

Γ. ΠΛΟΥΜΙΔΗΣ

ΚΕΙΜΕΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΟΥ (1869-1878, 1892-1901, 1923-1925)

Ἡ ἱστορία τῆς ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας εἶναι συνυφασμένη με τὴν ἐξέλιξη τῶν συγκοινωνιῶν, τὴν κίνηση τοῦ ἐμπορίου, τὴ διακίνηση τῶν ἰδεῶν καὶ εἰδήσεων καὶ γενικότερα με τὰ πνευματικὰ ρεύματα ποὺ ἀφοροῦν τὸν χῶρο.

Ἡ Ἠπειρος εἶναι ἄμεσα συνδεδεμένη με τὴν Ἀδριατικὴ καὶ τὸ Ἴόνιο καὶ ἀποτελεῖ τὸν συνδετικὸ κρίκο τῆς ἐσωτερικῆς βόρειας Ἑλλάδας με τὴν ἰταλικὴ καὶ τὴν γειτονικὴ τῆς εὐρωπαϊκῆ περιοχῆ. Πρὶν ἀναπτυχθεῖ ὁ σιδηρόδρομος, τὸ ἀτμόπλοιο ἔδωσε τὴ μεγάλη ὠθηση στὶς συγκοινωνίες καὶ τὰ λιμάνια ἦταν οἱ κόμβοι γιὰ τὰ ἐμπορεύματα, τοὺς ἐπιβάτες καὶ τὴν ἀλληλογραφία. Τὸ Αὐστριακὸ Λόυδ (Lloyd Austriaco, Lloyd Austro-Ungarico, Oesterreichischer Lloyd) ἀπὸ τὸ 1835 ἄρχισε τὴν ἐκμετάλλευση τῶν γραμμῶν τῆς Ἀδριατικῆς καὶ τῆς Ἀνατ. Μεσογείου καὶ ὑπῆρξε ὁ σχεδὸν μοναδικὸς φορέας'. Ἀπὸ τὸ 1896 ἐμφανίζεται ἡ ἐλληνικὴ Τζὼν Μὰκ Δουὰλ καὶ Βαρβούρ καὶ ἀργότερα (1901) ἡ ἰταλικὴ Puglia.

Οἱ προσεγγίσεις στὴν Πρέβεζα ἀρχίζουν τὸ 1854 (ἡ Κέρκυρα λειτουργεῖ ἤδη ἀπὸ τὸ 1837), στοὺς Ἀγ. Σαράντα ἀπὸ τὸ 1870 τακτικά, στὴ Σαγιάδα τακτικά ἀπὸ τὸ 1880. Πρὸς τὰ δυὸ τελευταῖα λιμάνια γίνονταν ὡστόσο ἕκτακτα δρομολόγια ἀπὸ τὸ 1857.

Ἡ ὀθωμανικὴ διοίκηση διέθετε χερσαία ταχυδρομικὴ ὑπηρεσία, ποὺ κύριο ἔργο τῆς ἦταν ἡ διαβίβαση τῶν δημόσιων ἐγγράφων καὶ δευτερευόντως τῶν ἰδιωτικῶν. Γιὰ τὴ διακίνηση συγκροτοῦνταν καραβάνια καὶ μισθώνονταν ἢ ἐνοικιάζονταν οἱ ὑπηρεσίες σὲ ἰδιῶτες. Σχετικὸς πίνακας εἶναι εὐγλωττος ὡς πρὸς τὸν χρόνον ποὺ ἀπαιτοῦσε κάθε διαδρομῆ:

1. S. D. Tchilinghirian - W.S.E. Stephen, Austrian Post Offices abroad, Aberlour (Banffshire), The Austrian Stamp Club of Great Britain, 1964, ὅπου εἰδικὰ κεφάλαια γιὰ τὴν περιοχὴ μας.



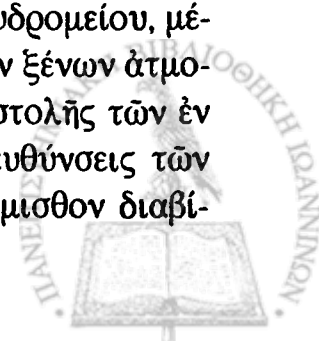
Ἐφημερίς «Ἰωάννινα», φ. 473 (4/1/1879).

Ἐξ Ἰωαννίνων εἰς Κόνιτσαν	ὥραι	12
» Λιασκοβίκιον	»	15
» Φιλιάταις	»	18
» Παραμυθία	»	12
» Μέτσοβον	»	12
» Γρεβαινὰ	»	24
» Βέντζα	»	28
» Τρίκκαλα	»	24
» Ἄρτα	»	12
» Ἀργυρόκαστρον	»	18
» Βεράτιον	»	36
Ἐκ Φιλιατῶν εἰς Παραμυθίαν	»	6
Ἐκ Μετσόβου εἰς Γρεβαινὰ	»	12
Ἐκ Γρεβαινῶν εἰς Βέντζα	»	4
Ἐκ Πρεβέζης καὶ Πάργας εἰς Ἰωάννινα		18
Ἐκ Μαργαριτίου εἰς Ἰωάννινα	ὥραι	16
Ἐκ Ραδοβιζίου εἰς Ἄρταν καὶ Ἰωάννινα	ὥραι	16
Ἐξ Ἄρτης εἰς Ἰωάννινα	ὥραι	12
Ἐκ Σαλαόρας εἰς Ἰωάννινα	»	16
Ἐκ Πρεβέζης εἰς Μαργαρίτιον	»	18
Ἐκ » εἰς Ἄρταν	»	12
Ἐκ » εἰς Ροδοβίζιον	»	12
Ἐξ Ἄρτης εἰς ὀροθετικὴν γραμμὴν	»	12

Τὰ παρακάτω δημοσιευόμενα κείμενα, προερχόμενα ἀπὸ τὶς ἐφημερίδες «Ἰωάννινα», «Φωνὴ τῆς Ἠλείρου» καὶ «Ἠπειρος», ὁμιλοῦν λιτὰ γιὰ τὴν τότε κατάστασιν καὶ εὐγλωττα ἀποκαλύπτουν τὴν καθημερινότητα δημοσιεύονται αὐτούσια.

Ἐφημερίς «Ἰωάννινα», φ. 2 (29/5/1869).

Καίτοι ὑπάρχει καταληπτὴ ἡ εὐκολία καὶ ἡ ταχύτης, δι' ἧς ἤθελον διαβιβάζεσθαι διὰ θαλάσσης οἱ φάκελλοι τοῦ Αὐτοκρατορικοῦ Ταχυδρομείου, μέχρι τοῦδε ὅμως οὐδεμία σύμβασις εἶχε συνομολογηθεῖ μετὰ τῶν ξένων ἀτμοπλοϊκῶν ἐταιριῶν περὶ τῆς διὰ τῶν ἀτμοκινήτων αὐτῶν ἀποστολῆς τῶν ἐν λόγῳ φακέλων. Καθ' ἃ ὅμως πληροφοροῦμεθα ἤδη, αἱ Διευθύνσεις τῶν Αὐστριακῶν καὶ Ρωσικῶν ἀτμοπλοίων παρεδέχθησαν τὴν ἄμισθον διαβί-



βασιν τῶν φακέλων τοῦ Αὐτοκρατορικοῦ Ταχυδρομείου, ἡ δὲ Γαλλικὴ ἀτμοπλοϊκὴ ἐταιρεία τῶν Αὐτοκρατορικῶν Διαπορθμεύσεων εἰσέτι δὲν ἀπὴντησέ τι περὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου, εἰκάζεται οὐχ ἦττον ὅτι καὶ ἡ ἀπάντησις αὐτῆς θέλει εἶσθαι σύμφωνος πρὸς τὰς τῶν ρηθεισῶν ἐταιριῶν.

“Ο.π., φ. 3 (5/6/1869).

