

Изградбата и пуштањето во експлоатација на железничките линии Солун – Скопје (1873 год.), Скопје – Косовска Мировица (1874 год.), Солун – Битола (14 јуни 1894 год.) и Солун – Деде Агач (19 мај 1896 год.), како и поврзувањето со српската железница и македонската железница во 1888 година, преку кои централната и западната железничка мрежа во Европа се поврза со Цариград и Ориентот, требаше да има огромно значење за општиот развој на Македонија. Наместо тоа македонските железници имаа една од пресудните улоги во борбите за националното ослободување на Македонскиот народ, за време на илинденската епопеја во 1903 година

Истовремено пуштањето во сообраќај на македонската железница се совпаѓа со времето кога во Македонија се разгорува борбата за национално ослободување на македонскиот народ од османлиската власт. Во Солун, при крајот на 1893 година, биле поставени темелите на Македонската револуционерна организација - организирана сила

која ќе ги канализира, обедини и раководи борбите на македонскиот народ за ослободувањето од вековното и тешко Османлиско ропство. Оваа организација, наречена Тајна македонско-одринска револуционерна организација (подоцна Внатрешна македонска револуционерна организација - ВМРО) започнала забрзано да се шири по сите македонски градови и села, особено по 1896 година кога бил донесен Устав во кој дефинитивно и наполно јасно биле формулирани целите и задачите на Организацијата. Долгогодишните идејно-политички и војнички подготовки на македонското население резултираа со кревање на востание на Илинденското востание на 2 август 1903 година, во поголемиот дел од Македонија.

Македонските железници кои во мирновремени услови би биле носители на економскиот прогрес на Македонија, гледано од аспект на револуционерната борба во основа одиграле негативна улога. Поврзувањето на Цариград, односно на Азискиот дел на Турција со Македонија со железнички линии, според авторите на "Историјата на железниците во Македонија 1873 - 1973" од стратешка гледна точка претставувало: "Предност за режимот какво што можел само да посака. Линиите им овозможувале на

властите во било кое време, брзо и сигурно, да префрлуваат свои трупи од азискиот дел на државата во Македонија, а во самата Македонија во загрозените подрачја. Подвижноста на турскиот аскер како и можноста за масовно и брзо префрлување на воени материјали по изградбата на железничките линии биле такви што не можело да се споредат со периодот пред нивната изградба. Според тоа, за вооружените чети на Македонската револуционерна организација железниците се јавувале како опасно орудие во рацете на непријателот против кое требало да се борат”.



Терор над населението на станицата Битола

Од друга страна, странските компании и нивните Влади, кои имаа концесии за експлоатирање на турските железници, биле заинтересирани за продолжување векот на Турската империја, а не за нејзиното рушење. Знаејќи дека клучните позиции во управата и експлоатирањето на железниците во Македонија ги држеле странци кои биле противници на било каква револуционерна дејност, може со сигурност да се претпостави каква беше улогата на македонските железници пред и за време на Илинденското востание во 1903 година. Малубројните работници кои завземале пониски места во хиерархијата неможеле да ги попречат возовите полни со војска кои отоманската власт ги испраќала на боиштата во Македонија.

Македонските железници се до Илинденското востание не биле изложени на некои позначајни диверзии од страна на организираните македонски чети. Непосредно пред востанието, започнало сериозно да се размислува за диверзии на железничките линии. Гоце Делчев бил еден од првите кој со својата чета, ноќта на 18 март 1903 година ја извршил првата крупна акција врз железницата. Големиот железнички мост при Ангиста (Драмско) бил дигнат во воздух. Бил срушен и тунелот близу до мостот, на едно место биле прекинати шините, а на две места телеграфските жици. Акцијата била хирушки

прецизно изведена, така да како што пишува самиот Гоце вое едно свое писмо: „И најдобриот воен инженер би ни завидел“.

