

Νέα είδη Εγνατίας

*“Καθαρή λύση χωρίς καθαρή συγγνώμη δεν υπάρχει”
Χ. Κ.*

Του Χρήστου Κηπουρού

Α. Πύθιον. Η κεφαλή του σώματος της σιδηροδρομικής

Μια καινούργια οδική και σιδηροδρομική γεφύρωση στον ποταμό Έβρο, στην περιοχή του Πυθίου και της Μακράς Γέφυρας -το αρχαίο Πάμφυλον- αποτελεί το κλειδί της ισότιμης διασύνδεσης και συναρμογής των συγκοινωνιακών δικτύων των δύο γειτονικών χωρών και επόμενα του διαδρόμου Νο XI {1}.

Ισχύει δε αυτό ως προς τους δρόμους, όπως συνέβαινε από την αρχαιότητα {2} έως και πριν από λίγες δεκαετίες, και όπως εκ νέου έχει προταθεί {3}. Επίσης στους σιδηροδρόμους, εκ των οποίων ο Ελλαδικός παραμένει ο ίδιος από τα μέσα της δεύτερης πενηκονταετίας του προπερασμένου αιώνα, έχοντας μείνει σήμερα παρασάγγες πίσω από τον Τουρκικό.

Κατά τα άλλα, ο εν πολλαίς αμαρτίαις περιπεσών Καντακουζηνός {4}, δεν πήγε και έκτισε τυχαία στο Πύθιο την πολυώροφη βίλα του.

Για τον ίδιο στρατηγικό λόγο, εκεί κοντά, μετά από πεντέμισι αιώνες, κατασκευάστηκε η σιδηροδρομική γέφυρα η οποία μετέτρεψε την περιοχή σε κόμβο τριών σιδηροδρομικών γραμμών. Πύθιο-Κωνσταντινούπολη, Πύθιο-Σόφια, Πύθιο-Θεσσαλονίκη.



Σιδηροδρομική γέφυρα στον Έβρο

Γι αυτό άλλωστε η Orient-Express στους χάρτες και τα φυλλάδιά της {5} αναδεικνύει τη στρατηγική θέση του.

Τα ίδια συναντά κανείς στα Οθωμανικά αρχεία των Βαλκανικών σιδηροδρομικών γραμμών που περιλαμβάνουν επίσης τις χρονολογίες κατασκευής τους {6}.

Δεν είναι άσχετο με όλα αυτά ούτε αποτελεί σύμπτωση η επιμονή, ευθύς μετά την έναρξη του πρώτου Βαλκανικού πολέμου, ενός νέου αξιωματικού, ούτε καν συνταγματάρχη τότε του Οθωμανικού στρατού, ονόματι Μουσταφά Κεμάλ, του μετέπειτα ιστοριοκτόνου, προκειμένου να ανακτηθούν το Διδυμότειχο και η Αδριανούπολη {7}. Επόμενα η παρέβρια λωρίδα με το Πύθιο. Η χρονική στιγμή είναι η ίδια με εκείνη που ο διάδοχος Κωνσταντίνος, παρά τα όσα του διαμηνύει ο Ελ. Βενιζέλος, εμφανίζεται απρόθυμος να ανταποκριθεί, μεταξύ άλλων, στην προσδοκία του τούρκου στρατιωτικού διοικητή της Θεσσαλονίκης, Ταχσίν Μεσσαρέ να παραδώσει την πόλη στους Έλληνες, αντί σε άλλους {8}.

Ίσως τέλος, να μην είναι τυχαίο ούτε και το γεγονός ότι έξη ακριβώς χρόνια αργότερα, το 1918, τοποθετήθηκε στο προαύλιο του σταθμού του Πυθίου, το μνημείο των Γάλλων πεσόντων του πρώτου παγκόσμιου πολέμου {9}. Αν η επιλογή αυτή δεν οφείλονταν σε άλλους λόγους τότε μάλλον αποτελεί δυστυχή σύμπτωση αφού, όπως απεδείχθη εκ των υστέρων, στον ίδιο σιδηροδρομικό σταθμό βρίσκεται το Α΄ νεκροταφείο του νεοελληνικού εκσυγχρονισμού, με την τελευταία οκταετία, να κατέχει την πιο περίοπτη θέση. Δεν διαθέτει μόνο η ελληνική πρωτεύουσα, παρόμοιο κοιμητήριο. Ποια ιστορία και χωροταξία λοιπόν, και ποια γεωοικονομία.

