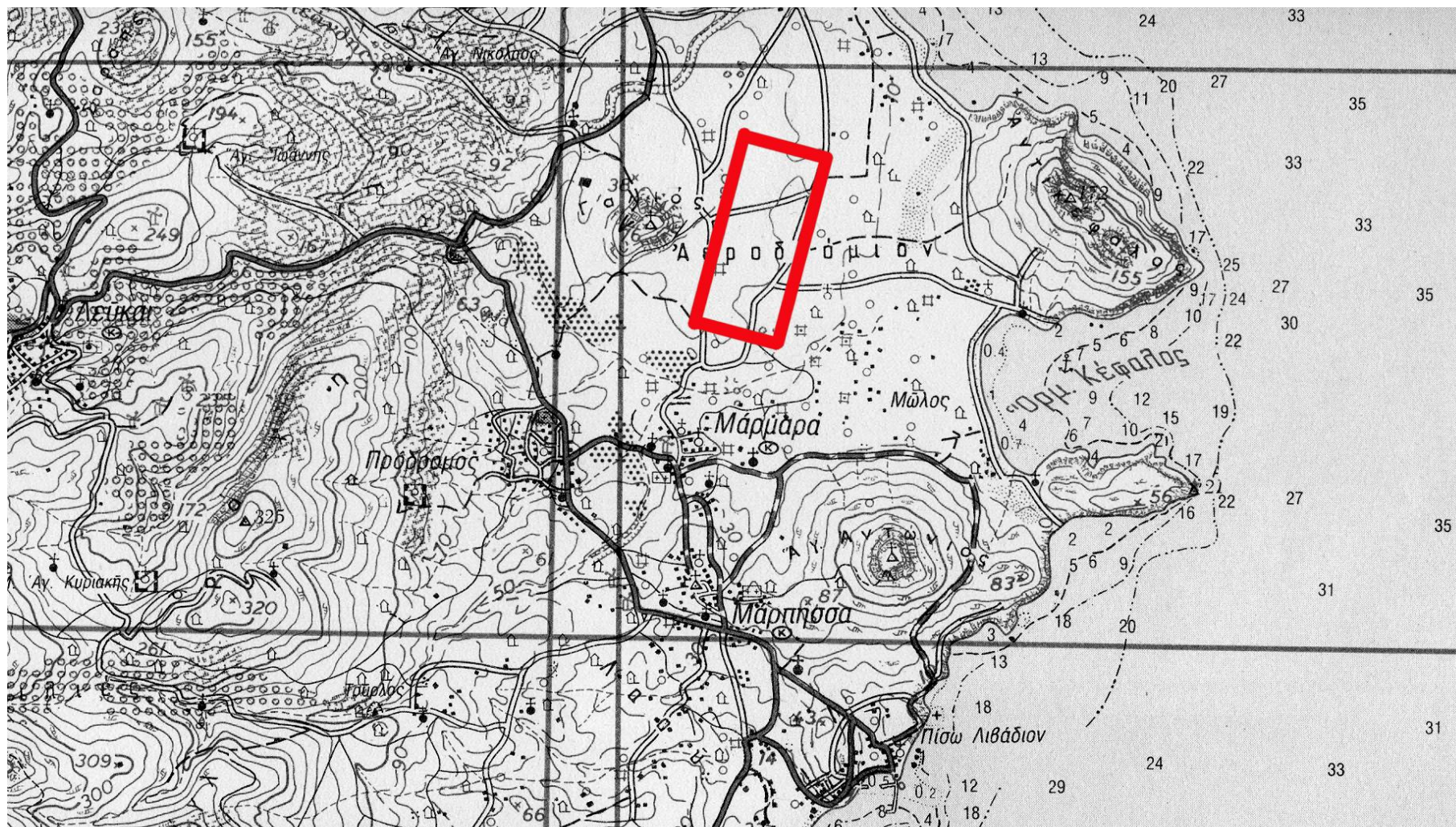


Το Γερμανικό αεροδρόμιο των Μαρμάρων της Πάρου.



Οι Γερμανοί είχαν καταλάβει την Πάρο από τις 10 Οκτωβρίου 1943 και πλησίαζαν τους 5 μήνες κατοχής του νησιού. Η σημαντική γεωγραφική της θέση, για την αεροπορική κάλυψη και την ασφαλή διέλευση των Γερμανικών νηοπομπών από το κανάλι της Παροναξίας και τα γύρω νησιά, έκαναν επιτακτική την κατασκευή ενός αεροδρομίου.

Στην Πάρο έδρευαν, εκτός του Γερμανικού επιτελείου του τάγματος, ο 1ος λόχος στα Μάρμαρα, ο 2ος στο Τσιπίδο (Μάρπησσα), με τους ανθυπολοχαγούς **Ltn. Hermann** και **Ltn. Zölner** και ο 3ος στην Παροικιά με Διοικητή τον υποσμηναγό **Oblt. Höbel**. [7]

Στις 8 Μαρτίου 1944 εκδόθηκε επίσημη διαταγή από τη Γερμανική Διοίκηση **Feldbauamt I Athens** για την κατασκευή του αεροδρομίου, μισό μίλι βόρεια από το χωριό Μάρμαρα, στην Δυτική Πάρο. Η διαταγή καθόριζε, την κατασκευή μιας λωρίδας προσγείωσης – απογείωσης, με φυσικό τάπητα, διαστάσεων 800 x 100 μέτρα και ως ημερομηνία αποπεράτωσης όριζε την 15^η Απριλίου 1944. [10]

Οι εργασίες, είναι άγνωστο πότε ακριβώς ξεκίνησαν, όμως ήδη στις 13 Μαρτίου 1944 αναφέρεται ότι οι εργάτες που εργάζονταν για την αποπεράτωσή του, αυξήθηκαν σε 400 άτομα. [10] Ήταν κυρίως επίτακτοι νησιώτες, Παριανοί, Ναξιώτες και Αντιπαριώτες.

