

ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΤΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥ *

Στη μελέτη αυτή εξετάζονται: α) Η σιδηροδρομική γραμμή διαμέσου του λεκανοπεδίου των λιμνών Αγίου Βασιλείου και Βόλβης, που θα συνέδεε τη Θεσσαλονίκη με το υψίπεδο της Σόφιας για την εξυπηρέτηση των αναγκών του Α΄ παγκοσμίου πολέμου. β) Η προσφορά του τμήματος της γραμμής Σ α ρ α κ λ ή - Σ τ α υ ρ ο ύ (Σ-Σ) στην ειρηνική περίοδο. γ) Χαράξεις και μελέτες της γραμμής σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με την Αλεξανδρούπολη διαμέσου του ίδιου φυσικού περάσματος των λιμνών.

Ενώ η φοβερή αναμέτρηση των αντιμαχομένων του Α΄ παγκοσμίου πολέμου συνεχιζόταν, η κυβέρνηση Σκουλούδη κάτω από την άσκηση βίας των κεντρικών δυνάμεων παραδίδει σε μικτή γερμανοβουλγαρική φάλαγγα, που εισβάλλει στο ελληνικό έδαφος, το οχυρό Ρούπελ (13-14 Μαΐου 1916). Με την κατάληψη του οχυρού οι βουλγαρικές δυνάμεις συνέχισαν την προέλασή τους και κατέλαβαν το σιδηροδρομικό σταθμό του Σιδηροκάστρου. Έτσι άρχισε η κατάληψη της Ανατολικής Μακεδονίας και η χρησιμοποίηση από τους Γερμανοβουλγάρους της σιδηροδρομικής γραμμής Κομοτηνής-Δράμας-Σερρών.

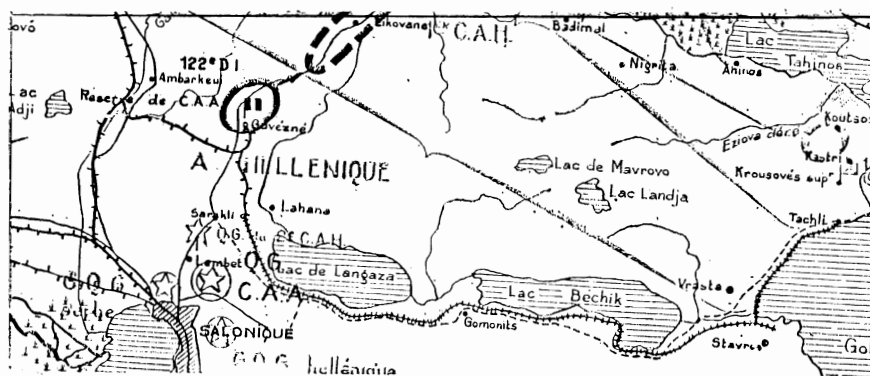
Ο συμμαχικός στρατός της Ανατολής διαθέτει το 16ο Αγγλικό Σώμα Στρατού, το οποίο τον Ιούλιο του ίδιου χρόνου δημιουργεί το μέτωπο του Στρυμόνα που εκτεινόταν κατά μήκος του ποταμού, από τη λίμνη Κερκινίτιδα (Μπούτκοβα) μέχρι τη λίμνη του Αχινού και τα έλη της που έφταναν ως τη θάλασσα.

Η παράδοση της Ανατολικής Μακεδονίας στους Βουλγάρους επιταχύνει και τον τερματισμό της ελληνικής ουδετερότητας. Η Θεσσαλονίκη γίνεται εστία εξέγερσης της ελληνικής ψυχής. Στις 9 Σεπτεμβρίου στο μέτωπο του Στρυμόνα μεταφέρεται και το πρώτο ελληνικό στρατιωτικό τμήμα του κινήματος της Εθνικής Άμυνας. Αργότερα περί τα τέλη

* Στην προσπάθεια της συλλογής των στοιχείων που παραθέτουμε βοήθεια μας πρόσφεραν οι κ.κ. Παν. Μουγκρίδης, τώρα συνταξιούχος ΟΣΕ, και ο Νικ. Κανάκης, τμηματάρχης Α΄ ΟΣΕ, στους οποίους οφείλουμε πολλές ευχαριστίες. Επίσης ευχαριστίες χρωστάμε στον υπαρχιμηχανικό του ΟΣΕ κ. Γιάννη Τζιώλα για τη συμπαράσταση και τη βοήθεια που μας πρόσφερε και μας προσφέρει.

Οκτωβρίου 1917 η 1η Ελληνική Μεραρχία τάσσεται κάτω από τις διαταγές του 16ου Αγγλικού Σώματος Στρατού για την από κοινού αντιμετώπιση των κινδύνων που θα μπορούσαν να προκύψουν σε βάρος της ελληνικής Μακεδονίας.

Άξονες επικοινωνίας που συνδέουν τη Θεσσαλονίκη με το μέτωπο του Στρυμόνα ήταν ο δρόμος των Σερρών που διερχόταν προς βορρά από το Δερβέντ, τη Δορκάδα, το υψίπεδο Λιγκοβάνης-Λαχανά, τη γέφυρα του Στρυμονικού (Όρλιακου), με κατάληξη τις Σέρρες, επάνω σε φυσικό έδαφος με λίγα σκυρόστρωτα τμήματα, και η σιδηροδρομική γραμμή Junction Salonique Constantinople, σε συντομογραφία J.S.C. (χάρτης 1).



Χάρτης 1. Γαλλικός στρατιωτικός χάρτης της περιοχής των λιμνών Αγ. Βασιλείου, Βόλβης.

(Από την επίσημη γαλλική ιστορία του Α' πολέμου: Οκτώβριος 1918, «Les Armées Françaises dans la Grande Guerre»).

Επάνω στο δρόμο αυτό, 25 χιλιόμετρα από τη Θεσσαλονίκη, και συγκεκριμένα στην περιοχή της Ασσήρου, οι σύμμαχοι δημιουργούν βάση συγκέντρωσης (χάρτης 4) και εναποθήκευσης υλικών και εφοδίων. Ο ανεφοδιασμός της βάσης αυτής που τροφοδοτεί οδικά το μέτωπο του Στρυμόνα γινόταν από τη Θεσσαλονίκη μέσω του σιδηροδρομικού σταθμού του Γαλλικού (Σαλαμανλή), με τον οποίο είχε συνδεθεί σιδηροδρομικά η Άσσηρος.

Ένας άλλος άξονας επικοινωνίας που συνέδεε τη Θεσσαλονίκη με την κοιλάδα του Στρυμόνα ήταν ο φυσικός δρόμος μέσω του λεκανοπεδίου των λιμνών Λαγκαδά (Αγίου Βασιλείου) και Βόλβης (Μπεσικίων). Επάνω στο φυσικό αυτό πέρασμα της ρωμαϊκής Εγνατίας οδού και κάτω από την άμεση πίεση του μετώπου στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα, που αχρήστευε τη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινούπο-

λεως¹, ο στρατηγός Milne, διοικητής της Αγγλικής Στρατιάς, πετυχαίνει έγκριση κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής κατά μήκος των νοτίων ακτών των λιμνών Αγίου Βασιλείου και Βόλβης, με προοπτική σύνδεσής της με τη γραμμή J.S.C. ανατολικά της Θεσσαλονίκης (χάρτες 5, 6). Η κατασκευή της γραμμής αυτής πραγματοποιήθηκε από τους Άγγλους τη στιγμή που οι επιθέσεις των γερμανικών υποβρυχίων² στις κυριότερες θαλάσσιες οδούς του Αιγαίου περιόριζαν τις κινήσεις του στόλου της Entente. Αυτό το πρόβλημα της ναυσιπλοΐας ήταν μόνιμο.

Σε κάποια φάση του πολέμου η ποσότητα του πετρελαίου ήταν τόσο μικρή που οι τροχιόδρομοι της Θεσσαλονίκης³ έπρεπε να σταματήσουν. Ακόμα και στο ναυτικό δρόμο μεταξύ Θεσσαλονίκης-Σταυρού, γύρω από τη χερσόνησο της Χαλκιδικής που κατά κανόνα απαιτούσε τρία μικρά πλοία, υπήρχαν σοβαρές καθυστερήσεις εξαιτίας της ανεπάρκειας του πετρελαίου. Κυρίως λόγω αυτής της καθυστέρησης ο στρατηγός Milne πέτυχε έγκριση κατασκευής της γραμμής από το Σαρακλή στο Σταυρό. Πολύ θα ήθελε να στρώσει μια γραμμή κανονικού πλάτους, που θεωρούσε ότι ήταν απαραίτητη για τις επιχειρήσεις στον τομέα αυτό του μετώπου, αλλά το υπουργείο Άμυνας δεν μπορούσε να τον εφοδιάσει με σιδηροτροχιές. Έτσι η σκέψη αυτή εγκαταλείφτηκε. Κανονική γραμμή είχε γίνει για να συνδέσει την Άσσηρο με το Σαρακλή⁴, και 61 μίλια από εκεί μια απλή στενή γραμμή πλάτους 0,60 μ. που έφτανε μέχρι το Σταυρό. Έτσι το Σαρακλή (χάρτης 3) έγινε ο σταθμός επικοινωνίας των δύο γραμμών, κανονικής και στενής, όπως και το κέντρο μεταφόρτωσης των στρατιωτικών μεταφορών για τον εφοδιασμό του μετώπου στο νότιο Στρυμόνα, η οποία πραγματοποιείται πια από τις προωθημένες αποθήκες της Ασσήρου και τη Θεσσαλονίκη που εξακολουθούσαν να χρησιμοποιούν οι σύμμαχοι ως κεντρική βάση από την οποία έπαιρναν ενισχύσεις και ανεφοδιάζονταν σιδηροδρομικά και οδικά.

Η κατασκευή του πιο πάνω σιδηροδρομικού άξονα ακολούθησε τα εξής στάδια: α) Στο πρώτο στάδιο στρώθηκε το τμήμα της γραμμής Σταυρού-Τσάγεζι⁵ πλάτους 0,60 μ. Αντικειμενικός σκοπός ήταν η εξυπηρέτηση

1. Τον Αύγουστο του 1916 οι Γερμανοβούλγαροι κατέβηκαν τους νότιους πρόποδες του Μπέλες και διέκοψαν τη σιδηροδρομική συγκοινωνία Δοϊράνης-Δεμίρ Χισάρ.

2. Ανεφοδιάζονταν με βενζίνη σε έρημα ακρογιάλια των απέραντων δανδελωτών ακτών της Μακεδονίας και της Θράκης (Απ. Βακαλόπουλου, Ιστορία της Θεσσαλονίκης).

3. Η παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος εξασφαλιζόταν από μηχανές εσωτερικής καύσης.

4. Τοποθεσία παρά το Λαγκαδά Θεσσαλονίκης.

5. Τοποθεσία στις εκβολές του Στρυμόνα.

