

Το τρενάκι ντεκοβίλ και το τηλεφερίκ λιβέρτα στην Φλώρινα.



Το καλοκαίρι του 1916 το μέτωπο του πολέμου έφθασε και στην περιοχή μας αφού οι γερμανοβούλγαροι κατέλαβαν την πόλη μας, απωθώντας τα σερβικά στρατεύματα, και πριν κλείσουν μήνα αποχώρησαν επειδή κατέφθασε ο Γαλλικός Στρατός.



Γράφει ο Δημήτρης Μεκάσης

Το μέτωπο άρχιζε από το βουνό Βόρας (Καϊμακτσαλάν) και κατέληγε στα βουνά του Πισοδερίου και ακόμη πιο πέρα μέχρι την Αλβανία, και κράτησε μέχρι το 1918, δηλαδή μέχρι την λήξη του Α' παγκοσμίου πολέμου.

Η περιοχή μας δεν διέθετε τότε οργανωμένο σύστημα συγκοινωνίας, γεγονός που ανάγκασε το Μηχανικό του γαλλικού στρατού να σχεδιάσει και να κατασκευάσει πολλά έργα για τις ανάγκες των συμμαχικών

Δημήτρης Μεκάσης

**ΤΟ ΤΡΕΝΑΚΙ
DECAUVILLE
ΚΑΙ ΤΟ ΤΕΛΕΦΕΡΙΚ
LIVERTA**

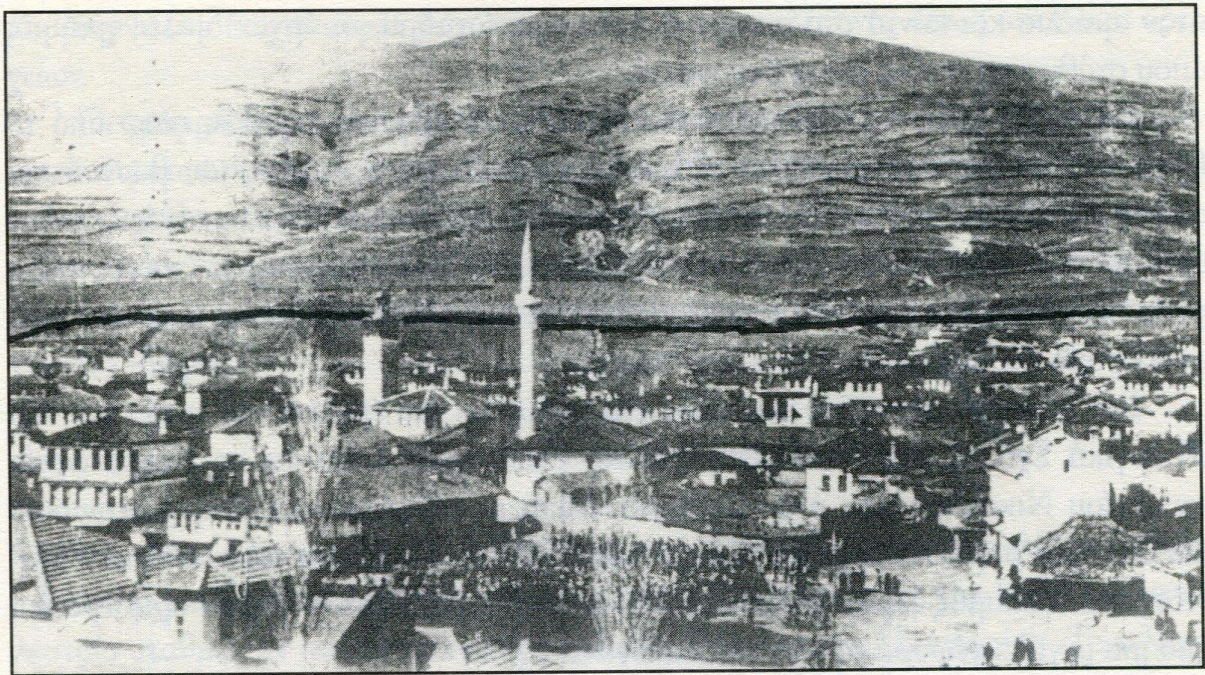


Η διακεκομμένη γραμμή δείχνει την γραμμή του τρένου Ντεκοβίλ που διέσχισε την πόλη μας και η οποία άρχισε από τον σιδηροδρομικό σταθμό Μεσσηνίου και κατέληγε στα Άλωνα.

