

# Οι καταστροφές που προξένησαν οι γερμανικές δυνάμεις κατοχής στα σιδ. δίκτυα της Πελοποννήσου και της Θεσσαλίας κατά την αποχώρησή τους, το 1944

Κείμενο: Κώστας Ανδρουλιδάκης



Σ. | Αυτοκινητάμαξες Uerdingen (σειρά ΑΚ-210-00) ξεφορτώνονται από μεταγωγικό σκάφος του Π.Ν., στην προβλήτα των «Σ.Π.Α.Π.» στους Μύλους Ναυπλίου. Μεταφέρθηκαν από τον Περαϊά για να εξασφαλίσουν τα πρώτα δρομολόγια στην περιοχή (τέλος 1944-αρχές 1945) (Αρχείο «ΟΣΣΕ Α.Ε.»)



Τον Οκτώβριο του 1944, οι γερμανικές δυνάμεις κατοχής, πριν αποχωρήσουν από τη χώρα μας, αποφάσισαν να επιφέρουν όσο το δυνατόν περισσότερες καταστροφές στις υποδομές της, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονταν και τα σιδηροδρομικά δίκτυα. Οι μεγαλύτερες ζημιές προκλήθηκαν στους κρατικούς σιδηροδρόμους (Σ.Ε.Κ.), οι οποίοι ήταν δίκτυο κανονικής γραμμής, που συνδέει την πρωτεύουσα με τη Μακεδονία και τη Θράκη, και στη συνέχεια με τη Βαλκανική καθώς και με τις ευρωπαϊκές χώρες. Αλλά εκτός από τους Σ.Ε.Κ., η καταστρεπτική μανία των κατακτητών στράφηκε και προς τα τότε ιδιωτικά δίκτυα, σπουδαιότερα των οποίων ήταν οι σιδηρόδρομοι μετρικής γραμμής, της Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.) και της Θεσσαλίας (Σ.Θ.). Εδώ οι καταστροφές δεν ήταν τόσο μεγάλες, έπαιξαν όμως κι αυτές τον αρνητικό τους ρόλο, ζημιώνοντας ουσιαστικά τη χώρα μας. Κι αν δεν μας είναι όσο γνωστές όσο των κρατικών σιδηροδρόμων, αυτό οφείλεται στο ότι δεν γνωστοποιήθηκαν στο ευρύτερο κοινό τόσο όσο εκείνες του κρατικού δικτύου και γι αυτό υπάρχει μια τάση να υποτιμούνται.

Στο κείμενο που ακολουθεί, θα αναφερθούμε στις ζημιές που υπέστησαν, κατά την αποχώρηση των κατακτητών, το πελοποννησιακό και το θεσσαλικό δίκτυο, και θα επιμενουμε στις αρχικές προσπάθειες για την άμεση αποκατάστασή τους, ώστε να επαναλειτουργήσουν οι γραμμές τους όσο το δυνατόν γρηγορότερα.

## 1) Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.)

### Καταστροφές του δικτύου

Πριν ακόμη από την αποχώρηση των δυνάμεων κατοχής, ήδη από τα τέλη του Σεπτεμβρίου του 1944, η κυκλοφορία επιβατικών και εμπορικών συρμών είχε σχεδόν καταρριφθεί στην Πελοπόννησο, και κυκλοφορούσαν μόνο στρατιωτικές αμαξοστοιχίες, που χρησιμοποιούνταν αποκλειστικά για τις μεταφορές των γερμανικών στρατευμάτων.

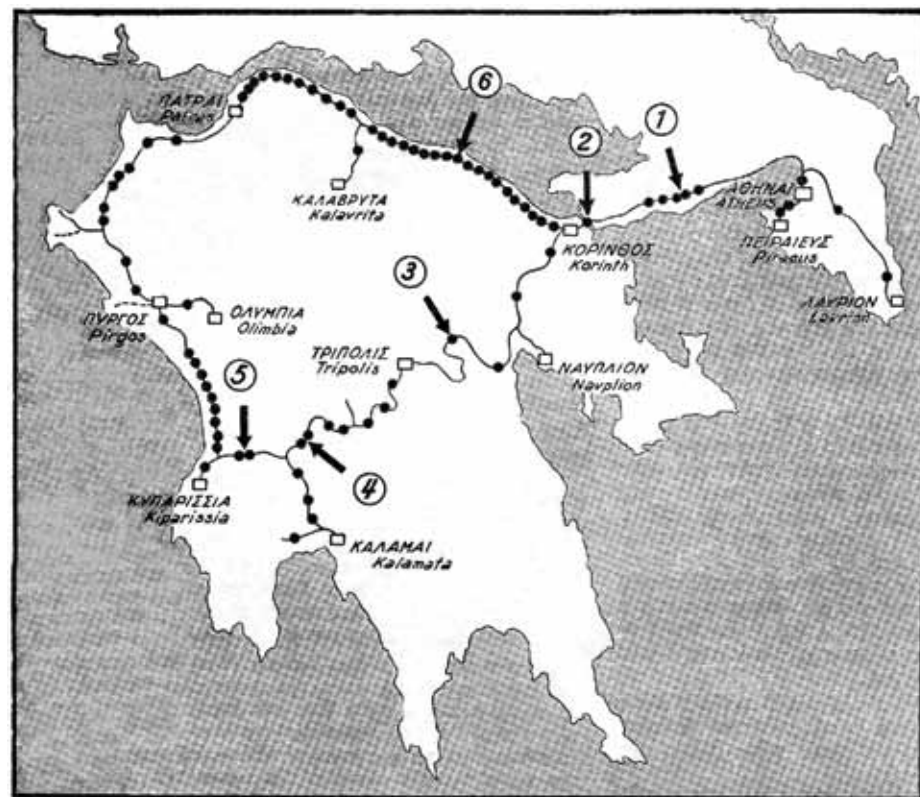
Οι Γερμανοί άρχισαν τις καταστροφές στο πελοποννησιακό δίκτυο από τις τελευταίες ημέρες του Σεπτεμβρίου. Υπάρχουν δύο εκδοχές σχετικά με τον τρόπο που τις προκάλεσαν. Σύμφωνα με την πρώτη, την ημέρα που έφευγαν οι Γερμανοί και δεν θα χρησιμοποιούσαν άλλο το σιδηρόδρομο, στην τελευταία αμαξοστοιχία που θα αναχωρούσε από την Καλαμάτα, επιβίβαστηκαν γερμανικά συνεργεία ανατινάξεων, με αποστολή να καταστρέψουν τα έργα γραμμής από όπου θα διέρχονταν, και βασικά τις γέφυρες. Είναι εύλογο να υποθέσουμε ότι οι ανατινάξεις που πραγματοποιήθηκαν με αυτόν τον τρόπο συνέβησαν και στις δύο διαδρομές της Καλαμάτας, δηλαδή: Καλαμάτα-Πύργος-Πάτρα-Κόρινθος και Καλαμάτα-Τρίπολη-Κόρινθος. Η δεύτερη

εκδοχή είναι ότι οι καταστροφές πραγματοποιήθηκαν από τις τοπικές γερμανικές μονάδες, όχι μόνο στο τελευταίο σιδηροδρομικό δρομολόγιο των Γερμανών, αλλά τις τελευταίες ημέρες πριν την αποχώρησή τους, και τελικά αποχώρησαν χρησιμοποιώντας είτε το σιδηρόδρομο είτε τα δικά τους μέσα συγκοινωνίας, π.χ. τα στρατιωτικά φορτηγά αυτοκίνητα.

Χωρίς την πρόθεση να συγκεράσω αυθαίρετα τις δύο αυτές διαφορετικές απόψεις, είναι πιστεύω λογικό να υποθέσουμε ότι συνέβησαν και τα δύο είδη καταστροφών. Στη γρήγορη αποχώρησή τους, οι αρχές κατοχής θα προσπαθούσαν να χρησιμοποιήσουν κάθε αποτελεσματικό μέσο καταστροφής. Έτσι, θα συνδύαζαν και τους δύο προηγούμενους τρόπους. Κάποιες καταστροφές θα είχαν προκληθεί από τις κατά τόπους μονάδες της Βέρμαχτ, ενώ την ημέρα της τελικής αποχωρήσεώς τους, οι Γερμανοί θα χρησιμοποίησαν το συρμό ανατινάξεων, για να συμπληρώσουν το τελικό χτύπημα. Πάντως, αν η χρησιμοποίηση των σιδηροδρομικών συνεργείων ανατινάξεων μάς φαίνεται ίσως ασυνήθιστη, ωστόσο δεν ήταν άγνωστη στην πολεμική πρακτική.<sup>1</sup>

Επειδή η τηλεγραφική και τηλεφωνική επικοινωνία είχε εντελώς διακοπεί, οι ειδήσεις για τις πρώτες καταστροφές έφθαναν στη Διοίκηση των Σ.Π.Α.Π. στην Αθήνα από διάφορες φήμες. Όταν όμως ταξινομήθηκαν οι πρώτες αυτές ανεξακριβωτες πληροφορίες, συμπέραναν ότι επρόκειτο βασικά για καταστροφές

