

## Διαδρομές και σταθμοί στην ιστορία του ελληνικού σιδηροδρόμου. Video και φωτογραφίες από την επετειακή εκδήλωση των 150 χρόνων

2019/04/13 16:52 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Η ιστορία του ελληνικού σιδηροδρόμου αναδείχτηκε στην επετειακή εκδήλωση που διοργάνωσε ο ΟΣΕ για τη συμπλήρωση 150 χρόνων των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, στο Μέγαρο Μουσικής, παρουσία του Προέδρου της Δημοκρατίας Προκόπη Παυλόπουλου, της Ευρωπαϊκής Επιτρόπου για τις Μεταφορές Violeta Bulc και του υπουργού Μεταφορών Χρήστου Σπίρτζη.

<https://www.facebook.com/metaforespress/videos/261905831355238/?t=1>

Στην εκδήλωση παρουσιάστηκε το ντοκιμαντέρ με τίτλο «Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι: Οι άνθρωποι των τρένων» και το συλλεκτικό επετειακό γραμματόσημο, ενώ υπήρξαν και βραβεύσεις σιδηροδρομικών.

Όλοι όσοι απηύθυναν χαιρετισμό, όπως ο πρόεδρος του ΟΣΕ Γιώργος Κακουλάκης, ο διευθύνων σύμβουλος Παναγιώτης Θεοχάρης και ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών Παναγιώτης Παρασκευόπουλος ανέδειξαν, μεταξύ άλλων, την σπουδαιότητα της εκδήλωσης, παραθέτοντας την ιστορική αναδρομή του σιδηροδρόμου και τον σύγχρονο ρόλο του.

Η διοίκηση του ΟΣΕ μαζί με τον ΠτΔ και τον υπουργό Μεταφορών

Συνοπτικά, οι κυριότεροι σταθμοί των Ελληνικών Σιδηροδρόμων ήταν οι ακόλουθοι:

### **-1869 - 1919: Η Ελλάδα σε τροχιά ανασυγκρότησης**

Από το δανεισμό, στην χρεωκοπία και την ανασυγκρότηση και από τους Βαλκανικούς στον 1ο Παγκόσμιο πόλεμο.

Το 1832, η Ελλάδα αναγνωρίζεται ως κυρίαρχο και ανεξάρτητο κράτος. Έχει μόλις βγει από έναν εθνικοαπελευθερωτικό πόλεμο και είναι κατά ένα μεγάλο μέρος κατεστραμμένη. Η κοινωνική και οικονομική της δομή, στηρίζεται στην ύπαρξη μικρών αγροτικών πόλεων και των γύρω χωριών, που συνδέονται με ελάχιστους δρόμους.

Η αντιμετώπιση της έλλειψης εσωτερικής και εξωτερικής επικοινωνίας, είναι η πρώτη προτεραιότητα της.

Οι στρατιωτικές απαιτήσεις της χώρας, κάνουν επιτακτική την ανάγκη κατασκευής υποδομών οι οποίες θα εξασφαλίζουν την ταχύτερη μεταφορά στρατευμάτων και εφοδίων.

Όμως, και η οικονομική διάσταση των πραγμάτων πιέζει στην ίδια κατεύθυνση, αν αναλογιστεί κανείς ότι π.χ. η μεταφορά αλεύρων από την Λιβαδειά στην Αθήνα στοιχίζει περισσότερο από ότι η εισαγωγή τους -μέσω θαλάσσης- από το εξωτερικό.

Η απουσία οδικών μεταφορών -το αυτοκίνητο δεν έχει εφευρεθεί ακόμα- σημαίνει ότι ο σιδηρόδρομος είναι το μόνο γρήγορο, μαζικό και κυρίως αξιόπιστο μέσο μεταφοράς.

Σ' αυτές τις πολύ δύσκολες εποχές, με πενιχρά οικονομικά μέσα και πρωτόγονα τεχνικά μέσα στρώνονται, το ένα μετά το άλλο, τα σιδηροδρομικά δίκτυα που συνδέουν τα αστικά κέντρα με την περιφέρεια, με αποτέλεσμα να μειώνονται οι αποστάσεις, η οικονομία να κινείται με ταχύτερους ρυθμούς, ο αγροτικός κόσμος να γνωρίζει καλύτερες μέρες με την ταχύτερη και ασφαλέστερη μεταφορά των προϊόντων.

1

Image not found or type unknown

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τις Μεταφορές

## Οι πρώτες ράγες

Οι πρώτες ράγες στην ιστορία του ελληνικού κράτους -με σκοπό τη μεταφορά αγαθών και επιβατών- στρώνονται στα τέλη της δεκαετίας του 1850, για να φτάσουμε στο γενέθλιο έτος 1869 όπου παραδίδονται στην κυκλοφορία τα πρώτα 8,5 χλμ από το Θησείο στον Πειραιά.

