



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

The association of the friends of the Railway

www.sfs.gr

Email: sfsfathens@gmail.com

Λιοσίων 301, 10445 Αθήνα, τηλ. 210-5130300

Αγαπητά μέλη του Σ.Φ.Σ.

Το 2^ο Μέρος από τις αμαξοστοιχίες του Simplon Orient Express

Δ' Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ ΤΗΣ CIWL ΣΤΗΝ
ΛΟΓΙΤΕΧΝΙΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟ ΚΑΙ ΓΕΓΟΝΟ
ΤΑ ΠΟΥ ΣΥΝΕΒΗΣΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥΣ



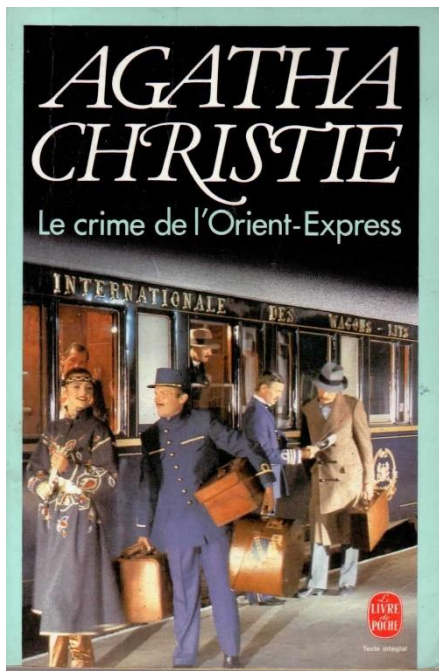
Πολλοί λογοτέχνες και δημοσιογράφοι που ταξίδεψαν με τα τρέινα της CIWL εμπνεύστηκαν και έγραψαν διηγήματα ή μυθιστορήματα των οποίων η πλοκή εξελίσσεται μέσα σ' αυτά. Αλλά και ο κινηματογράφος

αργότερα, με την δύναμη της εικόνας και την ζωντανή αφήγηση που τον χαρακτηρίζουν, έδωσε άλλη διάσταση σ' αυτόν τον μύθο. Ένα από τα γνωστότερα μυθιστορήματα, των οποίων η πλοκή εξελίσσεται μέσα σ' αυτά τα μυθικά τραίνα, ίσως και το πλέον διάσημο, είναι το «Έγκλημα στο Οριάν Εξπρές» της διάσημης συγγραφέως αστυνομικών μυθιστορημάτων Αγκάθα Κρίστι. Η Αγκάθα Κρίστι εμπνεύστηκε το μυθιστόρημα αυτό από τρία, άσχετα μεταξύ τους, γεγονότα. Το πρώτο ήταν ο αποκλεισμός του «Σεμπλόν Οριάν Εξπρές» από μία πρωτοφανή χιονόπτωση και για πέντε μέρες στο Tcherkesskeuy της Τουρκίας, κοντά στην Αδριανούπολη(και όχι στην Σερβία όπως αναφέρεται στο μυθιστόρημα). Το δεύτερο ήταν η απαγωγή στις Ηνωμένες Πολιτείες της κόρης του διάσημου Αμερικανού αεροπόρου Λίντμπεργκ, του πρώτου που διέσχισε τον Ατλαντικό Ωκεανό με ένα μονοθέσιο αεροπλάνο. Ο απαγωγέας, παρ' όλο που έλαβε τα λύτρα που ζήτησε, δολοφόνησε το κοριτσάκι. Το τρίτο γεγονός ήταν η εμπειρία που η ίδια η συγγραφέας είχε από τα ταξίδια της και κυρίως από την οικειοθελή της «εξαφάνισή», για προσωπικούς λόγους, οπότε και, αφού ταξίδευσε με το «Σεμπλόν Οριάν Εξπρές» μέχρι την Κωνσταντινούπολη, παρέμεινε για αρκετό καιρό στο πολυτελές ξενοδοχείο της «Πέραν Παλλάς», στο οποίο διέμεναν πάντα οι ταξιδιώτες του «Σεμπλόν Οριάν Εξπρές» που διανυκτέρευαν εκεί, απολαμβάνοντας την ατμόσφαιρα του «Ταξιδιού προς την Ανατολή» που δημιουργούσαν όλοι αυτοί οι ταξιδιώτες. Το μυθιστόρημα αυτός μεταφέρθηκε επανειλημμένως στον κινηματογράφο, αν και όχι πάντα με σεβασμό στο κείμενό του. Βέβαια, δεν θα πρέπει να παραλείψουμε να επισημάνουμε ότι, όπως θα καταλάβατε, ο τίτλος του μυθιστορήματος είναι λανθασμένος, αφού το «έγκλημα» έγινε στο «Σεμπλόν Οριάν Εξπρές» και όχι στο «Οριάν Εξπρές», το οποίο δεν πήγαινε πλέον στην Κωνσταντινούπολη!

