

Η συνεργασία των Σιδηροδρόμων με τα Ταχυδρομεία

Κείμενο: Κώστας Ανδρουλιδάκης



Σ. | Σύνθεση αμαξοστοιχίας των ΣΕΚ, όπου, αμέσως μετά την ντηζελάμαξα ALSTHOM A.355 και την φορτάμαξα ακολουθεί το μικτό όχημα, ταχυδρομικό και σκευφόρος, ιταλικής κατασκευής του 1950 (σειρά Εφππ 9060881-886), Σ.Σ Θεσσαλονίκης. Δεκαετία του '60. (Ι. Λάμπρος / Αρχείο ΟΣΕ)



Σ. | Αποτυπώματα σφραγίδων ταχυδρομικών γραφείων που συστέγγονταν σε κτίρια σιδηροδρομικών σταθμών (συλλογή Κ. Ανδρουλιδάκη).

Εκτός από την κύρια χρήση τους που ήταν η εκτέλεση των χερσαίων επιβατικών και εμπορευματικών συγκοινωνιών, μια σοβαρή υπηρεσία που μας έχουν προσφέρει οι σιδηρόδρομοι είναι και η συμμετοχή τους στη διεκπεραίωση της αλληλογραφίας. Η συνεργασία των Σιδηροδρόμων με τα Ταχυδρομεία, η οποία χρονολογείται από την εποχή των πρώτων χρόνων λειτουργίας των τρένων μας, δηλαδή από τα μέσα της δεκαετίας του 1880, αποτελεί ένα χαρακτηριστικό και ιδιόμορφο κεφάλαιο της νεότερης ιστορίας μας. Η συνεργασία αυτή διήρκεσε έναν ολόκληρο αιώνα και πλέον, αλλά σήμερα δεν υφίσταται διότι οι ταχυδρομικές μεταφορές εκτελούνται με τα αυτοκίνητα των ταχυδρομείων και με τα αεροπλάνα. Άλλοτε όμως, όταν ο σιδηρόδρομος αποτελούσε το περισσότερο διαδεδομένο μηχανοκίνητο μέσο χερσαίων μεταφορών, η διακίνηση της αλληλογραφίας με το τρένο αποτελούσε τον πιο σύγχρονο και ασφαλή τρόπο ταχυδρομικής διεκπεραίωσης.

Η συνεργασία Σιδηροδρόμων-Ταχυδρομείων μάς είναι σχεδόν άγνωστη. Οι μεγαλύτεροι βέβαια έχουμε δει, πριν από λίγες δεκαετίες, στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, να φορτώνονται στα ταχυδρομικά βαγόνια και να μεταφέρονται από αυτά εκατοντάδες σακί αλληλογραφίας. Αυτό όμως που μας είναι εντελώς άγνωστο είναι το πώς άρχισε η συνεργασία αυτή και πώς εξελίχθηκε με τις λεπτομέρειες και τις γραφικές της, θα λέγαμε, ιδιομορφίες.

Ας εξετάσουμε πρώτα την ταχυδρομική πλευρά. Τα Ταχυδρομεία μας ιδρύθηκαν το 1828 με διάταγμα του Ιωάννη Καποδίστρια. Στην αρχή και για αρκετά χρόνια, δεν είχαν τη σημερινή τους αυτονομία, αλλά αποτελούσαν μέρος του Υπουργείου Εσωτερικών. Κάτω από μία Κεντρική Διοικητική Υπηρεσία, τα τμήματά τους χωρίζονταν λειτουργικά σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

- α) στα ταχυδρομικά γραφεία, και
- β) στους «μεταφορείς» της αλληλογραφίας.

Τα ταχυδρομικά γραφεία ήταν καταμεμημένα στις διάφορες πόλεις, κωμοπόλεις και χωριά. Σ' αυτά έφερναν τις επιστολές τους οι κάτοικοι της κάθε περιοχής, αγόραζαν και κολλούσαν τα κατάλληλα γραμματόσημα, και παρέδιναν το φάκελο για να μεταφερθεί στον προορισμό του. Οι υπάλληλοι των ταχυδρομικών γραφείων παραλάμβαναν την αλληλογραφία, την κατένειμαν ανάλογα με τον τόπο προορισμού και την παρέδιναν στο αντίστοιχο ταχυδρομικό δρομολόγιο. Όταν η αλληλογραφία έφθανε στο ταχυδρομικό γραφείο προορισμού της, οι υπάλληλοί του μερμνούσαν για να φτάσει στα χέρια του παραλήπτη.

