

Πρεβεζάνικα Χρονικά

ΠΡΕΒΕΖΑΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 59-60 (2023)

ΠΡΕΒΕΖΑΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ
ΒΡΑΒΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ 2020
Περίοδος Β', Έτος 40^ο, Τεύχος 59-60

Αφιερωμένο στον Γιώργο Ι. Μουστάχη



Πρέβεζα 2023

Το τρενάκι της Πρέβεζας. Μια ξεχασμένη ιστορική σελίδα

Κωνσταντίνος Χρ. Κωστούλας

doi: [10.12681/prch.41383](https://doi.org/10.12681/prch.41383)

Copyright © 2025, Κωνσταντίνος Χρ. Κωστούλας



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

To cite this article:

Κωστούλας Κ. Χ. (2025). Το τρενάκι της Πρέβεζας. Μια ξεχασμένη ιστορική σελίδα. *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, 287–299. <https://doi.org/10.12681/prch.41383>

Το τρενάκι της Πρέβεζας. Μια ξεχασμένη ιστορική σελίδα

Το τρενάκι της Πρέβεζας είναι μια ελάχιστα γνωστή ιστορική σελίδα του τόπου μας. Ξεκινώντας με μια προσωπική ενθύμηση και μια θολή μεταπολεμική εικόνα της ακτογραμμής της παραλίας και αναζητώντας πληροφορίες έφθασα να συνθέσω το κείμενο που ακολουθεί για το ιστορικό τρενάκι που σφύριξε στην παραλία της πόλης μέρες πολέμου, μέρες που η πόλη δοκιμάστηκε από καταστροφές και θυσίες, και είχε μια δυναμική συμμετοχή στη διαδικασία εφοδιασμού του μαχόμενου Ελληνικού Στρατού στην πρώτη γραμμή του Πόλεμου 1940-41. Παραθέτω μαρτυρίες, σχετικές δημοσιεύσεις και ενθυμήσεις μου, με μια χρονολογική διαδοχή και με μια απλή προσωπική απόδοση.

Το 1946 γύρισα στην Πρέβεζα, από την Πωγωνιανή, όπου έζησα τα χρόνια του Πόλεμου (1941-1945). Είχαμε μετακινηθεί εκεί οικογενειακώς από την Πρέβεζα, όπου μέναμε, λόγω των βομβαρδισμών που γίνονταν στην Πρέβεζα την εποχή της έναρξης του Πόλεμου, και συγκεκριμένα την πρώτη του μέρα, Δευτέρα 28.10.1940, που είχαν ως αποτέλεσμα και το πρώτο θύμα, μια γυναίκα.

Την περίοδο εκείνη (1946), είχα δει κάτι σιδηροδρομικές ράγες, οι οποίες από την παραλία ανέβαιναν προς τη Βρυσούλα, σε μια τάφρο η οποία είχε ανοιχτεί, ώστε να γίνει πιο ομαλή η κλίση ανόδου της από το επίπεδο του λιμένος προς το ύψωμα της Βρυσούλας. Μετά τη γέφυρα της Βρυσούλας, οι ράγες συνέχιζαν αριστερά προς τον ελαιώνα, εκεί που είναι τώρα το ξενοδοχείο «Zika's» και το Γενικό Νοσοκομείο. Σε κάποιο σημείο της τάφρου, η οποία είχε ανοιχθεί, εκεί που σήμερα είναι οι πικροδάφνες,¹ στη δεξιά άκρη του ανηφορικού δρόμου, υπήρχε εγκαταλειμμένο ένα διαλυμένο βαγόνι. Αργότερα όλα αυτά τα σιδηρικά, σιγά-σιγά εξαφανίστηκαν, για διάφορες χρήσεις. Μερικά από τα κομμάτια της γραμμής (ράγες) αγόρασε, αργότερα, το 1948, και ο πατέρας μου και στήριξε ένα υπόστεγο στο μαγαζί της παραλίας. Μεγάλος αριθμός από αυτές τις σιδηροδρομικές ράγες σώζονται σε άριστη κατάσταση, καθώς χρησιμοποιήθηκαν ως υποστυλώματα της στέγης του μεγάλου υποστέγου του πρώην στρατοπέδου της 660 Π.Α.Υ.Π., η οποία δημιουργήθηκε στις 10 Δεκεμβρίου 1948 στο κάστρο του Αγίου Ανδρέα. Το υπόστεγο βρίσκεται στα δεξιά, για τον εισερχόμενο, της κεντρικής πύλης του στρατοπέδου.

¹ Οι πικροδάφνες αυτές φυτεύτηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 1950, επί δημαρχίας Ιωάννη Θ. Μουστάκη και με επιμονή της συζύγου του.

