

Κώστας Ανδρουλιδάκης

**Οι σφραγίδες των κινητών Ταχυδρομείων
των Ελληνικών Σιδηροδρόμων**

**Αθήνα
2024**

Εισαγωγή

1. Η συνεργασία των Ταχυδρομείων με τους Σιδηροδρόμους.

Εκτός από το βασικό τους έργο, που ήταν η εκτέλεση των χερσαίων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, μια μεγάλη υπηρεσία που μας είχαν προσφέρει επίσης στο παρελθόν οι σιδηρόδρομοι ήταν η συμμετοχή τους στη διεκπεραίωση της αλληλογραφίας.

Η συνεργασία των σιδηροδρόμων με τα ταχυδρομεία, η οποία χρονολογείται από την εποχή των πρώτων χρόνων της κατασκευής των τραίνων μας, δηλαδή από τα μέσα της δεκαετίας του 1880, αποτελεί ένα χαρακτηριστικό και ιδιόμορφο κεφάλαιο της νεότερης ιστορίας μας. Η συνεργασία αυτή διήρκεσε έναν ολόκληρον αιώνα, αλλά σήμερα δεν συνεχίζεται, διότι οι ταχυδρομικές μεταφορές δεν εκτελούνται πλέον με το σιδηρόδρομο, αλλά, για τις κοντινές αποστάσεις εκτελούνται με ειδικά ταχυδρομικά αυτοκίνητα, ενώ για τις μακρινές αποστάσεις με τα αεροπλάνα. Παλαιότερα όμως, όταν ο σιδηρόδρομος ήταν το πρώτο και το περισσότερο διαδεδομένο μηχανοκίνητο μέσο χερσαίων μεταφορών, η διακίνηση της αλληλογραφίας με το τραίνο αποτελούσε τον πιο σύγχρονο και ασφαλή τρόπο ταχυδρομικής διεκπεραιώσεως.

Η συνεργασία σιδηροδρόμων-ταχυδρομείων μάς είναι σχεδόν άγνωστη. Οι μεγαλύτεροι βέβαιοι έχουμε δει, πριν από μερικές δεκαετίες, να φορτώνονται στους σιδηροδρομικούς σταθμούς τα ταχυδρομικά βαγόνια με εκατοντάδες σάκους αλληλογραφίας και να μεταφέρονται με ειδικά δρομολόγια. 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 Ελληνικά Ταχυδρομεία ιδρύθηκαν το 1828 με διάταγμα του Ι. 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 κατανεμημένα στις διάφορες πόλεις, κωμοπόλεις και χωριά. Σ' αυτά έφερναν τις επιστολές τους οι κάτοικοι της περιοχής, αγόραζαν και κολλούσαν τα κατάλληλα γραμματόσημα, και παρέδιδαν τους φακέλους για να μεταφερθούν στον προορισμό τους. Οι υπάλληλοι των ταχυδρομικών γραφείων παραλάμβαναν την αλληλογραφία, την κατένειμαν ανάλογα με τον τόπο προορισμού της και την παρέδιδαν στο αντίστοιχο ταχυδρομικό δρομολόγιο.

Η μεταφορά από το ένα ταχυδρομικό γραφείο στο άλλο ακολουθούσε συγκεκριμένη 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 δικό τους προσωπικό και μεταφορικά μέσα. Ανάλογα με το μήκος και τη σπουδαιότητα της κάθε διαδρομής, ο εργολάβος χρησιμοποιούσε, άλλοτε ιππήλατες άμαξες και άλλοτε έφιππους ή πεζούς ταχυδρόμους. Τόσο ο εργολάβος όσο και το προσωπικό του ήταν περισσότερο γνωστοί ως «μεταφορείς» της αλληλογραφίας, ενώ η αρμοδιότητα του καθεαυτού ταχυδρομικού υπαλλήλου περιοριζόταν στις εργασίες της Κεντρικής Υπηρεσίας και των ταχυδρομικών γραφείων της. Όταν τελικά η αλληλογραφία έφθανε στο ταχυδρομικό γραφείο του τόπου προορισμού, οι υπάλληλοί του μερμινούσαν για να φθάσει τελικά στα χέρια του παραλήπτη.

Εξετάζοντας τώρα τη **σιδηροδρομική πλευρά**, το τραίνο είναι, όπως είπαμε, το παλαιότερο μηχανοκίνητο μέσο χερσαίων μεταφορών στην ιστορία του πλανήτη μας. Πριν από αυτό, οι εμπορευματικές μεταφορές στην ξηρά εκτελούνταν είτε με χειροκίνητα μικρά αμάξια, είτε με άμαξες που τις έσερναν ζώα. Αντίστοιχα οι επιβάτες μετακινούνταν είτε έφιπποι, είτε με ιππύλατες επιβατικές άμαξες. Η εξέλιξη αυτών των προ-σιδηροδρομικών μέσων παρέμεινε στάσιμη επί αιώνες, διότι η κινητήρια δύναμή τους είχε ζωική προέλευση, και επομένως πολύ περιορισμένες δυνατότητες. Εκτός από αυτό, ήταν ευαίσθητη στις καιρικές συνθήκες, ενώ την επηρέαζαν και πολλοί άλλοι παράγοντες. Τελικά, η εφεύρεση του σιδηροδρόμου, του μηχανοκίνητου μεταφορικού μέσου, απετέλεσε το πρώτο ουσιαστικό βήμα προόδου. Πάντως, η προσφορά του μέσου αυτού αφορούσε, όχι μόνο τον μεταφορικό και τον οικονομικό τομέα, αλλά και ποικίλες άλλες εκδηλώσεις της κοινωνικής μας ζωής γενικότερα.

Τα περισσότερα από τα πρώτα σιδηροδρομικά δίκτυα της Χώρας μας άρχισαν να λειτουργούν κατά η δεκαετία 1880-90, υπό τη διοίκηση διαφόρων ιδιωτικών ελληνικών ή ξένων εταιριών. Τα δίκτυα αυτά ένωσαν για πρώτη φορά πόλεις και χωριά, στα οποία οι συγκοινωνίες μέχρι τότε διεξάγονταν με δυσκολία αλλά ήταν και επικίνδυνες. Στα περισσότερα μάλιστα από τα χωριά δεν είχαν ιδρυθεί ακόμη ταχυδρομικά γραφεία. Έτσι, ένας μεγάλος αριθμός κατοικήσιμων περιοχών απέκτησαν ξαφνικά τη δυνατότητα ιδανικής για την εποχή εκείνη ταχυδρομικής επικοινωνίας, εκεί που μέχρι πριν από λίγο καιρό η επικοινωνία αυτή πραγματοποιούνταν, όπως είπαμε, με πρωτόγονα μεταφορικά μέσα. Η λειτουργία του σιδηροδρόμου, σαν από μηχανής θεός, χάρισε στα Ταχυδρομεία μια πρόοδο που προπορευόταν από τις προοπτικές τους, και την οποία προσπαθούσαν να προφτάσουν.

Έτσι φθάνουμε στη συνεργασία των σιδηροδρόμων με τα ταχυδρομεία. Αμέσως μετά την εμφάνιση του τραίνου, και 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, προς κοινό όφελος, και όχι μεμονωμένα 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 μεταβιβάζη δωρεάν δια των αμαζών των επιβατών τους ταχυδρομικούς σάκους, ως και τους συνοδευόντας αυτούς υπαλλήλους, τηρούσα προς τούτο τον αναγκαίον χώρο».*¹

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 πολλές λεπτομέρειες της σιδηροδρομικής-ταχυδρομικής συνεργασίας.

Αμέσως μετά την έναρξη της λειτουργίας των σιδηροδρόμων, η Γενική Διεύθυνση των Ταχυδρομείων προειδοποιεί τους εργολάβους των ταχυδρομικών μεταφορών της ότι:

*«Εις όσας των ταχυδρομικών γραμμών (...) εισαχθή η δι' ατμοσιδηροδρόμων συγκοινωνία, παύει, μετά προηγουμένην προς τον εργολάβον (μεταφορών) γνωστοποίησιν της Γενικής Διευθύνσεως των Ταχυδρομείων, η υποχρέωσις αυτού της δι' αμαζών, εφίππων ή πεζών μεταφοράς των ταχυδρομικών σάκων...».*²

¹ Νόμος ΑΜΣΤ'/22.6.1882: «Περί κυρώσεως συμβάσεως περί κατασκευής, συστάσεως και χρήσεως σιδηροδρόμου από Πειραιώς δια Μεγάρων, Νέας Κορίνθου και Αιγίου εις Πάτρας κλπ». ΦΕΚ 1882, σελ. 339. Το άρθρο είναι το υπ' αρ. 50 της συνημμένης «Συγγραφής» της εργολαβίας.

² Εγκύκλιος της Γενικής Διευθύνσεως των Ταχυδρομείων, φυλλάδιο αριθ.13/27.8.1884 «Περί δημοπρασίας της καθ' άπαν το Κράτος μετακομίσεως της αλληλογραφίας, κατά την πενταετίαν 1885-89».

Την ίδια εποχή, καθώς η Γενική Ταχυδρομική 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 τραίνα, μέσα σε ειδικούς χώρους των βαγονιών, ενώ οι ιππύλατες άμαξες, οι έφιπποι ή οι πεζοί ταχυδρόμοι θα υποβοηθούν το σιδηρόδρομο, συνεχίζοντας τη μεταφορά της αλληλογραφίας προς στις σιδηροδρομικά απρόσιτες ακόμη περιοχές.

Η εγκύκλιος για τη διαμόρφωση των καινούργιων ταχυδρομικών δρομολογίων, με την έναρξη λειτουργίας των Σ.Π.Α.Π., έχει ως εξής:

«Προς τα ταχ. Γραφεία του Κράτους.

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

»Αι μεταβολαί αυταί εισίν αι εξής:

Η εκ της πρωτευούσης 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...»³

Δηλαδή, ακόμη από την εποχή που η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας-Πελοποννήσου φτάνει μόνο μέχρι την Ελευσίνα και τα Μέγαρα, τα Ταχυδρομεία χρησιμοποιούν αμέσως το τραίνο, έστω και για τη μικρή αυτή διαδρομή, ενώ ταυτόχρονα τροποποιούν τα εργολαβικά ταχυδρομικά δρομολόγια, ώστε να ανταποκρίνονται προς τις αφίξεις των αμαξοστοιχιών. Τελικά, οι ταχυδρομικοί σάκοι που προορίζονται για την Πελοπόννησο, μεταφέρονται σιδηροδρομικά μέχρι τα Μέγαρα, και από εκεί παραλαμβάνονται από τους ταχυδρόμους του εργολάβου για να προωθηθούν στην Κόρινθο. Ο σάκοι που προορίζονται για τη Στερεά Ελλάδα, μεταφέρονται σιδηροδρομικά μέχρι την Ελευσίνα, και μετά προωθούνται 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-Καλαμπάκα. Η αλληλογραφία που φθάνει στους σταθμούς αυτών των διαδρομών, μεταφέρεται, είτε με άμαξες είτε με έφιππους ή πεζούς ταχυδρόμους, στις γύρω περιοχές. 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 την αντίστροφη διαδρομή.

Η ημερομηνία της 1^{ης} 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 τραίνο, και έτσι αρχίζει μια ουσιαστική συνεργασία μεταξύ σιδηροδρόμων και ταχυδρομείων που διαρκεί έναν ολόκληρο αιώνα.

Από τον πρώτο κιόλας καιρό, τα Ταχυδρομεία διαπιστώνουν ότι η συνεργασία αυτή ήταν πιο εξυπηρετική από όσο την περίμεναν. Διότι δεν είχε επιτευχθεί μόνο η μείωση των χρόνων των δρομολογίων και η αύξηση της συχνότητάς τους, δηλαδή τα βασικά πλεονεκτήματα που περίμεναν, αλλά επί πλέον υπήρχε ασφάλεια της μεταφοράς, σε μια εποχή

³ Εγκύκλιος της Γενικής Διευθύνσεως των Ταχυδρομείων, υπ. αριθ. 71, που εκδόθηκε περί τα τέλη του 1884, με αδιευκρίνιστη ημερομηνία.

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 πραγματοποιούνται διαδοχικά από τα δύο αυτά μεταφορικά μέσα, και έτσι επιτυγχανόταν υψηλή στάθμη ταχυδρομικής επικοινωνίας, ακόμη και με τα απομακρυσμένα νησιά.

Τα πλεονεκτήματα που εξασφάλισε ο σιδηρόδρομος στα Ταχυδρομεία δεν οφείλονταν μόνο στο γεγονός ότι αποτελούσε το τέλειο για την εποχή εκείνη μέσο χειρσαίας μεταφοράς. Αυτό αποτελεί την πιο φανερή συνεισφορά των τραινών προς τις Ταχυδρομικές Υπηρεσίες. Υπάρχουν όμως και πολλοί άλλοι θετικοί παράγοντες σιδηροδρομικής λειτουργίας και ζωής, άμεσοι ή έμμεσοι, οι οποίοι δεν φαίνονται με την πρώτη ματιά, αλλά συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό στην εξυπηρέτηση των Ταχυδρομείων μας.

2. Η χρησιμοποίηση των σιδηροδρομικών σφραγίδων.

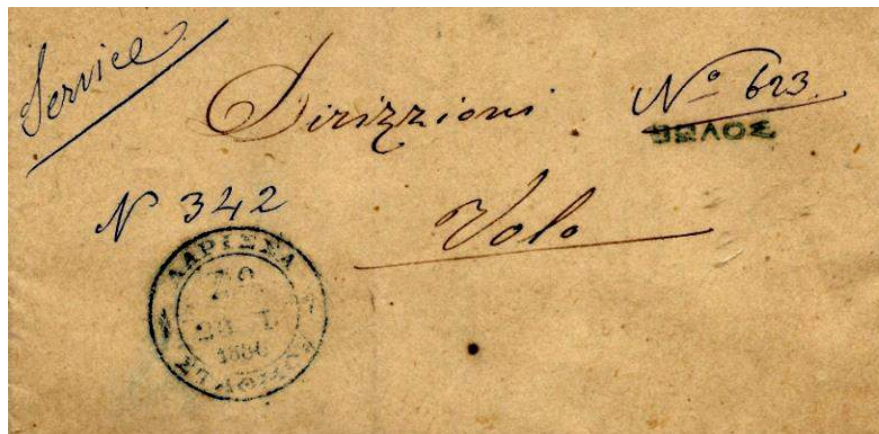
Ένα πλεονέκτημα που για τα ταχυδρομεία απετέλεσε ευχάριστη έκπληξη είναι ότι οι σιδηροδρομικοί υπάλληλοι είχαν αποκτήσει ουσιαστική πείρα ταχυδρομικής διαδικασίας, πριν ακόμα αρχίσει η συνεργασία σιδηροδρόμων και ταχυδρομείων. Αυτό, από πρώτη ματιά φαίνεται παράδοξο, είναι όμως εύκολο να το εξηγήσουμε.

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 τόσο επίσημο, από πλευράς όμως αποτελεσματικότητας ήταν ισάξιο προς το κρατικό. Η διακίνηση της αλληλογραφίας ανάμεσα στις σιδηροδρομικές Διευθύνσεις και στα αντίστοιχα συγκροτήματα επισκευών των τραινών ή στους σιδηροδρομικούς σταθμούς πραγματοποιούνταν με ταχύτητα και συνέπεια. Η αλληλογραφία φυσικά αφορούσε μόνο τα 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 έγγραφα αυτά δεν εσωκλείονταν σε φακέλους. Το ίδιο το έγγραφο του γράμματος, διπλωμένο κατάλληλα, υπό μορφή πλίκου, έπαιζε και ρόλο φακέλου. (Ο πλίκος είναι όρος που συνηθίζεται και από τους φιλοτελιστές). Στη μία όψη του, την μπροστινή, την «καθαρή», εκεί που δεν υπήρχαν τα τσακισμένα άκρα του χαρτιού, αναγραφόταν η διεύθυνση του παραλήπτη. Στην ίδια όψη, στο αριστερό μέρος, αποτυπωνόταν συνήθως η σφραγίδα αποστολής, ενώ στο δεξί, η σφραγίδα αφίξεως. Στη πίσω όψη, στο σημείο όπου διπλωνόταν το χαρτί, αποτύπωναν επίσης η σφραγίδα αποστολής, ως εγγύηση για να μην ανοιχτεί το γράμμα καθ' οδόν από τρίτον. Λίγες δεκαετίες αργότερα, χρησιμοποιούσαν φάκελα, αλλά εξακολουθούσαν να τηρούν την ίδια περίπου διαδικασία σφραγίσεων. Έχουν διασωθεί κάποιοι «πλίκου» και φάκελα εσωτερικής αλληλογραφίας των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων, όπου φαίνεται αυτός ο τρόπος σφραγίσεως.

Στις δύο εικόνες 1 και 2, παρουσιάζονται σφραγίδες των σιδηροδρομικών σταθμών και στάσεων του θεσσαλικού δικτύου, οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν για τη διεκπεραίωση της εσωτερικής υπηρεσιακής αλληλογραφίας των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων. Οι σφραγίδες αυτές απετέλεσαν, με παρόμοιες τους των άλλων ελληνικών σιδηροδρομικών δικτύων, το αρχικό στάδιο για την ταχυδρομική λειτουργία των ελληνικών σιδηροδρομικών σφραγίδων.

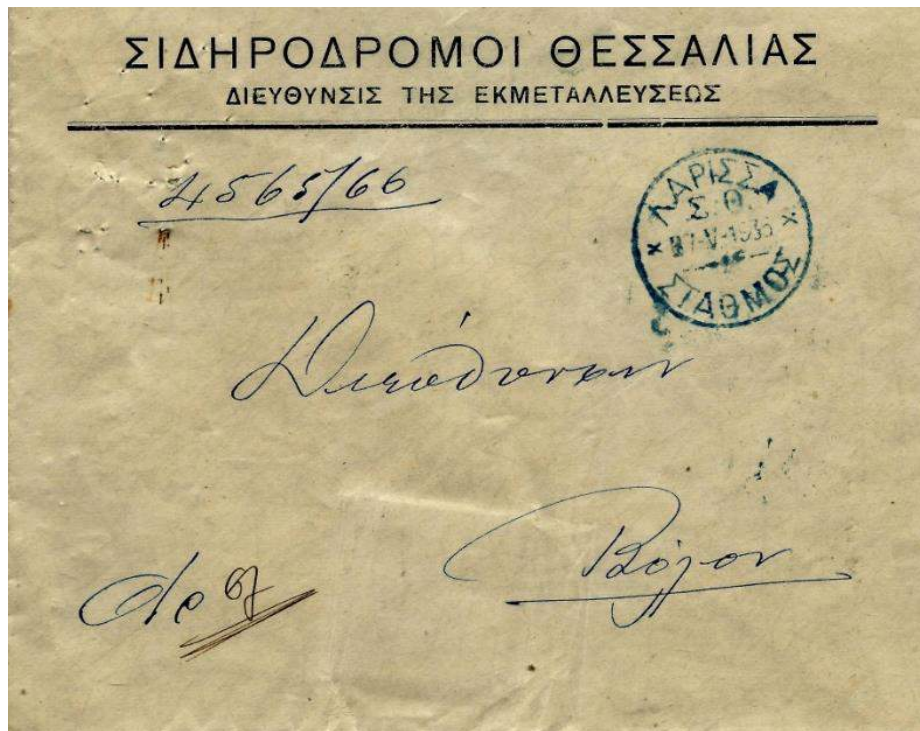
Όταν το γράμμα αποστελλόταν από σιδηροδρομικό σταθμό, αρμόδιος για την όλη διαδικασία ήταν ο σταθμάρχης, ο οποίος κατ' αυτόν τον τρόπο εκτελούσε ουσιαστικά και χρέη ταχυδρομικού υπαλλήλου. Μετά, το γράμμα παραλαμβάνόταν από τους υπαλλήλους της αμαξοστοιχίας και μεταφερόταν στο σταθμό προορισμού, όπου ο παραλήπτης το σφράγιζε με



Εικόνα 1

Επιστολές εσωτερικής αλληλογραφίας των Σ.Θ.

Πάνω: αποστολή από το σταθμό του Βελεστίνου στη Διεύθυνση Εκμεταλλεύσεως, δια του σταθμού του Βόλου (29.12.1884). Στο **μέσο:** από το σταθμό της Λάρισας στη Διεύθυνση στο Βόλο (28.1.1884). **Κάτω:** σφραγίδα του σταθμού του Γκερλί (Αρμενίου), στην πίσω όψη του πλίκου (16.11.1884).



Εικόνα 2
Επιστολές εσωτερικής αλληλογραφίας των Σ.Θ.

Πάνω: Επιστολή από το σταθμό της Λάρισσας στη Γενική Διεύθυνση στο Βόλο (27.5.1935).
Κάτω: Επιστολή από το σταθμό των Σοφάδων στη Γενική Διεύθυνση στο Βόλο (22.6.1940)

τη σφραγίδα αφίξεως. Εννοείται ότι και οι δύο σφραγίσεις των φακέλων γίνονταν με τις υπηρεσιακές σφραγίδες των σταθμών, χωρίς φυσικά να χρησιμοποιούνται γραμματόσημα.

Εκτός όμως από την ταχυδρομική πείρα των σιδηροδρομικών υπαλλήλων και σταθμαρχών, όπως την αναφέραμε, χάρη στην οργάνωση της εσωτερικής ταχυδρομικής υπηρεσίας των σιδηροδρόμων μας, θα συμπληρώσουμε και θα ολοκληρώσουμε τους παράγοντες που βοηθούσαν στην εξυπηρέτηση των ταχυδρομείων λόγω της λειτουργίας των τραινών μας, αναφέροντας πιο αναλυτικά και τις επόμενες περιπτώσεις:

- Τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας των σιδηροδρόμων, το δίκτυό τους εξυπηρετούσε συγκοινωνιακά πολλά χωριά όπου τα Ταχυδρομεία δεν είχαν ακόμη ιδρύσει γραφεία τους.
- Η σιδηροδρομική γραμμή ένωνε πόλεις και χωριά, των οποίων η συγκοινωνία παλαιότερα ήταν πολύ δύσκολη. Και ο σιδηρόδρομος, ιδανικό μεταφορικό μέσο για την εποχή εκείνη, περνούσε μέσα από τα κεντρικότερα σημεία τους, και στάθμευε στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, κτίρια με ιδιαίτερη σημασία.
- Οι σταθμοί αποτελούσαν ένα ολοκληρωμένο υπηρεσιακό συγκρότημα, όπου οι κάτοικοι της περιοχής, επιβάτες ή αποστολείς εμπορευμάτων, μπορούσαν να εξυπηρετούνται πολύ ικανοποιητικά και με ταχύτητα, και για χρονική διάρκεια αρκετών ωρών το εικοσιτετράωρο.
- Ιδιαίτερα κατά τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας τους, οι σιδηροδρομικοί 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 επίκεντρο διασκέδασων και 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, ήταν, όπως είπαμε, 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, συνεχίστηκαν και, μετά από λίγο καιρό, κατέληξαν σε πολύ ουσιαστικά αποτελέσματα. Η συνεργασία αυτή οργανωνόταν σε δύο κατευθύνσεις. Στην «**εν στάσει**» που αφορούσε την ταχυδρομική οργάνωση μέσα στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και στασεις, και την «**εν κινήσει**», που αφορούσε την ταχυδρομική οργάνωση μέσα στα τρέινα.

Ας ξεκινήσουμε από την πρώτη, την «**εν στάσει**» ταχυδρομική λειτουργία. Γύρω στο 1888, οι σχετικές συνεννοήσεις είχαν καταλήξει στη συμφωνία να ιδρυθούν στους σταθμούς και στις στάσεις ειδικά ταχυδρομικά γραφεία. Οι συμβάσεις που υπογράφονται καθορίζουν τις λεπτομέρειες της ταχυδρομικής χρησιμοποίησης των χώρων, αλλά προπάντων του προσωπικού των σταθμών, και βασικά των σταθμαρχών και στασιαρχών. Καθορίζουν το χρόνο της ταχυδρομικής τους απασχόλησεως, την αμοιβή τους, καθώς και τον τρόπο συνδυασμού των σιδηροδρομικών και ταχυδρομικών τους καθηκόντων. Τελικά, η ταχυδρομική λειτουργία των σταθμών διαμορφώνεται παρόμοια με εκείνη των κανονικών ταχυδρομικών γραφείων, την οποία έχουμε ήδη περιγράψει.

Με την ταχυδρομική χρησιμοποίηση των σταθμών, τα Ταχυδρομεία απέκτησαν εκατοντάδες καινούργια ταχυδρομικά γραφεία, χωρίς να χρειαστεί να ασχοληθούν περισσότερο, παρά μόνο να υπογράφουν τις σχετικές συμβάσεις. Είναι χαρακτηριστικό πως ούτε καν εφοδίασαν τους σταθμάρχες με ταχυδρομικά χρονολογικά σήμαντρα, αλλά χρησιμοποιούνταν, όπως είδαμε, οι υπηρεσιακές σφραγίδες των σταθμών, οι οποίες ισοδυναμούσαν με κανονικές ταχυδρομικές. Όσα ταχυδρομημένα φάκελα αλληλογραφίας έχουν διασωθεί, αποτελούν, με τα γραμματόσημα και τις σφραγίσεις τους, αξιόλογα

ντοκουμέντα που διατηρούν μέχρι σήμερα ολοζώντανη την ανάμνηση της παλαιάς αυτής τόσο γραφικής συνεργασίας.

Η ταχυδρομική λειτουργία των σιδηροδρομικών σταθμών, με τη μορφή που περιγράψαμε, διήρκεσε αρκετά χρόνια. Δεν έχουμε συγκεκριμένα στοιχεία για πόσα ακριβώς. Πάντως η ακμή της ταχυδρομικής λειτουργίας των σταθμών διατηρείται τουλάχιστον για μία δεκαετία, μέχρι λίγο μετά το 1900. Αλλά, κατά τη διάρκεια των επόμενων είκοσι ετών, η λειτουργία τους διαρκώς φθίνει. Και είναι λογικό αυτό, διότι κατά την εικοσαετία αυτή ιδρύονται πολλές εκατοντάδες κανονικών ταχυδρομικών γραφείων, σε κάθε χωριό της χώρας μας, οπότε η ταχυδρομική εξυπηρέτηση μεταφέρεται πλέον από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς στα κανονικά γραφεία των Ταχυδρομείων. Ένας άλλος λόγος, όπως θα δούμε και πάρα κάτω, είναι η λειτουργία των κινητών ταχυδρομείων. Κατά τη δεκαετία 1920-30, πολύ λίγοι σταθμοί λειτουργούσαν ταχυδρομικά κατά τον τρόπο που ήδη έχουμε αναφέρει. Κι αυτό, όχι επειδή υπήρχε ανάγκη, αλλά λόγω κάποιας κεκτημένης συνήθειας. Τέλος, από το 1930 και μετά, η ταχυδρομική λειτουργία των σταθμών προς το κοινό έχει πια σταματήσει.

Εδώ χρειάζεται να κάνουμε μία διευκρίνιση. Μέχρι πρόσφατα – αν όχι και μέχρι σήμερα – συναντάμε φάκελα αλληλογραφίας με αποτυπώματα σφραγίδων που αναφέρουν ως διεύθυνσή τους τους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Από τα πιο συνηθισμένα είναι του σταθμού Θεσσαλονίκης και του σταθμού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου στον Πειραιά. Τα αποτυπώματα όμως αυτά δεν προέρχονται από την ταχυδρομική λειτουργία των σταθμών, όπως ήδη την έχουμε περιγράψει. Ο σφραγίδες αυτές δεν είναι οι υπηρεσιακές των σταθμών, και ούτε χρησιμοποιούνται από τους σταθμάρχες. Πρόκειται για ταχυδρομικά σήμαντρα, και χρησιμοποιούνται από κανονικά ταχυδρομικά γραφεία που απλώς στεγάζονται σε κάποια αίθουσα των κτιρίων των σταθμών αυτών, αίθουσα που τους έχει παραχωρηθεί ή την νοικιάζουν. Αν και η ένδειξη του αποτυπώματος αναφέρει σταθμό, δεν σημαίνει πως η σφραγίδα είναι υπηρεσιακή σιδηροδρομική, αλλά μας φανερώνει την ιδιοκτησία του κτιρίου όπου στεγάζεται το ταχυδρομικό γραφείο, αντί να αναφέρει, για παράδειγμα, το όνομα μιας πόλεως ή ενός χωριού ή μιας συνοικίας.

Ας έρθουμε τώρα στην ενάσκηση της ταχυδρομικής υπηρεσίας **«εν κινήσει»**, δηλαδή μέσα στα βαγόνια των τραιίνων. Αμέσως μετά την έναρξη της συνεργασίας σιδηροδρομικών-ταχυδρομείων στις αρχές του 1885, οι σιδηροδρομικές ταχυδρομικές μεταφορές εξελίσσονται με γοργό ρυθμό. Τα αμέσως επόμενα χρόνια, οι χώροι που διατίθενται στα βαγόνια για ταχυδρομική χρήση, συνεχώς μεγαλώνουν και διαμορφώνονται κατάλληλα, ακολουθώντας τα επόμενα στάδια:

- Στην αρχή, οι ταχυδρομικοί σάκοι μεταφέρονται από το τραίνο, χωρίς να τοποθετούνται σε ιδιαίτερο χώρο, αλλά σε μια γωνιά ενός επιβατικού βαγονιού, με μέριμνα του ταχυδρομικού υπαλλήλου που τους συνοδεύει και που ονομάζεται «συνοδός αλληλογραφίας».
- Λίγο αργότερα, μέσα σε επιβατικά βαγόνια κατασκευάζονται ειδικά ξύλινα κιβώτια, κατάλληλα για την τοποθέτηση των ταχυδρομικών σάκων.
- Κατόπιν, χρησιμοποιώντας ειδικά χωρίσματα, διαιρούν ορισμένα επιβατικά βαγόνια σε δύο μέρη. Το ένα, το μικρότερο, που καταλαμβάνει μήκος ίσο προς το 1/3 του οχήματος, χρησιμοποιείται για ταχυδρομική χρήση. Τα υπόλοιπα 2/3, χρησιμοποιούνται κανονικά για τους επιβάτες.
- Τέλος, κατασκευάζονται ολόκληρα βαγόνια, διαμορφωμένα κατάλληλα, ώστε να αποτελούν ταχυδρομικά γραφεία. Έχουν και αποθηκευτικούς χώρους για τους σάκους, αλλά και γραφεία για την κατανομή των φακέλων σε θυρίδες, ανάλογα με τον προορισμό τους. Η εργασία αυτή εκτελείται από μια ολόκληρη ομάδα ταχυδρομικών υπαλλήλων.

Σε όλες αυτές τις διαδοχικές φάσεις, τη φροντίδα και τη χρήση των ταχυδρομικών χώρων του τραίνου δεν την είχαν οι σιδηροδρομικοί αλλά οι ταχυδρομικοί υπάλληλοι, σε αντίθεση προς την ταχυδρομική λειτουργία των σταθμών, όπου αρμόδιος ήταν ο σταθμάρχης. Κατά την τελική φάση, όταν χρησιμοποιούνται ολόκληρα βαγόνια, η επάνδρωσή τους γίνεται από ομάδες ταχυδρομικών που εργάζονται σαν να βρίσκονται σε κανονικό ταχυδρομικό γραφείο. Η επίσημη ίδρυση αυτών των κινητών ταχυδρομείων έγινε το 1889. Ο σχετικός ιδρυτικός νόμος καθορίζει:

«Περί κινητών ταχυδρομικών γραφείων και περί προσωπικού της ταχυδρομικής υπηρεσίας.

Άρθρον 7

»Πλην των προς εκτέλεσιν της ταχυδρομικής υπηρεσίας καθισταμένων εν ταις πόλεσιν κατά το άρθρον του ΑΚΓ' νόμου του 1882 επιστασιών, καθιστώνται και κινητά ταχυδρομικά γραφεία επί σιδηροδρομικών αρτηριών και διευθυνόμενα υπό επιστάτου⁴ λαμβανομένου πάντοτε εκ του ταχυδρομικού κλάδου.

»Ο αριθμός των κινητών ταχυδρομικών γραφείων ορίζεται κατ' έτος, αναγραφομένης πιστώσεως εν τω ιδίω εδαφίω του σχετικού άρθρου του προϋπολογισμού.

Άρθρον 8

»Εις το προσωπικόν των κινητών ταχυδρομικών γραφείων δίδεται ημερησία αποζημίωσις:

Εις τον προϊστάμενον δρχ. 3

Εις τους βοηθούς α' και β' τάξεως δρχ. 1

Εις τους γραμματοκομιστάς δρχ. 1

Εις τους επί των αμαξοστοιχιών εργαζομένους, βοηθούς και συνοδούς της αλληλογραφίας και διανομείς, χορηγείται η ανωτέρω ορισθείσα αποζημίωσις ως και προ της συστάσεως των κινητών ταχυδρομικών γραφείων ...»⁵.

Η πιο εξελιγμένη μορφή ταχυδρομικών μονάδων μέσα στα τρέινα ήταν λοιπόν τα «**κινητά ταχυδρομικά γραφεία**» ή «**κινητά ταχυδρομεία**», ή απλώς «**κινητά**», όπως συνήθιζαν να τα λένε, και τα οποία είχαν τις επόμενες αρμοδιότητες:

- Κινούνταν σε ορισμένες διαδρομές με καθορισμένους σιδηροδρομικούς σταθμούς αναχωρήσεως και προορισμού.
- Κατά τη διάρκεια των σταθμεύσεων, οι υπάλληλοι των «**κινητών ταχυδρομείων**» παραλάμβαναν από τους σταθμούς την αλληλογραφία των κατοίκων της περιοχής, και ταυτόχρονα παραδίδανε την αλληλογραφία που προοριζόταν γι' αυτούς. Πολλές φορές οι κάτοικοι, όσοι γνώριζαν την ώρα αφίξεως του «**κινητού**», έδιναν τα προς αποστολήν γράμματά τους κατευθείαν στους υπαλλήλους του ταχυδρομικού βαγονιού.
- Οι υπάλληλοι των «**κινητών**», αφού παραλάμβαναν τα φάκελα, έλεγχαν αν είχαν τοποθετηθεί τα σωστά γραμματόσημα, ή, αν όχι, τα πουλούσαν στους αποστολείς, τα οποία κατόπιν σφράγιζαν με την ειδική σφραγίδα του κινητού ταχυδρομείου.
- Κατόπιν κατένεμαν σε θυρίδες την αλληλογραφία, ανάλογα με τον τόπο προορισμού, ώστε να παραδοθεί χωρίς χρονοτριβή στον αντίστοιχο σταθμό.

Η λειτουργία των «**κινητών**», που ξεκίνησε το 1889, συνεχιζόταν μέχρι τις πρόσφατες δεκαετίες. Μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι, εκτός από μερικές λιγόχρονες διακοπές κατά τη διάρκεια των πολέμων, η λειτουργία τους ήταν αδιάλειπτη. Πολύ γρήγορα οι διαδρομές τους

⁴ Η «επιστασία» και ο «επιστάτης» ήταν όροι της υπηρεσιακής και υπαλληλικής ιεραρχίας των Ταχυδρομείων.

⁵ Νόμος ΑΨΛΗ'/4.4.1889, ΦΕΚ 1889.

επεκτάθηκαν σε όλα τα μήκη των σιδηροδρομικών μας δικτύων. Αυτή η ανάπτυξη είχε ως αποτέλεσμα τη βαθμιαία μείωση των ταχυδρομικών αρμοδιοτήτων των σιδηροδρομικών σταθμών. Μάλιστα, από το 1900 και έπειτα, αφαιρείται σιγά-σιγά από τους σταθμάρχες κάθε αρμοδιότητα να σφραγίζουν τα φάκελα της αλληλογραφίας και η αρμοδιότητα αυτή μεταφέρεται στο προσωπικό των κινητών γραφείων.

Και τότε, με τις σφραγίδες των κινητών παρουσιάζεται μια χαρακτηριστική ιδιομορφία, μοναδική στην περίπτωση των ταχυδρομείων μας, αλλά και στα ταχυδρομεία γενικότερα. Ενώ στο αποτύπωμα σφραγίδων των «εν στάσει» ταχυδρομείων αναφέρεται το όνομα της πόλης ή του χωριού αφετηρίας, στις σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων διαβάζουμε τις ονομασίες δύο πόλεων, δηλαδή της αφετηρίας και του τέρματος κάποιας σιδηροδρομικής διαδρομής. Π.χ. οι λέξεις «Αθήναι-Πάτραι» σημαίνουν τη σιδηροδρομική διαδρομή από την Αθήνα στην Πάτρα.

Η ακμή των κινητών ταχυδρομείων παρουσιάζεται κατά τη περίοδο 1930-40. Τότε, είχε ήδη επιτευχθεί η σύνδεση των δικτύων της νότιας Ελλάδας με εκείνα της Μακεδονίας και της Θράκης, γεγονός που πρόσφερε τη δυνατότητα για πληθώρα ταχυδρομικών διαδρομών με τους σιδηροδρόμους. Τη δεκαετία αυτή χρησιμοποιούνται εκατοντάδες ταχυδρομικές σφραγίδες κινητών ταχυδρομείων που καλύπτουν όλο το μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών, από την Καλαμάτα μέχρι τη Φλώρινα και την Αλεξανδρούπολη, καθώς και όλες τις διακλαδώσεις τους.

Ιδιαίτερα διαμορφωμένα βαγόνια κινητών ταχυδρομείων υπήρχαν στα δύο μεγαλύτερα δίκτυα, των Σ.Π.Α.Π. και των Σ.Ε.Κ. Στα μικρότερα δίκτυα (Σ.Β.Δ.Ε., Σ.Θ., Σ.Α.Π., Σ.Αττ.) τα ταχυδρομεία χρησιμοποιούσαν μικρότερους χώρους, είτε στα επιβατικά βαγόνια είτε στις σκευοφόρους.

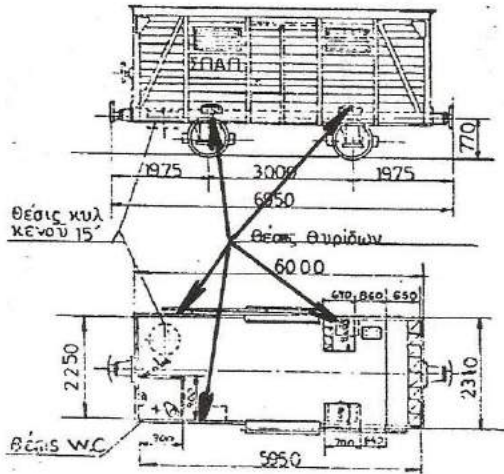
Εκτός από τα μετασκευασμένα ελληνικά ταχυδρομικά βαγόνια, τα πιο γνωστά ταχυδρομικά οχήματα κατασκευής εξωτερικού είναι ιταλικής κατασκευής, του 1950, ανατολικογερμανικής, του 1968 και γιουγκοσλαβικής του 1974. Είναι όλα μελετημένα και κατασκευασμένα ως μικρογραφία πλήρους ταχυδρομικού γραφείου, απολύτως κατάλληλου για ταχυδρομική λειτουργία «εν κινήσει». Σε κάθε σιδηροδρομικό σταθμό και στάση, οι ταχυδρομικοί υπάλληλοι της αμαξοστοιχίας παραλάμβαναν στα ταχυδρομικά βαγόνια από τους ιδιώτες αποστολείς ή από τους υπαλλήλους των σταθμών, κατάλληλα γραμματοσημασμένη, την αλληλογραφία των κατοίκων της περιοχής, την σφράγιζαν με τη σφραγίδα του κινητού ταχυδρομείου και την τοποθετούσαν στην κατάλληλη θυρίδα του ταχυδρομικού βαγονιού, ώστε από αυτήν να επιδοθεί εύκολα στο σταθμό προορισμού. Τελικά ο σταθμός αυτός φρόντιζε να παραληφθεί η κάθε επιστολή από τον παραλήπτη της.

Η ευρεία χρήση των ταχυδρομικών βαγονιών συνεχίζεται και μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ από 1975 και μετά η χρήση τους περιορίζεται βαθμιαία. Σ' αυτό συντελεί η αυξανόμενη χρησιμοποίηση των αυτοκινήτων και των αεροπλάνων. Ιδιαίτερα, οι μικρές διαδρομές εξυπηρετούνται καλύτερα με τα ταχυδρομικά αυτοκίνητα. Τα ταχυδρομικά βαγόνια αυτών των διαδρομών καταργούνται, ενώ παραμένουν μόνο στις μεγάλες διαδρομές της Πελοποννήσου, της Μακεδονίας και του άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης. Ένα βασικό πλεονέκτημα της μεταφοράς με τα τραίνα ήταν ότι η απόσταση των ταχυδρομικών γραφείων της πόλης από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς ήταν πολύ πιο μικρή από εκείνη μεταξύ αεροδρομίων και ταχυδρομείων, ενώ παράλληλα αποφεύγονται οι νεκροί χρόνοι αναμονής στα αεροδρόμια οι οποίοι είναι μεγαλύτεροι.

Δεν ξέρουμε πότε ακριβώς καταργήθηκαν τα ταχυδρομικά βαγόνια. Η κατάργησή τους ήταν συνάρτηση αφ' ενός της μεταφοράς των ταχυδρομικών σάκων από τα συνεχώς αυξανόμενα καινούργια αυτοκίνητα ιδιοκτησίας των ταχυδρομείων και αφ' ετέρου από την αυξανόμενη χρησιμοποίηση των αεροπλάνων. Στα μεγάλα δίκτυα των Σ.Π.Α.Π. και των Σ.Ε.Κ., τα κινητά ταχυδρομεία λειτούργησαν τουλάχιστον τις τρεις μεταπολεμικές δεκαετίες, αλλά τα τελευταία αυτά χρόνια, επειδή για τις μικρές αποστάσεις χρησιμοποιούνταν τα

ΣΠΑΠ
ΕΛΕΙΣ ΚΑΙ ΥΛΙΚΟΝ
1965

ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΝ
ΣΕΙΡΑΣ N-8245
(Έφεδρικών)



ΓΕΝΙΚΑ

Απόβαρον 6 τ
Οφέλιμον φορτίον 12 τ
Επιφάνεια οαπέδου 13,0 τμ
Όγκος 24 μκ.

ΕΣΩΤΕΡ ΔΙΑΣΤ ΚΑΙΟΝΙΟΥ

Μήκος 5950
Πλάτος 2250
Ύψος 1850

ΠΕΔΗΣΙΣ :

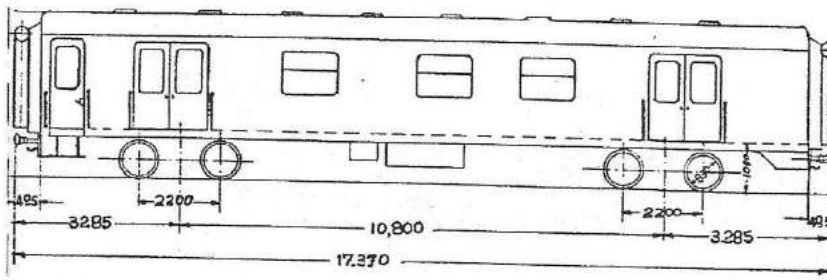
Χειροτροχοπέδη εν σταθμεύσει
Σωλήνες Νο5
Κύλινδρος 15

16-10-1965
Ο Μηχανικός προϊστάμενος
Κεντρικού Έργαστασιου

Handwritten signature

Σ.Ε.Κ. Π.Π
ΕΛΕΙΣ Β.ΥΛΙΚΟΝ
1968

ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΝ ΑΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ
ΣΕΙΡΑΣ T.A 901-905

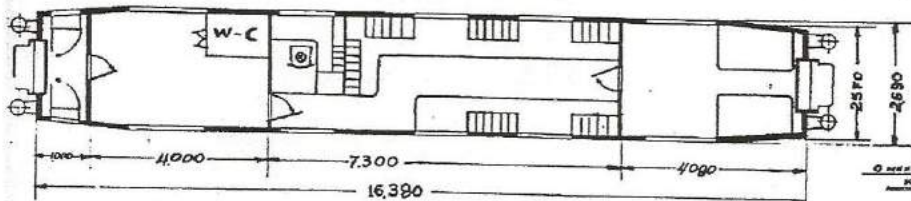


ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Απόβαρον 25
Μέγεθος Συστήμ. ΣΕΠΕ
Κ.Θερμανσίς 100
Όριον φωτισμού 14

ΠΕΔΗΣΙΣ

Πεπιέσ. αέρος κινεσ
Σωλήμης κενού
Χειροτροχοπέδη



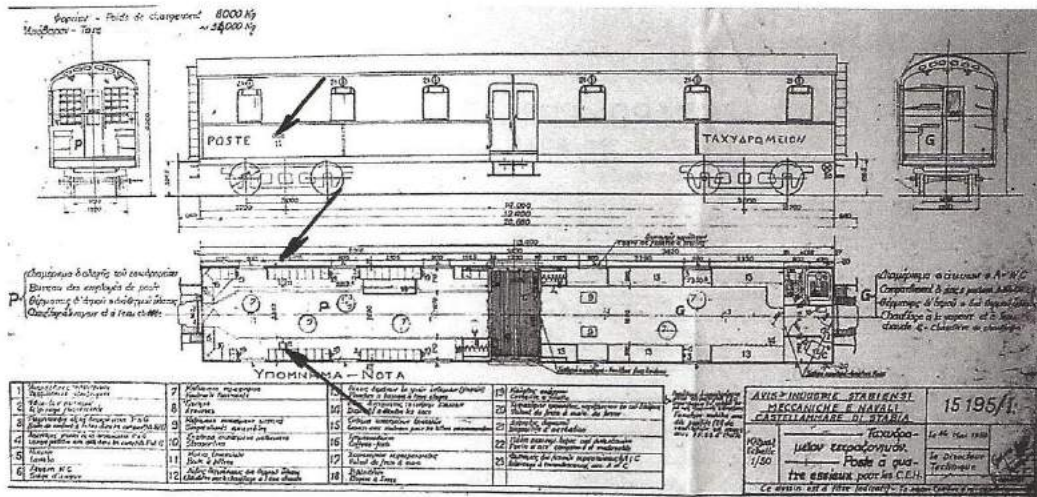
Ο ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ
Π.Π.Π.Π.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΕΡΓΑΣΤΑΙΟΝ

Handwritten signature

Σχέδια ταχυδρομικών βαγονιών Σ.Π.Α.Π.

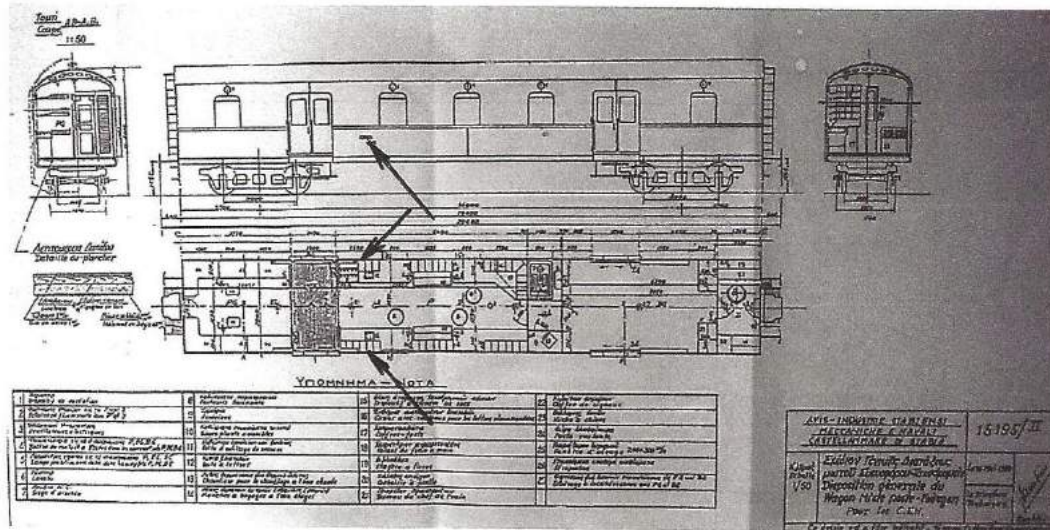
Πάνω: Ταχυδρομικό όχημα Σ.Π.Α.Π. προερχόμενο από μετασκευή παλαιού φορτηγού βαγονιού. Η χρονολογία 1965 που αναγράφεται άνω αριστερά, αποτελεί χρονολογία μεταγενέστερης σχεδιάσεως και όχι της αρχικής κατασκευής. Τα βέλη δείχνουν τις θέσεις των σχισμών των θυρίδων.
Κάτω: Ταχυδρομικό βαγόι του δικτύου των Σ.Π.Α.Π. (Σ.Ε.Κ. Π.Π.= Περιφέρεια Πελοποννήσου), κατασκευής ανατολικής Γερμανίας.



Ταχυδρομικό βαγόνι των Σ.Ε.Κ., ιταλικής κατασκευής του 1950.

Πάνω: σχέδιο του ταχυδρομικού βαγονιού. Το βαγόνι χωρίζεται σε δύο διαμερίσματα. Στο αριστερό γίνεται η διαλογή των επιστολών, όπου υπάρχει και η σχισμή της ταχυδρομικής θυρίδας του γραμματοκιβωτίου, την οποία δείχνει το βέλος. Στο δεξιό διαμέρισμα εναποτίθενται οι ετοιμασμένοι ταχυδρομικοί σάκοι προς διανομή στους διαφόρους σταθμούς.

Κάτω: συρμός των Σ.Ε.Κ. με το ταχυδρομικό βαγόνι (το δείχνει το βέλος), δεύτερο μετά τη σκευοφόρο.



Μικτό βαγόνι των ΣΕΚ (ταχυδρομικό και σκευοφόρος), ιταλικής κατασκευής του 1950.
 Πάνω: σχέδιο της γενικής διατάξεως του μικτού βαγονιού. Το βαγόνι χωρίζεται σε δύο μέρη. Κατά τα 2/3 του, στο αριστερό μέρος, λειτουργεί ως ταχυδρομικό, και κατά το 1/3 του, στο δεξιό μέρος, λειτουργεί ως σκευοφόρος, για τη μεταφορά ογκωδών σκευών. Τα βέλη δείχνουν τα σημεία όπου βρισκόταν η σχισμή της θυρίδας του γραμματοκιβωτίου, στην οποία έριχναν τα γράμματά τους οι αποστολείς της αλληλογραφίας όταν το βαγόνι περνούσε από τους διάφορους σταθμούς.
 Κάτω: φωτογραφία του μικτού βαγονιού. Κατά τη σύνθεση του συρμού της αμαξοστοιχίας, η σκευοφόρος και το ταχυδρομικό βαγόνι, το οποίο δείχνεται με το βέλος, τοποθετούνταν αμέσως μετά τη νη-ζελάμαξα.



Συρμός των Σ.Ε.Κ. που περιλαμβάνει, αμέσως μετά τη μηχανή, δύο ταχυδρομικά βαγόνια, ιταλικής κατασκευής του 1950, όπως δείχνουν τα βέλη. Το πρώτο, με την πόρτα στο μέσο, είναι το απλό ταχυδρομικό και το άλλο, το μικτό με σκευοφόρο.



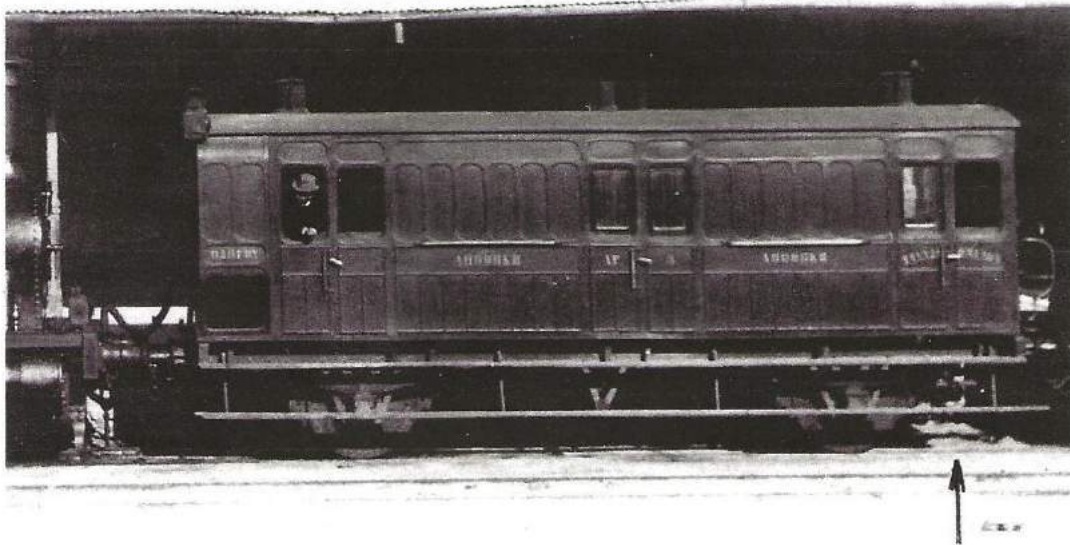
Ταχυδρομικά βαγόνια Σ.Ε.Κ., γιουγκοσλαβικής κατασκευής του 1974.

Πάνω: ταχυδρομικό βαγόνι όπου διακρίνεται το παλαιό σήμα των Ελληνικών Ταχυδρομείων, και πιο δεξιά, κάτω από το παράθυρο, η σχισμή της ταχυδρομικής θυρίδας (δείχνεται με το βέλος).

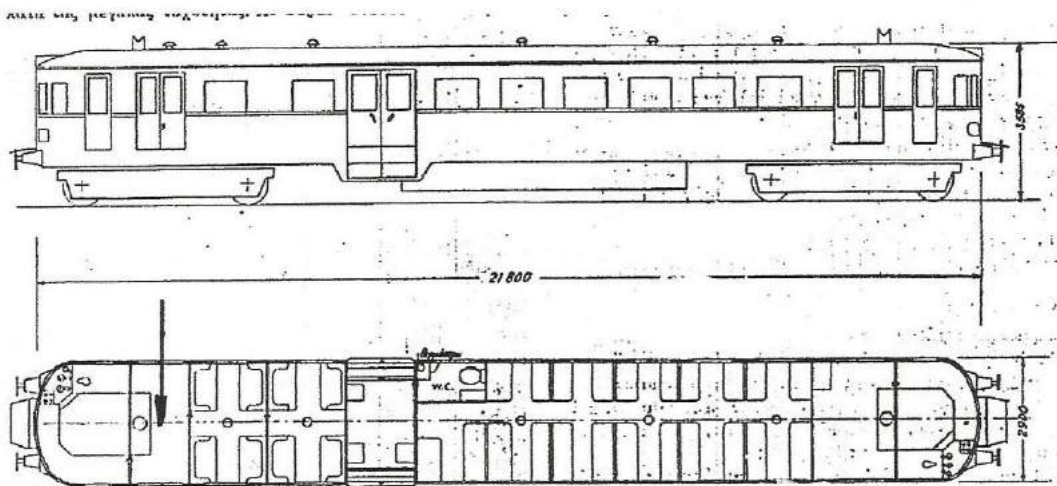
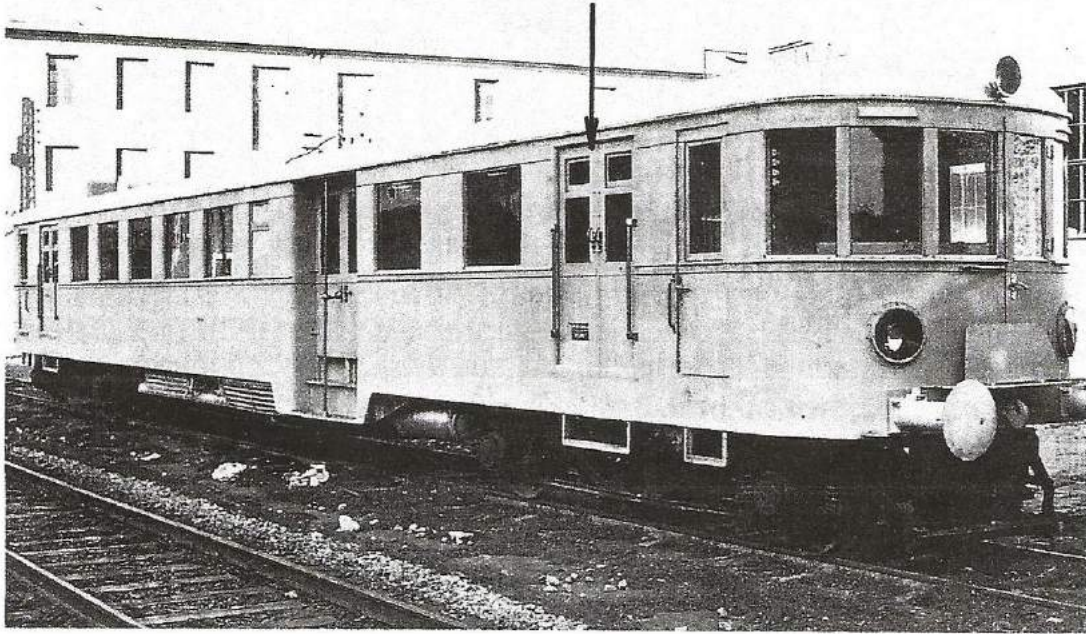
Κάτω: ταχυδρομικό βαγόνι όπου διακρίνεται το παλαιό σήμα των Ελληνικών Ταχυδρομείων, το νέο σήμα του Ο.Σ.Ε., και πιο δεξιά, κάτω από το παράθυρο, η σχισμή της ταχυδρομικής θυρίδας (δείχνεται με το βέλος).



Ταχυδρομικό βαγόνι Σ.Ε.Κ., γιουγκοσλαβικής κατασκευής του 1974.
Το ταχυδρομικό βαγόνι σε συρμό των Σ.Ε.Κ., αμέσως μετά τη μηχανή.



Παλιό βαγόνι των σιδηροδρόμων Αθήνας – Πειραιά, συνδεδεμένο αμέσως μετά την ατμομηχανή, στο οποίο έχει προβλεφθεί και ταχυδρομικός χώρος. Από αριστερά προς τα δεξιά: α) θάλαμος του «ΟΔΗΓΟΥ» – όχι του μηχανοδηγού, αλλά του υπαλλήλου του αρμοδίου για την καλή εσωτερική λειτουργία του συρμού, β) «ΑΠΟΘΗΚΗ» για τη μεταφορά ογκωδών αντικειμένων, και γ) «ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΝ» (το δείχνει το βέλος) για τη μεταφορά της αλληλογραφίας.



Πάνω: Αυτοκινητάμαξα του δικτύου των Γαλλοελληνικών Σιδηροδρόμων του νομού Έβρου, γερμανικής κατασκευής του 1936. (Η Εταιρία των Γαλλοελληνικών Σιδηροδρόμων λειτούργησε από το 1930 ως το 1954).

Κάτω: Το σκαρίφημα της αυτοκινητάμαξας, όπου διακρίνεται η διαρρύθμιση του εσωτερικού της. Στο χώρο που δείχνουν τα βέλη (και στη φωτογραφία και στο σκαρίφημα), στεγαζόταν το κινητό ταχυδρομείο του οχήματος.

4. Είδη των σιδηροδρομικών σφραγίδων.

Οι σιδηροδρομικές σφραγίδες είναι ένα σχεδόν άγνωστο φιλοτελικό κεφάλαιο. Η ιδιομορφία των σιδηροδρομικών λειτουργιών και των σχέσεων ανάμεσα στα Ταχυδρομεία και τους Σιδηροδρόμους δεν βοηθάει το μελετητή φιλοτελιστή να αντιληφθεί εύκολα τι είναι ακριβώς οι σφραγίδες αυτές. Χρειάζεται ο μελετητής να διευκρινίσει ποιες είναι ακριβώς οι λειτουργίες και οι σχέσεις μεταξύ Ταχυδρομείων και Σιδηροδρόμων, ώστε να εισχωρήσει στο μυστήριο αυτού του πρωτότυπου φιλοτελικού υλικού. Αν δεν το κάνει αυτό, δεν θα μπορεί να δώσει κάποιον κατανοησίμο ορισμό για τις σιδηροδρομικές ταχυδρομικές σφραγίδες. Διότι ένας απλοϊκός και ασαφής ορισμός όπως, «σιδηροδρομικές ονομάζονται οι σφραγίδες εκείνες που φανερώνουν τη συνεργασία Ταχυδρομείων και Σιδηροδρόμων» ή κάποιος παρόμοιος, όχι μόνο δεν είναι ικανοποιητικός, αλλά αυτή η απλοποίηση εκμηδενίζει πολλά φιλοτελικά θέλητρα και δεν προσελκύει τον φιλοτελιστή μελετητή να προχωρήσει λεπτομερέστερα.

Πρέπει λοιπόν να βρεθεί και να διατυπωθεί πιο πλήρης ορισμός, ο οποίος θα προκύψει μόνο αν εξετάσουμε, έστω και περιληπτικά ποια εί-ναι η προέλευση των σιδηροδρομικών σφραγίδων, σε τι συνίσταται η χρήση τους και ποιοι και πώς τις χρησιμοποίησαν. Λαμβάνοντας υπόψη αυτά τα δεδομένα, χωρίζουμε τις σιδηροδρομικές σφραγίδες σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:

- Σφραγίδες σιδηροδρομικών σταθμών
- Σφραγίδες σιδηροδρομικών διαδρομών, και
- Σφραγίδες ταχυδρομικών γραφείων μέσα σε κτίρια των σιδηροδρομικών σταθμών.

Κάθε αποτύπωμα σιδηροδρομικής σφραγίδας που βρίσκουμε, ανεξάρτητα από το τυχόν παράξενο σχήμα του, την ιδιομορφία των γραμμάτων, των επιγραφών και αριθμών που αναγράφει, και επίσης ανεξάρτητα από την ποικιλία των χρωματισμών του μελανιού του, θα ανήκει σε μία από τις προηγούμενες κατηγορίες που αναφέραμε. Ας εξετάσουμε λοιπόν την κάθε μία από τις κατηγορίες αυτές χωριστά.

5. Οι σφραγίδες των σιδηροδρομικών σταθμών και στάσεων.

Οι σταθμοί και οι στάσεις εκτελούν την ίδια σιδηροδρομική λειτουργία, απλώς οι τελευταίες δεν έχουν ίδιο μέγεθος ή την ίδια εμπορική σπουδαιότητα με τους σταθμούς. Και είναι θέμα εσωτερικής λειτουργίας των σιδηροδρόμων μας, άλλοτε οι στάσεις να αναβαθμίζονται στην κατηγορία των σταθμών, και άλλοτε οι σταθμοί να υποβιβάζονται και να γίνονται στάσεις. Από φιλοτελική άποψη ο διαχωρισμός αυτός δεν έχει καμία σημασία, και μπορούμε άνετα όλες αυτές τις σιδηροδρομικές μονάδες να τις θεωρούμε ότι εκτελούν την ίδια ταχυδρομική λειτουργία.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, στα πρώτα χρόνια της συνεργασίας τραίνων και Ταχυδρομείων, στις συνεννοήσεις ανάμεσα στα Ταχυδρομεία και στους Σιδηροδρόμους, είχε αποφασιστεί ότι οι προϊστάμενοι των σταθμών και στάσεων – σταθμάρχες και στασιάρχες – να εκτελούν, για λίγες ώρες την ημέρα, παράλληλα με τα κύρια καθήκοντά τους, και χρέη ταχυδρομικού υπαλλήλου. Έτσι, οι κάτοικοι της περιοχής, όταν ήθελαν να ταχυδρομήσουν τα γράμματά τους, τα έφερναν στο σταθμό και τα παρέδιδαν στο σταθμάρχη. Ο αποστολέας του γράμματος είχε κολλήσει στο φάκελο τα κατάλληλα γραμματόσημα που είχε προμηθευτεί από το Δημόσιο Ταμείο της περιοχής. Συνήθως όμως τα γραμματόσημα τα προμηθεύονταν και από τον ίδιο το σταθμάρχη, που είχε ήδη προνοήσει να έχει στο γραφείο του αρκετές ποσότητες, προς χρήση των αποστολέων της αλληλογραφίας. Εξάλλου και ο ίδιος ο σταθμάρχης είχε αρμοδιότητα διαχείρισης χρημάτων, διότι διαχειριζόταν τα χρήματα των εισιτηρίων, ενώ χρησιμοποιούσε και χαρτόσημα για τις υπηρεσιακές ανάγκες του σταθμού.

Οι σταθμάρχες και στασιάρχες, όταν παραλάμβαναν την αλληλογραφία, έκαναν έλεγχο για να διαπιστώσουν αν πράγματι είχαν επικολληθεί τα κατάλληλα γραμματόσημα. Κατόπιν τα ακύρωναν, σφραγίζοντάς τα με την υπηρεσιακή σφραγίδα του σταθμού και τέλος παρέδιδαν τις επιστολές στους υπαλλήλους του ειδικού ταχυδρομικού βαγονιού, για να τις μεταφέρουν στον προορισμό τους.

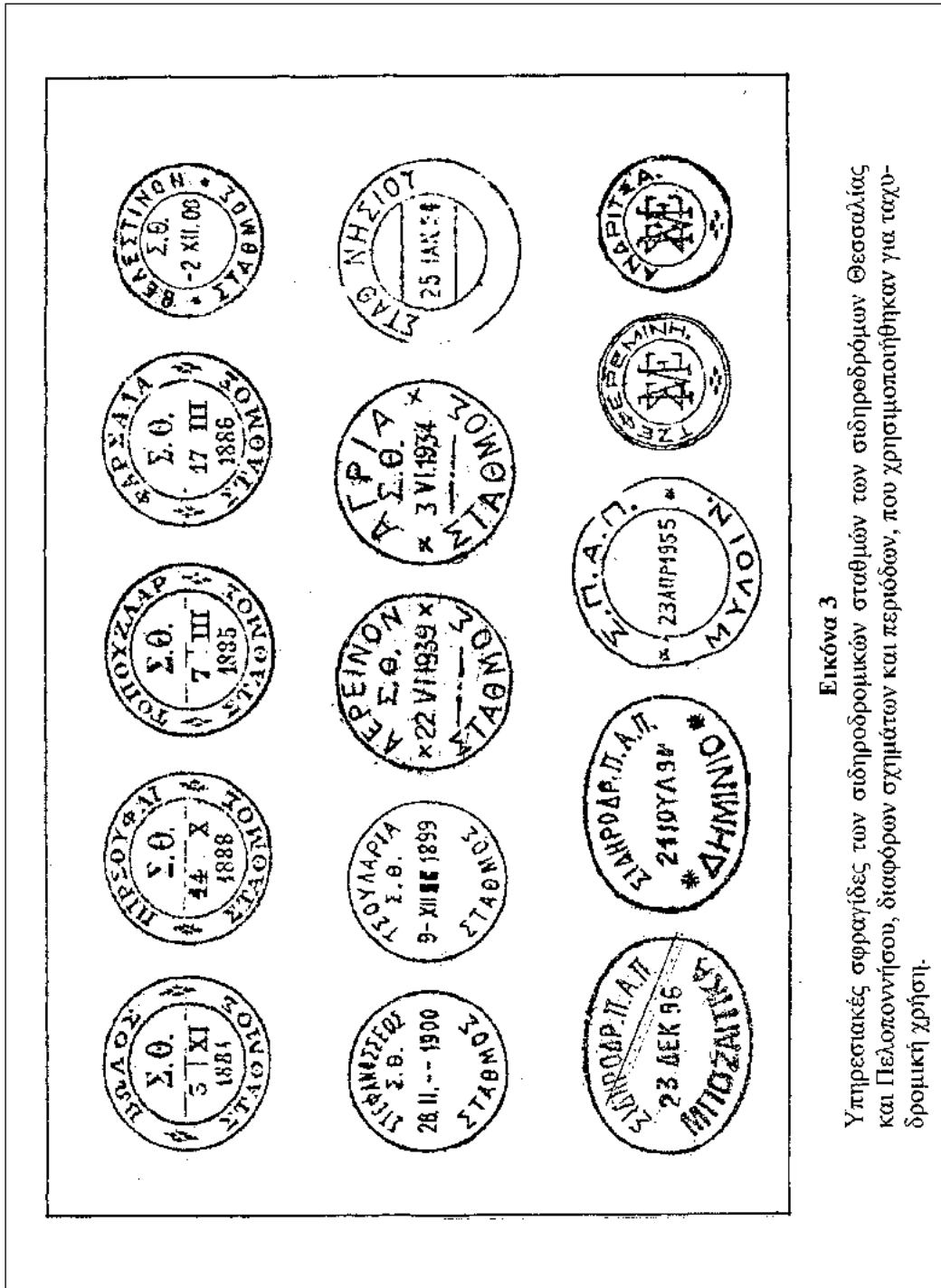
Κατά την άφιξη της αλληλογραφίας στους σταθμούς προορισμού, ακολουθούσε αντίστροφη διαδικασία. Όταν οι ταχυδρομικοί υπάλληλοι των τρενών παρέδιδαν την αλληλογραφία στους σταθμούς αυτούς, οι σταθμάρχες σφράγιζαν πάλι τα φάκελα με τις υπηρεσιακές τους σφραγίδες, ως σφραγίδες αφίξεως πλέον, και κατόπιν μεριμνούσαν να τα διαβιβάσουν στους αποδέκτες, κατοίκους της περιοχής. Κατά την άφιξη βέβαια, η διαδικασία σφραγίσεων δεν ήταν τόσο αυστηρή, διότι δεν χρειαζόταν πια να ξαναελεγχθούν τα ταχυδρομικά τέλη.

Τα σχήματα των σφραγίδων των σταθμών διέφεραν από δίκτυο σε δίκτυο. Κι αυτό συνέβαινε διότι ο κάθε σταθμός ανήκε σε διαφορετική σιδηροδρομική Εταιρία, ενώ η κάθε Εταιρία, με τη σειρά της, είχε τη δυνατότητα να επιλέξει και να κατασκευάσει οποιοδήποτε σχήμα αποτυπωμάτων επιθυμούσε. Πάντως, όλα τα είδη των αποτυπωμάτων είχαν ορισμένα κοινά γνωρίσματα. Παρουσίαζαν κάποια επιγραφή ή ένδειξη που φανέρωνε τη φίρμα της Εταιρίας, και ταυτόχρονα έφερε το όνομα της πόλης ή του χωριού όπου βρισκόταν ο σιδηροδρομικός σταθμός.

Οι ακυρώσεις των γραμματοσήμων των επιστολών από σταθμάρχες και στασιάρχες γίνεται, όπως είπαμε, από τις υπηρεσιακές σφραγίδες των σταθμών, που δεν έχουν καμία σχέση με τα ταχυδρομικά σήμαντρα, αλλά είναι οι σφραγίδες που χρησιμοποιούνται για την λειτουργία των σιδηροδρομικών συγκροτημάτων. Δηλαδή, τα ταχυδρομεία δεν είχαν τροφοδοτήσει τους σταθμούς με δικές τους σφραγίδες, αλλά θεωρούσαν ταχυδρομικά έγκυρες τις υπηρεσιακές σιδηροδρομικές σφραγίδες. Παραδείγματα αποτυπωμάτων των σφραγίδων αυτών παρουσιάζονται στις επόμενες εικόνες 3, 4 και 5.

Συνοψίζοντας για τα αποτυπώματα των σφραγίδων των σταθμών, αναφέρουμε τα βασικά τους γνωρίσματα.

- Αναγράφουν το όνομα της πόλης ή του χωριού όπου ανήκει ο σταθμός.
- Οι περισσότερες έχουν διάφορα αποτυπώματα, χαρακτηριστικά για το κάθε δίκτυο. Είναι, δηλαδή, οβάλ, κυκλικές, δίκυκλες ή ορθογώνιες.
- Όλες οι σφραγίδες φέρουν τον τίτλο της σιδηροδρομικής εταιρίας, είτε με την πλήρη ονομασία τους, είτε με συντετμημένη έκφραση, που έχει τυποποιηθεί και συνηθίζεται στην υπηρεσιακή σιδηροδρομική γλώσσα. Είτε τέλος με τα αρχικά τους, επίσης τυποποιημένα, γράμματα.
- Οι σφραγίδες αυτές με τα ως άνω αποτυπώματα ακολουθούνται, κατά κανόνα, και από ένδειξη ημερομηνίας.
- Όταν πάντως υπάρχει έλλειψη αυτών των «κανονικών» σφραγίδων των σταθμών, χρησιμοποιούνται κατ' ανάγκη και ευθύγραμμες σφραγίδες, χωρίς ένδειξη ημερομηνίας, στις περιπτώσεις που η ημερομηνία δεν κρίνεται απαραίτητη, ειδάλλως επιτρέπεται να συμπληρωθεί και με το χέρι.
- Το χρώμα των μελανιών των αποτυπωμάτων είναι συνήθως μαύρο, υπάρχουν όμως κι άλλα χρώματα, εφ' όσον επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται από τους σταθμούς και τις οι στάσεις των διαφόρων σιδηροδρομικών Εταιριών.



