

ΤΙΜΗ ΚΑΙ ΔΟΞΑ  
ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΘΕΣΣΑΛΟΥΣ ΗΡΩΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΑΚΗΣ  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΚΑΒΟΣΤΕΡΓΙΟΣ  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΚΑΔΕΛΟΣ  
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΧΑΤΖΗΣ  
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΜΑΣ  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΠΟΣ  
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΣΑΠΑΛΟΣ  
ΓΟΥΛΑΣ ΤΣΑΠΑΛΟΣ  
ΑΙΜΙΛΙΟΣ ΤΣΑΜΑΓΚΙΔΗΣ  
ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΥ  
ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ  
ΝΙΚΟΣ ΡΕΝΤΙΝΙΩΤΗΣ  
ΜΑΡΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ  
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ  
ΜΑΥΡΟΕΙΔΗΣ  
ΣΠΥΡΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗ  
ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ ΧΑΣΑΠΙΔΗΣ

**ΝΙΚΟΛ. ΑΞΕΛΟΣ**

Ἀξιωματικός τοῦ πεζικοῦ. Ἐλαβε μέρος εἰς ὅλας τὰς μάχας ἐπὶ κεφαλῆς σώματος ἐπαναστατῶν κατὰ τὸ 1878. Ἐξελέγη Βουλευτής. Ἀπεβίωσε τὸ ἔτος 1912.



**ΝΙΚΟΛ. ΦΙΛΑΡΕΤΟΣ**

Ἐκ Προμμυρίου τοῦ Πηλίου. Ἐλαβε μέρος εἰς τὴν ἐπανάστασιν τῆς Θεσσαλίας (1854) ἡγούμενος ἐνόπλων ἐθελοντῶν, ἐπαναστατήσας τὰ ἀνατ. χωρία τοῦ Πηλίου.



**ΣΤΑΜΑΤ. ΜΗΤΣΑΣ**

Ἀντιστράτηγος. Ὡς εὐέλπις, ἀποδράσας τῆς σχολῆς, ἔλαβε μέρος εἰς τὴν ἐπανάστασιν τῆς Θεσσαλίας τῷ 1878 ὑπὸ τὸν ἀρχηγὸν πατέρα του Ἀντώνη Μήτσα.



τῆς γεωγραφικῆς τοῦ θέσεως καὶ λόγῳ τῶν σπουδαίων τεχνικῶν ἔργων (ἀποβαθρῶν, κρηπιδωμάτων, λιμενοβραχιόνων, κυματοθραύστου, ἀποθηκῶν διαφόρων κλπ.), ἀτίνα συνετελέσθησαν.

Ἡ μέση ἐτησίᾳ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ λιμένος τοῦ Βόλου (ἐνὸς τῶν 8 σπουδαιότερων λιμένων τῆς Ἑλλάδος) εἶναι ἡ ἐξῆς: Καταπλέοντα καὶ ἀποπλέοντα πλοῖα 3.400, φορτούμενα ἢ ἐκφορτούμενα ἐμπορεύματα 500.000 τόννοι, ἐπιβιβαζόμενοι ἢ ἀποβιβαζόμενοι ἐπιβάται 45.000. Ἡ μικρὰ πολίχνη τοῦ Παγασιτικοῦ κατὰ τὸ 1881, ἐξελιχθῆ εἰς ἓνα ἐκ τῶν πρώτων λιμένων τῆς Ἑλλάδος κατὰ τὸ 1932, κατέχουσα τὴν 4ην θέσιν ἀπὸ ἀπόψεως ναυτιλιακῆς κινήσεως (Πειραιεὺς, Πάτραι, Θεσσαλονίκη, Βόλος, Μυτιλήνη, Κέρκυρα, Ἡράκλειον, Καβάλλα). Ἀλλὰ καὶ ἀπὸ στρατιωτικῆς ἀκόμῃ ἀπόψεως ὁ Βόλος προώριται ἐν δεδομένη στιγμῇ νὰ ἐκπληρώσῃ σημαντικώτατον σκοπὸν λόγῳ τῆς στρατηγικῆς τοῦ θέσεως ἐν τε τῇ ὑγρᾷ ἐπιφανείᾳ τοῦ Αἰγαίου καθόλου καὶ ἐν τοῖς θεάτροις ἐπιχειρήσεων τῆς τε Θεσσαλίας καὶ Μακεδονίας (Δυτικῆς καὶ Κεντρικῆς).

