

**T**ο 1867, για πρώτη φορά, ένας σουλτάνος, ο Αβδούλ Αζίζ, ταξίδεψε έξω από τα όρια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Κύριος σκοπός του είναι η επίσκεψη της τότε διεθνούς έκθεσης του Παρισιού, όμως του δίνεται η ευκαιρία να επισκεφτεί και την Αγγλία, τη Γερμανία και την Αυστρία. Στο ταξίδι του αυτό εντυπωσιάστηκε από την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου σ' όλη την Ευρώπη και την κοσμογονία που έφερνε το τραίνο στην οικονομία και τον πολιτισμό. Το αποτέλεσμα ήταν ότι ο σουλτάνος συνειδητοποίησε πλήρως την αναγκαιότητα εισαγωγής του σιδηροδρόμου στην Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Η διάνοιξη της διάρυγας του Σουέζ (1869), η οποία συντόμευσε αισθητά το δρόμο προς τις Ινδίες και την Άπω Ανατολή, είχε αναστέλει την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών μέσω της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με σύμπραξη της Αγγλίας, αφού η χώρα αυτή είχε πλέον εξασφαλίσει ευκολότερη επικοινωνία με τις Ινδίες μέσω της νέας διάρυγας. Επομένως, ο Οθωμανική Αυτοκρατορία αναγκάστηκε να αναλάβει μόνη της το έργο ανάπτυξης σιδηροδρόμων στο έδαφός της. Αρχίζει έτοι ένα μεγαλότυπο σχέδιο κατασκευής σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο όμως ελάχιστα προχώρησε λόγω της κακής οικονομικής κατάστασης της Αυτοκρατορίας, αλλά και της έλλειψης εκσυγχρονισμένης κρατικής οργάνωσης. Ο Ρωσοτουρκικός πόλεμος εξάλλου και ο διαμελισμός της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας που ακολούθησε, ανακόπτουν τελείως αυτήν την προσπάθεια, η οποία θα ξαναρχίσει, σε νέες βάσεις, στα μέσα της δεκαετίας του 1880 και με σαφή στροφή πλέον προς τη Γερμανία και τα γερμανικά κεφάλαια.

Το 1890, η «Deutsche Bank» αναλαμβάνει την κατασκευή και την εκμετάλλευση μιας νέας γραμμής, που από τη Θεσσαλονίκη και μέσω Κερτζαλάρ (Αδένδρου), Γιδά (Αλεξάνδρειας), Καραφερίας (Βέρροιας), Άγουστου (Νάουσας), Βοδενών (Έδεσσας) και Σόροβιτς (Αμύνταιον), θα καταλήγει στο Μοναστήρι (Μοναστήρι των Βιτωλίων, σημερινή Bitola της FYROM). Για τον σκοπόν αυτό, ιδρύεται εταιρία με κεφάλαιο 20 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, υπό γερμανικό έλεγχο και με διοικητή τον Αλφρέδο Κάουλα. Η γραμμή αρχίζει να κατασκευάζεται το 1891 από

γαλλική εργοληπτική εταιρία και, παρά τις μεγάλες δυσκολίες που αντιμετώπισαν οι κατασκευαστές, ολοκληρώνεται τον Ιανουάριο του 1894, οπότε και εγκαινιάζεται η λειτουργία της. Το μήκος της ήταν 218,866 χλμ. και σύντομα οι συρμοί εκάλυπταν την απόσταση σε 10 ώρες περίπου (1.30' μέχρι την Αλεξάνδρεια, 4.50' μέχρι την Έδεσσα).

Η γραμμή Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου («Salonique - Monastir» ή «S.M.») συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη των περιοχών από τις οποίες διερχόταν, και ιδιαίτερα των πόλεων του Βερμίου (Βέρροιας - Νάουσας - Έδεσσας), για τις οποίες επήρει οι γραμμές της Μακεδονίας είχαν υπαχθεί υπό συμμαχική στρατιωτική διοίκηση. Έτσι, ένα τμήμα της γραμμής αυτής έγινε κοινό με τη γραμμή Αθήνας - Θεσσαλονίκης.

