

ΠΕΤΡΟΣ ΣΤ. ΜΕΧΤΙΔΗΣ - ΑΛΕΞΙΟΣ ΣΤ. ΜΕΧΤΙΔΗΣ

## ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ANTANT ΣΤΟ ΣΤΑΘΜΟ ΑΓΓΙΣΤΑΣ (1916-1918)

*Εις μνήμην Λαζάρου Η. Μεχτίδη*

Το Μακεδονικό μέτωπο (Macedonian front/ Salonica front στην Αγγλική βιβλιογραφία<sup>1</sup>) του πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου υπήρξε αδικημένο σε σχέση με το Δυτικό μέτωπο και την εκατόμβη των νεκρών στις πεδιάδες της Γαλλίας και του Βελγίου. Οι χαρακτηρισμοί για όσους πολέμησαν ήταν ειρωνικοί: «gardener of Salonica», «άμαχος της Θεσσαλονίκης» ή «κηπουρός του Σαράιγ» (κατά τον Κλεμανσώ).

Δεν είναι τυχαίο ότι ακόμα και σήμερα τα Βρετανικά στρατεύματα της Θεσσαλονίκης περιγράφονται ως «ο ξεχασμένος Βρετανικός στρατός». Κι ας ήταν νικητές, κι ας υποχρέωσαν τη Βουλγαρία σε συνθηκολόγηση έξι εβδομάδες πριν τη Γερμανία και ας είχαν οι Βρετανοί 818 νεκρούς και 1421 τραυματίες μόνο στην τελική επίθεση του 1918.

Εάν λοιπόν το Μακεδονικό μέτωπο είναι σχετικά άγνωστο πόσο μάλλον το μέτωπο του Στρυμόνα (Struma front) και οι επιχειρήσεις των Συμμάχων στην περιοχή. Το άρθρο που ακολουθεί παρουσιάζει μία άγνωστη πτυχή του πολέμου: τις επιθέσεις κυρίως των Βρετανών στο Σταθμό Αγγίστας μέσα από τις στρατιωτικές πηγές και τις εφημερίδες της εποχής.

### Σταθμός Αγγίστας

Ο Σταθμός Αγγίστας βρίσκεται στη νότια όχθη του Αγγίτη. Η ίδρυσή του -όπως φαίνεται και από το όνομα- συνδέεται με τη σιδηροδρομική γραμμή που ένωνε τη Θεσσαλονίκη με την Κωνσταντινούπολη. Η γραμμή σχεδιάστηκε στα τέλη του 19ου αιώνα από το Υπουργείο Πολέμου της Οθωμανικής αυτοκρατορίας κυρίως με στρατιωτικά κριτήρια (γρήγορη

---

1. Ενδεικτική βιβλιογραφία: Palmer, Alan: «*The Gardeners of Salonika: The Macedonian Campaign 1915-1918*», 1965, Wakefield, Alan & Moody, Simon: «*Under the Devil's Eye: Britain's Forgotten Army at Salonika 1915-1918*», 2004, Mann, A. J. «*Το μέτωπο της Θεσσαλονίκης: Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος 1914-1918*», 2010, Κυριακίδη. Για τη Βουλγαρική κατοχή στην ανατ. Μακεδονία: Β. Κάρτσιος «*Η γενοκτονία του ελληνισμού της ανατολικής Μακεδονίας κατά τη 2η βουλγαρική κατοχή 1916-1918*» 2010, Ερωδιός και Ν. Ρουδομέτωφ «*Τετράδια Βουλγαρικής Κατοχής: Ανατολική Μακεδονία 1916-18*», 2008, Ιστορικό και Λογοτεχνικό Αρχείο Καβάλας.

μεταφορά στρατευμάτων στα Βαλκάνια) και με σκοπό επίσης τη σύνδεση των αναπτυσσόμενων τότε πόλεων της ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Το 1892 εκδόθηκε αυτοκρατορικό διάταγμα για τη δημιουργία της «Εταιρείας των Ανατολικών Σιδηροδρόμων» από τη Θεσσαλονίκη προς το Δεδέαγατς (Αλεξανδρούπολη) και την Κωνσταντινούπολη<sup>2</sup>. Την επόμενη χρονιά άρχισαν οι εργασίες κατασκευής. Ως τα μέσα του 1894 είχαν ολοκληρωθεί τα πρώτα 211 χιλιόμετρα, ως το Νικηφόρο Δράμας (Νουσερέτλη τότε), ως τα τέλη του 1895 291 χιλιόμετρα (ως την Ξάνθη) και το 1896 το υπόλοιπο τμήμα.

