

Τα τρένα στην Παιονία

Γράφει ο *Χρήστος Ίντος*



Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Σκοπίων εγκαινιάστηκε τον Ιανουάριο του 1871. Το έργο είχε αναλάβει ο τραπεζίτης βαρόνος *Maurice de Hirsch* (1831–1896) καθώς και την εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών γραμμών στο ευρωπαϊκό τμήμα της τότε Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. **Η γραμμή αυτή είναι παράλληλη με το ποταμό Αξιό και διέρχεται από το σημερινό Δήμο Παιονίας.** Τα πρώτα 100 χιλιόμετρα της λειτούργησαν τον Ιούνιο του 1872. Στα Σκόπια έφθασε το τρένο από τη Θεσσαλονίκη τον Ιούλιο του 1873 και στη Μητρόβιτσα, στα σύνορα Βοσνίας – Ερζεγοβίνης, στο τέλος του επόμενου έτους (1874). Η σύνδεση της Θεσσαλονίκης με το Βελιγράδι και την Κεντρική Ευρώπη έγινε το 1888, οπότε είχε ολοκληρωθεί και η κατασκευή της σχετικής αναγκαίας υποδομής.



Ο Σ.Σ. Ειδομένης το 1929

Οι σταθμοί της γραμμής αυτής στο Δήμο Παιονίας ήταν και είναι του **Άσπρου** (Αματόβου), του **Πολυκάστρου** (Καρασούλι), της **Γουμένισσας** (Γκου-

μέντζης) δύο χιλιόμετρα από την κωμόπολη της Αξιούπολης, και της **Ειδομένης** (Σέχοβο). Το όνομα του σταθμού Γουμενίσσης μεταπολεμικά και σταδιακά ξεχάστηκε, αφού εντωμεταξύ η Αξιούπολη εξελίχθηκε και έγινε ένα από τα κέντρα της περιοχής.

Με το ΠΔ 286/27-7-1983, ΦΕΚ 105/4-8-1983 ο Σταθμός μετονομάστηκε σε «ΣΣ ΠΑΙΟΝΙΑΣ». Η γραμμή αυτή ήταν και είναι μεγάλης σημασίας και αξίας αφού πάντα μέσω αυτής διακινούνταν άνθρωποι και εμπορεύματα με αφετηρία τη Θεσσαλονίκη προς την Βαλκανική και την Ευρώπη και αντίστροφα. Συνέβαλε στην ανάπτυξη της περιοχής. Από την πρώτη στιγμή διακινήθηκαν τα γνωστά προϊόντα της Γουμένισσας και ιδιαίτερα το κρασί, γεγονός που συνέβαλε στην οικονομική άνθιση της κωμόπολης και την κατέστησε ευρύτερα γνωστή.

Ο **Grohmann**, ένας ταξιδιώτης του οποίου οι εντυπώσεις από τη διαδρομή στην οποία αναφερόμαστε δημοσιεύθηκαν στη Θεσσαλονίκη λίγο πριν την απελευθέρωση του 1912, για την περιοχή μας σημειώνει σχετικά. Εντυπωσιάζεται από την τούμπα του Αματόβου, προφανώς αυτή που είναι μεταξύ Λιμνοτόπου και Άσπρου ή εκείνη του Αξιοχωρίου, δεν διευκρινίζεται. «Δίνει την εντύπωση ενός οχυρώματος, στην κορυφή του οποίου θα στάθμευε ένας ιππέας». Και για την παρακείμενη ομώνυμη λίμνη. Τα βράχια των ακτών της αποτελούσαν τέλειο καταφύγιο για τους Βούλγαρους κομιτατζήδες, όταν αυτοί καταδιώκονταν από τους στρατιώτες...

