

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Η ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΤΟΥΣ ΙΣΤΟΡΙΑ

Γράφει ο Κώστας Σφήκας
Πρόεδρος της ΦΕΑ

Η εξέλιξη των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον. Το ίδιο και η Ταχυδρομική και Φιλοτελική τους ιστορία.

Οι σιδηρόδρομοι στην Ελλάδα αναπτύχθηκαν σε οκτώ (8) δίκτυα από το έτος 1869 μέχρι το 1918.

Η διεύθυνση των Ελληνικών Ταχυδρομείων για να καλύψει την ανάγκη που δημιουργήθηκε με την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών δικτύων, και για την ταχύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών, εγκατέστησε μέσα στους συρμούς κινητά Ταχυδρομικά Γραφεία, ενώ σε πολλούς σιδηροδρομικούς σταθμούς λειτούργησαν και Ταχυδρομικά Γραφεία.

Τα οκτώ (8) σιδηροδρομικά δίκτυα, που λειτούργησαν στην Ελλάδα είναι:

1. ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ (Σ.Α.Π.)
2. ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΤΤΙΚΗΣ (Σ.Α.)
3. ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΑΘΗΝΩΝ -ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ (Σ.Π.Α.Π.)
4. ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ (Σ.Θ.)
5. ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Σ.Μ.Ε.)
6. ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Σ.Β.Δ.Ε.)
7. ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
8. ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ (Σ.Ε.Κ.)

Οι σιδηροδρομικές ταχυδρομικές σφραγίδες, που χρησιμοποιήθηκαν για την κύρωση των επιστολών και άλλων ταχυδρομικών αντικειμένων, διακρίνονται σε τρεις (3) κατηγορίες:

α) σε σφραγίδες Κινητών Ταχυδρο-

μείων, που χρησιμοποιήθηκαν μέσα στους συρμούς των τραινών, που είναι κυκλικές, ευθύγραμμες και ωσειδείς,

β) σε σφραγίδες Σιδηροδρομικών Σταθμών, που χρησιμοποιήθηκαν από τους ίδιους τους σιδηροδρομικούς σταθμούς, που είναι κυκλικές, ευθύγραμμες, ωσειδείς και ορθογώνιες και

γ) σε σφραγίδες Ταχυδρομικών Γραφείων των σιδηροδρομικών σταθμών, που χρησιμοποιήθηκαν από τα Ταχυδρομικά Γραφεία, που λειτούργησαν μέσα στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και είναι κυκλικές.

Συστηματική προσπάθεια σιδηροδρομικής ανάπτυξης έγινε μόνον επί της εποχής και πρωθυπουργίας του Χαρίλαου Τρικούπη. Ο Χαρίλαος Τρικούπης (1832-1896) έθεσε ένα ευρύ για την εποχή του πρόγραμμα, όσον αφορά τις συγκοινωνίες. Για πρώτη φορά η Ελλάδα απέκτησε σιδηροδρομικό δίκτυο με φιλόδοξα μελλοντικά σχέδια. Βρήκε μοναδικό σιδηρόδρομο τον μεταξύ Αθηνών-Πειραιώς και κατασκεύασε τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Πελοποννήσου, της Θεσσαλίας, της Αιτωλίας και του Λαυρίου, ενώ προετοίμασε και τη σύνδεση με τη Λάρισα.

Οι σιδηρόδρομοι στην Ελλάδα προσέφεραν πολύτιμες υπηρεσίες και συνετέλεσαν στην ανάπτυξη του οικονομικού επιπέδου της χώρας. Και γι' αυτό και το πρόγραμμα της κατασκευής, το οποίο ανέλαβε ο Χαρίλαος Τρικούπης, αποτέλεσε έναν από τους μεγάλους τίτλους του.