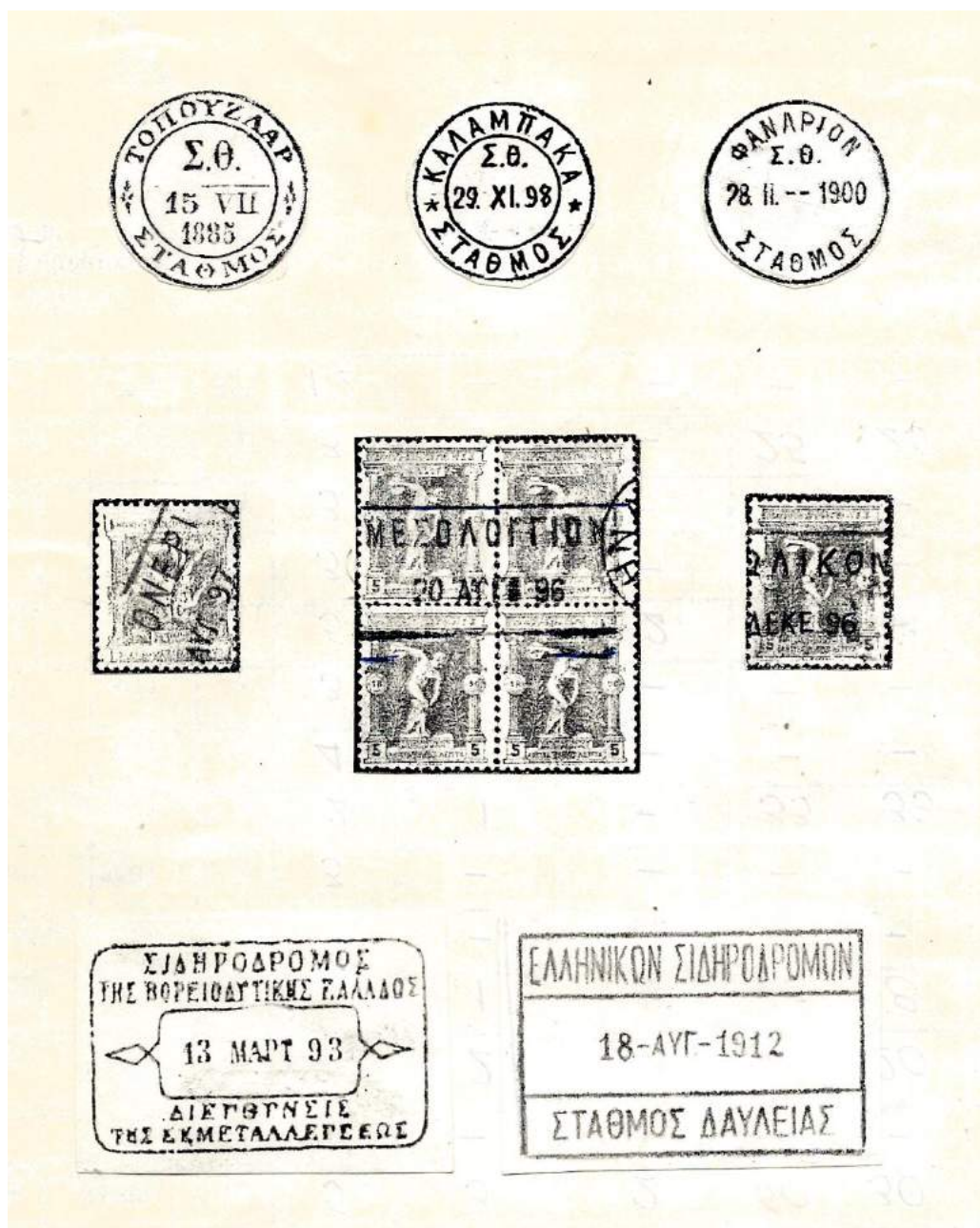
Εικόνα 3

Υπερστατικές σφραγίδες των σιδηροδρομικών σταθμών των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας και Πελοποννήσου, διαφόρων σχημάτων και περιόδων, που χρησιμοποιήθηκαν για ταχυδρομική χρήση.



Εικόνα 4

Διάφορα αποτυπώματα σφραγίδων σιδηροδρομικών σταθμών του πελοποννησιακού δικτύου: ελλειψοειδείς (οβάλ), ευθύγραμμες και δίκυκλες σφραγίδες. Από πάνω προς τα κάτω και από τ' αριστερά προς τα δεξιά διαβάζουμε τα ονόματα των σταθμών: ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ, ΣΑΓΕΪΚΑ, ΦΥΧΤΙΑ, ΑΡΓΟΣ, ΜΠΙΛΑΛΙ, ΣΑΓΕΪΚΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΠΑΤΡΑΙ, ΝΗΣΙΟΝ (ΜΕΣΣΗΝΗ). Η μικρή δίκυκλη σφραγίδα του Νησιού με το σύμπλεγμα ΣΜΕ ανήκε στην Εταιρία των «Σιδηροδρόμων Μεσημβρινής Ελλάδος» και λειτούργησε προσωρινά.



Εικόνα 5

Επίσης διάφορα αποτυπώματα σφραγίδων σιδηροδρομικών σταθμών. Στην 1^η σειρά, σφραγίδες των θεσσαλικών σταθμών, αποτυπώματα δίκυκλα ή μονόκυκλα, περιόδων πριν και μετά το 1898: ΤΟΠΟΥΖΛΑΡ (ΧΑΛΚΗ), ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ, ΦΑΝΑΡΙΟΝ. Στη 2^η σειρά, σφραγίδες των σταθμών των «Σιδηροδρόμων της Βορειοδυτικής Ελλάδος»: ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΝ, ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΝ, ΑΙΤΩΛΙΚΟΝ, με ορθογώνιο περίγραμμα. Στην 3^η σειρά, αριστερά, υπηρεσιακή σφραγίδα της Διευθύνσεως των προηγουμένων σιδηροδρόμων (Σ.Β.Δ.Ε.), που χρησιμοποιήθηκε και για ταχυδρομική χρήση. Δεξιά, η σφραγίδα του σταθμού ΔΑΥΛΕΙΑΣ, του δικτύου των «Ελληνικών Σιδηροδρόμων».

6. Οι σφραγίδες των σιδηροδρομικών διαδρομών.

Οι σφραγίδες αυτές ονομάζονται και σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων, διότι χρησιμοποιήθηκαν στα ταχυδρομικά γραφεία που ήταν εγκατεστημένα μέσα στα ειδικά βαγόνια των τραινών.

Καθώς, με την πάροδο του χρόνου, βελτιώνεται η οργάνωση των Ταχυδρομείων, ιδρύονται ταχυδρομικά γραφεία σε όλο και περισσότερες πόλεις και χωριά. Έτσι, μειώνεται σιγά-σιγά η ταχυδρομική σημασία του «εν στάσει» σιδηροδρομικού σταθμού, ενώ αναπτύσσεται μια άλλη σοβαρή ταχυδρομική υπηρεσία «εν κινήσει», δηλαδή τα κινητά ταχυδρομικά γραφεία. Για την επάνδρωση των κινητών ταχυδρομείων, οι ταχυδρομικές Υπηρεσίες οργανώνουν ομάδες υπαλλήλων τους, οι οποίοι εργάζονται πάνω στα τρέινα, μέσα σε ειδικά βαγόνια, διαμορφωμένα σαν μικρά ταχυδρομικά συνεργεία, όπως στις φωτογραφίες που είδαμε, τα οποία κινούνται σε ορισμένες σιδηροδρομικές διαδρομές και σε συγκεκριμένες ημέρες και ώρες.

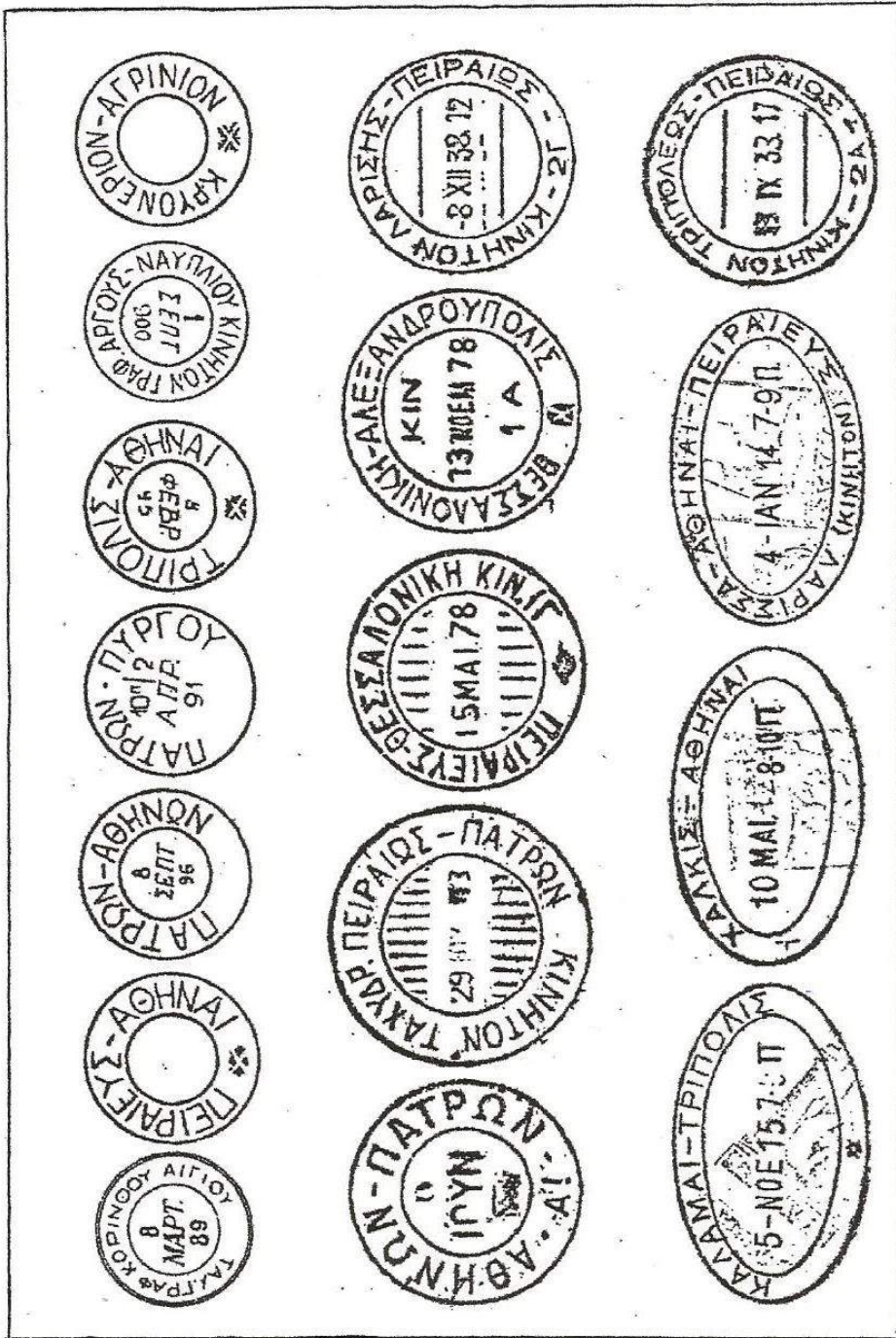
(Παρατήρηση: Όπως ξέρουμε, οι αμαξοστοιχίες στις οποίες υπάρχουν κινητά ταχυδρομεία ονομάζονται «πόστες», από την αντίστοιχη γαλλική ή ιταλική λέξη (poste, posta = ταχυδρομείο). Οι «πόστες», σε αντίθεση προς τις «ταχείες», είναι αργοκίνητες, διότι είναι αναγκασμένες να σταματούν σε κάθε σταθμό και στάση, για παραλαβή και παράδοση αλληλογραφίας. Κι όταν ακόμη καταργήθηκαν τα κινητά ταχυδρομεία, ο χαρακτηρισμός μιας αμαξοστοιχίας ως «πόστα», σημαίνει τρέινο με πολύ αργό δρομολόγιο).

Συnergεία ταχυδρομικών υπαλλήλων μεταφέρουν και παραδίδουν στα κινητά ταχυδρομεία την αλληλογραφία στους σιδηροδρομικούς σταθμούς των πόλεων και των χωριών όπου προορίζεται, και παραλαμβάνουν από τους σταθμούς αυτούς, την αλληλογραφία η οποία προορίζεται για άλλες πόλεις του δικτύου. Τα πρώτα χρόνια λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων, αυτή η παράδοση και παραλαβή στους σταθμούς γινόταν μεταξύ των ταχυδρομικών υπαλλήλων του τρέινου και των σταθμαρχών. Αργότερα, καθώς ιδρύονταν στις πόλεις και στα χωριά τα κανονικά ταχυδρομικά γραφεία, η διαδικασία αυτή διεκπεραιωνόταν πάνω στα ταχυδρομικά βαγόνια, μεταξύ των ταχυδρομικών του τρέινου και των υπαλλήλων των κανονικών γραφείων των χωριών και πόλεων, χωρίς πλέον την παρεμβολή σταθμαρχών. Εννοείται ότι οι υπάλληλοι αυτοί γνώριζαν την ώρα αφίξεως του σιδηροδρομικού δρομολογίου της αλληλογραφίας και πήγαιναν εγκαίρως στο σταθμό για να παραδώσουν και να παραλάβουν τα γράμματα. Από τότε πλέον, τα γραμματόσημα πωλούνταν στα κανονικά ταχυδρομικά γραφεία και οι ταχυδρομικοί υπάλληλοι των γραφείων αυτών ακύρωναν τα γραμματόσημα των επιστολών με τα δικά τους σήμαντρα.

Σύμφωνα όμως με την τυπική διαδικασία, οι επιστολές ξανασφραγίζονταν και με τις σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων, όχι φυσικά για να ακυρωθούν ξανά τα ταχυδρομικά τέλη, αλλά για να φανεί η διέλευση των επιστολών από τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική διαδρομή. Πάντως, πολλές φορές οι αποστολείς παρέδιδαν τα γράμματά τους κατευθείαν στα κινητά ταχυδρομεία, πάνω στα τρέινα, από όπου και αγόραζαν τα κατάλληλα γραμματόσημα, τα οποία ακυρώνονταν φυσικά από τους ταχυδρομικούς των βαγονιών. Είναι προφανές ότι, στις περιπτώσεις αυτές, δεν υπήρχε ακύρωση από το σήμαντρο του κανονικού ταχυδρομείου, αλλά μόνο από τη σφραγίδα του κινητού ταχυδρομείου.

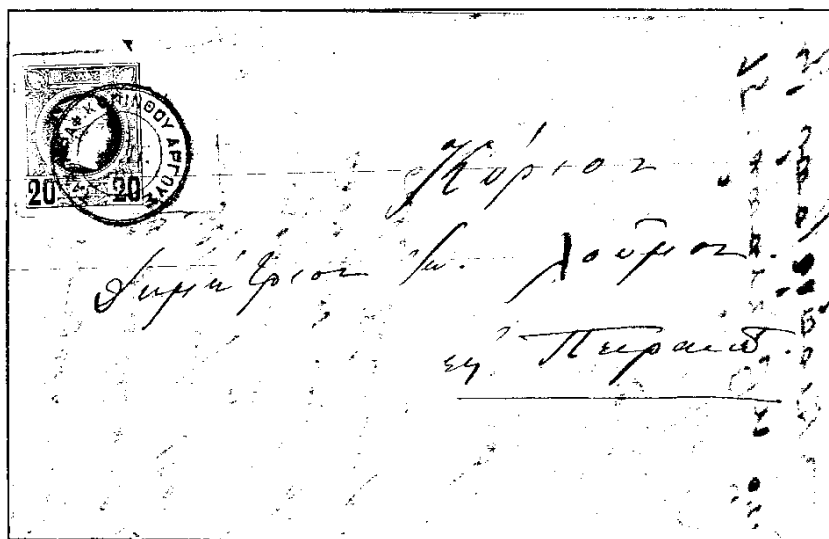
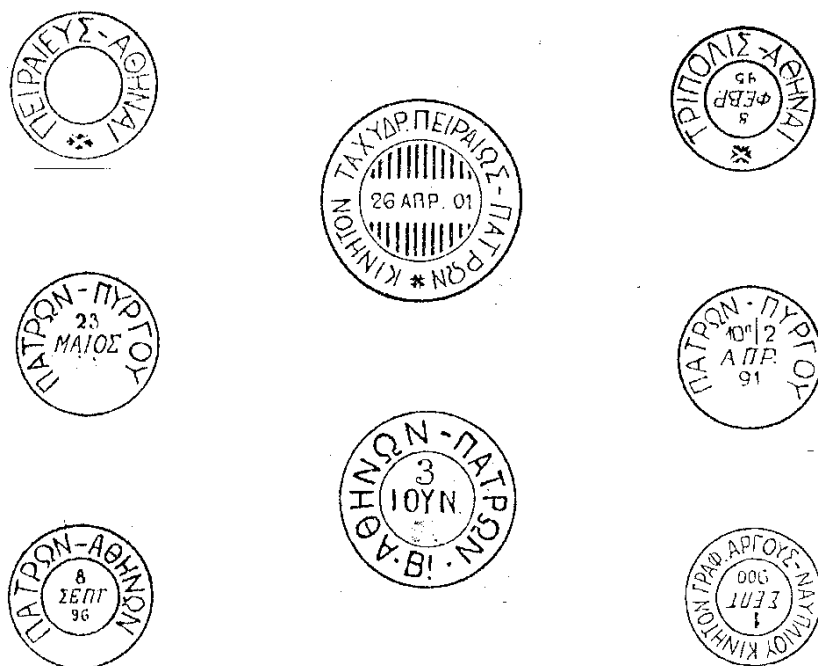
Οι σφραγίδες που χρησιμοποιούνταν μέσα στα ταχυδρομικά βαγόνια, σε αντίθεση προς εκείνες των σταθμών, είχαν ταχυδρομική και όχι σιδηροδρομική προέλευση. Τους τις προμήθευε η Γενική Διεύθυνση των Ταχυδρομείων, και παρουσίαζαν βασικές ομοιότητες σχήματος, παρόλο που χρησιμοποιούνταν σε διάφορα δίκτυα και σε διάφορες διαδρομές. Το σχήμα τους άλλαζε μόνο με την πάροδο του χρόνου, όταν από τη χρήση καταστρέφονταν οι παλαιές σφραγίδες, και τα Ταχυδρομεία προέβαιναν σε προμήθεια καινούργιων, ας πούμε πιο «μοντέρνων». Τελικά, τα διαφορετικά σχήματα χαρακτηρίζουν τις διάφορες εποχές χρησιμοποίησής τους. Για παράδειγμα: τα αποτυπώματα της δεκαετίας 1890-1900 ήταν

σχετικά μικρά και στρογγυλά, ενώ αργότερα διαφοροποιούνται. Μερικά από αυτά διατηρούν προσωρινά το σχήμα των κλασικών φιλοτελικών σημάτων των 5^{ου} ή 6^{ου} τύπου, ενώ άλλοτε είναι ελλειψοειδή ή αντιστοιχούν σε σήμαντρα νεότερου τύπου, μεγαλύτερου σχήματος, μονόκυκλα, δίκυκλα, με γραμμώσεις, κλπ. Σε πολλά αποτυπώματα των κινητών ταχυδρομείων υπάρχουν και άλλα βασικά γνωρίσματα, όπως π.χ. οι επιγραφές «ΚΙΝΗΤΟΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ» ή «ΚΙΝΗΤΟΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΝ» ή απλώς «ΚΙΝΗΤΟΝ», ή κάποιες παρόμοιες. Άλλες φορές παρουσιάζονται και με ποικίλους συνδυασμούς συντεταγμένων λέξεων: «ΚΙΝ.ΤΑΧΥΔΡ.», «ΚΙΝ. ΓΡΑΦ.», «ΚΙΝ.», ή και μόνο τα αρχικό γράμμα «Κ». Με την εξέλιξη των σφραγίδων, κοντά στη λέξη «ΚΙΝΗΤΟΝ» έχουμε και διάφορα άλλα σύμβολα, όπως: 1Α, 2Α, 1Β, 2Β, 1Γ, 2Γ, κλπ., δηλαδή συμβολικούς αριθμούς που δεν είναι παρά τα ιδιαίτερα γνωρίσματα, ή, αν θέλετε, οι ονομασίες ενός από τα κινητά ταχυδρομεία συγκεκριμένου δρομολογίου ορισμένης διαδρομής. Και ενώ τα κανονικά ταχυδρομικά σήμαντρα αναφέρουν ένα όνομα, εκείνο της πόλεως ή του χωριού όπου βρίσκεται το γραφείο, αντίθετα στις σφραγίδες των κινητών ταχυδρομεί-



Εικόνα 6

Σφραγίδες κινητών ταχυδρομείων διαφόρων διαδρομών, στα διάφορα ελληνικά σιδηροδρομικά δίκτυα: Πελοποννήσου, Στερεάς, Θεσσαλίας, Μακεδονίας και Θράκης.



Εικόνα 7.

Σφραγίδες των κινητών ταχυδρομικών γραφείων, σε σιδηροδρομικές διαδρομές του πελοποννησιακού δικτύου. Στα αποτυπώματα που παρουσιάζονται, τα οποία είναι μονόκυκλα, δίκυκλα ή και με γραμμώσεις, αναγράφονται τα ονόματα δύο πόλεων, δηλαδή της ενάρξεως και του πέρατος της κάθε διαδρομής. (Εξάιρεση αποτελεί η πάνω αριστερά σφραγίδα η οποία δεν ανήκει σε κινητό ταχυδρομικό γραφείο του πελοποννησιακού δικτύου αλλά του δικτύου του «Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου», του μετέπειτα ηλεκτρικού σιδηροδρόμου Αθήνας-Πειραιά).

ων το κοινό βασικό γνώρισμα όλων των αποτυπωμάτων και σε όλες τις εποχές, είναι ότι δεν αναγράφουν το όνομα μιας πόλης ή ενός χωριού, αλλά δύο ονομασίες. Για παράδειγμα: Αθήνα-Πάτρα, Φλώρινα-Θεσσαλονίκη, Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη, Βόλος-Καλαμπάκα. Η εξήγηση είναι απλή: η πρώτη ονομασία είναι του τόπου από όπου ξεκινάει το ταχυδρομικό βαγόνι, και η δεύτερη του τόπου προορισμού. Και αφού τα κινητά ταχυδρομεία σχετίζονται οπωσδήποτε με δρομολογιακές διαδρομές, δεν υπάρχει περίπτωση το αποτύπωμα να μην παρουσιάζει ζευγάρι ονομάτων.

Στο αποτύπωμα, λοιπόν, της σφραγίδας του κινητού ταχυδρομείου με διαδρομή από Αθήνα προς Πάτρα, αναγράφεται, όπως είναι φυσικό, το ζεύγος των πόλεων, «Αθήναι-Πάτραι». Για την επιστροφή θα πρέπει να υπάρχει άλλο αποτύπωμα, με την αντίστροφη ένδειξη, δηλαδή «Πάτραι-Αθήνα», αλλά αυτό δεν συμβαίνει στις μικρές διαδρομές. Οπωσδήποτε όμως, το κάθε κινητό γραφείο έχει τη σφραγίδα κάποιας διαδρομής.

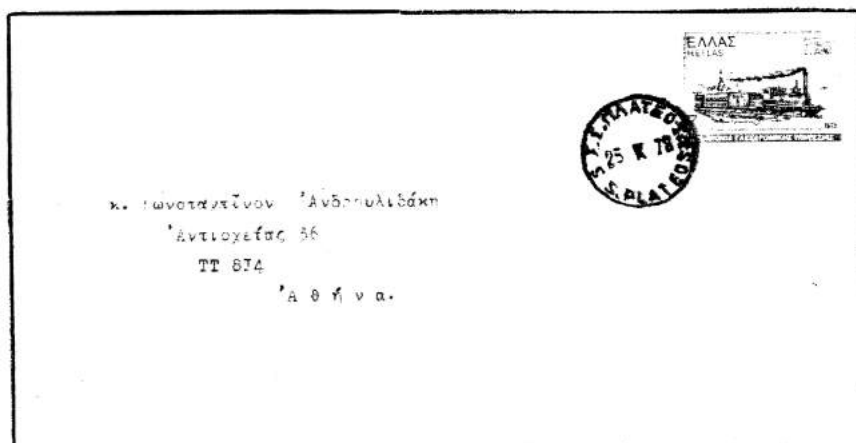
Σε μερικές σφραγίδες παρουσιάζεται μια εξαίρεση, όταν η διαδρομή διέρχεται από Αθήνα και Πειραιά. Στην περίπτωση αυτή, σε μερικά αποτυπώματα υπάρχουν τρία ονόματα, γ.π. Πειραιάς-Αθήνα-Πάτρα. Δηλαδή αναγράφονται, είτε σαν αφετηρία είτε σαν προορισμός, και τα δύο ονόματα, και της Αθήνας και του Πειραιά, ως σύνθετη κοινή ονομασία, του τόπου είτε αποστολής είτε αφίξεως.

7. Σφραγίδες ταχυδρομικών γραφείων μέσα σε κτίρια σιδηροδρομικών σταθμών.

Για να εξυπηρετείται καλύτερα η μεταφορά της αλληλογραφίας από πόλη σε πόλη, μερικά ταχυδρομικά γραφεία στεγάστηκαν σε κτίρια σιδηροδρομικών σταθμών. Όταν υπήρχε διαθέσιμος χώρος, οι σιδηροδρομικές Εταιρείες παραχωρούσαν ή ίσως νοίκιαζαν στα Ταχυδρομεία αίθουσες των σταθμών τους, ώστε η μεταφορά της αλληλογραφίας να γίνεται με τη φροντίδα του προσωπικού του ταχυδρομικού γραφείου που υπήρχε εκεί. Αυτή η στέγαση σε σταθμούς ήταν πιο συνηθισμένη σε μεγάλες πόλεις – όπου τα κτίρια των σταθμών ήταν πολύ μεγάλα – ενώ σε πόλεις μικρότερες ή σε χωριά, μόνο τοπικοί ευνοϊκοί παράγοντες συντελούσαν στη συστέγαση σταθμών-ταχυδρομείων.

Πάντως, η συνήθεια αυτή δεν γενικεύτηκε, και μπορούμε να πούμε ότι ήταν μάλλον μια μεταβατική κατάσταση, μετά την κατάργηση των ταχυδρομικών καθηκόντων των σταθμαρχών, οπότε, τα ταχυδρομεία, έχοντας εξυπηρετηθεί από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς, έκαναν προσπάθειες να μην απομακρυνθούν από τα σιδηροδρομικά κτίρια. Στην περίπτωση των μεγάλων πόλεων, αυτά τα ταχυδρομικά γραφεία εξυπηρετούν και μίαν άλλη υπηρεσιακή σκοπιμότητα: είναι τα γραφεία «έδρας» των «κινητών» που διέρχονται από τους σταθμούς αυτούς, δηλαδή εκεί έδρευαν οι προϊστάμενες υπηρεσίες που έλεγχαν τη λειτουργία των κινητών ταχυδρομείων.

Φάκελα αλληλογραφίας με αποτυπώματα σφραγίδων που αναφέρονται σ' αυτούς τους σταθμούς συναντάμε μέχρι πρόσφατα. Από τα πιο συνηθισμένα είναι του σταθμού Θεσσαλονίκης και του σταθμού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου στον Πειραιά. Παρόλο που αναφέρονται σε σταθμούς, μπορούμε με λίγη πείρα να αντιληφθούμε ότι τα αποτυπώματα αυτά δεν προέρχονται από την παλαιά ταχυδρομική λειτουργία των σταθμών, όπως την έχουμε ήδη περιγράψει. Στις περιπτώσεις αυτές, η ένδειξη του αποτυπώματος που αναφέρει σταθμό, δεν σημαίνει πως η σφραγίδα είναι υπηρεσιακή σιδηροδρομική, αλλά μας φανερώνει τον τόπο όπου στεγάζεται το ταχυδρομικό γραφείο, αντί να αναφέρει, για παράδειγμα, το όνομα μιας πόλεως ή ενός χωριού ή μιας συνοικίας.



Εικόνα 8

Αποτυπώματα σφραγίδων ταχυδρομικών γραφείων που στεγάζονταν σε κτίρια σιδηροδρομικών σταθμών.

Επειδή η συνήθεια στεγάσεως ταχυδρομικών γραφείων στους σταθμούς δεν γενικεύτηκε, οι σφραγίδες που χρησιμοποιήθηκαν στα γραφεία αυτά δεν είναι τόσες, ώστε να χρειάζεται να εξετασθούν σαν σύνολο ίσης σημασίας με τις προηγούμενες. Αποτελούν, θα μπορούσαμε να πούμε, κάποιες μεμονωμένες περιπτώσεις μέσα στην πληθώρα των σιδηροδρομικών σφραγίδων. Η διάκρισή τους από την κατηγορία των σφραγίδων των σταθμών δεν ακολουθεί σαφείς κανόνες, αλλά, όπως είπαμε, με λίγη πείρα μπορούμε να τις γνωρίσουμε.

Για να συμπληρώσουμε τις τρεις βασικές κατηγορίες των σιδηροδρομικών σφραγίδων, θα πρέπει να αναφέρουμε και μίαν άλλη ομάδα αποτυπωμάτων που παρουσιάζονται πολύ σπάνια, σε λίγες μόνο περιπτώσεις, οι οποίες μετριούνται στα δάχτυλα του ενός χεριού. Και συγκεκριμένα, πρόκειται για ορισμένες σφραγίδες σιδηροδρομικών υπηρεσιών – π. χ. η σφραγίδα «Διεύθυνσις της Εκμεταλλεύσεως» στην εικόνα 5 – που χρησιμοποιήθηκαν για ταχυδρομική χρήση, λόγω διαφόρων συνθηκών. Οι συνθήκες αυτές, τις οποίες βέβαια είναι δύσκολο να γνωρίζουμε με λεπτομέρειες, προέρχονται μάλλον από τοπικές ιδιομορφίες. Για παράδειγμα, σε μέρη όπου οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και τα γραφεία των διαφόρων σιδηροδρομικών υπηρεσιών βρίσκονταν πολύ κοντά μεταξύ τους, υπήρχε πιθανότητα οι υπάλληλοι των υπηρεσιών αυτών, μιμούμενοι τους συναδέλφους τους σταθμάρχες, να χρησιμοποιούσαν και αυτοί τις σφραγίδες των «Σιδηροδρομικών Διευθύνσεων» για ταχυδρομική χρήση, εφόσον βέβαια δεν υπήρχαν απαγορευτικές διαταγές. Οι σφραγίδες αυτές αποτελούν μικρή υποκατηγορία των σφραγίδων των σιδηροδρομικών σταθμών.

8. Ορισμός των σιδηροδρομικών σφραγίδων

Έχοντας υπόψη μας, όλα τα προηγούμενα, μπορούμε να δώσουμε τον επόμενο ορισμό των σιδηροδρομικών σφραγίδων:

«Σιδηροδρομικές σφραγίδες είναι εκείνες που φανερώνουν μεν τη συνεργασία των σιδηροδρόμων με τα ταχυδρομεία, αλλά πιο συγκεκριμένα:

1. *Είναι οι υπηρεσιακές σφραγίδες των σιδηροδρομικών σταθμών και στάσεων (ή και υπηρεσιών) των διαφόρων σιδηροδρομικών Εταιρειών, που χρησιμοποιήθηκαν για ταχυδρομική χρήση, δηλαδή για ακύρωση ταχυδρομικών τελών αλληλογραφίας.*
2. *Είναι οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων που λειτουργούσαν σε ταχυδρομικές διαδρομές πάνω σε ειδικά σιδηροδρομικά οχήματα.*
3. *Και τέλος είναι και οι σφραγίδες των ταχυδρομικών γραφείων που στεγάζονται σε κτίρια των σιδηροδρομικών σταθμών.»*

9. Το περιεχόμενο της παρούσας μελέτης.

Από τις τρεις κατηγορίες των σιδηροδρομικών σφραγίδων που ήδη αναφέραμε, η παρούσα μελέτη θα εξετάσει τις σφραγίδες των διαδρομών των κινητών ταχυδρομικών γραφείων που χρησιμοποιούνται στα σιδηροδρομικά βαγόνια. Από τις άλλες δύο κατηγορίες των σιδηροδρομικών σφραγίδων, η πιο άγνωστη αλλά εξ' ίσου πρωτότυπη με αυτήν που θα εξετάσουμε είναι οι υπηρεσιακές σφραγίδες των σιδηροδρομικών σταθμών και υπηρεσιών που χρησιμοποιήθηκαν πριν από τις σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων, και οι οποίες μάλιστα αποτελούν τους προδρόμους τους. Όσον αφορά την τρίτη κατηγορία, δηλαδή τις σφραγίδες των ταχυδρομείων που χρησιμοποιούνται στα κανονικά ταχυδρομεία που στεγάζονται σε κτίρια των σιδηροδρομικών σταθμών, αυτές δεν είναι σιδηροδρομικές, αλλά ταχυδρομικές, σε νοικιασμένες αίθουσες κτιρίων των σιδηροδρομικών σταθμών, επειδή τα κτίρια αυτά βρίσκονται, από εμπορική και κοινωνική άποψη σε κεντρικά σημεία των πόλεων, και επομένως εξυπηρετούν καλύτερα την ταχυδρομική τους πελατεία.

Εξετάζοντας λοιπόν **τις σφραγίδες της μελέτης μας**, δηλαδή **των κινητών ταχυδρομείων**, θα ακολουθήσουμε τα επόμενα βήματα:

- Κατ' αρχήν θα αναφερθούμε συνοπτικά στην ιστορία του κάθε σιδηροδρομικού δικτύου στο οποίο ανήκουν οι διαδρομές των αντίστοιχων κινητών ταχυδρομείων. Από τα δίκτυα αυτά το καθένα έχει τη δική του ιδιαίτερη ιστορία και τις ιδιαίτερες ιστορικοκοινωνικές συνθήκες που το δημιούργησαν.
- Κατόπιν θα παρουσιάσουμε τους λεπτομερειακούς πίνακες των σταθμών και στάσεων των ταχυδρομικών διαδρομών, τις χρονολογίες έναρξης λειτουργίας τους, και τις μεταξύ τους χιλιομετρικές αποστάσεις, από όπου συνάγονται οι αντίστοιχες διαδρομές των κινητών ταχυδρομείων.
- Θα ακολουθήσουν οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων του κάθε σιδηροδρομικού δικτύου κατά διαδοχικές χρονικές περιόδους, η λεπτομερειακή περιγραφή των αποτυπωμάτων τους, των τύπων και των σχεδιαστικών τους παραστάσεων, και θα διερευνηθεί ο πιθανός χρόνος λειτουργίας ή κατάργησής τους.
- Τέλος, θα γίνουν συσχετίσεις και ομαδοποιήσεις των σχημάτων των αποτυπωμάτων των σφραγίδων και άλλες σχετικές παρατηρήσεις.

Στο κείμενο που ακολουθεί, τα σιδηροδρομικά δίκτυα στα οποία ανήκουν τα αποτυπώματα των διαδρομών διαιρούνται σε δύο μέρη. Το **πρώτο μέρος**, αποτελείται από πέντε κεφάλαια και έχουμε:

Κεφάλαιο 1^ο. Τα κινητά ταχυδρομεία του δικτύου του «*Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου*» (Σ.Α.Π.)

Κεφάλαιο 2^ο. Τα κινητά ταχυδρομεία του δικτύου του «*Σιδηροδρόμου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου*» (Σ.Π.Α.Π.)

Κεφάλαιο 3^ο. Τα κινητά ταχυδρομεία του δικτύου των «*Σιδηροδρόμων Αττικής*» (Σ.Αττ.)

Κεφάλαιο 4^ο. Τα κινητά ταχυδρομεία του δικτύου των «*Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας*» (Σ.Θ.)

Κεφάλαιο 5^ο. Τα κινητά ταχυδρομεία του δικτύου των «*Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος*» (Σ.Β.Δ.Ε.)

Το δεύτερο μέρος αποτελείται από τρία κεφάλαια τα οποία διαφοροποιούνται σε σχέση προς τα πέντε προηγούμενα, διότι το βασικό τους αντικείμενο δεν είναι η γεωγραφική κατανομή διαδρομών των κινητών ταχυδρομείων, αλλά μία στενότερη ταχυδρομική επικοινωνία της νότιας με τη βόρεια Ελλάδα, χάρη στη σιδηροδρομική γραμμή διεθνούς εύρους που κατασκευάστηκε στη χώρα μας τις δύο πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα. Στη συνέχεια έγινε σύνδεση με τις διεθνείς σιδηροδρομικές γραμμές της πρώην οθωμανικής επικράτειας, στη Μακεδονία και στη Δυτική Θράκη, γραμμές που προσαρτήθηκαν οριστικά στη χώρα μας, μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Και η τελική θετική συνέπεια της διεθνούς γραμμής ήταν να ανοιχθεί πύλη από τα βόρεια σύνορά μας προς το εξωτερικό.

Τα τρία αυτά τελευταία κεφάλαια είναι:

Κεφάλαιο 6^ο. Η λειτουργία των ελληνικών κινητών ταχυδρομείων, στη γραμμή διεθνούς εύρους, μέχρι τη Λάρισα.

Κεφάλαιο 7^ο. Η σιδηροδρομική ταχυδρομική επικοινωνία της Μακεδονίας με την κεντρική και νότια Ελλάδα.

Κεφάλαιο 8^ο. Η σιδηροδρομική και ταχυδρομική κυριαρχία της Θεσσαλονίκης στη Μακεδονία.

Το τελευταίο μέρος της μελέτης, ο Επίλογος, περιέχει απόψεις για τα αποτυπώματα, ψυχολογικού ή αισθητικού περιεχομένου, πέρα από τα φιλοτελικά όρια. Και τέλος θα υπάρχει μία χρονολογική ανασκόπηση των αποτυπωμάτων των σφραγίδων, ανάλογα με τα σχήματά τους, σε συνδυασμό με τα πιθανά χρονικά διαστήματα λειτουργίας τους.

Παρατήρηση για την αρίθμηση των αποτυπωμάτων. Τα αποτυπώματα αριθμούνται κατά ορισμένο τρόπο. Προηγείται το αντίστοιχο κεφάλαιο και ακολουθεί ο αριθμός του αποτυπώματος καθώς και οι τυχόν τύποι του, εφόσον υπάρχουν. Δηλαδή ο αριθμός **K6/15** σημαίνει το **έκτο Κεφάλαιο** και το **15^ο αποτύπωμα**, ενώ οι τύποι του αποτυπώματος αριθμούνται με τους αριθμούς 1,2,3 κλπ.

Κεφάλαιο 1^ο

Κινητά Ταχυδρομεία του δικτύου του «Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου»

Το δίκτυο αυτό είναι το πρώτο που κατασκευάστηκε στη χώρα μας. Πρόκειται για έναν ημιαστικό σιδηρόδρομο που ένωσε την πρωτεύουσα με το επίνειό της, τον Πειραιά. Ο τίτλος της Εταιρίας που κατασκεύασε και εκμεταλλευόταν αυτό το δίκτυο ήταν «**Εταιρία του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου**» (Σ.Α.Π.).

Η αρχική διαδρομή είχε μήκος 8,5 χλμ. με αφετηρία το σιδηροδρομικό σταθμό που βρισκόταν σε κεντρικό σημείο του λιμανιού του Πειραιά και με τέρμα το Θησείο. Η σιδηροδρομική γραμμή του δικτύου είχε «διεθνές» ή «κανονικό εύρος», δηλαδή με απόσταση μεταξύ των δύο σιδηροτροχιών 1,435μ. και ξεκίνησε να λειτουργεί το 1869, με ατμοκίνητη έλξη.

Ο αρχικός σκοπός της λειτουργίας του δικτύου ήταν προφανής: να ενώσει την πρωτεύουσα με το επίνειό της. Αλλά ο επόμενος σκοπός ήταν να προχωρήσει η γραμμή του μέχρι κάποιο λιμάνι της δυτικής Ελλάδας, και κυρίως την Πάτρα, που ήταν τότε η δεύτερη ελληνική πόλη σε πληθυσμό, και από εκεί ο συρμός να εισέρχεται σε ατμόπλοιο, να αποβιβάζεται σε λιμάνι στα ανατολικά παράλια της Ιταλίας και να συνεχίζει το δρομολόγιό του στη δυτική Ευρώπη. Γι' αυτό εξάλλου η γραμμή του δικτύου είχε διεθνές εύρος, το ίδιο εύρος με τους διεθνείς σιδηροδρόμους της Ευρώπης, ώστε να μην υπάρχει κώλυμα για τον ελληνικό σιδηρόδρομο, εξαιτίας του διαφορετικού εύρους της γραμμής, και έτσι να μπορεί να συνεχίζει το δρομολόγιό του στις δυτικοευρωπαϊκές χώρες.

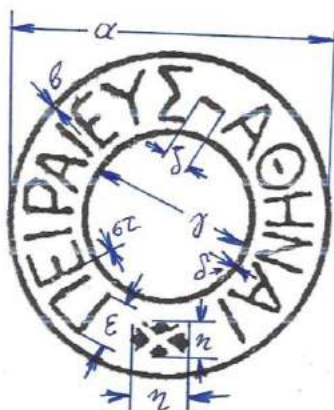
Η λύση της κατ' ευθείαν μικτής συνδέσεως με την Ιταλία – ατμοπλοϊκής και σιδηροδρομικής – δεν ήταν απλή και εύκολη, αλλά ήταν η μόνη δυνατή, διότι η σύνδεση, δια μέσου της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, ήταν εντελώς αδύνατη εξαιτίας των ανυπέβλητων εμποδίων που πρόβαλλε ο Σουλτάνος. Και ας μην ξεχνάμε ότι η Θεσσαλία τότε δεν ανήκε στην Ελλάδα, και ούτε υπήρχε στη Θεσσαλία οθωμανική σιδηροδρομική γραμμή που να καταλήγει σε ελληνικά βόρεια σύνορα.

Στην αρχή, όπως είπαμε, ο σιδηρόδρομος Αθήνας-Πειραιά χρησιμοποιούσε ατμοκίνητη έλξη. Οι πρώτοι σταθμοί ήταν του Πειραιά, του Φαλήρου και του Θησειού, όπου ήταν, όπως είπαμε, και το αρχικό τέρμα της προς Αθήνα διαδρομής. Το 1895 κατασκευάστηκε η επέκταση από το Θησείο μέχρι τον παλαιό σταθμό της Ομόνοιας, μεταξύ των οδών Αθηνάς και Λυκούργου, ενώ από το 1904 αντικαταστάθηκε η ατμοκίνητη με ηλεκτροκίνητη έλξη, η οποία χρησιμοποιείται μέχρι και σήμερα. Στο μεταξύ, κατά καιρούς κατασκευάζονταν και νέοι, ενδιάμεσοι σταθμοί, ενώ ανακαινίζονταν οι ήδη υπάρχοντες.

Ο υπόγειος σταθμός, κάτω από την πλατεία Ομόνοιας, πρωτολειτούργησε αρκετά αργότερα, το 1930. Στη συνέχεια, μετά την κατοχή, το δίκτυο επεκτάθηκε μέχρι την Κηφισιά, με τη χρησιμοποίηση της υπάρχουσας διαδρομής του προγενέστερου δικτύου των «Σιδηροδρόμων Αττικής». Τελικά, το δίκτυο των ηλεκτρικών σιδηροδρόμων, από τον Πειραιά μέχρι την Κηφισιά, συνολικής διαδρομής 26 χλμ., ολοκληρώθηκε την περίοδο 1956-57, με την ανακαίνιση και επικαιροποίηση όλων των σταθμών. Συμπληρωματικές κατασκευές και ανακαινίσεις συνεχίστηκαν κατά καιρούς και αργότερα, ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων.

Μεταγενέστεροι τίτλοι της Εταιρίας είναι: «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι» (Ε.Η.Σ.), από το 1926, και «Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς» (Η.Σ.Α.Π.), από το 1976 μέχρι και σήμερα.

Η μόνη σφραγίδα διαδρομών κινητών ταχυδρομείων που αποδίδεται σ' αυτό το δίκτυο είναι μία V φιλοτελικού τύπου, στο αποτύπωμα της οποίας αναγράφεται η διαδρομή «ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ». Κανένα από τα αποτυπώματα που έχω βρει δεν έχει ένδειξη ημερομηνίας στον εσωτερικό κύκλο. Αυτό ίσως σημαίνει πως υπάρχει πιθανότητα το αποτύπωμα αυτό να μην είχε τέτοια ένδειξη από κατασκευής του. Όσο για τις διαστάσεις που αναφέρονται στον πίνακα που ακολουθεί, δεν είναι εντελώς ακριβείς, κυρίως στα πάχη των γραμμών, διότι ανάλογα με την πίεση που ασκείται στη σφραγίδα κατά την σφράγιση, προκαλούνται αποκλίσεις. Αυτό, όπως θα δούμε, δεν σημαίνει φυσικά ότι οι αποκλίσεις αυτές παρουσιάζονται μόνο στο αποτύπωμα που εξετάζουμε τώρα, αλλά γενικότερα, σε όλα τα αποτυπώματα. Και κυρίως, όπως είναι πιο φυσικό, οι αποκλίσεις αυτές δεν παρουσιάζονται σε διαστάσεις μήκους, οι οποίες κατά κανόνα δεν επηρεάζονται αισθητά, αλλά σε διαστάσεις πάχους, διότι αυτές επηρεάζονται – όπως είπαμε – περισσότερο από την πίεση που ασκεί το χέρι του υπαλλήλου πάνω στη σφραγίδα. Όσο για τις αποκλίσεις μεγεθών μήκους, σε όσα αποτυπώματα έχουμε στη διάθεσή μας, δεν διαπιστώθηκαν γενικά αισθητές διαφορές διαστάσεων ή άλλα ιδιαίτερα γνωρίσματα, δια-φορές τέτοιες ώστε να μας πείθουν για τη χρησιμοποίηση περισσότερων της μιας σφραγίδων. Εξάλλου, από την έρευνα των διαθέσιμων φιλοτελικών αντικειμένων (γραμματόσημα εκδόσεων μικρών κεφαλών Ερμή και Ιπτάμενου Ερμή) συμπεραίνεται ότι η μοναδική αυτή σφραγίδα χρησιμο-ποιήθηκε για χρονικό διάστημα λίγων ετών, πριν και μετά το 1900, και επομένως δεν πρόφτασε να καταστραφεί από τη χρήση, ώστε να αντικατασταθεί με άλλη.



Εικόνα Κ1/1

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ. όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	24,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,4
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	13,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,3
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,5+
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,5
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0
η. Διαστάσεις κοσμήματος σχήματος Χ.	5,0/2,5

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K1/1

- Δίκυκλο αποτύπωμα του V φιλοτελικού τύπου.
- Ο τίτλος της διαδρομής αναγράφεται περιφερειακά καθ' όλο το μήκος της λωρίδας μεταξύ των δύο κύκλων.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου της διαδρομής υπάρχει ενωτική παύλα.
- Μέσα στον εσωτερικό κύκλο δεν υπάρχει ένδειξη ημερομηνίας.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μέσα στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων, υπάρχει κόσμημα σχήματος X, διακοσμημένο.

Φαινομενικά υφίσταται πρόβλημα όσον αφορά τη χρήση της σφραγίδας που εξετάζουμε. Και μόνο από το ότι αναφέρονται οι δύο αυτές ονομασίες, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ και ΑΘΗΝΑΙ, θεωρούμε αυτονόητο ότι πρόκειται για το δίκτυο του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου. Η διαδρομή όμως από Πειραιά σε Αθήνα ανήκει και στα δίκτυα των σιδηροδρόμων Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου» και «Πειραιώς-Αθηνών-Λαρίσης».

Επομένως, δεν πρέπει να καταλήξουμε σε κάποιο τελικό συμπέρασμα, αν δεν αποκλείσουμε τα δύο από τα τρία προηγούμενα δίκτυα. Ας ξεκινήσουμε από το δίκτυο της διαδρομής προς τη Λάρισα, το οποίο μπορεί να αποκλειστεί πιο εύκολα. Οι σιδηροδρομικές εργασίες κατασκευής του δικτύου από τον Πειραιά και την Αθήνα για τη Λάρισα ξεκίνησαν το 1889, αλλά λόγω της πτωχεύσεως του Κράτους το 1893, σταμάτησαν χωρίς να λειτουργήσει η γραμμή. Τελικά τα εγκαίνια λειτουργίας του πρώτου τμήματος προς Λάρισα, με διαδρομή Πειραιάς-Αθήνα-Χαλκίδα, πραγματοποιήθηκαν το 1904. Επομένως, κατά τη διάρκεια της χρησιμοποίησης της σφραγίδας ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ, δεν λειτουργούσε η διαδρομή προς Λάρισα, και κατά συνέπεια ούτε και κινητό ταχυδρομείο της.

Τελικά, απομένει η περίπτωση η σφραγίδα αυτή να ανήκει σε κινητό ταχυδρομείο της διαδρομής των Σ.Π.Α.Π. Αυτό όμως λογικά είναι απίθανο, διότι δεν είναι δυνατόν μια γραμμή εκατοντάδων χιλιομέτρων, όπως του σιδηροδρόμου Πελοποννήσου, να έχει ιδιαίτερο κινητό ταχυδρομείο με σφραγίδα για την μικρή διαδρομή μεταξύ Πειραιά και Αθήνας, αφού μάλιστα οι σταθμοί των δύο αυτών πόλεων πρακτικά ταυτίζονταν, είτε σαν σταθμοί αφετηρίας, είτε σαν σταθμοί προορισμού των διαδρομών της Πελοποννήσου. Έτσι καταλήγουμε στο ότι η σφραγίδα ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ ανήκει στο κινητό ταχυδρομείο της διαδρομής του «Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου». Εξάλλου, από τις επιστολές που σφραγίζονταν με αυτή τη σφραγίδα καμία δεν προοριζόταν για πόλη της Πελοποννήσου.

Καταλήγοντας, συνοψίζουμε την έρευνά μας για τη σφραγίδα του κινητού ταχυδρομείου διαδρομής ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΘΗΝΑ στα επόμενα: Η σφραγίδα χρησιμοποιήθηκε για ένα χρονικό διάστημα λίγων ετών, κατά τα τέλη του 19^{ου} αιώνα ως τις αρχές του 20^{ου}. Δεν μπορούμε να μιλήσουμε για συγκεκριμένες χρονολογίες, διότι το αποτύπωμα δεν φέρει ένδειξη ημερομηνίας. Το γεγονός όμως ότι το βρίσκουμε πάνω σε γραμματόσημα των τελευταίων εκδόσεων των μικρών κεφαλών Ερμή, στις επισημασμένες τους αξίες και στις εκδόσεις του Ιπτάμενου Ερμή, μπορούμε να δεχτούμε με αρκετή προσέγγιση ότι η σφραγίδα λειτούργησε κατά την εξαετία 1896-1902, και ίσως με μεγαλύτερη συχνότητα χρησιμοποιήσεως γύρω στα 1900. Εξάλλου, μπορούμε εύλογα να υποθέσουμε ότι η σφραγίδα αυτή κατασκευάστηκε με την ίδια παραγγελία πρώτων σφραγίδων των κινητών της Πελοποννήσου. Και εφόσον αυτές, σύμφωνα με τις χρονολογίες των αποτυπώματά τους, άρχισαν να χρησιμοποιούνται το 1896, άρα και η χρήση της ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ θα ξεκίνησε λογικά την ίδια χρονιά.

Κεφάλαιο 2^ο

Κινητά Ταχυδρομεία του δικτύου του «Σιδηροδρόμου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου» «Σ.Π.Α.Π.»

1. Συνοπτικό ιστορικό των «Σ.Π.Α.Π.»



Το δίκτυο των Σ.Π.Α.Π. αποτελείται από ένα μικρό σκέλος, από τον Πειραιά μέχρι την Κόρινθο, που βρίσκεται στο Νομό Αττικής, ενώ το υπόλοιπο εκτείνεται περιφερειακά σε όλη την Πελοπόννησο.

Οι Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου είναι από τα πρώτα υπεραστικά σιδηροδρομικά δίκτυα που κατασκευάστηκαν στη χώρα μας. Η κατασκευή τους ξεκίνησε από τα μέσα της δεκαετίας του 1880 και ολοκληρώθηκε το 1902. Είναι ένα πολύπλοκο δίκτυο του οποίου τα σχέδια κατασκευής πέρασαν από πολλές ενδιάμεσες φάσεις, και κατέληξε σε ένα περιφερειακό δίκτυο που περιβάλλει ολόκληρη την Πελοπόννησο.

Κατά τη διάρκεια της κατασκευής, στην αρχή δόθηκε έμφαση στη σιδηροδρομική συγκοινωνία μεταξύ των δύο πόλεων, του Ναυπλίου και της Αθήνας, της παλαιάς και της νέας μας πρωτεύουσας. Μετά συνεχίστηκαν οι κατασκευές από την Κόρινθο μέχρι την Πάτρα, κατά μήκος της παραλίας του κορινθιακού κόλπου, με απώτερο σκοπό να ενωθούμε συγκοινωνιακά, σιδηροδρομικά και ατμοπλοϊκά, όσο το δυνατόν γρηγορότερα, με τα ιταλικά παράλια. Έτσι πρέπει να εξηγηθεί η δημιουργία του μεγάλου περιφερειακού τόξου της βόρειας Πελοποννήσου με διαδρομή: Ναύπλιο-Αργος-Κόρινθος-Αίγιο-Πάτρα-Πύργος, ενώ στο νοτιοανατολικό μέρος κατασκευάστηκαν οι γραμμές μόνο για συντόμευση της διαδρομής από την Καλαμάτα μέχρι την Κόρινθο και την Αθήνα, μέσω της Τρίπολης. Πέραν της βασικής διαδρομής το δίκτυο πλουτίστηκε κατά καιρούς, με πολλές μικρές διακλαδώσεις, προς όφελος

της εκμεταλλεύσεως, για εμπορικούς, ιστορικούς και τουριστικούς λόγους. Έχουμε δηλαδή τις διακλαδώσεις Ισθμός-Λουτράκι, Διακοφτό-Καλάβρυτα, Καβάσιλα-Κυλλήνη και Λουτρά Κυλλήνης, Πύργος-Ολυμπία, Καλόνερο-Κυπαρισσία, Ασπρόχωμα-Μεσσήνη, Λεύκτρο-Μεγαλόπολη, και βέβαια την αρχική διακλάδωση Άργος-Ναύπλιο.

Το μήκος της συνολικής διαδρομής είναι 750 χλμ. Όλες οι διαδρομές του δικτύου είναι μετρικού πλάτους, δηλαδή με απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών 1,0 μ., πλην της διαδρομής του οδοντωτού σιδηροδρόμου Διακοφτό-Καλάβρυτα όπου η απόσταση των σιδηροτροχιών είναι 0,75 μ.

Το πρώτο τμήμα του πελοποννησιακού δικτύου, δηλαδή, η διαδρομή Πειραιάς-Αθήνα-Ελευσίνα, άρχισε να λειτουργεί το 1884, ενώ οι επόμενες επί μέρους διαδρομές μεταξύ των διαδοχικών πόλεων άρχισαν να λειτουργούν χρονικά η μία κατόπιν της άλλης. Η κατασκευή του όλου δικτύου διήρκεσε 20 χρόνια, από το 1882 ως το 1902, με αρκετά ενδιάμεσα διαλείμματα, λόγω οικονομικών δυσχερειών. Οι διακλαδώσεις του κυρίως δικτύου δημιουργήθηκαν εμβόλιμα, με τελευταίο το τμήμα Ισθμός-Λουτράκι που κατασκευάστηκε και λειτούργησε τη δεκαετία του 1950. Όλες οι διαδρομές ξεκίνησαν να λειτουργούν με ατμοκίνητη έλξη.

Το δίκτυο που αναφέραμε μέχρι τώρα κατασκευάστηκε και λειτούργησε με κρατικά κονδύλια, ωστόσο υπάρχουν και δύο, «προσωρινές» θα λέγαμε, εξαιρέσεις. Μία διακλάδωση που δεν αναφέρθηκε, η σιδηροδρομική διαδρομή Πύργου-Κατακόλου, ανήκε αρχικά σε μια ξεχωριστή Εταιρεία, σε εκείνη του «**Σιδηροδρόμου Πύργου-Κατακόλου**» (**Σ.Π.Κ.**). Πρόκειται για ένα μικρό δημοτικό σιδηρόδρομο που κατασκευάστηκε από το Δήμο Λετρίνων, για τη μεταφορά των αγροτικών προϊόντων της πεδιάδας της Ηλείας στο επίνειο του Πύργου, το Κατάκωλο, και τη μεταφόρτωσή τους σε πλοία για εξαγωγή. Η διαδρομή από τον Πύργο στο Κατάκωλο είναι 12,5 χλμ. Το είδος της σιδηροδρομικής αυτής γραμμής ήταν και αυτό μετρικού πλάτους, δηλαδή με απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών 1,0 μ. και έναρξη λειτουργίας το 1883 με ατμοκίνητη έλξη. Τελικά, το 1951 η Εταιρεία Σ.Π.Κ. ενσωματώθηκε στο δίκτυο των Σ.Π.Α.Π.

Μια δεύτερη εξαίρεση αποτελούσε και ο σιδηρόδρομος Μύλων Ναυπλίου-Καλαμάτας. Όταν άρχισε να κατασκευάζεται η διαδρομή αυτή, γύρω στα 1890, ανήκε σε ξεχωριστό δίκτυο, εκείνο των «**Σιδηροδρόμων Μεσημβρινής Ελλάδος**» («**Σ.Μ.Ε.**»), και αυτό όμως, μετά από πολλές περιπέτειες, εντάχθηκε στους Σ.Π.Α.Π., επίσης το 1951.

Οι υπόλοιπες διακλαδώσεις που αναφέρθηκαν πάρα πάνω, κατασκευάστηκαν όπως είπαμε, για ποικίλους λόγους εκμεταλλεύσεως, ιστορικούς, τουριστικούς και λειτουργικής ανάγκης. Ιδιαίτερη μνεία πάντως μπορεί να γίνει για τη διαδρομή Διακοφτό-Καλάβρυτα, η οποία είναι εντελώς ανεξάρτητη από τις υπόλοιπες, με απόσταση μεταξύ σιδηροτροχιών 0,75μ., και με τροχαίο υλικό μικρότερων διαστάσεων. Στη διαδρομή αυτή ο συρμός έχει την ιδιομορφία ότι μπορεί να κινείται σε πολύ απότομες και επικίνδυνες ανωφέρειες και κατωφέρειες, χάρη σε μια τρίτη, διπλή οδοντωτή σιδηροτροχιά, που εκτείνεται κατά μήκος, ανάμεσα στις δύο κανονικές, στα πιο απότομα σημεία της διαδρομής. Πάνω σ' αυτήν εμπλέκεται ένας ειδικός μηχανισμός της κινητήριας μηχανής του τραίνου και, με την πρόσθετη αυτή υποστήριξη, ο συρμός μπορεί να κινείται με ασφάλεια και στα πιο επικίνδυνα σημεία. Και αυτή η διαδρομή πρωτολειτούργησε με ατμοκίνητη έλξη. Ωστόσο από το 1959 κυκλοφορούν οι πρώτες δηζελοκίνητες αυτοκινητάμαξες του οδοντωτού αυτού σιδηροδρόμου, με ιδιαίτερο όχημα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

Στην αρχή, όπως είπαμε, οι πελοποννησιακοί σιδηρόδρομοι λειτουργούσαν με ατμό. Το 1937 προστίθενται και κυκλοφορούν οι πρώτες πετρελαιοκίνητες αυτοκινητάμαξες. Το 1962 το δίκτυο των Σ.Π.Α.Π. ενοποιείται με τους Σ.Ε.Κ., ενώ το 1965 κυκλοφορούν στην Πελοπόννησο οι πρώτες δηζελάμαξες, οι οποίες εκτοπίζουν βαθμιαία την ατμοκίνηση. Τις δεκαετίες των 1960 και 1970 καταργούνται μερικές διακλαδώσεις των Σ.Π.Α.Π. θεωρούμενες ως ασύμφωρες, και από το 1970, το όλο δίκτυο της Πελοποννήσου ενσωματώνεται με τον ΟΣΕ.

Σήμερα δεν υφίσταται το παλαιό δίκτυο των Σ.Π.Α.Π., όπως το ξέραμε να λειτουργεί μέχρι το τέλος του 20^{ου} αιώνα. Έχει καταργηθεί ο με-γάλος νεοκλασικός σταθμός τους στην Αθήνα, η μεγάλη περιμετρική γραμμή της Πελοποννήσου μετρικού πλάτους, ενώ διασώζονταν μέχρι πρόσφατα μόνο μικρές αστικές διαδρομές στην περιοχή της Πάτρας, η τοπική διαδρομή Ολυμπία-Πύργος-Κατάκολο, καθώς και η γραμμή του οδοντωτού σιδηροδρόμου, Διακοφτού-Καλαβρύτων.

Μεγάλες επίσης αλλαγές έφερε η κατασκευή του «προαστιακού» σιδηροδρόμου. Πρόκειται για σιδηρόδρομο κανονικής γραμμής, δηλαδή πλάτους μεταξύ σιδηροτροχιών, 1,435μ. – όπως η γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης – ο οποίος φτιάχτηκε με την ευκαιρία των Ολυμπιακών αγώνων του 2004, σε συνδυασμό με τη λειτουργία του μετρό. Η διαδρομή του προαστιακού Αθήνα-Κόρινθος, που είναι διαφορετική από των Σ.Π.Α.Π., λειτούργησε το 2005, με πετρελαιοκίνηση, ενώ μετά προχώρησε μέχρι το Κιάτο. Την ίδια χρονιά λειτούργησε πετρελαιοκίνητη η γραμμή του προαστιακού στη διαδρομή Πειραιάς-Αθήνα-Αεροδρόμιο.

Οι συνεχείς αλλαγές του τρόπου της σημερινής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας στην περιοχή της Αττικής, και η συνεργασία των προηγούμενων σιδηροδρόμων, του προαστιακού, του παλαιού ηλεκτρικού και του μετρό, συνιστούν ένα πολύπλοκο πλέγμα, που έχει μεταβληθεί πολλές φορές, και επομένως μια λεπτομερέστερη περιγραφή του θα μας μπερδέψει, ενώ δεν εξυπηρετεί τη μελέτη μας. Γι' αυτό δεν προχωρούμε προς αυτήν την κατεύθυνση, απλώς αναφέρουμε τις επόμενες βασικές γραμμές του προαστιακού που λειτουργούσαν μέχρι πρόσφατα:

- Πειραιάς-Αθήνα-Χαλκίδα, πετρελαιοκίνητη.
- Κιάτο-Αεροδρόμιο, ηλεκτροκίνητη.

Από την Κόρινθο και το Κιάτο, η συγκοινωνία με τις άλλες περιοχές της Πελοποννήσου γίνεται με λεωφορεία, αλλά δεν ξέρουμε κατά πόσο αυτή η συγκοινωνιακή μορφή θα είναι μόνιμη ή όχι. Με την είσοδο του 21^{ου} αιώνα, η κατάσταση στους ελληνικούς σιδηροδρόμους γίνεται όλο και πιο ρευστή.

2. Σφραγίδες της διαδρομής κινητών ταχυδρομείων από την Αθήνα μέχρι το Ναύπλιο.

Όπως γνωρίζουμε από την Εισαγωγή, τα κινητά ταχυδρομεία ιδρύθηκαν με νόμο τον Απρίλιο του 1889.⁶ Ήδη όμως, από την άνοιξη του 1885, από τις 11 Απριλίου, είχε κατασκευαστεί και λειτουργούσε το πρώτο τμήμα του δικτύου, από τον Πειραιά μέχρι την Κόρινθο. Το δεύτερο τμήμα, από την Κόρινθο μέχρι το Άργος λειτούργησε στις 16 Απριλίου του 1886, ενώ η διακλάδωση μέχρι το Ναύπλιο λειτούργησε τρεις μέρες αργότερα, στις 19 Απριλίου, και η επέκταση της γραμμής μέχρι τους Μύλους Ναυπλίου, στις 4 Αυγούστου του ίδιου χρόνου. Τέλος, το τρίτο από τα αρχικά αυτά τμήματα, εκείνο που κατευθυνόταν προς την Πάτρα, λειτούργησε τμηματικά, από το φθινόπωρο του 1885, ως το Δεκέμβρη του 1887. Η αμαξοστοιχία του πρώτου ταχτικού δρομολογίου έφτασε στο Αίγιο στις 9 Αυγούστου 1887, και στην Πάτρα, στις 10 Δεκεμβρίου 1887.

Στο χρονικό διάστημα, από τη λειτουργία του κάθε τμήματος που αναφέραμε μέχρι την ίδρυση των κινητών ταχυδρομείων, μεσολαβούν δύο ως τέσσερα χρόνια. Στο διάστημα αυτό, χρησιμοποιείται το τραίνο για την μεταφορά της αλληλογραφίας, χωρίς όμως να υπάρχει βαγόκι που να λειτουργεί ως ταχυδρομικό γραφείο, και χωρίς να είναι εξοπλισμένο με τις σφραγίδες των αντίστοιχων διαδρομών. Είναι λογικό ότι οι σφραγίδες αυτές άρχισαν να χρησιμοποιούνται μετά την ίδρυση των κινητών ταχυδρομείων, δηλαδή μετά τον Απρίλιο του

⁶ Νόμος ΑΨΛΗ'/4.4.1889, ΦΕΚ 1889.

1889, ωστόσο η χρήση κάποιων από αυτές είχε αρχίσει λίγο πριν δημοσιευτεί ο σχετικός νόμος στο ΦΕΚ.

Οι πρώτες αυτές σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων είναι μικρού σχήματος, δίκυκλες, και μεταξύ των δύο κύκλων φέρουν περιφερειακά την επιγραφή: «ΤΑΧ. ΓΡΑΦ. ΑΘΗΝΩΝ-ΚΟΡΙΝΘΟΥ» ενώ στη μέση την τρίγραμμη ημερομηνία, π.χ. 3/ΙΟΥΛ/89, με καλλιγραφικά ανισόπαχα ψηφία. Οι αριθμοί της ημέρας και του έτους αναγράφονται με όρθια ψηφία, ενώ τα ονόματα των μηνών με ψηφία πλάγια. Οι σφραγίδες αυτές ακυρώνουν κατά κανόνα γραμματόσημα της τελευταίας εκδόσεως των μεγάλων κεφαλών Ερμή, και των πρώτων εκδόσεων των μικρών κεφαλών. Η χρήση τους περιορίζεται, κατά το μέγιστο ποσοστό στη διετία 1889-90, διότι πολύ γρήγορα αντικαταστάθηκαν από νεότερες.



**Πίνακας σταθμών και στάσεων του τμήματος
Πειραιάς-Αθήνα-Κόρινθος**

Χιλομετρι-κή θέση *	Υψόμετρο (μετ.) **	Ονομασία Σταθμού ή Στάσεως	Υπηρεσιακή κατάταξη ***
0,000	2	Πειραιάς	Κεντρ. Σταθμός
4,100	10	Αγ. Ιωάννης (Ρέντης)	Στάση
8,550	50	Αθήνα	Κεντρ. Σταθμός
10,840	52	Μύλοι Αθηνών	Στάση
13,070	77	Κάτω Λιόσια	»
18,330	155	Άνω Λιόσια	Σταθμός Δ΄
31,320	88	Καλύβια (Ασπρόπυργος)	»
35,630	8	Ελευσίνα	Σταθμός Β΄
40,110	10	Άγιος Νικόλαος	Στάση
48,830	16	Ν. Πέραμος	Σταθμός Δ΄

56,030	25	Μέγαρα	Σταθμός Β΄
70,370	22	Κινέτα	Στάση
78,870	11	Αγ. Θεόδωροι	Σταθμός Γ΄
89,940	6	Καλαμάκι	»
93,030	69	Ισθμός	»
99,500	7	Κόρινθος	Κεντρ. Σταθμός

Παρατηρήσεις σχετικά με τον πίνακα, οι οποίες ισχύουν και για όλους τους άλλους πίνακες σταθμών και στάσεων:

* Η **χιλιομετρική θέση**, είναι η απόσταση σε χλμ. του σταθμού ή της στάσεως, από την αφετηρία του κάθε μεγαλύτερου τμήματος. Η αρίθμηση των χιλιομετρικών θέσεων ξεκινάει από την αρχή του κάθε τμήματος, η οποία έχει χιλιομετρική θέση ίση με 0. Πάντως οι σιδηροδρομικοί χάρτες από όπου παίρνουμε τα στοιχεία των αποστάσεων έχουν διαφορές μεταξύ τους γιατί οι μετρήσεις που έχουν γίνει δεν είναι πάντα ακριβείς.

** **Υψόμετρο** είναι το ύψος σε μέτρα στο οποίο βρίσκεται ο Σταθμός ή η Στάση, από την επιφάνεια της θάλασσας, και μετριέται στην επιφάνεια του δαπέδου τους.

*** Η **υπηρεσιακή κατάταξη** χαρακτηρίζει τη σπουδαιότητα του Σταθμού ή της Στάσεως. Η κατάταξη αυτή δεν μένει σταθερή. Μπορεί να γίνει αναβάθμιση ή υποβάθμιση, στην πλησιέστερη ανώτερη ή κατώτερη κατηγορία. Στις Στάσεις, υποβάθμιση σημαίνει κατάργηση.

Εδώ χρησιμοποιούμε τις μετρήσεις που, μετά από έλεγχο, θεωρούμε ότι πλησιάζουν περισσότερο στην πραγματικότητα.

Έναρξη λειτουργίας των επί μέρους τμημάτων		
Τμήμα	Χιλιόμετρα	Ημερομηνία
Πειραιάς – Ελευσίνα	35,630	30 Ιουνίου 1884
Κόρινθος – Καλαμάκι*	9,560	12 Ιουλίου 1884
Ελευσίνα – Μέγαρα	20,400	16 Σεπτεμβρίου 1884
Μέγαρα – Καλαμάκι	33,910	11 Απριλίου 1885

* Δεν είναι λάθος ότι η σιδηροδρομική διαδρομή Κόρινθος-Καλαμάκι λειτούργησε μόνη της και νωρίτερα από τις γειτονικές της. Αυτό έγινε διότι ο ισθμός της Κορίνθου τότε δεν είχε ακόμη διανοιχθεί, και στη διαδρομή Κόρινθος-Καλαμάκι λειτουργούσε μια ατμομη-χανή με λίγα βαγόνια και μετέφερε επιβάτες που αποβιβάζονταν από τα πλοία στην Κόρινθο και τους μετέφερε στο Καλαμάκι ώστε να πάρουν από εκεί άλλο πλοίο για τον Πειραιά και έτσι να αποφύγουν το θαλάσσιο γύρο της Πελοποννήσου.

Θα εξετάσουμε αρχικά την πρώτη σφραγίδα κινητού ταχυδρομείου προς την Πελοπόννησο, με διαδρομή από την Αθήνα μέχρι την Κόρινθο, η οποία είναι, όπως είπαμε, το μόνο τμήμα της γραμμής των Σ.Π.Α.Π. που βρίσκεται εκτός Πελοποννήσου.



Εικόνα Κ2/1

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	21,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	1,0
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	13,5
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,4
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	1,5
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,35
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0
η. Ύψος των αριθμών της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,0
θ. Ύψος των γραμμάτων των μηνών της ημερομηνίας	3,0
-. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	-

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/1

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Η περιφέρεια του εξωτερικού κύκλου είναι διπλή, και γι' αυτό το πάχος της είναι πολύ μεγαλύτερο από της εσωτερικής περιφέρειας. Όμως η διπλή αυτή γραμμή δεν διακρίνεται σε όλα τα αποτυπώματα, και φαίνεται σαν μία, λόγω της μεγάλης ποσότητας του μελανιού που συσσωρεύεται και πέφτει κατά τη σφράγιση.
- Στη λωρίδα μεταξύ της εξωτερικής διπλής περιφέρειας και της εσωτερικής αναγράφεται περιφερειακά ο τίτλος της υπηρεσίας που χρησιμοποιεί τη σφραγίδα: «ΤΑΧ.(ΥΔΡΟΜΙΚΟΝ) ΓΡΑΦ.(ΕΙΟΝ) ΑΘΗΝΩΝ-ΚΟΡΙΝΘΟΥ»
- Μετά από κάθε λέξη του συντετμημένου τίτλου της Υπηρεσίας υπάρχουν συνήθως τελείες, καθώς και ενωτική παύλα μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου της διαδρομής: ΑΘΗΝΩΝ-ΚΟΡΙΝΘΟΥ.
- Τα πάχη των γραμμών και των γραμμάτων προσδιορίζονται δύσκολα, διότι παρουσιάζουν αισθητές διαφορές από την πραγματικότητα λόγω της ποσότητας του μελανιού κατά τη σφράγιση. Οι διαστάσεις του μήκους δεν επηρεάζονται αισθητά, αλλά δεν συμβαίνει το ίδιο για το πάχος των γραμμών που μπορεί να μείνει το μισό ή και να διπλασιαστεί. Έτσι, οι τιμές που αναφέρονται στον πίνακα είναι κατά προσέγγιση.
- Τα πάχη των αριθμών και γραμμάτων της ημερομηνίας δεν μπορούν επίσης να προσδιοριστούν και για το λόγο ότι τα περισσότερα είναι γραμμένα καλλιγραφικά και επομένως είναι ανισοπαχή.

Πίνακας σταθμών και στάσεων του τμήματος Κόρινθος-Μύλοι Ναυπλίου			
Χιλιόμε- τρική θέση	Υψόμετρο (μετ.)	Ονομασία Σταθμού ή Στάσεως	Υπηρεσιακή κατάταξη
0,000	7	Κόρινθος	Κεντρ. Σταθμός
5,470	30	Εξαμίλια	Στάση
11,980	154	Αθήκια	»
18,690	308	Χιλιομόδι	Σταθμός Γ΄
26,870	199	Αγ. Βασίλειος (Νεμέας)	»
32,140	319	Νεμέα	»
38,500	170	Φύχτια	Στάση
43,290	91	Μυκήνες	»
47,290	46	Κουτσοπόδι	»
53,440	14	Άργος	Σταθμός Α΄
58,460	5	Κεφαλάρι	Στάση
63,110	2	Μύλοι Ναυπλίου	Σταθμός Β΄

Πίνακας σταθμών και στάσεων της διακλαδώσεως Άργος-Ναύπλιο			
Χιλιόμε- τρική θέση	Υψόμετρο (μετ.)	Ονομασία σταθμού ή στάσεως	Υπηρεσιακή κατάταξη
0,000	14	Άργος	Σταθμός Α΄
3,500	7	Δαλαμανάρα	Στάση
7,160	3	Τίρυνς	»
10,980	2	Ναύπλιο	Σταθμός Α΄

Έναρξη λειτουργίας των επί μέρους τμημάτων		
Τμήμα	Χιλιόμετρα	Ημερομηνία
Κόρινθος – Άργος	53,440	16 Απριλίου 1886
Άργος – Μύλοι Ναυπλίου	9,670	19 Απριλίου 1886
Άργος – Ναύπλιο	10,980	4 Αυγούστου 1886

Η σφραγίδα της διαδρομής Κορίνθου-Άργους που ακολουθεί, είναι σχεδόν όμοια με την προηγούμενη. Είναι φανερό ότι προέρχεται από τον ίδιο κατασκευαστή με την προηγούμενη και είναι και οι δύο της ίδιας τεχνοτροπίας στην εμφάνιση του αποτυπώματός τους, όπως παρουσιάζονται στα σχήματα και στα στοιχεία των σχετικών πινάκων. Και οι δύο σφραγίδες ακυρώνουν κατά κανόνα γραμματόσημα της τελευταίας εκδόσεως των μεγάλων κεφαλών Ερμή και των πρώτων εκδόσεων των μικρών κεφαλών. Η χρήση τους περιορίζεται, κατά το μέγιστο ποσοστό στη διετία 1889-90, διότι πολύ γρήγορα αντικαταστάθηκαν από νεότερες.