των αναγκών στο δέλτα του ποταμού Στρυμόνα από της λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής των πλοίων που δημιουργήθηκαν στο Σταυρό. Ο από θάλασσα εφοδιασμός των στρατευμάτων στις εκβολές του Στρυμόνα ήταν επικίνδυνος λόγω της ευάλωτης τοποθεσίας και της απουσίας μέσων για την εκτέλεση αποβιβάσεων και εκφορτώσεων. Έτσι αποφασίστηκε η κατασκευή της γραμμής αυτής κατά μήκος της ακτής προς την Ασπροβάλα (Tashli Derbend) και σε μήκος 10 μιλίων. Αυτό έγινε, και το Φεβρουάριο του 1917 η γραμμή προεκτάθηκε στο Τσάγεζι (Ηρακλίτσα) (χάρτες 6, 7, 8, 9), τρία μίλια από τις εκβολές του Στρυμόνα. Η γραμμή αυτή, αν και ήταν πλάτους 0,60 μ., είχε υποδομή αρκετά πλατιά για να επιτρέψει τη μετατροπή της σε κανονικού πλάτους, αν υπήρχε ανάγκη και βρισκόταν υλικό. Επειδή η γραμμή στρώθηκε κατά μήκος της επίπεδης ακρογιαλιάς, η κατασκευή της ήταν εύκολη. β) Ακολουθεί η κατασκευή του δεύτερου τμήματος, πλάτους επίσης 0,60 μ. κατά μήκος των λιμνών Αγίου Βασιλείου και Βόλβης. Η μελέτη κατασκευής της γραμμής Σαρακλή-Σταυρού εκτελέστηκε τον Οκτώβριο του 1917 και οι εργασίες στρώσης της άρχισαν στις 14 Νοεμβρίου. Η γραμμή δόθηκε στην εκμετάλλευση τον Απρίλιο του 1918¹. γ) Οι σύμμαχοι, μετά τη διάσπαση του μετώπου και την προέλασή τους, προχωρούν στην κατασκευή του τρίτου τμήματος σιδηροδρομικής γραμμής επί της αριστερής όχθης και κατά μήκος του ποταμού Στρυμόνα στη διαδρομή από Νεοχώρι ή Γενίκιοϊ (κοντά στην αρχαία Αμφίπολη) μέχρι την Αγγίστα². Η γραμμή αυτή φαίνεται σε φύλλο επιτελικού χάρτη του 1928³ (χάρτες 7, 9).

Υπήρχε επίσης στενή γραμμή μέσα στο βουλγαρικό έδαφος, από Πετρίτσι προς Ράδομιρ, νοτιοδυτικά της Σόφιας, με διακλάδωση, της οποίας το ακραίο σημείο ήταν η στενωπός του Ρούπελ (χάρτης 1). Η γραμμή αυτή, στην πλευρά του εχθρού, κατασκευάστηκε με την προοπτική να ενωθεί με τη σιδηροδρομική γραμμή J.S.C. που διέρχεται νότια της στενωπού του Ρούπελ. Παράλληλα όμως έδινε και την ελπίδα ότι θα εξυπηρετούσε πολύ και τους Άγγλους σε περίπτωση που θα επιτίθονταν. Επιπλέον ήταν του ίδιου πλάτους (0,60 μ.) με τις γραμμές που βρίσκονταν στο ελληνικό έδαφος, οι οποίες συνδεδεμένες θ' αποτελούσαν τον κύριο άξονα συγκοινωνιών, από τον οποίο θα μπορούσαν οι σύμμαχοι να φτάσουν από το Αιγαίο στο υψίπεδο της Σόφιας.

Το τμήμα της γραμμής Νεοχωρίου-Αγγίστας, μετά τη λήξη του πολέ-

1. Commandement en Chef des Armées. Alliées Direction des Chemins de fer. Rapport Mensuel Mai + April 1918.

2. Στον Αγγίτη, παραπόταμο του Στρυμόνα.

3. History of the Corps of Royal Engineers, Vol. VI (1922) 103, London.

μου και την αποχώρηση των συμμάχων, εγκαταλείφτηκε χωρίς να αποπερατωθεί. Για τη συμπλήρωσή του, όσο και την επισκευή του υπολοίπου τμήματος Σταυρού-Τσάγεζι έγιναν το 1922 συνεννοήσεις μεταξύ του Υπουργείου Συγκοινωνιών, του Γ.Ε.Σ. και των τέως ΣΕΚ (ΟΣΕ), οι οποίες όμως δεν έφεραν αποτέλεσμα. Έτσι η γραμμή Σταυρού-Αγγίστας παρέμεινε μισοτελειωμένη για να αποξηλωθεί τελικά το 1939 από την Υπηρεσία Σιδηροδρομικών Έργων Νόμου 575. Από την αποξήλωση του τμήματος της γραμμής αυτής προέκυψε μήκος γραμμής 14.179 μ., από το οποίο 9.700 μ. αποθηκεύτηκαν στο Σταθμό Σταυρού, τα δε υπόλοιπα κοντά στην οδική γέφυρα του Στρυμόνα. Κατά τη διάρκεια της γερμανικής κατοχής (1941-1944) του Β΄ παγκοσμίου πολέμου, μια ποσότητα γραμμής 4.774 μ. μεταφέρθηκε από τους Γερμανούς προς άγνωστη κατεύθυνση, πιθανόν στην Κρήτη. Αργότερα μια άλλη ποσότητα διπλής σιδηροτροχιάς στάλθηκε για την κατασκευή γραμμής Αγρινίου-Αμφιλοχίας και παρέμεινε εκεί.

Επίσης από το υλικό της γραμμής «Ασπροβάλας» οι Γερμανοί κατασκεύασαν περίπου τρία χιλιόμετρα γραμμή από το Σταυρό προς νότο και επίσης άλλα έξι χιλιόμετρα περίπου από το 3ο χιλιόμετρο της γραμμής Σαρακλή-Σταυρού προς την Ασπροβάλα κατά μήκος των οχυρώσεων της παραλιακής ζώνης, για την εξυπηρέτησή τους. Μετά την αποχώρηση των αρχών κατοχής (Οκτώβριος 1944) η γραμμή αυτή βρέθηκε μισοκατεστραμμένη από ανατινάξεις και λεηλασίες από αγνώστους και και τμήματά της βρίσκονταν διεσπαρμένα στους αγρούς.

Το Νοέμβριο του 1955 ο εργολάβος Αθ. Μιχαηλίδης που ανέλαβε την ανατίναξη των παραλιακών οχυρώσεων της περιοχής Κάτω Σταυρού πετυχαίνει την αποξήλωση του τμήματος της γραμμής που απόμεινε στρωμένο και την περισυλλογή του διασκορπισμένου υλικού σαν παλιοσιδηρα, σύμφωνα με το άρθρο 3 του Νόμου 2279/1952¹, γιατί η γραμμή Σταυρού-Ασπροβάλας δεν παραχωρήθηκε ποτέ στους ΣΕΚ/ΟΣΕ, όπως έγινε με τη γραμμή Σαρακλή-Σταυρού, και ανήκε στην κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου.

Το παλιό τρενάκι της γραμμής Σαρακλή-Σταυρού

Μετά τη λήξη του Α΄ παγκοσμίου πολέμου και την αποχώρηση των συμμάχων, οι σιδηροδρομικές γραμμές επί του ελληνικού εδάφους πε-

1. Το άρθρο 3 του Νόμου 2279/1952 είχε ως εξής: «Παράγραφος Ι. Από της ενάρξεως του ισχύοντος Νόμου, είναι ελευθέρη η περισυλλογή και συγκέντρωση των εν υπαίθρῳ ἢ εντός θαλάσσης ευρισκομένων παλαιοσιδηρού, ετέρων παλαιῶν μετάλλων, αντικειμένων πάσης φύσεως, ναυαγίων, ναυαγημάτων κλπ.».

ριήλθαν στο Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο με την υπ' αριθ. 68109 από 2-5-1920 απόφαση του Υπουργείου Συγκοινωνίας ανέθεσε την εκμετάλλευση του τμήματος της γραμμής Σαρακλή-Σταυρού στους ΣΕΚ/ΟΣΕ. Η εκμετάλλευσή του άρχισε το Μάρτιο του 1921. Σε τούτη τη στενή γραμμή των 61 μιλίων το τρένο του Σταυρού έζησε και συμπορεύτηκε με τη ζωή των κατοίκων της περιοχής μέχρι το βράδυ της 16ης Αυγούστου 1947, οπότε έπαψε η εκμετάλλευσή του, κατόπιν σχετικής εγκρίσεως του Υπουργείου Μεταφορών και με σύμφωνο γνώμη του ΓΕΣ. Η απόφαση πάρθηκε λόγω των μεγάλων ελλειμμάτων της γραμμής που άφηνε η εκμετάλλευσή της, του ανταγωνισμού των μεταφορών με το αυτοκίνητο, της εξυπηρέτησης των στρατιωτικών αναγκών με ελάχιστα αυτοκίνητα που κυκλοφορούσαν στον αυτοκινητόδρομο Θεσσαλονίκης-Καβάλας, όπως αυτό διαπιστώθηκε στη διάρκεια του εμφύλιου πολέμου.

Την εξασφάλιση της εμπορικής και επιβατικής κίνησης της περιοχής από το πρωί της 18-8-1947 ανέλαβε η ΥΕΚΑ (Υπηρεσία Εκμετάλλευσης Κρατικών Αυτοκινήτων). Έτσι δεν υπήρξαν διαμαρτυρίες από κατοίκους των παραλιμνίων χωριών λόγω μείωσης εξυπηρέτησης των συγκοινωνιακών αναγκών από τη διακοπή εκμετάλλευσης της γραμμής. Η συντήρηση όμως της γραμμής, των τεχνικών έργων, κτιρίων και του τροχαίου υλικού συνεχίστηκε με τρόπο, ώστε να επιτρέπεται η κυκλοφορία συρμών για μια επαναχρησιμοποίηση του τρένου. Όπως όμως αποδείχτηκε αργότερα, η συνεχής συντήρηση των εγκαταστάσεων, του τροχαίου υλικού και της φύλαξής τους απορροφούσε μεγάλα ποσά, περισσότερα από 20.000.000 δρχ. το μήνα, όπως φαίνεται από σχετικό έγγραφο των πρώην ΣΕΚ/ΟΣΕ με ημερομηνία Μαρτίου 1951. Η διάλυση λοιπόν της γραμμής, εκτός από την εξοικονόμηση της δαπάνης συντήρησης, θα μπορούσε να προσκομίσει στους ΣΕΚ ικανά ποσά από την πώληση του υλικού που θα κρινόταν άχρηστο. Έτσι δεν θα έμενε ανεκμετάλλευτο αντίστοιχο κεφάλαιο.

Με τις πιο πάνω διαπιστώσεις, και επειδή δεν υπήρχε αντίρρηση από μέρους του ΓΕΣ, αφού κανένα ενδιαφέρον δεν παρουσίαζε η γραμμή από στρατιωτική πλευρά, η Γενική Διεύθυνση Σιδηροδρόμων εισηγείται και ζητάει από το υπουργείο Συγκοινωνιών τη διάλυση του μικρού αυτού δικτύου. Φιλόδοξη πολιτική επέκτασής του από το σιδηροδρομικό σταθμό του Σαρακλή μέχρι το Λαγκαδά δεν θα προφθάσει να πραγματοποιηθεί¹ για λόγους που γνωρίζουν μόνον αυτοί που κυβέρνησαν τον τόπο.