Στη διάρκεια λίγων ετών, 1882-1893, το σιδηροδρομικό δίκτυο από 12 μόλις χιλιό-

μετρα το 1869 (Αθηνών-Πειραιώς), το 1892 έφτασε τα 906 χιλιόμετρα (Βόλου-Λάρισας, Βελεστίνου-Καλαμπάκας, Αθήνας-Λαυρίου, Πύργου-Κατακόλου, Αθήνας-Λάρισας), ενώ το πρόγραμμα του 1893 προέβλεπε και νέες σημαντικές επεκτάσεις των δικτύων.

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ (Σ.Α.Π.)

Το Νοέμβριο του 1867 άρχισε να κατασκευάζεται από τον άγγλο επιχειρηματία Εδουάρδο Πίκερινγκ η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή, που θα συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά. Ένα χρόνο μετά μεταβιβάζεται το έργο στην Εταιρεία Σ.Α.Π. Α.Ε. Στις 17/2/1869 γίνεται η πρώτη δοκιμή ατμομηχανής, αγγλικής κατασκευής, που έσυρε 6 βαγόνια από το σταθμό του Θησείου στο σταθμό του Πειραιά, καλύπτοντας της διαδρομή των 8 χιλιομέτρων σε 19 λεπτά με 200 προσκαλεσμένους, μηχανικούς, πολιτικούς και δημοσιογράφους.

Η Εταιρεία Σ.Α.Π. Α.Ε. αποπεράτωσε το έργο και τα επίσημα εγκαινία του σιδηρόδρομου των Σ.Α.Π. έγιναν στις 27/2/1869 με επιβάτες τη Βασίλισσα Όλγα, τον Πρωθυπουργό Ανδρέα Ζαΐμη, υπουργούς, στρατιωτικούς και διπλωμάτες. Αρχικά υπήρχαν οκτώ (8) δρομολόγια την ημέρα ανά κατεύθυνση.

Ο ατμήλατος σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών, το γνωστό «Θηρίο» συνδέθηκε με την ιστορία της Αθήνας.

Στις 17/5/1895 εγκαινιάστηκε η επέκταση της γραμμής από το Θησείο στο Μοναστηράκι και με υπόγειο όρυγμα 1465 μ. στην Πλατεία της Ομόνοιας (εικ. 1). Τέλος στις 16/9/1904 εγκαινιάστηκε η ηλεκτροδότηση του δικτύου, ενώ το 1954 πραγματοποιήθηκε η επέκταση του ηλεκτρικού πλέον σιδηρόδρομου από τον Πειραιά στην Κηφισιά.

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΤΤΙΚΗΣ (Σ.Α.)

Το δίκτυο αυτό κατασκευάστηκε το έτος 1885 και συνέδεε την Αθήνα με την Κηφισιά και το Λαύριο. Στις 4/2/1885 εγκαινιάστηκε ένα σκέλος της γραμμής, που ξεκινούσε από την Αθήνα με αφετηρία την πλατεία Αττικής και αργότερα την πλατεία Λαυρίου και έφθανε στην Κηφισιά, ενώ στις 20/6/1885 εγκαινιάστηκε το σκέλος, το οποίο με διακλάδωση από το σταθμό του Ηρακλείου έφθανε στο Λαύριο, μέσω Κορωπίου, Μαρκοπούλου και Κερατέας, με διαδρομή 64 χλμ. Στις 8/8/1938 πραγματοποιήθηκε το τελευταίο δρομολόγιο του ατμήλατου σιδηρόδρομου, του γνωστού «Θηρίου» της Κηφισιάς.

Το δίκτυο αυτό των Σιδηροδρόμων Αττικής δεν λειτουργεί σήμερα και τη διαδρομή Πειραιάς-Αθήνα-Κηφισιά ανέλαβε ο Ηλεκτρικός σιδηρόδρομος.

ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΗΣΑΠ)

Στις 16/9/1904 εγκαινιάστηκε η ηλεκτροδότηση του Σιδηρόδρομου Αθήνα-Πειραιά από την Εταιρεία Power. Το 1926 οι Σ.Α.Π. και οι ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΤΤΙΚΗΣ, που εκμεταλλεύονταν τη γραμμή Αθήνα-Κηφισιά (από την πλατεία Αττικής μέχρι Κηφισιά, με διακλάδωση από Νέο Ηράκλειο μέχρι Λαύριο) συνεργάζονται και προκύπτει η Εταιρεία ΕΗΣ (Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι), που ανέλαβε τη δέσμευση να επεκτείνει την υπόγεια σήραγγα από το Θησείο μέχρι το Σταθμό Αττική για να ενωθεί ο Ηλεκτρικός με την Κηφισιά, με υπόγειο σταθμό κάτω από την Ομόνοια. Στις 16/9/1904 εγκαινιάστηκε η ηλεκτροδότηση του Σιδηρόδρομου Αθήνα-Πειραιά.

Η ηλεκτροκίνηση του σιδηρόδρομου Αθηνών-Πειραιώς υπήρξε σημαντικό έργο και συνετέλεσε κατά πολύ στην ανάπτυξη



Εικ. 1. Κυκλική κινητή σφραγ. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΘΗΝΑΙ

του Πειραιά και των προαστίων της Αθήνας. Το σπουδαιότερο τμήμα του έργου υπήρξε, το 1928, η επέκταση της γραμμής από το σταθμό του Μοναστηρακίου μέχρι το σταθμό της πλατείας Ομονοίας με υπόγεια σήραγγα. Η σήραγγα εντυπωσίασε τους Αθηναίους της εποχής εκείνης, αλλά συγχρόνως τους προξένησε φόβο και ανησυχία, διότι πολλοί αμφέβαλλαν για την ασφάλεια του έργου και απέφευγαν τη διαδρομή μετά το Μοναστηράκι. Μάλιστα πολλοί επιβάτες έκαναν το σταυρό τους κατά την εκκίνηση του συρμού μετά το Μοναστηράκι. Ο φόβος όμως αυτός σταμάτησε όταν η Κυβέρνηση διέταξε να περάσει στην οδό Αθηνάς, πάνω από τη σήραγγα, μια πυροβολαρχία του στρατού, οπότε πλέον, εφόσον η σήραγγα δεν κατέπεσε, δημιουργήθηκε η βεβαιότητα για την ασφάλειά της.

Στις 21/7/1930 εγκαινιάστηκε από τον Ελευθέριο Βενιζέλο ο υπόγειος σταθμός της πλατείας Ομονοίας. Το 1948 και το 1949 εγκαινιάζονται αντίστοιχα οι σταθμοί της πλατείας Βικτωρίας και της πλατείας Αττικής.

Το έτος 1954 πραγματοποιήθηκε η επέκταση του Ηλεκτρικού πλέον σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιώς από τον Πειραιά στη Κηφισιά, με ενδιαμέσους σταθμούς το Ηράκλειο και το Αμαρούσιο. Το 1957 η συγκοινωνία από Πειραιά μέχρι Κηφισιά με τον Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο είναι πλέον πραγματικότητα (εικ. 2).

Το 1976 η ΕΗΣ περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο και μετονομάζεται σε ΗΣΑΠ Α.Ε. (Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών- Πειραιώς).

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ (Σ.Π.Α.Π.)

Το μεγαλύτερο δίκτυο στενής γραμμής ενός (1) μέτρου, ήταν των Σιδηροδρόμων Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ) μήκους 754 χιλιομέτρων. Είχε κατασκευα-

στεί τμηματικά, αλλά δεν πραγματοποιήθηκε τελικά το προγραμματισμένο τελευταίο τμήμα, που θα συνέδεε και τη Σπάρτη σιδηροδρομικά (εικ. 3 - 4).

Η πρώτη σύμβαση υπογράφηκε στις 19/4/1882 και αφορούσε την κατασκευή και εκμετάλλευση των τριών (3) σιδηροδρομικών γραμμών: Πειραιώς-Ελευσίνας-Κορίνθου-Πατρών, Κορίνθου-Αργους-



Εικ. 2. Σφραγ. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΗΛΕΚΤΡ. ΣΙΔΗΡ.

Ναυπλίου και Αργους-Μύλων (εικ. 5 - 6).