Για την κατασκευή του αεροδρομίου δεν άργησαν να ενημερωθούν οι συμμαχικές δυνάμεις, όπου στις 11 Απριλίου 1944, το υπό κατασκευή αεροδρόμιο εντοπίζεται από συμμαχικά αεροσκάφη τύπου *Beaufighter* της 603^{ης} Μοίρας RAF [6],[9],[12]. Μια δεύτερη επίθεση επιχειρήθηκε από αεροσκάφη της 603^{ης} Μοίρας RAF στις 13 Απριλίου 1944 χωρίς όμως να επιτευχθεί κάποια σημαντική ζημιά. Αργότερα στις 20 Απριλίου, δέχθηκε και τρίτη επιδρομή από 4 ίδιου τύπου αεροσκάφη της 252^{ης} Μοίρας RAF όπου με αρχηγό τον Διοικητή της Μοίρας **S/Ldr. Christopher Foxley-Norris**, κατάφεραν να αχρηστεύσουν μερικά φορτηγά και ένα βυτίο καυσίμων.[12]

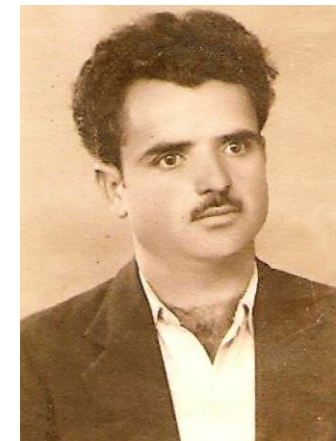
Τα συμμαχικά αρχηγεία έπρεπε να καταβάλουν πάσα δύναμη για να αποτρέψουν την κατασκευή του αεροδρομίου. Το σημείο που οι Γερμανοί είχαν επιλέξει ήταν σπουδαίας στρατηγικής σημασίας καθότι στο κέντρο του Αιγαίου, θα αποτελούσε ενδιάμεσο κόμβο ανάμεσα στα αεροδρόμια του Πειραιά και της Ρόδου, που ήταν ήδη στην κατοχή τους, αλλά και βάση για τα Γερμανικά αεροσκάφη *Bf-109 Messerschmitt*, όπου θα μπορούσαν με την Πάρο ως ορμητήριο να αναχαιτίζουν ευκολότερα τις επιχειρήσεις των αεροσκαφών *Beaufighter* στο Αιγαίο.[9]

Παρά τις τρεις επιθέσεις, έως τις 9 Μαΐου 1944 είχε σχεδόν ολοκληρωθεί μια λωρίδα διαδρόμου 1000 x 60 μέτρων.[10]

Αφήγηση-Μαρτυρία του Αποστόλη Γεωργ. Βιντζηλαίου από το Σκαδό της Νάξου, που εργάστηκε στο αεροδρόμιο ως επίτακτος, στον γιό του Βασίλη.

«Όσοι Αξιώτες ήθελαν να φύγουν από τη Νάξο, λόγω της πείνας και των υπολοίπων δεινών που είχε προκαλέσει ο πόλεμος, έβρισκαν πρόφαση, ότι είχαν ανάγκη ιατρικής περίθαλψης, προκειμένου να περάσουν την Γερμανική επιτροπή που αποφάσιζε, ποιοί θα φύγουν από το νησί. Οι Γερμανοί φυσικά δεν το έχαναν και στους περισσότερους έλεγαν ότι, ...γιατροί υπάρχουν κι εδώ ...και δεν τους άφηναν να φύγουν. Έτσι κάποιοι Αξιώτες, ανάμεσά τους κι εγώ, αφού καταλάβαμε, ότι με τη δικαιολογία περί υγείας δεν θα τα καταφέρναμε, επιλέξαμε να πούμε, ότι θέλαμε να πάμε στον Πειραιά για δουλειά. Ένας αξιωματικός της Γερμανικής επιτροπής αποκρίθηκε:
Για δουλειά; Από δώ...

...και μας έκαναν ομάδα και μας έστειλαν να δουλεύουμε στο Γερμανικό αεροδρόμιο στην Πάρο. Επίτακτοι. Πέρασαμε φρικτά θάσανα. Μας βομβαρδίσαν και γλυτώσαμε!». [23]





Την ίδια ημερομηνία καταδρομείς της *SBS* και Ιερολοχίτες, έπειτα από μια επιτυχημένη αποστολή στην Σαντορίνη, επέστρεψαν σε μια σκούνα στα παράλια της Τουρκίας που χρησιμοποιούσαν ως μυστική βάση. Εκεί συγκρότησαν εκ νέου, μια μικτή δύναμη Βρετανών και Ελλήνων. [13] Η καταδρομική δύναμη αποτελούνταν συνολικά από 16 άντρες. Έντεκα καταδρομείς της *SBS* ανάμεσα στους οποίους, ο **2nd Earl "George" Jellicoe**, ο **Sgt. Dougie Wright**, ο **Sgt. Nicholson**, [11] και επικεφαλής ο Δανός Λοχαγός **Anders Lassen** και τους Ιερολοχίτες, **Κωνσταντίνο Χαλκιά**, **Θεόδωρο Πυριάλα** και **Στυλιανό Χρυσό**, με επικεφαλής τον έφεδρο Ανθυπολοχαγό **Κυριάκο Σοφούλη**. Αυτή τη φορά ο στόχος ήταν η Πάρος.[19]

Τη νύχτα 9 προς 10 Μαΐου, απέπλευσαν με το καΐκι του **Ηλία Περαντινού (Φηρού)** προς την Πάρο,[19] όμως η κακοκαιρία και η θαλασσοταραχή τους ανάγκασε να προσορμίσουν στη Σύρνα,[13] μια ακατοίκητη βραχονησίδα Νοτιοανατολικά της Αστυπάλαιας. Ο καιρός βελτιώθηκε και τις επόμενες ημέρες συνέχισαν το ταξίδι τους.

Στις 14 Μαΐου 1944 και ώρα 22:00 έφτασαν και αποβιβάστηκαν στον Αύλακα, στην θέση Γλυφά, κοντά στον Μαύρο κάβο της Νοτιοδυτικής Πάρου.[13],[19] Εκεί τους περίμεναν οι Παριανοί αντιστασιακοί σύνδεσμοι που τους οδήγησαν στο σπίτι του **Μανώλη Περράκη** και τους ενημέρωσαν ότι οι Γερμανοί δεν βρίσκονταν στην Παροικιά, όπως αρχικά είχαν πληροφορηθεί. Είχαν μετακινηθεί προς το χωριό Μάρμαρα προκειμένου να υποστηρίξουν την κατασκευή του αεροδρομίου.