Εἰδοποιεῖται τὸ Κοινὸν τῆς πόλεως ταύτης ὅτι, ληφθείσης ὑπ’ ὄψιν τῆς ἀνάγκης ὅπως ἀφικνῶνται εἰς τὸν ποθούμενον ὄρον των αἱ ἐπιστολαὶ τῶν ἐμπόρων καὶ λοιπῶν, ἀπὸ τοῦδε τὸ ἐν Ἰωαννίνοις Αὐτοκρ. Ταχυδρομεῖον θέλει ἀποστέλλει καθ’ ἐκάστην πρωΐαν τοῦ Σαββάτου ἰδιαίτερον ταχυδρομον εἰς τὸν λιμένα τῶν Ἀγίων Σαράντα, κομίζοντα τὸν ταχυδρομικὸν φάκελλον τῆς Κωνσταντινουπόλεως, ἔν’ ἀποσταλῆ διὰ τῶν Αὐστρ. ἀτμοπλοίων, τῶν διαπλέοντων τὴν μεταξὺ Πρωτεύουσος καὶ τοῦ ρηθέντος λιμένος γραμμῆν. Ἐπειδὴ δὲ διὰ τοῦ μέσου τούτου προξενεῖται μεγίστη εὐκολία εἰς τὴν μεταξὺ Κωνσταντινουπόλεως καὶ τῶν Ἰωαννίνων ἀλληλογραφίαν, ὅπως ἐντὸς πέντε ἡμερῶν αἱ ἐπιστολαὶ φθάνωσιν ἀπὸ τοῦ ἐνός μέρους εἰς τὸ ἕτερον, ὅσοι ἐκ τῶν ἐμπόρων καὶ τῶν ἄλλων πολιτῶν ἔχουσιν ἐπιστολάς διὰ Κωνσταντινουπόλιν δύνανται νὰ δίδωσιν αὐτὰς εἰς τὸ Αὐτοκρ. Ταχυδρομεῖον μέχρι τῆς ἐσπέρας τῆς Παρασκευῆς.

“Ο.π., φ. 54 (11/6/1870).

Τὸ ἐν Ἰωαννίνοις Κ. Β. Αὐστρουγγρικὸν Ταχυδρομεῖον δηλοποιεῖ ὅτι τοῦ ταχυδρόμου ἀφικνομένου ἀνὰ πᾶσαν Πέμπτην ἡ διανομὴ τῶν ἐπιστολῶν θὰ ἄρχηται δύο ὥρας μετὰ τὴν ἀφίξιν καὶ θέλει ἐξακολουθεῖ καθ’ ὅλην τὴν ἡμέραν ἐκείνην ἐν τῷ Ταχυδρομικῷ Καταστήματι· τὰς δὲ λοιπὰς ἡμέρας (ἐκτὸς τῆς Κυριακῆς). ἡ διανομὴ θὰ γίνηται ἀπὸ τὴν 4 μέχρι τῆς 5 ὥρας τουρκιστί. Αἱ ἐπιστολαί, ἐὰν μὲν ὦσιν ἐλεύθεραι ταχυδρομικῶν τελῶν θέλουσι διανέμεσθαι ἄνευ οὐδεμιᾶς πληρωμῆς, ἐὰν δὲ μὴ ὦσι, θέλει εἰσπρατῆσθαι μόνον τὸ ἐπ’ αὐτῶν σημειούμενον ταχυδρομικὸν τέλος.

“Ο.π., φ. 70 (1/10/1870)

Δηλοποιήσις. Τὸ ἐν Ἰωαννίνοις Αὐτοκρ. Ταχυδρομεῖον δηλοποιεῖ ὅτι ὡς γινώσκει τὸ ἐνταῦθα κοινὸν καὶ ἰδίως ἡ τάξις τῶν ἐμπόρων ὅτι καθ’ ἐκάστην ἐβδομάδα ἀναχωροῦσιν ἐντεῦθεν δύο ταχυδρομεῖα διὰ τὴν Πρωτεύουσαν, ἐξ ὧν τὸ μὲν τῆς Δευτέρας ἀνέκαθεν ταξιδεύει διὰ τῆς Θεσσαλίας παραδεχόμενον γράμματα καὶ χρηματοδέματα, τὸ δεύτερον εἶναι τὸ τῶν Ἀγίων



Τεσσαράκοντα, ὅπερ πρό τινος καιροῦ διὰ τῶν προσπαθειῶν τῆς Σεβ. Γεν. Διοικήσεως συνέστη, καὶ τὸ ὁποῖον ἀναχωρεῖ ἐντεῦθεν ἕκαστον Σάββατον τὴν πρωΐαν ταξιδεῦον διὰ τῆς νέας ἀμαξιτοῦ τῆς εἰς τὸν λιμένα ἐκείνον ἀγούσης· ἐπειδὴ δὲ ὁ φάκελος τοῦ ταχυδρομείου τούτου ἀποστέλλεται δι' ἐνὸς μόνον ἰππέως, ὅστις ἐγχειρίζει αὐτὸν εἰς τὴν Αὐτοκρ. Διεύθυνσιν, ἥτις διὰ τοῦ εἰς Κέρκυραν προσεγγίζοντος Αὐστριακοῦ ἀτμοπλοίου τῆς Τεργέστης διαβιβάζει αὐτὸν εἰς Κων/πολιν, ὡς ἐκ τούτου τὸ Αὐτοκρ. Ταχυδρομεῖον δέχεται δι' αὐτοῦ μόνον γράμματα. Ἡ Διεύθυνσις τοῦ Αὐτοκρ. Ταχυδρομείου ἐπιθυμοῦσα νὰ συντελέσῃ εἰς τὸ νὰ εὐκολύνῃ τοὺς ἐμπόρους ἔτι μᾶλλον εἰς τὰς ἀνταποκρίσεις των ἀπεφάσισε νὰ συστήσῃ ἑτέραν ταχυδρομικὴν γραμμὴν διὰ Βόλου κατ' εὐθείαν εἰς Κων/πολιν διὰ τῶν ταχυδρομικῶν ἀτμοπλοίων τῆς Αἰγυπτιακῆς ἐταιρίας Ἀξιζιέ· ὡς ἐκ τούτου ἀντὶ τῆς Δευτέρας τὸ διὰ Θεσσαλίαν Ταχυδρομεῖον θέλει ἀναχωρεῖ εἰς τὸ ἑξῆς κάθε Τρίτην τὸ ἑσπέρας ὅτε θέλει δέχεσθαι γράμματα καὶ χρηματοδέματα καὶ ὅ,τι ἄλλο.

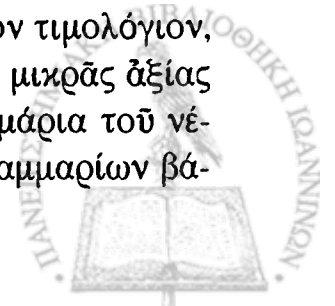
᾽Ο.π., φ. 151 (5/1/1872)

Ἡ Κεντρικὴ Διεύθυνσις τῶν Αὐτοκρ. Ταχυδρομείων γνωστοποιεῖ ὅτι, ἐπειδὴ συνεπέια αὐτοκρ. Ἰραδέ, τὸ τιμολόγιον μερικῶν εἰδῶν μετακομιζομένων διὰ τῶν Ταχυδρομείων μετεβλήθη καὶ ἐπειδὴ τὸ νέον τοῦτο τιμολόγιον ἐτέθη εἰς ἐνέργειαν ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1872, πρὸς γνῶσιν τοῦ κοινοῦ δημοσιεύεται ὡς κατωτέρω:

Τιμολόγιον ἐπιστολῶν. Δι' ἐκάστην ἐπιστολὴν βάρους δέκα γραμμαρίων (δέκα γραμμάρια τοῦ νέου δεκαδικοῦ συστήματος θεωροῦνται ἰσοδύναμα 3 δραμίων τῆς παλαιᾶς ὀγκᾶς) καὶ δι' ἀπόστασιν ἑκατὸν ὠρῶν λαμβάνεται τέλος 1½ γρόσιον, ἀπὸ 100-200 ὠρῶν 3 γρόσια· ἄνω δὲ τῶν 200 ὠρῶν, ὅσην δὴποτε καὶ ἂν ᾖ ἡ ἀπόστασις καὶ μέχρι τῆς ὀροθετικῆς γραμμῆς τοῦ ὀθωμ. Κράτους, πληρώνονται 6 γρόσια. Ἐὰν τὸ βᾶρος τῆς ἐπιστολῆς ὑπερβαίνει τὰ δέκα γραμμάρια ἐπὶ πέντε γραμμαρίων προστίθεται τὸ ἥμισυ ἀρχικὸν τέλος τῆς ἐπιστολῆς. Ἐκ τῶν συστημένων ἐπιστολῶν λαμβάνεται διπλοῦν τὸ ἀρχικὸν τέλος.

