοριστεί με σαφήνεια και αποτελούν ζητούμενο της αρχαιολογικής έρευνας.

Στο ύψος των σημερινών οδών Εγνατίας και Πλάτωνος, εντοπίστηκε η αρχαία διασταύρωση. Οι δρόμοι με επάλληλα χωμάτινα καταστρώματα, χρονολογούνται από τον 3^ο έως και τον 1^ο αι. π.Χ. Το συνολικό πλάτος του κάθετου δρόμου (*cardo*) υπολογίζεται στα 11 μ., εύρος που τεκμηριώνει ότι πρόκειται για κύρια – κεντρική οδική αρτηρία, με πρόβλεψη διαμόρφωσης στοών εκατέρωθεν αυτής, ήδη από τον αρχικό σχεδιασμό της πόλης, όπως μαρτυρούν οι λιθόκτιστες βάσεις που βρέθηκαν.

Η χάραξη των δρόμων, πλαισιωμένων με στοές, διατηρείται και στους ρωμαϊκούς χρόνους. Κατά μήκος του οριζοντίου οδικού άξονα (*decumanus*) αποκαλύφθηκαν 23 λιθόκτιστες βάσεις σε σειρά, που χρονολογούνται στον 1^ο με 2^ο αι. μ.Χ. και αποτελούσαν κατά τα φαινόμενα τη θεμελίωση μιας στοάς που έδινε πρόσβαση στα κτήρια της νότιας οικοδομικής νησίδας.

Εκατέρωθεν των δρόμων ανασκάφηκαν τμήματα δύο οικοδομικών τετραγώνων με ορθογώνιους χώρους σε δύο ζώνες, και θυραία ανοίγματα που εξασφάλιζαν την μεταξύ τους επικοινωνία. Τα κτήρια εμφανίζουν επάλληλες οικοδομικές φάσεις και χρονολογούνται από την ελληνιστική περίοδο μέχρι και τον 3^ο αι. μ.Χ. Οι κίες, καταστήματα ή και εγκαταστάσεις μικτού χαρακτήρα ήταν τα κτίσματα της ανατολικής νησίδας. Αντίθετα, δυτικά του *cardo*, κατασκευές και ευρήματα, μαρτυρούν σαφή εργαστηριακή χρήση.

Στα μέσα του 4^{ου} αι. μ.Χ., όπως προκύπτει από τα αρχαιολογικά δεδομένα τόσο στον σταθμό Αγία Σοφία όσο και στον σταθμό Βενιζέλου, ο *decumanus maximus* επιστρώνεται με ακανόνιστες μαρμάρινες πλάκες, οριοθετείται από μαρμάρινα κράσπεδα και πλαισιώνεται από κιονοστήρικτες στοές. Διατηρείται ισχυρός στυλοβάτης, ο οποίος ενσωματώνει τις λιθόκτιστες βάσεις της προγενέστερης διαμόρφωσης. Το καθαρό πλάτος της αμαξιτής οδού φθάνει τα 4,60 μ., ενώ το συνολικό με τα πεζοδρόμια και τις στοές υπολογίζεται στα 16 μ. Οι νομισματικές μαρτυρίες επιβεβαιώνουν

τη μακρά χρήση του μαρμαρόστρωτου δρόμου, που φθάνει μέχρι και το 7^ο αι.

Η διασταύρωση του μαρμαρόστρωτου *decumanus* με τον *cardo*, στο ύψος της σημερινής Βενιζέλου, πλαισιώνεται από πεσσοστοιχίες που διαμορφώνουν εκατέρωθεν των δρόμων στεγασμένα πεζοδρόμια – στοές, ενώ επιπλέον η διασταύρωση σηματοδοτείται μνημειακά με ένα τετράπυλο κάτω από το οποίο διέρχονται οι δύο δρόμοι. Πιο ανατολικά, στη διασταύρωση του *cardo* της Πλάτωνος με την κεντρική οδό, ο κάθετος δρόμος παύει να είναι αμαξιτός στο νότιο τμήμα του.

Ανατολικότερα, στη διασταύρωση με τον *cardo* στο ύψος της σημερινής οδού Αγίας Σοφίας, ανεγείρεται στον 4^ο αι. μ.Χ. κρηναίο οικοδόμημα – νυμφαίο, το οποίο ανοίγεται προς τον κεντρικό *decumanus*. Πρόκειται για ένα μεγάλο οικοδόμημα, σχήματος Π, που παραμένει σε χρήση τουλάχιστον έως τον 7^ο αι. με ενδιάμεσες μετασκευές μέσα στον 5^ο και 6^ο αι., κυρίως ως προς τις διαμορφώσεις της ανοιχτής δεξαμενής του. Στο πάχος της τοικοποιίας του διαγράφονται ημικυκλικές κόγχες, δύο στον δυτικό τοίχο και εννιά στον βόρειο, που βρέθηκαν τοιχισμένες. Στον κατά μήκος τοίχο διαμορφώνεται καθ' ύψος και δεύτερη σειρά κογχών, εναλλάξ ελλειψοειδών – ορθογώνιων και ημικυκλικών. Το μνημειακό αυτό κρηναίο οικοδόμημα αποτελεί το πλέον επιβλητικό και πολυτελές αρχιτεκτόνημα του είδους, ως προς τις διαστάσεις και την κατάσταση διατήρησής του, που έχει αποκαλυφθεί μέχρι σήμερα στη Θεσσαλονίκη. Ανήκει στον τύπο με θεατρική πρόσοψη (*scenae frons*).

Εκατέρωθεν του *decumanus maximus* κτίζονται μεγάλα κτηριακά συγκροτήματα, δημόσιου ή ιδιωτικού χαρακτήρα, πιθανώς κατοικίες αξιωματούχων. Η ανέγερσή τους ανάγεται τουλάχιστον στις αρχές του 4^{ου} αι. μ.Χ., με διάρκεια χρήσης μέχρι και τον 5^ο αι., με ενδιάμεσες μετασκευές. Στα τέλη του 4^{ου} αι. – αρχές 5^{ου} αι. φαίνεται ότι επιστρώνονται με ψηφιδωτά δάπεδα, κυρίως με γεωμετρικά μοτίβα και διακοσμούνται με πολυτελείς ορθομαρμάρωσεις. Κτηριακό συγκρότημα που καταλάμβανε έκταση ενός οικοδομικού τετραγώνου και εκτεινόταν δυτικά του *cardo* της Αγίας Σοφίας και ανατολικά του *cardo* στο ύψος της οδού Πλάτωνος, ανασκάφηκε στη νότια είσοδο του σταθμού Αγία Σοφία. Διέθετε περίστυλο αίθριο με *impluvium*, πολυτελή δάπεδα με ψηφιδωτά και μαρμαροθετήματα, ακόμη και λουτρό. Διασώθηκε σχεδόν σε άριστη κατάσταση το υπόκαυστο, το οποίο είχε μετατραπεί σε αποθήκη. Όταν το λουτρό έπαυσε να χρησιμοποιείται, στο εσωτερικό του στοιβάχθηκαν πλίνθοι του υπερκείμενου δαπέδου του θερμού χώρου, πλάκες ορθομαρμάρωσης, γύψινα διακοσμητικά – απομιμήσεις γλυπτών.

Στα τέλη του 5^{ου} αι. τα κτίσματα αυτά έχουν καταστραφεί, προφανώς από κάποια φυσική καταστροφή, ίσως από σεισμό.



Σταθμός Αγία Σοφία – Βόρεια
Πρόσβαση. Λαοπόκτιστοι τοίχοι
καταστημάτων και εργαστηρίων
της βυζαντινής αγοράς, θεμελιωμένοι
πάνω στη μαρμαρόστρωτη πλατεία
του 6^{ου} αι.

*Agia Sofia Station – North Access.
Shops and workshops of the Byzantine
Agora (Marketplace) with mud mortar
walls built above the 6th century
marble-covered piazza.*

Οι τοίχοι τους λιθολογούνται σχεδόν εκ βάθρων, τα μαρμάρινα μέλη αβεστοποιούνται μέσα σε αβεστόλακκους και μαζί με τις πέτρες θα χρησιμοποιηθούν στη λιθορριπή, ως υποδομή για τις πλακοστρώσεις των πλατειών, που θα ανεγερθούν τον 6^ο αι. στα κεντρικά σταυροδρόμια της πόλης. Βορείως του decumanus –στον σταθμό Αγία Σοφία– αναπτύσσεται ημικυκλική σιγμοειδής πλατεία, την οποία ορίζουν μαρμάρινοι στυλοβάτες. Αποκαλύφθηκε το ανατολικό της ήμισυ, σε έκταση 190 τ.μ. Ανάλογη μνημειακή διαμόρφωση υπήρχε και νοτίως του decumanus maxims στη συμβολή του με τον cardo της Αγίας Σοφίας. Ελλειψοειδής πλατεία με στοά ανοίγεται αυτή τη φορά προς τον κάθετο οδικό άξονα. Η επιφάνεια της πλακόστρωσής της καλύπτει συνολικά μέγιστη σωζόμενη έκταση 240 τ.μ. Αντίστοιχα, νότια του decumanus –στον σταθμό Βενιζέλου– ανοίγεται ορθογώνια πλατεία με άμεση πρόσβαση στον δρόμο, πλακωμένη δυτικά και νότια από στοές, έκτασης 340 τ.μ.

Την περίοδο αυτή του εκτεταμένου πολεοδομικού ανασχεδιασμού, ο decumanus maxims με τις κιονοστήρικτες στοές μετασκευάζεται εκ νέου. Και στους δύο σταθμούς του κέντρου διαπιστώνεται διαπλάτυνση του στενού μαρμαρόστρωτου, που φθάνει και τα 8,00 μ. Στις διαπλάτυνσεις αυτές χρησιμοποιήθηκαν ορθογώνιες πλάκες από μεταμορφωμένο ηφαιστειογενές πέτρωμα.

