

Διάνοιξη κοίτης του Έβρου – μια ιστορική διαδρομή



Η φωτογραφία είναι του 1922, όταν περνούσαν στη δυτική όχθη του Έβρου οι διωγμένοι άδικα από τις πατρογονικές τους εστίες, Ανατολικοθρακιώτες.

γράφει ο Παντελής Στεφ. Αθανασιάδης

**«Έβρος ποταμός έστι τής Θράκης.
Έκαλείτο δέ πρότερον Ρόμβος,
τήν προσηγορίαν είληφώς
άπό τής συστροφής τής καταφοράς του ὕδατος...»
(Τιμόθεος στο ΙΑ΄ βιβλίο «Περὶ Ποταμῶν»).**

Το χειμώνα κάθε χρόνο, όλοι γνωρίζουμε ότι πλημμυρίζει ο ποταμός Έβρος, που κατακλύζει απέραντες καλλιεργήσιμες εκτάσεις προκαλώντας τεράστιες καταστροφές και απειλώντας πολλά χωριά.

Αυτό ακριβώς είναι ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα του ποταμού αυτού. Η διάνοιξη της κοίτης του ώστε τα νερά να μην πλημμυρίζουν, αλλά να ρέουν κανονικά προς τη θάλασσα. Ο Έβρος που πηγάζει από το όρος Ρίλα της Βουλγαρίας, διατρέχει οριζόντια τη χώρα αυτή και μετά στρέφεται κάθετα προς νότια κατεύθυνση και εκβάλλει στο Θρακικό Πέλαγος μεταξύ Αίνου και Αλεξανδρουπόλεως, σχηματίζοντας ένα εκτεταμένο λιμνοβαλτώδες Δέλτα με πλούσια πανίδα.

Το συνολικό μήκος του ποταμού είναι 515 χιλμ. Από αυτά το 203 χιλμ. Αποτελούν σύνορο μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας και τα 15 χιλμ. Σύνορο μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας.

Ο ποταμός αυτός είχε κατά το παρελθόν πολλά και νοστιμότατα ψάρια (σαζάνια, γουλιανούς κ.λπ.). Ειδικότερα στις εκβολές του, όπου σχηματίζονται οι λιμνοθάλασσες Στεντορίς (νυν Γιάλα) και Μπουρού, φαρεύονται τα λεγόμενα «νίτικα» ψάρια, από το όνομα της Αίνου.

Στην παραποτάμια περιοχή του Έβρου έχουν εντοπιστεί να διαβιούν 41 είδη ερπετών και αμφιβίων, γεγονός που έχει αναδείξει την περιοχή στη σημαντικότερη περιοχή γι' αυτά τα ζώα στην Ευρώπη. Στον ποταμό και στο Δέλτα του, ζουν 46 διαφορετικά είδη ψαριών, του γλυκού και θαλασσινού νερού.

Το Δέλτα του ποταμού Έβρου είναι ένας από τους σημαντικότερους υγροβιότοπους της Ελλάδας. Γι' αυτό προστατεύεται από την Συνθήκη Ραμσάρ και έχει χαρακτηριστεί ως Περιοχή Ειδικής Προστασίας και Ειδικώς Προστατευόμενη Μεσογειακή Περιοχή.

Ο Δήμος Φερών προσφέρει σε κάθε ενδιαφερόμενο, επίσκεψη με ξύλινες βάρκες στο Δέλτα.



*Ο Έβρος σήμερα

Τα προβλήματα του ποταμού

Το ποτάμι μολύνθηκε τα τελευταία 30 χρόνια και από τα φυτοφάρμακα των εκατέρωθεν καλλιεργειών και από απόβλητα προερχόμενα από βαριές βιομηχανίες της Βουλγαρίας (κατεργασίας τσίγκου, μόλυβδου, ελαστικών, και χημικών). Μέγιστο πρόβλημα προκύπτει και από τον εκ Τουρκίας παραπόταμο Εργίνη, που έχει βυρσοδεψεία στις όχθες του. Άλλο μεγάλο πρόβλημα του ποταμού Έβρου είναι η

