



ΑΝΑΜΟΧΛΕΥΟΝΤΑΣ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

115 χρόνια μετά το πρώτο σφύριγμα του τρένου στην Ημαθία

ΓΡΑΦΕΙ Ο ΓΙΩΡΓΟΣ ΝΤΕΛΙΟΠΟΥΛΟΣ

Πέρσασαν εκατόν δέκα πέντε χρόνια από τότε που σφύριξε για πρώτη φορά ο καρβουνάρης, "το τρένο". Ήταν το 1894, όταν ολοκληρώθηκε η κατασκευή της Σιδηροδρομικής Γραμμής Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου.

Σαν ένα μυθικό τέρας το περιγράφουν οι ηλικιωμένοι του Ρουμλουκιού. Έβγαζε, λέει, αχνό από τα ρουθούνια του. Σφύριζε βραχνά συνεχώς, ενώ, στο μέτωπό του είχε ένα μόνο μεγάλο μάτι, που τη νύχτα έλαμψε σαν το μάτι του Κύκλωπα. Αγκομαχώσεις στις ανηφόρες της Βέροιας, κουβαλώντας μεγάλες καρότσες. Έτσι ακριβώς μου το περίγραφε η μανιά Μαρία, η γιαγιά μου, που ήταν 10 χρονών κοριτσάκι όταν πρωτοπέρασε.

Το τρένο ήταν το μέσο που θα άλλαζε πολλά πράγματα σ' αυτό το βασανισμένο τόπο. Δεν ήταν υπερβολή αυτό που έλεγαν πως ήταν ευλογία Θεού το πέρασμά του. Σ' αυτό οφείλει την ανάπτυξή της η Αλεξάνδρεια.

Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός του Γιδά ήταν από τους πιο οργανωμένους. Η εύφορη και ευλογημένη γη και ο εργατικός κόδος της δημιουργούν γύρω από το Σιδηροδρομικό Σταθμό εμπορικό κέντρο. Η Αγροτική Τράπεζα και λίγο αργότερα η ΚΥΔΕΠ έκτισαν μεγάλες αποθήκες παράλληλα με τις γραμμές του τρένου για τη συγκέντρωση δημητριακών, κωρίως τα σιτάρια, τα οποία μεταφέρονταν σ' ένα άλλο εμπορικό κέντρο που ένιαν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Γύρω από το Σταθμό του Γιδά κτίζονται καταστήματα σύγχρονα για την εποχή και το κυριότερο, πολλά επαγγέλματα που εξυπηρετούν τον αγροτικό πληθυσμό. Γίνεται πλέον σημείο αναφοράς των κατοίκων δόλης της περιοχής. Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός και ιδιοτέρα ο τηλέγραφος θα παιδίσουν σημαντικό ρόλο για την κοινωνία, ως κοινωνικό, επικοινωνιακό μέσο αλλά και κατό την περίοδο του Μακεδονικού Αγώνα καθώς και λίγο αργότερα, στην απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης από τους Τούρκους, όπου αντάλλαξαν τηλεγραφήματα ο Ελευθέριος Βενιζέλος από την Αθήνα και ο Κωνσταντίνος από το Σταθμαρχείο του Γιδά. Τηλεγραφήματα που έχουν καταγραφεί στις σελίδες της Ιστορίας ως καθοριστικά για εκείνες τις κρίσιμες ώρες και



ημέρες. (24-25/10/1912).

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

Ας δούμε αναλυτικά πώς δημιουργήθηκε η Σιδηροδρομική Γραμμή Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου:

Στα 1890, ο Όμιλος Κεφαλαιούχων ενεργώντας για λογαριασμό της DEUTSCH BANK πετυχαίνει από την Οθωμανική κυβέρνηση με την αποκλειστική παραχώρηση κατασκευής και εκμετάλευσης της σιδηροδρομικής γραμμής που συνέδεε τη Θεσσαλονίκη με το Μοναστήρι για μια χρονική περίοδο 99 χρόνων. Η σύμβαση υπογράφηκε μεταξύ της Εξοχόπτητας του Ραΐφ Πασσά, υπουργού Εμπορίου και Δημοσίων Έργων και τον Αλφρέδο Καουλά Δ/ντη της Τράπεζας της Βουρτεμβεργικής Ενώσεως στη Στούγκαρδη.

