



Σ. | Οι 3 ζώνες κατοχής της Ελλάδας (1941-1944) (copyright: Εκδόσεις «ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ»)

Οι δυνάμεις κατοχής και το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο (1941-44)

Κείμενο: Δημήτρης Παπαδόπουλος

Η συνθηκολόγηση της Ελλάδας θα αποτελέσει, για τις δυνάμεις κατοχής, την έναρξη του επίπνου έργου της ανασυγκρότησης του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας με σκοπό την επαναχρησιμοποίηση του για τις επιχειρήσεις στο Ανατολικό μέτωπο και την Μέση Ανατολή. Η κάθε μια με διαφορετικές προτεραιότητες και διαφορετική αντιμετώπιση των προβλημάτων θα αναγκαστεί να δράσει στα ασφυκτικά χρονικά πλαίσια που θέτει ο πόλεμος. Οι Γερmano-ιταλοί θα αρκεστούν να επισκευάσουν και να θέσουν σε λειτουργία τις υπάρχουσες δομές ενώ μόνο η Βουλγαρία που θεωρούσε οριστική πλέον την προάρτηση της Μακεδονίας, θα επενδύσει με πόρους και έργα στην σιδηροδρομική ένωσή της με τα «νέα εδάφη» και την πολυπόθητη έξοδο στο Αιγαίο. Αυτό θα διαρκέσει έως το φθινόπωρο του 1943, όταν, μετά την ιταλική συνθηκολόγηση, οι Γερμανοί θα ελέγχουν πλήρως το σύνολο των σιδηροδρομικών δικτύων ενώ σε τέσσερις μήνες (Μάρτιος- Ιούνιος 1944), οι περισσότερες από τις υπηρεσίες τους στον τομέα των σιδηροδρόμων θα συγχωνευθούν σε μία και θα απογυμνωθούν από υλικά και προσωπικό. Κατά την διάρκεια της αποχώρησής τους από την Ελλάδα και τα Βαλκάνια, ανεξάρτητα θα παραμείνουν τα Σταθμαρχεία-Bahnhofskommandanturen, οι Διοικήσεις Φόρτωσης Ausladekommandos και οι Μονάδες Ασφαλείας Sicherungs Einheiten οι οποίες θα αποχωρήσουν, με την σειρά τους, έως τα τέλη του Σεπτεμβρίου 1944.

1. Η Ιταλική ζώνη κατοχής

Οι Ιταλοί, αμέσως μετά την συνθηκολόγηση της Ελλάδας, θα προσπαθήσουν να ανασυστήσουν το σχεδόν διαλυμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, γιατί έπρεπε σε ελάχιστο χρονικό διάστημα να ανοίξουν οι γραμμές για την μεταφορά πρώτων υλών και κυρίως ορυκτών στην Ιταλία. Αυτό θα προκαλέσει σοβαρές τριβές με τους Γερμανούς οι οποίοι, αν και είναι αριθμητικά πολύ λιγότεροι, νέμονται την κύρια σιδηροδρομική αρτηρία Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Βελιγράδι, αφήνοντας στα ιταλικά συμφέροντα μόνο το ¼ του μεταφορικού όγκου του δικτύου. Αυτό, θα έχει αντίκτυπο στην κίνηση και τον ανεφοδιασμό των Ιταλών καθώς το κέντρο σύνθεσης των συρμών τους προς την Ελλάδα βρίσκεται στο Μέστρε (Βενετία) από όπου μέσω Γιουγκοσλαβίας και Αμύνταιου φτάνει στην ιταλοκρατούμενη ζώνη της Ελλάδας με αποτέλεσμα, μέχρι και την ιταλική συνθηκολόγηση, τα ιταλικά στρατιωτικά τρέινα να μπορούν να φτάνουν στην Θεσσαλονίκη μόνο κάθε Δευτέρα και

Πέμπτη.

α) Το Ιταλικό Σιδηροδρομικό Μηχανικό-Genio Ferroviario Italiano

Με την έναρξη του ελληνο-ιταλικού πολέμου, οι Ιταλοί θα κινητοποιήσουν ένα Σιδηροδρομικό Τάγμα Μηχανικού το οποίο για τις ανάγκες μεταφοράς των απαραίτητων εφοδίων θα κατασκευάσει σταδιακά 42 χμ σιδηροδρομικής γραμμής και 2000 μ. πλατφόρμες φόρτωσης. Με την κατάληψη της Ελλάδας η Ιταλία θα αναλάβει αρχικά το έργο της ανασυγκρότησης του δικτύου.

Επικεφαλής της προσπάθειας αυτής θα τεθεί ο 51χρονος μηχανικός των Ιταλικών Σιδηροδρόμων Guido Gorbellini Δντης του Γραφείου Κίνησης της Ιταλικής Πρεσβείας της Αθήνας. Από την θέση αυτή και σε συνεργασία με το Ιταλικό Σιδηροδρομικό Μηχανικό θα αναλάβει την διεύθυνση των εργασιών επισκευής της σιδηροδρομικής γέφυρας της Παπαδιάς και της γέφυρας του Ισθμού της Κορίνθου. Το σημαντικότερο έργο θα είναι η επισκευή, από άνδρες του 9ου Λόχου του II Σιδηροδρομικού Τάγματος, της σιδηροδρομικής και οδικής γέφυρας του Ισθμού που είχε ανατιναχθεί από άνδρες του υποχωρούντος Βρετανικού στρατού. Γερμανοί δύτες θα εκκαθαρίσουν από τα συντρίμια τον Ισθμό, ενώ το Ιταλικό Μηχανικό θα συνδέσει τις δύο όχθες με μία γέφυρα τύπου Roth-Wagner No. 3, μήκους 84 μ. Η επισκευή θα διαρκέσει 25 ημέρες και θα εργαστούν 400 αξιωματικοί και στρατιώτες. Την ίδια περίοδο στον Πειραιά θα επισκευαστεί το σιδηροδρομικό δίκτυο του λιμανιού, ενώ στην γραμμή Κόρινθος-Πάτρα θα αντικατασταθεί μία κατεστραμμένη γέφυρα ανοίγματος 30μ. τύπου Kohl No 2. Έως και τις αρχές του 1942 θα επισκευαστεί και η γέφυρα της Παπαδιάς με την εργασία 100 τεχνικών και σε διάστημα 19 ημερών. Το μήκος της (τύπου Roth-Wagner) γέφυρας θα είναι 36μ. μέτρα με δύο πυλώνες στήριξης ύψους 60μ.

Την περίοδο Ιανουάριος-Απρίλιος 1942, για να εξασφαλίσουν την απρόσκοπτη φόρτωση και μεταφορά λιγνίτη από διάφορα (κατεχόμενα πλέον) ορυχεία, οι Ιταλοί θα κατασκευάσουν 3χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής, άλλα 8χλμ θα στρωθούν για την σιδηροδρομική σύνδεση νέων ορυχείων, ενώ παράλληλα θα θέσουν σε κυκλοφορία στο ελληνικό δίκτυο δικό τους τροχιαίο υλικό αποτελούμενο κυρίως από στρατιωτικούς, αλλά και εμπορικούς συρμούς. Μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα οι Ιταλοί θα δημιουργήσουν

Σ. | «Ντουρντουβάκια». Χιλιάδες νεαροί Έλληνες της Μακεδονίας και της Θράκης οδηγήθηκαν από τους Βούλγαρους σε καταναγκαστική εργασία, σε σιδηροδρομικά, κυρίως, εργοτάξια. 1941 (συλλογή Δ. Παπαδόπουλος)





Σ. | Αφιξη Γερμανών στον Σταθμό Λαρίσης και «χαρούμενη» πόζα με παιδιά (συλλογή Σ. Νικολόπουλος)

ένα μεγάλο εργοτάξιο καταναγκαστικής εργασίας κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής, από τον Σ.Σ. Μαλακάσας (Σφενδάλη) μέχρι τον Σ.Σ. Θηβών για την συντήρηση / βελτίωση της επιδομής. Στο εργοτάξιο αυτό μετείχαν με καταναγκαστική εργασία κάτοικοι από τα γύρω χωριά, οι οποίοι έσπαζαν τους βράχους από τα νταμάρια του Υπάτου και της Μαλακάσας ενισχύοντας με σκύρα την σιδηροδρομική γραμμή, ώστε να αντέχει στα βαριά τρένα που μετέφεραν πολεμικό υλικό, άρματα, στρατό υπό την επίβλεψη ενός Λόχου Ιταλών στρατιωτών με έδρα τον Σ.Σ. Αυλώνας.