Η επικοινωνία από το ένα ταχυδρομικό γραφείο στο άλλο ακολουθούσε ιδιαίτερη διαδικασία. Σε όλη τη χώρα υπήρχε ένα αρκετά πυκνό δίκτυο ταχυδρομικών δρομολογίων που ένωνε τα γραφεία μεταξύ τους. Οι διαδρομές και η πυκνότητα των δρομολογίων καθορίζονταν από τη Γενική Διεύθυνση των Ταχυδρομείων, ενώ η φροντίδα για την εκτέλεσή τους είχε ανατεθεί σε εργολάβους μεταφορών, οι οποίοι διέθεταν το απαραίτητο προσωπικό και τα μεταφορικά μέσα. Ανάλογα με το μήκος και τη σπουδαιότητα των διαδρομών ο εργολάβος χρησιμοποιούσε, άλλοτε άμαξες και άλλοτε έφιππους ή πεζούς ως «μεταφορείς» της αλληλογραφίας, ενώ η αρμοδιότητα του καθεαυτού ταχυδρομικού υπαλλήλου περιοριζόταν στις εργασίες της Κεντρικής Υπηρεσίας και των ταχυδρομικών γραφείων.

Εξετάζοντας τώρα τη σιδηροδρομική πλευρά, το τρένο, όπως ξέρουμε, είναι το παλαιότερο μηχανοκίνητο μέσο χερσαίων μεταφορών στην ιστορία του πλανήτη μας. Πριν από αυτό, οι εμπορευματικές μεταφορές στην Ήρρα εκτελούνταν είτε με χειροκίνητα μικρά αμάξια, είτε με άμαξες που τις έσερναν ζώα. Αντίστοιχα, οι επιβάτες μετακινούνταν είτε έφιπποι, είτε με ιππότες επιβατικές άμαξες. Η εξέλιξη αυτών των προσιδηροδρομικών μέσων παρέμεινε στάσιμη επί αιώνες, διότι η κινητήρια δύναμή τους είχε ζωική προέλευση, και επομένως πολύ περιορισμένες δυνατότητες. Εκτός από αυτό, ήταν ευαίσθητη στη καιρικές συνθήκες, ενώ την επηρέαζαν και πολλοί άλλοι παράγοντες. Τελικά, η εφεύρεση του σιδηροδρόμου, του μηχανοκίνητου μεταφορικού μέσου, απέτελεσε το μόνο ουσιαστικό βήμα προόδου. Πάντως, η προσφορά του μέσου



Σ. | Αποτυπώματα σφραγίδων σιδηροδρομικών σταθμών της Θεσσαλίας και της Πελοποννήσου που χρησιμοποιήθηκαν για ταχυδρομική χρήση (συλλογή Κ. Ανδρουλιδάκη)

αυτού αφορούσε, όχι μόνο τον μεταφορικό και τον οικονομικό τομέα, αλλά και ποικίλες άλλες εκδηλώσεις της κοινωνικής ζωής γενικότερα.

Έτσι φθάνουμε στη συνεργασία των σιδηροδρόμων με τα ταχυδρομεία. Ενώ πριν από την εμφάνιση του τρένου, η χερσαία ταχυδρομική επικοινωνία πραγματοποιείτο, όπως είπαμε, με πεζούς ή έφιππους ταχυδρόμους και με ιππότες ταχυδρομικές άμαξες, με την έναρξη της λειτουργίας των σιδηροδρομικών δικτύων, οι συνθήκες των ταχυδρομικών μεταφορών αλλάζουν εντελώς. Τη μεταφορά της αλληλογραφίας την αναλαμβάνει ο σιδηρόδρομος, και μάλιστα δωρεάν, διότι πρόκειται για εξυπηρέτηση προς το κράτος και όχι προς ιδιώτη. Η διακίνηση αυτή αποτελεί βασική υποχρέωση των σιδηροδρομικών Εταιριών, η οποία απορρέει από τις ιδρυτικές τους συμβάσεις. Στο αντίστοιχο άρθρο διαβάζουμε:

«Η (Σιδηροδρομική) Εταιρία υποχρεούται να μεταβιβάσει δωρεάν δια των αμαξών των επιβατών τους ταχυδρομικούς σακούς, ως και τους συνοδευόντας αυτούς υπαλλήλους, τηρούσα προς τούτο τον αναγκαίον χώρο».