Месец дена подоцна, на 28 април вечерта, близу до солунската станица, познатите гемиции (солунските атентатори) извршиле уште една посериозна диверзија на железницата. Возот што идел од Цариград нагазил на динамитен патрон. Оштетена била локомотивата и блискиот вагон. На местото на настанот, иследните органи пронашле околу 1 кг динамит кој, доколку експлодирал, ќе предизвикал голем број на човечки жртви, бидејќи во возот патувале околу 120 патници (Истиот ден, тие (Павел Шатев) извршиле атентат на бродот „Гвадалкивир“ а следните денови ги извршиле и другите атентати во Солун).

Почетокот на Илинденското востание налагало да се преземат акции врз железничките линии со цел да се прекинат сообраќајните врски и да се попречи доаѓањето на нови трупи на турската армија. За таа цел, Главниот штаб на Битолскиот револуционерен округ и воопшто реонските раководства планирале најголеми можни диверзии по железниците. Тргувајќи од фактот дека се можни невини жртви помеѓу цивилното население и раководејќи се од најхумани чувства, Главниот штаб испратил писмо до Управата на железниците во Солун за да ја предупреди неа и цивилното население дека ќе биде опасно да се патува по железниците во текот на борбите. Во писмото кое е потпишано од Дамјан Груев, Борис Сарафов и Анастас Лозанчев, членови на Главниот штаб, а било со датум од 25 јули 1903 година се наведува:

„До Дирекцијата на Ориенталните железници во Турција

Господине Директоре

Главниот штаб на Македонско-одринскиот-револуционерен комитет има чест да ја извести почитуваната Дирекција на Ориенталните железници дека овие денови реши да отпочне со востанието во името на слободата на христијанското население во Македонија и од Одринскиот вилает, против турскиот режим, којшто од 5 столетија наваму не само што не ги признава најосновните човечки права, туку не покажал и не дава ни најмала гаранција за животот, среќата и честа на христијанското население, кое благодарение на овој режим, дојде до последната крајност, поради што е принудено да му објави борба на својот крвен непријател со повикот — „Слобода или смрт!“

Бидејќи ова востание по апсолутна неопходност ќе биде проследено од некои атентати врз железничките патишта, гореспоменатиот Главен штаб има намера (што е и човечно) да ја извести Вашата почитувана Дирекција таа да има предвид за време на овие денови да не им дозволи на жителите од овие краишта да патуваат со Ориенталната железница, за да не станат невини жртви.

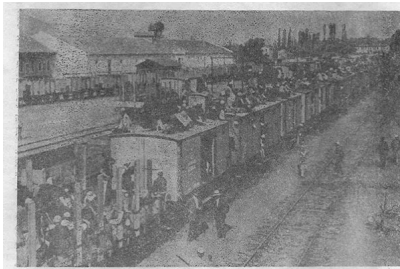
Примете, Господине, израз на нашата длабока почит.

Ова писмо го испраќаме преку брз курир заради ова".

Ова писмо, како што пишува во "Историјата на железниците во Македонија 1873 – 1973", преставува прв официјален документ со кој се навестува блиското востание. Иако властите не сакале да ја сфатат ситуацијата сериозно, инспекторот (директорот) на железниците Емануел Штајнер, по добивањето на писмото го издава следново соопштение дека: „Дирекцијата на источните железници ги предупредува г.г. патниците дека не им ја гарантира сигурноста по линијата Солун - Битола".