## Η γραμμή Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου («Salonique - Monastir» ή «S.M.») συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη των περιοχών από τις οποίες διερχόταν

κού σταθμού στο Παπαπούλι και του σταθμού στο Πλατάνι. Τα έργα αρχίζουν το 1914 και ολοκληρώνονται το 1916, πλην όμως ο πρώτος συρμός μεταξύ Αθηνών και Θεσσαλονίκης θα κυκλοφορήσει μετά τη λήξη του Α' Παγκοσμίου πολέμου, το 1918, ενώ η πρώτη διεθνής αμαξοστοιχία το 1920, δεδομένου ότι, κατά τη διάρκεια του πολέμου, όλες οι γραμμές της Μακεδονίας είχαν υπαχθεί υπό συμμαχική στρατιωτική διοίκηση. Έτσι, ένα τμήμα της γραμμής αυτής έγινε κοινό με τη γραμμή Αθήνας - Θεσσαλονίκης.

Το 1925, η γραμμή Μοναστηρίου εξαγοράστηκε από την ελληνική κυβέρνηση. Επτά χρόνια αργότερα, το 1932, αποπερατώθηκε μια παρακαμπτήρια γραμμή, μήκους 5 χλμ., από το σταθμό Αρμενοχωρίου (ο οποίος παλιά ονομαζόταν Φλώρινα, και σήμερα ονομάζεται Μεσσονήσι), μέχρι τη Φλώρινα, η οποία συνδέθηκε έτσι με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Τέλος, μετά το Β' Παγκόσμιο πόλεμο, κατασκευάστηκε κλάδος από το Αμύνταιο μέχρι την Πτολεμαΐδα και την Κοζάνη, ο οποίος αποπερατώθηκε το 1954.

Κατά τον Α' Παγκόσμιο πόλεμο, τα συμμαχικά στρατεύματα είχαν κατασκευάσει δύο γραμμές πλάτους 0,60 εκ., οι οποίες από τον σταθμό της Σκύδρας οδηγούσαν στην Αριδαία, τους Προμάχους και (με διακλάδωση από την Άμφαλο) στην Όρμα. Οι γραμμές αυτές εξαγοράστηκαν επίσης από την ελληνική κυβέρνηση, αλλά, το 1931, ετέθησαν εκτός λειτουργίας ελλείψει έργου, αφού η εταιρία που είχε την εκμετάλλευσή τους επιώθηκε, χρησιμοποιήθηκαν δε μόνο (μέχρι το 1940) για την εκπαίδευση του τάγματος σιδηροδρόμων του Στρατού.



Η αμαξοστοιχία διά την μετάβασην του Βασιλέως από Βόλο εις Καλαμάκα  
ΑΡΧΕΙΟ: Γ.Νάθενα

# ΒΑΣΙΛΙΚΑ ΤΡΑΙΝΑ ΒΑΣΙΛΙΚΑ ΒΑΓΟΝΙΑ

Ο Μιχάλης Κωνσταντινίδης, Υπ/ντης ΟΤΕ ε.σ. Πτυχιούχος Υπομηχανικός και Επίτιμος Πρόεδρος του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμων, δημάται και γράφει.

**Σ**τα χρόνια της βασιλείας τόσο οι ΣΕΚ, όσο και οι άλλες σιδηροδρομικές εταιρίες της Ελλάδος διατηρούσαν στα αμαξοστάσιά τους πολυτελή οχήματα με ανάλογη εσωτερική επίπλωση, τα λεγόμενα βασιλικά βαγόνια, τα οποία χρησιμοποιούσαν οι κατά καιρούς βασιλείς και τα μέλη των οικογενειών τους για περιοδείες και ταξίδια αναψυχής. Εκτός αυτών υπήρχαν και άλλα ειδικά οχήματα για πρωθυπουργούς, υπουργούς, στρατηγούς και άλλα επίσημα πρόσωπα που τα ονόμαζαν βαλαντόζες, από τη γαλλική λέξη μπαλαντέζ, επειδή τα συνέδεαν πίσω από το τελευταίο βαγόνι της αμαξοστοιχίας. Τα περισσότερα από τα βαγόνια καταστράφηκαν κατά τον πόλεμο. Τα μόνα που διασώθηκαν είναι: Το βασιλικό όχημα του ήλεκτρικού σιδηροδρόμου Αθηνών Πειραιώς, που κατασκευάστηκε το 1888 στο εργοστάσιο των Σ.Α.Π. στον Πειραιά. Βρίσκεται τώρα στο σιδηροδρομικό Μουσείο του ΟΣΕ. Επίσης διασώθηκε το βασιλικό βαγόνι των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων, αποθηκευμένο στο Βόλο και ένα σουλτανικό όχημα-καπνιστήριο, που βρίσκεται επίσης στο Μουσείο του ΟΣ. Το βασιλικό όχημα των ΣΕΚ τεσσάρων αξόνων αντικαταστάθηκε λίγο πριν από τον πόλεμο από ένα βασιλικό συρμό τριών τετραξονικών οχημάτων αρίστης κα-

