



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.

Η «λαίλαπα της πανδημίας», που σάρωσε και τη χώρα μας ανέτρεψε, όχι μόνο τους ατομικούς μας προγραμματισμούς, αλλά και τον προγραμματισμό του Διοικητικού Συμβουλίου του συλλόγου μας με αποτέλεσμα την ακύρωση πολλών προγραμματισμένων εκδηλώσεων, μεταξύ των οποίων και μιας εκδήλωσης στην μνήμη του αξέχαστου Αντώνη Φιλιππουπολίτη. Επειδή όμως η κατάσταση αυτή δεν φαίνεται να έχει σύντομο τέλος, σκεφθήκαμε να μην αφήσουμε τα μέλη μας να αποκοπούν από την «σιδηροδρομική κουλτούρα». Αποφασίσαμε λοιπόν να σας στέλνουμε ηλεκτρονικά (ευτυχώς ο κορονοϊός δεν έχει εξοικειωθεί ακόμα στην ηλεκτρονική τεχνολογία!) διάφορα «φιλοσιδηροδρομικά ερεθίσματα» για να δουλεύει το μυαλό και να μην μας ξεχάσετε.

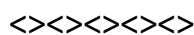
Σήμερα θα ταξιδέψουμε σε μια ωραία εποχή του σιδηροδρόμου, τότε που με το τρένο πραγματικά ταξίδευες και απολάμβανες. Την εποχή δηλαδή της «μεγάλης χλιδής» που χαρακτηρίζει το τέλος του 19^{ου} αιώνα και τα πρώτα 40 χρόνια του 20^{ου}.

Βέβαια, από εσάς περιμένουμε να μας υποβάλετε, ερωτήσεις, παρατηρήσεις, ή ακόμα και νέα στοιχεία για τα «ΤΡΑΙΝΑ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΧΛΙΔΗΣ». Και μην ξεχνάτε ότι, όπως έλεγε και ο Φιλιππουπολίτης, τα τρέινα χάσανε κάτι από την γοητεία τους όταν το «αι» αντικαταστάθηκε με το «ε»! Εμπρός λοιπόν καλό διάβασμα, και μην ξεχνάτε να γράφετε πάντα το τρέινο με «αι».

Και μία διευκρίνιση. Λόγω του ότι μέχρι τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η διεθνής γλώσσα, η γλώσσα των διεθνών συμβάσεων, της διπλωματίας,

αλλά και της τεχνολογίας, ήταν η γαλλική, ότι είχε σχέση με τον σιδηρόδρομο διατυπώνονταν τότε στα γαλλικά, πολλώ μάλλον που και όλες οι διεθνείς συμβάσεις που διαμόρφωναν το πλαίσιο λειτουργίας και εκμετάλλευσης του σιδηροδρόμου ήταν επίσης και αυτές διατυπωμένες στη γαλλική γλώσσα. Έτσι λοιπόν, και οι ορολογίες που αναφέρονται στο κείμενο που ακολουθεί είναι, ως επί το πλείστον, στα γαλλικά.

ΑΠΟ ΤΗΝ «ROCKET» ΤΟΥ STEVENSON ΣΤΑ TRAINA ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΧΛΙΔΗΣ ΚΑΙ ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ «EXPRESS» ΤΗΣ CIWL - Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ



Α΄ ΕΙΣΑΓΩΓΗ



Το Σεπτέμβριο του 1830 εγκαινιάζεται η σιδηροδρομική γραμμή Liverpool- Manchester, το πρώτο πραγματικό σιδηροδρομικό δίκτυο στην ιστορία, το οποίο σηματοδοτεί την έναρξη της σιδηροδρομικής εποποιίας και στο οποίο τα τραίνα κινούνταν, για πρώτη φορά, βάσει δρομολογίων και η έλξη τους εξασφαλιζονταν από μία ιστορική ατμομηχανή, την «Rocket» του George Stephenson. Η οικονομική επιτυχία αυτού του δικτύου, αλλά και η αξιοπιστία της «Rocket», είχαν σαν αποτέλεσμα την ραγδαία εξάπλωση του σιδηρόδρομου, τόσο στην Ευρώπη, όσο και στις Η.Π.Α. Εντυπωσιακή όμως ήταν και η εξέλιξη των ατμομηχανών οι οποίες, ήδη από το τέλος της 10ετίας του 1840, επιτύγχαναν ταχύτητες μέχρι και 100 χλμ/ώρα, από τα 40 περίπου χιλιόμετρα την ώρα με τα οποία κινούνταν η «Rocket».