Η γραμμή πορά τη δυσχερή χάραξη επι μεγάλου τμήματος ορεινής περιοχής, δικαιολογεί τη δαπανηρή κατασκευή της για σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκης, με το δεύτερο κέντρο εμπορικής, στρατιωτικής και οικονομικής σημασίας της Μακεδονίας, το Μοναστήρι.

Η πόλη αυτή κτισμένη πάνω στη διασταύρωση των γραμμών για τις μεγάλες λίμνες Πρέσπα, Βετρόκη και Αχρίδια



1894. Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός ΓΙΔΑ (Αλεξάνδρεια). Στο βάθος διακρίνονται τρία μικρά νεοφύτευτα πλατάνια που σήμερα μετράν 115 έτη. Φωτ. αρχείο Γιώργος Θ. Ντελιόπουλος

και των δρόμων για την Πίνδο, την Αλβανία και τα λιμάνια της Ανδριατικής, συγκέντρωνε το ενδιαφέρον και της αναδόχου Γερμανικής Τράπεζας. Για την κατασκευή λοιπόν της γραμμής και με βάση τις ευνοϊκές προβλέψεις μελλοντικής ανάπτυξης και τις προεκτάσεις της αρτηρίας, ιδρύεται εταιρεία κεφαλαίων ύψους 20.000.000

χρυσών φράγκων, με διοικητή τον Αλφρέδο Καουλά, ο οποίος ήταν και επικεφαλής του Ομίλου. Η Οθωμανική κυβέρνηση θα διατηρήσει το δικαίωμα μελλοντικής εξαγοράς της γραμμής, όμως, μετά την 28-10-1920 και την καταβολή αποζημίωσης.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΣΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟ



ΑΝΑΜΟΧΛΕΥΟΝΤΑΣ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

115 χρόνια μετά το πρώτο σφύριγμα του τρένου στην Ημαθία

ΓΡΑΦΕΙ Ο ΓΙΩΡΓΟΣ ΝΤΕΛΙΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ

Για την κατασκευή της Σιδηροδρομικής Γραμμής Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου, 219 χιλιομέτρων, εργάστηκαν πάνω από 7.000 εργάτες Έλληνες και ξένοι, κυρίως Ιταλοί. Η κατασκευή της γραμμής άρχισε τον Ιούνιο του 1891 από τη Γαλλική εργοληπτική εταιρεία του διάσημου μηχανικού Philippe Kitalli. Ενώ είχαν προβλέψει πως θα συναντούσαν δυσκολίες στις ορεινές περιοχές δεν φαντάστηκαν πως η περιοχή του Ρουμλουκού θα τους είχε στοιχήσει περισσότερο χρήμα με τη σαθρότητα του εδάφους τους χειμερινούς μήνες. Βέβαια ένα ακόμη απρόβλεπτο σημαντικό εμπόδιο ήταν οι συχνές αρρώστιες των εργατών από ελονοσία, τη φυματίωση που αποδεκάτιζε μεγάλο αριθμό εργατών. Το 1894 θα ιδρυθεί από την Ιταλική παροικία Θεσσαλονίκης επί προέδου Finzi το Ιταλικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης (Βασιλίσσα Μαργαρίτα) που θα συνεχίσει έως σήμερα να λειτουργεί ως Νοσοκομείο λοιμωδών νόσων από το 1944.