Τιμολόγιον χρηματοδεμάτων. Ἐπὶ χιλίων γροσίων χρυσοῦ, δι' ἐκάστην ὥραν λαμβάνονται 3 παράδες, ἀργυρῶν μεδζητιέδων· ὡσαύτως ἐπὶ χιλίων γροσίων 6 παράδες καὶ ἐκ τῶν μεταλλικῶν 12 παράδες.

Τιμολόγιον δειγμάτων. Ἐκ τῶν πολυτίμων, κατὰ τὸ ἀρχαῖον τιμολόγιον, τὸ τέλος πληρώνεται ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ πράγματος. Ἐκ δὲ τῶν μικρᾶς ἀξίας πραγμάτων, ἐπειδὴ τὰ παλαιὰ δράμια μετεβλήθησαν εἰς γραμμάρια τοῦ νέου μετρικοῦ συστήματος, ἔξ ἀποστολῶν πραγμάτων 1-250 γραμμαρίων βᾶ-



ρους δι' ἐκάστην ὥραν πληρώνονται 2 παράδες, ἐπὶ 251-500 γραμμαρίων βάρους 4 παράδες, ἐπὶ 501-750 γραμμαρίων βάρους 6 παράδες καὶ ἐπὶ 751 - ἑνὸς χιλιογράμμου βάρους 8 παράδες. Τὸ ταχυδρομεῖον εἶνε ἐλεύθερον νὰ δεχθῆ ἢ μὴ τὰς ἀποστολὰς ἐκεῖνας αἵτινες ἔχουσι βάρους ἐπέκεινα τοῦ 1-2 χιλιογράμμου.

“Ο.π., φ. 152 (22/5/1872).

Ἀξιότιμε κύριε συντάκτα τῆς ἐφημερίδος «Ἰωάννινα». Παρακαλῶ ὄπως εὐαρεστηθῆτε ἐν τῷ ὑμετέρῳ φύλλῳ νὰ δημοσιεύσητε ὅτι χάριν προόδου καὶ τῆς ἐν Σαγιάδα ὀθωμανικῆς ναυτιλίας ἔχω ἀποκτήσει πλοῖα τὰ ὁποῖα εἶναι ἀρμόδια καὶ ἀρκούντως ἱκανὰ νὰ μεταβιβάζωσιν εἰς Κέρκυραν τὰ τῶν ἐμπόρων ἐκ τῆς Ἡπείρου ὀρμώμενα ἐμπορεύματα καθὼς καὶ τὰ ἐκ Κερκύρας εἰς Σαγιάδα· διὰ δὲ τὸ ἐπωφελέστερον τῶν ἐμπόρων ἐκπίπτω τὸν ναῦλον ἀνὰ 25% τουτέστι δι' ἕκαστον δέμα ἐμπορευμάτων μεταβιβαζόμενον διὰ τῶν πλοίων μου ἐκ Σαγιάδας εἰς Κέρκυραν νὰ πληρώνεται ναῦλος ἀντὶ 20 ἰονικῶν ὀβολῶν (ὡς ἢ ἀνέκαθεν συνήθεια ἦτο τοῦ ναύλου), μόνον 15, δι' ἕκαστον δὲ δέμα ἐκ Κερκύρας εἰς Σαγιάδα ἀντὶ 12 νὰ πληρώνεται ναῦλος 9. Ἡ πληρωμὴ ὁμως τοιοῦτου ναύλου θὰ ἐννοῆται μόνον διὰ τοὺς ἐμπόρους ἐκεῖνους τῶν ὁποίων ἅπαντα τὰ ἐμπορεύματα θὰ μεταβιβάζωνται διὰ τῶν πλοίων μου ἀπὸ Σαγιάδος εἰς Κέρκυραν καὶ ἐναλλάξ...

Ἐν Σαγιάδα τῆ 18 Μαΐου 1872. Ἀναγνώστης Π. Σκέντος.

“Ο.π., φ. 153 (5/6/1872)

Τὸ ἐν Ἰωαννίνοις αὐτοκρ. Ταχυδρομεῖον γνωστοποιεῖ ὅτι, ἐπειδὴ τὸ ταχυδρομεῖον τῆς ξηρᾶς ἔρχεται τὴν αὐτὴν ἡμέραν τῆς ἐνταῦθα ἀναχωρήσεώς του, οἱ δὲ ἔμποροι καὶ λοιποὶ, μὴ δυνάμενοι ν' ἀπαντήσωσιν ἐγκαίρως, παραπονοῦνται, τὸ ταχυδρομεῖον ὅπως παρέξῃ εὐκολίαν εἰς τὸ ἐξῆς θέλει δέχεται χρηματοδέματα καὶ ἐπιστολὰς ἐπὶ συστάσει καὶ μὴ τὸ ἑσπέρας τῆς Δευτέρας καὶ τὴν πρωΐαν τῆς Τρίτης μέχρι τῆς 3ης καὶ ἡμισείας ὥρας, ἀπὸ δὲ τῆς ὥρας ταύτης καὶ μία στιγμή ἐὰν παρέλθῃ, οὐδεμίαν ἐπιστολὴν ἢ χρηματοδέμα γίνεται δεκτόν.

“Ο.π., φ. 155 (19/6/1872)

Ἐπειδὴ ὑπάρχει διάταξις τις συνεπεῖα τῆς ὁποίας ἐκ τῶν ἐπιστολῶν ὅσαι ἀποστέλλονται ἀνευ γραμματοσήμων ἢ ἔχουσαι γραμματόσημον κατωτέρας ἀξίας, συλλαμβανόμεναι πρέπει νὰ εἰσπράττηται παρὰ τοῦ ἀποστολέως



αὐτῶν διπλοῦν ταχυδρομικὸν τέλος, κατὰ τὸν κανονισμόν τῶν Ταχυδρομείων, τὸ ἥμισυ τοῦ ὁποίου θέλει λαμβάνει ὁ καταμηνύων τὸν κομιστὴν τῶν τοιούτων ἐπιστολῶν, τὸ δ' ἕτερον ἥμισυ θὰ κρατῆται διὰ τὰ νενομισμένα γραμματόσημα, ἅτινα θὰ σχίζονται, καὶ ἐπειδὴ περὶ τούτου ἐγένοντο παραστάσεις παρὰ τοῦ ἐπιθεωρητοῦ τῶν Ταχυδρομείων, ἐδόθησαν αἱ δέουσαι ὁδηγίαι παρὰ τῆς Γενικῆς Διοικήσεως εἰς τὰς ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν τῆς ὑπαγομένης Διοικήσεως ὅπως ἐν περιπτώσει συλλήψεως τοιούτων ἐπιστολῶν εἰσπράττεται παρὰ τοῦ ἀποστολέως αὐτῶν τὸ νενομισμένον τέλος εἰς οἴουδήποτε τὰς χεῖρας καὶ ἂν εὔρεθῶσιν αἱ τοιούτου εἶδους ἐπιστολαί.