1. Για την κατασκευή της επέκτασης της γραμμής από το σταθμό Σαρακλή μέχρι το Λαγκαδά εκδόθηκε ο Νόμος 5490 της 18 Μαΐου 1932 (ΦΕΚ 170) που ψηφίστηκε από τη Βουλή και τη Γερουσία, πραγματοποιήθηκε μάλιστα και σχετική προμελέτη

Από τους μηχανικούς των σιδηροδρόμων κανείς δεν έχει ανεξάρτητη γνώμη, κανείς δεν ορθώνει ανάστημα και όλοι προσαρμόζουν τη γνώμη τους με την απόφαση της Γενικής Διεύθυνσης Σιδηροδρόμων για τη διάλυση της γραμμής Σ-Σ. Ο σχεδιασμός της γραμμής κανονικού πλάτους (1,44 μ.) Θεσσαλονίκης-Σταυρού-Αμφίπολης και η σύνδεσή της με τη γραμμή Αλεξανδρούπολης που είχε αποφασισθεί δεν λαμβάνεται καθόλου υπόψη, όπως και οι εκτιμήσεις ότι: α) από τη γραμμή αυτή το τμήμα Μυρίνης-Αμφίπολης-λιμανιού Αμφίπολης (Τσάγεζι) είχε αποπερατωθεί τον Οκτώβριο του 1940, σημαντικά δε είχαν προχωρήσει οι εργασίες στο τμήμα Θεσσαλονίκης-Αγίου Βασιλείου (χάρτες 7,8), β) για την πραγματοποίηση της γραμμής απαιτούνται εδάφη μέσα στα όρια της γραμμής Σ-Σ, όπως επίσης μερικά τμήματα και αυτό το ίδιο το επίχωμα της γραμμής Σ-Σ. Έτσι, όταν κάποτε κατασκευαστεί η γραμμή Θεσσαλονίκης-Αμφίπολης θα απαιτηθούν νέες ενέργειες και νέες απαλλοτριώσεις.

Το τρένο στη διάρκεια της «ειρηνικής» λειτουργίας του (1921-1947) (εικ. 1) πρόσφερε μεγάλες και ανεκτίμητες υπηρεσίες στο κοινωνικό σύνολο, χωρίς διακοπή, σε περιόδους ευτυχίας και δυστυχίας, μεταφέροντας εμπορεύματα και επιβάτες μεταξύ αφετηρίας και τέρματος. Αξιόλογη εμπορική κίνηση παρουσίαζε η περιοχή Σταυρού και κατά δεύτερο λόγο η περιοχή Ρεντίνας, κυρίως στη μεταφορά δασικών προϊόντων που έδιναν τα βουνά προς νότο και προς βορρά, αλλά και άλλων εμπορευμάτων, όπως σιτηρών, ψαριών, από το Σταυρό και τον Άγιο Βασίλη¹, αλατιού κ.λ.

Επίσης ενδιαφέρουσα ήταν η επιβατική κίνηση του Σταυρού, ο οποίος ως κέντρο παραθερισμού παρουσίαζε πυκνή κίνηση κατά τη θερινή περίοδο. Αρκετή επιβατική κίνηση υπήρχε μεταξύ της Θεσσαλονίκης και των ιαματικών λουτρών της Νέας Απολλωνίας. Η περίοδος των λουτρών διαρκούσε από τον Ιούνιο μέχρι τέλος Οκτωβρίου και ο σιδηρόδρομος εξυπηρετούσε τους λουόμενους, αφού ο σιδηροδρομικός σταθμός βρισκόταν μέσα σε κατοικημένη περιοχή. Η τοποθεσία ήταν πολύ όμορφη, γιατί από τη μια μεριά βρέχεται από τη λίμνη της Βόλβης και από την άλλη ορθώνεται το καταπράσινο βουνό. Αυτός ο συνδυασμός βουνού και λίμνης δημιουργεί το γλυκό και ξηρό κλίμα και γι αυτό το λόγο η Νέα Απολλωνία ήταν και τόπος παραθερισμού. Η διάρκεια της διαδρομής Σ-Σ ήταν 3,30 ώρες με μια ταχύτητα 15-25 χιλιομέτρων την ώρα. Συνήθως η ίδια αμαξοστοιχία πήγαινε και επέστρεφε χωρίς να κυκλοφορή άλλη.

όπως φαίνεται από σχέδιο που βρέθηκε.

1. Η μέση ετήσια ιχθυοπαραγωγή της λίμνης του Αγίου Βασιλείου έφτανε τις 600.000 kg για την εξυπηρέτηση της κατανάλωσης (1928).

Όταν όμως οι ανάγκες επέβαλλαν την κυκλοφορία και άλλης εμπορικής αμαξοστοιχίας, η διασταύρωση των συρμών ήταν γνωστή και στις δυο από το σταθμό αφετηρίας και γινόταν στο μέσο της διαδρομής, στα Λαγκαδικία, όπου υπήρχε παρακαμπτήρια γραμμή. Παρακαμπτήριες γραμμές για την κίνηση φόρτωσης των προϊόντων της περιοχής και τη διασταύρωση συρμών υπήρχαν σε όλους τους σταθμούς.



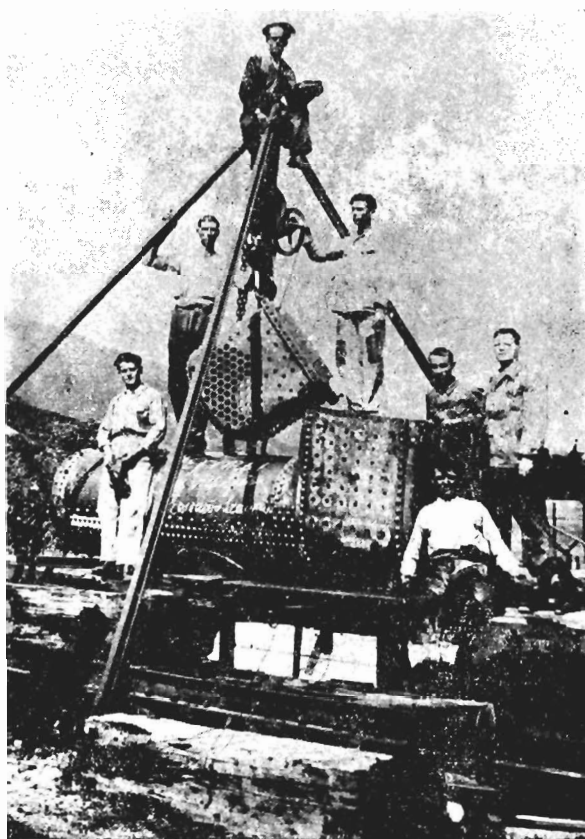
Εικ. 1. Αναμνηστική φωτογραφία σιδηροδρομικών με φόντο τη μηχανή 952 του αμερικανικού εργοστασίου BALDWIN.

(Η φωτογραφία ανήκει στο Χρ. Νικολάου, υπαρχιμηχανικό ΟΣΕ, 1939).

Οι αμαξοστοιχίες που κυκλοφορούσαν ήταν εμπορικές και μικτές. Η μικτή αμαξοστοιχία είχε τρία επιβατικά και δυο ή τρία εμπορικά. Στα επιβατικά οχήματα υπήρχε α', β' και γ' θέση και οι αντίστοιχες τιμές των εισιτηρίων από Θεσσαλονίκη, όπως αναφέρονται σε πίνακα τιμών του 1932-33, ήταν:

	α' θέση	β' θέση	γ' θέση
1. Σαρακλή	44	37	21
2. Ν. Απολλωνία	148	130	86
3. Απολλωνία	161	141	93
4. Σταυρός	215	186	119

Μεταξύ Θεσσαλονίκης-Σαρακλή-Θεσσαλονίκης λειτουργούσε αυτοκινητική υπηρεσία επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων. Με την υπηρεσία αυτή, η οποία εξασφαλιζόταν από ιδιωτική επιχείρηση, που είχε συμβληθεί με τους ΣΕΚ, αρχίζει η χρησιμοποίηση του αυτοκινήτου κατά τρόπο συμπληρωματικό της σιδηροδρομικής λειτουργίας. Το πρακτορείο της υπηρεσίας αυτής βρισκόταν στην περιοχή Salonique-



*Εικ. 2. «Τεχνίται ατμαμαξών επισκευών Σταυρού».
(Φωτογραφία οικογένειας Νικονάνου, Θεσσαλονίκη 1950).*

Ville (πόλη της Θεσσαλονίκης) απέναντι από το Δικαστικό μέγαρο, όπου ο σταθμός επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών της γραμμής J.S.C., προτού η γραμμή Κωνσταντινούπολης συνδεθεί με τις γραμμές του παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού.

Οι αμαξοστοιχίες εξασφαλιζόνταν με ατμάμαξες πορείας που είχαν

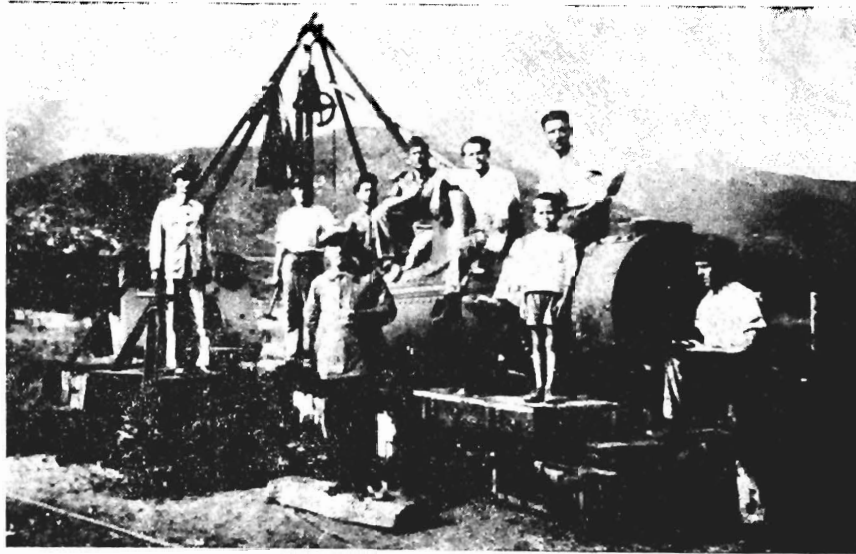
τρεις (3) συζευγμένους άξονες και φορείο μπροστά. Για τους ελιγμούς χρησιμοποιούνταν οι αργοκίνητες ατμάμαξες της γραμμής Σκύδρας-Αριδαίας με τρεις (3) συζευγμένους άξονες μόνο, που είχαν μεταφερθεί στη γραμμή Σαρακλή-Σταυρού για να συνεχίσουν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους μετά την κατάργηση της γραμμής Σκύδρας-Αριδαίας.

