

Η επισκευή

Ο 117ος λόχος απαρτιζόταν από 260 άνδρες, οι οποίοι ήταν σχεδόν όλοι πρώην σιδηροδρομικοί υπάλληλοι. Ο λοχαγός Κριστ είχε στη διάθεσή του έξι αξιωματικούς, ένα γιατρό κι έναν αξιωματικό επιμελητείας. Ο διοικητής του λόχου ήταν στο επάγγελμα ανώτερος επιθεωρητής του σιδηρόδρομου, ενώ οι έξι ανθυπολοχαγοί του ήταν επιθεωρητές και οι 35 κατώτεροι αξιωματικοί διμοιρίτες. Μόνον ένας δεν είχε καμία σχέση με το σιδηρόδρομο, ο αξιωματικός επιμελητείας Χέρμαν Μάγερ. Δεν ένιωθε όμως αποκλεισμένος από την υπόλοιπη ομάδα, καθώς καταγόταν από οικογένεια σιδηροδρομικών.

Η ευκολία με την οποία κινιόταν ο λόχος ήταν εντυπωσιακή. Είχαν συνηθίσει μέσα από την πολύχρονη εκπαίδευση και εμπειρία στις ξαφνικές μεταθέσεις σε παντελώς άγνωστους και απομακρυσμένους τόπους. Όταν τους βρήκε στις 26 Νοεμβρίου 1942 η διαταγή του Λερ, μπορούσαν αυτομάτως να την εκτελέσουν, με τη μοναδική εξαίρεση μιας μικρής οπισθοφυλακής στη Γουμένισσα.

Αρχικά η μονάδα ήταν εξοπλισμένη μόνο για την κατασκευή των ανωδομών των σιδηροδρόμων. Οι ανάγκες του πολέμου άλλαξαν όμως τις προτεραιότητες. Οι τελευταίες τους αποστολές συνίσταντο πλήρως στην επανοικοδόμηση κατεστραμμένων γεφυρών. Στα 30 βαγόνια τους είχαν ο,τιδήποτε ήταν απαραίτητο για την οικοδόμηση μιας γέφυρας.

Εκτός από τις κουκέτες για τους 260 άνδρες, είχαν οι αξιωματικοί, ο γιατρός και ο αξιωματικός επιμελητείας ξεχωριστά δωμάτια, στα οποία είχαν τακτοποιηθεί αρκετά άνετα. Υπήρχε επίσης ένα βαγόνι-γραφείο, από το οποίο είχαν βγάλει τις θέσεις, για να κάνουν χώρο για τα γραφεία, μια κουζίνα, ένα νοσοκομειακό βαγόνι και ένα πλήρως εξοπλισμένο εργαστήριο. Είχαν μαζί τους ακόμη και αυτοκίνητα και φορτηγά των πέντε τόνων.

Ήδη στη Θεσσαλονίκη είχαν περάσει στα παράθυρα τέλια για τα κουνούπια που προξενούσαν ελονοσία, καθώς πολλοί από τους φαντάρους που βρίσκονταν στην Ελλάδα, υπέφεραν από αυτή την τροπική αρρώστια. Όταν άρχισαν οι επιθέσεις των ανταρτών στη Γιουγκοσλαβία, επένδυσαν βέβαια το βαγόνι, όπου διέμεναν, εσωτερικά με έναν τοίχο από μπετόν, ύψους ενός μέτρου, κατά το ταξίδι όμως στο Λιανοκλάδι δεν ανησυχούσαν καθόλου για επιθέσεις ανταρτών, καθώς τα βαγόνια έλκονταν από μια θωρακισμένη ατμομηχανή, την οποία ήταν αδύνατο να κυριεύσει κανείς. Αυτό που φοβόνταν περισσότερο, ήταν οι

σκορπιοί και τα φίδια στο χώρο της δουλειάς και η τρομερή ελονοσία.

Ο λόχος ήταν χωρισμένος σε τρία τμήματα, καθένα από τα οποία διοικούνταν από έναν αξιωματικό, του οποίου το επάγγελμα ήταν είτε μηχανουργός είτε πολιτικός μηχανικός. Κάθε αξιωματικός είχε στις διαταγές του 60 περίπου άνδρες, που χωρίζονταν επίσης σε τρία τμήματα, το καθένα από τα οποία το διοικούσε ένας κατώτερος αξιωματικός. Είχαν βέβαια εκπαιδευτεί στο χειρισμό των όπλων, μπορούσαν επίσης να πετάξουν χειροβομβίδες, αλλά η στρατιωτική διοίκηση απέφευγε να ρίξει στη μάχη αυτές τις τόσο εξειδικευμένες δυνάμεις. Σε μια μονάδα πεζικού μπορούσε κανείς «να στείλει καινούριους», κάτι τέτοιο ήταν όμως αδύνατο για το λόχο κατασκευής σιδηροδρομικού δικτύου. Δεν τους θεωρούσαν στρατιώτες, αλλά περισσότερο «μια ένοπλη οικοδομική επιχείρηση».