Τον 7^ο αι. με τους καταστρεπτικούς σεισμούς της δεκαετίας του 620 σχετίζονται εκτεταμένες καταστροφές των κτισμάτων. Ωστόσο, οι πλατείες, με ενδιαμέσες επισκευές, εξακολουθούν να βρίσκονται σε χρήση, ενώ στο πλαίσιο μιας προσπάθειας ανασυγκρότησης και ανάκαμψης της πόλης, αμέσως μετά την καταστροφή, νέα κτήρια φαίνεται να ανεγείρονται και άλλα ανακατασκευάζονται, συμπληρώνονται και επαναχρησιμοποιούνται. Μια τέτοια περίπτωση αποτελεί πολυτελές οικοδόμημα που ανεγείρεται την εποχή αυτή και ανασκάφηκε στον σταθμό Βενιζέλου, η πρόσοψη

του οποίου διαρθρώνεται από ορθογώνιους επιμήκεις πεσσούς με αρχαιότερα μαρμάρινα μέλη στη δόμησή τους.

Οι επιβλητικές αυτές αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις του δημόσιου χώρου –πλατείες, στοές και κρήνες / νυμφαία– στην πορεία των κεντρικών οδών, υλοποιήθηκαν ως μεγάλα οικοδομικά προγράμματα και αποτελούν την τελευταία μνημειακή εικόνα της ύστερης αρχαιότητας. Στο εξής, η Θεσσαλονίκη βαδίζει προς τον Μεσαίωνα.



THE ORGANISATION OF THESSALONIKI'S URBAN SPACE FROM ITS FOUNDING TO THE END OF LATE ANTIQUITY

Cassander's city, created by the amalgamation of 26 towns in 315/316 BC, as the first-century Greek historian Strabo relates in the seventh book of his *Geography*, was laid out on the Hippodamian grid plan in its lower, flatter reaches, an observation further confirmed by the finds from the excavation for the Agia Sofia Station. The existence of a Hellenistic horizon and town planning at this point provides important information about the extent of the new city at its origin, since its boundaries have not yet been clearly determined but are still the object of archaeological investigation.

An ancient intersection was found at the level of the present-day Egnatia and Platonos streets. Those roads, with a succession of earthen surfaces, date from the period spanning the 3rd through the 1st century BC. The total width of the vertical street (cardo) is estimated at 11 metres, showing it to have been a major central artery from the beginning, intended to be flanked by porticoes on either side, as indicated by the stonework bases found.

The layout of the portico-lined streets remained unchanged in the Roman period. Excavation along the line of the horizontal artery (decumanus) brought to light 23 stonework bases from the 1st or 2nd century, which were apparently the foundations for a portico fronting the buildings in the south insula.

Partial excavation of the urban blocks on either side of the roads revealed rectangular rooms in two zones, with connecting doorways. Various construction phases are visible in these buildings, which date from the Hellenistic period through the 3rd century AD. The eastern insula was primarily residential and commercial, while the evidence of structures and finds from the west side of the cardo clearly attests to workshop activity.

In the middle of the 4th century, as the archaeological context of the both the Agia Sofia and the Venizelou stations makes clear, the decumanus maximus was paved with irregular marble slabs, bordered by marble kerbs and lined with colonnades. A sturdy stylobate incorporating the stonework bases of the earlier phase is still in place. The carriageway is 4.60 metres wide, while the width of the whole street, with its sidewalks and porticoes, must have been 16 metres. The numismatic evidence confirms the long duration of the marble-paved street, which was still in use in the first half of the 7th century.

The intersection of the marble-paved decumanus with the cardo at present-day Venizelou Street is flanked by rows of piers creating covered passages on either side of the roadways, while above the intersection itself rose a tetrapylon, a monumental quadruple arch under which the two roads passed. Farther east, the section of the Platonos Street cardo south of its intersection with the main road was not constructed for wheeled traffic.

Farther east still, at the intersection with the cardo at the level of present-day Agias Sofias Street, an elaborate fountain or nymphaeum facing the decumanus maximus was erected in the 4th century. This large U-shaped structure remained in use until at least the 7th century, with intermediate alterations in the 5th and 6th centuries, mainly to the form of the open cistern. Semicircular niches worked into the thickness of the masonry, two in the west wall and nine in the north, had been walled over. In the north wall there was a second row of niches above the first, alternately ellipsoidal / rectangular and semicircular. This monumental fountain, which belongs architecturally to the *scaenae frons* type, is the most magnificent and imposing edifice of its kind, in size and condition, that has yet been found in Thessaloniki.

On either side of the decumanus maximus were large public and private building complexes, which were very likely official residences. Their construction dates back at least to the beginning of the 4th century, and they were in use until the end of the 5th, with intermediate alterations. Between the end of the 4th and the beginning of the 5th century their floors seem to have been paved with mosaics, mainly with geometrical motifs, and their walls decorated with marble revetments. A building occupying the whole urban block between the Agias Sofias cardo and the Platonos Street cardo was excavated beneath the south entrance to the Agia Sofia Station. It had a peristyle atrium with an impluvium, costly mosaic and opus sectile floors, and a bathhouse. The hypocaust, which had been converted into a storeroom, has survived in almost perfect condition. When the





Σταθμός Αγία Σοφία, Νότια Πρόσβαση.
Ψηφιδωτό δάπεδο με γεωμετρικά
μοτίβα και κεντρικό μετάλλιο με
παράσταση Αφροδίτης και Έρωτα,
στη δυτική στοά περιστυλού αιθρίου
πολυτελούς οικίας, τέλη 4^{ου} – αρχές
5^{ου} αι. Ορθοφωτογραφμετρική
απεικόνιση.

*Agia Sofia Station – South Access.
Mosaic floor with geometrical
motifs and central medallion with
the depiction of Aphrodite with
Putto, on the western gallery of the
peristyle of a luxurious residence,
late 4th – beginning of 5th century.
Orthophotographic documentation.*

bathhouse stopped being used, it was filled with stacks of bricks from the floor of the caldarium above, slabs of marble revetment and moulded plaster ornaments.

By the end of the 5th century these buildings had been destroyed, presumably by some natural disaster, perhaps an earthquake. Their walls were plundered almost down to the foundations; the marble was burned for lime, in lime pits, and would be used together with the stones as fill for the paved piazzas that would be built in the 6th century at the city's main intersections. North of the decumanus –within the Agia Sofia Station– a C-shaped piazza bordered by marble stylobates was built. Its eastern half was exposed over an area of 190 m². A similar monumental development also existed south of the decumanus maximus, where it meets the Agias Sofias cardo, where a corresponding piazza with portico faces the cross street. Its paved surface covers a total surviving area of 240 m². Similarly, south of the decumanus –at the Venizelou Station– there is a square piazza measuring 340 m² opening directly off the road, with porticoes on its west and south sides.

During this period of extensive urban regeneration, the decumanus maximus with its colonnades was redesigned once again. At both central stations there was evidence that the

narrow carriageway, originally no more than 8 metres across, had been widened. Paving stones cut from metamorphic volcanic rock were used for this purpose.

In the third decade of the 7th century, these buildings were largely destroyed by a series of catastrophic earthquakes. The piazzas, however, were repaired and remained in use, while efforts to rebuild and rehabilitate the city immediately after the devastation apparently included the construction of new buildings as well as the re-building, repair and re-use of others. This is illustrated by the fine building from this time that was found beneath the Venizelou Station, its façade punctuated by tall piers incorporating older marble elements in their construction.

These imposing architectural improvements –piazzas, porticoes and fountains– to the public space surrounding the main streets were carried out as major building programmes, and they constitute the final monumental image of Late Antiquity before Thessaloniki entered the Middle Ages.



Σταθμός Αγία Σοφία – Νότια Πρόσβαση.
Το υπόκαυστο του λουτρού οικίας της
ύστερης αρχαιότητας.

*Agia Sofia Station – South Access. The
bath hypocaust of the residence dating
in Late Antiquity.*