Το απόσπασμα αυτό έχει ληφθεί από τη σύμβαση κατασκευής των Σ.Π.Α.Π., αλλά παρόμοια άρθρα υπάρχουν και για τα υπόλοιπα δίκτυα. Οι συμβάσεις μάλιστα που υπογράφονται μεταγενέστερα περιλαμβάνουν κείμενα με πιο αναλυτικές περιγραφές, όπου και διευκρινίζονται περισσότερες λεπτομέρειες της σιδηροδρομικής-ταχυδρομικής συνεργασίας. Μία από αυτές είναι και η μεταφορά ταχυδρομικών δεμάτων. Αμέσως μετά

Σ. | Αποτυπώματα σφραγίδων κινητών ταχυδρομείων, όπου διακρίνονται τα ονόματα της αφετηρίας και του τέρματος του ταχυδρομικού δρομολογίου (συλλογή Κ. Ανδρουλιδάκη).





Σ. | Το ταχυδρομικό όχημα των ΣΠΑΠ, ΤΤ 973 (σειρά ΤΤ 971-975), κατασκευής του 1920. Δίπλα στην αριστερή πόρτα διακρίνεται η σχισμή της θυρίδας του γραμματοκιβωτίου του. Καλαμάκι, 30 Ιουλίου 1959 (Α. Luft).

την έναρξη της λειτουργίας των σιδηροδρόμων, η Γενική Διεύθυνση των Ταχυδρομείων προειδοποιεί τον εργολάβο μεταφορών της ότι:

«Εις όσας των ταχυδρομικών γραμμών(...) εισαχθή η δι' ατμοσιδηροδρόμων συγκοινωνία, παύει, μετά προηγουμένην προς τον εργολάβον γνωστοποίησιν της Γενικής Διευθύνσεως των Ταχυδρομείων, η υποχρέωσις αυτού της δι' αμαξών, εφιππων ή πεζών μεταφοράς των ταχυδρομικών σάκων...».

Την ίδια εποχή, καθώς η Γενική Διεύθυνση συνεννοείται με τις σιδηροδρομικές Εταιρίες για τις λεπτομέρειες της συνεργασίας τους, καταρτίζει ταυτόχρονα καινούργια προγράμματα ταχυδρομικών δρομολογίων, έτσι ώστε, στα μέρη όπου οι ταχυδρομικές διαδρομές ταυτίζονται με τις σιδηροδρομικές, η μεταφορά της αλληλογραφίας να πραγματοποιείται με τα τρένα, μέσα σε ειδικούς χώρους των βαγονιών, ενώ οι ιππήλατες άμαξες, οι έφιπποι ή οι πεζοί ταχυδρόμοι θα υποβοηθούν το σιδηρόδρομο, συνεχίζοντας τη μεταφορά της αλληλο-γραφίας στις σιδηροδρομικά απρόσιτες περιοχές.

Παραθέτουμε χαρακτηριστική εγκύκλιο της Γενικής Διευθύνσεως των Ταχυδρομείων, που αφορά τη διαμόρφωση των καινούργιων δρομολογίων, με αφορμή την έναρξη λειτουργίας των Σ.Π.Α.Π.:

«Προς τα ταχ. Γραφεία του Κράτους.

»Εν διαφόροις ταχυδρομικαίς γραμμαίς του Κράτους επηνέχθησαν μεταβολαί τινές, αίντινες θα εφαρμοσθώσιν από της 1ης Ιανουαρίου 1885.

»Αι μεταβολαί αυταί εισίν αι εξής:

Η εκ της πρωτευσούσης αποστολή της αλληλογραφίας θα εκτελήται δια του σιδηροδρόμου μέχρις Ελευσίνος και Μεγάρων. Και εκ μεν της Ελευσίνος εις θήβας δια της ταχ. αμάξης θέλει διαβιβάζεσθαι η δια τα λοιπά μέρη της Στερεάς αλληλογραφία, εκ Μεγάρων δε δια των ταχυδρόμων εις Κόρινθον ή δια την Πελοπόννησον. Το μέτρον τούτο προκάλεσε την μεταβολήν των δρομολογίων των γραμμών Αθηνών-Μεγάρων-Κορίνθου και Ελευσίνος-Θηβών...».