Η διαδρομή του τρένου ήταν πολύ ευχάριστη, δίπλα από ελκυστικές ακτές, που πρόσφεραν θέαμα ψαρέματος, χιλιάδων υδροβίων πουλιών, ερωδιών και ωραιότητας κύκνων, είχε δε συνολικό μήκος γραμμής 65 χιλιόμετρα και 700 μέτρα με αφετηρία χιλιόμετρησης (ένδειξη 0 + 000) το Σαρακλή, και με σταθμούς και στάσεις:

Τούμπα	χ.σ. 5 + 900
Άγιο Βασίλειο	» 10 + 350
Βασιλούδι	» 18 + 200
Γερακαρού	» 19 + 400
Λαγκαδίκια	» 22 + 650
Στίβο	» 28 + 400
Περιστερώνα	» 32 + 100
Βόλβη	» 38 + 100
Ν. Απολλωνία	» 42 + 000
Ν. Μάδυτο	» 52 + 900
Ρεντίνα	» 57 + 900
Στάση χ.σ. 63 + 00	» 62 + 800

έφτανε στο Σταυρό (χ.σ. 65 + 700), όπου υπήρχε σταθμός και μηχανοστάσιο (εικ. 2, 3) σε μια έκταση 10.892 τ.μ. με όλες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις, η διευθέτηση της διάταξης των οποίων περιγράφεται σε σχέδιο των πρώην ΣΕΚ. Εδώ υπήρχε και εγκατάσταση εκμετάλλευσης της ενέργειας του ανέμου (ανεμόμυλος) που χρησιμοποιόταν για την άντληση και πλήρωση των υδατοδεξαμενών, από τις οποίες υδρεύονταν οι ατμάμαξες. Το νερό προερχόταν από αρτεσιανό.

Ο χώρος του μηχανοστασίου Σταυρού μετά την αποξήλωση της γραμμής αποτελεί τόπο συγκέντρωσης υλικών. Έτσι δεν παραδίδεται το 1963 στην οικονομική εφορία Λαγκαδά μαζί με τις άλλες εκτάσεις της γραμμής. Μετά τη μεταφορά των πιά πάνω υλικών οι ΣΕΚ αποφάνθηκαν ότι ο χώρος δεν τους είναι απαραίτητος, ούτε και στο μέλλον και συνεπώς μπορεί να αποδοθεί στο δημόσιο, πράγμα που γίνεται αργότερα. Έτσι, η δυνατότητα αξιοποίησης των εκτάσεων του μηχανοστασίου Σταυρού, που παρουσιάζεται για ανέγερση αναπαυτηρίων, αναρρωτηρίων και κατασκηνώσεων προς όφελος του προσωπικού του ΟΣΕ, χάνεται.



*Εικ. 3. Συνεργείο επισκευής ατμαμαξών στο Σταυρό.
(Φωτογραφία οικογένειας Καλυβιώτη, Σταυρός).*

Η γραμμή

Η σιδηροδρομική γραμμή Σαρακλή-Σταυρού ήταν στρωμένη: α) από την αφετηρία χιλιομέτρησης 0 + 000 μέχρι το χιλιόμετρο 63 + 910 με στοιχεία (πλαίσια) μήκους 5,000 μέτρα, με σιδηροτροχιές 10 Kg τρεχ. μ. Τα πλαίσια αποτελούνταν από δύο σιδηροτροχιές που συγκρατούνταν στο πλάτος των 0,60 μ. και στερεώνονταν στο έδαφος σταθερά με τεμάχια μεταλλικών στρωτήρων (τραβέρσες) σε αποστάσεις 0,56 μ. Το βάρος κάθε πλαισίου ήταν 190 μέχρι 200 Kg.

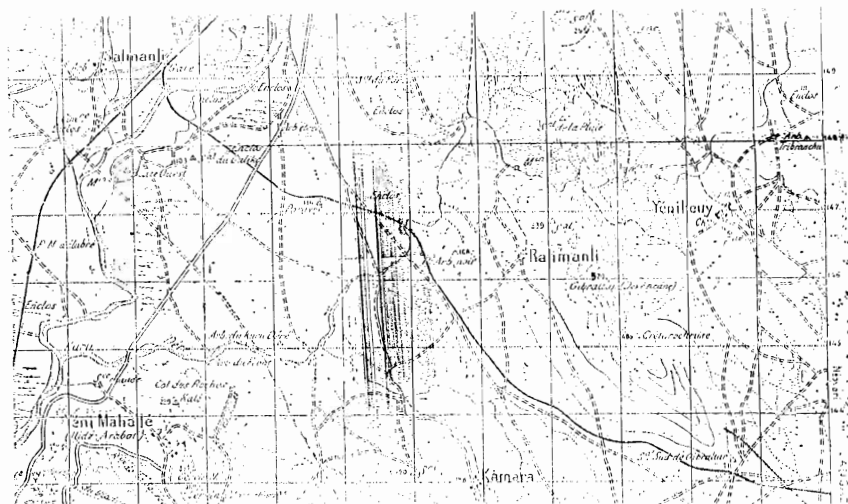
β) από το χιλιόμετρο 63 + 910 μέχρι το Σταυρό με στοιχεία (πλαίσια) μήκους 6,70 μ. με σιδηροτροχιές βάρους 12 Kg ανά τρέχον μέτρο και 9 τεμάχια στρωτήρων ανά στοιχείο, βάρους 11 Kg ανά τεμάχιο, σε αποστάσεις 0,62 μ. Το βάρος του πλαισίου ήταν 260 Kg περίπου.

Συχνά οι ραγδαίες βροχές είχαν ως αποτέλεσμα την ανύψωση της στάθμης των νερών και τη διακοπή της συγκοινωνίας κατά τη διάρκεια των σφοδρών βορειών ή βορειοανατολικών ανέμων που με τα πελώρια κύματά τους απογύμωναν τη γραμμή από το έρμα και δεν άφηναν παρά μόνο το σκελετό της. Έτσι σε πολλά σημεία έγιναν μεταβολές στην κατά μήκος τομή της λίμνης εξαιτίας της ανύψωσης της σιδηροδρομικής γραμμής και κατασκευής νέων γεφυρών, όπως αυτή στο χ. σ. 58 + 380, παρά τη Ρεντίνα, που κατασκευάστηκε μετά τις πλημμύρες, τον Ιανουάριο του 1946.

Άλλη αιτία ανύψωσης της στάθμης των νερών ήταν η βαθμιαία ανύψωση της κοίτης του ποταμού αποχέτευσης των λιμνών στη θάλασσα από την εναπόθεση φερτών υλών στη συμβολή του με το χείμαρο Βαμβακιάς. Η κατάσταση αυτή επιδειωνόταν συχνά εξαιτίας των φραγμάτων (νταιϊλιάνια) που τοποθετούσε ο ενοικιαστής αλιείας των λιμνών μέσα στον ποταμό αποχέτευσης (για να μη φεύγουν και κατεβαίνουν τα χέλια στη θάλασσα, αλλά είχαν ως αποτέλεσμα την ανακοπή του ρεύματος αποχέτευσης).

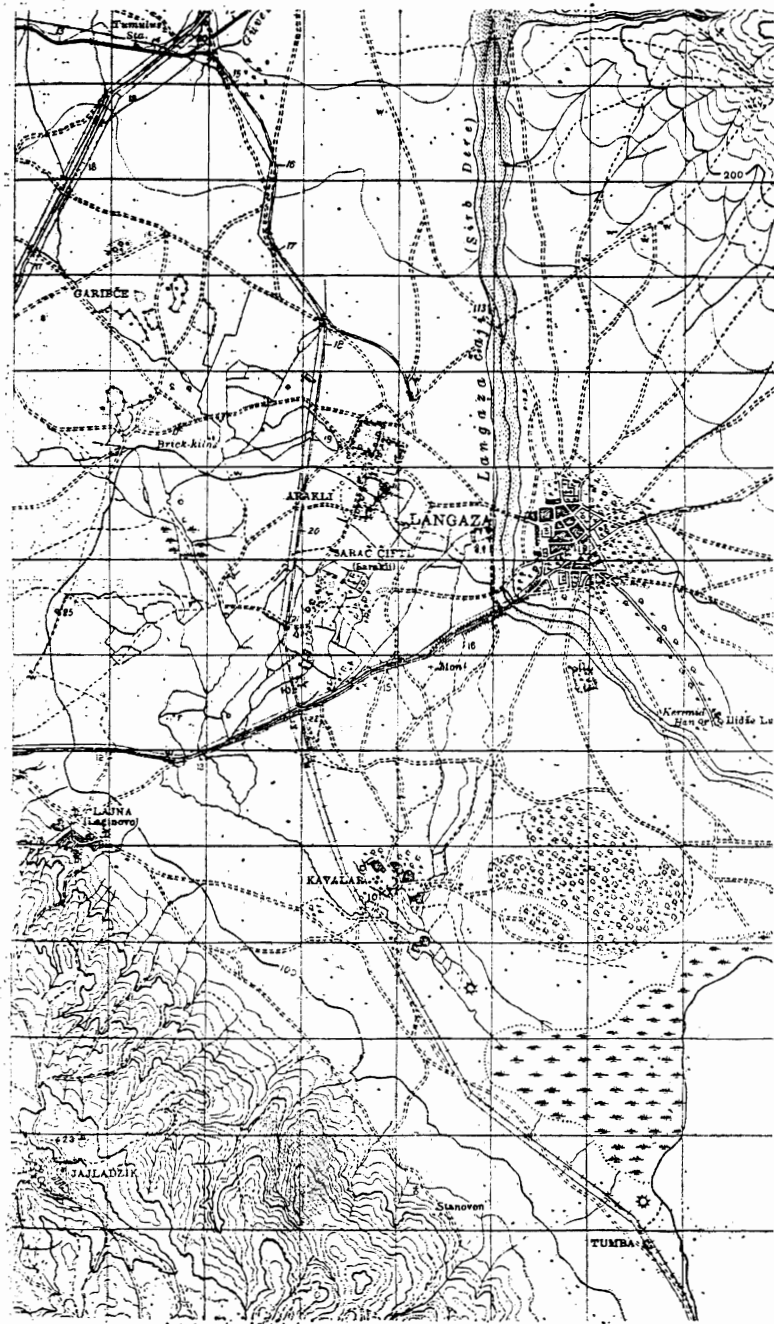
Στα ίχνη της γραμμής

Σήμερα (μετά από 70 περίπου χρόνια), παρόλο που τίποτα δεν θυμίζει τη σιδηροδρομική γραμμή που αποσπόταν από το σταθμό Γαλλικού, δεν δυσκολευτήκαμε να προσδιορίσουμε τα ίχνη της διαδρομής της. Για το σκοπό αυτό βοήθεια είχαμε το अपαραμίλλο σύνολο του φυσικού δρόμου, την ιδεώδη διάπλαση του εδάφους για την κατασκευή της γραμμής, τις θυμήσεις των κατοίκων, τους επιτελικούς συμμαχικούς χάρτες του Α΄ παγκοσμίου πολέμου, καθώς και φύλλα γενικής χρήσης του 1970, στα οποία φαίνεται η πορεία της, είτε με τη μορφή αναχώματος είτε με τη μορφή δρόμων, που συμπίπτει απόλυτα μ' αυτήν που αναφέρεται στους χάρτες του 1918.