Αντίθετα όμως με την εντυπωσιακή επέκταση του σιδηρόδρομου στις ανεπτυγμένες χώρες και την βελτίωση των ατμομηχανών, τις δύο πρώτες 10ετίες από την εφεύρεσή τους, τόσο στην Ευρώπη, όσο και στις Η.Π.Α., οι επιβατάμαξες των συρμών στερούνταν ακόμα και στοιχειωδών ανέσεων και διευκολύνσεων προς τον επιβάτη. Στερούνταν δηλαδή, εκτός των άλλων, φωτισμού και τουαλέτας, αλλά και εσωτερικής

επικοινωνίας μεταξύ των διαφόρων διαμερισμάτων τους (compartments). Η θύρα επιβίβασης και αποβίβασης επικοινωνούσε κατ' ευθείαν με την αποβάθρα, όπως και στις άμαξες που αποτελούσαν το μόνο μέσον μαζικής μεταφοράς πριν την εφεύρεση του σιδηρόδρομου. Αλλά και ο μηχανοδηγός, καθ' όλη την διάρκεια της διαδρομής, ήταν εκτεθειμένος στην βροχή και το κρύο, αφού στις ατμομηχανές δεν υπήρχε ούτε καν οροφή.

Παραδόξως, οι πρώτες ανέσεις στους σιδηρόδρομους εμφανίστηκαν στα αμερικανικά δίκτυα, παρ' όλο που η Δυτική Ευρώπη είχε τότε πολύ μεγαλύτερη οικονομική ανάπτυξη από ότι οι Η.Π.Α., συγκέντρωνε απείρως περισσότερα κεφάλαια από ότι οι Η.Π.Α., η δε άρχουσα τάξη της ζούσε μέσα σε πολύ μεγαλύτερη χλιδή από ότι η αντίστοιχη κοινωνική τάξη των Η.Π.Α.

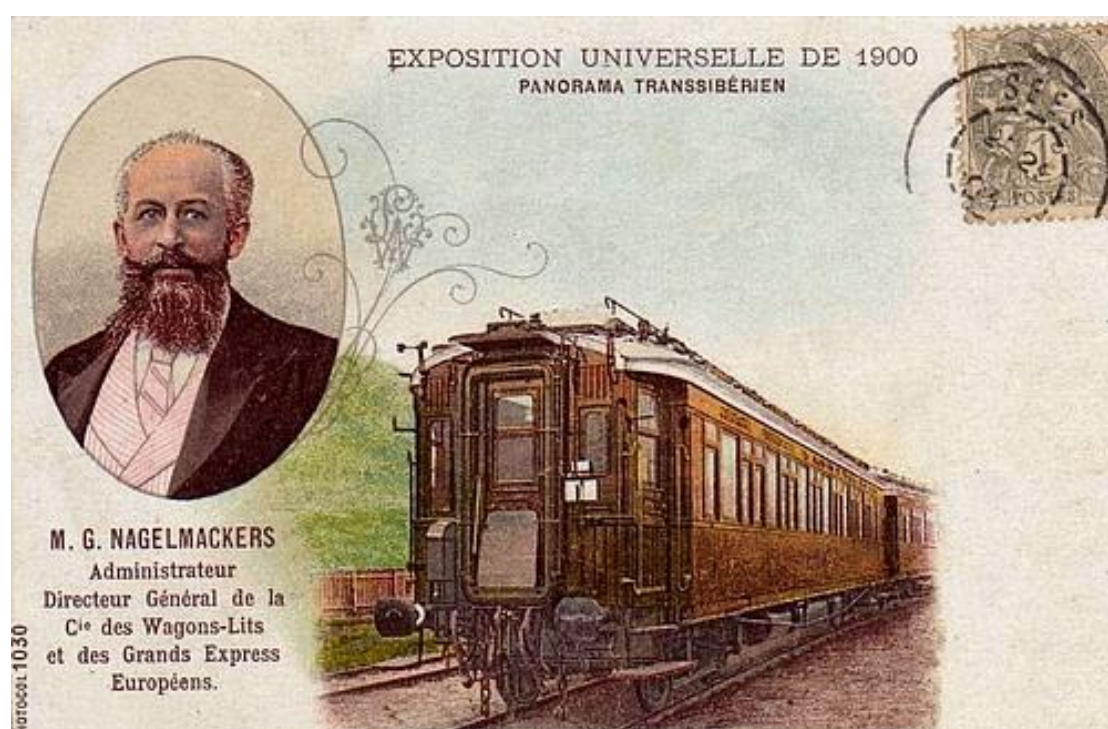
Β' Η ΧΛΙΔΗ ΕΜΦΑΝΙΖΕΤΑΙ ΣΤΑ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ



Το 1853, ο George Mortimer Pullman μίσθωσε δύο επιβατάμαξες του δικτύου «Chicago and St. Louis Railroad Co», τις οποίες και διασκεύασε σε κλινάμαξες πολυτελείας. Έτσι, την νύκτα της 1^{ης} προς την 2^α Σεπτεμβρίου 1859 κυκλοφόρησε στην διαδρομή μεταξύ του Σικάγου και του Bloomington, η πρώτη κλινάμαξα στον κόσμο, προσδεδεμένη στο συρμό της εταιρείας που εκμεταλλεύονταν την γραμμή αυτή. Η κλινάμαξα ήταν ένα διαξονικό όχημα μετασκευασμένο σύμφωνα με τις ιδέες και την αισθητική του George Pullman, που όμως παρείχε ασύλληπτες ανέσεις για την εποχή και του οποίου η διακόσμηση παρέπεμπε στις πολυτελείς καμπίνες των περίφημων ποταμόπλοιων που διενεργούσαν δρομολόγια στον Μισισσιπή. Τον πρώτο βέβαια καιρό της λειτουργίας αυτής της «υπηρεσίας κατακλίσεως» συνέβησαν πολλά ευτράπελα. Έτσι, επί παραδείγματι, ήταν συχνές οι προστριβές μεταξύ του προσωπικού των κλιναμαξών και ορισμένων εκ των πελατών, επειδή οι τελευταίοι αρνούσαν να βγάλουν τις μπότες τους, πριν ξαπλώσουν μέσα στα πολυτελή σεντόνια των κρεβατιών των κλιναμαξών!!....Μετά τις κλινάμαξες, ο George Pullman, γνωστός και για την επινόηση και των

ανακλινομένων καθισμάτων, από τον οποίο πήραν στην εποχή μας το όνομα «πούλμαν» τα λεωφορεία με ανακλινόμενα καθίσματα, επεξέτεινε την υπηρεσία των κλιναμαξών του και σε άλλες διαδρομές, το δε έτος 1868 κατασκεύασε και έθεσε σε λειτουργία και το πρώτο του όχημα- εστιατόριο- σαλόνι, με ανακλινόμενα καθίσματα.

Γ' Η ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ ΚΑΝΕΙ ΤΗΝ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ



Ας επιστρέψουμε όμως στην γηραιά ήπειρο, όπου συναντάμε έναν νεαρό Βέλγο, τον Georges Lambert Casimir Nagelmackers ο οποίος, το 1867, ερωτεύθηκε με πάθος μία πρώτη του εξαδέλφη. Μπροστά στο «σκάνδαλο», για τα μέτρα της εποχής, που κυοφορούνταν, η οικογένεια του νεαρού Nagelmackers παρακάλεσε έναν οικογενειακό φίλο, τον κόμη Berlaymont, ο οποίος θα ταξίδευε για δουλειές στις Η.Π.Α., να πάρει μαζί του στο μακρινό του ταξίδι και τον νεαρό Georges. Ο Nagelmackers, κατά την πολύμηνη παραμονή του στις Η.Π.Α. είχε την ευκαιρία να ταξιδεύσει και να γνωρίσει τις κλινάμαξες και τα οχήματα-εστιατόρια του George Pullman, τα οποία τον εντυπωσίασαν. Γυρίζοντας λοιπόν στο Βέλγιο καταπιάστηκε με την υλοποίηση του νέου του πάθους, την σύνδεση δηλαδή των μεγαλουπόλεων της Ευρώπης με πολυτελείς

