

3^ο Γυμνάσιο Αλεξ/πολης «Δόμνα Βισβίζη»
Πρόγραμμα τοπικής ιστορίας



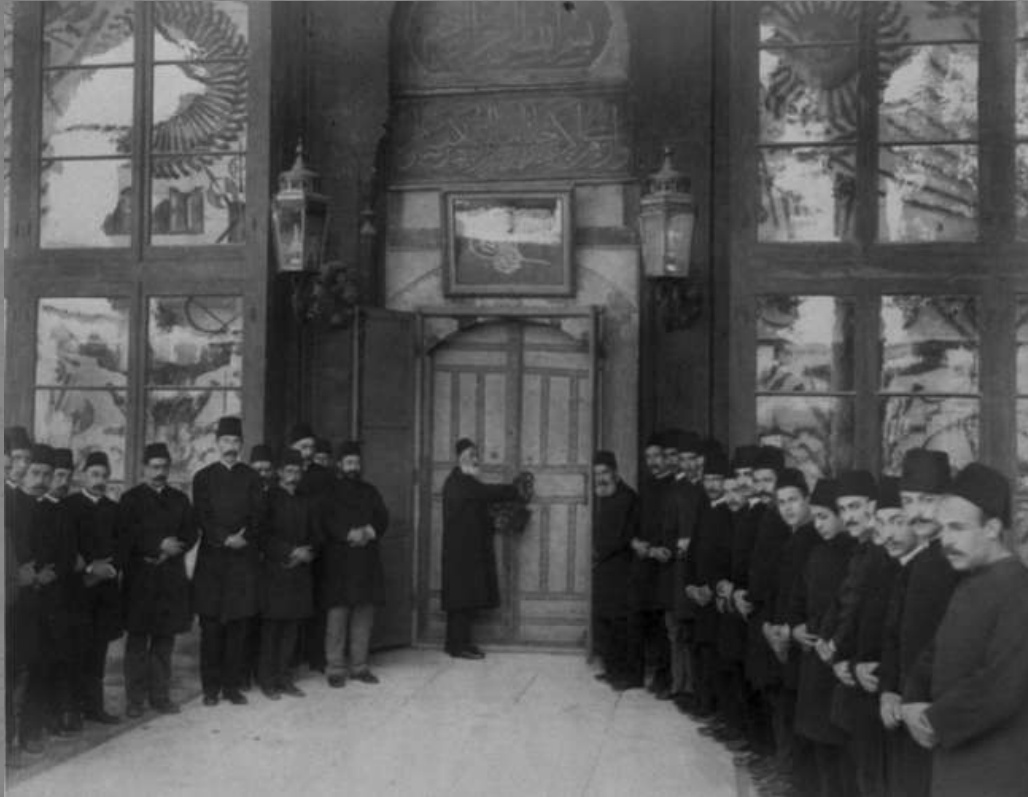
«Αλεξανδρούπολη: Εν αρχή ην... ο σιδηρόδρομος»

Υπεύθυνοι: Κίτσος Δημήτριος, Κουκίου Ζαφειρία, Κυριακοπούλου Φωτεινή

Οθωμανική αυτοκρατορία



Μετά τον Κριμαϊκό πόλεμο (1854 -1856)



Ξεκινούν συζητήσεις για την κατασκευή σιδηροδρομικής
σύνδεσης μεταξύ Κωνσταντινούπολης και Δυτικής Ευρώπης.



Το 1861 γίνεται σουλτάνος ο Αβδούλ Αζίζ, ο οποίος θα επιχειρήσει

- το πρώτο άνοιγμα προς τη Δύση και
- τις μεταρρυθμίσεις που θα προσφέρουν τεχνολογική και οικονομική ανάπτυξη



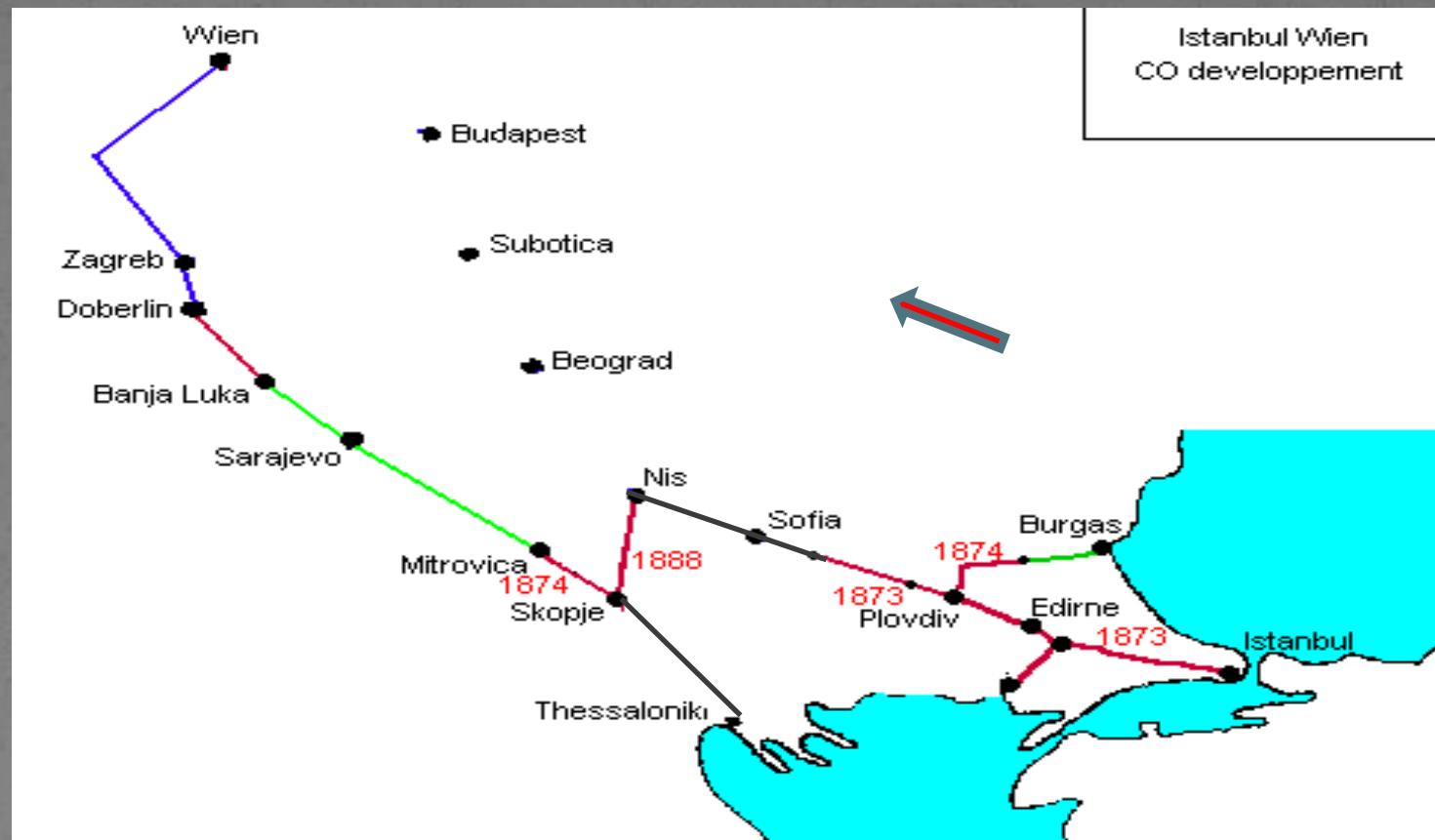
Αποφασίζει την κατασκευή σιδηροδρόμου στην Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Πρώτη προτεραιότητα: σύνδεση της Κων/πολης με το δίκτυο των Σιδηροδρόμων της Νότιας Αυστρίας και τη Βιέννη



Στις 17 Απριλίου του 1869 υπογράφεται σύμβαση με το Moritz von Hirsch, γερμανο-εβραίο επιχειρηματία, για την κατασκευή ενός σιδηροδρομικού δικτύου στα Βαλκάνια.