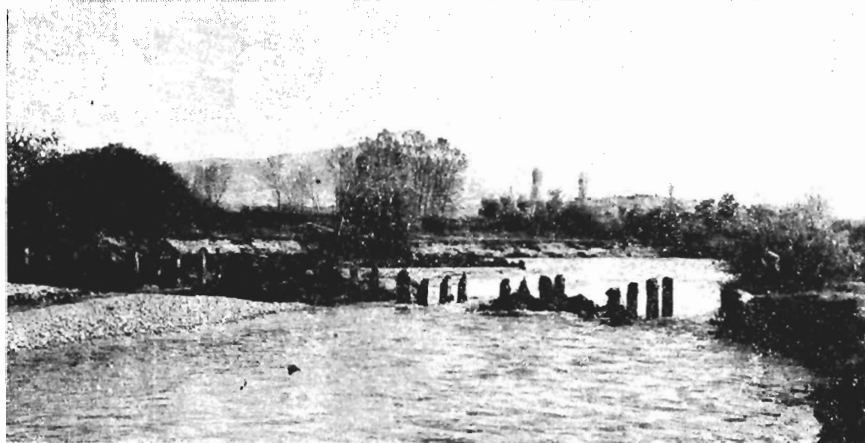
Χάρτης 2. Τμήμα από το γαλλικό στρατιωτικό φύλλο χάρτη «Samli» (1918),
1: 20.000, 20 × 50 cm.
(Συλλογή Π. Θεοδορίδη).

Στο φύλλο χάρτη Samli του 1918 βλέπουμε τη γραμμή κανονικού πλάτους (1,44 μ.) που αποσπάται στο σταθμό Γαλλικού (Σαλαμανλή) από

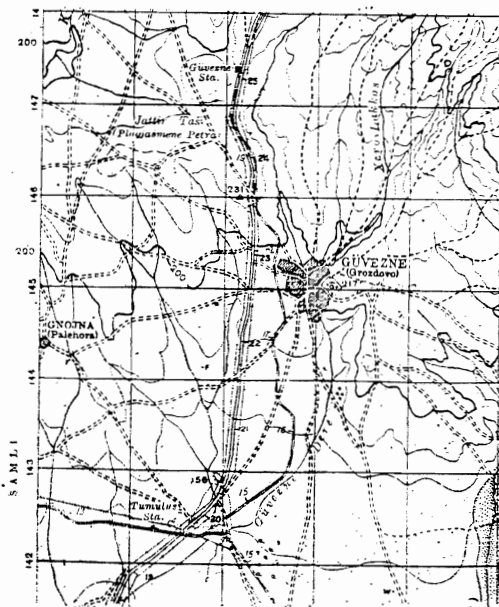


Χάρτης 3. Τμήμα από το αγγλικό στρατιωτικό φύλλο χάρτη «Langaza»
 (1918), 1:20.000, 50 × 70 cm.
 (Συλλογή Π. Θεοδωρίδη).

τη γραμμή J.S.C. και με κατεύθυνση προς τα νοτιοανατολικά προχωρεί για να συναντήσει το Γαλλικό ποταμό (χάρτες 2, 3).



Εικ. 4. Τα στηρίγματα (ξύλο) της γέφυρας σιδηροδρομικής γραμμής κανονικού φάδους στο Γαλλικό ποταμό έξω από το ομώνυμο χωριό (1983).



Χάρτης 4. Τμήμα από το αγγλικό στρατιωτικό φύλλο χάρτη «Guzvezne» (1918), 1: 20.000, 50 × 70 cm.

(Συλλογή Π. Θεοδωρίδη).

Η ζεύξη του Γαλλικού ήταν το μόνο σημαντικό τεχνικό έργο της γραμμής αυτής και κατασκευάστηκε χωρίς ιδιαίτερο πρόβλημα (εικ. 4). Στα 1984 επισκεφτήκαμε το χωριό Γαλλικό και ο πρώτος ηλικιωμένος που συναντήσαμε θυμόταν τη γραμμή του τρένου και μας έστειλε στις λεύκες, στο ποτάμι. Πραγματικά, τα βάθρα της γέφυρας υπήρχαν και ήταν πηγ-



Εικ. 5. Η περιοχή του σιδηροδρομικού κόμβου κοντά στο χωριό Καβαλάρι (σε πρώτο πλάνο) και Περιβολάκι (Σαρακλή). Η ίδια περιοχή του χάρτη 2.

μένοι πάσσαλοι μέσα στην κοίτη του ποταμού. Κάτι λίγα από τα ίχνη της γραμμής που προλάβαμε, μέχρι τη διασταύρωση του δρόμου του Κιλκίς στη Νέα Σάντα, σώζονταν με σαφώς υπερυψωμένο επίπεδο. Από εδώ η γραμμή συνέχιζε δίπλα και νότια από το βουνό Καμήλα (Ντεβέ-Καράν) που δεσπόζει σ' όλη την κοιλάδα του Αξιού. Στο τμήμα αυτό της γραμμής οι χωρικοί κατά το όργωμα των χωραφιών τους έβρισκαν αδιάκοπα κάποια σπασμένα μπουκάλια μπίρας, υπολείμματα και αυτά της εποχής που κατασκευάστηκε η γραμμή. Στη συνέχεια η γραμμή έφτανε στο δρόμο των Σερρών, 4 χιλιόμετρα κάτω από την Άσσηρο. Στο σημείο αυτό σήμερα υπάρχει ένα βενζινάδικο, χωρίς να υπάρχουν πια ίχνη του παρελθόντος, η τοποθεσία λέγεται Κάμπος (χάρτης 4, Άσσηρος). Εδώ η γραμμή διακλαδιζόταν: α) ο ένας κλάδος ακολουθούσε βόρεια κατεύθυνση, περνούσε μέσα από την Άσσηρο και συνέχιζε 2 χιλιόμετρα ακόμη κατά μήκος της οδικής αρτηρίας Θεσσαλονίκης-Σερρών. Εδώ ήταν το «Στρατιωτικό πάρκο» εφοδιασμού για το μέτωπο του Στρυμόνα. Το 1983, ενώ ήταν υπό κα-

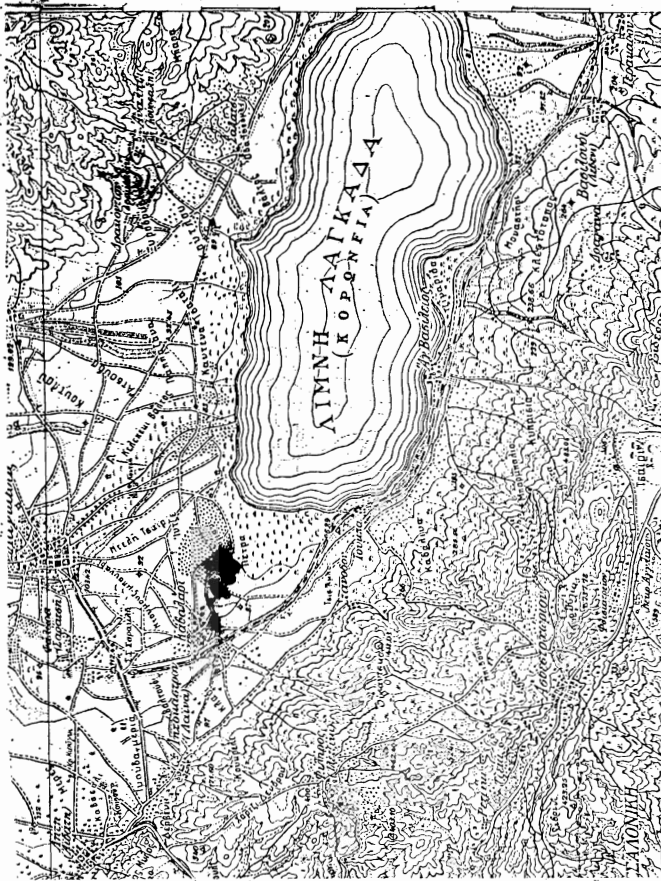
τασκευή η καινούργια εθνική οδός των Σερρών, δίπλα στο δρόμο υπήρχαν υπολείμματα γκρεμισμένου κτίσματος, προφανώς του τερματικού σταθμού, τα οποία και εξαφανίστηκαν. β) ο άλλος κλάδος της γραμμής



Εικ. 6. Ο πυλώνας της γέφυρας του σιδηρόδρομου (γραμμή 0,60 cm.) ανατολικά του χωριού 'Αγ. Βασίλειος. Στο βάθος η εκκλησία του χωριού (1983).

ακολουθούσε νότια κατεύθυνση. Από τη γραμμή αυτή ένα μικρό τμήμα αποσπώταν λίγο πιο πάνω από το χωριό Ηράκλειο, με κατεύθυνση το Λαγκαδά, όπου όμως δεν έφτανε. Στο τέρμα του τμήματος αυτού (χάρτης 4) υπήρχε «πάρκο με εφόδια». Στη συνέχεια η γραμμή προσφέρει σήμερα ένα ελαφρά υπερυψωμένο χωματόδρομο μέχρι το εξωκλήσι έξω από το χωριό Ηράκλειο. Οι ντόπιοι τον ονομάζουν πέτρινο δρόμο. Πράγματι, ο χωματόδρομος αυτός έχει πολλές πέτρες που αποτελούσαν την υποδομή της γραμμής. Οι γεροντότεροι του χωριού που έζησαν κατά τον Α' παγκόσμιο πόλεμο σ' αυτή την περιοχή θυμούνται τη διαδρομή της γραμμής και ότι εδώ είχαν βρεθεί τροχοφόροι άξονες και σιδηροδρομικές γραμμές. Από εδώ και πέρα τα τελευταία υπολείμματα της γραμμής εξαφανίζονται. Η γραμμή οδηγούσε δυτικά από τα χωριά Ηράκλειο και Περιβολάκι και, αφού διασταυρωνόταν με την παλιά αμαξιτή οδό Θεσσαλονίκης-Λαγκαδά (εικ. 5) κατέληγε στη σημερινή βάση πυραύλων του Λαγκαδά (τοποθεσία Ακροχώρι σε χάρτη έκδοσης 1970). Εδώ ήταν για τους σημερινούς γέροντες ο αλησμόνητος σταθμός Σαρακλή, τότε που το τρένο Σαρακλή-Σταυρού βρισκόταν στη βασιλεία του κι έδινε κίνητρα για τη ζωή και την κίνηση των κατοίκων των παραλίμνιων χωριών, αφού το τρένο αποτελούσε τη μοναδική επικοινωνία τους. Σή-

μερα σε πολλά σημεία κατά μήκος των λιμνών υπάρχει το ανάχωμα της γραμμής, ενώ τα βάθρα των γεφυρών υπάρχουν σε πολλούς χειμάρους, αποτελούμενα από δίστιπλα σιδηροτροχιών μπηγμένα μέσα στο έδαφος (εικ. 6) υπό μορφή πασσάλων σε βάθος 10-12 μ. κατά τις πληροφορίες. Τα



Χάρτες 5, 6. Τμήματα από τα ελληνικά
στρατιωτικά φύλλα χάρτη «Λαγκαδάς» και
«Νιγρίτα» (1928), 1:50.000, 50×70 cm.
(Συλλογή Γ. Βορατζί).