Στις 8/11/1882 ξεκινά η κατασκευή με τη θεμελίωση του σιδηροδρομικού σταθμού του Πειραιά.

Το πρώτο τμήμα του δικτύου των Σ.Π.Α.Π. λειτούργησε το έτος 1884 από την Κόρινθο μέχρι το Καλαμάκι, με σκοπό να συνδεθεί σιδηροδρομικά η Πελοπόννησος με την Αθήνα. Για να αποφευχθεί ο γύρος της Πελοποννήσου οι επιβάτες αποβιβάζονταν από τα πλοία στην Κόρινθο και τους μετέφεραν, όπως και τα εμπορεύματα στο Καλαμάκι, όπου τους περίμεναν άλλα ατμόπλοια να τους μεταφέρουν μέχρι τον Πει-



Εικ. 3. Οβάλ σιδηρ. σφραγ. ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ - ΖΕΥΓΟΛΑΤΙΟ

ραιά. Αργότερα το έτος 1893 πραγματοποιήθηκε η διώρυγα του Ισθμού της Κορίνθου.

Τον Απρίλιο του 1885 λειτούργησε το τμήμα του δικτύου από τον Πειραιά στην Κόρινθο με την πρόβλεψη να επεκταθεί μέσω του Άργους στο Ναύπλιο και τους Μύλους και μέσω του Αιγίου στην Πάτρα και από εκεί στο Κατάκωλο του Πύργου (εικ. 7, 8, 9).

Το Μάιο του 1887 υπογράφεται η σύμβαση για την κατασκευή της γραμμής Πάτρας-Πύργου μήκους 99 χιλιομέτρων (εικ. 10) και στις 29/3/1890 ολοκληρώνεται, ενώ τον Αύγουστο του 1891 εγκαινιάζονται οι τοπικοί κλάδοι Καβάσιλα-Κυλλήνη και



Εικ. 4. Σιδηρ. σφραγ. ΠΑΤΡΑΙ - ΚΑΛΑΜΑΙ

Πύργος-Ολυμπία και τον Ιούνιο του 1892 εγκαινιάζεται η τοπική διακλάδωση Βαρθολομιό-Λουτρά Κυλλήνης. Η διακλάδωση το δικτύου από τον Ισθμό της Κορίνθου προς το Λουτράκι πραγματοποιήθηκε το έτος 1954.

Στις 10/3/1896 εγκαινιάστηκε ο οδοντωτός σιδηρόδρομος, στη διαδρομή Διακοπτό-Καλάβρυτα. Η γραμμή έχει εύρος 0,75 μ. και η διαδρομή είναι μήκους 22.350 μ. Η διαδρομή μέσα από το φαράγγι του Βουραϊκού ποταμού και την άγρια φύση με καταρράκτες, διαρκεί περίπου 1 ώρα και η ταχύτητα του συρμού κυμαίνεται από 30-40 χλμ./ώρα στην απλή γραμμή και από 6-15 χλμ. στα «δόντια» δηλ. στη γραμμή όπου ανάμεσα στις σιδηροτροχιές έχει τοποθετηθεί ένας οδοντωτός άξονας.



Εικ. 5. TAX. ΓΡΑΦ. ΚΟΡΙΝΘΟΥ - ΑΙΓΙΟΥ



Εικ. 6. ΑΡΓΟΣ - ΝΑΥΠΛΙΟΝ (χωρίς ημερομηνία)



Εικ. 7. ΚΙΝΗΤΟΝ ΓΡΑΦ.
ΑΡΓΟΥΣ - ΝΑΥΠΛΙΟΥ



Εικ. 8. Σιδηρ. σφραγ. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΘΗΝΑΙ - ΠΑΤΡΑΙ

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ (Σ.Θ.)