κλινάμαξες, πιστεύοντας ότι αυτή διευκόλυνση των μετακινήσεων θα μετασημάτιζε την Ευρώπη, από μία Ήπειρο με αντιμαχόμενα μεταξύ τους κράτη, στις «Ενωμένες Πολιτείες της Ευρώπης», κάτι ανάλογο δηλαδή με τις «Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής». Έτσι, το 1872, ο Nagelmackers παρέλαβε την πρώτη του κλινάμαξα, ένα διαξονικό βαγόνι με εξώστη, στο εμπρός και στο πίσω μέρος του οχήματος, την οποία, στις 10/10/1872, την δρομολόγησε στην διαδρομή μεταξύ του Παρισιού και



της Βιέννης. Την διαδρομή δηλαδή που παρουσίαζε την μεγαλύτερη ζήτηση μεταφορικού έργου στην Ευρώπη, αφού αυτές οι δύο ήταν οι πιο διάσημες πόλεις και πρωτεύουσες της ηπείρου, αν όχι και της υφελίου ολόκληρης, εκείνη την εποχή, τις οποίες όλοι ονειρεύονταν να επισκεφθούν, έστω και για μία

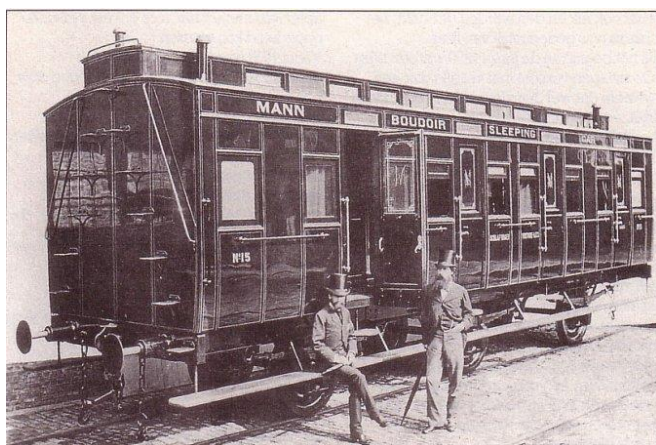
φορά στη ζωή τους, για να θαυμάσουν τα εντυπωσιακά τους κτίρια, τα φημισμένα παρισινά βουλεβάρτα και κυρίως για να απολαύσουν τις διασκεδάσεις και τις άλλες «εξυπηρετήσεις» που μόνο αυτές οι δύο πόλεις, με πρώτο βέβαια το Παρίσι, παρείχαν στην τότε πουριτανική Ευρώπη. Την ίδια εποχή ο Nagelmackers ίδρυσε και την πρώτη του εταιρεία, την «Compagnie Internationale de Wagons Lits» («Διεθνής Εταιρεία Κλιναμαξών»). Το 1873 δρομολογεί τις κλινάμαξές του και μεταξύ του Βερολίνου και της Οστάνδης (από όπου υπήρχε ατμοπλοϊκή σύνδεση με την Μεγάλη Βρετανία), του Βερολίνου και του Παρισιού και της Οστάνδης και της Κολωνίας και συνεταιρίζεται με τον συνταγματάρχη και απόμαχο του εμφυλίου αμερικανικού πολέμου William Mann, ώστε να αυξήσει τα κεφάλαια της εταιρείας του, του οποίου όμως το μερίδιο το εξαγοράζει εξ' ολοκλήρου το 1876.