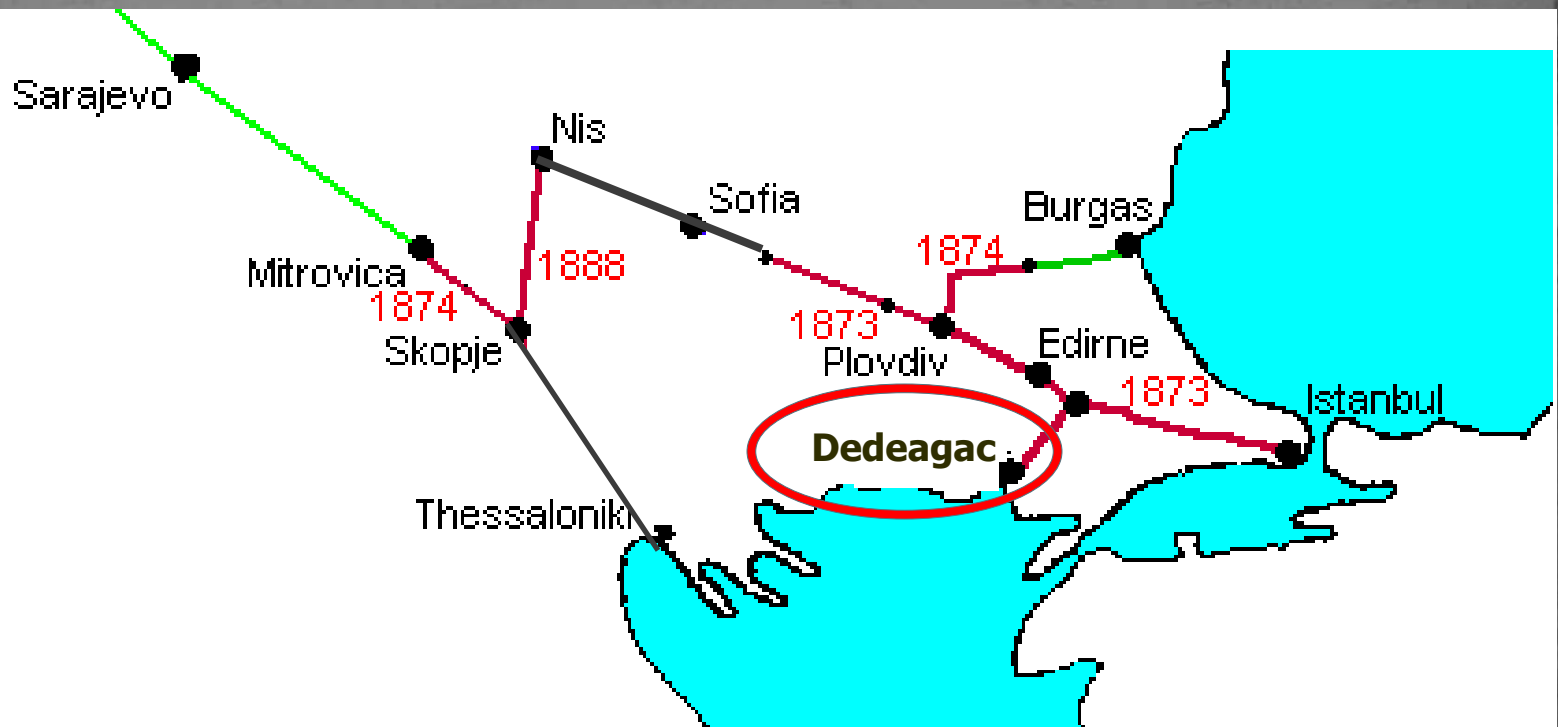
Ο Hirsch ιδρύει την εταιρεία «Αυτοκρατορικοί Σιδηρόδρομοι της Ευρωπαϊκής Τουρκίας» με έδρα το Παρίσι.



Η σύμβαση περιλάμβανε μια κύρια γραμμή από την Κωνσταντινούπολη στα αυстроουγγρικά σύνορα(Ντόμπερλιν) μέσω Αδριανούπολης, Σόφιας, Νις, Σαράγεβου και Μπάνια Λούκα.

Το δίκτυο είχε τέσσερις διακλαδώσεις:

- Edirne (Αδριανούπολη) – Dedeagac (Αλεξ/πολη)
- Plovdiv (Φιλιππούπολη) – Burgas
- Nis – σύνορα με τη Σερβία
- Pristina – Θεσσαλονίκη





Οι διαπραγματεύσεις με τους
Αυστριακούς Σιδηροδρόμους
αποτυγχάνουν και ο Hirsch
αναγκάζεται να ιδρύσει δική του
εταιρεία εκμετάλλευσης του
δικτύου, την «Εταιρεία των
Ανατολικών Σιδηροδρόμων»

Η «Εταιρεία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων» αρχίζει τις εργασίες της από την Κωνσταντινούπολη, τον Ιούνιο του 1870.



Ο σταθμός της Εταιρείας των Ανατολικών Σιδηροδρόμων στην Κωνσταντινούπολη

Το Μάιο του 1871 αρχίζουν τα έργα της γραμμής Αδριανούπολης (Κάραγατς)– Δεδέαγατς, που ολοκληρώνονται τον Ιούνιο του 1872, οπότε και αρχίζει η λειτουργία της γραμμής.



Ο σταθμός των Ανατολικών Σιδηροδρόμων στην Αδριανούπολη.

Σήμερα στεγάζει τις εγκαταστάσεις του Πανεπιστημίου.



Ο επιβατικός σταθμός της εταιρείας των Ανατολικών
Σιδηροδρόμων κτίστηκε ανατολικά της Αλεξανδρούπολης



Αργότερα δημιουργήθηκε ακόμα ένας σταθμός στο λιμάνι για τη φόρτωση των εμπορευμάτων

Η γραμμή Αδριανούπολη – Δεδέαγατς, παρακλάδι της κεντρικής Βιέννης – Κων/πολης, «γέννησε» μια νέα πόλη στον ερημικό όρμο του Δεδέαγατς.