λαθρομετανάστευση, που υποστηρίζεται από την ανατολική όχθη του, δηλαδή από την Τουρκία και διευκολύνεται από το γεγονός ότι ειδικά το καλοκαίρι, περιορίζονται αισθητά, τα βάθη του. Πάντως από τα πανάρχαια χρόνια ο Έβρος χαρακτηρίζονταν προικοδότης της Θράκης, αφού με το νερά του και την ιλύ που κατέβαζε, καθιστούσε εύφορα τα εδάφη της «εριβώλακος Θράκης». Παράλληλα ο ποταμός χρησιμοποιούνταν κυρίως για μεταφορά ξυλείας και αγροτικών προϊόντων που μεταφέρονταν στο λιμάνι τις Αίνου με σχεδίες αλλά και μεγάλες φορτηγίδες και συνέδεαν έτσι την Φιλιππούπολη και την Αδριανούπολη με το Αιγαίο Πέλαγος .

Το πλούσιο χώμα όμως με τα χρόνια γέμιζε την κοίτη του, δημιουργώντας μεγάλες πλημμύρες και ακυρώνοντας εκ των πραγμάτων την ποταμοπλοΐα, τόσο χρήσιμη στο εμπόριο της περιοχής.

Έτσι η διάνοιξη της κοίτης του ποταμού Έβρου κατέστη πρόβλημα από τον 19ο αιώνα. Πρόβλημα που δεν επιλύθηκε παρά τις προσπάθειες που έγιναν από τότε (όχι σημαντικές) και εξακολουθεί να ταλανίζει κυρίως την Ελλάδα.



*Βαρκάδα στο Δέλτα του Έβρου

Η διάνοιξη της κοίτης ιστορικά

Ιστορικά και με βάση τα αρχεία του Φόρειν Όφισ μια πρώιμη αναφορά στη ανάγκη διάνοιξης της κοίτης του ποταμού Έβρου, έτσι ώστε να γίνει πλωτός σε φορηγίδες (μαούνες) που θα κουβαλούσαν τα προς εξαγωγή προϊόντα στο λιμάνι της Αίνου και θα επέστρεφαν βόρεια με άλλα αγαθά γίνεται στο Οθωμανικό Αυτοκρατορικό Διάταγμα του Σεπτεμβρίου του έτους 1839 (Αρχείο Φόρειν Όφισ 195/100, 26 Φεβρουαρίου 1840).

Μια άλλη αναφορά γίνεται στο υπόμνημα των αντιπροσώπων της Αδριανούπολης προς την Υψηλή Πύλη για την ανάπτυξη της γεωργίας, τον Απρίλιο του 1845. (Αρχείο Φόρειν Όφισ 195/100, Whilshire to Cuning 11 Απριλίου 1845). Ειδικότερα το Σεπτέμβριο του 1844 η σουλτανική κυβέρνηση έκανε σειρά εξαγγελιών για τη βελτίωση των συνθηκών της αγροτικής οικονομίας. Για το λόγο αυτό προσκλήθηκαν αντιπροσωπίες από κάθε σαντζάκι να υποβάλουν υπομνήματα με προτάσεις για την ευημερία των περιοχών τους. Έτσι και οι Αδριανουπολίτες υπέβαλαν το δικό τους υπόμνημα το 1845.

Ένα χρόνο μετά, το 1846 ο σουλτάνος στην περιοδεία του στην περιοχή πρόσφερε ποσό 2 εκ. πιάστρων για τη διάνοιξη του ποταμού Έβρου. Ο Άγγλος υποπρόξενος της Αδριανούπολης Whilshire σε αναφορά του προς τον προϊστάμενό του υπουργό Εξωτερικών George Cuning (Αρχείο Φόρειν Όφισ 195/100, 20 Μαΐου 1846) θεώρησε ότι το ποσό αυτό ήταν ανεπαρκές.