σιδηροδρομικών τηλεγραφικών εγκαταστάσεων και γεφυρών, ώστε, αφενός να μην υπάρχει μετάδοση πληροφοριών, και αφετέρου να μην υπάρχει δυνατότητα σιδηροδρομικής συγκοινωνίας. Παράλληλα προχωρούσε και η καταστροφή του τροχαίου υλικού. Πριν οι Γερμανοί ανατινάξουν, το πρωί της 3ης Οκτωβρίου 1944, τις γέφυρες του Ισθμού έριξαν μεγάλες ποσότητες από το υλικό αυτό, τόσο στην ακτή της Κακιάς Σκάλας όσο και στη διώρυγα. Σύμφωνα με τα γερμανικά αρχεία, στον Ισθμό κατακρημνίστηκαν 7 ατμάμαξες και 207 οχήματα.<sup>2</sup> Έχει μάλιστα δημοσιευτεί και μαρτυρία του Τάκη Παπαγγελόπουλου, μηχανοδηγού τότε των Σ.Π.Α.Π., ο οποίος, ευρισκόμενος στο Αίγιο, πήρε διαταγή να οδηγήσει στον Ισθμό αμαξοστοιχία με 40 περίπου φορτάμαξες, στις οποίες βρισκονταν κλεισμένοι περί τους 250 Ιταλοί αιχμάλωτοι. Την αμαξοστοιχία αυτή γκρέμισαν οι Γερμανοί στη διώρυγα μαζί με το ανθρώπινο φορτίο της.<sup>3</sup> Οι ζημιές στα κτίρια, στις εγκαταστάσεις υδρεύσεως και σε τμήματα σιδηροδρομικής γραμμής μέσα σε σταθμούς και σε στάσεις ήταν αραιότερες. Όταν, μετά από λίγες μέρες, διασαφηνίστηκε η εικόνα της καταστάσεως του δικτύου, η αρμόδια υπηρεσία των Σ.Π.Α.Π. υπέβαλε στο Διοικητικό Συμβούλιο λεπτομερειακή έκθεση για το μέγεθος των ζημιών, και αμέσως μετά, η Διοίκηση ενημέρωσε τα Υπουργεία Συγκοινωνιών και Οικονομικών, ώστε να πετύχει τις απαραίτητες πιστώσεις για την αποκατάστασή τους.<sup>4</sup> Δεν είναι γνωστό αν η αλληλογραφία αυτή έχει διασωθεί. Οι



Σ. | Χάρτης 1: Οι κουκκίδες δείχνουν τις θέσεις διακοπών της γραμμής, λόγω της καταστροφής των τεχνικών έργων, και κυρίως των γεφυρών. Τα βέλη δείχνουν τις θέσεις των κατεστραμμένων γεφυρών των οποίων η αποκατάσταση συνάντησε ιδιαίτερα προβλήματα: 1. Γέφυρες Κακιάς Σκάλας, 2. Γέφυρες διώρυγας Κορίνθου, 3. Γέφυρα Αχλαδόκαμπου, 4. Γέφυρες Κοκκινόλακκα - Σαφλά, 5. Γέφυρες Κοπανακίου, 6. Γέφυρα Στομίου.

Πίνακας Ι: Ζημιές γεφυρών στα διάφορα τμήματα της γραμμής	
Τμήμα γραμμής	Αριθμός γεφυρών με ζημιές
Λαύριο – Αγ. Ανάργυροι	3
Πειραιάς – Κόρινθος	9
Κόρινθος – Πάτρα	30
Πάτρα – Πύργος	9
Πύργος – Κυπαρισσία – Ζευγολατιό	15
Καλαμάτα – Ζευγολατιό – Τρίπολη	12
Τρίπολη – Κόρινθος	4
Σύνολο γεφυρών →	82

πληροφορίες που θα ακολουθήσουν, τόσο για τις καταστροφές όσο και για τις εργασίες επαναλειτουργίας του δικτύου, προέρχονται από ανακοινώσεις και δημοσιεύσεις του Δ. Ευστρατιάδη, τότε Διευθυντή Γραμμής και Έργων των Σ.Π.Α.Π., υπηρεσιακά αρμόδιου για το θέμα.<sup>5</sup>

Η εικόνα που τελικά παρουσιάστηκε, από άποψη καταστροφής γεφυρών, είναι όπως αναγράφεται στον

Πίνακα Ι.

Από τα 175 μεγαλύτερα μεταλλικά ζεύγματα των γεφυρώσεων, τα 86 κυριότερα, με συνολικό βάρος 3.200 τόννων, ανατινάχτηκαν και καταστράφηκαν. Τα κατεστραμμένα ζεύγματα αποτελούν το 40% του συνολικού βάρους των μεταλλικών γεφυρών του δικτύου. Ανατινάχτηκαν επίσης 5 μεγάλες θολωτές οδογέφυρες, σε διάφορα σημεία των πελοποννησιακών διαδρομών, καθώς και 2 μεγάλοι τοίχοι αντιστηρίξεως υψηλών επιχωμάτων γραμμής στην περιοχή της Νεμέας.

Στον Χάρτη 1 παρουσιάζονται σχηματικά οι θέσεις των κατεστραμμένων γεφυρών του δικτύου, καθώς και της γραμμής Αθήνα-Λαύριο των τέως «Σιδηροδρόμων Αττικής», η οποία αγοράστηκε από τους Σ.Π.Α.Π. στα τέλη της δεκαετίας του 1920.

### Ορισμένες χαρακτηριστικές περιπτώσεις κατεστραμμένων γεφυρών ήταν οι επόμενες:

- Η πρωτεύουσα έμεινε σιδηροδρομικά αποκομμένη, εξαιτίας της καταστροφής των γεφυρών του Κηφισού, λίγο έξω από την πόλη, και από τις δύο πλευρές της, προς Πειραιά και προς Πελοπόννησο.
- Στα Μέγαρα, και ιδιαίτερα στην περιοχή της Κακιάς Σκάλας είχε συμβεί ολοκληρωτική καταστροφή των τριών

γεφυρών, εκ των οποίων οι δύο είχαν κατασκευαστεί σε απόκρημνη και δυσπρόσιτη θέση (Χάρτης 1, βέλος 1).

• Οι δύο γέφυρες της διώρυγας της Κορίνθου είχαν καταστραφεί εντελώς από ανατινάξεις. Όπως είναι γνωστό, την παλαιά, προπολεμική γέφυρα είχαν ήδη καταστρέψει οι Άγγλοι, κατά την οπισθοχώρησή τους, τον Απρίλιο του 1941. Σε αντικατάστασή της, οι Ιταλοί κατασκεύασαν καινούργια που την έθεσαν σε λειτουργία τον Αύγουστο του ίδιου έτους. Η μία λοιπόν από τις δύο γέφυρες που ανατίναξαν οι Γερμανοί το 1944, ήταν αυτή. Αλλά, κατά τη διάρκεια της κατοχής λειτουργούσαν και δύο άλλες διελεύσεις του Ισθμού. Η μία ήταν μια πλωτή ζεύξη πάνω σε λέμβους, που είχαν φτιάξει οι Γερμανοί, στα τέλη Απριλίου του 1941, στην Ισθμία, δηλαδή στην έξοδο προς τον Σαρωνικό κόλπο. Η άλλη, ήταν κρεμαστή οδική γέφυρα, που κατασκεύασαν οι ίδιοι στην Ποσειδωνία, στην έξοδο προς τον Κορινθιακό κόλπο, το Μάιο του 1941, και την λειτούργησαν τον επόμενο μήνα, Ιούνιο. Επομένως, η δεύτερη γέφυρα που κατέστρεψαν οι κατακτητές, ήταν αυτή η οδική στην Ποσειδωνία. Όσο για την πλωτή ζεύξη της Ισθμίας, δεν γνωρίζουμε την τύχη της. Αν λειτουργούσε μέχρι το τέλος της κατοχής, ήταν ευκολότερο να την αποσυναρμολογήσουν για να πάρουν πίσω τα δικά τους υλικά και όχι να την καταστρέψουν. Εκτός

Σ. | Η λίθινη γέφυρα της Μάκρης στο χ.σ. 130+362. Στα κεντρικά τόξα, διακρίνονται τα αποτελέσματα της προσπάθειας ανατίναξης της από τους Γερμανούς ( συλλογή Α. Κουρμπέλη).





από την ανατίναξη των γεφυρών, οι Γερμανοί έφραξαν τη διώρυγα, ρίχνοντας στο άνοιγμά της μεγάλους όγκους συντριμμάτων και χωμάτων, περίπου 60000 κ.μ. και κατ' άλλες πληροφορίες, μαζί με το κατεστραμμένο τροχαίο υλικό, εκατοντάδες χιλιάδες μ3., σχεδόν μέχρι το χείλος της (Χάρτης 1, βέλος 2 - απέναντι σελίδα).

• Η πυκνότερη σειρά καταστροφών παρατηρείται στη διαδρομή Κορίνθου-Πάτρας. Εδώ είχαμε ανατινάξεις λίθινων μεσοβάθρων αρκετών γεφυρών που απαιτούσαν πολλή εργασία ανακατασκευής νέων, χτιστών βάθρων και μεγάλες ποσότητες δομικών υλικών. Η σοβαρότερη καταστροφή παρουσιάζεται στην υψηλή γέφυρα του Στομίου, μήκους 87μ. και ύψους 16μ. ( Χάρτης 1, βέλος 6 - σελίδα 16).