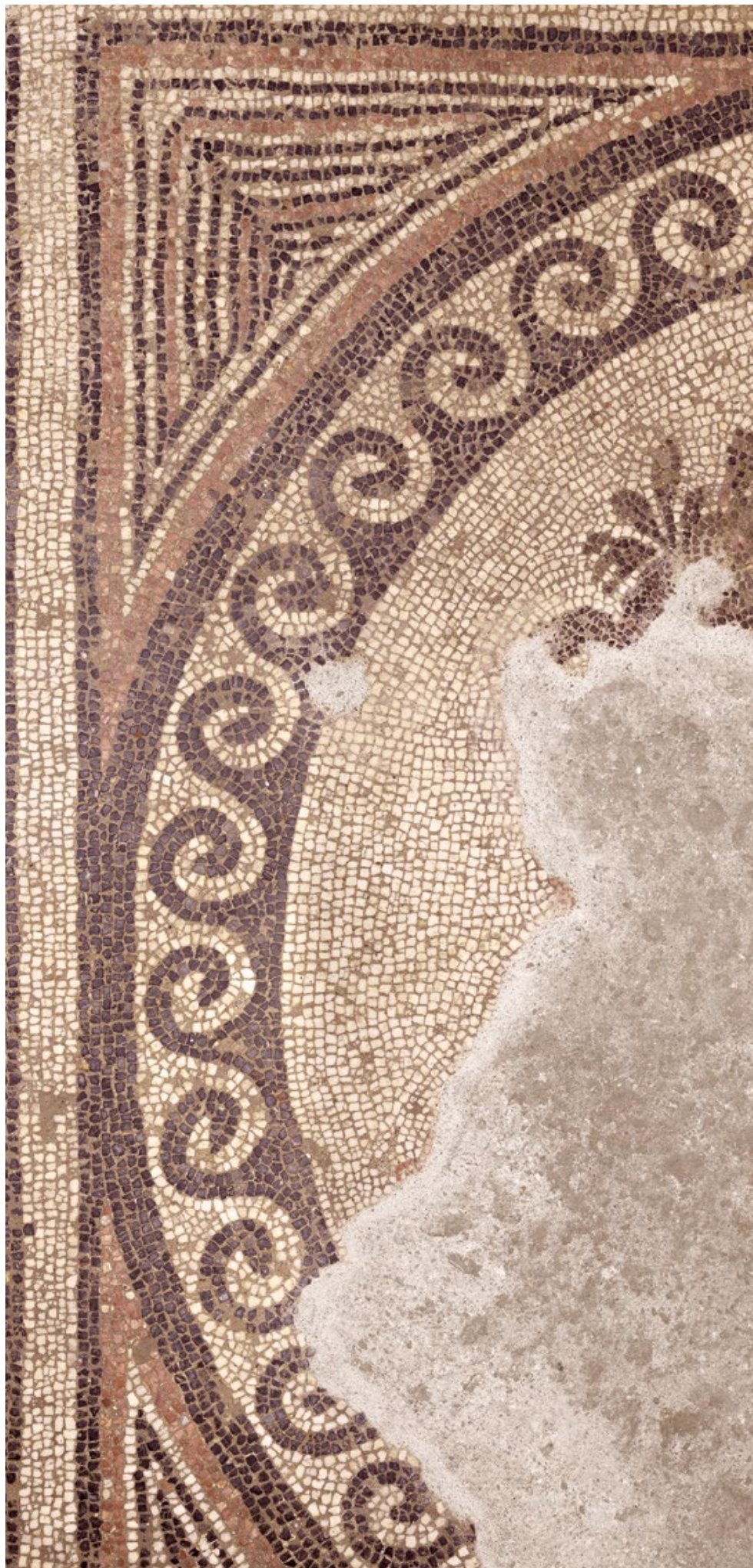


Σταθμός Αγία Σοφία – Νότια Πρόσβαση.
Η δυτική στοά του αιθρίου με το
ψηφιδωτό δάπεδο της οικίας της
ύστερης αρχαιότητας ανοιγόταν σε
κεντρική αυλή.

*Agia Sofia Station – South Access.
The west gallery of the peristyle with
the mosaic floor of the late antique
residence was leading to an open air
central courtyard.*

Σταθμός Αγία Σοφία, Νότια Πρόσβαση.
Λεπτομέρεια ψηφιδωτού δαπέδου,
μετάλλιο με εικονιστική παράσταση
Αφροδίτης και Έρωτα, τέλη 4^{ου} –
αρχές 5^{ου} αι. Ορθοφωτογραφμετρική
απεικόνιση.

*Agia Sofia Station – South Access.
Detail of the mosaic floor, medallion
with the depiction of Aphrodite with
Putto, late 4th – beginning of 5th century.
Orthophotographic documentation.*





Σταθμός Αγία Σοφία – Νότια Πρόσβαση.
Ψηφιδωτό δάπεδο νότιας αίθουσας οικίας,
αρχές 5^{ου} αι. Ορθοφωτογραφμετρική
απεικόνιση.

Agia Sofia Station – South Access.
Mosaic floor of the residence's
south room, early 5th century.
Orthophotographic documentation.





Πήλινο ειδώλιο καθιστού Σιληνού,
ακόλουθος του θεού Διόνυσου που
τον συντρόφευε στα συμποσιακά
δρώμενα, σε κατάσταση ένθεης μανίας,
στα ειδυλλιακά τοπία της ελληνικής
φύσης. Αποδίδεται γυμνός, ιδιαίτερα
ευτραφής, σε σκηνή χαλάρωσης.
2^{ος} αι. π.Χ.

*Terracotta figurine of a seated
Silenus, a follower of the god Dionysus
who accompanied him to symposia,
in a state of divine mania set among
the idyllic landscapes of the Greek
countryside. He is presented naked,
quite rotund and is shown relaxing.
Dates to the 2nd century BC.*







(άνω)

Χρυσό δαχτυλίδι με ημιπολύτιμη πέτρα στη σφενδόνη. 3^{ος} αι. π.Χ.

(top)

Gold ring with a semi-precious stone in the bezel. Dates to the 3rd century BC.

(δεξιά)

Μαρμάρινο ακέφαλο αγαλματίδιο της θεάς Αφροδίτης στον τύπο της Κνιδίας. Η ανάλαφρη στάση της και το ιμάτιο που καλύπτει μόνο την πίσω όψη της αποκαλύπτουν την τελειότητα και το κάλλος του μοναδικού και αιώνιου συμβόλου του Έρωτα και της Ομορφιάς. 2^{ος} αι. μ.Χ.

(right)

Marble, headless statuette of the goddess Aphrodite in the Knidos pose. Her relaxed stance and himation which only covers the back side reveal the perfection and loveliness of the unique, eternal symbol of love and beauty. Dates to the 2nd century AD.





Μαρμάρινο κεφάλι μικρού αγοριού. Τα χαρακτηριστικά του προσώπου αποδίδονται με πολύ μεγάλη ακρίβεια, εγχάρακτα. Η απόδοση του ματιού γίνεται με εγχάραξη του κύκλου της ίριδας, καθώς και με δύο αβαθείς οπές, όπου θα υπήρχε ένθετο γυαλί ή ημιπολύτιμος λίθος, ώστε να αποδίδεται η αντανάκλαση του φωτός, καινοτομία που εφαρμόζεται από την εποχή του Αδριανού (117–138 μ.Χ.) στα περισσότερα πορτρέτα έως το τέλος της αυτοκρατορικής περιόδου. 2^{ος} αι. μ.Χ.

Marble head of a small boy. The features of the face have been engraved, capturing them with great accuracy. The eyes have been portrayed by carving the circle of the iris, and creating two shallow holes, into which glass or a semi-precious stone would have been inset to reflect light. This is an innovation dating to the time of Hadrian (117–138 AD) and is found in most portraits up to the end of the imperial period. Dates to the 2nd century AD.



Χάλκινο κόσμημα για τον λαιμό,
το οποίο αποδίδει σφιγμένη γροθιά
με αποτροπαϊκή χειρονομία *fica*.
Πολύτιμο φυλαχτό για να διώχνει το
«κακό μάτι» και να προστατεύει τον
κάτοχο του. Ρωμαϊκών χρόνων.

*Bronze decorative piece for the neck
showing a clenched fist and apotropaic
mano fico gesture. A valuable amulet
to ward off the "evil eye" and protect its
holder. Dates to the Roman period.*



Πολυτελή αντικείμενα του γυναικείου καλλωπισμού, οστέινη διπλή χτένα και χτένα από ταρταρούγα, καθώς και ασημένια περόνη που θα στόλιζε τα μαλλιά μιας εκ των κυριών που διέμεναν στις οικίες της ύστερης αρχαιότητας, που ήρθαν στο φως εκατέρωθεν του *decumanus maximus*, στον σταθμό Αγία Σοφία.

*Luxury female beauty items, a bone double comb and tortoise shell comb, and silver pin which would have adorned the hair of one of the ladies who lived in the late antique houses brought to light at Agia Sofia Station on either side of the *decumanus maximus*.*



Πήλινα λυχνάρια με ποικίλα διακοσμητικά θέματα στον δίσκο, κυρίως ρόδακες ως το πλέον σύνηθες μοτίβο, απεικονίσεις πτηνών και ζώων ή και παραστάσεις κυνηγιού, καλύπτουν ένα ευρύ χρονολογικό φάσμα, από τον 4^ο αι., μέχρι τα τέλη 6^{ου} – αρχές 7^{ου} αι. Τα λυχνάρια αποτελούσαν βασικό μέσο φωτισμού στην αρχαιότητα και το Βυζάντιο, για τον λόγο αυτόν, άλλωστε και υπερτερούν αριθμητικά μεταξύ των ανασκαφικών μικροεπιτημάτων.

Terracotta lamps with a variety of decorative motifs on the disk, with rosettes as the most common motif, images of birds and animals or hunting scenes, covering a wide period from the 4th century to the late 6th century – early 7th century. Lamps were the main means of lighting in both antiquity and the Byzantine period and for that reason they outnumber all other small items found in excavations.



Τμήμα του πολεοδομικού ιστού της πρωτοβυζαντινής Θεσσαλονίκης που αποκαλύφθηκε εντός του σταθμού Βενιζέλου διατηρημένο κατά χώραν: σε πρώτο επίπεδο ο decumanus maximus, του 6^{ου} αι., νοτίως τμήμα της ορθογώνιας περίστυλης μαρμαρόστρωτης πλατείας και βορείως η οικοδομική γραμμή των μεταγενέστερων καταστημάτων της βυζαντινής αγοράς.

Part of the urban grid of the Early Byzantine Thessaloniki which came to light in Venizelou Station preserved in situ: the decumanus maximus of the 6th century in the foreground, part of the rectangular marble covered piazza at south and the building line of the later on shops of the Byzantine Agora (Marketplace) at north.





Σταθμός Βενιζέλου. Εγχάρακτο
παιχνίδι «τρίλιζα» σκαλισμένο
στα μάρμαρα της πλατείας.

*Venizelou Station. Engraved game
on the marble slabs of the piazza.*



Σταθμός Βενιζέλου. Η δυτική είσοδος
της ορθογώνιας μαρμαρόστρωτης
πλατείας.

*Venizelou Station. The western
entrance to the piazza.*



Σταθμός Βενιζέλου. Μνημειακή
μαρμαρίνη κατασκευή, πιθανώς κρήνη
ή εξέδρα, στην ορθογώνια πλατεία.
*Venizelou Station. A monumental
structure of the rectangular piazza.*



Σταθμός Βενιζέλου. Ο μαρμαρόστρωτος
κάθετος δρόμος (cardo) πλασιωμένος
με πεσοστήρικτες στοές, 4^{ος} αι.

*Venizelou Station. Marble-covered
vertical street (cardo) flanked by
pier-supported porticoes, 4th century.*



Σταθμός Βενιζέλου. Ο μαρμαρόστρωτος decumanus maximus, του 4^{ου} αι. και τμήματα των μεταγενέστερων καταστημάτων της βυζαντινής αγοράς.

Venizelou Station. Marble-covered pavement of decumanus maximus, (4th century) and parts of the later on shops of the Byzantine Agora (Marketplace).