Το 1882 κυκλοφόρησε το πρώτο του όχημα-εστιατόριο, στην διαδρομή Μασσαλίας-Νίκαιας. Επρόκειτο για ένα τριαξονικό όχημα το οποίο, μαζί με την ανάρτηση, είχε μήκος 10,13μ. Τότε του γεννήθηκε η ιδέα, αφού διέθετε και κατάκλιση και εστίαση σιδηροδρομική, να αποκτήσει ένα τελείως δικό του τραίνο, αντί να εντάσσει τα οχήματά του στις συνθέσεις των αμαξοστοιχιών των διαφόρων ευρωπαϊκών δικτύων. Μετά από πολύμηνες διαπραγματεύσεις με τα σιδηροδρομικά δίκτυα και τις κυβερνήσεις των χωρών από τις οποίες θα διέρχονταν το τραίνο που ονειρεύονταν υπογράφει, την 17^η Μαΐου 1883, τις απαραίτητες συμβάσεις για την δρομολόγηση της πρώτης διεθνούς αμαξοστοιχίας,



του «Train Express d' Orient», ή «Orient Express» (Οριάν Εξπρες), όπως αποκλήθηκε αργότερα χάριν συντομίας. Ο πρώτος δοκιμαστικός συρμός του «Train Express d' Orient» κυκλοφόρησε την 5^η Ιουνίου 1883, όμως η επίσημη έναρξη της λειτουργίας του πραγματοποιήθηκε την 4^η Οκτωβρίου 1883, με καλεσμένους πολλούς επισήμους και δημοσιογράφους, όλους όμως άρρενες και χωρίς τις συζύγους τους, λόγω των απρόβλεπτων γεγονότων που μπορούσαν να συμβούν κατά την διάρκεια του ταξιδιού! Εκείνη την εποχή, η κεντρική και η ανατολική Ευρώπη θεωρούνταν ανασφαλείς περιοχές και άρα απαγορευμένες για κυρίες και δεσποινίδες.

Οι συρμοί του «Orient Express» αποτελούνταν από δύο τριαξονικές κλινάμαξες, ένα τριαξονικό όχημα εστιατόριο και δύο «fourgons» (σκευοφόρους) για τις αποσκευές των επιβατών, αλλά κυρίως για την



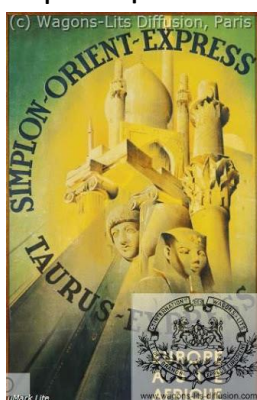
αποθήκευση των εκλεκτών κρασιών, του αφρώδους οίνου και των υλικών που απαιτούνταν για την παρασκευή των εδεσμάτων που θα παρασκεύαζε και θα σέρβιρε το ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό του εστιατορίου, κατά το πολυήμερο ταξίδι. Ο συρμός

αναχωρούσε από τον σημερινό Gare de l'Est (Σταθμό της Ανατολής) του Παρισιού, τότε «Σταθμό του Στρασβούργου», την 13,30 ώρα, κάθε Τρίτης και Παρασκευής αρχικά και ακολουθούσε την διαδρομή, Στρασβούργο – Βιέννη –Βουκουρέστι -Γγεοργκίου (στον Δούναβη ποταμό). Από εκεί οι επιβάτες διεκπεραιωνόταν στο Ρούσσε της Βουλγαρίας με πλοίο και στην συνέχεια μετέβαιναν σιδηροδρομικώς, μετά από ένα 15ωρο ταξίδι, στην Βάρνα όπου, με πλοίο της Αυστριακής Ναυτιλιακής Εταιρείας «Lloyd Triestino» και σε πολυτελείς καμπίνες, μετέβαιναν στην Κωνσταντινούπολη. Το ταξίδι αυτό διαρκούσε συνολικά 81 ώρες και 30 λεπτά. Από την 1^η Ιουνίου 1889 όμως, μετά την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής Βελιγραδίου-Νις, το «Orient Express», μετά τη Βιέννη, ακολουθούσε την διαδρομή Βουδαπέστη -Βελιγράδι- Νις-Σόφια –Αδριανούπολη -Κωνσταντινούπολη, με αποτέλεσμα την μείωση του χρόνου της διαδρομής κατά 14 ώρες. Δηλαδή η συνολική διαδρομή διαρκούσε μόνο 67 ώρες και 46 λεπτά. Από τον Μάρτιο του 1884 η εταιρεία του Nagelmackers άλλαξε επωνυμία και αποκαλούνταν πλέον «Compagnie Internationale de Wagons Lits et des Grands Express Européens», δηλαδή «Διεθνής Εταιρεία Κλιναμαξών και των Μεγάλων Ευρωπαϊκών Ταχειών», έμεινε δε γνωστή με αυτό το όνομα μέχρι και τις μέρες μας, αν και συνήθως, όταν αναφέρονταν μόνο με τα αρχικά της, αναφέρονταν ως «C.I.W.L».Σύντομα η C.I.W.L.G.E.E» δρομολόγησε και άλλες διεθνείς πολυτελείς αμαξοστοιχίες, εξυπηρετώντας με τα οχήματά της το μεγαλύτερο μέρος της γηραιάς Ηπείρου, παρ' όλο που η κορωνίδα της εταιρείας ήταν το «Orient Express”.