Ξημερώματα 15 Μαΐου, ο λοχαγός Lassen με μια μικρή περίπολο αναγνώρισης, εγκατέστησε παρατηρητήριο στο ύψωμα Κορομπόλι (Στρούμπουλας) κοντά στο χωριό της Μάρπησσας. Κατόπιν οι Παριανοί τον οδήγησαν στο σπίτι του **Ιακώβου Στέλλα**, όπου όλοι οι αντιστασιακοί σύνδεσμοι μετέφεραν πληροφορίες σχετικά με την Γερμανική ανάπτυξη δυνάμεων.[13],[17],[19],

Καΐκι, με άντρες της *SBS* και Ιερολοχίτες, στο Αιγαίο 1944.
Όρθιος στην πρύμνη ο Λοχαγός **Anders Lassen**. [13]

Από τις πληροφορίες που είχαν, προέκυπτε ότι η γερμανική φρουρά είχε δύναμη 150 ανδρών και διέθετε αντιαεροπορικά πυροβόλα και ασυρμάτους επικοινωνίας. [13]

Η αποστολή των καταδρομέων είχε συγκεκριμένο σχέδιο δράσης που στόχευε στην καταστροφή των εγκαταστάσεων και την αχρήστευση του αεροδρομίου, όμως δεν περίμεναν ότι η Γερμανική δύναμη στην περιοχή ήταν τόσο ισχυρή και σε διαφορετικές θέσεις. Ο Λοχαγός Lassen έπρεπε να πάρει μια δύσκολη απόφαση, την ακύρωση ή τη διεξαγωγή της επιχείρησης. Σε λίγο ανακοίνωσε στους υπολοίπους:

«η αποστολή μας παραμένει η ίδια, αλλάζει μόνο ο τρόπος ενέργειας».[13]

Χωρίς να χάσουν χρόνο, από το παρατηρητήριο, οργάνωσαν το καταδρομικό χτύπημα. Το σχέδιο εκτέλεσης της καταδρομής θα είχε ως ακολούθως. Ώρα προσβολής ("Κ") των στόχων 21:45 της ίδιας νύκτας. Ώρα απόπλου 02:45 το ξημέρωμα 16 Μάη, από το Πίσω Λιβάδι. Για όσους από καθυστέρηση τραυματισμό, κλπ. δεν θα τα κατάφερναν, ορίσαν εναλλακτικό σημείο απόπλου, για το βράδυ της 17^{ης} Μάη.

Τέσσερις θα ήταν οι ομάδες δράσης που θα επιχειρούσαν.

Η πρώτη ομάδα, με τον Λοχαγό *Lassen*, 8 καταδρομείς της SBS, 2 Ιερολοχίτες και τον **Νικόλα Στέλλα**, γιό του Ιακώβου 23 ετών τότε, όπου θα τους οδηγούσε από τα χωριά στο αεροδρόμιο. Η ομάδα αυτή είχε στόχο την καταστροφή του φυλάκιου, της αποθήκης καυσίμων, των αντιαεροπορικών όπλων του αεροδρομίου και των ασυρμάτων που είχαν εγκατασταθεί από τους Γερμανούς, στο λοφίσκο Γαλιό, Βορειοδυτικά των Μαρμάρων.

Την δεύτερη ομάδα, θα αποτελούσαν ο Ανθυπολοχαγός **Κυριάκος Σοφούλης** με ένα ακόμη Ιερολοχίτη, 4 καταδρομείς της SBS, τον **Γιάννη Αλιπράντη** και τον χωροφύλακα **Μανώλη Γρυλλάκη**, όπου θα τους καθοδηγούσε στα σημεία καταδρομής. Στόχος τους ήταν να περικυκλώσουν την φρουρούμενη κατοικία, του Διοικητή του Λόχου φύλαξης αεροδρομίου υποσμηναγού **Oblt. Tabel**, [7] που βρίσκονταν στη Μάρπησσα, να καταστρέψουν τις αποθήκες πυρομαχικών κι ένα κοντινό φυλάκιο με τα καταλύματα 30 Γερμανών Αξιωματικών. Χωρίστηκαν σε τρεις μικρότερες ομάδες, μια για κάθε στόχο.

Η τρίτη και η τέταρτη ομάδα, με τον **Αντώνη Δελέντα**, τον **Παναγιώτη Εμμ. Τσιγώνια**, τον **Δημήτρη Περαντινό** και άλλους αντιστασιακούς Παριανούς, είχαν αναλάβει να κόψουν τα καλώδια τηλεφωνικής επικοινωνίας του αεροδρομίου και να καταστρέψουν τους κεντρικούς ασυρμάτους, που υπήρχαν στο χωριό του Δραγουλά (Πρόδρομος). [13],[17],[19]



Ο Δανός λοχαγός *Anders Lassen* (*Anders Frederik Emil Victor Schau Lassen*). Σκοτώθηκε στις 9 Απριλίου 1945, σε καταδρομική επιχείρηση στη Βόρεια Ιταλία.[22]

Η εξέλιξη των επιχειρήσεων των συμμαχικών δυνάμεων θα συνεχίζονταν και από αέρος.

Πρωινές ώρες στις 15 Μαΐου 1944, αεροσκάφος της 680^{ης} Μοίρας RAF (πρώην 2PRU), με κυβερνήτη τον **F/ Lt. John W. Keller** που εκτελούσε αναγνωριστική/φωτογραφική πτήση, φωτογράφησε την εξέλιξη της κατασκευής του διαδρόμου. Οι ειδικοί αναλυτές των συμμαχικών αρχηγείων διέκριναν ότι εντός του κύκλου στη φωτογραφία (δεξιά)[14], ήταν ορατό ένα Γερμανικό αεροσκάφος τύπου *Junkers Ju52* , κατά τη φάση της απογείωσης.[14]

Την ίδια ημέρα το μεσημέρι στις 15:20 τέσσερα αεροσκάφη *Beaufighter TF Mk.X*, της 603^{ης} Μοίρας RAF εφοδιασμένα με ρουκέτες, απογειώθηκαν από την Γκαμπούτ της Λιβύης, με στόχο, την έρευνα για Γερμανικά πλοία στην Τήνο και στη συνέχεια να πλήξουν το αεροδρόμιο στα Μάρμαρα της Πάρου.

Τα, **LZ465/R** με πλήρωμα τον πιλότο **F/Lt. A. P. Pringle** και πλοηγό τον **F/O A. E. Boss**,

LZ404/K με πλήρωμα τον πιλότο **F/Sgt. Eric G. Harman** και πλοηγό τον **F/Sgt. Leslie E. Hopkin**,

NE367/C με πλήρωμα τον πιλότο **F/Sgt. J. R. Edgar** και πλοηγό τον **F/Sgt. H. W. Wood** και το

NE607/Q με πλήρωμα τον πιλότο **F/Sgt. James E. Paddison** και πλοηγό τον **F/Sgt. John C. Rhodes**.

Υπό την αρχηγία του **F/Lt. Pringle**, ο σχηματισμός χτύπησε ένα καίκι 100 τόννων στην Τήνο και συνέχιζε, για να επιτεθεί στο αεροδρόμιο της Πάρου από τα βόρεια. Καθώς πλησίαζαν είδαν ημιτελή το διάδρομο και χωρίς αεροσκάφη στο έδαφος. Επιτέθηκαν προκειμένου να καταστρέψουν τα εργοτάξια και τις κτιριακές κατασκευές, όμως ήρθαν αντιμέτωποι με ισχυρά και πυκνά αντιαεροπορικά πυρά. [1],[2]





Αριστερά ο πιλότος F/Sgt. Eric G. Harman και δεξιά ο πλοηγός F/Sgt. Leslie E. Hopkin [9] που σκοτώθηκαν όταν το αεροσκάφος τους, Beaufighter LZ404/K καταρρίφθηκε από αντιαεροπορικά πυρά των Γερμανών.