Η απόκτηση της Θεσσαλίας από τους Τούρκους το έτος 1881 είχε καταστήσει αναγκαία τη σιδηροδρομική επέκταση και προς την περιοχή αυτή.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας, στενής γραμμής ενός (1) μέτρου, ξεκίνησε να κατασκευάζεται από το έτος 1882 και τελείωσε το 1896. Η γραμμή είχε αφητηρία το Βόλο, έφθανε στο Βελεστίνο, όπου υπήρχε διακλάδωση της γραμμής προς τη Λάρισα και μία άλλη προς τη

Καλαμπάκα (εικ. 11). Η διαδρομή από το Βόλο μέχρι τη Λάρισα ήταν 60 χλμ., ενώ από το Βόλο στη Καλαμπάκα ήταν 160 χλμ.

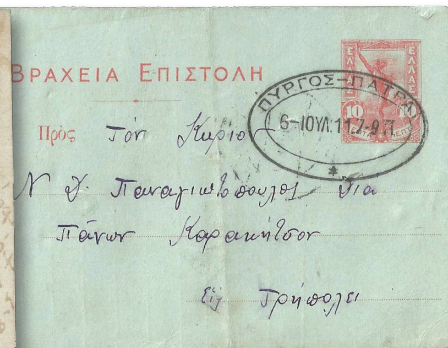
Ο Πρωθυπουργός Αλέξανδρος Κου-

μουνδούρος (1815-1883) το έτος 1882 υπέγραψε τη σύμβαση της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισα-Βόλος, που ολοκληρώθηκε το έτος 1886, ενώ αργότερα το 1894 επί Κυβερνήσεως Γεωργίου Θεοτόκη αποφασίστηκε και η κατασκευή της γραμμής από το Βόλο στο χωριό του Πηλίου Μηλιές με στενή γραμμή 60 εκατοστών. Το έργο αυτό κατασκευάστηκε σε δύο φάσεις, η πρώτη στα έτη 1894-1895 και η δεύτερη στα έτη 1902-1903.

Τον Απρίλιο του 1884 εγκαινιάζεται επίσημα ο Θεσσαλικός Σιδηρόδρομος και στις 22 του μήνα γίνεται το πρώτο δρομολόγιο από το Βόλο στη Λάρισα με διάρκεια ταξιδιού δυόμισι ώρες (εικ. 12). Την ίδια χρονιά



Εικ. 9. Σιδηρ. σφραγ. ΠΑΤΡΑΙ - ΑΘΗΝΑΙ ΣΥΝΟΔΟΣ



Εικ. 10. Οβάλ σιδηρ. σφραγ. ΠΥΡΓΟΣ - ΠΑΤΡΑΙ



Εικ. 11. Σιδηρ. σφραγ. Σταθμού ΒΟΛΟΣ Σ.Θ. ΣΤΑΘΜΟΣ



Εικ. 12. (Στρατιωτικό Ατομικό βιβλιάριο) Σιδηρ. σφραγ. Σταθμού ΛΑΡΙΣΣΑ Σ.Θ. ΣΤΑΘΜΟΣ

τον Νοέμβριο αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής από το Βελεστίνο μέχρι τα Φάρσαλα (49 χλμ.). Την επόμενη χρονιά τελειώνει η κατασκευή και αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής από Σοφάδες μέχρι Καρδίτσα (16 χλμ.) και το 1886 η γραμμή φτάνει μέχρι και την Καλαμπάκα.

Το 1892 αρχίζει η επέκταση της γραμμής Βόλου-Αγριάς-Λεχωνίων και το έργο ολοκληρώνεται τον Οκτώβριο του 1895. Το 1900 αποφασίζεται η επέκταση της γραμμής μέχρι τις Μηλιές (15 χλμ.).

Το 1955 το δίκτυο των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας κρατικοποιείται και συγχωνεύεται με τους ΣΕΚ.

Τον Αύγουστο του 1971 καταργείται η γραμμή Βόλου-Μηλεών, επειδή η εκμετάλλευσή της κρίθηκε ασύμφορη. Από το 1981 ξεκινάει προσπάθειες για την επαναλειτουργία της γραμμής και ο θρυλικός "Ιάσων" ταξιδεύει και πάλι το 1987.

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Σ.Μ.Ε.)