Μυθιστορηματικά όμως γεγονότα έλαβαν χώρα, όχι μόνο στην φαντασία των συγγραφέων και των σκηνοθετών, αλλά και στην πραγματικότητα, μέσα σ' αυτά τα δύο μυθικά τραίνα. Έτσι, επί παραδείγματι, ο Βασίλειος Ζαχάρωφ, ένα φτωχό ελληνόπουλο από την Κωνσταντινούπολη που έγινε ένας από τους πλουσιότερους ανθρώπους της Ευρώπης, κυρίως από το εμπόριο όπλων, και ο οποίος απασχολούσε για πολλά χρόνια τον Ευρωπαϊκό τύπο, στο «Σεμπλόν Οριάν Εξπρές» συνάντησε και ερωτεύθηκε την γυναίκα της ζωής του, την Μαρία ντε Πιλάρ, σύζυγο του Μαρκησίου Manchessa, από τον οποίο την απέσπασε κατά

μυθιστορηματικό τρόπο κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Η κόρη του μουσικοσυνθέτη Λιστ, και χήρα του επίσης μουσικοσυνθέτη Ριχάρδου Βάγκνερ, χρησιμοποιούσε το σαλόνι του «Οριάν Εξπρές» σαν σαλόνι του σπιτιού της, δεξιωνόμενη εκεί τους φίλους της ταξιδεύοντας, μόνο και μόνο για να απολαμβάνει την ευχαρίστηση του ταξιδιού και τις ανέσεις του «Οριάν Εξπρές». Ο Βασιλιάς της Βουλγαρίας Φερδινάνδος, μέγας λάτρης των τρενών, όταν το «Οριάν Εξπρές» διέρχονταν από την Σόφια, στον δρόμο του προς την Κωνσταντινούπολη, φορώντας μία γκρι φόρμα εργασίας ανέβαινε στην ατμομηχανή και ανάγκαζε τον μηχανοδηγό να του δίνει την οδήγηση του τρένου αναπτύσσοντας ιλιγγιώδη, για τα μέτρα της εποχής, ταχύτητα. Συνήθιζε δε να αυξάνει υπέρμετρα την ταχύτητα σε κάποιες καμπύλες, και να φρενάρει στη συνέχεια απότομα, για να θαυμάζει τις δυνατότητες και την αντοχή αυτού του μυθικού τρένου. Όταν δε η διοίκηση της εταιρείας του υπέδειξε με ευγένεια ότι το τρένο κινδύνευε να εκτροχιαστεί αυτός τους απαντούσε ότι στην Βουλγαρία το αφεντικό είναι αυτός! Τέλος, πολλοί διάσημοι συνθέτες εμπνέονταν ταξιδεύοντας με αυτά τα διάσημα τρένα, γι' αυτό και πολλές φορές συνέθεταν τα έργα τους ταξιδεύοντας μ' αυτά.