Οι Γερμανοί κατάφεραν να καταρρίψουν το *NE607/Q* που κόπηκε στα δύο στον αέρα και η έκρηξη κατά τη συντριβή του στο έδαφος (κοντά στις Λεύκες της Πάρου) δεν άφησε κανένα περιθώριο επιβίωσης στο πλήρωμα. Στη συνέχεια, τα υπόλοιπα αεροσκάφη χτυπημένα με μικροζημιές, δέχθηκαν επίθεση από 4 Γερμανικά αεροσκάφη τύπου Bf-109 Messerschmitt και ένα ακόμη Beaufighter, το LZ404/K, με το πλήρωμα του, απωλέσθηκε κατά τη συντριβή του στο έδαφος. Τελικά δυο αεροσκάφη κατόρθωσαν παρά τις ζημιές τους, να επιστρέψουν στη βάση τους, στην Γκαμπούτ της Λιβύης. [1],[2]

Την νύχτα 15 προς 16 Μαΐου, οι Γερμανοί μόλις είχαν ησυχάσει από την πρωινή εχθρική αεροπορική επιδρομή.

Ώρα 21:45 η καταδρομική επιχείρηση ξεκινούσε. Έως τις 23:30 όλοι είχαν καταλάβει κατάλληλες θέσεις και βρίσκονταν σε ετοιμότητα, για μια αιφνιδιαστική επίθεση. Το πλεονέκτημα του αιφνιδιασμού όμως, χάθηκε, όταν ακούστηκε ένα σκυλί να γαυγίζει από το λόφο του Γαλιού. Σχεδόν ταυτόχρονα τρεις πυροβολισμοί ακούστηκαν και οι Γερμανοί έριξαν μια φωτοβολίδα που φώτισε την περιοχή του αεροδρομίου. Είχε αποκαλυφθεί η θέση της ομάδας του Lassen και αναγκάστηκε να οπισθοχωρήσει δίχως να έχει καταφέρει προσβάλει τους στόχους της.

Ο ανθυπολοχαγός Σοφούλης με την ομάδα του, ενεργώντας με ταχύτητα, δεν άφησαν περιθώρια στους Γερμανούς να προλάβουν να ξεσηκωθούν. Ώρα 23:40 επιτέθηκαν με ισχυρούς και πυκνούς πολυβολισμούς. Τρεις Γερμανοί σκοτώθηκαν επί τόπου, ο ασύρματος καταστράφηκε, τα πυρομαχικά ανατινάχθηκαν και στα καταλύματα, σκοτώθηκε ο σκοπός και συνελήφθη αιχμάλωτος ο Γερμανός διοικητής του Λόχου φύλαξης του αεροδρομίου, υποσημηναγός *Oblt. Tabel*. Κατά τη συμπλοκή τραυματίστηκαν ο ανθυπολοχαγός και ένας Βρετανός καταδρομέας/ασυρματιστής της SBS.

Εν τω μεταξύ οι άλλες ομάδες, με τους αντιστασιακούς Παριανούς, είχαν κατορθώσει να κόψουν τις γραμμές ηλεκτροδότησης και τηλεφώνου του αεροδρομίου, να καταστρέψουν τους ασυρμάτους στο Δραγουλά, σκοτώνοντας 2 Γερμανούς ασυρματιστές και να καταστρέψουν επίσης μια Γερμανική αποθήκη.

Κατά την αποχώρηση, η ομάδα του ανθυπολοχαγού Σοφούλη, συναντήθηκε απρόοπτα με γερμανική περίπολο και στην ανταλλαγή πυρών, τραυματίστηκε βαρειαί ο αιχμάλωτος Γερμανός Διοικητής, ενώ από την καταδρομική ομάδα, τραυματίστηκε ο χωροφύλακας Μανώλης Γρυλλάκης.

Έπειτα από τη λήξη της επιχείρησης, όλοι οι άντρες συγκεντρώθηκαν στον Άγιο Χαράλαμπο (Νοτιοδυτικά της Μάρπησσας). Στην καταμέτρηση απών ήταν ο Νικόλαος Στέλλας και ένας Άγγλος καταδρομέας (γιατρός), ενώ παρόν αλλά τραυματισμένος ήταν ο χωροφύλακας Μανώλης Γρυλλάκης.

Όλοι, εκτός από 2 Ιερολοχίτες, έφτασαν έγκαιρα στο σημείο επιβίβασης στο Πίσω Λιβάδι. Επιβιβάστηκαν σε φουσκωτή λέμβο, μαζί με τον Μανώλη Γρυλλάκη και ανοίχτηκαν στη θάλασσα για να συναντήσουν το καΐκι που τους περίμενε για να τους μεταφέρει στην Ηρακλεία. Η δυο Ιερολοχίτες παρελείφθησαν την επόμενη ημέρα. Η καταδρομείς της SBS και οι Ιερολοχίτες επέστρεψαν στη βάση τους, στις 18 Μαΐου.

Οι απώλειες των Γερμανών ήταν 6-7 νεκροί, 1 τραυματίας και πολλές υλικές ζημιές. Η καταδρομή δεν θεωρήθηκε επιτυχημένη.

Οι Γερμανοί παρά τις σοβαρές απώλειες που είχαν, κατάφεραν να συλλάβουν τον Νικόλαο Στέλλα. Τον βασάνισαν σκληρά, όμως ο νεαρός Στέλλας δεν αποκάλυψε κανένα όνομα και καμμία πληροφορία. Εξοργισμένοι οι Γερμανοί, στο πρόχειρο στρατοδικείο που έστησαν, του επέβαλαν την ποινή του απαγχονισμού. Ο Στέλλας ως τελευταία του επιθυμία, επέλεξε να εξομολογηθεί και να κοινωνήσει. Οι Γερμανοί κάλεσαν τον παπά **Γιάννη Παπάζογλου**. Έπειτα από την εξομολόγηση του, ο Στέλλας ζήτησε από τον παπά, να πει στους γονείς του «να τον συγχωρήσουν για τον πόνο που τους προκάλεσε». Στις 22 Μαΐου τον οδήγησαν σιδεροδέσμιο στην πλατεία της Μάρπησσας, όπου τον κρέμασαν δημοσίως, ως μια ζοφερή προειδοποίηση για τους υπολοίπους Παριανούς αντιστασιακούς. [13],[17],[19]



Νικόλαος Ιακ. Στέλλας, σε νεαρή ηλικία.[16]