Δύο λόγια για το Βαρόνο τραπεζίτη Χίρσ (1831 - 1896). Ο χίρσ ήταν τραπεζίτης με διεθνείς διασυνδέσεις στους οικονομικούς και πολιτικούς κύκλους της εποχής του, ήταν ιδρυτής της εταιρείας "Societe MDE και Deffn Laturgie D'Europe" που ανέλαβε την κατασκευή της εκμετάλλευσης των σιδηροδρομικών γραμμών στο Ευρωπαϊκό τμήμα της Θεοφανοπούλειας στην έκτη δεκαετία του 19ου αιώνα. Κατέστη θρυλική φιγούρα για την εκμετάλλευση των ευκαιριών που προσέφερε το οικονομικό-κοινωνικό σύστημα του καπιταλισμού, δημιουργήμα του 18ου αιώνα και για τις ραδιοιυργίες του στην οπισθοδρομική διοίκηση της Θεοφανοπούλειας. Ο Χίρσ ήταν εβραϊκής καταγωγής, γεννήθηκε στο Μόναχο της Βαυαρίας και ήταν γιός μεγάλου τραπεζίτη. Το Φεβρουάριο του 1870 ο Dr Hirsch φθάνει στην Ανατολή και αναλαμβάνει την κατα-



σκευή της σιδηροδρομικής γραμμής που θα διέσχιζε από τη μία έως την άλλη άκρη τη Βαλκανική Χερσάνησο και τις διακλαδώσεις της. Η έναρξη κατασκευής για τη διαδρομή Yedikule - K. Keem, στην είσοδο σχεδόν της Κωνσταντινούπολης, εγκαινιάστηκε στις 4 Ιανουαρίου 1871. Η Σιδηροδρομική "ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ" Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου ανοίγει νέους ορίζοντες με πολλά πλεονεκτήματα στις επικοινωνίες. Τόσο για τους επιβάτες, όσο και για τα εμπορεύματα. Αν υπολογίσει κανείς πως ένα ταξίδι από την Έδεσσα στη Θεσσαλονίκη αντιστοιχούσε σε τριήμερη διάδρομη με άλογο και κάρο και με διανυκτερεύσεις σε ενδιάμεσα Χανιά, με την εγκατάσταση της σιδηροδρομικής γραμμής αυτό διαρκούσε 4 1/2 ώρες μόνο και με μία πρωτόγνωρη άνεση για εκείνη την εποχή.

Το Νοέμβριο του 1894 τα κόμιστρα ελαστώθηκαν κατά 25%. Έτσι με τη συμβολή του Σιδηροδρομού επιταχύνεται η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη όλων των πόλεων από όπου διέρχεται, ιδιαίτερα εκίνων που βρίσκονται σε συγκοινωνιακούς κόμβους και λειτουργούν ως φορείς εξωτερικού εμπορίου. Οι Έλληνες έμποροι του Μοναστηρίου αποκομίζουν μεγάλο κέρδη από την εισαγωγή ογγεικών βιομηχανικών προϊόντων μέσω του



1894. Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός ΓΙΔΑ (Αλεξανδρεία). Στο βάθος διακρίνονται τρία μικρά νεοφύτευτα πλατάνια που σήμερα μετράν 115 έτη.
Φωτ. αρχείο Γιώργος Θ. Ντελιόπουλος

λιμανιού της Θεσσαλονίκης, τα οποία διοχετεύονται σ' αλόκληρη τη Βορειοδυτική Μακεδονία. Είναι οι πρώτες χρυσές δεκαετίες για την οργάνωση νέων βιομηχανικών κέντρων, κυρίως στις τρεις πόλεις του Βερμίου Έδεσσα - Νάουσα - Βέροια, που ανοίγουν τα φτερά τους στην Ευρώπη και στην Ανατολή. Ο Γρ. Τσιτάς στα Βαδινά (Έδεσσα), ορ-

γανώνει το εργοστάσιό του με νέας τεχνολογίας μηχανήματα, μέχρι τότε τα Νηματουργεία λειτουργούσαν με την "υδατόπτωση". Ακολουθούν οι γίγαντες της Νάουσας Λόγγος, Τουρπάλης και τόσοι άλλοι που δημιουργήσαν το μεγάλο θαύμα του 20ου αιώνα.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΣΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟ ΦΥΛΛΟ