τασκευής, τον οποίο λαφυραγώγησαν οι Γερμανοί κατά την κατοχή. Μεταπολεμικώς, οι ΣΕΚ κατασκεύασαν ένα βασιλικό και ένα πρωθυπουργικό όχημα, που βρίσκονται εν ακινησίᾳ στο αμαξοστάσιο του Αγ. Ιωάννου Ρέντη. Το ωραιότατο βασιλικό όχημα των ΣΠΑΠ, τετραξονικό και αυτό, καταστράφηκε ολοσχερώς, διασώθηκε όμως η επίπλωση, καθώς και τα κρυστάλλινα και πορσελάνινα σκεύη που φυλάσσονται στο Μουσείο του ΟΣΕ. Επίσης καταστράφηκε προ ολίγων επών το δυναζονικό βασιλικό βαγόνι των Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος, και εξαφανίστηκε το ωραιότατο δυναζονικό βαγόνι χρώματος καναρινί (που είχε κομψοτάτη επίπλωση) των Σιδηροδρόμων Αττικής (Κηφισίας, Λαυρίου). Αυτά σε γενικές γραμμές. Από το σημείο τούτο αρχίζω την περιγραφή μου με το βασιλικό βαγόνι του ήλεκτρικού σιδηροδρόμου (ΣΑΠ και κατόπιν ΗΣΑΠ) που κατασκευάστηκε το 1888 στο εργοστάσιο των ΣΑΠ Πειραιώς, ειδικώς για τον τότε βασιλιά Γεώργιο τον Α', για να ανεβοκατεβαίνει στο Φάληρο και στον Πειραιά, όταν ακόμα η οδός Πειραιώς και η Λεωφόρος Συγγρού βρισκόντουσαν σε αθλία κατάσταση με πέτρες, λακούβες και ό,τι άλλα εμπόδια μπορούσε κανείς να φανταστεί, ώστε ήταν αδύνατον να κυκλοφορήσουν στους δρόμους αυτούς βασιλικές αμάξες. Το εν λόγῳ βαγόνι χρώματος καπνιστήριο, που βρίσκεται επίσης στο Μουσείο του ΟΣ. Το βασιλικό όχημα των ΣΕΚ τεσσάρων αξόνων αντικαταστάθηκε λίγο πριν από τον πόλεμο από ένα βασιλικό συρμό τριών τετραξονικών οχημάτων αρίστης κα-

πό ξένους βασιλείς και επισήμους που επισκέπτονταν κατά καιρούς τη χώρα μας. Για τελευταία φορά χρησιμοποιήθηκε στις 17 Νοεμβρίου 1936, στο τράίνο που μετέφερε από τον Πειραιά στην Αθήνα τα οστά των αποβιωσάντων στο εξωτερικό βασιλιά Κωνσταντίνου και βασιλισών Όλγας και Σοφίας, τα οποία φυλάγονταν τότε στις κρύπτες του Ορθόδοξου Ναού της Φλωρεντίας. Το ωραίο αυτό όχημα γλίτωσε από την καταστροφή (ήταν εγκαταλειπμένο στο βάθος του αμαξοστασίου των ΗΣΑΠ Πει-



