



ΜΑΡΟΥΛΑ ΚΛΙΑΦΑ
Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΑ ΤΡΙΚΑΛΑ
(1881-1960)
ΜΙΑ ΠΑΡΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΗ ΙΣΤΟΡΙΑ
ΔΕΓΙΟΡΓΙΟ ΕΚΔΟΣΕΙΣ
ΤΡΙΚΑΛΑ



23. Τα υδραυλικά έργα της εταιρείας Μπουτ στην περιοχή Τρικάλων

Ηδη από τον 19ο αιώνα την κυβέρνηση Τρικούπη απασχολούσε το θέμα των υδραυλικών έργων στη Θεσσαλία, από τα οποία θα προέκυπτε μεγάλη ωφέλεια για τη γεωργία.

Τον Μάιο του 1889 η εφ. «Ακρόπολις» αναγγέλλει ότι οι σχετικές μελέτες έχουν ήδη τελειώσει και ότι «εισήχθη εσχάτως εις την Βουλήν και εψηφίσθη ο οικείος νόμος», έτσι ώστε συντόμως αναμένεται η έναρξη του πρώτου έργου στην περιοχή του Ζάρκου, τη δαπάνη του οποίου θα προκαταβάλει ο γαιοκτήμονας Χριστάκης Ζωγράφος με ευνοϊκούς για το δημόσιο όρους. Κατά την εφ. «Ακρόπολις» ο Ζωγράφος θα δαπανούσε 230.000 δρχ. ποσό που το δημόσιο θα του το επέστρεφε σε 7 χρόνια, σε δύο δόσεις και χωρίς τόκο.

Η σχετική σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, παρουσία του Χ. Τρικούπη και του Υπουργού Εσωτερικών Στ. Δραγούμη και του δικηγόρου Ν. Φιλάρετου, πληρεξούσιου του Ζωγράφου, υπογράφηκε στις 27 Μαΐου 1889. («Ακρόπολις» 28-5-1889)

Η καταψήφιση της κυβέρνησης Τρικούπη, τον Οκτώβριο του 1890, είχε ως συνέπεια να ματαιωθούν τα έργα. Μάλιστα ο εργολάβος Πετρόχειλος, στον οποίο η Ελληνική Κυβέρνηση είχε αναθέσει την εκτέλεση των υδραυλικών έργων Θεσσαλίας, απαίτησε αργότερα από το δημόσιο να του δοθεί αποζημίωση. («Ακρόπολις» 17-6-1901)

Το 1900 η κυβέρνηση Θεοτόκη υπέβαλε στη Βουλή νομοσχέδιο για σύσταση επιτροπής προς μελέτη των υδραυλικών έργων Θεσσαλίας. Προς εξεύρεση πόρων επιβλήθηκε στα δημητριακά, τα μεταφερόμενα εκτός της Θεσσαλίας ή τα εξαγόμενα στο εξωτερικό, φορολογία $\frac{1}{4}$ του λεπτού κατ' οκά, στα καπνά, τα εξαγόμενα ή μεταφερόμενα σε άλλες αγορές 1 λεπτό κατ' οκά και στα εμπορεύματα, τα εισαγόμενα από το εξωτερικό στη Θεσσαλία 2%.

Η φορολογία αυτή διατηρήθηκε επί χρόνια. Οι Κυβερνήσεις έρχονταν και παρέρχονταν αλλά η επαχθής φορολογία του ΠΑΣ (Πανθεσσαλικός Αναγκαστικός Συνεταιρισμός) παρέμενε. «Τι είδους εφεύρεση είναι ο περίφημος αυτός Οργανισμός του ΠΑΣ; Εισπράττει εκατομμύρια και δεν κάμνει τίποτα. [...] Ός πότε θα συνεχίζεται η πανάθλια αυτή κατάσταση και ως πότε θα πληρώνη ο εργαζόμενος λαός εις τους επιτηδείους λοβιτουρατζήδες της κομματικής συναλλαγής και εξαχρειώσεως;» θα γράψει, τον Φεβρουάριο του 1936, η τρικαλινή εφ. «Θάρρος».

Τρεις μήνες αργότερα, οι πλημμύρες που έπληξαν τη Δυτική Θεσσαλία, απειλώντας να εξαφανίσουν το σύνολο της παραγωγής, στάθηκαν αφορμή να οργανωθεί στην Καρδίτσα αγροτικό συλλαλητήριο διαμαρτυρίας για την καθυστέρηση έναρξης των υδραυλικών έργων. Θα ακολουθήσει συνέδριο των Γεωργικών Οργανώσεων με το ίδιο θέμα. («Θάρρος» 1 και 25-5-1936)

Να υπενθυμίσουμε ότι στον διεθνή διαγωνισμό για την εκτέλεση των υδραυλικών έργων Θεσσαλίας είχαν υποβάλει μελέτες τρεις μεγάλες εταιρείες του εξωτερικού: Η Νόμπιλε, η Τζάκσον και η αγγλική εταιρεία Χένρυ Μπουτ και Υιοί Λίμιτεδ. Η κυβέρνηση Βενιζέλου είχε επιλέξει τη μελέτη της εταιρείας Μπουτ και ήδη από το 1929 είχε υπογραφεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Μπουτ η σχετική σύμβαση. Όμως η έναρξη των έργων αναβλήθηκε, λόγω αδυναμίας της Κυβέρνησης να τα χρηματοδοτήσει.