β) Η Σιδηροδρομική Εθνοφυλακή- Milizia Nazionale Ferroviaria-MNF

Αμέσως μετά την κατοχή της Γιουγκοσλαβίας και της Ελλάδας θα δημιουργηθούν Ειδικά Αποσπάσματα της Σιδ/κής Εθνοφυλακής -Distaccamenti Speciali Milizia Ferrovia (DSMF) αποτελούμενα από Αυτόνομες Μοίρες Coorti Autn. Στην Ελλάδα, τέτοιες μοίρες θα εγκατασταθούν στους σιδηροδρομικούς σταθμούς Θεσσαλονίκης, Λάρισας, Αθήνας και Πάτρας με αποστολή την συνοδεία των στρατιωτικών συρμών και την τήρηση της τάξης στους συρμούς των αδειούχων οπλιτών. Προς τα τέλη του 1942 οι DSMF θα ενισχυθούν από Μοίρες Μελανοχιτώνων Camicie Nere(CCNN), οι οποίες θα επανδρώσουν αρκετά σιδηροδρομικά φυλάκια. Οι άνδρες των DSMF θα οπλιστούν με αραβίδες M/C Mod. 1891, 6,5mm και περίστροφα G/B mlo 1889, 10.4 mm. Αρχικά, το καπέλο της στολής τους θα μοιάζει με αυτό των αλπιμιστών αλλά αργότερα θα αντικατασταθεί από πλήγιο διατηρώντας ως σήμα κατατεθέν τις μαύρες δερμάτινες γκέτες και τις φυσιογιθικές μαζί με τα χαρακτηριστικά επιρράμματα στα πέτα της χλαίνης με την φτερωτή ρόδα (ruota alata) που ήταν ασημένια για τους εθνοφυλάκες και τους υπα/κους και χρυσή για τους αξ/κους. Τον Σεπτέμβριο 1943 οι DSMF θα διαλυθούν και η συντριπτική πλειοψηφία των Μελανοχιτώνων θα προσχωρήσει στους Γερμανούς και για ένα διάστημα θα συνεχίσει να ασκεί τα καθήκοντά της από τις θέσεις που κατείχε. Από τις αρχές του 1944 στους μελανοχιτώνες θα προσκολλούνται με την σειρά τους τμήματα ξένων Εθελοντών και Γερμανών βοηθητικών με αποτέλεσμα οι πρώτοι να χάσουν τις αρμοδιότητές τους υποβιβάζομενοι σταδιακά σε άτυπους απλούς τυφεκιοφόρους.

2. Η βουλγαρική ζώνη κατοχής

Στις 18 Απριλίου 1941 τα βουλγαρικά στρατεύματα εισέρχονται στο ελληνικό έδαφος βάσει συμφωνιών και την ίδια μέρα οι Γερμανοί τους παραχωρούν τη διοίκηση ελληνικών περιοχών, ως ανταμοιβή της «...αποτελεσματικής βοήθειας...», που τους προσέφεραν οι Βούλγαροι κατά την γερμανική εισβολή στη χώρα μας¹. Ανάμεσα στις άλλες διευκολύνσεις οι Βούλγαροι θα συνδέσουν το σιδηροδρομικό τους δίκτυο τους με τη γραμμή Βελιγράδι-Νίς-Θεσσαλονίκη και θα παραχωρήσουν στο Γερμανικό Επιτελείο τους σιδηροδρόμους τους με όλες τις υποδομές τους. Κατά το διάστημα 21 Φεβρουαρίου - 2 Μαρτίου 1941 (οπότε θα αρχίσει η επίσημη διέλευση των Γερμανών) και από εκεί έως και την επίθεση κατά της Γιουγκοσλαβίας και της Ελλάδας, το δίκτυο των ΒΔЖ θα διοικείται ουσιαστικά από ένα πολυπληθές γερμανικό σιδηροδρομικό επιτελείο με πολύ μικρό περιθώριο παρεμβάσεων των βουλγάρων συναδέλφων τους. Οι Γερμανοί, για να αποφύγουν τις χρονοβόρες μεταφορτώσεις και μετεπιβιβάσεις υλικών και ανθρώπινου δυναμικού που έφτανε από άλλους προορισμούς στην Βουλγαρία, θα καθιερώσουν τον όρο «Βαλκανική Χωρητικότητα», σύμφωνα με την οποία το βάρος κάθε συρμού ήταν τα 2/3 του τυπικού ευρωπαϊκού βάρους. Με τον τρόπο αυτό, η αδύναμη σιδηροδρομική επιδομή της Ελλάδας και της Γιουγκοσλαβίας δεν καταπονούνταν και οι χρόνοι μεταφοράς τηρούνταν ακριβώς χωρίς μεταφορτώσεις χάρις στην συνεργασία των ΒΔЖ και του προσωπικού τους².

Στις 3 Μαΐου 1941 με απόφαση του βουλγάρικου Υπουργικού Συμβουλίου οι κατεχόμενες πλέον Ανατολική Μακεδονία και Θράκη διαιρούνται σε 11 επαρχίες που, με έδρα την Ξάνθη, έλαβαν την ονομασία Μπελομόριε-Βελομοριε (=Αιγαίο) και ενσωματώθηκαν στην 4η περιφέρεια του βουλγάρικου κράτους Ζαγκόρα-Πλοβντιφ-Μπελομόριε. Δέκα ημέρες μετά, το Υπουργικό Συμβούλιο θα προχωρήσει στην έγκριση ενός διατάγματος για την κατασκευή

- σιδηροδρομικής γραμμής που θα συνδέει την Κομοτηνή με το Momchilgrad
- ανακατασκευή της γραμμής ντεκωβιλ και σύνδεση της Kulata με το Σιδηρόκαστρο.

- επανακατασκευή του της σιδηροδρομικής γραμμής Πολύκαστρο-Καλλίνδεια.

