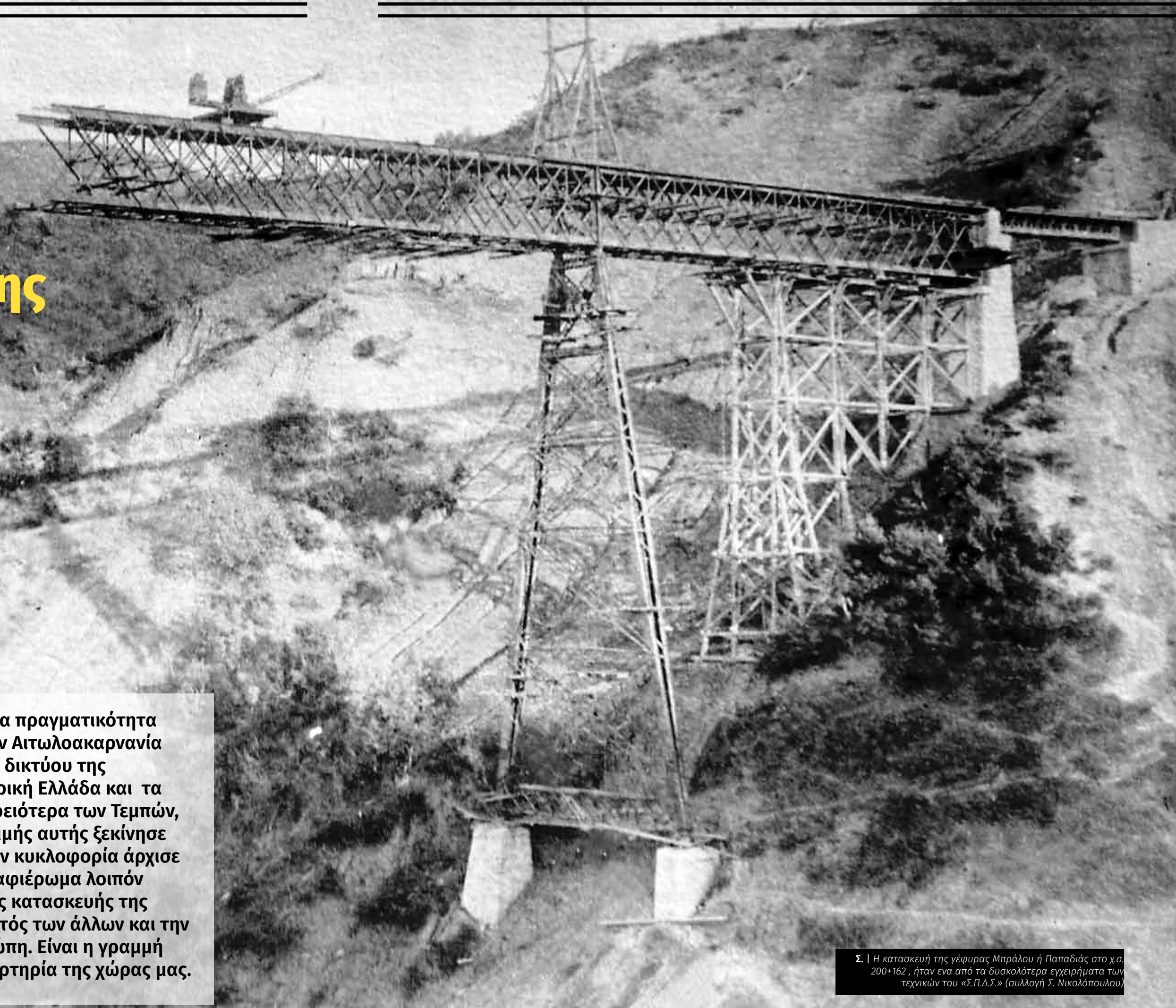


# 110 χρόνια της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς - Λάρισας - Θεσσαλονίκης

Κείμενο: Σπύρος Φασούλας

Στις απαρχές του 20ου αιώνα ο σιδηρόδρομος είναι πλέον μια πραγματικότητα στην Ελλάδα, μόνον όμως στην Αττική, την Πελοπόννησο, την Αιτωλοακαρνανία και την Θεσσαλία. Η κυριότερη γραμμή του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, αυτή δηλαδή που θα συνέδεε την Αθήνα με την κεντρική Ελλάδα και τα ελληνοτουρκικά σύνορα, τα οποία τότε βρίσκονταν λίγο βορειότερα των Τεμπών, δεν είχε ακόμα κατασκευασθεί. Αν και η κατασκευή της γραμμής αυτής ξεκίνησε ήδη από την 10ετία του 1880, η σταδιακή της παράδοση στην κυκλοφορία άρχισε μόλις πριν από ακριβώς 110 χρόνια (το 1904). Ως ένα μικρό αφιέρωμα λοιπόν στην επέτειο αυτή, παραθέτουμε ένα συνοπτικό ιστορικό της κατασκευής της γραμμής, η ολοκλήρωση της οποίας είχε ως αποτέλεσμα, εκτός των άλλων και την σιδηροδρομική σύνδεση της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ευρώπη. Είναι η γραμμή που ακόμα και σήμερα αποτελεί την κύρια σιδηροδρομική αρτηρία της χώρας μας.



Σ. | Η κατασκευή της γέφυρας Μπράλου ή Παπαδιάς στο χ.σ. 200+162, ήταν ένα από τα δυσκολότερα εγχειρήματα των τεχνικών του «Σ.Π.Δ.Σ.» (συλλογή Σ. Νικολόπουλου)



Σ. | Ο Σ.Σ. Λαρίσης, δηλαδή ο σταθμός Αθηνών του «Λαρισιακού» ή «Σ.Π.Δ.Σ.» Ονομάστηκε έτσι από τον τερματικό σταθμό προορισμού που τότε ήταν η Λάρισα διατηρώντας έκτοτε την ονομασία αυτή (Carte Postale εποχής-συλλογή Γ. Χανδρινού).



Η μόνη γραμμή κανονικού εύρους (1,435μ.) του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, σύμφωνα με τον σχεδιασμό του Χαρίλαου Τρικούπη, προβλέπονταν να είναι η γραμμή η οποία, εκκινώντας από τον Πειραιά, επρόκειτο να φθάσει στην Λάρισα και από εκεί να συνεχίσει μέχρι τα ελληνοτουρκικά σύνορα, τα οποία τότε βρίσκονταν κοντά στα Τέμπη και συγκεκριμένα λίγο μετά το χωριό Παπαπούλι. Η γραμμή αυτή, πέραν της οικονομικής ανάπτυξης των περιοχών από τις οποίες θα διέρχονταν, είχε μεγάλη σημασία για τη χώρα και για δύο ακόμα λόγους. Ο πρώτος ήταν ότι μέσω αυτής θα συνδέονταν η χώρα με την υπόλοιπη Ευρώπη, σε μια εποχή που ο σιδηρόδρομος ήταν το μόνο γρήγορο και αξιόπιστο μέσο μεταφοράς. Αυτός άλλωστε ήταν και ο λόγος που η γραμμή αυτή προεβλέπετο να έχει κανονικό εύρος. Ο δεύτερος είχε σχέση με την εθνική άμυνα και τις πολεμικές κινητοποιήσεις της χώρας. Διότι, στην γραμμή αυτή θα κινούνταν οι αμαξοστοιχίες που θα μετέφεραν, στα σύνορα της χώρας, σε περίπτωση πολέμου ή στρατιωτικών κινητοποιήσεων γρήγορα, μαζικά και αξιόπιστα, στρατεύματα και εφόδια, χωρίς να εμποδίζονται οι μεταφορές αυτές από τους εχθρικούς στόλους, αλλά και από τους στόλους των Μεγάλων Δυνάμεων που απέκλειαν όποιο λιμάνι της χώρας ήθελαν όταν διαφωνούσαν με τις στρατιωτικές της κινητοποιήσεις. Κάτι τέτοιο, συνέβη το 1886, όταν ο στόλος της Μ. Βρετανίας απέκλεισε το λιμάνι του Πειραιά για να