Το 1882, μπαίνει σε εφαρμογή το σχέδιο του θεμελιωτή των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, Χαρίλαου Τρικούπη. Προτεραιότητά του, η ανάπτυξη του εγχώριου σιδηροδρομικού δικτύου και η σύνδεση της ενδοχώρας με τα πλησιέστερα μεγάλα λιμάνια. Στόχος, η ουσιαστική πλέον ανεξαρτητοποίηση της χώρας.

Για αυτό, άλλωστε, η γραμμή από την Αθήνα προς τη Θεσσαλία ακολουθεί τη χάραξη του Μπράλου ώστε να βρίσκεται μακριά από το βεληνεκές των πυροβόλων πλοίων

(είτε αγγλικών είτε τουρκικών).

Το σχέδιο περιλαμβάνει την ανάπτυξη 417 χιλιομέτρων δικτύου που θα περιβάλλει την Πελοπόννησο, με ξεχωριστό δίκτυο τη Θεσσαλία, θα συνδέει το λιμάνι του Βόλου με την πόλη της Καλαμπάκας, στην άλλη πλευρά του Θεσσαλικού κάμπου.

Σταδιακά, σε μια ιδιαίτερα δυσχερή περίοδο για την χώρα, όλη η Ελλάδα εξελίσσεται σε ένα πελώριο εργοτάξιο.

© 2017. All rights reserved. [www.greeknews.eu](#)

Image not found or type unknown

Ο υπουργός Μεταφορών Χρ. Σπίρτζης

**Οι γραμμές**

Το 1882 αρχίζει και ολοκληρώνεται η κατασκευή της γραμμής Πύργου–Κατακόλου. Ένα χρόνο μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας στην Ελλάδα, την άνοιξη του 1882, η κυβέρνηση Τρικούπη υπογράφει σύμβαση με τον τραπεζίτη από την Κωνσταντινούπολη Θεόδωρο Μαυρογορδάτο για δύο γραμμές, την Βόλος–Βελεστίνο–Λάρισα μήκους 60 χλμ και την Βελεστίνο–Φάρσαλα–Καρδίτσα–Τρίκαλα–Καλαμπάκα μήκους 142 χλμ.

Το 1894 αρχίζει η κατασκευή του τρένου του Πηλίου, ενώ το 1900 υπογράφεται η σύμβαση για την επέκταση της γραμμής έως τις Μηλιές Πηλίου.

Το Μάιο του 1884 εγκαινιάζεται στον Πειραιά το πρώτο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά–Κορίνθου, τον Ιούνιο το τμήμα Πειραιάς–Ελευσίνα, τον Ιούλιο η γραμμή Καλαμάκι–Κόρινθος και το Σεπτέμβριο η γραμμή Ελευσίνα–Μέγαρα.

Στις 16 Απριλίου του 1886 εγκαινιάζεται η γραμμή Κόρινθος–Άργος–Ναύπλιο και το Δεκέμβριο του 1887 ολοκληρώνεται η γραμμή Πειραιά–Πατρών.

Ήδη στα μέσα του 1884 παραδίδεται το πρώτο τμήμα (Πειραιάς–Ελευσίνα), ενώ από τέλος του 1887 παραδίδονται σταδιακά και τα υπόλοιπα τμήματα (η γραμμή του Πύργου ενώνεται με εκείνη της Πάτρας και φτάνει στην Καλαμάτα) τα οποία θα δώσουν ένα αρχικό μήκος δικτύου 204 χλμ.

© 2023. All rights reserved. | Page 1 of 1

Image not found or type unknown

Η βράβευση της Κικής Δημουλά για τον σύζυγό της Άθω Δημουλά, μηχανικό των ΣΕΚ (Σ Κράτους), από τον ΠτΔ

### **Παράλληλα, στη βορειοδυτική Ελλάδα:**

-Τον Ιούνιο του 1888, αρχίζουν οι εργασίες κατασκευής της γραμμής Μεσολογγίου-Αιτωλικού-Αγρινίου μήκους 44 χιλιομέτρων η οποία τίθεται σε λειτουργία το 1890.

-Το 1891, παραδίδεται προς χρήση η προέκταση της γραμμής Μεσολογγίου-Κρυονερίου.

-Τα 1896–1897 κατασκευάζεται και δίνεται στην κυκλοφορία η διακλάδωση της γραμμής Καλύβια–Αχελώος μήκους 2 χιλιομέτρων για τη μεταφορά της τοπικής ξυλείας.