ΑΝΑΜΟΧΛΕΥΟΝΤΑΣ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

115 χρόνια μετά το πρώτο σφύριγμα του τρένου στην Ημαθία

ΓΡΑΦΕΙ Ο ΓΩΡΓΟΣ ΝΤΕΛΙΟΠΟΥΛΟΣ

ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ

Τα τρένα στο Μακεδονικό Αγώνα

Τέσσερα χρόνια μετά την κατασκευή της η Σιδηροδρομική γραμμή θα παιξει σημαντικό ρόλο και στο Μακεδονικό Αγώνα. Τα δύσκολα χρόνια του Αγώνα οι άνθρωποι που εργάζονταν στα τρένα θα προσφέρουν πολλά. Θα μεταφέρουν όπλα και εφόδια κατάλληλα καμουφλαρισμένα, γράφοντας "προσοχή υαλικά", ή φλόκα ή άλλα εμπορικά δέματα, τα οποία με το τρένο τα πρωθύσαν οι "μυημένοι" σιδηροδρομικοί στο κέντρο του Ρουμουσούκιου, στο Γιόδα (Αλεξανδρεία)_, τη Βέροια, το Αμύνταιο ή και τις άλλες κατά μήκος της γραμμής πόλεις, όπου τα παραλάμβανον τοπικά όργανα του Μακεδονικού Αγώνα για τον εφοδιασμό των αντάρτικών Σωμάτων στη Λίμνη των Γιαννιτσών και στην ευρύτερη περιοχή της Μακεδονίας.

Την προσφορά του σιδηροδρομου Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου λίγοι τη γνωρίζουν και ακόμα λιγότεροι την έχουν μηνυνθεί. Το Φεβρουάριο του 1920 το τμήμα της γραμμής Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου, που βρίσκεται στο ελληνικό έδαφος παραδίδεται και πάλι στο Ελληνικό Δημόσιο και η Ελληνική κυβέρνηση αρχίζει και πάλι διαπραγματεύσεις μέσω του Έλληνα Πρέσβη στο Παρίσι για την εξαγορά της σεις των μετοχών της εταιρείας και την αποζημιώση της. Τελικά η σιδηροδρομική γραμμή γραμμή Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου περιήλθε στο ελληνικό Δημόσιο με βάση τις συνθήκες Ειρήνης (σύμβαση 17-2-1925 που κυρώθηκε από το νόμο 3751 της 11-6-1928) και την καταβολή 29.140.000 φράγκων. Την σημασία του σιδηροδρομου, στην ανάπτυξη του κοινωνικού και οικονομικού χώρου των απελευθερώντων εδαφών, αντιλαμβάνεται αμέσως το ελληνικό κράτος και προγραμματίζει την επέκτασή του. Φιλόδοξα σχέδια για τη σύνδεση του Αμυνταιού και



της Φλώρινας με Καλαμπάκα - Σιάτιστα - Κοζάνη - Πτολεμαΐδα, όπως και χάραξη γραμμής από Γρεβενά προς Ιωάννινα και Αδριατική για απ'ευθείας σύνδεση της Ήπειρου με την Μακεδονία και την άλλη Ελλάδα, αλλά και την επικοινωνία των θαλασσών οδών της Αδιαστικής απ'ευθείας μετά του σιδηροδρομικού δικτίου της Ελλάδος, δεν θα πραγματοποιηθούν. Οι εργασίες υποδομής (χωματισμοί) και κατασκευής σηράγγων για τη σύνδεση της Καλαμπάκας με τη Βέροια, μέσω Σιάτιστης και Κοζάνης άρχισε το 1926 και προχώρησε αρκετά, ιδίως προς το μέρος της Καλαμπάκας, όπου στρώθηκε γραμμή σε μήκος 17 χιλιομέτρων. Οι εργασίες κατασκευής διακόπηκαν το 1931. Έκτοτε εγκαταλήφθηκε προσπάθεια αποπεράτωσης. Έτσι η γραμμή Θεσσαλονίκης - Φλώρινας θα κληθεί να εξυπηρετήσει τα απελευθερωθέντα εδάφη.