“Ο.π., φ. 333 (25/2/1876)

Βεράτιον τῆ 13 Φεβρουαρίου 1876. Γνωστὸν ὅτι ἡ γενίκευσις τῶν ταχυδρομείων πλείστας ὄσας ὠφελείας ἐπιφέρει εἰς τὸ κοινόν, ὡς διευκολύνουσα καὶ ἐξασφαλίζουσα τὴν ἀμοιβαίαν ἀνταπόκρισιν καὶ ἐμπορικὰς συναλλαγὰς. Ἡ πόλις ἡμῶν ἔνεκα τῆς γεωγραφικῆς αὐτῆς θέσεως ἐνεργεῖ μέγα μετὰ τῆς Εὐρώπης ἐμπόριον ἐξαγωγῆς καὶ εἰσαγωγῆς, ὅπερ κυρίως γίνεται διὰ τῶν λιμένων Αὐλῶνος καὶ Δυρραχίου, δεκατρεῖς ὥρας ἀπεχόντων αὐτῆς, εἰς οὓς προσεγγίζουσι καθ' ἑβδομάδα τὰ αὐστριακὰ ἀτμόπλοια τοῦ Λώυδ. Καίτοι μετὰ τὴν Ἰωαννίνων καὶ Αὐλῶνος ὑπάρχει ταχυδρομικὴ γραμμὴ διερχομένη διὰ Βερατίου καὶ Πρεμετῆς, ἣν διατρέχει ἅπαξ τῆς ἑβδομάδος τὸ ταχυδρομεῖον τῆς ξηρᾶς, δυστυχῶς ἡ πόλις ἡμῶν στερεῖται τακτικῆς ταχυδρομικῆς συγκοινωνίας μετὰ τῆς πόλεως Ἀργυροκάστρου, τοῦ Δυρραχίου, ὅπερ ἐστὶν ὁ πρῶτιστος αὐτῆς λιμὴν, καὶ τοῦ Ἑλβασανίου, ὅθεν διέρχεται τὸ ταχυδρομεῖον τῆς ξηρᾶς, μεθ' ὧν αἱ ἀνταποκρίσεις ἐνεργοῦνται διὰ τῶν ἀγωγιατῶν, ὅσαι δὲ ἐπιστολαὶ συλλαμβάνονται ἄνευ γραμματοσήμων ὑφίστανται τὰς συνεπείας τοῦ νόμου. Τὸ σύστημα τοῦτο, ἐκτὸς ὅτι ἀντιβαίνει εἰς τὸν σκοπὸν καὶ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ Ταχυδρομείου, ἐπιφέρει ἐλάττωσιν εἰς τὰς προσόδους αὐτῶν καὶ πλείστα ὄσα κωλύματα καὶ βραδύτητας εἰς τὴν τακτικὴν ἀλληλογραφίαν, καὶ ἐπομένως λίαν ἐπιζήμιον καθίσταται εἰς τὸ κοινόν. Εὐχῆς ἔργον ἐστὶν λοιπὸν ἐὰν ἡ πόλις ἡμῶν συνεδέετο μετὰ τοῦ Ἀργυροκάστρου, τοῦ Δυρραχίου καὶ τοῦ Ἑλβασανίου διὰ τῶν ταχυδρομικῶν γραμμῶν, ὁμοίων τῆς μετὰ αὐτῆς καὶ τῆς πόλεως Ἰωαννίνων ὑπαρχούσης. Τὸ μέτρον τοῦτο ἐκτὸς ὅτι πλείστας ὄσας εὐκολίας ἤθελεν ἐπενέγκει εἰς τὸ κοινόν, οὐ σμικρὰς ὠφελείας ἤθελε προξενήσει εἰς τὰς ταχυδρομικὰς προσόδους. Ἐπειδὴ δὲ ἡ μετακόμισις τῶν ταχυδρομικῶν φακέλων εἰς τοὺς τοιούτους δευτερεύοντας ταχυδρομικοὺς σταθμοὺς ἐνεργεῖται ἀνέκαθεν διὰ τῶν ἰππέων τῆς χωροφυλακῆς, οὐδεμία νέα δαπάνη θὰ προέλθῃ ἐκ τούτου. Παρακαλῶ, ὅθεν, κύριε Συντάκτα, ὅπως δημοσιεύσῃτε τὰς σκέψεις μου ταῦτας διὰ τῆς ἀξιοτίμου ὑμῶν ἐφημερίδος.



“Ο.π., φ. 434 (22/3/1878)

Ἐκτίθεται εἰς μειοδοσίαν ἢ μεταξὺ Ἰωαννίνων καὶ Τρικκάλων ταχυδρομικὴ ὑπηρεσία ἀπὸ τῆς 1 Μαρτίου 1878 μέχρι τέλους Φεβρουαρίου 1879. Ὁ ἐργολάβος ὀφείλει καθ' ἑβδομάδα νὰ ἔχη εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ταχυδ. ἕως πέντε ζῶα. τὰ μὲν δύο ἵππασίας τὰ δὲ τρία φορητά· ἐν περιπτώσει δὲ καθ' ἣν ἤθελε παραστῆ ἀνάγκη ἐκτάκτου ἀποστολῆς ταχυδρομείου ἐὰν μὲν τοῦτο διέλθῃ τὴν ταχυδρομικὴν ὁδὸν θέλει παρέχει τὰ ἀναγκαῖα ζῶα δωρεάν, ἐὰν δὲ τινα ἄλλην ὁδὸν θέλει λαμβάνει τὸ νενομισμένον ἀγώγιον πρὸς 3½ γρόσια τὴν ὥραν. Ἐν περιπτώσει δὲ καθ' ἣν εἰς ἣ καὶ δύο ὑπασπισταὶ ἤθελον μεταβῆ εἰς μέρος τι δι' οἰασδήποτε ὁδοῦ καὶ ἂν μεταβῶσι θέλει παρέχει τὰ ἀναγκαῖα εἰς τοῦτο ζῶα πληρωνόμενος τὸ ὠρισμένον ἀγώγιον. Θέλει δὲ πληρῶνεσθαι τὴν μηνιαίαν ἐπιχορήγησιν παρὰ τοῦ ταχυδρομικοῦ καταστήματος εἰς τὸ τέλος ἐκάστου μηνὸς εἰς χαρτονόμισμα. Ὅποτεν δὲ χρειασθῶσι ζῶα ὑπερβαίνοντα τὸ συμπεφωνημένον ποσόν, τὰ ζῶα ταῦτα ὀφείλει νὰ παρέχει ἢ ἐπιτόπιος Ἀρχὴ, χωρὶς νὰ δικαιουῦνται οἱ ταχυδρομικοὶ ὑπάλληλοι νὰ ζητήσωσι τοιαῦτα ζῶα παρὰ τοῦ ἐργολάβου. Τὰ παρὰ τοῦ ἐργολάβου παρεχόμενα ζῶα πρέπει νὰ ἦναι νέα καὶ εὐρωστα, οὗτος δὲ δὲν δικαιουῦται νὰ ζητήσῃ τι ἐν περιπτώσει καθ' ἣν τὰ ζῶα ταῦτα ἤθελον πάθει τι. Οἱ βουλόμενοι ν' ἀναδειχθῶσι τὴν ἐργολαβίαν ταύτην συμφώνως τῷ περὶ τούτῳ εἰδικῷ Κανονισμῷ ἀποταθῆτωσαν εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Βιλαετίου διὰ τὰ περαιτέρω. Ἐν Ἰωαννίνοις τὴν 11 Μαρτίου 1878.

“Ο.π., φ. 434 (22/3/1878)

Ἡ διεύθυνσις τῶν Ταχυδρομείων καὶ Τηλεγράφων Ἰωαννίνων ἀναγγέλλει ὅτι ἀποπερατωθείσης τῆς μέχρι τῆς πόλεως Ἐλασσῶνος τηλεγραφικῆς γραμμῆς ἤρξατο ἤδη ἢ μετὰ τῆς πόλεως ἐκείνης τηλεγραφικὴ ἀνταπόκρισις.

“Ο.π., φ. 439 (3/5/1878)

Ἡ Διεύθυνσις τῶν Ταχυδρομείων καὶ Τηλεγράφων γνωστοποιεῖ ὅτι ἐπειδὴ ἤδη κατέστη τακτικὴ ταχυδρομικὴ ὑπηρεσία δι' ἅπαντα τὰ τμήματα καὶ ἐπαρχίας τοῦ Βιλαετίου, ἕκαστος ὀφείλει ν' ἀποστέλλῃ τὰς ἐπιστολάς αὐτοῦ καὶ τὰ τοιαῦτα διὰ τοῦ ταχυδρ., ἐν ἐναντίᾳ δὲ περιπτώσει αἱ ἐπιστολαί, φάκελλοι καὶ τὰ τοιαῦτα θέλουσι συλλαμβάνεσθαι οἱ δὲ παραβᾶται θέλουσιν ὑφίστασθαι τὰς συνεπείας τοῦ νόμου.