Με βάση αυτά τα στοιχεία λογική είναι η υπόθεση ότι ο Σταθμός Αγγίστας ως σταθμός και όχι ως οικισμός έχει ιστορία που ξεκινάει το 1894. Οι εμπορικές δυνατότητες που έδινε στους γύρω κατοίκους η σιδηροδρομική γραμμή είναι προφανές ότι οδήγησαν και στον οικισμό, στους πρώτους κατοίκους δηλαδή, τα επόμενα χρόνια. Πάντως δεν αναφέρονται κάτοικοι στο Σταθμό Αγγίστας στο βιβλίο του Abbott «A tale of a tour in Macedonia» (1903)<sup>3</sup>, όπου υπάρχει το κεφάλαιο 21 («At the station», σελ. 264-271) και η μαρτυρία: «...έπρεπε να περάσω την υπόλοιπη μέρα στην ερημιά με το κοντινότερο χωριό πολλά μίλια μακριά... (σελ. 266) υπάρχει μόνο ένα καφενείο... (σελ. 267)» και ο Άγγλος περιηγητής βρήκε μόνο το σταθμάρι, την οικογένειά του και έναν Ιταλό υπάλληλο του σιδηροδρόμου. Επίσης δεν αναφέρονται κάτοικοι σε δύο απογραφές: το 1910 στο «Μακεδονία- Εθνολογική στατιστική βιλαετιών Θεσσαλονίκης και Μοναστηρίου», όπου αναφέρονται 250 ορθόδοξοι Έλληνες και 100 μουσουλμάνοι στην Αγγίστα<sup>4</sup> και τρία χρόνια αργότερα, στην πρώτη επίσημη ελληνική απογραφή (έγινε από το στρατό το Σεπτέμβριο του 1913) όπου αναφέρονται 216 κάτοικοι στην Αγγίστα.

Στην απογραφή του 1920 καταγράφονται οι πρώτοι 42 κάτοικοι στον οικισμό Σιδηροδρομικό Σταθμό Αγγίστας<sup>5</sup>. Λίγα χρόνια αργότερα έρχονται στο χωριό 54 οικογένειες Καρσλήδων προσφύγων (203 άτομα) από τα χωριά Σουρπασάν, Χαντάρε, Παρτουζ, Σαρήκαμς. Ο πληθυσμός του χωριού στην απογραφή του 1928 ήταν 627 κάτοικοι. Αυξήθηκε σε 725 το 1940 για να ξεκινήσει η μείωση τις επόμενες δεκαετίες λόγω της μετανάστευσης<sup>6</sup>.

---

2. «Chemin de fer de la Jonction Salonique - Constantinople».

3. Ελληνική έκδοση: 2007, «Στοχαστής», «Ένας Άγγλος στη Μακεδονία του 1900». Ο Abbott έγραψε επίσης το «Macedonian Folklore» («Στοχαστής», 2009).

4. Αθ. Χαλκιάπουλος, 1910, σελ. 57, «χωριά επί του Παγγαίου, υποδιοίκηση Ζίχνης».

5. Κ.Ε.Δ.Κ.Ε., 1962, σελ. 281.

6. Μείωση σε 582 κατοίκους (1951), 581 (1961), 348 (1971), 319 (1981), 240 (1991), 324 (2001). Μ. Σταματελάτος «Επίτομο γεωγραφικό λεξικό της Ελλάδος», Αθήνα, 2001.

Το σωζόμενο σήμερα κτίσμα του Σταθμού πιθανώς χτίστηκε στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αφού φέρει αρχιτεκτονικά στοιχεία παρόμοια με άλλους σταθμούς της ίδιας περιόδου<sup>7</sup>. Δυστυχώς είναι εγκαταλελειμμένο περιμένοντας την καταστροφή του ή την αναστήλωση. Όσο για τη σιδηροδρομική γέφυρα του Αγγίτη<sup>8</sup> αυτή ήταν η αιτία που το χωριό των Σερρών μπήκε στις σελίδες της Στρατιωτικής Ιστορίας.

#### Στρατιωτικές επιχειρήσεις

Κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο ο σιδηροδρομικός σταθμός Αγγίστας αναφέρεται σε πολλές περιπτώσεις ως σημαντικός κόμβος για τη μεταφορά εφοδίων στο μέτωπο. Βρισκόταν λίγα χιλιόμετρα ανατολικότερα του μετώπου του Στρυμόνα και της λίμνης Αχινού<sup>9</sup>. Δέχτηκε πλήθος επιθέσεων από τους Συμμάχους κυρίως με αεροπορικές επιδρομές αλλά και με επιθέσεις πεζικού. Στο «The Royal Engineers Journal»<sup>10</sup> μάλιστα αναφέρεται χαρακτηριστικά «*Angista, which had been the Bulgar railhead*» («ο Βουλγαρικός σιδηροδρομικός κόμβος για συγκέντρωση εφοδίων και μεταφορά τους στο μέτωπο»).