Δεν είναι δυνατόν να αναφέρουμε όλα τα παράξενα ή σκαμπρόζικα γεγονότα που καταγράφηκαν από τους δημοσιογράφους, τους συγγραφείς και τους ταξιδιώτες μέσα σ' αυτά τα μυθικά τρένα, διότι θα χρειάζονταν πολλές σελίδες για να τα περιγράψουμε. Γι' αυτό ας αρκεστούμε σ' αυτά τα λίγα που παραθέσαμε, ώστε να πάρουμε απλώς μια ιδέα της ατμόσφαιρας που επικρατούσε στα τρένα της CIWL, με τα οποία ταξίδευαν, αργόσχολοι εκατομμυριούχοι, διπλωμάτες, επιχειρηματίες, ανώτεροι αποικιακοί υπάλληλοι που μετέβαιναν στις «Κτήσεις» που υπηρετούσαν, αλλά και κατάσκοποι όλων των χωρών. Είναι τα τρένα που κάλυψαν τις αναγκαιότητες μιας νέας εποχής, της εποχής του ιμπεριαλισμού των εκβιομηχανισμένων ευρωπαϊκών χωρών, που άρχισε στο τελευταίο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα. Μια εποχή που ζητούσε αύξηση των δυνατοτήτων μεταφοράς βιομηχανικών προϊόντων από τις Μητροπόλεις προς τις νέες αγορές που αποκτούσαν οι χώρες αυτές, αλλά αύξηση και των μεταφερομένων επιβατών, αυτών δηλαδή που κάλυπταν τις ανάγκες της νέας αυτής εποχής. Και ο σιδηρόδρομος, όπως πάντα, ήταν το μόνο μέσον μεταφοράς που μπορούσε να ανταποκριθεί στα κελεύσματα της κάθε εποχής.



Ε΄ ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΕΔΕΞΑΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