Εικόνα Κ2/2

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	21,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	1,0
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	13,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,3
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	1,5+
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	-
η. Ύψος των αριθμών της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,5
θ. Ύψος των γραμμάτων των μηνών της ημερομηνίας	3,0
-. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	-

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/2

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Η περιφέρεια του εξωτερικού κύκλου είναι διπλή, και γι' αυτό το πάχος της είναι πολύ μεγαλύτερο από της εσωτερικής περιφέρειας. Η διπλή γραμμή, διακρίνεται καθαρά εδώ σ' αυτήν τη σφραγίδα, και όχι όπως στην προηγούμενη.
- Στη λωρίδα μεταξύ της εξωτερικής διπλής περιφέρειας και της εσωτερικής αναγράφεται περιφερειακά ο τίτλος της υπηρεσίας που χρησιμο-ποιεί τη σφραγίδα: «ΤΑΧ.(ΥΔΡΟΜΙΚΟΝ) ΓΡΑΦ.(ΕΙΟΝ) ΚΟΡΙΝΘΟΥ-ΑΡΓΟΥΣ»
- Μετά από κάθε συντετμημένη λέξη του τίτλου της Υπηρεσίας υπάρχει τελεία, αλλά μόνο στις συντετμημένες λέξεις. Και ενώ συνήθως υπάρχει ενωτική παύλα μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου της διαδρομής, εδώ όμως, μεταξύ των λέξεων Κορίνθου και Άργους, παραλείπεται.
- Τα πάχη των γραμμών και των γραμμάτων προσδιορίζονται δύσκολα, διότι παρουσιάζουν αισθητές διαφορές από την πραγματικότητα, όπως είπαμε, λόγω της ποσότητας του μελανιού κατά τη σφράγιση. Οι δια-στάσεις του μήκους οι οποίες πιο σαφείς, δεν επηρεάζονται αισθητά, αλλά του πάχους των γραμμών μπορούν να μείνουν, όπως είπαμε, οι μισές ή και να διπλασιαστούν. Έτσι, τα νούμερα του πάχους που αναφέρονται στον πίνακα είναι κατά προσέγγιση.
- Τα πάχη των αριθμών και γραμμάτων της ημερομηνίας δεν μπορούν επί-σης να προσδιοριστούν και για το λόγο ότι τα περισσότερα είναι γραμ-μένα καλλιγραφικά και επομένως είναι ανισοπαχή.

Η επόμενη σφραγίδα είναι της αντίστροφης διαδρομής από την προ-ηγούμενη, και παρ' όλο που κατασκευάστηκε και χρησιμοποιήθηκε πολύ γρήγορα - φέρει ημερομηνία 1 ΣΕΠΤ 91- ωστόσο διαφέρει πολύ ως προς την τεχνοτροπία και πλησιάζει σε μεταγενέστερες εικόνες αποτυπωμάτων, με τη γνωστή μας εμφάνιση των σφραγίδων των κλασικών φιλοτελικών τύπων.



Εικόνα Κ2/3

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	23,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,3
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	14,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,0+
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0
η. Ύψος των γραμμάτων των μηνών της ημερομηνίας	2,0+
θ. Ύψος των αριθμών της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,0
ι. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	;

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/3

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφεται περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου ΚΙΝΗΤΟΝ ΑΡΓΟΥΣ-ΚΟΡΙΝΘΟΥ, με παύλα μεταξύ των ονομάτων αφετηρίας και τέρματος της διαδρομής.
- Στον εσωτερικό κύκλο υπάρχει η τρίγραμμη ημερομηνία.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο περιφερειών υπάρχει ασαφές παραμορφωμένο κόσμημα.
- Το πάχος των ψηφίων της ημερομηνίας δεν μπορεί να προσδιορισθεί λόγω καλλιγραφικών ψηφίων.

Φθάνοντας στο Άργος χρησιμοποιούμε την τοπική διακλάδωση Άργους-Ναυπλίου για μετάβαση στην πρώτη ελληνική πρωτεύουσα.



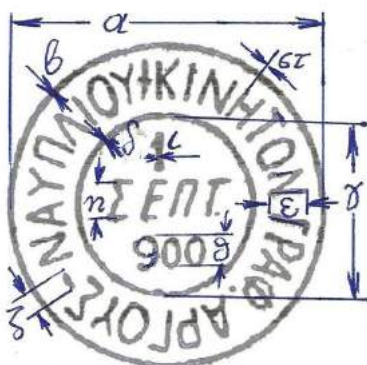
Εικόνα K2/4

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	23,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	13,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,5
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25+
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0
η. Διαστάσεις του κοσμήματος	4/2

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/4

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφεται περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου με τα δύο ονόματα των πόλεων αφετηρίας και προορισμού και την ενωτική παύλα μεταξύ τους.
- Στον εσωτερικό κύκλο δεν υπάρχει ένδειξη ημερομηνίας.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών υπάρχει κόσμημα διακοσμημένου Χ.

Ακολουθεί ένα δεύτερο αποτύπωμα της διαδρομής Άργους-Ναυπλίου με μεταγενέστερη σφράγιση – και μάλλον και κατασκευή – του 1900.



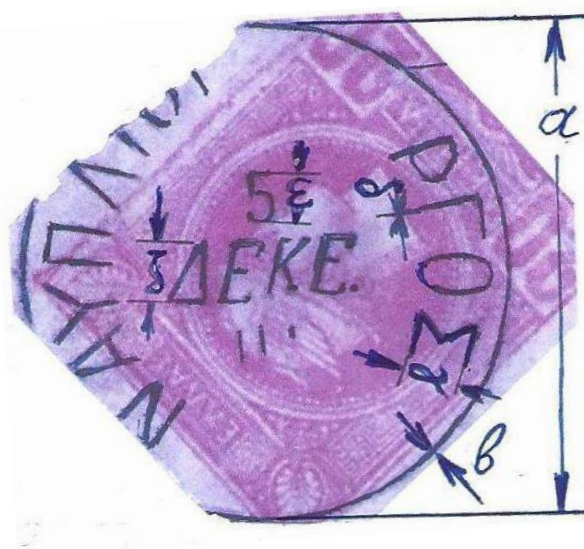
Εικόνα K2/5

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	23,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,3
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	13,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5
η. Ύψος των γραμμάτων των μηνών της ημερομηνίας	2,5
θ. Ύψος των αριθμών της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,0
ι. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25

Περιγραφή του αποτύπωματος της εικόνας K2/5

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφεται περιφερειακά ο τίτλος του γραφείου του δρομολογίου με την πλήρη ονομασία του: ΚΙΝΗΤΟΝ ΓΡΑΦ.(ΕΙΟΝ) ΑΡΓΟΥΣ-ΝΑΥΠΛΙΟΥ με τα δύο ονόματα των πόλεων αφετηρίας και προορισμού και την ενωτική παύλα μεταξύ τους. Μεταξύ των λέξεων ΝΑΥΠΛΙΟΥ και ΚΙΝΗΤΟΝ υπάρχει κατακόρυφο σταυροειδές χώρισμα.
- Στον εσωτερικό κύκλο ο χώρος καλύπτεται από την τρίγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας : 1 ΣΕΠΤ. 900, σε οριζόντια διάταξη.

Ακολουθεί ένα ακόμη αποτύπωμα, της επιστροφής από Ναύπλιο στο Άργος, αρκετά κακοπατημένο, πάνω σε 20λεπτο Μικρής Κεφαλής Ερμή, με ημερομηνία σφραγίσεως 5 ΔΕΚΕ., αλλά με ασαφή χρονολογία. Το 20λεπτο της Μικρής Κεφαλής είναι η μόνη ένδειξη ότι το αποτύπωμα είναι από τα πρώτα των κινητών ταχυδρομείων του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου.



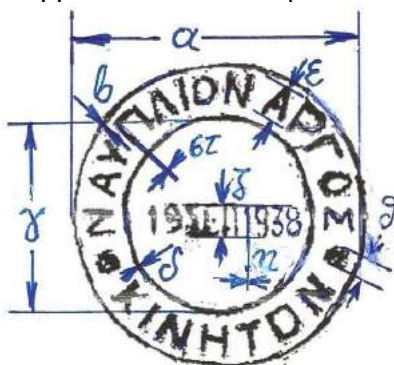
Εικόνα K2/6

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	24,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,25
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25
ε. Ύψος των αριθμών της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,0
ζ. Ύψος των γραμμάτων των μηνών της ημερομηνίας	3,0
στ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	-

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/6

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Στο εσωτερικό της περιφέρειας είναι γραμμένες περιφερειακά, η μία απέναντι της άλλης, οι λέξεις του τίτλου του δρομολογίου: ΝΑΥΠΛΙΟΝ και ΑΡΓΟΣ, φθαρμένες και όχι ολόκληρες, ενώ δεν υπάρχει ή δεν διακρίνεται η παύλα μεταξύ τους.
- Στον κενό χώρο, στο κέντρο του κύκλου, υπάρχει η τρίγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη, χωρίς να διακρίνεται η φθαρμένη χρονολογία.
- Τα ανισοπαγή καλλιγραφικά γράμματα του μηνός της ημερομηνίας δεν μας επιτρέπουν να μετρήσουμε το πάχος τους.
- Έχει φθαρεί ή δεν υπάρχει κόσμημα στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, εσωτερικά του κύκλου.

Ακολουθεί ένα μεταγενέστερο αποτύπωμα της διαδρομής από Ναύπλιο σε Άργος. Ο τίτλος του δρομολογίου είναι με παχιά ψηφία και στο αποτύπωμα, μετά από λιγόχρονη χρήση, παρουσιάζονται κάπως χοντροκομμένα και ακαλαίσθητα.



Εικόνα K2/7

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	31,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,3
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0
δ. Πάχος γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,3
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,5
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,8

ζ. Ύψος των ψηφίων και αριθμών της ημερομηνίας	3,0
η. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25
θ. Σχήμα και μέγεθος κοσμημάτων	ακαθόριστα

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/7

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων εγγράφονται περιφερειακά, στο πάνω μέρος, οι δύο λέξεις της αφετηρίας και του τέρματος του δρομολογίου: ΝΑΥΠΛΙΟΝ ΑΡΓΟΣ, χωρίς παύλα μεταξύ τους, και στο αντίστοιχο κάτω μέρος, μεταξύ δύο κοσμημάτων ακαθόριστου σχήματος και μεγέθους, υπάρχει η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ. Και οι τρεις λέξεις έχουν το ίδιο ύψος και πάχος γραμμάτων.
- Στο κέντρο του εσωτερικού κύκλου υπάρχει η ευθύγραμμη ένδει-ξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη.

3. Σφραγίδες της διαδρομής κινητών ταχυδρομείων από την Κόρινθο και μέχρι την Πάτρα.



Πίνακας σταθμών και στάσεων του τμήματος Κόρινθος-Πάτρα			
Χιλιόμε-τρική θέση	Υψόμε-τρο (μετ.)	Ονομασία Σταθμού ή Στάσεως	Υπηρεσιακή κατάταξη
0,000	7	Κόρινθος	Κεντρ. Σταθμός
9,280	9	Περικιάλι	Στάση
10,680	10	Άσσος	»
13,250	10	Βραχάτι	Σταθμός Γ΄
15,860	9	Κοκκώνι	Στάση
17,860	10	Βέλλο	»
20,700	8	Κιάτο	Σταθμός Β΄
24,020	10	Διμηνιό	Στάση
28,460	7	Μελίσσι	»
31,430	11	Συκιά	»

34,000	11	Ξυλόκαστρο	Σταθμός Β΄
39,980	18	Καμάρι	Στάση
43,100	18	Πιτσά	»
47,040	18	Λυκοποριά	»
49,560	20	Στόμιο	»
52,100	15	Λυγιά	»
54,680	16	Δερβέني	Σταθμός Β΄
61,450	10	Αιγείρα	Στάση
63,170	11	Ακράτα	Σταθμός Β
70,080	14	Πλάτανος	Στάση
74,190	10	Τράπεζα	»
77,290	10	Διακοφτό	Σταθμός Β΄
78,680	10	Ζαχλωρίτικα	Στάση
79,980	7	Τρυπιά (Ελαιών)	»
82,080	5	Ροδιά (Νικολέικα)	»
83,070	5	Ελίκη	»
83,930	6	Ριζόμυλος	»
85,660	6	Τεμένη	»
87,770	6	Διγελιώτικα	»
90,980	4	Αίγιο	Σταθμός Α΄
95,000	28	Μουρλά (Ροδοδάφη)	Στάση
97,560	27	Σελιανίτικα	»
100,330	47	Καμάρες (Νέος Ερινεός)	Σταθμός Δ΄
102,480	20	Λαμπίρι	Στάση
103,440	20	Ερινεός	»
108,180	20	Παναγοπούλα	»
112,090	20	Ροδινή	»
114,080	20	Ψαθόπυργος	Σταθμός Γ΄
117,580	14	Θεοφίλου (Δρέπανο, Αραχωβίτικα)	Στάση
120,120	15	Άγ. Βασίλειος (Πατρών)	»
122,100	16	Βερναρδέικα	»
123,400	17	Ρίον	Σταθμός Δ΄
126,430	15	Μποζαΐτικα	Στάση
130,020	7	Πάτρα (Άγ. Διονύσιος)	Κεντρ. Σταθμός
130,670	3	Πάτρα (Παραλία)	»

Έναρξη λειτουργίας των επί μέρους τμημάτων		
Τμήμα	Χιλιόμετρα	Ημερομηνία
Κόρινθος – Κιάτο	20,700	19 Σεπτεμβρίου 1885
Κιάτο – Καμάρι	19,280	4 Αυγούστου 1886
Καμάρι – Δερβέني	14,700	18 Μαΐου 1887
Δερβέني – Ακράτα	8,490	11 Ιουνίου 1887
Ακράτα – Αίγιο	27,810	9 Αυγούστου 1887
Αίγιο – Πάτρα	39,040	10 Δεκεμβρίου 1887

Η διαδρομή από την Κόρινθο προς την Πάτρα, είναι το τρίτο κατά σειράν μεγάλο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου που κατασκευάστηκε στην Πελοπόννησο. Στα κινητά του ταχυδρομεία χρησιμοποιήθηκαν στην αρχή οι δύο τελευταίες σφραγίδες που κατασκευάστηκαν το 1889, της τεχνοτροπίας των εικόνων K2/1 και K2/2. Οι σφραγίδες προς την Πάτρα αφορούν τη διαδρομή από την Κόρινθο στο Αίγιο, ως συνέχεια προς τις προηγούμενες που ήδη εξετάσαμε, των διαδρομών Αθήνα-Κόρινθος και Κόρινθος-Αργος, και είναι της ίδιας μορφής σχήματος με αυτές.

Υπάρχει όμως το ερώτημα γιατί θεωρήθηκε τέρμα αυτής της προσωρινής έστω διαδρομής το Αίγιο, και όχι ίδια η Πάτρα, η οποία είναι πολύ πιο μεγάλη πόλη, και που ήταν γνωστό ότι η πρώτη μεγάλη φάση των σιδηροδρομικών εργασιών στην Πελοπόννησο θα τερμάτιζε στην πόλη αυτή. Εξάλλου, η λειτουργία της γραμμής Κορίνθου-Αιγίου άρχισε στις 9 Αυγούστου 1887, ενώ το υπόλοιπο τμήμα, μέχρι την Πάτρα λειτούργησε μόλις τρεις μήνες αργότερα. Η τρίμηνη αυτή καθυστέρηση ήταν πολύ μικρή για να κάνει τα Ταχυδρομεία να βιαστούν να κατασκευάσουν σφραγίδα με τέρμα διαδρομής το Αίγιο, και όχι την Πάτρα, δεδομένου μάλιστα ότι υπήρχε μια χρονική διορία ακόμη δύο ετών μέχρι να ξεκινήσει, βάσει νόμου, η επίσημη λειτουργία των κινητών ταχυδρομείων. Τι πιο φυσικό λοιπόν θα ήταν να περιμένουν λίγο ακόμη για να ολοκληρωθεί η σιδηροδρομική γραμμή μέχρι την Πάτρα;

Η εξήγηση δεν είναι εύκολη, όταν δεν γνωρίζουμε τις συνθήκες της εποχής. Μόνο υποθέσεις μπορούμε να κάνουμε. Μία από αυτές είναι ότι πιθανόν τα Ταχυδρομεία είχαν κάνει λανθασμένη εκτίμηση του χρόνου, και θα πίστευαν ότι η κατασκευή του τμήματος της διαδρομής μέχρι την Πάτρα θα καθυστερούσε αρκετά ακόμη. Εξάλλου, το Αίγιο ήταν μια αξιόλογη κωμόπολη με μεγάλη εμπορική κίνηση, γεγονός που φαίνεται από το ότι ο σιδηροδρομικός του σταθμός ήταν σε υψηλή υπηρεσιακή κατάταξη, ήταν σταθμός Α', ο σπουδαιότερος μετά από την Κόρινθο και την Πάτρα. Επομένως δεν ήταν τόσο άστοχο να αποτελέσει, έστω και προσωρινά, το τέρμα ενός τμήματος διαδρομής. Πάντως, πολύ γρήγορα, με την έναρξη της 10ετίας του 1890, κατασκευάστηκαν οι καινούργιες σφραγίδες κινητών ταχυδρομείων, με τέρμα διαδρομής την Πάτρα. Εξάλλου, το γεγονός ότι οι σφραγίδες από Κόρινθο προς το Αίγιο ήταν ίδιας γενικής μορφής με τη σφραγίδα Κορίνθου-Αργους, σημαίνει ότι κατασκευάστηκαν με την ίδια προηγούμενη παραγγελία για να είναι έτοιμες εγκαίρως, όποτε κι αν ολοκληρωθεί η σιδηροδρομική γραμμή προς την Πάτρα.



Τύπος 1



Τύπος 2
Εικόνα K2/8

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ. όρο), σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	21,0	21,0
β. Πάχος γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,5	0,75
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	13,0	13,0
δ. Πάχος γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25	0,25
ε. Ύψος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	1,5	2,0
στ. Πάχος γραμμάτων του τίτλου δρομολογίου	0,25	0,3;
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	-	-
η. Ύψος αριθμών της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,5	2,5
θ. Ύψος γραμμάτων των μηνών της ημερομηνίας	3,0	3,0;
ι. Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	ακαθόριστο	ακαθόριστο

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ2/8

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Η περιφέρεια του εξωτερικού κύκλου είναι διπλή, και γι' αυτό το πάχος της είναι διπλάσιο από την περιφέρεια του εσωτερικού κύκλου. Όμως η διπλή αυτή γραμμή δεν φαίνεται στους δύο τύπους των αποτυπωμάτων, γιατί οι δύο γραμμές ταυτίζονται σχεδόν, λόγω της ποσότητας του μελανιού που πέφτει κατά τη σφράγιση.
- Επίσης, αν παρατηρήσουμε τα αποτυπώματα προσεκτικά, διαπιστώνου-με ότι η περιφερειακή επιγραφή του τύπου 2 έχει αισθητά μεγαλύτερα γράμματα από του 1. Το ύψος γραμμάτων του τύπου 1 είναι 1,5 χλσ., ενώ του τύπου 2 είναι 2,0 χλσ.
- Αλλά το χαρακτηριστικό γνώρισμα που μας επιτρέπει να ξεχωρίζουμε εύκολα τους δύο αυτούς τύπους, είναι η απόσταση ανάμεσα στο αρχικό γράμμα Τ της λέξης TAX. και στο τελευταίο γράμμα Υ της λέξης ΑΙΓΙΟΥ. Στον τύπο 1 η απόσταση αυτή είναι 13,0 χλσ., ενώ στον τύπο 2 είναι 8,0 χλσ.
- Στη λωρίδα μεταξύ του εξωτερικού διπλού κύκλου και του εσωτερικού μονού εγγράφεται ο τίτλος της υπηρεσίας του κινητού ταχυδρομείου: TAX.(ΥΔΡΟΜΙΚΟΝ) ΓΡΑΦ.(ΕΙΟΝ) ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΑΙΓΙΟΥ. Μετά τις συντετημημένες λέξεις TAX. και ΓΡΑΦ. δεν υπάρχουν πάντα τελείες.
- Επίσης μεταξύ των λέξεων ΚΟΡΙΝΘΟΥ και ΑΙΓΙΟΥ δεν υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στον εσωτερικό κύκλο υπάρχει η τρίγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη.
- Στο κάτω μέρος των αποτυπωμάτων δεν υπάρχει κόσμημα.

Μπορούμε να θεωρήσουμε τις σφραγίδες των διαδρομών των Σ.Π.Α.Π. που έχουμε εξετάσει μέχρι τώρα ως προσωρινές κατά κάποιο τρόπο, με την έννοια ότι χρησιμοποιήθηκαν για ελάχιστο χρονικό διάστημα, ίσως μόνο δύο ετών, ενώ μετά, τα Ταχυδρομεία τροφοδοτήθηκαν με σφραγίδες των γνωστών μας αποτυπωμάτων V και VI φιλοτελικού τύπου, μεγάλης όπως φαίνεται παραγγελίας, οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν στο τμήμα του πελοποννησιακού δικτύου μέχρι την Πάτρα, το οποίο είχε κατασκευαστεί στο μεταξύ.

Η διακλάδωση Διακοφτού-Καλαβρύτων.

Στη διαδρομή από την Κόρινθο μέχρι το Αίγιο, υπάρχει ο σταθμός του Διακοφτού από όπου ξεκινάει η διακλάδωση Διακοφτού-Καλαβρύτων. Παρόλο που η γραμμή αυτή αποτελούσε ευθύς εξαρχής τμήμα του πελοποννησιακού δικτύου, η κατασκευή της ήταν πολύ διαφορετική και παρουσίαζε πολλές ιδιαιτερότητες. Το συνολικό μήκος της είναι 22,5 χλμ., και το πλάτος της, δηλαδή η απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών είναι μόλις 0,75μ. Εκτός όμως από το μικρό πλάτος, εκείνο που την χαρακτηρίζει ιδιαίτερα και της προσδίδει

πρωτοτυπία είναι το γεγονός ότι, στην πολύ σύντομη διαδρομή της, αναρριχάται σε ύψος 720 μέτρων. Επειδή μάλιστα οι συρμοί της έπρεπε να διασχίζουν μεγάλες ανωφέρειες με κλίση μέχρι 17,5%, σε ορισμένα σημεία της διαδρομής χρησιμοποιείται και μια τρίτη σιδηροτροχιά, διπλή οδοντωτή, ανάμεσα στις δύο άλλες. Σ' αυτήν την οδόντωση εμπλέκεται ένας μηχανισμός που βρίσκεται κάτω από την κινητήρια μηχανή και έτσι υποβοηθείται και σταθεροποιείται ο συρμός στην κίνησή του, χωρίς να παρουσιάζονται ολισθήσεις. Γι' αυτό εξάλλου, ο συρμός της διαδρομής αυτής ονομάζεται «οδοντωτός».

Πίνακας Σταθμών και Στάσεων και χαρακτηριστικά σημεία του τμήματος Διακοφτό-Καλάβρυτα	
Χιλιομετρική θέση	Περιγραφή χαρακτηριστικών κατασκευαστικών και τουριστικών σημείων
0,0	Σταθμός και Μηχανοστάσιο Διακοφτού.
5,1	Σταθμός Νιαμάτων
5,6	Λίθινη καμάρα με θυρεό και χρονολογία κατασκευής (1890)
5,8	Έναρξη 1 ^{ης} οδοντώσεως
6,0	Τοποθεσία Δικαστήρια
6,8	Αντιολισθητική σήραγγα με φωταγωγούς
7,0	Μεγάλη λίθινη τοξωτή γέφυρα
7,4	Μεγάλη μεταλλική γέφυρα 3 τόξων
7,6	2 μεταλλικές γέφυρες εγκιβωτισμένες σε τσιμέντο
7,7	Μέγιστη τοπική κλίση 17,5%
8,1	Τέλος 1 ^{ης} οδοντώσεως
8,2	Πλάτωμα διασταυρώσεων (ιταλικής κατασκευής Β' Παγκοσμίου Πολέμου)
9,4	Στάση Τρικλίας
9,5	Έναρξη 2 ^{ης} οδοντώσεως
9,8	Παλαιά στάση Τρικλίας
10,1	Τέλος 2 ^{ης} οδοντώσεως
10,6	Τοποθεσία «Πόρτες»
10,9	Έναρξη 3 ^{ης} οδοντώσεως
11,4	Τέλος 3 ^{ης} οδοντώσεως
12,6	Σταθμός Ζαχλωρούς – Μεγάλου Σπηλαίου (υψόμετρο 650μ.)
16,9	Μεταλλική γέφυρα καμπύλων πλευρών
18,0	Σταθμός Κερπινής
25,5	Σταθμός Καλαβρύτων (υψόμετρο 720μ.)

Η διαδρομή Διακοφτού-Καλαβρύτων παρουσιάζει μια μοναδική γραφικότητα. Προχωρεί κατά μήκος της στενής, απότομης και εξαιρετικά δύσβατης χαράδρας του Βουραϊκού ποταμού, η οποία περιβάλλεται από απότομες, βραχώδεις πλαγιές, από πολλούς μικρούς καταρράκτες και πυκνή βλάστηση, με αποτέλεσμα ο επιβάτης να απολαμβάνει ένα σπάνιο θέαμα, διασχίζοντας περιβάλλον άγριας φυσικής ομορφιάς.

Η απόφαση να κατασκευαστεί οδοντωτός σιδηρόδρομος λήφθηκε από την Κυβέρνηση του Χ. Τρικούπη στις αρχές του 1889. Το έργο χρηματοδοτήθηκε από το Κράτος και κατασκευάστηκε σύμφωνα με μελέτη της Γαλλικής Αποστολής μηχανικών, την οποία είχε

προσκαλέσει ο Πρωθυπουργός για να βοηθήσει στην τεχνολογική εξέλιξη της χώρας μας. Η υλοποίηση του έργου ανατέθηκε στο Γάλλο εργολήπτη Haton, με σκοπό να προχωρήσει το έργο από το Διακοφτό μέχρι την Τρίπολη. Ωστόσο, πολλά τεχνικά προβλήματα λόγω των δυσχερειών του εδάφους, εμπόδισαν το έργο να συνεχιστεί πέρα από τα Καλάβρυτα. Το έργο καθυστέρησε αρκετά, και η γραμμή τέθηκε σε λειτουργία στις 10.3.1896, δυο εβδομάδες πριν από την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων.



Εικόνα Κ2/9

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	26,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,8
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	19,5
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,3+
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3;
ζ. Ύψος των ψηφίων και αριθμών της ημερομηνίας	3,0
η. Πάχος των ψηφίων και αριθμών της ημερομηνίας	0,3
θ. Αριθμός των γραμμώσεων πάνω/κάτω	14/;

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/9

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων εγγράφεται περιφερειακά, στο πάνω μέρος ο τίτλος του δρομολογίου: ΚΙΝΗΤΟΝ ΚΑΛΑΒΡΥ-ΤΩΝ-ΔΙΑΚΟΦΤΟΥ. Και οι τρεις λέξεις έχουν το ίδιο ύψος και πάχος γραμμάτων.
- Στο κέντρο του εσωτερικού κύκλου πρέπει να υπήρχαν δύο παράλληλα οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα που έφθαναν μέχρι την εσωτερική περιφέρεια, αλλά το κάτω έχει φθαρεί από τη χρήση και δεν υπάρχει. Επίσης πάνω και κάτω από τα τμήματα αυτά υπήρχε ανά μία ομάδα κατακόρυφων γραμμώσεων, εκ των οποίων η κάτω έχει καταστραφεί η μισή.
- Στο κέντρο του εσωτερικού κύκλου υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη, που είναι και αυτή φθαρμένη η μισή.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο κύκλων απομένει ένα υπόλοιπο κοσμήματος.

4. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων με επίκεντρο την Πάτρα.

Η πόλη των Πατρών, ενώνει δύο βασικές σιδηροδρομικές διαδρομές. Από τα ανατολικά, δέχεται τη διαδρομή που έρχεται από τον Πειραιά και την Αθήνα, και στα δυτικά συνεχίζει με τη διαδρομή που καταλήγει στην Καλαμάτα, αφού διασχίσει τον Πύργο και όλες τις μικρές διακλαδώσεις που επισκέπτονται τα γραφικά παράλια του Ιονίου αλλά και τη μόνη διακλάδωση προς τα ανατολικά που οδηγεί στην αθάνατη δόξα της αρχαίας Ολυμπίας.

Θα εξετασθούν πρώτα τα αποτυπώματα των σφραγίδων της διαδρομής από Αθήνα και Πειραιά προς την Πάτρα, και στη συνέχεια εκείνα από την Πάτρα προς τη διαδρομή της δυτικής Πελοποννήσου.

Όσον αφορά την πρώτη διαδρομή, στην αρχή της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1890 μέχρι και λίγο αργότερα από το 1900, οι πρώτες σφραγίδες κινητών ταχυδρομείων που κατασκευάζονται αφορούν τη συνολική διαδρομή ΑΘΗΝΑΙ-ΠΑΤΡΑΙ και την αντίστροφή της. Πρόκειται για αρκετά τεμάχια μονόκυκλων και δίκυκλων σφραγίδων VI και V φιλοτελικού τύπου, τα αποτυπώματα των οποίων είναι γενικά πολύ φθαρμένα. Αυτό οφείλεται αφ' ενός στη συνεχή και απρόσεκτη χρήση, αλλά κυρίως στο ότι κατασκευάστηκαν μετά από πιεστική παραγγελία, με αποτέλεσμα την βιαστική και όχι καλής ποιότητας κατασκευή τους. Έτσι, σε αρκετά αποτυπώματα είχαν φθαρεί γρήγορα οι τρίγραμμες ενδείξεις των ημερομηνιών και απόμειναν δυσανάγνωστα υπολείμματα ή σε άλλα έχουν χαθεί. Κι ακόμη, τα αποτυπώματα αυτά, με πρώτη ματιά μάς φαίνονται απολύτως όμοια, ενώ, αν τα εξετάσουμε προσεκτικά, θα εντοπίσουμε κάποιες διαφορές διαστάσεων που μπορούν ίσως να τα ξεχωρίσουν σε επί μέρους παραλλαγές. Αλλά και κατά την επόμενη χρονική περίοδο, δηλαδή τη δεκαετία του 1910, υπάρχουν κατά κανόνα σφραγίδες με αφετηρία Αθήνα προς Πάτρα, με ελάχιστες εξαιρέσεις όπου αναφέρεται, ως αφετηρία, και το όνομα του Πειραιά.

Έτσι φθάνουμε μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930, οπότε η Αθήνα ως αφετηρία εκλείπει, και αρχίζει να κυριαρχεί η καινούργια αφετηρία, ο Πειραιάς, με τη νέα διαδρομή ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΠΑΤΡΑΙ και την αντίστροφή της, που συνεχίζονται, χωρίς εξαίρεση, μέχρι τη δεκαετία του 1960. Παρατηρούμε δηλαδή ότι από το 1890 μέχρι και το 1960, η αλληλογραφία της Πάτρας με την περιοχή της Αττικής, χωρίζεται σε δύο ευδιάκριτα μέρη. Από το 1890 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930 οι διαδρομές των κινητών γραφείων έχουν δρομολόγιο της Πάτρας με την Αθήνα, ενώ από το δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1930 η Αθήνα αντικαθίσταται από τον Πειραιά. Μάλλον αυτό σημαίνει ότι ο Πειραιάς αποκατέστησε τη θέση του ως ταχυδρομικό επίκεντρο της Πελοποννήσου, αφού όλα τα τρέινα των Σ.Π.Α.Π. έχουν πια αφετηρία τον Πειραιά.

Αλλά αυτά θα παρουσιαστούν λεπτομερειακά στα επόμενα.

Αμέσως μετά το 1890 αρχίζει λοιπόν μία νέα περίοδος χρησιμοποίησεως σφραγίδων κινητών ταχυδρομείων. Τη δεκαετία 1890-1900 πρέπει να έγινε μια μεγάλη παραγγελία σφραγίδων, των οποίων τα αποτυπώματα διαφέρουν από τα προηγούμενα και ανήκουν στους V και VI φιλοτελικούς τύπους. Από τώρα και στο εξής, οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων ενσωματώνονται βαθμιαία στα σχήματα του συνόλου των ταχυδρομικών σημάτων. Σύμφωνα με τις ημερομηνίες τις οποίες συναντάμε πάνω στα σφραγισμένα γραμματόσημα, οι μονόκυκλες σφραγίδες άρχισαν να χρησιμοποιούνται από το 1891, ενώ οι δίκυκλες αρχίζουν λίγο αργότερα, και επομένως αυτές οι τελευταίες παρουσιάζονται ως μεταγενέστερες.

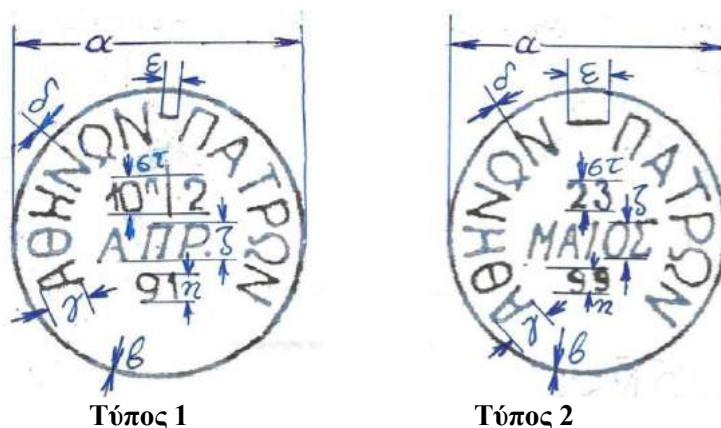
Επίσης γενικεύονται για πρώτη φορά τα αποτυπώματα των δύο κατευθύνσεων των διαδρομών, δηλαδή από την Αθήνα στην Πάτρα και αντίστροφα, από την Πάτρα στην Αθήνα. Αυτό σημαίνει ότι τα ταχυδρομικά δρομολόγια της κάθε διαδρομής έχουν πληθύνει, και την ώρα που εκτελείται ένα δρομολόγιο προς τη μία κατεύθυνση, εκτελείται και το αντίστοιχο του

προς την αντίθετη της, και επομένως απαιτείται η χρήση ξεχωριστών σφραγίδων. Ίσως να μην έχουν βρεθεί όλα τα αποτυπώματα των δύο αντίθετων διαδρομών, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι κατά κανόνα δεν υπάρχουν.

Και αφού λοιπόν έχει κατασκευαστεί ολόκληρη η σιδηροδρομική διαδρομή από την Αθήνα μέχρι την Πάτρα δεν χρειάζονται πλέον οι ταχυδρομικές διαδρομές των επί μέρους τμημάτων και έτσι οι σφραγίδες των διαδρομών Αθήνα-Κόρινθος και Αθήνα-Αίγιο καταργούνται και έχουμε μόνο την συνολική διαδρομή Αθήνα-Πάτρα.

Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής από Αθήνα μέχρι Πάτρα παρουσιάζουν στην αρχή, όπως είπαμε, αποτυπώματα μονόκυκλα και δίκυκλα των VI και V φιλοτελικών τύπων. Και λόγω της βιαστικής κατασκευής υπάρχει ακαταστασία των ψηφίων των αποτυπωμάτων. Κάποιες ανισότητες στο ύψος των γραμμάτων και κυρίως κάποιες διαφορές στις αποστάσεις των λέξεων μεταξύ τους, οι οποίες δεν είναι εμφανείς και μας διαφεύγουν, αν δεν τις παρατηρήσουμε προσεχτικά.

Στην αρχή θα εξετάσουμε τα αποτυπώματα των μονόκυκλων σφραγίδων. Σ' αυτές ξεχωρίζουμε δύο τύπους.



Εικόνα Κ2/10

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ. όρο), σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	24,0	24,0
β. Πάχος γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,25	0,25
γ. Ύψος γραμμάτων των λέξεων της διαδρομής	3,5	3,5
δ. Πάχος γραμμάτων των λέξεων της διαδρομής	0,3-0,4	0,3-0,4
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	2,5
στ. Ύψος αριθμών ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	2,5;
ζ. Ύψος των γραμμάτων των μηνών	2,5-3,0;	2,5-3,0;
η. Ύψος των αριθμών της χρονολογίας	3,0	2,5;
θ. Πάχος των ψηφίων της ημερομηνίας	-	-
ι. Απόσταση μεταξύ Ν και Π.	2,0	4,0

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1 και 2 της εικόνας K2/10

- Μονόκυκλα αποτυπώματα.
- Περιφερειακά, μέσα στον κύκλο, εγγράφεται η αφετηρία και το τέρμα της διαδρομής στη γενική πτώση, δηλαδή: ΑΘΗΝΩΝ-ΠΑΤΡΩΝ.
- Η ένδειξη της ημερομηνίας των αποτυπωμάτων είναι τρίγραμμη, βρίσκεται στο κέντρο του κύκλου, και περιβάλλεται από την ως άνω επι-γραφή της διαδρομής.
- Το πιο χαρακτηριστικό γνώρισμα που μας επιτρέπει να ξεχωρίζουμε με ευχέρεια τους δύο τύπους, είναι η πρώτη γραμμή της ημερομηνίας. Στον τύπο 1, η πρώτη αυτή γραμμή αποτελείται από δύο μέρη, που χωρίζονται μεταξύ τους με κατακόρυφη παύλα. Το πρώτο έχει τον αριθμό της ώρας και το δεύτερο της ημερομηνίας. Π.χ. η ένδειξη $10^{\pi}/2$, σημαίνει, ώρα σφραγίσεως της επιστολής δέκα το πρωί, στις δύο του μηνός. Στον τύπο 2 υπάρχει μόνο ένας αριθμός που δείχνει μόνο την ημερομηνία, χωρίς την ώρα.
- Άλλα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των τύπων 1 και 2, από τα οποία μπορούμε να τους ξεχωρίσουμε, είναι οι διαφορές μήκους, τόσο στην παύλα της επιγραφής, όσο και στην απόσταση μεταξύ των ψηφίων Ν και Π, τις οποίες παρουσιάζουμε πιο αναλυτικά στο σχήμα που ακολουθεί. (Η απόσταση Ν-Π, δηλαδή η (ι) μετριέται στο κάτω μέρος αυτών των γραμμμάτων).

Στο αποτύπωμα του τύπου 1:

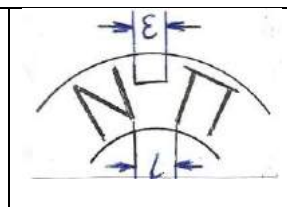
Το μήκος της ενωτικής παύλας είναι $\varepsilon=1$ χλσ.

Το μήκος μεταξύ των γραμμμάτων Ν-Π είναι $i=2$ χλσ.

Στο αποτύπωμα του τύπου 2:

Το μήκος της ενωτικής παύλας είναι $\varepsilon=2,5$ χλσ.

Το μήκος μεταξύ των γραμμμάτων Ν-Π είναι $i=4$ χλσ.



- Όπου υπάρχει ερωτηματικό στις διαστάσεις, τα διαθέσιμα αποτυπώματα δεν μας βοηθάνε για κάπως ακριβέστερη μέτρηση, και τα μετρά-με κατά προσέγγιση.
- Το πάχος των ψηφίων (αριθμών και γραμμμάτων) της ημερομηνίας, δηλαδή το στοιχείο (θ), δεν αναγράφεται στο σχήμα γιατί δεν μπορεί να μετρηθεί αφού τα ψηφία είναι γραμμένα καλλιγραφικά και επομένως είναι ανισοπαχή.
- Η επιγραφή: «ΑΘΗΝΩΝ-ΠΑΤΡΩΝ» και στους δύο τύπους, 1 και 2, παρουσιάζει μόνο τη μια κατεύθυνση της διαδρομής. Λογικά πρέπει να υπάρχει και η αντίθετη κατεύθυνση, της οποίας δεν έτυχε μέχρι σήμερα να βρω αποτύπωμα.

Μια παρατήρηση που έχουμε να κάνουμε στο επόμενο αποτύπωμα είναι ότι η βιασύνη της παραγγελίας είχε ως αποτέλεσμα τη βιασύνη της κατασκευής που έγινε με παχιά και ακαλαίσθητα στοιχεία.



Εικόνα K2/11

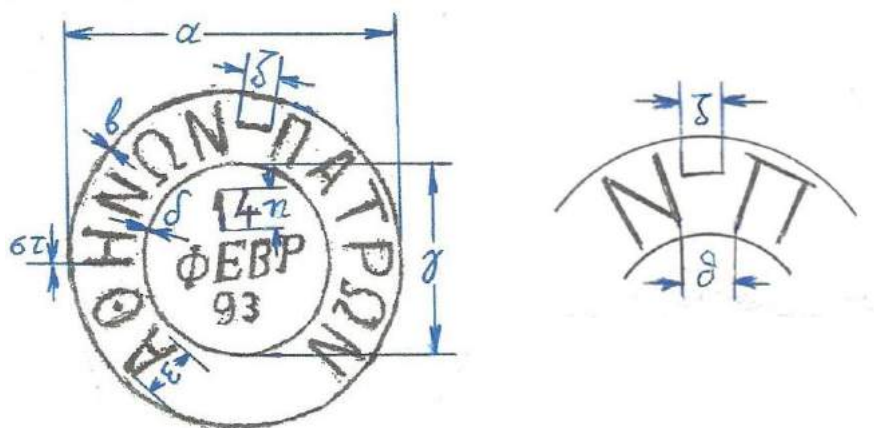
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	27,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	1,0
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	15,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,5
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	4,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,8
ζ. Ύψος των ψηφίων και αριθμών της ημερομηνίας	3,0
η. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας.	-
θ. Διαστάσεις του κοσμήματος	3,0/3,0

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/11

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφεται η αφετηρία και το τέρμα της διαδρομής στη γενική, δηλαδή: ΑΘΗΝΩΝ-ΠΑΤΡΩΝ. Εννοείται η λέξη: ΚΙΝΗΤΟΝ.
- Στο κενό, μέσα στον εσωτερικό κύκλο, υπάρχει η τρίγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, την οποία όμως δεν έχουν βάλει στη σωστή θέση.
- Στο επάνω μέρος, μεταξύ των δύο λέξεων της διαδρομής έχει παραλειφθεί η ενωτική παύλα.
- Το πάχος των ψηφίων της ημερομηνίας δεν γράφεται στο σχήμα γιατί δεν μπορεί να προσδιοριστεί αφού τα ψηφία της είναι ανισοπαχή.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών υπάρχει μάλλον ένα παραμορφωμένο κόσμημα, τοποθετημένο μη συμμετρικά μεταξύ των δύο λέξεων.

Στην ίδια περίοδο ανήκουν και οι δίκυκλες σφραγίδες που θα εξετάσουμε, οι παρόμοιες με τις προηγούμενες, του ίδιου δρομολογίου ΑΘΗ-ΝΑΙ-ΠΑΤΡΑΙ. Εδώ δεν έχουμε κατασκευαστικές διαφορές όπως στην τρίγραμμη ημερομηνία των αποτυπωμάτων της εικόνας K2/10, ωστόσο υπάρχουν απροσδόκητες διαφορές σε μερικά αποτυπώματα, τόσο στο μη-κος της ενωτικής παύλας όσο και στην απόσταση ανάμεσα στα γράμματα Ν-Π (ΑΘΗΝΩΝ-

ΠΑΤΡΩΝ) των ονομάτων των πόλεων αφετηρίας και τέρματος των πόλεων του δρομολογίου. Με μια πρώτη έρευνα βρήκα δια-φορές σε τρία φαινομενικά ίδια αποτυπώματα, χωρίς να αποκλείουμε παρόμοιου είδους διαφορές και σε άλλα ευρήματα. Έτσι έχουν προκληθεί οι πρώτες «παραλλαγές» του ίδιου αποτυπώματος, οι οποίες αριθμούνται ως 1α, 1β και 1γ χωρίς να αποκλείουμε την ύπαρξη και άλλων που μπορεί να βρεθούν στο μέλλον. Αυτό είναι αποτέλεσμα της ως συνήθως πιεστικής παραγγελίας των σφραγίδων, των οποίων οι κατασκευαστές αναγκάζονταν να δουλεύουν βιαστικά και απρόσεχτα και τελικά να μην φτιάχνουν τις σφραγίδες επιμελημένες και όμοιες. Επί πλέον αρκετά αποτυπώματα δεν έχουν ένδειξη ημερομηνίας, ίσως γιατί η καθημερινή αλλαγή της ημερομηνίας αποτελούσε για τους υπαλλήλους των κινητών ταχυδρομείων μια επί πλέον ενοχλητική φροντίδα.



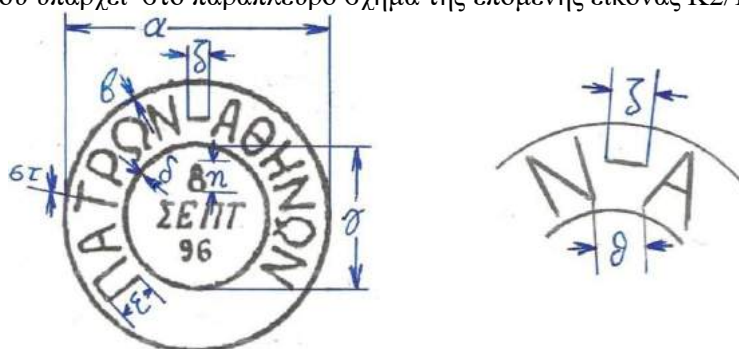
Εικόνα K2/12

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	23,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,8
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	14,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	4,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,5
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1α=2,5, 1β=2,5, 1γ=3,0
η. Ύψος των ψηφίων και αριθμών της ημερομηνίας	2,5
ι. Πάχος των ψηφίων της ημερομηνίας	-
θ. Απόσταση μεταξύ Ν και Π	1α=3,0, 1β=4,0, 1γ=5,0

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/12

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφονται στη γενική πτώση οι λέξεις ΑΘΗΝΩΝ-ΠΑΤΡΩΝ, δηλαδή τα ονόματα των πόλεων αφετηρίας και τέρματος της διαδρομής, ενώ προφανώς εννοείται πριν από αυτές το όνομα της ταχυδρομικής υπηρεσίας, δηλαδή οι λέξεις «ΚΙΝΗ-ΤΟΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΝ».
- Μέσα στο κενό του εσωτερικού κύκλου υπάρχει η τρίγραμμη ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη. Στο αποτύπωμα της παραλλαγής 1β η ένδειξη της ημερομηνίας συμβαίνει να έχει φθαρεί και να μην υπάρχει πια.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος δεν υπάρχει κόσμημα.

Συνεχίζουμε με τις δίκυκλες σφραγίδες της αντίστροφης διαδρομής, δηλαδή από την Πάτρα στην Αθήνα. Τα αποτυπώματα που έχουμε υπόψη μας βρίσκονται, όπως και τα περισσότερα σε άσχημη κατάσταση. Από τα πρώτα κιόλας χρόνια της χρήσης τους παρουσιάζουν γρήγορη φθορά. Σε άλλο έχει φθαρεί γρήγορα η ένδειξη της ημερομηνίας και έχουν απομείνει μόνο μικρά ακαθόριστα σημάδια ή η ένδειξη λείπει εντελώς. Τα γραμματόσημα που σφραγίστηκαν είναι οι μικρές κεφαλές Ερμή ή των πρώτων Ολυμπιακών Αγώνων, ενώ όσα αποτυπώματα διατηρούνται και χρησιμο-ποιούνται μέχρι την εποχή των Ιπτάμενων Ερμηδών, βρίσκονται σε κακή κατάσταση. Υπάρχουν διαφορές στο μήκος της ενωτικής παύλας καθώς και στην απόσταση N-A μεταξύ των λέξεων ΠΑΤΡΩΝ-ΑΘΗΝΩΝ, αλλά παρ' όλη μας την προσπάθεια της δεν μπορέσαμε να κατατάξουμε τα αποτυπώματα αυτά ώστε να σχηματιστούν συγκεκριμένες παραλλαγές, όπως κάναμε και στην προηγούμενη εικόνα K2/12. Γι' αυτό περιοριστήκαμε απλώς να εντοπίσουμε τις διαφορές και να τις αναφέρουμε στον πίνακα που υπάρχει στο παράπλευρο σχήμα της επόμενης εικόνας K2/13.



Εικόνα K2/13

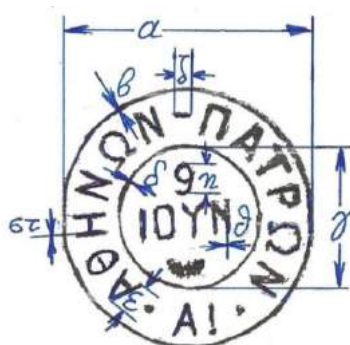
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	23,5
β. Πάχος γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,5
γ. Μήκος του διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	13,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,4
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5-2,5
-. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	-
θ. Απόσταση μεταξύ N και A	2,0-5,0

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/13

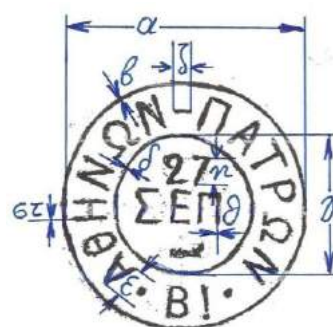
- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, εγγράφονται στη γενική πτώση οι λέξεις ΠΑΤΡΩΝ-ΑΘΗΝΩΝ, δηλαδή τα ονόματα των πόλεων αφετηρίας και τέρματος της διαδρομής.
- Όπου υπάρχει γενική πτώση στον τίτλο του δρομολογίου εννοείται, όπως είπαμε, ο πλήρης τίτλος της ταχυδρομικής υπηρεσίας: ΚΙΝΗΤΟΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΝ ΠΑΤΡΩΝ-ΑΘΗΝΩΝ.
- Μέσα στο κενό του εσωτερικού κύκλου υπάρχει η τρίγραμμη ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη.

- Το πάχος των ψηφίων της δεν μπορεί να μετρηθεί διότι τα ψηφία είναι καλλιγραφικά και επομένως ανισοπαχή.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος δεν υπάρχει κόσμημα.

Λίγο χρόνο μετά την έναρξη της κυκλοφορίας των προηγούμενων σφραγίδων, και στην προσπάθεια μάλλον να μπει μια οργάνωση και τάξη στην κυκλοφορία των κινητών ταχυδρομείων, η ταχυδρομική Υπηρεσία αποφάσισε να κατατάξει τα ταχυδρομικά δρομολόγια, χαρακτηρίζοντάς τα με συμβολικούς αριθμούς: Α!, Β! Οι αριθμοί αυτοί ή κάποιοι αντίστοιχοι, θα διατηρηθούν καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων. Προχωρώντας μάλιστα τα χρόνια και μεγαλώνοντας οι διαδρομές, όπως θα δούμε στην περίπτωση της βόρειας Ελλάδας, και ανάλογα με τις ταχυδρομικές ανάγκες, οι συμβολικοί αυτοί αριθμοί γίνονται περισσότεροι, ανάλογα με τη συχνότητα των δρομολογίων.



Τύπος 1



Τύπος 2

Εικόνα Κ2/14

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ. όρο), σε χλ.σ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	29,0	29,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερ. περιφέρειας	0,5	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	16,0	16,5
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερ. περιφέρειας	0,25	0,25
ε. Ύψος γραμμάτων των λέξεων της διαδρομής	3,5	3,5
στ. Πάχος γραμμάτων των λέξεων της διαδρομής	0,4	0,4
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5	1,5
η. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,50	4,0
θ. Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3	0,4

Περιγραφή των αποτυπωμάτων 1 και 2 της εικόνας Κ2/14

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφονται περιφερειακά οι λέξεις ΑΘΗΝΩΝ-ΠΑΤΡΩΝ, δηλαδή τα ονόματα των πόλεων αφετηρίας και τέρματος του δρομολογίου του κινητού ταχυδρομείου, στη γενική πτώση.
- Και εδώ εννοείται ο τίτλος της Υπηρεσίας ΚΙΝΗΤΩΝ ΤΑΧΥΔΡΟ-ΜΕΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΑΤΡΩΝ.

- Μέσα στο κενό του εσωτερικού κύκλου υπάρχει η τρίγραμμη ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη.
- Στον ελεύθερο χώρο μεταξύ των δύο περιφερειών στο κάτω μέρος του αποτυπώματος εγγράφονται, ανάμεσα σε δυο τελείες, τα σύμβολα A! και B! του δρομολογίου, ίδιου μεγέθους και πάχους όπως και τα γράμματα των λέξεων του δρομολογίου.
- Η χρονολογία του κάθε αποτυπώματος έχει φθαρεί και στη θέση της έχει απομείνει ένα παραμορφωμένο σχήμα.

Στη συνέχεια ακολουθεί η αντίστροφη διαδρομή, ΠΑΤΡΩΝ-ΑΘΗΝΩΝ, που κανονικά πρέπει να έχει κι αυτή τα ίδια σύμβολα A! και B! του δρομολογίου της. Δυστυχώς όμως έχω στη συλλογή μου μόνο τον συμβολικό αριθμό A!, και μάλιστα τού λείπει η τρίγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας.



Εικόνα K2/15

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	29,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,3
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	17,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,3
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,5
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/15

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, εγγράφονται, όπως και στα προηγούμενα, στη γενική πτώση οι λέξεις ΠΑΤΡΩΝ-ΑΘΗΝΩΝ, δηλαδή τα ονόματα των πόλεων αφετηρίας και τέρματος της διαδρομής.
- Και εδώ εννοείται ο τίτλος της Υπηρεσίας ΚΙΝΗΤΩΝ ΤΑΧΥΔΡΟ-ΜΕΙΩΝ ΠΑΤΡΩΝ-ΑΘΗΝΩΝ.
- Στον ελεύθερο χώρο μεταξύ των δύο περιφερειών στον κάτω χώρο του αποτυπώματος εγγράφονται, ανάμεσα σε δυο τελείες, το σύμβολο A! του δρομολογίου του κινητού ταχυδρομείου, ίδιου μεγέθους και πάχους όπως και τα γράμματα των λέξεων του δρομολογίου..

- Στον εσωτερικό κύκλο λείπει, λόγω φθοράς, η τρίγραμμη ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας.

Ακολουθούν οι ελάχιστες εξαιρέσεις των αποτυπωμάτων της δεκαετίας του 1910 για τις οποίες αναφέραμε ότι υπάρχει και το όνομα του Πειραιά, εκτός από τα ονόματα της Αθήνας και της Πάτρας, στα αποτυπώματα. Πρόκειται για τις οι επόμενες τέσσερις.



Εικόνα K2/16

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	31,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,75
γ. Ύψος των γραμμάτων της λέξης ΑΘΗΝΑΙ	3,5
δ. Πάχος των γραμμάτων της λέξης ΑΘΗΝΑΙ	0,75
ε. Ύψος των γραμμάτων των 2 άλλων λέξεων	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων των 2 άλλων λέξεων	0,5
ζ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
η. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,4

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/16

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Μέσα στον κύκλο και περιφερειακά εγγράφονται τα ονόματα της διαδρομής: στο πάνω μέρος με μεγαλύτερα γράμματα, υπάρχει η λέξη Α-ΘΗΝΑΙ, και στο κάτω μέρος τα μικρότερα, τα μοιράζονται οι λέξεις ΠΑΤΡΑΙ και ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Παρατηρούμε ότι δίδεται έμφαση στο όνομα της πρωτεύουσας, ως μεγάλου σταθμού κατά μήκος της διαδρομής, αλλά κατ' αυτόν τον τρόπο δεν διευκρινίζεται ποια είναι η μετάβαση και ποια η επάνοδος του δρομολογίου. Μας μένει να υποθέσουμε ότι, λογικά, η σφραγίδα αυτή χρησιμοποιείτο και κατά τις δύο κατευθύνσεις της διαδρομής.
- Μεταξύ των τριών λέξεων υπάρχουν διαχωριστικές τελείες.
- Στο μέσο του κύκλου, εγγράφεται η μονόγραμμη ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη.

Ακολουθούν τα δύο αποτυπώματα που διευκρινίζουν το προηγούμενο δρομολόγιο και αποτελούν τους δύο τύπους της επόμενης εικόνας K2/17.



Τύπος 1



Τύπος 2

Εικόνα K2/17

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	30,0	30,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,5	0,5+
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,5	3,5
δ. Πάχος γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,25	0,25
ε. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως ημερομηνίας	3,0	-
στ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως ημερομηνίας	0,5	-
ζ. Διάμετρος του αστεροειδούς κοσμήματος	2,0	2,0
η. Μήκος κάθε παύλας μεταξύ των λέξεων	1,5/1,0	1,0/1,0

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1 και 2 της εικόνας K2/17

- Μονόκυκλα αποτυπώματα.
- Μέσα στον κύκλο και περιφερειακά, εγγράφονται τα τρία ονόματα της διαδρομής. Με τη σειρά που είναι τοποθετημένα, φαίνεται καθαρά η διαδρομή της μεταβάσεως και της επανόδου.
- Μεταξύ των τριών ονομάτων υπάρχουν ενωτικές παύλες.
- Στο μέσο του κύκλου, στον τύπο 1, εγγράφεται και φαίνεται καθαρά η μονόγραμμη, ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη.
- Ενώ στον τύπο 2 η ένδειξη δεν διακρίνεται γιατί κατά το μεγαλύτερο μέρος της έχει φθαρεί.
- Μέσα στον κύκλο, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει είδος αστεροειδούς κοσμήματος.

Ακολουθεί το άλλο αποτύπωμα που παρουσιάζει κι αυτό, όπως είπαμε, ως εξαίρεση, μόνη τη διαδρομή Πειραιώς-Πατρών.



Εικόνα Κ2/18

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	30,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0
η. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,5
θ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25
ι. Αριθμός των πάνω και κάτω γραμμώσεων	10/10
ια. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,3

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/18

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφεται περιφερειακά ο τίτλος της υπηρεσίας του κινητού ταχυδρομείου: ΚΙΝΗΤΟΝ ΤΑΧΥΔΡ.(ΟΜΕΙΟΝ) ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΠΑΤΡΩΝ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στον εσωτερικό κύκλο, στο πάνω και στο κάτω μέρος υπάρχουν δύο ομάδες άνισων κατακόρυφων γραμμώσεων.
- Στο κενό μεταξύ των ομάδων των γραμμώσεων υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη.

Ακολουθούν στη συνέχεια τα αποτυπώματα της διαδρομής από Αθήνα στην Πάτρα και αντίστροφα. Όπως είπαμε, τα αποτυπώματα του δρομολογίου της Αθήνας καλύπτουν γενικά την περίοδο από την αρχή της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων, μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930.



Εικόνα K2/19

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλ.σ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	26,5
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,3
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5+
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,5+
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3
η. Διάμετρος του αστερίσκου του κοσμήματος	2,5

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/19

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Εσωτερικά του κύκλου εγγράφεται περιφερειακά σε όλη την περιφέρεια ο τίτλος του δρομολογίου ΠΑΤΡΑΙ-ΑΘΗΝΑΙ (ΚΙΝΗΤΟΝ)
- Μεταξύ των δύο λέξεων του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο κενό, στο μέσον του κύκλου, υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη.
- Εσωτερικά του κύκλου, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει κόσμημα αστερίσκου.



Εικόνα K2/20

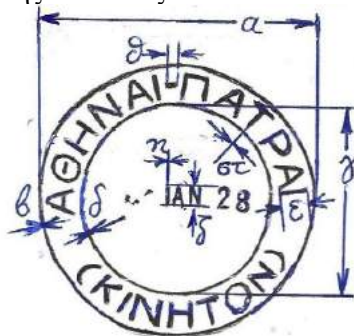
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλ.σ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	29,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,4

γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,2
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	-
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,0
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	-

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/20

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Εσωτερικά του κύκλου εγγράφεται περιφερειακά σε όλη την περιφέρεια, ο τίτλος του δρομολογίου του κινητού ταχυδρομείου: ΚΙΝΗΤΟΝ ΑΘΗΝΩΝ ΠΑΤΡΩΝ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων αφετηρίας και πέρατος του δρομολογίου μάλλον δεν υπάρχει ή μάλλον έχει φθαρεί η ενωτική παύλα.
- Μέσα στον κύκλο και στο κέντρο του υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη, ενώ έχουν φθαρεί οι αριθμοί που δείχνουν τις μέρες του κάθε μηνός.
- Δεν μπορεί να μετρηθεί το πάχος των ψηφίων της ημερομηνίας διότι είναι καλλιγραφικά, και επομένως ανισοπαχή.
 - Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος δεν υπάρχει κόσμημα.

Ακολουθούν τα δίκυκλα αποτυπώματα σφραγίδων με δρομολόγιο Αθήνας-Πάτρας, που παρουσιάζονται στο τέλος της δεκαετίας του 1920 και στις αρχές της δεκαετίας του 1930.

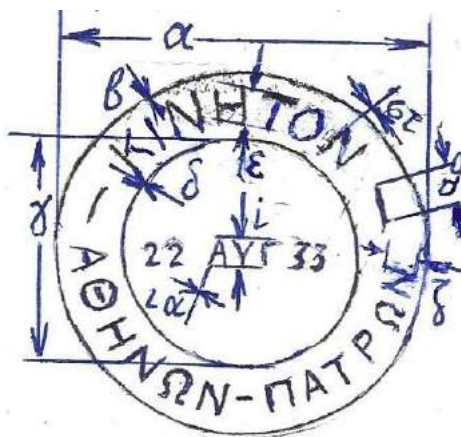


Εικόνα K2/21

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	28,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,6
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	19,5
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,3
ε. Ύψος των γραμμάτων του αποτυπώματος	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του αποτυπώματος	0,3;
ζ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,5;
η. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25
θ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1+

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/21

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφονται, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, οι δύο λέξεις του τίτλου του δρομολογίου: ΑΘΗΝΑΙ-ΠΑΤΡΑΙ, και στο κάτω μέρος η λέξη (ΚΙΝΗ-ΤΟΝ).
- Το ύψος και το πάχος όλων των γραμμάτων των λέξεων του δρομολογίου και του (ΚΙΝΗΤΟΝ) είναι ίδια.
- Μεταξύ των δύο λέξεων, της αφετηρίας και του τέρματος του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο κενό, μέσα στον εσωτερικό κύκλο, υπάρχει στο κέντρο η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη.
- Η ημερομηνία με τις μέρες του κάθε μηνός είναι φθαρμένη και απομένουν μόνο υπολείμματα.



Εικόνα K2/22

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	29,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,4
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	17,5
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	αδιόρατο
ε. Ύψος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	3,0;
στ. Πάχος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	αδιόρατο
ζ. Ύψος των γραμμάτων τίτλου του δρομολογίου	2,5;
η. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	αδιόρατο
θ. Μήκος της κάθε ενωτικής παύλας	2,0/2,0/1,0
ι. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,0+
ια. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	αδιόρατο

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/22

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφεται, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, και στο κάτω μέρος οι δύο λέξεις: ΑΘΗΝΩΝ-ΠΑΤΡΩΝ της αφετηρίας και του τέρμα-τος του δρομολογίου.
- Το ύψος γραμμάτων του ΚΙΝΗΤΟΝ είναι μεγαλύτερο από το ύψος των γραμμάτων των λέξεων του δρομολογίου.
- Μεταξύ των τριών αυτών λέξεων παρεμβάλλονται παύλες άνισου μήκους.
- Στο κενό, μέσα στον εσωτερικό κύκλο, υπάρχει στο κέντρο η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη.
- Γενικά το αποτύπωμα δεν έχει σφραγιστεί με κανονική ποσότητα μελανιού και πολλά από τα στοιχεία του δεν είναι ευδιάκριτα.

Ακολουθούν τα γραμμωτά αποτυπώματα των ίδιων διαδρομών που παρουσιάζονται στις αρχές της δεκαετίας του 1930.



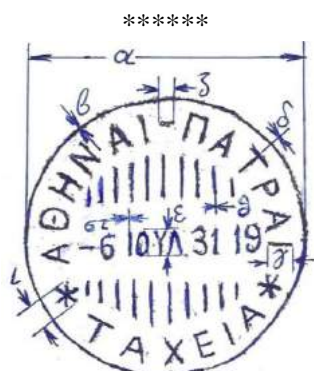
Εικόνα K2/23

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	32,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,4+
γ. Ύψος των γραμμάτων του δρομολογίου	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του δρομολογίου	0,25
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,0
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25;
η. Αριθμός των πάνω και κάτω γραμμώσεων	9/9
θ. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,25
ι. Διάμετρος του κάθε κοσμήματος αστερίσκου	2,5

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/23

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Μέσα στον κύκλο και περιφερειακά, υπάρχουν στο πάνω μέρος οι λέξεις του τίτλου του δρομολογίου: ΑΘΗΝΑΙ-ΠΑΤΡΑΙ, και στο κάτω μέρος η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ. Όλα τα γράμματα του αποτυπώματος είναι ίδιου ύψους και ίδιου πάχους.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Εσωτερικά του κύκλου, κάτω από τον τίτλο του δρομολογίου και πάνω από τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ υπάρχει από μία ομάδα άνισων, κατακόρυφων γραμμώσεων.

- Στο κενό, μεταξύ των γραμμώσεων υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη, ενώ στα δεξιά της υπάρχει ο αριθμός της ώρας παραδόσεως της επιστολής στο κινητό ταχυδρομείο.
- Δεξιά κι αριστερά της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ, υπάρχει ανά ένα κόσμημα αστερίσκου, έξι ακτίνων.

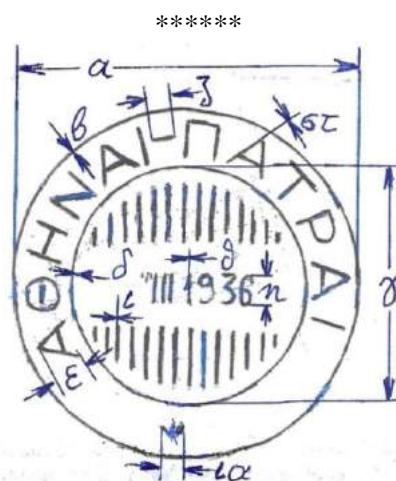


Εικόνα Κ2/24

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	32,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του κύκλου	0,4+
γ. Ύψος των γραμμάτων του δρομολογίου	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του αποτυπώματος	0,3;
ε. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
στ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας.	1,5
η. Αριθμός των πάνω και κάτω γραμμώσεων	10/10
θ. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,25
ι. Διάμετρος του κάθε κοσμήματος αστερίσκου	3,0;

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/24

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Μέσα στον κύκλο περιφερειακά, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος υπάρχουν οι δύο λέξεις του τίτλου του δρομολογίου του κινητού ταχυδρομείου: ΑΘΗΝΑΙ-ΠΑΤΡΑΙ, ενώ στο αντίστοιχο κάτω μέρος υπάρχει η λέξη, ΤΑΧΕΙΑ, δηλαδή το είδος της αμαξο-σχοιχίας της μεταφοράς.
- Τα γράμματα του δρομολογίου ΑΘΗΝΑΙ-ΠΑΤΡΑΙ, αλλά και του είδους της αμαξοστοιχίας, ΤΑΧΕΙΑ, είναι όλα ίδιου ύψους και ί-διου πάχους.
- Μεταξύ των δύο λέξεων, αφητηρίας και τέρματος του δρομολογίου παραμβάλλεται ενωτική παύλα.
- Στο εσωτερικό του κύκλου, στο κενό, κάτω από τον τίτλο του δρομολογίου και πάνω από τη λέξη ΤΑΧΕΙΑ υπάρχει ανά μία ομάδα άνισων κατακόρυφων γραμμώσεων.
- Στο κενό μεταξύ των γραμμώσεων παρεμβάλλεται η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη, και δεξιά της υπάρχει ο αριθμός της ώρας παραδόσεως της κάθε επιστολής στο κινητό ταχυρομείο. .
- Δεξιά κι αριστερά της λέξης ΤΑΧΕΙΑ υπάρχει ανά ένα κόσμημα αστερίσκου, έξι ακτίνων.



Εικόνα K2/25

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	33,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	1,0;
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	22,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,4
ε. Ύψος των γραμμάτων του δρομολογίου	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του δρομολογίου	0,4;
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5
η. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
θ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25
- . Αριθμός των πάνω και κάτω γραμμώσεων	14/14
ι. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,4
ια. Διαστάσεις του κοσμήματος	ακαθόριστες

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/25

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφονται, στο πάνω μέρος, οι δύο λέξεις του τίτλου του δρομολογίου: ΑΘΗΝΑΙ-ΠΑΤΡΑΙ.
- Μεταξύ των λέξεων του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο πάνω και στο κάτω μέρος του εσωτερικού κύκλου, υπάρχει ανά μία ομάδα άνισων κατακόρυφων γραμμώσεων.
- Στο διάκενο, μεταξύ των γραμμώσεων, υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, στη λωρίδα μεταξύ των περιφερειών υπάρχει κόσμημα μάλλον αστερίσκου, μισοφθαρμένο.



Εικόνα K2/26

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	31,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	1,0
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	21,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,3;
ε. Ύψος των γραμμάτων των λέξεων του δρομολογίου	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων των λέξεων του δρομολογίου	0,3
ζ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
η. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25;
θ. Ύψος των γραμμάτων της λέξης ΣΥΝΟΔΟΣ	2,0
ι. Πάχος των γραμμάτων της λέξης ΣΥΝΟΔΟΣ	ακαθόριστο
κ. Αριθμός της ομάδας των γραμμώσεων	8
ια. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,4

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/26

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ της εξωτερικής και εσωτερικής περιφέρειας, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, εγγράφεται η μία λέξη του δρομολογίου, η αφητηρία: ΠΑΤΡΑΙ, και στο κάτω μέρος, το τέρμα: ΑΘΗΝΑΙ.
- Μεταξύ των δύο αυτών λέξεων, δεξιά κι αριστερά του αποτυπώματος υπάρχει ανά μία διαχωριστική τελεία.
- Στο πάνω μέρος της εσωτερικής περιφέρειας υπάρχει μία ομάδα άνισων κατακόρυφων γραμμώσεων.
- Στο αντίστοιχο κάτω μέρος της εσωτερικής περιφέρειας, αντί γραμμώσεων, υπάρχει η λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ, σε οριζόντια διάταξη.
- Στο διάκενο μεταξύ των άνω γραμμώσεων και της λέξης ΣΥΝΟ-ΔΟΣ παρεμβάλλεται η ευθύγραμμη ένδειξη ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη.

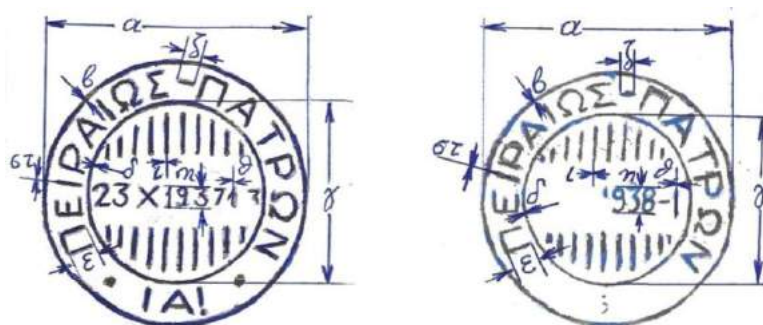
Οι προηγούμενες σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων, αυτές που αφορούσαν τη διαδρομή Αθήνας-Πάτρας, παρουσίαζαν εικόνα ακαταστασίας. Στην αρχή, κατά την περίοδο από την έναρξη της λειτουργίας των κινητών, γύρω στα 1890 και μέχρι το 1910, κυριαρχούσαν στα αποτυπώματα τα σχέδια των σφραγίδων V και VI φιλοτελικού τύπου και έμοιαζαν να είναι όλα ίδια. Θα έπρεπε όμως να τα παρατηρήσουμε πιο προσεχτικά για να εντοπίσουμε κάποιες διαφορές στις αποστάσεις μεταξύ των λέξεων των τίτλων των δρομολογίων, ώστε να

τα διαιρέσουμε σε κάποιες παραλλαγές. Στη συνέχεια, κατά τις επόμενες περιόδους, μετά τη δεκαετία του 1910 και μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930, όταν συνεχίζει να κυριαρχεί στα κινητά η διαδρομή Αθήνας-Πάτρας, τα σχέδια των αποτυπωμάτων παρουσιάζουν την ίδια αταξία. Και όταν παρατηρούμε τα σχέδια αυτών των επόμενων περιόδων δεν βλέπουμε, εκτός από την κοινή τους διαδρομή, καμία οργανική συνοχή και συνέπεια. Το ένα αποτύπωμα μετά το άλλο παρουσιάζεται κατά τρόπο ακατάστατο, χωρίς να υπάρχει μια εσωτερική συνοχή και συνέχεια που θα προερχόταν από ταχυδρομική οργάνωση και πείρα η οποία θα είχε ωριμάσει με την πάροδο των χρόνων.

Και αυτό συνεχιζόταν μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930, όσο διαρκούσε η λειτουργία του δρομολογίου από Αθήνα στην Πάτρα και αντίστροφα, όπου εκτός από τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, και αυτήν κάπως ακατάστατα χρησιμοποιημένη, δεν υπάρχει κάποιος οργανωτικός συνεκτικός κρίκος που να δένει τα αποτυπώματα μεταξύ τους.