Τα δύο πρώτα έργα επρόκειτο να ξεκινήσουν λίγες μέρες μετά την 1η Ιουνίου. Να σημειωθεί ότι η σχεδίαση της αντικατάστασης της γραμμής Decauville κατά μήκος της κοιλάδας του ποταμού Στρυμόνα στο τμήμα Simitli-Krupnik, και από εκεί στο Σιδηρόκαστρο μαζί με την επέκταση της γραμμής στενού εύρους κατά μήκος του ποταμού Μέστα, δείχνει την επιθετική πολιτική της βουλγαρικής κυβέρνησης στα πλαίσια των μεγαλεπήβολων σχεδίων και έργων. Το βασικό κίνητρο για την κατασκευή αυτών των έργων υπαγορεύθηκε κυρίως από την επιθυμία για γρήγορη και μόνιμη σύνδεση με τη Θεσσαλονίκη και κατ'επέκταση με το Αιγαίο για οικονομικούς και στρατηγικούς λόγους (στο παρελθόν, η Αυστροουγγαρία, η Οθωμανική Αυτοκρατορία, η Ελλάδα και η Γιουγκοσλαβία ήταν οι βασικοί αντίπαλοι της βουλγαρικής σιδηροδρομικής εξόδου στο Αιγαίο)³. Η γραμμή αυτή άλλωστε θα εξυπηρετούσε και τους Γερμανούς και συγκεκριμένα το Σύνταγμα Μεταφορών Transport Begleit Regiment Wien, που με έδρα την Βιέννη κατέληγε, μέσω Βουλγαρίας, στην Δράμα. Τελικά, στο βουλγαρικό Κοινοβούλιο ο Υπουργός Δημοσίων Έργων, μηχανικός Δήμητρar Βασιλέβ θα ανακοινώσει για τις 12 Ιουνίου του 1941 την έναρξη των έργων Κομοτηνή- Momchilgrad. Στο τμήμα Kulata -Σιδηρόκαστρο η ύπαρξη εκτεταμένων ναρκοπεδίων και η δυσκολία της άρσης τους θα προκαλέσει την καθυστέρηση των έργων που τελικά ξεκίνησαν στις 24 Αυγούστου (ήταν η πρώτη σιδ/κή γραμμή που ολοκληρώθηκε) με 5.000 εργαζόμενους, ενώ αμέσως μετά οι προσπάθειες θα επικεντρωθούν στην βασική γραμμή Krupnik-Σιδηρόκαστρο. Η γραμμή τέθηκε σε λειτουργία στις 29 Νοεμβρίου, αλλά εγκαινιάστηκε επίσημα από τον Υπουργό Δημοσίων Έργων Δ. Βασιλέβ στις 8 Δεκεμβρίου 1941. Το μήκος της γραμμής ντεκωβιλ ήταν 14,8χλμ, αλλά μαζί με τις παρακαμπτήριες κ.α. των σταθμών έφτανε τα 18,2χλμ. Με την έναρξη λειτουργίας της και για να φανεί ο στενός δεσμός της «...επανακάμψασας κόρης...» προς την «..μητέρα...» καθιερώνεται καθημερινή συγκοινωνία με τρένο (έστω και με πολλές μετεπιβιβάσεις) για την την Σόφια, και έτσι η πολιτικής, οικονομικής και στρατηγικής σημασίας, σιδηροδρομική σύνδεση της βουλγαρικής πρωτεύουσας με την Θεσσαλονίκη θα επιτευχθεί μετά από 60 χρόνια μεταφέροντας καθημερινά Βούλγαρους έποικους με την οικοσκευή τους ή όχι, από και προς τα κατεχόμενα νέα εδάφη.

Αντίθετα, η γραμμή Κομοτηνή - Momchilgrad. δεν θα ολοκληρωθεί ποτέ, καθώς κονδύλια, υλικά και προσωπικό θα εκτραπούν σε άλλες προτεραιότητες. Τελικά, από την προβλεπόμενη χάραξη 40χλμ, θα στρωθούν μόνο 16,6 χλμ.

Το βουλγαρικό Υπουργικό Συμβούλιο θα ψηφίσει (25 Απριλίου 1942) διάταγμα για τη κατασκευή, όσο το δυνατόν συντομότερα, ενωτικής γραμμής, που θα συνδέει την Αλεξανδρούπολη με τα Σκόπια. Την ίδια περίοδο, θα ξεκινήσουν διαπραγματεύσεις με τους Γερμανούς για την ανακατασκευή του τμήματος της γραμμής Πολύκαστρο-Καλλίνδεια, ώστε να συνδεθεί η γραμμή Σαντάνσκι-Πετρίτσι με Μουριές-Καλλίνδεια-Πολύκαστρο και από εκεί με την Θεσσαλονίκη. Τα προβλήματα εδώ θα είναι πολλά, αφού κατ' αρχάς δεν υπάρχουν ούτε αρκετά κεφάλαια ούτε και υλικά, κάτι που θα αναγκάσει τους Βούλγαρους να απευθυνθούν στο Βερολίνο για την προμήθεια τουλάχιστον των σιδηροτροχιών. Οι Γερμανοί όμως θα αφήσουν τους Βουλγάρους να προχωρήσουν στο έργο αυτό μόνοι τους (παρά το ότι η κατασκευή του διευκόλυνε και τους ίδιους) μη αντιδρώντας στην υλοποίησή του, αφού άλλωστε η γραμμή αυτή βρισκόταν σε ελληνική περιοχή, που οι Βούλγαροι δεν την είχαν προσαρτήσει ακόμα. Η αποκατάσταση του τμήματος μήκους 26,5χλμ. ξεκίνησε στις 15 Ιουλίου και ολοκληρώθηκε στις 15 Νοεμβρίου 1943, ενώ για την αποπεράτωση του έργου εργάστηκαν πάνω από 1.200 σκαπανείς στρατιώτες, η στρώση των γραμμών έγινε από 120 σιδηροδρομικούς, ενώ οι σιδηροτροχιές προέρχονταν από το ξηλωμα δευτερευόντων γραμμών της Βουλγαρίας.

Την περίοδο εκείνη οι βουλγαρικές και οι γερμανικές αρχές θα συμφωνήσουν στον προορισμό των σιδηροδρομικών μεθοριακών σταθμών καθώς και στις αρχές που θα διέπουν τις εμπορευματικές μεταφορές ορίζοντας τον Σ.Σ. Ροδόπολη (=Ροζ) στην Βουλγαρική) ως κεντρικό σταθμό μεταφορτώσεων στη γραμμή Αλεξανδρούπολη-Θεσσαλονίκη. Ένα σοβαρό πρόβλημα θα εμφανιστεί στη Δυτική Θράκη ως προς την εκμετάλλευση της γραμμής Αλεξανδρούπολη-Πύθιο, η οποία τελικά θα εκχωρηθεί από



Σ. | Έλληνες και Γερμανοί σιδηροδρομικοί φωτογραφίζονται μπροστά σε ατμάμαξα της σειράς Κγ, στο Μ.Α.Ι. (συλλογή Δ. Παπαδόπουλος)

τους Γερμανούς στους Τούρκους προκαλώντας ένταση μεταξύ Βουλγάρων και Γερμανών, η οποία θα αποσοβηθεί με την προσωπική παρέμβαση του Τσάρου Βόριδα του ΙΙου. Οι βουλγαρικές αρχές θα αντικαταστήσουν τους Έλληνες σιδηροδρομικούς με Βουλγάρους και θα εγκαταστήσουν πυκνά φυλάκια στους σταθμούς και τις γέφυρες, ενώ μετά τα γεγονότα του Δοξάτου θα εκκενώσουν τα χωριά κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών μετακινώντας βίαια τους κατοίκους τους σε άλλες περιοχές. Παράλληλα τα φυλάκια της Ελληνικής Βασιλικής Χωροφυλακής που βρίσκονταν στους σταθμούς θα εκκενωθούν και οι υπηρετούντες εκεί ίσα που θα προλάβουν να σώσουν το κεφάλι τους.

Τον Ιούλιο 1942 οι Γερμανοί θα αναθέσουν στους Βουλγάρους τον έλεγχο της γραμμής Αλεξανδρούπολη-Διδυμότειχο παρακάμπτοντας την σκιάδη ελληνική διοίκηση της γραμμής προκαλώντας τη διαμαρτυρία της Κυβέρνησης Τσολακόγλου, Ένα σχεδόν χρόνο μετά (Οκτώβριος 1943) θα παραχωρηθεί από το Γερμανικό στρατό ένα γραφείο στον Σ.Σ. Θεσσαλονίκης για να στεγαστεί ο Βούλγαρος Φρούραρχος αρμόδιος για τις

Εκβουλγαρισμένες ονομασίες των σιδηροδρομικών σταθμών σε Μακεδονία και Θράκη κατά την διάρκεια της Βουλγαρικής Κατοχής (1941-1944) (πηγή: Γ.Χανδρινός, αδημοσ.δεδομένα)	
Ροδόπολη = Ροζ	Πολύανθος = Narlakjoi
Στρυμόνας = Valovischa	Βένα = Demir Beili
Σκοτούσα = Prosenik	Μέστη = Küse -Medjia
Ν. Σκοπός = Skorono	Συκορράχη = Schobankjoi
Χρυσό = Topoljani	Κίρκη = Kirkakjoi
Φωτολείβος = Otolivos	Ποταμός = Badoma
Καλός Αγρός = Osmaniza	Αλεξανδρούπολη = Dede Agasch
Νικηφόρος = Nusretli	Πέπλος = Sanilovo
Πλατανιά = Kozlukjoi	Τυχερό = General Ganev
Παρανέστι = Buk	Λαγυνά = Opalschenzi
Νεοχώρι = Enikjoi	Σουφλί = Suflu
Σταυρούπολη = Belomorzi	Λάβαρα = Lazar Madjarov
Τοζότες = Okschilar	Πύθιο = Pazdelna
Σέλερο = Kasaldjkjoi	Θούριο = Kableschkovo
Πολύσιτος = Jasakjoi	Ν. Ορεστιάδα = Vaskovo