Και έχουμε στη συνέχεια:

KARASSULI (Πολύκαστρο). Η τοποθεσία αυτή απέκτησε ενδιαφέρον από τότε που κατασκευάστηκε η διακλάδωση Kilindir (Καλίνδριας) – Karassuli (Πολύκαστρο), χάρη στην οποία η κυβέρνηση (Οθωμανική) μπορούσε να μεταφέρει στρατιωτικά σώματα απ' την Κωνσταντινούπολη στη Μακεδονία και την Αλβανία και αντίστροφα παρακάμπτοντας τη Θεσσαλονίκη. GUMENDJIA (Γουμένισσα). Πολύ κοντά στο Karassuli (Πολύκαστρο) διασχίζουμε τον Vardar (Αξιό) από μια σιδερένια γέφυρα που την υποβαστάζουν 17 πέτρινες κολώνες. Φθάνουμε στο σταθμό Gumendja Balkans (Πάικο). Η ομώνυμη τοποθεσία βρίσκεται μακριά από τη σιδηροδρομική γραμμή και είναι γνωστή κυρίως απ' τα αμπέλια της που παράγουν κρασί πολύ αγαπητό στη Μακεδονία. Ο σταθμός Γουμενίσσης απείχε 20 χμ. από την ομώνυμη κωμόπολη και δύο από την Αξιούπολη.

Και στην **πορεία του τρένου για τη Γευγελή** σημειώνει: «**Το τρένο συνεχίζει το δρόμο του αριστερά του Vardar και εισέρχεται στα στενά μήκους 10 km περίπου, που ονομάζονται Tchingane Derdend (τα στενά**

των Τσιγγάνων). Η περιοχή είναι αρκετά γραφική. Στο χωριό Slop (Δογάνης) η κοιλάδα πλαταίνει ξανά και το τραίνο πηγαίνει προς το Guevgheli (Γευγελή). Αριστερά βρίσκεται το κεφαλοχώρι Mayadagh (Φανός), οι κάτοικοι του οποίου ασχολούνται κυρίως με την υφαντουργία. Χαμηλά βρίσκεται η τοποθεσία Dzeowa ή Sehowa (Ειδομένη)...»

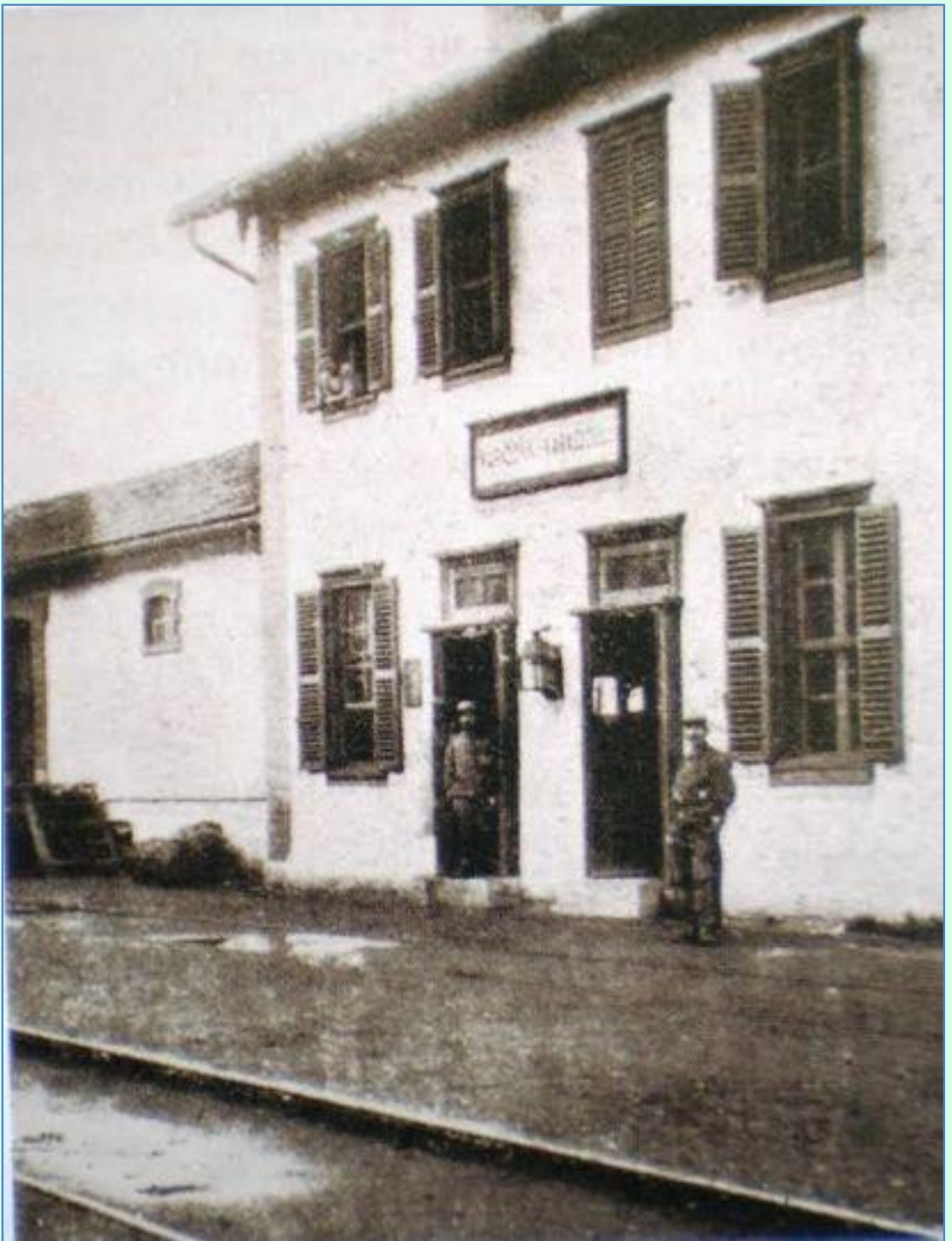
Εντυπωσιακός είναι ο σταθμός της Ειδομένης. Νεοκλασικό κτίριο, του οποίου η κατασκευή ολοκληρώθηκε το 1927 και καταστράφηκε κατά τη γερμανική υποχώρηση το 1944. Στη συνέχεια αποκαταστάθηκε και πάλι.