Καθώς δεν υπήρχε η παραμικρή δυνατότητα να αφήσουν το τρένο τους δίπλα ακριβώς στη γέφυρα του Γοργοπόταμου – η περιοχή ήταν ιδιαίτερα βραχώδης – το πρώτο που έκαναν ήταν να κατασκευάσουν μια γραμμή ανάμεσα στο Λιανοκλάδι και τη Λαμία και να αφήσουν εκεί το τρένο τους. Μετά έστησαν τις σκηνές και τα παραπήγματα για τους έλληνες «βοηθούς», τους οποίους είχαν προσλάβει στη Θεσσαλονίκη. Κατά το μεγαλύτερο μέρος τους ήταν πρώην στρατιώτες, που κέρδιζαν με αυτόν τον τρόπο τον πενιχρό μισθό τους. Δεν επρόκειτο για πολιτικούς κρατούμενους, σαν αυτούς που είχαν δουλέψει για την κατασκευή του στρατιωτικού σιδηροδρομικού σταθμού της Θεσσαλονίκης. Ζούσαν στις σκηνές και στα παραπήγματα, δίπλα στο ποτάμι και μπορούσαν να κινούνται ελεύθερα.

Ο λοχαγός Κριστ αποφάσισε να χτίσει πρώτα μια προσωρινή γέφυρα. Αντί για το ατσάλινο στήριγμα θα τοποθετούσαν δύο ξύλινους συνδέσμους. Είχαν ζητήσει από το Ανώτατο Αρχηγείο Πεζικού γερανούς, τους οποίους θα παρέδιδε το εργοστάσιο ατσαλιού Πάινερ στην Κάτω Σαξονία. Πού θα έβρισκαν όμως τους απαραίτητους κορμούς δέντρων, για να κατασκευάσουν τους ξύλινους συνδέσμους; Από το γερμανικό αρχηγείο στη Λαμία πληροφορήθηκαν ότι στη Μακρακώμη υπήρχε μια «στρατιωτική επιχείρηση» υπό τις διαταγές της υπηρεσίας οικοδομικών εργασιών της αεροπορίας στην Αθήνα, από το ξυλουργείο της οποίας θα μπορούσαν να προμηθευτούν το απαραίτητο ξύλο. Καθώς ο ταγματάρχης Φρίντριχ κόμης φον Φάλκενχάουζεν βρισκόταν στο στρατιωτικό νοσοκομείο, στη Λαμία, ήρθαν σε επικοινωνία με τον αντικαταστάτη του, Κόνραντ Λέμκουλ, ο οποίος ήταν προσωρινά υπεύθυνος για την επιχείρηση

στο ξενοδοχείο «Ασκληπιός», στα Λουτρά Πλατυστόμου.

Ο Χέρμαν Μάγερ είχε τις επόμενες εβδομάδες να κάνει κυρίως με τον Κόνραντ Λέμκουλ και τους υπαλλήλους Φραντς Μάγιερ και Έρβιν Κάουφμαν, που ήταν υπεύθυνοι για όλα τα διοικητικά θέματα. Πηγαινοερχόταν συχνά ανάμεσα στο Λιανοκλάδι και το Πλατύστομο, για να οργανώσει τις παραλαβές ξυλείας και τροφίμων για τους 260 άνδρες και τους έλληνες «βοηθούς».

Ο Φραντς Μάγιερ ήταν υπεύθυνος κυρίως για την έγκαιρη παράδοση των κορμών. Ο 117ος λόχος του έδωσε στις 19 Ιανουαρίου 1943 μια συστατική επιστολή, την οποία θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει σε μεταγενέστερες αιτήσεις του:

Κατά τις επιδιορθωτικές εργασίες στην ανατιναγμένη από τους αντάρτες γέφυρα του Γοργοπόταμου προσφέρατε στο λόχο σημαντικότητες υπηρεσίες. Και στην προθυμία σας οφείλεται το γεγονός ότι η γέφυρα μπόρεσε να επανενταχτεί στο συγκοινωνιακό δίκτυο δέκα μέρες πριν από την προθεσμία, που είχε οριστεί.