Σταθμός Βενιζέλου. Κτήρια και δίκτυο
αγωγών των πρωτοβυζαντινών χρόνων,
νοτίως του decumanus maximus.

*Venizelou Station. Buildings and
pipeline network system dated in
early Byzantine era, at south of the
decumanus maximus.*



Σταθμός Βενιζέλου. Η διασταύρωση των μαρμαρόστρωτων δρόμων, decumanus maximus και cardo, κάτω από το σημερινό σταυροδρόμι των οδών Εγνατίας και Βενιζέλου.

Venizelou Station. Crossroad decumanus maximus and cardo underneath the modern junction of Egnatia and Venizelou streets.





Σταθμός Βενιζέλου. Ο κατά χώραν
διατηρημένος αρχαιολογικός χώρος.

*Venizelou Station. The archaeological
site is preserved in situ.*

ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΥΖΑΝΤΙΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΕΩΣ ΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ ΤΟΥ 1917

Κατά τους βυζαντινούς χρόνους, όπως προέκυψε από την ανασκαφική έρευνα στους δύο σταθμούς του ιστορικού κέντρου, η κεντρική οδός, η λεγόμενη Λεωφόρος ή Μέση των Βυζαντινών, παραμένει στο ίχνος του παλαιότερου *decumanus maximus*. Το κατάστρωμα του δρόμου είναι πλέον χαλικόστρωτο, με μέσο πλάτος 5,5 έως 6,5 μ. Εκατέρωθεν του δρόμου αναπτύσσονται νησίδες από λασπόκτιστα κτήρια που κατέλαβαν τον δημόσιο χώρο: τις πλατείες, τα πεζοδρόμια και τις στοές της ύστερης αρχαιότητας. Πρόκειται για εργαστήρια και καταστήματα της βυζαντινής αγοράς της Θεσσαλονίκης, όπου παράγονταν κοσμήματα, είδη μεταλλοτεχνίας, υαλουργίας, κεραμικά κ.ά. Κλίβανοι για την τήξη των πρώτων υλών ή την όπτηση των προϊόντων, πάγκοι εργασίας, μαζί με εργαλεία, μήτρες κατασκευής κοσμημάτων, ημιτελή κεραμικά, τριποδίσκους, πιστοποιούν την παραγωγική χρήση των χώρων, σε όλη τη διάρκεια της βυζαντινής περιόδου.

Στον σταθμό Βενιζέλου, έχουν ανασκαφεί έξι οικοδομικές νησίδες εκατέρωθεν της Λεωφόρου της βυζαντινής εποχής που ορίζονται από ελικοειδή δρόμο στα δυτικά, στο ύψος της σημερινής οδού Βενιζέλου, και δεύτερο κάθετο, στα ανατολικά όρια του σκάμματος. Τα καταστήματα βλέπουν στη Λεωφόρο. Αργότερα προστίθενται στην πρόσοψή τους ημιυπαίθριοι χώροι, με πάγκους για την έκθεση και την πώληση των εμπορευμάτων. Σε υπόστρωμα καταστρώματος της Λεωφόρου, που χρονολογείται στα τέλη του 11^{ου} αι., βρέθηκαν τμήματα κυλινδρικών πήλινων ράβδων και θραύσματα πήλινων σιγμοειδών στοιχείων κυκλικής διατομής, που μαρτυρούν τη λειτουργία στη γύρω περιοχή ενός μεσοβυζαντινού κλιβάνου του τύπου με πήλινες ράβδους.

Πληθώρα μικροαντικειμένων και κοσμημάτων, όπως επιστήθιοι σταυροί διαφόρων τύπων και εγκόλπια, γυάλινα και χάλκινα βραχιόλια, χάλκινα και σπανιότερα ασημένια δακτυλίδια πιστοποιούν τον διαχρονικά εμπορικό χαρακτήρα της περιοχής, ιδιαίτερα στον τομέα της αργυροχρυσοχοΐας. Παράλληλα μήτρες κατασκευής κοσμημάτων, μικρά αγγεία μεταλλουργικής επεξεργασίας καθώς και ο εντοπισμός μικροποσότητας υδραργύρου που χρησιμοποιούνταν για την επεξεργασία των μετάλλων υποδηλώνουν ότι τα κοσμήματα που διακινούνταν στην αγορά παράγονταν επιτόπου στα εργαστήρια.

Η συνέχεια της ίδιας αγοράς εκατέρωθεν της βυζαντινής Λεωφόρου αποκαλύφθηκε και στον σταθμό Αγία Σοφία. Νοτίως του δρόμου διαμορφώνονται τρεις νησίδες που ορίζονται από κάθετο δρόμο στο ύψος της οδού Πλάτωνος στα δυτικά και μία δεύτερη διαγώνια οδό στα ανατολικά. Η περιοχή της παλαιότερης στοάς

νοτίως του *decumanus* μένει αδόμητη, λειτουργώντας ως ένα είδος ανοικτού υπαίθριου χώρου ή δρόμου παράλληλου προς τον κεντρικό, στον οποίο ανοίγονται δευτερεύοντες εργαστηριακοί χώροι σε δύο οικοδομικές νησίδες. Το ίδιο συμβαίνει και νοτιότερα στην περιοχή της ελλειψοειδούς πλατείας, που επίσης παραμένει αδόμητη, μέχρι τους μεταβυζαντινούς χρόνους.

Βορείως της Λεωφόρου, στα όρια της βόρειας εισόδου του σταθμού, αποκαλύφθηκε τμήμα οικοδομικής νησίδας που περιλαμβάνει δίκωρα και μονόκωρα καταστήματα και εργαστήρια με θυραία ανοίγματα προς την πλευρά του δρόμου αλλά και στο εσωτερικό της νησίδας, όπου διαμορφώνεται αυλή.

Ως προς την παραγωγή των εργαστηρίων διαπιστώθηκε ότι ήδη από τη μεσοβυζαντινή περίοδο λειτουργούσαν εργαστήρια κεραμικής, και σε αυτά παράγονταν λεπτεγχεράκτα εφυσωμένα κεραμικά με γραπτό διάκοσμο με πράσινο ή καστανό χρώμα. Η παραγωγή κεραμικών συνεχίζεται και στην υστεροβυζαντινή περίοδο, όπως προκύπτει από ικανό αριθμό τριποδίσκων που βρέθηκαν κατά την ανασκαφή μαζί με υπολείμματα καύσης, πηλοχώματα, και πλίνθους με υάλωση στην επιφάνεια. Επίσης, εκατέρωθεν του δρόμου λειτουργούσαν εργαστήρια παραγωγής κοσμημάτων, τουλάχιστον από τον 10^ο αι. Συλλέχθηκαν κωνικά αγγεία για την τήξη μικρής ποσότητας μετάλλου και εντοπίστηκε και εδώ μικροποσότητα υδραργύρου, απαραίτητου για την επεξεργασία των μετάλλων, ενώ βρέθηκαν ακέραια σφαιροειδή αγγεία με μικρή προκοή και χοντρά τοιχώματα που χρησίμευαν για τη φύλαξή του. Επίσης, συλλέχθηκε ικανός αριθμός πλακιδίων από λίθινες μήτρες που προορίζονταν για την κατασκευή κοσμημάτων. Τέλος, στην κεντρική νησίδα νοτίως της Λεωφόρου διαπιστώθηκε η λειτουργία εργαστηρίου υαλουργίας, όπου βρέθηκαν μικρές μάζες γυαλιού, δοκιμές ρευστότητας.

Κατά την οθωμανική περίοδο οι πολεοδομικές αλλαγές που διαπιστώθηκαν δεν φαίνεται να είναι ριζικές. Άλλωστε τα οικοδομικά κατάλοιπα βρέθηκαν διαταραγμένα από τα υπόγεια των κτηρίων των νεότερων χρόνων.

Το ανώτερο στρώμα που εντοπίστηκε και στους δύο σταθμούς έδωσε στοιχεία για την πολεοδομική οργάνωση της Θεσσαλονίκης κατά την τελευταία περίοδο της οθωμανικής κυριαρχίας (β' μισό του 19^{ου} αι. κ.ε.), που σηματοδοτείται από πολεοδομικές αλλαγές με στόχο τη δημιουργία μιας πόλης σχεδιασμένης σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Τα κτήρια που ανεσκάφησαν, κυρίως υπόγεια, βρέθηκαν κατεστραμμένα από την πυρκαγιά του 1917 που κατέκαψε το κέντρο της Θεσσαλονίκης και αποτέλεσε το εφελτήριο για τον σχεδιασμό της σύγχρονης πόλης.





Σταθμός Βενιζέλου. Η βόρεια
οικοδομική γραμμή των καταστημάτων
της βυζαντινής αγοράς που
καταπάτησε τον προγενέστερο
decumanus maximus.

*Venizelou Station. The north
building line of the Byzantine Agora's
(Marketplace) shops which had
trespassed the road marble pavement
of the decumanus maximus.*

FROM THE BYZANTINE MARKETPLACES TO THE THESSALONIKI OF 1917

In the Byzantine period, as shown by the excavation work at the two stations in the city's historic centre, the main thoroughfare, which the Byzantines called the *Leoforos* or *Mese*, remains on the axis of the Late Antique *decumanus maximus*. It now had an earthen surface and an average width of 5.5 to 6.5 metres, and was lined with blocks of mud-built buildings that occupied the public space, the piazzas, walkways and porticoes, of Late Antiquity. These were the shops and workshops of the city's Byzantine Agora (Marketplace), which produced jewellery, metal- and glassware, pottery, etc. Kilns for melting raw materials and firing finished products, workbenches and tools, moulds for jewellery-making, semi-finished ceramics and tripod stilts attest to the productive nature of these premises throughout the entire Byzantine period.

In Venizelou Station six insulae have been excavated on either side of the *Leoforos*, between a twisting road on the west, under the present-day Venizelou Street, and another cross street at the east end of the excavation site. The shops fronted directly onto the *Leoforos*. Later, covered areas would be created in front of them, with counters for the display and sale of goods. Some cylindrical clay rods and fragments of sigmoid clay objects of circular section found in a subsurface layer of the *Leoforos* dating from the end of the 11th century indicate the operation of a Middle Byzantine clay-rod-type kiln in the vicinity.