Δηλαδή από την εποχή ακόμη που η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας-Πελοποννήσου έφτανε μόνο μέχρι την Ελευσίνα και τα Μέγαρα, τα Ταχυδρομεία χρησιμοποίησαν αμέσως το τρένο, έστω και για τη μικρή αυτή διαδρομή, ενώ ταυτόχρονα τροποποίησαν τα εργολαβικά ταχυδρομικά δρομολόγια, ώστε να ανταποκρίνονται προς τις αφίξεις των αμαξοστοιχιών. Τελικά, οι ταχυδρομικοί σάκοι που προορίζονταν για την Πελοπόννησο, μεταφέρονταν σιδηροδρομικά μέχρι τα Μέγαρα, και από εκεί παραλαμβάνονταν από τους ταχυδρόμους του εργολάβου για να προωθηθούν στην Κόρινθο. Ο σάκοι που προορίζονταν για τη Στερεά Ελλάδα, μεταφέρονταν σιδηροδρομικά μέχρι την Ελευσίνα, και μετά προωθούνταν στη θήβα, με ταχυδρομική άμαξα.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ταχυδρομική διεκπεραίωση

στην περιοχή της Θεσσαλίας. Τα βασικά ταχυδρομικά δρομολόγια εκτελούνται με το σιδηρόδρομο, στις διαδρομές Βόλος-Λάρισα και Βόλος-Φάρσαλα-Καρδίτσα-Τρίκαλα-Καλαμάκα. Η αλληλογραφία που φθάνει στους διάφορους σταθμούς αυτών των διαδρομών, μεταφέρεται στις γύρω περιοχές, είτε με άμαξες είτε με έφιππους ή πεζούς ταχυδρόμους. Έτσι, από το Βόλο η αλληλογραφία διανέμεται προς Ζαγορά και Αργαλαστή, από τη Λάρισα στον Τύρναβο, τη Ραψάνη, τα Αμπελάκια και την Αγυιά, από τα Φάρσαλα στη Δομοκό, από την Καρδίτσα στον Παλαμά, τα Φουρνά, κλπ. Τα γράμματα που αποστέλλονται από τα πάρα πάνω χωριά ακολουθούν φυσικά τις αντίστροφες διαδρομές.

Η ημερομηνία της 1ης Ιανουαρίου 1885, που αναφέρεται στην προηγούμενη εγκύκλιο, έχει ιδιαίτερη σημασία. Η πρωτοχρονιά αυτή αποτελεί σταθμό στις ταχυδρομικές μας επικοινωνίες. Είναι η ημερομηνία που ξεκινάει η μεταφορά της αλληλογραφίας με το τρένο, και έτσι αρχίζει μια ουσιαστική συνεργασία μεταξύ Σιδηροδρόμων και Ταχυδρομείων που διαρκεί τουλάχιστον έναν αιώνα.

Από τον πρώτο κιόλας καιρό, τα Ταχυδρομεία διαπιστώνουν ότι η συνεργασία αυτή ήταν περισσότερο εξηρητική από όσο την περίμεναν. Διότι, δεν είχε επιτευχθεί μόνο η μείωση των χρόνων και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων, δηλαδή τα βασικά πλεονεκτήματα που περίμεναν, αλλά επί πλέον υπήρχε ασφάλεια στη μεταφορά της αλληλογραφίας σε μια εποχή που ο ταχυδρομικές άμαξες – και πολύ περισσότερο οι μεμονωμένοι ταχυδρόμοι – κινδύνευαν την κάθε στιγμή να πέσουν στα χέρια ληστών. Επίσης, σχεδόν αμέσως αναπτύχθηκαν οι συνδυασμένες μεταφορές ανάμεσα σε σιδηροδρόμους και ατμόπλοια, οπότε τα ταχυδρομικά δρομολόγια πραγματοποιούνταν διαδοχικά από τα δύο αυτά μεταφορικά μέσα, και έτσι επιτυγχανόταν υψηλή στάθμη ταχυδρομικής επικοινωνίας, ακόμη και με τα πιο απομακρυσμένα νησιά.