Во "Историјата на железниците на Македонија" ќе видиме дека за востаниците на почетокот на Илинденското востание, покрај нападите на воени и жандармериски одреди, стражи, гарнизони, телеграфот, како главна цел имале да ја "напаѓаат железницата, иако била многу добро чувана. Првиот напад врз железницата бил извршен на станицата во Екшису каде што била дигната во воздух свртницата, фенерите на две други свртници биле искршени и била оштетена една дресина. На самата линија, близу до с. Кравари, биле уншптени 600 метри двоен телефонски тел, а кај селото Баница; - 1000 м. Кај Сорович бил дигнат во воздух и еден 4 м долг мост. Во исто време била нападна и линијата Солун - Скопје. Прво била прекината железничката и телефонската линија меѓу Градско и Велес, а потоа и самата линија. На 10 август ноќта, четата на гевгелискиот војвода Сава Михајлов го минирала железничкиот мост кај Гевгелија и самата линија во едно растојание од 900 м. Експлозиите, поради нееднаквата должина на истовремено запалените фитили, се јавувале во интервали од секунди и минути, така што се добил ефект на едно страшно бомбардирање. Мостот, долг околу 20 м летнал во воздух, а сосема била уништена и линијата на неколку стотини метри. Оваа диверзија била една од првите и најуспешни извршени по железниците во времето на Илинденското востание". Најголем број диверзии по железничките линии биле извршени во соседни околии на Солун, Воденско и Гевгелиско и други. Тоа всушност била најголемата помош која солунскиот санџак му ја

дал на Востанието.



Илинденското востание најмасовно и најдинамично било во Битолскиот вилает. Кога започнало Востанието голем број турска војска се наоѓала во Косово. Поголем број од таа војска со железница била префрлувана за Градско и оттаму за Битолскиот вилает. Војската која доаѓала од Мала Азија била превезувана до Солун и оттаму по линијата за Битола. Значи диверзиите по линиите, нормално, биле драгоцен помош на востаниот народ особено во Битолскиот вилает. Но, поради будното чување од една страна и поради недоволната подготвеност и немањето доволно средства кај востаниците, од друга страна, диверзиите по железниците кои би му нанесле поголеми штети на непријателот, имало многу малку.

Кон крајот на Востанието, како резултат на исцрпеноста и неспособноста на востаничките чети да се спротивстават на многубројната турска војска, членовите на Главниот штаб - Даме Груев и Борис Сарафов - решиле да организираат посебно напади по железниците. Железничките линии, кои и дотогаш биле цел за напад, оттогаш како да станале главна цел на востаниците. По пристигнувањето на Ѓорче Петров од Бугарија со голема чета и со поголеми количества експлозивни материјали, било испланирано едно помасовно рушење на линијата од Воден до Лерин. Г. Петров предложил да се соберат поголеми сили во Битолско и Леринско и заедно со костурски чети, со околу 1000 четници, да се нападне линијата од двете страни кај Сорович, да се заангажира во борба аскерот, за да може еден диверзантски одред да ја разруши железничката линија во една голема должина до Воден. Ѓорче Петров со писма ги повикувал и гевгелиските, ениџевардарските и воденските војводи да организираат слични акции по железниците. Меѓутоа акцијата не била спроведена откако востаниците разбрале дека линијата околу Сорович била чувана од околу 14.000 аскери.

За да се спречат диверзиите и да се овозможи нормален транспорт на свежи трупи и воен материјал во реоните каде се воделе борбите, турските власти распоредија повеќе

единици на турската армија за заштита на железничките линии. Особен проблем при транспортирањето на трупите претставувале единиците составени од мобилизирани Албанци, кои од Косово биле испраќани за Битола за задушување на востанието. Тие биле толку недисциплинирани што стрелале и од самите вагони. Тоа го правеле и на самата скопска станица што предизвикало крајно незадоволство и кај дипломатските претставници на големите сили. Австроунгарскиот конзул во извештајот до својата влада ги наречува „башибозуци што носат оружје по наредба на владата“.

Диверзиите кои биле извршени врз железничките линии, кај власта предизвикала недоверба и непријателство како кон железничкиот персонал од немуслиманската припадност, така и кон христијаните населени долж железничките линии. Христијанското население било изложено на невидено малтретирање од многубројната војска која ги чувала железничките линии и од војската која се транспортирала по железниците. Турската Влада која била претходно обвинета дека не е способна да го обезбеди мирот и редот во Македонија, уште во предилинденскиот период, по диверзијата кај Ангиста презела ригорозни репресали врз македонското население. Во десетина села во Драмско, биле подложени на ужасни репресалии над 180 души, а над 150 биле уапсени.