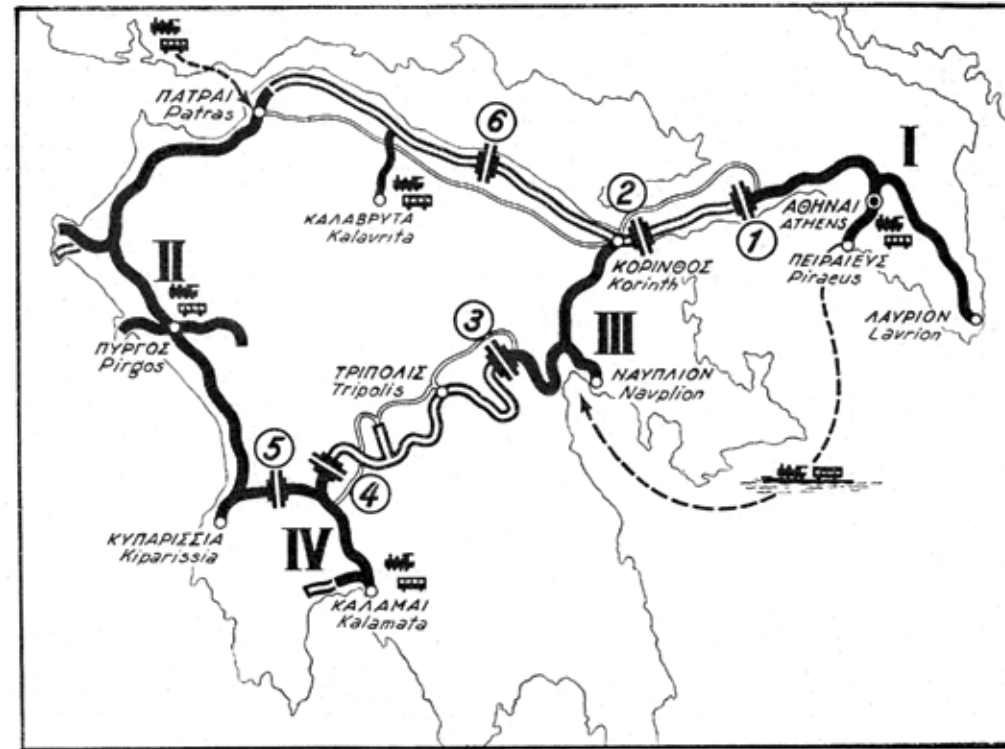
• Στο τμήμα Κορίνθος-Τρίπολη είχε καταστραφεί εντελώς η μεγάλη μεταλλική γέφυρα στην κοιλάδα του Αχλαδόκαμπου, η οποία είχε μήκος 252μ., ύψος 65μ. και στηριζόταν σε τέσσερα υψηλά μεταλλικά μεσόβαθρα. Τόσο τα μεσόβαθρα όσο και τα δύο ακρόβαθρα είχαν ανατιναχθεί και καταρριφθεί σε ερείπια. (Χάρτης 1, βέλος 3 - σελίδα 16).

• Στο τμήμα Τρίπολη-Καλαμάτα, μετά τη Μεγαλόπολη είχαν ανατιναχθεί η μεγάλη γέφυρα Κοκκινόλακκα, μήκους 115μ., που στηριζόταν σε τρία υψηλά μεσόβαθρα, και η πλησίον αυτής γέφυρα Σαφλά ( Χάρτης 1, βέλος 4 - σελίδα 16).

• Στο τμήμα Ζευγολατιό-Κυπαρισσία είχαν καταστραφεί οι γέφυρες περιοχής Κοπανακίου ( Χάρτης 1, βέλος 5 - σελίδα 16).

**Άμεση αποκατάσταση των ζημιών**

Σύμφωνα με τον Δ. Ευστρατιάδη, η συνολική ζημιά τροχαίου υλικού και μονίμων εγκαταστάσεων των Σ.Π.Α.Π.



Σ. | Χάρτης 2: . Οργάνωση πραγματοποίησης των εργασιών. Διαχωρισμός του δικτύου σε τμήματα, ανάλογα με την ευχέρεια ή μη αποκατάσταση της συγκοινωνίας. Στα τμήματα I ως IV, η αποκατάσταση ήταν ευκολότερη. Στις διαδρομές (1)-(2)-(6)-Πάτρα και (3)-(4), η αποκατάσταση ήταν δυσκολότερη.

εκτιμήθηκε σε 780 000.000 προπολεμικών δραχμών. Μετά την κοινοποίηση των καταστροφών στα αρμόδια Υπουργεία Συγκοινωνιών και Οικονομικών, εκφράστηκαν δύο αντιδιαμετρικές απόψεις. Η μία, η απαισιόδοξη, ήταν να καταρριφθεί το δίκτυο, και η άλλη, η υπεραισιόδοξη, ήταν να αναπυχθεί με τις πλέον σύγχρονες βελτιώσεις. Το βασικό επιχείρημα κατά της απαισιόδοξης άποψης ήταν ότι οι Σ.Π.Α.Π. έπρεπε να συνεχίσουν να λειτουργούν, διότι εξυπηρετούσαν μεταφορικά γύρω στα τρία εκατομμύρια κατοίκους της Αττικής, της Πελοποννήσου, της Δυτικής Στερεάς και των Ιονίων νήσων. Από την άλλη, η αισιόδοξη

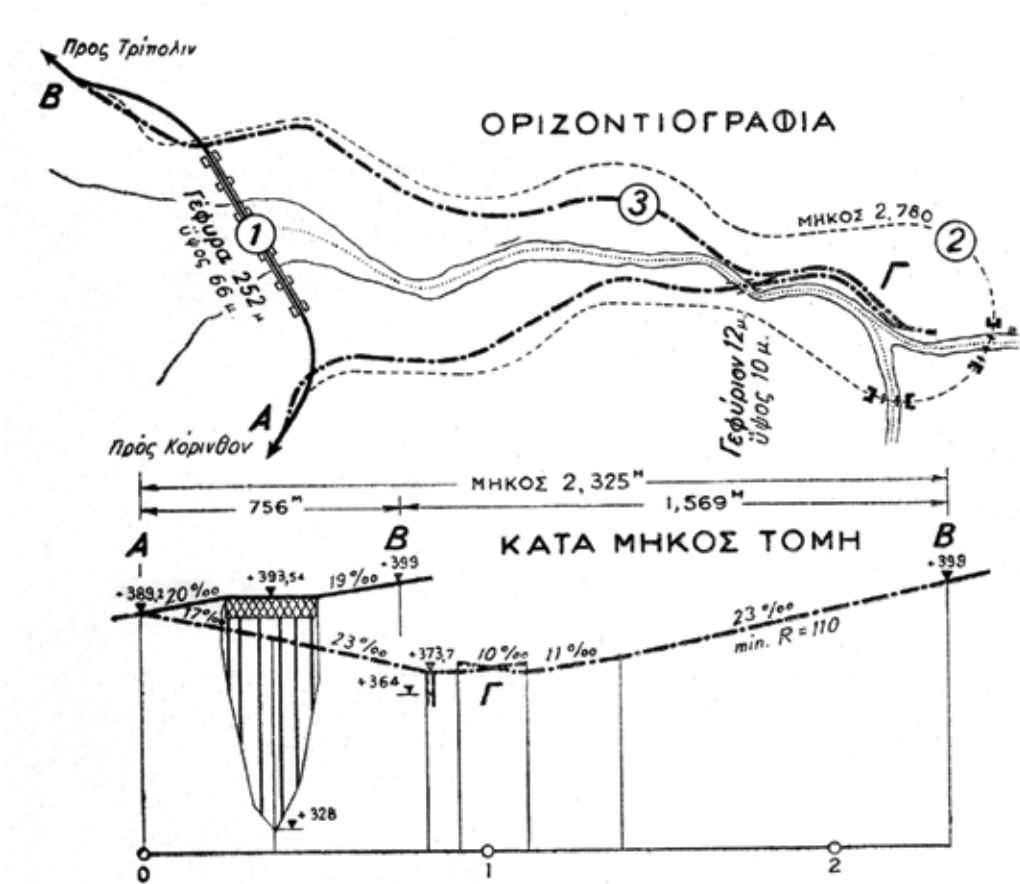
λύση ήταν ανέφικτη διότι ήταν αδύνατο να βρεθούν σύντομα τόσο μεγάλες πιστώσεις. Εξάλλου, τα μεγάλα βελτιωτικά έργα ήταν χρονοβόρα, ενώ οι συγκοινωνιακές ανάγκες ήταν πιεστικές. Τελικά, επεκράτησε μία ρεαλιστική μέση λύση, ανταποκρινόμενη και στις ανάγκες αλλά και στις οικονομικές δυνατότητες της εποχής. Να διατηρηθεί το δίκτυο, αλλά να αποκατασταθεί σε δύο φάσεις. Στο άμεσο μέλλον και με προοπτική δύο ετών, να γίνουν όλες οι απαραίτητες επείγουσες επισκευές, ώστε να εξυπηρετηθεί συγκοινωνιακά η Πελοπόννησος κατά το δυνατόν γρηγορότερα, και μετά, σε πιο μακροπρόθεσμη προοπτική, να γίνουν βαθμιαία οι μεγαλύτερες ποιοτικές βελτιώσεις. Η τελευταία αυτή άποψη υποστηρίχθηκε από τους αρμοδίους των Σ.Π.Α.Π., και τελικά επεκράτησε.

Οι εργασίες για την αποκατάσταση των ζημιών είχαν αρχίσει από τη Διοίκηση των Σ.Π.Α.Π. αμέσως μετά την Απελευθέρωση. Λίγο αργότερα, το Μάιο του 1945 συγκροτείται δια νόμου ένα επίσημο κρατικό όργανο, το Συμβούλιο Αποκαταστάσεως Σιδηροδρόμων (Σ.Α.Σ.), το οποίο αποτελείται από στελέχη των Υπουργείων και από εκπροσώπους των σιδηροδρομικών Εταιριών, και είχε αρμοδιότητα για κάθε θέμα σιδηροδρομικών αποκαταστάσεων σε όλα τα δίκτυα της χώρας. Και πιο συγκεκριμένα: φρόντιζε για τον προγραμματισμό των εργασιών, για την εξεύρεση πιστώσεων και έκανε συνεννοήσεις με τις Επιτροπές των συμμαχών, οι οποίες βοηθούσαν στη σιδηροδρομική ανασυγκρότηση.