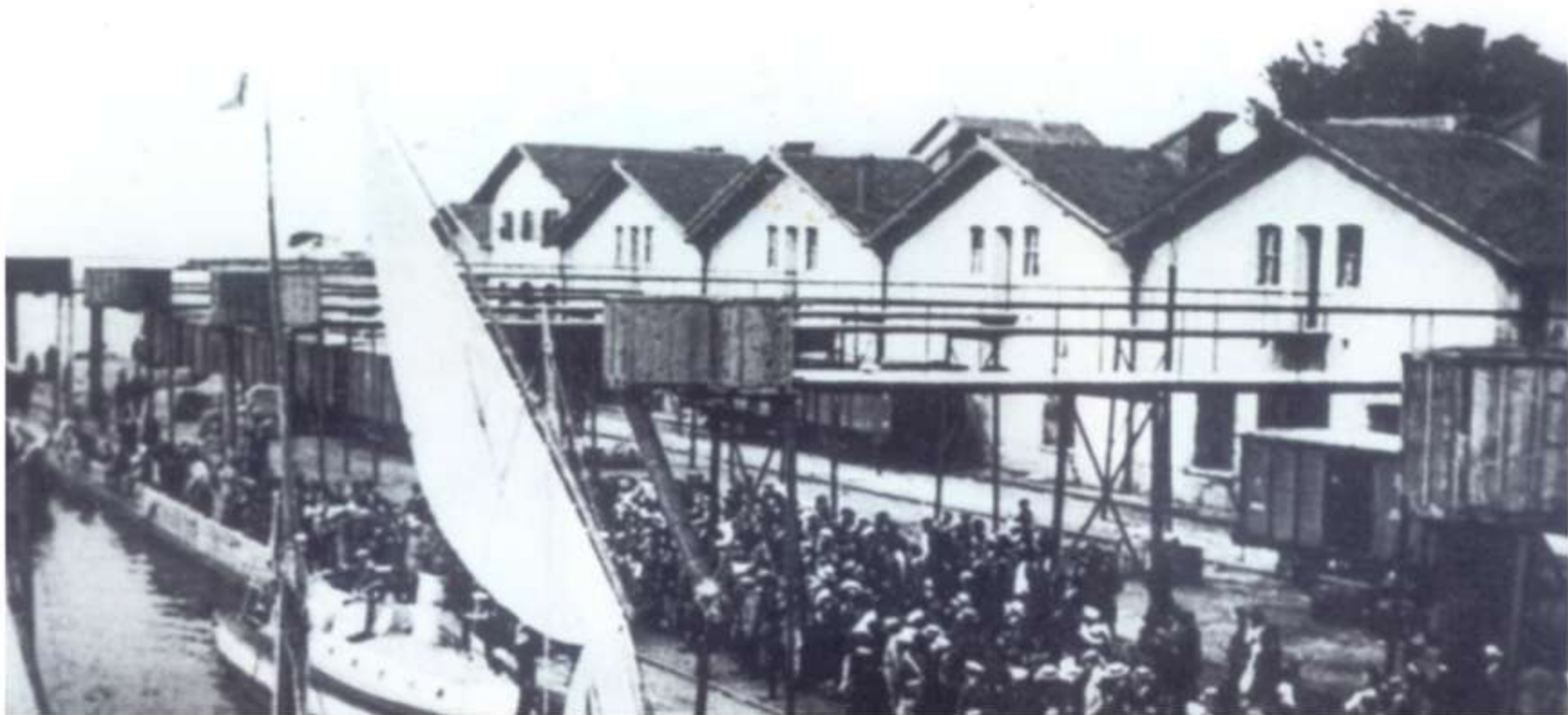
Σιδηροδρομική γραμμή Αδριανούπολης – Δεδέαγατς

Μια καινούρια πόλη γεννιέται...



Έτσι, προτιμήθηκε η πιο οικονομική λύση: η γραμμή να κινηθεί παράλληλα με τη δυτική όχθη του Έβρου και να καταλήξει στον όρμο του Δεδέαγατς





Με τη λειτουργία του σιδηροδρόμου το 1872, άρχισαν να κατασκευάζονται τα πρώτα κτήρια της πόλης: σιδηροδρομικός σταθμός, αποθήκες, τελωνείο, οικήματα για τη διοίκηση, τους υπαλλήλους και τους εργάτες.



Το πρώτο «ιστορικό» του Δεδέαγατς μάς δίνει ο πρόξενος Αδριανουπόλεως, Κ. Βατικιώτης, αρχές του 1875, στο υπόμνημά του προς το Υπουργείο Εξωτερικών της Ελλάδας



Dédéagatch: Vue du port.

«Το Δεδεαγάτσιον, έρημος το πριν παραλία, κατέστη γνωστόν αφ' ης οι μελετήσαντες και αναλαμβάνοντες την κατασκευήν των σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Τουρκίας απεφάσισαν να κατασκευάσωσιν εν αυτώ την κεφαλήν των θρακικών και βουλγαρικών σιδηροδρόμων...



...οι δημητριακοί καρποί της Θράκης, νυν αποστέλλονται διά του σιδηροδρόμου... και η εξαγωγή των άλλων πλουσίων προϊόντων,... ενεργείται νυν αποκλειστικώς σχεδόν διά του Δεδεαγκατσίου... Διά τούτο συρρέουν και συνοικίζονται εν Δεδεαγκατσίω πάσης εθνικότητος άνθρωποι... και η πρώην έρημος αύτη παραλία θέλει μεταβληθή εις πόλιν...



Μνημειολόγιος Ἑλληνῶν
Μνημειολόγιος Ἀἰνῶν
Εὐμνηστικὰ Ἁγίων Νηυστάων.

Monuments de la Communauté grecque

دائراغاج دوحه گريکيا دین فکده

Οι εγκατεστημένοι εν Δεδεαγατσίῳ Ἕλληνες υπήκοοι, εἰσὶν περί
τους πεντήκοντα, διάφορα μετερχόμενοι επαγγέλματα...
Συνέστησαν δε νυν αδελφότητα ὅπως φροντίση ου μόνον περί
οικοδομῆς και συντηρήσεως ορθοδόξου εκκλησίας, ἀλλά και ὅπως
υποστηρίξη τα ελληνικά σχολεῖα των γειτνιαζόντων χωρίων.»



Χάρη στο σιδηρόδρομο, το Δεδέαγατς από ερημική παραλία μετατρέπεται σε σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο και σε πόλη.