An abundance of small objects and pieces of jewellery, including pectoral crosses of various types and reliquary crosses (*encolpia*), glass and bronze bracelets, bronze and, more rarely, silver rings, attest to the commercial nature of the district down the centuries, especially for gold- and silverwork. At the same time, the presence of jewellers' moulds, small metal-working vessels and some mercury, used in metal-processing, tells us that the jewellery sold in the marketplace was made in workshops on the spot.

The marketplace extending along both sides of the Byzantine *Leoforos* was found to continue at least as far as the site of the Agia Sofia Station. South of the street were three insulae, occupying the space between the street under modern Platonos Street on the west and a diagonal road on the east. The area of the old portico on the south side of the *decumanus* remained unstructured, serving as a sort of open public space or side road parallel to the main thoroughfare, onto which fronted secondary workshop areas in two insulae. This was also the case farther

south, in the area of the ellipsoidal piazza, which also remained unoccupied until the post-Byzantine period.

North of the *Leoforos*, at the edge of the station's north entrance, excavation revealed part of an insula with one- and two-room shops and workshops with doorways onto an interior court in the centre of the insula as well as onto the street.

Based on the production of these workshops, as early as the Middle Byzantine period the pottery workshops were producing glazed brown and green painted sgraffito ware. This production continued into the Late Byzantine period, as evidenced by the number of tripod stilts unearthed during the excavations, along with firing residues, quantities of potter's clay and glazed bricks. There were also jewellers' workshops on both sides of the road from at least the 10th century, as shown by finds including conical vessels for melting small quantities of metal, as well as a small quantity of the mercury necessary for metal-working and intact globular vessels with thick walls and a small spout for storing it in. A fair number of plaquettes from stone moulds used for making jewellery were also found. Finally, in the middle insula south of the *Leoforos* there was evidence of a glass-maker's workshop, with the residues of fluidity testing in the forms of lumps of glass.

The changes identified in the layout of the city during the Ottoman period appear to have been restricted, while in any case the ruins were disturbed by the foundations of the more recent buildings.

At both stations the upper layer yielded evidence of the urban organisation of Thessaloniki in the late years of Ottoman rule (i.e. from the second half of the 19th century), which was marked by changes aimed at creating a city reflecting European models. The buildings excavated, mainly basements, had been destroyed by the Great Fire of 1917 that laid waste the whole centre of Thessaloniki and served as a springboard for the planning of the modern city.





(σελ. 162–163)

Χάλκινοι επιστήθιοι σταυροί, ενώτια, βραχιόλια και δακτυλίδια μεσοβυζαντινών χρόνων από τον σταθμό Βενιζέλου (10^{ος} – 12^{ος} αι.). Κατασκευάζονταν στα εργαστήρια εκατέρωθεν της κεντρικής οδού της πόλης, της βυζαντινής Λεωφόρου, και πωλούνταν σε πάγκους κάτω από πρόχειρα σκίαστρα στην πρόσοψη των καταστημάτων. Το πλήθος των κοσμημάτων μαρτυρεί την ύπαρξη βιοτεχνικής παραγωγής και οργανωμένης αγοράς αργυροχρυσοχοϊας με διαχρονική χρήση έως τις μέρες μας.

(p. 162–163)

Bronze pectoral crosses, earrings, bracelets and rings from the mid-Byzantine period (10th – 12th centuries) found at Venizelou Station. They were made at the workshops located on either side of the Byzantine city's central road known as Leoforos, and were sold on benches under makeshift awnings outside the front of the shops. The number of pieces of jewellery testified to the existence of a handicraft industry here and an organised market in gold and silver ware; a tradition which continues to this day.

(δεξιά)

Σταυρός – λειψανοθήκη (εγκόλπιο) που προοριζόταν να δεχτεί λείψανο στο εσωτερικό του (β' μισό του 12^{ου} – αρχές 13^{ου} αι.). Τα εγκόλπια ήταν φυλακτά που οι κάτοχοί τους τα έφεραν διαρκώς μαζί τους, κρεμασμένα στο στήθος. Στη μία όψη απεικονίζεται ο Εσταυρωμένος Χριστός που φορεί το καλόβιο, ενώ στην άλλη η Παναγία Λεομένη. Ανάλογα εγκόλπια με μικρές παραλλαγές στις εικονιζόμενες παραστάσεις έχουν εντοπιστεί ανασκαφικά σε πολλές θέσεις στα Βαλκάνια.

(right)

Reliquary cross (encolpion) intended to hold relics (2nd half of the 12th – early 13th century). These were amulets which holders carried with them at all times, worn around the chest. One side depicts Christ Crucified wearing colobium and the other shows the Virgin Orans. Similar encolpia with small variations in the scenes they depict have been excavated at numerous locations in the Balkans.





Από τον εξοπλισμό εργαστηρίων επεξεργασίας μετάλλων και κατασκευής κοσμημάτων της βυζαντινής αγοράς της Θεσσαλονίκης, που αποκαλύφθηκε στους δύο σταθμούς του ιστορικού κέντρου εκατέρωθεν την κεντρικής οδού, της ονομαζόμενης Λεωφόρου: μικρά αγγεία εργαστηριακής χρήσης για την τήξη μετάλλων, κλειστό εφυσωμένο αγγείο με στενό στόμιο για την αποθήκευση του υδραργύρου που ήταν απαραίτητος στον διαχωρισμό των μετάλλων, μήτρα κατασκευής σταυρού και χάλκινα εργαλεία – λαβίδες.

Small vessels for use in workshops to smelt metals, a globular glazed vessel with a small spout for storing mercury which was essential to separate out metals, a mould for making crosses and bronze tools and tongs were among the equipment from metal working and jewellery workshops found in Thessaloniki's Byzantine Agora (Marketplace), discovered at two stations in the historical centre on either side of the central road which was known as the Leoforos.





Πλακίδια που ανήκουν σε μήτρες κοσμημάτων μεσοβυζαντινών χρόνων (10^{ος} – 12^{ος} αι.) και φέρουν στη μία ή και στις δύο επιφάνειες έγγλυφα τα αποτυπώματα των προς κατασκευή κοσμημάτων (σκουλαρίκια, περιάπτα, κομβία, ψήφοι από περιδέρανα κ.ά.). Συνήθως οι μήτρες κατασκευάζονταν από γραφίτικο σχιστόλιθο και σπανιότερα από άλλα πετρώματα. Τα πλακίδια συνδέονταν μεταξύ τους ανά δύο ή τρία με μολύβδινους πύρους και η έγχυση του υγρού μετάλλου γινόταν από χροανόσχημες βαθύνσεις διαμορφωμένες στο πάχος τους.

Plates from mid-Byzantine jewellery moulds (10th – 12th centuries) with the imprint of the jewellery to be made carved into one or both of the surfaces (earrings, buckles, clasps, beads of necklaces, etc.). The moulds were usually made of graphite schist, or other rocks, though that is rarer. The plates were bound together in twos or threes by lead pins and the liquid metal was injected via conical openings.



Γυάλινα βραχιόλια μεσοβυζαντινών χρόνων (10^{ης} – 12^{ης} αι.) από μπλε γυαλί, στριφτά με πλέξιμο ποικιλόχρωμων ινών και με γραπτό διάκοσμο λευκού, κίτρινου και κόκκινου χρώματος γεωμετρικών μοτίβων: κυματοειδείς γραμμές, σπείρες, πλάγιες διαγραμμίσεις. Πωλούνταν στα καταστήματα που αποκαλύφθηκαν στον σταθμό Βενιζέλου και αποτελούν το αντιπροσωπευτικότερο προϊόν της μεσοβυζαντινής αγοράς.

Mid-Byzantine glass bracelets (10th – 12th centuries) made of blue glass woven into multi-coloured fibres and painted with white, yellow and red geometric designs: wavy and slanting lines as well as spirals. They were sold at the shops discovered at Venizelou Station and were the most representative product of that mid-Byzantine Agora.



Εξαρτήματα κλιβάνου με πήλινες ράβδους για την όπτηση εφυσωμένης κεραμικής: ράβδοι με αιχμηρές άκρες, κάποιες από τις οποίες φέρουν εφυσάωση, σιγμοειδή στοιχεία κυκλικής διατομής, καθώς και μία ράβδος με προσκολλημένα στο σώμα της τα πήλινα σιγμοειδή στοιχεία. Βρέθηκαν σε υπόστρωμα αδιατάραχτου καταστρώματος της Λεωφόρου, που χρονολογείται στα τέλη του 11^{ου} αι. Οι ράβδοι εισχωρούσαν στα τοιχώματα του κλιβάνου σχηματίζοντας σειρές από ράφια, ενώ τα πήλινα σιγμοειδή στοιχεία χρησιμοποιούνταν ως διαχωριστικά για να αποτρέψουν την προσκόλληση των αγγείων ή ως εξαρτήματα ανάρτησης από τις ράβδους. Τα ευρήματα από τον σταθμό Βενιζέλου συγκαταλέγονται στις πρωιμότερες ενδείξεις για τη λειτουργία κλιβάνων με ράβδους στην Ελλάδα και τα Βαλκάνια.

Parts from a kiln with terracotta rods for firing glazed pottery: Rods with pointed ends, some of which have glaze on them, s-shaped pieces with a circular cross-section and a rod with s-shaped terracotta pieces stuck to it. Found in the undisturbed under layer of the Leoforos, dating from the end of the 11th century. The rods would have protruded into the walls of the kiln forming a series of shelves, and the terracotta s-shaped pieces were used as dividers, to prevent vessels from sticking to each other, or to hang things from the rods. The findings at Venizelou Station are among the earliest examples of rod kilns being used in Greece and the Balkans.