Άκουσα κάτι για τρένο, αλλά όλα είχαν εξαφανιστεί κι εγώ δεν είχα καμία γνώση για σιδηρόδρομο και τρενάκι, και ούτε θυμόμουν κάτι τέτοιο τα προπολεμικά χρόνια και μέχρι την πρωτοχρονιά 1941, που φύγαμε. Είχα ζήσει όλη την ατμόσφαιρα του Πόλεμου, από την πρώτη μέρα, το πρωί της 28ης Οκτωβρίου 1940, μέχρι που φύγαμε για την Πωγωνιανή, στις πρώτες μέρες του Γενάρη του 1941. Ήμουν τότε μαθητής της Β΄ τάξης του Δημοτικού. Συχνά πήγαινα στο καφενείο μας στην παραλία, γιατί ήταν το μόνο που λειτουργούσε. Όλα τα άλλα παραλιακά εστιατόρια και καφενεία («Μητρόπολη», «Νικόπολη», «Ηβη», «Ολύμπια», «Καπόνη», «Ακταίον») είχαν επιταχθεί και αποθήκευαν εκεί εφόδια και είδη του Στρατού, που προοριζόταν για το μέτωπο του Πολέμου, τα οποία ξεφορτώνονταν από πλοία στην προκουμαία, νυχθημερόν. Σε όλη δε την παραλία, όπου υπήρχε κάποιος ελεύθερος χώρος, ήταν «ντανιασμένες» στοίβες από κιβώτια, σακιά και άλλες συσκευασίες με εφόδια του Στρατού. Μέρα-νύχτα συνεχώς έρχονταν πλοία που ξεφόρτωναν πάσης φύσεως στρατιωτικά εφόδια, με τους εργάτες του λιμανιού να δουλεύουν εντατικά. Ακόμη και όταν σήμαινε συναγερμός, οι εργάτες κατέφευγαν και προφυλάσσονταν πρόχειρα στη στοά της λαϊκής αγοράς ή σε υπόστεγα, για να συνεχίσουν τη δουλειά τους με τη λήξη του συναγερμού.

Εκείνες τις μέρες, μέχρι το τέλος του Δεκεμβρίου, δεν είχα δει στην παραλία ράγες ούτε σιδηροδρομικά βαγόνια. Αργότερα, μετά την επιστροφή μας από την Πωγωνιανή, σε μια συζήτηση που είχα με τον μακαρίτη Γιώργο Παπασάββα, για την κατοχική Πρέβεζα, μου διηγήθηκε και μου περιέγραψε τον σιδηρόδρομο και τη γραμμή, από την προκουμαία μέχρι τον ελαιώνα. Από σημειώσεις που κράτησα, προσθέτω αυτή τη μαρτυρία για τη σιδηροδρομική γραμμή και το τρένο της Πρέβεζας:

Σχετικά με τον σιδηρόδρομο από την παραλία στον ελαιώνα, το τοπικό αυτό σιδηροδρομικό δίκτυο κατασκευάστηκε το 1941 από τον Ελληνικό Στρατό, για τη μεταφορά εφοδίων του Στρατού, κυρίως πυρομαχικών, που ξεφορτώνονταν από τα καράβια στην παραλία και από εκεί στέλνονταν στο μέτωπο του Πολέμου. Η γραμμή (οι ράγες) άρχιζε από την παραλία, την έξοδο του οχετού Κουραδά, διέτρεχε την παραλία προς τη Βρυσούλα και στη γέφυρα (της Βρυσούλας) έστριβε αριστερά στον ελαιώνα (στη θέση του Νοσοκομείου) και έφθανε στον Σπυρόγλου τις ελιές, κοντά στον Μπαχλάβα, και κοντά στον δημόσιο δρόμο για τα Γιάννενα. Εκτός από την ατμάμαξα, είχε και 5-6 βαγόνια για το φορτίο. Με την Ιταλική Κατοχή εγκαταλείφθηκε και απαξιώθηκε, οι Γερμανοί όμως τον χρησιμοποίησαν και αποθήκευσαν και αυτοί πυρομαχικά στην ίδια θέση, στον ελαιώνα, τα οποία ανατίναξαν φεύγοντας το 1944.

Αυτόν τον αποθηκευτικό χώρο στον ελαιώνα, απέναντι από τη θέση Μπαχλάβα (στη διακλάδωση του εθνικού δρόμου Πρέβεζας-Ιωαννίνων προς τη Βιομηχανική Περιοχή), τη θυμάμαι και εγώ από τα γυμνά ελαιόδενδρα, μετά την ανατίναξη, που έμοιαζαν σαν υψωμένα γυμνά χέρια από ικέτες προς τα ουράνια. Η ανατίναξη αυτών των αποθηκών πυρομαχικών από τους Γερμανούς, εκεί όπου έφθανε το τρενάκι, πρέπει να έγινε με την αποχώρηση των κατοχικών στρατευμάτων, την ίδια

ημέρα που οι Γερμανοί φεύγοντας ανατίναξαν και το κρηπίδωμα στην παραλία, από την έξοδο του Κουραδά μέχρι το Τελωνείο. Υπάρχει και μια φωτογραφία του Θανάση Καλαβρέντζου, την οποία μου έδειξε ο ίδιος ο Θανάσης στο φωτογραφείο του στην Αθήνα, στην αρχή της οδού Χαριλάου Τρικούπη, λέγοντας ότι την τράβηξε ο ίδιος αμέσως μετά την ανατίναξη και την αποχώρηση των Γερμανών.