περισσότερα όμως τμήματα της γραμμής είναι εύφορα κομμάτια γης που καλλιεργούνται από αγρότες.

Στη Ρεντίνα η γραμμή οδηγούσε το τρένο εμπρός από το εκκλησάκι της Αγίας Μαρίνας, όπου ατένιζε σ' αυτό γνώριμα και προστατευτικά, για να διασταυρωθεί λίγο πιο κάτω με τη δημόσια οδό και να συνεχίσει το δρόμο της μέσα στο δάσος. Το τμήμα αυτό της γραμμής σήμερα είναι ένας χρήσιμος δασικός δρόμος.

Στην κοινότητα του Σταυρού, από τη διαφοροποίηση της φυσιογνωμίας του περιβάλλοντος χωρίς καμιά ιδιαίτερη ευαισθησία, έχουν χαθεί και τα τελευταία ίχνη έστω και κάποιας απλής ιστορικής αναφοράς του τρένου. Η σημερινή πλατεία του Σταυρού ήταν ο χώρος του σιδηροδρομικού σταθμού. Πολλοί θυμούνται τα σημεία των γραμμών που περνούσε το τρένο, όπως το πελώριο γέρικο πλατάνι που χαρίζει και τώρα τη σκιά του όπως και τότε την εποχή του τρένου Σαρακλή-Σταυρού. Ακόμη, πολλοί από τους γεροντότερους θυμούνται την κατασκευή της αποβάθρας από τους Άγγλους και τη χρησιμοποίησή της αρχικά για τον εφοδιασμό της φρουράς του Σταυρού που γινόταν αποκλειστικά από τη θάλασσα, και αργότερα από ελαφρά πλοία σ' όλη τη διάρκεια του πολέμου. Στην εποχή του μεταπολέμου και μέχρι το 1947 από την αποβάθρα αυτή φορτώνονταν τα ψάρια στο τρενάκι για τη Θεσσαλονίκη.

Στην παραλία της Ασπροβάλλτας η εμπορευματοποίηση της γης εξαφάνισε κι εδώ κάθε ίχνος της σιδηροδρομικής γραμμής. Σε φύλλα του κτηματολογίου της περιοχής φαίνεται μόνο λωρίδα πλάτους 15,00 μ. που έχει χαρακτηρίσει το Υπουργείο Γεωργίας ως έκταση ΣΕΚ/ΟΣΕ στο διάγραμμα οριστικής διανομής Ασπροβάλλτας. Εδώ ο οδικός άξονας συμπύπτει με το σιδηροδρομικό και σε αρκετά τμήματα έχει καλυφθεί η πιο πάνω λωρίδα από διαπλατύνσεις της εθνικής οδού Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης. Σε άλλα τμήματα αποτελεί δρόμους των ιδιοκτητών των οικισμών και των Camping που δημιουργήθηκαν εδώ τα τελευταία χρόνια.

Από την εποχή κατασκευής της γραμμής Σαρακλή-Σταυρού

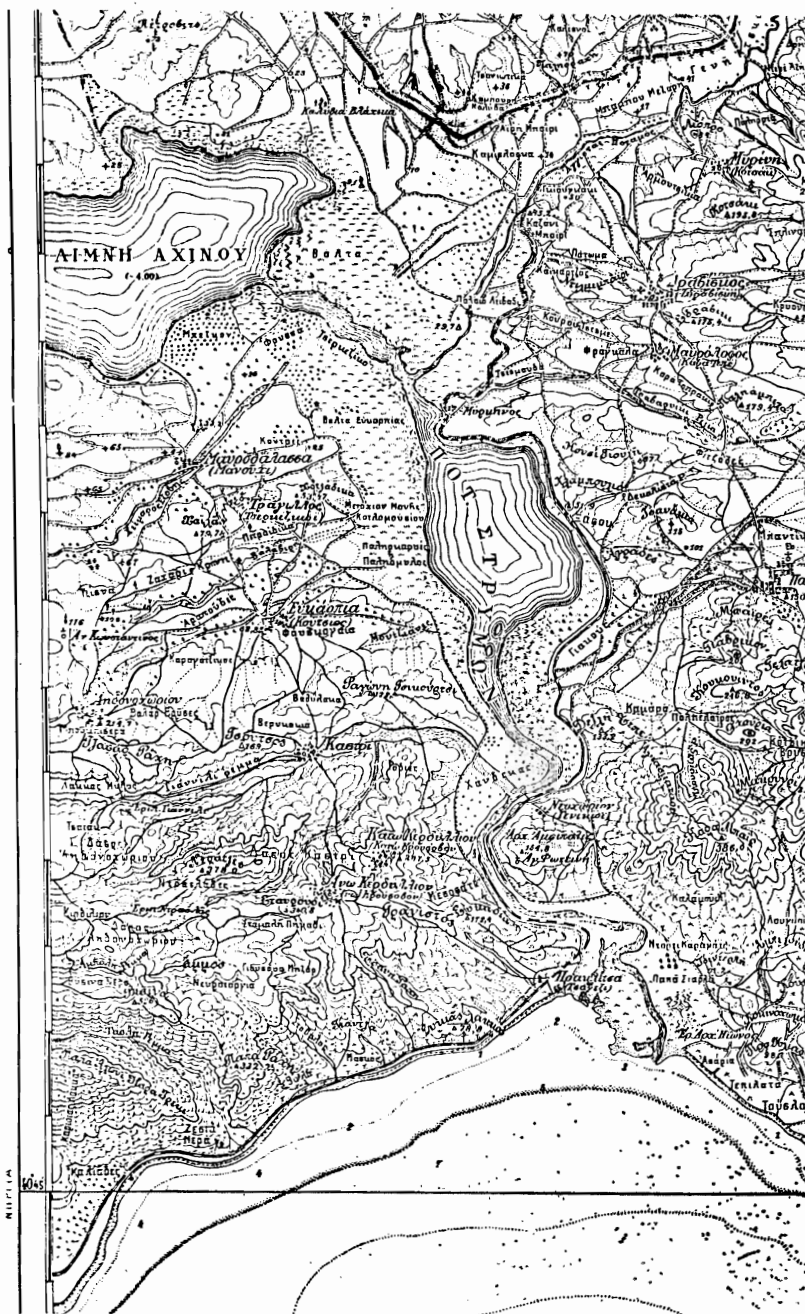
Πληροφορίες για τις δυσκολίες κάτω από τις οποίες κατασκευάστηκε η γραμμή κατά μήκος των λιμνών Αγίου Βασιλείου και Βόλβης υπάρχουν σε διάφορες πηγές. Επιθυμία μας όμως ήταν να γνωρίσουμε και να διασταυρώσουμε λεπτομέρειες από ανθρώπους που έζησαν την κατασκευή της γραμμής αυτής. Έτσι, το χειμώνα του 1983 είχαμε την τύχη να γνωρίσουμε και να συζητήσουμε με το Γιάννη Μάρκου που κατοικούσε στην οδό Κωνστ. Μελενίκου 5 και οι προβολείς των αναμνήσεών του ήταν ακόμη αρκετά δυνατοί παρά την προχωρημένη ηλικία του.

Στην αφήγησή του ο Γιάννης Μάρκου χαρακτήρισε την περίοδο της εργασίας του στο στρώσιμο της γραμμής ως τη χειρότερη της ζωής του. Δούλεψε από την αρχή του έργου. Το εργοτάξιο ξεκίνησε από το Σταυρό, στις αποβάθρες του οποίου ξεφορτώνονταν τα υλικά που απαιτούνταν για την κατασκευή της γραμμής με κατεύθυνση τις λίμνες. Έμεναν σε σκη- νές και ακολουθούσαν το στρώσιμο της γραμμής που απαιτούσε και κατασκευή διαφόρων μικρών γεφυρών. Η εργασία τους περιλάμβανε τη διόρθωση και συντήρηση του δρόμου που περνούσε μέσα από το στενό της Ρεντίνας, παράλληλα στον οποίο στρωνόταν η σιδηροδρομική γραμμή, όπως και το άνοιγμα δρόμων πάνω από τους λόφους προς τα χαρακώματα (χάρτης 6). Οι εργάτες εξαιτίας των ελών της περιοχής υπέφεραν από ρίγη και ελώδεις πυρετούς. Στους ντόπιους εργάτες που προσλήφτηκαν για το έργο αυτό καταβαλλόταν ημερομίσθιο 3 δραχμές.

Στο μεταξύ με την επίσημη κήρυξη από την Ελλάδα του πολέμου κατά της Τουρκίας, Βουλγαρίας, Αυστροουγγαρίας και Γερμανίας (16 Ιουνίου 1917) αρχίζει η στρατιωτική προπαρασκευή του ελληνικού στρατού που τάσσεται στο πλευρό της Entente. Η πρώτη εκδήλωση της στρατιωτικής προπαρασκευής είχε ως αποτέλεσμα την έλλειψη εργατικών χεριών λόγω της επιστράτευσης πολλών Μακεδόνων, τη στιγμή μάλιστα που υπήρχε και άλλη επείγουσα σιδηροδρομική δουλειά για την ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Sarıqol (Κρηστών)-Snevche (Κεντρικό), που είχε στρωθεί βιαστικά από τους Γάλλους. Η έλλειψη ντόπιων εργατικών χεριών καλύφτηκε με 4.000 Τούρκους αιχμαλώτους πολέμου που στάλθηκαν κατά τμήματα από την Κύπρο. Χωρίς τη βοήθεια των Τούρκων αιχμαλώτων πολύ δύσκολα θα μπορούσε να στρωθεί η γραμμή Σαρακλή-Σταυρού.

Η πιο σημαντική δουλειά όμως ήταν η κατασκευή αποβάθρας στο Σταυρό, γιατί ο εφοδιασμός της φρουράς του εξαρτόταν τελείως από τη θάλασσα. Για την κατασκευή της χρειάστηκαν 2,5 μήνες. Ήταν έξυπνα σχεδιασμένη και περιλάμβανε ελάχιστη χρήση εισαγομένων υλικών. Κρεβάτια που φτιάχτηκαν από τοπικό ξύλο τοποθετήθηκαν στη θέση τους στο νερό και βυθίστηκαν όταν γεμίστηκαν με βάρη τυλιγμένα με αγκαθωτό σύρμα. Το κατάστρωμα είχε πλαίσιο από ενισχυμένο σκυρόδεμα. Η αποβάθρα είχε μήκος 50 πόδια, πλάτος 25 πόδια και έφτανε τα 22 πόδια σε βάθος νερού, με τη μικρή παλίρροια που υπήρχε. Η αποβάθρα αυτή χρησιμοποιήθηκε από ελαφρά πλοία σ' όλη τη διάρκεια του πολέμου και άντεξε στους χειμωνιάτικους ανέμους.

Ξαναγυρίζουμε όμως στο Γιάννη Μάρκου, οποίος μετά την κατάρρευση του μετώπου στο Στρυμόνα έφυγε με σκοπό να πάει στην Καβάλα. Έτσι, ακολούθησε την παραλία της Ασπροβάλλας, κατά μήκος της οποίας



Χάρτης 7. Τμήμα από το ελληνικό στρατιωτικό φύλλο χάρτη «Ροδολύβος» (1928), 1: 50.000, 50 × 70 cm.