Αντίθετα, τώρα που θα ξεκινήσουμε να εξετάζουμε τα αποτυπώματα της καινούργιας διαδρομής, από τον Πειραιά στην Πάτρα, παρατηρούμε ότι αυτός ο εσωτερικός δεσμός αρχίζει να αποκαθίσταται. Κατ' αρχήν τα σχέδια των αποτυπωμάτων αποκτούν συνοχή και διαδέχονται το ένα το άλλο, και η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ αρχίζει να παίζει πρωτεύοντα ρόλο, ό-πως επίσης αντίστοιχο ρόλο παίζουν τα σύμβολα και οι συμβολικοί αριθμοί των κινητών ταχυδρομείων, όπως τα Α,Β,Γ και 1Α,1Β,1Γ κλπ. Αυτό θα φανεί ακόμη καλύτερα στα αποτυπώματα που θα ακολουθήσουν όχι μόνο στις διαδρομές της Πελοποννήσου, αλλά προπάντων στις ελληνικές σιδηροδρομικές διαδρομές της γραμμής διεθνούς εύρους που κατασκευάστηκαν στην αρχή του εικοστού αιώνα και θα λειτουργήσουν στην κεντρική και βόρεια Ελλάδα, τη Μακεδονία και τη δυτική Θράκη, κυρίως μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Και τότε θα φανεί πως η σιδηροδρομική ταχυδρομική λειτουργία βελτιώνεται, έστω και μόνο από τη συνοχή και συνέπεια στην εμφάνιση των σφραγίδων των κινητών ταχυδρομείων. Όσον αφορά τη διαφοροποίηση των καινούργιων σφραγίδων της Πελοποννήσου σε σχέση με το παρελθόν, η εξέταση των επόμενων αποτυπωμάτων θα μας πείσει.

Σφραγίδες διαδρομής Πειραιώς-Πατρών



Τύπος 1

Τύπος 2

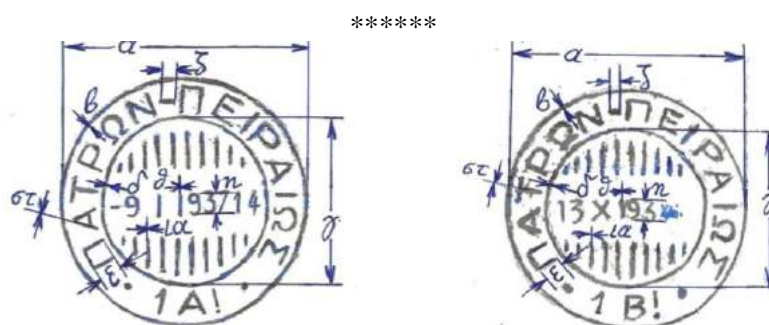
Εικόνα Κ2/27

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	33,0;	32,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,8+	0,8
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	22,0	22,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,4	0,4
ε. Ύψος των γραμμάτων του αποτυπώματος	3,0	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του αποτυπώματος	0,5+	0,5;
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0+	1,0;

η. Ύψος των ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	2,5	3,0
θ. Πάχος των ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3;	0,25
- Αριθμός των πάνω και κάτω γραμμώσεων	10/10	10/10
ι. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,4	0,4;

Περιγραφή των αποτυπώματων τύπου 1 και 2, της εικόνας K2/27

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ της εξωτερικής και εσωτερικής περιφέρειας, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, εγγράφονται οι λέξεις του δρομολογίου: ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΠΑΤΡΩΝ. Εννοείται η λέξη (KINHTON).
- Μεταξύ των δύο λέξεων του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος τύπου 1, υπάρχει ο συμβολικός αριθμός 1Α! του δρομολογίου, ενώ στο αποτύπωμα τύπου 2, ο αντίστοιχος αριθμός είναι πιθανόν σβησμένος.
- Οι συμβολικοί αριθμοί έχουν το ίδιο μέγεθος με τα γράμματα.
- Επίσης, στον τύπο 1, δεξιά κι αριστερά του συμβολικού αριθμού υπάρχει ανά μία τελεία, ενώ στον τύπο 2, δεν υπάρχει.
- Στο πάνω μέρος και κάτω μέρος του εσωτερικού κύκλου υπάρχει ανά μία ομάδα κατακόρυφων γραμμώσεων.
- Στο διάκενο μεταξύ των ομάδων των γραμμώσεων παρεμβάλλεται η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη, ενώ δεν διακρίνεται καθαρά η ώρα παραδόσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.
- Οι διαστάσεις των δύο τύπων έχουν πολλές ομοιότητες, με ελάχιστες διαφορές, σαν να πρόκειται για το ίδιο αποτύπωμα.



Τύπος 1

Τύπος 2

Εικόνα K2/28.

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	32,5	33,0;
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,8;	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	22,5	22,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,5	0,3
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,4	0,3
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0;	1,0+

η. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,5	2,5
θ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25	0,25;
ι. Αριθμός γραμμώσεων πάνω και κάτω	10/10	10/10
ια. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,5-0,8;	0,5

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1 και 2 της εικόνας K2/28

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος εγγράφεται ο τίτλος της διαδρομής: ΠΑΤΡΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ. Πάντα εννοείται η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ.
- Στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο περιφερειών υπάρχει οι συμβολικοί αριθμοί του δρομολογίου, 1Α! και 1Β!, αντίστοιχα, στον 1 και 2 τύπο του αποτυπώματος, που έχουν το ίδιο ύψος και πάχος με τα γράμματα των λέξεων της διαδρομής.
- Μεταξύ των λέξεων του τίτλου διαδρομής υπάρχει ενωτική παύλα.
- Δεξιά κι αριστερά του συμβολικού αριθμού του δρομολογίου υπάρχει ανά μία τελεία.
- Πάνω και κάτω, μέσα στον εσωτερικό κύκλο, υπάρχει ανά μία ομάδα άνισων κατακόρυφων γραμμώσεων.
- Στο διάκενο μεταξύ των ομάδων των γραμμώσεων παρεμβάλλεται η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη, ενώ δεν διακρίνεται καθαρά η ώρα παραδόσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.

Το επόμενο αποτύπωμα σαν να διαμαρτύρεται που έχει χάσει τις γραμμώσεις του. Αλλά μάλλον συμβαίνει κάτι άλλο. Το αποτύπωμα αυτό μοιάζει να θέλει να επαναστατήσει. Θέλει μάλλον να καταργήσει τις γραμμώσεις, και να εγκαινιάσει τις νεότερου σχεδίου σφραγίδες, αυτές που θα ακολουθήσουν στη συνέχεια, με τα δύο οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα, πάνω και κάτω από την ένδειξη της ημερομηνίας.



Εικόνα K2/29

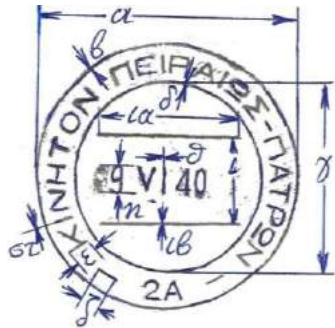
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	29,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,4
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	19,5
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων και του συμβολικού αριθμού	2,0
στ. Πάχος των γραμμάτων και του συμβολικού αριθμού	0,4
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας του δρομολογίου	1,5;

η. Μήκος της κάθε παύλας του συμβολικού αριθμού	2,0
θ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
ι. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25

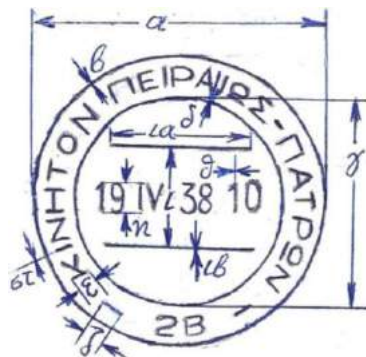
Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/29

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφεται, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, ο τίτλος της υπηρεσίας του δρομολογίου: ΚΙΝΗ-ΤΟΝ ΠΑΤΡΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ.
- Μεταξύ των λέξεων αφετηρίας και τέρματος του δρομολογίου παρεμβάλλεται συνδετική παύλα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, εγγράφεται ο συμβολικός αριθμός 2Α του δρομολογίου. Δεξιά και αριστερά του αριθμού αυτού υπάρχει από μία παύλα. Πρέπει να υπάρχουν και οι αριθμοί 1Α, 1Β και 2Β των ίδιων σφραγίδων, αλλά δεν τους έχω βρει.
- Στο κενό, στο κέντρο του εσωτερικού κύκλου υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη, και στα δεξιά της υπάρχει η ώρα παραδόσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.

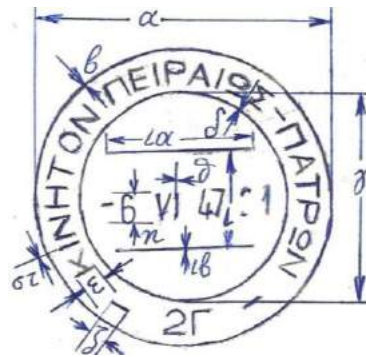
Ακολουθεί ομάδα τριών αποτυπωμάτων, της αντίστροφης διαδρομής, κάπως μεταγενέστερη, στην οποία έχουν αντικατασταθεί οι γραμμώσεις με τα δύο οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα.



Τύπος 1



Τύπος 2



Τύπος 3

Εικόνα K2/30

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.		
	Τύπος 1	Τύπος 2	Τύπος 3
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	29,0	29,0	29,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερ. περιφέρειας	0,5	0,6	0,5+
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0	20,0	20,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερ. περιφέρειας	0,25	0,3	0,3;
ε. Ύψος των γραμμάτων και συμβολ.αριθμού	2,0;	2,0;	2,0;
στ. Πάχος των γραμμάτων και συμβολ. αριθμού	0,25	0,3	0,3
ζ. Μήκος για τις παύλες: μικρή, μεγάλες	1/2/2	1/2/2	1/2/2
η. Ύψος των ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0	3,0
θ. Πάχος των ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25;	0,3	0,25;
ι. Απόσταση μεταξύ των ευθυγρ. τμημάτων	9,0+	10,0	9,5
ια. Μήκος κάθε ευθύγραμμου τμήματος	14,0	14,0	14,0
ιβ. Πάχος κάθε ευθύγραμμου τμήματος	0,3	0,3	0,25

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1, 2, 3 της εικόνας K2/30

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, εγγράφεται ο τίτλος του δρομολογίου: ΚΙΝΗΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙ-ΩΣ-ΠΑΤΡΩΝ με ενωτική παύλα μεταξύ των λέξεων αφετηρίας και τέρματος του δρομολογίου.
- Στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχουν οι συμβολικοί αριθμοί 2Α, 2Β και 2Γ ανάμεσα σε δύο μεγάλες παύλες. Θα πρέπει λογικά να υπάρχουν και οι αριθμοί 1Α, 1Β, και 1Γ, αλλά δεν τους έχω βρει. Μέσα στον εσωτερικό κύκλο, στο πάνω και στο κάτω μέρος, έχουν σχεδιασθεί τα δύο ευθύγραμμα οριζόντια τμήματα.
- Στο διάκενο μεταξύ αυτών των τμημάτων υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη, και στα δεξιά της, οι ώρες αφίξεως και σφραγίσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.

Ακολουθεί αποτύπωμα της ίδιας ομάδας με τα προηγούμενα αλλά της αντίστροφης διαδρομής.



Εικόνα K2/31

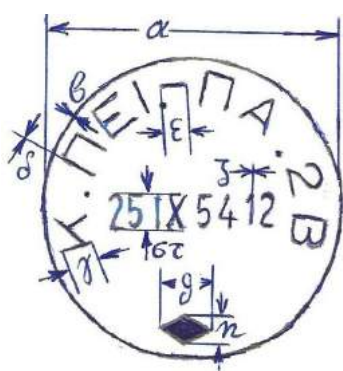
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	29,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,4
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0

δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,3
ε. Ύψος των γραμμάτων και των συμβολικών αριθμών	2,0
στ. Πάχος των γραμμάτων και των συμβολικών αριθμών	0,25
ζ. Μήκος για τις παύλες, μικρή, μεγάλες	1/2,5/2,5
η. Ύψος των ψηφίων της ένδειξης της ημερομηνίας	3,0
θ. Πάχος των ψηφίων της ένδειξης της ημερομηνίας	0,25
ι. Απόσταση μεταξύ των 2 ευθυγράμμων τμημάτων	9,0
ια. Μήκος του κάθε ευθύγραμμου τμήματος	15,0
ιβ. Πάχος του κάθε ευθύγραμμου τμήματος	0,3

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/31

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, εγγράφεται ο τίτλος του δρομολογίου: ΚΙΝΗΤΟΝ ΠΑΤΡΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ με ενωτική παύλα μεταξύ των λέξεων αφετηρίας και τέρματος του δρομολογίου.
- Στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχουν ο συμβολικός αριθμός 2B ανάμεσα στις δύο μεγάλες παύλες.
- Εφόσον το αποτύπωμα είναι της ίδιας ομάδας με τα τρία προηγούμενα, λογικά πρέπει να υπάρχουν και τα άλλα δύο παρόμοιά του, με τους συμβολικούς αριθμούς 2A και 2Γ, καθώς και τα 1Α, 1Β και 1Γ, αλλά δεν τα έχω βρει.
- Μέσα στον εσωτερικό κύκλο, στο πάνω και στο κάτω μέρος, έχουν σχεδιασθεί τα δύο ευθύγραμμα οριζόντια τμήματα.
- Στο διάκενο μεταξύ αυτών των τμημάτων υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη, και στα δεξιά της, οι ώρες αφίξεως και σφραγίσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.

Τα επόμενα αποτυπώματα εμφανίζονται κατά τη δεκαετία του 1950 και είναι από τις τελευταίες κατασκευές σφραγίδων πριν την κατάργηση των κινητών ταχυδρομείων. Είναι απλά, μονόκυκλα, με χαρακτηριστικό γνώρισμα τις συντεταγμένες λέξεις του τίτλου του δρομολογίου, μέχρι που απομένει μόνο η πρώτη συλλαβή των λέξεων της εφετηρίας και του τέρματος της διαδρομής. Στο κέντρο του κύκλου υπάρχει η οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας και στο κάτω μέρος μόνο ένα απλό κόσμημα ρόμβου.



Εικόνα K2/32

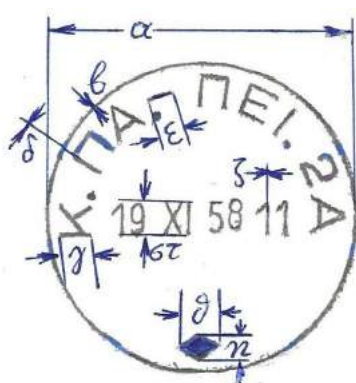
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	29,5
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,5

γ. Ύψος των γραμμάτων και των συμβολικών αριθμών	3,5
δ. Πάχος των γραμμάτων και των συμβολικών αριθμών	0,25
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0+
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,20;
η. Ύψος του κοσμήματος του πλάγιου ρόμβου	3,0
θ. Μήκος του κοσμήματος του πλάγιου ρόμβου	5,0

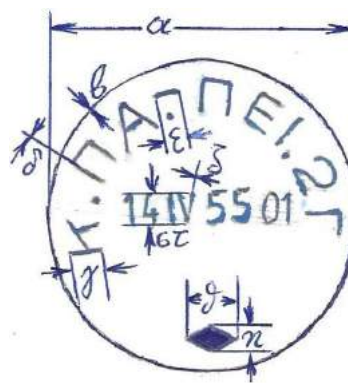
Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/32

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Μέσα στον κύκλο και περιφερειακά υπάρχει ο τίτλος του δρομολογίου και ο συμβολικός αριθμός 2B. Δεν έχουν βρεθεί οι αριθμοί 2A και 2Γ αυτής της ομάδας των αποτυπωμάτων, αλλά ούτε και οι 1A, 1B και 1Γ, που λογικά πρέπει να υπάρχουν.
- Ο πλήρης τίτλος του συντετηγμένου δρομολογίου είναι: Κ.(ΙΝΗ-ΤΟΝ) ΠΕΙ.(ΡΑΙΩΣ)-ΠΑ.(ΤΡΩΝ). Μετά από κάθε συντετηγμένη λέξη του τίτλου του δρομολογίου υπάρχει τελεία.
- Στο μέσο του κύκλου βρίσκεται η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη, και στα δεξιά της, οι ώρες αφίξεως και σφραγίσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.
- Στο κάτω μέρος, το κενό του αποτυπώματος καλύπτεται από ένα κόσμημα πλάγιου ρόμβου.

Ακολουθούν δύο αποτυπώματα της αντίστροφης διαδρομής από την προηγούμενη. Εδώ λείπει το αποτύπωμα με το συμβολικό αριθμό 2B, που λογικά πρέπει να υπάρχει αλλά δεν το έχω στη συλλογή. Λείπουν και οι αριθμοί 1A, 1B, και 1Γ, που λογικά πρέπει να υπάρχουν επίσης.



Τύπος 1



Τύπος 2

Εικόνα K2/33

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	30,0	30,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του κύκλου	0,4	0,5
γ. Ύψος των γραμμάτων και των συμβολικών αριθμών	3,5	3,5

δ. Πάχος των γραμμάτων και των συμβολικών αριθμών	0,3	0,35
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,5	2,5
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3	0,3;
η. Ύψος του κοσμήματος του πλάγιου ρόμβου	2,5	2,5
θ. Μήκος του κοσμήματος του πλάγιου ρόμβου	5,0	4,5

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ2/33

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Μέσα στον κύκλο και περιφερειακά υπάρχει ο τίτλος του δρομολογίου και οι συμβολικοί αριθμοί 2Α και 2Γ. Δεν έχει βρεθεί ο αριθμός 2Β της ομάδας τους, που λογικά πρέπει να υπάρχει.
- Ο πλήρης τίτλος του συντετηγμένου δρομολογίου είναι: Κ.(ΙΝΗ-ΤΟΝ) ΠΑ.(ΤΡΩΝ)-ΠΕΙ.(ΡΑΙΩΣ).
- Στο μέσο του κύκλου βρίσκεται η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη, και στα δεξιά της, οι ώρες αφίξεως και σφραγίσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.
- Στο κάτω μέρος το κενό καλύπτεται από ένα κόσμημα πλάγιου ρόμβου.

5. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων από Πάτρα σε Πύργο.

Μετά την κατασκευή του βόρειου τόξου των σιδηροδρομικών γραμμών της Πελοποννήσου που ξεκινούσε από την Κόρινθο και διακλαδιζόταν ανατολικά μέχρι το Ναύπλιο και δυτικά μέχρι την Πάτρα, ακολουθήσε, σύμφωνα με το κρατικό κατασκευαστικό πρόγραμμα, η συνέχεια του δικτύου στη δυτική Πελοπόννησο, με βασική προσπάθεια να συνδεθεί η Πάτρα με τον Πύργο Ηλείας που ήταν ο επόμενος στόχος του προγράμματος των εργασιών. Οι εργασίες στη δυτική Πελοπόννησο συνεχίζονταν έστω και με οικονομικές δυσκολίες.



Χιλιομετρική θέση	Υψόμετρο	Όνομασία σταθμού ή στάσεως	Υπηρεσιακή κατάταξη
Διαδρομή Πάτρα-Πύργος			
0,000	3	Πάτρα (Παραλία)	Κεντρ. Σταθμός
0,090	4	Πάτρα (Άγ. Ανδρέας)	»
3,280	4	Ιτιά (Ιτέα, Ιτέαι)	Στάση
5,400	4	Παλουργιά	»
6,980	4	Μινδιλόγλι	»
7,840	12	Ροίτικα	»
9,000	10	Μονοδένδρι	Σταθμός Δ΄
10,040	9	Βραχνέικα	Στάση
12,570	12	Τσουκαλέρικα	»
15,090	11	Καμίνια	»
17,970	16	Άλυσσός	»
20,550	5	Αχαΐα	Σταθμός Β΄
25,350	25	Νικηφορέικα	Στάση
26,600	27	Καρέικα	»
30,110	22	Σαγέικα	Σταθμός Γ΄
35,050	15	Λάππα	Στάση
37,600	15	Αλή Τσελεπή (Βουπράσιο)	»
41,060	17	Νέα Μανωλάδα	»
43,920	13	Μανωλάδα (Βάρδα)	Σταθμός Γ΄
51,270	13	Κουρτέζι	Στάση
52,630	8	Ρετούνη	»
57,810	7	Λεχαινά	Σταθμός Β΄
61,110	14	Ανδραβίδα	Στάση
64,550	17	Καβάσιλα	Σταθμός Γ΄
67,020	11	Γαστούνη	Σταθμός Β΄
72,250	20	Καρακούζι (Αμπελόκαμπος)	Στάση
77,400	49	Αμαλιάδα	Σταθμός Β΄
80,530	36	Καρδαμά	Στάση
83,420	25	Δουνέικα	»
86,430	19	Άγ. Ηλίας	»
89,250	8	Μυρτιά	»
91,250	11	Σκουροχώρι	»
94,920	24	Λαστέικα	»
98,670	13	Πύργος	Κεντρ. Σταθμός
Διακλάδωση Καβάσιλα-Κυλλήνη (Παραλία)			
0,000	17	Καβάσιλα	Σταθμός Γ΄
2,410	17	Καρδιακάφτι	Στάση
5,980	16	Βαρθολομίο	Σταθμός Γ΄
8,140	14	Μαχού	Στάση
10,500	11	Νεοχώρι	»
16,380	7	Κυλλήνη (Παραλία)	Σταθμός Γ΄
Διακλάδωση Βαρθολομίο-Λουτρά Κυλλήνης			
0,000	16	Βαρθολομίο	Σταθμός Γ΄
6,160	192	Λυγιά	Στάση
9,250	34	Λουτρά Κυλλήνης (Λίντζι)	»

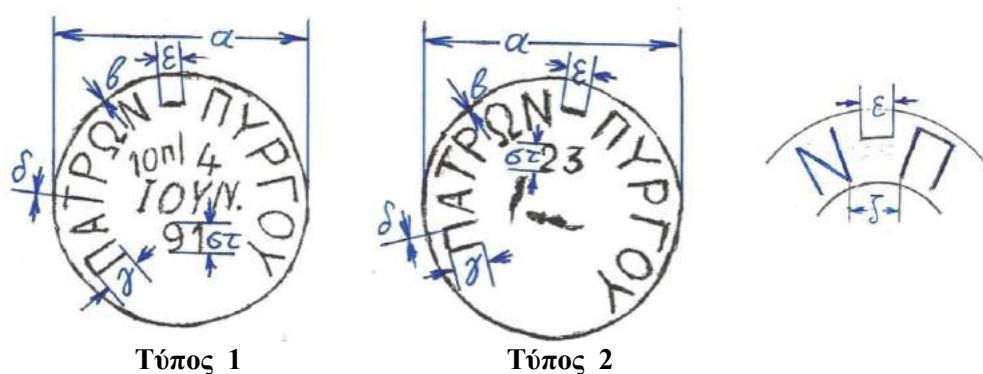
Διαδρομή Πύργος-Ολυμπία			
0,000	13	Πύργος	Κεντρ. Σταθμός
1,550	19	Λαμπέτι	Στάση
5,980	15	Βαρβάσαινα	»
7,170	13	Αλφειός	Σταθμός Γ΄
10,450	14	Κούκουρα (Σαλμώνη)	Στάση
12,100	18	Στρέφη	»
15,740	26	Μπρούμα (Ηράκλεια)	»
15,900	37	Κριεκούκι (Πελόπιο)	Σταθμός Δ΄
17,250	41	Πλάτανος (Ολυμπίας)	Στάση
20,840	46	Ολυμπία	Σταθμός Γ΄

Έναρξη λειτουργίας των επί μέρους τμημάτων της διαδρομής Πάτρα-Πύργος-Ολυμπία και των διακλαδώσεών της		
Τμήμα	Χιλιόμετρα	Ημερομηνία
Πάτρα-Αχαΐα	20,550	10 Δεκεμβρίου 1888
Αχαΐα-Μανωλάδα	23,370	28 Μαΐου 1889
Μανωλάδα-Λεχαινά	13,890	20 Αυγούστου 1889
Λεχαινά-Αμαλιάδα	19,590	28 Δεκεμβρίου 1889
Αμαλιάδα-Πύργος	21,270	29 Μαρτίου 1890
Πύργος-Ολυμπία	20,240	29 Αυγούστου 1891
Καβάσιλα-Κυλλήνη	16,380	29 Αυγούστου 1891
Βαρθολομιό-Λουτρά	9,250	1 Ιουνίου 1892

Πίνακας σταθμών και στάσεων του Σιδηροδρόμου Πύργου-Κατακόλου (Σ.Π.Κ.)			
Χιλιομετρική θέση	Υψόμετρο (μ.)	Όνομασία σταθμού ή στάσεως	Υπηρεσιακή κατάταξη
0,000	13	Πύργος	Σταθμός
4,790	-	Αγ. Ιωάννης	Στάση
6,030	-	Γρανιτσέικα	Στάση
12,330	3	Κατάκωλο	Σταθμός

Η επόμενη σιδηροδρομική διαδρομή, που κατασκευάστηκε την τριετία 1888 ως 1891, και διασχίζει τη δυτική Πελοπόννησο από την Πάτρα στον Πύργο δεν είναι μεγάλη, έχει μήκος μόλις 100 χιλιόμετρα, αλλά έχει, όπως είπαμε, το θέλγητρο και την πρωτοτυπία της, τόσο ως τουριστικός χώρος όσο και ως σιδηροδρομική-ταχυδρομική οργάνωση. Στην αρχή υπάρχουν και εδώ οι παλαιές μονόκυκλες και δίκυκλες σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της δεκαετίας του 1890, αμέσως μετά όμως παρουσιάζονται, για πρώτη φορά στα ταχυδρομεία μας, οι κομπές και εντυπωσιακές ελλειψοειδείς σφραγίδες.

Τα επόμενα τέσσερα δίκυκλα αποτυπώματα της διαδρομής ΠΑ-ΤΡΩΝ-ΠΥΡΓΟΥ και της επανόδου της παρουσιάζονται σε δύο τύπους με εμφανή διαφορά στην πάνω γραμμή της τρίγραμμης ημερομηνίας τους. Στη γραμμή αυτή, στον τύπο 1, έχουμε αφενός την ώρα παραλαβής και σφραγίσεως του φακέλου της επιστολής, π.χ. την 10^π, δηλαδή τη δεκάτη πρωινή, και αφετέρου τον αριθμό της ημερομηνίας, π.χ. 4 του μηνός, που χωρίζονται μεταξύ τους με κάθετη παύλα. Αντίθετα στον τύπο 2 έχουμε μόνο τον αριθμό της ημερομηνίας. Το δεξιά πρόσθετο σχήμα με την απόσταση Ν-Π το παρουσιάζουμε εδώ, διότι μερικές φορές πολλές φορές η διαφορά μήκους των δύο τύπων στην πρώτη γραμμή της τρίγραμμης ημερομηνίας έχει ως αποτέλεσμα μια αντίστοιχη διαφορά στην απόσταση Ν-Π.



Τύπος 1

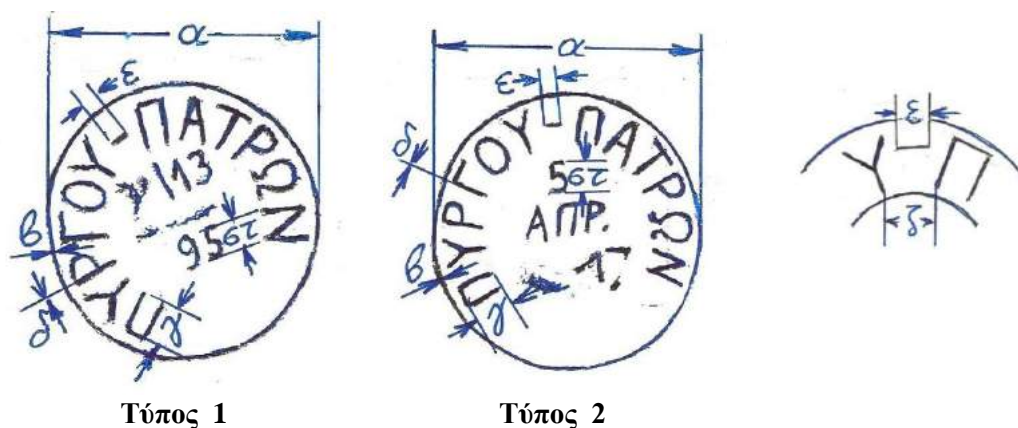
Τύπος 2

Εικόνα K2/34

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	24,0	24,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του κύκλου	0,3	0,3+
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0+	3,5
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3	0,2-0,4
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0	2,0
στ. Ύψος των ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0;
ζ. Απόσταση μεταξύ των γραμμάτων Ν και Π	4,5	4,5

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1 και 2 της εικόνας K2/34

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Μέσα στον κύκλο και περιφερειακά υπάρχει ο τίτλος του δρομολογίου με τις λέξεις ΠΑΤΡΩΝ-ΠΥΡΓΟΥ, αφετηρίας και τέρματος της διαδρομής, στη γενική πτώση. Εννοείται η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ.
- Στο κενό, μέσα στον κύκλο υπάρχει η τρίγραμμη ένδειξη ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη. Είναι δύσκολο να μετρηθεί το πάχος των ψηφίων της, λόγω καλλιγραφικών ανισοπαχών γραμμάτων.
- Επί πλέον η ένδειξη αυτή, τις περισσότερες φορές παρουσιάζεται φθαρμένη στα αποτυπώματα, πράγμα που την καθιστά εντελώς ακαθόριστη.



Τύπος 1

Τύπος 2

Εικόνα K2/35

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	24,5	24,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του κύκλου	0,2	0,4;
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	4,0	3,5
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,2;	0,2-0,4
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0	2,0
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,5;	3,0
ζ. Απόσταση μεταξύ των γραμμάτων Υ και Π	4,0	4,0

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1 και 2 της εικόνας K2/35

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Μέσα στον κύκλο και περιφερειακά υπάρχει ο τίτλος του δρομολογίου με τις λέξεις ΠΥΡΓΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ, αφετηρίας και τέρματος της διαδρομής, στη γενική πτώση. Εννοείται η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ.
- Στο κενό, μέσα στον κύκλο υπάρχει η τρίγραμμη ένδειξη ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη.
- Η διαφορά στην πρώτη γραμμή της τρίγραμμης ημερομηνίας καθορίζει κι εδώ τη διάκριση μεταξύ των δύο τύπων 1 και 2.
- Αναφερθήκαμε ήδη στην επίδραση που έχει μερικές φορές το μήκος της πρώτης γραμμής της τρίγραμμης ημερομηνίας, στην απόσταση Υ-Π των λέξεων του δρομολογίου. Εδώ πάντως δεν υπάρχει διαφορά στην απόσταση Υ-Π στους δύο τύπους των αποτυπωμάτων.
- Επιπλέον η φθορά των ενδείξεων ημερομηνίας σε πολλά αποτυπώματα, δυσκολεύει περισσότερο τη μέτρηση των στοιχείων της ημερομηνίας.

Ακολουθεί η δίκυκλη σφραγίδα της διαδρομής ΠΥΡΓΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ της ίδιας δεκαετίας, του 1890. Λογικά πρέπει να υπάρχει και η αντίστοιχη σφραγίδα της διαδρομής ΠΑΤΡΩΝ-ΠΥΡΓΟΥ, μα δεν την έχω υπόψη μου. Η πρωτοτυπία αυτής της σφραγίδας έγκειται στη θέση των δύο πόλεων αφετηρίας και τέρματος της διαδρομής στο αποτύπωμα, σε συνδυασμό με την ασυνήθιστη διαφορά μεγέθους των γραμμάτων της μιας πόλεως σε σχέση με της άλλης.



Εικόνα K2/36

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	24,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,4
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	14,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,2-0,4
ε. Ύψος των γραμμάτων της λέξης «ΠΥΡΓΟΥ»	2,5
στ. Πάχος των γραμμάτων της λέξης «ΠΥΡΓΟΥ»	0,25
ζ. Ύψος των γραμμάτων της λέξης «ΠΑΤΡΩΝ»	2,0;
η. Πάχος των γραμμάτων της λέξης «ΠΑΤΡΩΝ»	0,2

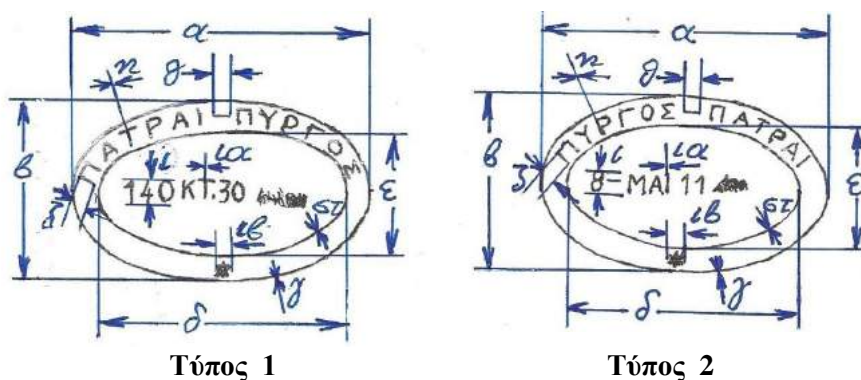
Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/36

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών στο πάνω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει η λέξη ΠΥΡΓΟΥ με μεγαλύτερα γράμματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει η λέξη ΠΑΤΡΩΝ με μικρότερα γράμματα.
- Μαζί με τις λέξεις ΠΥΡΓΟΥ, ΠΑΤΡΩΝ εννοείται η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ.
- Όταν το αποτύπωμα ήταν καινούργιο, στον εσωτερικό κύκλο υπήρχε προφανώς και η τρίγραμμη ένδειξη ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη.
- Η ένδειξη της ημερομηνίας υπέστη γρήγορη φθορά και χάθηκε γρήγορα από το αποτύπωμα, σαν να μην υπήρχε ποτέ.

Οι ελλειψοειδείς (οβάλ) σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων του δικτύου της Πελοποννήσου.

Μέχρι τώρα δεν έχουμε συναντήσει τις ελλειψοειδείς (οβάλ) σφραγίδες, οι οποίες πήραν αυτό το όνομα από το σχήμα του περιγράμματός τους, που αποτελείται από δύο ελλειψοειδείς περιφέρειες. Κατασκευάστηκαν από παραγγελίες στις αρχές της δεκαετίας του 1910, αλλά δεν χρησιμοποιούνταν συνήθως περισσότερο από μία εικοσαετία, και το πολύ ως τις αρχές της δεκαετίας του 1930, μέχρι την τελική φθορά τους από τη χρήση, ενώ μετά δεν κατασκευάστηκαν ξανά. Οι περισσότερες από τις σφραγίδες αυτές αφορούσαν διαδρομές της Πελοποννήσου, δηλαδή του δικτύου των Σ.Π.Α.Π., ενώ στα σιδηροδρομικά δίκτυα της Στερεάς Ελλάδας και Θεσσαλίας, χρησιμοποιήθηκαν πολύ λιγότερες. Αντίθετα, στη Μακεδονία και στη Θράκη δεν υπήρχαν. Φαίνεται ότι επρόκειτο για μια συνήθεια των κινητών ταχυδρομείων που δεν διήρκεσε μετά το 1930. Αυτό βέβαια αισθητικά ήταν κάτι το δυσάρεστο διότι, όπως θα διαπιστώσουμε, οι οβάλ σφραγίδες, παρά το απλό σχήμα τους, είχαν μια πρωτοτυπία και μια κομψότητα που τις έκανε να ξεχωρίζουν.

Ακολουθούν οι ελλειψοειδείς σφραγίδες της διαδρομής Πατρών-Πύργου και αντιστρόφως. Ενώ αργότερα θα παρακολουθήσουμε και τις ελλειψοειδείς σφραγίδες του τμήματος Πύργος-Κυπαρισσία-Ζευγολατιό.



Εικόνα Κ2/37

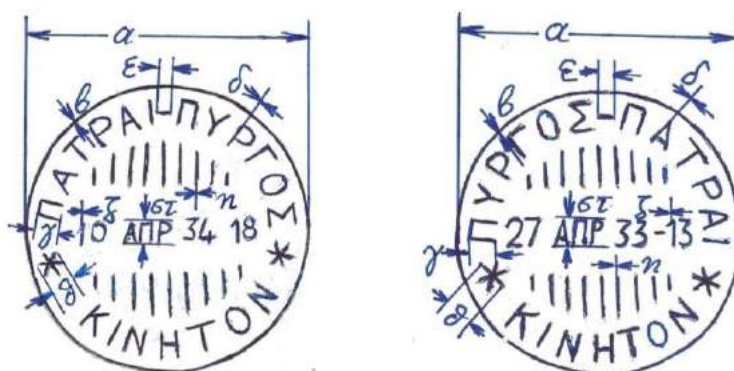
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της μεγάλης εξωτερικής διαμέτρου	40,0	40,0
β. Μήκος της μικρής εξωτερικής διαμέτρου	24,0	25,0
γ. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,3	0,3
δ. Μήκος της μεγάλης εσωτερικής διαμέτρου	33,0	33,0
ε. Μήκος της μικρής εσωτερικής διαμέτρου	17,5	17,5
στ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,2	0,2
ζ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,0+	2,0
η. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,2	0,2
θ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5	1,5
ι. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
ια. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2;	0,2;
ιβ. Διάμετρος του κοσμήματος του αστερίσκου	1,5	1,5

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1, 2 της εικόνας Κ2/37

- Αποτυπώματα με διπλή ελλειψοειδή περιφέρεια.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο ελλειψοειδών περιφερειών εγγράφεται, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, ο τίτλος του δρομολογίου ΠΑ-ΤΡΑΙ-ΠΥΡΓΟΣ στον τύπο 1 και ο αντίστροφος στον τύπο 2.
- Στη λωρίδα των περιφερειών του κάτω μέρους του αποτυπώματος υπάρχει κόσμημα αστερίσκου.
- Στο κενό μέσα στην εσωτερική οβάλ περιφέρεια υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη. Δεξιά της ενδείξεως, γράφεται και η ώρα παραδόσεως των φακέλων στο κινητό ταχυδρομείο, αλλά δεν διακρίνεται, λόγω φθοράς.

Χαρακτηριστικό των σφραγίδων αυτών είναι η επιμέλεια της κατασκευής, ώστε να υπάρχουν ελάχιστες διαφορές διαστάσεων.

Ακολουθούν τα αποτυπώματα των μεταγενέστερων γραμμωτών σφραγίδων των ίδιων διαδρομών.



Τύπος 1

Τύπος 2

Εικόνα Κ2/38

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	32,0	31,5
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας	0,4+	0,3+
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,5	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3	0,3;
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0	1,0
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0;	3,0;
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2	0,2
η. Αριθμός των πάνω και κάτω γραμμώσεων	9/9	9/9
θ. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,25	0,25
θ. Διάμετρος των κοσμημάτων των αστερίσκων	3,0	3,0

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1, 2 της εικόνας Κ2/38

- Μονόκυκλα αποτυπώματα
- Εσωτερικά της περιφέρειας, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος γράφονται περιφερειακά οι δύο λέξεις της αφετηρίας και του τέρματος της διαδρομής. Στον τύπο 1 γράφεται: ΠΑΤΡΑΙ-ΠΥΡΓΟΣ και στον τύπο 2 γράφεται η αντίστροφη διαδρομή.
- Στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, με γράμματα ίδιου ύψους και πάχους όπως οι δύο άλλες.
- Κάτω από τις δύο λέξεις του δρομολογίου και πάνω από τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ υπάρχει ανά μία ομάδα κατακόρυφων γραμμώσεων, άνισου μήκους.
- Στο κενό μεταξύ των δύο ομάδων των γραμμώσεων εγγράφεται η ευθύγραμμη ένδειξη ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη, και στα δεξιά της η ώρα αφίξεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Δεξιά κι αριστερά της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ υπάρχει ανά ένα κόσμημα αστερίσκου έξι ακτίνων.

Ακολουθούν ακόμη μεταγενέστερα αποτυπώματα της προηγούμενης διαδρομής, που τέθηκαν σε χρήση μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.



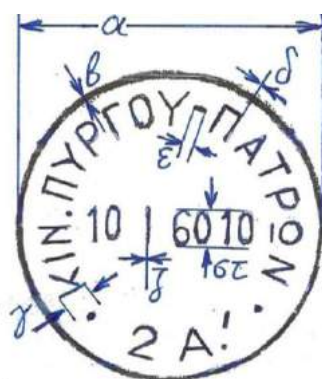
Εικόνα K2/39

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	31,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,3
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25
ε. Μήκος της παύλας μεταξύ των λέξεων της διαδρομής	1,5
στ. Μήκος της κάθε παύλας στο «KIN. 2A»	4,0
ζ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
η. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2
θ. Ύψος των ψηφίων του συμβολικού αριθμού «2A»	3,0+

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/39

- Μονόκυκλο αποτύπωμα
- Μέσα στον κύκλο, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, εγγράφεται περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής: ΠΥΡΓΟΣ-ΠΑΤΡΑΙ.
- Μέσα στον κύκλο, στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει, επίσης περιφερειακά ο συμβολισμός: KIN.(HTON) 2A.
- Ο συμβολικός αριθμός «2A» έχει κατά τι ψηλότερα ψηφία από τις άλλες λέξεις και ελάχιστα παχύτερα.
- Στο κενό, στο κέντρο του κύκλου, υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη, και δεξιά της υπάρχει η ώρα αφίξεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Δεξιά κι αριστερά του συμβολισμού «KIN.2A» υπάρχει ανά μία παύλα, μεγαλύτερου μήκους από την προηγούμενη ενωτική παύλα.

Δεν έχω υπόψη μου άλλα αποτυπώματα αυτής της μορφής, της ίδιας ή αντίστροφης διαδρομής, ή και με άλλους συμβολικούς αριθμούς, όπως π.χ. τα 1A, 1B ή και 2B, που λογικά πρέπει να υπάρχουν.



Εικόνα Κ2/40

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	30,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του κύκλου	0,8
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων τίτλου του δρομολογίου	0,25
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας των λέξεων της διαδρομής	1,0
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/40

- Μονόκυκλο αποτύπωμα
- Μέσα στον κύκλο, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, εγγράφεται περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής: ΚΙΝ.(ΗΤΟΝ) ΠΥΡΓΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Μέσα στον κύκλο, αλλά στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει μόνο ο συμβολικός αριθμός 2Α!
- Ο συμβολικός αριθμός «2Α!» (γράφεται με θαυμαστικό) έχει ψηφία του ίδιου ύψους όπως και οι άλλες λέξεις. Δεξιά κι αριστερά του αριθμού αυτού υπάρχει ανά μία τελεία.
- Στο κενό, στο κέντρο του κύκλου, υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη και δεξιά η ώρα αφίξεως των επι-στολών το κινητό ταχυδρομείο.

Όπως και για την προηγούμενη εικόνα, δεν έχω και εδώ υπόψη μου άλλα αποτυπώματα αυτής της μορφής, της ίδιας ή αντίστροφης διαδρομής, ή και με άλλους συμβολικούς αριθμούς, όπως π.χ. τα 1Α!, 1Β! ή και 2Β!, που λογικά πρέπει να υπάρχουν.

Ακολουθούν τα αποτυπώματα των σφραγίδων των κινητών ταχυδρομείων των σιδηροδρομικών διακλαδώσεων της δυτικής Πελοποννήσου. Αρχίζουμε με τη διαδρομή από τα Καβάσιλα στην Κυλλήνη, αποτύπωμα σφραγισμένο τη δεκαετία του 1920.



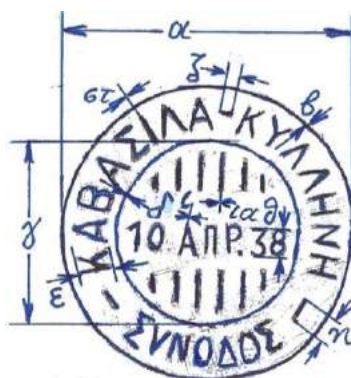
Εικόνα Κ2/41

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	28,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,3
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	19,5
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,0+
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3
ζ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
η. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25
θ. Διάμετρος του κοσμήματος του αστερίσκου	2,5

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/41

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών είναι εγγεγραμμένος περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου: ΚΑΒΑΣΙΛΑ ΚΥΛΛΗΝΗΣ ΚΙΝΗΤΟΝ. Εδώ υπάρχει μια ανομοιομορφία: το ΚΑΒΑΣΙΛΑ είναι στην ονομαστική πτώση, ενώ το ΚΥΛΛΗΝΗΣ είναι στη γενική. Αυτό πιστεύω ότι απετέλεσε μια λύση ανάγκης για τον κατασκευαστή της σφραγίδας, διότι αν έβαζε και τις δύο λέξεις στη γενική τότε, με το «Καβάσιλων» ή «Καβασίλων», ο τίτλος του δρομολογίου θα ήταν ασυνήθιστος και κακόηχος.
- Μέσα στον εσωτερικό κύκλο υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, στο κενό που απομένει στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, υπάρχει κόσμημα αστερίσκου.

Ακολουθεί η ίδια διαδρομή σε γραμμωτό αποτύπωμα της δεκαετίας του 1930 και με τη λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ.



Εικόνα Κ2/42

Στοιχεία γραμμών γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	32,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,4
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0
η. Μήκος της κάθε παύλας στη λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ	2,0
θ. Ύψος των ψηφίων στην ένδειξη ημερομηνίας	2,5
ι. Πάχος των ψηφίων στην ένδειξη ημερομηνίας	0,2
-. Αριθμός των πάνω και κάτω γραμμώσεων	6/6
ια. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,3

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/42

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, εγγράφεται ο τίτλος του δρομολογίου ΚΑΒΑΣΙΛΑ-ΚΥΛ-ΛΗΝΗ, στην ονομαστική πτώση.
- Στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος, στη λωρίδα μεταξύ των περιφερειών, εγγράφεται η λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ, ανάμεσα σε δύο παύλες.
- Το μέγεθος των γραμμάτων της λέξης ΣΥΝΟΔΟΣ είναι ίδιο με των λέξεων του τίτλου του δρομολογίου, μόνο που η λέξη αυτή είναι πιο πυκνογραμμένη.
- Στο πάνω και κάτω μέρους του εσωτερικού κύκλου υπάρχει ανά μία ομάδα κατακόρυφων γραμμώσεων.
- Στο κενό μεταξύ των πάνω και κάτω γραμμώσεων υπάρχει η ευθύ-γραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη.

Και τέλος έχουμε τη σπουδαιότερη διακλάδωση, αυτήν που συνδέει τον Πύργο με την αρχαία Ολυμπία.



Εικόνα Κ2/43

Στοιχεία γραμμών γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ.όρος) σε χλ.σ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	28,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,4
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,2
ζ. Ύψος των γραμμάτων στη λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ	2,0;
η. Πάχος των γραμμάτων στη λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ	0,2
θ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5
ι. Μήκος της κάθε παύλας στη λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ	2,0
ια. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
ιβ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2
ιγ. Απόσταση των 2 παραλ. ευθυγράμων τμημάτων	9,0
ιδ. Πάχος της γραμμής του κάθε ευθύγρ. τμήματος	0,25;
ιε. Μήκος του κάθε ευθύγραμμου τμήματος	15,0

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/43

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, εγγράφεται ο τίτλος του δρομολογίου ΟΛΥΜΠΙΑ-ΠΥΡ-ΓΟΣ, με μία μικρή ενωτική παύλα μεταξύ τους.
- Στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος, στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, εγγράφεται η λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ, ανάμεσα σε δύο παύλες.
- Το ύψος των γραμμάτων της λέξης ΣΥΝΟΔΟΣ είναι κατά τι μικρότερο από εκείνο των λέξεων του τίτλου του δρομολογίου.
- Στο κενό μέσα στον εσωτερικό κύκλο, πάνω και κάτω, υπάρχουν δύο παράλληλα οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα.
- Μεταξύ αυτών των τμημάτων υπάρχει η οριζόντια ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, και δεξιά της η ώρα αποστολής των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.

Δεν έχω υπόψη μου το αποτύπωμα της αντίστροφης διαδρομής, ΠΥΡΓΟΣ-ΟΛΥΜΠΙΑ, το οποίο λογικά πρέπει να υπάρχει.

6. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων από Πύργο σε Κυπαρισσία και Ζευγολατιό.

Η γραμμή από τον Πύργο μέχρι την Κυπαρισσία ολοκληρώθηκε το 1902, μαζί με την επέκτασή της μέχρι το Ζευγολατιό, εκεί όπου θα συν-δεόταν με την ανατολική σιδηροδρομική διαδρομή της Πελοποννήσου, η οποία ερχόταν από το Άργος και την Τρίπολη και είχε ήδη φτάσει στην Καλαμάτα. Η γραμμή δηλαδή αυτή κατασκευάστηκε και λειτούργησε δώδεκα χρόνια μετά την έναρξη λειτουργίας της γραμμής από την Πάτρα μέχρι τον Πύργο. Η καθυστέρηση οφείλεται στην πτώχευση του κράτους το 1893, αλλά και σε άλλα οικονομικά κωλύματα.

Πίνακας σταθμών και στάσεων των τμημάτων Πύργος-Καλόνηρο-Κυπαρισσία και Καλόνηρο-Ζευγολατιό			
Χιλιομετρική θέση	Υψόμετρο (μέτρα)	Ονομασία σταθμού ή στάσεως	Υπηρεσιακή κατάταξη
Διαδρομή Πύργος-Καλόνηρο-Κυπαρισσία			
0,000	13	Πύργος	Κεντρ. Σταθμός
0,000	13	Πύργος	Κεντρ. Σταθμός
1,550	19	Λαμπέτι	Στάση
5,980	15	Βαρβάσινα	»
7,170	13	Αλφειός	Σταθμός Γ΄
8,830	12	Βολάντζα (Αλφειούσα)	Στάση
12,470	6	Αγουλινίτσα (Επιτάλιο)	Σταθμός Γ΄
15,000	6	Αγρίδι	Στάση
17,910	5	Ανεμοχώρι (Κρέσταινα)	»
24,840	7	Σαμικό	Σταθμός Δ΄
29,350	4	Καϊάφα	Στάση
34,560	8	Ζαχάρω	Σταθμός Γ΄
35,800	8	Μπισχίни	Στάση
37,280	8	Κακόβατο	»
42,730	9	Θολό (Φιγαλία)	Σταθμός Δ΄
45,500	11	Γιαννιτσοχώρι	Στάση
47,680	16	Μπούζι (Ελαία)	»
50,250	3	Αγιαννάκι	»
53,100	7	Βουνάκι	»
56,520	10	Καλόνηρο	Σταθμός Γ΄
62,810	33	Κυπαρισσία	Σταθμός Γ΄
Διαδρομή Καλόνηρο-Ζευγολατιό			
0,000	10	Καλόνηρο	Σταθμός Γ΄
2,870	31	Σιδηρόκαστρο	Στάση
7,520	105	Γλυκορίζιο (Αγριλιά)	»
11,120	182	Σανοβά	»
13,030	182	Κοπανάκι	Σταθμός Δ΄
16,450	165	Αετός (Δόριο)	Στάση
20,850	128	Βασιλικό	»
23,100	102	Κάστρο	»
25,670	86	Μπούγα (Καλλιρρόη)	»
28,690	70	Ζευγολατιό	Σταθμός Γ΄

Έναρξη λειτουργίας των τμημάτων των διαδρομών Πύργος-Καλόνερο-Κυπαρισσία και Καλόνερο-Ζευγολατιό		
Τμήμα	Χιλιόμετρα	Ημερομηνία
Πύργος-Καλόνερο	56,520	7 Φεβρουαρίου 1902
Καλόνερο-Κυπαρισσία	6,290	
Καλόνερο-Ζευγολατιό	28,690	

Για τη διαδρομή Πύργου-Κυπαρισσίας υπάρχει κατ' αρχήν η παλαιότερη δίκυκλη σφραγίδα, φιλοτελικού τύπου V. Είναι προφανές ότι άρχισε να χρησιμοποιείται από το 1902, και έχει βρεθεί σε «βραχεία επιστολή» με έντυπο 10λέπτο Ιπτάμενου Ερμή.

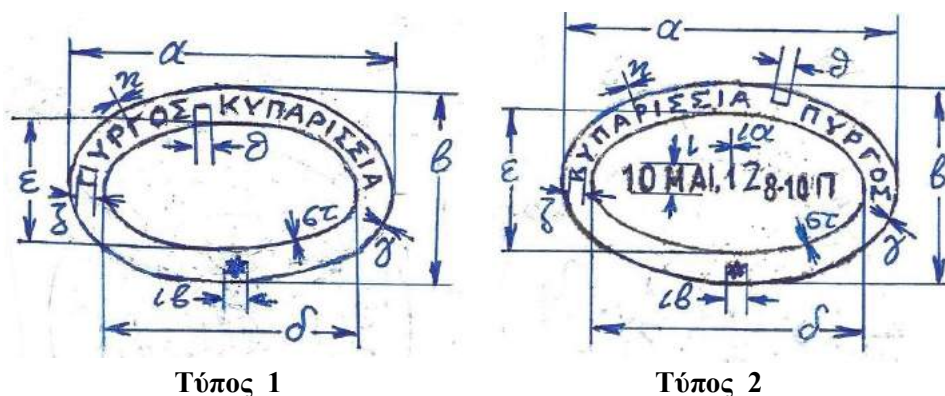


Εικόνα Κ2/44

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	24,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,3
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	15,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,2
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3
ζ. Μήκος ενωτικής παύλας	2,0;
η. Διαστάσεις του κοσμήματος	4/2

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/44

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφεται περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου.
- Στη ίδια λωρίδα στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει κόσμημα πλαγίου ρόμβου, διαιρεμένο με X.
- Όταν το αποτύπωμα ήταν καινούργιο, στον εσωτερικό κύκλο υπήρχε τρίγραμμη ένδειξη ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη. Η τρίγραμμη αυτή ένδειξη υπέστη γρήγορη φθορά και από το αποτύπωμα χάθηκε πολύ γρήγορα, σαν να μην υπήρχε ποτέ. Πάντως στο χειρόγραφο της επιστολής είναι γραμμένη η ημερομηνία αποστολής, 10.1.1904.



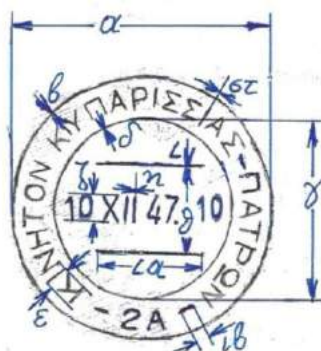
Εικόνα Κ2/45

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος μεγάλης διαμέτρου της εξωτερ. ελλείψεως	41,0	41,0
β. Μήκος μικρής διαμέτρου της εξωτερ. ελλείψεως	26,0;	26,0
γ. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής ελλείψεως	0,3	0,3
δ. Μήκος μεγάλης διαμέτρου της εσωτερ. ελλείψεως	33,0	33,0
ε. Μήκος μικρής διαμέτρου της εσωτερ. ελλείψεως	17,0	17,0
στ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής ελλείψεως	0,2	0,2
ζ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5	2,5
η. Πάχος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,2	0,2
θ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5	1,5
ι. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	-	3,5
ια. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	-	0,2
ιβ. Διάμετρος του κοσμήματος αστερίσκου	2,5	2,5

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1, 2 της εικόνας Κ2/45

- Αποτυπώματα με διπλή ελλειψοειδή περιφέρεια.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο ελλειψοειδών περιφερειών εγγράφεται, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, ο τίτλος του δρομολογίου ΠΥΡ-ΓΟΣ-ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ στον τύπο 1 και ο αντίστροφος στον τύπο 2.
- Στη λωρίδα των περιφερειών του κάτω μέρους του αποτυπώματος υπάρχει αστεροειδές κόσμημα.
- Στο κενό μέσα στην εσωτερική οβάλ περιφέρεια, στον τύπο 1 η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας έχει φθαρεί και δεν υπάρχει, ενώ στον τύπο 2 υπάρχει πλήρης, και με την ώρα παραδόσεως των φακέλων στο κινητό ταχυδρομείο, αλλά κάπως ταλαιπωρημένη.

Ακολουθούν μεταγενέστερα αποτυπώματα σφραγίδων όταν πλέον έχει καθοριστεί κατ' ευθείαν ταχυδρομικό δρομολόγιο από την Πάτρα στην Κυπαρισσία και αντιστρόφως.



Εικόνα Κ2/46

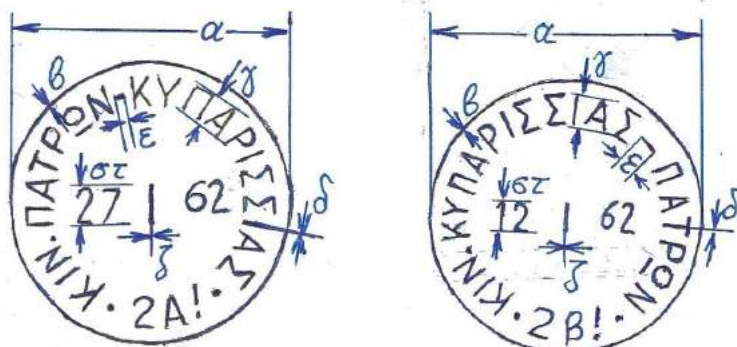
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	28,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	19,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,3
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25
ζ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
η. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25
θ. Απόσταση μεταξύ των 2 παραλ. ευθυγρ. τμημάτων	10,0
ι. Πάχος της γραμμής κάθε ευθύγραμμου τμήματος	0,3
ια. Μήκος του κάθε ευθύγραμμου τμήματος	13,0
ιβ. Μήκος της κάθε παύλας	1,5

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/46

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών στο πάνω μέρος του αποτυπώματος εγγράφεται περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου: ΚΙΝΗΤΟΝ ΚΥΠΡΙΑΡΙΣΣΙΑΣ-ΠΑΤΡΩΝ, με τη γνωστή ενωτική παύλα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος, εγγράφεται ο συμβολικός αριθμός του δρομολογίου 2Α, ανάμεσα σε δύο παύλες.
- Μέσα στον εσωτερικό κύκλο, στο πάνω και στο κάτω μέρος, υπάρχει από ένα οριζόντιο ευθύγραμμο τμήμα, διακοσμητικό δείγμα των μεταγενέστερων σφραγίδων των κινητών ταχυδρομείων.
- Στο χώρο μεταξύ των δύο αυτών ευθυγράμμων τμημάτων εγγράφεται η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας, και δεξιά η ώρα αφίξεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.
- Οι τρεις παύλες, η ενωτική και οι άλλες δύο, δεξιά κι αριστερά του συμβολικού αριθμού 2Α, έχουν το ίδιο μήκος.

Με αφορμή αυτό το αποτύπωμα μπορούμε να υποψιαστούμε ότι θα υπάρχουν και τα άλλα όμοια αποτυπώματα καθώς και της αντίστροφης διαδρομής με τους συμβολικούς αριθμούς 1Α, 1Β, 2Α και 2Β, αλλά δεν τα έχω βρει.

Ακολουθούν τα ακόμη μεταγενέστερα αποτυπώματα της ίδιας και της αντίστροφης διαδρομής.



Τύπος 1

Τύπος 2

Εικόνα Κ2/47

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος) σε χλ.σ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	25,5	25,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,3+	0,25
γ. Ύψος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0	3,0
δ. Πάχος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25	0,2
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0+	1,0+
στ. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
ζ. Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2	0,2;

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ2/47.

- Μονόκυκλα αποτυπώματα.
- Στο εσωτερικό του κύκλου, στο πάνω μέρος εγγράφεται, στον τύπο 1, ο τίτλος του δρομολογίου: ΚΙΝ.(ΗΤΟΝ) ΠΑΤΡΩΝ-ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑΣ, και στον τύπο 2, ο τίτλος της αντίστροφης διαδρομής.
- Στο κενό, στο εσωτερικό του κύκλου, υπάρχει η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας.
- Επίσης στο εσωτερικό του κύκλου, στο κάτω μέρος υπάρχουν οι συμβολικοί αριθμοί .2Α! και .2β!. ανάμεσα σε δύο τελείες. Εδώ παρατηρούμε κάτι το αξιοπερίεργο. Ενώ στο αποτύπωμα του τύπου 1 ο συμβολικός αριθμός γράφεται με κεφαλαίο «Α», στον τύπο 2, ο αριθμός αυτός γράφεται με πεζό «β». Υποψιάζομαι ότι το λάθος αυτό οφείλεται τυχαία, επειδή δεν δώσανε σημασία στο είδος των γραμμάτων και δεν προσέξανε αυτή τη διαφορά. Αναρωτιέμαι αν είχαμε και τους συμβολικούς αριθμούς 1Α και 1Β, θα υπήρχαν και σ' αυτούς κεφαλαία και πεζά γράμματα;

Από την Κυπαρισσία μέχρι την Καλαμάτα υπάρχει το αποτύπωμα της διαδρομής Κυπαρισσία-Ζευγαλατιό σε ελλειψοειδή σφραγίδα. (Το Ζευγολατιό μάλλον συνήθιζαν να το λένε τότε και Ζευγαλατιό). Η λειτουργία αυτής της διαδρομής, όπως είπαμε, ξεκίνησε το 1902,

και η σφραγίδα αυτή ακύρωνε τα φακέλα της αλληλογραφίας που προέρχονταν από τη δυτική Πελοπόννησο με σκοπό να καταλήξουν σε πόλεις της ανατολικής πελοποννησιακής σιδηροδρομικής διαδρομής, όπως η Καλαμάτα, η Τρίπολη και το Άργος.



Εικόνα Κ2/48

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της μεγάλης διαμέτρου της εξωτερικής ελλείψεως	41,0
β. Μήκος της μικρής διαμέτρου της εξωτερικής ελλείψεως	25,0
γ. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής ελλείψεως	0,3
δ. Μήκος της μεγάλης διαμέτρου της εσωτερικής ελλείψεως	33,0
ε. Μήκος της μικρής διαμέτρου της εσωτερικής ελλείψεως	17,0
στ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής ελλείψεως	0,2;
ζ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5
η. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,2
θ. Μήκος της εσωτερικής παύλας	2,0
ι. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
ια. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2
ιβ. Διάμετρος του κοσμήματος αστερίσκου	2,5

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/48

- Αποτύπωμα με δύο ελλειψοειδείς περιφέρειες.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο ελλειψοειδών περιφερειών εγγράφεται, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, ο τίτλος του δρομολογίου ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ-ΖΕΥΓΑΛΑΤΙΟ.
- Στη λωρίδα των περιφερειών του κάτω μέρους του αποτυπώματος υπάρχει αστεροειδές κόσμημα.
- Στο κενό μέσα στην εσωτερική οβάλ περιφέρεια, υπάρχει η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας και δεξιά της η ώρα παραδόσεως των φακέλων στο κινητό ταχυδρομείο.

7. Ολοκλήρωση της κατασκευής του ανατολικού κλάδου των Σ.Π.Α.Π. από Άργος μέχρι Τρίπολη και Καλαμάτα.

Έχουμε εξετάσει το βορειοδυτικό τμήμα του Πελοποννησιακού σιδηροδρομικού δικτύου, δηλαδή το τόξο των διαδρομών, που ορίζεται από τις πόλεις Άργος (Ναύπλιο)-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Κυπαρισσία μέχρι τα πρόθυρα της Καλαμάτας, ενώ για την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου του γύρου της Πελοποννήσου απομένει η διαδρομή Άργος (και πιο συγκεκριμένα Μύλοι Ναυπλίου)-Τρίπολη-Καλαμάτα.

Κατά τη δεύτερη Πρωθυπουργία του, ο Χαρίλαος Τρικούπης, ξεκίνησε το 1887 νέα εξόρμηση για κατασκευή καινούργιων σιδηροδρομικών γραμμών, κυρίως σε γεωγραφική συνέχεια και σε συμπλήρωση των όσων είχαν ήδη κατασκευασθεί. Έτσι, στα τέλη του 1887 εγκρίνεται η κατασκευή, για λογαριασμό του Κράτους, της σιδηροδρομικής γραμμής «α-πό Μύλων Ναυπλίας δια Τριπόλεως εις Καλάμας». Η μελέτη θα γινόταν από τη Γαλλική Αποστολή Μηχανικών η οποία εργαζόταν ήδη στην Ελλάδα-δα, προσκεκλημένη από τον Πρωθυπουργό. Το επόμενο έτος, υπογράφηκε η σχετική σύμβαση από τον Πρωθυπουργό και από τον Γεν. Διευθυντή της βελγικής «Διεθνούς Εταιρίας οικοδομών και εργολαβιών δημοσίων Έργων» με την υποχρέωση να κατασκευασθεί το έργο, συνολικού μήκους γραμμής 180 χλμ., σε τρία χρόνια. Η εκμετάλλευση της νέας γραμμής παραχωρήθηκε από τον ανάδοχο στην «Εταιρία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (Σ.Μ.Ε.), με Πρόεδρο γνωστό Έλληνα κεφαλαιούχο.

Η κατασκευή της όλης διαδρομής από Μύλους Ναυπλίου μέχρι την Καλαμάτα πέρασε από πολλές περιπέτειες. Μέχρι το τέλος του 1891 είχαν κατασκευασθεί και παραδοθεί προς εκμετάλλευση στους Σ.Μ.Ε. περί τα 100 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής. Αλλά την ίδια εποχή ο ανάδοχος αντιμετωπίζει μεγάλες οικονομικές δυσκολίες και το έργο σταματά. Έχουν κατασκευασθεί οι διαδρομές από τους Μύλους Ναυπλίου μέχρι την Τρίπολη, και από την Καλαμάτα μέχρι το Διαβολίτσι. Και καθώς τα δύο αυτά ακραία τμήματα αρχίζουν να λειτουργούν, στο ενδιάμεσο μεταξύ τους διάστημα οι επιβάτες μεταφέρονται με ιππλάτες άμαξες.

Στη δυσχερή αυτή κατάσταση, οι Σ.Π.Α.Π. δέχθηκαν να βοηθήσουν κατά οποιοδήποτε τρόπο αλλά και οικονομικά το νέο δίκτυο, και έτσι συνδέθηκαν για να συνεργαστούν μεταξύ τους οι γραμμές των δύο δικτύων, Σ.Π.Α.Π. και Σ.Μ.Ε. Σιγά-σιγά οι Σ.Π.Α.Π. αναλαμβάνουν όλες τις οικονομικές υποχρεώσεις των Σ.Μ.Ε., ωστόσο ο καιρός περνάει και μέχρι το 1895 οι κατασκευαστικές εργασίες για τη σύνδεση του τμήματος Διαβολίτσι-Τρίπολη δεν έχουν ακόμη ξεκινήσει. Τελικά, μετά από πολλές αμφιταλαντεύσεις και τροποποιήσεις των συμβάσεων, το έργο περατώνεται στις 25.10.1899, συνδέονται επί τέλους μεταξύ τους τα δύο ακραία τμήματα, και η εκμετάλλευση της όλης διαδρομής αρχίζει τον επόμενο μήνα. Τόσος ήταν ο ενθουσιασμός για την αποπεράτωση του έργου ώστε το Δεκέμβριο του 1899 παρασημοφορούνται από το Βασιλιά όλα τα ανώτατα στελέχη των Σ.Π.Α.Π. που συνέβαλαν σε αυτήν την μεγάλη επιτυχία.



Πίνακας σταθμών και στάσεων του τμήματος Μύλων Ναυπλίου-Τρίπολης			
Χιλιομετρική θέση*	Υψόμετρο (μ.)	Όνομασία σταθμού ή στάσεως	Υπηρεσιακή κατάταξη
0,000	2	Μύλοι (Ναυπλίου)	Σταθμός Β΄
4,180	50	Κυβέρι	Στάση
6,790	90	Σπηλιωτάκι	»
11,870	132	Κοτσώνη	»
15,110	188	Ανδρίτσα	Σταθμός Δ΄
21,440	296	Αχλαδόκαμπος	Σταθμός Γ΄
36,160	560	Μάσκλινα (Ελαιοχώρι)	»
41,550	620	Αγ. Σοφία	Στάση
44,990	644	Βέρτζοβα (Παρθένιο)	Σταθμός Δ΄
50,550	657	Στενό	Στάση
58,250	655	Τρίπολη	Κεντρ. Σταθμός

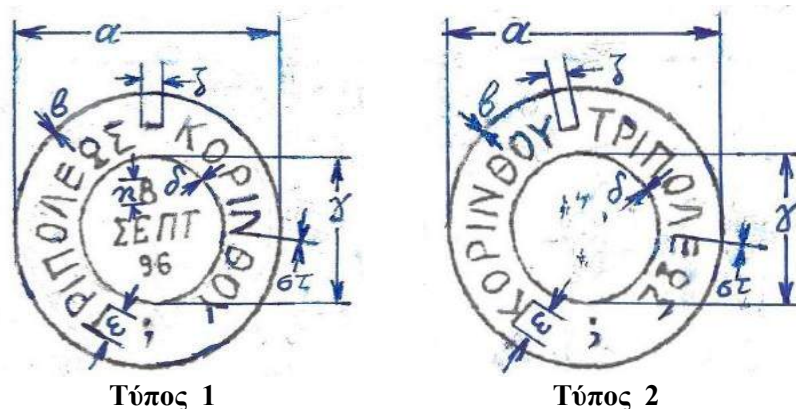
* Η χιλιομετρική θέση των Μύλων Ναυπλίου είναι 0,000 διότι εκεί είναι η αφετηρία των Σιδηροδρόμων Μεσημβρινής Ελλάδος (Σ.Μ.Ε.).

Έναρξη λειτουργίας της διαδρομής Μύλοι Ναυπλίου -Τρίπολη		
Διαδρομή	Χιλιομετρική απόσταση	Έναρξη λειτουργίας
Μύλοι Ν.- Τρίπολη	58,250	1 Φεβρουαρίου 1892

**8. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής
Άργος(Μύλοι Ναυπλίου)-Τρίπολη και η σύνδεσή τους με
Κόρινθο, Αθήνα και Πειραιά.**

Η διαδρομή που εξετάζουμε δεν συνδέει μεταξύ τους μεγάλες πόλεις και γι' αυτό τα δρομολόγια των κινητών ταχυδρομείων εκτείνονται πέρα από το Άργος, στην Κόρινθο, στην Αθήνα και Πειραιά.

Κατ' αρχήν έχουμε τις παλαιότερες σφραγίδες των κινητών, που ήταν δίκυκλες με διαδρομή Κόρινθος-Τρίπολη, της πρώτης περιόδου, δηλαδή της δεκαετίας του 1890.



Εικόνα Κ2/49

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ.όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	23,5	23,5;
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,5	0,4
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	13,0	13,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25	0,2
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0	2,5;
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,3	0,25
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0	1,5;
η. Ύψος των στοιχείων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,5	δυσδιάκριτο

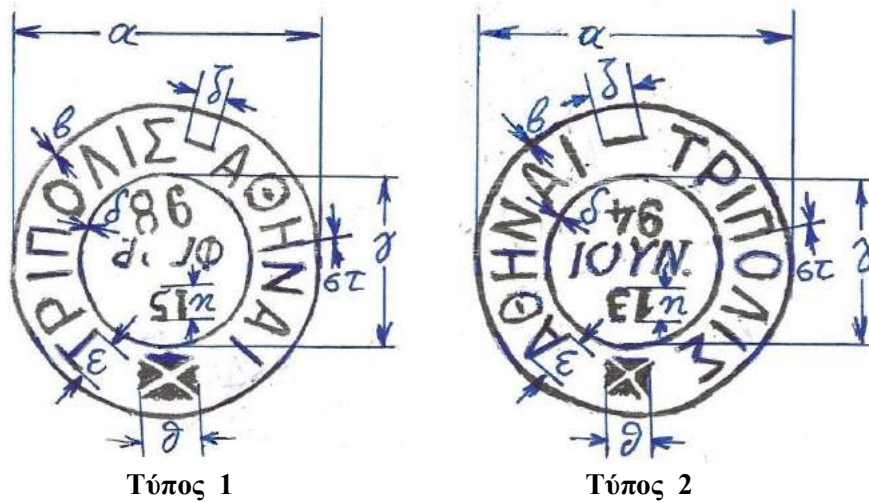
Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ2/49

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων, περιφερειακά των αποτυπωμάτων υπάρχει, στον τύπο 1, ο τίτλος του δρομολογίου ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ-ΚΟΡΙΝΘΟΥ και στον τύπο 2, ο αντίστροφος. Εννοείται η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στον εσωτερικό κύκλο υπάρχει, στο αποτύπωμα του τύπου 1, η τρίγραμμη ημερομηνία, σε οριζόντια διάταξη, ενώ στον τύπο 2, η ένδειξη της ημερομηνίας έχει φθαρεί και υπάρχουν μόνο δυσδιάκριτα ίχνη.
- Στον τύπο 1, το ύψος των γραμμάτων των μηνών στην ένδειξη της ημερομηνίας είναι κατά τι μεγαλύτερο των αριθμών.
- Είναι δύσκολο να καθορισθεί το πάχος των ψηφίων της ημερομηνίας.

- Στη λωρίδα των δύο κύκλων, στο κάτω μέρος των αποτυπωμάτων, πιθανόν να υπήρχε κόσμημα.

Συνεχίζουμε με την επέκταση της διαδρομής από την Τρίπολη στην Κόρινθο μέχρι την Αθήνα. Πρόκειται για την περίοδο όπου πρωτεύοντα ρόλο, πριν τη δεκαετία του 1930, έχει η Αθήνα, ενώ από τα μέσα της δεκαετίας αυτής και μετά, παίρνει τα ηνία της διαδρομής ο Πειραιάς. Και εδώ, παρατηρούμε την ίδια ακαταστασία στην κατασκευή και στη χρήση των σφραγίδων, όπως συναντήσαμε και στη διαδρομή Αθήνα-Πάτρα. Η ακαταστασία αυτή οφείλεται, όπως είπαμε, στη βιασύνη των σχετικών παραγγελιών για την άμεση χρησιμοποίηση των σφραγίδων των κινητών.

Ακολουθεί λοιπόν η διαδρομή ΤΡΙΠΟΛΙΣ-ΑΘΗΝΑΙ και η αντί-στροφή της. Εδώ παρατηρούμε υπερβολική χρήση μελανιού κατά τη σφράγιση, αλλά και απροσεξία στην τοποθέτηση της ενδείξεως της τρίγραμμης ημερομηνίας μέσα στον εσωτερικό κύκλο.