(άνω)

Επιτραπέζια εφυαλωμένα αγγεία, μεταβυζαντινών χρόνων από τον σταθμό Αγία Σοφία: εφυαλωμένη κούπα με γραπτό και εγχάρακτο διάκοσμο, ευρύστομο κανάτι με κίτρινη εφύαλωση και πινάκιο με διάκοσμο δι' επιχρίσματος και πράσινη εφύαλωση. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα αποτυπώματα τριποδίσκων που χρησιμοποιήθηκαν κατά το ψήσιμο των αγγείων.

(top)

Glazed ceramic tableware from the Post Byzantine period found at Agia Sofia Station: A painted sgraffito bowl, a wide-mouthed jug with yellow glaze and a slip painted ceramic plate with green glaze. The imprints of the small tripods used in firing the vessels are of interest.

(δεξιά)

Αδρεγχάρακτες κούπες με φυτικά και γεωμετρικά θέματα και εφύαλωση πράσινου και κίτρινου χρώματος. Συλλέχθηκαν από λακκοειδείς και καλυβίτες τάφους υστεροβυζαντινών χρόνων που αποκαλύφθηκαν σε σκάμμα στη διασταύρωση των οδών Αγίας Σοφίας και Καστριτσίου. Η πρακτική της εναπόθεσης αγγείων στους βυζαντινούς τάφους είναι πολύ συνηθισμένη στη Θεσσαλονίκη. Ο εντοπισμός των τάφων μέσα στον αστικό ιστό δηλώνει ότι στην περιοχή θα πρέπει να αναζητηθεί το καθολικό κάποιας άγνωστης έως σήμερα βυζαντινής μονής.

(right)

Incised Sgraffito bowls with vegetal and geometric motifs and green and yellow glaze. Found in pit graves dated in the Late Byzantine period discovered in a trench at the intersection of Agias Sofias str. and Kastritsiou str. The use of glazed vessels as offerings in byzantine tombs is a common burial practice in Thessaloniki. The presence of tombs within the urban fabric indicates that the central church (Katholikon) of some as yet unknown Byzantine monastery must be sought out in the surrounding area.





(άνω)

Πολύχρωμα φλιτζάνια με λεπτά τοιχώματα διακοσμημένα με φυτικά και γεωμετρικά μοτίβα από τον σταθμό Βενιζέλου. Ανήκουν σε σερβίτιο του 18^{ου} αι. με προέλευση από τα γνωστά εργαστήρια Κιουτάχειας της Μικράς Ασίας.

(top)

Multi-coloured cups with thin sides decorated with vegetal and geometric motifs found at Venizelou Station. Part of an 18th century set from the well-known workshops in Kütaḥya in Asia Minor.

(δεξιά)

1 — Υπέρπυρο Αλεξίου Α' Κομνηνού (1081–1118), νομισματοκοπείου Κωνσταντινούπολης.

2 — Υπέρπυρο Ιωάννη Β' Κομνηνού (1118–1143), νομισματοκοπείου Κωνσταντινούπολης.

3 — Υπέρπυρο της συμβασιλείας του Ανδρόνικου Β' Παλαιολόγου με τον Μιχαήλ Θ' (1294–1320), νομισματοκοπείου Θεσσαλονίκης, 1303–1320 ή αργότερα.

4 — Χρυσό σουλτανί Μουράτ Γ' (1574–1595).

5 — Τσεκίνι ή χρυσό δουκάτο Δημοκρατίας της Βενετίας Pasquale Cicogna (1585–1595).

(right)

1 — *A hyperpyron of Alexios I Komnenos (1081–1118) minted in Constantinople.*

2 — *A hyperpyron of John II Komnenos (1118–1143) minted in Constantinople.*

3 — *A hyperpyron of the joint emperors Andronikos II Palaiologos and Michael IX (1294–1320) minted in Thessaloniki in 1303–1320 or later.*

4 — *Gold sultani of Murad III (1574–1595).*

5 — *Zecchin or gold ducat of the Republic of Venice, Pasquale Cicogna (1585–1595).*



1.



2.



3.

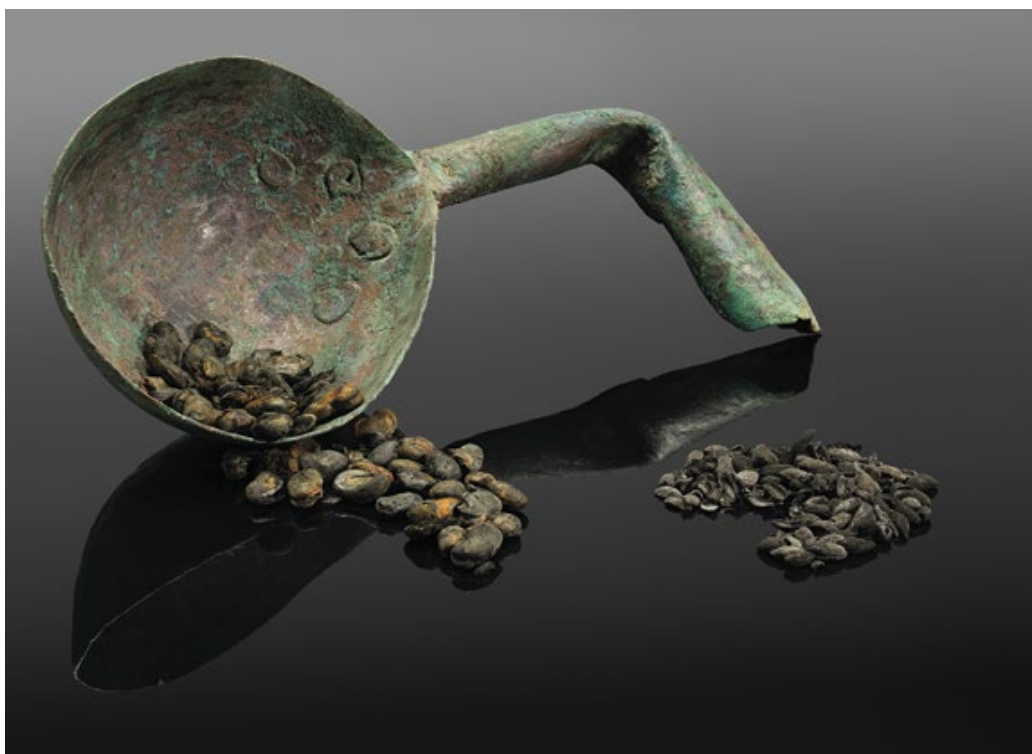


4.



5.







(αριστερά)

Σταθμός Αγία Σοφία. Καμένες κουβαρίστρες και καρποί (πιθανώς φασόλια και ελιές) από υπόγεια αποθήκη καταστήματος, νοτίως της Εγνατίας.

(left)

Agia Sofia Station. Charred sewing machine bobbins and seeds (probably beans and olives) unearthed into an underground storeroom south of Egnatia street.

(άνω)

Χάλκινος αποστακτήρας που εντοπίστηκε σε υπόγειο ταβέρνας νοτίως της οδού Εγνατία.

(top)

Bronze distiller revealed in the basement of a tavern located south of Egnatia street.



Καμένο εγκυκλοπαιδικό γαλλικό λεξικό (άγνωστου χρόνου και τόπου έκδοσης). Βρέθηκε στο υπόγειο κτηρίου βόρεια της Εγνατίας στην περιοχή του σταθμού Αγία Σοφία, σε πολύ κακή κατάσταση διατήρησης. Τα χάρτινα ή δερματόδετα εξώφυλλα και τα εσώφυλλα με τα στοιχεία της έκδοσης έχουν καταστραφεί, ενώ διασώζονται μόνο κάποια νήματα της βιβλιοδεσίας. Πρόκειται για ευκονογραφημένο λεξικό, μικρού μεγέθους (διαστ. 10 x 15 εκ.) στο οποίο λημματογραφούνται ιστορικά πρόσωπα της επιστήμης της πολιτικής και των τεχνών, καθώς και γεωγραφικοί όροι. Το κείμενο είναι δίστιχο και διανθίζεται με σκίτσα – πορτρέτα δίπλα στο αντίστοιχο λήμμα.

Burned French encyclopedic dictionary (date and place of publication unknown). It was found in the basement of a building north of Egnatia Street in the area of Agia Sofia metro station, in a very badly preserved condition. The cover (made either of paper or leather) as well as the inner pages containing the bibliographical and publication data are destroyed, while only some parts of the bookbinding cords are preserved. It is a small sized (10 x 15 cm) illustrated, dictionary with entries on historic personalities (politicians, scientists and artists), as well as geographical terms. The text is arranged in two columns where as sketched portraits accompany the relevant entries.





ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ, ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΗ ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗΣ, ΝΕΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ Η ΔΥΤΙΚΗ ΝΕΚΡΟΠΟΛΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ Ο ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

Οι σταθμοί στα δυτικά χωροθετούνται στην εκτός των τειχών ύπαιθρο χώρα της Θεσσαλονίκης. Η ανασκαφική έρευνα συμπλήρωσε τη γνώση μας για τη χωροταξική εξέλιξη της περιαστικής δυτικής ζώνης, διαχρονικά από τον 3^ο π.Χ. αι. μέχρι τους νεότερους χρόνους.

Τη χωροοργάνωση της περιοχής υπαγόρευσαν δύο παράμετροι: η διέλευση της κύριας οδικής αρτηρίας, που συνέδεε τη Θεσσαλονίκη με τη Δυτική Μακεδονία και τη Νότια Ελλάδα, και η γεωμορφολογία του εδάφους με τους εκεί διαρρέοντες χειμάρρους.