Αθήναι. Σταθμός Σιδηροδρόμου Λαρίσης  
Athènes. La gare du chemin de fer de Larissa

#### Πίνακας 1: Ημερομηνίες έναρξης λειτουργίας των τμημάτων του Σ.Π.Δ.Σ.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΘΗΒΑ	8 Μαρτίου 1904
ΘΗΒΑ – ΛΕΒΑΔΕΙΑ	2 Ιουνίου 1904
ΛΕΒΑΔΕΙΑ – ΔΑΔΙ	12 Νοεμβρίου 1904
ΔΑΔΙ – ΜΠΡΑΛΛΟ	11 Ιουλίου 1905
ΜΠΡΑΛΛΟ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ – ΜΠΕΚΙ	20 Ιουλίου 1905
ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ – ΛΑΡΙΣΑ	6 Σεπτεμβρίου 1908
ΛΑΡΙΣΑ - ΠΑΠΑΠΟΥΛΙ	22 Ιουλίου 1909

εμποδίσει την δια θαλάσσης μεταφορά στρατευμάτων στο λιμάνι του Βόλου, στρατεύματα τα οποία κατόπιν θα μεταφέρονταν κοντά στα ελληνοτουρκικά σύνορα, με τους «Σιδηροδρόμους Θεσσαλίας», που λειτουργούσαν ήδη. Αυτός ήταν άλλωστε και ο κυριότερος λόγος που προκρίθηκε η χάραξη της γραμμής μέσω των ορεινών όγκων του Μπράλλου, της Οίτης και της Όθρυος, αφού έτσι οι αμαξοστοιχίες κατά την διέλευση τους θα βρίσκονταν εκτός του βεληνεκούς των πυροβόλων, τόσο των εχθρικών πολεμικών πλοίων, όσο και των πολεμικών πλοίων των Μεγάλων Δυνάμεων. Βέβαια, και η οικονομική ανάπτυξη που θα συνεπάγονταν η κατασκευή της γραμμής αυτής δεν ήταν μικρής σημασίας. Αρκεί να αναφέρουμε ότι πριν την κατασκευή της γραμμής στοίχιζε περισσότερο η μεταφορά αλεύρων από την Λειβαδιά στην Αθήνα, από ότι η εισαγωγή τους από το εξωτερικό με πλοία μέσω Πειραιώς.

Η κατασκευή της γραμμής αυτής όμως παρουσίαζε πολλά προβλήματα και ως εκ τούτου ήταν δύσκολη η εύρεση χρηματοδότη – κατασκευαστή του έργου. Με εξαίρεση την Θεσσαλία, οι περιοχές από τις οποίες θα διέρχονταν το δίκτυο δεν παρουσίαζαν ιδιαίτερη ανάπτυξη, ώστε να υπάρξει αξιόλογη ζήτηση μεταφορικού έργου κατά την λειτουργία της γραμμής, ενώ το δύσκολο γεωγραφικό ανάγλυφο ανέβαζε πολύ το κόστος της κατασκευής. Το κόστος όμως, τόσο της κατασκευής, όσο και της λειτουργίας, επιβαρύνονταν και εκ του λόγου ότι η γραμμή έπρεπε να έχει, όπως προαναφέρθηκε, πλάτος 1,435μ. και όχι 1μ., όπως τα τότε υπόλοιπα υπεραστικά σιδηροδρομικά δίκτυα της χώρας. Τέλος, ο ανάδοχος δεν ήταν σίγουρος ότι η γραμμή αυτή θα συνδέονταν τελικά με τα τότε Οθωμανικά σιδηροδρομικά δίκτυα της Β. Ελλάδας και μέσω αυτών με την υπόλοιπη Ευρώπη, ώστε να προσδοκά πρόσθετα κέρδη από την σύνδεση αυτή. Άλλωστε, η Οθωμανική Αυτοκρατορία, μη θέλοντας να έχει η Ελλάδα σιδηροδρομική πρόσβαση στα σύνορα της, κωλυσιεργούσε επίτηδες την τελική συμφωνία σύνδεσης, των δύο δικτύων, εισηγούμενη ανεδαφικές ή δύσκολες λύσεις, όσον αφορά τον τόπο σύνδεσής τους.

Οι πρώτες προτάσεις κατασκευής της γραμμής αυτής είχαν ήδη διατυπωθεί από την 10ετία του 1870, καμία όμως από αυτές δεν έφθασε στο στάδιο της υλοποίησης. Το 1881, η Κυβέρνηση Κουμουνδούρου υπογράφει σύμβαση με τον Γάλλο Perdoux, για την κατασκευή της



Σ. | Το πρωτοσέλιδο της εφημερίδας «ΕΛΛΑΣ» (22 Ιουνίου 1908) όπου περιγράφονται οι δυσκολίες κατασκευής της γέφυρας Γοργοποτάμου (συλλογή Ν.Τσίτσα)



Σ. | Το κεντρικό τόξο της γέφυρας του Ασωπού (χ.σ. 202+378) ένα αριστούργημα της σιδηροδρομικής μηχανικής των αρχών του 20ου αι. Ανατινάχτηκε από συμμάχους σαμπατέρ στις 20 Ιουνίου 1943 (συλλογή Σ. Νικολόπουλου)

συγκεκριμένης γραμμής, αλλά, ένα μόλις χρόνο μετά, ο ανάδοχος δηλώνει αδυναμία κατασκευής του έργου και ζητά τροποποίηση των όρων της συμβάσεως. Ο Χαρίλαος Τρικούπης, που είχε ήδη αναλάβει Πρωθυπουργός της χώρας, προκρίνει ως επωφελέστερη για το δημόσιο συμφέρον λύση την καταγγελία της συμβάσεως, αφού, όταν ήταν στην αντιπολίτευση, διαφωνούσε και με την εγγύηση κέρδους 5%, κατά την λειτουργία της γραμμής, που είχε παραχωρήσει ο Κουμουνδούρος στον ανάδοχο. Τελικά, ο Χ. Τρικούπης υπογράφει, τον Μάρτιο του 1889,



Σ. | Με μήκος 2109μ η σήραγγα του Μπράλλου ήταν, μέχρι πριν λίγα χρόνια, η μεγαλύτερη του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Εδώ, στο κεντρικό σήνηγμα του τόξου της σήραγγας (όψη προς Αθήνα) διακρίνεται ο βασιλικός θυρεός, η επιγραφή «Σ.Π.Δ.Σ.» και το έτος 1904 (συλλογή Ν.Τσίτσα)

νέα σύμβαση με όμιλο Αγγλων κεφαλαιούχων, αλλά κατά την συζήτηση στη Βουλή η αντιπολίτευση τον κατηγορεί ότι υπέγραψε την σύμβαση πριν καν συμφωνήσει με την Οθωμανική Αυτοκρατορία για το σημείο της συνάντησης των δύο δικτύων. Όμως ο Χ.Τρικούπης παρατηρεί ευφυσά ότι, από την στιγμή που η Οθωμανική Αυτοκρατορία κωλυσιεργεί, η κατασκευή της γραμμής θα την αναγκάσει να κατασκευάσει και αυτή την δική της γραμμή, μέσα στο έδαφός της, προς το ίδιο σημείο των συνόρων, ώστε να μην μείνει χωρίς σιδηροδρομική πρόσβαση προς τα σύνορά της. Έτσι, τα δύο δίκτυα θα συνδεόντο υποχρεωτικά στο σημείο που θα επέλεγε η ελληνική κυβέρνηση, οι οποίοι αρχίζουν την κατασκευή της υποδομής της γραμμής<sup>1</sup>.