στρατευμάτων.

Εκτός τους δρόμους που κατασκεύασαν και επισκεύασε, άξιον λόγου είναι το τρενάκι τύπου Decauvill και το τελεφερίκ μάρκας Liverta που τοποθετήθηκαν στην περιοχή μας και σχεδόν μας τα χάρισαν μετά την λήξη του πολέμου, αλλά δυστυχώς και το τρενάκι και το τελεφερίκ έγιναν παλιοσίδερα δίχως να χρησιμοποιηθούν ως μέσα συγκοινωνίας που τόσο πολύ ήταν τότε αναγκαία για τον τόπο μας.

Ερευνώντας την υπόθεση της καταστροφής του τρένου και του τελεφερίκ μέσα από τις προφορικές μαρτυρίες, διαπιστώνει κανείς ότι υπήρξαν δυο παράγοντες: από την μια, οι ιδιώτες που αγόρασαν το τρενάκι και το τελεφερίκ και το έκαναν παλιοσίδερα και υλικό οικοδομών, και από την άλλη το κράτος που αδιαφόρησε για αυτή την καταστροφή και δεν τους σταμάτησε, ώστε και το τρενάκι και το τελεφερίκ να χρησιμοποιηθούν ως μέσα συγκοινωνίας για την εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής μας.



ΤΟ ΤΡΕΝΑΚΙ DECAUVILLE Φλώρινα 1918 – Στο βάθος διακρίνεται η γραμμή του Ντεκοβίλ

Το τρενάκι είχε αφετηρία τον Σιδηροδρομικό σταθμό Αρμενοχωρίου (Μεσονήσι) -επειδή τότε ο σιδηρόδρομος δεν έφτανε μέχρι την πόλη μας- και στις αρχές του 1917

έκαμνε τρεις διαδρομές: μια προς το χωριό Μαρίνα, μια άλλη προς το χωριό Πέρασμα και μια τρίτη προς την Φλώρινα και τα Άλωνα.

Στο χωριό Μαρίνα, οι Γάλλοι διατηρούσαν αεροδρόμιο με πολλά αεροπλάνα της εποχής εκείνης, καθώς και μεγάλες αποθήκες. Στη Μαρίνα είχε την έδρα της μια μεγάλη μονάδα ανεφοδιασμού και πιθανότατα η μεγαλύτερη της περιοχής μας. Στις αποθήκες της, ο ανεφοδιασμός υλικών γινόταν σιδηροδρομικώς από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μέχρι τον σταθμό του Αρμενοχωρίου και από εκεί με το τρενάκι ντεκοβίλ.

Η άλλη γραμμή ξεκινούσε από το σημερινό Μεσονήσι και αφού περνούσε την σημερινή γέφυρα του Αρμενοχωρίου, συνέχιζε προς την Φλώρινα και πριν φθάσει στην πόλη, έστριβε προς το χωριό Πέρασμα. Η γραμμή αυτή είχε διακλαδώσεις που έφταναν μέχρι τους πρόποδες του βουνού, όπου είναι ο Ναός του Αγίου Γεωργίου που υπήρχαν αποθήκες, αλλά και προς το χωριό Σκοπιά απ' όπου μετέφεραν ξυλεία, ακόμη και μέχρι το χωριό Τροπαιούχος.