“Ο.π., φ. 462 (11/10/1878)

Ἡ Διεύθυνσις τῶν Ταχυδρομείων καὶ Τηλεγράφων γνωστοποιεῖ ὅτι ἐπειδὴ εἰς τὰ τηλεγραφήματα δὲν διευκρινίζεται ἡ διαμονὴ πρὸς ὅν ταῦτα διευθύνονται, οἱ διανομῆς ἀπολύουσι τὸν χρόνον ζητοῦντες αὐτόν, ἡ διεύθυνσις θεωρεῖ ἑαυτὴν ἀπηλλαγμένην πάσης εὐθύνης διὰ τὴν βραδύτητα ὡς πρὸς τὴν παράδοσιν τῶν τηλεγραφημάτων πρὸς ἐκείνους οἵτινες μὴ ὄντες γνωστὰ πρόσωπα δὲν διευκρινίζεται τὸ μέρος τῆς διαμονῆς αὐτῶν.

«Φωνὴ τῆς Ἠπείρου» φ. 1 (18/9/1892).

Ἐπειδὴ ἔνεκα τῆς χολέρας δὲν ἐπιτρέπεται εἰς τὰ ἐξ Εὐρώπης ἀτμόπλοια νὰ προσεγγίζωσιν ἀκαθάριστα εἰς τὸν λιμένα τῶν Ἁγίων Σαράντα, τὸ διὰ τὴν Ἑλλάδα ταχυδρομεῖον τῶν Ἰωαννίνων θὰ λειτουργεῖ εἰς τὸ ἕξῃς μέσω Πρεβέζης.

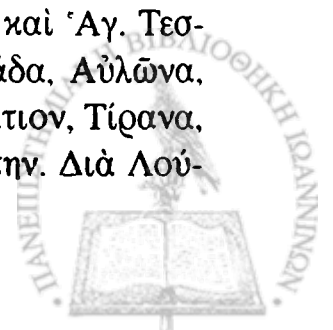
“Ο.π., φ. 14 (18/12/1892).

Ταχυδρομεῖον τῆς Ἠπείρου. Ἀναχωρήσεις ἐξ Ἰωαννίνων. Ἀνὰ πᾶσαν Κυριακὴν ὥραν 8 τῆς ἡμέρας: Διὰ Βιτώλια, διακλαδιζόμενον δὲ εἰς Γράτσικον εἰς δύο, ἐν τούτων ἀναχωρεῖ σιδηροδρομικῶς διὰ Θεσσαλονίκην καὶ ἐκεῖθεν διὰ θαλάσσης διὰ Σμύρνην, τὸ δὲ ἕτερον ἐπίσης σιδηροδρομικῶς διὰ Σκόπια, Ἀδριανούπολιν, Κων/πολιν, Βουλγαρίαν καὶ Εὐρώπην ἐν γένει.

Ἀνὰ πᾶσαν Δευτέραν, ὥραν 12 τῆς ἑσπέρας: Διὰ Μέτσοβον καὶ Παραμυθίαν, καὶ ἐκ Μετσόβου εἰς Γρεβενά, Σέρβια, Δισκάτην, Ἀνασελίτσαν καὶ Ἐλασσῶνα, διὰ δὲ Παραμυθίας εἰς Μαργαρίτιον, Πάργαν καὶ Μοῦρτον.

Ἀνὰ πᾶσαν Τρίτην, ὥραν 8 τῆς ἡμέρας: Δι' Αὐλῶνα, διακλαδιζόμενον δὲ εἰς Γράτσικον εἰς δύο, ἐν μὲν τούτων μεταβαίνει σιδηροδρομικῶς εἰς Θεσσαλονίκην καὶ ἐκεῖθεν διὰ θαλάσσης εἰς Σμύρνην, τὸ δὲ ἕτερον τούτων ἐπίσης σιδηροδρομικῶς, εἰς Σκόπια, Ἀδριανούπολιν, Κων/πολιν, Βουλγαρίαν καὶ εἰς πᾶσαν τὴν Εὐρώπην ἐν γένει. Τὴν 12 ὥραν τῆς αὐτῆς ἡμέρας ἕτερον ταχυδρομεῖον ἀναχωρεῖ ἐξ Ἰωαννίνων εἰς Λοῦρον καὶ Ζαγόριον, καὶ διὰ Λούρου εἰς Ἄρταν, Σαλαχώραν, Πρέβεζαν καὶ ἐκεῖθεν διὰ θαλάσσης διὰ τῶν ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων κατ' εὐθείαν εἰς Ἀθήνας καὶ εἰς πᾶσαν ἐν γένει τὴν Ἑλλάδα καὶ τὴν Εὐρώπην.

Ἀνὰ πᾶσαν Πέμπτην, ὥραν 12 τῆς ἑσπέρας: Διὰ Πρέβεζαν καὶ Ἁγ. Τεσσαράκοντα, ἐξ Ἁγ. δὲ Τεσσαράκοντα διὰ θαλάσσης εἰς Ἑλλάδα, Αὐλῶνα, Δυρράχιον, Σεγκίνην, διὰ τῶν αὐτῶν δὲ μέσων ἐπίσης εἰς Βεράτιον, Τίρανα, Ἐλβασάνιον, Σκόδραν καὶ λοιπὰ τοιαῦτα μέρη καὶ εἰς Εὐρώπην. Διὰ Λοῦ-



ρου δὲ εἰς Ἄρταν, Σαλαχώραν, Πρέβεζαν καὶ διὰ Πρεβέζης διὰ τῶν ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων κατ' εὐθεῖαν εἰς Ἀθήνας καὶ εἰς ὅλην τὴν Ἑλλάδα καὶ Εὐρώπην ἐν γένει.

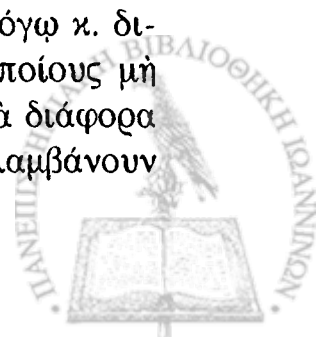
Ἄνα πᾶσαν Παρασκευὴν, ὥραν 8. Διὰ Βιτώλια, διακλαδιζόμενον δὲ εἰς Γράτσικον εἰς δύο, ἐν τούτων ἀναχωρεῖ σιδηροδρομικῶς εἰς Θεσσαλονίκην καὶ ἐκεῖθεν διὰ θαλάσσης εἰς Σμύρνην, τὸ δὲ ἕτερον ἐπίσης σιδηροδρομικῶς διὰ Σκόπια, Ἀδριανούπολιν, Κων/πολιν, Βουλγαρίαν καὶ Εὐρώπην ἐν γένει. Τὴν 12 ὥραν τῆς ἡμέρας διὰ Ζαγόριον.

Διὰ τῶν εἰς Βιτώλια ἀναχωρούντων ταχυδρομείων τῆς Κυριακῆς, Τρίτης καὶ Παρασκευῆς ἀποστέλλονται οἱ ταχυδρομικοὶ φάκελλοι καὶ εἰς Λιασκοβίκιον, Πρεμετὴν, Κόνιτσαν, Κολώνιαν, Κορυτσάν, Σταροβάν, Ἀνασελίτσαν, Γρεβενά, Σέρβια, Ἐλασσῶνα καὶ ἐκ τούτων παρόμοια μέρη. Μόνον διὰ τοῦ ταχυδρ. τῆς Τρίτης ἀποστέλλονται καὶ ταχυδρόμοι εἰς Τεπελένι, Βεράτιον, Αὐλῶνα, Δυρράχιον καὶ τὰ περίξ. Καὶ διὰ τοῦ εἰς Ἄγ. Σαράντα, Παλαιοπωγώνιον, Δέλβινον, Ἀργυρόκαστρον, Τεπελένιον, Κορβελέσι καὶ Χειμάρραν. Διὰ τοῦ ταχυδρ. ὅπερ ἀναχωρεῖ τὴν Τρίτην διὰ Βιτώλια καὶ διὰ Πρεμετῆς εἰς τὰ μέρη τοῦ Βερατίου ἀποστέλλονται χρηματοδέματα, δείγματα κλπ. εἰς ὅλα τὰ μέρη τοῦ Ὄθωμ. Κράτους.