Τον Αύγουστο του 1916<sup>11</sup> η Συμμαχική Διοίκηση (στρατηγού Sarrail, Milne) θέλοντας να ελέγξει την περιοχή του μετώπου του Στρυμόνα διέταξε την επίθεση και την καταστροφή των σιδηροδρομικών γεφυρών του Σταθμού Αγγίστας. Η επίθεση θεωρήθηκε τολμηρή και οι επιτιθέμενοι (6 αξιωματικοί, 77 στρατιώτες) προέρχονταν από τις μονάδες Surrey Yeomanry<sup>12</sup>, 17<sup>th</sup> Field Company Royal Engineers και ποδηλάτες υπό τις διαταγές του λοχαγού G.F. Hall (Royal Engineers). Ξεκίνησαν το απόγευμα της 20<sup>ης</sup> Αυγούστου από το Νεοχώρι και στις 6 το πρωί της επομένης (21 Αυγούστου) ανατίναξαν την αφύλακτη από τους Βουλγάρους - παρά την στρατηγική της σημασία- σιδηροδρομική γέφυρα του Αγγίτη. Την ανατίναξη παρακολούθησαν οι περίεργοι κάτοικοι της περιοχής. Το Βρετανικό σώμα δέχτηκε την επίθεση 60 Βουλγάρων, οι στρατιώτες

---

7. Αρχιτεκτονικά ανήκουν στον κεντροευρωπαϊκό τύπο σταθμό του αυστριακού αρχιτέκτονα Willas (Κ. Πιπίνης, «Αρχιτέκτονες», 51/ 2005, σελ. 48). Ενδεικτικά αναφέρω τους σταθμούς Γαλλικού, Δοϊράνης, Νιζηφόρον, Κίρκης.

8. Στις πηγές δεν αναφέρεται σε ποια από τις γέφυρες έγιναν οι επιθέσεις. Σε Αυστριακό χάρτη του 1901 (Kavala, 1:200.000) σημειώνονται δύο σιδηροδρομικές γέφυρες (δυτικά και ανατολικά του Σταθμού Αγγίστας «E. St. Angista»). Ο σταθμός βρίσκεται στη χιλ. θέση 170, 259 και οι γέφυρες στις θέσεις 167,130 και 171, 130.

9. Tahinos lake, αποξηράνθηκε τη δεκαετία του '30 από την εταιρεία Monks-Ulenyowστή περισσότερο ως Ούλεν.

10. 1927, σελ. 104.

11. Dr. G. M. Bayliss, σελ. 158- 161.

12. E. D. Harrison-Ainsworth «*The history and war records of the Surrey Yeomanry (Queen Mary's Regt.), 1879-1928*», 1928.

της μονάδας Surrey Yeomanry και ποδηλάτες ανταπέδωσαν τα πυρά και ο λοχαγός Hall έσπευσε στη δεύτερη γέφυρα (νοτιοδυτικά του χωριού) για να ανατινάξει και αυτή. Κάποια από τα εκρηκτικά δεν ανατινάχτηκαν και έτσι «κόπηκε» μόνο η γραμμή του τρένου. Οι επιτιθέμενοι υποχώρησαν στις βάσεις τους με δύο μόνο ελαφριά τραυματισμένους.

Η επιτυχία αυτή οδήγησε το στρατηγό Milne να διατάξει την καταστροφή και των οδικών γεφυρών του Αγγίτη. Σε συνεργασία με τη 80<sup>η</sup> Ταξιαρχία (Ταξίαρχος A.C. Roberts) σχεδιάστηκε δεύτερη/μεγαλύτερη επιχείρηση. Συστάθηκε κοινή δύναμη υπό τον Ταγματάρχη A.F.C. Maclachlan (3/K.R.R.C.<sup>13</sup>) με στρατιώτες από τις μονάδες Surrey Yeomanry, 80 στρατιώτες τακτικού πεζικού, δύο διμοιρίες ποδηλατών και μία μονάδα δολιοφθορών υπό τον λοχαγό Hall. Σε υποστήριξη της επιχείρησης ο Αντισυνταγματάρχης W.J. Long (3/K.R.R.C.) με δύο πολυβόλα επρόκειτο να λάβει θέσεις στο Δραβήσκο (τότε Ζδράβικ/ Zdravik), περίπου στο μέσο της απόστασης μεταξύ Νεοχωρίου και Αγγίστας. Αρχικά καταστράφηκαν τρεις ξύλινες γέφυρες κοντά στο Δραβήσκο και το σχέδιο προέβλεπε και την καταστροφή μίας άλλης στο Δόμηρο (τότε Βούλτσιστα/ Vulchista) και στην Αγγίστα.

Ξεκινώντας από το Νεοχώρι στις 3 μ.μ. της 23<sup>ης</sup> Αυγούστου έφτασαν στο Δραβήσκο στις 7.30 π.μ., όπου αμέσως έκαψαν την «νέα» γέφυρα και αυτή στη Μυρρίνη (τότε Κοτσάκι/ Kozaki). Όμως δέχτηκαν επίθεση με πολυβόλα. Οι Βούλγαροι είχαν περάσει τον Αγγίτη στην περιοχή του Δόμηρου και ένα άλλο σώμα με δύο πυροβόλα κινούνταν από τη Μεσορράχη (τότε Ράχωβα/Rahovo). Έτσι η επίθεση προς το Δραβήσκο δεν ήταν δυνατή, αλλά κατά τη διάρκεια της μάχης στο Δόμηρο μία ομάδα Βρετανών κατάφερε να περάσει απαρατήρητη και να καταστρέψει την «παλιά» γέφυρα. Στη συνέχεια οι Βρετανοί στρατιώτες υποχώρησαν στη βάση τους στο Νεοχώρι.