Ο ανάδοχος αρχίζει αμέσως το έργο, στρώνοντας όμως γραμμή μόνο στις εύκολες πεδινές περιοχές. Κατασκευάζει, ωστόσο, και μία γραμμή που συνδέει τον παραθαλάσσιο οικισμό της Αγίας Μαρίνας όπου κατασκεύασαν και μία σιδερένια προβλήτα μέσα στην θάλασσα, για την εκφόρτωση των υλικών κατασκευής της γραμμής, με την Λαμία και το Μπεκι, που ήταν τότε στάση κοντά στον σημερινό Σ.Σ. Λιανοκλαδίου. Η γραμμή αυτή, μάλιστα, είχε εξ αρχής και επιβατικό έργο. Παρ' όλα αυτά, μόλις ένα χρόνο μετά, οι Άγγλοι ανάδοχοι δυσκολεύονται να εξεύρουν δάνεια στο εξωτερικό, λόγω της μείωσης της πιστοληπτικής ικανότητας της χώρας και έτσι στρέφονται προς την εσωτερική αγορά, συνάπτοντας δάνειο με την «Γενική Πιστωτική Τράπεζα». Τα προβλήματα όμως συνεχίζονται και έτσι το 1893 δηλώνει αδυναμία συνέχισης του έργου. Ο Χ.Τρικούπης, αντί της χρονοβόρου διαδικασίας του διακανονισμού των οφειλών της εταιρείας, το επόμενο έτος καταγγέλλει την σύμβαση, με αποτέλεσμα να καταπέσει η εγγύηση του αναδόχου υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου.

Το 1893, ο Χ. Τρικούπης κηρύσσει τη χώρα σε πτώχευση αποβλέποντας, με αυτόν τον τρόπο, στον

εξαναγκασμό των πιστωτών της σε διαπραγματεύσεις για τον διακανονισμό του δημοσίου χρέους της και σε νέο, στην συνέχεια, δανεισμό για την ολοκλήρωση των κατασκευαζομένων υποδομών και την αποπληρωμή των χρεών. Η παραίτησή του όμως, μετά την αντισυνταγματική παρέμβαση των Ανακτόρων υπέρ της αντιπολίτευσης, τον Μάρτιο του 1895, η μη επανεκλογή του, η αποχώρησή του στο εξωτερικό και ο θάνατός του, τον Μάρτιο του 1896, ματαιώνουν κάθε προσπάθεια εξυγίανσης των οικονομικών της χώρας και εξεύρεσης νέου αναδόχου για την αποπεράτωση της γραμμής, ενώ ο ατυχής για την Ελλάδα πόλεμος του 1897 και οι επιπτώσεις του στην οικονομία, αναβάλλουν και πάλι την συνέχιση του έργου. Τρία χρόνια μετά, τον Μάρτιο του 1900, μια νέα σύμβαση υπογράφεται τελικά από την κυβέρνηση Θεοτόκη. Ανάδοχος αυτή την φορά είναι το «Συνδικάτο Κατασκευής Σιδηροδρόμων εν Ανατολή», πίσω από το οποίο βρίσκεται η γαλλική «Batignolles», η εταιρεία που είχε κατασκευάσει τον πασίγνωστο πύργο του Άιφελ στο Παρίσι, ένα δύσκολο τεχνικά έργο για την εποχή. Κατ' απαίτηση της αναδόχου εταιρείας, όμως, συμφωνείται ότι η κατασκευή του έργου θα αρχίσει μόνο μετά την λήξη του πολέμου της Μ. Βρετανίας κατά των Μπόερς στην Νότια Αφρική, ενός πολέμου που, παρά πάσαν προσδοκία, κράτησε πάνω από δύο χρόνια και στοίχισε υπερβολικά στην Μ. Βρετανία, τόσο σε νεκρούς, όσο και σε χρήματα και άψυχο υλικό. Λόγω, μάλιστα, της δεσπόζουσας θέσης της Μ. Βρετανίας στην παγκόσμια οικονομία, ο πόλεμος αυτός ενέσπειρε την αβεβαιότητα στους διεθνείς οικονομικούς κύκλους και φρέναρε τις επενδύσεις. Παράπλευρη, λοιπόν, απώλεια αυτής της απόρρονης επιμήκυνσης της διάρκειας του πολέμου κατά των Μπόερς ήταν και η καθυστέρηση της έναρξης των έργων για την ολοκλήρωση της γραμμής.

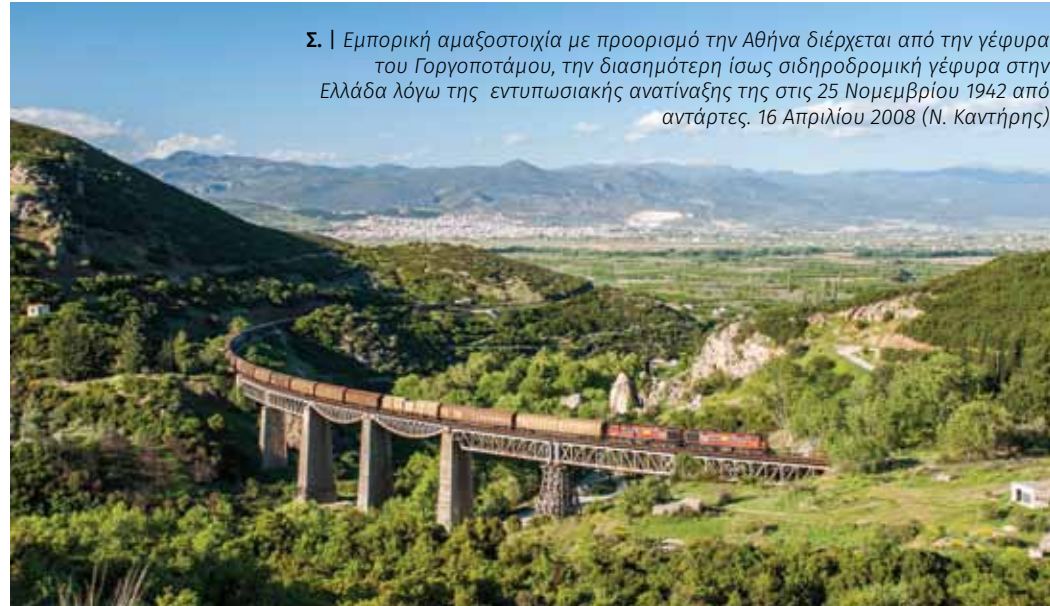
Μετά την υπογραφή της σύμβασης, συγκεκριμένα





Σ. | Το «γεφύρι του καταρράκτη», στο χ.σ. 209, μία από τις πολλές λίθινες, τοξωτές γέφυρες που κατασκεύασαν οι τεχνικοί του «Σ.Π.Δ.Σ.» στις απόκρημνες, βραχώδεις πλαγιές της Οίτης, στο τμήμα Ασωπός-Γοργοπόταμος. 8 Ιουνίου 2008 (Ν. Καντήρης)

τον Φεβρουάριο του 1902, η ανάδοχη εταιρεία συστήνει μία ελληνική εταιρεία, την «Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» και αρχίζει την κατασκευή της γραμμής, εκμεταλλεύομενη, φυσικά, και τις υποδομές που είχε ολοκληρώσει ο προηγούμενος ανάδοχος, μέχρι το 1892. Είναι, πάντως, παράδοξο το ότι η ίδια η «Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» αποκαλούσε αυτό το υπό κατασκευήν δίκτυο ως «Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Δεμερλή- Συνόρων» («Σ.Π.Δ.Σ.» ή «Π.Δ.Σ.»), αυτά δε ήταν και τα αρχικά που αναγράφονταν επί του τροχαίου υλικού του δικτύου της. Υπενθυμίζεται ότι Δεμερλή ήταν η τότε ονομασία του Παλιοφάρσαλου, είχε δε σημασία η αναφορά του, αφού εκεί η γραμμή του «Σ.Π.Δ.Σ.» συναντούσε την μετρική γραμμή Βόλου – Καλαμπάκας των «Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας», όπου οι επιβάτες με προορισμό τον Βόλο, την Καρδίτσα, τα Τρίκαλα και την