Η τρίτη γραμμή ήταν αυτή που ξεκινούσε από τον σταθμό Αρμενοχωρίου, περνούσε από τις παρυφές της πόλης μας και έφτανε μέχρι το Μοναστήρι του Αγίου Γεωργίου στο χωριό Άλωνα.

Η γραμμή αυτή παρέμεινε μέχρι το τέλος του πολέμου και μετέφεραν υλικά από τον Σταθμό του Αρμενοχωρίου μέχρι τα Άλωνα και από εκεί με το τελεφερίκ μέχρι το Πισοδέρι. Η γραμμή αυτή ανεφοδίαζε τον Γαλλικό Στρατό που μαχόταν στο Περιστέρι και στην Αλβανία. Στην επιστροφή μετέφεραν ξυλεία από τα δάση του Πισοδερίου για τα χαρακώματα στο βουνό Καϊμαξαλάν.

Η γραμμή περνούσε από τον δρόμο του Αρμενοχωρίου και όταν έφτανε κοντά στο Τσιφλίκι έκαμνε στάση επειδή εκεί οι Γάλλοι είχαν χτίσει μερικά μεγάλα κτίρια που ήταν αποθήκες και ένα από αυτά ήταν κυλικείο του Γαλλικού Στρατού. Υπήρχε και μια μικρή υψικάμινος, όπου έλιωναν τον χαλκό.

Εκεί σταματούσε το τρενάκι για καύσιμα αλλά και για διάλειμμα του προσωπικού και των στρατιωτών με ένα καφέ ή μπίρα στο κυλικείο.

Από εκεί συνέχιζε προς την Πυροσβεστική, που τότε ήταν λιβάδια και περνούσε πάνω από το γήπεδο που ήταν μποστάνι και έφτανε στον χώρο της σημερινής Νομαρχίας. Εκεί υπήρχαν δυο μεγάλες χαράδρες από όπου περνούσαν τα νερά της βροχής και κατάληγαν στο ποτάμι. Στις χαράδρες αυτές οι γάλλοι είχαν κατασκευάσει δύο γέφυρες που περνούσαν οι γραμμές του τρένου.

Συνέχιζε στην σημερινή οδό Αρριανού που ήταν μια απόκρημνη πλαγιά, χωρίς δρόμο και σπίτια, ανέβαινε στη σημερινή οδό Ποσειδώνος, που ήταν αμπέλια και έφτανε στην χαράδρα που σήμερα έχει μπαζωθεί και είναι το πάρκο στην οδό Σίνη Κοντογούρη, κάτω από τα Γυμνάσια.

Σε αυτή την χαράδρα υπήρχε μεγάλη γέφυρα που κατασκευάστηκε για το τρένο. Εδώ το τρενάκι, το 1918, εκτροχιάστηκε και έπεσε μέσα στην χαράδρα μαζί με το φορτίο του. Άγνωστο αν υπήρχαν θύματα. Παρόλα αυτά όμως τα γαλλικά συνεργεία κατόρθωσαν μέσα σε λίγες ώρες να αποκαταστήσουν τις ζημιές και να συνεχίσει το τρενάκι το ταξίδι του.

Είναι αλήθεια ότι ο Γαλλικός Στρατός ήταν πολύ οργανωμένος και διέθετε όλη την τεχνολογία της εποχής τους, που για τους κατοίκους της πόλης μας τα

περισσότερα ήταν άγνωστα και τούς προκαλούσαν θαυμασμό.

Το τρενάκι συνέχιζε και περνούσε από την σημερινή οδό Ολυμπιάδος, που τότε ήταν αμπέλια και κοντά στην σημερινή οδό Αριστοτέλους, υπήρχαν διπλές γραμμές όπου στάθμευαν πολλά άδεια βαγονάκια.