Με τη Σερβική κατάληψη του Μοναστηρίου 6-11-1912 και την οριστική προσάρτηση της σπουδαιότερης εστίας του Μακεδονικού Ελληνισμού στο σερβικό κράτος, η Φλώρινα καθίσταται το σπουδαιότερο εμπορικό κέντρο προς Αλβανία και Κορυτσά. Οι αμαξωτοί δρόμοι που ξεκινούν από Φλώρινα προς όλες τις κατευ-



θύνσεις οδηγούν και στην Αδριατική ακολουθώντας τα ίχνη της ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ. Έτσι η σύνδεση της με τη γραμμή του Μοναστηρίου και τη Θεσσαλονίκη καθίσταται επιτακτική. Στις 22-5-1928 θα υπογραφεί σύμβαση μεταξύ του Ιωάννη Μεταξά, υπουργού Συγκοινωνίας και του Σ. Κωρώνη Γενικού Διευθυντή του ΣΕΚ - ΟΣΕ για την κατασκευή της διακλάδωσης από το Σταθμό Φλώ-

ρινας (Αρμονοχώριου), της γραμμής Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου μέχρι την ορώνυμη πόλη. Τελικά η Φλώρινα θα συνδεθεί με το σιδηροδρομικό δίκτυο το 1930 - 1931, πράγμα που συνετέλεσε στο να αναπτυχθεί η πόλη σε σημαντικό κέντρο, το δε τμήμα της γραμμής Αρμονοχώριου - Νέου Καυκάσου (σύνορα) θα κρατήσει τον σημαντικό τοπικό του ρόλο, για τους ΣΕΚ-ΟΣΕ.



ΑΝΑΜΟΧΛΕΥΟΝΤΑΣ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

115 χρόνια μετά το πρώτο σφύριγμα του τρένου στην Ημαθία

ΕΥΡΩΠΗ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ
1888 - 1894

ΤΕΤΑΡΤΟ ΜΕΡΟΣ

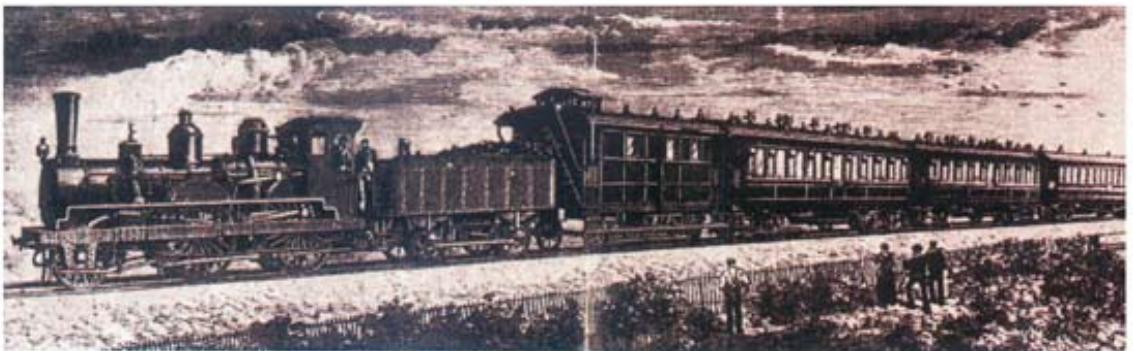
Οι Σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις του δικτύου που έκαναν θυμελίδες για την εξέλιξη της σε σύγχρονο διοικητικό, βιομηχανικό, στρατιωτικό, εμπορικό, πολιτιστικό και προπάντων οικονομικό κέντρο της βαλκανικής χερσανήσου αλλά και γενικότερα της Ανατολικής Μεσογείου.

To 1873 η Θεσσαλονίκη συνδέεται σιδηροδρομικά με τα Σκόπια και το 1874 με τη Μητροβίτσα. To 1888, με τη Ευρωπαϊκή σιδηροδρομικό δίκτυο αποκτά ευάγχρων επικοινωνία με τη Βιέννη και το Παρίσι. To 1894 συνδέεται με το Μοναστήρι, το σημαντικότερο εμπορικό κέντρο της εποχής και το 1896 συνδέεται με την "Ανατολή", την Κωνσταντινούπολη και την Ανδριανούπολη. Έτσι όλες οι αγορές της Ευρώπης ανοίγουν για τους Θεσσαλονίκες επιχειρηματίες υπό τις νέες αυτές συνθήκες στα τέλη του 19ου αιώνα και η Θεσσαλονίκη γίνεται πολυθρυμβη, πλούσια και ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα μεγάλων πολιτικών γεγονότων.