Σ. | Εμπορική αμαξοστοιχία με προορισμό την Αθήνα διέρχεται από την γέφυρα του Γοργοποτάμου, την διασημότερη ίσως σιδηροδρομική γέφυρα στην Ελλάδα λόγω της εντυπωσιακής ανατίναξης της στις 25 Νοεμβρίου 1942 από αντάρτες. 16 Απριλίου 2008 (Ν. Καντήρης)

Καλαμπάκα συνέχιζαν το ταξίδι τους μετεπιβιβαζόμενοι στους συρμούς των «Σ.Θ.». Ο λαός, πάλι, αποκαλούσε το δίκτυο του «Σ.Π.Δ.Σ.» απλώς «Λαρισαϊκό», αφού η Λάρισα ήταν τότε ο βασικός προορισμός<sup>2</sup>. Αυτή η ονομασία, όχι μόνο εξακολουθεί να χρησιμοποιείται για να διακρίνει τα συνδικαλιστικά σωματεία από αυτά των άλλων περιοχών (π.χ. «Λαρισαϊκός»), αλλά εξ αιτίας της συνεχίζει, ο κεντρικός πλέον σιδηροδρομικός σταθμός της πρωτεύουσας, να αποκαλείται «Σταθμός Λαρίσης».

Όπως συμβαίνει με όλα τα σιδηροδρομικά έργα, η παράδοση των διαφόρων τμημάτων έγινε σταδιακά (Πίνακας 1)<sup>3</sup>. Πρώτα, βεβαίως, παραδίδεται στην κυκλοφορία το πρώτο τμήμα του δικτύου, από τον Πειραιά στην Χαλκίδα και την Θήβα, το οποίο εγκαινιάζεται με λαμπρή τελετή στις 6 Μαρτίου 1904. Ειδική αμαξοστοιχία μετέφερε τότε την βασιλική οικογένεια και τους άλλους επισήμους στον Σ.Σ. Χαλκίδας, όπου είχαν αγκυροβολήσει, για την απόδοση των νενομισμένων τιμών, πολεμικά πλοία της Ελλάδος, της Γαλλίας και της Μ. Βρετανίας. Το 1905 η γραμμή παραδίδεται στην κυκλοφορία μέχρι

τον Σ.Σ. Μπράλου, ο οποίος έχει αλλάξει αρκετά ονόματα μέχρι σήμερα (Δελφοί αρχικά – Γραβιά αργότερα και Μπράλος σήμερα). Το ίδιο έτος συνδέεται σιδηροδρομικά η Στυλίδα με την Αγία Μαρίνα, με αποτέλεσμα την σύνδεση του Μπεκί και της Λαμίας με το λιμάνι της Στυλίδας, η οποία έκτοτε καθιερώθηκε ως το επίγειό τους. Το 1906 ολοκληρώνεται η διάβαση του Μπράλου, πλην όμως κάποια προβλήματα, κυρίως με την γέφυρα του Γοργοποτάμου, δεν επιτρέπουν να δοθεί στην κυκλοφορία η γραμμή μέχρι το Μπεκί. Έτσι, η μετάβαση από την Αθήνα στην Λαμία συνεχίζει να γίνεται με πλοίο (Πειραιάς-Στυλίδα) και στην συνέχεια με το τρένο. Το 1906, επίσης, υπογράφεται με τον ανάδοχο νέα, συμπληρωματική, σύμβαση για την συνέχιση της γραμμής μέχρι τα σύνορα, μέσω Λαρίσης. Τελικά το τμήμα της γραμμής από τον Σ.Σ. Μπράλου μέχρι την Λάρισα παραδίδεται, σαν σύνολο, το 1908, οπότε η πρώτη αμαξοστοιχία φτάνει, πανηγυρικά, στην Θεσσαλική πρωτεύουσα. Ένα χρόνο μετά, το 1909 η σιδηροδρομική γραμμή φτάνει και στο Παπαπούλι, τον τελευταίο ελληνικό οικισμό πάνω στα

Σ. | Τρίδυμη Α/Α Fiat διέρχεται από τη γέφυρα της Παπαδιάς. Δεκαετία του '60. (Ι. Λάμπρος- συλλογή Α.Κουρμπέλη).

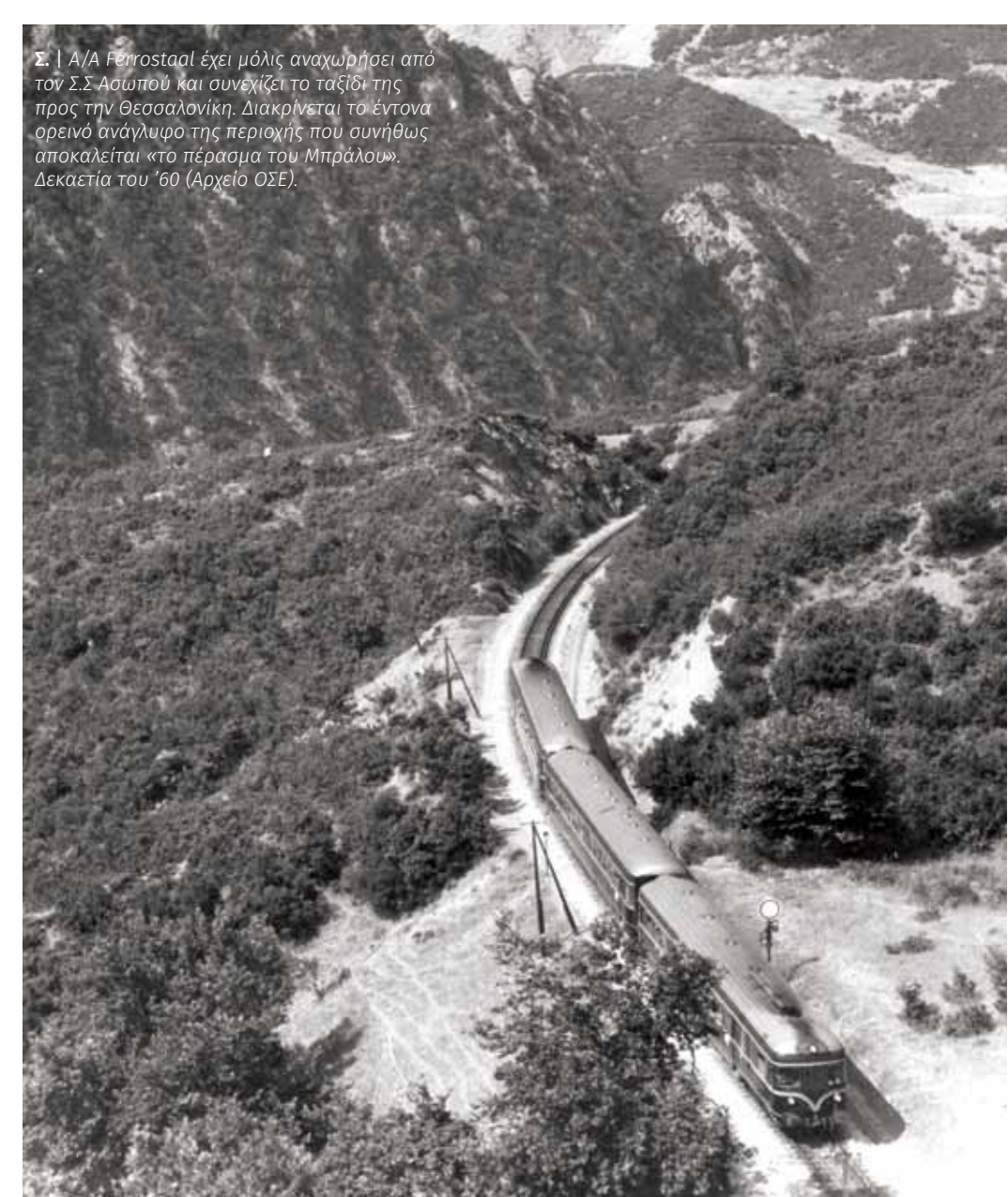


ελληνοτουρκικά σύνορα της εποχής. Παρ' όλα αυτά, κατά την εκμετάλλευση της γραμμής από τον «Σ.Π.Δ.Σ.» δεν κυκλοφορούσαν κατ' ευθείαν επιβατικές αμαξοστοιχίες από την Αθήνα μέχρι το Παπαπούλι, αλλά μόνο μέχρι την Λάρισα, από όπου εκκινούσε τοπικός συρμός μέχρι το Παπαπούλι. Όταν ολοκληρώθηκε η γραμμή, το συνολικό μήκος της, από τον Πειραιά μέχρι το Παπαπούλι ήταν 394χλμ., το δε δίκτυο διέθετε δε 27 σταθμούς και 32 στάσεις (συμπεριλαμβανομένων και των διακλαδώσεων για την Χαλκίδα και την Στυλίδα) (Πίνακας 2.).