Εικόνα Κ2/50

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	24,0	24,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,5	1,0
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	13,5	13,5
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25	0,5
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,3	0,5
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0	2,5
η. Ύψος των αριθμών της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,5	2,5
-. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	ακαθόριστο	ακαθόριστο
θ. Διαστάσεις του κοσμήματος με διακοσμημένο X	4/3	3/3;

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ2/50

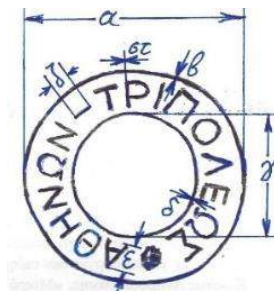
- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων, περιφερειακά των αποτυπωμάτων υπάρχει, στον τύπο 1, ο τίτλος του δρομολογίου ΤΡΙΠΟΛΙΣ-ΑΘΗΝΑΙ και στον τύπο 2, ο αντίστροφος.

- Μεταξύ των δύο λέξεων του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στον εσωτερικό κύκλο υπάρχουν οι τρίγραμμες ημερομηνίες, σε οριζόντια διάταξη. Χαρακτηριστικό της ακαταστασίας είναι ότι οι ημερομηνίες είναι άλλες τοποθετημένες ανάποδα, και σε άλλες τα ονόματα των μηνών είναι ανάποδα.
- Όσο για τα ύψη των στοιχείων των ημερομηνιών, άλλοι αριθμοί είναι κατά τι ψηλότεροι από τους άλλους ή και τα γράμματα ψηλότερα των αριθμών.
- Όσον αφορά τα πάχη των αριθμών και των γραμμάτων των ημερομηνιών, λόγω της υπερβολικής ποσότητας του μελανιού και λόγω του καλλιγραφικού γραψίματος καταντούν εντελώς ακαθόριστα.
- Στη λωρίδα των δύο κύκλων, στο κάτω μέρος των αποτυπωμάτων, υπάρχει κόσμημα διακοσμημένου Χ.

Ακολουθούν δύο τύποι της διαδρομής ΑΘΗΝΩΝ-ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ κατασκευής και χρήσης της ίδιας περιόδου.

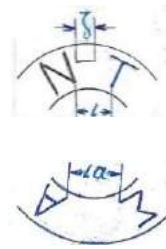


Τύπος 1



Τύπος 2

Εικόνα Κ2/51



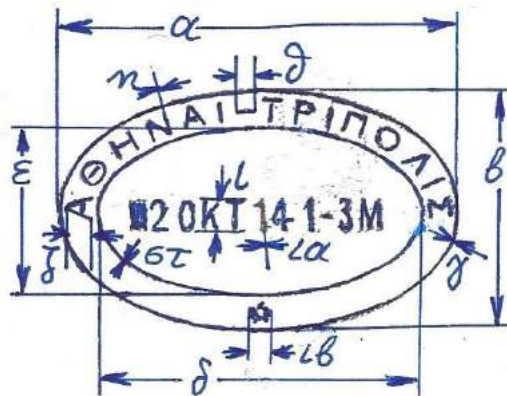
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	23,5	22,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,4	0,4;
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	14,0	13,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25	0,20
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0	2,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,4	0,3
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5	1,5
η. Ύψος των στοιχείων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,0+	-
θ. Πάχος στοιχείων της ενδείξεως της ημερομηνίας	ακαθόριστο	-
ι. Απόσταση των γραμμάτων Ν-Τ, όπως στο σχήμα.	4,0	4,0
ια. Απόσταση των γραμμάτων Σ-Α, όπως στο σχήμα.	13,0	4,0

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ2/51

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων των αποτυπωμάτων, περιφερειακά, υπάρχει ο κοινός τίτλος του δρομολογίου: ΑΘΗΝΩΝ-ΤΡΙ-ΠΟΛΕΩΣ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στον εσωτερικό κύκλο, στον τύπο 1, άλλοτε υπάρχει και άλλοτε όχι η τρίγραμμη ένδειξη ημερομηνίας, αλλά συνήθως με στοιχεία φθαρμένα ή λάθος τοποθετημένα.

- Τα πάχη των αριθμών και γραμμάτων των ημερομηνιών, λόγω του καλλιγραφικού γραψίματος καταντούν εντελώς ακαθόριστα.
- Στη λωρίδα των δύο κύκλων, στο κάτω μέρος των αποτυπωμάτων, στον τύπο 1 δεν υπάρχει κόσμημα, ενώ στον τύπο 2 έχει παραμορφωθεί σε ακαθόριστο σχήμα.
- Επί πλέον, έχουν προστεθεί στον πίνακα οι αποστάσεις N-T και Σ-A των αρχικών και τελικών γραμμάτων των λέξεων ΑΘΗΝΩΝ και ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ, με τις οποίες διακρίνονται καλύτερα οι δύο τύποι 1 και 2, όπως διευκρινίζεται και στα παράπλευρα δεξιά σχήματα.

Ελλειψοειδής σφραγίδα διαδρομής από Αθήνα σε Τρίπολη, σφραγισμένη τη δεκαετία του 1910. Λογικά θα πρέπει να υπάρχει και της αντίστροφης αλλά δεν την έχω υπόψη μου. Αλλά και γενικότερα παρατηρώ ότι στα φιλοτελικά ευρήματα με τις διαδρομές μεταξύ της Τρίπολης και της Αθήνας, όπως θα δούμε, περισσότερες σφραγίδες έχουν βρεθεί με διαδρομή Αθήνα-Τρίπολη, παρά με την αντίστροφή της. Είναι τυχαίο αυτό, ή υπάρχει κάποιος λόγος;



Εικόνα K2/52

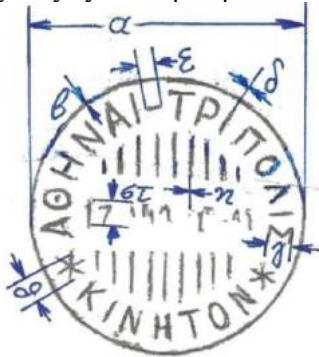
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της μεγάλης διαμέτρου της εξωτερικής ελλείψεως	40,5
β. Μήκος της μικρής διαμέτρου της εξωτερικής ελλείψεως	25,0
γ. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής ελλείψεως	0,3+
δ. Μήκος της μεγάλης διαμέτρου της εσωτερικής ελλείψεως	33,0
ε. Μήκος της μικρής διαμέτρου της εσωτερικής ελλείψεως	17,0
στ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής ελλείψεως	0,25
ζ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5
η. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25
θ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5
ι. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
ια. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3
ιβ. Διάμετρος του κοσμήματος αστερίσκου	2,0

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/52

- Αποτύπωμα με διπλή ελλειψοειδή περιφέρεια.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο ελλειψοειδών περιφερειών εγγράφεται, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, ο τίτλος του δρομολογίου: ΑΘΗ-ΝΑΙ-ΤΡΙΠΟΛΙΣ.

- Στο κενό μέσα στην εσωτερική οβάλ περιφέρεια, υπάρχει η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας και δεξιά της η ώρα παραδόσεως των φακέλων στο κινητό ταχυδρομείο.
- Στο μέσο της λωρίδας των περιφερειών του κάτω μέρους του αποτυπώματος υπάρχει αστεροειδές κόσμημα.

Ακολουθεί επίσης σφραγίδα της διαδρομής από Αθήνα σε Τρίπολη, γραμμωτή, της δεκαετίας του 1930, και σφραγίζει αξίες από τη σειρά των ηρώων του 1821.



Εικόνα Κ2/53

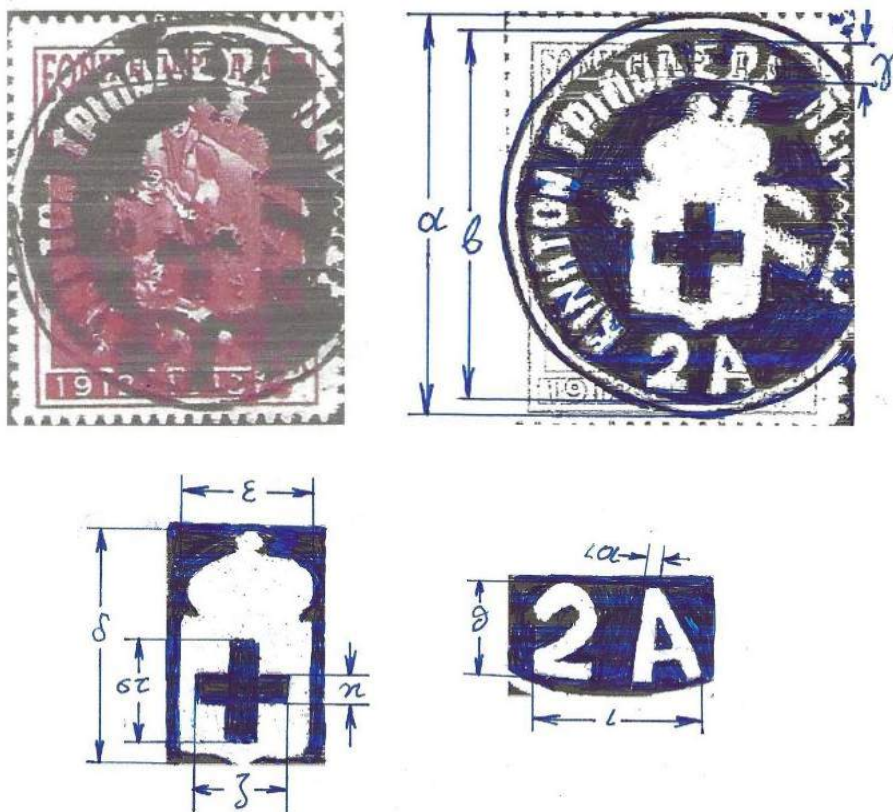
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	32,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του κύκλου	0,3
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,2
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0;
- . Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	ακαθόριστο
- . Αριθμός των πάνω και κάτω γραμμώσεων	9/9
η. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,2
θ. Διάμετρος του κοσμήματος του κάθε αστερίσκου	3,0

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ2/53

- Μονόκυκλο αποτύπωμα
- Μέσα στον κύκλο, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, εγγράφεται περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου: ΑΘΗΝΑΙ-ΤΡΙΠΟΛΙΣ.
- Στο αντίστοιχο κάτω μέρος, εγγράφεται, κατά τον ίδιο τρόπο, η λέξη: ΚΙΝΗΤΟΝ, ανάμεσα σε δύο κοσμήματα εξάκτινων αστερίσκων.
- Τα ύψη και τα πάχη των λέξεων δρομολογίου και του ΚΙΝΗΤΟΝ είναι ίδια.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο κενό του κύκλου, κάτω από τον τίτλο του δρομολογίου και πάνω από τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, υπάρχει ανά μία ομάδα κατακόρυφων γραμμώσεων άνισου μήκους.
- Μεταξύ των δύο ομάδων των γραμμώσεων, στο οριζόντιο ενδιάμεσο κενό, εγγράφεται η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας, η οποία όμως είναι φθαρμένη και δεν διακρίνεται καθαρά το ύψος και καθόλου το πάχος των ψηφίων της.

Ακολουθεί μία σφραγίδα της διαδρομής από Τρίπολη σε Πειραιά με αρνητικά χαρακτηριστικά. Αυτή η «αρνητικότητα» της σφραγίδας δεν έχει κακή έννοια, αλλά απλούστατα είναι αρνητική με την φωτογραφική έννοι-α, δηλαδή εκεί που η «κανονική» σφραγίδα έχει λευκό χρώμα, η «αρνητική» έχει μαύρο φόντο. Συμβαίνει πάντως τις περισσότερες μερικές φορές, το λευκό χρώμα της αρνητικής σφραγίδας να «γεμίζει» από το χρώμα του γραμματοσήμου που έχει ήδη σφραγιστεί, αλλά αυτό βέβαια δεν αναιρεί αλλά μάλλον επιτείνει την «αρνητικότητά» της.

Την αρνητική σφραγίδα τη συναντάμε εδώ για πρώτη φορά, θα τη συναντήσουμε όμως και πάλι σε σιδηροδρομική διαδρομή της Δράμας, στη Μακεδονία. Οι σφραγίδες αυτές προορίζονταν μάλλον για ειδική χρήση, σφραφίζοντας γραμματόσημα Κοινωνικής Προνοίας.



Εικόνα K2/54

Εικόνες γραμματοσήμου και σφραγίδας

Πάνω αριστερά: δίπλο γραμματόσημο της Εθνικής Περιθάλψεως σφραγισμένο με την αρνητική σφραγίδα.

Πάνω δεξιά: η αρνητική σφραγίδα.

Κάτω αριστερά: το εθνόσημο της σφραγίδας.

Κάτω δεξιά: ο συμβολικός αριθμός του δρομολογίου της σφραγίδας.

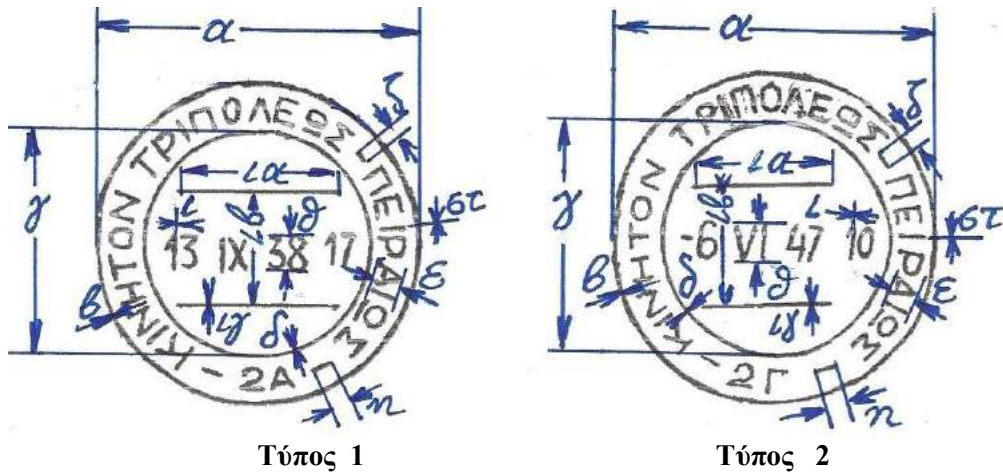
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	34,0
β. Μήκος της διαμέτρου του μαύρου κύκλου του φόντου	30,0

-.	Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,3
-.	Πάχος της λευκής λωρίδας μεταξύ των 2 κύκλων	1,0
γ.	Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0
-.	Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,9
δ.	Ύψος του Εθνόσημου	19,0
ε.	Πλάτος του Εθνόσημου	10,0
στ.	Ύψος του Σταυρού του Εθνόσημου	8,0
ζ.	Πλάτος του Σταυρού	6,5
η.	Πάχος του Σταυρού	2,0
θ.	Ύψος του συμβολικού αριθμού «2Α»	4,0+
ι.	Πλάτος του συμβολικού αριθμού	10,0
ια.	Πάχος των ψηφίων του συμβολικού αριθμού	1,0

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/54

- Κυκλικό αποτύπωμα «αρνητικής» σφραγίδας. Το αποτύπωμα είναι πρωτότυπο, απλό αλλά και δυσδιάκριτο.
- Στην εσωτερική περιφέρεια είναι εγγεγραμμένος στο πάνω μέρος περιφερειακά, μέσα στο μαύρο φόντο, με λευκά γράμματα, ο τίτλος του δρομολογίου: ΚΙΝΗΤΟΝ ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων αφετηρίας και τέρματος της διαδρομής δεν υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο κέντρο του κύκλου του μαύρου φόντου, υπάρχει το λευκό Ε-θνόσημο με το Σταυρό.
- Κάτω από το Εθνόσημο υπάρχει ο συμβολικός αριθμός **2Α** του δρο-μολογίου. Ο αριθμός αυτός μας κάνει να υποψιαστούμε ότι λογικά πρέπει να υπάρχουν και οι αριθμοί **1Α**, **1Β** και **2Β**.
- Δεν γνωρίζουμε για ποιους συγκεκριμένους λόγους και για πόσο χρονικό διάστημα χησιμοποιήθηκαν αυτές οι αρνητικές σφραγίδες.
- Γενικά η σφραγίδα είναι περιποιημένη στο είδος της, αλλά ίσως η «αρνητικότητα» την κάνει να στερείται σε εμφάνιση αλλά να κερδί-ζει σε πρωτοτυπία σε σχέση με τις κανονικές σφραγίδες.

Ακολουθούν αποτυπώματα της διαδρομής Τρίπολης-Πειραιά, όπου και εδώ, όπως και στο προηγούμενο αρνητικό αποτύπωμα, είναι πιο συχνή η Τρίπολη ως αφετηρία της διαδρομής του κινητού ταχυδρομείου παρά ο Πειραιάς. Δηλαδή γίνεται το αντίθετο από ότι γινόταν πρωτύτερα με την Αθήνα.



Εικόνα Κ2/55

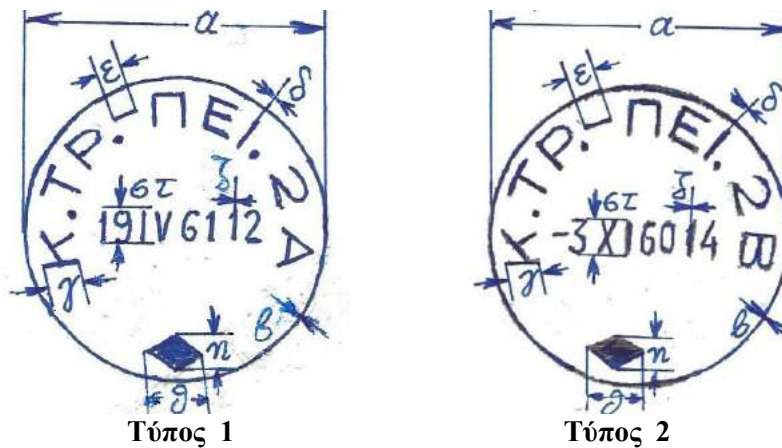
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	29,5	29,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,6	0,6
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,5	20,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,3	0,20
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	2,0	2,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,3	0,25
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας στις λέξεις του τίτλου	1,0	1,0
η. Μήκος της κάθε παύλας στον συμβολικό αριθμό	2,0	2,0;
θ. Ύψος των στοιχείων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	2,5
ι. Πάχος των στοιχείων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3	0,2;
ια. Μήκος του κάθε οριζόντιου ευθύγραμμου τμήματος	15,0	12,0/10,0
ιβ. Απόσταση μεταξύ των δύο ευθύγραμμων τμημάτων	10,0	10,0
ιγ. Πάχος της γραμμής του κάθε ευθύγραμμ. τμήματος	0,35	0,25

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1, 2 της εικόνας Κ2/55

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, στο πάνω μέρος των αποτυπωμάτων εγγράφονται, και στους δύο τύπους, οι λέξεις του δρομολογίου: ΚΙΝΗΤΟΝ ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ.
- Στη ίδια λωρίδα στο κάτω μέρος εγγράφονται οι συμβολικοί αριθμοί του δρομολογίου, στον τύπο 1 το 2Α, και στον τύπο 2, το 2Γ, με τον κάθε αριθμό ανάμεσα σε δύο παύλες. Οι αριθμοί αυτοί έχουν το ίδιο μέγεθος όπως και τα γράμματα του τίτλου του δρομολογίου.
- Η ενωτική παύλα μεταξύ των δύο λέξεων του δρομολογίου έχει μικρότερο μήκος από τις παύλες των συμβολικών αριθμών.
- Στον εσωτερικό κύκλο, στο πάνω και στο κάτω μέρος του, υπάρχουν δύο παράλληλα οριζόντια τμήματα.
- Μεταξύ των τμημάτων αυτών υπάρχει η πλήρης ευθύγραμμη, οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας, η οποία, στο δεξί της μέρος, φέρει την ώρα παραδόσεως της επιστολής στο κινητό ταχυδρομείο.

- Οι συμβολικοί αριθμοί των δρομολογίων είναι 2Α και 2Γ. Λογικά η σειρά αυτή των σφραγίδων πρέπει να περιλαμβάνει και τον αριθμό 2Β, αν όχι και τους υπόλοιπους 1Α, 1Β, και 1Γ, που προηγούνται στην αρίθμηση.
- Όπως παρατηρούμε και από τις ημερομηνίες, η σειρά αυτή των σφραγίδων χρησιμοποιήθηκε τουλάχιστον τις δεκαετίες του 1930 και 1940, μέχρι και μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Χρησιμοποιήθηκαν δηλαδή κατά την ακμή της λειτουργίας των κινητών μας ταχυδρομείων.

Ακολουθούν οι ακόμη πιο μεταγενέστερες σφραγίδες της ίδιας διαδρομής.



Εικόνα Κ2/56

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	29,0	29,5
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας	0,25	0,25
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,25	0,25
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας των λέξεων του τίτλου	2,0+	2,0+
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25	0,25
η. Ύψος του κοσμήματος του πλάγιου ρόμβου	2,5	2,5
θ. Μήκος του κοσμήματος του πλάγιου ρόμβου	5,0	5,0

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ2/56

- Μονόκυκλα αποτυπώματα.
- Στο εσωτερικό της περιφέρειας του κύκλου υπάρχει περιφερειακά ο πολύ συντετμημένος τίτλος του δρομολογίου: Κ.(ΙΝΗΤΟΝ) ΤΡ.(ΠΠΟ-ΛΕΩΣ)-ΠΕΙ.(ΡΑΙΩΣ) 2Α. (2Α για τον τύπο 1 και 2Β για τον τύπο 2).
- Μετά την κάθε συντετμημένη λέξη υπάρχει η χαρακτηριστική τελεία, ενώ μεταξύ των συντετμημένων λέξεων αφετηρίας και πέρας διαδρομής υπάρχει και ενωτική παύλα.
- Στον κενό χώρο, στο κέντρο του κύκλου, υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σφραγίσεως σε οριζόντιο διάταξη, και δεξιά της, η ώρα παραδόσεως της επιστολής στα κινητά ταχυδρομεία.
- Στο εσωτερικό του κύκλου, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει κόσμημα πλάγιου ρόμβου.

Η σύντηξη αυτή των λέξεων στα δρομολόγια των σφραγίδων ήταν μια συνήθεια που χαρακτήριζε τα τελευταία χρόνια της λειτουργίας των κινητών, και αποτελεί για τον μελετητή απόδειξη ότι οι σφραγίδες αυτές είναι οι πλέον μεταγενέστερες.

Μία άλλη παρατήρηση είναι ότι σε όλα τα ανωτέρω αποτυπώματα δρομολογίου Τρίπολης-Πειραιά, δεν υπάρχει αντίστροφη διαδρομή. Δεν γνωρίζουμε αν αυτό οφείλεται, όπως είπα, σε συγκεκριμένη αντικει-μενική αιτία ή στην ατυχία να μην έχω βρει ακόμη αποτυπώματα με αντίστροφα δρομολόγια.

9. Η αποκατάσταση της σιδηροδρομικής γραμμής της Τρίπολης με την Καλαμάτα και η λειτουργία των κινητών ταχυ-δρομείων της μεταξύ τους διαδρομής.

Έχουμε ήδη αναφέρει ότι για ένα χρονικό διάστημα οχτώ ετών, από το τέλος του 1891 μέχρι το τέλος του 1899, δεν είχε συνδεθεί σιδηροδρο-μικά η Τρίπολη με την Καλαμάτα, αλλά οι επιβάτες που έρχονταν με το τραίνο από το Άργος (ή τους Μύλους Ναυπλίου), φθάνοντας στην Τρί-πολη, αποβιβάζονταν από το τραίνο, ανέβαιναν σε ιπήλατες άμαξες και μετά, στο Διαβολίτσι, επιβιβάζονταν πάλι σε άλλο τραίνο που τους πε-ρίμενε και συνέχιζαν σιδηροδρομικά μέχρι την Καλαμάτα. Το αντίστροφο φυσικά συνέβαινε κατά την επιστροφή. Όσον αφορά τη μεταφορά της αλ-ληλογραφίας κατά τη διάρκεια της περιπετειώδους οχταετίας, ακολου-θούσε λογικά την ταλαιπωρία των επιβατών με τις μετεπιβιβάσεις των τα-χυδρομικών υπαλλήλων από τραίνα σε άμαξες, κλπ.

Έχουμε ήδη παρουσιάσει το σιδηροδρομικό χάρτη της διαδρομής από το Άργος μέχρι την Καλαμάτα και τον πίνακα των σταθμών και στα-σεων μέχρι την Τρίπολη. Μας μένει ο υπόλοιπος, μέχρι την Καλαμάτα.

Πίνακας σταθμών και στάσεων του τμήματος Τρίπολης -Καλαμάτας και των διακλαδώσεών του			
Χιλιομετρική θέση*	Υψόμετρο (μ.)	Ονομασία σταθμού ή στάσεως	Υπηρεσιακή κατάταξη
58,250	655	Τρίπολη	Κεντρ. Σταθμός
65,300	736	Μπολέτα (Μάκρη)	Στάση
69,460	814	Καλογερικό	»
75,030	708	Μάναρι	»
78,450	655	Φραγκόβρυση (Ασσέα)	Σταθμός Δ΄
80,790	647	Αθήναιο	Στάση
82,890	640	Πάπαρι	»
83,670	635	Μαρμαριά	»
88,090	550	Ανεμοδούρι	»
91,470	516	Ρούτσι	»
97,470	413	Λεοντάριο	Σταθμός Γ΄
100,390	385	Λεύκτρο (Μπιλάλι)	»
104,200	402	Δεδέμπεη (Τριπόταμος)	Στάση
108,820	491	Α.Κούρταγα (Παραδείσια)	Σταθμός Δ΄
113,950	519	Χράνοι	»
117,800	447	Ίσσαρι	»
129,290	217	Δεσύλλα	»
135,410	96	Διαβολίτσι	Σταθμός Γ΄
137,810	81	Κ.Κούρταγα (Κεντρικό)	Στάση
139,090	75	Μάτζαρι	»

140,480	70	Ζευγολατιό	Σταθμός Γ΄
142,290	72	Μαγούλα	Στάση
144,350	74	Μελιγαλά	Σταθμός Β΄
147,520	102	Σκάλα	Στάση
152,090	27	Τσεφερεμίни (Βαλύρα)	Σταθμός Γ΄
156,150	18	Μπάστα (Πλατύ)	Στάση
159,090	16	Μπαλιάγα-Αρεοχώρι-Άμμος	»
160,370	15	Ασλάναγα (Άρις)	Σταθμός Δ΄
163,390	15	Μικρομάνη	Στάση
165,110	17	Θουρία –Καμάρι Θουρίας	»
167,770	6	Ασπρόχωμα	Σταθμός Γ΄
172,930	19	Καλαμάτα	Κεντρ. Σταθμός
Διακλάδωση: Μπιλάλι (Λεύκτρο)-Μεγαλόπολη			
0,000	385	Μπιλάλι (Λεύκτρο)	Σταθμός Γ΄
2,250	405	Καρούμπαλι	Στάση
5,270	427	Μεγαλόπολη	Σταθμός Β΄
Διακλάδωση: Ασπρόχωμα-Νησίον (Μεσσήνη)			
0,000	5	Ασπρόχωμα	Σταθμός Γ΄
2,200	6	Καρυδιά	Στάση
4,660	7	Νησίον (Μεσσήνη)	Σταθμός Γ΄
* Η Τρίπολη έχει χιλιομετρική θέση 58,250, διότι η αρχή των χιλιομετρήσεων των Σ.Μ.Ε., δηλαδή η θέση 0,000, είναι οι Μύλοι Ναυπλίου.			

**Έναρξη λειτουργίας των τμημάτων
της διαδρομής Μύλοι Ναυπλίου -Καλαμάτας**

Διαδρομές	Χιλιομετρικές αποστάσεις	Έναρξη λειτουργίας
Μύλοι Ν.- Τρίπολη	58,250	1 Φεβρουαρίου 1892
Τρίπολη - Κούρταγα	50,570	10 Σεπτεμβρίου 1897
Κούρταγα – Χράνοι	5,130	5 Οκτωβρίου 1898
Χράνοι – Δεσύλλα	15,340	4 Νοεμβρίου 1899
Δεσύλλα – Διαβολίτσι	6,120	1 Ιανουαρίου 1899
Διαβολίτσι – Καλαμάτα	37,510	1 Φεβρουαρίου 1892
Ασπρόχωμα – Μεσσήνη	4,660	1 Φεβρουαρίου 1892
Μπιλάλι - Μεγαλόπολη	5,270	26 Μαΐου 1899

Για τη διαδρομή ΚΑΛΑΜΑΙ-ΤΡΙΠΟΛΙΣ αρχίζουμε από τις παλαιό-τερες σφραγίδες, της δεκαετίας του 1890, από την περίοδο εκείνη που καθυστέρουσε να συνδεθεί σιδηροδρομικά η Τρίπολη με την Καλαμάτα, και οι Σ.Μ.Ε. χρησιμοποιούσαν ιππήλατες άμαξες για τη διαδρομή από Τρίπολη μέχρι Διαβολίτσι.



Εικόνα K2/57

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	23,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,4
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	13,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,25
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας στις λέξεις του τίτλου	1,5

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/57

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφεται περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου: ΚΑΛΑΜΑΙ-ΤΡΙΠΟΛΙΣ.
- Στο κενό της εσωτερικής περιφέρειας υπήρχε προφανώς η τρίγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, η οποία έχει φθαρεί μάλλον πρόωρα από την απρόσεκτη χρήση, και έχουν μείνει κάποια υπολείμματα που δεν μπορούν να διαβαστούν.
- Στην αντίστοιχη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, πιθανόν να υπήρχε κόσμημα αλλά έχει φθαρεί και δεν φαίνεται καν.

Ακολουθεί ένα δεύτερο αποτύπωμα της ίδιας περιόδου με το προηγούμενο, αλλά πιο κομψής κατασκευής.



Εικόνα K2/58

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	25,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,8
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	13,5
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,4
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,20
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας στις λέξεις του τίτλου	1,5
η. Ύψος του κοσμήματος	2,5
θ. Μήκος του κοσμήματος	6,0
ι. Ύψος των γραμμάτων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,5

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/58

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφεται περιφερειακά, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, ο τίτλος του δρομολογίου: ΚΙ-ΝΗΤΟΝ ΚΑΛΑΜΩΝ-ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ, αλλά με γράμματα πιο κομψά από αυτά που συνηθίζονταν στην εποχή του.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, υπάρχει στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, ένα πρωτότυπο και ασυνήθιστο κόσμημα.
- Στο κενό της εσωτερικής περιφέρειας υπήρχε προφανώς η τρίγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, η οποία έχει φθαρεί κι αυτή, και έχουν απομείνει μόνο τα γράμματα του μηνός: ΝΟΕΜ, κι αυτά τοποθετη-μένα ανάποδα, ενώ δεν υπάρχουν οι αριθμοί των ημερών του μηνός και της χρονολογίας. Το ύψος των γραμμάτων του μηνός κάπως μετριέται, αλλά το πάχος τους δεν μπορεί να μετρηθεί λόγω ανισό-παχου καλλιγραφικού γραψίματος.

Ακολουθεί αποτύπωμα ελλειψοειδούς σφραγίδας που χρησιμοποιή-θηκε κατά τη δεκαετία του 1910.



Εικόνα K2/59

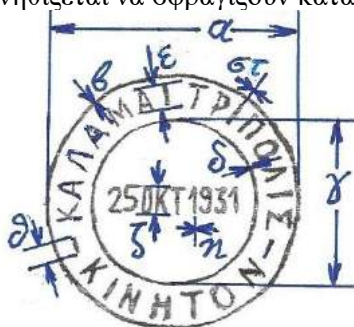
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της μεγάλης διαμέτρου της εξωτερικής ελλείψεως	41,0
β. Μήκος της μικρής διαμέτρου της εξωτερικής ελλείψεως	25,0
γ. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής ελλείψεως	0,3
δ. Μήκος της μεγάλης διαμέτρου της εσωτερικής ελλείψεως	33,0

ε. Μήκος της μικρής διαμέτρου της εσωτερικής ελλείψεως	17,0
στ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής ελλείψεως	0,25
ζ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5
η. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25
θ. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0
ι. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
ια. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25
ιβ. Διάμετρος του κοσμήματος αστερίσκου	2,0

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/59

- Αποτύπωμα με διπλή ελλειψοειδή περιφέρεια.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο ελλειψοειδών περιφερειών εγγράφεται, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, ο τίτλος του δρομολογίου: ΚΑ-ΛΑΜΑΙ-ΤΡΙΠΟΛΙΣ.
- Στο κενό μέσα στην εσωτερική οβάλ περιφέρεια, υπάρχει η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας και δεξιά της η ώρα παραδόσεως των φακέλων στο κινητό ταχυδρομείο.
- Στο μέσο της λωρίδας των περιφερειών του κάτω μέρους του αποτυπώματος υπάρχει αστεροειδές κόσμημα.

Ακολουθεί αποτύπωμα που χρησιμοποιήθηκε από τα τέλη της δεκα-ετίας του 1920 και, από τα ευρήματα που υπάρχουν, φαίνεται ότι χρησι-μοποιήθηκε μέχρι και μετά το 1940. Έχει μάλιστα την ιδιομορφία να έχει σφραγίσει μερικές φορές με μπλε μελάνι, ενώ οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων στυνηθίζεται να σφραγίζονται κατά κανόνα με μελάνι μαύρο.



Εικόνα K2/60

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	31,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,5
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,3
ζ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
η. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25
θ. Μήκος της κάθε παύλας δίπλα στο κινητόν	1,0-2,0

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/60

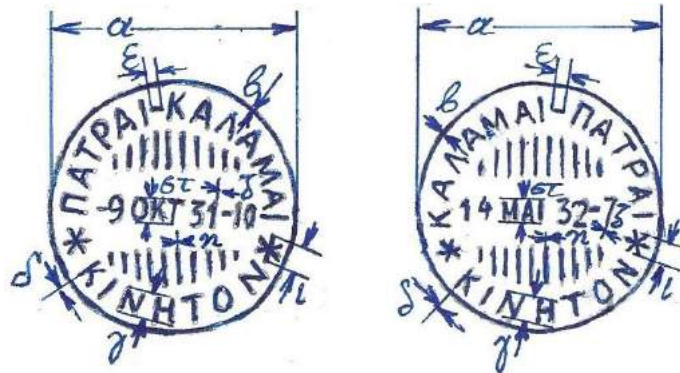
- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος εγγράφεται η διαδρομή: ΚΑΛΑΜΑΙ ΤΡΙΠΟΛΙΣ, χωρίς ενδιάμεση παύλα, και στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος εγγράφεται η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ ανάμεσα σε 2 παύλες άνισου μήκους.
- Οι λέξεις της διαδρομής και το ΚΙΝΗΤΟΝ έχουν το ίδιο ύψος και πάχος γραμμάτων.
- Στο κενό, στο μέσον του εσωτερικού κύκλου υπάρχει η ευθύγραμμη, οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας.

10. Η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού γύρου της Πελοποννήσου και οι θετικές της συνέπειες.

Μετά την αποκατάσταση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας της Τρίπολης με την Καλαμάτα αποκαταστάθηκε παράλληλα και η μεταξύ τους ταχυδρομική επικοινωνία με τα κινητά ταχυδρομεία. Ωστόσο παρα-τηρούμε και εδώ ό,τι συνέβαινε και με την περίπτωση που ήδη εξετάσαμε κατά τη διαδρομή από την Τρίπολη στον Πειραιά. Δηλαδή, και εδώ τα φιλοτελικά ευρήματα μάς παρουσιάζουν πάντα αφετηρία την Καλαμάτα και ποτέ δεν έχουμε την αντίστροφη διαδρομή. Και αναρωτιόμαστε πάλι αν το φαινόμενο αυτό οφείλεται σε συγκεκριμένο λόγο ή είναι αποτέλεσμα ατυχίας μας στην εύρεση των φιλοτελικών ευρημάτων.

Ωστόσο, από το 1902 και μετά, με την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού γύρου της Πελοποννήσου, ανοίγονται νέες προοπτικές για καινούργιες διαδρομές, ιδίως προς τη δυτική πλευρά, όπου οι Σ.Π.Α.Π. κυριαρχούν, χωρίς να υπάρχει το οποιοδήποτε κώλυμα από την παρουσία των Σ.Μ.Ε. Έτσι η Καλαμάτα μπορεί να συγκοινωνεί με την Αθήνα και τον Πειραιά δια μέσου της Πάτρας. Και ναι μεν η διαδρομή αυτή είναι μεγα-λύτερη, αλλά σ' αυτήν μπορούν οι Σ.Π.Α.Π. να οργανώσουν καλύτερα τα δρομολόγια τους. Εξάλλου μια καθυστέρηση λίγων ωρών στη διεκπεραί-ωση της αλληλογραφίας, μπροστά στο σύνολο της γενικότερης συνεπέστε-ρης ταχυδρομικής εξυπηρέτησεως δεν έχει ουσιαστικές συνέπειες.

Έτσι τα καινούργια δρομολόγια έδιναν προτεραιότητα στη διαδρο-μή από την Πάτρα στην Καλαμάτα και στην αντίστροφή της, ενώ αργό-τερα υπήρχε επέκταση και μέχρι τον Πειραιά.



Τύπος 1

Τύπος 2

Εικόνα K2/61

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	31,5	32,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,5	0,6

γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,3	0,4
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	1,0
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3	0,3
η. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,3	0,35
- Αριθμός της κάθε ομάδας των γραμμώσεων	9/9	9/9
ι. Διάμετρος του κάθε κοσμήματος αστερίσκου	3,0	3,0

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1, 2 της εικόνας K2/61

- Μονόκυκλα αποτυπώματα.
- Εσωτερικά του κύκλου, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής ΠΑΤΡΑΙ-ΚΑΛΑΜΑΙ, στον τύπο 1, και η αντίστροφη διαδρομή στον τύπο 2, με ενδιάμεση ενωτική παύλα μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου.
- Εσωτερικά του κύκλου, στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει, πάλι περιφερειακά, η λέξη: ΚΙΝΗΤΟΝ.
- Δεξιά κι αριστερά του «ΚΙΝΗΤΟΝ» υπάρχει από ένα κόσμημα αστερίσκου με έξι ακτίνες.
- Κάτω ακριβώς από τον τίτλο της διαδρομής και πάνω από τη λέξη ΚΙ-ΝΗΤΟΝ, υπάρχει ανά μία ομάδα από εννέα κατακόρυφες άνισες γραμμώσεις.
- Στο διάκενο μεταξύ των γραμμώσεων υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη, έχοντας δεξιά της την ώρα παραδόσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.

Ακολουθούν οι αμέσως μεταγενέστερες σφραγίδες που χρησιμο-ποιήθηκαν μετά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο.



Τύπος 1



Τύπος 2

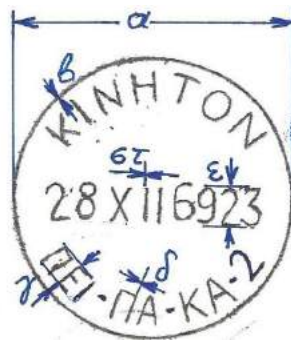
Εικόνα K2/62

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	35,0	35,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,25	0,25
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,2	0,25
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0	2,0
στ. Μήκος της κάθε παύλας στο ΚΙΝ.1Α και 1Β	2,5	2,5
ζ. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
η. Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	αχνό, δυσδιάκριτο	2,0

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1 και 2 της εικόνας K2/62

- Μονόκυκλα αποτυπώματα.
- Εσωτερικά του κύκλου, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής ΚΑΛΑΜΑΙ-ΠΑΤΡΑΙ, στον τύπο 1, και η αντίστροφη διαδρομή στον τύπο 2, με ενδιάμεση ενωτική παύλα μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου.
- Εσωτερικά του κύκλου, στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει περιφερειακά η λέξη: ΚΙΝ.(ΗΤΟΝ) και δίπλα, στον τύπο 1, ο συμβολικός αριθμός 1Α, ενώ στον τύπο 2, ο συμβολικός αριθμός 1Β.
- Δεξιά κι αριστερά του συμβόλου «ΚΙΝ.1Α ή 1Β» υπάρχει ανά μία παύλα μεγαλύτερου μήκους από την ενωτική των λέξεων του δρομολογίου.
- Οι συμβολικοί αριθμοί 1Α και 1Β μας κάνουν να υποψιαστούμε ότι πρέπει να υπάρχουν και οι 2Α και 2Β.

Και τέλος φθάνουμε στα πιο πρόσφατα αποτυπώματα των Σ.Π.Α.Π. που αφορούν την πιο μεγάλη διαδρομή τους, από την Καλαμάτα μέχρι τον Πειραιά, δια μέσου της Πάτρας που χρησιμοποιήθηκαν τις δεκαετίες 1960 και 1970, και είναι μάλλον τα τελευταία αποτυπώματα του δικτύου της Πελοποννήσου μέχρι την κατάργηση των κινητών ταχυδρομείων.



Εικόνα K2/63

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	23,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,25
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	2,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,2
ε. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
στ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K2/63

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Εσωτερικά του κύκλου, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει περιφερειακά η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ.
- Στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει επίσης περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής του κινητού ταχυδρομείου, αποτελούμενος από τρεις συντεταγμένες λέξεις ΠΕΙ.ΠΑ.ΚΑ., που σημαίνουν: ΠΕΙ(ΡΑΙΕΥΣ).ΠΑ(ΤΡΑΙ).ΚΑ(ΛΑΜΑΙ)., καθώς και από το 2, τον συμβολικό αριθμό του δρομολογίου.

- Οι τελείες μεταξύ των συντεταγμένων λέξεων του δρομολογίου είναι κάπως επιμηκυσμένες και μερικές φορές μοιάζουν με μικρές παύλες.
- Τόσο η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ όσο και οι λέξεις του τίτλου της διαδρομής έχουν γράμματα του ίδιου ύψους και πάχους, και μόνο ο συμβολικός αριθμό 2 είναι κάπως πιο μεγάλος και πιο παχύς, για να αποτυπώνεται εντονότερα.
- Στο κενό, στο μέσον του εσωτερικού κύκλου, υπάρχει η ευθύγραμμη, σε οριζόντια διάταξη, ένδειξη της ημερομηνίας, έχοντας στα δεξιά της την ώρα παραδόσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.



Τύπος 1



Τύπος 2



Τύπος 3

Εικόνα Κ2/64

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μέσος όρος) σε χλσ.		
	Τύπος 1	Τύπος 2	Τύπος 3
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	23,0	23,0	23,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,25	0,25+	0,25
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	2,0	2,0	2,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,25	0,20	0,20
ε. Ύψος των ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0	3,0
στ. Πάχος των ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2	0,2	0,2

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1, 2 και 3 εικόνας Κ2/64

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Εσωτερικά του κύκλου, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει περιφερειακά η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ.
- Στο αντίστοιχο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής του κινητού ταχυδρομείου, αποτελούμενος από τρεις συντετμημένες λέξεις ΚΑ.ΠΑ.ΠΕΙ., που σημαίνουν: ΚΑ(ΛΑΜΑΙ).ΠΑ(ΤΡΑΙ).ΠΕΙ(ΡΑΙΕΥΣ)., καθώς και από τα **1, 2** και **3**, τους πιο έντονους συμβολικούς αριθμούς των δρομολογίων.
- Οι τελείες μεταξύ των συντετμημένων λέξεων του δρομολογίου είναι κάπως επιμηκυσμένες και μερικές φορές μοιάζουν με μικρές παύλες.
- Τόσο η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ όσο και οι λέξεις του τίτλου της διαδρομής έχουν γράμματα του ίδιου ύψους και πάχους, και μόνο οι συμβολικοί αριθμοί είναι κάπως πιο μεγάλοι και πιο παχείς και αποτυπώνονται εντονότερα.
- Στο κενό, στο μέσον του εσωτερικού κύκλου, υπάρχει η ευθύγραμμη, σε οριζόντια διάταξη, ένδειξη της ημερομηνίας, έχοντας γραμμένη στα δεξιά της την ώρα παραδόσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρο-μείο.

Κεφάλαιο 3ο

Τα κινητά ταχυδρομεία του δικτύου των «Σιδηροδρόμων Αττικής» (Σ.Ατ.)

1. Το ιστορικό των «Σιδηροδρόμων Αττικής».

Μέχρι τώρα εξετάσαμε τα κινητά ταχυδρομεία, που λειτούργησαν στο νομό Αττικής και τα οποία εξυπηρετούνταν από τα επόμενα σιδηροδρομικά δίκτυα:

Α) Στον «Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηρόδρομον» (Σ.Α.Π.), με διαδρομή από την Αθήνα στον Πειραιά και αντίστροφα.

Β) Στους «Σιδηροδρόμους Πειραιώς Αθηνών Πελοποννήσου» (Σ.Π.Α.Π.), που έχουν μία μικρή διαδρομή στην Αττική, από τον Πειραιά μέχρι την Κόρινθο, ενώ οι μεγαλύτερες διαδρομές τους βρίσκονται στην Πελοπόννησο.

Εκτός όμως από τα δύο προηγούμενα δίκτυα, τη στερεά Ελλάδα γενικότερα διέσχιζαν και τα επόμενα σιδηροδρομικά δίκτυα:

Γ) Οι «Σιδηρόδρομοι Αττικής» (Σ.Ατ.), που συνέδεαν την Αθήνα με την Κηφισιά και το Λαύριο, δίκτυο που δεν λειτουργεί σήμερα.

Δ) Οι «Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας» (Σ.Θ.), που συνδέουν το λιμάνι του Βόλου με το εσωτερικό της θεσσαλικής πεδιάδας. Ομοίως, δεν λειτουργεί σήμερα.

Ε) Οι «Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος», που συνέδεαν την ενδοχώρα της Αιτωλοακαρνανίας με τον Πατραϊκό κόλπο, δίκτυο που επίσης δεν λειτουργεί σήμερα. Και τέλος:

ΣΤ) Το δίκτυο με προδιαγραφές διεθνών σιδηροδρόμων, ο πρώην Σ.Ε.Κ., που συνδέει τον Πειραιά με τη Χαλκίδα και διασχίζοντας τη στερεά Ελλάδα φθάνει στη Λάρισα, στη συνέχεια στη Θεσσαλονίκη μέχρι τα βόρεια σύνορά μας συνδεόμενο και με το εξωτερικό.

Και στα τέσσερα αυτά σιδηροδρομικά δίκτυα λειτουργούσαν κινητά ταχυδρομεία, τα οποία θα εξετάσουμε διαδοχικά.

Και αρχίζουμε με τους «Σιδηροδρόμους Αττικής». Η κατασκευή τους πραγματοποιήθηκε την ίδια εποχή με τους σιδηροδρόμους Θεσσαλίας και Πελοποννήσου, τη δεκαετία 1880, με σκοπό τους να συνδέσουν την πρωτεύουσα με το λιμάνι του Λαυρίου και γενικότερα με την χερσόνησο της Λαυρεωτικής, νοτιοανατολικά της Αθήνας. Όπως είναι γνωστό στην περιοχή ήκμαζαν στην αρχαία εποχή τα ονομαστά αργυρούχα ορυχεία μολύβδου, τα οποία είχαν βοηθήσει οικονομικά τους Αθηναίους να νικήσουν στον πόλεμο εναντίον των Περσών.

Τα μεταλλεία αυτά είχαν λησμονηθεί γρήγορα και από τη ρωμαϊκή ακόμη εποχή αποτελούσαν μια μακρινή ανάμνηση. Έπρεπε να περάσουν πολλοί αιώνες και μόνο γύρω στα 1860 μ.Χ. ανακαλύφθηκαν τυχαία από τον ιδιοφυή Ιταλό μεταλλειολόγο Τζιανπατίστα Σερπιέρι, ο οποίος είχε βρει χρησιμοποιημένα, ως σαβούρα, κάποια υπολείμματα αργυρούχων μεταλλευμάτων της αρχαίας εποχής στο αμπάρι κάποιου ατμοπλοίου, που είχε περάσει από το Λαύριο. Ο Σερπιέρι, που υποψιάστηκε αμέσως την αξία τους, ήρθε στην περιοχή της Λαυρεωτικής, έκανε επισταμένες έρευνες, οι οποίες και επιβεβαίωσαν τις υποψίες του. Τότε ζήτησε αμέσως από το ελληνικό Κράτος να εκμεταλλευθεί τα υπολείμματα αυτά, τα οποία ήταν απλωμένα ως «σκουριές» στην παραλία του Λαυρίου, ως άχρηστα, αφού είχαν ήδη υποστεί κατεργασία από τους αρχαίους Αθηναίους. Ωστόσο, τα υπολείμματα, που με τα πρωτόγονα τεχνικά μέσα της αρχαίας εποχής ήταν άχρηστα με τα σύγχρονα μέσα ήταν άνετα εκμεταλλεύσιμα. Το Ελληνικό Κράτος όμως μη γνωρίζοντας τις εξελίξεις αυτές και μη φανταζόμενο την αξία τους έδωσε τελικά άδεια για εκμετάλλευση.

Έτσι, στις αρχές του 1865 αρχίζει να λειτουργεί το μεγάλο συγκρότημα εξορύξεων του Σερπιέρι σε διάφορες περιοχές της ορεινής Λαυρεωτικής και σε μερικά χρόνια ο Ιταλός

μεταλλειολόγος γίνεται ίσως ο πλουσιότερος κάτοικος της χώρας μας. Εκμεταλλεύεται και άλλα ορυχεία σε μερικά ελληνικά νησιά, ζει στο πολυτελέστατο αρχοντικό του, στην οδό Πανεπιστημίου και είναι πραγματικός μεγιστάνας. Εκτός από τις άλλες του επιχειρήσεις γίνεται και μεγαλομέτοχος του δικτύου των «Σιδηροδρόμων Αττικής», που θα συνδέσει την πρωτεύουσα με το Λαύριο, το οποίο δεν είναι πια το σχεδόν έρημο φτωχό χωριουδάκι, αλλά έχει εξελιχθεί σε αξιόλογη βιομηχανική περιοχή. Τα μεταλλεύματα, από τις διάφορες ορεινές περιοχές της Λαυρεωτικής μεταφέρονται με τοπικό βιομηχανικό σιδηρόδρομο και υφίστανται κατεργασία στο λιμάνι του Λαυρίου, εκεί που είχαν κατασκευαστεί τα περίφημα «Εργαστήρια» της μεταλλευτικής εταιρίας του Σερπιέρι και κατόπιν ο επεξεργασμένος αργυρούχος μόλυβδος εξάγεται στο εξωτερικό έτοιμος προς βιομηχανική χρήση.

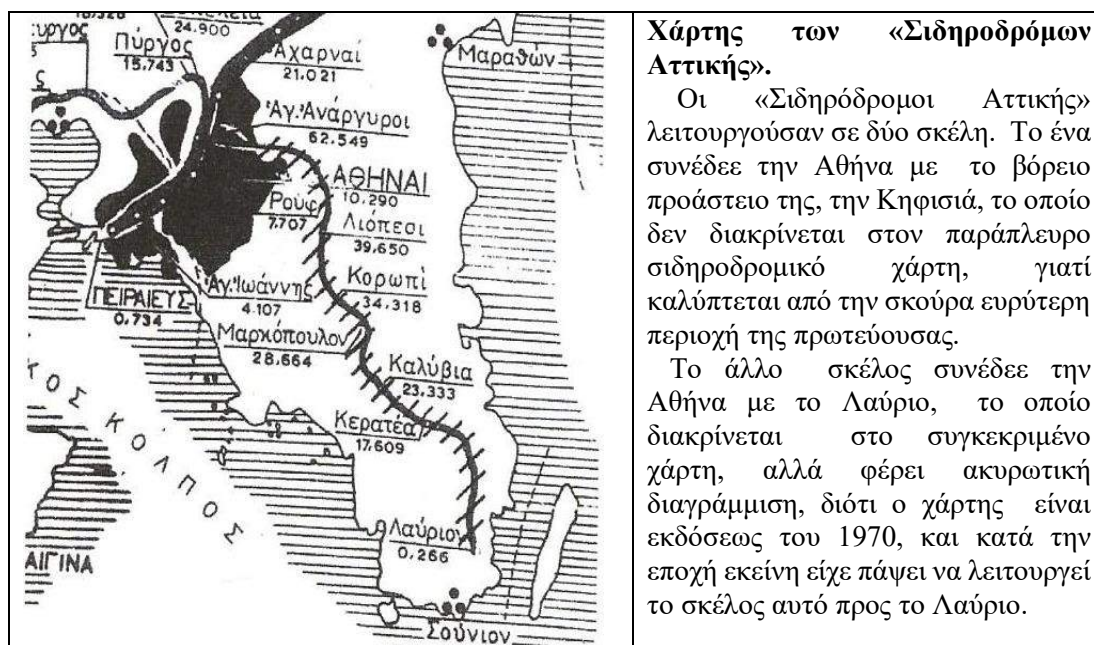
Αλλά το θέμα δεν ήταν τόσο απλό και καθαρό. Γρήγορα ξέσπασε, την περίοδο 1869-75, μια νομική διαφορά μεταξύ της Ελληνικής Κυβερνήσεως και της μεταλλευτικής εταιρίας του Σερπιέρι για τον τρόπο εκμεταλλεύσεως των μεταλλείων. Η Κυβέρνηση αμφισβήτησε το δικαίωμα του Σερπιέρι να τα εκμεταλλεύεται, ισχυρίστηκε ότι ξεγελάστηκε από αυτόν και τον κατηγορήσε ότι έκανε κατάχρηση του δικαιώματός του επί του ορυκτού μας πλούτου. Έτσι, ξέσπασε σκάνδαλο, κατέρρευσε ή αξία των μετοχών της εταιρίας του Σερπιέρι και χιλιάδες ελληνικές οικογένειες, που είχαν επενδύσει σ' αυτές, καταστράφηκαν.

Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι, επίσης γύρω στο 1860 ο αξιολογότερος Έλληνας ορυκτολόγος Ανδρέας Κορδέλλας – στηριγμένος στις πληροφορίες των αρχαίων Ελλήνων συγγραφέων – προβαίνει πριν ακόμη κι από τον Σερπιέρι σε λεπτομερειακή έρευνα της Λαυρεωτικής και ανακαλύπτει σε πολλά σημεία της ερείπια των αρχαίων μεταλλευτικών εγκαταστάσεων. Αμέσως μετά, ο Κορδέλλας υποβάλλει στην Κυβέρνηση έκθεση με τα πορίσματα των ερευνών του και προχωρεί στην υπόδειξη ότι επειδή οι αρχαίοι Αθηναίοι είχαν κατεργαστεί τα μεταλλεύματα αυτά κατά τρόπο αρχέγονο και ατελή ήταν δυνατόν να υποστούν και νέα κατεργασία με τη χρησιμοποίηση των σύγχρονων τεχνικών μέσων και να αποφέρουν έτσι πολλά κέρδη.

Το Κράτος αποδέχτηκε τις απόψεις του Κορδέλλα, αλλά δεν ήταν σε θέση να προχωρήσει στην εκμετάλλευση των ευρημάτων, με αποτέλεσμα να χαθεί η ευκαιρία να τεθούν τα μεταλλεία του Λαυρίου υπό κρατικό έλεγχο προς κοινό όφελος, εξέλιξη που θα απέτρεπε τις τρομερές συνέπειες των οικονομικών σκανδάλων, που ακολούθησαν.

Βέβαια, τα οικονομικά αυτά σκάνδαλα, που αναφέραμε δεν έχουν σχέση με την μελέτη μας για τις σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων, αλλά είναι ένα οικονομικό δράμα της νεότερης ιστορίας μας, το οποίο αξίζει να αναφερθεί διότι είχε συνέπειες σε πολλούς κοινωνικούς τομείς. Όσο για τους σιδηροδρόμους της ιδιοκτησίας Σερπιέρι χρειάζεται να γίνει μια διευκρίνιση. Ο Σερπιέρι είχε υπό την ιδιοκτησία του δύο σιδηροδρομικά δίκτυα. Άλλο ήταν το βιομηχανικό, που μετέφερε τα ακατέργαστα μεταλλεύματα από τους τόπους εξορύξεως μέχρι τα «Εργαστήρια» στο λιμάνι του Λαυρίου και άλλο οι υπεραστικοί επιβατικοί «Σιδηρόδρομοι Αττικής» Αθηνών-Λαυρίου.

Το δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Αττικής» αποτελείτο, όπως είπαμε, από δύο κλάδους. Ο ένας ήταν η διαδρομή από Αθήνα στην Κηφισιά – ο κλάδος αυτός μετατράπηκε αργότερα σε ηλεκτροκίνητο και ενσωματώθηκε στον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο Πειραιά-Αθηνών ως επέκτασή του – και ο άλλος ήταν μια παράκαμψη, που ξεκινούσε από το Ηράκλειο και, προχωρώντας νοτιοανατολικά, κατέληγε στο Λαύριο. Η γραμμή του δικτύου αυτού ήταν μετρικού εύρους, ενώ το συνολικό μήκος και των δύο κλάδων ήταν 76 χλμ. Η έναρξη της λειτουργίας του πραγματοποιήθηκε, το 1884-1885. Κατά τα πρώτα χρόνια ο σταθμός του στη Αθήνα βρισκόταν στην πλατεία Αττικής, ενώ από το 1889 μεταφέρθηκε στην Πλατεία Λαυρίου. Το 1925 το τμήμα από την Αθήνα ως την Κηφισιά αναλαμβάνεται από τους ηλεκτρικούς σιδηροδρόμους, ενώ το τμήμα από το Ηράκλειο ως το Λαύριο εξαγοράζεται, το 1929, από τους Σ.Π.Α.Π.

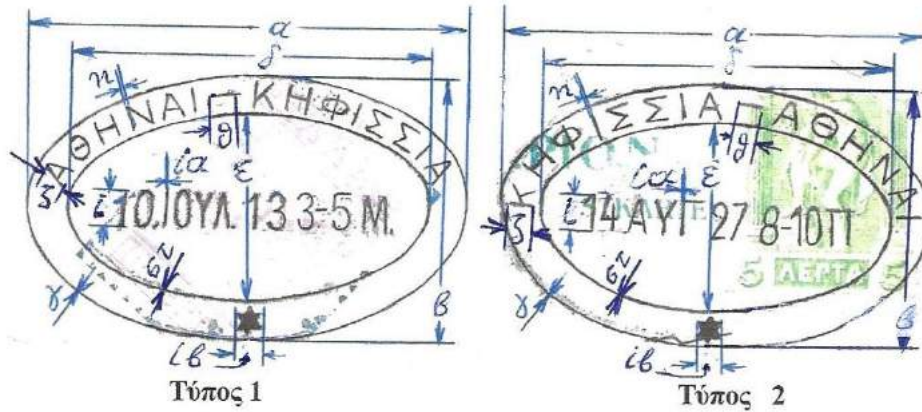


Πίνακας σταθμών και στάσεων των «Σιδηροδρόμων Αττικής»			
Διαδρομή: «Αθήνα - Κηφισιά»		Διαδρομή: «Ηράκλειο - Λαύριο»	
Χιλιομετρική θέση	Ονομασία	Χιλιομετρική θέση	Ονομασία
0,000	Αθήνα	9,200	Ηράκλειο
1,000	Πλατ. Λαυρίου	13,150	Χαλάνδρι
2,000	Αθήνα	19,970	Γέρακας
3,650	Πλατ. Αττικής	22,490	Κάντζα (Λεοντάριο)
4,860	Άνω Πατήσια	26,500	Λιόπεσι
7,340	Νέα Ιωνία (Ποδαράδες)	31,840	Κορωπί
9,200	Ηράκλειο	37,550	Μαρκόπουλο
13,320	Αμαρούσιο	42,820	Καλύβια
15,500	Κηφισιά	46,340	Κουβαράδες
Παρατήρηση Μετά το 1900 η γραμμή της Κηφισιάς έφτασε μέχρι το Στροφύλι και συνδέθηκε με τη γραμμή των λατομείων μαρμάρου του Διονύσου.		48,540	Κερατέα
		55,230	Δασκαλειό
		58,230	Σπηλιαζέζα
		63,590	Θορικό
		66,150	Λαύριο

2. Οι ταχυδρομικές σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων των «Σιδηροδρόμων Αττικής»

Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων των «Σιδηροδρόμων Αττικής» είναι ελάχιστα γνωστές. Ανήκουν όλες στη διαδρομή του κλάδου Αθήνα-Κηφισιά και στην επάνοδο της. Το παλαιότερο αποτύπωμα σφραγίδας, που υπάρχει για τον κλάδο αυτόν είναι ένα ευθύγραμμο, το οποίο το είχα δει πριν από αρκετά χρόνια αλλά δεν το θυμάμαι καλά. Ανέφερε, από ό,τι θυμάμαι, τη διαδρομή **ΑΘΗΝΑΙ-ΚΗΦΙΣΙΑ**. Έχω λησμονήσει σε ποια περίοδο χρησιμοποιήθηκε.

Τα αποτυπώματα, που υπάρχουν συνήθως για τη διαδρομή ΑΘΗΝΑΙ-ΚΗΦΙΣΙΑ, είναι των οβάλ σφραγίδων με διπλό περίγραμμα, τα οποία λειτουργούσαν και στις δύο κατευθύνσεις της διαδρομής.



Εικόνα Κ3/1

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ. όρο) σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της μεγάλης διαμέτρου της εξωτ. ελλείψεως	41,0;	41,0
β. Μήκος της μικρής διαμέτρου της εξωτ. ελλείψεως	24,5;	24,5;
γ. Πάχος της γραμμής περιφερειακής της εξωτ. ελλείψεως	0,3;	0,25
δ. Μήκος της μεγάλης διαμέτρου της εσωτ. ελλείψεως	34,0	34,0
ε. Μήκος της μικρής διαμέτρου της εσωτ. ελλείψεως	17,0	17,5
στ. Πάχος της γραμμής περιφερειακής εσωτ. ελλείψεως	0,2	0,2
ζ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5	2,5
η. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,2;	0,2
θ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5	1,5
ι. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
ια. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25	0,2
ιβ. Διάμετρος του κοσμήματος του αστερίσκου	2,5	2,5

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ3/1

- Οβάλ αποτυπώματα με δύο ελλειπτικά περιγράμματα.
- Ως «εξωτερικές» διαμέτρους θεωρώ τη μεγάλη και τη μικρή διάμετρο της εξωτερικής ελλείψεως.
- Αντίστοιχα, οι εσωτερικές διαμέτροι είναι η μεγάλη και η μικρή διάμετρος της εσωτερικής ελλείψεως.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών των ελλείψεων, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος εγγράφονται οι επιγραφές της κάθε διαδρομής και της αντίστροφής της. (Τύποι 1 και 2).
- Μεταξύ των δύο λέξεων της διαδρομής παρεμβάλλεται παύλα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των περιφερειών των δύο ελλείψεων, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει αστεροειδές κόσμημα.
- Στο κενό μέσα στην εσωτερική έλλειψη υπάρχει η οριζόντια, ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, και δεξιά, σε επέκταση, η ένδειξη αυτή περιλαμβάνει και την ώρα σφραγίσεως του παραληφθέντος φακέλου από το κινητό ταχυδρομείο. Έτσι βλέπουμε ότι

η σφραγίση του αριστερού αποτυπώματος έγινε στις 3 με 5 μετά το Μεσημέρι, και του δεξιού έγινε στις 8 με 10 το Πρωί.

Οι σφραγίδες αυτές ακυρώνουν συνήθως αξίες γραμματοσήμων της λιθογραφικής σειράς καθώς και της σειράς των Τοπίων του 1927. Σύμφωνα με τις παρόμοιες οβάλ σφραγίδες, του πελοποννησιακού αλλά και άλλων σιδηροδρομικών μας δικτύων, θα πρέπει οι σφραγίδες αυτές να είχαν κατασκευαστεί στην αρχή της δεκαετίας του 1910. Η παλαιότερη ένδειξη χρονολογίας, που έχω υπ' όψη μου για τις οβάλ σφραγίδες των «Σιδηροδρόμων Αττικής» είναι του 1913 και η νεότερη του 1927. Αυτό σημαίνει ότι χρησιμοποιήθηκαν λογικά καθ' όλη τη διάρκεια της εικοσαετίας 1910-1930, και ίσως και λίγο αργότερα, μετά το 1930. Οι σφραγίδες, για τις οποίες μιλάμε, χρησιμοποιούνταν στο περιβόητο τραίνο, το «θηρίο» της Κηφισιάς, που ξεκινούσε από την πλατεία Λαυρίου, και διέσχισε με πάταγο όλο το μήκος της οδού Γ' Σεπτεμβρίου, για να φθάσει στον προορισμό του.

Όπως βλέπουμε, τα οβάλ αυτά αποτυπώματα αφορούν μόνο τον κλάδο από Αθήνα σε Κηφισιά. Για τον άλλο κλάδο, Αθήνα-(Ηράκλειο)-Λαύριο, (ο οποίος μου είναι ιδιαίτερα προσφιλής διότι το Λαύριο είναι η ιδιαίτερη πατρίδα των γονέων μου), παρόλη την επίμονη έρευνά μου, δεν έχω βρει αποτυπώματα. Και πράγματι είναι παράξενο το ότι δεν υπήρχαν και σ' αυτόν τον κλάδο κινητά ταχυδρομεία, γιατί η διαδρομή του Λαυρίου-Αθήνας είχε και έντονη εμπορευματική κίνηση αλλά και επιβατικά ήταν ιδιαίτερα πολυσύχναστη.

Κεφάλαιο 4^ο

Τα κινητά ταχυδρομεία του δικτύου των «Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας» (Σ.Θ.)

1. Η προσάρτηση της Θεσσαλίας στην Ελλάδα.

Τα σιδηροδρομικά δίκτυα στη χώρα μας κατασκευάστηκαν ως συνέπεια των συγκοινωνιακών μας αναγκών, αλλά πολλές φορές η κατασκευή τους επιταχύνθηκε και υπό την επίδραση κάποιων ευνοϊκών ιστορικών συνθηκών της εποχής.

Οι Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας ήταν το πρώτο μεγάλο υπεραστικό σιδηροδρομικό δίκτυο, που κατασκευάστηκε στη χώρα μας. Πριν από αυτό είχε κατασκευαστεί, το 1869, το δίκτυο του «απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου», αλλά το δίκτυο αυτό δεν ήταν ούτε μεγάλο ούτε υπεραστικό. Συνέδεε απλώς την Αθήνα με το επίνειό της, με αρχικό μήκος γραμμής 8,5 χλμ., το οποίο σχετικά γρήγορα ηλεκτροκινήθηκε, επεκτάθηκε βαθμιαία μέχρι την Κηφισιά και σήμερα αποτελεί την πρώτη γραμμή του μετροπολιτικού μας σιδηροδρόμου (metro).

Από το 1869 και τουλάχιστον επί μία δεκαετία δεν υπήρξε καμία σιδηροδρομική πρόοδος στη χώρα μας. Η δεκαετία αυτή πέρασε με ατέλειωτες συζητήσεις για μελλοντικές σιδηροδρομικές κατασκευές. Λόγω του οθωμανικού κωλύματος στο βορρά, τα σχέδια που επικρατούσαν ήταν να επικοινωνήσει η Ελλάδα με την Ιταλία κατ' ευθείαν δια θαλάσσης, από την Πάτρα με τις ανατολικές παραλίες της Ιταλίας, κατόπιν εκατέρωθεν σιδηροδρομικής συνδέσεως στις δύο χώρες.

Στη Θεσσαλία η κατασκευή των σιδηροδρόμων ακολούθησε τη δική της περιπετειώδη πορεία. Στο ρωσοτουρκικό πόλεμο του 1877 η χώρα μας τάχθηκε με το μέρος της Ρωσίας. Όταν οι Ρώσοι επικράτησαν μας αποζημίωσαν με την προσάρτηση στα εδάφη μας της Θεσσαλίας και μέρους της Ηπείρου, περιοχές οι οποίες μέχρι τότε ανήκαν στην τουρκική επικράτεια. Μετά από αυτήν τη μεγάλη εδαφική επέκταση – αφού τα ελληνικά σύνορα επεκτάθηκαν πολύ προς βορρά – μεταβλήθηκε η ελληνική πολιτική και οι βλέψεις μας άλλαξαν. Παράλληλα, με την επίδραση της τρικουπικής πολιτικής αποφασίστηκε ο γρήγορος σιδηροδρομικός εξοπλισμός της χώρας. Βασικός στόχος ήταν η ανάπτυξη του εσωτερικού

εμπορίου, καθώς και των εξαγωγών των προϊόντων μας με τη συμμετοχή σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών.

Μετά τον πόλεμο του 1877 οι τούρκοι ιδιοκτήτες αγροτικών περιοχών άρχισαν να εκκενώνουν τη Θεσσαλία, η οποία ήταν πια γι' αυτούς ξένο έδαφος. Το τουρκικό κράτος αντιτασσόταν προς αυτήν την εκκένωση και καλυπτερόσε όσο μπορούσε περισσότερο. Τελικά, μετά από πολλές πιέσεις των Μεγάλων Δυνάμεων η τουρκική κυβέρνηση δέχτηκε δια της βίας την εκκένωση. Αυτό το εκμεταλλεύθηκαν πλούσιοι ομογενείς από την Κωνσταντινούπολη και αποφάσισαν να αγοράσουν κτήματα στην καινούργια ελεύθερη πατρίδα από τους αποχωρούντες τούρκους. Μεταξύ των αγοραστών ήταν και πολλές γνωστές ελληνικές οικονομικές προσωπικότητες. Ένας, ιδιαίτερα δραστήριος ομογενής ήταν ο Έλληνας μεγαλοτραπεζίτης της Κωνσταντινούπολης Θεόδωρος Μαυρογορδάτος, ο οποίος είχε την πρόνοια όχι μόνο να αγοράσει θεσσαλικά κτήματα, αλλά και να τα συνδέσει σιδηροδρομικά με το Βόλο, ώστε να μπορεί να εξάγει τα αγροτικά τους προϊόντα από το θεσσαλικό αυτό λιμάνι. Οι Τούρκοι τελικά εγκατέλειψαν τη Θεσσαλία κατά το τέλος του 1882 και η Θεσσαλία γιόρτασε επί τέλους την απελευθέρωσή της.

2. Η κατασκευή των θεσσαλικών σιδηροδρόμων.

Την εποχή εκείνη βρισκόταν στην Ελλάδα προς εύρεση νέας εργασίας, ο ιταλικής καταγωγής, πεπειραμένος μηχανικός σιδηροδρόμων Εβαρίστο ντε Κίρικο. Το όνομά του «Ευάρεστος» ή «Ευχάριστος» καθώς και το επώνυμο «Κήρυκας» θυμίζει παλαιά ελληνική προέλευση. Ο ιταλός μηχανικός είχε γεννηθεί στην Κωνσταντινούπολη και είχε ήδη εργαστεί στην Ιταλία, καθώς και στους σιδηροδρόμους της οθωμανικής Θράκης αλλά και στην περιοχή της Σόφιας. Έτσι, αμέσως μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας ο Ε. ντε Κίρικο συνεργάστηκε με τον Θ. Μαυρογορδάτο για την κατασκευή των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων. Οι δύο άνδρες γνωρίζονταν από το παρελθόν, όταν ο ντε Κίρικο εργαζόταν στη οθωμανική αυτοκρατορία. Ο Μαυρογορδάτος ίδρυσε μια μεγάλη για την εποχή εκείνη κατασκευαστική σιδηροδρομική εταιρία, την «Εργολαβία ντε Κίρικο και Σια» με επί κεφαλής τον ιταλό μηχανικό, την οποία χρηματοδοτούσε και της οποίας έργο ήταν να κατασκευάσει το απαιτούμενο για τη Θεσσαλία σιδηροδρομικό δίκτυο.

Σιδηροδρομική διαδρομή. Το βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο που διασχίζει ολόκληρη τη θεσσαλική πεδιάδα έχει κομβικό σημείο το λιμάνι του Βόλου και εκτείνεται σε δύο κλάδους. Στην αρχή υπάρχει ένα μικρό σιδηροδρομικό τμήμα που συνδέει το Βόλο με το Βελεστίνο. Από το Βελεστίνο και μετά το δίκτυο χωρίζεται σε δύο μεγάλους κλάδους. Ο ένας προχωρεί βορειοδυτικά και συνδέει το Βελεστίνο με τη Λάρισα. Ο άλλος προχωρεί δυτικά από Παλαιοφάρσαλος μέχρι την Καρδίτσα και μετά κατευθύνεται βορειοδυτικά και καταλήγει στην Καλαμπάκα. Το όλο αυτό δίκτυο έχει συνολικό μήκος 204 χλμ. Το έργο ξεκίνησε το 1882. Ο πρώτος κλάδος, μέχρι τη Λάρισα λειτούργησε το 1884, και ο δεύτερος ολοκληρώθηκε το 1886. Η γραμμή του τοπικού αυτού δικτύου είναι επίσης μετρικού πλάτους, δηλαδή η απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών ήταν 1,0 μ.

Ένας άλλος, πολύ μικρότερος κλάδος – το τραινάκι του Πηλίου – ξεκινάει πάλι από το Βόλο, κατευθύνεται ανατολικά, διέρχεται από το χωριό Άνω Λεχώνια και καταλήγει στο χωριό Μηλιές. Το δίκτυο του Πηλίου έχει απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών του 0,60 μ. με διαδρομή μήκους 28 χλμ. Και ο σιδηροδρόμος του Πηλίου κατασκευάστηκε σε δύο περιόδους: η διαδρομή Βόλος-Α. Λεχώνια το 1894-1895 και η διαδρομή Α. Λεχώνια-Μηλιές το 1900-1903. Το τραινάκι αυτό ήταν η ιδιαίτερη επιθυμία και αγάπη, θα λέγαμε, του μηχανικού ντε Κίρικο, ο οποίος είχε υπηρετήσει για μερικά χρόνια και στο Βόλο ως Διευθυντής των «Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων» και είχε πείσει τις αρμοδίους ότι η σιδηροδρομική αυτή διαδρομή αποτελούσε την ιδανική λύση για τη μεταφορά της πλούσιας αγροτικής παραγωγής του Πηλίου στο λιμάνι του Βόλου και για την εξαγωγή δια θαλάσσης.