σιδηροδρομικές μετακινήσεις στην σημαντική γραμμή Νίς-Θεσσαλονίκη. Το γραφείο όμως αυτό, θα υπολειπεται συσσωρεύοντας στους διάφορους σταθμούς υλικά και εμπορεύματα και αναγκάζοντας τους Γερμανούς να αναλάβουν οι ίδιοι και αυτόν τον τομέα. Έτσι κι' αλλιώς, μερικούς μήνες αργότερα (Ιανουάριος και Φεβρουάριος 1944), οι βουλγαρικοί σιδηρόδρομοι θα δοκιμαστούν από συνεχείς βομβαρδισμούς των εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού τους, καθώς συμμαχικά βομβαρδιστικά αεροσκάφη (κυρίως αμερικανικά B-17) θα αρχίσουν να σφυροκοπούν συστηματικά το δίκτυο και οι Βούλγαροι στην προσπάθειά τους να διασώσουν τουλάχιστον το τροχαίο υλικό τους, θα το διασπείρουν σε απομακρυσμένα δίκτυα και στην Ελλάδα.

Συνολικά, η βουλγαρική πολιτική κατασκευής σιδηροδρόμων στα κατεχόμενα εδάφη της Μακεδονίας και Θράκης ήταν φιλόδοξη, συνεκτική και ολοκληρωμένη στο μέγιστο. Αρκεί να σημειωθεί ότι το συνολικό ποσό που επενδύθηκε από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Οδοποιίας στην κατασκευή των σιδηροδρόμων, ήταν 2.297.801.288 λέβα, δηλαδή τα 2/3 των περίπου 3.500.000.000 λέβα που δαπανήθηκαν συνολικά από το Υπουργείο. Μαζί με τη γραμμή Πολύκαστρο-Καλλίνδωια που χρηματοδοτήθηκε από τον προϋπολογισμό του Βουλγαρικού Υπουργείου Σιδηροδρόμων, Ταχυδρομείων και Τηλεγραφίας, το συνολικό ποσό έφθασε τα 2.362.801.288 λέβα. Από αυτά, με την εξαίρεση κατασκευών στην Δυτική Θράκη και το Κοσσυφοπέδιο, τα οποία κόστισαν συνολικά 203.840.899 λέβα, στην κατεχόμενη Μακεδονία (Ελληνική και Γιουγκοσλαβική) δαπανήθηκε πάνω από το 91% του συνόλου των επενδύσεων. Το ποσό αυτό είναι περίπου 5,6% του καθαρού ποσού των 38.600.000.000 λέβα που επενδύθηκαν από τη Βουλγαρία σε κατεχόμενα εδάφη κατά την περίοδο 1941-1944. Όπως και να έχει όμως, κατά τη διάρκεια της βουλγαρικής Κατοχής το ελληνικό σιδηροδρομικό υλικό στα κατεχόμενα εδάφη, είτε τροχαίο είτε υποδομή, ή θα μεταφερθεί στη Βουλγαρία ή ασυντήρητο θα αφηθεί να καταστραφεί.⁴

Θα πρέπει, τέλος, να υπενθυμίσουμε ότι στα σιδηροδρομικά έργα των Βουλγάρων (εντός Βουλγαρίας και σε κατεχόμενες περιοχές) θα εργαστούν σκληρά και πολλοί επιστρατευμένοι Έλληνες από την Καβάλα, τις Σέρρες κλπ, μαζί με Εβραίους από τη Βουλγαρία. Ήδη από το 1942 οι Βούλγαροι θα αρχίσουν να εφαρμόζουν στις περιοχές που είχαν προσαρτήσει την υποχρεωτική πολιτική επιστράτευση. Όσοι έχουν ηλικία από 26-45 χρόνων εντάσσονται υποχρεωτικά στα διαβόητα Τάγματα Εργασίας και στέλνονται για καταναγκαστικά έργα κυρίως στις σιδηροδρομικές γραμμές, όπως η γραμμή Σιμίτλι-Σιδηροκάστρου, στα οχυρά της Ελληνοβουλγαρικής μεθορίου κλπ, ως «ντουρντουβάκια» (η λέξη προέρχεται από το τρουντοβό βόνικ - τρѝдов воѝник –στρατιώτης σκαπανέας). Στα έργα αυτά, κατά παράβαση του άρθρου 52 της συμβάσεως της Χάγης για το Δίκαιο του κατά ξηράν πολέμου, οι Έλληνες της περιοχής θα υποστούν τον εξευτελισμό της προσωπικής εργασίας σε άθλιες συνθήκες. Στις 5 Μαΐου 1942 από τον Σ.Σ. Σερρών θα γίνει η πρώτη αναχώρηση επιστρατευμένων Σερραιών για τη Βουλγαρία, ενώ μέχρι τα μέσα του 1942 θα έχουν μεταφερθεί μέσω Σιδηροκάστρου για τα εκεί τάγματα εργασίας περίπου 35000 Έλληνες.

3. Η γερμανική ζώνη κατοχής

α) Η Γερμανική Διοίκηση Μεταφορών-Chef des Transportwesens

„Räder müssen rollen für den Sieg!“ οι τροχοί πρέπει να κυλίσουν για την Νίκη

Την άνοιξη του 1941 η Γερμανική Διοίκηση Μεταφορών κατόρθωσε να έχει σε συνεχή λειτουργία 420 συρμούς σε επτά κύριες σιδηροδρομικές αρτηρίες, με στόχο την μεταφορά των στρατευμάτων ενάντια στην ΕΣΣΔ. Όμως, στα τέλη του Μάρτη θα σκάσει σαν βόμβα η εντολή για ριζική αναδιοργάνωση των δρομολογίων με στόχο προτεραιότητας πλέον την επίθεση ενάντια στην Γιουγκοσλαβία και την Ελλάδα. Αυτό απαιτούσε αναθεώρηση των σχεδίων και την χάραξη νέων δρομολογίων τα οποία αναγκαστικά θα περιλαμβάνουν την Ουγγαρία την Ρουμανία και την Βουλγαρία, όπου θα δημιουργηθούν επιτροπές συνεργασίας μεταξύ των κρατών αυτών στα πλαίσια λειτουργίας των προϋπαρχόντων



Σ. | Στολή γερμανού σιδηροδρομικού υπαλλήλου που ανήκε οργανικά στην Σιδηροδρομική Διεύθυνση Νυρεμβέργης (RBD Nürnberg), αλλά υπηρετούσε αποσπασμένος στον Σ.Σ. Λιανοκλαδίου. Σαν βετεράνος του 1ου ΠΠ, με τον Αυστροουγγρικό στρατό, είχε τιμηθεί με διάφορες διακρίσεις από ευδόκιμες υπηρεσίες σε Ουγγαρία και Σερβία. Είχε τραυματιστεί μία τουλάχιστον φορά, λαμβάνοντας το μεταλλικό διακριτικό τραύματος-Verwundetenaabzeichen σε μαύρο (που όμως έχει πλέον ξεθωριάσει) και ήταν μέλος του NSDAP από τα τέλη του 1933. Τα επράγματα στον γιακά και οι επιμωίδες-Schulterklappen με το ένα γερμανικού τύπου μικρό αστεράκι τον τοποθετούν στην μισθολογική κλάση 11-7α (οι βαθμοί στους DR ήταν κατηγοριοποιημένοι σε μισθολογικές κλάσεις) (συλλογή Δ. Παπαδόπουλος)

Διοικήσεων της Βέρμαχτ για την Νοτιοανατολή με έδρα την Βιέννη και την Γερμανική Διοίκηση Μεταφορών στην Ρουμανία. Έτσι, θα δημιουργηθούν ανάλογα Γραφεία Διοίκησης Μεταφορών στο Πρέσμπουργκ, στην Βουδαπέστη, το Βουκουρέστι και στην Σόφια.