Η κατασκευή της γραμμής διέρχεται από δυο ορεινά τμήματα: το τμήμα από τον Μπράλο μέχρι το Λιανοκλάδι ( στις πλαγιές της Οίτης) και το δεύτερο, από το

Πίνακας 2: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΙ ΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΤΟΥ Σ.Π.Δ.Σ. (δεκαετία 1910)

ΧΛΜ.	ΣΤΑΘΜΟΙ	ΧΛΜ.	ΣΤΑΘΜΟΙ
0	ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	201	Ελευθεροχώρι
4	Άγιος Ιωάννης	205	χλμ. 205
10	ΑΘΗΝΑΙ	219	Σπερχειός
12	Μύλοι	222	ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ
16	Πύργος	224	Μπεκί
21	ΜΕΝΙΔΙ	236	Στύρφακα
25	ΤΑΤΟΪ	247	χλμ. 247
33	Βογιάτι	257	ΚΟΥΡΝΟΒΟ
40	Κιούρκα	265	ΔΕΡΕΛΗ
51	Μαλακάσα	275	Αγόριανη
59	ΚΑΚΟΣΑΛΕΣΙ	280	ΒΕΛΙΣΣΩΤΕΣ
71	ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ	288	ΣΚΑΡΜΙΤΣΑ
75	Τανάγρα	296	Μπεκρλίερ
86	Δρίτσα	303	ΔΕΜΕΡΛΗ
93	Σύρτζι	305	Γέφυρα Δεμερλή
100	ΘΗΒΑΙ	313	ΟΡΦΑΝΑ
111	ΒΑΓΙΑ	323	Δοξαρά
121	ΜΟΥΛΚΙ	332	Χατζηλάρ
126	Σιάχο	341	Χασάν-Τατάρ
133	Μαμούρα	349	ΛΑΡΙΣΣΑ
136	Ράχη	360	Μπάκρενα
142	ΛΕΒΑΔΕΙΑ	369	Μακρυχώρι
149	Χαιρώνεια	379	ΜΠΑΜΠΑ
154	ΔΑΥΛΕΙΑ	387	ΠΥΡΓΕΤΟΣ
160	Κρεβασαρά	394	Παπαπούλι
166	ΒΕΛΙΤΣΑ		
181	ΔΑΔΙ		
185	Σουβάλα		
194	ΒΡΑΛΟ	0	ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ
		6	ΛΑΜΙΑ
71	ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ	10	Μεγάλη Βρύσις
82	ΒΑΘΥ	20	Αγία Μαρίνα
93	ΧΑΛΚΙΣ	28	ΣΤΥΛΙΣ



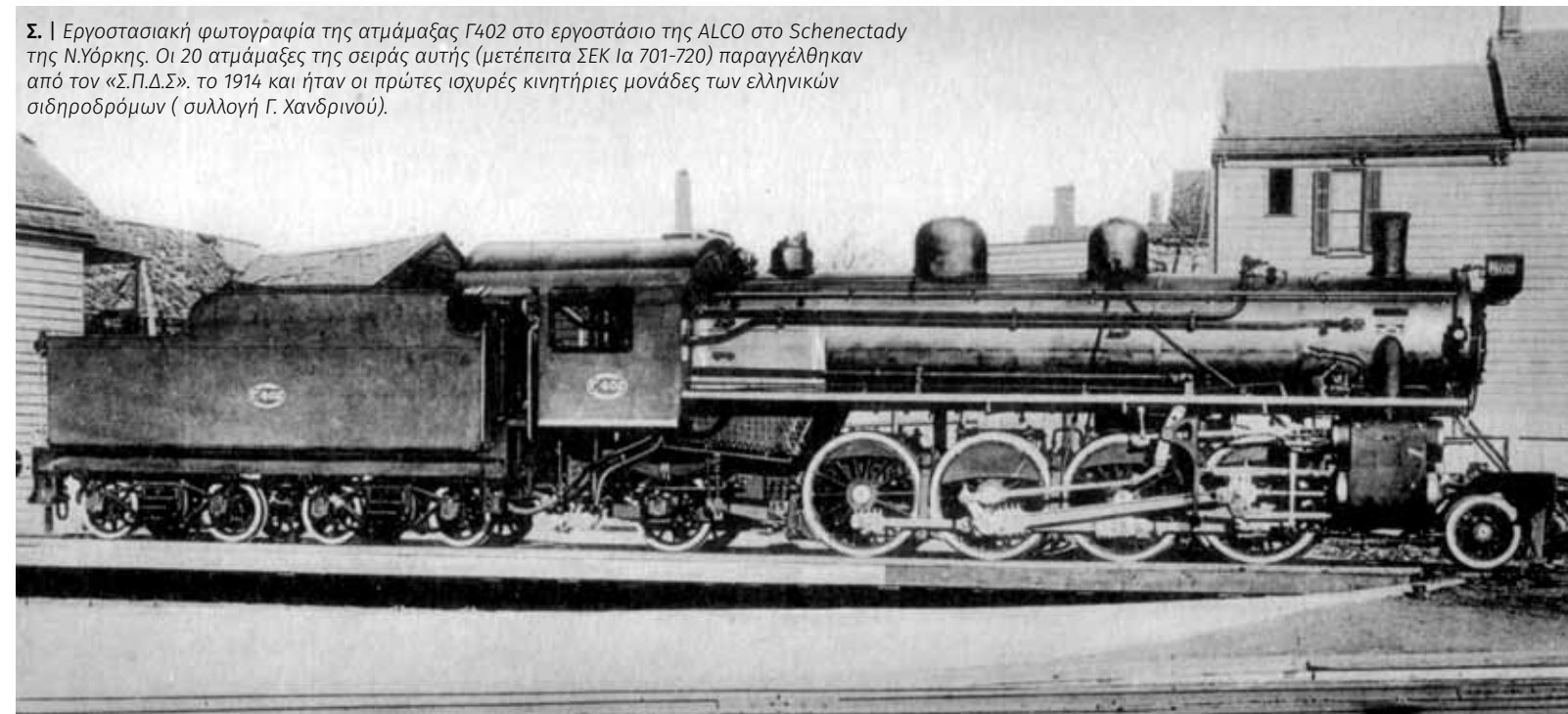
Σ. | Α/Α Ferrostaal έχει μόλις αναχωρήσει από τον Σ.Σ. Ασωπού και συνεχίζει το ταξίδι της προς την Θεσσαλονίκη. Διακρίνεται το έντονα ορεινό ανάγλυφο της περιοχής που συνήθως αποκαλείται «το πέρασμα του Μπράλου». Δεκαετία του '60 (Αρχειό ΟΣΕ).