Κι όμως στους υπό ένταξη σιδηροδρόμους Κοζάνης-Καλαμπάκας- Ηγουμενίτσας καθώς και Καλαμάτας-Ηγουμενίτσας, μπορούσε και μπορεί ακόμη να προστεθεί η διπλή σιδηροδρομική γραμμή, Ηγουμενίτσα-Πύθιο. Αλλιώς, ναι μεν η εξαίρεση της τελευταίας θα αποδοθεί στις πολυετείς καθυστερήσεις της οδικής Εγνατίας, όμως το κακό θα έχει ήδη γίνει και δεν θα σταματήσει, γιατί έχει μακριά ουρά. Αυτό δε διότι, μόνο μετά την προβλεπόμενη, στη δεκαετία του 2020, αποπεράτωση των 29 έργων της Essen List, θα γίνουν, σε ό,τι αφορά τη Νοτιανατολική Ευρώπη, οι εντάξεις των ανέντακτων τμημάτων των διευρωπαϊκών αξόνων ΙΧ και Χ. Ίσως και του VIII: Δυρράχιο-Burgas. Τότε και μόνο τότε θα έχει σειρά ο XI. Το 2040. Πιο πέρα και από τις καλένδες. Είναι το πιο πιθανό σενάριο. Οι κατά καιρούς φρούδες εξαγγελίες για τη σιδηροδρομική Εγνατία το ενισχύουν. Επίσης όσοι ποιούν τη νήσσα μη τυχόν και φορτωθούν το έργο. Άλλοι ας τα βλέπουν. Εμείς ξέραμε ότι το ντύσιμο της ίδιας οδού στα μετάξια {1}, βρίσκεται εκτός του όποιου ορίζοντα αμφοτέρων. Όπως η σχέση που έχουν με αυτήν, ο σιδηρόδρομος του μεταξιού ή ο διάδρομος Νο XI.

B. Ενεργειακή Εγνατία

Όταν μιλάμε για τον Ελληνικό ενεργειακό διάδρομο και τη χώρα μας ως κόμβο, δεν εννοούμε τα όσα απερίγραπτα συνέβησαν την τελευταία τετραετία με τη γνωστή κατάληξη της υπογραφής της Ελληνοτουρκικής συμφωνίας στις 23 Δεκ. 2003 για το φυσικό αέριο. Δεν γνωρίζω για ποιο λόγο δεν την έδωσαν στη δημοσιότητα όπως και το γιατί αυτοί που όφειλαν να ζητήσουν να δοθεί, δεν το έπραξαν. Από όσα όμως διαβάζω ή πληροφορούμαι μπορώ να πω ότι απέναντι σε τέτοιου τύπου ενεργειακούς διάδρομους, η συμφωνία για τους αεροδιάδρομους ωχριά αν δεν είναι επιτυχία. Είναι λυπηρό που όσοι δεν σφύριζαν αδιάφορα, προπαγάνδισαν, και συνεχίζουν να κάνουν το ίδιο, με τον αγωγό Καρατζάμπευ Κομοτηνής. Ας μη μείνουμε στο ότι μέχρι πριν από λίγο η κυβέρνηση ντρέπονταν και έκρυβε ότι θα αγοράζουμε από την Τουρκία φυσικό αέριο, πριν αναγκαστεί να το αποδεχτεί λόγω των αποκαλύψεων που κάναμε εμείς. Ούτε χρειάζεται να πούμε κάτι για τις θεσμοθετημένες πλέον φωτογραφίες Ελλήνων υπουργών με τούρκους συναδέλφους τους, κάτω από το ευμέγεθες πορτραίτο του Κεμάλ και τους συμβολισμούς που αναδίδονται. Όπως άλλωστε με τις προσκυνήσεις στο μανσολείο του τελευταίου εκ μέρους των πρώτων διδασκάντων υπουργών για το ποιο είναι πλέον το νέο πρόκριμα πολιτικής ανέλιξης στην Ελλάδα.

Περιττεύει να αναφερθούμε σε άλλα. Όπως στο συμβολισμό των 750 εκατομμυρίων €m Φ.Α. που αφορά στις ανάγκες του εργοστασίου παραγωγής ρεύματος στην Κομοτηνή και τις

ανάγκες της Θράκης. Επίσης στο τι είδους μέτρο οικοδόμησης εμπιστοσύνης αποτελεί η συζητούμενη παρουσία της Τουρκίας στο Ιόνιο και στην υποθαλάσσια ζεύξη του.