Δεδεαγάτς

Dédéagatch

Ἀτμομύλος Ἑλληνικῆς Ἑταιρείας

Γ. Δ. Πρωτόπαπα & Σας

Moulin à vapeur de la société Hellénique

G. D. Protopapa & Cie.

Ταυτόχρονα με το σιδηρόδρομο εμφανίζεται και η πρώτη βιομηχανική μονάδα, ο ατμοκίνητος αλευρόμυλος του Γεωργίου Πρωτόπαπα, που κτίζεται το 1874 δίπλα στο σιδηροδρομικό σταθμό των Ανατ. Σιδηροδρόμων

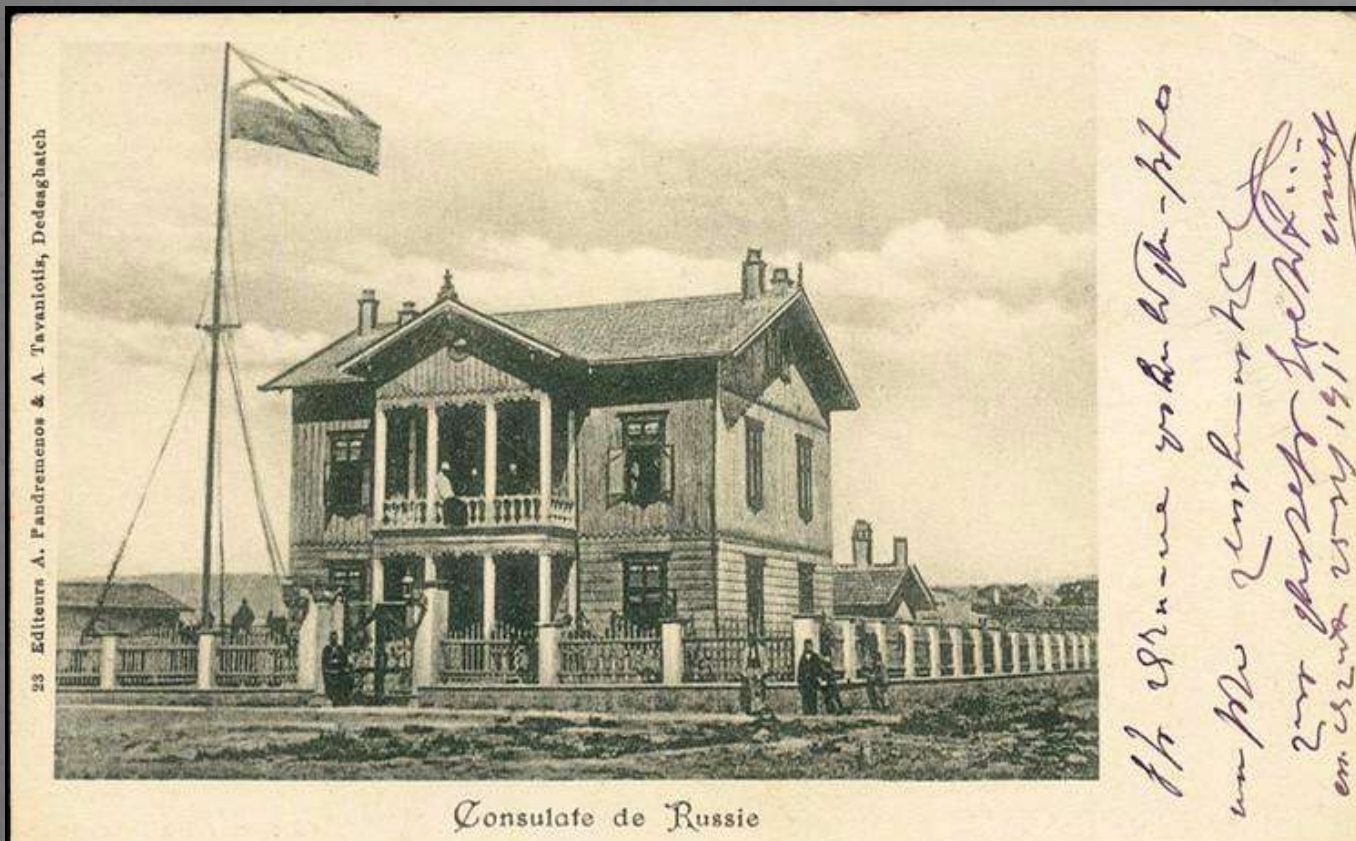


Οι πρώτοι οικιστές της πόλης προέρχονταν από την Αίνο, τη Μαρώνεια, τη Μάκρη, τη Σαμοθράκη και από την ευρύτερη περιοχή της Θράκης



Σ' αυτούς πρέπει να συμπεριληφθούν Ευρωπαίοι, υπάλληλοι των Ανατολικών Σιδηροδρόμων, στελέχη της τουρκικής διοίκησης, Αρμένιοι και Εβραίοι.

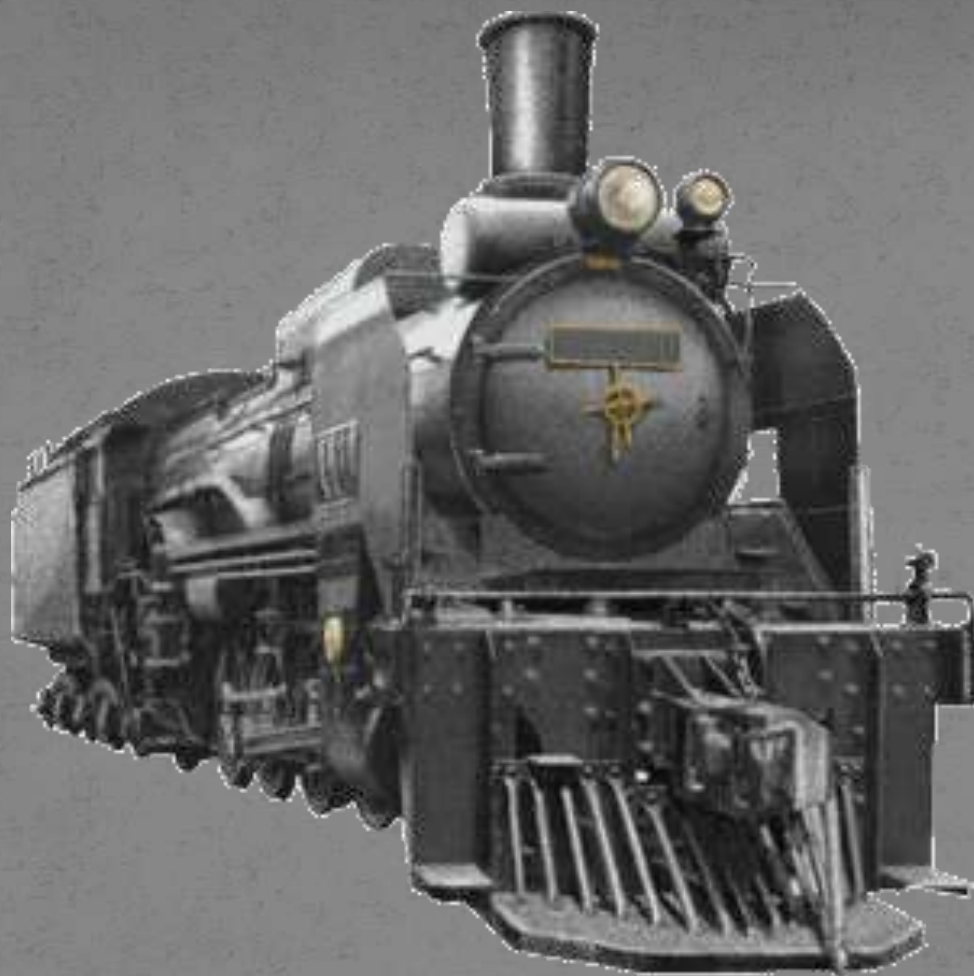
Αυστροουγγαρία, Γαλλία, Βέλγιο, Ελλάδα, Γερμανία, Ρωσία, Περσία και Ιταλία, ίδρυσαν προξενεία ή προξενικά πρακτορεία στο Δεδέαγατς



Το Ρωσικό Προξενείο του Δεδέαγατς



Η πόλη από την αρχή της ύπαρξής της αποκτά έναν
κοσμοπολίτικο χαρακτήρα.