-Το 1910, αρχίζει η κατασκευή των διακλαδώσεων από την πλατεία Μπότσαρη στο σταθμό Μεσολογγίου και από το Αιτωλικό στις Κωμοπόλεις Νεοχώρι και Κατοχή.

Την ίδια περίοδο,

αποκτούν ράγες και οι ελληνικές περιοχές που βρίσκονται ακόμη υπό οθωμανικό έλεγχο. Από το 1872 έχει κατασκευαστεί η γραμμή Θεσσαλονίκης–Σκοπίων (συνολικό μήκος 243 χλμ), ύστερα από σχετική σύμβαση μεταξύ της τουρκικής κυβέρνησης και της εταιρίας «Αυτοκρατορικοί Σιδηρόδρομοι της Ευρωπαϊκής Τουρκίας» του Αυστριακού τραπεζίτη Φον Χιρς.

Ο Αυστριακός είχε αναλάβει την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση και των γραμμών Θεσσαλονίκης–Μοναστηρίου (1890), Θεσσαλονίκης–Αλεξανδρούπολης (1896) και Αλεξανδρούπολης–Πυθίου (1874).

Το 1909, έχουν τοποθετηθεί 1.606 χλμ σιδηροδρομικής γραμμής, συμπεριλαμβανομένης της κύριας γραμμής προς τα τότε ελληνοτουρκικά σύνορα, στο Παπαπούλι, λίγο μετά την κοιλάδα των Τεμπών. Τα πρώτα τρένα που πραγματοποιούν τη διαδρομή Αθήνα–Θεσσαλονίκη (507 χλμ) σηματοδοτούν την ολοκλήρωση της γραμμής το 1918.

© 2018. All rights reserved. This document is the property of the Ministry of Infrastructure and Transport of the Hellenic Republic. Any reproduction or distribution without the written permission of the Ministry is prohibited.

Image not found or type unknown

## **Μπροστά στην ιστορία και την πατρίδα**

Η πρώτη μεγάλη στιγμή του σιδηροδρόμου στην ιστορία του Έθνους φθάνει το 1912, στον Α΄ Βαλκανικό Πόλεμο, όταν οι Έλληνες καταλαμβάνουν τη Θεσσαλονίκη.

Με τον σιδηρόδρομο μεταφέρεται ο όγκος του στρατού προς βορά, από τα κέντρα επιβίβασης της Πελοποννήσου, της Στερεάς Ελλάδας και της Θεσσαλίας, ακόμα και στη γραμμή μεταξύ Κρυονερίου–Αγρινίου.

Ακολουθεί ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, όπου οι μετακινήσεις του ελληνικού και του συμμαχικού στρατού γίνονται με τρένα, γεγονός που τους εξασφαλίζει το κρίσιμο πλεονέκτημα της έγκαιρης μεταφοράς.

Image not found or type unknown

Image not found or type unknown

## 1920 - 1970: Η Ελλάδα των μεγάλων αντιθέσεων

Το πρώτο μισό του 20ου αιώνα, είναι μια περίοδος με έντονη αναταραχή σε πολιτικό, εθνικό, κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο. Οι Βαλκανικοί πόλεμοι (1912-1913), ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος (1914-1918), η Μικρασιατική καταστροφή (1922), οι αλλαγές συνόρων, η πτώχευση του 1932, ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος (1940-1945) και ο εμφύλιος που ακολούθησε, σημαδεύουν ανεξίτηλα το σώμα της Ελλάδας.

Image not found or type unknown

Image not found or type unknown

## 1920 - 1948: Από τη Μικρασιατική Καταστροφή, στο έπος του '40

Σε όλη αυτή την περίοδο, η ιστορία του σιδηροδρόμου είναι συνδεδεμένη με την ιστορία της Ελλάδας. Όσο επεκτείνεται το κράτος, επεκτείνεται και το δίκτυο και μαζί τα σύνορα αποκτούν πιο σταθερή υπόσταση.

Ήδη από τον Μάρτιο του 1920 η κυβέρνηση Βενιζέλου ιδρύει εταιρία με την μορφή Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου, με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (ΣΕΚ), με στόχο την ενοποίηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων όλης της χώρας, η οποία θα απορροφήσει τη γραμμή Πειραιάς-Αθήνα-Θεσσαλονίκη και τα τέως Οθωμανικά δίκτυα σε Μακεδονία και Θράκη.