2ον Ἐκπαίδευσις. Ἐπιστήμαι. Τέχναι.

Ἐλαβεν ἐν Θεσσαλίᾳ εὐρυτάτην διάδοσιν ἡ παιδεία, ἥτε κατωτέρα καὶ ἡ μέση. Διὰ τῆς ἰδρύσεως Γυμνασίων μὲν εἰς πάσας τὰς πόλεις, Δημοτικῶν δὲ Σχολείων (ἀρρένων καὶ θηλέων) εἰς πάντα τὰ κυριώτερα χωρία κατέστη νῦν δυνατόν, ὥστε νὰ ἐλαττωθῆ κατὰ πολὺ ὁ ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ἀριθμὸς τῶν ἀγραμμάτων (εἰς 40%). Ἀλλὰ καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιστημόνων ἔχει ὑπεραυξηθῆ οὕτως, ὥστε εἰς πάσας τὰς ἐπιστήμας νὰ δύναται ἡ Θεσσαλία νὰ ἐπιδεικνύῃ διακεκριμένα αὐτῆς τέκνα, ἐφ' οἷς ἀληθῶς σεμνύνεται. Θὰ προσέκρουέ τις εἰς τὴν ἐγνωσμένην μετριοφροσύνην τῶν ἐπιστημόνων τούτων, ἂν ἐπεχειρεῖ νὰ παρέθετεν ἐνταῦθα τὰ ὀνόματα αὐτῶν, θεραπευόντων πάσας τὰς ἐπιστήμας. Ὅπουδῆποτε καὶ ἂν μεταβῆ τις σήμερον εἰς Θεσσαλίαν θὰ συναντήσῃ δικηγόρους, ἰατροὺς, φιλολόγους, μηχανικοὺς, γεωπόνους κλπ. παρέχοντας ἀνεκτιμήτους ὑπηρεσίας τῇ χώρᾳ.

Ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν στρατὸν διεκρίθησαν πλείστοι ὄσοι Θεσσαλοὶ κατὰ τοὺς ἀπελευθερωτικούς πολέμους (1897-1922), δι' οὓς ἀληθῶς σεμνύνεται ἡ Πατρίς. Γνωσταὶ εἶναι αἱ μεγάλαι ὑπηρεσίαι τῆς I Μεραρχίας, τῆς ἀποκληθείσης Σιδηρᾶς.