Περνούσε πίσω από το παλιό 4ο Σχολείο και έβγαινε ακριβώς πίσω από το Εργατικό Κέντρο, που τότε ήταν τζαμί, δίπλα από τους πρόποδες του βουνού και στη συνέχεια μέσα από τις εργατικές κατοικίες, που ήταν αμπέλια, και συνέχιζε πάνω από την Πλατεία Ηρώων. Κοντά στην Ταβέρνα του Ευκλείδη υπήρχε ένα γεφυράκι για το τρένο και στη συνέχεια η γραμμή πήγαινε παράλληλα και κάτω από τον σημερινό δρόμο της Βίγλας, που τότε δεν υπήρχε.

Στη συνέχεια περνούσε από άλλο ένα γεφυράκι και έμπαινε στο χώρο των ΤΕΙ (Γεωργική Σχολή), περνούσε μέσα από τον Ζωολογικό κήπο και το Νεκροταφείο του Αγίου Νικολάου που ήταν χωράφια. Μετά το Νεκροταφείο υπήρχε γεφυράκι και συνέχιζε παράλληλα με τον δρόμο των Αλώνων. Περνούσε κάτω από την Μοτέσνιτσα (οικισμός Σίμου Ιωαννίδη) και πριν το χωριό Άλωνα έστριβε αριστερά και από μια μεγάλη γέφυρα έφτανε στην απέναντι όχθη.

Οι κολώνες της γέφυρας υπάρχουν και σήμερα φτιαγμένες από πέτρα και τσιμέντο, πολύ καλής κατασκευής και χωρίς κανένα σημάδι φθοράς από τον χρόνο. Από το σημείο αυτό και μέχρι το Μοναστήρι του Αγίου Γεωργίου -που ήταν το τέρμα- υπήρχε κυκλική γραμμή που έφερνε το τρενάκι πάλι στην γέφυρα χωρίς να κάνει μανούβρες.

Αρχικά οι γραμμές του τρένου έφταναν μέχρι τους μύλους του Σαπουντζή, όπου υπήρχε έδρα Συντάγματος του

γαλλικού πεζικού. Αργότερα η γραμμή επεκτάθηκε μέχρι τα Άλωνα.

Το Μοναστήρι του Αγίου Γεωργίου Αλώνων ήταν το τέρμα του τρένου αλλά και η αφετηρία του τελεφερίκ.

Ο γαλλικός στρατός φύλαγε καλά τις γραμμές και μάλιστα κατά διαστήματα υπήρχαν αντίσκηνα που έμεναν μόνιμα στρατιώτες οι οποίοι ήταν όλοι έγχρωμοι από τις αποικίες της Γαλλίας.

Τα παιδιά όμως δεν φοβόταν τις φρουρές και κάθε φορά που σκοτείνιαζε πλησίαζαν τα βαγόνια στις διπλές γραμμές κοντά στο σημερινή οδό Αριστοτέλους και τα έσπρωχναν μέχρι το ύψος της οδού Καραβίτη, ανέβαιναν σε αυτά και έκαμναν την βόλτα τους, αφού το έδαφος ήταν κατηφορικό μέχρι την σημερινή Νομαρχία, που το βαγόνι έχανε ταχύτητα και το σταματούσαν βάζοντας ένα γερό ξύλο μέσα στις ακτίνες της ρόδα. Οι Σενεγαλέζοι στρατιώτες, μόλις τους αντιλαμβανόταν τους κυνηγούσαν, έτσι τα παιδιά για να γλυτώσουν το ξύλο πηδούσαν από το βαγόνι και το έβαζαν στα πόδια.

Το τρενάκι ντεκοβίλ αποτελείτο από μια μικρή μηχανή που ήταν βενζινοκίνητη και έσερνε περίπου δεκαριά βαγονάκια που ήταν άλλα σαν λεκάνες όπως αυτά των ορυχείων και άλλα βαγόνια για την μεταφορά υλικών και προσωπικού.