υπήρχε γραμμή, την οποία συντηρούσαν συνεργεία από ντόπιους εργάτες. Τέλος, κάνοντας λάθος αντί να συνεχίσει προς την Καβάλα πέρασε το Στρυμόνα και βαδίζοντας κατά μήκος του ποταμού βόρεια ανακάλυψε την ύπαρξη και άλλης σιδηροδρομικής γραμμής προφανώς τμήματος της γραμμής Νεοχωρίου-Αγγίστας (χάρτης 7).

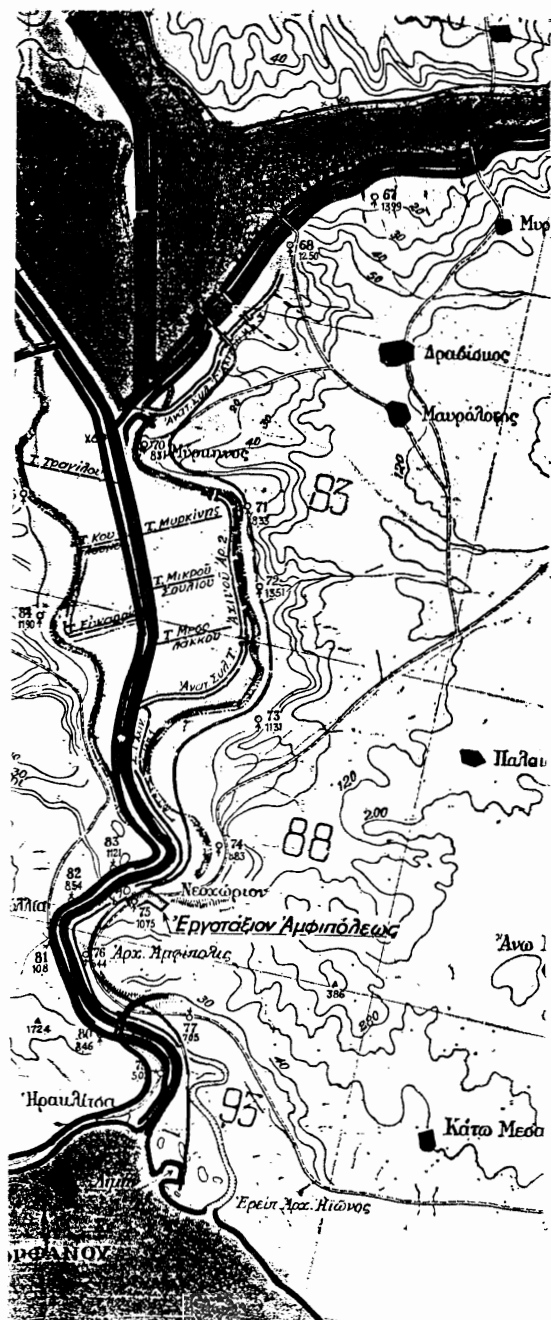
Χαράξεις και μελέτες εκτέλεσης της γραμμής σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με την Αλεξανδρούπολη και το Πύθιο δια μέσου του λεκανοπεδίου των λιμνών Αγίου Βασιλείου και Βόλβης

Οι μελέτες χάραξης της σιδηροδρομικής σύνδεσης (πλάτους 1,44 μ.) της Θεσσαλονίκης με την Αλεξανδρούπολη διαμέσου των λιμνών Αγίου Βασιλείου και Βόλβης αρχικά είχαν στόχο την πλήρη αυτονομία του σιδηροδρομικού μας δικτύου χωρίς παρεμβολή των ευαίσθητων σημείων στην ελληνοβουλγαρική μεθόριο.

Πράγματι, η κατασκευή της σιδηροδρομικής αυτής σύνδεσης πριν από το Β' παγκόσμιο πόλεμο είχε μεγάλη σημασία από στρατιωτική πλευρά, γιατί θα παρέκαμπε την κοιλάδα των Ποροίων και θα παρείχε πλήρη ασφάλεια στο σιδηροδρομικό δίκτυο ανατολικά της Θεσσαλονίκης. Επίσης θα συντόμευε το χρόνο συγκέντρωσης του ελληνικού στρατού απέναντι της Βουλγαρίας και θα πραγματοποιόταν διπλάσια πυκνότητα μεταφορικού ρεύματος από τη Θεσσαλονίκη προς το βουλγαρικό θέατρο επιχειρήσεων.

Μια νέα χάραξη λοιπόν με βελτιωμένα χαρακτηριστικά, όπως και η κατά 60 περίπου χιλιόμετρα μείωση του μήκους της διαδρομής σε σύγκριση με αυτή διαμέσου των Σερρών θα συντόμευε κατά δύο και πλέον ώρες τη διαδρομή Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης. Το τμήμα γραμμής Θεσσαλονίκης-Δοϊράνης-Σερρών-Μυρίνης¹-Αϊρί Μπαϊρί²-ή σταθμού Αγγίστας³ θα περιοριζόταν στην εξυπηρέτηση της τοπικής συγκοινωνίας. Σήμερα ο σχεδιασμός αυτός στοχεύει ακριβώς στο οικονομικό συμφέρον του σιδηροδρόμου από τη μείωση της απόστασης και του χρόνου της διαδρομής, αλλά και στην εξοικονόμηση καυσίμων και ανταλλακτικών. Επιπλέον μια τέτοια σύνδεση θα αποτελούσε και τη βάση για την απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση της Θεσσαλονίκης και κατ' επέκταση της νότιας Ελλάδας με την αναπτυσσόμενη με αλματώδη ρυθμό περιοχή της Καβάλας και τη βιομηχανική περιοχή Νέας Καρβάλης. Ο σχεδιασμός

1. 2. και 3. Σημεία σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με τη γραμμή Αλεξανδρούπολης, διαμέσου των λιμνών, αντίστοιχα στις χαράξεις των μελετών Υ.Σ.Ε Νόμου 575, Β.Ε.Ε. και Χάφνερ.



Χάρτης 8. Τμήμα χάρτη της 2ης ΔΕΚΕ Σερρών «Σταυρόμνας» (1950), 1:100.000.

αυτός παρουσιάζεται στον προγραμματισμό του ΟΣΕ, που δημοσιεύτηκε στη μηνιαία έκδοση του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος στο τεύχος Μαρτίου-Μαΐου 1983.

Μελέτη Χάφνερ

Η πρώτη μελέτη εκτελέστηκε από την Εταιρία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων. Για το σκοπό αυτό υπογράφηκε σχετική σύμβαση που αντιπροσωπευόταν από το Φρειδερίκο Χάφνερ. Με τη σύμβαση αυτή, που επικυρώθηκε με σχετικό νόμο στις 11 Μαρτίου 1914, η Εταιρία των



Χάρτης 9. Τμήμα από το αγγλικό στρατιωτικό φύλλο χάρτη «Αχινός» (1918),
1:20.000, 20×50 cm.
(Συλλογή Π. Θεοδωρίδη).

Ανατολικών Σιδηροδρόμων ανέλαβε την εκτέλεση πλήρους μελέτης με προϋπολογισμούς για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής πλάτους 1,44 μ. από τη Θεσσαλονίκη μέχρι το σιδηροδρομικό σταθμό Αγγίστας.

Η υπό κατασκευή σιδηροδρομική γραμμή σ' αυτή τη μελέτη είχε μήκος 134 χιλιόμετρα, με αφετηρία «Ο» (μηδέν) το κτίριο του σημερινού

επιβατικού σταθμού Θεσσαλονίκης¹ και τέρμα το σιδηροδρομικό σταθμό της Αγγίστας. Η χάραξη αυτή λόγω του σημαντικά μεγάλου μήκους της, δεδομένου ότι η σύνδεσή της με τη γραμμή Αλεξανδρούπολης θα γινόταν στο σταθμό Αγγίστας, είχε τη μεγαλύτερη δαπάνη κατασκευής. Δεν υπήρχε όμως ανάγκη γεφύρωσης του ποταμού Αγγίτη, γιατί μέχρι την πλημμύρα της 4-5 Φεβρουαρίου 1933 η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης περνούσε τον ποταμό Αγγίτη σε δυο σημεία, από βορρά προς νότο και κατόπιν αντίστροφα. Έτσι, ενώ η γραμμή εξελισσόταν βόρεια του ποταμού, ένα τμήμα αυτής 7 περίπου χιλιομέτρων βρισκόταν προς νότο. Στο τμήμα αυτό η χάραξη είχε τέρμα το χιλιομετρικό σημείο 170 + 250 της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης. Μετά όμως από τις ζημίες που υπέστησαν οι δυο σιδηροδρομικές γέφυρες στις χιλιομετρικές θέσεις 167 + 130 και 171 + 130 από την πιο πάνω πλημμύρα κατασκευάστηκε από τους ΣΕΚ το νέο τμήμα γραμμής μήκους 5,9 χιλιομέτρων, το οποίο δεν διέρχεται τον ποταμό, αλλά ενώνει τα δύο άκρα πάνω στην ίδια όχθη της γραμμής που διακόπηκε. Έτσι, η μελέτη Χάφνερ έγινε τελικά ανεφάρμοστη.

Μελέτη Β.Ε.Ε.

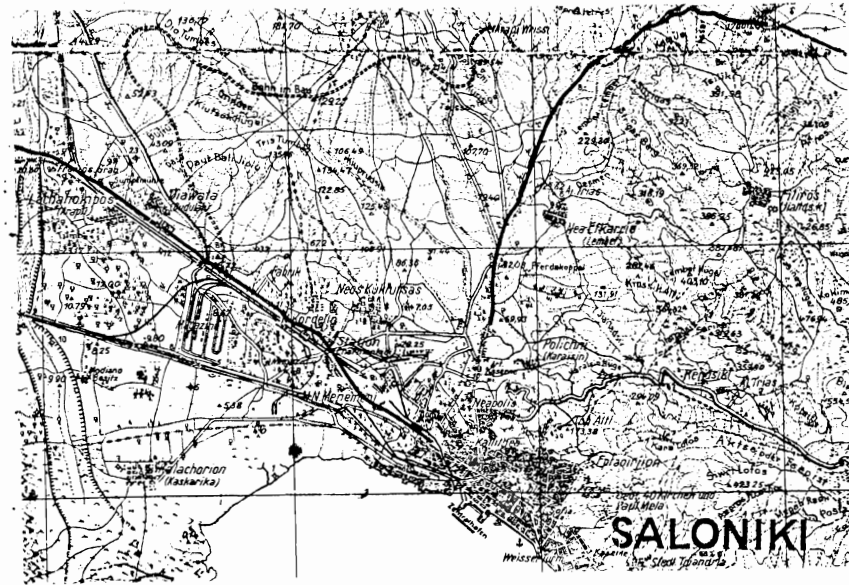
Το 1926 παγιώνεται νέα σιδηροδρομική πολιτική με το σχεδιασμό νέων σιδηροδρομικών γραμμών. Μεταξύ των γραμμών αυτών υιοθετείται και η κατασκευή της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αμφίπολης και η σύνδεσή της με τη γραμμή Αλεξανδρούπολης-Πυθίου. Ο φάκελος μελέτης της γραμμής καταρτίστηκε από Βελγική Εμπορική Εταιρεία, σε συντομογραφία Β.Ε.Ε., το 1937, με τέρμα το χιλιομετρικό σημείο 159 + 120 της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης, στο Αϊρί-Μπαϊρί. Είχε μήκος γραμμής 123 χιλιόμετρα με αφετηρία 2.050 μ. από το κτίριο του επιβατικού σταθμού Θεσσαλονίκης. Η γραμμή αυτή μελετήθηκε και επί του εδάφους αλλά εγκαταλείφτηκε, γιατί θεωρήθηκε ως περισσότερο επείγουσα η κατασκευή της γραμμής Λάρισα-Καλαμπάκας-Κοζάνης-Βέρροιας, για να εγκαταλειφτεί τελικά κι αυτή το 1931, αφού έγιναν πολλά έργα και δαπανήθηκαν 600 περίπου εκατομμύρια δραχμές. Η μελέτη Β.Ε.Ε. δεν ήταν πλήρης.