Αντίστοιχα, η 1η Διεύθυνση Στρατιωτικών Σιδηροδρόμων Feldeisenbahndirektionen (FBD 1) μετά την συγκρότησή της στην Πολωνία θα βρεθεί στα Βαλκάνια και κατά την διάρκεια της επιχείρησης Μαρίτα, για την υποστήριξη των γερμανικών στρατευμάτων και την εξασφάλιση της τόσο ζωτικής σημασίας σιδηροδρομικής γραμμής, θα ζητήσει από το Γερμανικό Υπουργείο Μεταφορών την διάθεση περιορισμένου αριθμού ατμαμαξών στα δίκτυα των παραπάνω χωρών, με στόχο την δημιουργία σημείων εκκένωσης και μεταφόρτωσης των συρμών στην Nagkikanitsa της Ουγγαρίας, στο Temeswar της Ρουμανίας και κάπου N-NA της Σόφιας. Στην Γιουγκοσλαβία θα φανεί το δύσκολο πλέον Βαλκανικό σιδηροδρομικό περιβάλλον με την ασθενή σιδηροδρομική υποδομή και το δύσκολο ανάγλυφο του εδάφους (μονή γραμμή, έντονες κλίσεις και συνεχείς καμπύλες) όπου η παραδοχή ότι ένας στρατιωτικός συρμός έπρεπε να διανύει



Σ. | Γερμανός σιδηροδρομικός στον Σ.Σ.Θεσσαλονίκης, που στη διάρκεια της Κατοχής ήταν το κέντρο διοίκησης στην Ελλάδα των γερμανικών Στρατιωτικών Σιδηροδρόμων (συλλογή Β. Μήτου-copyright: Εκδόσεις «Ποταμός»).

σε μία ημέρα απόσταση 500χλμ. ήταν ανυπόστατη, πράγμα που θα αναγκάσει την Διοίκηση Μεταφορών να δημιουργήσει σημεία σχηματισμού συρμών «Βαλκανικής Χωρητικότητας». Κατά την διάρκεια της γερμανικής επίθεσης στην Ελλάδα, θα ληφθούν δραστικά μέτρα, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη ροή των εφοδίων καθώς η σιδηροδρομική γραμμή Βελιγράδι-Νίς-Θεσσαλονίκη ήταν η μοναδική που μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την κίνηση πλήρως φορτωμένων συρμών. Οι Γερμανοί θα κατατάξουν τους συρμούς, σε 5 κατηγορίες: «εφοδιασμού», «επαναφόρτωσης», «νοσοκομειακούς», «στρατιωτικού ταχυδρομείου», και «συρμούς σιδηροδρομικών επισκευών».

Μετά την κατάληψη της Ελλάδας, ήδη από τον Απρίλιο, για την διευκόλυνση της ροής εφοδίων του γερμανικού στρατού από την Βουλγαρία θα εγκατασταθεί Γερμανός Ρυθμιστής Σιδ/μων στην Δράμα- Bahnhofsoffizier Drama, ενώ στις 1 Σεπτεμβρίου 1941 η Γερμανική Στρατιωτική Διοίκηση θα εγκαταστήσει στον Σ.Σ. Θεσσαλονίκης Feldeisenbahn-Betriebsamt 10/Saloniki το κέντρο Διοίκησης του σιδηροδρομικού. Δικτύου General des Transportwesens für den Südosten με τρεις κλάδους και υπόλογους τις Δκσεις των Σιδηροδρομικών Σταθμών Bahnhofskommandanturen . Οι αρμοδιότητες των 3 αυτών κλάδων καθορίστηκαν ως εξής:

-Κλάδος Ia .Μεταφορά στρατευμάτων, βοηθητικών και αιχμαλώτων πολέμου.

-Κλάδος Ib . Μεταφορά εφοδίων και αδειούχων.

-Κλάδος IVb. Μεταφορά τραυματιών και αρρώστων.

Από τις 1 Μαρτίου 1942 και μέχρι την γερμανική αποχώρηση θα εγκατασταθεί στο Λιανοκλάδι η Σιδηροδρομική Δκση Bhf.Kdtr. II/392 που παράλληλα με την Δνση Εφοδιασμού του Στρατού Heeres-Betreuungs-Verb. Stelle Lianokladi θα διαχειριστούν το τεράστιο θέμα των σιδηροδρομικών μεταφορών από και προς την Ελλάδα όπου το 95% της μεταφορικής ικανότητας των σιδηροδρόμων θα χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες της Βέρμαχτ ενώ το υπόλοιπο 5% θα καλύψει τις ανάγκες του πολιτικού τομέα με

την μεταφορά τροφίμων και άλλων αγαθών. Τον Οκτώβριο 1942, η χειρότερη της κατάστασης στην Ελλάδα και η πλήρης κατάρρευση του συστήματος επισιτισμού θα κάνουν φανερό την ανάγκη εισαγωγής τροφίμων και κατασκευαστικών υλικών κατευθειάν από την Γερμανία για τις ανάγκες της Βέρμαχτ στην Ελλάδα και ο ειδικός απεσταλμένος του Χίτλερ Hermann Neubacher θα προσπαθήσει να βελτιώσει την κατάσταση επιχειρώντας να αυξήσει την κίνηση των συρμών στο δίκτυο Αθήνα-Θεσσαλονίκη σε 11 ανά ημέρα, κάτι που όμως δεν θα γίνει εφικτό λόγω, κυρίως, της έλλειψης κινητήριων μονάδων, με αποτέλεσμα να ζητήσει από τους «Deutsches Reichsbahn» δανεικές ατμάμαξες. Στην Ελλάδα θα φτάσουν όντως περίπου 40 γερμανικές ατμάμαξες, η κατάσταση τους θα είναι τέτοια, ώστε άμεσα χρησιμοποιήσιμες θα είναι περίπου 12 από αυτές. Έτσι, οι πολύ αισιόδοξοι υπολογισμοί ότι οι ατμάμαξες αυτές θα βελτιώσουν την κατάσταση σε όφελος τόσο των πολιτών όσο και του ίδιου του γερμανικού στρατού θα καταρρεύσουν σύντομα. Η μονοπώληση της κυκλοφορίας των συρμών από την Βέρμαχτ θα εξαφανίσει κάθε ελπίδα για πολιτικές μεταφορές (κυρίως την μεταφορά τροφίμων για λογαριασμό του πληθυσμού) καθώς στρατιωτικό υλικό και δεκάδες χιλιάδες τόνοι πρώτων υλών , όπως π.χ. δέρματα, τρόφιμα, φρούτα, ορυκτά, κλπ έπρεπε να μεταφερθούν από την Ελλάδα για να ενισχύσουν την γερμανική πολεμική βιομηχανία.

Συνολικά αναφέρεται πως την περίοδο 1942-1943 και έως την γερμανική αποχώρηση θα κυκλοφορήσουν στο Ελληνικό σιδ. δίκτυο:⁵

-18 ατμάμαξες Henschel της σειράς BR 5810-21

-3 εφοδιοφόροι ατμάμαξες της σειράς BR 91.3-18

-13 ατμάμαξες της σειράς BR 5710-35 και ορισμένες νητζελάμαξες των σειρών V 16 και V36.