Η εξέλιξη των θεσσαλικών σιδηροδρόμων. Μέχρι το 1960 οι σιδηροδρομικές γραμμές της θεσσαλικής πεδιάδας παρέμεναν στη μορφή με την οποία είχαν κατασκευαστεί από την αρχή, αλλά το 1960 η γραμμή της διαδρομής Βόλος-Λάρισα διαπλατύνθηκε και έγινε διεθνούς ή κανονικού εύρους, δηλαδή με απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών 1,435 μ. Τέλος, την περίοδο γύρω στο 2000 καταργήθηκε η διαδρομή μετρικού εύρους Βελεστίνο-Παλαιοφάρσαλος και ταυτόχρονα διαπλατύνθηκε η γραμμή Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα, που έγινε επίσης κανονικού εύρους. Οι αλλαγές αυτές πραγματοποιήθηκαν ως συνέχεια και συνέπεια της γραμμής διεθνούς εύρους, που κατασκευάστηκε από τον Πειραιά μέχρι τη Λάρισα και η οποία είχε ολοκληρωθεί ήδη από το 1908. Ωστόσο οι αλλαγές αυτές δεν επηρέασαν τα κινητά ταχυδρομεία του μετρικού δικτύου της Θεσσαλίας, διότι οι σπουδαιότερες από αυτές πραγματοποιήθηκαν αφού είχε ήδη λήξει η εποχή της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων.

Είδος κινήσεως. Κατά κανόνα χρησιμοποιήθηκε η ατμοκίνητη έλξη. Το 1952 κυκλοφόρησαν, συμπληρωματικά, οι πρώτες πετρελαιοκίνητες αυτοκινητάμαξες του βασικού ηπειρωτικού θεσσαλικού δικτύου. Το μικρό δίκτυο του Πηλίου είχε πάντα ατμοκίνητη έλξη.

Υπηρεσιακή κατάταξη. Το 1955 οι Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι περιήλθαν στους Σ.Ε.Κ. και από το 1970 αποτελούν μέρος του Ο.Σ.Ε.

3. Λεπτομέρειες από τη ζωή της οικογένειας ντε Κίρικο στην Ελλάδα.

Για την εκτέλεση των έργων αυτών ο ιταλός μηχανικός είχε εγκατασταθεί, όπως είπαμε, με την οικογένειά του στο Βόλο. Ήξερε ελληνικά έχοντας γνωριμίες με την ελληνική παροικία της Πόλης. Υπήρξε δημοφιλής τόσο στην ελληνική κοινωνία, όσο και στην κοσμοπολίτικη δυτικο-ευρωπαϊκή παροικία του Βόλου, καθώς και στην καθολική ενορία της πόλης. Μετά την ολοκλήρωση του θεσσαλικού σιδηροδρομικού δικτύου η οικογένεια ντε Κίρικο ζούσε τότε στην πρωτεύουσα και τότε στο Βόλο, ανάλογα με τις επαγγελματικές υποχρεώσεις του αρχηγού της. Αλλά όπως στο Βόλο, έτσι και στην Αθήνα, ο μηχανικός Εβαρίστο ντε Κίρικο ήταν παντού δημοφιλής και ευπρόσδεκτος. Κάποια εποχή εργάστηκε και στο αρχικό στάδιο των σιδηροδρομικών κατασκευών από την Αθήνα στη Λάρισα.

Άλλη φορά πάλι, το 1889, κατά προτροπή του Θ. Μαυρογορδάτου, συμμετείχε στη διεθνή βιομηχανική και καλλιτεχνική Έκθεση των Παρισίων – που πραγματοποιήθηκε για την επέτειο των 100 χρόνων από τη γαλλική Επανάσταση – ως εκπρόσωπος των θεσσαλικών σιδηροδρόμων, όπου ενημέρωνε το διεθνές κοινό για την κατασκευή των σιδηροδρόμων της Θεσσαλίας. Τέλος υπέστη, ως σιδηροδρομικός διευθυντής στη Θεσσαλία, τις ταλαιπωρίες και στενοχώριες του άτυχου ελληνοτουρκικού πολέμου την περίοδο 1897-98. Ο Ε. ντε Κίρικο πέθανε το 1905, σε ηλικία 64 χρόνων, μετά από 25 χρόνια παραμονής στην Ελλάδα. Την επόμενη χρονιά η σύζυγος και οι δύο γιοι του εγκατέλειψαν την Ελλάδα και εγκαταστάθηκαν στην Ιταλία.

Θα ήταν παράλειψη αν δεν τονίσουμε τις προσωπικότητες των δύο γιων του Ε. ντε Κίρικο. Ο μεγάλος του γιος, ο Τζιόρτζιο, σπούδασε στη Σχολή Καλών Τεχνών του Πολυτεχνείου της Αθήνας, έφυγε από τη χώρα μας σε ηλικία 18 ετών και εγκαταστάθηκε στη Δυτική Ευρώπη, όπου εξελίχθηκε σε έναν από τους μεγαλύτερους ζωγράφους της εποχής του, πασίγνωστος για τη «μεταφυσική» του ζωγραφική, που απετέλεσε προσωπική του έμπνευση και επίτευγμα. Ο δεύτερος γιος, ο Αντρέα, σπούδασε το Αθηναϊκό Ωδείο, έφυγε από την Ελλάδα σε ηλικία 15 ετών και με το ψευδώνυμο Αλμπέρτο Σαβίνιο εξελίχθηκε σε μεγάλο και πρωτότυπο πεζογράφο και σε μουσικό αφοσιωμένο ολοκληρωτικά στην τέχνη του, χωρίς όμως να υστερεί και ως ζωγράφος με την προσωπική του «μυθική» δηκτική ζωγραφική.

4. Οι σιδηροδρομικές και ταχυδρομικές συνθήκες στη Θεσσαλία τα πρώτα χρόνια μετά την προσάρτησή της.

Τα πρώτα χρόνια του 20^{ου} αιώνα η ελληνική πλέον Θεσσαλία εξακολουθούσε να συγκοινωνεί με τις άλλες ελληνικές περιοχές μόνο δια θαλάσσης με πλοία από το λιμάνι του Βόλου προς τον Πειραιά και προς τις άλλες παραλιακές περιοχές, ενώ από τη στεριά δεν υπήρχε προς τη Θεσσαλία άλλη συγκοινωνία παρά οι ιππήλατες άμαξες, που διέσχίζαν τη στερεά Ελλάδα μετά από πολλές περιπέτειες και κινδύνους. Ήταν ένα ταξίδι ιδιαίτερα δύσκολο και επικίνδυνο λόγω των ληστών. Και μόνο από το 1908 και μετά εξομαλύνθηκε η συγκοινωνία προς τη Θεσσαλία, όταν κατασκευάστηκε ο σιδηρόδρομος διεθνούς εύρους, που ένωσε τον Πειραιά και την Αθήνα με την Λάρισα και προχώρησε μέχρι τα νέα ελληνοτουρκικά σύνορα στο Παπαπούλι. Από τότε και μετά, άρχισε μια νέα εποχή, όταν με τους Βαλκανικούς Πολέμους του 1912-13, και στη συνέχεια με τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ελευθερώθηκε η Μακεδονία και η Δυτική Θράκη και απέχτησε η χώρα μας τα σημερινά της σύνορα με ευρεία σιδηροδρομική συγκοινωνία προς το εξωτερικό, τόσο με τη Δυτική, όσο και την Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη.

Η απελευθέρωση της Θεσσαλίας προέκυψε απροσδόκητα ως θείο δώρο της Ιστορίας, χωρίς να προηγηθούν πολεμικές συγκρούσεις. Ωστόσο δεν ήταν εύκολη η προσαρμογή των Ελλήνων κατοίκων της στις νέες, στις εθνικές συνθήκες μετά από τουρκική κυριαρχία αιώνων. Πάντως είχαν δημιουργηθεί – τυχαία ίσως – και κάποιες ιστορικές και κοινωνικές προϋποθέσεις, που εξομάλυναν κάπως αυτήν την προσαρμογή.

Έτσι, παρά το γεγονός ότι δεν ήταν τόσο εύκολη η προσαρμογή των Θεσσαλών, η εξέλιξη των ιστορικών συνθηκών επέλυσε αρκετά προβλήματα. Ο Βόλος υπήρχε για την εποχή εκείνη ένα μεγάλο εμπορικό λιμάνι, με σπουδαία γεωγραφική θέση και με θαλάσσια ακτινωτή κυριαρχία σε όλο το Αιγαίο Πέλαγος. Για το λόγο αυτό υπηρετούσαν στην πόλη αυτή, από χρόνια, πρόξενοι των Μεγάλων Δυνάμεων για να υποστηρίξουν τα οικονομικά και πολιτικά συμφέροντά τους έναντι του οθωμανικού ανταγωνισμού. Επακόλουθο ήταν να δημιουργηθούν στο Βόλο και στη Λάρισα, την πρωτεύουσα της Θεσσαλίας, μεγάλες δυτικοευρωπαϊκές παραιοκίες, με αποτέλεσμα να αναπτυχθεί ένα κοσμοπολίτικο, σχεδόν διεθνές περιβάλλον, μικρό ίσως σε μέγεθος αλλά με έντονη δραστηριότητα. Είχαν δημιουργηθεί σχολεία, κυρίως γαλλικής γλώσσας, ενώ η καθολική Ενορία ήταν ισοδύναμη, αν όχι ισχυρότερη από την ορθόδοξη. Εξάλλου, το οθωμανικό Κράτος ευνοούσε κάπως – για δικούς του οικονομικούς λόγους – το δυτικοευρωπαϊκό στοιχείο. Τελικά, αυτοί ήταν οι λόγοι που οι Έλληνες μεγαλοτραπεζίτες της Κωνσταντινούπολης είχαν θελήσει να αγοράσουν τσιφλίκια στη θεσσαλική πεδιάδα και πρώτος απ' όλους ο Θ. Μαυρογορδάτος, ο οποίος ταυτόχρονα αποφάσισε να φτιάξει τους θεσσαλικούς σιδηροδρόμους. Όταν μάλιστα ξεκίνησε η κατασκευή τους εισέρρευσαν στη Θεσσαλία πολλές εκατοντάδες ιταλών τεχνιτών και κατέκλυσαν όλες τις περιοχές από όπου θα διέρχονταν οι σιδηροδρομικές γραμμές. Και φυσικά ιθύνων νους όλης αυτής της δραστηριότητας ήταν ο μηχανικός Εβαρίστο ντε Κίρικο.

Τα δύο μεγάλα ηπειρωτικά σκέλη των σιδηροδρόμων της Θεσσαλίας ολοκληρώθηκαν σε τέσσερα χρόνια (1882-1886) και αμέσως μετά η Θεσσαλία γέμισε από νεαρούς Έλληνες σιδηροδρομικούς υπαλλήλους, καθώς ο Θ. Μαυρογορδάτος προσέλαβε μεγάλο μέρος από τη μορφωμένη ελληνική νεολαία της Κωνσταντινούπολης για να επανδρώσει με ανώτερους σιδηροδρομικούς υπαλλήλους το θεσσαλικό δίκτυο. Έτσι δημιουργήθηκε ένας υπαλληλικός κλάδος, που απετέλεσε μια νέα μερίδα ελληνικής αστικής τάξης. Όπως είπαμε, ο ντε Κίρικο γνώριζε από μικρός την ελληνική γλώσσα, γιατί είχε γεννηθεί και είχε μεγαλώσει στην Κωνσταντινούπολη, οπότε δεν υπήρχε πρόβλημα προφορικής συνεννόησης μεταξύ του ιδίου και των Ελλήνων σιδηροδρομικών υφισταμένων του, ενώ συνεννοείτο άνετα και με τους Ιταλούς τεχνίτες, τους συμπατριώτες του.

Όσο για το θέμα μας, τη σιδηροδρομική ταχυδρομική επικοινωνία, η δημιουργία της οφείλεται στο γεγονός ότι το βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο κατασκευάστηκε πολύ πριν ιδρυθούν ελληνικά ταχυδρομικά γραφεία στις πόλεις της Θεσσαλίας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να ξεκινήσει μια συνεργασία μεταξύ της κεντρικής Ταχυδρομικής Υπηρεσίας του Ελληνικού Κράτους και των σιδηροδρομικών εταιρειών, έτσι ώστε κατά τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας τους οι σιδηροδρομικοί σταθμοί να λειτουργούν παράλληλα και ως ταχυδρομικά γραφεία, ενώ οι σταθμάρχες τους να εκτελούν ταυτόχρονα και χρέη ταχυδρομικού υπαλλήλου. Στο πλαίσιο αυτό, οι ιδιώτες αποστολείς των επιστολών αγόραζαν τα γραμματόσημα από τους σταθμούς, τα κολλούσαν στους φακέλους της αλληλογραφίας τους, οι σταθμάρχες έλεγχαν τους φακέλους για την κανονική αξία των τελών, τα ακύρωναν με την υπηρεσιακή σφραγίδα του σταθμού τους και έδιναν τους φακέλους στα τρένα για να τους πάνε στον προορισμό τους. Ήταν δηλαδή η περίοδος, που κυριαρχούσαν ταχυδρομικά οι υπηρεσιακές σφραγίδες των σταθμών, ενώ οι σφραγίδες των διαδρομών των κινητών ταχυδρομείων δεν είχαν αρχίσει ακόμη να χρησιμοποιούνται. Αργότερα, σε δεύτερη φάση με την ίδρυση των κινητών ταχυδρομείων, θεσπίστηκε η «εν κινήσει» ταχυδρομική λειτουργία με την αποκλειστική χρήση ταχυδρομικών βαγονιών, ενώ η «εν στάσει» ταχυδρομική λειτουργία, μέσα στους σταθμούς, καταργήθηκε βαθμιαία.

Ωστόσο στη Θεσσαλία εντοπίζεται ένα ιδιαίτερο πρόβλημα. Παρ' όλο που ήταν πεδινή περιοχή με μεγάλη αγροτική παραγωγή, η ταχυδρομική δραστηριότητα δεν φαίνεται να ήταν ανάλογη. Μετά από μια έντονη ταχυδρομική επικοινωνία – όπως αποδεικνύεται από τους σφραγισμένους φακέλους με υπηρεσιακές σφραγίδες των σταθμών – η ταχυδρομική επικοινωνία μειώθηκε όταν άρχισαν να λειτουργούν τα κινητά ταχυδρομεία. Και αυτό προκύπτει από το ότι στατιστικά έχουν διασωθεί λιγότερα φάκελα από εκείνα των κινητών ταχυδρομείων των σιδηροδρόμων του άλλου γειτονικού δικτύου, της τότε Βορειοδυτικής Ελλάδας (του νομού Αιτωλοακαρνανίας), παρ' όλο που η περιοχή αυτή ήταν πολύ πιο απομονωμένη από τη Θεσσαλία. Από τα αποτυπώματα των σφραγίδων των κινητών ταχυδρομείων που έχουν διασωθεί στη Θεσσαλία, τα παλαιότερα μοιάζουν με αποτυπώματα V και VI φιλοτελικού τύπου, κατασκευής του 1890, σαν των πρώτων κινητών ταχυδρομείων των Σ.Π.Α.Π., ενώ στη συνέχεια η αλληλογραφία της Θεσσαλίας αραιώνει πάρα πολύ. Βέβαια υπήρχε και ο ελληλοτουρκικός πόλεμος του 1897, ωστόσο τότε έλλειψη ταχυδρομικής επικοινωνίας δύσκολα δικαιολογείται. Αλλά και μετά το 1897 ακολουθεί πάλι ένα αδικαιολόγητο κενό εικοσαετίας, οπότε ακολουθούν οι οβάλ και οι νεότερες σφραγίδες, που διασώθηκαν από τα τέλη της δεκαετίας του 1920 και μετά. Πάντως για την περίοδο εκείνη μπορεί ίσως να υπάρχει δικαιολογία καθώς μόλις το 1908 ολοκληρώθηκε η γραμμή κανονικού (διεθνούς εύρους) Αθήνα-Λάρισα, οπότε ο όγκος της αλληλογραφίας αυξήθηκε προφανώς, μια και ήταν προτιμητέα η σιδηροδρομική αποστολή της, αντί της ατμοπλοϊκής, από Βόλο προς Πειραιά, η οποία ήταν, αναμφίβολα, περισσότερο χρονοβόρα.

5. Ίδρυση και λειτουργία των θεσσαλικών κινητών ταχυδρομείων

Οι δύο κλάδοι των σιδηροδρόμων της Θεσσαλίας άρχισαν να λειτουργούν κανονικά από το καλοκαίρι του 1886. Στο μεταξύ, η δύσκολη επικοινωνία μεταξύ των θεσσαλικών πόλεων είχε ήδη θέσει το θέμα της ταχυδρομικής επαφής μεταξύ των κατοίκων. Μεγαλύτερη ανάγκη ταχυδρομικών υπηρεσιών είχαν οι δύο μεγάλες πόλεις, η Λάρισα και ο Βόλος, ενώ τα χωριά και οι μικρότερες πόλεις αρκούσαν στην σιδηροδρομική συγκοινωνία. Εξάλλου, τόσα χρόνια τουρκικής κατοχής είχαν συμβάλει στην καθήλωση του μορφωτικού επιπέδου του αγροτικού πληθυσμού σε χαμηλά επίπεδα. Είναι επίσης παράξενο το ότι η Λάρισα με το Βόλο παρουσιάζουν τα λιγότερα φιλοτελικά ευρήματα σε σχέση προς άλλες ελληνικές πόλεις του ίδιου μεγέθους με αυτές. Ίσως αυτό σημαίνει ότι οι δύο αυτές πόλεις δεν είχαν τότε ανάγκη ταχυδρομικής επικοινωνίας, αφού μπορούσαν οι ενδιαφερόμενοι να συναντηθούν μετά από γρήγορο σιδηροδρομικό ταξίδι. Αντίθετα η κατάσταση στη δυτική Θεσσαλία δεν ήταν τόσο ευνοϊκή, γιατί η διαδρομή από Βόλο σε

Καλαμπάκα ήταν μεγαλύτερη και παράλληλα υπήρχε ανάγκη επικοινωνίας και μεταξύ των ενδιάμεσων πόλεων, έστω και μικρότερων.

Όλα αυτά τα ανέφερα διότι δεν μπορώ να εξηγήσω διαφορετικά την έλλειψη επαρκών φιλοτελικών ευρημάτων με σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων στη Θεσσαλία. Όταν βέβαια από το 1908 και μετά άρχισε να λειτουργεί η διεθνής σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα-Λάρισα-Θεσσαλονίκη, η ταχυδρομική επικοινωνία της Θεσσαλίας εξομοιώθηκε με τις άλλες ηπειρωτικές μας περιοχές.

Πάντως, η μειωμένη ταχυδρομική επικοινωνία με τα κινητά ταχυδρομεία μπορεί να εξηγηθεί ευκολότερα από το γεγονός ότι είχε μάλλον παραταθεί η «εν στάσει» ταχυδρομική λειτουργία των σιδηροδρομικών σταθμών, ενώ η «εν κινήσει» ταχυδρομική λειτουργία («κινητά ταχυδρομεία») ήταν γενικά πιο αραιή. Δεν μπορούμε να αποκλείσουμε πάντως και το ενδεχόμενο, οι αλληλογράφοι να προτιμούσαν την ταχυδρομική λειτουργία των θεσσαλικών σταθμών ως καλύτερης ποιότητας από τη εκείνη των κινητών ταχυδρομείων. Αυτό συμφωνεί και με το γεγονός ότι υπάρχουν στη Θεσσαλία ασυγκρίτως περισσότερα ταχυδρομικά-φιλοτελικά ευρήματα σφραγισμένα με υπηρεσιακές σφραγίδες των σιδηροδρομικών σταθμών, ενώ σπανίζουν οι σφραγίδες με σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων.



Παρατηρήσεις για τον χάρτη των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων.

Διακρίνονται τα δύο σκέλη των σιδηροδρομικών διαδρομών. Το ένα ξεκινάει από το Βόλο και προχωρώντας βορειοδυτικά φθάνει στη Λάρισα. Το άλλο ξεκινώντας πάλι από το Βόλο, προχωρεί δυτικά και κατόπιν βορειοδυτικά, περνάει από Παλαιοφάρσαλο, Καρδίτσα, Τρίκαλα και καταλήγει στην Καλαμπάκα. Ο χάρτης είναι μεταγενέστερος της εποχής που εξετάζουμε, και η γραμμή Βόλος-Λάρισα έχει σχεδιαστεί πιο παχιά από τον άλλο κλάδο, κι αυτό γιατί έχει διαπλατυνθεί και έχει μετατραπεί σε διεθνούς εύρους.

Μια άλλη γραμμή που έρχεται από τον νότο, από την πρωτεύουσα, διασχίζει Δομοκό, Παλαιοφάρσαλο, Λάρισα, Γυρτώνη, και συνεχίζει να προχωρεί προς βορρά, είναι κι αυτή διεθνούς εύρους, που κατασκευάστηκε την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα και προχωρεί προς τα νέα βόρεια σύνορα. Τέλος, δεξιά του Βόλου, διακρίνεται ένα τμήμα της γραμμής του μικρού τριάνου του Πηλίου, αλλά σ' αυτό δεν υπάρχει κινητό ταχυδρομείο. Ωστόσο είναι αξιοσημείωτο να αναφέρουμε ότι το τριανάκι του Πηλίου χρησιμοποιήθηκε, κατά μήκος της παραλίας του Βόλου ως τροχόδρομος (τραμ).

Πίνακας σταθμών και στάσεων του τμήματος Βόλος-Λάρισα.			
Χιλιομετρική θέση	Ονομασία σταθμού ή στάσεως	Υπηρεσιακή κατάταξη	Έναρξη λειτουργίας
0,000	Βόλος (αποβάθρα)	Σταθμός Β	23.4.1884
0,523*	Βόλος (σταθμός)	Σταθμός Α	»
11,109	Λατομείο	Στάση	»
19,024	Βελεστίνο	Σταθμός Β	»
22,123	Ριζόμυλος	Στάση	»
27,624	Στεφανοβίκειο	Στάση	»
31,409	Αρμένιο	Σταθμός Γ	»
37,159	Κυψέλη	Στάση	»
43,726	Μελία	Σταθμός Γ	»
50,184	Χάλκη	Σταθμός Γ	»
60,540	Λάρισα	Σταθμός Α	»

* Ο σταθμός του Βόλου έχει χιλιομετρική θέση 0,523 χλμ., γιατί αρχή του δικτύου θεωρείται η έναρξη της σιδηροδρομικής γραμμής από την θαλάσσια αποβάθρα.

Πίνακας σταθμών και στάσεων του τμήματος Βελεστίνο -Καλαμπάκα			
Χιλιομετρική θέση	Ονομασία σταθμού ή στάσεως	Υπηρεσιακή κατάταξη	Έναρξη λειτουργίας
---	Βελεστίνο	Σταθμός Γ	23.4.1884
0,000*	Διακλάδωση	Σταθμός Β	»
11,891	Αερινό	Σταθμός Δ	13.11.1884
17,450	Χαλκοδόνιο	Στάση	»
25,117	Ρήγαιο	Σταθμός Γ	»
36,380	Δασόλοφο	Σταθμός Δ	»
41,230	Σιτόχωρο	Στάση	»
47,999	Φάρσαλα	Σταθμός Β	»
51,862	Ευΐδριο	Στάση	»
59,859	Παλαιοφάρσαλος	Σταθμός Δ	30.6.1885
75,435	Σοφάδες	Σταθμός Δ	»
82,677	Γκερμπί	Στάση	3.10.1885
90,988	Καρδίτσα	Σταθμός Β	»
102,429	Φανάρι	Σταθμός Δ	9.3.1886
108,642	Μαγούλα	Στάση	»
111,050	Καλύβια	Στάση	»
114,666	Δροσερό	Σταθμός Γ	»
119,881	Τρίκαλα	Σταθμός Β	16.6.1886
125,821	Κεφαλόβρυσο	Στάση	»
131,165	Βασιλική	Στάση	»
135,829	Θεόπετρα	Στάση	»
141,425	Καλαμπάκα	Σταθμός Β	»

* Ο κλάδος Βελεστίνο-Καλαμπάκα ξεκινούσε από τη διακλάδωση 1,391 χλμ. μετά το σταθμό του Βελεστίνου και ορίζεται ως χιλιομετρική θέση 0.

6. Σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της Θεσσαλίας.

Στα θεσσαλικά κινητά ταχυδρομεία κατά τη δεκαετία του 1890 χρησιμοποιούνται σφραγίδες του φιλοτελικού τύπου VI, κατασκευής παρόμοιας με εκείνης του πελοποννησιακού δικτύου. Οι σφραγίδες αφορούν τη διαδρομή από Λάρισα στο Βόλο, ενώ δεν έχω συναντήσει ευρήματα για την αντίστροφη διαδρομή. Ούτε έχω υπ' όψη μου αντίστοιχες σφραγίδες VI φιλοτελικού τύπου στον άλλο σιδηροδρομικό κλάδο, από Βόλο στην Καλαμπάκα ή και αντίστροφα. Επίσης δεν έχουν βρεθεί ούτε και σφραγίδες τύπου V, σε κανέναν από τους δύο σιδηροδρομικούς κλάδους. Έτσι, είμαστε υποχρεωμένοι να παρουσιάσουμε μόνο αυτά τα πενήχρά μας ευρήματα, που είναι τα λιγότερα από όλες τις άλλες περιοχές της χώρας.



Εικόνα Κ4/1.

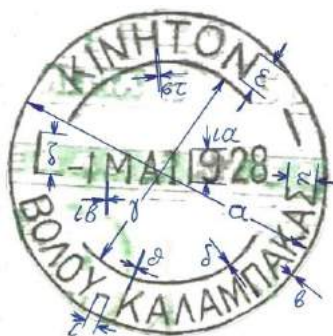
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ. όρο) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	24,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,25
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,5-4,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0-3,5+
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25;

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ4/1.

- Αποτύπωμα μονόκυκλο του φιλοτελικού τύπου VI.
- Μέσα στον κύκλο, σε περιφερειακή διάταξη υπάρχει ο τίτλος της διαδρομής: ΛΑΡΙΣΣΗΣ-ΒΟΛΟΥ.
- Μεταξύ των δύο αυτών λέξεων υπάρχει ενωτική παύλα.
- Η ένδειξη της ημερομηνίας είναι στο κέντρο του κύκλου, τρίγραμμη, σε οριζόντια διάταξη και περιβάλλεται περιφερειακά από τον τίτλο της διαδρομής.
- Η πρώτη γραμμή της ημερομηνίας αποτελείται από δύο μέρη, που χωρίζονται μεταξύ τους από τη γνωστή μας λοξή, σχεδόν κατακόρυφη παύλα. Στο πρώτο μέρος υπάρχει η ένδειξη της ώρας, και στο δεύτερο η ένδειξη της ημέρας. Π.χ. όταν στην πρώτη γραμμή γράφει «8^η/2», σημαίνει ότι η ακύρωση από σφραγίδα έγινε στις 8 το πρωί, στις δύο του μηνός. Και σ' αυτό το αποτύπωμα, πιθανόν να υπάρχει και άλλος, δεύτερος τύπος, αν δηλαδή στην πρώτη γραμμή της τρίγραμμης ενδείξεως της ημερομηνίας, δεν θα έχουμε ώρα σφραγίσεως παρά μόνο αριθμό ημερομηνίας.

- Τα ύψη της τρίγραμμης ενδείξεως της ημερομηνίας είναι κάπως άνισα και δεν μπορούν να προσδιορισθούν με ακρίβεια.
- Το πάχος των ψηφίων (αριθμών και γραμμάτων) της ημερομηνίας είναι δύσκολο να μετρηθεί διότι τα ψηφία είναι γραμμένα, όπως συνήθως, κάπως καλλιγραφικά, και επομένως ανισοπαχή.
- Στο αποτύπωμα δεν υπάρχει κόσμημα.

Το επόμενο αποτύπωμα αφορά τη διαδρομή Βόλου-Καλαμπάκας είναι διαφορετικής μορφής και είναι μεταγενέστερο από το προηγούμενο κατά τέσσερις περίπου δεκαετίες.



Εικόνα Κ4/2

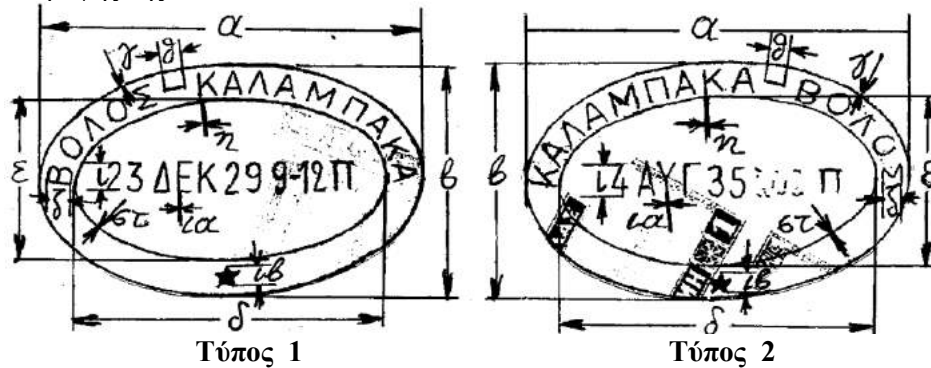
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ. όρο) σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	26,5
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,35
γ. Μήκος της διαμέτρου μεταξύ των κυκλικών τμημάτων	18,0
δ. Πάχος της γραμμής του κάθε κυκλικού τμήματος	0,35
ε. Ύψος των γραμμάτων του ΚΙΝΗΤΟΝ	2,5+
στ. Πάχος γραμμάτων του ΚΙΝΗΤΟΝ	0,3
ζ. Μήκος της κάθε παύλας στο ΚΙΝΗΤΟΝ	3,0/3,5
η. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5
θ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25
ι. Μήκος ενωτικής παύλας των λέξεων του δρομολογίου	0,5
ια. Ύψος των ψηφίων της ημερομηνίας	2,5-3,0
ιβ. Πάχος των ψηφίων της ημερομηνίας	0,3

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ4/2.

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Μέσα στον κύκλο υπάρχουν δύο κυκλικά τμήματα, με τα ανοίγματά τους, του πάνω τμήματος προς τα κάτω, και του κάτω προς τα πάνω.
- Στη λωρίδα ανάμεσα στην περιφέρεια και στο πάνω κυκλικό τμήμα υπάρχει, σε περιφερειακή διάταξη, η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ.
- Δεξιά κι αριστερά του ΚΙΝΗΤΟΝ υπάρχουν ανά μία διαχωριστική παύλα.
- Μεταξύ των ανοιγμάτων των δύο κυκλικών τμημάτων και στο μέσον του αποτυπώματος υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη.
- Στη λωρίδα, ανάμεσα στην περιφέρεια και στο κάτω κυκλικό τμήμα υπάρχει, σε περιφερειακή διάταξη, ο τίτλος του δρομολογίου: ΒΟΛΟΥ-ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ.

- Ανάμεσα στις δύο λέξεις του τίτλου του δρομολογίου, υπάρχει ενωτική παύλα.

Ακολουθεί το ελλειψοειδές αποτύπωμα της διαδρομής ΒΟΛΟΣ-ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ και της αντίστροφής της



Εικόνα Κ4/3.

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ.όρο), χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της μεγάλης διαμέτρου εξωτερ. ελλείψεως	41,0	41,0
β. Μήκος της μικρής διαμέτρου εξωτερ. ελλείψεως	24,5	25,0
γ. Πάχος της γραμμής περιφέρειας εξωτερ. ελλείψεως	0,25	0,20
δ. Μήκος της μεγάλης διαμέτρου εσωτερ. ελλείψεως	34,0	34,0
ε. Μήκος της μικρής διαμέτρου εσωτερ. ελλείψεως	17,0	17,5
στ. Πάχος της γραμμής περιφέρειας εσωτερ. ελλείψεως	0,2;	0,2;
ζ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5	2,5
η. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,2;	0,2
θ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5	1,5
ι. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
ια. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2;	0,2;
ιβ. Διάμετρος του κοσμήματος του αστερίσκου	2,5	2,5

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ4/3.

- Αποτυπώματα ελλείψεως με διπλή περιφέρεια.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών των ελλείψεων, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει ο τίτλος του δρομολογίου. Στον τύπο 1 αναγράφεται: «ΒΟΛΟΣ-ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ», και στον τύπο 2 αναφέρεται η αντίστροφη διαδρομή.
- Μεταξύ των δύο λέξεων των τίτλων του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο μέσο του κάθε αποτυπώματος, κατά μήκος των μεγάλων διαμέτρων, υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη. Δεξιά της ημερομηνίας υπάρχει η ώρα καταθέσεως των επιστολών, που μερικές φορές δεν διακρίνεται καθαρά. Στον τύπο 2, η ώρα παραδόσεως της αλληλογραφίας είναι σχεδόν σβησμένη.
- Στο κάτω μέρος μέρος του κάθε αποτυπώματος στη λωρίδα των δύο περιφερειών των ελλείψεων υπάρχει ο γνωστός μας πεντάγωνος αστερίσκος.

Επανεξετάζοντας τα σχετικά σπάνια ευρήματα των προηγούμενων θεσσαλικών αποτυπωμάτων αναφέρουμε ότι το αποτύπωμα Κ4/1 (Λάρισα – Βόλος) είναι από τα πρώτα

των κινητών μας ταχυδρομείων και χρησιμοποιήθηκε ταυτόχρονα σχεδόν με την έναρξη της κυκλοφορίας των θεσσαλικών σιδηροδρόμων.

Το αποτύπωμα **K4/2** (Βόλου – Καλαμπάκας) έχει σχέδιο σχετικά ασυνήθιστο. Το αποτύπωμα μοιάζει κάπως με εκείνο των σφραγίδων, που κατασκευάστηκαν στα μέσα της δεκαετίας του 1920. Σημειώνουμε ότι οι σφραγίδες αυτές χρησιμοποιήθηκαν και την επόμενη δεκαετία.

Τέλος, τα δύο τελευταία αποτυπώματα **K4/3** (Βόλου – Καλαμπάκας και αντίστροφα) ανήκουν στις κομψές οβάλ σφραγίδες των αρχών της δεκαετίας του 1910. Τα αποτυπώματα, που απεικονίζονται εδώ εκτιμάται ότι αφορούν σφραγίδες, που χρησιμοποιήθηκαν επί εικοσιπενταετία, όπως προκύπτει από τη δυσκολία που αντιμετωπίσαμε για να εντοπίσουμε με κάποια ακρίβεια τις αρκετά φθαρμένες διαστάσεις τους και κατά συνέπεια τα ερωτηματικά, που βάλουμε βάλουμε στον πίνακα της λεπτομερούς περιγραφής τους.

Κεφάλαιο 5°

Τα κινητά ταχυδρομεία των «Σιδηροδρόμων της Βορειοδυτικής Ελλάδος» (Σ.Β.Δ.Ε.)

1. Η κατασκευή του δικτύου των «Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδας» (Σ.Β.Δ.Ε.)

Οι σιδηρόδρομοι αυτοί κατασκευάστηκαν μετά από επιθυμία και προσπάθειες του πρωθυπουργού Χαρίλαου Τρικούπη να υποστηρίξει την αγροτική παραγωγή της ιδιαίτερης πατρίδας του, της Αιτωλοακαρνανίας.

Ο Τρικούπης είχε ως βάση της πολιτικής του την ανάπτυξη της εσωτερικής μας οικονομίας. Κύριος μοχλός για τον σκοπό αυτό υπήρξε ή ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου – γεγονός που προκαλούσε γενικό ενθουσιασμό – καθώς καθιστούσε ευχερή τη διακίνηση και εξαγωγή των γεωργικών προϊόντων, αλλά και διευκόλυνε τις μετακινήσεις και σε τελική ανάλυση και την έγγραφη επικοινωνία.

Οι σιδηρόδρομοι του νομού Αιτωλοακαρνανίας ονομάστηκαν «Βορειοδυτικής Ελλάδας», διότι την εποχή εκείνη ο νομός αυτός αποτελούσε το βορειοδυτικό τμήμα της ελληνικής επικράτειας.

Σιδηροδρομικός χάρτης του δικτύου των «Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος» (Σ.Β.Δ.Ε.)



Το δίκτυο αποτελείται από μία μικρή διαδρομή συνολικού μήκους 61 χλμ., που ξεκινάει από το Κρυονέρι, διέρχεται από το Μεσολόγγι και καταλήγει στο Αγρίνιο. Συνδέει δηλαδή το Αγρίνιο, το κέντρο της γεωργικής περιοχής του Αχελώου με την αποβάθρα του λιμανιού του Κρυονερίου, από όπου τα γεωργικά προϊόντα της περιοχής θα μεταφέρονταν με πλοία σε διάφορα ελληνικά λιμάνια και πρώτα απ' όλα στο απέναντι λιμάνι της Πάτρας. Βάσει των σχετικών Νόμων⁷ υπογράφηκε σύμβαση από τον Υπουργό Εσωτερικών Κ. Λομβάρδο και τον Λ. Ρώσσελ, που εκπροσωπούσε δύο βέλγους κεφαλαιούχους, για την κατασκευή της γραμμής μετρικού εύρους (απόσταση μεταξύ σιδηροτροχιών 1μ.), που θα συνδέει τις ως άνω πόλεις.

Πίνακας σιδηροδρομικών σταθμών και στάσεων του δικτύου των Σ.Β.Δ.Ε.			
Χιλιομετρικές αποστάσεις *	Υψόμετρο σε μέτρα **	Σταθμός ή Στάση	Υπηρεσιακή κατάσταση
0,000	1,10	Κρυονέρι (λιμάνι)	Αποβάθρα
0,660	1,80	Κρυονέρι	Σταθμός
3,198	12,30	Γαλατάς	Στάση
7,289	23,80	Ευηνοχώρι	Στάση
17,031	1,30	Μεσολόγγι	Σταθμός
21,460	1,40	Αλυκές	Στάση
26,917	1,60	Αιτωλικό	Σταθμός
29,400	;	Κεφαλόβρυσο	Στάση
37,722	36,40	Σταμνά	Σταθμός
46,456	19,70	Αγγελόκαστρο	Σταθμός
50,657	24,00	Καλύβια	Στάση
53,741	23,80	Πλάτανος	Στάση
58,874	38,70	Δοκίμιο	Στάση
61,393	65,70	Αγρίνιο	Σταθμός
Παρατηρήσεις. *Είναι προφανές ότι η έναρξη των χιλιομετρικών αποστάσεων, είναι η αποβάθρα του Κρυονερίου. ** Το υψόμετρο μετριέται, όπως πάντα, από την επιφάνεια του δαπέδου των Σταθμών ή Στάσεων.			

2. Χρησιμοποίηση μικρών πλοίων από τους Σ.Β.Δ.Ε.

Το Σεπτέμβριο του 1891 πραγματοποιούνται τα εγκαίνια του ολοκληρωμένου δικτύου ενώ, κατά καιρούς, κατασκευάζονται και διάφορες μικρές διακλαδώσεις με σκοπό τη βελτίωση της εμπορικής εκμεταλλεύσεως. Η μεγαλύτερη από αυτές είναι εκείνη που συνδέει το Αιτωλικό με το χωριό Κατοχή στην όχθη του Αχελώου, μήκους 10 χλμ.

Μία άλλη βελτίωση ανάγκης ήταν η αγορά μικρού ατμοπλοίου, που θα συνδέει την αποβάθρα του Κρυονερίου με μίαν αντίστοιχη αποβάθρα στην απέναντι παραλία της Πάτρας. Η μεταξύ τους θαλάσσια διαδρομή είναι 15 ν.μ. Έτσι οι Σ.Β.Δ.Ε. από την πρώτη μέρα της λειτουργίας τους εγκαινιάζουν τη συνδυασμένη χερσαία και θαλάσσια συγκοινωνία με το ατμόπλοιο «Καλυδών». Μετά το πρώτο αυτό ατμόπλοιο χρησιμοποιήθηκε ένα άλλο, με την ονομασία «Καλυδών ΙΙ». Όσον αφορά το πρώτο δεν ξέρουμε πότε τέθηκε εκτός λειτουργίας, αλλά το δεύτερο καταστράφηκε στα χρόνια της κατοχής. Στη συνέχεια ακολούθησε ένα τρίτο, το «Καλυδών ΙΙΙ», που οι Σ.Β.Δ.Ε. το αγόρασαν μεταχειρισμένο, με δάνειο ανασυγκροτήσεως

⁷ Νόμος ΑΦΠΖ/14.12.1887, ΦΕΚ. αρ.59. Νόμος ΑΨΝΣΤ/7.4.1889, ΑΨκΘ/2.1.1890, ΦΕΚ. αρ. 2, σελ.10, κ.ά.

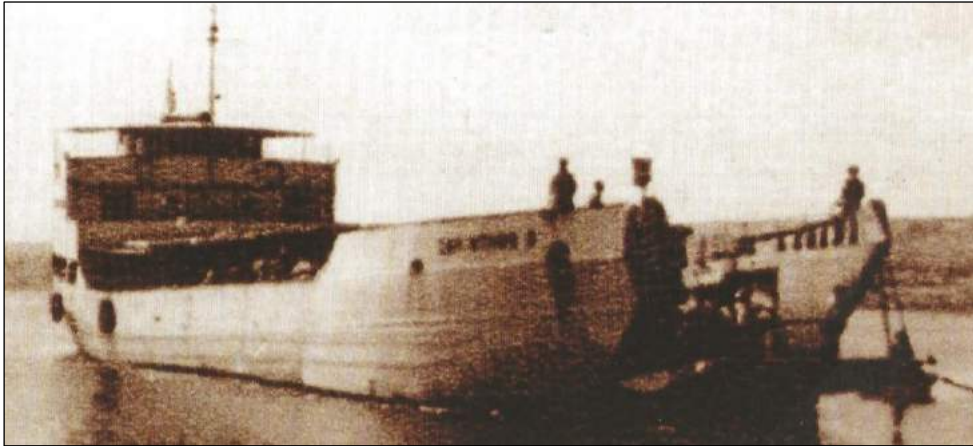
από κεφάλαια του σχεδίου Μάρσαλ. Το πλοίο αυτό χρησιμοποιήθηκε επωφελώς για αρκετά χρόνια, αλλά δεν γνωρίζουμε πότε ακριβώς σταμάτησε να λειτουργεί.

Το τελευταίο πλοίο των Βορειοδυτικών Σιδηροδρόμων ήταν το «Ρόδος». Είχε ναυπηγηθεί το 1944 και η σιδηροδρομική εταιρία το απόκτησε λίγα χρόνια αργότερα, μέσω του πολεμικού ναυτικού. Ήταν οπλιταγωγό-αποβατικό σκάφος, το οποίο οι Σ.Β.Δ.Ε. τροποποίησαν και χρησιμοποίησαν ως πορθμείο σιδηροδρόμων και αυτοκινήτων. Τοποθέτησαν στο κατάστρωμά του τρεις σειρές σιδηροδρομικών γραμμών και κατ' αυτόν τον τρόπο μπορούσε να μεταφέρει και τροχαίο υλικό. Είχε συνολική μεταφορική ικανότητα είτε δύο ατμαμαξών, είτε δύο αυτοκινηταμαξών, είτε 8-9 φορταμαξών. Όσο για οδικά οχήματα, μπορούσε να μεταφέρει 10-11 φορτηγά ή λεωφορεία, είτε 21 μικρά επιβατικά. Μπορούσε επίσης να μεταφέρει 130 επιβάτες τη χειμερινή περίοδο και 215 τη θερινή.

Το «Ρόδος» λογικά πρέπει να αγοράστηκε το 1953, δηλαδή κατά την περίοδο της ενοποίησης των Σ.Β.Δ.Ε. με τους Σ.Π.Α.Π. Κι' αυτό διότι οι βορειοδυτικοί σιδηρόδρομοι δεν είχαν πια λόγους να αγοράσουν καινούργιο πλοίο ως πορθμείο όπως νωρίτερα, όταν δηλαδή λειτουργούσαν ως ανεξάρτητο δίκτυο, αφού οι ανάγκες μεταφοράς των επιβατών τους καλύπτονταν από τα πλοία «Καλυδών». Επίσης, δεν χρειαζόταν η μεταφορά του τροχαίου υλικού τους στην Πάτρα, αφού διέθεταν επισκευαστικές σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις στη δική τους περιοχή. Με την ενοποίηση όμως των δύο δικτύων, προκύπτει άμεσα η ανάγκη μεταφοράς τροχαίου υλικού δια του πατραϊκού κόλπου, ώστε να αποφεύγονται οι μεταφορτώσεις, αφού μπορούσαν να κυκλοφορούν άνετα οι συρμοί των πρώην βορειοδυτικών σιδηροδρόμων και στο δίκτυο της Πελοποννήσου.

Το «Ρόδος» υπήρξε το πρώτο και τελευταίο μέχρι σήμερα σιδηροδρομικό πορθμείο στη χώρα μας, και εξυπηρετούσε σε ιδιαίτερα ικανοποιητικό βαθμό τις σιδηροδρομικές μεταφορές ανάμεσα στην Αιτωλοακαρνανία και στην Πελοπόννησο. Διαπόρθμευση φορτηγών οχημάτων και επομένως φορτίων ή και αγροτικών προϊόντων από το ένα δίκτυο στο άλλο γινόταν τέσσερις φορές την εβδομάδα, ενώ για τα δρομολόγια των αυτοκινηταμαξών των Σ.Β.Δ.Ε. είχε ληφθεί πρόνοια να υπάρχουν ανταποκρίσεις για επιβατικές μεταφορές με τα κυριότερα δρομολόγια του πελοποννησιακού δικτύου.

Η συνεργασία των Σ.Π.Α.Π. με τους Σ.Β.Δ.Ε. συνεχίστηκε για είκοσι χρόνια, ενώ στις αρχές της δεκαετίας του 1970 η λειτουργία των σιδηροδρόμων της Αιτωλοακαρνανίας καταργήθηκε ως ασύμφορη. Σ' αυτό πρέπει να συνετέλεσε και η εξάπλωση της χρήσεως των φορτηγών αυτοκινήτων. Μετά την κατάργηση των Σ.Β.Δ.Ε., το «Ρόδος» διατίθεται για λίγα χρόνια στην πορθμειακή γραμμή του Ρίου-Αντιρρίου. Αργότερα, γύρω στα 1980 και ύστερα από τις πολλές φθορές που είχε υποστεί, εναποτίθεται στην παραλία ανάμεσα στο Αντίρριο και στη Ναύπακτο. Εκεί παραμένει μέχρι τα μέσα του 1982 οπότε γέρνει και βυθίζεται κατά το ήμισυ στα αβαθή νερά της παραλίας. Μπροστά στον κίνδυνο να ρυπανθεί η θαλάσσια αυτή περιοχή από πετρέλαια ο Ο.Σ.Ε. το ανελκύει. Κατά μία πληροφορία, ένας επιχειρηματίας είχε ενδιαφερθεί να το αγοράσει προκειμένου να το εκμεταλλευθεί ως πλωτό κέντρο διασκέδασης σε παραλία στα Επτάνησα. Σύμφωνα με άλλη πληροφορία, το πλοίο δόθηκε στο Πολεμικό Ναυτικό και χρησιμοποιήθηκε ως στόχος σε ναυτικά γυμνάσια. Όμως οι περιπέτειες του «Ρόδος» δεν είχαν τελειώσει. Λέγεται ότι ένας παλαιοπώλης το αγόρασε έτσι κατεστραμμένο όπως ήταν για να το πουλήσει ως παλιοσίδερα. Μία παράξενη, ευχάριστη αλλά και κάπως κωμική ανάμνηση από το «Ρόδος» είναι ότι πρόκειται για την μοναδική περίπτωση στα ελληνικά χρονικά, που διεκπεραίωσε αλληλογραφία με σιδηροδρομικά κινητά ταχυδρομεία διασχίζοντας, όπως θα δούμε, θαλάσσια διαδρομή, από το Κρυονέρι στην Πάτρα.



Το πλοίο «Ρόδος» που μετατράπηκε από αποβατικό στρατιωτικό σκάφος σε πορθμείο των Σ.Β.Δ.Ε.



Το εσωτερικό του πλοίου «Ρόδος», το πρώτο και μοναδικό σιδηροδρομικό πορθμείο στην Ελλάδα.

Στο γκαράζ των οχημάτων διέθετε εγκιβωτισμένες 3 σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες συνέκλιναν σε μία στον χώρο του καταπέλτη και χρησίμευαν για την μεταφορά σιδηροδρομικών συρμών και οχημάτων μεταξύ του λιμένος της Πάτρας και του λιμένος του Κρουονερίου.

Τρεις φορές την εβδομάδα υπήρχε πρόγραμμα μεταφοράς συρμών και στο υπόλοιπο διάστημα λειτουργούσε ως κλασικό πορθμείο (ferryboat) μεταφοράς αυτοκινήτων στο Ρίο-Αντίρριο!

3. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων των «Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος»

Οι Σ.Β.Δ.Ε. εκτελούσαν τη διαδρομή Κρυονέρι-Αγρίνιο, δηλαδή από τη θάλασσα αποβάθρα του Κρυονερίου μέχρι το Αγρίνιο, το κέντρο της διαθέσεως των αγροτικών προϊόντων. Παράλληλα εξυπηρετούσαν και κινητά ταχυδρομεία, τα σήμαντρα των οποίων ήταν δίκυκλα, χωρίς ένδειξη ημερομηνίας.



Τύπος 1



Τύπος 2

Εικόνα Κ5/1

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ. όρο), χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	24	24
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,6	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	13	13
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,5	0,4;
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5	2,5;
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,5	0,4
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5	;
η. Διαστάσεις του κοσμήματος	3/3;	3/2,5

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1, 2 της εικόνας Κ5/1

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στο πάνω μέρος, στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών υπάρχει περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου.
- Μεταξύ των δύο λέξεων (αφετηρίας και τέρματος) του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα. Η παύλα του τύπου 2 είναι πολύ μικρότερη από του 1 και μοιάζει με τελεία.
- Δεν υπάρχει η τρίγραμμη ένδειξη ημερομηνίας στον εσωτερικό κύκλο.
- Στο κάτω μέρος των αποτυπωμάτων, μεταξύ των δύο περιφερειών, υπάρχει ανά ένα ορθογώνιο κόσμημα με εσωτερικά λευκά σχήματα.

Ακολουθεί αποτύπωμα του ίδιου δρομολογίου αλλά αντίστροφης διαδρομής, στη γενική πτώση (ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΥ – ΑΓΡΙΝΙΟΥ).

Επισημαίνεται ότι μέχρι σήμερα, δεν έχει εντοπιστεί ανάλογο αποτύπωμα (στη γενική πτώση) της διαδρομής ΑΓΡΙΝΙΟΥ-ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΥ.



Εικόνα Κ5/2

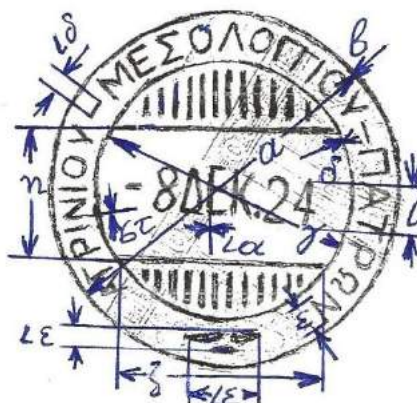
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	24+
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	13
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,5;
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5+
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,5;
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1
η. Διαστάσεις του κοσμήματος	5/2

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ5/2

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στο πάνω μέρος, στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών υπάρχει σε περιφερειακή διάταξη ο τίτλος του δρομολογίου: ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΥ-ΑΓΡΙΝΙΟΥ, στη γενική πτώση που εξυπονεί: (ΚΙΝΗΤΟΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΝ) ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΥ-ΑΓΡΙΝΙΟΥ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Δεν υπάρχει η γνωστή μας τρίγωνα ένδειξη ημερομηνίας στον εσωτερικό κύκλο.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών υπάρχει κόσμημα που μοιάζει με παραμορφωμένο πλάγιο ρόμβο.

Ενώ στα προηγούμενα αποτυπώματα τα κινητά ταχυδρομεία δρομολογούνταν για να εξυπηρετήσουν αγροτικές περιοχές, στα επόμενα έχουμε επικοινωνία και μεταξύ αστικού πληθυσμού.

Και είναι η πρώτη φορά που εμφανίζεται το όνομα της Πάτρας μαζί με τις δύο άλλες πόλεις στις διαδρομές των κινητών ταχυδρομείων των βορειοδυτικών σιδηροδρόμων. Τελικά οι τρεις πόλεις, Αργίνο, Μεσολόγγι και Πάτρα, απέκτησαν αγροτική εμπορική σημασία, και σε συνδυασμό με την αστική τους οντότητα, υποσκέλισαν το μικρό Κρυονέρι.

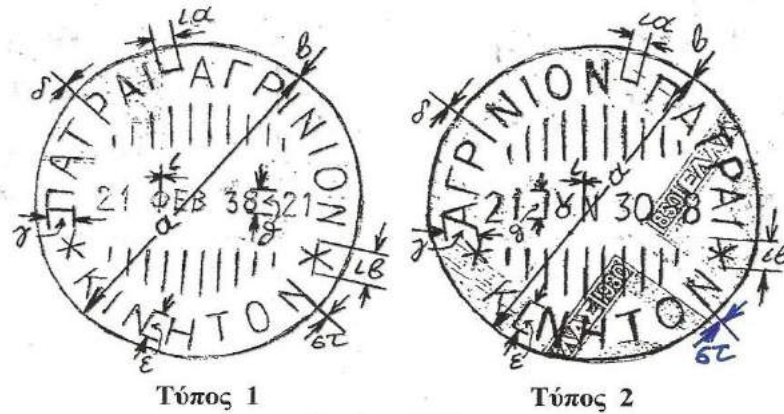


Εικόνα K5/3

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	28
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,5;
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25
ζ. Μήκος των οριζοντίων γραμμών του εσωτερικού κύκλου	22
η. Απόσταση των οριζοντίων γραμμών του εσωτερ. κύκλου	10,5
θ. Πάχος των οριζοντίων γραμμών του εσωτερικού κύκλου	0,2
ι. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3
ια. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3
ιβ. Αριθμός των άνω και κάτω γραμμώσεων	12;/12;
ιγ. Πάχος κάθε μιας των άνω και κάτω γραμμώσεων	0,4
ιδ. Μήκος της κάθε ενωτικής παύλας	1,5;
ιε. Διαστάσεις του κοσμήματος	4/1,5

Παρατηρήσεις για το αποτύπωμα της εικόνας K5/3

- Δίκυκλο αποτύπωμα
- Στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών υπάρχει, σε περιφερειακή διάταξη, η επιγραφή του δρομολογίου της διαδρομής σε γενική πτώση: ΑΓΡΙΝΙΟΥ-ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ, που σημαίνει: (KINHTON TAXYΔΡΟΜΕΙΟΝ) ΑΓΡΙΝΙΟΥ-ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ.
- Μέσα στον εσωτερικό κύκλο υπάρχουν δύο οριζόντιες παράλληλες γραμμές που καταλήγουν στην περιφέρεια αυτού του κύκλου.
- Μεταξύ των δύο παραλλήλων αυτών γραμμών υπάρχει η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας. Παρατηρούμε ότι μόνο σ' αυτό το αποτύπωμα που σχετίζεται με αστικούς πληθυσμούς υπάρχει ένδειξη ημερομηνίας. Το ίδιο συμβαίνει και στα δύο επόμενα.
- Στον εσωτερικό κύκλο πάνω από την πάνω παράλληλη οριζόντια γραμμή και κάτω από την κάτω, υπάρχει ανά μία ομάδα παράλληλων κατακόρυφων γραμμώσεων με άνισα μήκη.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο περιφερειών, περιλαμβάνεται παραμορφωμένο κόσμημα πλάγιου ρόμβου, χωρισμένου στα τρία.



Εικόνα Κ5/4

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ. όρο), χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	31,5	32
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,5	0,5
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3	3
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3	0,3
ε. Ύψος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	3;	3
στ. Πάχος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	0,25	0,25
- . Αριθμός των άνω και κάτω γραμμώσεων	10;/10	10/10
- . Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,3	0,3
θ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2	3
ι. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2	0,2+
ια. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0	2,0
ιβ. Διάμετροι των κοσμημάτων των αστερίσκων	2,5	2,5

Παρατηρήσεις για τα αποτυπώματα των τύπων 1, 2 της εικόνας Κ5/4

- Μονόκυκλα αποτυπώματα.
- Στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, μέσα από την περιφέρεια, υπάρχει σε περιφερειακή διάταξη η επιγραφή του δρομολογίου: του τύπου 1, ΠΑΤΡΑΙ-ΑΓΡΙΝΙΟΝ και του τύπου 2, ΑΓΡΙΝΙΟΝ-ΠΑΤΡΑΙ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων της επιγραφής του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, στην αντίστοιχη θέση μέσα στην περιφέρεια, υπάρχει πάλι σε περιφερειακή διάταξη, η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ.
- Κάτω από την επιγραφή του δρομολογίου και πάνω από το ΚΙΝΗΤΟΝ υπάρχει ανά μία ομάδα κατακόρυφων παράλληλων γραμμώσεων άνισου μήκους.
- Μεταξύ των δύο ομάδων των γραμμώσεων υπάρχει η οριζόντια ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, και δεξιά της ημερομηνίας υπάρχει η ώρα σφραγίσεως των επιστολών στα κινητά ταχυδρομεία.
- Δεξιά και αριστερά της επιγραφής του δρομολογίου και της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ υπάρχει ανά ένα κόσμημα αστερίσκου έξι ακτίνων.



Εικόνα K5/5

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	28,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,5;
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	14
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,3
ε. Ύψος των γραμμάτων του KINHTON	2,5
στ. Πάχος των γραμμάτων του KINHTON	0,3
ζ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2
η. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25;
θ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3+
ι. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3
ια. Μήκος της ενωτικής παύλας	1+
ιβ. Διάμετροι των αστεροειδών κοσμημάτων	2;

Παρατηρήσεις για το αποτύπωμα της εικόνας K5/5

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο περιφερειών, υπάρχει, σε περιφερειακή διάταξη, λέξη: KINHTON.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο περιφερειών, υπάρχει, σε περιφερειακή διάταξη, η επιγραφή του δρομολογίου: ΠΑΤΡΩΝ-ΑΤΡΙΝΙΟΥ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του δρομολογίου παρεμβάλλεται ενωτική παύλα.
- Στο κενό, στο κέντρο του εσωτερικού κύκλου εγγράφεται η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας.
- Μεταξύ των δύο περιφερειών, δεξιά κι αριστερά της λέξης KINHTON καθώς και της επιγραφής του δρομολογίου υπάρχει ανά ένα κόσμημα αστερίσκου.

Παρατηρούμε σ' αυτό το αποτύπωμα ότι η αφετηρία και το τέρμα του δρομολογίου είναι οι λέξεις ΑΓΡΙΝΙΟΝ και ΠΑΤΡΑΙ, που αντιπροσωπεύουν η πρώτη μιαν αγροτική περιοχή, ως κέντρο της παραγωγής των προϊόντων και η άλλη, μιαν αστική, ως κέντρο της καταναλώσεώς τους.

Κεφάλαιο 6°

Η λειτουργία των Ελληνικών Κινητών Ταχυδρομείων, στη γραμμή διεθνούς εύρους μέχρι τη Λάρισα.

1. Έναρξη της λειτουργίας των σιδηροδρόμων μας σε διεθνή σιδηροδρομική γραμμή προς τη Βόρεια Ελλάδα

Η χώρα μας ποτέ δεν είχε – ούτε και σήμερα έχει – πυκνό σιδηροδρομικό δίκτυο όπως οι μεγάλες χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Κατά τα πρώτα χρόνια της σιδηροδρομικής μας ιστορίας η συγκοινωνία μας εξυπηρετείτο από ομάδες τοπικών δικτύων με το καθένα να ανήκει σε ξεχωριστή ιδιωτική εταιρία, η οποία διατηρούσε μια σχετική αυτονομία. Με αυτόν το τρόπο είχε λειτουργήσει το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.), των σιδηροδρόμων Αττικής (Σ.Ατ.), των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας (Σ.Θ.) και Αιτωλοακαρνανίας (Σ.Β.Δ.Ε). Αυτά τα τοπικά δίκτυα ήταν τα πρώτα που λειτούργησαν στη χώρα μας, κατασκευάστηκαν την τελευταία εικοσαετία του 19^ο αιώνα, με τα τελευταία τμήματά τους να ολοκληρώνονται το 1902. Κάλυπταν τις συγκοινωνιακές ανάγκες της νότιας και κεντρικής Ελλάδας, ενώ μέχρι τότε δεν είχε ακουστεί σφύριγμα ελληνικής ατμομηχανής βορειότερα της Λάρισας. Τα τραίνα τους κυκλοφορούσαν πάνω σε «μετρικές» σιδηροδρομικές γραμμές όπως τις έλεγαν, οι οποίες είχαν απόσταση, μεταξύ των σιδηροτροχιών τους, 1μ. Αυτό το εύρος ήταν το καταλληλότερο για τα τοπικά δίκτυα, στο εσωτερικό των χωρών. Αντίθετα, οι γραμμές διεθνούς εύρους, με απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών 1,435μ., εξυπηρετούσαν καλύτερα τα δρομολόγια διεθνούς συγκοινωνίας, με σιδηροδρόμους πιο εύρωστους, που είχαν την απαιτούμενη ευστάθεια και αντοχή και ήταν κατάλληλοι για μεγαλύτερες αποστάσεις και ταχύτητες, καθώς και για βαρύτερα φορτία.

Οι σιδηρόδρομοι των τοπικών δικτύων ήταν ελαφρύτερης κατασκευής, ήταν περισσότερο ευέλικτοι και κατάλληλοι για επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών. Οι τοπικοί αυτοί σιδηρόδρομοι αποτελούσαν για τη χώρα μας πολιτική επιλογή του πρωθυπουργού Χαριλάου Τρικούπη, διότι είχαν φθηνότερο κόστος χωρίς όμως να είναι λιγότερο ανθεκτικοί. Ήταν λοιπόν κατάλληλοι για μεταφορές εντός της χώρας, ώστε να υποβοηθείται η ανάπτυξη της εσωτερικής οικονομίας, μέχρις ότου το κράτος μας να καταστεί ικανό να εξάγει με αξιώσεις τα προϊόντα της αναπτυσσόμενης οικονομίας του.

Ωστόσο εξαίρεση αποτελούσε ο σιδηρόδρομος Αθήνας-Πειραιά, ο «Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηρόδρομος», ο οποίος κατασκευάστηκε μία δεκαετία νωρίτερα από τους άλλους και, σύμφωνα με τη νοοτροπία της τότε εποχής, κυκλοφορούσε σε σιδηροδρομικές γραμμές διεθνούς εύρους, ώστε να έχουμε την ευκαιρία να επικοινωνήσουμε κατά το δυνατόν γρηγορότερα με τα διεθνή ευρωπαϊκά δίκτυα. Ωστόσο, ο σιδηρόδρομος αυτός αποτελούσε λεπτομέρεια, διότι είχε μήκος διαδρομής μόλις 8,5 χλμ. και, με τη σημερινή έννοια ήταν αστικός διότι εξυπηρετούσε βασικά τις επιβατικές μεταφορές μεταξύ Αθήνας και Πειραιά.

Γενικά, η γεωφυσική διαμόρφωση της χώρας είναι δύσκολη με αποτέλεσμα τα τοπικά δίκτυα, που αναφέραμε, να μην επικοινωνούν μεταξύ τους και να μην έχουν ποτέ ουσιαστική συνεργασία. Το καθένα προσπαθούσε, όσο μπορούσε, να εξυπηρετεί τις ανάγκες της περιοχής του χωρίς να υπάρχει μία οργανική και οργανωμένη σύνδεση με τα υπόλοιπα. Έλειπε ο συνδετικός ιστός, που θα διευκόλυνε την επικοινωνία και τη συνεργασία μεταξύ τους, τόσο στις εσωτερικές μεταφορές όσο, πολύ περισσότερο, στις επικοινωνίες με το εξωτερικό.

Πάντως το πρόβλημα αυτό λύθηκε με βάση τις γεωπολιτικές εξελίξεις. Ήδη με την προσάρτηση της Θεσσαλίας είχαν ανοιχθεί νέες προοπτικές. Η πατρίδα μας είχε αποχτήσει καινούργια αυτοπεποίθηση και άρχισε να ελπίζει σε μια στενότερη επικοινωνία με τον ευρωπαϊκό ηπειρωτικό χώρο, παρά την πεισματική άρνηση της Τουρκίας, που έθετε συνεχώς εμπόδια στα βόρεια σύνορά μας.

Πριν από το τέλος του 19^{ου} αιώνα είχαν αρχίσει τα σχέδια για την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου διεθνών προδιαγραφών, που θα ξεκινούσε από την πρωτεύουσα και θα κατέληγε στη Λάρισα. Στα 1890 είχε ανατεθεί η κατασκευή του διεθνούς αυτού δικτύου σε ξένη εταιρία, αλλά η πτώχευση του 1893 σταμάτησε όλες τις εργασίες, οι οποίες συνεχίστηκαν μετά το 1900.

Πάντως και πριν την πτώχευση οι εργασίες, που είχαν πραγματοποιηθεί ήταν αρκετές και το έργο, όταν συνεχίστηκε, προχώρησε πιο συστηματικά και ολοκληρώθηκε σχετικά γρήγορα, παρά τα προβλήματα, που προέκυπταν διαρκώς από τις δυσχέρειες του ορεινού εδάφους. Τελικά, το 1908, το δίκτυο ολοκληρώθηκε μέχρι τη Λάρισα και τον επόμενο χρόνο προχώρησε λίγο βορειότερα μέχρι τα τότε ελληνοτουρκικά σύνορα, στο Παπαπούλι.

Με τα έργα αυτά δημιουργήθηκε ένας βασικός σιδηροδρομικός κορμός, ο οποίος συνέδεε, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, τα διάφορα τοπικά δίκτυα και βελτίωσε έτσι τη σιδηροδρομική επικοινωνία τόσο στο εσωτερικό, όσο και με το εξωτερικό.

Ας παρακολουθήσουμε στην αρχή την πορεία των διεθνούς εύρους σιδηροδρόμων μας με τα κινητά τους ταχυδρομεία μέχρι τη Θεσσαλία.

2. Τα κινητά ταχυδρομεία από τον Πειραιά μέχρι τη Χαλκίδα

Μέχρι τα μισά της πρώτης δεκαετίας του 20^{ου} αιώνα είχε κατασκευασθεί η διεθνής σιδηροδρομική γραμμή από τον Πειραιά μέχρι τη Χαλκίδα. Εννοείται ότι, με την έναρξη της λειτουργίας της νέας σιδηροδρομικής γραμμής, ξεκίνησε και η λειτουργία των αντίστοιχων κινητών ταχυδρομείων με τις σφραγίδες τους.

Στην αρχή έχουμε την πρώτη κυκλική σφραγίδα του ταχυδρομικού δρομολογίου Αθήνας-Χαλκίδας πριν από το 1910. Ακολουθούν στη συνέχεια η οβάλ σφραγίδα Αθήνας-Χαλκίδας και της αντίστροφης διαδρομής της. Και μετά ακολουθούν οι μεταγενέστερες σφραγίδες του δρομολογίου του Πειραιά με την Χαλκίδα.

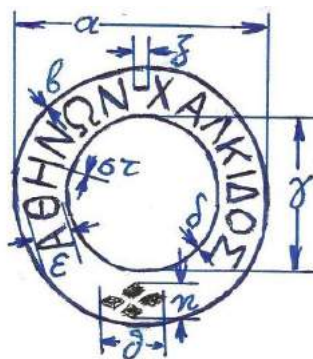
Σιδηροδρομικός χάρτης της διαδρομής Πειραιάς-Αθήνα-Χαλκίδα





Πίνακας Σταθμών και Στάσεων, με την υπηρεσιακή τους κατάταξη, και με τις χιλιομετρικές μεταξύ τους αποστάσεις			
Χιλιομετρικές αποστάσεις	Σταθμοί και στάσεις	Υπηρεσιακή κατάταξη	Έναρξη λειτουργίας
0,00	Πειραιάς	Σταθμός	8.3.1904
2,60	Εργοστάσιο	Στάση	»
4,10	Αγ. Ιωάννης	Στάση	»
7,70	Ρουφ	Σταθμός	»
10,30	Αθήνα	Σταθμός	»
12,50	Μύλοι Αθηνών	Στάση	»
18,80	Πύργος	Στάση	»
21,00	Αχαρναί	Σταθμός	»
24,90	Τατόι	Στάση	»
33,50	Οίον	Στάση	»
40,00	Αφίδναι	Σταθμός	»
45,90	Πολυδένδρι	Στάση	»
50,90	Σφενδάλη	Σταθμός	»
53,90	Χαράδρα	Στάση	»
59,20	Αυλών	Σταθμός	»
«»64,10	Αγ. Θωμάς	Στάση	»
71,40	Οινόη	Σταθμός	»
82,50	Αυλίδα	Στάση	»
87,10	Στενό	Στάση	»
93,10	Χαλκίς	Σταθμός	»

Η παλαιότερη σφραγίδα, που κατασκευάστηκε για τη διαδρομή Αθηνών-Χαλκίδος είναι η δίκυκλη του επόμενου σχήματος, η οποία λειτούργησε μέσα στην πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα, και ακύρωνε συνήθως γραμματόσημα ιπταμένου Ερμή και Β΄ Ολυμπιακών Αγώνων.



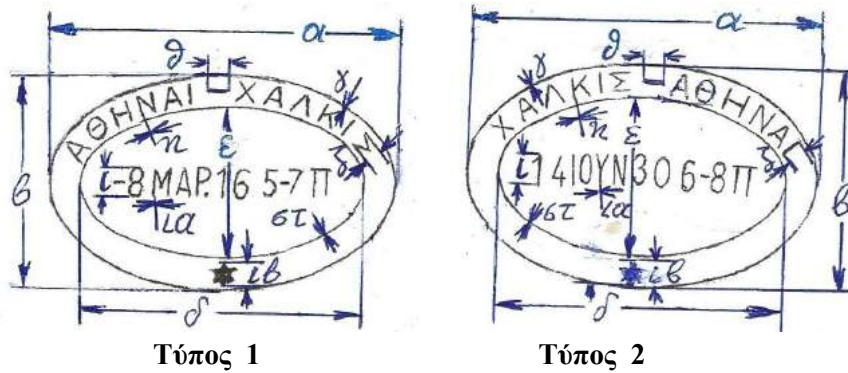
Εικόνα Κ6/1

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Διάμετρος του εξωτερικού κύκλου	22
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του εξωτερ. κύκλου	0,5;
γ. Διάμετρος του εσωτερικού κύκλου	13,5
δ. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του εσωτερ. κύκλου	0,4;
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3-0,4;
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	ελάχιστο, σαν τελεία
η. Ύψος του κοσμήματος	3
θ. Μήκος του κοσμήματος.	4,5

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ6/1

- Αποτύπωμα δίκυκλο.
- Στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων, εγγράφεται, σε περιφερειακή διάταξη, ο τίτλος του δρομολογίου: ΑΘΗΝΩΝ-ΧΑΛΚΙΔΟΣ. (Εννοούνται οι λέξεις ΚΙΝΗΤΟΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΝ).
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου υπάρχει ενωτική παύλα ελάχιστου μήκους, και μοιάζει σαν τελεία.
- Στον εσωτερικό κύκλο του αποτυπώματος έχει φθαρεί λόγω χρήσεως η τρίγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας ή έχει χαθεί λόγω αδιαφορίας.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, βρίσκεται κόσμημα πλάγιου ρόμβου, χωρισμένου στα τέσσερα από ένα εσωτερικό Χ.

Τα δύο επόμενα αποτυπώματα είναι της διαδρομής από την Αθήνα στη Χαλκίδα με την επιστροφή της. Πρόκειται για δίκυκλα οβάλ αποτυπώματα, που κατασκευάστηκαν στην αρχή της δεκαετίας του 1910. Την εποχή εκείνη είχε γίνει συνήθεια, όπως είπαμε, η κατασκευή αυτών των οβάλ σφραγίδων σε πολλά δρομολόγια των τοπικών σιδηροδρομικών μας δικτύων.



Εικόνα Κ6/2

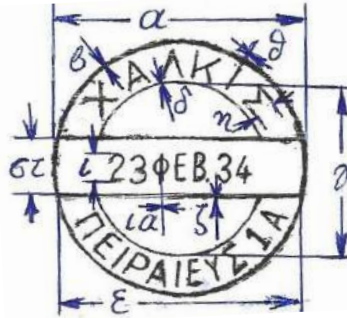
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος), σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της μεγάλης εξωτερικής διαμέτρου	40,5	40,5
β. Μήκος της μικρής εξωτερικής διαμέτρου	25,0	25,0
γ. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,3	0,3
δ. Μήκος της μεγάλης εσωτερικής διαμέτρου	33,0	34,0
ε. Μήκος της μικρής εσωτερικής διαμέτρου	17,0	17,0
στ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,15;	0,15
ζ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0	3,0
η. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,25	0,30
θ. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0	2,5
ι. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,5	3,5
ια. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25	0,3
ιβ. Διάμετρος του αστεροειδούς κοσμήματος.	2,5	2,5

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ6/2

- Οβάλ αποτυπώματα με δύο ελλειψοειδείς περιφέρειες.
- Στο πάνω μέρος του κάθε αποτυπώματος, στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών των ελλείψεων, υπάρχει ο τίτλος της διαδρομής του κινητού ταχυδρομείου. Στον τύπο 1, ο τίτλος είναι: ΑΘΗΝΑΙ-ΧΑΛΚΙΣ και στον τύπο 2, είναι ο αντίστροφος: ΧΑΛΚΙΣ-ΑΘΗΝΑΙ.
- Στο κενό του αποτυπώματος, στο μέσον της κάθε εσωτερικής ελλείψεως υπάρχει η ευθύγραμμη, οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας. Στα δεξιά της ημερομηνίας συνεχίζεται η ένδειξη της ώρας παραδόσεως και σφραγίσεως της επιστολής στο κινητό ταχυδρομείο. Π.χ. ώρα 5-7 Πρωινή, και 6-8 επίσης Πρωινή.
- Στο κάτω μέρος του κάθε αποτυπώματος, μεταξύ των περιφερειών των ελλείψεων, υπάρχει το γνωστό κόσμημα του εξαγωνικού αστερίσκου.