Λιανοκλάδι μέχρι τον Δομοκό (στις Ν., Δ και ΒΔ πλαγιές της Όθρυος). Το πρώτο από αυτά, γνωστό ως «διάβαση του Μπράλου», είναι ακόμη και σήμερα το δυσκολότερο για την σιδηροδρομική κυκλοφορία τμήμα γραμμής στη χώρα μας. Ήταν ένα εντυπωσιακό και πολύ δύσκολο για την εποχή του τεχνικό έργο, τόσο δε οι μελετητές, όσο και οι κατασκευαστές, είχαν να παλαίψουν με πολλές και απρόβλεπτες δυσκολίες (κατολισθήσεις, υπόγεια νερά, ζεύξη γκρεμών κ.λ.π.), όπως π.χ στην περίπτωση της γέφυρας του Γοργοποτάμου που, λόγω της συστάσεως του εδάφους, εμφάνιζε φαινόμενα ολίσθησης ακόμη και μέχρι τα πρόσφατα χρόνια. Σε όλη την διαδρομή είναι εμφανή τα τεχνικά έργα προστασίας της γραμμής, όπως οι καλύψεις της, σε ορισμένα σημεία, με τσιμεντένια οροφή για να αποφευχθούν τυχόν κατολισθήσεις, τα πηγάδια για την αποστράγγιση των νερών, οι πολλές σήραγγες, οι πολλές γέφυρες και κοιλοδογέφυρες κλπ. Στην διαδρομή από την Αθήνα μέχρι το Παπαπούλι τελικά κατασκευάστηκαν, 37 σήραγγες, με μήκος μεγαλύτερο των 100μ. και 12 γέφυρες, με άνοιγμα μεγαλύτερο των

40μ., που ακόμη και σήμερα εντυπωσιάζουν με την αρτιότητα της κατασκευής τους. Από την άλλη, πάντως πρέπει να τονιστεί ότι (εκτός των στρατιωτικών λόγων που προαναφέραμε) η επιλογή της χάραξης μέσα από τα βουνά ήταν επιβεβλημένη και από το ότι οι παράκτιες περιοχές, ιδιαίτερα στο τμήμα από τις Λιβανάτες μέχρι την Λαμία, ήταν τότε ελώδεις και χωρίς αξιόλογη ζήτηση μεταφορικού έργου. Και αυτό δημιουργούσε ακόμη μεγαλύτερες τεχνικές δυσκολίες σε μια εποχή που δεν υπήρχαν μπουλντόζες και άλλα χωματοργικά μηχανήματα για την κατασκευή επικυμάτων, πρανών για την σταθεροποίηση των εδαφών κλπ.

Μετά την ένωση της Μακεδονίας με την Ελλάδα, το 1912, αποφασίζεται η σύνδεση της γραμμής του «Σ.Π.Δ.Σ.» με τα υπάρχοντα Οθωμανικά δίκτυα. Έτσι, το 1914, η Κυβέρνηση Βενιζέλου, εξαγοράζει την «Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» και υπογράφει σύμβαση, πάλι με την «Batignolles», για την κατασκευή, για λογαριασμό του ελληνικού κράτους, μιάς ενωτικής γραμμής που θα συνδέει το Παπαπούλι με το Πλατύ, όπου





Σ. | Εργοστασιακή φωτογραφία της ατμάμαξας G402 στο εργοστάσιο της ALCO στο Schenectady της Ν.Υόρκης. Οι 20 ατμάμαξες της σειράς αυτής (μετέπειτα ΣΕΚ Ια 701-720) παραγγέλθηκαν από τον «Σ.Π.Δ.Σ». το 1914 και ήταν οι πρώτες ισχυρές κινητήριες μονάδες των ελληνικών σιδηροδρόμων ( συλλογή Γ. Χανδρινού).

θα συναντούσε την γραμμή Θεσσαλονίκης – Φλώρινας – Μοναστηρίου. Η ενωτική αυτή γραμμή αποπερατώνεται το 1916, πλην όμως, λόγω της έναρξης, εν τω μεταξύ, του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και της επίταξης όλων των γραμμών της Μακεδονίας από τα συμμαχικά στρατεύματα της «Entente», η πρώτη επιβατική αμαξοστοιχία Αθηνών και Θεσσαλονίκης κυκλοφόρησε μετά το πέρας του πολέμου, το 1918, η δε πρώτη διεθνής αμαξοστοιχία, το περίφημο «Simplon Orient Express», έφθασε στην Αθήνα στις 1 Ιουλίου 1920. Έτσι, η πρωτεύουσα της χώρας μας μπαίνει, επι τέλους, στον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χάρτη.

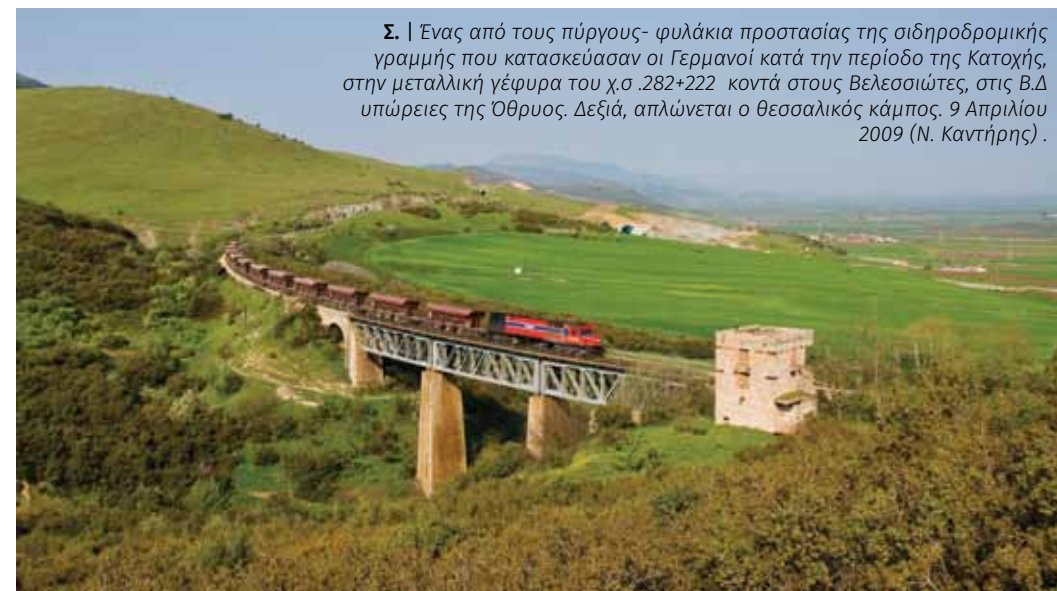
Ο σταθμός του Μπράλου έπαιξε σημαντικό ρόλο από το 1917 και μέχρι την λήξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Και τούτο διότι η συμμαχική διοίκηση της «Στρατιάς της Ανατολής», που έδρευε στην Θεσσαλονίκη, προσπαθώντας να ελαχιστοποιήσει την θαλάσσια διαδρομή, κατά την μεταφορά εφοδίων και στρατευμάτων από την Γαλλία

και την Ιταλία στο βαλκανικό μέτωπο, λόγω των συχνών τορπιλισμών των μεταγωγικών πλοίων από τα γερμανικά υποβρύχια, κατασκεύασε δρόμο από την Ιτέα μέχρι τον Σ.Σ. Μπράλου, ο οποίος και σήμερα ακόμη ενώνει την περιοχή με την Άμφισσα. Έτσι, τα μεταγωγικά πλοία μετέβαιναν μέχρι την Ιτέα, αντί της Θεσσαλονίκης, από όπου τα εφόδια και ο στρατός μεταφέρονταν με αυτοκίνητα του γαλλικού στρατού στον Μπράλο, στην συνέχεια δε, σιδηροδρομικώς πλέον, στην Μακεδονία και προς τα διάφορα μέτωπα με τους στρατιωτικούς σιδηροδρόμους, συνήθως εύρους 0,60 μ (Ντεκωβίλ). Στον Σ.Σ. Μπράλου (πού βρισκόταν, βεβαίως, στα μετόπισθεν) είχαν επίσης κατασκευασθεί αποθήκες εφοδίων και μικρά στρατόπεδα, καθώς και στρατιωτικά νοσοκομεία. Τότε, στο εμπόριο κυκλοφόρησαν αμέτρητες κάρτ-ποστάλ, με λεζάντες κυρίως στα γαλλικά ή και στα αγγλικά, όπου ο χώρος αποκαλούνταν περιοχή Δελφών ή και με άλλα ονόματα. Πολλές από αυτές τις κάρτες, που