Το 1906, όταν ολοκληρώθηκε η διάνοιξη της περίφημης σήραγγας του Simplon, μήκους 19.803 μ., μεταξύ του Brig της Ελβετίας και της Iselle της Ιταλίας, η «C.I.W.L.» ζήτησε από την Ιταλία και την Αυστροουγγαρία, στην οποία ανήκαν τότε η Τεργέστη, η Σλοβενία και η Κροατία, από όπου δηλαδή έπρεπε να διέλθει υποχρεωτικά μία αμαξοστοιχία που θα κινούνταν προς ανατολάς, την άδεια να δρομολογήσει μια νέα διεθνή αμαξοστοιχία η οποία θα ένωνε το Παρίσι με την Κωνσταντινούπολη μέσω της Λοζάνης, της σήραγγας του Simplon, του Μιλάνου, της Τεργέστης, του Ζάγκρεμπ, του Βελιγραδίου, της Νις, της Σόφιας και της Αδριανούπολης. Η Ιταλία συνήνεσε, οι δύο όμως «Κεντρικές Δυνάμεις» (η Γερμανία και η Αυστροουγγαρία) αρνήθηκαν πεισματικά οποιαδήποτε συζήτηση επ' αυτού διότι ήθελαν, η διεθνής αμαξοστοιχία προς την Ανατολή, να διέρχεται υποχρεωτικά από το Γερμανικό (τότε)

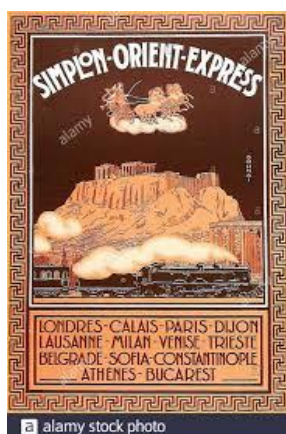
Στρασβούργο, τη Βιέννη και τη Βουδαπέστη, αντί της νότιας πορείας μέσω της Ιταλίας, που θα υποβάθμιζε, όπως πίστευαν, τον ρόλο των δύο αυτών δυνάμεων. Έτσι, η «C.I.W.L» περιορίστηκε στο να δρομολογήσει μια νέα αμαξοστοιχία, μεταξύ Calais (Λονδίνου)-Παρισιού-Λοζάνης και Μιλάνου, με την ονομασία «Simplon Express» η οποία, από το 1908, τερμάτιζε στη Βενετία.

Μετά την ήττα των κεντρικών δυνάμεων, στον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, η διάσκεψη των νικητών στις Βερσαλλίες, το 1919, έδωσε στην «C.I.W.L» την πολυπόθητη άδεια για την δρομολόγηση της διεθνούς αυτής αμαξοστοιχίας προς την Κωνσταντινούπολη, μέσω της Ιταλίας, η οποία ονομάστηκε «Simplon Orient Express» και πρωτοκυκλοφόρησε το 1919.