Τον Ιούνιο του 1889 ιδρύεται η Εταιρεία Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος, που είναι και πιο γνωστή με το όνομα Σιδηρόδρομοι Μεσημβρινής Ελλάδος (ΣΜΕ) με σκοπό την κατασκευή της γραμμής Μύλοι-Καλαμάτα, έργο που ολοκληρώθηκε το έτος 1892 (εικ. 13).



Εικ. 13 . Σφραγ. ΑΣΛΑΝΑΓΑ ΣΜΕ (Σιδηρ. Μεσημβρινής Ελλάδος)

Το δίκτυο αυτό είχε διαδρομή τους Μύλους της περιοχής του Ναυπλίου μέχρι την Καλαμάτα και με σχετικές ενέργειες του τότε Πρωθυπουργού Χαριλάου Τρικούπη οι εργασίες κατα-

σκευής του άρχισαν το έτος 1889.

Η Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων της Ελλάδος, που είχε αναλάβει την εκτέλεση του έργου, κήρυξε πτώχευση και δεν μπόρεσε να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της. Η διαδρομή αυτή ενσωματώθηκε στο δίκτυο των Σ.Π.Α.Π. και το έργο ολοκληρώθηκε την 1/2/1892.

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Σ.Β.Δ.Ε.)

Αρχικά προβλεπόταν το δίκτυο αυτό να φθάσει μέχρι την Άρτα και αργότερα μέχρι τα Ιωάννινα. Τελικά όμως δεν πραγματοποιήθηκε η επέκταση αυτή.

Το έτος 1888 άρχισαν οι εργασίες για την κατασκευή της γραμμής Μεσολογγίου-Αιτωλικού-Αγρινίου, μήκους 44 χλμ. Το



Εικ. 14. Σιδηρ. σφραγ. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

1890 ιδρύεται η Εταιρία Σιδηροδρόμου Βορειοδυτικής Ελλάδος (Σ.Β.Δ.Ε.) και στις 15/3/1890 πραγματοποιείται το πρώτο δρομολόγιο από το Μεσολόγγι στο Αγρίνιο (εικ. 14). Τον επόμενο χρόνο η γραμμή επεκτείνεται μέχρι και το Κρουονέρι και έτσι με τη χρήση πορθμείου το δίκτυο της εταιρείας ΣΒΔΕ συνδέεται με το δίκτυο των Σ.Π.Α.Π. Τα ατμόπλοια « Καλυδών » 1, 2 και 3 και « Ρόδος » μετέφεραν τους ταξιδιώτες και εμπορεύματα από το Κρουονέρι στην Πάτρα, όπου υπήρχε σταθμός της γραμμής. Το μήκος της γραμμής Πάτρα-Κρουονέρι-Μεσολόγγι-Αγρίνιο έφθασε τα 74 χλμ. (εικ. 15).



Εικ. 15. Σφραγ. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΠΑΤΡΑΙ

Στην περίοδο της Κατοχής των Ναζί, στις 9 Απριλίου του 1944 ο ΕΛΑΣ πραγματοποίησε σαμποτάζ σε αμαξοστοιχία που κινούνταν προς το Αγρίνιο μεταξύ της Σταμνάς και του Αγγελόκαστρου και την αντίνταξε. Η αμαξοστοιχία μετέφερε πολεμικά εφόδια, οπλισμό, καύσιμα και Γερμανούς στρατιώτες, με αποτέλεσμα να υπάρξουν μεγάλες απώλειες για τους κατακτητές. Οι Ναζί αντέδρασαν την Μεγάλη Παρασκευή 14 Απριλίου με την παραδειγματική εκτέλεση 120 πατριωτών στο Αγρίνιο και τον απαγχονισμό στην πλατεία Μπέλου (Δημοκρατίας) των πατριωτών που είχαν πρωτοστατήσει στο σαμποτάζ.

Το 1952 οι σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος μετά την πτώχευσή τους κατάσχονται από το ελληνικό δημόσιο και υπάγονται στους Σ.Π.Α.Π.

Τον Οκτώβριο του 1970 οι Σ.Β.Δ.Ε. σταματούν την λειτουργία τους, γιατί η εκμετάλλευσή τους χαρακτηρίστηκε ελλειμματική.