Εκτός όμως από την φρικτή εκτέλεση του Στέλλα, οι Γερμανοί ανακοίνωσαν και σκληρότερα αντίποινα. Σε λίγες ημέρες 125 Παριανοί, έπρεπε να επιλεγούν από τους προέδρους των κοινοτήτων, κατόπιν Γερμανικής διαταγής, για να αντιμετωπίσουν το εκτελεστικό απόσπασμα. [15]

Ο νέος (από τον Μάϊο 1944) Γερμανός Διοικητής του **Festungs Infanterie Bataillon 1010** στην Πάρο, ήταν ο Ταγματάρχης και πιλότος της *Luftwaffe*, **Major der Lw. Georg Graf (Count) von Merenberg**, [7] διάδοχος του *Tabel*, ως διοικητής των εργασιών αεροδρομίου αλλά και των Γερμανικών στρατευμάτων στην Πάρο, ήταν πλέον, ο υπεύθυνος για την πραγματοποίηση της εκτέλεσης. Ήταν ένας ασυνήθιστος αξιωματικός. Από την πλευρά της μητέρας του, καταγόταν από τη ρωσική αριστοκρατία, και ανάμεσα στου προγόνους του συγκαταλέγονταν ο τσάρος Αλεξάνδρος Β΄ και ο μεγάλος Ρώσος ποιητής *Alexander Pushkin*. Ο Γερμανός πατέρας του, καταγόταν από παλαιά στρατιωτική οικογένεια. Ο ίδιος περιφρονούσε τους βάνουσους και άνομους τρόπους. Ήταν ικανός να σκοτώσει σε μάχη όμως θεωρούσε έγκλημα την δολοφονία αμάχων. Είχε κατηγορηθεί δύο φορές από στρατιωτικά δικαστήρια. Μία φορά για την αποτυχία του να χρησιμοποιήσει το χαιρετισμό του Χίτλερ και μια φορά για το χτύπημα ενός ναζιστικού κομματικού μέλους. Παρ' όλα αυτά, έπρεπε να παρακάμψει τους συναισθηματισμούς και να υπακούσει στις εντολές για τα αντίποινα, που αναφέρεται ότι είχαν δωθεί από τον ίδιο το Χίτλερ.[15]

Major Georg Graf (Count) von Merenberg.
Φωτογραφία του 1943, από το αρχείο των απογόνων του,
Dr Clotilde von Rintelen και Gräfin von Merenberg.[15]



Εν τω μεταξύ το αρχηγείο της Μέσης Ανατολής, είχε προγραμματίσει το σφοδρό βομβαρδισμό του αεροδρομίου.

Το απόγευμα στις 5 Ιουνίου, περί της 18:30, εννέα αεροσκάφη τύπου *B-24 Liberator VI*, της Νοτιο-Αφρικανικής Μοίρας 31SAAF, απογειώθηκαν από το *Gebel Hamzi* (γνωστό και ως *Kilo 40*) της Αιγύπτου[8], με στόχο να βομβαρδίσουν το αεροδρόμιο στα Μάρμαρα της Πάρου. Ένα από τα αεροσκάφη, το ...EE199/D επέστρεψε στη βάση νωρίς λόγω τεχνικού προβλήματος ενώ τα υπόλοιπα οκτώ ...104/Y, ...144/A, ...146/R, ...147/H, ...161/W, ...166/Z, ...937/J και ...970/F, συνέχισαν προς το στόχο.



Βομβαρδιστικά B-24 Liberator της 31SAAF σε ημερήσια επιχείρηση βομβαρδισμού. [26]

Περί τις 22:35 είχαν φτάσει επάνω από την Πάρο και ξεκίνησαν το βομβαρδισμό του αεροδρομίου από ύψος 9.000 - 11.000 ποδών. Έριξαν συνολικά 12 βόμβες των 1000 λιβρών και 72 βόμβες των 500 λιβρών τύπου *GP mk.IV*, (συνολικά 48.000 λίβρες = 21.772 κιλά) χωρίς όμως να καταφέρουν να ανοίξουν κρατήρες στο διάδρομο αφού οι περισσότερες βόμβες έπεσαν στα δυτικά αλλά και στο νότιο άκρο του διαδρόμου. [4],

Τα βομβαρδιστικά της 31SAAF δεν υπέστησαν απώλειες αν και απειλήθηκαν με πυρά, που προήλθαν τόσο από το όρος Κέφαλος, όσο και από 4 ρουκέτες που εκτοξεύθηκαν από Γερμανικό πλοiάριο που βρίσκονταν στα Βόρεια εντός του κόλπου των Μαρμάρων. [4]

Έπειτα από το βομβαρδισμό, και παρόλο που δεν ήταν επιτυχής, οι εργασίες σιγά σιγά ατονούσαν.

Τις επόμενες ημέρες, εκπρόσωποι των Παριανών και των Αντιπαριωτών, κληρικοί και άλλοι επιφανείς πολίτες της Πάρου, συμπεριλαμβανομένων, του **γιατρού Άλιμπράντη**, του Προέδρου τής Κοινότητας Αρχιλόχου **Έμμανουήλ Καβάλλη** και του ηγουμένου της μονής Λογγοβάρδας, **Φιλόθεου Ζερβάκου**, [25] σχημάτισαν μια επιτροπή για τη σωτηρία των 125 μελλοθάνατων. Προσέγγισαν τον Γερμανό Διοικητή της *Kommandantur* ανθυπολοχαγό **Ltn. Sasse**, [7] στενό συνεργάτη του *Merenberg* για να του εκθέσουν το πρόβλημά τους. Εκείνος τους είπε ότι ελάχιστες θα ήταν οι πιθανότητες αν ζητούσαν χάρη για τους 125, επισήμως από τον *Merenberg* και ότι η επίσημη διαπραγμάτευση μαζί του θα ισοδυναμούσε με προδοσία από μέρους του. [15]



Παρ' όλα αυτά ανέφερε, ότι καλύτερα θα ήταν να καλέσουν τον διοικητή να επισκεφθεί το Μοναστήρι της Λογγοβάρδας, όπου η συζήτηση εκεί, θα μπορούσε να είναι ανεπίσημη, ευκολότερη, και δεν υπήρχε καμμία ανώτερη Γερμανική εντολή που να το απαγορεύει.

Ο ηγούμενος Φιλόθεος, δεν έχασε χρόνο και προσκάλεσε τον *Merenberg* στο μοναστήρι. Ο *Merenberg* που είχε ενδιαφέρον για τα τοπικά έθιμα, την αρχιτεκτονική, την τέχνη και την ιστορία και προπάντων είχε μια Ρωσίδα Ορθόδοξη μητέρα, αποδέχτηκε την πρόσκληση.