За време на Илинденското востание, диверзијата извршена на 14 август на линијата Скопје - Солун. Близу до селото Кофла на р. Вардар, кога еден востанички одред дигнал во воздух воз со 32 вагони кој носел војска за Битола преку Градско, предизвикал огромен бес кај турската армија. На 15 август во Зелениково пристигнал воен воз со два баталјона војници - анадолци (од Анадолија) одејќи за Битола. Група војници на чело со офицерите се нафрлила врз спомнатите работници кои во моментот работеле на линијата и започнале да ги мачат. Во знак на одмазда и предупредување, војската извршила масакар во станицата Зелениково. Била ликвидирана групата која долги години работела на линијата, на чело со Тоде Илија. Биле убиени: Аце Китан, Трпе Анџе, Атанас Трајко, Данче Петрушев. Исто така и втората работна група на чаушот Петро Диме и неговите четворица другари, кои ја одржувале железничката линија, била уапсена и одведена во скопскиот затвор, заради наводно учество во диверзијата на мостот кај Зелениково.

Австроунгарската влада, врз основа на опширниот извештај на својот конзул во Скопје, Бохумил Пара, кој се повикал на изјавата на шефот на станицата Роиди, барала строго да се казнат виновниците за масакрот во железничката станица. Иако Портата дала ветувања, како и во други слични ситуации, таа не презела соодветни мерки за да ги повика на одговорност офицерите кои го извршила злочинот во Зелениково. Додека “царскиот железнички комесар во Скопје, со цел да се замачкаат работите, настојувал што поитно да се закопаат искасапените трупови, генералот Амди - паша изјавил дека

било оправдано убиството на работниците во Зелениково, а спомнатите железнички работници биле прогласени за комити”. Омразата кон разбунтуваната раја била толку голема што им се дозволувало на војеката и полицијата да вршат недела кои често личеле на геноцид.

Илинденското востание до есента 1903 година било во крв задушено. Меѓутоа, диверзиите по железничките линии, според авторите на “Историјата на железниците на Македонија 1873 – 1973”, продолжиле и понатаму. Сето тоа го правело крајно несигурно патувањето по железниците, а владата ја терало да држи и натаму голем број војска за чување на железничките линии што претсетаувало голем товар за месното македонско население вдоль самите линии.

Тихомир Каранфилов

дека доаѓа до Воден. Меѓутоа, востаниците разбрале навреме дека линијата околу Сорович била чувана од околу 14.000 аскери и се от-
ИЗЈАВА НА ИЛИНДЕНСКИОТ Г. ПЕТРОВ ВО ВРСКА СО ТОА ВЕЛ: „КЕ БЕМЕ СТЕ
просто како кучиња истепани бидејќи местата се големи”. Горче Пет-
ров со писма ги канел и гевгелските, енишевдарските и воденските
војводи и тие да организираат слични акции по железниците. Во
исто време и членовите на Главниот штаб — Даме Груев и Борис
Сарафов — решиле да организираат посебно напади по железниците.
Железничките линии, кои и дотогаш биле цел за напади, оттогаш како
да станале главна цел на востаниците. Тоа како што и самиот Горче
пишувал, било резултат на исцрпеноста и неспособноста на четите за
борба со многубројниот аскер додека диверзантските акции изгле-
дале како „полесни”, а ефектите значајни.

Поред диверзиите кои се вршеле по железниците кај властите
се создала недоверба и непријателство кон железничкиот персонал
од немуслиманската припадност. Самиот Пара признава дека тур-
ските власти „покажуваат недоверба спрема железниците”.



Железницата превезува башибозук за да го задуши Илинденското востание

По отпатувањето на спомнатата работна група кај Зелениково,
веднаш била уапсена и одведена во скопскиот затвор и втората гру-
па која била создадена од чаушот Петро Диме и уште четворица не-
гови другари поради наводно учество во диверзијата на мостот кај