Τα έργα άρχισαν να εκτελούνται μόνο όταν, το 1936, η Κυβέρνηση Μεταξά διέθεσε από τον προϋπολογισμό ένα μεγάλο κονδύλι. Τα εγκαίνια έναρξης των αντιπλημμυρικών έργων έγιναν στη Λάρισα στις 19 Δεκεμβρίου 1936, παρουσία του βασιλιά Γεωργίου και του πρωθυπουργού Ι. Μεταξά.

Η μελέτη της εταιρείας Μπουτ προέβλεπε να εκτελεστούν στον νομό Τρικάλων έργα υδραυλικά και έργα αρδευτικά, συνολικής δαπάνης 102.851.700 δρχ. («Θάρρος» 10-7-1937) Η διευθέτηση των ποταμών Πηνειού, Ληθαίου, Πάμισου (Μπλιούρη), Καράμπαλη, Ενιπέα, Φαρσαλίτη, Σοφαδίτη, Νεοχωρίτη και Αλή Φακά και η αποξήρανση του μεγάλου έλους της Βούλας θα προστάτευαν, όπως μας πληροφορεί η εφ. «Θάρρος», 700.000 στρέμματα γης. Συνολικά υπολογιζόταν ότι, μετά το πέρας των έργων, θα υπήρχε ωφέλεια 1.100.000 στρεμμάτων. Από αυτά τα 535.000 στρέμματα κατακλύζονταν από την υπερχειλίση των ποταμών, τα 65.000 ήταν έλη και

23. Υδραυλικά έργα της εταιρείας ΜΠΟΥΤ στην περιοχή Τρικάλων

τα 500.000 στρέμματα υφίσταντο ζημιές από την εκροή των λόφων και δεν αποστραγγίζονταν εύκολα. («Θάρρος» 9-7-1937)

Παρόληλα με τα έργα τα οποία με ενταστικές ανθεμίς

εισοκοτήτων.

Το καλοκαίρι του 1938, με χρηματοδότηση της Μπουτ, ανοίχτηκε στον χώρο του εργοστασίου αρτεσιανό. Λόγω της πολύ καλής ποιότητας του νερού και της μεγάλης ποσότητας — έδινε 300 κυβικά μέτρα την ώρα— υπήρξαν, την εποχή εκείνη, σκέψεις να το χρησιμοποιήσει ο Δήμος Τρικκαίων για την ύδρευση της πόλης.

Στις αρχές Δεκεμβρίου 1938 και ενώ βρίσκονταν ήδη σε λειτουργία τρεις εσκαφείς, εκ των οποίων οι δύο κατασκεύαζαν το δεξιό ανάχωμα στον Πηνειό και ο τρίτος την κοίτη και το ανάχωμα στον Νεοχωρίτη ποταμό, η Μπουτ προμηθεύτηκε επτά νέους εσκαφείς.

Τον Μάρτιο του 1939 η εφ. «Θάρρος» μας πληροφορεί ότι η

Κυβέρνηση Μεταξά θα χρηματοδοτήσει εντατικότερα την εκτέλεση των υδραυλικών έργων στη Θεσσαλία διότι, με τον τρόπο αυτό, θα αυξηθεί η παραγωγή και η χώρα θα καταστεί αυτάρκης. (19-3-1939)

Στις 17 Οκτωβρίου 1939 —παρουσία του Νομάρχη Τρικάλων Π. Κριμπά και του μηχανικού Κοτοπούλη— άρχισε η αποξήρανση του έλους της Βούλας, το οποίο κάλυπτε έκταση 12.000 στρεμμάτων.

«Το έργο της Μπουτ από τεχνικής απόψεως παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον λόγω της υψομετρικής διαφοράς, η οποία υφίσταται μεταξύ της στάθμης των υδάτων, τα οποία σχηματίζουν τον βάλτο της Βούλας και της στάθμης του Πηνειού ποταμού και των πέριξ παραποτάμων και χειμάρρων», έγραφε η εφ. «Θάρρος», η οποία και μας πληροφορεί ότι για να δοθεί διέξοδος στα νερά του βάλτου προς τον Πηνειό ποταμό θα ανοιχτεί μια μεγάλη τάφρος μήκους 10 χιλιομέτρων. Επειδή η τάφρος, λίγο μετά το χωριό Κλοκωτός, θα διασταυρωνόταν με τον ποταμό Νεοχωρίτη (η στάθμη του οποίου βρισκόταν σε υψηλότερο επίπεδο) η μελέτη προέβλεπε να κατασκευαστεί στο σημείο της διασταύρωσης υπόγειο σιφώνι από μπετόν αρμέ, μέσω του οποίου να διέρχονται τα νερά του έλους. Μετά τη διάνοιξη της τάφρου, θα άρχιζε να κατασκευάζεται γύρω από τη Βούλα μία περιφερειακή τάφρος πλάτους 3½ μ. και βάθους 5½ μ., η οποία θα ήταν ο συλλεκτήρας των πηγαίων υδάτων που ανάβλυζαν στις παρυφές της δημοσίας οδού Τρικάλων-Λαρίσης. («Θάρρος» 21-10-1939)

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι με την αποξήρανση του έλους της Βούλας επήλθε οικολογική καταστροφή. Χιλιάδες ψάρια, χέλια, καραβίδες, νερόκοτες και άλλα υδρόβια πτηνά βρήκαν το θάνατο.