Οι γραμμές στρωνόταν πολύ εύκολα και ήταν δουλειά του Μηχανικού του Γαλλικού Στρατού. Οι ράγες είχαν απόσταση μεταξύ τους περίπου 65 εκατοστά και πατούσαν σε πλατιά σίδερα που είχαν μήκος 95 εκατοστά. Τα πλατιά αυτά σίδερα ήταν κάθετα προς τις γραμμές και η απόσταση του ενός από το άλλο ήταν περίπου 1 μέτρο. Πάνω σε αυτά βίδωναν τις ράγες, και ταυτόχρονα με μεγάλα καρφιά τα στερέωναν στο έδαφος.

ΤΟ ΤΕΛΕΦΕΡΙΚ LIVERTA

Το τρενάκι έφτανε μέχρι το Μοναστήρι του Αγίου Γεωργίου των Αλώνων, όπου υπήρχε η βάση που κινούσε το τελεφερίκ που έφτανε μέχρι την Βίγλα και με τελευταίο σταθμό την αυλή του Ναού της Αγίας Παρασκευής Πισοδερίου. Το τελεφερίκ κατασκευάστηκε το 1917 επειδή ο δρόμος για την Βίγλα δεν εξυπηρετούσε τις ανάγκες ανεφοδιασμού του Γαλλικού Στρατού.

Άλλος ένας λόγος που τοποθετήθηκε το τελεφερίκ είναι οι συνεχείς χιονοπτώσεις με αποτέλεσμα να κλείνει ο δρόμος κατά τους χειμερινούς μήνες. Τα εναέρια βαγόνια περνούσαν πάνω από τα χιόνια αλλά και αυτά δεν εξυπηρετούσαν όλες τις ανάγκες ανεφοδιασμό τον χειμώνα. Γι αυτό τον λόγο το Μηχανικό του Γαλλικού Στρατού ετοιμαζόταν να τρυπήσει την Βίγλα και να φτιάξει τούνελ που θα άρχιζε από τα Άλωνα και θα έφτανε στο Ανταρτικό. Το έργο αυτό αν και πολυδάπανο θα το έκαναν οι γάλλοι αλλά ο πόλεμος τελείωσε και έτσι το έργο έμεινε στα σχέδια.

Η Liverta ή Αλιβέρτα όπως την έλεγαν οι Πισοδερίτες, είχε μερικά βαγόνια που άλλα ανέβαιναν και άλλα κατέβαιναν συγχρόνως. Τα βαγόνια κρέμονταν από συρματόσχοινα που στηρίζονταν σε σιδερένιους πιλώνες. Τα βαγόνια βρίσκονταν σε ύψος τριών μέτρων από το έδαφος. Ο πρώτος σταθμός μετά τα Άλωνα ήταν η Βίγλα εκεί ακριβώς που είναι το άγαλμα του Παπασταύρου Τσάμη. Μετά συνέχιζε την εναέρια διαδρομή του πάνω από τα λιβάδια και σταματούσε στην αυλή του Ναού της Αγίας Παρασκευής, όπου ήταν και ο τελευταίος σταθμός. Στο διάστημα αυτό από την Βίγλα μέχρι το Πισοδέρι, έστηναν ενέδρες τα παιδιά του Πισοδερίου και με μακριά ξύλα προσπαθούσαν να ρίξουν κανένα κιβώτιο με

τρόφιμα για να χορτάσουν την πείνα τους. Εξ' άλλου τα πλαϊνά του βαγονιού δεν ήταν και πολύ ψηλά και έτσι όπως ήταν παραφορτωμένα γινόταν εύκολη λεία των παιδιών.

Στον σταθμό της Αγίας Παρασκευής περίμεναν τα φορτηγά αυτοκίνητα του Γαλλικού Στρατού για να μεταφέρουν τα τρόφιμα και τα πολεμοφόδια στην πρώτη γραμμή του πολέμου, στο μέτωπο.