Παρά το γεγονός ότι έργα διαπλάτυνσης και διάνοιξη του Έβρου δεν έγιναν, το ενδιαφέρον των κατοίκων υπήρξε αδιάπτωτο. Στην εφημερίδα της Κωνσταντινούπολης «Νεολόγος» της 16ης Μαΐου 1872, υπάρχει μια εκτενής αναφορά γραμμένη από τον Ν. Γ. Χατζόπουλο «κατ' εντολήν και εν ονόματι των κατοίκων της Αίνου» και αφορά βασικά την διεκδίκηση των Αινιτών να μην γίνει λιμάνι στο Δεδέαγατς (σημερινή Αλεξανδρούπολη). Η αναφορά αυτή περιέχει και σημαντικές πληροφορίες για την πλωσιμότητα του ποταμού Έβρου όπως:

«Κατά το 1847 ο γάλλος μηχανικός Ποαρέλ αποσταλείς υπό της αυτοκρατορικής κυβερνήσεως» μελέτησε τα λιμάνια της Αίνου Δρακοντίνα και Ποντισμένη και τον «μέχρι Αδριανουπόλεως πλώσιμον ποταμόν Έβρον και όλα τα παρακείμενα μέρη από Δεδέαγατς αρξάμενος μέχρι του Ιμπριτζέ (κολπίσκου του Ξηρού)». Κατά δε το έτος 1859 η εταιρία Κομόντ «είχε αναλάβει την

επιδιόρθωσιν του ποταμού και επί τινας μήνας ανέπλεεν το ατμόπλοιον μέχρις Αδριανουπόλεως».



*Ο Έβρος στο ύψος της Αδριανούπολης

Ένας άλλος μηχανικός ο Βίλεν ερεύνησε επίσης τα δύο λιμάνια της Αίνου και τον Έβρο και τα παρακείμενα παράλια. Επίσης το 1871 εξέτασε την ίδια περιοχή και ένας μηχανικός του Αγγλικού Ναυτικού. Όλοι- κατά τους Αινίτες- αποφάνθηκαν ότι η Αίνος είναι το φυσικό λιμάνι όλης της Νοτιοδυτικής Θράκης και όταν θα κατασκευάζονταν ο σιδηρόδρομος θα ήταν ο προσφορότερος σταθμός των εμπορικών θρακικών πόλεων. Αν μάλιστα γίνονταν στον ποταμό Έβρο τα έργα που πρότεινε το 1859 ο Βίλεν και καθαρίζονταν το στόμιο του ποταμού, θα μπορούσαν- έλεγαν οι Αινίτες- να προσορμίζονται σ' αυτόν πλοία χωρητικότητας «6-10.000 κιλών». Πρότειναν μάλιστα να πουλήσει η οθωμανική κυβέρνηση τις τεράστιες εκτάσεις που διέθετε κοντά στον ποταμό για να χρηματοδοτήσει τα έργα για ένα πλώιμο Έβρο.

Πάντως πέρα από τη διαμάχη Αίνου- Δεδέαγατς, για την δημιουργία λιμανιού ενδιαφέρον έχουν οι πληροφορίες που δημοσιεύθηκαν τότε, για την πλωιμότητα του ποταμού Έβρου μέχρι της Αδριανουπόλεως, αφού έστω και δοκιμαστικά κυκλοφορούσε τότε ατμόπλοιο. Ο αρθρογράφος μάλιστα

σημειώνει στο άρθρο του ότι ο Έβρος είναι πλώιμος κάθε εποχή, αρκεί να καθαρίζεται με ασήμαντη δαπάνη και να περιστέλλεται η κοίτη του ώστε τα νερά, να είναι συγκεντρωμένα και να μη διαρρέουν κατά τη διαδρομή του.

Σχετικά με τον πλου ατμοπλοίου στον ποταμό Έβρο, από την Αδριανούπολη έως τις εκβολές του και από εκεί έως την Κωνσταντινούπολη, έχει διασωθεί η αναφορά του προξένου Α. Δόσκου με ημερομηνία 13 Απριλίου 1859 , προς την Ελληνική πρεσβεία της Κωνσταντινούπολης, με επισημάνσεις για την ανάγκη έργων συντήρησης της κοίτης του ποταμού, γιατί το ατμόπλοιο κολλούσε στα αβαθή. Είναι ενδιαφέρον κείμενο. Το ατμόπλοιο, αν συνέχιζε τα ταξίδια του θα άλλαζε την καθημερινότητα των κατοίκων του Έβρου και τη μοίρα τους. Η ανάπτυξη θα είχε άλλο περιεχόμενο και ταχύτατους ρυθμούς, που θα έβγαζαν την περιοχή από την νωχέλεια της Ανατολής και την υπανάπτυξη, στην οποία την είχε καταδικάσει το Οθωμανικό κράτος.