Το Σ.Α.Σ. αποδέχθηκε αμέσως την άποψη των Σ.Π.Α.Π. για επείγουσες επισκευές με βραχυπρόθεσμη προοπτική, και ενέκρινε ότι οι εργασίες αποκαταστάσεως των γεφυρών θα έπρεπε να υλοποιηθούν σύμφωνα με την

Πίνακας II: Απαιτούμενες ποσότητες υλικών για την άμεση αποκατάσταση του δικτύου					
Τμήμα γραμμής	Υλικά κατασκευής				Παρατηρήσεις
	Βάθρα κτιστά (μ <sup>3</sup> )*	Μεγάλες σιδηροδροκοί (τόνοι)	Ελαφρές σιδηροδροκοί (τόνοι)	Ξυλεία (μ <sup>3</sup> )	
Λαύριο – Αγ. Ανάργυροι	80	10	10	-	Για βάθρα εκ μεπετόν θα απαιτηθούν: -χαλίκια: 1600 μ <sup>3</sup>
Πειραιάς – Κόρινθος	700	260	110	300	
Κόρινθος – Πάτρα	700	800	630	700	
Πάτρα – Πύργος	-	110	45	100	-άμμος: 800 μ <sup>3</sup> -τσιμέντο: 450 μ <sup>3</sup>
Πύργος – Κυπαρισσία – Ζευγολατιό	-	175	120	300	
Καλαμάτα – Ζευγολατιό – Τρίπολη	280	340	160	500	Για βάθρα εκ λιθοδομής θα απαιτηθούν: -λίθοι: 1900 μ <sup>3</sup> -άμμος: 600 μ <sup>3</sup> -τσιμέντο: 270 μ <sup>3</sup>
Τρίπολη – Κόρινθος	-	10	10	10	
Σύνολο υλικών →	1760	1705	1085	1910	

\*Στη στήλη αυτή παρουσιάζεται η ογκομέτρηση των καταστραφέντων κτιστών βάθρων. Ο όγκος των επί μέρους υλικών που θα απαιτηθούν για την ανακατασκευή τους αναφέρεται στη στήλη «Παρατηρήσεις».



Σ. | Σχέδιο 1: Πάνω: παραλλαγή της σιδηροδρομικής γραμμής στην περιοχή της καταστραφείσας γέφυρας του Αχλαδόκαμπου, όπου φαίνεται η λειτουργία του «σύρτη». Κάτω: διάγραμμα της κατά μήκος τομής της παραλλαγής.

επόμενη πρακτική:  
 • Θα χρησιμοποιηθούν μεγάλο μεγέθους σιδηροδοκοί, που θα μπορούν να εγκατασταθούν εύκολα πάνω σε ήδη κατασκευασμένα βάθρα, ώστε να έχουμε άμεση ζεύξη, κατά τον απλούστερο τρόπο και στο συντομότερο χρόνο. Οι δοκοί θα διατεθούν, έστω και εν μέρει, από τις συμμαχικές υπηρεσίες βοήθειας.  
 • Αν δεν μπορούν να διατεθούν μεγάλες σιδηροδοκοί, θα χρησιμοποιηθούν ελαφρότερες και μικρότερες, οι οποίες μπορούν να βρεθούν στο εμπόριο, ενώ το συνολικό άνοιγμα της γέφυρας θα καταμετρηθεί σε μικρότερα τμήματα, και ταυτόχρονα θα κατασκευασθούν μεσόβαθρα στερεώσεως. Οι ελαφρές σιδηροδοκοί μπορούν να επιλεγούν και από τα ζεύγματα των κατεστραμμένων γεφυρών, εφόσον το με-ταλλικό αυτό υλικό δεν έχει αχρηστευθεί.

• Τα νέα βάθρα θα είναι, κατά περίπτωση ξύλινα, λίθινα ή από μεπετόν. Τα τελευταία, αν και αποτελούν πιο βελτιωμένη κατασκευή, έχουν το μειονέκτημα να μη μπορούν να χρησιμοποιηθούν πολύ γρήγορα, διότι, για την κανονική πήξη του σκυροδέματος, απαιτείται χρόνος μερικών εβδομαδών.

• Ο προηγούμενες κατασκευές αμέσως αποκαταστάσεως αφορούν γεφυρώσεις μέχρι ενός ορισμένου μήκους και ύψους. Σε μεγαλύτερα έργα, απαιτείται μεγαλύτερος χρόνος για μια στέρεη και ορθή κατασκευή. Στην περίπτωση αυτή μπορούν να βρεθούν αμεσότερες

προσωρινές λύσεις με παραλλαγές της γραμμής, όπως θα δούμε παρα κάτω στη γέφυρα του Αχλαδόκαμπου. Με βάση τις προηγούμενες εγκριθείσες λύσεις καταρτίστηκε προμελέτη, σύμφωνα με την οποία υπολογίστηκαν οι ποσότητες των απαιτούμενων υλικών, οι οποίες παρουσιάζονται στον Πίνακα II.

Πίνακας III: Διάρκεια άμεσων εργασιών στα διάφορα τμήματα του δικτύου	
Τμήμα δικτύου	Διάρκεια εργασιών
Λαύριο – Αγ. Ανάργυροι	Οκτώβριος 1944 – Μάρτιος 1945
Πειραιάς-Αθήνα-Μέγαρα	Οκτώβριος 1944 – Ιανουάριος 1945
Μέγαρα-Κόρινθος	Ιούλιος 1945 – Φεβρουάριος 1946
Κόρινθος-Διακοφτό	Οκτώβριος 1945 – Ιούλιος 1946
Διακοφτό-Καλάβρυτα	Οκτώβριος 1944
Διακοφτό-Πάτρα-Καβάσιλα	Μάρτιος – Απρίλιος 1945
Καβάσιλα-Βαρθολομιο-Κυλλήνη-Λουτρά	Οκτώβριος 1944
Καβάσιλα-Πύργος-Ολυμπία	Νοέμβριος 1944 – Απρίλιος 1945
Πύργος-Κυπαρισσία	Νοέμβριος 1944 – Φεβρουάριος 1946
Καλόνερο-Ζευγολατιό	Σεπτέμβριος 1945 – Φεβρουάριος 1946
Ζευγολατιό-Καλαμάτα	Σεπτέμβριος 1945
Καλαμάτα-Μεσσήνη	Οκτώβριος 1944
Ζευγολατιό-Τρίπολη	Σεπτέμβριος – Οκτώβριος 1946
Μπιλάλι-Μεγαλόπολη	Οκτώβριος 1944
Τρίπολη-Άργος	Οκτώβριος 1944 – Ιούνιος 1946
Ναύπλιο-Άργος-Κόρινθος	Οκτώβριος 1944 – Απρίλιος 1945

Επειδή ο τρόπος πραγματοποίησε των προμηθειών ήταν πολύπλοκος και επειδή δεν μπορούσε να προσδιοριστεί ακόμη η δαπάνη της εκτελέσεως των εργασιών, το συνολικό κόστος των έργων άμεσης προτεραιότητας υπολογίστηκε ότι έφτανε, κατά μία κάπως ανεκτή προσέγγιση, το ποσό των 150.000.000 δρχ. της εποχής, ποσό που θεωρείτο πολύ σημαντικό. Στο ποσό αυτό δεν συμπεριλαμβάνονται οι μακροπρόθεσμες βελτιώσεις και οι ριζικές αποκαταστάσεις των δύο μεγάλων γεφυρών, του Αχλαδόκαμπου και της διώρυγας της Κορίνθου, που θα κατασκευάζονταν αργότερα.

Όσον αφορά την οργάνωση των εργασιών, χωρίσανο το δίκτυο σε διάφορα τμήματα, ανάλογα με την ευχέρεια ή μη σύντομης αποκαταστάσεως της συγκοινωνίας (Χάρτης 2 ). Στα τμήματα I ως IV, η αποκατάσταση των βλαβών ήταν ευχερέστερη, διότι οι απαιτούμενες εργασίες ήταν μικρότερες και μπορούσαν να πραγματοποιηθούν σε σύντομο χρονικό διάστημα. Τα τμήματα αυτά ήταν:

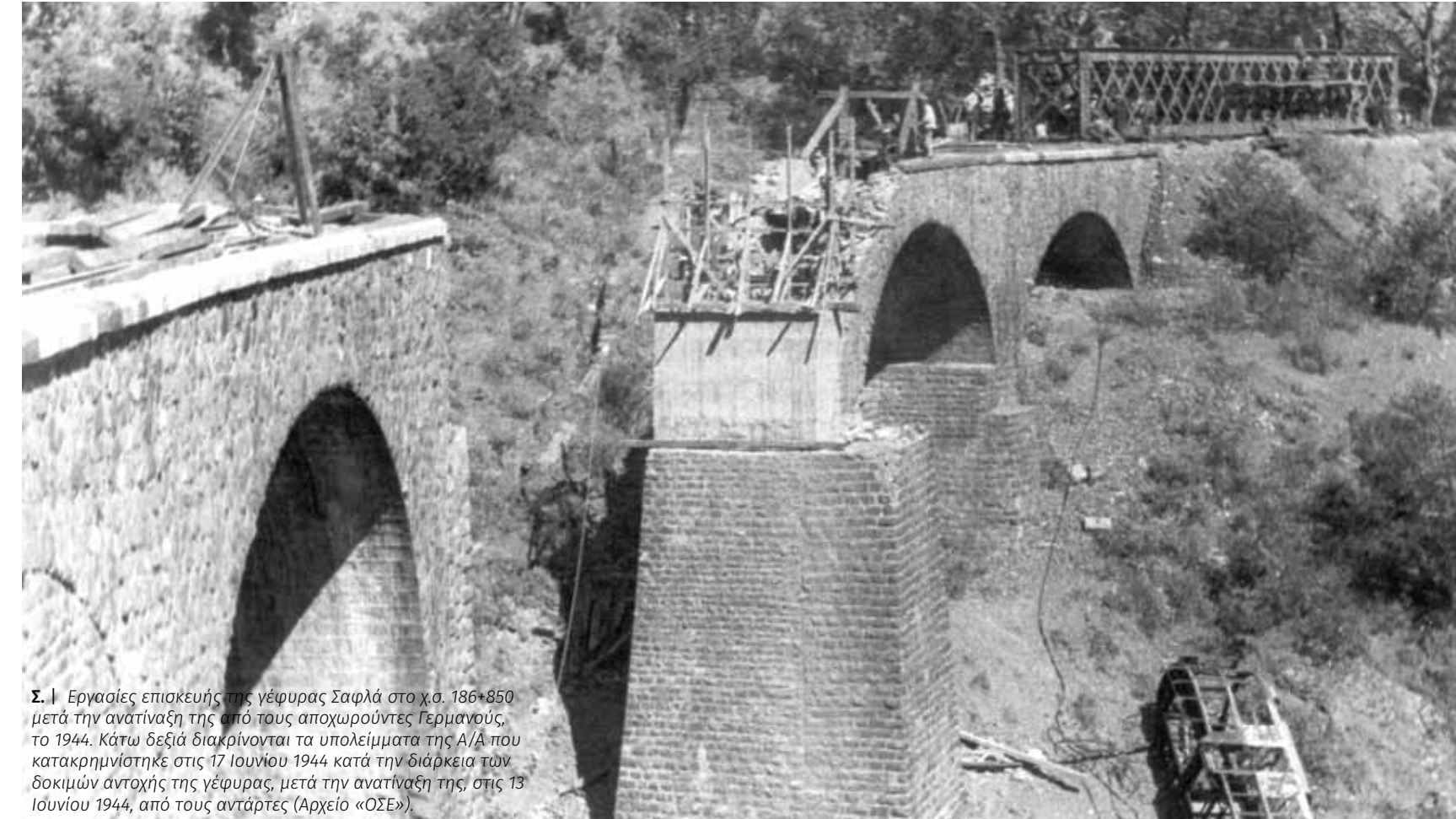
- Τμήμα I. Διαδρομές της Αττικής:Πειραιάς-Αθήνα-Λαύριο, Αθήνα-Μέγαρα.
- Τμήμα II. Διαδρομή: Πάτρα-Πύργος-Κυπαρισσία.
- Τμήμα III. Διαδρομή:Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο και μέχρι γέφυρα Αχλαδόκαμπου.
- Τμήμα IV. Κυπαρισσία-Ζευγολατιό-Καλαμάτα.

Στα πάρα πάνω τμήματα η αποκατάσταση των βλαβών ήταν θέμα λίγων μόνο μηνών. Από τη στιγμή που θα υπήρχε έστω και μόνο σ' αυτά η δυνατότητα σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, θα μπορούσαν να πραγματοποιούνται κάποια τοπικά δρομολόγια. Το πρόβλημα της έλλειψης τροχαίου υλικού λύθηκε εκ των ενόντων με τη μεταφορά με μεταγωγικά σκάφη του Ναυτικού, από το λιμάνι του Πειραιά στους Μύλους Ναυπλίου και στην Καλαμάτα,





Σ. Ι Η στιγμή της ανατίναξης από τους Γερμανούς της γέφυρας του Ισθμού. Πάνω στη γέφυρα διακρίνεται Α/Α. 3 Οκτωβρίου 1944 (Αρχείο «ΟΣΕ Α.Ε.»)



Σ. Ι Εργασίες επισκευής της γέφυρας Σαφλά στο χ.σ. 186+850 μετά την ανατίναξη της από τους αποχωρούντες Γερμανούς, το 1944. Κάτω δεξιά διακρίνονται τα υπολείμματα της Α/Α που κατακρημνίστηκε στις 17 Ιουνίου 1944 κατά την διάρκεια των δοκιμών αντοχής της γέφυρας, μετά την ανατίναξη της, στις 13 Ιουνίου 1944, από τους αντάρτες (Αρχείο «ΟΣΕ»).



Σ. Ι Εργασίες επισκευής στη γέφυρα Κοκκινόλακα στο χ.σ. 184+998 μετά την ανατίναξη της από τους αποχωρούντες Γερμανούς το 1944 (Αρχείο «ΟΣΕ»).

Πίνακας IV: Λεπτομέρειες εργασιών αποκαταστάσεως ορισμένων γεφυρών		
Όνομασία γέφυρας	Χιλιομετρικό σημείο	Περιγραφή εργασιών
Τμήμα Αθήνα-Κόρινθος (χιλιομετρική απόσταση από Πειραιά)		
Κηφισσού	11,398	Τοποθέτηση προσωρινών ξύλινων μεσοβάθρων και κάλυψη του ανοίγματος 26,40μ. με απλή σειρά μικρών σι-δηροδοκών
Κακιάς Σκάλας	63,195	Κατασκευάστηκαν πυκνά εκ μπετόν βάθρα, και το όλο ανοίγμα των 52μ. γεφυρώθηκε με συνεχές ζεύγμα τε-τραπλής σειράς μικρών σιδηροδοκών ύψους 0,4μ.
Τμήμα Κόρινθος-Πάτρα (χιλιομετρική απόσταση από Πειραιά)		
Συκιάς	130,699	Το ζεύγμα ανοίγματος 26,40μ. που είχε ανατιναχθεί, επισκευάστηκε, συμπληρώθηκε, ενισχύθηκε και τοποθετήθηκε ξανά.
Ξυλοκάστρου	134.309	Από τα τρία ανοίγματα των 31,60μ. από τα οποία αποτελείτο η γέφυρα, τα δύο κατασκευάστηκαν από ανασύνθεση ανατιναγμένων ζευγμάτων, και το τρίτο, αφού καταμελήθηκε σε μικρότερα ανοίγματα, γεφυρώθηκε από δύο παλαιά εφεδρικά ζεύγματα των Σ.Ε.Κ. και από μι-κρές σιδηροδοκούς.
Πριν την Παναγοπούλα	206,117	Κατασκευάστηκε μεσόβαθρο από μπετόν προς αντικατάσταση του μεταλλικού που είχε ανατιναχθεί. Τα δύο καταστραφέντα ζεύγματα ανοίγματος 17,10μ. ανασυντέ-θηκαν και ξανατοποθετήθηκαν.
Τμήμα Πύργος-Κυπαρισσία (χιλιομετρική απόσταση από Πύργο)		
Νέδα	46,520	Τοποθετήθηκε νέο ζεύγμα, ανοίγματος 31,80μ., μετά από μελέτη, κατασκευή και εγκατάσταση από την υπηρεσία γραμμής των Σ.Π.Α.Π.
Τμήμα Τρίπολη-Καλαμάτα (χιλιομετρική απόσταση από Κόρινθο)		
Μάκρης	130,350	Θολωτή λιθόκτιστη κοιλαδογέφυρα, μήκους 6x12,50μ. Ανακατασκευή ενδιάμεσων θάλων που είχαν ανατιναχθεί.
Ανεμοδουρίου	151,357	Ενισχύθηκαν οι στηρίξεις και έγινε ανακατασκευή βάθρων. Επίσης, επισκευάστηκε, συμπληρώθηκε, ανυψώ-θηκε και τοποθετήθηκε στη θέση του το ζεύγμα μήκους 41,40μ. που είχε ανατιναχθεί.
Κοκκινόλακκα	184,998	Τοποθετήθηκαν υποστηρίγματα ασφαλείας. Ανακατασκευάστηκαν και προστέθηκαν βάθρα. Ανασυντέθηκε το ζεύγμα που είχε ανατιναχθεί, ενώ επισκευάστηκαν άλλα, ή τοποθετήθηκαν καινούργια καθ' όλο το μήκος των 118μ. της γέφυρας.

κάποιων αυτοκινηταμαξών, έτσι ώστε να καλυφθούν προσωρινά οι ανάγκες της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας στα επισκευασμένα τμήματα γραμμής. Στην Αττική υπήρχε μεγαλύτερος αριθμός ατμαμαξών και βαγονιών, και εκτός αυτού, μπορούσαν να επισκευαστούν γρήγορα στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις του Πειραιά. Όσον αφορά το τμήμα Πάτρας-Κυπαρισσίας, εκεί υπήρχε επαρκέστερο τροχαιο υλικό, το οποίο εξάλλου μπορούσε να ενισχυθεί και από τους Σ.Β.Δ.Ε.

Αντίθετα, στα τμήματα (1)-(2)-(6)-Πάτρα και (3)-(4), η αποκατάσταση της κυκλοφορίας καθυστέρησε περισσότερο, λόγω της καταστροφής των γεφυρών Κακιάς Σκάλας, διώρυγας της Κορίνθου, Στομίου, Αχλαδόκαμπου και Κοκκινόλακκα. Στις διαδρομές αυτές, οι επιβάτες θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν με ενδιάμεση συγκοινωνία δια λεωφορείων, μισθωμένων από τους Σ.Π.Α.Π.

