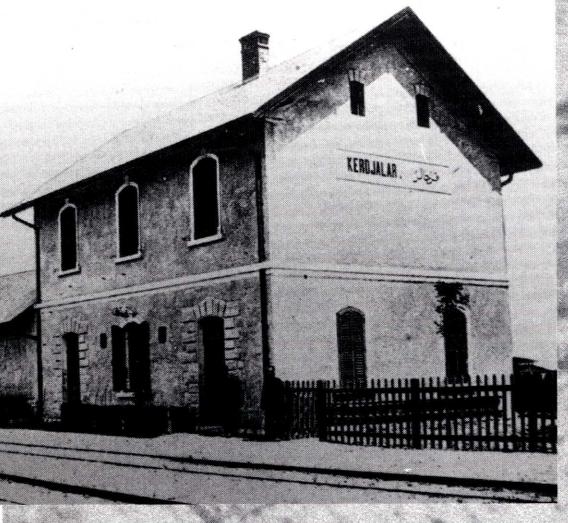


Ιστορικό της γραμμής Μοναστηρίου

του Σπύρου Φασούλα



Σταθμός Άδενδρο



Σταθμός Νάουσα

μιάς γραμμής Μοναστηρίου

Το 1890, η «Deutsche Bank» αναλαμβάνει την κατασκευή και την εκμετάλλευση μιας νέας γραμμής, που από τη Θεσσαλονίκη και μέσω Κερτζαλάρ (Άδενδρου), Γιδά (Άλεξανδρειας), Καραφερίας (Βέρροιας), Άγουστου (Νάουσας), Βοδενών (Έδεσσας) και Σόροβιτς (Αμύνταιου), θα καταλήγει στο Μοναστήρι (Μοναστήρι των Βιτωλίων, σημερινή Bitola της FYROM)



Αμαξοστοιχία έργων στην περιοχή της Έδεσσας. Με ατμάρια σειράς 501-508

Tο 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 εξάλου 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 επιτώχευσε, χρησιμοποιήθηκαν δε μόνο (μέχρι το 1940) για την εκπαίδευση του τάγματος σιδηροδρόμων του Στρατού.



Η αμαξοστοιχία διά την μετάβαση 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.

Στα 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-