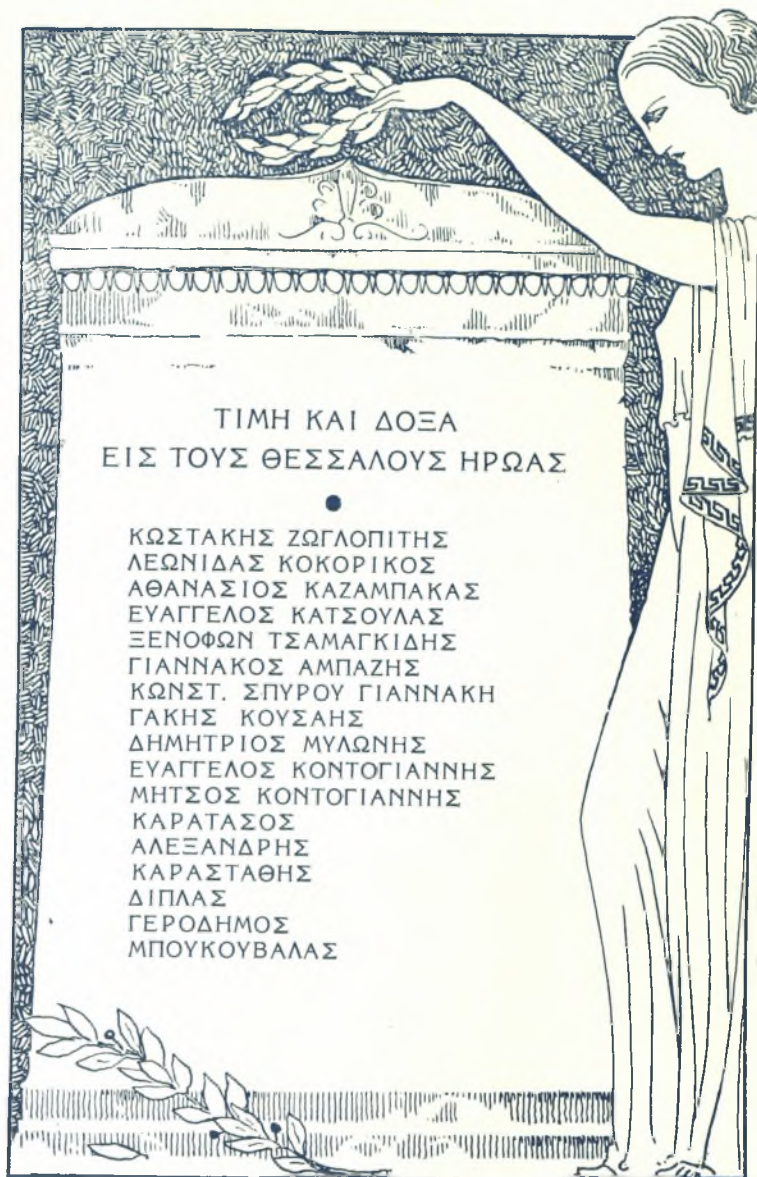
Αἱ τέχναι ὁμῶς προήχθησαν ἱκανοποιητικώτατα ἐν Θεσσαλίᾳ κατὰ τὸ 50ετὲς διάστημα, ἀφ' ἧς αὕτη ἀπλευρώθη τοῦ τουρκικοῦ ζυγοῦ, ἐνωθεῖσα τῇ Μητρὶ — Πατρίδι.

3ον Συγκοινωνία.

Τὴν Θεσσαλίαν σήμερον διασχίζουν: α') Ὁ σιδηρόδρομος τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους (ΣΕΚ) ἐπὶ μήκους 100 χλμ. περίπου (πλάτους 1,44), διήκων ἀπὸ Ν πρὸς Β (γραμμὴ Ἀθηνῶν — Λαρίσης — Θεσσαλονίκης). β') Ὁλόκληρον τὸ δίκτυον τῶν σιδηροδρόμων Θεσσαλίας, (πλάτους 1 μ.), ἔχον συνολικὸν μήκος 230 χλμ. γ') Ὑπὸ κατασκευὴν εὐρίσκεται νῦν ἡ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ: Καλαμπάκας — Γρεβενῶν — Κοζάνης, καὶ δ') πλείστοι ἀμαξιτοὶ ὁδοί, θέτουσαι εἰς ἐπικοινωνίαν οὐ μόνον τὰς Θεσσαλικὰς πόλεις πρὸς ἀλλήλας, ἀλλὰ καὶ τὴν ὅλην Θεσσαλίαν μετὰ τῆς Δυτικῆς Μακεδονίας, τῆς Κεντρικῆς

Μακεδονίας και της Ανατολικής Στερεάς Ελλάδος. Υπό κατασκευήν δέ είναι σήμερον αἱ ἀμαξιτοὶ πρὸς Ἀγρίνιον, (ἐκ Καρδίτσης διὰ Καρπενησίου), πρὸς Ἄρταν (ἐκ Τρικκάλων διὰ Πόρτας Παζάρ) καὶ πρὸς Ἰωάννινα (ἐκ Καλαμπάκας διὰ Ζυγοῦ Μετσόβου).