Ας μη σχολιάσουμε καν τα θερμά υπερατλαντικά συγχαρητήρια για την όλη συμφωνία στην οποία άλλωστε συμμετέχει η Αμερικανική επιχείρηση Edison που δραστηριοποιείται τόσο στην Τουρκία όσο στην Ιταλία. Αρκεί να πάμε για λίγο μόνο στην προβαλλόμενη ως φθηνή δήθεν τιμή αγοράς από τη γειτονική χώρα. Θα μπορούσε κανείς να τονίσει ότι αν το ρωσικό Φ.Α. είναι πέντε ή και δέκα \$ ακριβότερα τα 1000 cm, οφείλεται στο πρόσφατο συμβιβασμό με συνυπολογισμό επιβαρύνσεων και ρητρών σε βάρος της χώρας μας. Όμως το πρόβλημα βρίσκεται αλλού. Η υπόθεση είναι φτιαγμένη. Διότι από την πίσω πόρτα η Ελλάδα, πέραν όλων των άλλων, τα οποία αναμένονται να γνωστοποιηθούν, εάν και όταν υπάρξει δημοσιοποίηση της συμφωνίας, εκχώρησε και το δικαίωμα transit στη γειτονική χώρα με αποτέλεσμα η τελευταία να καταστεί πλέον ο αποκλειστικός προμηθευτής μας για κάθε τύπο φυσικού αερίου από την περιοχή της Κασπίας. Ενώ δηλαδή δεν είναι καν παραγωγός αλλά μεσάζων, αναγορεύεται με την Ελληνική υπογραφή σε μονοπώλιο και υποχρεωτικό μας προμηθευτή. Ας το κάνουμε όμως πιο σαφές. Εάν η τιμή του Τουρκμένικου Φ.Α. κοστίζει πιο λίγο από 50 \$ / 1000 cm, -η Ρωσία το αγοράζει 44-, και αν το Ιρανικό και το Αζερμπαϊτζανό όπως επίσης το Ρωσικό κοστίζουν στην Τουρκία, πολύ λιγότερο από 100 \$ / 1000 cm, αντιλαμβάνεται κανείς τι σημαίνουν τα 130 περίπου \$ / 1000 cm που θα καταβάλει η χώρα μας για την αγορά τους, σε αυτή και μόνον σε αυτή. Είναι κάτι που παραπέμπει σε παλλακίδα Εγνατία. Πρόκειται τελικά για ένα μέτρο οικοδόμησης εξάρτησης και φυσικά Ελληνικής ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της τουρκικής οικονομίας και περαιτέρω μείωσης της Ελληνικής ανταγωνιστικότητας. Τα ετήσια τουρκικά κέρδη από την πώληση 3 δις cm Φ.Α., όπου προβλέπεται να ανέλθει η ποσότητα φυσικού αερίου που θα αγοράζουμε από τη γειτονική χώρα, πρόκειται να υπερβαίνουν τα 150 εκατομμύρια \$. Φτάνουν και περισσεύουν δηλαδή για απόσβεση του κόστους του αγωγού, μέσα σε ένα και μόνον έτος λειτουργίας του.

Με δεδομένο, όπως εξ αρχής προβλέψαμε, ότι η Τουρκία δεν πρόκειται ποτέ να δεχτεί να γίνει χώρα transit, η πρότασή μας για τον Εύξεινο αγωγό αποτελεί σήμερα το μόνο σοβαρό εναλλακτικό και οικονομικό σχέδιο τόσο για την Ελλάδα όσο την υπόλοιπη Ευρώπη. Και αν ακόμη αργήσει αυτό υπάρχουν έως τότε, άλλες δύο τουλάχιστον εμπορεύσιμες και ανταγωνιστικές μορφές φυσικού αερίου στη διεθνή αγορά. Από τότε τους είπαμε να κάνουν μια μονάδα παραγωγής ενέργειας, τύπου Ρεβουθούσας, στην Κρήτη αλλά και αλλού.