1. Την κατασκευή κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού για όλες τις σιδηροδρομικές εταιρείες, οι οποίες στερούσαν καταλλήλων σταθμών, επιδίωξε αμέσως μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης η ελληνική κυβέρνηση καταρτίζοντας και σχετικό φάκελο μελέτης. Τα παγκόσμια όμως γεγονότα που επακολούθησαν δεν επέτρεψαν τότε την πραγματοποίηση των σχεδίων αυτών.

Μελέτη Υ.Σ.Ε. Νόμου 575

Το 1936 άρχισε μια νέα δραστήρια προώθηση του συγκοινωνιακού εξοπλισμού της χώρας. Ο Νόμος 575/1937 που εκδόθηκε κατόπιν επίμονων ενεργειών του ΓΕΣ αποτέλεσε την αφετηρία έναρξης του συγκοινωνιακού εξοπλισμού της χώρας για την εξυπηρέτηση στρατιωτικών αναγκών. Με το νόμο αυτό προβλεπόταν η διάθεση ποσού 2.328 εκατομμυρίων δραχμών για τη δεκαετία 1937-1946 για τη συμπλήρωση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας και την εκτέλεση ορισμένων λιμενικών έργων.

Η μελέτη Υ.Σ.Ε. Νόμου 575/1937 πρέπει να βασίστηκε σε κάποια άλλη προμελέτη, δεδομένου ότι η διαδρομή της φαίνεται σε γερμανικό χάρτη (χάρτης 10) (εικ. 7) του 1933. Η μελέτη της γραμμής εκτελέστηκε

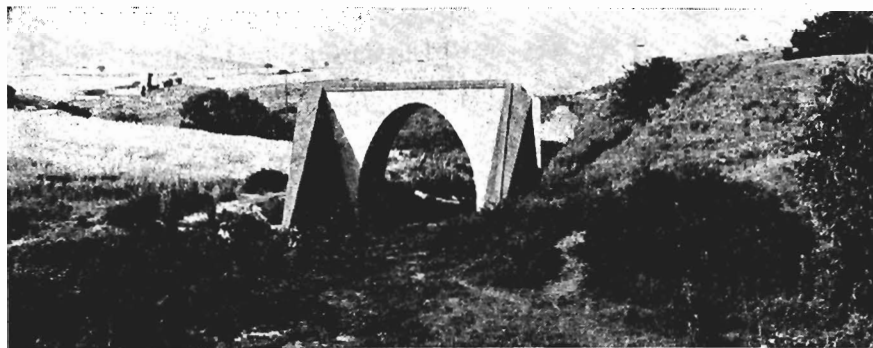


Χάρτης 10. Τμήμα από το έγχρωμο γερμανικό στρατιωτικό φύλλο χάρτη «Thessaloniki» (1933), 1: 50.000, 50 × 70 cm.

(Συλλογή Κ. και Α. Πασιά).

από την Υπηρεσία Σιδηροδρομικών Έργων Νόμου 575 που συστήθηκε από το κράτος για την κατασκευή της επιδιώκοντας έτσι τον οικονομικότερο και ταχύτερο τρόπο αποκλείοντας τη μεσολάβηση ξένων μελετητών, μηχανικών και κεφαλαιούχων. Η Υ.Σ.Ε. Νόμου 575 διοικείται από όλες τις κρατικές υπηρεσίες και με ευρύτερη δικαιοδοσία. Στη χάραξη

Υ.Σ.Ε. Νόμου 575 δεν υπήρχε πλήρης μελέτη, αλλά συντάσσονταν διαδοχικά από τα δύο άκρα της γραμμής μελέτες τμημάτων, οι οποίες και εκτίθονταν αμέσως σε δημοπρασία. Η έναρξη πραγματοποίησης της χάραξης αυτής έγινε το 1937 με την κατασκευή του επιβατικού σταθμού Θεσσαλονίκης που έμελλε να ολοκληρωθεί μετά 30 χρόνια και ήταν εναρμονισμένη με το σύνολο των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, όπως αυτές είχαν πραγματοποιηθεί. Η χάραξη είχε τέρμα το χ.σ. 157 + 900 στη Μυρίνη, στο νοτιότερο σημείο της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης. Είχε μήκος 129 χιλιόμετρα και υπήρχε ελπίδα ελάττωσής του σε 128.



Εικ. 7. Τσιμεντένια γέφυρα για τη σιδηροδρομική γραμμή (1,44 m.) Θεσσαλονίκης-Σταυρού κάτω από το χωριό Νεοχωρούδα. Η περιοχή του χάρτη 10.

Είχε εντελώς αποπερατωθεί και ήταν έτοιμο για εκμετάλλευση τον Οκτώβριο του 1940 το τμήμα Μυρίνης-Αμφίπολης-λιμανιού Αμφίπολης, μήκους 26 χιλιομέτρων, με τα κτίριά του, 2 υδατοδεξαμενές, 2 γερανούς και ένα αντλιοστάσιο στη Μυρίνη, όπως και τηλεγραφική γραμμή. Το τμήμα αυτό εγκαινιάστηκε από το βασιλιά Γεώργιο στις 5 Μαΐου 1940.

Με την πλήρη αποπεράτωση του τμήματος Μυρίνης-Αμφίπολης-λιμανιού Αμφίπολης αποκτήθηκε ανεξαρτησία της επικοινωνίας του μετώπου προς Βουλγαρία με το εσωτερικό, καθόσο το τμήμα αυτό συνέδεε το σιδηροδρομικό τμήμα Σιδηροκάστρου-Παρανεστίου με το λιμάνι της Αμφίπολης χωρίς παρεμβολή των ευαίσθητων σημείων του Στρυμόνα, δηλαδή των γεφυρών Σιδηροκάστρου και Αμφίπολης. Παράλληλα είχαν προχωρήσει σημαντικά οι εργασίες στο τμήμα Θεσσαλονίκης-Αγίου Βασιλείου από το χιλιομετρικό σημείο (χ.σ.) 5 + 662 μέχρι και το 40 + 006. Το τμήμα από Θεσσαλονίκη μέχρι και το χ. σ. 5 + 662 ήταν κοινό με τη γραμμή Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης. Μέχρι τέλους του 1940 εκπονήθηκαν μελέτες, μια πλήρης από χ.σ. 40 μέχρι 55, μια μισοτελειωμένη

μεταξύ χ.σ. 55 και 72, όπως και μια ταχυμετρική αποτύπωση του υπολοίπου τμήματος μέχρι το χ.σ. 113.

Το τμήμα γραμμής Μυρίνης-Αμφίπολης-λιμανιού Αμφίπολης δεν ήταν εκμεταλλεύσιμο σχεδόν από την κατασκευή του, παρά την εκτέλεση των λιμενικών έργων που πραγματοποιήθηκαν στο λιμάνι Αμφίπολης από τις πιστώσεις της πρώτης τριετίας του δεκαετούς προγράμματος 1937-1946, όπως: διάνοιξη λιμανιού, του οποίου η διάμετρος έγινε 400 μέτρα και το βάθος 8 μ., εξοπλισμένου με (4) τέσσερις μόνιμες αποβάθρες που εξυπηρετούνταν από σιδηροδρομικό δίκτυο.

Μέχρι το 1969 οι ΣΕΚ/ΟΣΕ απέφυγαν την αποξήλωση της γραμμής Μυρίνης, ενόψει της αναμενόμενης από πολλά χρόνια έγκρισης για αποπεράτωση της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης. Κατόπιν όμως της διαγραφής σχετικού κονδυλίου από πενταετές πρόγραμμα έργων δημοσίων επενδύσεων, που ζητήθηκε από τους ΣΕΚ για την αποπεράτωση της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αμφίπολης και δεδομένου ότι το υλικό της γραμμής Μυρίνης-Αμφίπολης χρειαζόταν για να διατηρηθεί σε καλή κατάσταση συντήρησης το τμήμα της γραμμής Παρανεστίου-Αλεξανδρούπολης οι ΣΕΚ προχωράνε στην αποξήλωση της γραμμής Μυρίνης χωρίς καμιά αντίρρηση και με την άδεια του ΓΕΣ και των υπολοίπων κρατικών υπηρεσιών.

ΑΝΔΡΕΑΣ Θ. ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ι. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Les Armées Francais dans la grande guerre, 1914-1918, Paris 1923-1933-1934.
History of the Corps of Royal Engineers, Vol. VI (1922) 103, London.
Commandement en Chef des Armées Alliées Direction des Chemins de fer. Rapport Mensuel Mai + April 1918.
William T. Wood, R.W.S., The Saloniki Front, Au. C. Black L.T.D., London 1920.
Περιοδικό «Ενημέρωση» του Μ.Γ.Σ. των Σιδηροδρομικών ο «Θερμαϊκός» (τεύχος 1, Ιανουαρίου 1980).
Σιδηροδρομική Νομοθεσία 1915.
Συνοπτικό Ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, 1984.

SUMMARY

Andreas Deligianis - Dimitrios Papadimitriou,
The train of Stavros.

The purpose of this study is to rescue from oblivion the history of the railroad line, 0,60 m width, which would connects Thessaloniki with the high plains of Sofia, across the valley that contains the lakes of Saint Vasilios and Volvi in order to satisfy the needs created during World War I. After the War was over, a part of the line, which had been constructed, from Sarakli to Stavros, continued to be in service for the benefit of people of the area, until August 1947. It was eventually dismantled because of its big operational deficits. Unfortunately the existence of this line failed to cause the begining for a railroad evolution in the area. The construction of a normal-width line, through the same natural passage, which began in 1936, wasn't finally completed because of World War II.

The plan for such a construction now appears on the long-term program of O.S.E.

In our efforts to collect the required information, we were considerably helped by Mr. P. Mougridis, former engineer of O.S.E. and Mr. N. Kanakis, administrative official of O.S.E., to whom both we express our gratitude.

We also express our deep regards to O.S.E. engineer Mr. J. Tziolas for his continuing help and cooperation.