Ενδιαφέρουσες είναι οι πληροφορίες που μας έδωσε ο Α. Ι. Αρβανίτης, γενικός γραμματέας του Παμμακεδονικού Συλλόγου Αθηνών, σε έργο του. Μας πληροφορεί, πως στο Σ.Σ. Γουμένισσης τότε στάθμευαν ... ο συρμός επιβατών κυκλοφορών καθ' εκάστην αριθμ. 502», ο οποίος είχε αφετηρία τη Θεσσαλονίκη και «ο συρμός επιβατών κυκλοφορών καθ' εκάστην αριθμ. 505... με αφετηρία το Παρίσι. Ο πρώτος έφθανε στο Σταθμό στις 10.04 το πρωί και ο δεύτερος στις 6.00 το απόγευμα. Η τιμή εισιτηρίου από το συγκεκριμένο σταθμό για τη Θεσσαλονίκη, όπως και αντίστροφα, σύμφωνα με κατάλογο της εποχής, ήταν: ... 1η θέση 29 γρόσια και 30 παράδες, 2η θέση 21 γρόσια και 20 παράδες και 3η θέση 13 γρόσια και 20 παράδες...». Υπήρχε και η παρατήρηση: ... Αι τιμαί των θέσεων υπολογίζονται εις χρυσόν, γρόσια και παράδες ...τα άλλα νομίσματα εισί δεκτά παρά της Εταιρείας καθ' ορισμένην διατίμησιν». Βέβαια ο κατάλογος δεν πληροφορούσε τον ταξιδιώτη, πως θα πάει από το Σταθμό στη Γουμένισσα, που κατ' άλλον συγγραφέα απαιτείτο «τρίωρος ίππου οδός...»

Συνεχίζουμε την παράθεση στοιχείων για τη διέλευση του σιδηροδρόμου από την Παιονία και τον ρόλο του στην πορεία του τόπου αυτού.