Η Liverta δούλευε ασταμάτητα και μετέφερε διάφορα υλικά προς τα πάνω και ξυλεία προς τα κάτω ταυτόχρονα. Ο συντονισμός γινόταν τηλεφωνικά. Με αυτό το σύστημα συγκοινωνίας μετέφερε ο Γαλλικός Στρατός όλα τα υλικά από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μέχρι το Πισοδέρι και στην επιστροφή μετέφεραν χρήσιμη ξυλεία προς άλλες περιοχές που την χρησιμοποιούσαν στην κατασκευή των χαρακωμάτων.

Οι Γάλλοι έκοβαν τα δάση του Πισοδερίου και έφτιαχναν καδρόνια και σανίδες στην Κουσάγια που βρίσκεται μεταξύ Πισοδερίου και της Μονής της Αγίας Τριάδος. Στην Κουσάγια είχαν εγκαταστήσει μια τεράστια πριονοκορδέλα που δούλευε ασταμάτητα και στα λιβάδια της τοποθετούσαν την ξυλεία σε ντάνες για να τις μεταφέρουν με φορτηγά μέχρι τον Ναό της Αγίας Παρασκευής.

Το Decauville και η Liverta εξυπηρέτησαν τον Γαλλικό Στρατό σε όλη την διάρκεια του πολέμου μεταφέροντας προσωπικό, πυρομαχικά, τρόφιμα, ξυλεία, πετρώματα χαλκού, σίδερα και ότι άλλο χρειαζόταν για τις ανάγκες των στρατιωτών του μετώπου.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο Α' παγκόσμιος πόλεμος τελείωσε το 1918 και η Γαλλική Επιμελητεία στις αρχές του 1919 άρχισε να εκποιεί το στρατιωτικό υλικό στην περιοχή μας. Έτσι το τρενάκι Decauville το τελεφερίκ Liverta και η πριονοκορδέλα, εκποιήθηκαν και σχεδόν χαρίστηκαν από κάποιο γάλλο Λοχαγό, Διαχειριστή σε κάποιους συμπολίτες μας

Δυστυχώς όμως οι τυχεροί συμπολίτες μας που με λίγα χρήματα απέκτησαν το παραπάνω υλικό δεν σκέφτηκαν να το αξιοποιήσουν αλλά το είδαν σαν παλιосίδερα. Έτσι τα βαγόνια και η μηχανή του τρένου πετάχτηκαν σε ένα λιβάδι κάτω από το σημερινό Νοσοκομείο και πουλήθηκαν με την οκά. Οι ράγες του τρένου έγιναν οικοδομικά υλικά. Με τις ράγες του ντεκοβίλ χτίστηκαν όλα τα εκλεκτικιστικά κτίρια από το 1920 και μετά. Επίσης, με τις ράγες έφτιαξαν ωραία στηρίγματα για τις κληματαριές των σπιτιών της πόλης μας.