Σε αυτή την επίθεση αναφέρθηκαν οι «New York Times» σε δύο άρθρα (25 και 26 Αυγούστου 1916): Στο πρώτο άρθρο αναδημοσιεύεται βουλγαρικό τηλεγράφημα από τη Σόφια:

*«Νότια της Δράμας προκεχωρημένα Βουλγαρικά αποσπάσματα συνάντησαν Αγγλικές δυνάμεις με ποδηλάτες. Αφού ανταλλάχτηκαν πυροβολισμοί οι Άγγλοι αποχώρησαν προς τον [κόλπο] Ορφανό. Έχοντας καταστρέψει δύο γέφυρες του ποταμού, καταλάβαμε το Σταθμό Αγγίστας και η σιδηροδρομική γραμμή μέσω του Oxilar [Όξιλαρ/ Τοξότες], Δράμας, Αγγίστας, Σερρών και Δεμίρχισαρ [Σιδηρόκαστρο] είναι τώρα στην κατοχή μας»<sup>14</sup>.*

---

13. Kings Royal Rifle Corps.

14. «New York Times», φύλλο 25/8/1916.

Την επόμενη ημέρα συνεχίζεται η περιγραφή της μάχης και ο Αγγίτης μάλιστα εμφανίζεται και στον τίτλο του άρθρου («*Cavalry cross the Angista River and destroy bridges, Despite Heavy Fire*»- Ιππικό περνάει τον ποταμό Αγγίτη [Angista] και καταστρέφει γέφυρες παρά τα εχθρικά πυρά). Στο κυρίως άρθρο αναφέρεται:

«Βρετανοί και Βούλγαροι ήρθαν σε επαφή στο Μακεδονικό μέτωπο, βορειοανατολικά της Θεσσαλονίκης και Βρετανοί, παρά τα πυρά των Βουλγάρων, κατέστρεψαν τρεις γέφυρες κοντά στο Kuchuk [Μικροχώρι]. Ανατολικά της λίμνης Αχινού. Αγγλικές περίπολοι ιππικού, παρακάμπτοντας τον εχθρό, πέρασαν το ποτάμι Αγγίτη [Angista] και ανατίναξαν πολλές γέφυρες»<sup>15</sup>.

#### Αεροπορικές επιθέσεις

Οι αεροπορικές επιθέσεις στο Σταθμό Αγγίστας κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν συνηθισμένες και έχουν καταγραφεί στους «New York Times», στο αεροπορικό περιοδικό «Flight» και στην επίσημη ιστορία της Βρετανικής Πολεμικής Αεροπορίας<sup>16</sup>. Ο σταθμός της Αγγίστας αναφέρεται ανάμεσα στους πιο σημαντικούς στόχους («more important targets» σελ. 355) στο «The War in the Air Volume V-Being the Story of the Part Played in the Great War by the Royal Air Force»<sup>17</sup>.

Στο μέτωπο του Στρυμόνα επιχειρούσαν κατά το 1918 περίπου 160 Γαλλικά/ Σερβικά αεροπλάνα, δύο μοίρες του R.N.A.S (Royal Naval Air Service [Βασιλικό Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα] 2, 3), δύο μοίρες του R.F.C. (Royal Flying Corps [Βασιλικό Αεροπορικό Σώμα] 17,24) και από την πλευρά των Κεντρικών Δυνάμεων μόλις τρία σμήνη (FFA 1,30 FFA Ξάνθης). Βέβαια νωρίτερα υπήρχαν μικρότερες αεροπορικές δυνάμεις στην περιοχή. Από την πλευρά των Γερμανών έμεινε στην ιστορία ως «ο Άσος του Αιγαίου» ο Rudolf von Eschwege<sup>18</sup>. Μάλιστα αναφέρεται ότι μία αερομαχία έγινε πάνω από το Σταθμό Αγγίστας<sup>19</sup>.

Στο «The War in the Air» αναφέρεται:

- «Στις 30 του ίδιου μήνα (Σεπτεμβρίου 1916) οι βόμβες παραλίγο

---

15. «New York Times», φύλλο 26/8/1916. Στον Αυστριακό χάρτη που αναφέρθηκε σημειώνονται δύο οδικές γέφυρες στον Αγγίτη (Angista/ Dramanica) βόρεια του Kocaki (Kucuk), μία στη θέση Vulcista (Δόμηρος) και μία νότια του Φωτολίβους (Fotolivos).

16. «Royal Flying Corps»/ αργότερα «Royal Air Force».

17. H. A. Jones, The Naval & Military Press in association with The Imperial War Museum, originally released in 1935.

18. Γεννήθηκε το 1895 και σκοτώθηκε σε αερομαχία στις 21 Νοεμβρίου 1917. Πληροφορίες για τον αεροπορικό πόλεμο στο Μακεδονικό μέτωπο στο George Heydemark «War Flying in Macedonia», 1937.