ΦΩΤ.: Δ. Καρατόλος

μό των ΣΠΑΠ. Η γραμμή αυτή ήταν στρωμένη επάνω σε ένα ανάχωμα (Ράμπα) που κατέληγε σε μια σιδερένια γέφυρα τοποθετημένη υπεράνω των γραμμών των ΣΕΚ και ακριβώς στην έξοδο του τότε σταθμού Λαρίσης, και δια μέσου της Πλατείας Αττικής έμπαινε στον περίβολο του ομώνυμου σταθμού. Τη γραμμή αυτή ακολούθησε και η βασιλική αμαξοστοιχία. Μπήκε στον περίβολο του Σταθμού Αττικής, εστάθμευσε για λίγο, για να γίνουν πάλι

## ΤΟ ΩΡΑΙΟ ΑΥΤΟ ΌΧΗΜΑ ΓΛΙΤΩΣΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΧΑΡΙΣ ΣΤΙΣ ΥΠΕΡΑΝΘΡΩΠΕΣ

ραιώς) χάρις στις υπεράνθρωπες προσπάθειες του τέως διευθυντού του Μουσείου ΟΣΕ κ. Χριστόδουλου Χριστοδούλου. Εκεί μεταφέρθηκε ύστερα από σκληρή εργασία, ανακανισθήκε και αποτελεί σήμερα ένα από τα αξιοθέατα κομμάτια του Μουσείου.

### Ένα βασιλικό τρένο ιστορικής σημασίας

Μετά τις εκλογές της 1ης Νοεμβρίου 1920, κατά τις οποίες καταψήφιστηκε ο Ελευθέριος Βενιζέλος, σχηματίστηκε νέα κυβέρνηση ήταν φιλοβασιλική και κάλεσε τον εξόριστο από το 1917 στην Ελβετία βασιλιά Κωνσταντίνο, να επιστρέψῃ μαζί με την οικογένειά του στην Ελλάδα. Ο Κωνσταντίνος τότε έφθασε στο Μπάρι της Ιταλίας με τους δικούς του και επιβιβάστηκε στο θωρηκτό Αβέρωφ που τον περίμενε εκεί, για να τον μεταφέρει στην Ελλάδα. Ο Αβέρωφ προχώρησε ως την Κόρινθο και λόγω δυσχερειών διελεύσεώς του από την διώρυγα, απεβίβασε εκεί τη βασιλική οικογένεια, η οποία συνέχισε το ταξίδι της μέχρι την Αθήνα με ειδική βασιλική αμαξοστοιχία των ΣΠΑΠ. Η αμαξοστοιχία αυτή έφτασε μετά από τρεις ώρες, κατά τις 11 το πρωί, στο σταθμό ΣΠΑΠ Αθηνών. Επειδή ο χώρος έχω από το σταθμό κρίθηκε ακατάλληλος για την αποβίβαση, ελέχθη ότι ο βασιλιάς εξέφρασε την επιθυμία να αποβιβαστεί στο Σταθμό Λαυρίου που απείχε λίγα μέτρα από την Πλατεία Ομονοίας, δηλαδή στην καρδιά της Αθήνας. Το τράίνο, κατόπιν ελιγμών, μπήκε σε μια γραμμή, που συνέδεε το Σταθμό Αττικής με το Σταθ-