ΕΙΚΟΝΑ 1: Το βομβαρδισμένο από τους Γερμανούς μέτωπο του λιμένος Πρεβέζης.
(Φωτογραφία Θανάση Καλαβρέντζου, 1945 περίπου)

Στην έρευνά μου για το θέμα του σιδηρόδρομου βρήκα και μια εγγραφή στο βιβλίο του συγγραφέα και ερευνητή της Πρέβεζας Γιώργου Μουστάκη και την παραθέτω εδώ, διασταυρώνοντας έτσι πληρέστερα αυτήν την καταγραφή:

Για τα εφόδια [του Στρατού] επιτάχθηκαν όλα τα κτίρια της παραλίας. Τη Δημοτική Αγορά την κράτησαν και οι κατοχικές δυνάμεις μέχρι το τέλος του πολέμου. Για τη μεταφορά ήλθε μια μονάδα στρατού, η οποία είχε στρατολογηθεί στην Καλαμάτα, με επιταγμένα κάρα και σούστες, τα οποία έπαιρνε μία σαμπανιά και αμέσως έφευγαν για τις αποθήκες. Τα πολλά δίτροχα και η κοντινή απόσταση μεταφοράς εξυπηρετούσαν την εκφόρτωση των πλοίων. Σε μικρό διάστημα γέμισε ο τόπος εφόδια. Γι' αυτό στρώθηκε σιδηροδρομική γραμμή μήκους 4 χιλιομέτρων περίπου για τη μεταφορά τους στον ελαιώνα. Η γραμμή ξεκινούσε από την παραλία, παράλ-

ληλα με τα κρηπιδώματα. Οι σαμπανιές από τα αμπάρια των πλοίων έπεφταν κατ' ευθείαν στα βαγόνια. Συνέχιζε προς βορρά από την οδό Σπηλιάδου. Στην ανηφόρα της Βρυσούλας από το ύψος της Πυροσβεστικής, για να διευκολύνουν την ανάβαση, έσκαψαν μέχρι βάθους 3 μέτρων, το οποίο έσβηνε κοντά στα Πευκάκια. Μετά τη γέφυρα ακολουθούσε βορειοδυτική κατεύθυνση. Περνούσε από το σημερινό φυλάκιο του Νοσοκομείου, έφθανε σε απόσταση περίπου 100 μέτρων από τον εθνικό δρόμο και τον ακολουθούσε παράλληλα σχεδόν μέχρι το τέλος του ελαιώνα [...]

Οι ράγες είχαν μήκος 5,5 μέτρων, ήταν πιο λεπτές από αυτές των εθνικών σιδηροδρόμων και πατούσαν σε σιδερένιες πλάκες. Όλο αυτό το υλικό λεηλατήθηκε από τους κατοίκους [...].²