Στη Μικρασιατική εκστρατεία (1919-1922) ο σιδηρόδρομος αποδεικνύεται πάλι πολύτιμος. Αρχικά χρησιμοποιείται για τις στρατιωτικές μεταφορές και τη γρήγορη μετακίνηση δυνάμεων από την «παλαιά Ελλάδα».

Όμως εκείνο που μένει χαραγμένο στη μνήμη των Ελλήνων είναι η μεταφορά εκατοντάδων χιλιάδων πατριωτών μας από τη μικρασιατική καταστροφή. Γι' αυτούς, είναι το τρένο της μεγάλης φυγής και της μεγάλης ελπίδας.

Στην οικονομική κρίση του 1932 και τα επόμενα χρόνια, οι σιδηρόδρομοι στέκονται στο πλευρό των φτωχών λαϊκών στρωμάτων και των μαθητών, μετατρέποντας πολλά φορτηγά βαγόνια σε εκδρομικά οχήματα με πολύ χαμηλό εισιτήριο.



Το 1940 ο σιδηρόδρομος και οι σιδηροδρομικοί γράφουν το δικό τους έπος. Είναι οι πρώτοι που επιστρατεύονται για να μεταφέρουν στο μέτωπο τους χιλιάδες στρατιώτες και το πολεμικό υλικό.

Σε ελάχιστο χρόνο κατορθώνουν να συγκεντρώσουν βαγόνια που ήταν διάσπαρτα στο δίκτυο και να σχηματίσουν πολεμικές αμαξοστοιχίες.

Μόνο τον πρώτο μήνα το δίκτυο των ΣΕΚ θέτει σε κυκλοφορία 2.525 αμαξοστοιχίες! Το '40 - '44, στο βωμό της ελευθερίας, η σιδηροδρομική οικογένεια χάνει 210 μέλη της.

Στο τέλος του πολέμου το 93% των μηχανών, το 98% των επιβατικών βαγονιών και το 84% των φορτηγών βαγονιών των ΣΕΚ είναι κατεστραμμένα, όπως και το μεγαλύτερο μέρος των έργων υποδομής (γέφυρες, σήραγγες, σταθμοί).

### **1949 - 1970: Από τον ξενιτεμό και την αστυφιλία σε μια νέα ανάπτυξη**

Οι συνέπειες του Β' Παγκοσμίου πολέμου είναι πολύ βαριές για ολόκληρη τη χώρα. Οι μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινο δυναμικό, και οι προσπάθειες για ανασύνταξη και ανασυγκρότηση, δημιουργούν σημαντικές ανακατατάξεις σε όλους τους τομείς.

Παράλληλα, καταγράφεται ένα διπλό μεταναστευτικό ρεύμα, από τη μια η μαζική μετακίνηση αγροτικών πληθυσμών προς τα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα προς την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη και από την άλλη ένας κυρίως αγροτικός πληθυσμός εγκαταλείπει την Ελλάδα για να αναζητήσει εργασία στις χώρες της Δ. Ευρώπης και ιδιαίτερα στη Δ. Γερμανία.

Σε όλες αυτές τις στιγμές των Ελλήνων, οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, τα βαγόνια της ξενιτιάς, του αποχωρισμού και της ελπίδας για καλύτερη ζωή, είναι παρόντες και συμμετέχοντες. Αδιάψευστος μάρτυρας, η αποτύπωση τους στις φωτογραφίες, τα τραγούδια αλλά και στις κινηματογραφικές ταινίες της εποχής.

Τα πρώτα έτη της δεκαετίας του 1950, οι ΣΕΚ συνεχίζουν την ανάπτυξη των γραμμών, κατασκευάζοντας τη σημαντικότερη επέκταση του Δικτύου μετά το 1920, τη διακλάδωση από Αμύνταιο προς Πτολεμαΐδα και Κοζάνη για την εξυπηρέτηση της αναπτυσσόμενης βιομηχανικής ζώνης της περιοχής.

Το 1955 οι Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι, απορροφώνται από τους ΣΕΚ.

Το 1966 κατασκευάζεται η σιδηροδρομική γραμμή Στρυμόνα-Κούλατα μήκους 15 χλμ. και έτσι συνδέονται από την κοιλάδα του Στρυμόνα και πάνω, τα σιδηροδρομικά δίκτυα Ελλάδας-Βουλγαρίας.

Το 1970 ιδρύεται ο διάδοχος του ΣΕΚ, ο “Όργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος” ΟΣΕ, με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο.

Image not found or type unknown

## **1971 - 2019: Η Ελλάδα ανοίγεται στο μέλλον**

Η σιδηροδρομική μας προοπτική, συνδέεται άμεσα με τη συνολική ευρωπαϊκή πολιτική συνδυασμένων μεταφορών.