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Η γραμμή Θεσσαλονίκης- Σκοπίων-Μητροβίτσας κατασκευάστηκε μεταξύ 1871 και 1874, αλλά μόνον το 1888 ενώθηκε μέσω Βράνιας με το δίκτυο της Σερβίας και της Αυστροουγγαρίας. Η γραμμή Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου ολοκληρώθηκε μεταξύ 1891 και 1894 (εικ. 16), ενώ μεταξύ 1893 και 1896 κατασκευάστηκε η σιδηροδρομική γραμμή που συνέδεε τη Θεσσαλονίκη με την Κωνσταντινούπολη μέσω της



Εικ. 16. Σφραγ. Σιδηροδρομική σφραγ.
ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΝ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (Κινητόν)

ανατολικής Μακεδονίας.

Στις 9 Φεβρουαρίου 1871 ξεκίνησαν στη Θεσσαλονίκη τα έργα για την κατασκευή της πρώτης σιδηροδρομικής γραμμής στη Μακεδονία μέχρι τη Γευγελή.

Για τα πρώτα 100 χλμ. της γραμμής χρειάστηκαν 18 μήνες. Στις 22 Ιουλίου 1872 σφυρίγματα τρένου ακούστηκαν για πρώτη φορά στην πεδιάδα της Θεσσαλονίκης, όμως το σύνολο του έργου, μέχρι τα τουρκοσερβικά σύνορα, παραδόθηκε στις 29 Δεκεμβρίου 1874: 350 χλμ. γραμμής και 21 σιδηροδρομικοί σταθμοί.

Στα τέλη του 19ου αιώνα το Μοναστήρι είχε εξελιχθεί σε ανθηρότατο οικονομικό κέντρο της δυτικής Μακεδονίας και σημαντικό στρατόπεδο των τουρκικών δυνάμεων. Τα σχέδια για τη σιδηροδρομική του σύνδεση με τη Θεσσαλονίκη τελεσφόρησαν το 1890.

Η ανάθεση προέβλεπε τη διέλευση της γραμμής από τις σημαντικότερες πόλεις της δυτικής Μακεδονίας: τη Βέροια, τη Νάουσα, την Έδεσσα και τη Φλώρινα. Η κατασκευή αποδείχτηκε εξαιρετικά δύσκολη, λόγω των πολλών ποταμών, του δύσβατου εδάφους αλλά και της ελονοσίας, που στα ορεινά της Έδεσσας και στις άλλες παραλίμνιες ελώδεις περιοχές αποδεκάτισε τους Ιταλούς εργάτες. Μετά από αναβολές η γραμμή παραδόθηκε στην

κυκλοφορία στις 15 Ιουνίου 1894.

Η σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκης με την Κωνσταντινούπολη, μέσω Αλεξανδρούπολης και Αδριανούπολης, ακολούθησε το από θαλάσσης απρόσβλητο δρομολόγιο: Δοϊράνη, Σέρρες, Δράμα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη.

Η κατασκευή του έργου, που είχε ξεκινήσει στις 22 Ιουνίου 1893, ολοκληρώθηκε την 1η Απριλίου 1896.

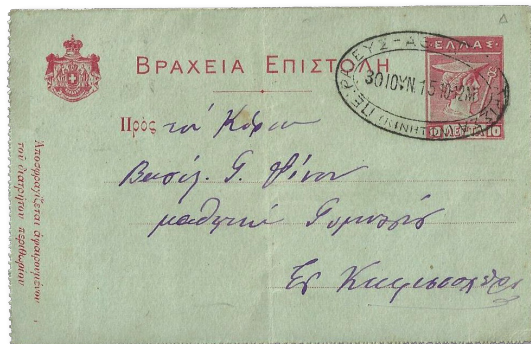
Μετά όμως την απελευθέρωση της Μακεδονίας (1912/13) και την εδαφική επέκταση της Ελλάδας, το δίκτυο αυτό της Μακεδονίας υπάγεται στην Ελληνική Διοίκηση και ενσωματώνεται στο δίκτυο των Σ.Ε.Κ.