Περιγραφή της διαδρομής του τρένου στην Παιονία μας έδωσε και ο επιθεωρητής των ελληνικών σχολείων Μακεδονίας Γ. Χατζηκυριακού. Περιόδευσε το 1905-1906, δηλαδή κατά τον Μακεδονικό Αγώνα. Γράφει για την περιοχή μας: «...Επιβαίνομεν της ατμηλάτου αμάξης και χωρούμεν προς βορράν. Αμέσως από του πρώτου σταθμού του Τόψιν ανοίγεται ημίν η πεδιάς του Αξιού, σιτοφόρος και άδενδρος. Χωρούμεν παραλλήλως προς τον ρουν του ποταμού έχοντες αυτόν εκ δεξιών, ότε μεν εγγύς αυτώ, ότε δε ολίγον απωτέρω. Παρερχόμεθα σχεδόν εφαπτόμενοι την όχθην της λίμνης του Αματόβου εξ αριστερών αυτής. Φθάνομεν εις τον σταθμόν Καρασούλι, ένθα τελείται σύνδεσμος της σιδηροδρομικής ταύτης γραμμής μετά της λεγομένης ενωτικής της Κωνσταντινουπόλεως και ολίγον περαιτέρω, διερχόμενοι μεγάλην του Αξιού γέφυραν, περώμεν εκ της αντιθέτου όχθης και βαίνομεν ήδη παρόχθια έχοντας αυτόν εξ αριστερών. Μετά διάβασιν της γεφύρας καταλείπομεν την πεδιάδα και

εισερχόμεθα εις ορεινήν χώραν μετά γραφικωτάτων και παραγωγικωτάτων κοι-



Ο Σ.Σ. Πολυκάστρου την περίοδο του Α' Π.Π.

λάδων, ήν διασχίζει το ρεύμα του ποταμού και παραλλήλως προς αυτόν ο σιδηρόδρομος.

Ολίγον πέραν της γεφύρας ιστάμεθα εις τον σταθμόν της Γουμενίτσης (Γουμέντζας) εξ ου η ονομαστή και εύοινος κωμόπολις απέχει τριώρου ίππου οδόν.

Μετά τούτων απολαύσαντες των ποιητικών στροφών του ποταμού και της γραφικότητος των τοπίων φθάνομεν εις τον σταθμόν Γευγελής ή Γκεύγκελ παρά την ομώνυμον πολίχνην...

Στις αρχές του 20ου αιώνα, όταν περιόδευσε ανά τη βαλκανική ο Σουλτάνος Αβδούλ Χαμίτ η αμαξοστοιχία που τον μετέφερε στάθμευσε στο σταθμό αυτόν, όπου τον υποδέχθηκαν οι αρχές και οι κάτοικοι της περιοχής. Είχαν μάλιστα συμμετάσχει και όλα τα σχολεία με τους δασκάλους και μαθητές τους, οι οποίοι του προσέφεραν άνθη και δώρα.

Κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο μετά την άφιξη εδώ των δυνάμεων της Αντάντ χρησιμοποιήθηκε από τους Γάλλους κυρίως για τη μεταφορά στρατευμάτων, όπλων και εξοπλισμών από τη Θεσσαλονίκη προς το μέτωπο, κυρίως για την περιοχή του Σκρα, όπου τελικά δόθηκε η ομώνυμη μάχη το Μάιο του 1918. Γράφει ένας αυτόπτης μάρτυρας: ... Η αμαξοστοιχία ανέλαβεν να μας μεταφέρει από την Θεσσαλονίκη εις τον σταθμόν Γουμενίτσης, τελευταίον όριον του Μακεδονικού μετώπου. Η αμαξοστοιχία αυτή εδικαιολόγει κατά τούτον μόνον την ονομασίαν της ότι εχρησιμοποιεί ως κινητήριο δύνάμιν τον ατμόν και ότι εκυλιέτο επί σιδηροτροχιών. Κατά τα άλλα ήτο μία κιβωτός όπου άνθρωποι κτήνη, τηλεβόλα, μυδραλιοβόλα, πυρομαχικά, χειρουργεία, φορεία εσχημάτιζον ολόκληρον πολεμικόν μέτωπον...