Η επάνοδος στη δημοκρατία, το 1974, βρίσκει την Ελλάδα με νέα, σημαντικά χαρακτηριστικά την ομαλή λειτουργία του κοινοβουλευτισμού, την κατάργηση των διακρίσεων μεταξύ των πολιτών, την ενίσχυση της κοινωνικής πολιτικής, την σταθεροποίηση της οικονομίας και την επίτευξη υψηλών ρυθμών ανάπτυξης.

Ο ευρωπαϊκός προσανατολισμός της χώρας δημιουργεί προσδοκίες για μια σύγχρονη Ελλάδα σε επαφή με τις εξελίξεις.

Ο σιδηρόδρομος, μετά τη δυναμική ανάπτυξη των επιβατικών αυτοκινήτων και του αεροπλάνου, περνά προσωρινά μια περίοδο έντονης αμφισβήτησης. Σταδιακά όμως, διαμορφώνει το νέο ευρωπαϊκό του πρόσωπο και γίνεται ξανά, η ηγετική δύναμη των μεταφορών.

Γιατί, μόνο ο σιδηρόδρομος συνδυάζει φιλικότητα προς το περιβάλλον, καλύτερη εργασιακή κατάσταση, αποτελεσματικότητα για μεγάλες αποστάσεις και οικονομία ως προς την κατανάλωση ενέργειας.

Στην Ελλάδα ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (Ο.Σ.Ε.) κινεί τις εξελίξεις

περνώντας σταδιακά από τη φάση της ατμοκίνητης έλξης, στους ντιζελοκίνητους συρμούς, στα τρένα υψηλής άνεσης (Intercity) και στην Ηλεκτροκίνηση των δικτύων.

Δυστυχώς, το 2009 ο εκτροχιασμός της οικονομίας, οδηγεί στην κρίση και τα μνημόνια και στην ανάγκη μιας νέας ανάπτυξης.

Ο ΟΣΕ αποτελεί πλέον, το Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, αλλά και τον υπεύθυνο εκτέλεσης των αναπτυξιακών έργων υποδομής μέσω της θυγατρικής του, ΕΡΓΟΣΕ.

Η διευρυμένη οπτική του δείχνει ότι η ανάπτυξη του μεταφορικού μας συστήματος δεν είναι μια “κλειστή” εσωτερική υπόθεση, αλλά περνάει και συνδέεται με τη συνολική ευρωπαϊκή προοπτική στον τομέα των μεταφορών.

Ότι κανένα μέσο μεταφοράς δεν είναι ανεξάρτητη μονάδα, αλλά εξαρτάται και από τη δραστηριότητα των άλλων τρόπων μεταφοράς και του όλου μεταφορικού συστήματος.

Αυτή η οπτική στον σύγχρονο κόσμο λέγεται πολιτική συνδυασμένων μεταφορών και είναι ο μόνος τρόπος να ανταποκριθούμε στις αυξημένες ανάγκες του διεθνούς εμπορίου, αλλά και να καρπωθούμε μέρος αυτής της ανάπτυξης σήμερα και στο μέλλον.

### **Σύντομες “ματιές” από την ιστορία του σιδηροδρόμου**

Ο πρώτος κανονικός σιδηρόδρομος στον κόσμο, μεταξύ Liverpool και Manchester, θα ανοίξει το 1830 υπό την καθοδήγηση του αυτοδίδακτου μηχανικού George Stephenson, ενός εκ των πρωτοπόρων της Σιδηροδρομικής Ιστορίας.

Η τεχνική της σταθερής τροχιάς ήταν γνωστή στους Αρχαίους Έλληνες από τον 6ο αιώνα π.Χ. Η Δίολκος, ήταν μια ειδική κατασκευή με λίθινες αυλακώσεις πάνω σε ασβεστόλιθους, η οποία συνέδεε τις δύο άκρες του Ισθμού της Κορίνθου. Πάνω της σύρονταν από δούλους τα πλοία από τον Κορινθιακό στον Σαρωνικό Κόλπο και αντίστροφα.

Σύμφωνα με τη συνήθη αγγλική πρακτική της εποχής, οι ατμάμαξες του παρθενικού σιδηροδρόμου της Ελλάδας, του Σιδηροδρόμου Αθηνών - Πειραιώς, έφεραν ονόματα. Ξεχωρίζουν, με καταγωγή από τη γοητευτική ελληνική μυθολογία, οι μηχανές «ΕΡΕΧΘΕΥΣ», «ΙΩΝ», «ΑΓΡΑΥΛΟΣ», «ΘΗΣΕΥΣ» «ΦΑΛΗΡΟΣ» και «ΗΦΑΙΣΤΟΣ».