Ἡ διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου Θεσσαλίας σύμβασις ὑπεγράφη τῷ 1881 μεταξὺ τοῦ τότε ὑπουργοῦ τῶν Ἑσωτερικῶν Ν. Παπαμιχαλοπούλου, ἐνεργοῦντος «ἐν ὀνόματι καὶ διὰ λογαριασμόν τοῦ Κράτους» καὶ τοῦ Ε. de Chirico, μηχανικοῦ, ὡς ἐκπροσώπου τοῦ ἐν Κωνσταντινουπόλει τραπεζίτου Θ. Μαυρογορδάτου. Ἐχορηγήθη τότε διὰ τῆς συμβάσεως ἐκείνης προνόμιον ἐκμεταλλεύσεως τῆς γραμμῆς ἐπὶ 99 ἔτη, λογιζόμενα ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ νόμου. Ἡ ἀνάδοχος ἑταιρεία ὤφειλε νὰ ᾖ Ἑλληνική. Ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ διακεκριμένου μηχανικοῦ de Chirico ἀρξάμεναι αἱ ἐργασίαι τῆς κατασκευῆς τῆς γραμμῆς ὀλίγον μετὰ τὴν κύρωσιν τῆς συμβάσεως, ἐξηκολούθησαν σημαντικῶς. Τὸ ἀπὸ Βόλου εἰς Λάρισαν πρῶτον τμήμα τῆς γραμμῆς ἦτο καθ' ὅλα ἔτοιμον τὴν ἀνοιξιν τοῦ 1883. Τὴν 23 Ἀπριλίου 1884 ἐγένοντο τὰ ἐγκαινία αὐτοῦ, εἰς τὴν ἑορτὴν τῶν ὁποίων ἐδόθη ἔθνικὸς χαρακτήρ. Ὁ Βασιλεὺς Γεώργιος Α' μετὰ τοῦ Διαδόχου Κωνσταντίνου, τῶν πριγκήπων, τῆς Βασιλόπαιδος Ἀλεξάνδρας καὶ τοῦ Μεγάλου Δουκὸς Παύλου, ἐπιθὰς ἐν Πειραιεὶ τοῦ πολεμικοῦ «Ἀμφιτρίτη», συνοδευόμενος ὑπὸ τῶν ἑλληνικῶν πολεμικῶν «Ψαρῶν», «Μπουμπουλίνας» καὶ «Ναυπλίου», τοῦ ρωσικοῦ εὐδρόμου «Ψεζουαπέ» καὶ τῆς γαλλικῆς ναυαρχίδος «Ἀμφιτρίτης» ἀφίκετο εἰς τὸν λιμένα Βόλου τῆ 8ῃ ὥρᾳ πρωίας τῆς 23 Ἀπριλίου 1884. Τῆ 9½ ὥρᾳ ὑπὸ τοὺς κρότους τῶν τηλεβόλων τῶν πλοίων καὶ μιᾶς πυρβολαρχίας ὁ Βασιλεὺς μετὰ τῆς ἀκολουθίας του ἐπάτησε τὸ Θεσσαλικὸν ἔδαφος. Μυριόστομοι τότε ζητωκραυγαὶ ἠκούσθησαν ἀπὸ τὸ ἄπειρον συναχθὲν ἐξ ὅλης τῆς Θεσσαλίας πλῆθος, παλλόμενον ἐξ ἱεροῦ ἐνθουσιασμοῦ. Τὸν Βασιλέα ὑπεδέχθησαν ὁ ὑπουργὸς Κ. Λομβάρδος, ὁ γηραιὸς στρατηγὸς Σκαρλάτος Σούτσος, ὁ λιμενάρχης Μπουντούρης, ὁ δήμαρχος Παγασῶν Καρτάλης μεθ' ἅπαντος τοῦ δημοτικοῦ συμβουλίου, οἱ Θεσσαλοὶ βουλευταὶ καὶ οἱ λοιποὶ δήμαρχοι τῆς ἐπαρχίας Μαγνησίας. Τὴν 10ην ὥραν ἀκριβῶς ὁ Βασιλεὺς μετὰ τῆς ἀκολουθίας του ἀνέρχεται τὰς βαθμίδας τῆς στηθείσης εἰς τὸν πρὸ τοῦ σταθμοῦ χῶρον μεγάλης ἐξέδρας, ὅπου τὸν ἀναμένουσιν ὁ Μητροπολίτης Δημητριάδος μετὰ σύμπαντος τοῦ κλήρου, ὅστις καὶ ψάλλει ἐν κατανώξει τὸν ἁγιασμόν. Ἡ στιγμή εἶναι εἰς ἄκρον συγκινητικὴ. Πολλοὶ δακρῶνουν. Ἄμα τῷ πέρατι τοῦ ἁγιασμοῦ ὁ Βασιλεὺς ἀποκαλύπτει τὴν πρὸ τοῦ σταθμοῦ στηθείσαν προτομὴν του, ἀκολουθῶς δ' ἐντοιχίζεται ἡ ἐξῆς ἐπιγραφή: «Ἀπριλίου 1884, ἐγκαινίσει τοῦ σιδηροδρόμου Θεσσαλίας, οὗ τὴν κατασκευὴν καὶ σύστασιν ἀνεδέξατο Θεόδωρος Μαυρογορδάτος». Τῆ 10½ ὥρᾳ οἱ ἐπίσημοι καὶ λοιποὶ προσκεκλημένοι ἐπιβαίνουσι τῆς ἀναμενούσης αὐτοὺς ἀμαξοστοιχίας, σημαιοστολισμένης καὶ ἀποτελουμένης ἐκ 10 βαγονίων, ἐν οἷς διεκρίνετο τὸ βασιλικὸν μέ τὴν πολυτελεστάτην διακόσμυσίν του. Τέλος ὑπὸ τὰς ἐπευφημίας τοῦ πλήθους ἡ ἀμαξοστοιχία ἐξεκίνησε πρὸς Λάρισαν. Τὴν παρακολουθοῦν χιλιάδες βλεμμάτων ἐνθουσιῶντος λαοῦ καὶ τὴν προπέμπει ἡ εὐχὴ ὀλοκλήρου τοῦ ἔθνους, ὅπως τὸ ταξιδίον αὐτὸ δώσῃ τὸ σύνθημα μιᾶς μεγάλης ἐκπολιτιστικῆς προσπάθειας καὶ ἀποτελέσῃ τὴν ἀπαρχὴν ἑνὸς καλυτέρου διὰ τὴν χώραν μέλλοντος.