Τα προβλήματα στα Βαλκάνια και την Ελλάδα θα γίνουν όμως ιδιαίτερα ορατά στα μέσα του 1943 στην προσπάθεια των Γερμανών να μετακινήσουν στρατεύματα μέσω

Ο Σ.Σ. Αγ. Ιωάννη Ρέντη κατά την πορεία της μεταφοράς

της Γιουγκοσλαβίας στην Ελλάδα ενόψει πιθανής συμμαχικής απόβασης. Η έλλειψη μιας οργανωμένης σιδηροδρομικής υποδομής και η μονή γραμμή από το Ζάγκρεπ προς την Αθήνα και την Πελοπόννησο θα επιβραδύνει σημαντικά την υλοποίηση του στόχου αυτού. Αναφέρεται ότι στα μέσα του Μάρτη του 1943 ο μέσος αριθμός συρμών σε κίνηση από το Ζάγκρεπ προς την Θεσσαλονίκη ήταν 12 ανά ημέρα, ενώ από Θεσσαλονίκη προς Αθήνα μειωνόταν στους 7. Τον Απρίλιο οι Γερμανοί θα προσπαθήσουν να βελτιώσουν τον Σ.Σ. Αγ. Ιωάννη Ρέντη κατασκευάζοντας επιπλέον διακλαδώσεις, ράμπες φόρτωσης - εκφόρτωσης καθώς και παρακαμπτήριες γραμμές στους περισσότερους σταθμούς καταφέροντας, έως τα μέσα του Μαΐου, να αυξήσουν τους συρμούς σε 9½ ανά ημέρα. Υπεύθυνα για την κίνηση των συρμών ήταν τα κατά τόπους Φρουραρχεία, που βρίσκονταν σε κάθε σιδηροδρομικό σταθμό μεγάλης πόλης, και κατέρτιζαν τα ειδικά δρομολόγια και τις συνθέσεις των αναγκαιών για την μεταφορά εφοδίων ή στρατιωτικού προσωπικού συρμών. Οι συρμοί όλων των παραπάνω κατηγοριών σχηματιζόνταν σε παρακαμπτήριες γραμμές και σε χώρους μη προσβάσιμους από το ελληνικό προσωπικό, εκτός από τους απόλυτα αναγκαίους (μηχανοδηγούς, θερμαστές, τροχοπεδητές κλπ). Ανάλογα με τον όγκο του μεταφερόμενου στρατεύματος η φόρτωση διαρκούσε από 2 έως 12 ώρες ενώ η εκφόρτωση το μισό χρόνο της φόρτωσης. Η ταχύτητα του συρμού ποίκιλε ανάλογα με το είδος και την κατάσταση της γραμμής, κυμαινόμενη από 35-50χλμ./ώρα.

Μία από τις αιτίες για τις χαμηλές ταχύτητες ήταν η κακή ποιότητα του κάρβουνου που χρησιμοποιούνταν από τις ατμάμαξες και οι Γερμανοί θα βρεθούν, ήδη από το 1941, αντιμέτωποι με το μεγάλο πρόβλημα της προμήθειας κάρβουνου για την κίνηση των σιδηροδρόμων, ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα αν σκεφτεί κανείς ότι την περίοδο εκείνη οι δυνάμεις του Ρόμμελ στην Αφρική απαιτούσαν, για την συνέχιση της επίθεσης στην Αίγυπτο, εφόδια σε συνεχή βάση. Επειδή το μεγαλύτερο μέρος αυτών μεταφερόταν σιδηροδρομικώς μέσω της Ελλάδας έως το λιμάνι του Πειραιά , την περίοδο Αυγουστος-Οκτώβριος 1941 οι Ιταλοί με δικά τους έξοδα θα αναλάβουν να μεταφέρουν το γερμανικό κάρβουνο στον Πειραιά. Το κάρβουνο αυτό έφτανε από τα γερμανικά ανθρακωρυχεία σιδηροδρομικώς στην Τριεστή ή την Βενετία, μεταφορτωνόταν σε φορτηγά πλοία και από εκεί κατέληγε στον Πειραιά, πάντα υπό τον φόβο συμμαχικής επίθεσης. Συνολικά έως το τέλος του 1941 μόνο 63000τ κάρβουνου θα φτάσουν στην Ελλάδα, (ουσιαστικά μία τρύπα στο νερό) ενώ θα χρειαστεί να φτάσει ο Μάρτιος του 1942 για να αποφασιστεί από τις κατοχικές δυνάμεις στην Ρώμη ένα σχέδιο αντιμετώπισης του προβλήματος όπου θα συμφωνηθεί εκτός από τη γερμανική μηνιαία παράδοση 15.000τ άνθρακα και 2000τ τόνων κωκ (οπτόάνθρακα) που είχε ήδη συμφωνηθεί από τον Αύγουστο 1941, να οργανωθεί και επιπλέον μηνιαία προμήθεια 10.000τ άνθρακα από την Κροατία καθώς και μία ειδική έκτακτη παράδοση 100.000τ από τη Βουλγαρία. Τελικά, αυτό που θα φτάσει στο λιμάνι του Πειραιά τα επόμενα δύο χρόνια θα είναι περίπου 4500τ άνθρακα, σε τμηματικές παραδόσεις ανά τρίμηνο, και μερικές ακόμα έκτακτες ποσότητες που ήταν αμελητέες και δεν θα λύσουν το πρόβλημα.

Αυτό θα αναγκάσει τους Γερμανούς να ενεργοποιήσουν πάλι τα ορυχεία λιγνίτη στην περιοχή της Φλώρινας με σκοπό την τροφοδοσία των σιδηροδρόμων. Στην περιοχή της Βεύης που ήταν και τα πλουσιότερα κοιτάσματα η γερμανική εκμετάλλευση θα συνεχιστεί με μικρές διακοπές έως και το 1944. Οι Ιταλοί υπό την επιστασία της Δνσης Ορυχείων Uf-ficio Miniere, θα προσπαθήσουν να ενεργοποιήσουν παλαιά και νέα λιγνιτωρυχεία τόσο για τον σιδηρόδρομο, όσο και για την ηλεκτροπαραγωγή με χαμηλότερης ποιότητας λιθάνθρακα που προμηθευόντουσαν από ανοιχτά ή υπόγεια ορυχεία στην Πελοπόννησο, στην Αττική, στις Σέρρες και τον Όλυμπο. Σε μία αναφορά μάλιστα θα καμαρώνουν ότι κατά την περίοδο Ιανουαρίου-Απριλίου 1942 η μέση παραγωγή λιγνίτη για χρήση των σιδηροδρόμων θα αυξηθεί από 30τ σε 200τ τον μήνα, ενώ παράλληλα θα διατεθούν 8237 έκτακτες ημερήσιες μερίδες συσσιτίου στους Έλληνες εργάτες.

Από τον Νοέμβριο του 1942 θα αρχίσουν τα σαμποτάζ του ΕΛΑΣ με πρώτους στόχους τις εγκαταστάσεις εξόρυξης του λιθάνθρακα οι οποίες θα αχρηστευτούν και θα εγκαταλειφθούν. Τα στρατεύματα κατοχής θα αναγκαστούν να αντικαταστήσουν το κάρβουνο με ξυλεία η οποία όμως είναι ακόμα χαμηλότερης θερμιδικής απόδοσης με

Ο Σ.Σ. Αγ. Ιωάννη Ρέντη

αποτελεσμα ακόμα μικρότερες ταχύτητες. Μετά την ιταλική συνθηκολόγηση του 1943, οι Γερμανοί θα προσπαθήσουν να επαναλειτουργήσουν τις εγκαταστάσεις εξόρυξης που ήταν σε καλύτερη κατάσταση στην Καλογρέζα και στην Ν. Εύβοια, χωρίς όμως να ανακτήσουν την αρχική παραγωγή.