Το σημαντικότερο στην Ιστορία της Τεχνολογίας ενιαίο σιδηροδρομικό έργο είναι ο «υπερσιβηρικός σιδηρόδρομος» (Transsiberian), ο οποίος κατασκευάστηκε στο πέρασμα από το 19ο στον 20ο αιώνα με συνολικό μήκος πάνω από 9.000 km.

Η μηχανική μέτρηση του χρόνου, επιβλήθηκε ουσιαστικά από τα δρομολόγια του

σιδηροδρόμου. Μέχρι τότε κανείς δεν είχε ανάγκη να ξέρει αν η ώρα ήταν εννέα και δέκα ή εννέα και είκοσι.

Στα 1878, τεχνίτες του Εργοστασίου Οχημάτων του Lancashire & Yorkshire Railway (L&YR) ιδρύουν μια ποδοσφαιρική ομάδα με το όνομα Newton Heath L&YR. Το 1902, αυτή η ομάδα θα μετονομαστεί σε Manchester United.

Το 1859 κυκλοφορούν τα πρώτα βαγόνια κλινάμαξες τα ονομαζόμενα wagon-lits και το 1879 τα βαγόνια εστιατόρια. Την ίδια εποχή κάνουν την εμφάνιση τους τα τρένα πολυτελείας και μεταξύ αυτών το μεγαλοπρεπές ORIENT EXPRESS, το Τρένο των Βασιλιάδων και ο Βασιλιάς των Τρένων.

Τα πρώτα επιβατικά βαγόνια δεν διάθεταν τουαλέτα και καθώς ο σιδηρόδρομος έφτανε σε ολοένα και μεγαλύτερες αποστάσεις, ένα νέο επάγγελμα έκανε την εμφάνιση του στους σταθμούς της Ευρώπης. Αυτό του πωλητή ουροδοχείων που απευθύνονταν αποκλειστικά στις κυρίες. Οι κύριοι, απλά χρησιμοποιούσαν το...παράθυρο.

Το κόκκινο χαλί, που είναι πλέον συνυφασμένο με την υποδοχή διασημοτήτων, έχει τις ρίζες του στον σιδηρόδρομο. Η αμερικανική New York Central, το έστρωσε για πρώτη φορά την αυγή του 20<sup>ου</sup> αιώνα στους σταθμούς Νέας Υόρκης και Σικάγο για τους επιβάτες του θρυλικού express «20<sup>th</sup> Century Limited».

Το πλάτος της σιδηροδρομικής γραμμής αποτέλεσε αντικείμενο διαμάχης μεταξύ κυβέρνησης Τρικούπη και αντιπολίτευσης, η οποία υποστήριζε ότι η απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών θα έπρεπε να είναι 1,44 m. Τελικά, αποφασίστηκε η «μετρική» γραμμή (πλάτους 1,00 m) που συνεπαγόταν μικρότερα κόστη κατασκευής, ιδιαίτερα στις ορεινές και δύσβατες περιοχές και εξοικονόμηση χρόνου.

Το Τραμ της Παραλίας του Πειραιά, που πέρασε στην αιωνιότητα με την ταινία «Ποτέ την Κυριακή», ήταν γνωστό ως «Καουμπόης», λόγω της...άνεσης που παρείχε στους επιβάτες του κατά τη διάρκεια της διαδρομής.

Στο Μακεδονικό Θέατρο του 1<sup>ου</sup> Παγκοσμίου Πολέμου, οι συμμαχικές δυνάμεις της Entente έστρωσαν πάνω από 400 km γραμμών που τροφοδοτούσαν νυχθημερόν τις προκεχωρημένες θέσεις με εφόδια και πυρομαχικά. Όπως ήταν φυσικό, πολλοί από τους άνδρες που κατασκεύασαν και λειτούργησαν αυτά τα δίκτυα, στην πολιτική τους ζωή ήταν σιδηροδρομικοί.

Στα 1906 ολοκληρώνεται η διάνοιξη της μήκους 2.1 km σήραγγας του Μπράλου. Στο σημείο που συναντήθηκαν τα δύο εργοτάξια το οριζοντιογραφικό σφάλμα ήταν της τάξης των 4 εκατοστών.

Η κίνηση ενός συρμού σε ευθύγραμμη τροχιά προσομοιάζει αυτή των φιδιών. Το

φαινόμενο οφείλεται στην κωνικότητα των τροχών σε συνδυασμό με την ελαφρά επίκλιση των σιδηροτροχιών και στη Σιδηροδρομική ονομάζεται «Οφειοειδή Κίνηση».