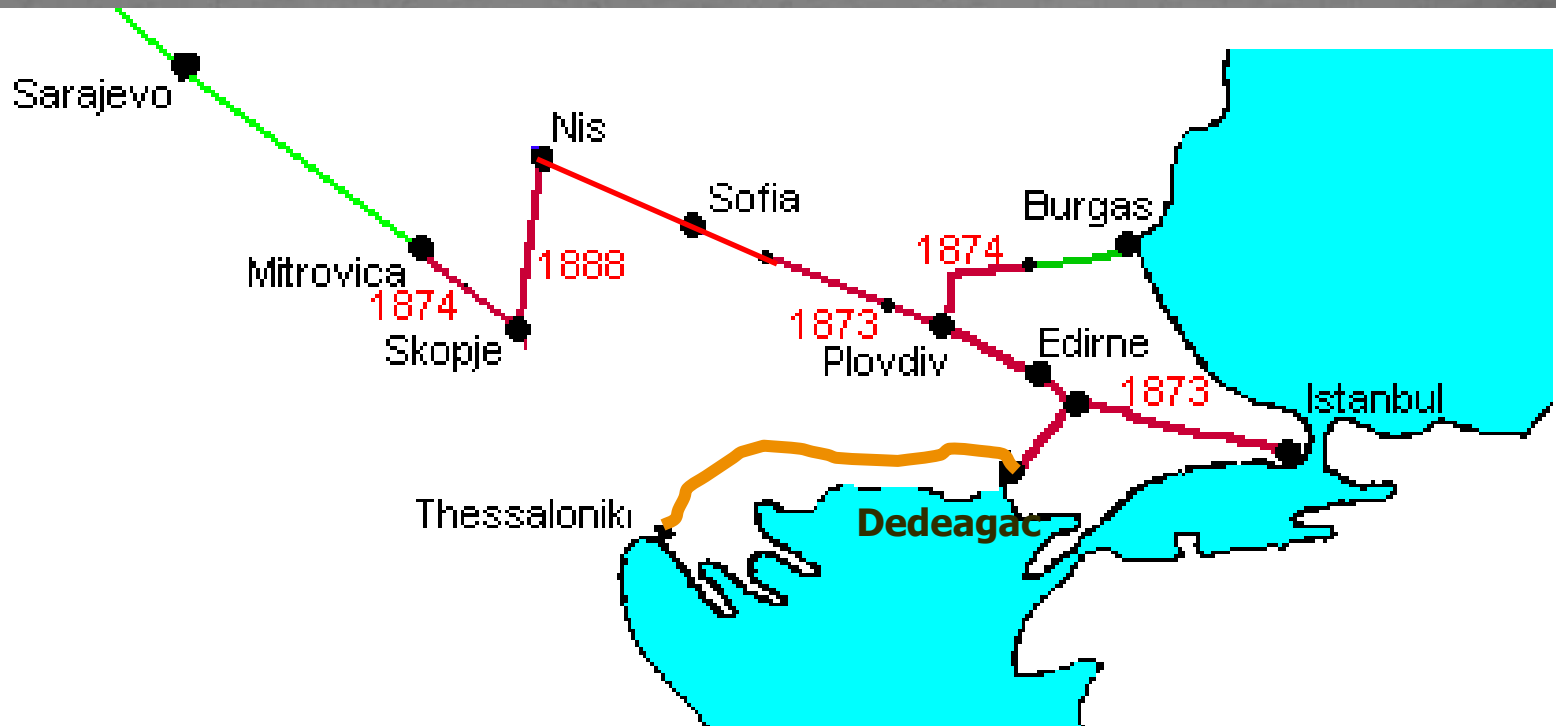
Το 1893 η κατασκευή μιας ακόμη σιδηροδρομικής σύνδεσης δίνει σημαντική ώθηση στην περαιτέρω ανάπτυξη της πόλης

Η δημιουργία του Ενωτικού σιδηρόδρομου

- Το 1893 υπογράφεται σύμβαση ανάμεσα στο Οθωμανικό κράτος και σε όμιλο Τραπεζών
- Δημιουργείται η εταιρεία «Chemin de fer jonction» (JSC) η οποία αναλαμβάνει την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσ/νίκη – Δεδέαγατς (εκεί θα ενωνόταν με το δίκτυο της εταιρείας των Ανατολικών Σιδηροδρόμων)



Η Σχεδίαση της γραμμής



Κατασκευάστηκε, ώστε να απέχει σε όλο το μήκος της το λιγότερο 15χλμ. από τη θάλασσα, για να βρίσκεται εκτός του βεληνεκούς των πυροβόλων των εχθρικών στόλων.



Στρατιωτική στάση Θεσσαλονίκης

Έτσι, η γραμμή αυτή σχεδιάστηκε με βάση τις εισηγήσεις αξιωματικών του Οθωμανικού στρατού και προέβλεπε, εκτός από τους σταθμούς, και αρκετές «στρατιωτικές στάσεις».

Η κατασκευή της γραμμής

- Η γραμμή Θεσ/νίκης – Δεδέαγατς θεωρούνταν συνέχεια της γραμμής Θεσ/νίκης – Μοναστηρίου αποτελώντας έτσι έναν ενιαίο άξονα που συνέδεε το ανατολικό με το δυτικό άκρο της Αυτοκρατορίας .