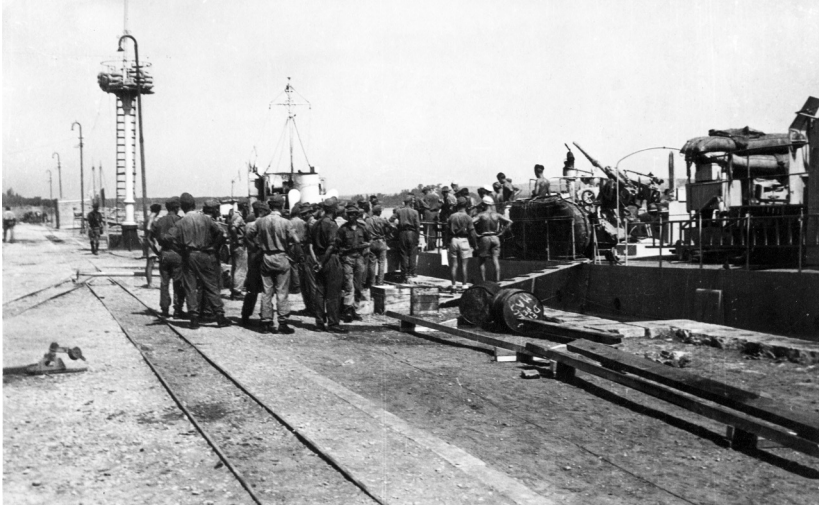
Ψάχνοντας να βρω και άλλα ιστορικά τεκμήρια, και κυρίως κάποια σχετική φωτογραφία, απευθύνθηκα στον πρόεδρο του Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, φίλο Νίκο Δ. Καράμπελα, ο οποίος βρήκε στο φωτογραφικό αρχείο του Ιδρύματος μερικές φωτογραφίες, στις οποίες φαίνονται οι ράγες, στην παραλία της Πρέβεζας, αυτού του σιδηροδρομικού δικτύου με το τρενάκι, που δημιουργήθηκε για τις ανάγκες του Πόλεμου του 1940-41. Είναι φωτογραφίες της περιόδου 1943-44, στις οποίες φαίνονται Γερμανοί στρατιώτες μιας ομάδας τοποθέτησης ναρκών σε κάποια καθήκοντα στην παραλία, μπροστά από το κτήριο της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, καθώς και τμήμα Γερμανών στρατιωτών και αξιωματικών στην παραλία της Πρέβεζας, μπροστά από τα γραφεία της γερμανικής κατοχικής διοίκησης, στο κτήριο που στεγαζόταν η Νομαρχία (αρχοντικό Πάλιου). Με προθυμία μου τις διέθεσε για αυτή την καταγραφή και τις καταχωρίζω εδώ, με την έκφραση θερμών ευχαριστιών, συμπεριλαμβανόμενες και τις πληροφορίες που μου έδωσε για την προέλευση των φωτογραφιών. Δύο φωτογραφίες είναι από τη φωτογραφική συλλογή του Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις στην Πρέβεζα, ενώ άλλες τέσσερις από κατάλογο διαδικτυακής δημοπρασίας του Γερμανού δημοπράτη «Miro-Antik 2012», τον Απρίλιο του 2015.

Οι φωτογραφίες αυτές αποτελούν ασφαλώς πειστήριο της κατασκευής αυτού του σιδηροδρομικού δικτύου στην Πρέβεζα και παράλληλα αποτελούν και μια σελίδα ένδοξης ιστορίας της πόλης από τη συμμετοχή της στον αγώνα εναντίον του φασισμού το 1940-41, σελίδα που συνδέεται με τραγικές στιγμές, βομβαρδισμούς, θυσίες και καταστροφές, τις οποίες αναγνώρισε η Πολιτεία με την απονομή της τιμητικής διάκρισης του Πολεμικού Σταυρού Α' τάξεως στους κατοίκους της πόλης.³

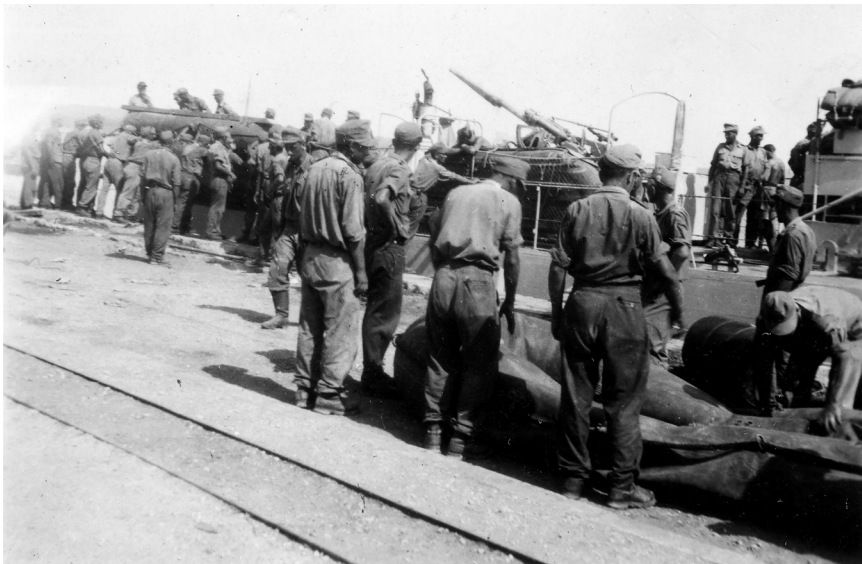
Για αυτήν την ηρωική εποχή της Πρέβεζας, μια αναμνηστική στήλη κάπου πρέπει να στηθεί, ανάμεσα στα τόσα μνημεία ιστορικής μνήμης της πόλης, παράλληλα με κάποια απογραφή του ιστορικού αρχείου και των ενθυμίων αλλά και των κειμηλίων και όλων των θυσιών του Έπους του '40.

² ΜΟΥΣΤΑΚΗΣ 2000, 220.