Οι Ευρωπαϊκές δυνάμεις ζητούν από την πόλη την πλήρη ιστότητα μεταξύ Μουσουλμάνων και Χριστιανών. Οι πληθυσμός της Θεσσαλονίκης αυξάνεται κατακόρυφα και σύντομα υπάρχει κοινωνική ώψη. Ιδρύονται μεγάλες βιομηχανικές, εμπορικές και τραπεζικές επιχειρήσεις. Εξαπίστας της σιδηροδρομικής σύνδεσης και ούζησης του εμπορίου, το λιμάνι διευρύνεται ώστε να δεχθεί μεγαλύτερα και περισσότερα πλοία. Κατασκευάζονται τεράστιες αποθήκες, σιδηροδρομικές γραμμές, προκυμαίες. Στην πόλη όλο σχεδόν αλλάζουν, κατεδαφίζονται τρίματα τοίχων που την περικλύουν, νέοι δρόμοι χαράσσονται ή διευρύνονται. Λεωφόροι ανοίγονται και η Θεσσαλονίκη αλλάζει πρόσωπο και παίρνει αστική υποδομή μιας ευρωπαϊκής πόλης με νέα δυναμική εξέλιξη.

Ανάλογη, όμως, είναι και η πνευματική κίνηση. Ιδρύονται Σχολεία Ελληνική, Ιστορική, Τουρκική, Βουλγαρική, Σέρβικη και Ρουμάνικη. Ιδρύονται επίσης Λύκεια και όχι μόνο εθνικής αλλά και γενικής μόρφωσης από την ιταλική κυβέρνηση, τη γερμανική και τη λαϊκή γαλλική αποστολή.

Μέσα σ'όλο αυτό τον κύκλο θα προστεθεί και ο Τύπος. Ο ρόλος του Τύπου στη Θεσσαλονίκη θα είναι μεγάλος. Τα ρεπορτάζ για ό,τι συνέβαινε στην Ευρώπη θα είναι εκτενέστερα σε σχέση με τα άλλα περιοχών του Οθωμανικού κράτους αλλά και της Αθήνας. Αυτό συνέβαίνει διότι ήταν ακό-



Το θρυλικό τρένο, ΟΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ έκανε το παρθενικό του ταξίδι στις 5 Ιουνίου 1883 και ταξίδεψε μόνο μέχρι τη Βιέννη. Το τελευταίο του ταξίδι έγινε από το Παρίσι για την Κωνσταντινούπολη στις 20 Μαΐου 1977 τερματίζοντας ένα θρύλο που άρχισε πριν ένα περίπου αιώνα.



μη δύσκολο να μεταδοθούν μακροσκελή κείμενα με τον τηλέγραφο της εποχής και μόνη λύση ήταν η γρήγορη άφιξη των ευρωπαϊκών εφημερίδων με το τρένο, όπως γίνονταν στη Θεσσαλονίκη.

Την περίοδο εκείνη εμφανιστηκαν τέσσερις ελληνικές εφημερίδες, άλλες τόσες σε γλώσσα ισπανοεβραϊκή και τοπικές ειδήσεις. Στις 18 Μαΐου, 100 περίπου προσωπικότητες της υψηλής ευρωπαϊκής κοινωνίας έκαναν σιδηροδρομικώς από το Βελιγράδι εγκαίνιας το κομμάτι εκείνο της σιδηροδρομικής γραμμής που συνέδεε την Σερβία και μαζί της την Ευρώπη με τη Θεσσαλονίκη.