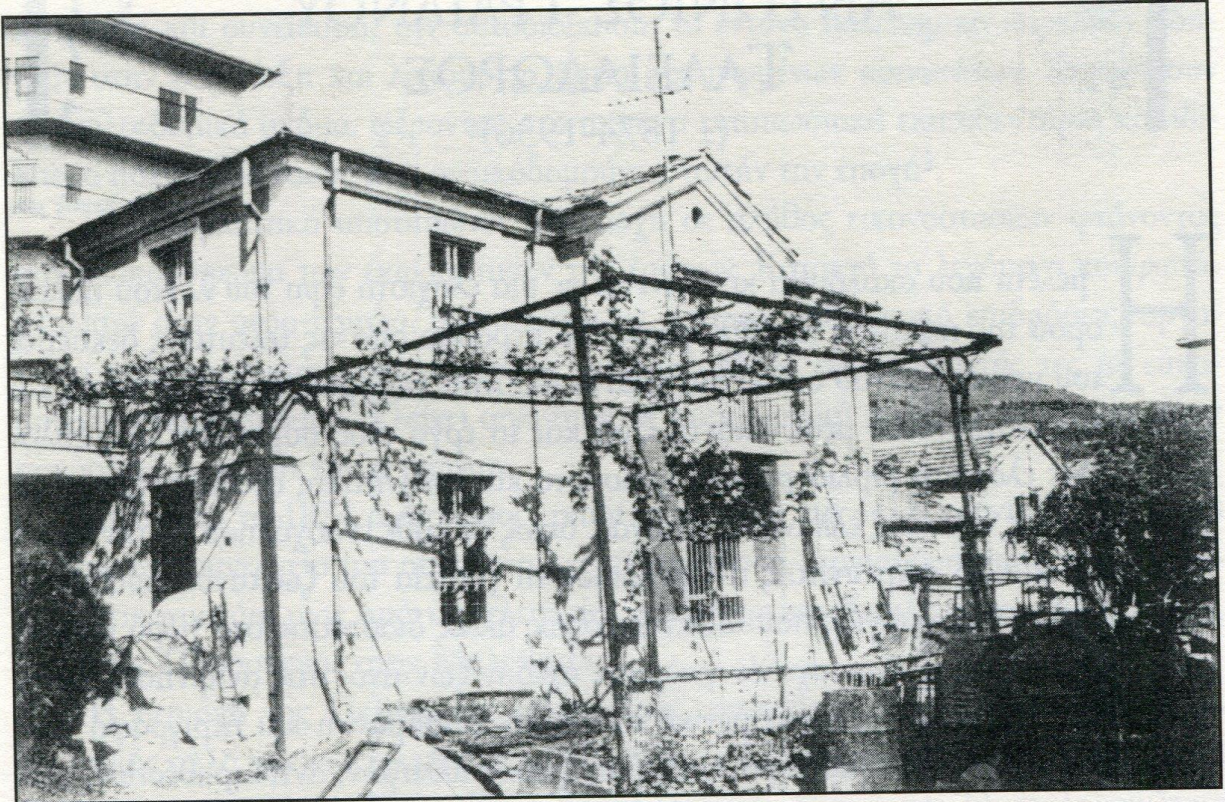
Έτσι χάθηκε ένα τρενάκι που θα μπορούσε από το 1919 να εξυπηρετεί την αστική συγκοινωνία της πόλης μας αλλά και μερικών χωριών της περιοχής μας. Όσο για το τελεφερίκ Liverta δεν έμεινε ίχνος, εκτός από δυο σίδερα στην αυλή του Ναού της Αγίας Παρασκευής Πισοδερίου. Το υλικό αυτό εκποιήθηκε και το αγόρασαν δυο Πισοδερίτες που πούλησαν τα πάντα για παλιосίδερα, ενώ θα μπορούσε να μεταφέρει επιβάτες όλο τον χειμώνα που έκλεινε ο δρόμος από την Φλώρινα προς τα Κορέστια και την Πρέσπα. Μπορούσε το τελεφερίκ να γίνει μια μικρή επιχείρηση αντί να πουληθεί για παλιосίδερα.

Την ίδια τύχη είχε και η πριονοκορδέλα στη Κουσάγια. Οι δυο Πισοδερίτες την κατέστρεψαν και την ξεπούλησαν, ενώ θα μπορούσε να γίνει ολόκληρο εργοστάσιο ξυλείας

στο Πισοδέρι. Παρόλα αυτά όμως οι Πισοδερίτες προτίμησαν τα τσεκούρια τους και την φτώχεια τους.

Και το τρενάκι και το τελεφερίκ και η πριονοκορδέλα καταστράφηκαν μέσα στο έτος 1919 από κάποιους ιδιώτες που δεν μπορούσαν να δουν μπροστά και μακριά και ταυτόχρονα από την αδιαφορία των Αρχών.

Σήμερα απ' όλα αυτά έμειναν μόνο οι κολώνες της γέφυρας κοντά στα Άλωνα και τα στηρίγματα των



κληματαριών από ράγες σε κάποια σπίτια της πόλης μας.

neafiorina.gr

Αναρτήθηκε από [Σιδηροδρομικά Νέα](#)