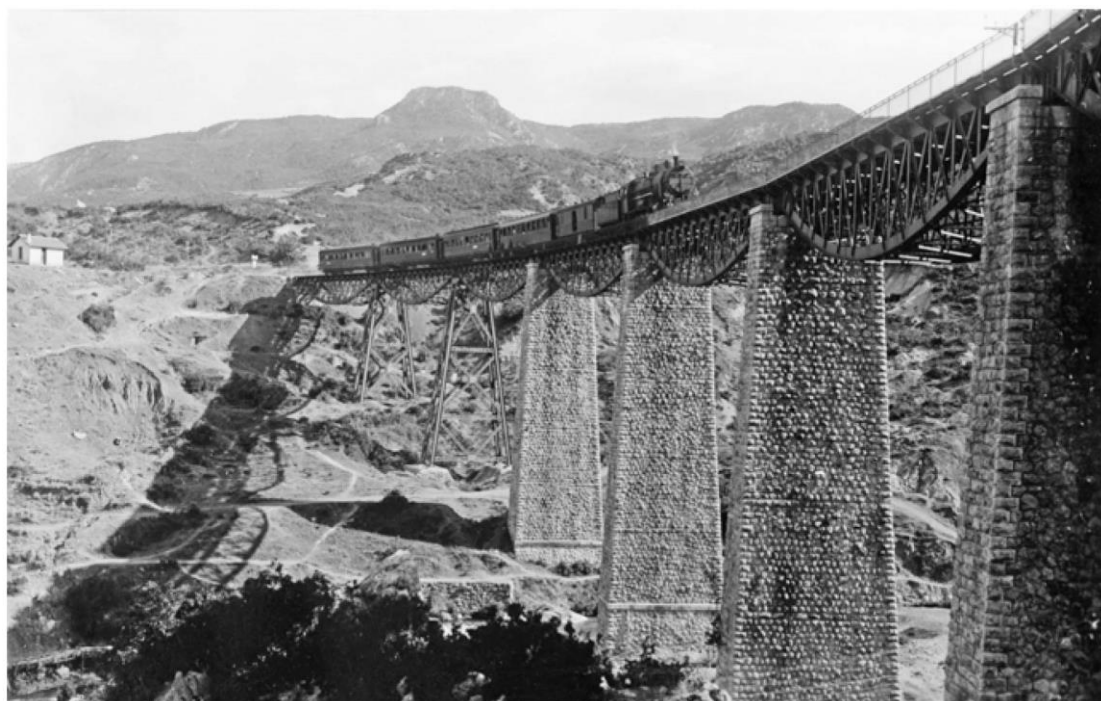


Στη χώρα μας, το όνειρο της σιδηροδρομικής σύνδεσης της με την υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες δεν κατάφερε να πάρει σάρκα και οστά πριν από την 1^η Ιουλίου 1920, όταν η πρώτη διεθνής αμαξοστοιχία, ο κλάδος του "Simplon Orient Express" που προαναφέρθηκε, ο οποίος αποκόπτονταν από την υπόλοιπη αμαξοστοιχία στην Νις της Γιουγκοσλαβίας, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, αφίχθηκε στον Σιδηροδρομικό Σταθμό Λαρίσης της Αθήνας. Και αυτό διότι, παρ' όλο που η σιδηροδρομική γραμμή μέχρι την Λάρισα και τα προ του 1912 σύνορα της χώρας, ολοκληρώθηκε το 1909, η σύνδεση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου με τα Οθωμανικά σιδηροδρομικά δίκτυα και μέσω αυτών με την υπόλοιπη Ευρώπη δεν κατέστη δυνατή πριν από την λήξη των Βαλκανικών Πολέμων, λόγω των κωλυσιεργιών της Οθωμανικής κυβέρνησης που απέφευγε, για στρατηγικούς κυρίως λόγους, να συνεργαστεί με την ελληνική κυβέρνηση για την επίτευξη αυτής της σύνδεσης. Μετά την προσάρτηση στην Ελλάδα, το 1912, του μεγαλύτερου μέρους της Μακεδονίας, μαζί με την Θεσσαλονίκη, η κυβέρνηση του Ελευθερίου Βενιζέλου κρατικοποίησε το δίκτυο της γαλλικών συμφερόντων «Εταιρείας των Ελληνικών Σιδηροδρόμων», που είχε κατασκευάσει και εκμεταλλεύονταν την γραμμή Αθηνών -Λάρισας-συνόρων(ο τερματικός και μελλοντικά συνοριακός σταθμός του δικτύου μέχρι το 1912 ήταν στο χωριό Παπαπούλι μετά τα Τέμπη), γνωστής και ως «Λαρισαϊκός σιδηρόδρομος» ή «Π.Δ.Σ.» και ανέθεσε στην ίδια γαλλική εταιρεία να κατασκευάσει, για λογαριασμό του κράτους, μία

ενωτική γραμμή που θα συνέδεε το δίκτυο του «Λαρισαϊκού» με το Πλατύ, μέσω Κατερίνης, όπου θα συναντούσε την γραμμή Θεσσαλονίκης-Φλώρινας, Μοναστηρίου, υλοποιώντας έτσι την σιδηροδρομική σύνδεση της Αθήνας με την Θεσσαλονίκη και πέραν αυτής με τα Βαλκανικά και τα ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα. Παράλληλα, η ίδια κυβέρνηση, υπέγραψε μια σύμβαση και με την «C.I.W.L» για την δρομολόγηση μιας διεθνούς πολυτελούς αμαξοστοιχίας με κλινάμαξα, μεταξύ Παρισιού, Θεσσαλονίκης και Αθήνας, μόλις θα ολοκληρώνονταν η κατασκευή αυτής της «ενωτικής» γραμμής Παπαπουλίου-Πλατέως. Με την σύμβαση αυτή η CIWL αναλάμβανε, μεταξύ των άλλων, την υποχρέωση, το προσωπικό που θα απασχολούσε να ομιλεί απαραίτητως την ελληνική γλώσσα, καθώς επίσης και τη γαλλική ή τη γερμανική και να σερβίρει στους επιβάτες της καφέ και πρωινό.

Την 9^η Μαΐου 1916 ο βασιλιάς Κωνσταντίνος έθεσε, έξω από το Λιμπάνοβο (τον σημερινό Κολινδρό), τον τελευταίο αμφιδέτη και εγκαινίασε έτσι την ολοκλήρωση της «Ενωτικής» γραμμής, πλην όμως, λόγω του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου, που είχε εν τω μεταξύ εκραγεί, ήδη από τον Αύγουστο του 1914, και της επίταξης των Μακεδονικών σιδηροδρομικών δικτύων από τις συμμαχικές δυνάμεις, δεν κατέστη τότε δυνατή η κυκλοφορία συρμών μεταξύ της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, πολλώ δε μάλλον μεταξύ της Αθήνας και του εξωτερικού. Έτσι, η πρώτη επιβατική αμαξοστοιχία μεταξύ της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης κυκλοφόρησε τελικά το 1918, μετά δηλαδή την λήξη του πολέμου, η δε σιδηροδρομική σύνδεση της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ευρώπη συνετελέσθη μόλις την 1^η Ιουλίου 1920. Από τότε, μια κλινάμαξα της «C.I.W.L» αποχωρίζονταν, όπως προαναφέραμε, από το “S.O.E.” στην Νis της Σερβίας (ήδη από το 1918 πλέον «Βασίλειο των Σέρβων των Κροατών και των Σλοβένων» και αργότερα «Βασίλειο της Γιουγκοσλαβίας») και κατευθύνονταν προς την Θεσσαλονίκη, μέσω Σκοπίων και Γευγελής, όπου και εντάσσονταν στην σύνθεση μιας αμαξοστοιχίας προς την Αθήνα, που ο κόσμος, αλλά και οι σιδηροδρομικοί, την αποκαλούσε το «Σενμπλόν». Ανάλογα πραγματοποιούνταν και η κυκλοφορία της κλινάμαξας και αντίστροφα, δηλαδή από την Αθήνα προς το Παρίσι. Αργότερα δρομολογήθηκαν, με αφετηρία την Αθήνα, κλινάμαξες της ίδιας εταιρείας, προς την Βιέννη, το Βερολίνο και την Κωνσταντινούπολη. Το 1930 η διαδρομή από την Αθήνα μέχρι το Παρίσι διαρκούσε 68 ώρες