Έγραφε ο Δόσκος:

«Χθες ημέραν του Πάσχα κατέπλευσεν ενταύθα κατά πρώτον το του ποταμού Μαρίτζης (Έβρου) ατμόπλοιον όπερ μέλλει να ταξιδεύση μεταξύ των δύο τούτων πόλεων. Το ατμόπλοιον τούτο είναι 30 ίππων δυνάμεως ανεπαρκές δε δια την υπηρεσίαν είς ήν είναι προορισμένον, διότι δεν δύναται να εύρη πλείονας των τριών φορτηγών λέμβων. Ωσαύτως δε και ο ποταμός χρήζει εισέτι πολλής εργασίας διότι εις πολλά μέρη τα νερά κατά τοσούτον είναι αβαθή ώστε εκάθησεν τρεις μέχρως ού φθάσει ενταύθα. Απαιτούνται επομένως πολλαί εισέτι χρηματικάί δαπάναι και δεν είναι γνωστόν αν η εταιρεία αύτη θέλει αποφασίσει να κάμη τοιαύτας. Το πρώτον ταξίδιον εγένετο προς δοκιμήν.

Αν τακτοποιηθεί η ατμοπλοϊκή αύτη υπηρεσία η επαρχία αύτη θα έχει μεγάλας εμπορικός ωφελείας, κυρίως δια την ευκολίαν της εξαγωγής των προϊόντων της. Λέγεται δε ότι αν και η παρούσα εταιρεία δεν φέρει εις πέρας το σχέδιόν της, υπάρχει ετέρα πρόθυμος να αγοράσει την εργολαβίαν ταύτην».

Μαρτυρίες για τον πλωτό Έβρο υπάρχουν σε έκθεση του πρόξενου της Αδριανούπολης Π.Λογοθέτη για την Αδριανούπολη, ο οποίος στις 17 Οκτωβρίου 1866 γνωστοποιούσε στο υπουργείο

Εξωτερικών ότι «η πόλις αύτη κειμένη εν τω κέντρω της Θράκης και συγκοινωνούσα μετά της μεσογείου θαλάσσης δια του πλευστού ποταμού Έβρου κοινώς Μαρίτζα...».

Ενώ σε άλλο σημείο της ίδιας έκθεσης γράφει:

«Η δια του λιμένος της Αίνου εξαγωγή των τε δημητριακών καρπών και των διαφόρων άλλων προϊόντων εκτελείται δια του ποταμού Έβρου, τη βοήθεια σχεδιών, εφ' όσον η δριμύτης του ψύχους δεν παγώνει τα ύδατα του ειρημένου ποταμού, όστις κατά παν έτος σχεδόν κατεχόμενος βαθυκρυσταλλούται και διατελεί πολλάκις πεπηγμένος μέχρι τέλους Φεβρουαρίου».

Η πρόθεση να είναι πάντα πλωτός ο Έβρος, φαίνεται πως επηρέασε και την κατασκευή της σιδηροδρομικής γέφυρας στο Πύθιο. Το Φεβρουάριο του 1873 όπως έγραφε ο «Νεολόγος» είχε ήδη αρχίσει η τοποθέτηση επί του ποταμού Έβρου στο χωριό Κούλελι Μπουργκάζ (σημερινό Πύθιο) της σιδερένιας σιδηροδρομικής γέφυρας. Όπως έγραφαν οι εφημερίδες θα στηρίζονταν σε 15 αψίδες «ένεκα δε του ύψους αυτής, θα ή δυνατόν να διέρχονται κάτωθεν αυτής ιστιοφόρα και σχεδία καταπλέουσαι τον Έβρον».