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ (Σ.Ε.Κ.)

Τα πρώτα εγκαίνια του προς βορρά δικτύου έγιναν το 1873 για την κατασκευή της γραμμής από την Αθήνα στη Λαμία, επί Κυβερνήσεως Επαμεινώνδα Δεληγιώργη (1829-1879). Ουσιαστικά όμως ως αφετηρία του δικτύου αυτού πρέπει να θεωρηθεί η επί Κυβερνήσεως Χαριλάου Τρικούπη, τον Ιούλιο του 1889, σύμβαση κατασκευής σιδηροδρόμου Πειραιά-Αθήνας-Λάρισας, με αγγλική εταιρεία, η οποία όμως αργότερα πτώχευσε και το έργο εγκαταλείφθηκε



Εικ. 17. Σιδηρ. σφραγ. Σταθμού Σ.Σ. ΛΑΡΙΣΣΗΣ – LARISSA



Εικ. 18. Οβάλ σιδηρ. σφραγ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ-ΛΑΡΙΣΣΑ ΚΙΝΗΤΟΝ



Εικ. 19. Σιδηρ. σφραγ. Σταθμού ΔΡΑΜΑ - ΣΙΔ. ΣΤΑΘΜΟΣ

(ΕΙΚ. 17).

Η Κυβέρνηση του Γεωργίου Θεοτόκη (1843-1916) συνέχισε την τακτική του Χαρίλαου Τρικούπη και προχώρησε στην κατασκευή των σιδηροδρόμων Πειραιά-Λάρισας μέχρι τα τότε σύνορα.

Τον Ιανουάριο του 1914 ο Ελευθέριος Βενιζέλος (1864-1936) υπέγραψε στο Παρίσι με την εταιρεία Societe des Constructions de Batignollet τη σύμβαση κατασκευής και σύνδεσης των σιδηροδρόμων Αθηνών-Λαρίσης-Παλαιών Συνόρων με τη διεθνή γραμμή.

Το δίκτυο των Ελληνικών Σιδηροδρόμων ξεκίνησε να κατασκευάζεται το έτος 1914 και αρχικά είχε τη διαδρομή Πειραιάς-Λάρισα-Παπαπούλι (τα τότε Ελληνο-

τουρκικά σύνορα). Μετά όμως την απελευθέρωση της Μακεδονίας (1912/13) ενσωματώθηκε στο δίκτυο των Σ.Ε.Κ., που κατασκευάστηκε από το έτος 1902 μέχρι το 1918 (εικ. 18).

Το έτος 1914 άρχισε να κατασκευάζεται η γραμμή Παπαπούλι-Κατερίνη-Πλατύ. Στις 14/3/1918 κυκλοφόρησε ο πρώτος συρμός Αθηνών-Θεσσαλονίκης, ενώ το ίδιο έτος το δίκτυο ενώνεται και με τη γραμμή Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου (εικ. 19).

Το έτος 1931 κατασκευάστηκε η διακλάδωση της γραμμής Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου μέχρι τη Φλώρινα, μήκους 6 χλμ. Το έτος 1954 η γραμμή Αλεξανδρουπόλεως-Πυθίου, που ανήκε σε Ελληνογαλλική Εταιρεία, εξαγοράστηκε από το δίκτυο των Σ.Ε.Κ. (εικ. 20)

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Βόρειας Ελλάδας ολοκληρώθηκε το 1964 με τη γραμμή Σιδηρόκαστρο-Κούλα, μήκους 15 χλμ., που συνέδεσε σιδηροδρομικά την Ελλάδα με τη Βουλγαρία.

Το 1971 ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ) αναλαμβάνει τη λειτουργία όλων των σιδηροδρομικών δικτύων της χώρας, πλην του Ηλεκτρικού σιδηροδρόμου Πειραιά-Κηφισιάς, που λειτουργεί μέχρι και σήμερα ανεξάρτητα.



Εικ. 20. Σιδηρ. σφραγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΚΙΝ 1Β