#### ΓΙΑΝΝ. ΚΑΛΑΜΑΡΑΣ

Ἐκ Μακρακώμης τῆς Φθιώτιδος. Ἠγήτωρ σώματος ἐθελοντῶν ἐπολέμησεν ἡρωικῶτα ἐν Ματαράγκα τῷ 1878, ἐξελέγη Δήμαρχος καὶ Βουλευτῆς κατ' ἐπανάληψιν.



#### ΓΕΩΡ. ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ

Εἰς ἐκ τῶν ἀρίστων ἀξιωματικῶν τοῦ ἑλληνικοῦ στρατοῦ. Ἐλαβε μέρος εἰς τὴν Κρητικὴν ἐπανάστασιν καὶ εἰς τὸν πόλεμον τοῦ 1897. Ἐξελέγη Βουλευτῆς.



#### ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

Ὡς ὑπαξιωματικὸς ἐπολέμησεν ἡρωικῶτα ἐν Ματαράγκα μετὰ τοῦ Τερτίπη. Ὡς Διοικητῆς Μεραρχίας ὁ Ἄρ. Ἀναγνωστόπουλος διεκρίθη εἰς τοὺς πολέμους.





Ὁ θρυλικὸς καπετὰν Στουρνάρας μὲ τὸ πρωτοπαλλήκαρό του

## ΘΕΣΣΑΛΟΙ ΗΡΩΕΣ - ΙΣΤΟΡΙΚΑΙ ΣΦΡΑΓΙΔΕΣ



Κατὰ τὸ ἔτος 1887, ὅτε εὐρίσκειτο ἐν χρῆσει ἅπανα ἢ καὶ σήμερον ὑπάρχουσα γραμμὴ, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν τοῦ σιδηροδρόμου Θεσσαλίας ἀνῆλθεν εἰς 149.324, μετεφέρθησαν δ' ἐμπορεύματα συνολικοῦ βάρους τόνων 30.606.