Όπως παρατηρούμε και από τις ημερομηνίες σφραγίσεως, το πρώτο αποτύπωμα σφραγίστηκε στα μέσα της 10ετίας του 1910, και το δεύτερο δέκα πέντε χρόνια αργότερα, το 1930. Δηλαδή, ο χρόνος λειτουργίας των σφραγίδων αυτών διήρκεσε τουλάχιστον 15 χρόνια.

Ακολουθούν τρία μεταγενέστερα αποτυπώματα της διαδρομής: ΧΑΛΚΙΣ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, διαφορετικών τύπων το καθένα.



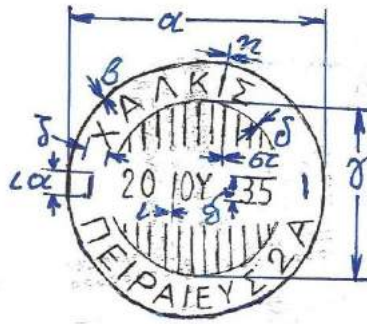
Εικόνα Κ6/3

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου της εξωτερικής περιφέρειας	29,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,4
γ. Μήκος της διαμέτρου της εσωτερικής περιφέρειας	20,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,2
ε. Μήκος των οριζοντίων παραλλήλων ευθυγρ. τμημάτων	28,5
στ. Απόσταση μεταξύ των οριζοντίων ευθυγρ. τμημάτων	6,5;
ζ. Πάχος της γραμμής του κάθε ευθύγραμμου τμήματος	0,25
η. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0
θ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,25
ι. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
ια. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ6/3

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στο μέσον φέρει δύο οριζόντια παράλληλα ευθύγραμμα τμήματα που τέμνουν την εσωτερική περιφέρεια και καταλήγουν στην εξωτερική.
- Στο πάνω και στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών είναι γραμμένη, σε δύο μέρη, η επιγραφή του δρομολογίου. Στο πάνω μέρος είναι το: ΧΑΛΚΙΣ και στο κάτω μέρος είναι το: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ με τον συμβολικό αριθμό του δρομολογίου, 1Α.
- Λογικά πρέπει τουλάχιστον να υπάρχει και ο συμβολικός αριθμός 1Β.
- Στο κενό μεταξύ των δύο οριζοντίων παραλλήλων ευθυγράμμων τμημάτων υπάρχει, σε οριζόντια διάταξη, η ένδειξη της ημερομηνίας.

Το επόμενο αποτύπωμα μοιάζει σαν να αποτελεί συνέχεια της ίδιας ομάδας με το προηγούμενο και είναι σαν να έχει τα ίδια σχεδιαστικά στοιχεία με το προηγούμενο. Ωστόσο, έχουν αφαιρεθεί τα δύο οριζόντια παράλληλα ευθύγραμμα τμήματα, ενώ προστέθηκαν, πάνω και κάτω οι κατακόρυφες γραμμώσεις, δεξιά κι αριστερά οι δύο κατακόρυφες παύλες, καθώς και ο συμβολικός αριθμός, 2Α, του κινητού δρομολογίου.



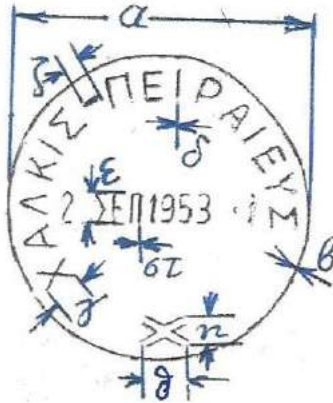
Εικόνα Κ6/4

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	29,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς	0,3
γ. Μήκος της διαμέτρου των κυκλικών τμημάτων	19,0;
δ. Πάχος της γραμμής των κυκλικών τμημάτων	0,2
-. Αριθμός των πάνω και κάτω γραμμώσεων	11/12
στ. Πάχος της γραμμής κάθε γραμμώσεως	0,2
ζ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	2,5
η. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,2;
θ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
ι. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2;
ια. Μήκος της κάθε παύλας.	2,0

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ6/4

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Υπάρχει και μία εσωτερική περιφέρεια, αλλά είναι χωρισμένη σε δύο κυκλικά τμήματα, το πάνω και το κάτω.
- Το πάνω κυκλικό τμήμα έχει το άνοιγμά του γυρισμένο προς τα κάτω και φέρει κατακόρυφες άνισες γραμμώσεις. Το κάτω τμήμα έχει το άνοιγμά του γυρισμένο προς τα πάνω, επίσης με κατακόρυφες άνισες γραμμώσεις.
- Στο πάνω και στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ της περιφέρειάς και των κυκλικών τμημάτων είναι γραμμένη, σε δύο μέρη, η επιγραφή του δρομολογίου. Στο πάνω μέρος είναι η λέξη: ΧΑΛΚΙΣ και στο κάτω μέρος είναι: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ με τον συμβολικό αριθμό 2Α. ο αριθμός αυτός, όπως έχουμε πει, σχετίζεται με τις ώρες λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων.
- Θα πρέπει λογικά να υπάρχουν στην ομάδα αυτή των αποτυπωμάτων και οι συμβολικοί αριθμοί 1Α, 1Β, και 2Β, τους οποίους δεν έχω βρει.
- Στο μεσαίο κενό μεταξύ των γραμμώσεων υπάρχει η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας.
- Παρατηρούμε ότι στην ένδειξη της ημερομηνίας παραλείπεται το τέλος του ονόματος του συντετηγμένου μηνός καθώς και η τελεία. Δηλαδή αναφέρεται το τελευταίο γράμμα του μηνός (ΙΟΥ, αντί ΙΟΥΝ ή ΙΟΥΛ) και χωρίς τελεία. Πρόκειται προφανώς για παράβλεψη των υπαλλήλων που κατασκεύασαν τη σφραγίδα ή και που σφράγιζαν.
- Δεξιά κι αριστερά της ενδείξεως της ημερομηνίας, υπάρχει ανά μία παύλα.

Το τρίτο αποτύπωμα είναι πολύ μεταγενέστερο από τα προηγούμενα, πολύ απλοποιημένο και δεν φαίνεται να ανήκει σε κάποια συγκεκριμένη ομάδα αποτυπωμάτων και ούτε φέρει κάποια συμβολική αρίθμηση κινητού ταχυδρομείου. Ο χώρος που κανονικά θα πρέπει να περιλάμβανε τον συμβολικό αριθμό κάποιου κινητού ταχυδρομείου παραμένει κενός.



Εικόνα Κ6/5

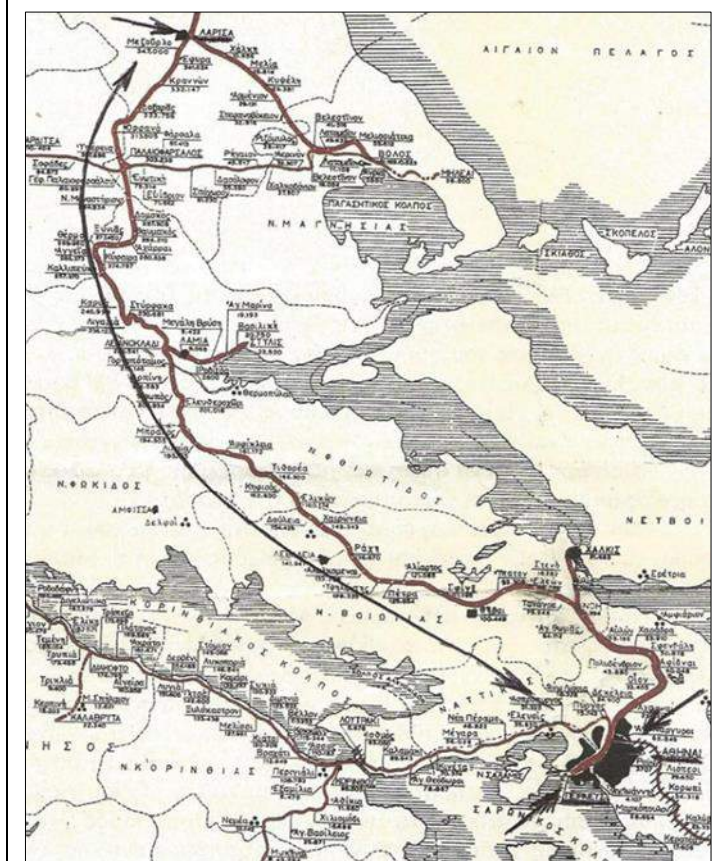
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	30,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας	0,3
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,25;
ε. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
στ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25;
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5
η. Ύψος του κοσμήματος σχήματος X	2,5
θ. Πλάτος του κοσμήματος σχήματος X	4,5

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ6/5

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Στο πάνω μέρος, εσωτερικά της περιφέρειας κύκλου, υπάρχει, σε περιφερειακή διάταξη, η επιγραφή της διαδρομής του κινητού: ΧΑΛΚΙΣ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων της διαδρομής υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο κέντρο του αποτυπώματος υπάρχει η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας.
- Δεξιά της ενδείξεως αναγράφεται η ώρα της παραδόσεως των επιστολών προς σφράγιση, η οποία όμως είναι φθαρμένη από τη χρήση και δεν έχουν απομείνει παρά κάποια ασαφή υπολείμματα.
- Θα πρέπει λογικά να υπάρχει και σφραγίδα της αντίστροφης διαδρομής, ενώ κάτω δεξιά υπάρχει κάποιος κενός χώρος, για πιθανή θέση συμβολικού αριθμού.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος και εσωτερικά της περιφέρειας υπάρχει κόσμημα σχήματος X.

3. Η συνέχεια της διαδρομής των κινητών ταχυδρομείων της γραμμής διεθνούς εύρους μέχρι τη Λάρισα.

Σιδηροδρομικός χάρτης της διαδρομής Πειραιάς- Αθήνα-Λάρισα



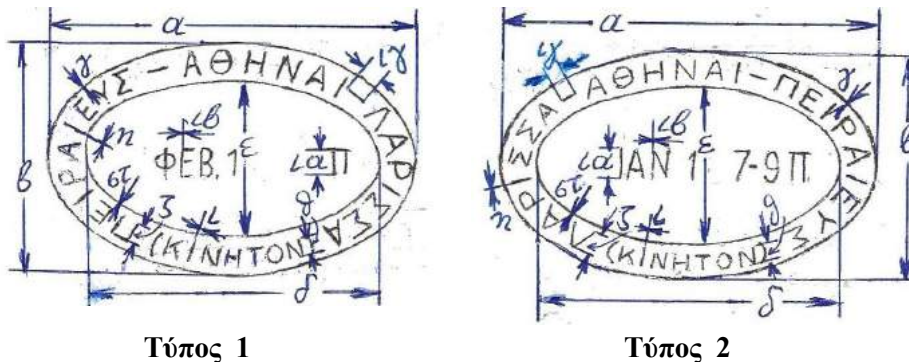
Πίνακας Σταθμών και Στάσεων της διαδρομής Πειραιάς -Λάρισα, με την υπηρεσιακή τους κατάταξη, και με χιλιομετρικές μεταξύ τους αποστάσεις

Χιλιομετρικές αποστάσεις	Σταθμοί και στάσεις	Υπηρεσιακή κατάταξη	Έναρξη λειτουργίας
0,000	Πειραιάς	Σταθμός	8.3.1904
2,610	Εργοστάσιο	Στάση	»
4,107	Αγ. Ιωάννης	Στάση	»
7,707	Ρουφ	Σταθμός	»
10,340	Αθήνα	Σταθμός	»
12,505	Μύλοι Αθηνών	Στάση	»
18,743	Πύργος	Στάση	»
21,031	Αχαρναί	Σταθμός	»
24,920	Τατόι	Στάση	»
33,465	Οίον	Στάση	»
40,048	Αφίδναι	Σταθμός	»
45,880	Πολυδένδρι	Στάση	»
50,878	Σφενδάλη	Σταθμός	»
53,910	Χαράδρα	Στάση	»

59,196	Αυλών	Σταθμός	»
64,112	Αγ. Θωμάς	Στάση	»
71,394	Οινόη	Σταθμός	»
75,248	Τανάγρα	Στάση	»
86,205	Ελεών	Στάση	»
93,308	Ύπατον	Στάση	»
100,448	Θήβα	Σταθμός	»
111,198	Σφιγξ	Σταθμός	2.6.1904
121,085	Αλιάρτος	Σταθμός	»
125,954	Πέτρα	Στάση	»
128,335	Υψηλάντης	Στάση	»
133,289	Αλαλκομεναί	Στάση	»
136,670	Ράχη	Στάση	»
141,947	Λεβάδεια	Σταθμός	»
149,343	Χαιρώνεια	Στάση	11.11.1904
154,426	Δαύλεια	Σταθμός	»
160,174	Ελικών	Στάση	»
162,500	Κηφισός	Στάση	»
166,300	Τιθορέα	Σταθμός	»
181,172	Αμφίκλεια	Σταθμός	«»
185,705	Λιλαία	Στάση	11.7.1905
194,505	Μπράλος	Σταθμός	»
201,018	Ελευθεροχώρι	Στάση	24.8.1908
204,934	Ασωπός	Στάση	»
211,503	Αρπίνη	Στάση	»
215,146	Γοργοπόταμος	Στάση	»
219,056	Σπερχειός	Στάση	»
222,341	Λιανοκλάδι	Σταθμός	20.7.1907
225,050	Μπεκί	Στάση	»
230,681	Στύρφακα	Στάση	24.8.1908
236,182	Λιγαριά	Στάση	»
246,990	Καρυά	Στάση	»
257,370	Καλλιπεύκη	Σταθμός	»
266,373	Αγγείες	Σταθμός	»
269,960	Θέρμες	Στάση	»
274,800	Κύφαιρα	Στάση	»
277,265	Ξυνιάς	Σταθμός	»
284, 210	Θαυμακός	Σταθμός	»
287,908	Δομοκός	Στάση	»
294,934	Ν. Μοναστήριο	Στάση	»
301,236	Γέφυρα	Στάση	»
303,230	Παλαιοφάρσαλος	Σταθμός	»
307,885	Σιμικλή	Στάση	»
313,605	Ορφανά	Σταθμός	»
323,750	Δοξαράς	Στάση	»
332,147	Κραννών	Στάση	»
341,624	Έφυρα	Στάση	»
347,000	Μεζούρλο	Στάση	»

348,780	Λάρισα	Σταθμός	»
<p>Σημείωση: Η σιδηροδρομική διαδρομή «Πειραιάς-Λάρισα» λειτουργήσε τμηματικά. Στο τέλος του 1904 λειτουργήσε μέχρι την Αμφίκλεια, την περίοδο 1905 ως 1907 λειτουργήσε μέχρι το Λιανοκλάδι, και μέσα στο 1908 είχε ολοκληρωθεί η γραμμή μέχρι και τη Λάρισα, ενώ στον επόμενο χρόνο, το 1909 ολοκληρώθηκε και λειτουργήσε μέχρι τα σύνορα, το Παπαπούλι.</p> <p>Σε όλη τη διαδρομή Πειραιάς-Λάρισα η γραμμή έχει δύο διακλαδώσεις. Η μία, μήκους περίπου 22 χλμ. συνδέει, όπως είδαμε, την Οινόη με τη Χαλκίδα, και η άλλη, του ίδιου μήκους, συνδέει το Λιανοκλάδι με τη Λαμία και καταλήγει στη Στυλίδα.</p>			

Στη συνέχεια ακολουθούν τα γνωστά μας δίκυκλα οβάλ αποτυπώματα με τίτλο της διαδρομής: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ-ΛΑΡΙΣΣΑ και την αντίστροφή της. Τα οβάλ αποτυπώματα κατασκευάστηκαν, στην αρχή της δεκαετίας του 1910, τότε που, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, είχε γίνει συνήθεια στα κινητά ταχυδρομεία της εποχής η χρησιμοποίηση των οβάλ σφραγίδων. Την ίδια εποχή, κατά σύμπτωση, είχε ολοκληρωθεί και η σιδηροδρομική διεθνής γραμμή από τον Πειραιά μέχρι τη Λάρισα.



Τύπος 1

Τύπος 2

Εικόνα Κ6/6

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (μ. όρος), χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της μεγάλης εξωτερικής διαμέτρου	41,0	41,0
β. Μήκος της μικρής εξωτερικής διαμέτρου	25,0	25,0
γ. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,25-0,3	0,25-0,3
δ. Μήκος της μεγάλης εσωτερικής διαμέτρου	32,0	32,5
ε. Μήκος της μικρής εσωτερικής διαμέτρου	16,5	17,0
στ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,15	0,15
ζ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	2,5	2,5
η. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,25	0,25
θ. Ύψος των γραμμάτων του ΚΙΝΗΤΟΝ	2,0	2,0;
ι. Πάχος των γραμμάτων του ΚΙΝΗΤΟΝ	0,2	0,2
ια. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
ιβ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2	0,2
ιγ. Μήκος κάθε ενωτικής παύλας	2,0	1,5

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ6/6

- Οβάλ δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στο πάνω μέρος, μεταξύ των περιφερειών των ελλείψεων, υπάρχει η επιγραφή της διαδρομής του κινητού ταχυδρομείου: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ-ΛΑΡΙΣΣΑ και η αντίστροφη: ΛΑΡΙΣΣΑ-ΑΘΗΝΑΙ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ.
- Μεταξύ αυτών των λέξεων παρεμβάλλονται ενωτικές παύλες.
- Στο μέσον της κάθε εσωτερικής ελλείψεως υπάρχει η ευθύγραμμη, οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας. Στα δεξιά συνεχίζεται η ένδειξη της ώρας παραδόσεως και σφραγίσεως της επιστολής στο κινητό ταχυδρομείο, με άλλοτε κανονική σφράγιση και άλλοτε ελλιπή.
- Στο κάτω μέρος του κάθε αποτυπώματος, μεταξύ των περιφερειών των ελλείψεων, υπάρχει η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, μέσα σε παρένθεση.

4. Η σιδηροδρομική και ταχυδρομική σημασία του Πειραιά.

Ο Πειραιάς, τόσο ως λιμάνι όσο και λόγω της γεωγραφικής του θέσεως στη χώρα μας, ως κεντρική αφετηρία όλων των σιδηροδρομικών διαδρομών, δικαιολογημένα αναφέρεται πολύ συχνά στις περισσότερες σιδηροδρομικές και ταχυδρομικές μας διαδρομές. Γνωρίζουμε ότι εξέχουσα θέση κατείχε και ως αφετηρία των μετρικών σιδηροδρομικών μας γραμμών προς την Πελοπόννησο, αλλά η σημασία που αποκτά τώρα είναι πολύ μεγαλύτερη, ως αφετηρία των σιδηροδρομικών γραμμών διεθνούς εύρους προς την βόρεια Ελλάδα και προς το εξωτερικό. Έχουμε ήδη εξετάσει τη σιδηροδρομική-ταχυδρομική προσφορά του Πειραιά προς την Πελοπόννησο. Όμως, από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά ο Πειραιάς εξελίσσεται ως η αρχή μιας μεγάλης ακτινικής σιδηροδρομικής πορείας προς τη Μακεδονία και από εκεί προς την Ευρώπη, Δυτική, Κεντρική και Ανατολική.

Η διαδρομές λοιπόν της αλληλογραφίας με τα κινητά μας ταχυδρομεία της διεθνούς γραμμής, τόσο προς το εσωτερικό όσο και προς το εξωτερικό, ξεκινούσαν από τον Πειραιά. Στην αρχή βέβαια υπήρχε το μικρό βήμα προς τη Χαλκίδα το οποίο έχουμε εξετάσει. Μετά ακολουθούσε η βασική γραμμή που περνούσε από Λάρισα, Θεσσαλονίκη και έφτανε στα σύνορα. Από εκεί και πέρα, τις ταχυδρομικές μεταφορές προς το εξωτερικό τις αναλάμβαναν οι ανταποκρίσεις των ξένων σιδηροδρόμων.

Η σιδηροδρομική ταχυδρομική επικοινωνία, από εδώ και πέρα, παρουσιάζει ιδιαίτερη πολυπλοκότητα διότι αναμιγνύονται τα δρομολόγια της νότιας με τη βόρεια Ελλάδα, σε συνδυασμό μάλιστα με τις ιστορικές εξελίξεις στη χώρα μας κατά τη διάρκεια των πρώτων δεκαετιών του 20^{ου} αιώνα, με τους Βαλκανικούς Πολέμους και τον Α΄ Παγκόσμιο. Θα προσπαθήσουμε πάντως να παρουσιάσουμε τις σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της εποχής εκείνης κατά τον πιο κατανοητό τρόπο.

5. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής «Πειραιάς-Λάρισα»

Το 1908 ολοκληρώθηκε η πρώτη μεγάλη ελληνική σιδηροδρομική διαδρομή διεθνούς εύρους, φτάνοντας από τον Πειραιά στη Λάρισα.

Οι σειρές των σφραγίδων των κινητών ταχυδρομείων του δρομολογίου «**Πειραιάς-Λάρισα**» και αντίστροφα, καλύπτουν χρονικό διάστημα από την έναρξη λειτουργίας της διαδρομής και μέχρι το τέλος της εποχής των κινητών ταχυδρομείων.

Οι σφραγίδες παρουσιάζονται σε ομαδοποιημένες σειρές, οι οποίες, παρόλο που δεν είναι όλες πλήρεις, μας δείχνουν τουλάχιστον μιαν ικανοποιητική εικόνα των δρομολογίων.



Τύπος 1



Τύπος 2



Τύπος 3

Εικόνα Κ6/7

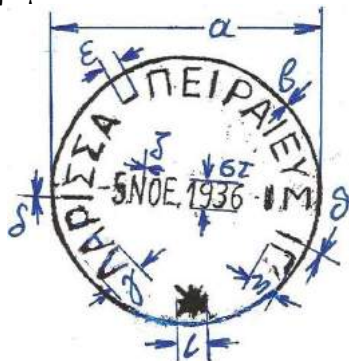
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.		
	Τύπος 1	Τύπος 2	Τύπος 3
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	29,0	29,0	29,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας	0,35	0,30	0,35;
γ. Ύψος γραμμάτων τίτλου του δρομολογίου	3,0	3,0	3,0
δ. Πάχος γραμμάτων τίτλου του δρομολογίου	0,25	0,3;	0,3;
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5	1,5	1,5
στ. Ύψος ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0	3,0
ζ. Πάχος ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2	0,25;	0,2
η. Ύψος ψηφίων αριθμού του δρομολογίου	3,0	3,0	3,0
θ. Πάχος ψηφίων αριθμού του δρομολογίου	0,25	0,25	0,25
ι. Διάμετρος κοσμήματος αστερίσκου	3,0	3,5;	4,0;

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1, 2 και 3 της εικόνας Κ6/7

- Μονόκυκλα αποτυπώματα.
- Στο πάνω μέρος του κάθε αποτυπώματος και μέσα στον κύκλο, αναγράφεται περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΛΑΡΙΣΣΑ.
- Οι συμβολικοί αριθμοί των δρομολογίων και οι λέξεις του τίτλου του δρομολογίου έχουν μάλλον το ίδιο ύψος και το ίδιο πάχος.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο μέσο του αποτυπώματος και σε οριζόντια διάταξη υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας. Δεξιά της ημερομηνίας υπάρχει και η ώρα παραδόσεως και σφραγίσεως των επιστολών, αλλά μερικές φορές παρουσιάζεται φθαρμένη.

- Εσωτερικά του κύκλου και στο κάτω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει ένα κόσμημα αστερίσκου οκτώ ακτίνων.

Ακολουθεί ένα αποτύπωμα της αντίστροφης διαδρομής, το μόνο που έχω υπόψη μου, με τον συμβολικό αριθμό 1Γ. Και αυτό το αποτύπωμα όπως τα προηγούμενα, σφραγίστηκαν στα μέσα της δεκαετίας του 1930, δηλαδή χρησιμοποιήθηκαν την περίοδο της ακμής της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων.



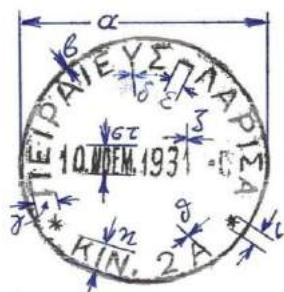
Εικόνα Κ6/8

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	29,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας	0,35
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,4
ε. Μήκος της ενωτικής της παύλας	1,5
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,4
η. Ύψος των ψηφίων του συμβ. αριθμού δρομολογίου	3,0
θ. Πάχος ψηφίων του συμβ. αριθμού δρομολογίου	0,4
ι. Διάμετρος του κοσμήματος αστερίσκου	4,0;

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ6/8

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Στο πάνω μέρος του αποτυπώματος και μέσα στον κύκλο, αναγράφεται περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου: ΛΑΡΙΣΣΑ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο μέσο του αποτυπώματος και σε οριζόντια διάταξη υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας. Δεξιά της ημερομηνίας υπάρχει και η ώρα παραδόσεως και σφραγίσεως των επιστολών, αλλά και εδώ παρουσιάζεται φθαρμένη.
- Εσωτερικά του κύκλου και στο κάτω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει ένα κόσμημα αστερίσκου, οκτώ ακτίνων, επίσης κάπως φθαρμένο.

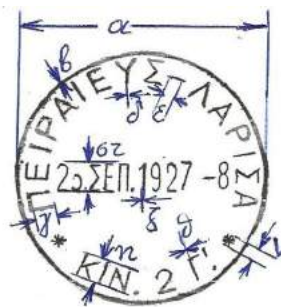
Ακολουθεί μια ομάδα σφραγίδων με αριθμούς κινητών ταχυδρομείων 2Α, 2Β και 2Γ, τα οποία, από τους συμβολικούς τους αριθμούς, φαίνεται λογικά να είναι μεταγενέστερα από τα προηγούμενα, ωστόσο έχουν αρχίσει να σφραγίζονται από το τέλος της 10ετίας του 1920, δηλαδή πριν από τα προηγούμενα. Δυστυχώς δεν έχω βεβαιωθεί για τον τρόπο που αριθμούσαν τα κινητά ταχυδρομεία, ώστε να ξέρουμε αν μια ομάδα, βάσει των συμβολικών της αριθμών έπεται ή αν προηγείται από αυτήν που παρουσιάζεται ως προηγούμενή της.



Τύπος 1



Τύπος 2



Τύπος 3

Εικόνα Κ6/9

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.		
	Τύπος 1	Τύπος 2	Τύπος 3
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	29,0	29,0	29,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας	0,40	0,3	0,3;
γ. Ύψος γραμμάτων τίτλου του δρομολογίου	3,0	3,0	3,0
δ. Πάχος γραμμάτων τίτλου του δρομολογίου	0,4	0,25	0,25;
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	1,0	1,0
στ. Ύψος ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	4,0	3,0	3,0
ζ. Πάχος ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25;	0,2	0,2;
η. Ύψος γραμμάτων του ΚΙΝ. και αριθμού	3,0;	3,0;	2,5
θ. Πάχος γραμμάτων του ΚΙΝ. και αριθμού	0,4	0,25	0,25;
ι. Διάμετρος των μικρών κοσμημάτων	1,5	1,5;	1,0

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1,2 και 3 της εικόνας Κ6/9

- Μονόκυκλα αποτυπώματα.
- Στο πάνω μέρος του κάθε αποτυπώματος και μέσα στον κύκλο, αναγράφεται περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΛΑΡΙΣΣΑ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου υπάρχει ενωτική παύλα.

- Στο μέσο του αποτυπώματος και σε οριζόντια διάταξη υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας. Δεξιά της ημερομηνίας υπάρχει και η ώρα παραδόσεως και σφραγίσεως των επιστολών, αλλά συνήθως παρουσιάζεται φθαρμένη.
- Εσωτερικά του κύκλου και στο κάτω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει η ένδειξη του συμβολικού αριθμού του κινητού δρομολογίου με τη συντεταγμένη λέξη: ΚΙΝ. Δηλαδή στους τρεις τύπους είναι κατά σειράν: ΚΙΝ.2Α, ΚΙΝ 2Β και ΚΙΝ.2Γ! Στους δύο πρώτους αριθμούς δεν υπάρχει θαυμαστικό.
- Δεξιά κι αριστερά της λέξεως ΚΙΝ. και των αριθμών, υπάρχει ανά ένα μικρό κόσμημα αστερίσκου αλλά δεν διακρίνεται καλά, και φαίνεται συνήθως σαν κουκίδα.

Συνεχίζουμε με τα αποτυπώματα μιας άλλης ομάδας τριών αποτυπωμάτων που, όπως παρατηρούμε, είναι εντελώς όμοια με τα προηγούμενα, αλλά αφορούν την αντίστροφη διαδρομή. Επίσης, όπως είδαμε, στα αποτυπώματα που ήδη εξετάσαμε, μέχρι την **Εικόνα Κ6/8** υπήρχε ορθογραφικό πρόβλημα. Η λέξη Λάρισα γραφόταν με δύο «σίγμα». Στη συνέχεια όμως γράφεται με ένα «σίγμα», σύμφωνα με τη νεότερη ορθογραφία.



Τύπος 1



Τύπος 2



Τύπος 3

Εικόνα Κ6/10

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.		
	Τύπος 1	Τύπος 2	Τύπος 3
α. Διάμετρος του κύκλου	29,0	29,0	29,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας	0,3;	0,3;	0,3;
γ. Ύψος γραμμάτων τίτλου του δρομολογίου	2,5;	2,5	2,5
δ. Πάχος γραμμάτων τίτλου του δρομολογίου	0,2;	0,25	0,2;
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	1,0	1,0
στ. Ύψος ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0;	3,0
ζ. Πάχος ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	0,1	0,1	0,1
η. Ύψος γραμμάτων του ΚΙΝ. και αριθμού	2,0	2,5	2,0

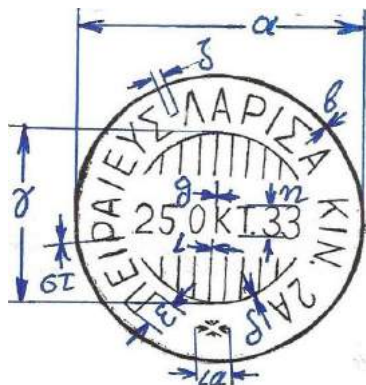
θ. Πάχος γραμμμάτων του ΚΙΝ. και αριθμού	0,1	0,2	0,3
ι. Διάμετρος κάθε μικρού κοσμήματος	1,0;	1,0	1,0

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1,2,3 της εικόνας Κ6/10

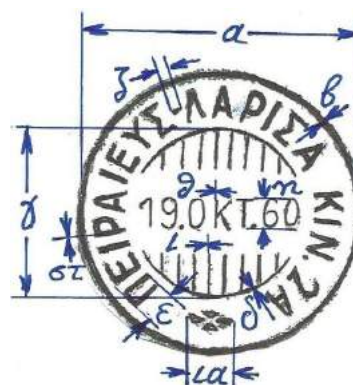
- Μονόκυκλα αποτυπώματα.
- Στο πάνω μέρος του αποτυπώματος και μέσα στον κύκλο, αναγράφεται περιφερειακά ο τίτλος διαδρομής ΛΑΡΙΣΑ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων της διαδρομής υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο μέσο του αποτυπώματος και σε οριζόντια διάταξη υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας. Δεξιά της ημερομηνίας υπάρχει και η ώρα παραδόσεως και σφραγίσεως των επιστολών, αλλά συνήθως παρουσιάζεται φθαρμένη.
- Εσωτερικά του κύκλου και στο κάτω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει η συντετμημένη λέξη ΚΙΝ.(ΗΤΟΝ) και ο συμβολικός αριθμός του κάθε κινητού δρομολογίου.
- Δεξιά και αριστερά του ΚΙΝ. και του συμβολικού αριθμού του κινητού δρομολογίου, υπάρχει ανά ένα μικρό κόσμημα αστερίσκου.

Μετά από τις αρχικές σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής Πειραιάς-Λάρισα με τα απλά μονόκυκλα αποτυπώματα, οι επόμενες σφραγίδες που ακολουθούν διακοσμούνται με κάποια σχεδιάσματα, που αναπτύσσονται θα λέγαμε μια πρωτόγονη ή καλύτερα απλοϊκή αισθητική αντίληψη. Άλλοτε τα αποτυπώματά τους είναι δίκυκλα με απλά διακοσμητικά οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα, άλλοτε πάλι δίκυκλα με κατακόρυφες γραμμώσεις. Και αφού διανύσουν τον κύκλο μιας ζωής δεκαετιών καταλήγουν πάλι στην αρχική απλότητα.

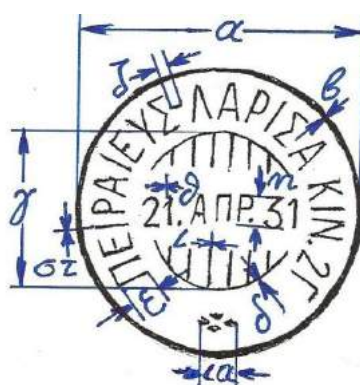
Αν παρατηρήσουμε με προσοχή τον **Τύπο 1^α**, θα διαπιστώσουμε ότι το αποτύπωμα αυτό προέρχεται από την ίδια ακριβώς σφραγίδα που σφράγισε και το αποτύπωμα **Τύπου 1**. Δηλαδή δεν πρόκειται για άλλο εξάρτημα σφραγίσεως αλλά για το αρχικό που χρησιμοποιήθηκε και διατηρήθηκε σε λειτουργία επί τρεις σχεδόν ολόκληρες δεκαετίες. Πράγματι αν παρατηρήσουμε τα στοιχεία του σχεδίου των δύο αποτυπωμάτων **1** και **1^α**, θα δούμε ότι διατηρούν τις μεταξύ τους αποστάσεις και άλλα κοινά γνωρίσματα διαστάσεων, που μας πείθουν για την μεταξύ τους ταυτότητα. Αυτό που αλλάζει είναι το πάχος των γραμμών, που οφείλεται μάλλον στο γεγονός ότι από την πολλή χρήση οι γραμμές της σφραγίδας έχουν διαπλατυνθεί με αποτέλεσμα να συγκρατούν περισσότερο μελάνι και έτσι το σχέδιο του αποτυπώματος **1^α** να έχει πιο παχιά στοιχεία. Μου προκάλεσε πράγματι έκπληξη η ανακάλυψη αυτού του ευρήματος.



Τύπος 1



Τύπος 1^α



Τύπος 2

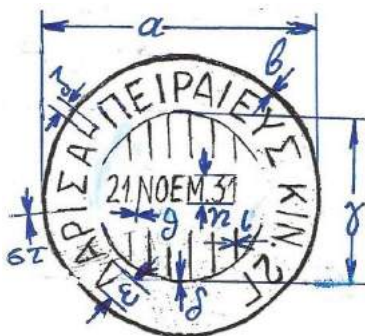
Εικόνα Κ6/11

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις (κατά μ. όρο), σε χλσ.	
	Τύπος 1 - 1 ^α	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	30,5	30,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,4	0,4
γ. Διάμετρος των δύο απέναντι ημικυκλίων	18,0	17,0
δ. Πάχος της περιφερ. γραμμής των ημικυκλίων	0,15	0,2;
ε. Ύψος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,5	4,0;
στ. Πάχος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,15	0,2
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0;	1,0
η. Ύψος των ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
θ. Πάχος γραμμάτων ενδείξεως της ημερομηνίας	0,15	0,15
- Αριθμός συνόλου γραμμώσεων, πάνω και κάτω	8+8	6+6
ι. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,15	0,15
ια. Διαστάσεις του κοσμήματος	2/3,5	2/4

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ6/11

- Μονόκυκλα αποτυπώματα.
- Στο πάνω μέρος του αποτυπώματος μεταξύ της περιφέρειας του κύκλου και του άνω κυκλικού τμήματος υπάρχει περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής και ο συμβολισμός του δρομολογίου με τον αριθμό του: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΛΑΡΙΣΑ, ΚΙΝ. 2Α και 2Γ. Μετά τους αριθμούς αυτούς δεν υπάρχει θαυμαστικό.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Κάτω από τον τίτλο του δρομολογίου υπάρχει το πάνω κυκλικό τμήμα με το άνοιγμά του, μαζί με τις πάνω γραμμώσεις, να «βλέπουν» προς τα κάτω.
- Αμέσως κάτω από αυτές τις γραμμώσεις, στο μέσο ακριβώς του αποτυπώματος, υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη.
- Κάτω από την ένδειξη της ημερομηνίας υπάρχει το κάτω κυκλικό τμήμα με το άνοιγμά του, μαζί με τις κάτω γραμμώσεις, να «βλέπουν» προς τα πάνω.
- Μεταξύ του κάτω κυκλικού τμήματος και του κάτω μέρους της περιφέρειας υπάρχει το κόσμημα, υπό μορφή πλάγιου ρόμβου, χωρισμένου στα τέσσερα, με εσωτερικό Χ.

Ακολουθεί ένα από τα αποτυπώματα της ίδιας ομάδας, το μόνο που έχω υπόψη μου, για το δρομολόγιο της αντίστροφης διαδρομής.



Εικόνα Κ6/12

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	30,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,5
γ. Διάμετρος των δύο απέναντι κυκλικών τμημάτων	18,0
δ. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας των κυκλ. τμημάτων	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,5
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,4
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0;
η. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
θ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,4;
- . Αριθμός του συνόλου των γραμμώσεων, πάνω και κάτω	6+6
ι. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,3
- . Διαστάσεις κοσμήματος	-

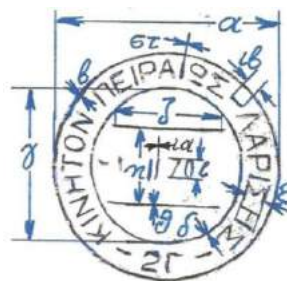
Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ6/12

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Στο πάνω μέρος του αποτυπώματος στη λωρίδα μεταξύ της περιφέρειας του κύκλου και του άνω κυκλικού τμήματος υπάρχει περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής και ο συμβολισμός του κινητού με τον αριθμό του: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΛΑΡΙΣΑ, ΚΙΝ. 2Γ. Μετά το 2Γ επίσης δεν υπάρχει θαυμαστικό.
- Κάτω από την επιγραφή υπάρχει το πάνω κυκλικό τμήμα με το άνοιγμά του, μαζί με τις πάνω γραμμώσεις, να «βλέπουν» προς τα κάτω.
- Αμέσως κάτω από τις πάνω γραμμώσεις, και πάνω από τις κάτω, στο μέσο ακριβώς του αποτυπώματος, υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη.
- Κάτω από την ένδειξη της ημερομηνίας υπάρχει το κάτω κυκλικό τμήμα με το άνοιγμά του και με τις κάτω γραμμώσεις να «βλέπουν» προς τα πάνω.
- Μεταξύ του κάτω κυκλικού τμήματος και του κάτω μέρους της περιφέρειας δεν υπάρχει κόσμημα.

Τα αποτυπώματα, που ακολουθούν, διασώθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν μέχρι την τελευταία περίοδο της λειτουργίας των κινητών μας ταχυδρομείων. Επειδή όμως αυτά, ως στατιστικά ευρήματα είναι ελάχιστα, δεν μπορούμε να έχουμε ούτε καν μια εικόνα της διασποράς τους σε μια περίοδο τόσων 10ετιών. Και έτσι είμαστε αναγκασμένοι να περιοριστούμε και να χαρούμε την όποια εικόνα μπορούμε να αποκομίσουμε.



Τύπος 1



Τύπος 2

Εικόνα Κ6/13

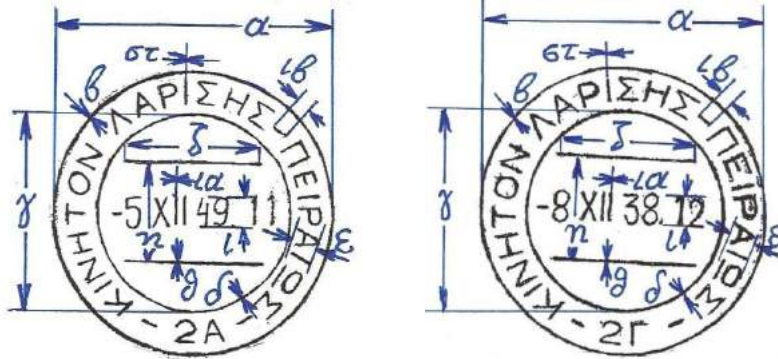
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ. όρο), σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	29,0	29,0
β. Πάχος γραμμής περιφέρειας εξωτερ. κύκλου	0,3	0,3
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0	20,0
δ. Πάχος γραμμής περιφέρειας εσωτερ. κύκλου	0,3;	0,25
ε. Ύψος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,0	2,0
στ. Πάχος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3;	0,3;
ζ. Μήκος παραλλήλων ευθυγράμμων τμημάτων	14,0	14,0
η. Απόσταση μεταξύ των ευθυγράμμων τμημάτων	10,0	10,0
θ. Πάχος γραμμής κάθε ευθύγραμμου τμήματος	0,3	0,3;
ι. Ύψος των ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
ια. Πάχος των ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3;	0,3;
ιβ. Μήκος της κάθε παύλας	1,0	1,0

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ6/13

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Μεταξύ των δύο κύκλων του αποτυπώματος υπάρχει περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου : ΚΙΝΗΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΛΑΡΙΣΗΣ, 2Β, 2Γ.
- Στον εσωτερικό κύκλο του αποτυπώματος υπάρχουν δύο παράλληλα οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα.
- Στο χώρο μεταξύ των παραλλήλων αυτών τμημάτων υπάρχει, παράλληλη προς αυτά, η ένδειξη της ημερομηνίας. Δεξιά της υπάρχουν οι ώρες καταθέσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο, που μπορεί να είναι φθαρμένες από τη χρήση.

- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο περιφερειών υπάρχουν οι συμβολικοί αριθμοί του κινητού ταχυδρομείου: 2B και 2Γ, οι οποίοι χωρίζονται ο καθένας από τον τίτλο του δρομολογίου, δεξιά κι αριστερά με δύο παύλες.

Ακολουθούν τα αποτυπώματα της αντίστροφης διαδρομής:



Τύπος 1

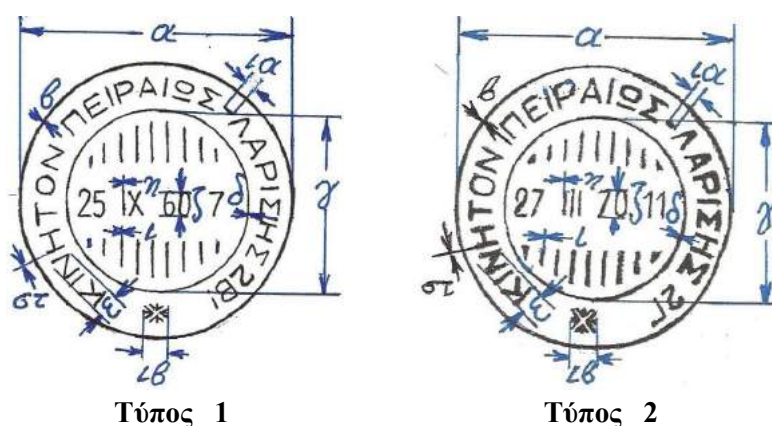
Τύπος 2

Εικόνα Κ6/14

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις (κατά μ. όρο), σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	29,0	29,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας εξωτ. κύκλου	0,3	0,25
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0	20,0
δ. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας εσωτ. κύκλου	0,25	0,3
ε. Ύψος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,0	2,0
στ. Πάχος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25	0,3
ζ. Μήκος παραλλήλων ευθυγράμμων τμημάτων	14,0	14,0
η. Απόσταση μεταξύ των ευθυγράμμων τμημάτων	1,0	1,0
θ. Πάχος γραμμής κάθε ευθύγραμμου τμήματος	0,25;	0,3
ι. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
ια. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,15	0,25
ιβ. Μήκος της κάθε παύλας	1,0	1,0

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ6/14

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Μεταξύ των δύο κύκλων του αποτυπώματος υπάρχει περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου: ΚΙΝΗΤΟΝ ΛΑΡΙΣΗΣ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ, 2Α,2Γ.
- Στον εσωτερικό κύκλο του αποτυπώματος υπάρχουν δύο παράλληλα οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα.
- Στο χώρο μεταξύ των δύο παραλλήλων τμημάτων υπάρχει, παράλληλη προς αυτά, η ένδειξη της ημερομηνίας. Δεξιά της υπάρχουν οι ώρες καταθέσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο περιφερειών υπάρχουν οι συμβολικοί αριθμοί του κινητού ταχυδρομείου: 2Α και 2Γ, οι οποίοι χωρίζονται ο καθένας με δύο παύλες, δεξιά κι αριστερά, από τον τίτλο του δρομολογίου.

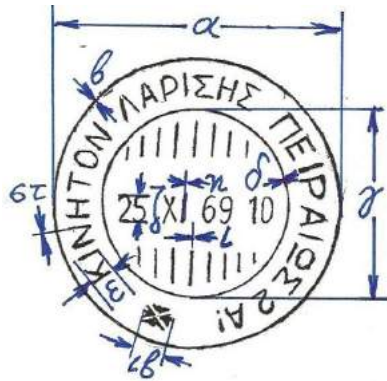


Εικόνα Κ6/15

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις (κατά μ. όρο), σε λσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	33,0	33,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας εξωτ. κύκλου	0,4	0,45;
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	22,0	22,0
δ. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας εσωτ. κύκλου	0,25	0,3
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,0	2,5
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3	0,35;
ζ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
η. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2;	0,25
-. Αριθμός της κάθε ομάδας γραμμώσεων, πάνω, κάτω	9+9	9+9
ι. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,25	0,3
ια. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	1,0
ιβ. Διαστάσεις του κοσμήματος	2,5/2	3/3

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ6/15

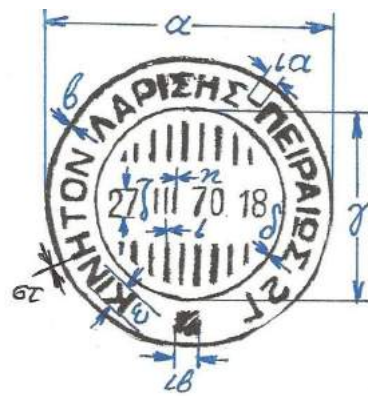
- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Μεταξύ των δύο κύκλων εσωτερικά και περιφερειακά κατά μήκος όλης της περιφέρειας, υπάρχει ο τίτλος του κινητού δρομολογίου: ΚΙΝΗΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΛΑΡΙΣΗΣ 2Β! και 2Γ. Στο συμβολικό αριθμό του τύπου 1 υπάρχει θαυμαστικό, ενώ στου τύπου 2 δεν υπάρχει.
- Τόσο τα γράμματα των τίτλων του δρομολογίου όσο και των συμβολικών αριθμών έχουν το ίδιο ύψος και πάχος.
- Στο αποτύπωμα του τύπου 2 τα γράμματα είναι παχύτερα εξαιτίας υπερβολικού μελανιού.
- Μεταξύ των δύο τελευταίων λέξεων του τίτλου του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Πάνω και κάτω, μέσα στον εσωτερικό κύκλο, υπάρχουν κάθετες παράλληλες γραμμώσεις με άνισα μήκη.
- Στο κενό μεταξύ της πάνω και κάτω ομάδας των γραμμώσεων υπάρχει οριζόντιος χώρος όπου αναγράφεται η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας, ενώ στα δεξιά, σε συνέχεια της ενδείξεως της ημερομηνίας, γράφεται η ώρα παραδόσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο κύκλων υπάρχει κόσμημα ενός διακοσμημένου Χ.



Τύπος 1



Τύπος 2



Τύπος 3

Εικόνα Κ6/16

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.		
	Τύπος 1	Τύπος 2	Τύπος 3
α. Μήκος διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	33,0	33,0	33,0
β. Πάχος γραμμής περιφέρειας εξωτερ. κύκλου	0,3	0,3	0,4
γ. Μήκος διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	22,0	21,0	22,0
δ. Πάχος γραμμής περιφέρειας εσωτερ. κύκλου	0,25	0,25	0,3
ε. Ύψος γραμμάτων τίτλου του δρομολογίου	3,0	3,0	3,0
στ. Πάχος γραμμάτων τίτλου του δρομολογίου	0,3	0,3	0,35
ζ. Ύψος των ψηφίων της ημερομηνίας	3,0	3,0	3,0
η. Πάχος των ψηφίων της ημερομηνίας	0,25;	0,25;	0,25
-. Αριθμός συνόλου γραμμώσεων πάνω, κάτω	8+8	8+8	9+9
ι. Πάχος κάθε γραμμής της γραμμώσεως	0,3;	0,3;	0,3+
ια. Μήκος της ενωτικής παύλας	-	1,5	1,5
ιβ. Διαστάσεις του κοσμήματος	3/2	3/2	2,5/2,5

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1,2,3 της εικόνας Κ6/16

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Μεταξύ των δύο κύκλων, μέσα και κατά μήκος της λωρίδας των περιφερειών, υπάρχει ο τίτλος του δρομολογίου ΚΙΝΗΤΟΝ ΛΑΡΙΣΗΣ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ 2Α!, 2Β! και 2Γ.

- Το ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου και των συμβολικών αριθμών του είναι ίσα.
- Στο αποτύπωμα του τύπου 3 τα γράμματα είναι παχύτερα εξαιτίας υπερβολικού μελανιού.
- Στα αριθμητικά σύμβολα των τύπων 1 και 2 υπάρχει θαυμαστικό, ενώ στον τύπου 3 δεν υπάρχει.
- Μεταξύ των δύο τελευταίων λέξεων της επιγραφής των δρομολογίων των τύπων 2B! και 2Γ υπάρχει ενωτική παύλα, ενώ στον τύπο 2Α! δεν υπάρχει.
- Πάνω και κάτω, μέσα στον εσωτερικό κύκλο, υπάρχουν δύο ομάδες κάθετων παράλληλων γραμμώσεων με άνισα μήκη. Στο κενό μεταξύ της πάνω και κάτω ομάδας των γραμμώσεων υπάρχει οριζόντιος χώρος όπου αναγράφεται η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας.
- Δεξιά της ημερομηνίας υπάρχει η ώρα παραδόσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο κύκλων υπάρχει κόσμημα ενός διακοσμημένου X, ενώ το κόσμημα στον τύπο 3 είναι κάπως παραμορφωμένο.

Μετά την ποικιλία των διακοσμήσεων, που παρουσιάστηκαν στα σχέδια των αποτυπωμάτων των σφραγίσεων της διαδρομής Πειραιάς-Λάρισα και της αντίστροφής της και μετά τη μεγάλη διάρκεια των σφραγίσεων της πολύχρονης λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής αυτής, προς το τέλος της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων, κατά τη δεκαετία του 1970, ξαναερχόμαστε και πάλι στην απλή και απέριτη εμφάνιση των μονόκυκλων αρχικών σφραγίδων.



Εικόνα Κ6/17

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	29,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,4;
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	4,0
ε. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,5
στ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3
ζ. Ύψος των ψηφίων του αριθμού του δρομολογίου	2,5;
η. Πάχος των ψηφίων του αριθμού του δρομολογίου	0,3
θ. Μήκος κάθε παύλας στο συμβολικό αριθμό	2,0;

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K6/17

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Στο πάνω μέρος του αποτυπώματος και μέσα στον κύκλο, υπάρχει περιφερειακά, κατά μήκος όλης της περιφέρειας, ο τίτλος της διαδρομής: ΚΙΝΗΤΟΝ ΛΑΡΙΣΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - 2B-.
- Δεξιά κι αριστερά του συμβολικού αριθμού -2B- υπάρχει από μία παύλα.
- Στο μέσο του αποτυπώματος και σε οριζόντια διάταξη υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας. Δεξιά της ημερομηνίας υπάρχει και η ώρα παραδόσεως των επιστολών, αλλά εδώ παρουσιάζεται φθαρμένη.

Στο σημείο αυτό τελειώνει η παρουσίαση των διαδρομών των κινητών ταχυδρομείων της σιδηροδρομικής γραμμής διεθνούς εύρους μέχρι την είσοδο στη Μακεδονία. Αυτό που έχουμε να παρατηρήσουμε κατά τη διάρκεια της μεγάλης περιόδου λειτουργίας των ταχυδρομικών αυτών διαδρομών είναι ότι υπάρχει σαφώς κατανομή σε ομάδες των τριών αποτυπώματων, με τους συμβολικούς αριθμούς 1Α, 1Β και 1Γ, καθώς και 2Α, 2Β και 2Γ, όπως υποψιαζόμαστε από τους συμβολικούς που υπάρχουν στα αποτυπώματα, παρόλο που αυτοί οι αριθμοί δεν αποτελούν πάντα πλήρεις σειρές. Τα σύμβολα αυτά πρέπει να αντιστοιχούν σε συγκεκριμένες ώρες κινήσεως των κινητών ταχυδρομείων, για παράδειγμα το Α σε πρωινά, το Β σε μεσημεριανά, και το Γ, σε βραδινά δρομολόγια. Και τα 1Α, 1Β και 1Γ μπορεί να σημαίνουν δρομολόγια μιας ημέρας, ενώ τα 2Α, 2Β, ή 2Γ, της επόμενης.

Κεφάλαιο 7^ο

Η ταχυδρομική επικοινωνία της Μακεδονίας με την κεντρική και νότια Ελλάδα

1. Τα σιδηροδρομικά δεδομένα στη βόρεια Ελλάδα κατά τους πολέμους της δεκαετίας του 1910.

Πριν τους Βαλκανικούς Πολέμους η Μακεδονία και η Θράκη ανήκαν, ως γνωστόν, στην οθωμανική επικράτεια. Προκειμένου το οθωμανικό Κράτος να ακολουθήσει την οικονομική ανάπτυξη της ακμάζουσας Δυτικής Ευρώπης, η Υψηλή Πύλη είχε φροντίσει να κατασκευάσει κατά τις τελευταίες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα σιδηροδρομικά δίκτυα στις διάφορες περιοχές των Βαλκανίων, οι οποίες ήταν υπό την κυριαρχία της. Στη Μακεδονία και Θράκη είχε κατασκευάσει τρία δίκτυα, τα οποία θα εξετάσουμε στη συνέχεια.

Κατασκευαστές τους ήταν δυτικοευρωπαϊκές τεχνικές εταιρίες. Ομοίως ευρωπαϊκές εταιρίες ήταν κι εκείνες που ανέλαβαν την εκμετάλλευσή τους μετά την ολοκλήρωση των κατασκευών. Ορισμένα τμήματα από τα δίκτυα αυτά, μετά τους νικηφόρους Βαλκανικούς Πολέμους του 1912-13, υπήχθησαν υπό την ελληνική διοίκηση και λειτούργησαν με τράινα ελληνικής ιδιοκτησίας, πριν ακόμη προχωρήσουν οι ανάλογες διεθνείς νομικές διαδικασίες. Δηλαδή, πριν η Ελλάδα κατοχυρώσει και τυπικά τα σιδηροδρομικά της δικαιώματα με βάση τα νέα της σύνορα. Γι' αυτό εξάλλου παρατηρούμε ότι μέσα στα τράινα αυτά λειτουργούσαν ελληνικά κινητά ταχυδρομεία ήδη από το 1914. Οι διαδικασίες όμως για την ελληνική κατοχύρωση αυτών των δικτύων με την εξαγορά τους από τις ιδιοκτήτριες δυτικοευρωπαϊκές εταιρίες διήρκεσαν αρκετά χρόνια. Έτσι, μόλις λίγο πριν το 1930 το Κράτος μας κατόρθωσε να εξασφαλίσει, βάσει διεθνών συμφωνιών, την κυριότητα όλων των σιδηροδρομικών διαδρομών, που βρίσκονταν μέσα στα κατακτημένα νέα ελληνικά εδάφη, με βάση τα οποία είχε διαμορφωθεί η νέα του επικράτεια.

Τα τρία πρώην οθωμανικά δίκτυα στα οποία αναφερόμαστε είναι:

A) «Σιδηρόδρομοι Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου»

Διαδρομή: Θεσσαλονίκη-Αλεξάνδρεια-Βέροια-Νάουσα-Σκύδρα-Έδεσσα-Αμύνταιο-Σύνορα-Μοναστήριο.

Εύρος γραμμής: Διεθνές, 1,435μ.

Μήκος γραμμής: 220 χλμ.

Περίοδος κατασκευής: 1891-1894.

Εξαγορά: Το δίκτυο Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου» εξαγοράστηκε από το ελληνικό

Δημόσιο με τις

συμβάσεις που υπογράφηκαν στις 17.10.1925, οι οποίες κυρώθηκαν με τα Ν.Δ./6.2.1926, 7.10.1927 και

με το νόμο 3571/11.6.1928.

B) «Ανατολικοί Σιδηρόδρομοι».

Διαδρομή εντός ελληνικών συνόρων: Θεσσαλονίκη-Ειδομένη.

Εύρος γραμμής: Διεθνές, 1,435μ.

Μήκος γραμμής: 77 χλμ.

Περίοδος κατασκευής: 1871-1872.

Εξαγορά: Η συγκεκριμένη αυτή διαδρομή των «Ανατολικών Σιδηροδρόμων» εξαγοράστηκε από το ελληνικό δημόσιο με σύμβαση, στις 7.10.1925. Τα πλήρη δικαιώματα της γραμμής αποκτήθηκαν από τη χώρα μας με τη διεθνή σύμβαση της Γενεύης, στις 17.3.1929, η οποία κυρώθηκε με το νόμο 4450/ 26.11.1929.

Γ) «Ενωτικός Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης».

Διαδρομή: Θεσσαλονίκη-Πολύκαστρο-Σέρρες-Δράμα-Ξάνθη- Κομοτηνή-Φέρρες-Αλεξανδρούπολη.

Εύρος γραμμής: Διεθνές, 1,435μ.

Μήκος γραμμής: 437 χλμ.

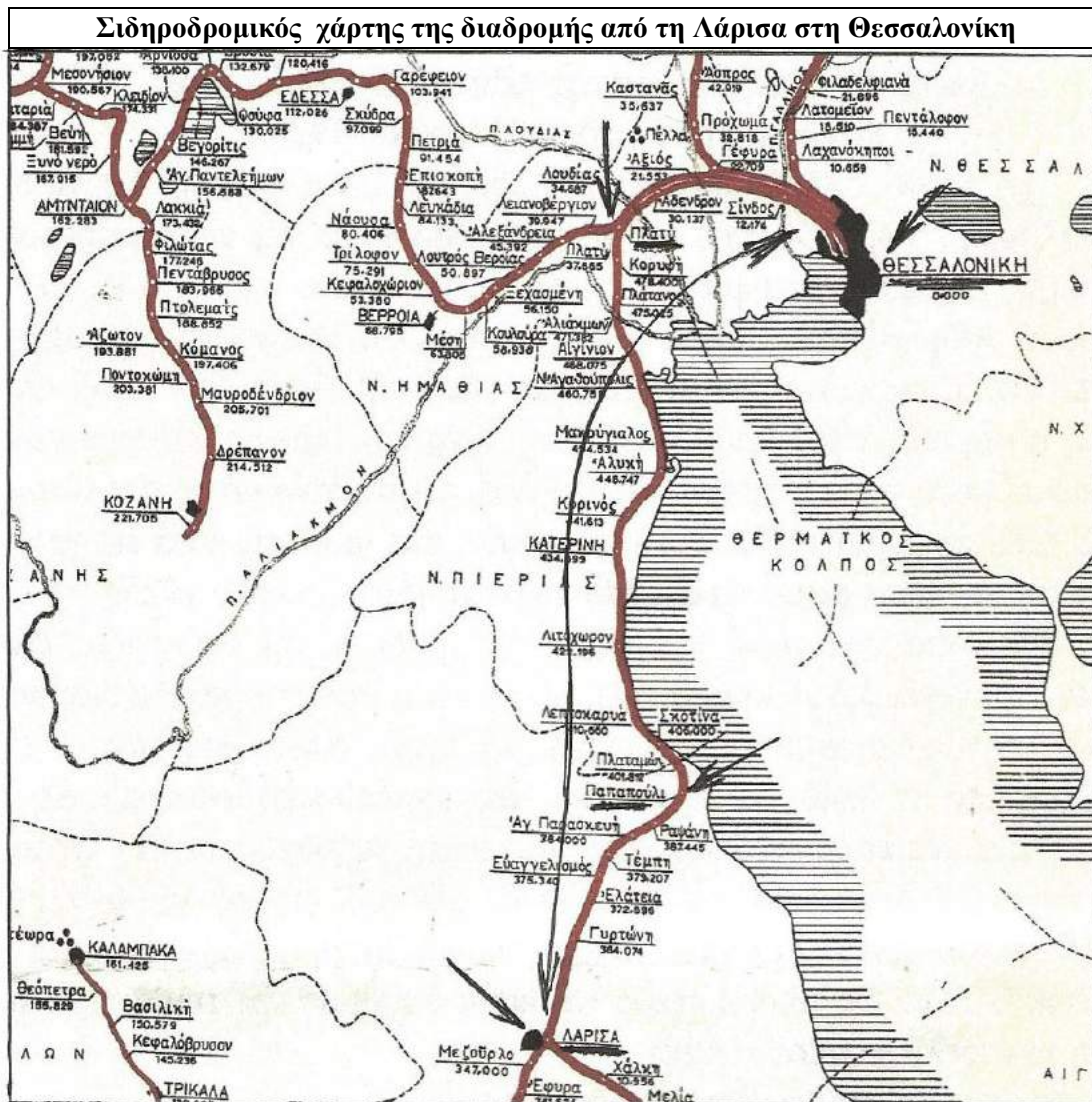
Περίοδος κατασκευής: 1893-1896.

Εξαγορά: Ο Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης» εξαγοράστηκε από το ελληνικό

δημόσιο με σύμβαση, στις 3/16.3.1920, η οποία κυρώθηκε με το νόμο 4267/20.8.1920.

Όπως ήδη αναφέραμε, με το τέλος των Βαλκανικών Πολέμων τα μακεδονικά αυτά δίκτυα, τα οποία καλύφθηκαν από την επέκταση της ελληνικής επικράτειας, λειτούργησαν με ελληνικά τραίνα, παρόλο που επρόκειτο για μια προσωρινή κατάσταση χωρίς ακόμη τη διεθνή νομική αναγνώριση της ελληνικής κυριαρχίας.

Ταυτόχρονα, τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, προκειμένου να αναπτύξουν ταχυδρομική επικοινωνία με τα εδάφη της απελευθερωμένης Μακεδονίας και εκμεταλλευόμενα τον ευνοϊκό συμμαχικό παράγοντα ίδρυσαν και λειτούργησαν κινητά ταχυδρομεία, ήδη από το 1914, στα νεοαποκτηθέντα σιδηροδρομικά δίκτυα. Σε πρώτη φάση τα κινητά αυτά ταχυδρομεία λειτούργησαν μέχρι το 1916, δηλαδή στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα κατά το οποίο η Ελλάδα δεν είχε μπει ακόμη στον Α Παγκόσμιο Πόλεμο. Η ελληνική σιδηροδρομική διοίκηση διατηρήθηκε τελικά μέχρι το καλοκαίρι του 1916, διότι από τότε και μετά τα συμμαχικά στρατεύματα του μακεδονικού Μετώπου ανέλαβαν δια της βίας τη σιδηροδρομική λειτουργία των δικτύων της Μακεδονίας, προκειμένου να την εκμεταλλευθούν για τις πολεμικές τους ανάγκες. Την εποχή εκείνη σταμάτησε αναγκαστικά και η λειτουργία των ελληνικών κινητών ταχυδρομείων. Ακολούθησε μια μεγάλη διακοπή κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ μετά από αυτόν οι Σύμμαχοι επανέφεραν και πάλι την ελληνική σιδηροδρομική Διοίκηση.



Σιδηροδρομικός χάρτης που δείχνει τη διαδρομή Λάρισα-Παπαπούλι-Πλατύ-Θεσσαλονίκη..

Οι σταθμοί και οι στάσεις από τη Λάρισα μέχρι τη Θεσσαλονίκη με τις χιλιομ. τους αποστάσεις, τα υψόμετρα και την υπηρεσιακή τους κατάταξη.

Χιλιομετρικές αποστάσεις *	Υψόμετρο**	Σταθμοί και στάσεις	Υπηρεσιακή κατάταξη	Έναρξη λειτουργίας ***
348,890	-	Λάρισα	Σταθμός	24.8.1908
363,105	-	Γυρτώνη	Στάση	22.7.1909
369,220	-	Μακρυχώρι	Στάση	»
372,910	-	Ελάτεια	Στάση	»
375,340	-	Ευαγγελισμός	Στάση	»
378,090	-	Τέμπη	Σταθμός	»
384,000	-	Αγ. Παρασκευή	Στάση	»
387,400	-	Ραβάνη	Σταθμός	»
394,026	6,60	Παπαπούλι	Στάση	»

401,812	7,05	Πλαταμών	Στάση	9/22.5.1916
406,000	-	Σκοτίνα	Στάση	»
410,660	11,60	Λεπτοκαρυά	Στάση	»
416,200	-	Πλάκα	Στάση	»
422,196	4,80	Λιτόχωρο	Σταθμός Γ	»
428,795	4,80	Δίον	Στάση	»
434,899	25,80	Κατερίνη	Σταθμός Β	»
441,450	-	Κορινός	Στάση	»
448,747	6,00	Αλυκή	Στάση	»
454,534	-	Μακρύγιαλος	Στάση	»
460,756	28,00	Ν. Αγαθούπολη	Στάση	»
468,075	18,00	Κολινδρός	Σταθμός Γ	»
471,405	-	Αλιάκμων	Στάση	»
475,025	-	Τσινάφορον	Στάση	»
478,400	-	Κορυφή	Στάση	»
482,567	7,30	Πλατύ	Σταθμός Β	1894
486,405	6,30	Λουδίας	Στάση	»
490,095	6,80	Άδενδρον	Σταθμός Γ	»
498,661	10,20	Αξιός	Στάση	»
508,181	10,20	Σίνδος	Σταθμός Γ	»
511,505	8,70	Προπύλαιον	Στάση	»
516,309	-	Δενδροπόταμος	Στάση	»
518,905	3,00	Θεσσαλονίκη	Σταθμός Α	!872

Παρατηρήσεις:

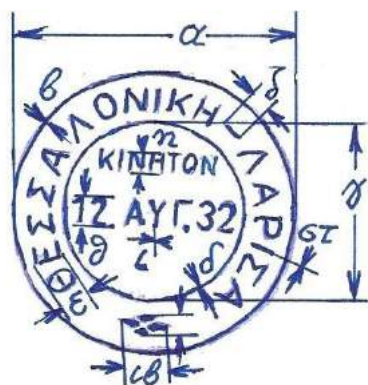
* Η αρχή των χιλιομετρικών διανύσεων είναι στον Πειραιά, ο οποίος έχει χιλιομετρική θέση: 0,000

** Το υψόμετρο ενός σταθμού μετριέται στο ύψος του δαπέδου του. Μερικών σταθμών και στάσεων το υψόμετρο δεν είναι γνωστό.

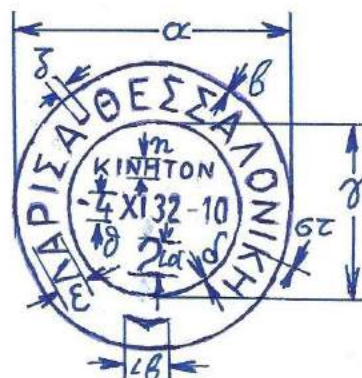
*** Από το Παπαπούλι μέχρι το Πλατύ η σιδηροδρομική γραμμή θεωρείται ότι λειτούργησε επίσημα από την ημέρα που συνδέθηκε ο τελευταίος αμφιδέτης που ένωσε τη σιδηροδρομική γραμμή από το Παπαπούλι με το Πλατύ (9/22.5.1916). Η γραμμή από τη Θεσσαλονίκη μέχρι το Πλατύ είχε λειτουργήσει νωρίτερα, με την κατασκευή των «Ανατολικών Σιδηροδρόμων», το 1894.

2. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής Λάρισα-Θεσσαλονίκη.

Η πρώτη ομάδα σφραγίδων της διαδρομής αυτής – η οποία προηγείται χρονικά, σύμφωνα με τα δεδομένα, τα οποία έχουμε υπόψη μας – κατασκευάστηκε στις αρχές της 10ετίας του 1930 και είναι η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΛΑΡΙΣΑ (με ένα Σ) και αντίστροφα.



Τύπος 1



Τύπος 2

Εικόνα Κ7/1

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις, κατά μ.όρον, σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	30,0	31,5
β. Πάχος της γραμμής του εξωτερικού κύκλου	0,5	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	19,5	19,5
δ. Πάχος της γραμμής του εσωτερικού κύκλου	0,2;	0,2;
ε. Ύψος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5	3,5
στ. Πάχος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,2	0,2
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5	1,5;
η. Ύψος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	2,0	2,0
-. Πάχος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	πολύ αχνό	πολύ αχνό
θ. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
ι. Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2;	πολύ αχνό
ια. Ύψος του αριθμού 2	-	4,0
ιβ. Διαστάσεις του κοσμήματος	1,5/5	-/5;

Περιγραφή του αποτυπώματος του τύπου 1, της εικόνας Κ7/1.

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΛΑΡΙΣΑ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων της διαδρομής υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο πάνω μέρος, μέσα στον εσωτερικό κύκλο, υπάρχει η ευθύγραμμη οριζόντια λέξη: ΚΙΝΗΤΟΝ, με μικρότερα γράμματα.
- Κάτω από τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και παράλληλα προς αυτήν υπάρχει η ευθύγραμμη, οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας.
- Τέλος, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο κύκλων, υπάρχει κόσμημα πλάγιου ρόμβου που διαιρείται με ένα εσωτερικό Χ σε τέσσερα μέρη.

Περιγραφή του αποτυπώματος του τύπου 2, της εικόνας Κ7/1.

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Μεταξύ των δύο κύκλων, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει περιφερειακά ο τίτλος της αντίστροφης διαδρομής: ΛΑΡΙΣΣΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.
- Μεταξύ των δύο αυτών λέξεων υπάρχει επίσης ενωτική παύλα.
- Στο πάνω μέρος, μέσα στον εσωτερικό κύκλο, υπάρχει η ευθύγραμμη οριζόντια λέξη: ΚΙΝΗΤΟΝ, με μικρότερα γράμματα.
- Κάτω από τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και παράλληλα προς αυτήν υπάρχει η οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας.
- Δεξιά από την ένδειξη της ημερομηνίας υπάρχει ο αριθμός της ώρας καταθέσεως της επιστολής στο κινητό ταχυδρομείο. Η ώρα κυμαίνεται από 0 ως 24.
- Κάτω από την οριζόντια ευθύγραμμη ένδειξη ημερομηνίας, μέσα στον εσωτερικό κύκλο, υπάρχει ο αριθμός 2 που αποτελεί πιθανόν συμβολική αρίθμηση του κινητού ταχυδρομείου. Ίσως να υπήρχε και στον τύπο 1, του αποτυπώματος ανάλογη αρίθμηση με αριθμό 1, αλλά μάλλον έχει φθαρεί.
- Στο κάτω μέρος, στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων, υπάρχει κόσμημα, μάλλον ρόμβου. αλλά μισοφθαρμένο. Στο σχήμα δεν διακρίνεται παρά μόνο το μήκος του.

Όπως παρατηρούμε οι ώρες καταθέσεως των επιστολών στο κινητό αρχίζουν να καταγράφονται από το τέλος του 1932, και συνεχίζονται τα επόμενα έτη.

Κατά τη δεκαετία του 1930 και για τη διαδρομή ΛΑΡΙΣΣΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (και αντίστροφα) χρησιμοποιήθηκαν σφραγίδες με τη η λέξη ΛΑΡΙΣΣΑ να γράφεται με δύο σίγμα. Σχετικά τα αποτυπώματα των εικόνων Κ7/2 και Κ7/3 :

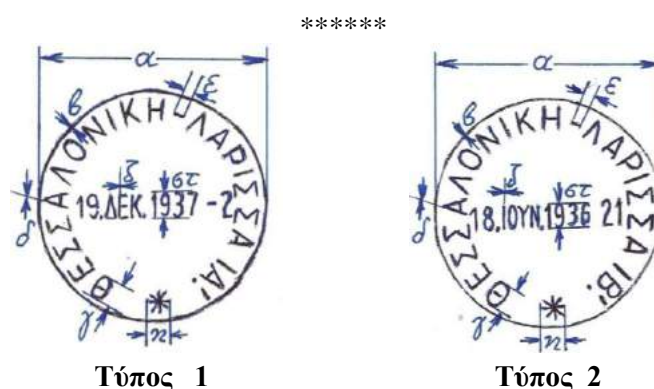


Εικόνα Κ7/2

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις κατά μέσον όρον, σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	30
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,3
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,5-4
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3;
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	2;
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,5
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3
η. Διάμετρος του κοσμήματος του αστερίσκου	3,0

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K7/2

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Στο πάνω μέρος, εσωτερικά του κύκλου υπάρχει περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής ΛΑΡΙΣΣΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ με το σύμβολο 1Α! που είναι ο αριθμός του κινητού ταχυδρομείου.
- Μεταξύ των δύο λέξεων της διαδρομής υπάρχει συνδετική παύλα.
- Στο κενό, στο μέσο του εσωτερικού κύκλου του αποτυπώματος υπάρχει η μονόγραμμη, ευθύγραμμη, οριζόντια ένδειξη ημερομηνίας, και δεξιά της η ώρα καταθέσεως των φακέλων στο κινητό ταχυδρομείο.
- Εσωτερικά του κύκλου, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει αστεροειδές κόσμημα οκτώ ακτίνων.