Επάλληλα χαλικόστρωτα και χωμάτινα καταστρώματα της οδού, που έφθανε έξω από τη Χρυσή Πύλη διασχίζοντας τον *κεραμήσιο κάμπο* και το νεκροταφείο, εντοπίστηκαν κάτω από τη σημερινή οδό Μοναστηρίου. Το πρωιμότερο κατάστρωμα ανάγεται στον 3^ο αι. π.Χ. και εντοπίστηκε κατά τόπους, καλυμμένο από χειμαρρικό υλικό. Επιστρώνεται διαδοχικά από κροκάλες και πακτωμένα χαλίκια και οριοθετείται με κράσπεδα από κάθετα τοποθετημένες σχιστόπλακες. Το πλάτος του κυμαίνεται στα 5 – 10 μ. Ο δρόμος παραμένει σε λειτουργία καθόλη την παλαιοχριστιανική περίοδο. Στον 6^ο αι. η ανέγερση μνημειακού κτηρίου, που ανασκάφηκε στο σκάμμα της Διακλάδωσης, υποδηλώνει πιθανότατα σημειακή μετατόπιση της χάραξης. Στον ίδιο περίπου άξονα, πολύ αργότερα, τον 19^ο αι. θα διέλθει το λιθόστρωτο της *Λεωφόρου Μοναστηρίου (Manastir Caddesi)*.

Το τμήμα της δυτικής νεκρόπολης που αποκαλύφθηκε στα όρια του σταθμού Δημοκρατίας, στον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό και κυρίως στη Διασταύρωση Τροχιογραμμών Σταυρούπολης είναι παρόδιο και αναπτύχθηκε κατά μήκος της βόρειας πλευράς του οδικού αυτού άξονα. Οργανωμένο σε συστάδες περιλαμβάνει ποικιλία τάφων, λακκοειδών, κιβωτιόσχημων, κεραμοσκεπών απλών ή στον τύπο του καλυβίτη, αλλά και βωμών και βωμοειδών κατασκευών, συνήθως εντός ταφικών περιβόλων, εξασφαλίζοντας χώρους για νεκρώσιμες τελετές και προσφορές, ενώ σημαντική είναι και η παρουσία πυρών. Συνολικά απέδωσε 747 ταφές, μεταξύ των οποίων ξεχωρίζουν μαρμάρινες σαρκοφάγοι και πολυτελή ταφικά κτίσματα. Η κτέριση των νεκρών, αναπόσπαστο στοιχείο στους ελληνοιστικούς χρόνους, περιορίζεται στις ταφές της ρωμαϊκής εποχής. Πήλινα και γυάλινα αγγεία, λυχνάρια, ειδώλια, ασημένια και χάλκινα νομίσματα, χρυσές δανάκες, χάλκινα και χρυσά κοσμήματα, γυάλινες και οστέινες χάντρες συνόδευαν τους νεκρούς.

Η διάρκεια χρήσης της νεκρόπολης καλύπτει μια μακρά περίοδο από τις αρχές του 3^{ου} αι. π.Χ. έως και τα μέσα του 4^{ου} αι. μ.Χ., οπότε και οργανώνονται τα χριστιανικά κοιμητήρια γύρω από πυρήνες με λατρευτικά κτίσματα, ναούς και μαρτύρια.



Μεταγενέστερα, και κυρίως από τον 6^ο αι. συνεχίζονται σποραδικοί ενταφιασμοί. Πρόκειται κυρίως για βρεφικές και παιδικές ταφές που δεν ανήκουν σε οργανωμένο νεκροταφείο αλλά διανοίχθηκαν πάνω στα *καθαγιασμένα* ερείπια ιερού ναού και των προσκτισμάτων του, που εκχριστιάνισε την εθνική νεκρόπολη.

Συγκεντρώσεις ελεύθερων λακκοειδών ταφών του 14^{ου} – 15^{ου} αι., και του τέλους του 15^{ου} αι., που εντοπίστηκαν στα σκάμματα της Νότιας Εισόδου του σταθμού Δημοκρατίας και της Διακλάδωσης αντίστοιχα, υποδηλώνουν περιστασιακή και βεβιασμένη ταφική χρήση από ποικίλες θρησκευτικές ομάδες που κατοίκησαν στην πόλη.

Η ανασκαφή στον σταθμό και τις εισόδους της πλατείας Δημοκρατίας, στις παρυφές της νεκρόπολης, λίγα μόλις μέτρα έξω από τα δυτικά τείχη, έφερε στο φως, εκατέρωθεν του δρόμου που οδηγούσε από την ύπαιθρο χώρα στη Χρυσή Πύλη, μεγάλα συγκροτήματα κρατικών αποθηκών κρασιού και λαδιού (πιθεώνας) και εργαστηρίων, που ήταν σε συνεχή χρήση καθόλον τον 4^ο αι., με επάλληλες μετασκευές και επεκτάσεις. Πάνω στα ερείπια του πιθεώνα, ιδρύθηκε τον 5^ο αι. ναός τετράγωνης κάτοψης με ταφικό πρόσκτισμα, αποθήκες και εργαστήρια, προσαρτώντας στις εγκαταστάσεις του μέρος, επίσης, των υποδομών του προγενέστερου κτίσματος. Στα τέλη του 6^{ου} αι. – αρχές του 7^{ου} αι. ο ναός

καταστρέφεται ολοσχερώς και εγκαταλείπεται. Ανάμεσα στα ερείπια του διανοίγονται σποραδικές ταφές. Τον 7^ο – 8^ο αι., χτίζονται στην περιοχή διαδοχικοί αναλληματικοί τοίχοι, προκειμένου να διευθετήσουν την κοίτη των χειμάρρων και να αποτρέψουν περιοδικές υπερχειλίσσεις.

Η οικοδομική δραστηριότητα περιορίζεται. Εκεί με πυρήνα το πρόσκτισμα του ναού, βιοτεχνικοί και αποθηκευτικοί χώροι, διατεταγμένοι στη σειρά και με πρόσοψη επί του κεντρικού δρόμου προς τη Χρυσή Πύλη, φαίνεται ότι εξακολουθούν να βρίσκονται σε χρήση, έως τον 8^ο – 9^ο αι., οπότε καταστρέφονται από πυρκαγιά και εγκαταλείπονται.

Στους μετέπειτα αιώνες η περιοχή παραμένει αδόμητη, όχι τυχαία, άλλωστε, ονομαζόταν από τους Οθωμανούς *Çayir*, δηλαδή *Λιβάδι* ή *Λιβάδια*. Μόλις τον όψιμο 19^ο αι. θα επανακτήσει τον εμπορικό της χαρακτήρα, όταν στον άξονα της Λεωφόρου Μοναστηρίου χτίζονται χάνια, καταστήματα και αποθήκες. Το 1893 η πόλη αποκτά δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης με τη συνδρομή Γάλλων μηχανικών. Τότε διευθετείται και η κοίτη του χειμάρρου της οδού Λαγκαδά, γνωστός από τους Οθωμανούς ως *Eğri Dere* (*Λοξός λάκκος*) και εγκιβωτίζεται σε μεγάλο καμαροσκέπαστο κτιστό αγωγό.





Σταθμός Βούλγαρη
Voulgari Station

DIMOKRATIA STATION, STAVROUPOLI CROSSOVER, NEW RAILWAY STATION. THE WESTERN NECROPOLIS AND THE SUBURBAN AREA

The stations on the west side of the city are all outside the ancient city walls. Here the excavation work has added to our knowledge of the spatial development of the western suburban zone from the 3rd century BC to the modern era.

The spatial organisation of this area was defined by two parameters: the line of the main thoroughfare, the famous Roman *Via Egnatia* that linked Thessaloniki with Western Macedonia and Southern Greece, and the geomorphology of the ground, traversed by numerous torrent-beds.

Successive gravelled and earthen surfaces of this great road, which led through the *keramesio kampo* and the necropolis to the 'Golden Gate', were found beneath present-day Monastiriou Street. The earliest of these dates from the 3rd century BC and was found intermittently. It was surfaced with torrent-bed material, in alternate layers of pebble and compacted gravel, and was bordered by kerbstones of standing slates. Its width varied from 5 to 10 metres. This road remained in use throughout the whole of the Early Christian period. In the 6th century the construction of a monumental building, which was brought to light by excavation at the Crossover site, probably indicates a local shift in the line of the road. In the 19th century the stone-paved Leoforos Monastiriou (*Manastir Caddesi*) would follow the same route.

The part of the western necropolis that came to light at the edge of Dimokratia Station, the New Railway Station and especially the Stavroupoli Crossover lies along the north side of this thoroughfare. Organised in clusters, it contains a variety of types of graves, including pit-graves, cist-graves and tile-covered graves, as well as altars and altar-like structures, usually within tomb enclosures, providing places for funeral ceremonies and offerings; there were also a considerable number of funeral pyres. The site yielded a total of 747 burials, including a number of marble sarcophagi and monumental funerary monuments. Grave goods, an inseparable element of Hellenistic burials, were found here only in Roman graves. Clay and glass vessels, lamps, figurines, silver and bronze coins, golden funerary coins, bronze and gold jewellery, glass and bone beads, accompanied the dead.

The necropolis remained in use from the beginning of the 3rd century BC to the middle of the 4th century AD, when Christian

cemeteries began to be organised around centres with devotional buildings, churches and shrines.

Later, and especially after the 6th century, the site was used sporadically for burials, mainly of infants and children, not as an organised cemetery but above the *sanctified* ruins of the church and its outbuildings that had Christianised the gentile necropolis.

Concentrations of independent pit-graves from the 14th – 15th century and the end of the 15th century, which were found on the site of, respectively, the south entrance to the Dimokratia Station and the Crossover, attest to occasional hasty burials by various religious groups living in the city.

The excavation work at the site of the station and the Plateia Dimokratias entrances, on the edge of the necropolis, just a few metres from the city's western wall, brought to light, on both sides of the road leading to the 'Golden Gate', large buildings with official warehouses for wine and oil (*pitheonas / dolia*) and workshops, which were in continuous use throughout the 4th century, with successive additions and renovations. In the 5th century a square church with a funerary annex, storage facilities and workshops was built over the ruins of the *pitheonas*, annexing to its own installations part of the infrastructure of the earlier building. This church was totally destroyed at the end of the 6th or early 7th century, and abandoned, but graves were occasionally dug among its ruins. In the 7th and 8th century a series of retaining walls were built in the area to correct the torrent-beds and prevent periodic flooding.

Construction activity virtually ceased. Around the church annex workshops and warehouses, strung out along the side of the road leading to the 'Golden Gate', seem to have been in use until the 8th or 9th century, when they were destroyed by fire and abandoned.