και 59', μέχρι το Βερολίνο 59 ώρες και 43', μέχρι την Βιέννη 46 ώρες και 10' και μέχρι την Κωνσταντινούπολη 38 ώρες και 15'. Πριν τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, οι κλινάμαξες αυτές της «C.I.W.L» αναχωρούσαν από την Αθήνα ενσωματωμένες στην σύνθεση μιας αμαξοστοιχίας με αριθμό 1 και επέστρεφαν ενσωματωμένες σε μία αμαξοστοιχία με αριθμό 2, τις οποίες ο κόσμος και οι σιδηροδρομικοί αποκαλούσαν, όπως αναφέρθηκε ήδη, «το Σεμπλόν»



Η συχνότητα με την οποία κυκλοφορούσαν ήταν η εξής:

1. Κάθε μέρα για Θεσσαλονίκη-Βελιγράδι-Μιλάνο-Λοζάνη-Παρίσι.
2. Τρεις φορές την εβδομάδα για Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Βελιγράδι-Βουδαπέστη-Βιέννη-Ζυρίχη-Παρίσι.
3. Μια φορά την εβδομάδα για Θεσσαλονίκη-Βελιγράδι-Βουδαπέστη-Βιέννη.
4. Τρεις φορές την εβδομάδα για Θεσσαλονίκη-Βελιγράδι-Βουδαπέστη-Πράγα-Βερολίνο και
5. Δυο φορές την εβδομάδα για Θεσσαλονίκη-Κωνσταντινούπολη.

Η αμαξοστοιχία με την αρίθμηση 1, στο τέλος της 10ετίας του '30, αναχωρούσε από τον Πειραιά την 11.43' και από την Αθήνα την 12,27, αφικνούνταν δε στην Θεσσαλονίκη την 22,54'. Από την Θεσσαλονίκη αναχωρούσε ως αμ.403, την 08.00 της επόμενης μέρας, και έφθανε στην

Γευγελή την 09.39. Στην επιστροφή του το «Σεμπλόν», με την αρίθμηση 2, αναχωρούσε από την Θεσσαλονίκη στις 12,35' και έφθανε, στην μεν Αθήνα την 23,12, στον δε Πειραιά την 23,53' της ίδιας μέρας. Οι «Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.) κυκλοφορούσαν καθημερινά, ενσωματωμένες στην ίδια αμαξοστοιχία και επιβατάμαξες 1^{ης} , 2^{ης} και 3^{ης} θέσης από την Θεσσαλονίκη για τη Νis, όπου υπήρχε ανταπόκριση με άλλες διεθνείς αμαξοστοιχίες προς διάφορες κατευθύνσεις, αλλά και για το Βελιγράδι, και την Βουδαπέστη, προς την τελευταία όμως μόνο 1^{ης} και 2^{ης} θέσης .