Σύμφωνα με το σχετικό χρονοδιάγραμμα, η εκτέλεση των άμεσων εργασιών αποκαταστάσεων διήρκεσε συνολικά δύο χρόνια. Στον πίνακα ΙΙΙ (σελ. 19), παρουσιάζεται με μεγαλύτερες λεπτομέρειες η διάρκεια των εργασιών αυτών στο κάθε τμήμα του δικτύου.

Στον πίνακα ΙV περιγράφονται οι εργασίες αποκαταστάσεως ζημιών για όσες γέφυρες έχουμε λεπτομερέστερα πληροφοριακά στοιχεία.

Θα συμπληρώσουμε την περιγραφή των εργασιών αποκατάστασης γεφυρών με τις δύο πιο χαρακτηριστικές γέφυρες του δικτύου, στον Αχλαδόκαμπο και στη διώρυγα του Ισθμού της Κορίνθου.

Η μεγάλη γέφυρα του Αχλαδόκαμπου βρίσκεται σε απόσταση περίπου 20χλμ. από τους Μύλους Ναυπλίου, στη διαδρομή προς Τρίπολη. Ήδη έχει αναφερθεί ότι είχε





Σ. Γ. Αμαξοστοιχία προς την Αθήνα διέρχεται από την Κακιά Σκάλα (χ.σ. 62+000), πάνω από τα συντρίμια των δεκαθών ατμάμαξων και οχημάτων που γκρέμισαν οι Γερμανοί. Επάνω δεξιά στο σώρο διακρίνονται τα απομεινάρια πλαισίου επιβατάμαξας κατασκευής Danubius.2 Απριλίου 1947 (Δ. Γεωργακόπουλος-Αρχείο www.tonahononymon.gr)

καταστραφεί εντελώς από ανατίναξη. Η κατασκευή μιας νέας τόσο μεγάλης γέφυρας, βελτιωμένου τύπου, θα απαιτούσε μεγάλα έξοδα και πολύ χρόνο. Η προσωρινή λύση που επιλέχτηκε (Σχέδιο 1) ήταν να κατασκευαστεί μια παραλλαγή της γραμμής, που θα κατέβαινε, από το ένα άκρο της παλαιάς γέφυρας, π.χ. από το σημείο Α, θα διέσχιζε την πλαγιά της κοιλάδας, σε κατωφέρεια 23/00, θα έφθανε στο σημείο Γ, σε απόσταση 2χλμ. Από το Α, εκεί θα παλινδρομούσε υπό μορφή «σύρτη» (αναφέρεται ως

«γραμμή αναστροφής»), και θα ανέβαινε από την άλλη παλιά, στο σημείο Β, σε ανωφέρεια με την ίδια κλίση, πάλι 23/00. Θα ακολουθούσε δηλαδή τη συνολική διαδρομή (Α)-(Γ)-(3)-Β. Με αυτή την παράκαμψη, θα είχαμε διέλευση μόνο μιας μικρής γέφυρας, μήκους 12μ. και ύψους 10μ., της οποίας η κατασκευή ήταν εύκολη.

Μια άλλη παραλλαγή, που είχε συζητηθεί, ήταν να υπάρχει μια συνεχής πορεία για να αποφευχθεί ο

«σύρτης», δηλαδή η διαδρομή Α-(2)-Β, η οποία τελικά δεν επελέγη, διότι, αφενός ήταν μεγαλύτερου μήκους, και αφετέρου θα κατασκευάζονταν δύο γέφυρες και μάλιστα μεγαλύτερες. Η παραλλαγή που αποφασίστηκε, ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 1946. Και πέρασαν περίπου 30 χρόνια από τότε, για να λειτουργήσει η καινούργια μεγάλη γέφυρα, κατασκευασμένη από προεντεταμένο σκυρόδεμα, η οποία εγκαινιάστηκε στις 24 Φεβρουαρίου 1974.<sup>6</sup>

Όσον αφορά τη διέλευση της διώρυγας της Κορίνθου, αμέσως μετά την Απελευθέρωση κατασκευάστηκε στην περιοχή της Ποσειδωνίας, δηλαδή κοντά στην έξοδο της διώρυγας στον Κορινθιακό κόλπο, μια μεταλλική προσωρινή γέφυρα, σε ύψος περίπου 10μ. από την επιφάνεια της θάλασσας. Ήταν στρατιωτικής κατασκευής, διαιρούμενη, εύκολη στη συναρμολόγηση. Το χαμηλό ύψος της απαιτούσε πολύ μικρότερο ζευκτό, μήκους 48μ. Τα εγκαίνια της έγιναν το Μάρτιο του 1946. Εξάλλου η χρησιμοποίησή της δεν εμποδίζει τις εργασίες αποφράξεως της διώρυγας, διότι το ύψος των 10μ. ήταν επαρκές για τη λειτουργία βυθοκόρων και άλλων πλωτών μέσων καθαρισμού της. Η απόφραξη της διώρυγας ολοκληρώθηκε το 1949.

Η υφιστάμενη και σήμερα οριστική δικτυωτή σιδηροδρομική γέφυρα κατασκευάστηκε αργότερα από την εταιρία «American Bridge Company», με υλικά που προμήθευε η «UNRRRA». Έχει άνοιγμα 80μ. και ζυγίζει 275 τόνους, σε υψόμετρο που πλησιάζει τα 80μ. Βρίσκεται



Σ. | Μία από τις πολλές ατμάμαξες που γκρέμισαν οι Γερμανοί στην Κακιά Σκάλα ανελκύεται από συνεργεία των «Σ.Π.Α.Π.» με την βοήθεια πλωτού γερανού. Απρίλιος 1947 (Δ. Γεωργακόπουλος-Αρχείο www.tonahononymon.gr)

4,160 χλμ. από την Ποσειδωνία και σε απόσταση 1,610 χλμ. νοτιότερα από την παλαιά προπολεμική γέφυρα. Παραδόθηκε στην κυκλοφορία στις 19 Δεκεμβρίου του 1948.<sup>7</sup>

Ταυτόχρονα με τις εργασίες αποκατάστασης των γεφυρών, γινόταν και η ανασύσταση του τηλεγραφικού δικτύου των Σ.Π.Α.Π., το οποίο οι γερμανοί είχαν καταστρέψει τελείως. Επίσης, γινόταν αποκατάσταση των διαφόρων βλαβών της επιδομής, των κτιρίων επείγουσας ανάγκης, καθώς και διαφόρων άλλων απαραίτητων εγκαταστάσεων.

Παράλληλα, η Υπηρεσία Έλξεως, που είχε αρμοδιότητα στη συντήρηση και επισκευή του τροχαίου υλικού, επισκέυασε τον κατεστραμμένο εξοπλισμό (εργαλεία, μηχανήματα) του Κεντρικού Εργοστασίου και των Μηχανοστασίων, και προέβη σε συστηματική περιουλολή και αποκατάσταση του τροχαίου υλικού που είχε καταστραφεί από ανατινάξεις, πυρπολήσεις και πτώσεις, όπως είπαμε, στη διώρυγα της Κορίνθου και στην ακτή της Κακιάς Σκάλας. Το μέγεθος της καταστροφής και οι εργασίες επισκευής του, οι οποίες συνεχίζονταν και μετά το 1946, φαίνονται στον πίνακα V.

## 2) Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας (Σ.Θ.) Καταστροφές του δικτύου

Στην 1<sup>η</sup> Συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας μετά την Απελευθέρωση, η οποία πραγματοποιήθηκε στην έδρα του, στην Αθήνα, στις 9 Νοεμβρίου 1944, ο Πρόεδρος ανακοινώνει στα μέλη ότι, λόγω της αποστάσεως και της ανυπαρξίας των συγκοινωνιών δεν έχει γίνει ακόμη γνωστή η κατάσταση του δικτύου. Αλλά από τις επιστολές της σιδηροδρομικής Διευθύνσεως του Βόλου, καθώς και από διάφορες μαρτυρίες Θεσσαλών που έχουν ταξιδέψει στην πρωτεύουσα και τους οποίους ο Πρόεδρος είχε συναντήσει, προκύπτει ότι οι καταστροφές που προξένησαν οι αποχωρούντες Γερμανοί στο θεσσαλικό δίκτυο αλλά και στο δίκτυο των Σ.Ε.Κ. που διασχίζει τη Θεσσαλία είναι πολύ μεγάλες, και χρειάζεται να βοηθήσει το κράτος στην αποκατάσταση των συγκοινωνιών. Ήδη η Διοίκηση των Σ.Θ. είχε κάνει ενέργειες προς τα Υπουργεία Μεταφορών και Οικονομικών για παροχή βοήθειας.