Αργότερα, στην Κωνσταντινούπολη, όσοι επιβάτες επιθυμούσαν να συνεχίσουν προς την Μέση Ανατολή, διεκπεραιώνονταν με πλοίο στον σταθμό του Χαιντάρ Πασά, στην Ασιατική όχθη του Βοσπόρου, όπου τους ανέμενε το «Εξπρές του Ταύρου», της ίδιας εταιρείας, το οποίο, με μετεπιβίβαση σε άλλα τρέινα ή και σε λεωφορεία, τους μετέφερε μέχρι την Αίγυπτο και το Ιράκ. Το «Simplon Orient Express» εκκινούσε πλέον

από τον «Σταθμό της Λυών» του Παρισιού και όχι από τον «Σταθμό της Ανατολής». Στο Βίνκοντσι της Γιουγκοσλαβίας ένας κλάδος του αποσπόταν και συνέχιζε μέχρι το Βουκουρέστι ενώ, από το 1920, ένας άλλος κλάδος του, αποσπώμενος στην Νis, συνέχιζε προς Σκόπια-Θεσσαλονίκη και Αθήνα.



Η χλιδή και η πολυτέλεια αυτού του μυθικού τρέινου ξεπέρασε κάθε φαντασία, γι' αυτό και έμεινε γνωστό ως, «Το τρέινο των βασιλέων» ή «Ο βασιλιάς των τρέινων». Το 1920, το ταξίδι από το Παρίσι στην Κωνσταντινούπολη διαρκούσε 96 ώρες. Το 1926, μετά την βελτίωση της γραμμής στις διάφορες χώρες που διέσχιζε το S.O.E., η διάρκεια του ταξιδιού περιορίστηκε σε 76 ώρες, για να μειωθεί τελικά, το 1930, σε 57 ώρες. Μετά την έναρξη του Β' Παγκοσμίου πολέμου, το 1939, η κυκλοφορία του

S.O.E. άρχισε να αντιμετωπίζει προβλήματα, λόγω των εχθροπραξιών και των αντιστασιακών κινημάτων, γι' αυτό και την 16^η Μαρτίου 1943 διακόπηκε η κυκλοφορία του.

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο έγινε μια προσπάθεια επαναλειτουργίας του «Simplon Orient Express» και την 13^η Νοεμβρίου 1945 επαναλειτούργησε μεταξύ Παρισιού και Κωνσταντινούπολης, αλλά έχοντας στην σύνθεσή του και επιβατάμαξες για κάθε βαλάντιο. Βέβαια, ο κλάδος προς Θεσσαλονίκη και Αθήνα δεν επαναλειτούργησε, λόγω του εμφυλίου πολέμου, αλλά και λόγω της καταστροφής της σιδηροδρομικής γραμμής, μεταξύ της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, από τα Γερμανικά στρατεύματα κατοχής, κατά την αποχώρησή τους από την Ελλάδα. Όμως οι συνθήκες που επικρατούσαν μεταπολεμικά σε όλη την ανατολική και την νοτιοανατολική Ευρώπη δεν ήταν ίδιες με αυτές που επικρατούσαν προ του πολέμου. Νέες χώρες και νέα καθεστώτα αναδύθηκαν από τις στάχτες του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Πολλοί από τους προπολεμικούς προορισμούς, όπως η Βιέννη, η Βουδαπέστη, και η Κωνσταντινούπολη, έχασαν την προπολεμική τους λάμψη, ο δε ψυχρός πόλεμος που άρχισε εν τω μεταξύ, κατέστησε ακόμα πιο προβληματική την κυκλοφορία του «τραίνου των βασιλέων», ή του «βασιλιά των τραινών», αφού η μετακίνηση προς την «ανατολή» μειώθηκε κατά πολύ, το δε επιβατικό κοινό άλλαξε μορφή και υποβιβάστηκε ποιοτικά. Εξ΄ άλλου, σε λίγο, τα θαλάσσια και τα επίγεια μέσα μεταφοράς απέκτησαν έναν μεγάλο ανταγωνιστή, το αεροπλάνο, ενώ νέοι «δρόμοι» διανοίχθηκαν για την διακίνηση των ταξιδιωτών, κυρίως μέσω των συνδυασμένων μεταφορών τραίνου-πλοίου, όπως επί παραδείγματι μεταξύ της Δυτικής Ευρώπης και της Ελλάδας με τον συνδυασμό τραίνου μέχρι το Μπρίντιζι και πλοίου από εκεί μέχρι και τον Πειραιά, αργότερα δε, από το 1960, μέχρι και την Πάτρα.

Η συνέχεια την επόμενη εβδομάδα...