- Άρχισε να κατασκευάζεται το 1893 και παραδόθηκε στο τέλος Μαρτίου 1896



Κατασκευή γραμμής
στην Αλεξανδρούπολη

Αρχική λειτουργία της γραμμής

- Στην αρχή η γραμμή αυτή τερμάτιζε στο Φερετζίκ (Φέρες) στην εκεί γραμμή των Ανατολικών Σιδηροδρόμων, που είχε το προνόμιο της εξυπηρέτησης των λιμανιών Θεσ/νίκης και Δεδέαγατς

- Έτσι η εταιρεία του Ενωτικού Σιδηροδρόμου πλήρωνε διόδια σ' αυτήν των Ανατολικών και οι επιβάτες που ταξίδευαν στη διαδρομή Φερετζίκ – Δεδέαγατς πλήρωναν επίσης κόμιστρα

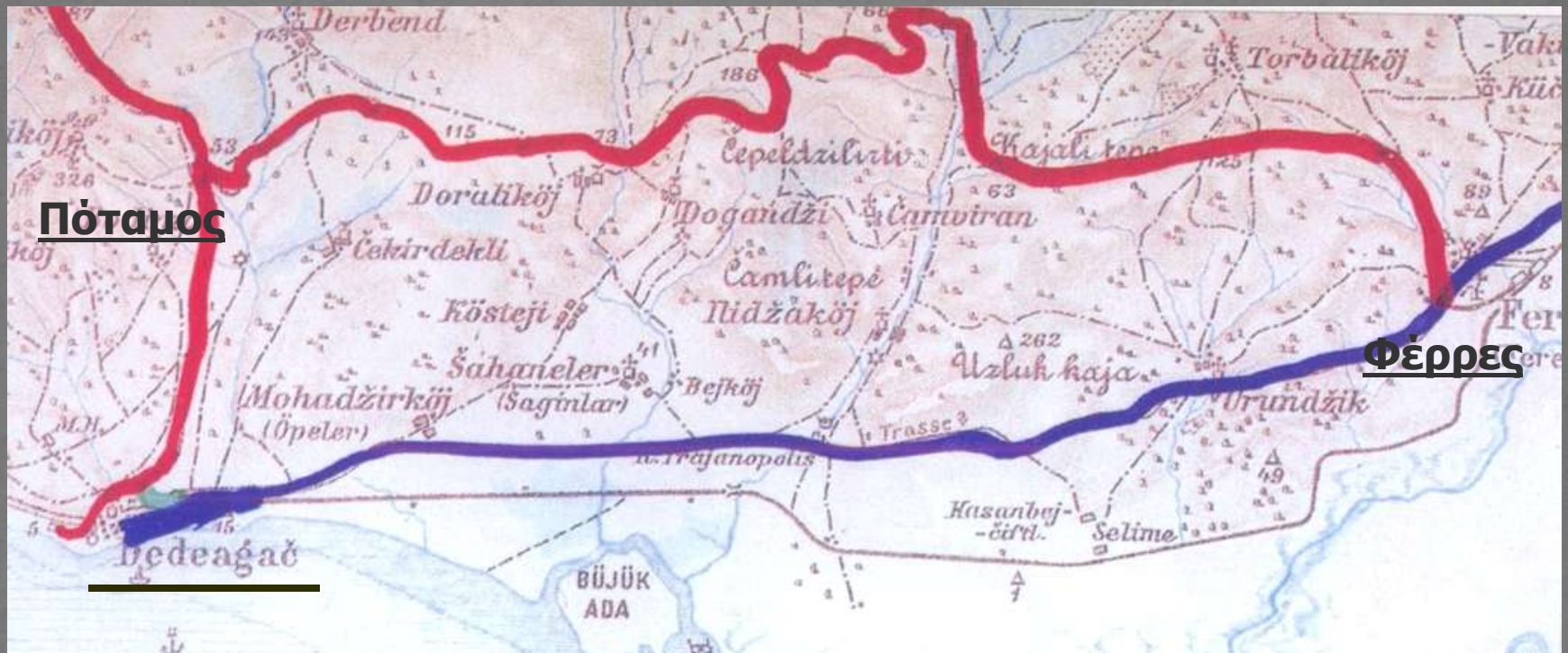


Κατασκευή γραμμής
στην Αλεξανδρούπολη

Η λύση



Το 1909, μετά από διαπραγματεύσεις και καταβολή χρηματικού ποσού από την Εταιρεία του Ενωτικού Σιδηροδρόμου στρώθηκαν οι γραμμές Ποταμού - Δεδέαγατς. Ο Ενωτικός υποχρεώθηκε να έχει τους δικούς του σταθμούς, αλλά απέκτησε πρόσβαση στην πόλη και το λιμάνι της .



Η πορεία της CO με την μπλε γραμμή και της JSC με κόκκινη



Η νέα γραμμή Ποταμού – Δεδέαγατς τερμάτιζε πάνω από το σημερινό στάδιο της Αλεξανδρούπολης. Εκεί κατασκευάστηκε ο κεντρικός σταθμός και άλλες εγκαταστάσεις.

Ο βομβαρδισμός του σταθμού



Ο σταθμός του Ενωτικού βομβαρδίστηκε το 1915, κατά τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο, από αγγλογαλλικά πλοία και καταστράφηκε.

Η μετεγκατάσταση του σταθμού



Ως σταθμός του Ενωτικού, από 'κει και πέρα λειτούργησε ο σταθμός που βρισκόταν στη θέση του σημερινού ΚΑΠΗ.



Οι λειτουργίες μηχανοστασίου και διαλογής φορταμαξών γίνονταν στο κομψό κτήριο της στρατιωτικής στάσης του Ενωτικού, γνωστής ως «Γκαρ Μιλιτέρ» (σήμερα παιδικός σταθμός επί της οδού Ρόδου)

Η συμβολή της γραμμής του Ενωτικού στην οικονομική ανάπτυξη του Δεδέαγατς



Μετά τη δημιουργία της Ενωτικής γραμμής με Θεσ/νίκη, το Δεδέαγατς γίνεται εμπορικό κέντρο σε μια ευρύτερη περιοχή. Το 1900 ο πληθυσμός της πόλης έχει υπερδιπλασιαστεί και φτάνει στις 8.000 κατοίκους με σαφή υπεροχή του αστικού – εμπορικού στοιχείου.



Εμπορικός
σταθμός

Όλα τα σιτηρά της Θράκης από το λιμάνι του Δεδέαγατς μεταφέρονται σε άλλες περιοχές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και της Ευρώπης, προσφέροντας σημαντικά έσοδα στην πόλη.

Μετά την ενσωμάτωση της Θράκης

Όταν εντάχθηκε η Θράκη στον Εθνικό κορμό (1920) το Δεδέαγατς μετονομάστηκε σε Αλεξανδρούπολη και ο Ενωτικός σιδηρόδρομος εξαγοράστηκε από το ελληνικό κράτος. Η γραμμή εντάσσεται στους Σιδηροδρόμους του ελληνικού κράτους (Σ.Ε.Κ).

Από τη στρατιωτική στάση και μέσω της οδού Κωνσταντινουπόλεως έγινε η σύνδεση των δύο γραμμών (Ενωτικού και Ανατολικών Σιδηροδρόμων).

Το τμήμα, όμως, της γραμμής Αλεξανδρούπολη – Πύθιο – Ορμένιο που ανήκε στην εταιρεία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων παρέμεινε στην εκμετάλλευση της συγκεκριμένης Εταιρείας.