Οι Γάλλοι για να προωθήσουν τα πολεμικά τους μέσα προς το μέτωπο, περιοχή του Σκρα, κατασκεύασαν με αφετηρία το σταθμό Γουμενίτσης γραμμή, τη γνωστή ντεκωβίλ, που διέρχονταν μέσα από την Αξιούπολη και ανέβαινε στις πλαγιές του Πάικου. Για να φθάσει στον προορισμό της χρειάστηκε και η εκπόνηση πολλών άλλων έργων, όπως γεφύρια, οδικό δίκτυο, στάσεις. Μετά το πέρας του πολέμου και την μετέπειτα περίοδο έγινε έρμαιο καταστροφών και σήμερα διασώζονται λίγα μόνο ίχνη της.

Οι αμαξοστοιχίες της γραμμής Θεσσαλονίκης – Σκοπίων συνέχισαν να εξυπηρετούν τους κατοίκους της Παιονίας και το εμπόριο μέχρι και τον 21ο αιώνα, οπότε άρχισε μια αποδυνάμωση της τοπικής κίνησης με το τρένο. Ο σταθμός Πολυκάστρου είχε καταστεί όλα αυτά τα χρόνια ο κύριος ενώ αντίθετα εκείνος με την παλιά ονομασία Σ.Σ. Γουμενίτσης αποδυναμώθηκε.

Τα τελευταία χρόνια έγιναν έργα για την ηλεκτροκίνηση των τρένων αλλά και με τη χάραξη νέας γραμμής από το Πολυκάστρο προς την Ειδομένη. Σκοπός η αποφυγή της ορεινής στενωπού που ακολουθεί μετά την Αξιούπολη. Στα πλαίσια των έργων αυτών κατασκευάστηκε και η μεγαλύτερη, όπως ανέφερε ο Τύπος, σιδηροδρομική γέφυρα στην Ελλάδα.

Σήμερα το τρένο και ο σταθμός Πολυκάστρου θα μπορούσαν να δραματίσουν ακόμη μεγαλύτερο ρόλο στην τοπική κοινωνία, αν αυτή συνδέονταν με τη Θεσσαλονίκη με προαστιακή σιδηροδρομική συγκοινωνία. Πάντως καθημερινά διέρχονται από τη γραμμή αυτή πέρα από τις εμπορικές και οι διεθνείς επιβατικές αμαξοστοιχίες 334 και 335.

Η ενωτική Πολυκάστρου – Καλίνδριας

Ήδη προαναφέρθηκε, πως ο σταθμός Πολυκάστρου απέκτησε ιδιαίτερη σημασία, όταν λειτούργησε η ενωτική γραμμή των δύο κύριων σιδηροδρομικών αρτηριών Θεσσαλονίκης – Σκοπίων και Θεσσαλονίκης – Κωνσταντινούπολης. Με τη γραμμή αυτή αποφεύγονταν η συμφόρηση του σταθμού Θεσσαλονίκης, όταν επρόκειτο για προϊόντα που διακινούνταν προς το βορρά των Βαλκανίων αλλά και προς τη δυτική Μακεδονία.

Για την ενωτική αυτή γραμμή είδαμε την αναφορά του Grohmanm. Είχε μήκος 26,566 χμ. Λειτούργησε λίγες δεκαετίες. Το 1921 ξηλώθηκε και μεταφέρθηκαν τα υλικά της από τον Ελληνικό Στρατό στη Μικρά Ασία για να αποκατασταθεί η γραμμή Σμύρνης – Αφιόν Καραχισάρ που την είχε καταστρέψει ο τουρκικός στρατός κατά την υποχώρησή του.

ΠΗΓΕΣ

Δ. Ι. Παπαδημητρίου, «Από τη Θεσσαλονίκη στα Σκόπια και από το Zibeftche και τα Σκόπια στη Μητρόβιτσα», στο ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΕΩΝ ΠΟΛΙΣ, τ. 13/2004.

Α. Ι. Αρβανίτης, *Η Μακεδονία εικονογραφημένη*, εν Αθήναις 1909.

Γ. Χατζηκυριακού, *Σκέψεις και εντυπώσεις εκ περιοδείας ανά την Μακεδονίαν, 1905-1906*, ΕΜΣ, Θεσσαλονίκη.

Γ. Βραχηνός, *Η μάχη του Σκρα*, ΟΕΔΒ, Αθήνα 1973

3 Ιανουαρίου 2017, maxitis.gr

<http://maxitis.gr/trena-paionia/>