μο σχετικοί ελιγμοί, και ξεκίνησε με την αρχική της σύνθεση προς την οδόν Αγρακρίτου. Πέρασε δίπλα από τον παλιό Ναό του Αγίου Παντελεήμονος και εν συνεχείᾳ, δια των οδών Κοδριγκτώνος, Γ' Σεπτεμβρίου, Πλατείας Κυριακού (Βικτωρίας), τερμάτισε στην Πλατεία Λαυρίου, όπου και αποβιβάστηκε ο βασιλιάς και η οικογένειά του. Στο χώρο αυτό έχαν συγκεντρωθεί πλήθος κόσμου και επίσημοι για να υποδεχθούν το επανακάμψαντα από την εξορία βασιλιά των οπίον παρέλαβαν, μαζί με την οικογένειά του, οι βασιλικές άμαξες και δια της Πλατείας Ομονοίας, και των οδών Σταδίου Βασιλέως Γεωργίου, Κηφισίας και Ηρώδου του Αττικού, μετέφεραν στα βασιλικά Ανάκτορα. Τα γεγονότα αυτά συνέβησαν στις 6.12.1920. Η σύνθεση της βασιλικής αμαξοστοιχίας ήταν η ακόλουθη: Προπορεύονταν μία μηχανή Zs στολισμένη με δύο κλάδους φοινίκων σταυροειδών. Ύστερα από κάμποσα μέτρα ακολουθούσε το βασιλικό τράίνο, το οποίον έσυραν δύο ατμομηχανές. Το αποτελούσαν τρία ή τέσσερα οχήματα, μεταξύ των οπίων βρισκόταν το βασιλικό βαγόνι, τετραζόνικό μαύρου γυαλιστερού χρώματος, και ένα βαγόνι εστιατόριο. Πίσω από το τράίνο και σε κάποια απόσταση ακολουθούσε μια ακόμη ατμομηχανή. Το θέαμα ήτο εντυπωσιακό, ιδίως για τον παιδικό κόσμο που αγαπούσε ιδιαίτερα τα τραίνα.

### Άλλες μεταφορές εστεμμένων

Ένα άλλο αξιοσημείωτο γεγονός που σχετίζεται με το σιδηρόδρομο ήταν το εξής:

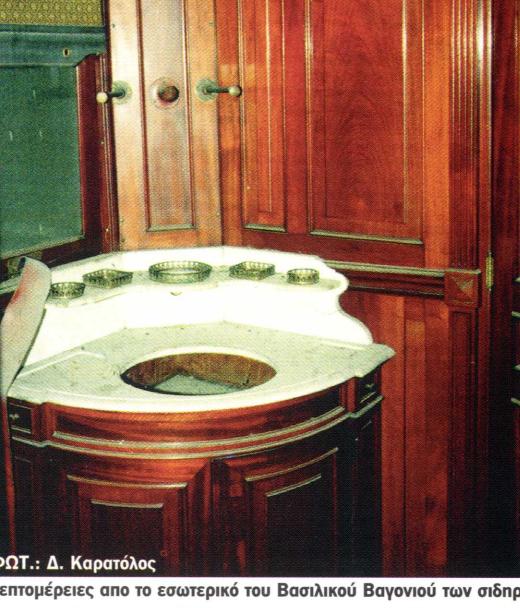
Στις 10 Μαρτίου 1921 έγιναν στην Α-

θήνα οι γάμοι του τότε Διαδόχου και κατόπιν βασιλιά της Ρουμανίας Καρόλου με την κόρη του βασιλιά Κωνσταντίνου Α' πριγκίπισσα Ελένη, κατόπιν βασιλισα της Ρουμανίας και μητέρα του τελευταίου βασιλιά της Ρουμανίας Μιχαήλ. Στους γάμους αυτούς παρευρέθηκε ολόκληρη η βασιλική οικογένεια της Ρουμανίας η οποία είχε φτάσει τη προηγούμενη ημέρα από το Βουκουρέστι, επιβανούσα ολοκλήρου κινούμενου ανακτόρου, δηλαδή υπερπολυτελούς βασιλικού τραίνου αποτελουμένου από πολλά οχήματα, με υπνοδωμάτια, σαλόνια, εστιατόρια και χωριστό όχημα-κουζίνα, και σκευοφόρο. Το τράίνο συνόδευναν θαλαμηπόλοι, σερβιτόροι, μάγειροι και τεχνικό προσωπικό. Η αμαξοστοιχία αυτή παρέμεινε δύο ή τρεις ημέρες στο Σταθμό

του Κεντ της Αγγλίας (σύνυγος της κόρης του Μαρίνας), ο αντιβασιλιάς Παύλος της Γιουγκοσλαβίας (σύνυγος της κόρης του Όλγας) και ο Κόμης του Τέργι (σύνυγος της κόρης του Ελισάβετ).