Η εκχώρηση της γραμμής

Το 1929 η εταιρεία Ανατολικών
Σιδηροδρόμων εκχώρησε τα
δικαιώματά της σε μία γαλλική
εταιρεία με έδρα το Παρίσι
«Γαλλοελληνικοί Σιδηρόδρομοι»
(ΓΕΣ)
‘Compagnie Franco-hellenique de
chemin de fer’





Το κτήριο διοίκησης των ΓΕΣ όπου σήμερα στεγάζονται επίσης τα γραφεία της διοίκησης του ΟΣΕ



Το 1954 οι ΣΕΚ 'Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους' γίνονται κάτοχοι της εταιρείας «Γαλλοελληνικοί Σιδηρόδρομοι» (ΣΓΕ). Με τη σύμβαση της 7ης Μαΐου 1954 ο παρέμβριος σιδηρόδρομος αγοράστηκε από το ελληνικό δημόσιο και ενσωματώθηκε στους ΣΕΚ.



Το 1954-55 ανακατασκευάζεται η γραμμή και το έρμα της σε όλο της το μήκος για να μπορεί να δεχτεί φορτία ανά άξονα τροχών, των τρένων των ΣΕΚ



Τότε καταργήθηκε και ο σταθμός Αλεξανδρούπολη-πόλη των ΣΕΚ στο σημερινό ΚΑΠΗ και κατασκευάστηκε ο νέος επιβατικός σταθμός Αλεξανδρούπολης-λιμένα.

Επιβατικός σταθμός Αλεξανδρούπολης - λιμένα





Από τότε τα επιβατικά τρένα από τη Θεσ/νίκη φθάνοντας στο σταθμό Αλεξανδρούπολη-διαλογή (πρώην κεντρικός σταθμός της C.O/ Γ.Ε.Σ.) παλινδρομούν προς το σταθμό του λιμένα και κατόπιν επιστρέφουν στην διαλογή (γαλλικό) και φεύγουν προς βορρά.

ΜΙΑ ΙΔΙΟΤΥΠΙΑ



Η παρέβριος σιδηροδρομική γραμμή παρουσίαζε μια ιδιοτυπία μέχρι τη δεκαετία του '70. Τα ελληνικά τρένα περνούσαν σε τουρκικό έδαφος στο σταθμό Ανδριανούπολης – Κάραγατς και τα τρένα των Τουρκικών Σιδηροδρόμων με κατεύθυνση προς Ανδριανούπολη διέρχονταν από το ελληνικό τμήμα του Πυθίου – Σβίλεγκραντ.

Και τα δυο δίκτυα χρησιμοποιούσαν δικό τους τροχαίο υλικό.

Ίδρυση ΟΣΕ

Ο Ο.Σ.Ε. ιδρύθηκε την 1η Ιανουαρίου του 1971 με το Ν.Δ. 674/1970, ως μετεξέλιξη των Σιδηροδρόμων Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.).