Μετά την λήξη του ελληνικού εμφυλίου πολέμου, την παράδοση στην κυκλοφορία της γραμμής μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης και το άνοιγμα των Ελληνογιουγκοσλαβικών συνόρων, αποκαταστάθηκε και ο κλάδος του S.O.E. προς Αθήνα, μέσω Νis, Σκοπίων και Θεσσαλονίκης. Έτσι, η πρώτη μεταπολεμική αμαξοστοιχία του S.O.E. αφίχθηκε στον «Σταθμό Λαρίσης» της Αθήνας τον Φεβρουάριο του 1951. Εν τω μεταξύ, το 1952, λόγω συνοριακών συγκρούσεων στα Ελληνοβουλγαρικά σύνορα, διακόπηκε η επικοινωνία μεταξύ των δύο χωρών με αποτέλεσμα, η κυκλοφορία του S.O.E. προς την Κωνσταντινούπολη να διακοπεί, αφού η αμαξοστοιχία, μετά το Σβίλενγκραδ της Βουλγαρίας και πριν να εισέλθει στην Τουρκία, διέρχονταν από τα Ελληνοβουλγαρικά σύνορα και συνέχιζε επί ελληνικού εδάφους για αρκετά χιλιόμετρα, πριν εισέλθει οριστικά στο Τουρκικό έδαφος, μετά το Πύθιο. Έτσι , από το 1953, οι επιβάτες που προορίζονταν για την Κωνσταντινούπολη συνέχιζαν μέχρι την Θεσσαλονίκη, όπου και μετεπιβιβάζονταν σε άλλη κλινάμαξα που, μέσω της Αλεξανδρούπολης, τους μετέφερε στην Κωνσταντινούπολη. Το 1954 όμως αποκαταστάθηκε οριστικά η κυκλοφορία του S.O.E. προς την Κωνσταντινούπολη, μέσω της Σόφιας και της Αδριανούπολης.

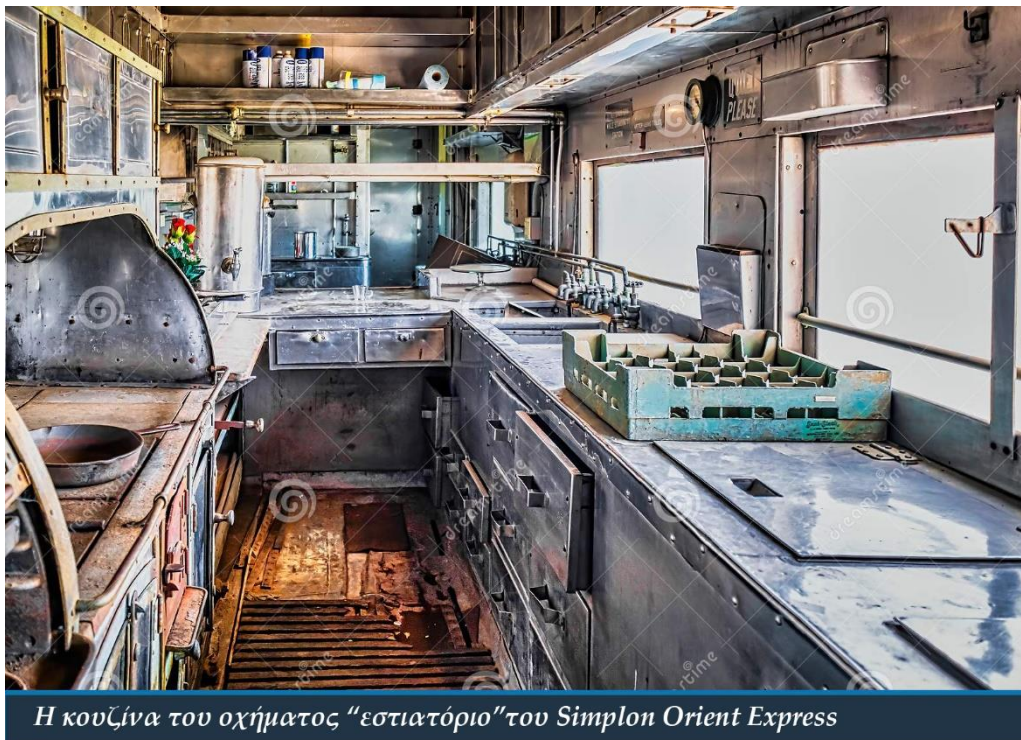
Την 16^η Μαΐου 1953 πρωτοκυκλοφόρησε και το «Tauern Orient Express», μεταξύ της Οστάνδης του Βελγίου και της Αθήνας, την δε 21^η Μαΐου 1955 εγκαινιάστηκε και το «Balkan Express», το οποίο συνέδεε την Βιέννη, με το Βελιγράδι και την Αθήνα, ένας κλάδος του οποίου, μετά τη Νis, συνέχιζε προς την Σόφια και την Κωνσταντινούπολη. Βέβαια από την Αθήνα όλα τα οχήματα, είτε επρόκειτο για επιβατάμαξες, είτε επρόκειτο για κλινάμαξες, και ανεξάρτητα σε ποιο «Express» θα εντάσσονταν αργότερα, αναχωρούσαν ενταγμένα στην σύνθεση της ίδιας αμαξοστοιχίας, δηλαδή του «σεμπλόν». Από όλη αυτή την ποικιλία των