Ο Σ.Σ. Αγ. Ιωάννη Ρέντη

β) Το Γερμανικό Σιδηροδρομικό Μηχανικό –Eisenbahnpieniere

Για να υποστηριχθεί όλο αυτό το έργο, ήδη από το 1941 στο σιδηροδρομικό δίκτυο των ΣΕΚ θα ορισθούν σε συνεργασία με τις δυνάμεις κατοχής σημεία βοήθειας για βλάβες, ανατινάξεις ή εκτροχιασμούς που αφορούν το τροχαίο υλικό μαζί με την αντιμετώπιση της αυξανόμενης ανταρτικής δράσης. Οι Γερμανοί θα έχουν τον πρώτο και κύριο λόγο και έτσι η Θεσσαλονίκη θα είναι υπεύθυνη για το τμήμα Κατερίνη-Πλατύ, Θεσσαλονίκη-Αλεξάνδρεια,Θεσσαλονίκη-Σιδηρόκαστρο,Θεσσαλονίκη-Φλώρινα, Θεσσαλονίκη - Γευγελή και Θεσσαλονίκη- Σιδηρόκαστρο. Η Δράμα θα είναι υπεύθυνη για το τμήμα Σιδηρόκαστρο-Ξάνθη, Σιδηρόκαστρο-Αλεξανδρούπολη και Μυρρίνη-ΛιμάνιΑμφίπολης. Η Λάρισα θα είναι υπεύθυνη για το τμήμα Δομοκού-Κατερίνης, Ασωπού-Πλατύ και Λιανοκλάδι-Στυλίδα. Ο Σ.Σ. Αγ. Ιωάννη, Ρέντη θα είναι υπεύθυνος για το τμήμα Πειραιάς-Αφίδνα, Πειραιάς-Ασωπός και Οινόη-Χαλκίδα. Το Λιανοκλάδι θα είναι υπεύθυνο για το τμήμα Γραβιά-Δομοκός και Λιανοκλάδι-Στυλίδα. Η Αμφίκλεια θα είναι υπεύθυνη για το τμήμα Αλιάρτος-Γραβιά και η Οινόη για το τμήμα Αφίδνα-Αλιάρτος και Οινόη-Χαλκίδα. Τέλος η Σκύδρα θα είναι υπεύθυνη για το τμήμα Αλεξάνδρεια-Φλώρινα και η Αλεξανδρούπολη για το τμήμα Ξάνθη-Αλεξανδρούπολη⁶ Οι Γερμανοί αρχικά θα διατηρήσουν την λειτουργία των σημείων βοήθειας κάτω από την Υπηρεσία Επαγρύπνησης Überwachungsstelle που είχε την ευθύνη των σιδηροδρόμων. Αργότερα όμως κεντρικά σημεία ελέγχου και συντονισμού για επισκευές και βοήθεια θα γίνουν η Θεσσαλονίκη η Λάρισα και η Αμφίκλεια, όπου και θα σταθμεύουν και οι περισσότεροι συρμοί βοήθειας-επισκευών.

Στην Ελλάδα, από τον Απρίλιο 1941 θα φτάσει και θα δραστηριοποιηθεί στην γραμμή Πολύκαστρο-Θεσσαλονίκη ο 2ος Λόχος του 4ου Συντ. Σιδ/κου Μηχανικού 2.Κρ.Eisb. Ρι.Rgt.4 και από τον Σεπτέμβριο 1941 θα δραστηριοποιείται το 10ο Σιδ. Τάγμα Επισκευών Feldeisb.Betr.Abt1 10 με έδρα την Θεσσαλονίκη που από τον Απρίλιο 1943 θα μεταφερθεί στην Αθήνα με τομείς την Λαμία τον Δομοκό και την Πελοπόνησο. Το 1942 δρούσε και ο 117ος Λόχος Σιδ/κων Επισκευών Eisenb.Bau-Κρ.117 (δύναμης 260 ανδρών) ο οποίος είχε έδρα την Γουμένισσα και αποστολή την επισκευή των ζημιών από δολιοφθορές, αλλά και την συντήρηση του υπάρχοντος δικτύου, ενώ μαζί με τους παραπάνω λόχους θα δραστηριοποιηθούν σε άλλα τμήματα του δικτύου και οι Eisb. Ρι. Κρ.53 και Eisb. Ρι. Κρ.61.

Αντίστοιχα, στο δίκτυο Θεσσαλονίκη-Γραβιά θα δραστηριοποιηθούν την ίδια περίοδο δύο συνεργεία συντήρησης υπαγόμενα στην Οργάνωση Τόντ (Ο.Τ.): το Βόρειο Συνεργείο Bauzüg Nord με έδρα τον Αλιάκμονα και το Νότιο Συνεργείο Bauzüg Sud. με έδρα το Ελευθεροχώρι Αποστολή τους θα είναι πρώτιστα η επισκευή και ενίσχυση του σιδηροδρομικού δικτύου ώστε να μπορέσει να ανταπεξέλθει στις αυξημένες μεταφορικές ανάγκες των στρατευμάτων κατοχής. Αντίστοιχη αποστολή θα αναλάβει και το 46ο Τάγμα Σκαπανέων Ρι.Btl.46, δύναμης 900 ανδρών που πριν αναχωρήσει για την Ρουμανία θα αναλάβει την κατασκευή προσωρινών γεφυρών στα Τέμπη, τον Αξιό και τον Στρυμόνα και τον καθαρισμό από τα μπάζα της ανατίναξης της σήραγγας τουΠλαταμώνα .

Οι συρμοί επισκευών αποτελούνταν από την ατμάμαξα, βαγόνια συνεργεία και μεταφοράς υλικών επισκευής και συνήθως μια γερανοφόρα πλατφόρμα μαζί με ένα ή δύο κλειστά βαγόνια μεταφοράς προσωπικού (αιχμάλωτοι ή όμηροι) επισκευής της γραμμής. Για τον φόβο πιθανής αντάρτικης δράσης κατά την διάρκεια των επισκευών, υπήρχαν εκτός του ατομικού οπλισμού των φρουρών, ελαφρά πολυβόλα και μερικές φορές όλμοσ.

Από το καλοκαίρι του 1943 θα δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα μονάδες σιδηροδρομικών επισκευών υπαγόμενες στο Γερμανικό Σιδηροδρομικό Μηχανικό. Το καλοκαίρι και το φθινόπωρο του 1943 ανάμεσα στα άλλα έργα βελτίωσης της γραμμής στο δίκτυο Θεσσαλονίκη-Γευγελή, θα κατασκευαστούν και δύο περιστροφικές πλάκες στο



Σ. | Φυλλάδιο του 1942 σχετικά με σήμανση και περιτυπώματα και 2 περιβραχιόνια α) κίτρινο περιβραχιόνιο διοίκησης σιδηροδρομικού σταθμού και β) δίχρωμο περιβραχιόνιο φρεναδόρου για το προσωπικό έλης. Τα περιβραχιόνια έπρεπε να φέρονται μονίμως στον αριστερό βραχίονα και να είναι θεωρημένα απο την υπηρεσία (συλλογή Δ. Παπαδόπουλος)

Σ. | Φυλλάδιο του 1942 σχετικά με σήμανση και περιτυπώματα και 2 περιβραχιόνια α) κίτρινο περιβραχιόνιο διοίκησης σιδηροδρομικού σταθμού και β) δίχρωμο περιβραχιόνιο φρεναδόρου για το προσωπικό έλης. Τα περιβραχιόνια έπρεπε να φέρονται μονίμως στον αριστερό βραχίονα και να είναι θεωρημένα απο την υπηρεσία (συλλογή Δ. Παπαδόπουλος)

Κιλκίς και στον Δενδροπόταμο. Στα έργα αυτά θα χρησιμοποιηθούν 300 Έλληνες όμηροι από το Στρατόπεδο Παύλος Μελάς, και 500 Ρώσοι αιχμάλωτοι και στον τομέα αυτό θα εκδηλωθούν μεγάλης έκτασης δολιοφθορές του ΕΛΑΣ και των συμμάχων καταδρομέων.

Το 1944 συνεπεία της δράσης του ΕΛΑΣ θα σχηματιστούν και άλλες μονάδες που θα ριχτούν στην μάχη της συντήρησης και επισκευής της γραμμής καθώς όσο οι Σοβιετικοί πλησίαζαν τόσο μεγάλωνε η ανάγκη να μένουν οι γραμμές ανοιχτές ώστε να απομακρυνθεί έγκαιρα το βαρύ υλικό από την Ελλάδα. Ήδη από τις 25 Αυγούστου 1943 θα εγκατασταθεί στην Θεσσαλονίκη το επιτελείο του Feldeisb.Kdo.6 με αποστολή την διατήρηση λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής. Αντίστοιχα το τμήμα Λιανοκλάδι-Λαμία-Βόλος θα το αναλάβει το 1944 το Feldeisb.Betr.Abt1. 2, το τμήμα Δομοκός-Θεσσαλονίκη-Φλώρινα-Γευγελή το Feldeisb.Betr.Abt1. 3 και το Feldeisb.Betr.Abt1.11 το τμήμα Θεσσαλονίκη–Φλώρινα-Γευγελή. Το Σιδηροδρομικό Συνεργείο Επισκευών Feldeisb.Masch.Abt1.11 θα έχει την ευθύνη από Αθήνα και νότια ενώ το Feldeisb.Masch. Abt1.13 θα έχει την ευθύνη από Θεσσαλονίκη και βόρεια. Τέλος, το 11ο Σιδηροδρομικό Μηχανουργείο Feldeisb.Werkst.Abt1.11 θα έχει την ευθύνη των βαρέων επισκευών σε Θεσσαλονίκη και Πειραιά. Έως και την γερμανική αποχώρηση, τα συνεργεία αυτά θα τρέχουν να προλάβουν τις συνηθισμένες ανάγκες συντήρησης ενός τταλιπωρημένου και αδύναμου σιδηροδρομικού δικτύου αλλά και τις καταστροφές που προκαλούσε η συνεχής δράση των ανταρτών και, επιλεκτικά, των συμμάχων.