Όπως αναφέρει ο Δ. Ευστρατιάδης, από τα στατιστικά στοιχεία των μετρήσεων των καταστροφών, προέκυψε ότι οι συνολικές καταστροφές ανέρχονταν για τους Σ.Ε.Κ. σε ποσοστό πάνω από 40% επί της αξίας του δικτύου τους, στους Σ.Π.Α.Π. σε 26% και στους Σ.Θ. σε 6%. Το μικρό αυτό ποσοστό στους Σ.Θ. δημιούργησε την εντύπωση ότι οι Γερμανοί δεν θέλησαν να καταστρέψουν περισσότερο το θεσσαλικό δίκτυο. Υπήρχε μάλιστα μια ανεπιβεβαίωτη πληροφορία ότι η ανοχή αυτή οφειλόταν

Πίνακας V: Καταστροφές και επισκευές του τροχαίου υλικού ΣΠΑΠ			
Είδος υλικού	Τεμάχια που υπήρχαν τον Ιούνιο του 1940	Τεμάχια που απέμειναν τον Οκτώβριο του 1944	Τεμάχια που επισκευάστηκαν την περίοδο 1945-47.
Ατμάμαξες	93	6	55
Αυτοκινήταμαξες	16	5	8
Επιβατάμαξες	205	15	30
Φορτάμαξες	978	102	408

“  
...από τα στατιστικά στοιχεία των μετρήσεων των καταστροφών, προέκυψε ότι οι συνολικές καταστροφές ανέρχονταν για τους Σ.Ε.Κ. σε ποσοστό πάνω από 40% επί της αξίας του δικτύου τους, στους Σ.Π.Α.Π. σε 26% και στους Σ.Θ. σε 6%.”

σε έναν αυστριακό αξιωματικό της Βέρμαχτ, ο οποίος, παρόλο που είχε λάβει εντολή να προβεί σε καταστροφές, κωλοσιέργησε και δεν προχώρησε στην εκτέλεσή της, διότι είχε αποκτήσει φιλικές σχέσεις με τους θεσσαλούς. Το πιθανότερο όμως είναι ότι οι Γερμανοί δεν ενδιαφέρονταν να καταστρέψουν απόμακρυσμένα και απόμαρα μέρη του θεσσαλικού δικτύου, γ.π. στη δυτική Θεσσαλία, παρά μόνο συγκεκριμένα νευραλγικά σημεία που είχαν ουσιαστική αρνητική επίπτωση στη συγκοινωνία της περιοχής. Η καταμέτρηση των ζημιών του δικτύου δεν έγινε με την ίδια σχολαστικότητα όπως στους Σ.Π.Α.Π. τους οποίους εξετάσαμε. Οι εκθέσεις των αρμοδίων στελεχών περιορίζονταν σε γενικές περιγραφές, ωστόσο από τα πρακτικά των Συνεδριάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου των Σ.Θ. μπορούμε να σχηματίσουμε την επόμενη κατατοπιστική εικόνα.

α) Ζημιές στα έργα γραμμής  
• Καταστροφή, στις 2.10.1944, της γέφυρας του χειμάρρου Αναύρου, στην ανατολική έξοδο του Βόλου.

Ο ποταμός αυτός αναφέρεται με την κοινή του ονομασία ως «Ξηριάς», η οποία είχε επικρατήσει από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Η καταστροφή της γέφυρας αυτής είχε ως συνέπεια να απομονωθεί η πόλη του Βόλου από τη γραμμή το Πηλίου.

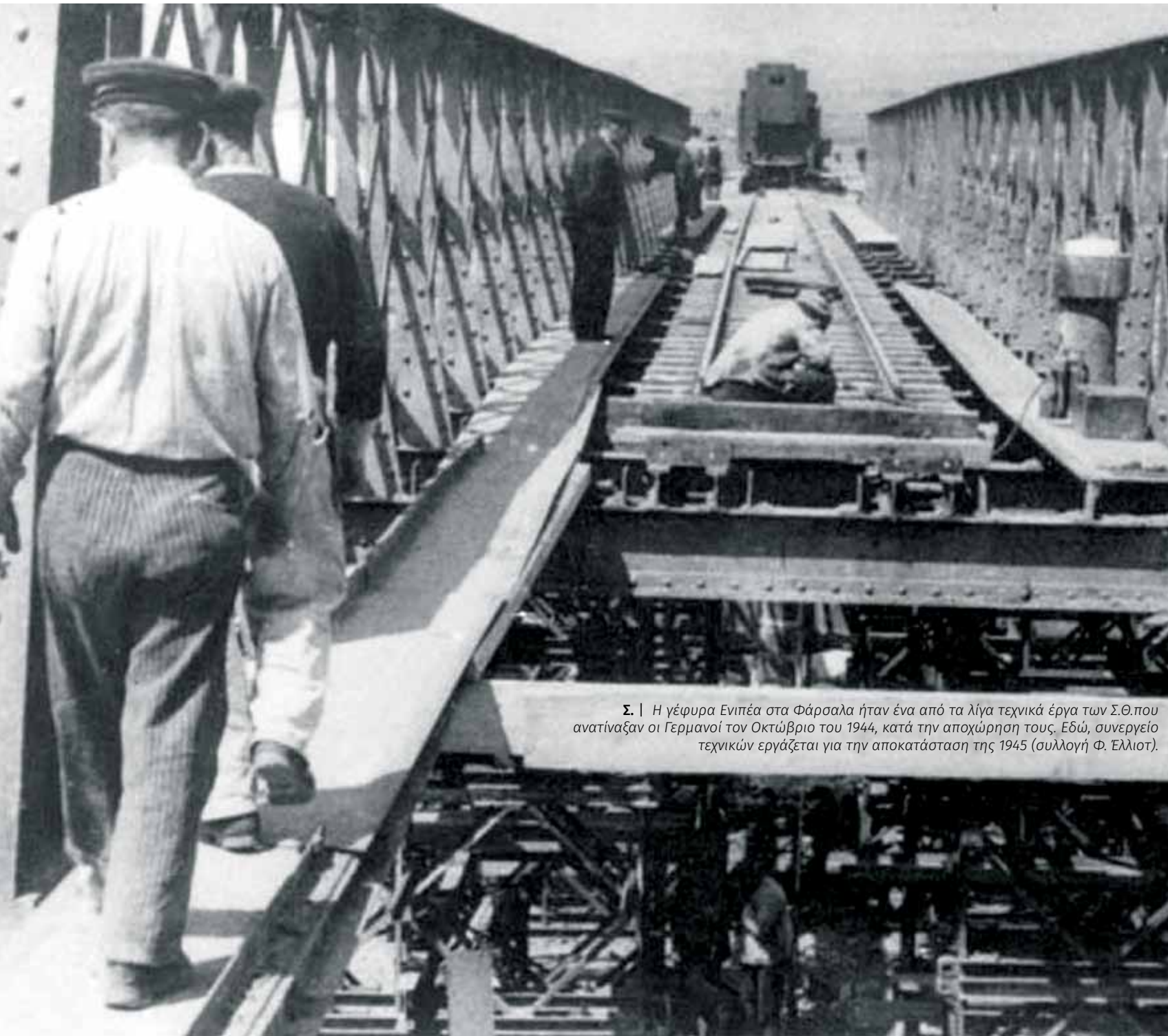
- Καταστροφή της γέφυρας του χειμάρρου Κραυσιδώνα, στα δυτικά του Βόλου, η οποία συνέδεε το Βόλο με τη γραμμή προς Λάρισα.
- Καταστροφή της γέφυρας του «Φαρσαλίτου χώρου». Ο χαρακτηρισμός αυτός είναι γενικός και δεν διευκρινίζεται πιο ακριβώς ποτάμι αφορά. Προφανώς πρόκειται για τον ποταμό Ενιππέα, τον οποίο διέσχισε μια μεγάλη γέφυρα, στη γραμμή με την οποία συνδεόταν ο Βόλος με τη δυτική Θεσσαλία, με τελικό σταθμό την Καλαμπάκα. Εκτός όμως από την καταστροφή της γέφυρας, η γύρω περιοχή είχε ναρκοθετηθεί.
- Στη γραμμή του Πηλίου είχαν ανατιναχτεί δύο τοίχοι υποστηρίξεως.
- Υπήρχαν και άλλες μικρές καταστροφές σε βάθρα γεφυριδίων και σε αλλαγές γραμμής.

β) Ζημιές σε σιδηροδρομικά κτίρια  
• Καταστράφηκε εντελώς ο σταθμός Παλαιοφαρσάλου.  
• Μικροζημιές σε κτίρια.  
• Λέγεται ότι ο πρώτος όροφος του σταθμού των Σ.Θ. στη Λάρισα καταστράφηκε κατά την κατοχή. Δεν υπάρχει όμως, από όσα τουλάχιστον έχω υπόψη μου, καμία διευκρινιστική πληροφορία για τις συνθήκες υπό τις οποίες συνέβη η καταστροφή. Ο τοπικός τύπος της εποχής αναφέρει ότι στις αρχές Μαρτίου 1941 έγινε μεγάλος σεισμός στη Λάρισα.<sup>8</sup> Πιθανόν ο σταθμός να υπήρξε θύμα αυτού του σεισμού. Ο κατεστραμμένος πρώτος όροφος δεν αποκαταστάθηκε, και απέμεινε μόνο το ισόγειο. Το κτίριο αυτό, πριν την καταστροφή, ήταν όμοιο με το Σ.Σ. Βόλου, ο οποίος διατηρείται μέχρι σήμερα σε πολύ καλή κατάσταση.

### Αποκατάσταση του δικτύου

Η επισκευή των ζημιών έγινε κατά κανόνα από προσωπικό των Σ.Θ., ενώ τα μεγαλύτερα έργα, δόθηκαν και σε υπεργολαβίες. Την εποχή εκείνη το σιδηροδρομικό





Σ. | Η γέφυρα Ενιπέα στα Φάρασαλα ήταν ένα από τα λίγα τεχνικά έργα των Σ.Θ. που ανατίναξαν οι Γερμανοί τον Οκτώβριο του 1944, κατά την αποχώρησή τους. Εδώ, συνεργείο τεχνικών εργάζεται για την αποκατάσταση της 1945 (συλλογή Φ. Έλλιου).