οχημάτων, εκτός των βαγονιών της CIWL, ξεχώριζε και εντυπωσίαζε για το «design» της μια επιβατάμαξα των Γαλλικών σιδηροδρόμων (SNCF) η οποία, εκτός των άλλων, ήταν και η μοναδική από αυτές που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα που διέθετε και «ποδιά» που κάλυπτε τους τροχούς της. Μετά την Βενετία, τόσο οι συρμοί αυτοί, όσο και ο συρμός του S.O.E, κατά την πορεία τους προς την «ανατολή», δεν είχαν καμία σχέση, όχι μόνο με το προπολεμικό S.O.E, αλλά ούτε και με τις ανέσεις που θα περίμενε κανείς να βρει σ' αυτά τα τραίνα με τα ηχηρά ονόματα, με εξαίρεση βέβαια αυτούς που ταξίδευαν απομονωμένοι στις λίγες κλινάμαξες της «CIWL», πολλές φορές ακόμα και χωρίς την δυνατότητα εστίασης σε κάποιο ανάλογο με το όνομά του «Wagon-restaurant». Πολύ σύντομα τα τραίνα αυτά, τουλάχιστον στην Βαλκανική τους διαδρομή, μετατράπηκαν κυρίως σε τραίνα μεταναστών ή κάθε μορφής φυγάδων.

Την 21^η Μαΐου 1962 το «Simplon Orient Express» έπαυσε να υφίσταται και τύποις, για να αντικατασταθεί από το «Direct Orient». Η αμαξοστοιχία αυτή όμως από την Αθήνα εκκινούσε ως «Athènes Express» και με αυτό το όνομα πήγαινε μέχρι και το Βελιγράδι. Όπως και το «Σεμπλόν» προηγουμένως, περιλάμβανε στην σύνθεση της επιβατάμαξες όλων των «θέσεων» (οι οποίες «θέσεις» μετά το 1955 περιορίστηκαν πανευρωπαϊκά, από 3 σε 2) και προς όλους τους συνήθεις προορισμούς, καθώς και κλινάμαξες, εκ των οποίων ορισμένες κυκλοφορούσαν μόνο κάποιες μέρες της εβδομάδας και όχι καθημερινά. Ο Paul Morand, τη μέρα που κυκλοφόρησε η τελευταία αμαξοστοιχία του S.O.E, έγραψε έναν συγκινητικό επικήδειο για το «τραίνο των βασιλέων» ή τον «βασιλιά των τραίνων», που τόσο πολύ είχε γοητεύσει όλη την Ευρώπη. Μαζί με τον «θάνατο» του S.O.E έπαυσε και το μονοπώλιο στην κατάκλιση της CIWL, αφού πλέον πολλά δίκτυα, ιδίως των σοσιαλιστικών χωρών της Ανατολικής Ευρώπης, κυκλοφορούσαν τις δικές τους κλινάμαξες και τα δικά τους κλινοθέσια οχήματα. Το 1970 έληξε και η σύμβαση που είχε υπογράψει η «CIWL» με τους Τουρκικούς σιδηροδρόμους, το δε 1976 έληξε και η αντίστοιχη που είχε υπογράψει η ίδια εταιρεία με τους Ελληνικούς σιδηροδρόμους (ΣΕΚ και ήδη από το 1971 Ο.Σ.Ε.) και έκτοτε έπαυσε να κυκλοφορεί κλινάμαξα μεταξύ Αθήνας και Παρισιού. Άλλωστε και η «CIWL» μετονομάστηκε σε «Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme», δηλαδή σε «Διεθνή Εταιρεία των Κλιναμαξών και του Τουρισμού», και πρακτορεύονταν από τον διεθνή ταξιδιωτικό οργανισμό «Wagons Lits-Cook». Το «Direct