Υπήρχε όμως και ένα άλλο πλεονέκτημα, που για τα Ταχυδρομεία απετέλεσε ευχάριστη έκπληξη. Οι σιδηροδρομικοί μας είχαν αποκτήσει ουσιαστική πείρα ταχυδρομικής διαδικασίας, πριν ακόμα αρχίσει η συνεργασία Σιδηροδρόμων και Ταχυδρομείων. Αυτό, από πρώτη ματιά φαίνεται παράδοξο, είναι όμως εύκολο να το εξηγήσουμε.

Οι σιδηροδρομικές Εταιρίες ήταν, μαζί με τις Κρατικές και Στρατιωτικές Υπηρεσίες, οι μόνοι φορείς που διέθεταν αυτόνομο ταχυδρομικό, τηλεγραφικό, και αργότερα, τηλεφωνικό δίκτυο. Το ταχυδρομικό δίκτυο των Σιδηροδρόμων, το οποίο και μας ενδιαφέρει, ήταν οργανωμένο σε ζηλευτό βαθμό, ενώ, χωρίς να είναι επίσημο, από πλευράς αποτελεσματικότητας ήταν ισάξιο προς το κρατικό. Η διακίνηση της αλληλογραφίας ανάμεσα στις σιδηροδρομικές Διευθύνσεις, στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και στα συγκροτήματα επισκευών των τρένων πραγματοποιούνταν με ταχύτητα και συνέπεια. Η αλληλογραφία αυτή αφορούσε φυσικά διακίνηση εγγράφων μόνο για

υπηρεσιακά θέματα. Άλλοτε οι σταθμοί ανέφεραν τα προβλήματά τους στις προϊστάμενες υπηρεσίες, από τις οποίες ζητούσαν την επίλυσή τους, κι άλλοτε οι Διευθύνσεις έστελναν στους σταθμούς εγκυκλίους και εντολές.