Το πρωί της Κυριακής 23 Ιουλίου, με συνοδεία διερμηνέα, έξι αξιωματικών και στρατιωτών, επισκέφτηκε τη μονή. [15], [25] Ξεναγήθηκε στη βιβλιοθήκη της μονής και του έδειξαν τις αγιογραφίες και το βιβλίο επισκεπτών, στη συνέχεια προσέφεραν γεύμα προς τιμή του. Υπό τις έκτακτες περιστάσεις αυτής της κρίσιμης επίσκεψης, οι μοναχοί, κατ' εξαίρεση από τον κανόνα της μονής, του πρόσφεραν αρνίσιο κρέας, ωραία τυριά, ελιές, σύκα, κονσέρβες του μοναστηριού και σκούρο κόκκινο κρασί. Ο Γερμανός διοικητής εντυπωσιασμένος από τη θερμή φιλοξενία, τη φιλικότητα και την ευγένεια των μοναχών, εξέφρασε τον θαυμασμό του για την ασκητική πειθαρχημένη ζωή, την εργατικότητα, την καλοσύνη τους, καθώς και για την ήρεμη γαλήνη του μοναστηριού. Σιγά-σιγά, χαλάρωσε, έγινε πιο προσιτός και ανθρώπινος και λιγότερο ο αξιωματικός του στρατού.

Όταν βράδυασε ο διοικητής με τη συνοδεία του, παρακολούθησαν τον Εσπερινό, όπου οι μοναχοί προσεύχονταν για τους 125 μελλοθάνατους. Στη συνέχεια οι μοναχοί πρόσφεραν γλυκά του κουταλιού και καφέ, όπως ήταν το έθιμο στους Γερμανούς επισκέπτες τους.

Ο Ηγούμενος της Μονής Λογγοβάρδας, Φιλόθεος Ζερβάκης (1884-1980), κατά κόσμον Κωνσταντίνος Ζερβάκης [15], [18].

Σε αυτό το σημείο συνέβει κάτι εντελώς αναπάντεχο. Ανάμεσα στις εικόνες και τα πορτρέτα των πρώην ηγουμένων, που κοσμούσαν την αίθουσα υποδοχής, υπήρχε και μια εικόνα ενός παραθαλάσσιου χωριού. Δύο Ρώσοι μοναχοί είχαν φέρει αυτή την εικόνα στην Πάρο, μετά την διάλυση της Μονής τους, κατά τη Ρωσική Επανάσταση. Ο *Von Merenberg* μόλις την αντίκρυσε στάθηκε ακίνητος επιθεωρώντας την εικόνα προσεκτικά και σε βάθος. Δήλωσε στους έκπληκτους μοναχούς ότι στην εικόνα δεν ήταν άλλο από το χωριό της μητέρας του, την Γιάλτα.

“Δεν έχετε ιδέα για το πώς συγκινήθηκα από την εικόνα αυτή, εκεί περνούσα τα καλοκαίρια μου στα ευτυχισμένα παιδικά μου χρόνια”.

Ο ηγούμενος Φιλόθεος αργότερα διηγήθηκε,...

“Εκείνη τη στιγμή η ατμόσφαιρα γύρω μας γεμίζει με ειρήνη και καλή θέληση. Ένιωθα μέσα μου ότι είχαμε μπει στο βασίλειο του θαυματουργού”.

Καθώς η επίσκεψη πλησίαζε στο τέλος της, ο *Merenberg* ευχαρίστησε τον ηγούμενο θερμά για την φιλοξενία του, και υποσχέθηκε να βοηθήσει τον ίδιο και το μοναστήρι με οποιονδήποτε τρόπο μπορούσε. Ο Φιλόθεος ζήτησε από τους παρευρισκομένους να αποχωρίσουν από την αίθουσα, εκτός του διοικητή και του διερμηνέα, και ενός ακόμη μοναχού. Ευχαρίστησε τον διοικητή για την ευγενική προσφορά του και τον ρώτησε αν από καρδιάς υπόσχονταν την χάρη της εύνοιας του. Εκείνος του έδωσε το δεξί του χέρι και τον διαβεβαίωσε ότι θα κρατήσει την υπόσχεση του. Ο ηγούμενος αναθάρρησε και τον παρακάλεσε να δώσει χάρη στους μελλοθάνατους. Όταν ο διοικητής άκουσε τη χάρη που ζήτησε ο ηγούμενος, ακολούθησε ο παρακάτω διάλογος ανάμεσα στους δυο άντρες.

Merenberg - “Αυτό δεν γίνεται. Ξέρω ότι είναι άδικο, αλλά δεν είναι στο χέρι μου για να αποφασίσω. Έχω διαταγές από τους ανωτέρους μου. Αν δεν τις τηρήσω, θα πρέπει και ο ίδιος να εκτελεστώ. Ζήτα μου κάτι άλλο”.

Φιλόθεος - “Από τη στιγμή που υποσχεθήκατε τη χάρη, θα πρέπει να κρατήσετε τον λόγο σας. Αν πάλι σας είναι δύσκολο, εκτελέστε εμένα αντ' αυτών”.

Merenberg - “Αυτό δεν μπορεί να συμβεί με τίποτα”.

Φιλόθεος - “Θα πρέπει να επιμείνω. Σε παρακαλώ τουλάχιστον κάνε μου, τότε, μια προσωπική χάρη, να συμπεριληφθώ μεταξύ εκείνων που πρόκειται να εκτελεστούν”.

Η σοβαρότητα και η συναισθηματική φόρτιση κυριαρχούσαν. Ο *Merenberg* βρέθηκε να αντιμετωπίζει ένα βαθύ εσωτερικό δίλημμα. Να υπακούσει και να εφαρμόσει τη διαταγή εκτέλεσης των 125 Παριανών, παραβιάζοντας τις βαθύτερες αρχές του, προκαλώντας μια αδιάλλακτη έχθρα ανάμεσα στον ίδιο και τον τοπικό πληθυσμό που θα εξακολουθούσε να μάχεται πιο επικίνδυνος από ποτέ και να προκαλεί δολιοφθορές στο αεροδρόμιο ή να ακολουθήσει τις ηθικές του αρχές, για την προστασία των αμάχων ως αληθινός αξιωματικός και ταυτόχρονα να κερδίσει τη συμπάθεια των Παριανών.

Οι γαλήνιες στιγμές που πέρασε στο μοναστήρι και οι ευχάριστες μνήμες που αναδύθηκαν από το παρελθόν του ως παιδί, τον οδήγησαν να αποφασίσει, να παραβεί τις εντολές και να δώσει χάρη στους Παριανούς, με έναν όρο. Δεν θα έπρεπε να επαναληφθεί δολιοφθορά στο αεροδρόμιο.