Διὰ τοῦ ταχυδρ. τῆς Πέμπτης τοῦ ἀναχωροῦντος δι' Ἄγ. 40 ὡς καὶ διὰ τῶν ταχυδρ. τῶν ἀναχωρούντων τὴν Τρίτην καὶ Πέμπτην διὰ Δέλβινον, Ἀργ/στρον, Ἄγ. 40, Λοῦρον, Πρέβεζαν, Ζαγόριον ἀποστέλλονται ἐπίσης χρηματοδέματα, δείγματα κλπ. Διὰ δὲ τῶν λοιπῶν ταχυδρ. μόνον ἐπιστολαί.

Ὅπ., φ. 36 (21/5/1893).

Ἐξ Ἰωαννίνων. 13 Μαΐου 1893 (Τακτικὴ ἀνταπόκρισις). Τὸ ὀθωμανικὸν ταχυδρομεῖον. Τὸ τουρκικὸν ταχυδρομεῖον ἐτακτοποιήθη ἤδη θαυμασίως. Καθ' ἐκάστην σχεδὸν λαμβάνομεν ἐπιστολάς διὰ Πρεβέζης, Ἄγιων Σαράντα, Σαλαχώρας καὶ Βιτωλίων. Δι' ὅλων δὲ τῶν μερῶν τούτων μεταφέρει καὶ εὐρωπαϊκὰς γραμματοπήρας. Ἐπίσης καὶ ἐντεῦθεν πεντάκις τῆς ἑβδομάδος ἀναχωρεῖ ταχυδρομεῖον διὰ τε τὸ ἐσωτερικὸν καὶ τὸ ἐξωτερικὸν μετακομίζον φορτία ὀλόκληρα ἐπιστολῶν καὶ ἡμερησίων. Ἄλλ' ἀτυχῶς, μεθ' ὅλην τὴν καλωσύνην καὶ τὴν ὁμολογουμένην πρὸς ἔπαινον τοῦ αὐστηρότητα τοῦ ἐπὶ τῶν ταχυδρομείων καὶ τηλεγραφείων κ. Διευθυντοῦ, λαμβάνουσι, παρατηροῦμεν, χῶραν πράγματα τὰ ὅποια δὲν δύνανται ν' ἀποφύγῃ τὴν μομφὴν οἰουδήποτε πολιτισμένου ἀνθρώπου. Περιστοιχίζεται ὁ ἐν λόγῳ κ. διευθυντῆς ὑπὸ ἀπειραρίθμων τυχοδιωκτῶν κολάκων, διὰ τοὺς ὁποίους μὴ ἔχων ἀρκετὰς ὑπὸ τὴν ἐξουσίαν τοῦ θέσει, ἀμίσθους ἔστω εἰς τὰ διάφορα κουμέρκια (φυλακεῖα), ὅπου τροφοδοτοῦνται ἀπὸ τὰ τυχηρά. Συλλαμβάνουν



δηλ. τοὺς διαβάτας καὶ τοὺς ἐρευνοῦν ἐπὶ τῶν ἐνδυμάτων. Ἄμα δὲ εὐρεθῆ ἐπιστολὴ κλειστή, μὴ φέρουσα τὸ ταχυδρομικὸν γραμματόσημον, λαμβάνουσι παρὰ τοῦ φέροντος αὐτὴν διαβάτου ἀντὶ προστίμου ὅ,τι ἡ συνείδησις τῶν τοῖς ὑπαγορεύσῃ. Ἐννοεῖται δὲ ὅτι μεταξὺ τῶν φυλάκων οἱ πλείστοι τούτων εἶνε οἱ ἀρπακτικώτεροι καὶ οἱ ἀσυνειδητότεροι τῶν ἀνθρώπων. Τοιοῦτοτρόπως ὁ κόσμος ἀναγκάζεται νὰ ἀλληλογραφῆ μὲ ἀνοικτὰ γράμματα ὑπὸ τὰ ὄμματα καὶ τὴν αὐθάδειαν τοῦ καθενὸς παραδιδόμενα. Διότι εἰς ὅλα τὰ χωρία τῶν διαφόρων τμημάτων τῆς ἐπαρχίας μας εἶνε ἀδύνατον νὰ συστηθῶσι ταχυδρομικὰ παραρτήματα, οὔτε δὲ καὶ γραμματόσημα πωλοῦνται παντοῦ, ἀλλ' οὔτε καὶ ἠκούσθη πούθεν εἰς τὰ πολιτισμένα κράτη νὰ συλλαμβάνωνται οἱ διαβάται καθ' ὁδὸν καὶ νὰ ληστεύωνται...

“Ο.π., φ. 37 (28/5/1893).

Ταχυδρομεῖα Ἑπείρου. Ἄναντιρρήτως μεγάλως εὐηργετήθη καὶ ὁ τόπος τῆς Ἑπείρου-Ἀλβανίας ἐκ τῆς ὑπὸ τῆς σεβαστῆς τουρκικῆς κυβερνήσεως συστάσεως, ἔστω καὶ ἐβδομαδιαίων ταχυδρομείων εἰς διάφορα καὶ σημαντικώτερα οὕτως εἰπεῖν μέρη. Δυστυχῶς ὅμως ὑπάρχουν πολλαὶ καὶ ἀνήκουσαι ἐλλείψεις πρὸς βλάβην ἠθικῆς τε καὶ ὑλικῆς τῆς συγκοινωνίας καὶ τοῦ τόπου, τὰς ὁποίας διὰ τῆς παρούσης προτιθέμεθα εἰς γνῶσιν τῶν ἀρμοδίων νὰ φέρωμεν παρ' ὧν καὶ μόνων ἐλπίζομεν ἀντίληψιν καὶ ταχεῖαν διόρθωσιν τοῦ ἀτοπήματος.

Οὕτως, ἐπὶ παραδείγματι, εἰς τὸ ταχυδρομεῖον τοῦ Δελβίνου ὑπάρχει ἐπιτετραμμένος τις λιάπης τουρκαλβανός, ὅστις πρὸς τιμὴν καὶ δόξαν δὲν γνωρίζει καμμίαν ἀπολύτως γλῶσσαν, μήτε τὴν τουρκικὴν, μήτε ἄλλην τινα εὐρωπαϊκὴν, ἀλλ' οὔτε καὶ αὐτὴν τὴν ἐκ τῶν ὧν οὐκ ἄνευ ἑλληνικὴν (ρωμαϊκὴν) γλῶσσαν πρὸς διανομὴν δὲ τῶν ἐπιστολῶν καὶ ἀποστολῆν αὐτῶν εἰς τὰ διάφορα ὑποπρακτορεῖα ἐν τοῖς ἄλλοις χωρίοις ἀναγκάζεται νὰ καταφύγῃ εἰς τὴν καλοκάγαθίαν τῶν ἐκεῖσε διερχομένων ἢ εἰς τοὺς παρευρισκομένους εἰς τὸ ταχυδρομεῖον (ἃς τὸ ὀνομάσωμεν οὕτω) χριστιανούς, οἵτινες καὶ ἐνταῦθα ἐπωφελοῦμενοι τῶν περιστάσεων πρὸς κορεσμὸν τῆς χαρκτηριζούσης αὐτοὺς χαιρεκακίας καὶ ἐκδικήσεως (τίς οἶδε ποίου εἴδους) ὄχι μόνον τῷ διαστρέφουσι μεθερμηνεύοντες κακῶς τὰς ἐπιγραφάς, ἀλλ' ἐν τῇ παραζάλῃ τοῦ ταχυδρόμου ὑπεξαιροῦσιν ὅσας θέλουν ἐπιστολάς, ὅπως τὰς ἀνοίξωσιν καὶ ἴδουν τὸ περιεχόμενον. Ἐν περιπτώσει δὲ καθ' ἣν ὁ ταχυδρόμος δὲν εὕρῃ κανένα νὰ τὸν ἐξαγάγῃ τῆς δυσκόλου θέσεώς του ρίπτει τοὺς φακέλους ἢ τὰ γράμματα εἰς τὸ δισάκιον τοῦ πρώτου τυχόν ἀναχωροῦντος ταχυδρόμου...



“Ο.π., φ. 199 (9/8/1896).

Πρό τινων ἡμερῶν συνέστη τηλεγραφικὴ συγκοινωνία μεταξὺ Λούρου καὶ τῆς Γεφύρας Ἄρτης.