Γ. Η Ακαδημαϊκή Εγνατία στη Θράκη

Εύκολα διαπιστώνει κανείς ότι στον εξοστρακισμό από την Ευρωπαϊκή αγορά των φημισμένων πορφυρών νημάτων των Αμπελακίων, συνέβαλε καθοριστικά η ύπαρξη του πανεπιστημίου του Μάντσεστερ. Διαφορετική τύχη και συνέχεια μπορεί να επιφυλάξει στο αξιόλογο κλωστοϋφαντουργικό κέντρο της Κομοτηνής, η ίδρυση στη ίδια αυτή Θρακική πόλη μιας πανεπιστημιακής σχολής υφαντικής, με ένα τμήμα μεταξουργίας στην κιβωτό του Ελληνικού μεταξιού, στο Σουφλί. Ούτε μια ώρα απέχουν πια οι δυο πόλεις. Λιγότερο απ ό τι ο Πειραιάς από την Κηφισιά.

Αντίστοιχα θετικά αποτελέσματα μπορεί να υπάρξουν από την αποδοχή της προ ετών πρότασής μας για την πολιτική κουζίνα, πολύ πριν γίνει ταινία. Μιλώ για την ίδρυση σχολής γαστρονομίας και διαιτολογίας στην Ορεστιάδα, τη νόμιμη δικαιούχο και κληρονόμο της εν λόγω Ευξείνιας όσο Θρακικής κουζίνας. Οφείλω να επαινέσω δημόσια το Δημοκρίτειο για την απόφαση ίδρυσης τμήματος τροφίμων στην ίδια πόλη.

Τα ίδια αναμένονται από τις άλλες προτάσεις μας. Από την πανεπιστημιακή σχολή Οινολογίας μεταξύ της Μαρόνειας και Ρωμανίας, έως το τμήμα Βυζαντινών σπουδών στο Διδυμότειχο, γενέτειρα του Ιωάννη Βατάτζη, αυτού του πιο μεγάλου Θρακιώτη κυβερνήτη.

Μια διεθνής σχολή Ευρωπαϊκής πολιτικής γεωοικονομίας στην Κομοτηνή έχει επίσης να προσφέρει πολλά στη Θράκη και την Ελλάδα, όσο στη Γηραιά Ήπειρο. Δεν τιμά Ελληνικά ερευνητικά λεγόμενα ιδρύματα όχι μόνο να αποδέχονται την Κεμαλική γεωοικονομία αλλά

και να το διακηρύττουν σε διεθνή συνέδρια, όπως έκαναν με τον αγωγό φυσικού αερίου Μπακού Τσεϊχάν, παράλληλο προς το γνωστό ομώνυμο πετρελαιοαγωγό, όταν πέραν όλων των άλλων, φαίνεται δια γυμνού οφθαλμού ότι το ενεργειακό μοντέλο της Θράκης πρόκειται να εφαρμοστεί στην Κύπρο, δια υποθαλασσίου και πάλι αγωγού. Από την Προποντίδα, στην θάλασσα της Κερύνειας. Εδώ νερουλάδες έγιναν με τη Συρία. Δεν θα αφήσουν το ψητό με την Ελλάδα και την Κύπρο.

Για πολλούς λόγους η Θράκη προσφέρεται στην ίδρυση και την ανάπτυξη μιας σχολής πολιτικής γεωοικονομίας. Όπως άλλωστε στις υπόλοιπες που προτείνονται. Με άλλα λόγια, χρειάζεται να οικοδομήσουμε μια υψηλής αισθητικής και έξυπνη παραγωγικά, Ακαδημαϊκή Εγνατία.

Δ. Αμπελοοινική Εγνατία

Αν ο άξονάς της εκτείνεται από τα αμπέλια του Ορμένιου -που οι θεσμικοί Θράκες θέλουν να τα ΔΕΒΖΟΣουν, τουτέστιν να τα ΕΚΡΙΖΩΣουν- μέχρι το Μοναστήρι του προφήτη Ηλία στη Ζίτσα Ιωαννίνων και ως την Κέρκυρα, το πλάτος της ίδιας οινικής οδού, αρχίζει από τη Μαρώνεια, τον Ίσμαρο και τα Άβδηρα και φτάνει έως τις πλαγιές του Παπικίου και της Ροδόπης. Κυριολεκτικά όλο το Βορειοελλαδικό εδαφικό σώμα μπορεί να αναγεννηθεί. Να μετατραπεί σε έναν απέραντο αμπελώνα. Το παράδειγμα των φίλων του αμπελιού και του οίνου σε μερικές ήδη πόλεις, θα βρει μιμητές σε όλη την ευρύτερη περιοχή. Και όχι μόνον αυτό. Πρόκειται επίσης να αναλάβουν την προώθηση διαδικασίας απόκτησης ονομασιών προέλευσης.