Ο ηγούμενος συμφώνησε και υποσχέθηκε από την πλευρά του . Ευλόγησε τον διοικητή, και προσεύχθηκε στην Παναγία της Ζωοδόχου Πηγής να προστατεύει αυτόν και την οικογένειά του για πάντα. Έτσι, ο διοικητής έφυγε από το μοναστήρι και οι 125 Παριανοί γλυτώσαν την εκτέλεση ως εκ θαύματος.[15],[24],[25]

Η περιοχή του αεροδρομίου, αποτέλεσε στόχο των συμμαχικών δυνάμεων και για τους επόμενους μήνες έως το τέλος του πολέμου. Την νύχτα της 1^{ης} Αυγούστου 1944, αεροσκάφος τύπου *Vickers Wellington Mk. XIII* της 38ης Μοίρας *RAF* με κωδικό *MF250/W* και εξαμελές πλήρωμα (*F/O F. West, F/O L. Boys, Sgt. G. Fennimore, W/O R. Young, Sgt. R. Pundle* και *Sgt. K. Burt*) έριξε θαλάσσιες νάρκες από τα 6000 πόδια ύψος και ναρκοθέτησε τον όρμο των Μαρμάρων[3]. Ο όρμος είναι και ήταν, ασφαλές φυσικό καταφύγιο από τους Βόριους ανέμους που πνέουν με μεγαλύτερη συχνότητα στην περιοχή και φυσικά με τα πλοιάρια που έφταναν εκεί, γίνονταν εύκολα η τροφοδοσία και υποστήριξη μεταφοράς εξοπλισμού προς το αεροδρόμιο.



Kpl. Wilhelm Anhalt (28/03/1917 – 13/05/1979).
Κυβερνήτης του R38.[21]

Προς το τέλος του μήνα, στις 27 Αυγούστου 1944, κι ενώ είχε αρχίσει η υποχώρηση των Γερμανών από τα νησιά του Αιγαίου, το ναρκαλιευτικό (*Räumboot*) **R38**, με κυβερνήτη τον **Kpl. Johannes Friedrich Wilhelm Anhalt**, κατέφθασε στον κόλπο των Μαρμάρων (Μώλος) για να παραλάβει Γερμανούς στρατιωτικούς από το σταθμό του αεροδρομίου στα πλαίσια εκκένωσης της περιοχής. Το R38 χτύπησε σε μια από τις νάρκες που είχε ρίξει το *Wellington* εντός του κόλπου και βυθίστηκε. Από τους 32 Γερμανούς που επέβαιναν, σώθηκαν με την άμεση βοήθεια των Παριανών, που κολύμπησαν για να τους βγάλουν από τη θάλασσα, μόνον οι 16, ανάμεσα στους οποίους ο κυβερνήτης και ο **Erwin Ostman**, (μέλος του πληρώματος του R38) απ' όπου προέρχεται και η μαρτυρία. [5]

Τους επόμενους μήνες ο πόλεμος τελείωνε και η Πάρος απελευθερώθηκε από τη Γερμανική κατοχή. Σύμφωνα με τα αρχεία που έχουν βρεθεί, το αεροδρόμιο ποτέ δεν χρησιμοποιήθηκε ως βάση, από κανένα Σμήνος/Μοίρα της Γερμανικής Αεροπορίας (*Luftwaffe*)[10]. Οι συντεταγμένες που αναφέρουν οι Γερμανοί για το αεροδρόμιο είναι (01.04.44 E 204/XVII) 37° 05` N, 25° 08` E. [7]

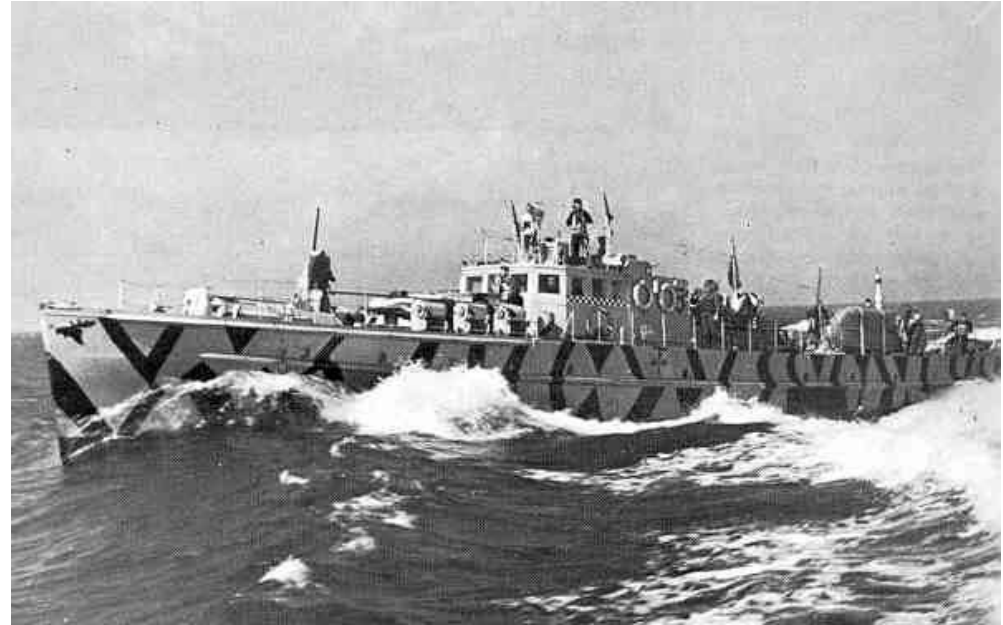
Στην ημιτελή κατασκευή, οι συντεταγμένες του άξονα του διαδρόμου, προσδιορίζονται κατά προσέγγιση σε, 37°04.000'N, 25°15.375'E – 37°03.500'N, 25°15.215'E (WGS84) και η κατεύθυνση του σε 015° – 195°.

Η κατασκευή του αεροδρομίου δεν ολοκληρώθηκε ποτέ.



Συντμήσεις, Ακρωνύμια, Ισοδύναμος βαθμός.

F/Lt. Flight Lieutenant = Σμηναγός
F/O Flying Officer = Υποσμηναγός
F/Sgt. Flight Sergeant = Επισμηνίας
Kpllt. Kapitänleutnant = Υποπλοίαρχος
Lt. Lieutenant = Υπολοχαγός
Ltn. Leutnant = Ανθυπολοχαγός
Major = Ταγματάρχης
Oblt. Oberleutnant
RAF Royal Air Force
SAAF South African Air Force
SBS Special Boat Service
Sgt. Sergeant = Σμηνίας
S/Ldr. Squadron Leader = Μοίραρχος
W/O Warrant Officer = Ανθυπασιιστής



Το Γερμανικό ναρκαλιευτικό (*Räumboot*) R38, [20] τα συντρίμια του οποίου βρίσκονται έως σήμερα στο βυθό, βόρεια, εντός του κόλπου των Μαρμάρων.