Εἰς Κόνιτσαν ἤρξατο τηλεγραφικὴ ἀνταπόκρισις καὶ εἰς ξένας γλώσσας.

“Ο.π., φ. 283 (29/5/1898).

Μεταξὺ τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς Νέας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοῖας πρόκειται νὰ συνομολογηθῇ σύμβασις δι’ ἧς ἡ τελευταία αὕτη ἀναλαμβάνει τὴν ἐκτέλεσιν ἑβδομαδιαίας ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας διὰ τῶν ἀτμοπλοίων τῆς μεταξὺ Πειραιῶς, Πατρῶν, Κερκύρας καὶ Βρινδησίου ἀντὶ ἀποζημιώσεως 36.000 [λιρῶν] ἑτησίως. Τὴν ἐκτέλεσιν ταύτης θὰ ἀναλάβῃ κατ’ ἀρχὰς τὸ ἀτμόπλοιον «Πέλοψ».

“Ο.π., φ. 284-285 (12/6/1898).

Ἐκ Δελβίνου. Ἀπὸ δεκαπενταετίας σχεδὸν ἢ ἐν Δελβίνῳ διεύθυνσις τοῦ Αὐτ. Ὀθωμανικοῦ ταχυδρομείου κατιδοῦσα τὴν ἀνάγκην καὶ χρησιμότητα ταχυδρομικοῦ πρακτορείου ἐν τῇ κωμοπόλει Δροβιάνης, διότι ἅπαντες οἱ κάτοικοι ἀπέρχονται εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἴδρυσε τοιοῦτον καὶ τὴν ἐπιστάσιαν ἀνέθηκεν εἰς τὸν ἐκάστοτε ἐκλεγόμενον μουχτάρην, πρὸς ὃν ἐχορήγει τὰ ἀπαιτούμενα γραμματόσημα καὶ σφραγίδα. Ὁ μουχτάρης διὰ τοῦ ταπορτζῆ ἀπέστειλε τὸν φακέλλον εἰς Μουζίναν, ὅπου ὁ διερχόμενος ἐξ Ἰωαννίνων καὶ ὄλης τῆς Β. Ἠπείρου ταχυδρόμος μετεκόμιζεν εἰς Ἁγίους Σαράντα ἔνθα ὁ διευθυντῆς τοῦ ἐκεῖσε Α. Ὀθ. ταχυδρομείου ἐταξινόμει τὰ γράμματα καὶ ἀπέστειλεν εἰς τὸν προορισμὸν των. Τὰ δὲ ἐξ Ἀνατολῆς καὶ Ἑσπερίας ἀφικνούμενα συνέλεγεν ἐν φακέλλῳ καὶ διὰ τοῦ ἰδίου μέσου ἐλαμβάνοντο καὶ οὕτω εὐρισκόμεθα ἐν πλήρη ταχυδρομικῇ λειτουργίᾳ, ἀλληλογραφοῦντες μετὰ τῶν ἐν ξενιτεῖᾳ οἰκείων. Ἀλλὰ ἐνῶ ἦτον ἐπάναγκες νὰ διαρρυθμισθῇ ἐπὶ τὸ βέλτιον τὸ ταχυδρομικὸν πρακτορεῖον τοῦτο καὶ τηλεγραφικὸς σταθμὸς συστηθῇ, διότι ὡς ἐκ τῆς θέσεως καὶ τὰ περίξ χωρία διὰ τοῦ μέσου τούτου ἀντήλασσον τὰς ἐπιστολάς των μετὰ τῶν ἐν τῇ ξένη οἰκείων των, καθότι καθ’ ἑβδομάδα ἐστέλλοντο ἄνω τῶν 159 ἐπιστολῶν, ὁ κ. Ἀντώνιος Μέλλιος πιέσας ἢ δωροδοκήσας τὸν μεμούρην τῆς ἐν Δελβίνῳ ταχυδρομικῆς διευθύνσεως, διότι λέγεται ὅτι ὁ ἤδη μεμούρης ἔχων ἀνάγκην ἐγγυήσεως ὅπως καταθέσει αὐτὴν εἰς τὸ Α. Ὀθ. ταμεῖον καὶ ἀναλάβῃ τὴν ὑπηρεσίαν (διότι ἐν παρόδῳ εἰρήσθω ἢ Α. Ὀθ. Κυβέρνησις διὰ πάντα ὑπάλληλον λαμβάνει ἐγγυήσιν ἀπέναντι τῆς διαχειρήσεώς του), ἐχορήγησεν αὐτῷ τοιαύτην μὲ τὴν



ὑποχρέωσιν νὰ καταργήσῃ τὸ ταχυδρομικὸν πρακτορεῖον Δροβιάννης, κατ' ἄλλους δὲ τὸν ἐδωροδόκησε μὲ 59 λίρας, ὅπερ καὶ ἔπραξε, καὶ ἀπὸ τῆς παρελθούσης ἐβδομάδος κατηργήθη αὐτό!, τὶς οἶδεν ὑπὸ ποίας παραστάσεις καὶ δικαιολογίας τοῦ Μουχτάρη πρὸς τὰς προϊσταμένας ἀρχάς· ἀφ' ἑτέρου δὲ ἡ αὐτοῦ ἐντιμότης κ. Ἀντώνιος Μέλλιος ἔστειλε γραμματοκομιστὴν προαγγέλων πολλὰ τὰ καλὰ καὶ εὐκολίας ἂν διὰ τοῦ μέσου αὐτοῦ στέλλωνται ἐφεξῆς αἱ ἐπιστολαί, παριδὼν ὁ ἀνόητος ὅτι ἐκτὸς τῶν Πατρῶν, ὅπου ἔχει ἓνα μπακάλην ἀντιπρόσωπον, δὲν ἔχει ἀντιπρόσωπον εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ ἅπασαν τὴν Ἀνατολὴν ὅπου ταξιδεύονται οἱ Δροβιανῖται καὶ λοιποὶ τῶν πέριξ χωρίων καὶ δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ ἐκμεταλλευθῇ καὶ αὐτούς, συνάγων 40-50 γρ. διὰ τοὺς ἐν Πάτραις ἅτινα θέτει εἰς ἓνα φάκελλον καὶ ἀποστέλλει εἴτε διὰ τοῦ ταχυδρομείου Δελβίνου εἴτε διὰ τοῦ ἐν Ἀγίοις 40, ἐνῶ πληρώνει μόνον 6-10 γρ.

“Ο.π., φ. 289 (10/7/1898).

Ἐκ Πρεβέζης. Τὸ διεθνὲς τῆς πόλεως μας ταχυδρομεῖον ἥλλαξε δρομολόγιον. Τοῦ λοιποῦ ἔρχεται διὰ τοῦ αὐστριακοῦ τὴν Πέμπτην τὸ ἑσπέρας καὶ ἀναχωρεῖ τὴν Παρασκευὴν τὸ ἑσπέρας διὰ τοῦ αὐστριακοῦ, τὸ ὁποῖον ἐκπλέει τοῦ λιμένος μας τὸ Σάββατον λίαν πρωί.

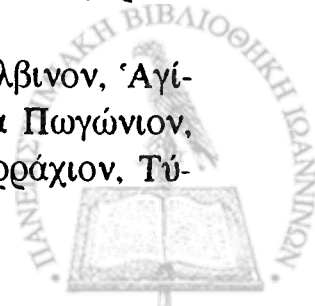
“Ο.π., φ. 290 (17/7/1898).

Ἐξ Ἰωαννίνων τὸ ταχυδρομεῖον ἀναχωρεῖ ὡς ἐξῆς:

Καθ' ἕκαστον Σάββατον εἰς τὰς 12 τὸ ἑσπέρας, μετὰ χρηματοδεμάτων διὰ Δέλβινον, Ἀργυρόκαστρον, Ἀγίους Σαράντα, καὶ ἄνευ χρηματοδεμάτων διὰ Πωγώνιον, Κωνσταντινούπολιν, Σμύρνην, τὰ παράλια τῆς Συρίας, Κρήτην, Αἴγυπτον, Κύπρον, Ἑλλάδα καὶ Εὐρώπην.