Αρκετά πλέον χρόνια από τότε που ζητήσαμε με το κείμενο του Μαρωνίτη οίνου να προχωρήσει η πολιτεία, τουλάχιστον γι αυτόν, την ονομασία προέλευσης, κανείς δεν έκανε τίποτε από τους λεγόμενους ιθύνοντες. Ούτε και πρόκειται να κάνει. Το μόνο που έκαναν ήταν να αποπειραθούν να ξεγελάσουν τους αγρότες της Μαρώνειας με ποσοστώσεις μερικών εκατοντάδων στρεμμάτων. Στην ουσία πήγαν να τους διχάσουν. Ύστερα φταίνε οι Βούλγαροι που προωθούν εξωθεσμικές ονομασίες προέλευσης στα κρασιά τους. Όμως εκείνοι τιμούν τις ποικιλίες τους, ως πολιτισμική κληρονομιά. Όχι όπως εδώ που την άνωθεν αμπελοκτονία από τις όποιες πολιτικές ποντικομαμές του υπουργείου Γεωργίας, διαδέχθηκε ο αυτοχειρισμός των αυτοχθόνων ποικιλιών αν όχι η ποικιλοκτονία.

Μέσα στα επόμενα χρόνια ένα πλατύ ρεύμα Θρακών, Μακεδόνων και Ηπειρωτών αγροτών, αμπελοουργών, φίλων του αμπελιού, αυτοδιοικήσεων και πανεπιστημίων θα κτίσουν την οινική Εγνατία. Μηνύματα υπάρχουν ουκ ολίγα. Τείνουν δε να γίνουν μόδα αν δεν έγιναν ήδη. Ολόκληρες πλαγιές γέμισαν με αμπέλια. Εγώ σε μια ομιλία στο Διδυμότειχο ζήτησα από όλους τους παριστάμενους αγρότες να βάλουν έστω αυθαίρετα, τρία τέσσερα στρέμματα ο καθένας, αμπέλια. Κάποια στιγμή θα αναγκαστούν να τα νομιμοποιήσουν. Επίσης βιολογικά που καταρχήν δεν χρειάζονται άδειες κλπ. Το εγχείρημα όμως αυτό χρειάζεται αρχές. Μπορεί να μετατραπεί σε αγροτικό πολιτισμικό κίνημα αλλά και να σβήσει, όπως έγινε τόσες φορές μέχρι σήμερα. Επόμενα λογικές του ως έτυχε, δεν έχουν θέση. Καλός είναι ο μύθος όμως κυρίως χρειάζεται το σχέδιο.

Είναι ντροπή στον εικοστό πρώτο αιώνα οι Έλληνες οινολόγοι να είναι εισαγωγής. Να μην έχει η χώρα μια σχολή Οινολογίας. Η από ετών πρόταση μας να ιδρυθεί η συγκεκριμένη σχολή στη Θράκη, πέραν από τους παγκόσμια γνωστούς Ομηρικούς ύμνους στην Ιλιάδα και κυρίως στην Οδύσσεια, για τον Μαρωνίτη οίνο, διαθέτει μεγάλο ηθικό και επόμενο πολιτικό προβάδισμα. Πλάι στη εκφρασμένη όσο αναγκαία διάθεση των αγροτών για παλιννόστηση στην αμπελοκαλλιέργεια, υπάρχει ακόμη ένας ιστορικός συμβολικός λόγος. Η αναγέννηση της αμπελόεσας πατρίδας του Διόνυσου.

Επειδή η παραγωγική ιστορία της περιοχής είναι ιστορία αγροτικών μονοκαλλιεργειών με αποικιακά, δυστυχώς πάντοτε, προϊόντα -πότε σιτηρά και πότε βαμβάκια- αντιλαμβάνεται κανείς που μπορεί να φτάσει μια νέα μονοκαλλιέργεια. Μια περιοχή με αμπέλια από τοπικές ποικιλίες και με οίνους των οποίων η βιολογική, ειδικά, παραγωγή θα διαθέτει τον πιο μεγάλο παγκόσμια μύθο καθώς και την Ομηρική ονομασία προέλευσης.