Κατά τη διάρκεια της μακράς ηγεμονίας της Βασίλισσας Βικτώριας, ο σιδηρόδρομος θα περάσει τη Μάγχη και θα εξαπλωθεί σε ολόκληρο τον πλανήτη. Η Αυτή Μεγαλειότης όμως, είχε μια σχεδόν παθολογική φοβία με την ταχύτητα. Κάθε φορά που χρησιμοποιούσε κάποιο από τα βασιλικά οχήματα, η ταχύτητα του συρμού δεν έπρεπε να ξεπερνάει τα 20 μίλια την ώρα, ενώ για να σηκωθεί από τη μία πολυθρόνα και να καθίσει στην άλλη, έπρεπε πρώτα να ακινητοποιηθεί η αμαξοστοιχία.

Το όχημα-καπνιστήριο του σουλτάνου Αβδούλ Αζίζ, κατασκευής 1871, στο οποίο ο πολυχρονεμένος απολάμβανε τον ναργιλέ του, περιήλθε ως λάφυρο στον Ελληνικό Στρατό κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων και σήμερα φυλάσσεται στο Σιδηροδρομικό Μουσείο του ΟΣΕ.

Η αγροτική εξέγερση του 1910 στο Κιλελέρ, είναι άλλη μια στιγμή της ελληνικής ιστορίας που συνδέεται με το σιδηρόδρομο. Στα τραγικά εκείνα γεγονότα, ο σιδηρόδρομος χρησιμοποιείτο τόσο από τους επαναστατημένους αγρότες όσο και από τον στρατό που εκτελούσε διαταγές, σύμφωνα με τις επιθυμίες των τσιφλικάδων της περιοχής.

Ο Albert Einstein, για να εξηγήσει την Ειδική Σχετικότητα, επιστράτευε συχνά παραδείγματα στα οποία ο ένας Παρατηρητής στεκόταν σε ένα σιδηροδρομικό επίχωμα ή σταθμό και ο άλλος βρισκόταν μέσα σε ένα κινούμενο τρένο.

Στο ζενίθ της ανάπτυξης τους, την εποχή του Μεσοπολέμου, οι σιδηρόδρομοι των ΗΠΑ, είχαν συνολικό μήκος που έκανε τον γύρο της γης 12 φορές.

Η ανατίναξη της γέφυρας του Γοργοποτάμου, πάνω από την οποία διέρχεται η σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης, ήταν μία από τις μεγαλύτερες πράξεις δολιοφθοράς κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, αποτέλεσμα της συνεργασίας των αντιστασιακών οργανώσεων ΕΛΑΣ και ΕΔΕΣ. Το σχέδιο στόχευε να παρεμποδίσει τον ανεφοδιασμό της γερμανικής στρατιάς στη Βόρεια Αφρική.

Αν θέλετε να θυμάστε το πλάτος τροχιάς της πλειοψηφίας των σιδηροδρομικών γραμμών του πλανήτη, απλά αντιστρέψτε τα δύο τελευταία ψηφία του έτους της Άλωσης της Κωνσταντινούπολης (1435 mm).

Οι παλιοί σιδηροδρομικοί συνήθιζαν να βγάζουν εύστοχα ψευδώνυμα στις μηχανές τους. Ο «ΓΚΑΓΚΑΡΙΝ», μία δηζελάμαξα ιδιοκατασκευή των Σιδηροδρόμων Πελοποννήσου το 1961, συνέπεσε χρονικά με τον διαστημικό άθλο του πρωτοπόρου Σοβιετικού κοσμοναύτη.

Ο ελληνικός σιδηρόδρομος υπήρξε ασυνείδητα ο πλέον παραγωγικός σκαπανέας της

Αρχαιολογίας. Κυριολεκτικά χιλιάδες ευρήματα ήλθαν στο φως κατά την κατασκευή των δικτύων και σήμερα κοσμούν τα Μουσεία της χώρας. Εργοταξιακές γραμμές στρώθηκαν επίσης στα έργα της Ακρόπολης και στις ανασκεφές των Δελφών, της Ολυμπίας, της Τίρυνθας και στο σπήλαιο του Ιδέου Άντρου.

Η λέξη “policeman” έχει σιδηροδρομική καταγωγή. Έτσι ονομάζονταν οι υπάλληλοι των πρώτων βρετανικών σιδηροδρόμων, οι οποίοι τοποθετούνταν κατά μήκος των γραμμών με σημαίες και φανούς και διευθετούσαν την ασφαλή κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών.