19. A. G. J. Whitehouse «Heroes of the sunlit sky», 1967.

να χτυπήσουν ένα τρένο που έτρεχε στο σταθμό της Αγγίστας, όταν ο πιλότος έκανε κάθοδο πενήντα ποδιών και πολυβόλησε τον οδηγό και το θερμοαστή του τρένου. Πήδηξαν από το τρένο αφήνοντάς το ακυβέρνητο» (σελ. 377).

- «(το δεύτερο μισό) του 1917 δεν διεξήχθησαν σημαντικές χειρ-σαίες επιχειρήσεις στο Μακεδονικό μέτωπο. [...] η κύρια δράση, σχετικά με τους Βρετανούς, ήταν στον αέρα. Υπήρχαν σχεδόν καθημερινοί βομβαρδισμοί από τις μοίρες 17 και 47, συνήθως σε σχηματισμούς επτά ή οκτώ αεροπλάνων. Οι πιο σημαντικοί στόχοι ήταν η σταθμοί της Δράμας, της Αγγίστας, της Porna [Γάζωρος] στο σιδηρόδρομο της Κωνσταντινούπολης» (σελ. 355).

Συνδύαζοντας το κείμενο αυτό, τις αναφορές στο περιοδικό «Flight» και στους «New York Times» μπορεί να εμφανιστεί ένας κατά-λογος των επιβεβαιωμένων επιθέσεων στο Σταθμό Αγγίστας.

Το 1916 ο Σταθμός Αγγίστας δέχτηκε επιθέσεις τον Αύγουστο (23 Αυγούστου), το Σεπτέμβριο (2, 6, 28, 30 Σεπτεμβρίου) και το Νοέμβριο (24 Νοεμβρίου).

Ενδεικτικά αναφέρω: «24 Νοεμβρίου: Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Αγγίστας και αποθήκες στην περιοχή βομβαρδίστηκαν όπως και το κτίριο του σταθμού με απ' ευθείας επίθεση. Την ίδια ημέρα βομβαρδίστηκε ένα εχθρικό στρατόπεδο κοντά στο Ροδολίβος [Razolivos] και ο εχθρός δέχτηκε πυρά πολυβόλου, 26 Νοεμβρίου: Νέοι βομβαρδισμοί έγιναν στην περιοχή της Δράμας και στην Αγγίστα»<sup>20</sup> και από βουλγα-ρικό τηλεγράφημα από τη Σόφια:

«Εχθρικά αεροπλάνα βομβάρδισαν τα χωριά Starovo<sup>21</sup> και Hazuatar και το Σταθμό Αγγίστας. Πολλοί κάτοικοι, μεταξύ αυτών γυναίκες και παιδιά, σκοτώθηκαν»<sup>22</sup>.

Δυστυχώς στο σύντομο τηλεγράφημα δεν αναφέρεται πού σκοτώ-θηκαν οι άμαχοι. Σημειώνω επίσης τη διαφορά μεταξύ της αναφοράς στα χωριά (villages) και του σταθμού (station). Πρόκειται για παράλει-ψη λόγω της στρατιωτικής φύσης του τηλεγραφήματος/ είδησης ή ακόμα δεν είχε δημιουργηθεί ο οικισμός στο Σταθμό Αγγίστας;

Το 1917 ο Σταθμός Αγγίστας δέχτηκε επιθέσεις τον Ιούλιο (6, 11, 13, 19 Ιουλίου). Ενδεικτικά αναφέρω: «6 Ιουλίου: Τα αεροπλάνα μας βομβάρδισαν τους σταθμούς στη Δράμα, Porna και Αγγίστα, το αερο-

---

20. «Flight» 07/12/1916, σελ. 1082.

21. Νότια Βουλγαρία, κοντά στα σύνορα.

22. *Flight*, 14/09/1916, σελ. 797. Η ίδια είδηση και στους «New York Times» (6/9/1916).



δρόμιο στη Δράμα, στρατόπεδα και αποθήκες σε άλλα σημεία»<sup>23</sup>.

Το 1918 ο Σταθμός Αγγίστας δέχτηκε επιθέσεις στις 20 Μαρτίου και το Μάιο (13 και 30 Μαΐου). Ενδεικτικά: «Αεροπόροι βομβάρδισαν τους σταθμούς στην Αγγίστα και στο *Hadji Beljik* [Βυρώνεια] στη γραμμή Σερρών- Δράμας»<sup>24</sup>.