Δευτέραν εἰς τὰς 10 τὸ ἑσπέρας, μετὰ χρηματοδεμάτων διὰ Δέλβινον, Ἀγίους Σαράντα, Πρέβεζαν, Φιλιπιάδα, Σαλαχώραν, καὶ ἄνευ χρηματοδεμάτων δι' Ἀργυρόκαστρον, Ἄρταν, Ζαγόριον, Λεσκοβίκιον, Κόνιτσαν, Πρεμετὴν, Βεράτιον, Κολώνιαν, Κορυτσάν, Νασελίτσαν, Καστορίαν, Γρεβενά, Ἐλασσῶνα, Ἀχρίδα, Ἐλβασάνιον, Μοναστήριον, Θεσσαλονίκην, Σκόπια, Ἀδριανούπολιν, Κωνσταντινούπολιν, Μέτσοβον, Παραμυθίαν, Φιλιάταις, Μαργαρίτιον, Πάργαν, Μοῦρτον, Ζήτσαν, Αἴγυπτον, Βουλγαρίαν, Σερβίαν, Ἑλλάδα καὶ Εὐρώπην.

Τρίτην εἰς τὰς 12 τὸ ἑσπέρας, μετὰ χρηματοδεμάτων διὰ Δέλβινον, Ἀγίους Σαράντα, Ἀργυρόκαστρον, καὶ ἄνευ χρηματοδεμάτων διὰ Πωγώνιον, Κουρβελέσιον, Τεπελένιον, Χειμάραν, Αὐλῶνα, Βεράτιον, Δυρράχιον, Τύ-



ρανα, Μέδουαν, Σκόδραν, Λέειον, Κωνσταντινούπολιν, Σμύρνην, Κρήτην, Αἴγυπτον, Μαυροβούνιον, Ἑλλάδα καί Εὐρώπην.

Πέμπτην εἰς τὰς 6, διὰ Ζαγόριον καί εἰς τὰς 10 τὸ ἑσπέρας μετὰ χρηματοδεμάτων διὰ Πρέβεζαν, Φιλιπιάδαν, Σαλαχώραν, Λεσκοβίκιον, Πρεμετήν, Κόνιτσαν, Βεράτιον, Κολώνιαν, Κορυτσάν, Καστοριάν, Νασιλίτσαν, Γρεβενά, Ἐλασσῶνα, Ἀχρίδα, Ἐλβασάνιον, Μοναστήριον, Θεσσαλονίκην, Σκόπια, Ἀδριανούπολιν, Κωνσταντινούπολιν, καί ἄνευ χρηματοδεμάτων δι' Ἄρταν, Πάργαν, Μοῦρτον, Φιλιάταις, Ζήτσαν, Βουλγαρίαν, Ρουμανίαν, Σερβίαν, Ἑλλάδα καί Εὐρώπην.

ᾠ.π., φ. 326 (9/4/1899).

Ὁ ταχυδρόμος τῶν χωρίων Προσογιάννης κτλ. τῆς Κονίτσης ὁ ἐκτελῶν τὸ ταξιδίον διὰ Γρεβενῶν, Θεσσαλίαν κτλ., ἐνῶ μετέβαινεν εἰς Προσόγιαννην πρὸ μηνὸς περίπου συνελήφθη ὑπὸ τῶν ληστῶν οἵτινες τοῦ ἀφήρσαν 40-50 λίρας τὰς ὁποίας ἔφερεν ἐκ τοῦ ταξιδίου, ὅπως παραδῶση εἰς διαφόρους οἰκογενείας. Ἀναχωροῦντος δὲ πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ ταξιδίου συνέλαβον ἐκ νέου οἱ λησταί.

ᾠ.π., φ. 431 (25/5/1901).

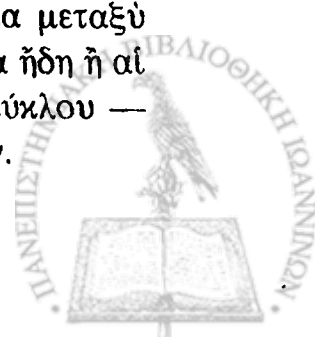
Ἐν Πρεβέζῃ οὐδὲν ἄλλο ταχυδρομεῖον ἀπὸ τὸ Αὐστριακὸν ὑπάρχει.

ᾠ.π., φ. 442 (31/8/1901).

Τὸ ἀληθὲς εἶνε ὅτι ἡ ἰταλικὴ ἰδέα πολὺ ἔδαφος κατέκτησε παρὰ τοῖς σημαίνουσιν ἐνταῦθα [Ἀργυροκάστρω] Ὀθωμανοῖς Ἀλβανοῖς καί ἰδίᾳ ἀφ' ὅτου ἐγνώσθη ὅτι πρὸς ἰκανοποίησιν τῆς Ἰταλίας ἰδρύνονται ἰταλικά ταχυδρομεῖα καθ' ὅλα τὰ παράλια τῆς Ἀλβανίας, ἀπὸ Μεδοῦης μέχρι Αὐλῶνος, εἰς Ἀγίους 40, Πρέβεζαν καί Ἰωάννινα... Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἐκθύμως ὑποστηρίζουσι καί τὰ ἀτμόπλοια τῆς ἰταλικῆς ἀτμοπλοῖας «Πούλιας» οἱ ἐμπορευόμενοι ἐξ αὐτῶν μετὰ τῆς Τεργέστης.

Ἐφημερὶς «Ἡπειρος» φ. 15/2/1923.

Τὸ ταχυδρομεῖον λοιπὸν —ἢ μᾶλλον ἡ ταχυδρομικὴ ὑπηρεσία μεταξὺ Ἰωαννίνων-Παραμυθίας ἀπ' εὐθείας— κατηργήθη. Τὰ δὲ γράμματα ἤδη ἢ αἱ ἐφημερίδες θὰ στριφογυρίζουν εἰς τὸν τόξον ἑνὸς κολοσσιαίου κύκλου — διὰ Πρεβέζης καί τις οἶδε πόθεν ἄλλοῦ— ἕως ὅτου διαβιβασθῶσιν.



“Ο.π., φ. 22/3/1923.

Πωλοῦνται χρηματοκιβώτια τοῦ τέως Αὐστριακοῦ Ταχυδρομικοῦ Γραφείου ἐνταῦθα. Πληροφορίαι παρὰ τῶ ἐνταῦθα Ὀλλανδικῶ ὑποπροξενείῳ.

“Ο.π., φ. 25/9/1925

Τὰ δέματα μεταξὺ Ἰωαννίνων-Πρεβέζης διαβιβάζονται ἐνίοτε δις τῆς ἡμέρας.

“Ο.π., φ. 8/11/1925.

Ἡ ταχυδρομική συγκοινωνία Ἠπείρου καὶ Μακεδονίας γίνεται ἐφεξῆς ἐντὸς δύο ἡμερῶν μέσω Κονίτσης-Ζουπάνι-Κοζάνης.



RÉSUMÉ

TEXTES POUR L' HISTOIRE POSTALE DE L' ÉPIRE
(1869-1878, 1892-1901, 1923-1925)

par
Georges Ploumidis

L' Épire est liée à la mer Adriatique et Ionienne et son territoire constitue ainsi le passage obligatoire vers l' Italie et l' intérieur de l' Europe Centrale. Les navires à vapeur de Loyd Austriaco commencèrent le 1835 à servir la ligne Trieste-Levant. En 1896 dans les mêmes lignes pénètre la compagnie grecque Mac Doual et en 1901 l' italienne Puglia. Notre recueil de textes contient des morceaux de journaux locaux de Jannina relativement au service postal de l' époque. La voie maritime paraît plus convenable et plus sûre, même pour la direction de Constantinople. Le port de Aghioi Saranda (Santi Quaranta) est le débouché de la région et le courrier se distribue sur une aire à partir de Dyrrachium (Durrës) jusqu' à Arta et l' intérieur orientale de cette zone. Déjà en 1878 commence à fonctionner le service télégraphique entre Jannina et Elassona. La ville-relais principale vers Constantinople par terre est Salonique, où l' on arrive via Bitola (Monastir) ou bien via Kozani. Les renseignements fournis par les journaux enrichissent nos connaissances sur la durée des parcours, les horaires, les problèmes de sécurité des facteurs, ainsi que les conditions de vie et de communication dans la campagne balkanique.