Κατά τη διαδρομή του από τον λέβητα προς τους κυλίνδρους μιας ατμάμαξας, ο ατμός αναπτύσσει ταχύτητες που φτάνουν τα 300 km/h και είναι άχρωμος. Το λευκό νέφος που βλέπουμε να βγαίνει από την καπνοδόχο, είναι αποτέλεσμα της συμπύκνωσης που υφίσταται κατά την έξοδο του στην ατμόσφαιρα.

Ο Συνταγματάρχης Μηχανικού Σπαρτίδης Σάββας, ήταν Διοικητής του πάλαι ποτέ Συντάγματος Σιδηροδρόμων κατά τον Πόλεμο του 1940. Εφονεύθηκε στη σήραγγα του Μπράλου τη νύχτα της 29ης Δεκεμβρίου 1940 κατά τη διάρκεια σιδηροδρομικής μεταφοράς.

Η διάνοιξη του πρώτου υπόγειου τμήματος του σημερινού «Ηλεκτρικού» στα 1889, από το Θησείο στην Ομόνοια, αντιμετωπίστηκε με ιδιαίτερη επιφύλαξη από το επιβατικό κοινό που ήταν πεπεισμένο ότι πρόκειται να κατέλθει στην...Κόλαση.

Η κινητική ενέργεια που έχει ένας συρμός 500 τόνων που κινείται με 200 km/h είναι ίση με την ενέργεια που απελευθερώνεται από την έκρηξη 184 κιλών TNT. Αξίζει να σημειωθεί ότι 1 μόλις κιλό TNT, αρκεί για να καταστρέψει ολοσχερώς ένα αυτοκίνητο.

Ο πρωτότυπος τίτλος του αριστουργήματος του Tennessee Williams «Λεωφορείο ο Πόθος», ήταν “A Streetcar Named Desire” και θα έπρεπε να έχει αποδοθεί ως «Τραμ ο Πόθος».

Η ραγδαία διάδοση των σιδηροδρόμων προσέφερε ένα ανέλπιστο πλεονέκτημα στην εργατική τάξη της Βιομηχανικής Ευρώπης. Για πρώτη φορά, οι εργάτες που μέχρι τότε ήταν ουσιαστικά αιχμάλωτοι του τοπικού καπιταλισμού, είχαν τη δυνατότητα να διανύουν μεγάλες αποστάσεις γρήγορα και φθηνά, αναζητώντας έτσι καλύτερα μεροκάματα και συνθήκες δουλειάς.

Η πρώτη ατμάμαξα ελληνικής κατασκευής, φτιάχτηκε στο Μηχανουργείο Βασιλειάδη του Πειραιά στα 1900 για λογαριασμό των Σιδηροδρόμων Αττικής και έφερε, ως όφειλε, το όνομα «ΕΛΛΗΝΙΣ».

Το αρχαιότερο σιδηροδρομικό όχημα που σώζεται στην Ελλάδα, κατασκευής 1869,

φυλάσσεται στο Αμαξοστάσιο του «Ηλεκτρικού» στον Πειραιά.

Δεν είναι τυχαίο, που οι ράγες των τρένων περιβάλλονται από σκύρα (χαλίκια). Το συγκεκριμένο υλικό, παραλαμβάνει και κατανέμει περαιτέρω τα φορτία από την κίνηση των συρμών, εξασφαλίζει την ελαστικότητα της γραμμής, συντελεί στην αποστράγγιση και διατηρεί την προβλεπόμενη θέση της τροχιάς.

Τις πρώτες δεκαετίες του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Βρετανική ιατρική κοινότητα προειδοποιούσε αυστηρά τους σιδηροδρόμους να σταματήσουν να επιδίδονται στην αύξηση της ταχύτητας, γιατί μετά τα 40 km/h, το ανθρώπινο σώμα κινδυνεύει να...εκραγεί.

Σε αποστάσεις έως 1000 km, ο σιδηρόδρομος έχει κυριάρχη θέση. Δαπανά 7% της ενέργειας των μεταφορών παράγοντας το 17% του έργου, ενώ το ενεργοβόρο αεροπλάνο θέλει 12% της μεταφορικής ενέργειας για να αποδώσει μόλις 0,1% του έργου! Τα πλοία θέλουν 4% για έργο 55-60% και τα αυτοκίνητα 75-77% για έργο 25-28%.

Το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας σε σιδηροτροχιές, κατέχει μία ειδικά τροποποιημένη αυτοκινητάμαξα του γαλλικού TGV, η οποία στις 3 Απριλίου του 2007, ανέπτυξε 574.8 km/h.

Στην Ευρώπη των 28, για κάθε μία ανθρώπινη απώλεια στο τρένο, αντιστοιχούν πάνω από 550 χαμένες ζωές στην άσφαλτο.