Σε μία από τις αερομαχίες πάνω από την κοιλάδα του Αγγίτη διακρίθηκε ο Βρετανός πιλότος Lieut. Jarvis Rupert Francis Randell (D.F.C., L.G., Sea Patrol, «Mediterranean», μοίρα D) στο Σταυρό, στον οποίο απονεμήθηκε από τη 13η Ελληνική Μεραρχία ο Greek Military Cross. Η ημερήσια διαταγή (25/8/1918) αναφέρει: «Εξετάσαμε την αναφορά της 23<sup>ης</sup> τρέχοντος που παραδόθηκε σε εμάς από το R.A.F. Stavros στο οποίο αναφέρεται ότι ο Βρετανός πιλότος Υπολοχαγός R. Randell με μεγάλη προσωπική αυτοθυσία και μετά από αερομαχία κατέρριψε ένα μεγάλο εχθρικό αεροπλάνο τύπου *Albatros* βορειοδυτικά από την πόλη *Prani* [Ελευθερούπολη]. Εκφράζω τα εγκάρδια συγχαρητήρια για το θάρρος και την παλικάριά του (υπογραφή Ι. Νεγροπούλης, GOC, 13<sup>η</sup> Ελληνική Μεραρχία Διοικητής 13<sup>ης</sup> Ελληνικής Μεραρχίας)»<sup>25</sup>.

Όσο για την αντιαεροπορική άμυνα των Βουλγάρων, αναφέρονται η παρουσία στην περιοχή (Αγγίστα<sup>26</sup>): α. το Μάιο του 1917 της 23ης Αντιαεροπορικής Ομάδας με τουρκικό Krupp 75 mm<sup>27</sup>, β. τον Ιούλιο του 1918 δύο αντιαεροπορικών πυροβολαρχιών, της 23ης, υπό τον Ivan Belchev και της 41ης υπό τον Asen Sultin και οι δύο εξοπλισμένες με πυροβόλα 75mm Schneider QF<sup>28</sup>.

Από τις πηγές που αναφέρθηκαν φαίνεται λοιπόν ότι ο Σταθμός Αγγίστας υπήρξε ένας από τους σημαντικούς στόχους στο μέτωπο του Στρυμόνα κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η σιδηροδρομική γραμμή ήδη από το 1903 (εξέγερση του Ίλντεν<sup>29</sup>) υπήρξε στόχος, όπως και κατά την εξέγερση του Δοξάτου (1941).

Η σιδηροδρομική γραμμή περνούσε νότια του ποταμού Αγγίτη σε μήκος 7 περίπου χλμ. και από το Σταθμό Αγγίστας ως το 1933. Τότε, λόγω των ζημιών στις δύο γέφυρες από τις πλημμύρες της 3,4 Φεβρουαρίου

---

23. *Flight*, 12/7/1917, σελ. 715.

24. *Flight*, 30/5/1918, σελ. 602.

25. Αναφορά και στην εφημερίδα «*Edinburgh Gazette*» (φύλλο 11/2/1919, σελ. 809).

26. Με δεδομένο ότι ο Σταθμός Αγγίστας και όχι το χωριό Αγγίστα ήταν ο στόχος των συμμαχικών αεροπορικών επιθέσεων, λογική είναι η υπόθεση ότι οι αντιαεροπορικές μονάδες βρίσκονταν στο Σταθμό. Η σύγκυση μεταξύ Σταθμού (Αγγίστας) και Αγγίστας συνεχίζεται έως σήμερα- ακόμη και από τους κατοίκους.

27. <http://www.bulgarianartillery.it/>.

28. <http://forum.boinaslava.net/>.

29. Σχετικά: Ι. Δραγούμης «*Τα τετράδια του Ίλντεν*» Πετσίβα, 2000 και Mercia Mac Dermott, «*Freedom or death, the life of Gotsé Delchev*», 1978, σελ. 357.

η γραμμή μετακινήθηκε βόρεια (με νέα γραμμή μήκους 5,9 χλμ) και ο σταθμός καταργήθηκε.

Παρά την αλλαγή αυτή το χωριό Σταθμός Αγγίστας υπήρξε μεταφορικός κόμβος για την περιοχή και κατά τη δεκαετία του 1940, σύμφωνα με τη μαρτυρία του παππού μας Λάζαρου (Καρς 1897- Θεσ/νίκη 1968), ο οποίος μετέφερε με το κάρο του εμπορεύματα στα γύρω χωριά.

Όσο για το πότε δημιουργήθηκε οικισμός στο Σταθμό Αγγίστας, υπάρχει ΦΕΚ του 1920 (18/12/1920) όπου αναγνωρίζεται ως οικισμός και ανήκει στην Κοινότητα Βιτάστας. Άρα και στην περίοδο που εξετάζεται (1916-18) υπήρχαν κάτοικοι στο Σταθμό Αγγίστας.

#### BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

George Frederick Abbott, «*A tale of a tour in Macedonia*» (1903).

Αθ. Χαλκιόπουλος, «*Μακεδονία- Εθνολογική στατιστική βιλαετίων Θεσ/νίκης και Μοναστηρίου*», 1910.

«*The Royal Engineers Journal*», 1927.

Dr. G. M. Bayliss, «*History of the Great War- Military operations in Macedonia*» (1933).

«*The War in the Air Volume V-Being the Story of the Part Played in the Great War by the Royal Air Force*», (H. A. Jones, The Naval & Militay Press in association with The Imperial War Museum, 1935).

Κ.Ε.Δ.Κ.Ε., «*Στοιχεία συστάσεως και εξελίξεως των δήμων και των κοινοτήτων*, 43, νομός Σερρών», 1962<sup>30</sup>.