In the following centuries the area remained vacant, and not without reason was called by the Ottomans *Çayır*, meaning prairie. It was not until the late 19th century that it regained its commercial character, when inns, shops and warehouses were built along Leoforos Monastiriou. In 1893, with the help of French engineers, the city acquired a water supply and sewer system, at which time the bed of the Langada Street torrent, which the Ottomans called *Eğri Dere* (=Curved River), was straightened and enclosed within a large vaulted masonry conduit.





Μαρμάρινο δωρικό κιονόκρανο, ελληνιστικών χρόνων, το οποίο χρησιμοποιήθηκε σε μεταγενέστερη εποχή για να διαμορφώσει το άνοιγμα πηγαδιού. Είναι πιθανό να προέρχεται από κάποιο μνημειακό δημόσιο κτήριο της ελληνιστικής Θεσσαλονίκης.

Doric marble capital from the Hellenistic period, later used to form the mouth of a well. In all likelihood, it comes from a monumental public building from Hellenistic Thessaloniki.







Λίθινη ενεπίγραφη επιτύμβια
στήλη των αρχών του 3^{ου} αι. π.Χ.
της ηλικιωμένης Ανθηδόνας του
Αγαθοκλέους, η οποία ίσως υπήρξε
από τους πρώτους κατοίκους που
ήρθαν από τους περιφερειακούς
οικισμούς, για να δημιουργήσουν
την πόλη της Θεσσαλονίκης που
οραματίστηκε ο Κάσσανδρος, βασιλιάς
της Μακεδονίας, το 316/315 π.Χ.

*Inscribed gravestone from the early
3rd century BC showing the elderly
Anthidona, daughter of Agathocles,
who was perhaps one of the first
residents to come from the surrounding
settlements to establish the city of
Thessaloniki envisaged by Cassander,
king of the Macedons, 316/315 BC.*

Πήλινη πλαταγή – κουδουνίστρα
με μορφή βρέφους σε φασκίες πάνω
σε λίκνο. Χαρακτηριστικό παιχνίδι
ηρεμίας και χαλάρωσης του μωρού, το
οποίο θα το συντρόφευε και στο μακρύ
ταξίδι του στην αθανασία. 1^{ος} αι. π.Χ.

*Terracotta rattle in the shape
of a baby on a cradle. A common
toy to calm and relax babies, which
accompanied this child on its
long journey into the afterlife.
Dates to the 1st century BC.*



Μαρμάρινη λάρνακα με κάλυψη, για
την τοποθέτηση των οστών του νεκρού.
2^{ος} αι. μ.Χ.

*Marble larnax with lid, in which the
deceased's bones would have been
placed. Dates to the 2nd century AD.*







Πρόκειται για τα οστέινα εργαλεία ενός γραφέα, δημόσιου λειτουργού, της Θεσσαλονίκης του 1^{ου} αι. μ.Χ. Το μελανοδοχείο και η γραφίδα του, αλλά και η θήκη που την τοποθετούσε, τόσο περίτεχνα διακοσμημένα με εγχάρακτα γεωμετρικά μοτίβα.

The bone implements of a scribe, a public functionary from Thessaloniki from the 1st century AD. The inkpot and stylus and case in which they were placed are intricately decorated with engraved geometric patterns.





Πήλινος ανάγλυφος αμφορίσκος με διονυσιακές σκηνές. Στη μία πλευρά απεικονίζεται νεαρός, ο θεός Διόνυσος σε κατάσταση μέθης, να τον συγκρατεί ένας Σάτυρος με θύσανο στο χέρι. Στην άλλη όψη αποδίδεται Μαινάδα με τύμπανο και Πάνας με θύρσο, συνοδοί του θεού στα διονυσιακά συμπόσια. Και οι δύο σκηνές πλαισιώνονται με κλαδιά, φύλλα και καρπούς αμπελιού. Χρονολογείται στα τέλη 2^{ου} – αρχές 3^{ου} αι. μ.Χ.

Small Terracotta relief amphora with Dionysian scenes. One side depicts a young man, the god Dionysus inebriated, supported by a Satyr with a tassel in his hand. The other side shows a Maenad with a drum and Pan with a thyrsus accompanying the god in his Dionysian feasts. Both scenes are surrounded by the branches, leaves and fruit of the vine. Dates from the end of the 2nd century AD to the early 3rd century AD.







Περιδέραιο από μαρμάρινη ασύλητη σαρκοφάγο, του όψιμου 3^{ου} / πρώιμου 4^{ου} αι. που βρέθηκε στο δυτικό νεκροταφείο της Θεσσαλονίκης, στον σταθμό πλατείας Δημοκρατίας. Στην σαρκοφάγο είχαν ταφεί μία γυναίκα, ένας μεσήλικας και ένας νέος άνδρας. Το κόσμημα αποτελείται από οκτώ τετράγωνα πλακίδια από σφυρήλατο φύλλο χρυσού με έκτυπη γεωμετρική διακόσμηση, επτά δεμένους ημιπολύτιμους λίθους (οψιανός, όνυχας κ.ά.) σε χρυσές θήκες με διάτρητο πλαίσιο και μικρότερους λίθους (γρανάτες) δεμένους ανά έξι σε δύο θήκες σε σχήμα βότρου. Τα δεκαεπτά στοιχεία, πλακίδια και δεμένοι λίθοι, δεν αποκλείεται να ήταν επίρραφα στο ένδυμα της γυναίκας, από το οποίο εντοπίστηκαν, επίσης, ίνες υφάσματος και χρυσοσνήματα.

Necklace from an unplundered marble sarcophagus from the late 3rd / early 4th century, found in Thessaloniki's western necropolis at Dimokratias Sq. Station. A woman, a middle-aged man and a young man had been buried in the sarcophagus. The jewel consists of 8 square sheets of beaten gold with geometric designs engraved in relief, 7 semi-precious stones (obsidian, onyx, etc.) in gold cases with a perforated surround and smaller stones (garnet) set in sixes in two cases in the shape of a bunch of grapes. It is possible that the seventeen elements, plates and set stones having been sewn into the woman's clothing, since fragments of textile and gold threads were also found.







(άνω)

Σόλιδος Αναστασίου Α' (491–518),
νομισματοκοπείου Κωνσταντινούπολης.

(τορ)

*A solidus of Anastasius I (491–518)
minted in Constantinople.*

(αριστερά)

Συνήθη κτερίσματα κατά την ύστερη
αρχαιότητα τα χτένια και οι περόνες
συνόδευσαν τις γυναικείες ταφές. Από
τάφους του 3^{ου} – 4^{ου} αι. στον σταθμό
πλατείας Δημοκρατίας.

(left)

*Combs and pins were the most
popular offerings in female burials
during Late Antiquity. From 3rd – 4th
century graves found at the
Dimokratias Sq. Station.*

(σελ. 200–201)

Τοιχογραφία κιβωτιόσχημου τάφου
των αρχών του 4^{ου} αι., από το δυτικό
νεκροταφείο της Θεσσαλονίκης, στον
σταθμό πλατείας Δημοκρατίας. Μέσα
σε δύο πολύχρωμα ταινιωτά πλαίσια
απεικονίζονται αγγείο από το οποίο
εκφύονται κλαδιά και μία πέρδικα
αντίστοιχα, θέματα που παραπέμπουν
σε απεικονίσεις των κήπων του
Παραδείσου.

(p. 200–201)

*Wall paintings from an early
4th century cist grave found in
Thessaloniki's western necropolis
at the Dimokratias Sq. Station.
Two multi-colour strip-like frames
surround a vessel, in one, from which
branches sprout, and a partridge
in the other; both scenes refer to the
gardens of Paradise.*







Πέντε ακέραιοι αμφορείς σαμιακού τύπου (5^{ου} – 6^{ου} αι.) βρέθηκαν καλά φυλαγμένοι μέσα σε πιθάρι, σε στεγασμένο χώρο, έξω ακριβώς από το ιερό ναού του 5^{ου} αι., που ήρθε στο φως στον σταθμό πλατείας Δημοκρατίας. Προορίζονταν να καλύψουν τις λειτουργικές ανάγκες του εκκλησιαστικού συγκροτήματος που ανεγέρθηκε στα ερείπια προγενέστερου πιθεώνα του 4^{ου} αι., στις παρυφές της δυτικής νεκρόπολης. Οι αμφορείς αυτού του τύπου χρησιμοποιούνταν κυρίως για τη μεταφορά και αποθήκευση κρασιού.

Five intact Samian type amphorae (5th – 6th century) found well preserved inside a large vessel (dolium) in a roofed area, just outside a 5th century church, which was unearthed at the Dimokratias Sq. Station. They were intended to meet the needs of the ecclesiastical complex built there on the ruins of a previous 4th century warehouse (dolia) at the end of the western necropolis. Amphorae of this type were primarily used to transport and store wine.



Πάνω από 30 αμφορείς τύπου Γάζας (LRA 4, τέλη 4^{ου} – αρχές 8^{ου} αι.) τοποθετημένοι ο ένας δίπλα στον άλλον, βάση – λαμμός εναλλάξ, σε δύο σειρές, σταθεροποιημένοι μεταξύ τους με ασβεστοκονίαμα, βρέθηκαν στον σταθμό πλατείας Δημοκρατίας συνθλιμμένοι από μεταγενέστερο αναλημματικό τείχος που κτίστηκε μετά τον 7^ο – 8^ο αι., για να ανακόψει τις περιοδικές υπερχειλίσσεις των διαρρεόντων στην περιοχή χειμάρρων. Κοντά στα αγγεία εντοπίσθηκαν τα πώματα σφράγισης τους.

Over 30 Gaza amphorae (LRA 4, late 4th – early 8th century) lying next to each other with tops and bottoms alternating, in two rows, packed stably with lime mortar, were found at the Dimokratias Sq. Station crushed by a later retaining wall built after the 7th – 8th century to prevent periodic overflowing by streams in the area. Lids for the vessels were found nearby.







Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός
New Railway Station