³ Για τη διάκριση αυτή, βλ. «Preveza War Cross 1942», https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Preveza_War_Cross_1942.jpg



ΕΙΚΟΝΑ 2: Το λιμάνι της Πρέβεζας, με εμφανή τη διακλάδωση της σιδηροδρομικής γραμμής, μπροστά από το σημερινό Δημαρχείο, 1943.
(Φωτογραφικό αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, Πρέβεζα, IAN F3225)



ΕΙΚΟΝΑ 3: Τμήμα Γερμανών ναρκοτοποθετητών στο λιμάνι της Πρέβεζας, με εμφανή τη σιδηροδρομική γραμμή, 1943.
(Φωτογραφικό αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, Πρέβεζα, IAN F3240)



ΕΙΚΟΝΑ 4: Η μηχανή από το τρενάκι της Πρέβεζας και ένα φορτωμένο βαγόνι, στη διακλάδωση της γραμμής, στο λιμάνι της Πρέβεζας, Ιανουάριος 1944. (Κατάλογος διαδικτυακής δημοπρασίας του οίκου «Miro-Antik 2012», Απρίλιος 2015)



ΕΙΚΟΝΑ 5: Τμήμα Γερμανών στρατιωτών μπροστά από τα γραφεία της Γερμανικής Διοίκησης Πρέβεζας. Πίσω τους η σιδηροδρομική γραμμή και ένα άδειο βαγόνι, Ιανουάριος 1944. (Κατάλογος διαδικτυακής δημοπρασίας του οίκου «Miro-Antik 2012», Απρίλιος 2015)



ΕΙΚΟΝΑ 6: Το λιμάνι της Πρέβεζας μπροστά από τη σημερινή οδό Σπηλιάδου με εμφανή τη σιδηροδρομική γραμμή και ένα άδειο βαγόνι, Ιανουάριος 1944, φωτογραφία τραβηγμένη από τον επάνω όροφο της οικίας Ιωάννη Μ. Ζιάκα. (Κατάλογος διαδικτυακής δημοπρασίας του οίκου «Miro-Antik 2012», Απρίλιος 2015)



ΕΙΚΟΝΑ 7: Γερμανοί αξιωματικοί στο λιμάνι της Πρέβεζας (στο σημερινό βόρειο άκρο της πλατείας Ανδρούτσου), με εμφανή τη σιδηροδρομική γραμμή, Ιανουάριος 1944. (Κατάλογος διαδικτυακής δημοπρασίας του οίκου «Miro-Antik 2012», Απρίλιος 2015)



ΕΙΚΟΝΑ 8: Το κτήριο της Εθνικής Τράπεζας στην Πρέβεζα, με την ιταλική σημαία στο μπαλκόνι του, όταν στεγάστηκε σε αυτό η ιταλική κατοχική διοίκηση, 1942.
(Φωτογραφικό αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, Πρέβεζα, IAN F3245)



ΕΙΚΟΝΑ 9: Το λιμάνι της Πρέβεζας προπολεμικά, με τον φάρο στο κέντρο και τα κτήρια του Λιμεναρχείου και της Εθνικής Τράπεζας στα δεξιά, περ. 1936. (Φωτογραφικό αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, Πρέβεζα. IAN F1238)



ΕΙΚΟΝΑ 10: Το λιμάνι της Πρέβεζας μεταπολεμικά, με τον φάρο στο κέντρο και το κτήριο της Εθνικής Τράπεζας στα αριστερά. Φωτογραφία του Νικάκη, περ. 1950. (Φωτογραφικό αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, Πρέβεζα. IAN F1239)



ΕΙΚΟΝΑ 11: Άποψη του λιμένος Πρέβεζας από τα βόρεια και την περιοχή του Ανθόκηπου.
 Διακρίνεται η σιδηροδρομική γραμμή που ανεβαίνει προς το ύψωμα της Βρυσούλας.
 (Φωτογραφία Θανάση Καλαβρέντζου, 1945 περίπου)

Οι φωτογραφίες αυτές αποκαλύπτουν στοιχεία της όψης της Πρέβεζας της εποχής εκείνης, στην παραλία, όπου φαίνεται ο παλιός σιδηρός φάρος, ενώ η παρουσία των Γερμανών στρατιωτών βεβαιώνει τη χρονολόγηση (1943).

Αυτό το χρονικό της κατασκευής και λειτουργίας του συγκεκριμένου σιδηροδρομικού δικτύου στην Πρέβεζα, το 1941, συνδέεται κατά κάποιον τρόπο με το μεγάλο χρονικό του Ηπειρωτικού Σιδηρόδρομου, του οποίου το αφήγημα αρχίζει από το 1871· ένα αφήγημα που επανέρχεται από τότε πολλές φορές, αλλά ακόμη παραμένει ένα απραγματοποίητο όνειρο.