Orient», κατά την κάθοδό του, μετά το Βελιγράδι, διεσπάτο σε δύο ξεχωριστές αμαξοστοιχίες, το «Marmara Express» για την Κωνσταντινούπολη και το «Athenes Express» για την Αθήνα, για το οποίο μιλήσαμε ήδη, κατά δε την άνοδο των δύο αυτών αμαξοστοιχιών, τα οχήματα που τις απαρτίζανε εντάσσονταν στο Βελιγράδι, στην σύνθεση του «Direct Orient».





Η κουζίνα του οχήματος "εστιατόριο" του Simplon Orient Express

Στην Ελλάδα η CIWL συνέχισε, μέχρι το 1977, να διαχειρίζεται τις κλινάμαξες, τόσο στις εσωτερικές διαδρομές, όσο και προς το εξωτερικό και μάλιστα όποιος ήθελε να ταξιδεύσει με κλινάμαξα, ακόμα και από την Αθήνα στην Θεσσαλονίκη, έπρεπε να κάνει την σχετική κράτηση στο

πρακτορείο της «Wagons Lits-Cook» στην πλατεία Συντάγματος και όχι στα εκδοτήρια εισιτηρίων των Σ.Ε.Κ. (ή Ο.Σ.Ε. αργότερα).

Το «Direct Orient» συνέδεε 14 χώρες και για την κυκλοφορία του συνεργάζονταν 13 δίκτυα. Μετά όμως το 1972 η αλματώδης ανάπτυξη των αεροσυγκοινωνιών και οι ολοένα και φθηνότεροι ναύλοι που προσέφεραν, αλλά και η υποβάθμιση των διεθνών αμαξοστοιχιών που εξυπηρετούσαν τα Βαλκάνια, οδήγησαν την σιδηροδρομική σύνδεση της Ελλάδας και της Τουρκίας με την δυτική Ευρώπη σε σταδιακή παρακμή. Ήδη, την δρομολογιακή περίοδο 1976-1977 η διαδρομή από την Αθήνα στο Παρίσι, μήκους 3.242 χλμ , πραγματοποιούνταν σε 58 ώρες και 42', δηλαδή με «μέση» ταχύτητα 53,74 χλμ/ώρα, απαράδεκτα χαμηλή δηλαδή για τα «στάνταρ» της εποχής. Άλλωστε, μόνο τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδας και της Τουρκίας ενδιαφέρονταν πλέον να διατηρήσουν και να αναβαθμίσουν την σιδηροδρομική σύνδεση των χωρών τους με την Δυτική Ευρώπη. Έτσι, την 23,53' της 19^{ης} Μαΐου 1977 αναχώρησε από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό της Λυών (Gare de Lyon) του Παρισιού το τελευταίο δρομολόγιο του «Direct Orient», για το προς ανατολάς ταξίδι του. Πολλοί λάτρεις του μυθικού «Simplon Orient Express» επιβιβάστηκαν σ' αυτόν τον φτωχό απόγονό του για να ζήσουν, έστω και χωρίς την χλιδή του «τραίνου των βασιλέων», για τελευταία φορά, την κλασική του διαδρομή.

Η μονοδιάσταση που επικράτησε σαν νοοτροπία στις σύγχρονες κοινωνίες και η λατρεία των πολλών για όλο και πιο γρήγορη μετακίνηση, που τείνει να γίνει αυτοσκοπός, αποστερεί από τους υπόλοιπους (τους λίγους δηλαδή που αποζητούν την ποιότητα) την ποιότητα της ζωής και τις απολαύσεις, των οποίων η έλλειψή κάνει τη ζωή μας φτωχότερη, παρά τον όλο και μεγαλύτερο πλούτο που συσσωρεύει σήμερα η ανθρωπότητα και τις μεγαλύτερες δυνατότητες που έχουν οι σύγχρονες κοινωνίες μας να παρέχουν στους πολλούς αυτά που κάποτε ήταν προνόμιο των ολίγων! .