Σημειώσεις

- 1} Χρήστος Κηπουρός, Ο διάδρομος Νο XI, www.asxetos.gr, ΚΡΗΤΗ, 11 Ιαν. '04, Επίσης βλ. www.myserres.gr, www.godrama.gr, www.explo.gr, ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ 11 Ιαν. '04, καθώς και www.isthmos.gr, ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ, 12 Ιαν. '04,
- 2} Φίλιππος Γιαννόπουλος, ΔΙΔΥΜΟΤΕΙΧΟ, Ιστορία ενός Βυζαντινού οχυρού, Διδακτορική διατριβή στη Φιλοσοφική σχολή Κολωνίας, Πελοποννησιακό λαογραφικό Ίδρυμα, Αθήνα 1989,
- 3} Χρήστος Κηπουρός, Διδυμότειχο, ομιλία σε εκδήλωση στην ίδια πόλη που έγινε από το σύλλογο “ΑΚΡΙΤΕΣ” στις 18 Οκτ. 2003, όπου, μεταξύ άλλων, είπε: “Ο πεδινότατος οδικός κλαδίσκος, μήκους λίγων δεκάδων χιλιομέτρων μπορεί να ενσωματώσει τον τουρκικό άξονα της παρεγνατίας στην Εγνατία οδό και αντιστρόφως. Να μειωθεί δεκάδες χιλιόμετρα η απόσταση Κωνσταντινούπολης-Αλεξανδρούπολης, σε σχέση με τη διαμέσου Αδριανούπολης διαδρομή”. Βλέπε επίσης την ιστοσελίδα του Δήμου Διδυμοτείχου: www.didymoteicho.gr,
- 4} Κωνσταντίνου Π. Κύρρη, Το ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΙΔ΄ ΑΙΩΝΑ, Διατριβή επί διδακτορία στη φιλοσοφική σχολή του πανεπιστημίου Ιωαννίνων, Εκδόσεις Λαμπούσα, Λευκωσία Κύπρος, 1982,
- 5} Train de Wagons Lits, Orient Express & Taurus Express, Paris 1930 environ
- 6} Αρχείο Οθωμανικών σιδηροδρόμων, Χρονολογίες κατασκευής Βαλκανικών γραμμών, σύμφωνα με τις οποίες: Κωνσταντινούπολη-Πύθιον- Σόφια, έτος 1873, Πύθιον-Αλεξανδρούπολη, έτος 1873, Αλεξανδρούπολη-Θεσσαλονίκη, έτος 1896, Mitrovica-Σκόπια-Θεσσαλονίκη, έτος 1874, κλπ.,
- 7} <http://www.enjoyturkey.com/info/culture/Ataturk.htm>: When the Balkan War started in October 1912, Mustafa Kemal joined the battle... His contributions to the recapturing of Dimetoka and Edirne were considerable.....,
- 8} Κωνσταντίνου Ζωρογιαννίδη, Ημερολόγιον πορειών και πολεμικών επιχειρήσεων 1912-13, I.M.X.A. Θεσσαλονίκη 1975. Σ. Σ. Όσον αφορά την ιστορική συνέχεια του Ταχσίν Μεσσαρέ αξίζει να σημειωθεί ότι είναι ο πατέρας του Γιαννιώτη ακουαρελίστα Κενάν Μεσσαρέ, πίνακες του οποίου κοσμούν πολλές δημόσιες και ιδιωτικές συλλογές, και παππούς του πολεοδόμου Ίνις Μεσσαρέ που διαμένει στην Αθήνα.,
- 9} Στην επιτύμβια στήλη αναγράφεται: “En souvenir de ses glorieux morts en 1918. Le 45 régiment français d'infanterie a posé cette plaque commémorative le lendemain du jour ou sous les ordres du L' (*lieutenant*) colonel Clément et des C' (*commandants*) Ricard et Hugues. Il était arrivée à la frontière Bulgaro Turque le 31 Octobre l'armistice avec la Turquie. Etait signé à midi par les alliés”. Στα Ελληνικά σε μετάφραση του Γιάννη Κουκάκη: “Στη μνήμη των νικηφόρων πεσόντων το 1918. Το τεσσαρακοστό πέμπτο Γαλλικό σύνταγμα πεζικού έθεσε αυτό το μνημείο για ενθύμιο την επομένη ημέρα όπου υπό τις διαταγές του αντισυνταγματάρχη Clément και των ταγματάρχων Ricard και Hugues έφθασε στα Βουλγαροτουρκικά σύνορα στις 31 Οκτωβρίου η εκεχειρία με την Τουρκία. Υπεγράφη το μεσημέρι από τους συμμάχους”.,