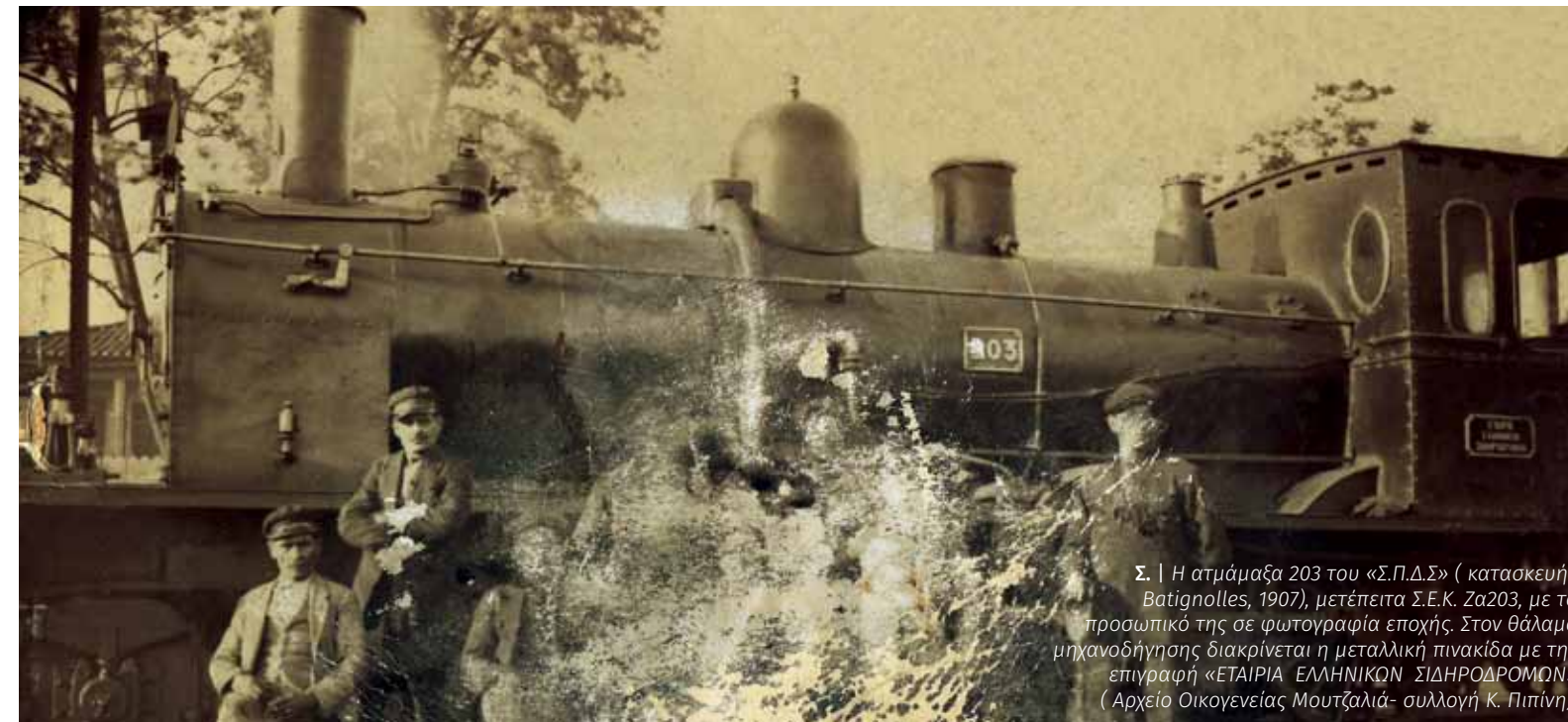
είναι περιζήτητες από τους συλλέκτες, δημοσιεύονται σε πρόσφατο βιβλίο του φίλου Ν.Τσίτσα<sup>4</sup>.

Το 1920, η κυβέρνηση Βενιζέλου ίδρυσε το Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου «Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους» («Σ.Ε.Κ.»), στο οποίο εκχώρησε, τόσο τα πρώην Οθωμανικά δίκτυα της Μακεδονίας και της Θράκης, που εξαγοράστηκαν σταδιακά από το Κράτος, όσο και το δίκτυο του «Σ.Π.Δ.Σ.». Οι «Σ.Ε.Κ.», μέχρι το 1962, απορρόφησαν σταδιακά όλα τα δίκτυα της Ελλάδος, από δε την 1-1-1971 μετονομάστηκαν σε «Ο.Σ.Ε. Α.Ε.». Με άλλα λόγια, ο σημερινός «Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» είναι ουσιαστικά η μετεξέλιξη του «Σ.Π.Δ.Σ.», ή ότι η ιστορία του «Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» ξεκινά 110 χρόνια πριν όταν δηλαδή άρχισε η κατασκευή του δικτύου του «Σ.Π.Δ.Σ.» το 1904. Τα πρώτα εκείνα χρόνια, η διαδρομή Αθηνών – Θεσσαλονίκης διαρκούσε, το λιγότερο, 18 ώρες. Αργότερα μειώθηκε στις 12 ώρες για ορισμένες πιο γρήγορες αμαξοστοιχίες, την δε δρομολογιακή περίοδο 1938-39, το μεν «Σεμπλόν» την κάλυπτε σε 11 ώρες και 20', η δε «ταχεία» σε 10 ώρες και 27'.

Η γραμμή του πρώην «Λαρισσαϊκού» έπαιξε ζωτικό ρόλο στην μεταφορά στρατευμάτων και εφοδίων του ελληνικού στρατού στα διάφορα μέτωπα, κατά τον πόλεμο του 1940 – 41. Γνωρίζουμε ότι τον Νοέμβριο του 1940, λίγο μετά δηλαδή την κήρυξη του ελληνο-ιταλικού πολέμου, κινήθηκαν στο δίκτυο αυτό 2525 αμαξοστοιχίες, (δηλαδή 84 τρέινα κατά μέσο όρο την ημέρα)<sup>5</sup>, αριθμός πολύ μεγάλος ακόμη και για τα σημερινά δεδομένα, γεγονός που οφείλονταν στην αυταπάτηση με την οποία εργάστηκαν οι σιδηροδρομικοί υπάλληλοι των «Σ.Ε.Κ.». Κατά την διάρκεια της Κατοχής, η γραμμή αυτή απετέλεσε και τον κύριο άξονα μεταφοράς εφοδίων και στρατευμάτων της Βέρμαχτ από την Γερμανία στην Ελλάδα και ιδιαίτερως στον Πειραιά, από όπου



Σ. | Ένας από τους πύργους-φυλάκια προστασίας της σιδηροδρομικής γραμμής που κατασκεύασαν οι Γερμανοί κατά την περίοδο της Κατοχής, στην μεταλλική γέφυρα του χ.σ. 282+222 κοντά στους Βελεοσιώτες, στις Β.Δ. υπώρειες της Όθρυος. Δεξιά, απλώνεται ο Θεσσαλικός κάμπος. 9 Απριλίου 2009 (Ν. Καντήρης).



Σ. | Η ατμάμαξα 203 του «Σ.Π.Δ.Σ» ( κατασκευής Batignolles, 1907), μετέπειτα Σ.Ε.Κ. Ζα203, με το προσωπικό της σε φωτογραφία εποχής. Στον θάλαμο μηχανοδότησης διακρίνεται η μεταλλική πινακίδα με την επιγραφή «ΕΤΑΙΡΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ» ( Αρχείο Οικογενείας Μουτζαλιά- συλλογή Κ. Πιπίνη).