Κατὰ τὸ ἔτος ὁμοῦς 1933 ὁ ἀριθμὸς τῶν μετενεχθέντων ἐπιβατῶν ἀνῆλθεν εἰς 490.057 καὶ μετεφέρθησαν ἐμπορεύματα συνολικοῦ βάρους τόνων 129.963, ἧτοι ἐτετραπλασιάσθη ἡ κίνησις ἐν γένει.

Ἐπὶ δὲ τούτοις κατὰ τὸ 1934 ἐγένοντο αἱ κάτωθι βελτιώσεις:

1) Κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ ἐργοστάσια τῆς Ἑταιρείας Θεσσαλικῶν Σιδηροδρόμων 10 φορτάμαξαι κλεισταί.

2) Ἐγένετο ἐγκατάστασις ἠλεκτροφωτισμοῦ εἰς ἅπαντα τὰ ὀχήματα Α' καὶ Β' θέσεως.

3) Ἐγένετο προμήθεια νέων μηχανικῶν ἐργαλείων διὰ τὸ ἐργοστάσιον τῆς Ἑταιρείας (2 τὸρνων, πριονοκορδέλλας, μιᾶς φρέζας ἠλεκτρικῶν ἀντλιῶν κλπ.).

4) Κατεσκευάσθησαν νέα ἀποθήκαι εἰς τοὺς σταθμοὺς Βόλου καὶ Καρδίτσας.

5) Ἐγένοντο νέα παρακαμπτήριοι γραμμαὶ εἰς διαφόρους σταθμοὺς.

Προσεχῶς δὲ καὶ ἐντὸς τοῦ 1936 θὰ ἐκτελεσθῶσιν αἱ κάτωθι προσθήκαι καὶ βελτιώσεις:

1) Ἡλεκτροφωτισμὸς ἀπάντων τῶν ὀχημάτων.

2) Προμήθεια 4 νέων ἀτμαμαξῶν.

4) Κατασκευὴ 40 νέων φορταμαξῶν ἐν τοῖς ἐργοστασίοις τῆς Ἑταιρείας.

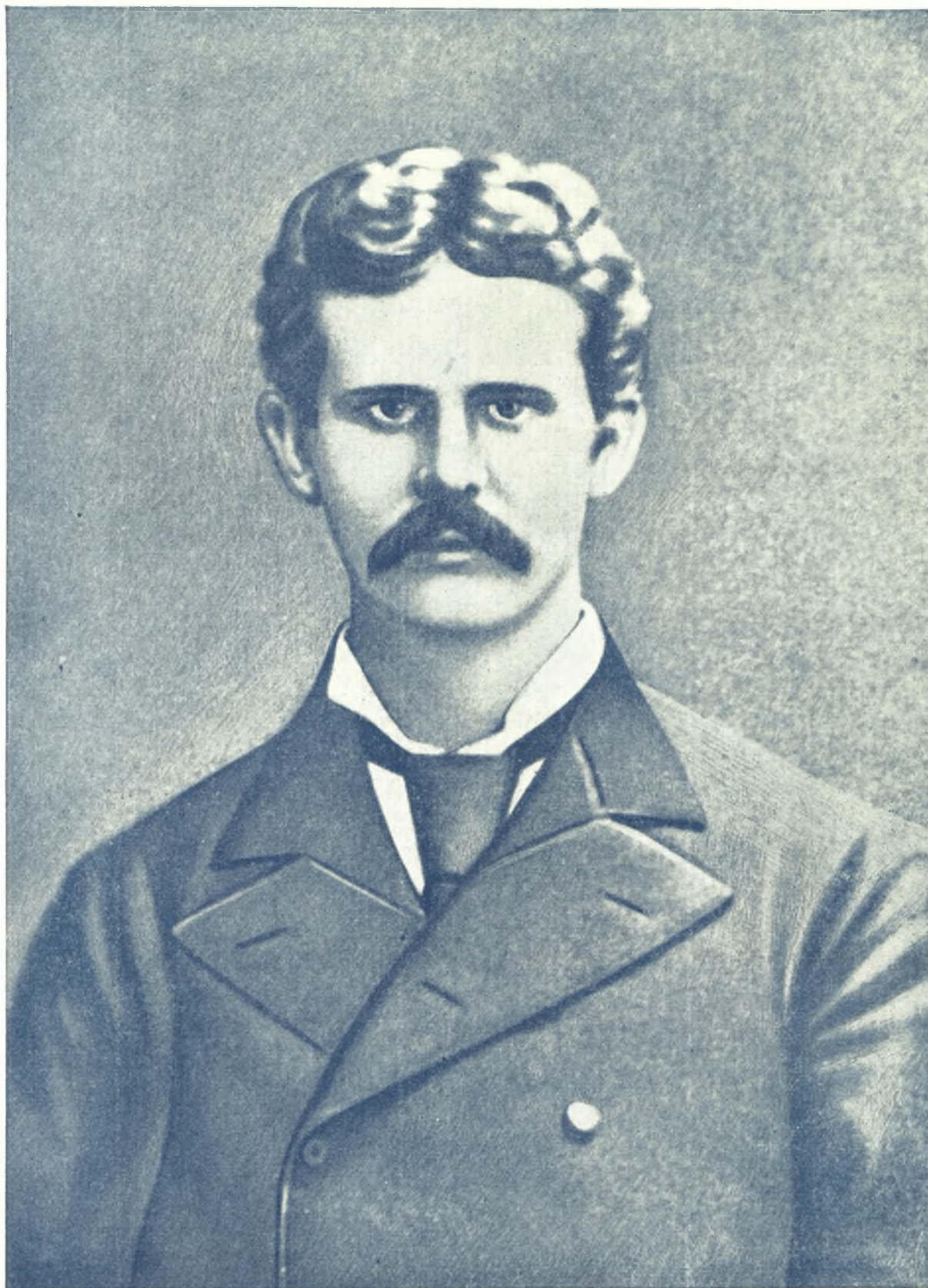
4) Προμήθεια 3 αὐτοκινήτων ἀμαξῶν (automotrices) 42 θέσεων.