Πίνακας VI: Καταστροφές και επισκευές του τροχαίου υλικού ΣΘ			
Είδος υλικού	Τεμάχια που κυκλοφορούσαν λίγο πριν τον πόλεμο	Τεμάχια που απέμειναν σε λειτουργία τον Οκτώβριο του 1944	Τεμάχια που κυκλοφόρησαν μετά τις ε-πισκευές του 1945-46.
Ατμάμαξες:			
Δίκτυο μετρικής γραμμής	23	6	9
Δίκτυο γραμμής 0,6μ. του Πηλίου	;*	2;**	3
Επιβατάμαξες	;	29	;
Φορτάμαξες	495	171	249

\*Ο συνολικός αριθμός των ατμαμαξών που είχαν διατεθεί μέχρι το 1940 για τη γραμμή του Πηλίου και για τον τροχιόδρομο του Βόλου (γραμμή 0,60μ.) ήταν 19. Από αυτές δεν γνωρίζουμε πόσες κυκλοφορούσαν λίγο πριν τον Β' Πόλεμο, διότι μερικές είχαν αχρηστευθεί λόγω παλαιότητας.  
 \*\* Σε έγγραφο (10.11.1944) του 54ου Συντάγματος Πεζικού του ΕΛΑΣ που δρούσε στη Θεσσαλία, ανακοινώνεται ότι οι Γερμανοί στις 3.10.1944 κατέστρεψαν το τροχαίο υλικό του Πηλίου, χωρίς να αναφέρονται λεπτομέρειες. Πάντως είναι γνωστό ότι μεταξύ των άλλων κατέστρεψαν και δύο ατμάμαξες.

Πίνακας VII: Εργασίες αποκαταστάσεως γεφυρών και κτισμάτων	
<b>Γέφυρες</b>	
Εργασίες αποκαταστάσεως	Ολοκλήρωση εργασιών
Γέφυρα Ξηριά. Κατασκευή νέας γέφυρας. Από 25.8.1945 άρχισε η διέλευση αμαξοστοιχιών με βραδυπορεία. Μέχρι τέλος Οκτωβρίου ολοκληρώθηκε η τοποθέτηση ήλων και έληξε η βραδυπορεία.	Οκτώβριος 1945
Γέφυρα Κραυσιδίωνα. Κατασκευή νέας γέφυρας. Από 6. 10.1945 άρχισε η χρήση της, με βραδυπορεία. Μέχρι τα με-σα Νοεμβρίου 1945 ολοκληρώθηκε η τοποθέτηση ήλων και έληξε η βραδυπορεία.	Νοέμβριος 1945
Γέφυρα Ενιπέα. Έγινε η απονάρκωση της περιοχής, και μέχρι τις 15.9.1945 ελευθερώθηκε η κοίτη του από την κα-ταστροφείσα παλαιά σιδηροδρομική γέφυρα, της οποίας τα υπολείμματα εγκυμονούσαν κινδύνους για την παραπλήσια προσωρινή γέφυρα που ήδη λειτουργεί. Έγινε συναρμολόγηση νέας γέφυρας, και τοποθέτησή της μετά το χειμώνα του 1945.	Άνοιξη 1946;
Επισκευάστηκαν τα λίθινα βάθρα των διαφόρων μικρών γεφυριδίων.	1945
<b>Κτίσματα</b>	
Επισκευή με εργολαβία, κατόπιν διαγωνισμού, των δύο τοίχων στηρίξεως στη γραμμή του Πηλίου, οι οποίοι είχαν ανατιναχτεί.	Τέλος του 1945;
Πρόχειρη κατασκευή οικήματος στο Σταθμό Παλαιοφαρσάλου για τη διαμονή του σταθμάρχη και του κλειδούχου.	1945;

προσωπικό της Θεσσαλίας βρισκόταν σε κατάσταση αναταραχής. Το Διοικητικό Συμβούλιο των Σ.Θ.<sup>9</sup> είχε διαπιστώσει ότι, κατά τη διάρκεια της κατοχής, από τον φόβο των κατακτητών, επικρατούσε μεγάλη απειθαρχία στο προσωπικό, με αποτέλεσμα το υπηρεσιακό του ενδιαφέρον να είναι πολύ μειωμένο. Εξάλλου, λίγο μετά την Απελευθέρωση συνέβησαν τα Δεκεμβριανά, και η αναταραχή συνεχίστηκε. Κατά κανόνα, το κατώτερο προσωπικό επηρεαζόταν από τον ΕΑΜ-ΕΛΑΣ, ενώ τα μεσαία και ανώτερα στελέχη δεν ήθελαν να του εναντιωθούν, είτε από φόβο, είτε από δική τους ιδεολογική πεποίθηση. Εκείνο όμως που είχε κάνει εντύπωση ήταν ότι οι θεσσαλοί σιδηροδρομικοί, αμέσως μετά την αποχώρηση των Γερμανών, άρχισαν να εργάζονται με εξαιρετική και ανεξήγητη προθυμία για την αποκατάσταση της

γραμμής και την επιδιόρθωση του υλικού. Το φαινόμενο αυτό εξηγήθηκε πολύ γρήγορα, όταν γνωστοποιήθηκε η έγγραφη διαταγή του Γενικού Στρατηγείου του ΕΛΑΣ, στις 2.10.1944, με υπογραφή του Στ. Σαράφη η οποία παρακινούσε τους σιδηροδρομικούς να αποκαταστήσουν τις γραμμές του δικτύου που έπαθαν καταστροφές, και να διαφυλάξουν το τροχαίο υλικό και τις εγκαταλεημένες σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις μέχρι να τεθούν πάλι σε κανονική λειτουργία.<sup>10</sup> Ωστόσο, μετά τα Δεκεμβριανά, και όταν εκδηλώθηκε φανερά η αντίθεση μεταξύ των αντιπάλων παρατάξεων, μειώθηκε αρκετά αυτή η προθυμία, παρόλο που η Διοίκηση της σιδηροδρομικής Εταιρίας είχε υποσχεθεί επίδομα 20% επί της μισθοδοσίας των εργαζομένων για την ταχεία αποκατάσταση του δικτύου. Η άμεση αποκατάσταση των γεφυρών και κτισμάτων,

την περίοδο 1946-47, δίδεται στον πίνακα VII, ενώ του τροχαίου υλικού, στον πίνακα VI.

**Ευχαριστίες**

Ευχαριστώ το Γιώργο Χανδρινό, αντιπρόεδρο του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου και αρχισυντάκτη του περιοδικού Σιδηροτροχιά, για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε, να μου εμπιστευθεί το γράψιμο αυτού του άρθρου, και για την πολύτιμη βοήθειά του σε πληροφοριακό υλικό από το αξιολογότερο αρχείο του. Ευχαριστώ επίσης θερμά τους υπεύθυνους της ιστοσελίδας www.tonapanoytomn.gr. για την ευγενή παραχώρηση των 2 φωτογραφιών από το Αρχείο Δ. Γεωργόπουλου και την άδεια δημοσίευσής τους, καθώς και τους Φραγκίσκο Έλλιου και Απόστολο Κουρμπέλη για την παραχώρηση φωτογραφιών από την συλλογή τους.

**Βιβλιογραφία – Παρατηρήσεις**

- 1) Υπενθυμίζουμε ότι και κατά την εισβολή των Γερμανών, το 1941, οι Άγγλοι σύμμαχοι, υποχωρώντας από τη βόρεια Ελλάδα προς νότον, χρησιμοποίησαν επίσης παρόμοια σιδηροδρομικά συνεργεία ανατινάξεων, προκειμένου να παρακλώσουν την κάθοδο των κα-τακτητών προς την πρωτεύουσα.
- 2) Χέρμαν Φράνκ Μάγερ. Από τη Βιέννη στα Καλάβρυτα. Τα αιματηρά ίχνη της 117<sup>ης</sup> μεραρχίας καταδρομών στη Σερβία και την Ελλάδα. Εκδόσεις Εστίας. Αθήνα, 2010, σ. 595.
- 3) Εφημερίδα «ΗΜΕΡΑ» Πατρών, 1951, και αναδημοσίευση στην εφημερίδα «ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ» Πατρών, στις 16.2.1988.
- 4) Πρακτικά Συνεδριάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου των Σ.Π.Α.Π., στις 20.10 και 3.11.1944.
- 5) Οι ανακοινώσεις και δημοσιεύσεις του Δ. Ευστρατιάδη είναι: 1) Έκθεση για τον προγραμματισμό αποκαταστάσεως των ζημιών (1.12.1944), 2) Ομιλία στο Ροταριανό Όμιλο Αθηνών (12.4.1946), και 3) Δημοσιεύσεις στο περιοδικό «Συγκοινωνία», στα τεύχη των μηνών: Φεβρουαρίου, Απριλίου, Μαΐου, Ιουλίου, Αυγούστου και Σεπτεμβρίου του 1954, με την ευκαιρία της επετείου των 10 χρόνων από τη λήξη του πολέμου.
- 6) Ιωάννης Ζαρταλούδης, Δημήτριος Καρατόλος, Δημήτριος Κουτελιδής, Γεώργιος Νάθανας, Σπύρος Φασούλας και Αντώνης Φιλιππουπόλιτης. Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι: η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα. Εκδόσεις Μίλητος. Αθήνα. σ.174.
- 7) Ό.π., σ. 185.
- 8) Εφημερίδα «Η Θεσσαλία» Βόλου, 2.3.1941.
- 9) Συνεδρίαση του Δ.Σ. στις 23.8.1945
- 10) ΓΕΣ/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού. Αρχεία Εθνικής Αντιστάσεως. Τόμος 4, σ. 217-239, 59.