Μ. Σταματελάτος, «*Επίτομο γεωγραφικό λεξικό της Ελλάδος*», Αθήνα, 2001.

«*New York Times*», φύλλα 25, 26/8/1916, 6/9/1916.

«*Flight*», φύλλα 23/8/1916, 6/9/1916, 7/9/1916, 29/9/1916, 5/12/1916, 7/12/1916, 12/7/1917, 13/7/1917, 19/7/1917, 19/7/1917, 2/8/1917, 20/3/1918, 13/5/1918, 30/5/1918.

Δ. Παπαδημητρίου, «*Οι σιδηρόδρομοι στο Βορειοελλαδικό χώρο (1878-1965)*» Μουσείο Φωτογραφίας «Χρ. Καλεμκέρης», 2005.

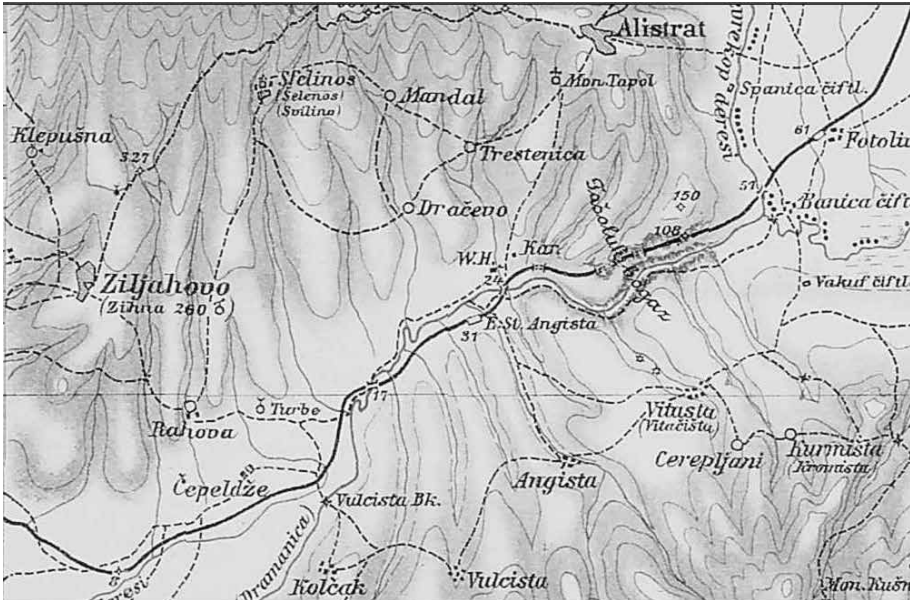
Ελληνική Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης <http://www.eetaa.gr/>.

---

30. Ευχαριστούμε το συνάδελφο Ανδρέα Κοντσέ για την παραχώρηση του βιβλίου.



Επιθέσεις της Αντάντ στο σταθμό Αγγίστας (1916-1918)



Λεπτομέρεια από Αυστριακό χάρτη του 1901 με τον Αγγίτη και το Σταθμό Αγγίστας- «E. St. Angista» (κλίμακα 1:200.000).



Χάρτης του μετώπου του Στριμόνα. Μεταξύ Σερρών και Δράμας σημειώνεται μόνο ο Σταθμός Αγγίστας (Angista).

Many names appearing on this map will differ from those used in English atlases. Most places marked on it had three names,—a Greek, a Turkish and a Bulgarian, so that it was a matter of pure chance which name was used by the two opposing forces. Whenever it was possible to identify a name with a different name for the same place used in the Times Atlas, I have substituted the latter for the reader's convenience. When there was any doubt, it seemed to me better to leave the names used in Captain Heydemack's map. Translator's Note.

Map showing localities in War Flying in Macedonia



Χάρτης του μετώπου του Στριμόνα με τα αεροδρόμια στο Στανούρ και τη Θάσο.



in addition three aeroplanes were brought down by our anti-aircraft defences, one by an American battery. On the same days and on the following night 44,000 kilogrammes (about 44 tons) of projectiles were dropped by our bombarding squadrons on the stations, cantonments, and aerodromes of the enemy zone. Several fires, some explosions, and considerable damage were observed."

"Salonica.—In the course of these operations (to the west of Koritz), the air service contributed brilliantly to their success."

Paris, May 20th.

"Salonica.—The British Air Service successfully bombarded the enemy establishments in the region of Demirhissar."

Paris, May 21st.

"On May 19th during the daytime our chasing pilots brought down six German aeroplanes. Nine other enemy machines fell in their own lines badly damaged after fighting. On the same day and during the following night 25,000 kilogrammes (about 25 tons) of bombs were dropped by our bombardiers on the cantonments at Rosières en Santerre, the aviation grounds of Villeselve and Vauvillers, and the railway stations of Péronne, Nesle, Chaulnes, &c. A big fire broke out at Rosières. In addition, during the same night, some Italian machines bombarded the railway station of Montcornet and the aerodrome of Ville aux Bois, where great damage was observed."