Όπως είχε υποθέσει ο Τομ Μπαρνς, ήταν αδύνατο να καταστρέψουν εντελώς το 24 μέτρα ψηλό στήριγμα, στο οποίο κρεμόταν ακόμη μια από τις δύο πεσμένες αντηρίδες της γέφυρας. Μόνον όταν έβγαλαν από τη μέση τα συντρίμια, μπόρεσαν να αρχίσουν με τις επισκευές και την κατασκευή των ξύλινων συνδέσμων. Το κατώτερο τμήμα τους τοποθετήθηκε πάνω σε μια βάση από μπετόν και γύρω γύρω ατσάλινες πλάκες. Μετά συνδέθηκε κάθε κορμός με τον επόμενο κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να δημιουργούν μεταξύ τους κάτι σαν ιστό αράχνης. Έτσι μπόρεσε να επιτευχθεί απόλυτη σταθερότητα και ανθεκτικότητα στο βάρος.

Δούλευαν αδιάκοπα σε δύο βάρδιες. Εκατοντάδες Γερμανοί και Έλληνες δούλευαν μέρα νύχτα στο εργοτάξιο. Πολλές φορές δούλευαν ταυτόχρονα περίπου 500 άνδρες, που έμεναν, άλλοι κάτω από τη γέφυρα, στις σκηνές και στα παραπήγματα και, άλλοι στα βαγόνια.

Τα προβλήματα της μεταφοράς υλικού βόρεια του Λιανοκλαδίου είχαν διογκωθεί υπερβολικά. Ενώ ένα ελάχιστο μόνο τμήμα του στρατιωτικού υλικού μεταφερόταν με υποζύγια από το πέρασμα των Θερμοπυλών, το μεγαλύτερο τμήμα μεταφερόταν με πλοία από τα λιμάνια της Στυλίδας και της Χαλκίδας, τα οποία όμως δεν ήταν κατάλληλα εξοπλισμένα, για να μπορέσουν να αντεπεξέλθουν σ' αυτήν την κολοσιαία αποστολή. Το γερμανικό ναυαρχείο είχε επιβαρυνθεί σε τέτοιο σημείο από τη νέα

κατάσταση, ώστε ο υπεύθυνος «ναύαρχος Αιγαίου» έκανε στις 17 Δεκεμβρίου 1942 την απελπισμένη πρόταση «να κατασκευαστεί μια παρακαμπτήρια γραμμή, που θα απέφευγε το στενό των Θερμοπυλών». Μια παράλογη πρόταση, που θα απαιτούσε τεράστια ποσά. Ανάλογη απόφαση πήρε και ο γενικός διοικητής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης: «Προς το παρόν είναι αδύνατο, η πρόταση όμως θα συζητηθεί». Φυσικά δε συζητήθηκε ποτέ.

Παρ' όλ' αυτά όλα πήγαν σύμφωνα με το πρόγραμμα. Ήδη στις 5 Ιανουαρίου 1943 ο διοικητής του 117ου λόχου ήταν σε θέση να αναφέρει ότι η προσωρινή επισκευή της γέφυρας είχε ολοκληρωθεί και θα μπορούσε να αρχίσει και πάλι να λειτουργεί. Ο στρατηγός Τζελόζο τηλεγράφησε την ίδια μέρα στον ανώτατο διοικητή του, στη Ρώμη:

Σήμερα κάναμε δοκιμές στη γέφυρα του Γοργοπόταμου, που είχε καταστραφεί με σαμποτάζ στις 26 Νοεμβρίου, οι οποίες στέφθηκαν με επιτυχία.

Και στις 6 Ιανουαρίου 1943 ο διοικητής της Λαμίας στρατηγός Ντε Τζούντιτσε έγραφε στην ημερήσια αναφορά του ότι «οι κανονικές συγκοινωνίες μέσω της γέφυρας του Γοργοπόταμου» γίνονται και πάλι, χωρίς προβλήματα.

Οι πρώτες ατμομηχανές και τα πρώτα μεταγωγικά τρένα περνούσαν και πάλι πάνω από τη γέφυρα. Το πρόβλημα της μεταφοράς αγαθών λυνόταν σταδιακά. Παρ' όλ' αυτά ο 117ος λόχος δεν μπορούσε να φύγει ακόμη. Ο σταθμός στο Λιανοκλάδι και μικρότερες γέφυρες του Σπερχειού έπρεπε να επισκευαστούν, ενώ παράλληλα θα έπρεπε να ενισχυθεί και η φρούρηση της γέφυρας του Γοργοπόταμου. Ενώ ένα τμήμα του λόχου μεταφέρθηκε στη βόρεια Κατερίνη, για να κατασκευάσει φυλάκια, έμεινε η υπόλοιπη μονάδα με την ηγεσία της, ανάμεσά τους και ο Χέρμαν Μάγερ, προσωρινά στο Λιανοκλάδι.