Ισχυρότατοι οικονομικοί παράγοντες, διευθυντές μεγάλων ευρωπαϊκών εφημερίδων, γνωστοί δημοσιογράφοι και συγγραφείς, ή ταν οι επιβάτες του πρώτου εκείνου τρένου. Τις εντυπώσεις του από το αλησμόνητο αυτό ταξίδι περιέγραψε σ'ένα ζωντανό ρεπορτάζ ο Γερμανός δημοσιογράφος και συγγραφέας Πάουλ Λιντάου, που ταξίδεψε με το τρένο εκείνο. Άλλα και ο ελληνικός Τύπος της Θεσσαλονίκης μας περιγράφει με έντονα χρώματα την άφιξη του τρένου και των επισήμων στη Θεσ-

σαλονίκη, διατυπώνοντας παράλληλα κάποιες ανησυχίες για τις συνέπειες της σύνδεσης.

Η εφημερίδα "ΦΑΡΟΣ" της Μακεδονίας, του Σαφοκλή Γκάρπολα, κυκλοφορούσε κάθε Τετάρτη και Σάββατο, αλλά εξαιτίας της άφιξης του τρένου του Σαββάτου 7/9 κυκλοφόρησε την Κυριακή για να καλύψει το ρεπορτάζ της ημέρας.

Νό τι γράφει η εφημερίδα με τίτλο: "ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΟ-ΣΕΡΒΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ": Εν των μέσω αλλαλάζοντος εκ χώρας πλήθους αφήκετο περί την 12ην ώραν μ.μ. τουρκιστή ο εκ Παρισίων συρμός. Κατά την άφιξην του η Στρατιωτική Μουσική παρατελένη προ του Σιδηροδρομικού Σταθμού μετ'αναλόγου στρατιωτικού αποσπάσματος επανίστατον τον Εθνικό Υμνον. Εν μέσω απειρών ζητοκρυψών. Εντός δε του Σταθμού η μουσική του "Ορφέως" επανίστει κατά πανάληψην διάφορα εκλεκτά τεμάχια, το δε πλήθος συνωθείτω περί του Σταθμού και πέριξ οικισ. Οι εκ Παρισίων έλθοντες επίσημοι ένοι, συναντήθηκαν εις Βράνιαν, εκείθεν δε αφίκοντο ενταύθα και κατέλυσαν εις διάφορα ξενοδοχεία της πόλεως. Πολλοί δε εξ αυτών

εδέχθησαν την φιλοξενίαν διαφόρων έγκριτων συμπολιτών μας οιον του Προέδρου της Ισπανίας, κ. Σαρνώ, των σοδελφών Αλατίνη, του Αδαρ, διευθυντή του ενταύθα υποκαταστήματος της Οθωμανικής Τράπεζα και άλλων.

Περί την ζην ώραν της αυτής εποπέας τουρκιστή παρετέθη εν του ξενοδοχείου, "Κολόμβου" μεγαλοπρεπέστατο συμπόσιον, ενώ παρεκάθησαν άποντες επίσημοι ή Α.Ε., ο Γενικός ημών Διοικήτης, ο Στρατάρχης εξ Ρετζή Πασάδος, το ενταύθα προδρενικόν σώμα και πλειστοί προσκεκλημένοι εκ των ημετέρων συμπολιτών των Οθωμανών, Ισραηλιτών και Καθολικών."

ΠΗΓΕΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

ΛΕΥΤΕΡΗ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ
"Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910)"
Μορφ. Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας, Αθήνα 1990

"Περί Σιδηροδρόμων - Οικονομική Επιθεώρησης"

Ιστορικοί σημειώσεις επί της Ελληνικής Σιδηροδρομικής Πολιτικής, Αθήνα 1934

ΚΤΕΝΙΑΔΗΣ Μ.:
"Οι πρώτοι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι", Αθήνα 1926
"Φίλοι του Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης"

Περιοδική έκδοση για τους επιβάτες και φίλους του τρένου

100 χρόνια σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης - Εδεσσας - Μοναστηρίου

- ΤΡΕΝΑ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΟΙ, Ευρώπη - Θεσσαλονίκη 1888 - 1988, Μαΐος 1988