5) Θέρμανσις ἀπάντων τῶν ὀχημάτων.

6) Προμήθεια ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ 20 ἀνοικτῶν φορταμαξῶν.

7) Διάφοροι ἄλλαι προσθήκαι καὶ βελτιώσεις.

ΣΗΜ. — Διὰ τὴν σύνταξιν τῆς παρούσης συνοπτικῆς μελέτης συνεβουλευθῆμεν: 1) τὴν «Θεσσαλίαν» τοῦ Θετταλομάγνητος ἱατροῦ Ν. Γεωργιάδου· 2) τὴν «Θεσσαλίαν» τοῦ Στρατηγοῦ Ν. Κ. Σπυροπούλου· 3) τὴν «Μεγάλην Ἑλληνικὴν Ἐγκυκλοπαιδεῖαν»· 4) τὸ «Ἐγκυκλοπαιδικὸν Λεξικὸν Ἐλευθερουδάκης»· 5) τὴν «Ἱστορίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἔθνους» ὑπὸ Κ. Παπαρηγοπούλου· 6) τὴν «Ἱστορίαν τῆς Ἑλλάδος» ὑπὸ Π. Καρολίδου· 7) τὴν «Θεσσαλίαν» τοῦ Στρατηγοῦ Β. Δούσμανη· 8) τὴν τελευταίαν ἐπίσημον Στατιστικὴν τοῦ Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας· 9) τὴν «Σιδηροδρομικὴν Ἐπιθεώρησιν» (τεῦχος Ἰουλίου 1933) καὶ 10) Σύντομον ἔκθεσιν τοῦ Διευθυντοῦ Ἐκμεταλλεύσεως τῶν Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας κ. Β. Τσομλεξόγλου.



«'Εξοχώτατε.... Λυπούμαι ὅτι αἱ ἀσχολίαι μου δέν μοι ἐπι-  
τρέπουν νὰ σᾶς ἐπισκεφθῶ αὐτοπροσώπως. Ἔμαθον ὅτι  
προτίθεσθε νὰ βομβολίσητε τὴν Μακρυνίτσαν καὶ μεταβαίνω  
ἐκεῖ χάριν ἀσφαλείας».