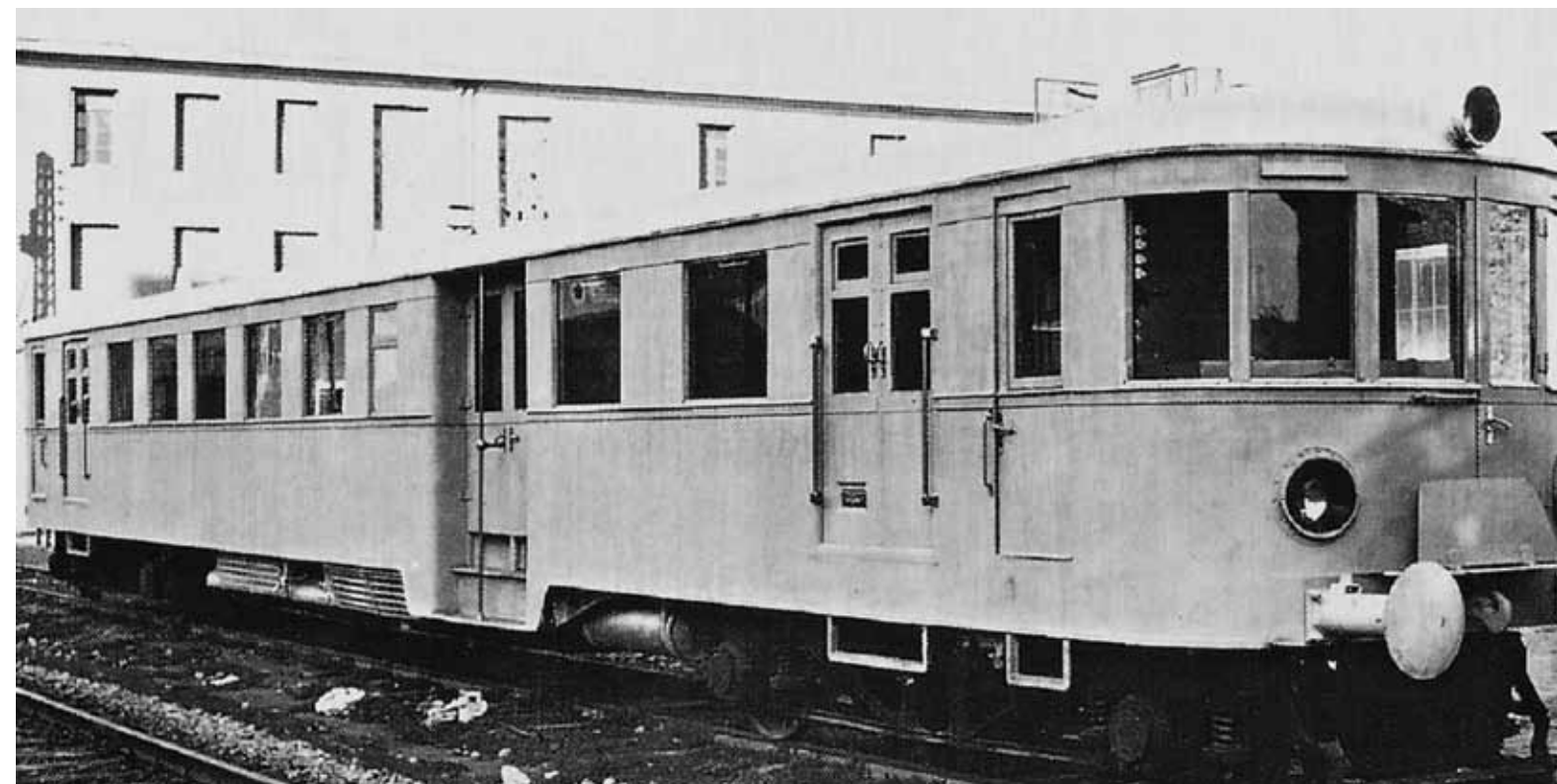
Τα πρώτα χρόνια, τα σιδηροδρομικά αυτά έγγραφα δεν εσωκλείονταν σε φάκελο. Το ίδιο το έγγραφο της επιστολής, διπλωμένο κατάλληλα, υπό μορφή «πλικού» όπως λεγόταν, έπαιζε και ρόλο φακέλου. Στη μία όψη του, την μπροστινή, την «καθαρή», εκεί που δεν υπήρχαν τα τσακισμένα άκρα του χαρτιού, αναγραφόταν η διεύθυνση του παραλήπτη. Στην όψη αυτή, στο αριστερό μέρος, αποτυπωνόταν συνήθως η σφραγίδα αποστολής, ενώ στο δεξί, η σφραγίδα αφίξεως. Στη πίσω όψη, στο σημείο όπου διπλωνόταν το χαρτί, αποτυπωνόταν επίσης η σφραγίδα αποστολής, ως εγγύηση για να μην ανοιχτεί το γράμμα καθ' οδόν από τρίτον. Λίγες δεκαετίες αργότερα, χρησιμοποιούσαν φάκελο, αλλά εξακολουθούσαν να τηρούν την ίδια περίπου διαδικασία στις σφραγίσεις, πιθανόν όμως να είχε καταργηθεί η σφραγίδα αφίξεως. Έχουν διασωθεί κάποιοι «πλικοί» και φάκελα εσωτερικής υπηρεσιακής αλληλογραφίας των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων και των Σ.Π.Α.Π., όπου φαίνεται αυτός ο τρόπος σφραγίσεως.

Αν το γράμμα αποστελλόταν από σιδηροδρομικό σταθμό, αρμόδιος για την όλη διαδικασία ήταν ο σταθμάρχης, ο οποίος κατ' αυτόν τον τρόπο εκτελούσε ουσιαστικά και χρέη ταχυδρομικού υπαλλήλου. Μετά, το γράμμα παραλαμβάνονταν από τους υπαλλήλους της αμαξοστοιχίας και μεταφερόταν στο σταθμό προορισμού ή στα γραφεία της σιδηροδρομικής Διευθύνσεως, όπου ο παραλήπτης το σφράγιζε με τη σφραγίδα αφίξεως. Εννοείται ότι και οι δύο σφραγίσεις των φακέλων γίνονταν με τις υπηρεσιακές σφραγίδες των σταθμών ή Υπηρεσιών. Γραμματόσημα δεν χρησιμοποιούνταν.

Εκτός όμως από την ταχυδρομική πείρα των σιδηροδρομικών υπαλλήλων και σταθμαρχών χάρη στην οργάνωση της εσωτερικής ταχυ-δρομικής υπηρεσίας των σιδηροδρόμων μας, υπήρχαν και άλλοι παράγοντες που βοηθούσαν στην εξυπηρέτηση των ταχυδρομείων χάρη στη λειτουργία των τρένων μας. Θα αναφέρουμε πιο αναλυτικά τους επόμενους:

- Τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας των σιδηροδρόμων, το δίκτυό τους εξυπηρετούσε συγκοινωνιακά πολλά χωριά όπου τα Ταχυδρομεία δεν είχαν ακόμη ιδρύσει γραφεία τους.