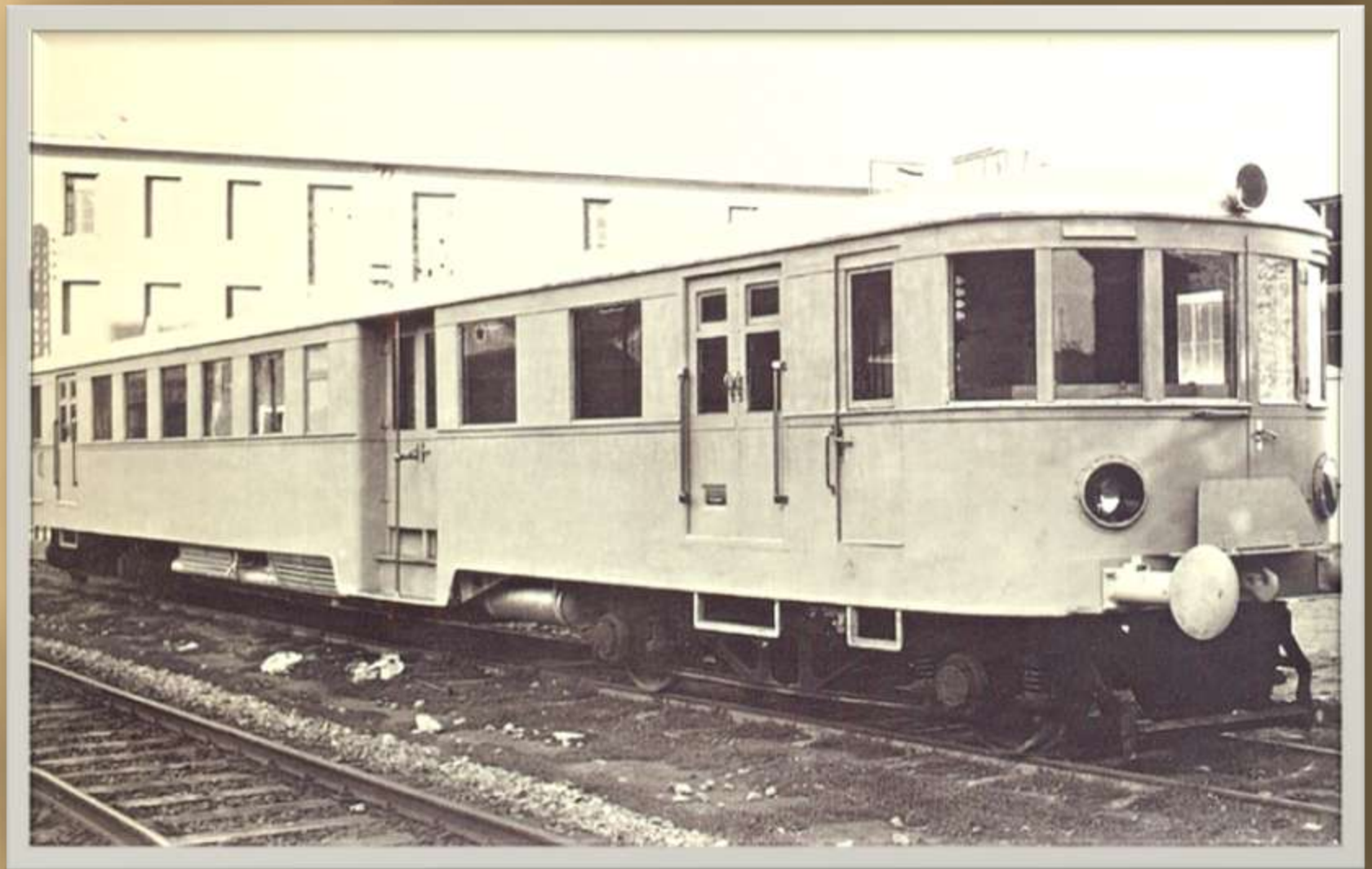




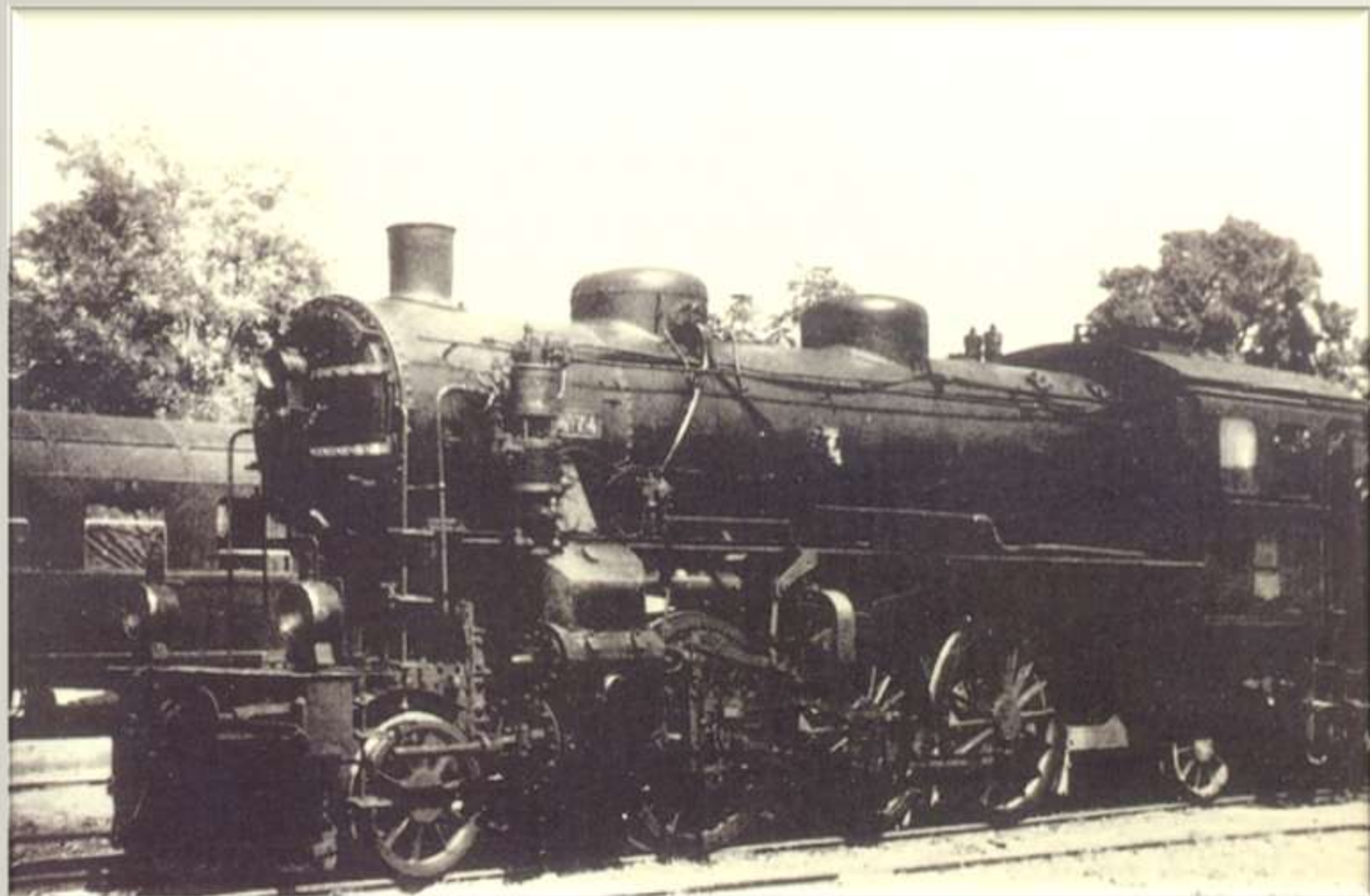
Εμπορικός σταθμός 1919



Κεντρικός σταθμός 1939



Οτομοτρίς DUWANG-MAN που αγοράστηκε το 1937 από ΓΕΣ για να μειωθεί το κόστος εκμετάλλευσης και ο χρόνος διαδρομής ανάμεσα σε Αλεξανδρούπολη – Ν.Ορεστιάδα



Η ατμάμαξα 74 των ΓΕΣ, μια Hanomag του 1914 περιμένει στο σταθμό
Αλεξανδρούπολη – διαλογή 1953



Εμπορικός συρμός των ΓΕΣ (1950) ατμομηχανή 05Α727



Εργάτες γραμμής κεντρικός σταθμός



Υπάλληλοι των Γαλλικών Σιδηροδρόμων



Υπάλληλοι των Γαλλικών Σιδηροδρόμων



Οικογένειες σιδηροδρομικών μπροστά στον
επιβατικό σταθμό σημερινό ΚΑΠΗ



Εκτροχιασμός αμαξοστοιχίας 1946



Επισκευή γέφυρας μετά από ανατίναξη στον εμφύλιο 1947-48



Επισκευή γραμμής 1947-48



Επισκευή γραμμής 1947-48



Προσωπικό γραφείου 4ου τμήματος γραμμής και μηχανικοί ΣΕΚ
1963



Χορός Σιδηροδρομικών 1956



Προσωπικό γραφείου 4ου τμήματος γραμμής στον κήπο του
κτηρίου που στεγάζονται 1966



Μπροστά στον επιβατικό σταθμό (σημερινό ΚΑΠΗ)



Μηχανοστάσιο 1948



Κατασκευή γραμμής-Τεχνίτες 1955



Κατασκευή νέου επιβατικού σταθμού 1958



Σιδηροδρομικές γραμμές επί της λεωφόρου Αντιστάσεως



Σιδηροδρομικές γραμμές επί της λεωφόρου Αντιστάσεως 1957



Η «Γκαρ Μιλιτέρ» στρατιωτική στάση



Η «Γκαρ Μιλιτέρ»



Η «Γκαρ Μιλιτέρ» σήμερα



Εμπορικός σταθμός 1937



Άφιξη Πρωθυπουργού Ιωάννη Μεταξά



Άφιξη βασιλιά Παύλου και του τότε διαδόχου Κωνσταντίνου 29 - 4 -1954





Άφιξη πρωθυπουργού Τουρκίας Ισμέτ Ινονού στον ΚΣΑ



Άφιξη Πατριάρχη Σερβίας 12-5-59



Άφιξη Πατριάρχη Αθηναγόρα στον νέο σταθμό Αλεξ/πολης – λιμένα



Δρεζίνα σε Γαλαρία της Κίρκης 1962





Μαθητές που εργάστηκαν

Αλμπάνης Αριστείδης

Καδόγλου Παναγιώτης

Μεταξά Βάγια

Πασσιάς Αντώνης

Πατέλης Μενέλαος

Σακελλαρίδης Χαράλαμπος

Τσαγγαλίδου Ευγενία

Χατζημιχαήλ Ελευθέριος

Χρίστογλου Αντώνης

Βιβλιογραφία

«Αλεξανδρούπολη», Μια νέα πόλη με παλιά ιστορία
Σαράντος Καργάκος Αθήνα 2000

«Αλεξανδρούπολη», Οικονομίας πανόραμα 1870-1970
Μιχαήλ Πατέλης
Εκδόσεις Πέλτη Αλεξ/πολη 2007

«Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι»
Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα
Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου
Εκδόσεις Μίλητος

Ευχαριστούμε τους

Γιώργο Γκαϊτατζάκη

Αριστέα Σικαβίτσα για το φωτογραφικό υλικό
και τον συγγραφέα Γιάννη Ξανθούλη