προωθούνταν, δια θαλάσσης, στο Αφρικανικό Μέτωπο. Γι' αυτό, η γραμμή Πειραιά-Θεσσαλονίκης-Ειδομένης και ιδιαίτερα στα ορεινά της τμήματα έγιναν, ο βασικός στόχος των Ελλήνων ανταρτών, συχνά με την συνεργασία Άγγλων σαμποτέρ. Μέχρι την αποχώρηση των Γερμανών έγιναν δεκάδες πραξeis δολιοφθοράς με ανατινάξεις αμαξοστοιχιών, γεφυρών, σιδηροτροχιών κλπ με πιο γνωστές την ανατίναξη της γέφυρας του Γοργοπόταμου, της γέφυρας του Ασωπού και τα δεκάδες μικρά και μεγάλα σαμποτάζ στα Τέμπερη που είχαν σαν συνέπεια τις συνεχείς διακοπές της ομαλής διακίνησης εφοδίων, στρατευμάτων κλπ από τη βόρεια Ελλάδα προς τον νότο ή και αντίστροφα. Κατά την αποχώρηση των γερμανικών στρατευμάτων από την Ελλάδα, ο στρατός κατοχής προξένησε ανυπολόγιστες ζημιές στο δίκτυο των «Σ.Ε.Κ.» ανατινάζοντας όλες τις μεγάλες γέφυρες, μηχανοστάσια, σταθμούς, τροχαίο υλικό κλπ. Γι' αυτό και χρειάστηκε μια 5ετία για την αποκατάσταση των σοβαρών ζημιών του δικτύου και παρ' ότι η τμηματική λειτουργία κάποιων τμημάτων (π.χ Αθήνα-Χαλκίδα κλπ) είχε ξεκινήσει ήδη από το 1945-46, η πρώτη αμαξοστοιχία έφθασε στην Λάρισα τον Αύγουστο του 1949, στην δε Θεσσαλονίκη στις 19 Δεκεμβρίου 1949, κλείνοντας έτσι ένα θλιβερό κεφάλαιο της ελληνικής σιδηροδρομικής ιστορίας.

Πέρασαν σχεδόν 70 χρόνια από τότε και το δίκτυο που άρχισε να κατασκευάζεται δειλά-δειλά το 1904, εξελίχθηκε σημαντικά. Ακόμη και ο διορατικός Χ. Τρικούπης θα έμενε έκπληκτος αν μάθαινε π.χ. ότι σε δύο χρόνια περίπου από σήμερα, όταν τελειώσουν τα έργα εκσυγχρονισμού του δικτύου και λειτουργήσει η ηλεκτροκίνηση σε όλο το μήκος της γραμμής, οι συρμοί θα αναπτύσσουν ταχύτητες της τάξεως των 200 χλμ/ώρα και η διαδρομή Αθηνών – Θεσσαλονίκης θα καλύπτεται σε 3,15' ώρες περίπου. Αυτό θα αλλάξει ριζικά τα συγκοινωνιακά δεδομένα της

χώρας μας, ανεβάζοντας την, επί τέλους, στο υψηλό σιδηροδρομικό επίπεδο που έχουν, εδώ και πολλά, χρόνια επιτύχει οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Από την άλλη όμως, δυστυχώς, μετά την λειτουργία της νέας χάραξης υψηλών ταχυτήτων, που θα διέρχεται κάτω από το Καλλίδρομο με την διπλή σήραγγα 9,2χλμ, η υφιστάμενη γραμμή στο τμήμα Τιθορέα – Λιανοκλάδι - Δομοκός, θα εγκαταλειφθεί. Το πρώτο από αυτά τα τμήματα όμως (ιδιαίτερα από τον Σ.Σ Μπράλου και μέχρι το Λιανοκλάδι) αποτελεί αναμφίβολα έναν σημαντικό και μοναδικό στη χώρα μας πόλο έλξης υψηλού τουρισμού. Αυτό οφείλεται στον συνδυασμό τριών ευνοϊκών παραμέτρων: α) την μοναδική ομορφιά και περιβαλλοντική αξία του τοπίου (όλη η γραμμή από την γέφυρα της Παπαδιάς μέχρι την γέφυρα του Γοργοπόταμου βρίσκεται εντός των ορίων της περιφερειακής ζώνης του Εθνικού Πάρκου Οίτης), β) τα εξαιρετικής σιδηροδρομικής τεχνολογίας τεχνικά έργα (γέφυρες Παπαδιάς, Ασωπού, Γοργοπόταμου, λίθινες τοξωτές γέφυρες και αλληλοδιαδεχόμενες σήραγγες στην περιοχή Τραχίνας-Αρπίνης, το μονοπάτι των σιδηροδρομικών κλπ) και γ) την πλούσια ιστορία του (ανατινάξεις Γοργοπόταμου, Ασωπού, άλλα γεγονότα της κατοχής κ.λ.π.). Θα πρέπει, ως εκ τούτου, να διατηρηθεί σε λειτουργία, μερίμνη και δαπάναις κυρίως της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδος και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και με την συνεργασία άλλων φορέων (όπως ο «Σ.Φ.Σ.», ο «Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Πάρκου Οίτης» κλπ), έτσι ώστε να χρησιμοποιείται για την δρομολόγηση εκδρομικών, «μυσειακών» συρμών. Επι πλέον όμως, το τμήμα Τιθορέας – Μπράλου, θα πρέπει να συνεχίσει να έχει και επιβατικό έργο, αφού εξυπηρετεί περιοχές με αρκετές μετακινήσεις, από τις οποίες, με αναμεταβίβαση σε λεωφορεία, θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν και πολλά ορεινά χωριά, τα οποία στερούνται καλής

συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Πολλά, άλλωστε, από τα χωριά αυτά, αποτελούν πραγματικούς η και εν δυνάμει τόπους έλξης επισκεπτών, λόγω του φυσικού κάλλους της περιοχής όπου βρίσκονται (π.χ. Παύλιανη, Γραβιά, Παρνασσός, κλπ).

#### Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά τους Απόστολο Κουρμπέλη, Σπύρο Νικολόπουλο, Κυριάκο Πιπίνη, Νίκο Τσίτσα και Γιώργο Χανδρινό για την παραχώρηση φωτογραφιών από την συλλογή τους, καθώς και τον Νίκο Καντήρη για τις φωτογραφίες του.

#### Βιβλιογραφία- Παραπομπές

Λευτέρης Παπαγιαννάκης. Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910) Εκδόσεις ΜΙΕΤ. 1982. Ιωάννης Ζαρταλούδης, Δημήτριος Καρατόλος, Δημήτριος Κουτελιδής, Γεώργιος Νάθενας, Σπύρος Φασούλας και Αντώνης Φιλιππουπολίτης. Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι: η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα. Εκδόσεις Μίλητος. Αθήνα. Αντώνιος Μάτσας. Το κράτος και οι σιδηρόδρομοι εν Ελλάδι. Βασιλικών Τυπογραφείων Ν. Χιώτη Αθήνα. 1922. Ζήσης Πρωτόπαπας. Ο άγνωστος σιδηρόδρομος Αγ. Μαρίας-Λαμίας-Μπεκής (1892-1905). Αθήνα. 2008.

Ζήσης Πρωτόπαπας. Ο «Λαρισσαϊκός» σιδηρόδρομος. Έκδοση Συνδέσμου Σιδηροδρομικών «Λαρισσαϊκός». Αθήνα. 2009.

Βασίλειος Λεοντόπουλος. Ο Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Δεμερλή-Συνόρων (Π.Δ.Σ.) 1904-1954. Συγκοινωνία. 1954. 3: 573-576.

Νικόλαος Τσίτσας. Μπράλος. Το σιδηροδρομικό πέραςμα. Εκδόσεις Iron. Αθήνα. 2008.

Πρωτόπαπας, Ο.π. σ.131