Για τον πλωτό Έβρο υπάρχουν όμως και άλλες πληροφορίες στην ίδια εφημερίδα της 28 Ιανουαρίου 1876, όπου αναφέρεται σε μια επιφυλλίδα για το νομό της Αδριανούπολης, ότι από τους ποταμούς της Θράκης μόνο Έβρος ήταν πλωτός σε μεγαλύτερα πλοία μέχρι την Αδριανούπολη και σε μικρότερα μέχρι τη Φιλιππούπολη. Στα άλλα ποτάμια γίνονταν μεταφορές ξυλείας και δημητριακών με σχεδίες. Στον Έβρο όμως για τα ποταμόπλοια ειδικά το καλοκαίρι που λιγόστευαν τα νερά, προέκυψε ένα άλλο απροσδόκητο εμπόδιο. Οι ιδιοκτήτες των νερόμυλων έχτιζαν σε επαφή με τις όχθες, μεγάλα φράγματα για να συγκρατούν το νερό, αλλά αυτό εμπόδιζε τη διέλευση των πλοίων.

Παλαιότερα μάλιστα κατά το «Νεολόγο» είχε συσταθεί εταιρία «ποταμοπλοϊκή των θρακικών ποταμών, σκοπούσα να ενεργεί δια μικρών ατμοπλοίων την ποταμοπλοϊαν του Έβρου, αλλ' ένεκα των ανωτέρω διαφραγμάτων άτινα η οθωμανική κυβέρνηση δεν κατώρθωσε να αφαιρέση, η εταιρία εκείνη δεν ηδυνήθη να εργασθή. Εξ εκάστης των πολυπληθών σχεδιών (5-10 χιλ. ετησίως) αίτινες διέπλεον τον Έβρον, η οθωμανική κυβέρνηση

εισπράττει τέλη διαπόρια 45 γρόσια, άχρισ Αδριανουπόλεως και 45 άχρισ Αίνου».

Την πλωιμότητα του Έβρου εκμεταλλεύθηκαν και οι Ρώσοι, όταν κατέλαβαν το 1878 τη Θράκη, όπως έγραψε η «Παλιγγενεσία» των Αθηνών :

«Οι Ρώσοι κατώρθωσαν δια λέμβων ιδιαιτέρας κατασκευής να καταστήσωσι πλωτόν τον Έβρον (Μαρίτσαν) όστις διερχόμενος δια της Αδριανουπόλεως χύνεται εις το Αιγαίον. Δια του τρόπου τούτου μετά πάσης της δυνατής ευκολίας δύνανται δια του ποταμού να μεταφέρωσιν εξ Αίνου εις Αδριανούπολιν οσασδήποτε ποσότητας σιτηρών και λοιπών εμπορευμάτων».

Ήθελαν πλωτό και τον Στρυμόνα

Η Τουρκία σχεδίαζε το 1859 να καταστήσει πλωτό και το Στρυμόνα, για να ανεβαίνουν ατμόπλοια έως τις Σέρρες. Την εποχή εκείνη επισκέφθηκε μάλιστα την περιοχή Οθωμανός μηχανικός και άρχισε τις πρώτες εργασίες εκβάθυνσης της κοίτης, αλλά το έργο δεν ευοδώθηκε τότε.

Το 1863 σύμφωνα με αναφορά του προξένου Σερρών Γ. Α. Λαγκαδά στις 16 Ιουνίου κατέφθασε στις Σέρρες ένας Άγγλος επιχειρηματίας από το Μάντσεστερ (Μαγχεστρία όπως το ονόμαζαν τότε) συνοδευόμενος από τον επιχειρηματία της Θεσσαλονίκης Άμποτ. Αυτοί οι δύο πραγματοποίησαν μια συγκέντρωση Σερραίων επιχειρηματιών, στους οποίους γνωστοποίησαν, ότι προτίθενται να επιχειρήσουν να καταστήσουν «πλευστόν τον ποταμόν Τσιάγιζε (Στρίμονα)» και στη φάση εκείνη ζήτησαν να συγκεντρωθεί με συνεισφορά, ποσό πεντακοσίων λιρών, για να φέρουν μηχανικό από την Αγγλία, ο οποίος να «να παρατηρήσει τον ποταμόν ίνα γνωρίσωσι αν γίνητε πλευσίμος». Κατά τους υπολογισμούς του Άγγλου επιχειρηματία απαιτούνταν για το έργο 50.000 λίρες Αγγλίας.

Αλλά και το σχέδιο εκείνο, δεν προχώρησε...