Αυτή η μικρή σιδηροδρομική γραμμή στην Πρέβεζα, που κατασκευάστηκε το 1941, 70 χρόνια μετά το 1871, και με την οποία για πρώτη φορά άρχισε να υλοποιείται το σενάριο του Ηπειρωτικού Σιδηρόδρομου, αποτέλεσε και τη μοναδική σελίδα του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ήπειρο, για όσο λειτούργησε αυτό το τρενάκι στην Πρέβεζα. Έτσι, μπορούμε να πούμε ότι ο «Ηπειρωτικός Σιδηρόδρομος» σφύριξε και στην Πρέβεζα, το 1941, καθώς η γραμμή κατασκευάστηκε από τους Ελληνικούς Σιδηρόδρομους για τις ανάγκες του Ελληνικού Στρατού και συνδέθηκε ιστορικά με το Έπος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Κατά μια περίεργη σύμπτωση, αυτό το τρενάκι στην παραλία της Πρέβεζας ήταν το τελευταίο δίκτυο των Ελληνικών Σιδηροδρόμων που χρησιμοποιήθηκε για στρατιωτικούς σκοπούς, μια παραδοσιακή λειτουργία των σιδηροδρομικών δικτύων, που κατασκευάστηκαν πρωτίστως για την εξυπηρέτηση των στρατιωτικών αναγκών. Μια πρόβλεψη η οποία πήγαζε από τη Μεγάλη Ιδέα και τους απελευθερωτικούς αγώνες υπέρ των βόρειων ελληνόφωνων χωρών. Με τους σιδηρόδρομους καθίστατο τάχιστα η μεταφορά στρατιωτικών μονάδων και εφοδίων, και χάρη σε αυτήν οδηγήθηκαμε στους νικηφόρους απελευθερωτικούς Βαλκανικούς Πολέμους.

Και το 1940, λοιπόν, με τους σιδηρόδρομους μεταφέρθηκαν άμεσα μονάδες και εφόδια στην προκάλυψη. Μια μικρή σελίδα αυτής της ιστορίας του Ελληνικού Στρατού γράφτηκε το 1941 και στην Πρέβεζα, από την οποία πέρασαν μέσω του σιδηροδρόμου τα περισσότερα εφόδια και υλικά του Στρατού για το μέτωπο του Πόλεμου, και φορτώθηκαν σε αυτό το μικρό τρενάκι, για να κατευθυνθούν από την παραλία στον αποθηκευτικό χώρο στον ελαιώνα. Θα έπρεπε να διασωθεί και να συντηρηθεί κάποιο τμήμα του ως ανάμνηση της συμβολής του στην νικηφόρα διεξαγωγή του πόλεμου που φέρει τον κορυφαίο ιστορικό τίτλο «Επος του '40».

Το τρενάκι θα σφύριζε στην Πρέβεζα για τις νίκες του Στρατού μας σε κάθε μεγάλη του επιτυχία και νίκη στο μέτωπο του Πόλεμου, και θα σφύριζε ασφαλώς μαζί με τα πλοία στο μουράγιο, που ξεφόρτωναν εφόδια του Στρατού, δημιουργώντας μια ατμόσφαιρα θριάμβου, μιας λαϊκής δοξαστικής τελετουργίας. Δεν αποφεύγω με το ερέθισμα αυτής της καταγραφής να επαναφέρω στη μνήμη μου και να προσθέσω στην παρούσα καταγραφή τη θύμηση μιας τέτοιας ατμόσφαιρας, που έζησα μικρό παιδί στην παραλία, όταν αναγγέλθηκε η κατάληψη της Χιμάρας και ήχησαν όλες οι καμπάνες των εκκλησιών της Πρέβεζας και οι σειρήνες των πλοίων στο λιμάνι, ενώ χαιρετιστήριοι πολυβολισμοί από τα πολυβόλα των πλοίων διέχεαν στην ατμόσφαιρα αισθήματα θριάμβου από τις μάχες στην πρώτη γραμμή. Και κάτω στο μουράγιο ένα πλήθος χειροκροτούσε και πανηγύριζε! Μια εικόνα μοναδική...

Στην ιστορία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, σε δύο περιπτώσεις, που αναφέρονται στους σχεδιασμούς επέκτασης του δικτύου της Δυτικής Ελλάδας προς Άρτα, μαζί με την Άρτα αναφέρεται και η επέκταση προς την Πρέβεζα, καθώς και προς τη Βόνιτσα. Στην καταγραφή της ιστορίας του Ηπειρωτικού Σιδηρόδρομου, που σχετίζεται με τον σχεδιασμό σιδηροδρομικού δικτύου στη Βορειοδυτική Ελλάδα, προστίθεται και μία άλλη πληροφορία, κατά την οποία αναφέρεται ότι στην Κατοχή οι Ιταλοί και οι Γερμανοί επιχειρήσαν να επεκτείνουν το σιδηροδρομικό δίκτυο από το Αγρίνιο μέχρι την Αμφιλοχία, ώστε να χρησιμοποιήσουν το λιμάνι της Αμφιλοχίας για συντομότερους πλους προς Ιταλία και Ευρώπη.