Ο Σ.Σ. Αγ. Ιωάννη Ρέντη

γ) Οι Γερμανικοί Νοσοκομειακοί Συρμοί –Lazarettzüge

Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνταν σύμφωνα με μαρτυρίες 4 συρμοί με αποστολή την μεταφορά τραυματιών που έφταναν με άλλους συρμούς από το ανατολικό μέτωπο για αποθεραπεία και επανεκπαίδευση στο υγιεινό ελληνικό περιβάλλον. Στην ηπειρωτική Ελλάδα αναφέρονται οι συρμοί Έλβας (Elbe) και Βιστούλας (Weichsel) εκ των οποίων ο δεύτερος θα είναι επανδρωμένος με το προσωπικό του 4/511 Κρ.Trsp.Κρ. Στην Πελοπόννησο την περίοδο 30 Αυγούστου 1943 - 10 Οκτωβρίου 1944 λειτουργούν, υπό την Διοίκηση της Stab./Trsp.Abt1.572, οι πρόχειροι νοσοκομειακοί συρμοί 032 και 033

Ο Σ.Σ. Αγ. Ιωάννη Ρέντη

που χρησιμοποιώντας τροποποιημένα βαγόνια των ΣΠΑΠ, μπορούσαν να μεταφέρουν σε ανακλινόμενες κλίνες 6-8 ασθενείς ή τραυματίες.

Ο Σ.Σ. Αγ. Ιωάννη Ρέντη

δ) Μονάδες Ασφαλείας των Σιδηροδρόμων - Bahnschutzpolizei ή Bzp

Μέχρι την ανατίναξη της γέφυρας του Γοργοπόταμου υπεύθυνοι για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα θα είναι οι Ιταλοί έχοντας όμως παραχωρήσει στους Γερμανούς ορισμένες εγκαταστάσεις σε στρατηγικά σημεία κυρίως στην Αθήνα, τον Πειραιά, την Θεσσαλονίκη και το Πολύκαστρο στα πλαίσια της εξυπηρέτησης της μεταφοράς των εφοδίων στο Afrika Korp.

Στις αρχές του 1943 η έδρα της Δκης της Αστυνομίας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων Bahnschutzpolizei (Bzp) θα μεταφερθεί από την Θεσσαλονίκη στις εγκαταστάσεις του Σ.Σ. του Αγίου Ιωάννη ,Ρέντη και σε συνεργασία με την Βέρμαχτ θα αναλάβει με μονάδες πεζικού το σημαντικό αυτό έργο. Ουσιαστικά, επρόκειτο για μονάδες εθνοφυλακής Lan-desschützen αποτελούμενες από στρατεύσιμους β΄ διαλογής και ανεκπαίδευτους για το έργο που είχαν να αντιμετωπίσουν. Έτσι, λίγες μέρες μετά την ανατίναξη της γέφυρας του Γοργοπόταμου θα εγκατασταθεί στην Λάρισα το 81ο Συντ. Σιδηροδρομικής Ασφαλείας Ldschtz.Rgt.Stab 81 με καθήκοντα φύλαξης, εκτός των άλλων, και του σιδηροδρομικού δικτύου. Στο Συντ. 81ο εξαρτώμενα θα είναι τα Ldschtz.Btl.880 (Δομοκός) και Ldschtz. Btl.935 (Κατερίνη). Στις Θερμοπύλες, την φύλαξη της γραμμής θα την αναλάβει το Ld-schtz.Btl.926, το τμήμα Λαμία-Γραβιά το Ldschtz.Btl.272, το τμήμα Λαμία-Λάρισα το Ldschtz.Btl.447, ενώ τμήματα του Ldschtz.Btl.503 θα ενισχύσουν την σιδηροδρομική γραμμή Φέρες-Σουφλι-Διδυμότειχο.

Τρεις μήνες μετά το μεγάλο σαμποτάζ του Σ.Σ. Αμφίκλειας, θα εγκατασταθούν στην Γραβιά (29 Ιουλίου 1943) αποσπάσματα του 86ου Συντ. Πεζικού Ασφαλείας Si-cher.Rgt.86 με αποστολή την ενίσχυση της ασφάλειας της γραμμής Αθήνα-Λαμία που τμήματά τους θα ενισχύσουν σημεία ανταεροπορικής άμυνας στους σταθμούς Λαμίας Ls. 920, Αμφίκλειας Ls.272 και Θήβας Ls.448. Στην περιοχή της Αθήνας, προστασία στο σιδηροδρομικό δίκτυο θα παρέχει το 448ο Τάγμα Ασφαλείας Sicher. Btl.448 που θα υπαχθεί στην Διοίκηση του 86ου Συντ. έως τον Ιούνιο του ‘44 που θα αναλάβει την φύλαξη της γραμμής στην Χαλκίδα.

Να σημειωθεί ότι οι σχηματισμοί και οι μονάδες αυτές επιχειρούσαν ανεξάρτητα από άλλους σχηματισμούς της Βέρμαχτ σε παρόμοια καθήκοντα. Σε υποστήριξη της οποίας θα δράσουν, μάλιστα, και ανεξάρτητοι σχηματισμοί ξένων εθελοντών επανδρωμένοι από Πολωνούς,Γάλλους,Ρώσους, Τατάρους ακόμα και Ιρακινούς.

Ο Σ.Σ. Αγ. Ιωάννη Ρέντη

Ευχαριστίες

Ευχαριστούμε θερμά τούς υπευθύνους των εκδοτικών οίκων «ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ» και «Ποταμός» για την ευγενή παραχώρηση φωτογραφικού υλικού

Ο Σ.Σ. Αγ. Ιωάννη Ρέντη

Παραπομπές

1.Η Βουλγαρία κατέλαβε επαρχίες ενός κράτους προς το οποίο δεν είχε κηρύξει τον πόλεμο, ούτε ήρθε σε εχθροπραξίες μαζί του, ούτε απήθυνε οποιαδήποτε προειδοποίηση ή τελεσίγραφο διατυπώνοντας κάποια αξίωση ή κάποιο δικαίωμα.

2.Department of the Army Pamphlet no 20-260, 1953 και Post war German Manuscript MS#B-645, Supply Problems in Greece, 1947

3.Μόνο είκοσι χρόνια αργότερα, το 1965, έγινε εφικτή η άμεση σύνδεση Σόφιας - Θεσσαλονίκης σε μόνιμη βάση.

4.Archive of the Ministry of Foreign Affairs (AMVnR) u. Paris Peace Conference (PLA), Op. 1 mo. 6 a.e. 108 L 128. Οι Βούλγαροι θα χρησιμοποιήσουν τα στοιχεία αυτά στις συνομιλίες των Παρισίων για να αποδείξουν ότι αντίθετα με ότι τους καταμαρτυρούσαν οι Έλληνες αυτοί μόνο πρόσδο, υποδομές και ευημερία έφεραν στην ταχέωςμενη Μακεδονία και Θράκη. ΣΣ

5.ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ, Σύλλογος Φίλων των Σιδηροδρόμων,

6.ΣΕΚ / Γεν. Δνσις, Εγχειρίδιον Κυκλοφορίας, Αθήνα 1941