ΚΑΡΟΛΟΣ ΟΓΛΑ



Ἡ περίφημος ἱστορική Ἱερά Μονή Ρεντίνης ὡς ἔχει σήμερον

## ΙΣΤΟΡΙΚΑΙ ΜΟΝΑΙ - ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΑΙ

Ὁ Καπετάν Γιαννάκης Γίδας ἐκ τῶν σωματαρχῶν τοῦ 1878



† Ο ΚΙΤΡΟΥΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Ι. ΦΑΡΜΑΚΗΣ

Ν. ΑΞΕΛΟΣ

Χ. ΛΕΛΟΥΔΑΣ

Π. ΚΑΛΟΓΕΡΟΣ

Δ. ΤΕΡΤΙΠΗΣ

Δ. ΕΞΑΡΧΟΣ

Ε. ΧΟΥΤΣΕΒΑΣ

Ἄγωνισταί τοῦ ἔτους 1878 ὀρκιζόμενοι ὑπὲρ τῆς Ἑλευθερίας

## ΟΡΚΟΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΩΝ - ΙΣΤΟΡ. ΜΟΝΑΙ

Ἡ ἐν Ἁγ. Λαυρεντίῳ Μονῇ, κρησφύγετον τῶν ἐπαναστατῶν

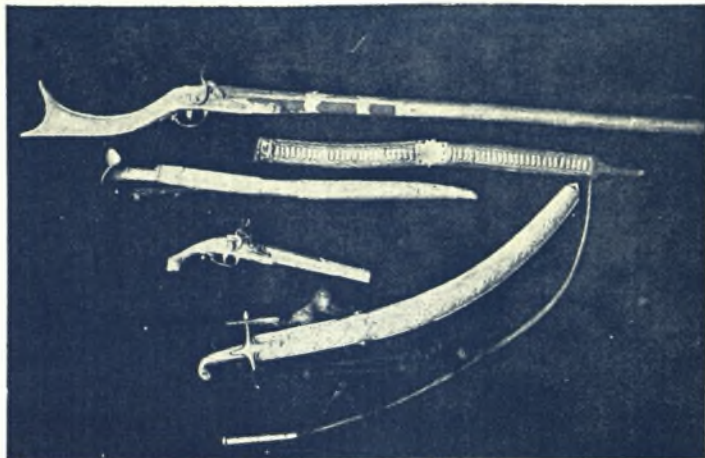
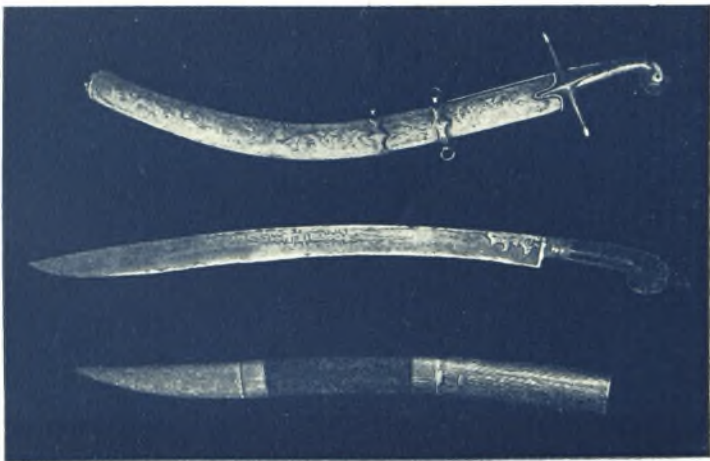




Περίθαψις τραυματίου κατά τὰς ἐπιχειρήσεις τοῦ ἔτους 1878

## ΕΠΕΙΣΟΔΙΑ ΠΟΛΕΜΟΥ - ΑΡΜΑΤΑ

Γιαταγάνι καὶ πάλα, χρησιμοποιηθέντα κατά τὸ ἔτος 1878



Τὰ ἱστορικά ἄρματα τοῦ προύχοντος Γάκη Χατζηγάκη (1820)

## ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΑΡΜΑΤΑ - ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΑΙ

Δημήτριος \*Εξαρχος ἐκ τῶν ἡρώων τῆς ἐπαι αστάσεως τοῦ 1878