Σε μια κινητοποίηση που πραγματοποιήθηκε στα Γιάννενα, το 1925, για επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου από Καλαμπάκα προς Γιάννενα, οι Γιαννιώτες στάθηκαν απέναντι στους Αιτωλοακαρνάνες, οι οποίοι ήθελαν μια γραμμή να περνάει από Λιανοκλάδι-Καρπενήσι-Άρτα. Τελικά ακυρώθηκε ολόκληρη η σύνδεση της Ηπείρου στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Δεν εκτιμήθηκε όμως ότι οι Αιτωλοακαρ-

νάνες την εποχή εκείνη είχαν ένα τοπικό σιδηροδρομικό δίκτυο από το 1890, από την εποχή του Χαρίλαου Τρικούπη, μεταξύ Αγρινίου και Μεσολογγίου και με το παραθαλάσσιο Κρυονέρι, με δυνατότητα διάπλευσης και σύνδεσης με το πατραϊκό δίκτυο. Δεν γνώριζαν επίσης ότι το 1889 ο Χαρίλαος Τρικούπης είχε προτείνει την προέκταση του δικτύου προς Καρβασαρά (Αμφιλοχία) και Άρτα, η οποία το 1881 είχε ενσωματωθεί στο ελληνικό κράτος. Στη σχετική συζήτηση σε συνεδρίαση της Βουλής, ο Τρικούπης πρόσθεσε λακωνικά αλλά με νόημα: «χάριν των πέραν διεθνών σχέσεων».⁴ Το όραμα για την απελευθέρωση της Ηπείρου και «περαιτέρω σχέσεων» είχε και άλλο περιεχόμενο.

Στις προσπάθειες που γίνονταν στο ελληνικό κράτος, από τα μέσα του 19ου αιώνα, για κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου και στις συνεννοήσεις με ομίλους κεφαλαιούχων, το 1872 ο όμιλος Βαλτατζή πρότεινε μεταξύ άλλων και το δίκτυο Αντιρρίου-Αχελώου-Πρέβεζας, ενώ το 1879 κατατέθηκε πρόταση για δίκτυο Πόρτο Ράφτη-Κόρινθος-Πάτρα-Μεσολόγγι-Καρβασαράς-Ιωάννινα, με διακλαδώσεις προς Βόνιτσα και Πρέβεζα.⁵

Η Πρέβεζα με το τρενάκι της εγγράφεται τελικά ως η πόλη και η περιοχή όπου κατασκευάστηκε το πρώτο ηπειρωτικό σιδηροδρομικό δίκτυο και σφύριξε το τρενάκι του στην Ήπειρο. Επομένως, ιστορικά η Πρέβεζα έχει προσημειώσει μια εγγραφή μέσα στη γενική σχεδίαση του Ηπειρωτικού Σιδηρόδρομου.

Γενικότερα, ως προς την ιστορία και τη διαχείριση της επιθυμίας λειτουργίας στην Ήπειρο σιδηροδρομικού δικτύου, η πρώτη «προχωρημένη» διαδικασία εμφανίζεται το 1871, κατά την εποχή της Τουρκοκρατίας, όπως διασώθηκε με δημοσίευμα στην τοπική δίγλωσση εφημερίδα *Ιωάννινα* του βιλαετίου των Ιωαννίνων. Συγκεκριμένα, στο φύλλο 131, της 22ας Δεκεμβρίου 1871, αναδημοσιεύθηκε από την εφημερίδα *Ερμούπολις* ένα δημοσίευμα περί του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου και καταχωρίζεται αναγγελία για σιδηρόδρομο στα Γιάννενα. Καταχωρίζουμε εδώ τις πληροφορίες αυτής της αναγγελίας της Διοίκησης για σύσταση μετοχικής εταιρείας και όλες τις ενέργειες του διοικητή του βιλαετίου Ιωαννίνων Ραούφ Πασά και ακόμα την εντυπωσιακή ταχύτητα των ενεργειών του.

Ο διοικητής, Ραούφ Πασάς, κινείται με συνοπτικές διαδικασίες: πείθει τους Γιαννιώτες κεφαλαιούχους για τη σπουδαιότητα του σιδηρόδρομου, συστήνει μετοχική εταιρεία και διατίθενται όλες οι μετοχές (1.000 στον αριθμό), κεφαλαιακής αξίας 5.000 λιρών, ενώ παραγγέλλει και όλον τον απαιτούμενο εξοπλισμό στο Λονδίνο, και προχωρεί οργανωτικά μέχρι και την επωνυμία της μετοχικής Εταιρείας, «Ιωάννινα».⁶ Η λεπτομερής αγγελία του γεγονότος στην εφημερίδα *Ιωάννινα* αποκαλύπτει ότι ο

⁴ Βλ. Πρακτικά Συνεδρίασεως της Βουλής των Ελλήνων της 29ης Μαρτίου 1889. Πρβλ. ΚΩΣΤΟΥΛΑΣ 2021, 55, 57-58.