ΠΗΓΕΣ:

- NARA:** [1]AIR27/2080/9,10 Ημερολόγιο Πολέμου της 603Sqn. RAF
[2]AIR 27/2080/11,12 Ημερολόγιο Πολέμου της 603Sqn. RAF
[3]AIR27/401/16,17 Ημερολόγιο Πολέμου της 38Sqn. RAF
[4]AIR54/78/1 Ημερολόγιο Πολέμου της 31Sqn. SAAF
- [5]**Εφημερίδα Φωνή της Πάρου.** 20 Μαΐου 2009. Φύλλο 61. Σελ.2 Μαρτυρία του Erwin Ostman, επιζώντα Γερμανού από το ναυάγιο του R38.
- [6]**Brian Cull** - Fighters over the Aegean, Hurricanes over Crete, Spitfires over Kos, Beaufighters over the Aegean, 1943-44. Fonthill Media 2012. ISBN: 978-1-78155-044-1
- [7]**Byron Tsapsides** - DIE DEUTSCHE WEHRMACHT IN GRIECHENLAND IM II. WELTKRIEG 1941-1945 (IN 2 BANDEN). EINHEITEN - STANDORTE - OFFIZIERE - FP. NUMMERN - GEFECHTE. THE GERMAN ARMY IN GREECE DURING WORLD WAR II 1941-1945 (2 VOLUMES). UNITS - LOCATIONS - OFFICERS - FIELD POST NUMBERS - OPERATIONS. Private publication, Thessaloniki (2nd enriched edition - 2011) ISBN: 960-630-740-9
- [8]**David Gunby and Pelham Temple** - RAF Bomber Losses in the Middle East and Mediterranean: Volume 1 - 1939-42. Crecy Publishing 2007. ISBN-13: 978-1857802344
- [9]**David M.S. Ross (Author), Squadron Leader J. Bruce Blanche (Author), William Simpson (Author)** - "The Greatest Squadron of Them All": 1941 to Date Vol 2: The Definitive History of 603 (City of Edinburgh) Squadron, RAuxAF. Publisher: Grub Street (1 Aug 2003)
ISBN: 1904010512, 9781904010517
- [10]**Henry L. deZeng IV** - Luftwaffe Airfields 1935-45. Greece, Crete and the Dodecanese. March 2015 [Sources: chronologies; BA-MA; NARA; PRO/NA; web site ww2.dk]
- [11]**Lorna Almonds** - A British Achilles: The Story of George, 2nd Earl Jellicoe KBE DSO MC FRS 20th Century Soldier, Politician, Statesman. Pen and Sword 2006. ISBN 1783375159, 9781783375158
- [12]**Roy C. Nesbit** - The Armed Rovers. Beauforts & Beaufighters over the Mediterranean. AirLife. ISBN 1-85310-517-1

- [13] <http://tolmwnnika.blogspot.gr/2011/05/sbs.html>
Ο Ελληνικός Στρατός στη Μέση Ανατολή 1941-1945. (Ελ Αλαμείν-Ρίμινι-Αιγαίο) Εκδόσεις ΓΕΣ/ΔΙΣ. Φωτογραφία καΐκιού της SBS
- [14] http://www.webring.org//rd?ring=avihistory;id=1;url=http%3A%2F%2Fwebspaces.webring.com%2Fpeople%2Fgu%2Fum_6609%2FspitfirePRU.html
Φωτογραφία του αεροδρομίου και ιστορικό του φωτογράφου/πιλότου της RAF, F/Lt. John W. Keller.
- [15] http://www.lively-arts.com/humaninterest/2012/03/closed_circle.htm
Άρθρο της **Katherine Clark** με συνεντεύξεις της οικογένειας των απογόνων του Γερμανού διοικητή *Georg Graf (Count) von Merenberg* και αποσπάσματα από το ημερολόγιο της Μονής Λογγοβάρδας. Φωτογραφίες Φιλόθεου Ζερβάκου και *Georg Graf (Count) von Merenberg*.
- [16] <http://psamouxs.blogspot.gr/2014/06/blog-post.html>
Φωτογραφία και μικρό ιστορικό για τον Νικόλαο Στέλλα.
- [17] <http://olympia.gr/2012/05/25/%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BB%CE%B1%CE%BF%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%AD%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CF%82/>
Ιστορικό για την δολιοφθορά του αεροδρομίου από τους καταδρομείς της SBS και των Παριανών αντιστασιακών.
- [18] <http://www.diakonima.gr/2010/05/08/%CE%BF-%CF%8C%CF%83%CE%B9%CE%BF%CF%82-%CE%B3%CE%AD%CF%81%CE%BF%CE%BD%CF%84%CE%B1%CF%82-%CF%86%CE%B9%CE%BB%CF%8C%CE%B8%CE%B5%CE%BF%CF%82-%CE%B6%CE%B5%CF%81%CE%B2%CE%AC%CE%BA%CE%BF%CF%82/>
Κωνσταντίνος Ζερβάκης
- [19] <http://parianostypos.gr/index.php/paros-antiparos/paros-antiparos-eponimos/item/345-skiagrafiseis-enos-iroa>
Άρθρο του **Χρήστου Αλιφιέρη** - Σκιαγραφήσεις ενός Ήρωα. Λεπτομέρειες από το χρονικό σύλληψης και εκτέλεσης του Νικόλαου Στέλλα.
- [20] <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Sicherungsflott/RFlot-R.htm>
Φωτογραφία και πληροφορίες για το Γερμανικό ναρκαλιευτικό R38.
- [21] <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/13/10/f2/1310f2f0519c20a7ed7d164b885a547a.jpg>
Φωτογραφία του Kpl. Wilhelm Anhalt
- [22] https://en.wikipedia.org/wiki/Anders_Lassen
Φωτογραφία και μικρό ιστορικό για τον λοχαγό Anders Lassen
- [23] Φωτογραφία και Μαρτυρία του Αποστόλη Γεωργίου Βιντζηλαίου. Συνέντευξη από το γιό του Βασίλη Βιντζηλαίο.
- [24] https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A6%CE%B9%CE%BB%CF%8C%CE%B8%CE%B5%CE%BF%CF%82_%CE%96%CE%B5%CF%81%CE%B2%CE%AC%CE%BA%CE%BF%CF%82
Μικρό βιογραφικό για τον Φιλόθεο Ζερβάκο
- [25] <http://www.agiazoni.gr/article.php?id=15333052553271501451>
Ιστορικό της άρσης εκτέλεσης των 125 Πάριων.
- [26] https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/04/B-24D's_fly_over_Polesti_during_World_War_II.jpg
Φωτογραφία επιχείρησης βομβαρδισμού από αεροσκάφη B-24