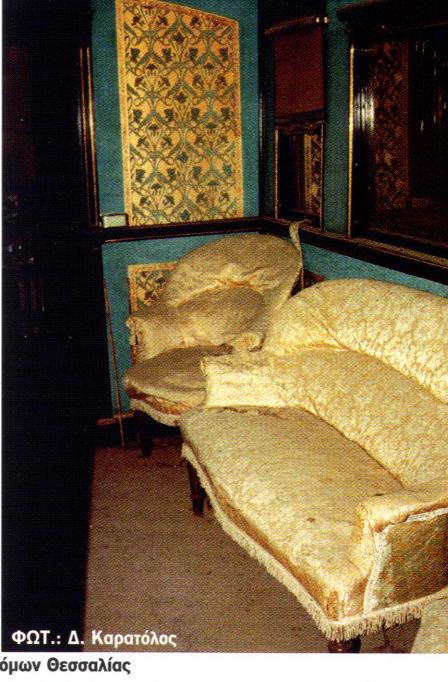
Ο Παύλος της Γιουγκοσλαβίας έφθασε στην Αθήνα από το Βελιγράδι με ειδική γιουγκοσλαβική βασιλική αμαξοστοιχία. Την αποτελούσαν τρία οχήματα βαρείας κατασκευής με διπλά τριαξονικά φορεία. Δεν αποκλείεται τα οχήματα αυτά να ήταν θωρακισμένα για την ασφάλεια του πρίγκιπα, γιατί ήταν ακόμη πρόσφατη η δολοφονία του αδελφού του βασιλιά της Γιουγκοσλαβίας Αλέξανδρου που έγινε στο Παρίσι από Κροάτη αυτονομιστή.

Το πιο σημαντικό γεγονός της μετέπειτας εποχής ήταν η αναγγελία, το 1937, των γάμων του τότε διαδόχου της Ελλά-



ΦΩΤ.: Δ. Καρατόλος

Λεπτομέρειες από το εσωτερικό του βασιλικού βαγονιού των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας



ΦΩΤ.: Δ. Καρατόλος

## ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΤΟΥ ΤΕΩΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΤΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΟΣΕ Κ. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ

δος πρίγκιπα Παύλου με την πριγκίπισσα του Αννόβερου Μαργαρίτα που πήρε κατόπιν το όνομα Φρειδερίκη. Ήταν κόρη του Δούκα της Βρουνσβίκης Ερνέστου-Αυγούστου και της Δουκίσσης Μαρίας—Λουίζας της Βρουνσβίκης, κόρης του γνωστού Κάιζερ της Γερμανίας Γουλιέλμου του ΙΙ, πρωταγωνιστού του Α' Παγκόσμιου πολέμου.

Θα μου πείτε τώρα (πολύ δί-  
καως, αγαπητοί μου α-  
ναγνώστες) τι

δουλειά έ-  
χει όλη  
αυτή η  
ιστορία με  
το σιδηρόδρο-  
μο; Σας πλη-  
ρωφορώ λοι-  
πόν ότι έχει  
και παραέχει.  
Όταν η πρι-  
γκίπισσα Φρειδερίκη

έφθασε στην

Ελλάδα με  
την ακολου-  
θία της από  
το Αννόβερο  
για να τελέ-  
σει τους γά-  
μους της

(που έγιναν στις 9 Ιανουαρίου του 1938), επιβιβάστηκε στα σύνορα, δηλαδή στην Ειδομένη, σε ειδικώς διασκευασμένη βασιλική αμαξοστοιχία των ΣΕΚ, της οποίας προηγείτο ως πρόσκοπος μια ατμομη-  
χανή Λα, βαμμένη κάτασπρη και στολισμένη. Ο συρμός απετελείτο από αρκετά βαγόνια και είχε στο μέσον το βασιλικό βαγόνι των ΣΕΚ που έφερνε τη νύφη, η οποία ήταν στο παράθυρο χαμογελαστή και χαιρετούσε τη πλήθη. Στα δε υπόλοιπα βαγόνια ε-  
πέβαινε η ακολουθία της.

Βασιλικό όχημα του τ.  
Σιδηροδρόμου Αθηνών - Πειραιώς  
(ΣΑΠ) κανονικής γραμμής.  
Κατασκευάστηκε (εκτός των  
τροχών) στο εργοστάσιο του Τ.Σ.Α.Π  
το 1888 με ξύλο τικ, ερυθρόξυλο,  
σφένδαμο και καρυδιά.