⁵ Βλ. ΑΝΔΡΟΥΛΙΔΑΚΗΣ 2005, 25.

⁶ Εφημ. *Ιωάννινα*, φ. 131, 22.12.1871. Πρβλ. ΚΩΣΤΟΥΛΑΣ 2021, 15.

πρώτος σιδηρόδρομος, «ατμόδρομος», όπως λεγόταν τότε, καθώς τα τρένα ήταν ατμοκίνητα, εμφανιζόταν πλέον να έχει ήδη δρομολογηθεί. Το όνειρο για τον Ηπειρωτικό Σιδηρόδρομο αρχίζει από τότε, από το 1871, αλλά ακόμη δεν έχει υλοποιηθεί.

Αυτή, λοιπόν, ήταν η πρώτη αναφορά στον Ηπειρωτικό Σιδηρόδρομο.⁷ Τα χρόνια που πέρασαν από τότε συνοδεύονται με προσπάθειες που δεν καρποφόρησαν, τόσο κατά την εποχή της Τουρκοκρατίας, όσο και μετά την απελευθέρωση. Όλες οι ενέργειες ανατρέπονται από συντεχνιακά συμφέροντα, από τοπικές φιλοδοξίες, από πολιτικές αντιπαλότητες, από τοπικά συμφέροντα, από πολιτικές διαμάχες, από διχαστικές συγκρούσεις.⁸ Οι εξελίξεις είναι άγνωστες και μετατίθενται συνεχώς για το μέλλον. Η τελευταία εξέλιξη έχει ορίζοντα το έτος 2035 ή το 2050, σχετικά με τους σιδηροδρομικούς προγραμματισμούς, τους νέους σχεδιασμούς και τις τελικές μελέτες, και για τότε έχει μετατεθεί και η ελπίδα να σφουρίξει ο σύγχρονος Ηπειρωτικός Σιδηρόδρομος.

Με μια ελευθεριότητα συγγραφική, μπορώ να επαναφέρω την αφήγηση στην πρώτη σιδηροδρομική απόπειρα του 1871 και την πιθανότητα τα επόμενα χρόνια να επαναληφθεί μια πρακτική σαν εκείνη του τότε Τούρκου διοικητή Ραούφ Πασά, και να συσταθεί και στην Πρέβεζα στο μέλλον μια τοπική μετοχική εταιρεία με το όνομα «Πρέβεζα» (!), για την κατασκευή ενός τοπικού σιδηροδρομικού δικτύου, στο πλαίσιο της τουριστικής ανάπτυξης που αναμένεται σε όλη τη δυτική ελληνική ακτογραμμή, με τα τόσα πολλά τουριστικά, αρχαιολογικά, ιστορικά και περιβαλλοντικά αξιόλογα τοπία, με μια διαδικασία ανάλογη του ΣΔΙΤ (Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα)!

Το όραμα σιγοκαίει και δημιουργεί νέα οράματα στις νέες γενιές, οι οποίες θα διαχειριστούν την ανάπτυξη της πατρίδας μας στα επόμενα χρόνια. Το τρενάκι της Πρέβεζας μπορεί να εμφανιστεί μια μέρα ως νέο εντυπωσιακό τοπίο και να συνδέει τη Γοργόνα της παραλίας με τη Νέα Νικόπολη, όπως εξελίσσονται και προχωρούν οι επεμβάσεις και οι εργασίες ανάδειξης του όλου αρχαιολογικού χώρου της Αρχαίας Νικόπολης.



Βιβλιογραφία

ΑΝΔΡΟΥΛΙΑΔΑΚΗΣ Κώστας, 2005, *Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδας (1869-1969)*, Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκερής» Δήμου Καλαμαριάς, Θεσσαλονίκη
 ΚΩΣΤΟΥΛΑΣ Κωνσταντίνος Χρ., 2021, *Ο Ηπειρωτικός Σιδηρόδρομος. Το Χρονικό ενός απραγματοποίητου ονείρου*, Παγωνήσια Βιβλιοθήκη 58, Αθήνα

⁷ Βλ. ΚΩΣΤΟΥΛΑΣ 2021, 15-16.

⁸ Για μια εκτενέστερη και πληρέστερη θεώρηση των γεγονότων, βλ. ΚΩΣΤΟΥΛΑΣ 2021, 17-70.

ΗΛΙΑΣ Β. ΒΑΣΙΛΑΣ

Άπαντα



ΠΡΕΒΕΖΑ 2012