"Salonica.—Allied airmen bombarded the stations of Angista and Hadji Beljik on the Seres-Drama line, the aerodrome of Resna (to the north of Lake Prespa), and the encampments of Gransi (on the Devoli). In the course of these air fights one enemy machine was forced to descend."

"Salonica.—In spite of the unfavourable weather, the Allied air squadrons bombed the depôts of Demirhissar and Ochrida."

Άρθρο στο περιοδικό «Flight» (30/5/1918).

**Sofia Reports Many Successes.**

SOFIA, Aug. 24, (via London.)—Bulgarian troops advancing on the western end of the Macedonian front defeated the Serbians and compelled them to retreat, the War Office announced today. They captured several positions. In their advance in the Florina sector the Bulgarians occupied Kostour and Kastoria, the latter place nearly twenty-five miles southwest of Florina. Southeast of Florina, on Aug. 21, they captured a strongly fortified mountain peak, and on the following day drove against the Serbian positions on the Vardar. The official statement says:

Bulgarian troops, advancing south of Florina, occupied on Aug. 23 Kostour and Kastoria. The defeated Serbians are retreating southward. The Bulgarians operating in the direction of Lerina, Banica, and Corntchero captured on Aug. 21 a strongly fortified position on the crest of Mount Malka Nieza.

On the following day they attacked the Serbians on the Vardar in their new positions at St. Spiddon, Hill 207, and Tcheganski Planina. We captured seven officers and 200 men, and also a number of quick-firers and machine guns and other material. The fighting continues.

We definitely consolidated our positions on the Djermattgeri height, north of Lake Ostrovo. In the Moglenica Valley important forces attacked the Dukoruz and Kourl sector. All attacks were repulsed with heavy Serbian losses. In the Vardar Valley the day was quiet, except for artillery activity.

Southwest of Lake Doiran the enemy, at 10 o'clock in the evening, attempted to attack our advanced positions, but were repulsed.

Additional information shows that the 176th French Regiment, which participated in the fighting on the 21st, lost 50 per cent. of its effectives. We found on the field 250 bodies.

On our left wing in the Struma Valley we cleared the left bank of the river of the enemy. We buried 500 of the enemy yesterday.

South of Drama advanced Bulgarian detachments encountered an English squadron, accompanied by a company of cyclists. After exchanging shots the English retired in the direction of Orfano. Having previously destroyed two bridges over the river, we occupied Angista Station and the railway through Oxilar, Drama, Angista, Seres, and Demirhissar is now in our possession.

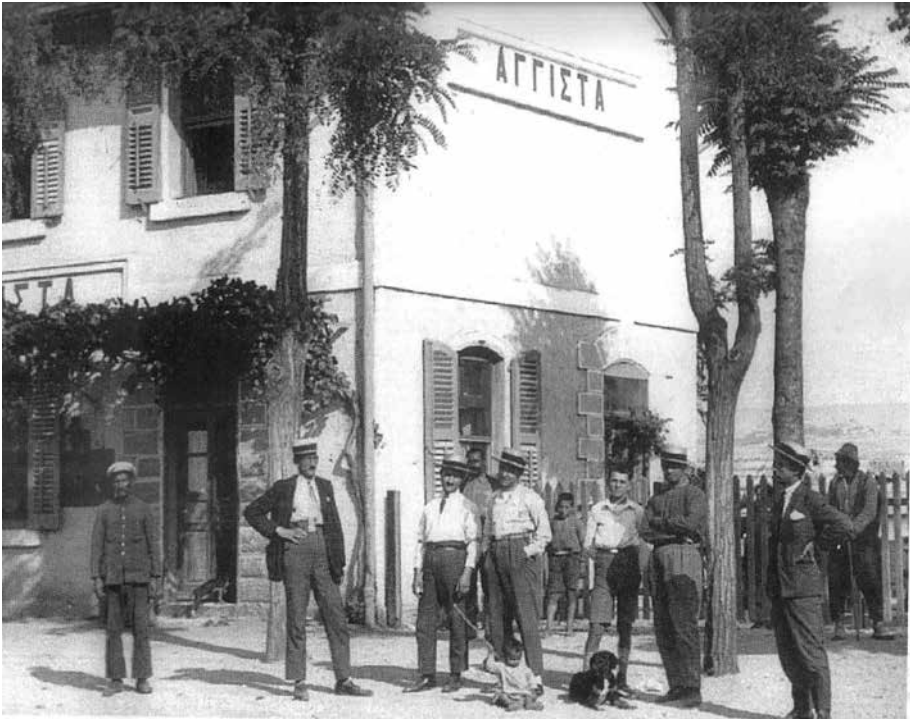
**The New York Times**

Published: August 25, 1916

Copyright © The New York Times

Άρθρο στους «New York Times» (25/8/1916) με αναφορά στο Σταθμό Αγγίστας.





Το κτίριο του Σταθμού Αγγίστας, δεκαετία του 1930 (;)  
(Δ. Παπαδημητρίου, 2005, σελ. 290).



Το κτίριο του Σταθμού Αγγίστας (φωτογραφία Π. Μεχτίδης, 2010).