Σ. | Αυτοκινήταμαξα του δικτύου των Γαλλοελληνικών Σιδηροδρόμων (ΓΕΣ) του Νομού Έβρου, γερμανικής κατασκευής του 1936. Η δεύτερη πόρτα από δεξιά προς τ' αριστερά είναι του ταχυδρομικού διαμερίσματος (συλλογή Κ. Ανδρουλιδάκη).



- Η σιδηροδρομική γραμμή ένωσε πόλεις και χωριά, των οποίων η συγκοινωνία παλαιότερα ήταν πολύ δύσκολη. Και ο σιδηρόδρομος, το ιδανικό μεταφορικό μέσο για την εποχή εκείνη, περνούσε μέσα από τα κεντρικότερα σημεία τους, και στάθμευε στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, που ήταν κτίρια με ιδιαίτερη σημασία.

- Οι σταθμοί αποτελούσαν ένα ολοκληρωμένο υπηρεσιακό συγκρότημα, όπου ο κάτοικος της περιοχής, επιβάτες ή αποστολείς εμπορευμάτων, μπορούσαν να εξυπηρετούνται κατά τρόπο πολύ ικανοποιητικό κατά τη διάρκεια αρκετών ωρών το εικοσιτετράωρο.

- Ιδιαίτερα, κατά τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας τους, οι σταθμοί αποτελούσαν το επίκεντρο της εμπορευματικής και επιβατικής κινήσεως της περιοχής. Στις πλατείες τους γίνονταν οι εμποροπανηγύρεις, ενώ τα καφενεία τους (ή «καφωδεία» όταν είχαν μουσική και τραγούδια) αποτελούσαν το επίκεντρο της κοινωνικής ζωής.

- Οι σταθμάρχες συγκαταλέγονταν μεταξύ των πιο μορφωμένων υπαλλήλων της εποχής, είχαν πείρα κοινωνικής συμπεριφοράς προς το επιβατικό κοινό, ενώ και η εμπειρία τους σε ταχυδρομικές διαδικασίες, όπως είπαμε, ήταν εξαιρετικά πολύτιμη.

Η συνεργασία των σιδηροδρόμων με τα ταχυδρομεία εξελίχθηκε γοργά. Οι συνεννοήσεις που κατέληξαν στη σιδηροδρομική μεταφορά των ταχυδρομικών σάκων από την 1.1.1885, συνεχίζονται, και μετά από λίγο καιρό καταλήγουν σε πολύ ουσιαστικά αποτελέσματα. Η συνεργασία οργανώνεται σε δύο κατευθύνσεις. Στην «εν κινήσει», που αφορά την ταχυδρομική οργάνωση μέσα στα τρένα, και στην «εν στάσει», που αφορά την ταχυδρομική οργάνωση στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και στάσεις.

Ας ξεκινήσουμε από τη δεύτερη περίπτωση. Γύρω στο 1888, οι σχετικές συνεννοήσεις έχουν καταλήξει στη συμφωνία να ιδρυθούν στους σταθμούς και στις στάσεις ειδικά ταχυδρομικά γραφεία. Οι συμβάσεις που υπογράφονται καθορίζουν τις λεπτομέρειες της ταχυδρομικής χρησιμοποίησεως των χώρων, αλλά προπάντων του προσωπικού των σταθμών, και βασικά των σταθμαρχών και στασιάρχων. Καθορίζουν το χρόνο της ταχυδρομικής τους απασχολήσεως, την αμοιβή τους καθώς και τον τρόπο συνδυασμού των σιδηροδρομικών και ταχυδρομικών τους καθηκόντων. Τελικά, η ταχυδρομική λειτουργία των σταθμών διαμορφώνεται όπως εκείνη των κανονικών ταχυδρομικών γραφείων, την οποία έχουμε ήδη περιγράψει.

Δηλαδή, οι κάτοικοι της περιοχής που ήθελαν να ταχυδρομήσουν κάποιο γράμμα, το