Εικόνα K7/3

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις κατά μ.όρον, σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	29	30
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,3;	0,3
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,5-4	3,5
δ. Πάχος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,4;	0,3
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5	1
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3-3,5	3
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3	0,3
η. Διάμετρος του κοσμήματος του αστερίσκου	3,0	3,0

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1 και 2 της εικόνας K7/3

- Μονόκυκλα αποτυπώματα.
- Στο πάνω μέρος, εσωτερικά του κύκλου υπάρχει περιφερειακά ο τίτλος των διαδρομών ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΛΑΡΙΣΣΑ με τους συμβολικούς αριθμούς 1Α! και 1Β! των κινητών ταχυδρομείων.
- Μεταξύ των δύο λέξεων της διαδρομής υπάρχει συνδετική παύλα.
- Στο μέσον του αποτυπώματος υπάρχει η μονόγραμμη, ευθύγραμμη, οριζόντια ένδειξη ημερομηνίας, και δεξιά της η ώρα καταθέσεως των φακέλων στο κινητό ταχυδρομείο.
- Εσωτερικά του κύκλου, στο κενό του κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει αστεροειδές κόσμημα οκτώ ακτίνων.

Τρεις δεκαετίες αργότερα από τα προηγούμενα αποτυπώματα – την εποχή της δικτατορίας του 1967 – φαίνεται ότι είχε καθιερωθεί, για κάποια περίοδο τουλάχιστον, η υπηρεσία του «ταχυδρομικού συνοδού» (ΣΥΝΟΔΟΣ) για την ασφάλεια της μεταφοράς της αλληλογραφίας.



Εικόνα K7/4

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις (κατά μ. όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	29,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του κύκλου	0,4
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,35
ε. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
στ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3;
ζ. Μήκος του κοσμήματος του πλάγιου ρόμβου	4,0
η. Ύψος του κοσμήματος του πλάγιου ρόμβου	2,5

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K7/4

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Στο πάνω μέρος, εσωτερικά του κύκλου υπάρχει περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου των διαδρομών ΣΥΝΟΔΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ. Οι συντεταγμένες λέξεις, όπως π.χ. η λέξη «ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ» είναι, όπως έχουμε πει, χαρακτηριστική ταχυδρομική συνήθεια των τελευταίων δεκαετιών της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων.
- Μεταξύ των τριών λέξεων του τίτλου της διαδρομής του κινητού δεν υπάρχει συνδετική παύλα.
- Στο κενό, στο μέσον του αποτυπώματος, υπάρχει η μονόγραμμη, ευθύγραμμη, οριζόντια ένδειξη ημερομηνίας, και δεξιά της η ώρα καταθέσεως των φακέλων στο κινητό ταχυδρομείο, από 0 ως 24.
- Εσωτερικά του κύκλου, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει κόσμημα πλάγιου ρόμβου.

3. Η σφραγίδα του κινητού ταχυδρομείου της διαδρομής Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Πρόκειται για το πρώτο εύρημα που αναφέρεται σε δρομολόγιο κινητού ταχυδρομείου, που συνδέει την πρωτεύουσα με τη Θεσσαλονίκη και μάλιστα με ημερομηνία των μέσων της δεκαετίας του 1920, ενώ οι χρονολογίες ακόμη και των κινητών ταχυδρομείων Λάρισας-Θεσσαλονίκης, απ' όσα ξέρουμε, χρονολογούνται μετά το 1930.



Εικόνα Κ7/5

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις (κατά μ. όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	30,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του κύκλου	0,3
γ. Ύψος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	3,5
δ. Πάχος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	0,3
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25
ζ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
η. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25
-. Μήκος της παύλας στον τίτλο του δρομολογίου	μικρή σαν τελεία
ι. Μήκος της κάθε παύλας στο ΚΙΝΗΤΟΝ	2,0

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ7/5

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Στο πάνω μέρος, εσωτερικά του κύκλου, υπάρχει περιφερειακά η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ
- Δεξιά κι αριστερά της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ υπάρχουν δύο διαχωριστικές παύλες.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, απέναντι από τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, υπάρχει επίσης περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής: ΑΘΗΝΩΝ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων της διαδρομής υπάρχει συνδετική παύλα αδιόρατη, σαν μικρή τελεία.
- Στο μέσον του αποτυπώματος υπάρχει η μονόγραμμη, ευθύγραμμη, οριζόντια ένδειξη ημερομηνίας, χωρίς ώρα καταθέσεως φακέλου.

4. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής Πειραιάς-Θεσσαλονίκη και αντίστροφα.

Μετά τις διαδοχικές διαδρομές των κινητών ταχυδρομείων διεθνούς γραμμής: Πειραιάς-Χαλκίδα, Πειραιάς-Λάρισα και Λάρισα-Θεσσαλονίκη, ακολουθεί η σιδηροδρομική ταχυδρομική επικοινωνία του Πειραιά με τη Θεσσαλονίκη κατ' ευθείαν. Πρόκειται για τη σύνδεση των δύο μεγάλων ταχυδρομικών κέντρων, αφ' ενός του Πειραιά, που δεσπόζει των δρομολογίων της μετρικής γραμμής σε Αττική και Πελοπόννησο και αφ' ετέρου της Θεσσαλονίκης, που εξελίσσεται σε αντίστοιχο κέντρο της γραμμής διεθνούς εύρους για τη βόρεια Ελλάδα. Επι πλέον η Θεσσαλονίκη αποτελεί την πύλη εισόδου και εξόδου της διεθνούς αλληλογραφίας για την επικοινωνία με το εξωτερικό.



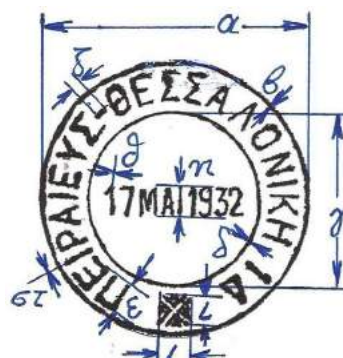
Τύπος 1



Τύπος 2



Τύπος 3



Τύπος 4

Εικόνα Κ7/6

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις κατά μ. όρον, σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	32,0	32,0
β. Πάχος της γραμμής της μεγάλης περιφέρειας	0,3	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0	20,0
δ. Πάχος της γραμμής της μικρής περιφέρειας	0,25;	0,3
ε. Ύψος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0	3,0
στ. Πάχος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3	0,5
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	1,0
η. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
θ. Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25;	0,25
ι. Διαστάσεις του κοσμήματος	3,5/3	4/3

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις κατά μ. όρον,σε χλσ.	
	Τύπος 3	Τύπος 4
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	32,0	32,0
β. Πάχος της γραμμής της μεγάλης περιφέρειας	0,35;	0,3
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0	20,0
δ. Πάχος της γραμμής της μικρής περιφέρειας	0,25	0,25;
ε. Ύψος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0	3,0
στ. Πάχος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3	0,3
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	1,5;
η. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
θ. Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25	0,25
ι. Διαστάσεις του κοσμήματος	3/3	3,5/3

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1,2,3,4 της εικόνας Κ7/6.

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Μεταξύ των δύο κύκλων, σε όλη την περιφερειακή λωρίδα του κάθε αποτυπώματος, υπάρχει ο τίτλος της διαδρομής ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, με τους συμβολικούς αριθμούς του κάθε τύπου: 1Α,1Β,1Γ και 1Δ. Πρόκειται για πλήρη ομάδα όμοιων σφραγίδων μιας διαδρομής.
- Οι συμβολικοί αριθμοί 1Α,1Β,1Γ και 1Δ έχουν το ίδιο ύψος και το ίδιο πάχος γραμμής με τον τίτλο της διαδρομής.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο κέντρο του εσωτερικού κύκλου υπάρχει η ευθύγραμμη και σε οριζόντια διάταξη η ένδειξη της ημερομηνίας.
- Στο κάτω μέρος, μεταξύ των δύο κύκλων, υπάρχει κόσμημα σε σχήμα διακοσμημένου Χ.

Ακολουθούν τα αποτυπώματα της αντίστροφης διαδρομής.



Τύπος 1



Τύπος 2



Τύπος 3



Τύπος 4

Εικόνα Κ7/7

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις κατά μ. όρον, σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	32,0	32,0
β. Πάχος της γραμμής της μεγάλης περιφέρειας	0,25	0,25
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0	20,0
δ. Πάχος της γραμμής της μικρής περιφέρειας	0,25	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25	0,25
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	1,0
η. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
θ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25;	0,20
ι. Διαστάσεις του κοσμήματος	4/3	3,5/3

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις κατά μ. όρον, σε χλσ.	
	Τύπος 3	Τύπος 4
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	32,0	32,0
β. Πάχος της γραμμής της μεγάλης περιφέρειας	3,0	3,0
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0	20,0
δ. Πάχος της γραμμής της μικρής περιφέρειας	0,25;	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3	0,3;
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5	1,5
η. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
θ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3	0,25;
ι. Διαστάσεις του κοσμήματος	4/3	4/3

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1,2,3,4 της εικόνας Κ7/7

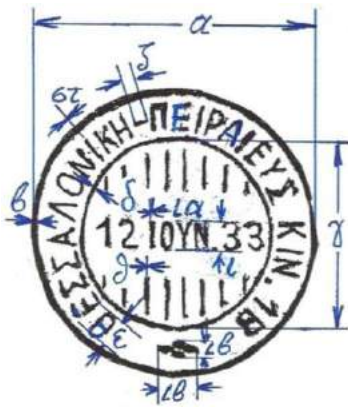
- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Μεταξύ των δύο κύκλων, σε όλη την περιφερειακή λωρίδα του κάθε αποτυπώματος, υπάρχει, διατεταγμένος περιφερειακά, ο τίτλος της διαδρομής ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, με τους συμβολικούς αριθμούς του κάθε τύπου: 1Α, 1Β, 1Γ και 1Δ. Πρόκειται δηλαδή, για πλήρη ομάδα όμοιων αποτυπωμάτων μιας διαδρομής.

- Οι συμβολικοί αριθμοί 1Α,1Β,1Γ και 1Δ έχουν το ίδιο ύψος και το ίδιο πάχος με τον τίτλο της διαδρομής.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο κέντρο του εσωτερικού κύκλου υπάρχει η ευθύγραμμη και σε οριζόντια διάταξη ένδειξη της ημερομηνίας.
- Στο κάτω μέρος, μεταξύ των δύο κύκλων, υπάρχει κόσμημα σε σχήμα διακοσμημένου Χ.
- Τελικά παρατηρούμε ότι οι δύο προηγούμενες ομάδες είναι σχηματικά όμοιες μεταξύ τους. Πρόκειται για υπόδειγμα όμοιων ομάδων.

Ακολουθούν αποτυπώματα της ίδιας διαδρομής, Πειραιά-Θεσσαλονίκης αλλά διαφορετικά από τα προηγούμενα, άλλης ομάδας, με πρόσθετη διακόσμηση τις γνωστές μας κάθετες γραμμώσεις, πάνω και κάτω από την ένδειξη της ημερομηνίας.



Τύπος 1



Τύπος 2



Τύπος 3

Εικόνα Κ7/8

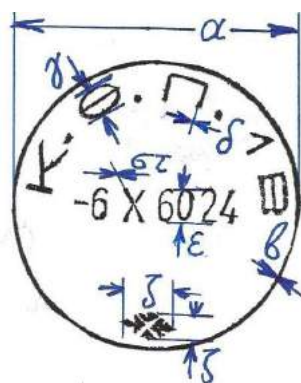
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις κατά μ. όρον, σε χλσ.		
	Τύπος 1	Τύπος 2	Τύπος 3
α. Μήκος διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	30,0	30,0	30,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερ.περιφερείας	0,5	0,5	0,5
γ. Μήκος διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0	20,0	20,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερ.περιφερείας	0,25;	0,25	0,25
ε. Ύψος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0	3,0	3,0
στ. Πάχος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25	0,25	0,3
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	1,0	1,0

-.	Αριθμός γραμμώσεων της κάθε ομάδας	6+6	8+8	8+7
θ.	Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,25	0,25	0,25
ι.	Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0	3,0
ια.	Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25;	0,25	0,25;
ιβ.	Διαστάσεις του κοσμήματος	4/;	4/1,5	4/2

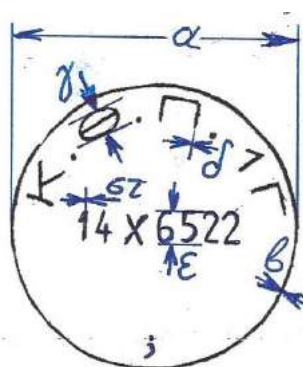
Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1,2,3 της εικόνας Κ7/8

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων υπάρχει, διατεταγμένος περιφερειακά, ο τίτλος της διαδρομής ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, με τους συμβολικούς αριθμούς του κάθε τύπου: ΚΙΝ.1Α,1Β και 1Γ.
- Οι συμβολικοί αριθμοί ΚΙΝ. 1Α,1Β,1Γ έχουν το ίδιο ύψος και το ίδιο πάχος με τον τίτλο της διαδρομής.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου της διαδρομής υπάρχει ενωτική παύλα.
- Πάνω και κάτω, μέσα στον εσωτερικό κύκλο υπάρχει ανά μία ομάδα κατακόρυφων γραμμώσεων, άνισου ύψους.
- Στο κέντρο του εσωτερικού κύκλου και στο χώρο μεταξύ των άνω και κάτω γραμμώσεων, υπάρχει η ευθύγραμμη και σε οριζόντια διάταξη ένδειξη της ημερομηνίας.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο κύκλων, υπάρχει κόσμημα σε σχήμα πλάγιου ρόμβου διαχωρισμένου στα τέσσερα με Χ, μερικές φορές παραμορφωμένο.

Ακολουθούν δύο αποτυπώματα της τελευταίας περιόδου της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων.



Τύπος 1



Τύπος 2

Εικόνα Κ7/9

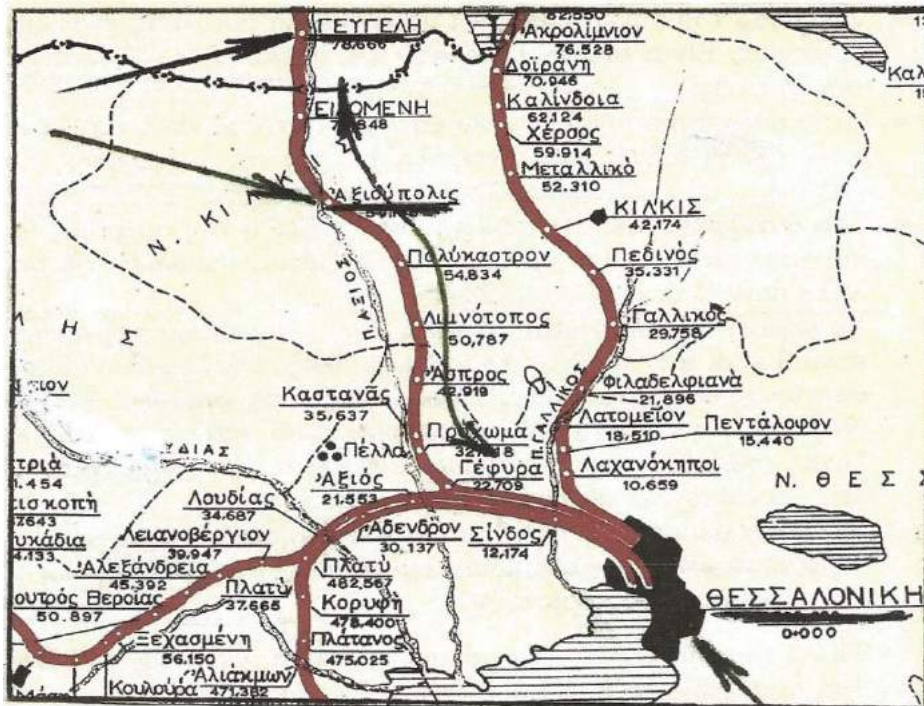
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις (κατά μ. όρο), σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	28,5	29,0
β. Πάχος γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,3	0,3
γ. Ύψος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5	2,5
δ. Πάχος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,3;	0,25
ε. Ύψος των ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
στ. Πάχος των ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25	πολύ αγνά
ζ. Διαστάσεις του κοσμήματος	5/2,5	-

Περιγραφή των αποτυπωμάτων 1 και 2 της εικόνας K7/9

- Μονόκυκλα αποτυπώματα.
- Στο πάνω μέρος των αποτυπωμάτων, περιφερειακά μέσα στον κύκλο, υπάρχει ο συντετμημένος τίτλος του δρομολογίου του κινητού ταχυδρομείου: Κ.Θ.Π. που σημαίνει ΚΙΝΗΤΟΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, και ακολουθούν οι συμβολικοί αριθμοί: 1B και 1Γ. Τέτοιοι συντετμημένοι τίτλοι συνηθίζονταν τις τελευταίες δεκαετίες της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων: η ημερομηνία σφραγίσεως του τύπου 1 είναι 1960 και του τύπου 2 είναι 1965.
- Ο συμβολικοί αριθμοί των δρομολογίων που παρουσιάζουμε είναι οι 1B και 1Γ. Αυτό μας δείχνει ότι πρέπει να υπάρχει και αριθμός 1Α, που συμπληρώνει των ομάδα των τριών αριθμών, αλλά δεν τον έχω βρει.
- Στον εσωτερικό κύκλο και στο κέντρο του αποτυπώματος υπάρχει, σε οριζόντια διάταξη, η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, και δεξιά της, η ώρα παραδόσεως της αλληλογραφίας προς αποστολή.
- Εσωτερικά του κύκλου και στο κάτω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει, στον τύπο 1, κόσμημα διακοσμημένου Χ, σε μάλλον καλή κατάσταση. Αντίθετα, στον τύπο 2 δεν διακρίνεται κόσμημα. Προφανώς έχει φθαρεί.

**Ο σιδηροδρομικός χάρτης της διαδρομής Θεσσαλονίκης-Γευγελή,
Γουμένιτσας, Ειδομένης.**





**Πίνακας σταθμών και στάσεων της διαδρομής
Θεσσαλονίκη-Γουμένιτσα(Αξιούπολη)-Ειδομένη-Γευγελή.**

Χιλιομετρικές αποστάσεις *	Υψόμετρο σε μ.	Ονομασία σταθμού ή στάσης **	Υπηρεσιακή κατάταξη
0,000	3,00	Θεσσαλονίκη	Σταθμός Α
3,255	---	Γέφυρα Δενδροπόταμου	Στάση
4,668	6,40	Διαλογή-Στρατιωτική στάση	Σταθμός Β
6,488	---	Διαβατά (Ντουντουλάρ)	Στάση
8,655	13,67	Νέα Μαγνησία	Στάση
11,182	11,03	Γαλλικός	Στάση
13,760	9,00	Αγχιάλος (Ιγγλις)	Σταθμός Γ
19,645	7,00	Αγ. Αθανάσιος (Καβακλί)	Στάση
23,089	3,45	Γέφυρα (Τοψίν)	Σταθμός Γ
28,580	15,60	Χέρτα	Στάση
33,528	---	Πρόχωμα	Στάση
36,347	34,30	Καστανάς (Καρά Ογλού)	Σταθμός Γ
43,629	26,90	Άσπρος (Αμάτοβο)	Σταθμός Γ
46,734	27,80	Κλημεντίνη	Στάση
52,700	27,00	Λιμνότοπος	Στάση
56,865	29,35	Πολύκαστρο (Καρασούλι)	Σταθμός Γ
60,862	36,90	Αξιούπολη (Γουμένιτσα)	Σταθμός Γ
66,221	41,25	Πύλη	Στάση
73,850	---	Δογάνη	Στάση
76,600	51,38	Ειδομένη (Σέχοβο)	Σταθμός Β
77,359	53,58	Ελληνοσερβικά σύνορα.	---
79,217	51,70	Γευγελή	Σταθμός

Παρατηρήσεις

* Οι χιλιομετρικοί χάρτες, οι εκδοθέντες κατά καιρούς, παρουσιάζουν αποκλίσεις ως προς τις θέσεις των σταθμών και στάσεων. Στον πίνακα αναγράφονται οι θέσεις που θεωρήθηκαν ότι πλησιάζουν περισσότερο στην πραγματικότητα.

** Σε παρένθεση αναγράφονται οι παλαιότερες, κυρίως ξένες ή δευτερεύουσες ονομασίες των σταθμών και στάσεων.

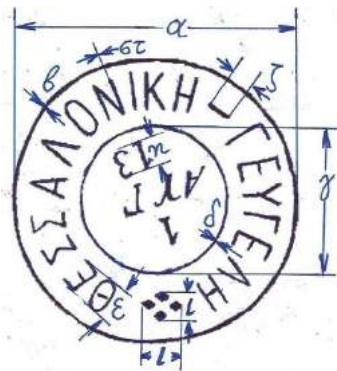
5. Σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων σε δρομολόγια Θεσσαλονίκης με Γευγελή, Γουμένιτσα και Ειδομένη.

Όπως είναι φυσικό, αμέσως μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ξεκίνησαν διεθνείς διπλωματικές διαδικασίες για τη διευθέτηση των νέων συνόρων στις πρώην εμπόλεμες περιοχές. Οι διαδικασίες αυτές, ξεκίνησαν κατά το 1920 και άλλοτε διήρκεσαν περισσότερο και άλλοτε λιγότερο, ανάλογα με τις αξιώσεις των εμπλεκόμενων χωρών. Και ασφαλώς στις συζητήσεις τους εξετάζονταν όλα τα θέματα, που τις ενδιέφεραν, μέχρι να βρεθεί μια ικανοποιητική λύση για όλους.

Στο ζήτημα της Μακεδονίας εμπλέκονταν τέσσερα κράτη η Ελλάδα, η Σερβία, η Βουλγαρία και η Οθωμανική Αυτοκρατορία. Η επίλυση των μεταξύ τους θεμάτων καθυστέρησε αρκετά και πέρασε από πολλές ενδιάμεσες φάσεις. Όσον αφορά τις επιπτώσεις στη λειτουργία των κινητών ταχυδρομείων γνωρίζουμε ότι την εποχή εκείνη κατασκευάστηκαν και χρησιμοποιήθηκαν στις διαδρομές μεταξύ Θεσσαλονίκης και συνόρων οι απόμενες σφραγίδες:

- Θεσσαλονίκη-Γευγελή.
- Θεσσαλονίκη-Γουμένιτσα (Αξιούπολη)
- Θεσσαλονίκη-Ειδομένη (σε ελληνική και γαλλική γλώσσα).
-

Τις σφραγίδες αυτές θα παρουσιάσουμε παράλληλα με τις αντίστοιχες σφραγίδες των διαδρομών από τον Πειραιά προς τις ίδιες περιοχές των συνόρων. Και αρχίζουμε με τη διαδρομή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΓΕΥΓΕΛΗ, για την οποία έχουν βρεθεί οι πιο παλιές σφραγίδες, αυτές που άρχισαν να χρησιμοποιούνται αμέσως μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους. Μετά το τέλος των πολέμων καθιερώθηκαν ως συνοριακές ταχυδρομικές θέσεις η Γουμένιτσα και τέλος η Ειδομένη.



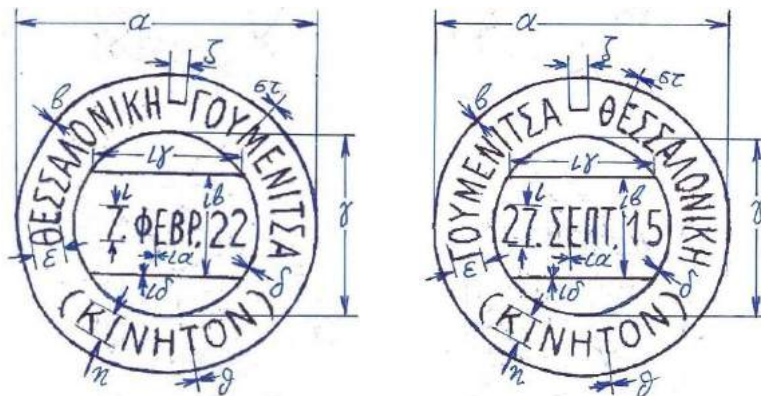
Εικόνα K7/10

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	25,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειάς	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	13,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειάς	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,3;
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0
η. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
-. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	ακαθόριστο
ι. Διαστάσεις του κοσμήματος	3,5/2,5

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K7/10

- Δίκυκλο αποτύπωμα, V φιλοτελικού τύπου.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, αναγράφεται περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΓΕΥΓΕΛΗ.
- Μεταξύ των λέξεων του τίτλου της διαδρομής υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στον εσωτερικό κύκλο υπάρχει η τρίγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, η οποία εδώ έχει τοποθετηθεί ανάποδα.
- Το πάχος των ψηφίων της ημερομηνίας δεν μπορεί να μετρηθεί διότι τα ψηφία της είναι πλάγια και καλλιγραφικά, ανισόπαχα.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο κύκλων υπάρχει το κόσμημα του πλάγιου ρόμβου, διαιρεμένου στα τέσσερα με ένα X.

Ακολουθούν χρονολογικά δύο αποτυπώματα της διαδρομής με κατεύθυνση ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ, και την επιστροφή της.



Τύπος 1

Τύπος 2

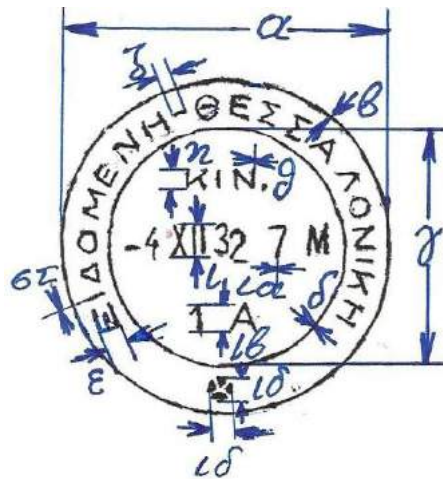
Εικόνα K7/11

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ.όρο), σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	27,5;	27,5;
β. Πάχος γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,25	0,25
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	17,0	17,0
δ. Πάχος γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25	0,25
ε. Ύψος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0	3,0
στ. Πάχος γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25	0,25
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5	1,5
η. Ύψος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	2,5	2,5
θ. Πάχος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	0,25	0,25
ι. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,5	3,5
ια. Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25	0,25
ιβ. Απόσταση παραλλήλων ευθυγράμ. τμημάτων	9,5	9,5
ιγ. Μήκος παραλλήλων ευθυγράμμων τμημάτων	13,8	13,8
ιδ. Πάχος παραλλήλων ευθυγράμμων τμημάτων	0,3;	0,3;

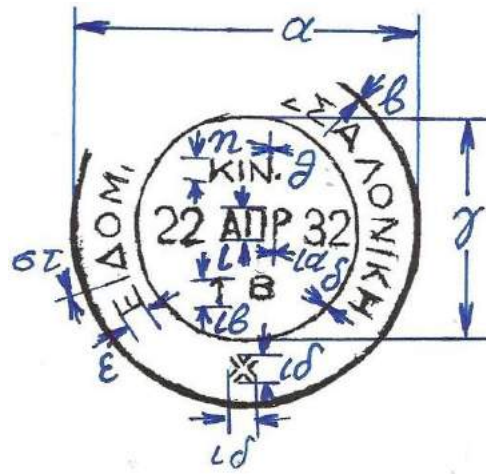
Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1 και 2, της εικόνας Κ7/11.

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Μεταξύ των δύο κύκλων, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει η επιγραφή της διαδρομής ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ στον τύπο 1, και ΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ στον τύπο 2.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Μεταξύ των δύο κύκλων, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει η λέξη (ΚΙΝΗΤΟΝ), σε παρένθεση.
- Το ύψος των γραμμάτων του ΚΙΝΗΤΟΝ είναι μικρότερο από των γραμμάτων της επιγραφής και τα γράμματά του είναι πιο αραιά τοποθετημένα.
- Μέσα στον εσωτερικό κύκλο υπάρχουν δύο ευθύγραμμα παράλληλα οριζόντια τμήματα που τέμνουν αυτόν τον κύκλο.
- Μεταξύ των δύο παραλλήλων ευθυγράμμων τμημάτων εγγράφεται η οριζόντια ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας.

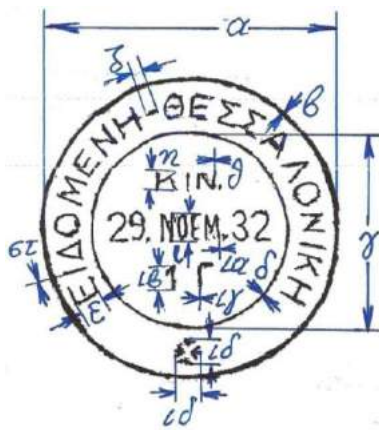
Ακολουθούν τα αποτυπώματα των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ που χρησιμοποιήθηκαν μετά την οριστικοποίηση των συνόρων της Μακεδονίας, και των οποίων αποτυπώματα έχουν βρεθεί από την αρχή της δεκαετίας του 1930.



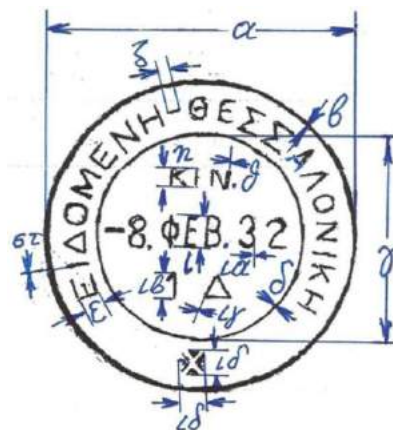
Τύπος 1



Τύπος 2



Τύπος 3



Τύπος 4

Εικόνα Κ7/12

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.			
	Τύπος 1	Τύπος 2	Τύπος 3	Τύπος 4
α. Μήκος διαμέτρου εξωτερ. κύκλου	32,0	31,5	31,5	32,0
β. Πάχος γραμμής εξωτ. περιφέρειας	0,3	0,35;	0,3	0,35;
γ. Μήκος διαμέτρου εσωτερ. κύκλου	23,0	20,0	21,0	21,0
δ. Πάχος γραμμής εσωτ. περιφέρειας	0,2	0,2	0,2	0,2
ε. Ύψος γραμμάτων του δρομολογίου	2,0	2,0	2,5;	2,5;
στ. Πάχος γραμμάτων του δρομολογίου	;	0,25	;	;
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	-	1,0	1,0
η. Ύψος των γραμμάτων του ΚΙΝ.	1,5	1,5	2,0;	2,0
θ. Πάχος των γραμμάτων του ΚΙΝ.	0,2	0,2	;	;
ι. Ύψος γραμμάτων της ημερομηνίας	3,0	3,0	3,0	3,0
ια. Πάχος γραμμάτων της ημερομηνίας	0,2;	0,2	0,2;	0,2;
ιβ. Ύψος ψηφίων συμβολικού αριθμού	2,5	2,0	2,0	2,0
ιγ. Πάχος ψηφίων συμβολικού αριθμού	0,2	0,2	0,2	0,2
ιδ. Διαστάσεις του κοσμήματος	2/2	2/2	2/2	2/2

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1,2,3,4 της εικόνας K7/12

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφεται ο τίτλος του δρομολογίου: ΕΙΔΟΜΕΝΗ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου του δρομολογίου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Μέσα στον εσωτερικό κύκλο και στο πάνω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει η ευθύγραμμη διακεκομμένη λέξη ΚΙΝ. (ΚΙΝΗΤΟΝ), σε οριζόντια διάταξη.
- Κάτω από αυτήν υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, επίσης σε οριζόντια διάταξη. Στον τύπο 1, ο μήνας της ημερομηνίας παρουσιάζεται με λατινική αρίθμηση, ενώ στους άλλους τύπους γράφεται στα ελληνικά.
- Στο τύπο 1 αναγράφεται επίσης – και μόνο σ' αυτόν – δεξιά της ενδείξεως της ημερομηνίας, η ώρα καταθέσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.
- Κάτω από την ένδειξη της ημερομηνίας, υπάρχουν οι συμβολικοί αριθμοί των τεσσάρων τύπων: 1Α, 1Β, 1Γ και 1Δ, επίσης σε οριζόντια διάταξη.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο περιφερειών, υπάρχει κόσμημα με το Χ.

Ενώ οι τέσσερις τύποι αυτών των αποτυπωμάτων μοιάζουν ότι ανήκουν στην ίδια ομάδα, αν προσέξουμε καλύτερα παρατηρούμε ότι ο τύπος 1Α διαφέρει αισθητά από τους άλλους. Παρά τα κοινά γνωρίσματα όλων, ο τύπος αυτός έχει πιο στενή λωρίδα μεταξύ των περιφερειών του από όλους τους άλλους, οι αριθμοί της ημερομηνίας του είναι πιο άταχτα τοποθετημένοι και περιλαμβάνει ώρα παραδόσεως των επιστολών ενώ στους άλλους τύπους δεν υπάρχει. Επίσης, ο συμβολικός του αριθμός είναι μεγαλύτερου μεγέθους από των άλλων. Και γενικά δίνεται η εντύπωση ότι ο τύπος 1Α δημιουργήθηκε πριν και ξεχωριστά από τους υπόλοιπους, και κατόπιν δημιουργήθηκαν οι άλλοι τρεις και ομαδοποιήθηκαν μαζί στην ίδια ομάδα. Αλλά και ο τύπος 2 έχει κόσμημα που διαφέρει από των τριών άλλων.

Τέλος, έχει βρεθεί μια πολύ μεταγενέστερη σφραγίδα με διαδρομή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΕΙΔΟΜΕΝΗ και με σφράγιση του 1970, όταν πια είχαν οριστικοποιηθεί από παλιά τα σύνορα και επομένως η Ειδομένη βρισκόταν προ πολλού στην ελληνική επικράτεια. Η σφραγίδα είναι δίγλωσση, στην ελληνική και γαλλική γλώσσα. Αυτό σημαίνει ότι το συγκεκριμένο κινητό ταχυδρομείο είχε ταχυδρομική επικοινωνία με το εξωτερικό, δεδομένου ότι είχε ήδη καθιερωθεί η γαλλική ως διεθνής σιδηροδρομική γλώσσα. Είναι λογικό ότι εκτός από τον συμβολικό αριθμό 1Α που βρέθηκε, υπολείπονται και οι άλλοι αριθμοί (1Β, 1Γ και 1Δ) για τη συμπλήρωση όλης της ομάδας.



Εικόνα K7/13

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις, κατά μέσον όρο, σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	31,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του εξωτερ.κύκλου	0,3
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	22,0
δ. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του εσωτερ.κύκλου	0,3;
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25
ζ. Μήκος παύλας μεταξύ λέξεων της ίδιας γλώσσας	1,0
η. Μήκος παύλας μεταξύ λέξεων διαφορετικών γλωσσών	1,0+
θ. Ύψος των γραμμάτων της λέξης KIN.	1,5
ι. Πάχος των γραμμάτων της λέξης KIN.	0,25
ια. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,5
ιβ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2+
ιγ. Ύψος των ψηφίων του συμβολικού αριθμού	2,5;
ιδ. Πάχος των ψηφίων του συμβολικού αριθμού	0,25

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K7/13

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών εγγράφεται περιφερειακά δύο φορές ο τίτλος του δρομολογίου. Στο πάνω μέρος, στην ελληνική γλώσσα: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΕΙΔΟΜΕΝΗ, και στο κάτω μέρος, στη γαλλική γλώσσα: THESSALONIKH-IDOMENI.
- Υπάρχει από μία ενωτική παύλα μεταξύ των δύο ελληνικών και δύο γαλλικών λέξεων του κάθε τίτλου του δρομολογίου και δύο άλλες παύλες, δεξιά κι αριστερά, μεταξύ των δύο τίτλων των διαφορετικών γλωσσών του δρομολογίου.
- Μέσα στον εσωτερικό κύκλο και στο πάνω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει η ευθύγραμμη συντετμημένη λέξη KIN σε οριζόντια διάταξη.
- Κάτω από αυτήν υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, επίσης σε οριζόντια διάταξη. Στα δεξιά της ημερομηνίας υπάρχει η ώρα παραδόσεως της επιστολής. Η ώρα γράφεται καθαρά, ενώ το σύμβολο δεξιά της πρέπει να είναι παρεφθαρμένο Π. Δηλαδή Π=Πρωινή ώρα.
- Και από κάτω, στη συνέχεια, υπάρχουν ο συμβολικός αριθμός του δρομολογίου: 1Α, κι αυτός σε οριζόντια διάταξη.

- Στο αποτύπωμα αυτό πρέπει λογικά να υπάρχουν και οι άλλοι τρεις συμβολικοί αριθμοί εξόδου αλληλογραφίας προς το εξωτερικό, δηλαδή οι 1B, 1Γ, 1Δ, όπως και στα προηγούμενα αποτυπώματα της Εικ.Κ7/12.

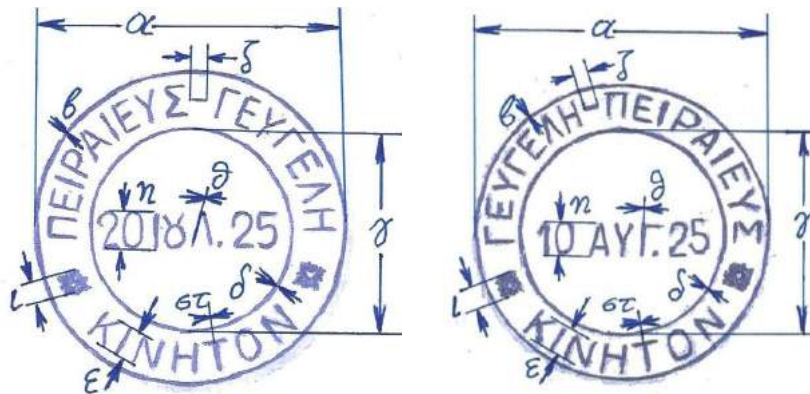
Όσον αφορά τα διαφορετικά μέρη προορισμού των κινητών ταχυδρομείων, που συναντήσαμε στις προηγούμενες σφραγίδες – δηλαδή τα δρομολόγια που έφθαναν άλλοτε στη Γευγελή άλλοτε στη Γουμένιτσα και άλλοτε στην Ειδομένη – μπορεί να δοθεί εξήγηση.

Κατά τη διάρκεια των πολεμικών επιχειρήσεων και ανάλογα με την εξέλιξή τους, άλλαζαν οι θέσεις επιρροής της κάθε χώρας και κυρίως μεταξύ των νικητών, διότι οι ηττημένοι δεν είχαν το δικαίωμα να υποστηρίξουν καμμία γνώμη.

Στις περιοχές των ελληνοσερβικών συνόρων υπήρχαν διεκδικήσεις μόνο μεταξύ Ελλήνων και Σέρβων. Κατά τη διάρκεια των πολεμικών επιχειρήσεων πότε υπερτερούσε η μία πλευρά και πότε η άλλη. Αμέσως μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους, το 1913, εφόσον οι Έλληνες είχαν προωθηθεί μέχρι και τη Γευγελή τα κινητά μας ταχυδρομεία δρομολογούνταν μέχρι εκεί. Όταν αργότερα – όπως δείχνουν και οι ημερομηνίες των σφραγίσεων – από το 1915 ως το 1922, οι Έλληνες είχαν υποχωρήσει στη Γουμένιτσα τα δρομολόγια των κινητών μας περιορίστηκαν αναλόγα. Και όταν, από το 1925 και μετά τα σύνορα σταθεροποιήθηκαν στην περιοχή μεταξύ Γουμένιτσας και Γευγελή, τα δρομολόγια των κινητών μας ταχυδρομείων οριστικοποιήθηκαν μέχρι την Ειδομένη.

6. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής Πειραιάς-Γευγελή και Πειραιάς-Ειδομένη.

Παρόμοια δρομολόγια όπως τα προηγούμενα προς τη Γευγελή και την Ειδομένη δρομολογούνταν, εκτός από τη Θεσσαλονίκη, και από τον Πειραιά, που ήταν η κύρια αφετηρία των ελληνικών σιδηροδρόμων διεθνούς εύρους. Και για τους ίδιους λόγους που ήδη αναφέραμε, τα ελληνικά κινητά ταχυδρομεία από τον Πειραιά, έφθαναν μέχρι το 1925 ως τη Γευγελή, ενώ στη συνέχεια περιορίστηκαν μέχρι την Ειδομένη.



Τύπος 1

Τύπος 2

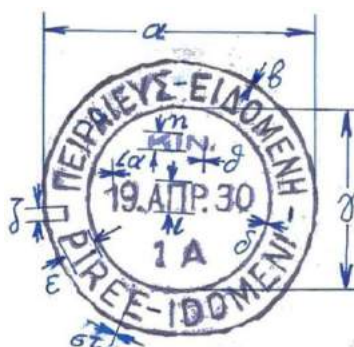
Εικόνα Κ7/14

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ. όρο),σε χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	29,0	29,0
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερ.περιφέρειάς	0,6;	0,6;
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	19,0	20,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερ.περιφέρειάς	0,3	0,3
ε. Ύψος γραμμάτων ΚΙΝΗΤΟΝ και δρομολογίου	3,0	3,0
στ. Πάχος γραμμάτων ΚΙΝΗΤΟΝ και δρομολογίου	0,3	0,3
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	1,0;
η. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
θ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,3;	0,25;
ι. Διαστάσεις των κοσμημάτων	2,0/2,0	2,0/2,0

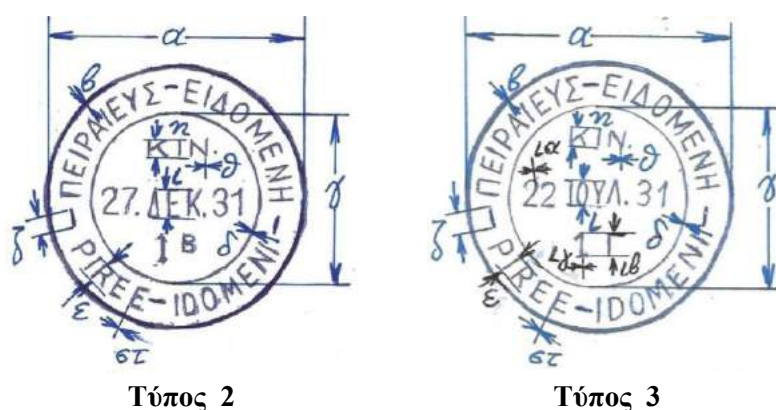
Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1 και 2 της εικόνας Κ7/14

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Ανάμεσα στους δύο κύκλους, στο πάνω μέρος του κάθε αποτυπώματος υπάρχουν οι τίτλοι του δρομολογίου της διαδρομής: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΓΕΥΓΕΛΗ για το αποτύπωμα του τύπου 1, και ΓΕΥΓΕΛΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ για το αποτύπωμα του τύπου 2.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου της διαδρομής υπάρχει ενωτική παύλα, μάλλον διαφορετικού μήκους σε κάθε τύπο αποτυπώματος.
- Στο αντίστοιχο κάτω μέρος, μεταξύ των δύο κύκλων υπάρχει η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, με μέγεθος και πάχος γραμμάτων ίδιων με τις λέξεις του τίτλου του δρομολογίου.
- Στον εσωτερικό κύκλο και στο κέντρο του αποτυπώματος υπάρχει η ευθύγραμμη, οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας.
- Δεξιά κι αριστερά της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ υπάρχει από ένα κόσμημα, πιθανόν αστερίσκου, παραμορφωμένο σε ακαθόριστο τετράγωνο σχήμα.

Συνεχίζουμε με την ομάδα τριών τύπων της διαδρομής ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΕΙΔΟΜΕΝΗ σε δύο γλώσσες, στα ελληνικά και γαλλικά για την αλληλογραφία που προοριζόταν για το εξωτερικό αφού, όπως έχουμε πει ήδη, τα γαλλικά είχαν καθιερωθεί ως διεθνής ταχυδρομική γλώσσα.



Τύπος 1



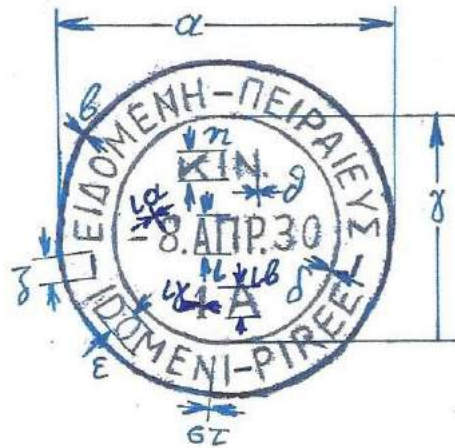
Εικόνα Κ7/15

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.		
	Τύπος 1	Τύπος 2	Τύπος 3
α. Μήκος διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	32,5	31,5	31,5
β. Πάχος γραμμής περιφέρειας εξωτερ. κύκλου	6,0+	5,0	5,0;
γ. Μήκος διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	21,5	20,0	21,5
δ. Πάχος γραμμής περιφέρειας εσωτερ. κύκλου	0,35	0,3	0,25
ε. Ύψος γραμμάτων τίτλου του δρομολογίου	3,0	3,0	3,0
στ. Πάχος γραμμάτων τίτλου του δρομολογίου	0,35	0,35	0,25;
ζ. Μήκος κάθε μιας από τις τέσσερις παύλες	1,0	1,0	1,0
η. Ύψος γραμμάτων της λέξης ΚΙΝ.	2,0;	2,0;	2,0;
θ. Πάχος γραμμάτων της λέξης ΚΙΝ.	0,35	0,3	0,25;
ι. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0	3,0
ια. Πάχος ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	0,35	0,3	0,2
ιβ. Ύψος των ψηφίων των 1Α, 1 ^Β και 1Γ.	3,0	3,0/2,0	3,0
ιγ. Πάχος των ψηφίων των 1Α, 1 ^Β και 1Γ.	0,35	0,35	2,0

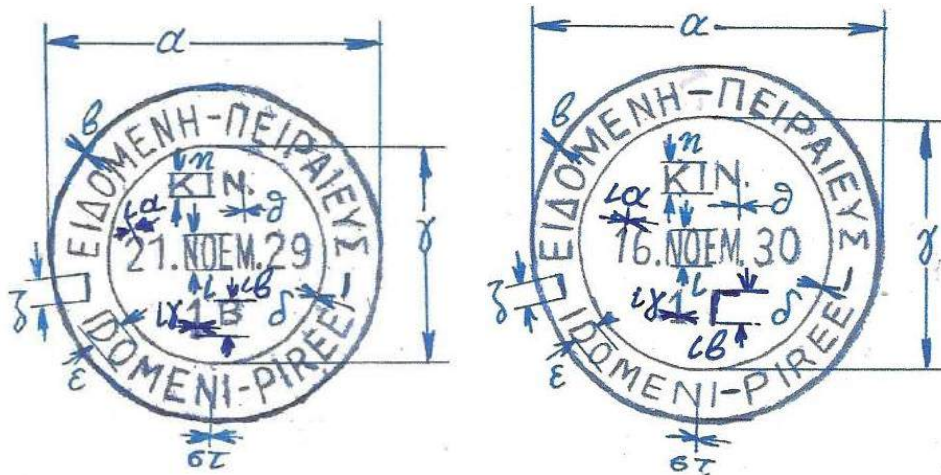
Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1,2,3 της εικόνας Κ7/15

- Δίκυκλα αποτυπώματα
- Στο πάνω μέρος του κάθε αποτυπώματος, στη λωρίδα που σχηματίζουν οι δύο κύκλοι εγγράφεται περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου του αποτυπώματος στα ελληνικά: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΕΙΔΟΜΕΝΗ.
- Στην αντίστοιχη λωρίδα, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος εγγράφεται, επίσης περιφερειακά, το τίτλος του ίδιου δρομολογίου στα γαλλικά: PIREE-IDOMENI.
- Μεταξύ των δύο ελληνικών καθώς και των δύο γαλλικών λέξεων του τίτλου του δρομολογίου υπάρχει από μία ενωτική παύλα, ενώ μεταξύ του ελληνικού και του γαλλικού τίτλου του δρομολογίου, υπάρχουν επί-σης ανά δύο διαχωριστικές παύλες.
- Μέσα στον εσωτερικό κύκλο και στο πάνω μέρος του, υπάρχει η ευθύγραμμη λέξη ΚΙΝ.(KINHTON) σε οριζόντια διάταξη.
- Κάτω από τη λέξη αυτή και στο κέντρο του αποτυπώματος, αναγράφεται η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας και αυτή επίσης σε οριζόντια διάταξη.
- Και κάτω από την ημερομηνία, πάντα μέσα στον εσωτερικό κύκλο αναγράφονται, πάντα σε οριζόντια διάταξη, οι συμβολικοί αριθμοί των τριών δρομολογίων: 1Α, 1^Β, και 1Γ. Δεν ξέρουμε για πιο λόγο, ο αριθμός 1^Β έχει το Β πιο μικρό, και σαν εκθέτη δίπλα στο 1.

Ακολουθούν τα αποτυπώματα της αντίστροφης διαδρομής, επίσης στην ελληνική και γαλλική γλώσσα.



Τύπος 1



Τύπος 2

Τύπος 3

Εικόνα Κ7/16

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.		
	Τύπος 1	Τύπος 2	Τύπος 3
α. Μήκος διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	31,5	31,5	31,5
β. Πάχος γραμμής περιφέρειας εξωτερ. κύκλου	0,5;	0,6+	0,5
γ. Μήκος διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	21,0	20,0	22,5
δ. Πάχος γραμμής περιφέρειας εσωτερ. κύκλου	0,25	0,25	0,25
ε. Ύψος γραμμάτων τίτλου του δρομολογίου	3,0	3,0	3,0
στ. Πάχος γραμμάτων τίτλου του δρομολογίου	2,5;	2,5	2,5;
ζ. Μήκος κάθε μιάς από τις τέσσερις παύλες	1,0	1,0	1,0
η. Ύψος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝ.	2,5;	2,0	2,0

θ. Πάχος των γραμμμάτων της λέξης ΚΙΝ.	0,25	0,25	0,20
ι. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0	3,0
ια. Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2	0,25;	0,25;
ιβ. Συνολ. ύψος των ψηφίων των 1Α, 1 ^Β και 1Γ.	2,5	3,0	3,0
ιγ. Πάχος των ψηφίων των 1Α, 1 ^Β και 1Γ.	0,25	0,25	0,25

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1,2,3 της εικόνας Κ7/16

- Δίκυκλα αποτυπώματα
- Όπως και στην προηγούμενη ομάδα αποτυπωμάτων, στο πάνω μέρος, στη λωρίδα που σχηματίζουν οι δύο κύκλοι αναγράφεται περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου του αποτυπώματος στα ελληνικά: ΕΙΔΟΜΕΝΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ.
- Στην αντίστοιχη λωρίδα, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος αναγράφεται, επίσης περιφερειακά το τίτλος του ίδιου δρομολογίου στα γαλλικά: IDOMENI-PIREE.
- Μεταξύ των δύο ελληνικών καθώς και των δύο γαλλικών λέξεων του τίτλου του δρομολογίου υπάρχει από μία ενωτική παύλα, ενώ μεταξύ του ελληνικού και του γαλλικού τίτλου του δρομολογίου, υπάρχουν επίσης ανά δύο διαχωριστικές παύλες.
- Μέσα στον εσωτερικό κύκλο και στο πάνω μέρος του, υπάρχει η ευθύγραμμη συντεταγμένη λέξη ΚΙΝ.(ΚΙΝΗΤΟΝ) σε οριζόντια διάταξη.
- Κάτω από τη λέξη αυτή και στο κέντρο του αποτυπώματος, αναγράφεται η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας και αυτή επίσης σε οριζόντια διάταξη.
- Και κάτω από την ημερομηνία, πάντα μέσα στον εσωτερικό κύκλο αναγράφονται, πάντα σε οριζόντια διάταξη, οι συμβολικοί αριθμοί των τριών δρομολογίων: 1Α, 1^Β, και 1Γ. Όπως είπαμε, δεν ξέρουμε για πιο λόγο, ο αριθμός 1^Β έχει το Β πιο μικρό, και σαν εκθέτη δίπλα στο 1.

Στα αποτυπώματα που έχω βρει, τόσο της εικόνας Κ7/15 όσο και ης Κ7/16, οι ημερομηνίες αναφέρονται στα τελευταία χρόνια της δεκαετίας του 1920 και στα πρώτα του 1930 και μετά. Τελικά, το έτος 1929 κατά το οποίο υπεγράφη η διεθνής σύμβαση της Γενεύης, έχει βασική σημασία για τη μελέτη μας, διότι μας προσδιορίζει με ακρίβεια ότι οι σφραγίδες αυτές κατασκευάστηκαν στα τέλη της 10ετίας του 1920, και συνεχίστηκαν να χρησιμοποιούνται και τα επόμενα έτη. Και με το αποτύπωμα της εικόνας Κ7/13, αν και είναι το μόνο που έχουμε στη διάθεσή μας, διαπιστώνουμε, ότι τα δίγλωσσα αυτά αποτυπώματα δεν χρησιμοποιήθηκαν μόνο για λίγα χρόνια αλλά για ολόκληρες δεκαετίες μέχρι το τέλος της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων.

Κεφάλαιο 8^ο

Σιδηροδρομική και ταχυδρομική κυριαρχία της Θεσσαλονίκης στη Μακεδονία.

1. Η σημασία της Θεσσαλονίκης για τα κινητά ταχυδρομεία της κεντρικής και Βόρειας Ελλάδας.

Αναφερθήκαμε στη σημασία του Πειραιά, ως κέντρου των κινητών ταχυδρομείων της Νότιας Ελλάδας χάρη στη νευραλγική θέση, που κατέχει η πόλη αυτή για τη γραμμή μετρικού εύρους, με απόσταση δηλαδή μεταξύ των σιδηροτροχιών της 1μ. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα είχαν ολοκληρωθεί τα δίκτυα της μετρικής γραμμής πριν ακόμα κατασκευαστεί και λειτουργήσει κάποια διεθνής σιδηροδρομική γραμμή στη χώρα μας. Όταν όμως στο τέλος του

20^ο αιώνα και συγκεκριμένα αμέσως μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ολοκληρώθηκε και λειτούργησε το διεθνές μας σιδηροδρομικό δίκτυο, απόκτησε και η Θεσσαλονίκη τη σημασία της, ως βόρειος πόλος της σιδηροδρομικής μας συγκοινωνίας.

Αν θέλουμε να συγκρίνουμε τους δύο τύπους των σιδηροδρομικών μας δικτύων – το μετρικό και το διεθνές – από πλευράς προσφοράς τους στη χώρα μας και τα δύο είναι ισάξια γιατί το καθένα εκπληρώνει, για την εποχή του, το σκοπό για τον οποίο κατασκευάστηκε. Το μετρικό για την εσωτερική συγκοινωνιακή μας εξυπηρέτηση και το διεθνές για τη σιδηροδρομική επικοινωνία μας με το εξωτερικό.

Ιδιαίτερα όμως για το διεθνές μας σιδηροδρομικό δίκτυο, έχουμε ήδη αναφέρει ότι, η διεθνής διαδρομή από τον Πειραιά μέχρι τη Θεσσαλονίκη αποτελεί το βασικό σιδηροδρομικό κορμό, ο οποίος διακλαδίζεται από τη Θεσσαλονίκη κι ανθίζει και καρπίζει με τη σιδηροδρομική και ταχυδρομική του αποτελεσματικότητα απ' άκρου σ' άκρο στη Μακεδονία και στη Θράκη, από τη Φλώρινα μέχρι την Αλεξανδρούπολη και κατ' επέκταση στο εξωτερικό σε όλη την Ευρώπη.

Επομένως δίκαια θεωρούμε τη Θεσσαλονίκη ως βόρειο επικοινωνιακό μας κέντρο. Θα πρέπει όμως να προσθέσουμε ότι ως κράτος είμαστε κάπως τυχεροί αφού, μέσα σε όλες τις καταστροφές και τις δυστυχίες των πολέμων της δεκαετίας του 1910, βρήκαμε έτοιμα τα οθωμανικά δίκτυα της Μακεδονίας και της Θράκης. Έτσι, εκτός από τη δυστυχία των πολέμων δεν είχαμε και την επί πλέον ταλαιπωρία για την κατασκευή νέων σιδηροδρομικών δικτύων.

Όσον αφορά την ίδια τη Θεσσαλονίκη, με τη γεωγραφική της θέση, που δεσπόζει στο βόρειο Αιγαίο, αξιοποιείται θαυμάσια επιτρέποντας στους βορειότερους γείτονές μας, αλλά και γενικότερα τους δυτικοευρωπαίους, να ταξιδέψουν σιδηροδρομικά μέχρι τη Μεσόγειο. Μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου τα σιδηροδρομικά και ταχυδρομικά δρομολόγια της Θεσσαλονίκης είναι πολλά και για μικρές αλλά και για μεγάλες αποστάσεις, τόσο ως αφητηρία όσο και ως τέρμα διεθνών διαδρομών.

Αν αφαιρέσουμε τα δρομολόγια της Μακεδονίας προς τη νότιο Ελλάδα και προς τα σύνορα με τα οποία έχουμε ασχοληθεί, απομένουν οι επόμενες διαδρομές που αφορούν την επικοινωνία της Θεσσαλονίκης με εσωτερικό της Μακεδονίας:

- Θεσσαλονίκη-Φλώρινα και παλαιότερα (για αρκετό χρονικό διάστημα) μέχρι και το Μοναστήριο.
- Θεσσαλονίκη-Δράμα.
- Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη, με επέκταση προς τα ανατολικά μας σύνορα.

Οι διαδρομές αυτές, όπως ήταν επόμενο, εξυπηρετούσαν κινητά ταχυδρομεία, τα οποία διέθεταν, είτε μεμονωμένες σφραγίδες είτε ομάδες όμοιων σφραγίδων με τους συμβολικούς αριθμούς των αντίστοιχων δρομολογίων.

Ειδικά πάντως, για το δρομολόγιο προς το Μοναστήριο έχουμε να κάνουμε μια παρατήρηση. Το δρομολόγιο αυτό παρουσιάζει πολλές ομοιότητες με εκείνο της Θεσσαλονίκης προς Γευγελή διότι και εδώ υπάρχει σιδηροδρομική συγκοινωνία της Θεσσαλονίκης με μία πόλη ή τοποθεσία, η οποία για λίγο χρόνο έμεινε υπό την ελληνική κυριότητα μετά όμως υπήχθη οριστικά στη σερβική επικράτεια. Γι' αυτό η διαδρομή αυτή θα έπρεπε να περιληφθεί τυπικά στο προηγούμενο κεφάλαιο της μελέτης μας, σ' αυτό που αναφερθήκαμε στη σιδηροδρομική μας συγκοινωνία με τα άλλα ελληνοσερβικά σύνορα.

Επειδή όμως οι δύο διαδρομές, προς Φλώρινα και Μοναστήριο σχεδόν ταυτίζονται, θεωρήθηκε προτιμότερο να τις περιλάβουμε και τις δύο στην ελληνική διαδρομή για λόγους οικονομίας χρόνου, για να μην επαναλάβουμε τις διαδρομές αυτές δύο φορές. Και προτιμήθηκε η διαδρομή της Φλώρινας, επειδή είναι σίγουρα η σπουδαιότερη και τόσο

αγαπητή για μας αφού διέρχεται από τόσο όμορφες και αγαπητές πόλεις, όπως η Βέροια, η Νάουσα, η Έδεσσα, το Αμύνταιο και η Φλώρινα.

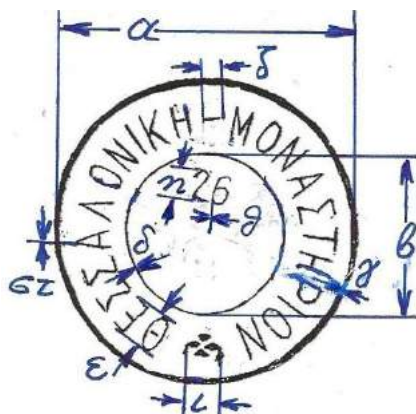
Ακολουθεί λοιπόν ο σιδηροδρομικός χάρτης της διαδρομής από τη Θεσσαλονίκη στη Φλώρινα, δια μέσου των πόλεων που παραθέσαμε, και με την μικρή διακλάδωση της μέχρι το Μοναστήριο.



Πίνακας σταθμών και στάσεων της διαδρομής Θεσσαλονίκη-Φλώρινα, και της διακλαδώσεως προς το Μοναστήριο.			
Χιλιομετρικές αποστάσεις *	Υψόμετρο σε μ.	Σταθμός ή στάση	Υπηρεσιακή κατάταξη
0,000	3,03	Θεσσαλονίκη	Σταθμός Α
2,596	4,79	Δενδροπόταμος	Στάση
7,400	8,69	Προπύλαιον	Στάση
10,724	10,14	Σίνδος	Σταθμός Γ
20,244	10,19	Αξίος	Στάση
28,811	6,78	Άδενδρον	Σταθμός Γ
33,000	6,03	Λουδίας	Στάση
36,339	5,11	Πλατύ	Σταθμός Β
39,979	-	Λιανοβέργιον	Στάση
44,067	8,00	Αλεξάνδρεια	Σταθμός Γ
49,575	10,10	Λουτρός	Στάση
54,827	17,27	Ξεχασμένη	Σταθμός Γ
58,739	21,90	Κουλούρα	Στάση
62,470	31,10	Μέσση	Στάση
67,479	79,60	Βέρροια	Σταθμός Α
73,940	83,00	Τρίλοφο	Στάση
79,810	87,00	Νάουσα	Σταθμός Β
86,828	66,50	Επισκοπή	Στάση
90,129	54,30	Πετριά	Στάση

95,775	31,96	Σκούδρα	Σταθμός Γ
102,816	148,00	Γαρέφειο	Στάση
110,701	307,40	Έδεσσα	Σταθμός Α
119,091	482,00	Άγρας	Σταθμός Γ
128,700	544,10	Φούφα	Στάση
131,354	558,00	Δροσιά	Στάση
136,917	546,98	Άρνισσα	Σταθμός Γ
143,165	447,90	Βεργορίτις	Στάση
153,486	594,68	Αγ. Παντελεήμων	Στάση
159,181	594,34	Αμύνταιο	Σταθμός Β
164,813	621,50	Ξυνό Νερό	Σταθμός Γ
171,229	769,35	Κλειδίον	Στάση
176,100	680,00	Λιγνιτορυχείο Βεύης	Στάση
178,490	659,28	Βεύη	Σταθμός Γ
187,465	618,60	Μεσονήσιο	Σταθμός Γ
196,024	612,00	Φλώρινα	Σταθμός Β
Από το Μεσονήσιο ξεκινάει μια διακλάδωση προς το Μοναστήριο, όπως δείχνει ο πίνακας.			
187,465	618,60	Μεσονήσιο	Σταθμός Γ
191,492	-	Τριπόταμος	Στάση
193,264	607,75	Παπαγιάννη	Στάση
195,522	596,63	Μαρίνα	Στάση
197,200	592,00	Σακούλεβο	Στάση
200,05	592,78	Νέος Καύκασος	Στάση
201,877	588,90	Σερβικά σύνορα	-
206,070	587,00	Κρεμένιτσα	Σταθμός
210,300	581,25	Ζαβζανί	Στάση
219,243	601,15	Μοναστήριο	Σταθμός
Παρατηρήσεις* Οι σιδηροδρομικοί χάρτες οι εκδοθέντες κατά καιρούς παρουσιάζουν αποκλίσεις ως προς τις χιλιομετρικές θέσεις των σταθμών και των στάσεων. Στον πίνακα αναγράφονται οι θέσεις που θεωρήθηκαν ότι πλησιάζουν περισσότερο στην πραγματικότητα.			

2. Οι σφραγίδες της διαδρομής Θεσσαλονίκη-Μοναστήριο.



Εικόνα Κ8/1

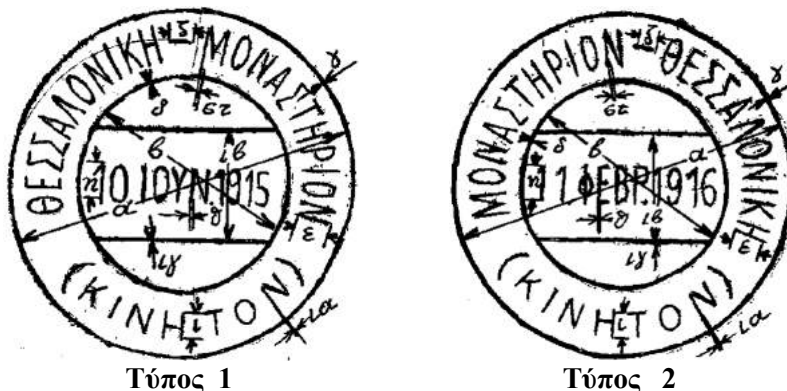
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλ.σ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	23,5
β. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	12,5
γ. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	1,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,3
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας των λέξεων της διαδρομής	1,5
η. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,0
θ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2
ι. Διαστάσεις του κοσμήματος	3/2

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ8/1

- Δίκυκλο αποτύπωμα του κλασικού φιλοτελικού τύπου V.
- Ο εξωτερικός κύκλος είναι ιδιαίτερα παχύς και μοιάζει σαν διπλός.
- Μεταξύ των δύο κύκλων, εγγράφεται περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΝ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου υπάρχει ενωτική παύλα.
- Μεταξύ των δύο κύκλων στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει το κόσμημα του πλάγιου ρόμβου διαιρεμένου στα τέσσερα από το Χ.
- Στα αποτυπώματα που έχω υπόψη μου, η ένδειξη της ημερομηνίας είναι σχεδόν σβησμένη, αλλά είναι γνωστό ότι είναι τρίγραμμη. Οι μετρήσεις ύψους και πάχους γίνανε στον αριθμό ημερομηνίας που είναι κάπως ευδιάκριτος.

Η μη ύπαρξη στοιχείων χρονολογίας δεν μας επιτρέπει να προσδιορίσουμε την χρονολογία σφραγίσεως. Το μόνο στοιχείο που έχουμε είναι ότι η σφράγιση έγινε σε γραμματόσημο της σειράς «Εκστρατείας» των 10λ. Αλλά και οι υπόλοιπες σφραγίσεις των δρομολογίων προς και από το Μοναστήριο, έγιναν σε γραμματόσημα «Εκστρατείας» και λιθογραφικής σειράς με επισημάνσεις «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ». Για τις σφραγίσεις αυτές πάντως έχουμε και χρονολογίες της δεκαετίας του 1910, μεταξύ των δύο πολέμων.

Συνεχίζουμε με σφραγίδες μεταγενέστερων δρομολογίων κινητών ταχυδρομείων από Θεσσαλονίκη προς Μοναστήριο και επιστροφή. Εδώ παρατηρούμε τα δύο παράλληλα οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα του αποτυπώματος, πάνω και κάτω από την μονόγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας, τα οποία στην Πελοπόννησο παρουσιάζονται μεταγενέστερα, από τη δεκαετία του 1920 και αργότερα, και μάλιστα μετά από τις οβάλ, αλλά και τις γραμμωτές σφραγίδες.



Εικόνα K8/2

Στοιχεία γραμμών γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ.όρο), χλσ.	
	Τύπος 1	Τύπος 2
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	29,0	29,0
β. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	18,5	18,0
γ. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,4	0,4
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,4	0,4
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,25;	0,25
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας.	2,0	2,0
η. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0
θ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25;	0,25
ι. Ύψος των γραμμάτων της λέξης KINHTON	2,5	2,0
ια. Πάχος των γραμμάτων της λέξης KINHTON	0,25	0,25
ιβ. Απόσταση των παραλλήλων ευθυγράμμων τμημάτων	9,5	9,0
ιγ. Πάχος των γραμμών των παραλλήλων τμημάτων	0,4	0,4

Περιγραφή των αποτυπωμάτων τύπων 1,2 της εικόνας K8/2

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων υπάρχει περιφερειακά, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, ο τίτλος του δρομολογίου, στον τύπο 1 το: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-MONASTHPION, και στον τύπο 2, το: MONASTHPION-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ. Μεταξύ των δύο αυτών λέξεων παρεμβάλλεται ενωτική παύλα.
- Μέσα στον εσωτερικό κύκλο, υπάρχουν δύο παράλληλα οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα που καταλήγουν στην περιφέρειά του. Μεταξύ των τμημάτων αυτών υπάρχει η ένδειξη της ημερομηνίας.

- Η ένδειξη της ημερομηνίας είναι ευθύγραμμη, παράλληλη προς τα ως άνω τμήματα, και σε οριζόντια διάταξη.
- Στη λωρίδα των δύο κύκλων και στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, στο μέρος όπου συνήθως μπαίνει το κόσμημα, υπάρχει η λέξη (KINHTON) σε παρένθεση και σε περιφερειακή διάταξη.

Από τα σφραγισμένα γραμματόσημα, αλλά και από τις ημερομηνίες σφραγίσεως διαπιστώνουμε ότι η περίοδος χρήσεως αυτών των σφραγίδων είναι η διετία 1914-1916.

Όπως θα δούμε, οι «Σιδηρόδρομοι Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου» περιέρχονται κατά καιρούς στην κυριότητα του ελληνικού Δημοσίου, και κυρίως με συμβάσεις από το 1925 και μετά. Πάντως υπήρχαν γενικά κωλυσιεργίες που προκαλούσε η πλευρά της Σερβίας, η οποία ήταν κι αυτή νικήτρια των Βαλκανικών Πολέμων και είχε τις δικές της απαιτήσεις. Για την αντίστροφη διαδρομή δεν έχω υπόψη μου άλλο αποτύπωμα της ίδιας ομάδας.



Εικόνα K8/3

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μ. όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	26,5
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας	0,8
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,3
ε. Ύψος των ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	2,0
στ. Πάχος των ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25;
ζ. Διαστάσεις του κοσμήματος	ακαθόριστες

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K8/3

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Περιφερειακά μέσα στον κύκλο υπάρχει ο τίτλος της διαδρομής: ΘΕΣΣ/ΚΗ ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΝ ΚΙΝΗΤΟΝ.
- Δεν φαίνεται να υπάρχει ενωτική παύλα μεταξύ των λέξεων της διαδρομής.
- Στο κέντρο του κύκλου υπάρχει μονόγραμμη οριζόντια ένδειξη ημερομηνίας.
- Στο κάτω μέρος υπάρχει κόσμημα με σχήμα μάλλον ακαθόριστο και έτσι δεν μπορούμε να προσδιορίσουμε τις διαστάσεις του.

Ένα άλλο μεταπολεμικό αποτύπωμα είναι επίσης της διαδρομής Θεσσαλονίκη-Μοναστήριον, της επόμενης εικόνας Κ8/4. Δεν υπ' όψη μου άλλο, όμοιου σχήματος για την αντίστροφη διαδρομή.



Εικόνα Κ8/4

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	29,5
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας	0,4
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	2,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,3
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25
η. Ύψος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	1,5
θ. Πάχος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	0,3;
ι. Διαστάσεις του κοσμήματος	ακαθόριστες
ιβ. Αριθμός των γραμμώσεων	14
ιβ. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,25

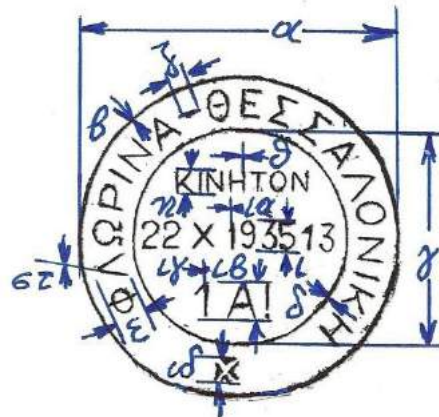
Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ8/4

- Μονόκυκλο ημιγραμμωτό αποτύπωμα.
- Περιφερειακά, μέσα στον κύκλο, υπάρχει η επιγραφή της διαδρομής: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΝ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων της διαδρομής υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στον εσωτερικό κύκλο, κάτω από τον τίτλο της διαδρομής, υπάρχει οριζόντια η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, πάνω και παράλληλα προς την ένδειξη της ημερομηνίας.
- Στο μέσο του κύκλου και κάτω από τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ υπάρχει η μονόγραμμη οριζόντια ένδειξη ημερομηνίας, η οποία είναι σύνθετη, δηλαδή φέρει δεξιά και τον αριθμό της ώρας της σφραγίσεως.
- Κάτω από την ένδειξη της ημερομηνίας, υπάρχει μία ομάδα από κατακόρυφα ευθύγραμμα τμήματα, τις γραμμώσεις, άνισου μήκους, παράλληλα μεταξύ τους.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει κόσμημα, του οποίου το σχήμα είναι παραμορφωμένο και ακαθόριστο και δυσκολεύει τον προσδιορισμό των διαστάσεών του.

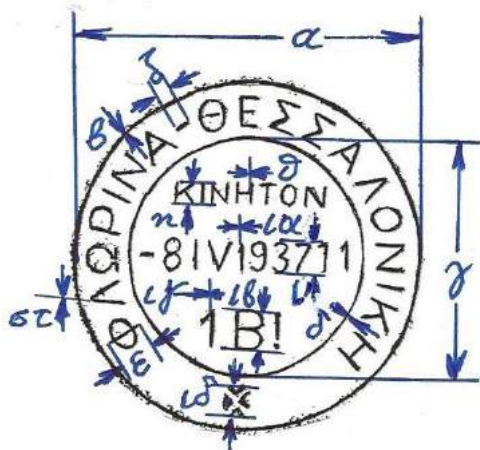
Εκτός από το πάρα πάνω αποτύπωμα, υπάρχουν κι' άλλα όμοια, σφραγισμένα σε ημερομηνίες μέχρι το 1931 και ίσως κι αργότερα. Την μεταγενέστερη αυτή σφράγιση δεν την έχουμε συναντήσει στα άλλα σύνορα, και ίσως αυτό σημαίνει ότι η ελληνική επιρροή διατηρήθηκε στην περιοχή του Μοναστηρίου για αρκετό χρονικό διάστημα και μετά την υπογραφή των διεθνών συμβάσεων. Ή, τέλος πάντων, δημιουργήθηκαν συνθήκες που ανέβαλαν την εφαρμογή τους.

3. Οι σφραγίδες κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής στο σκέλος Θεσσαλονίκη-Φλώρινα.

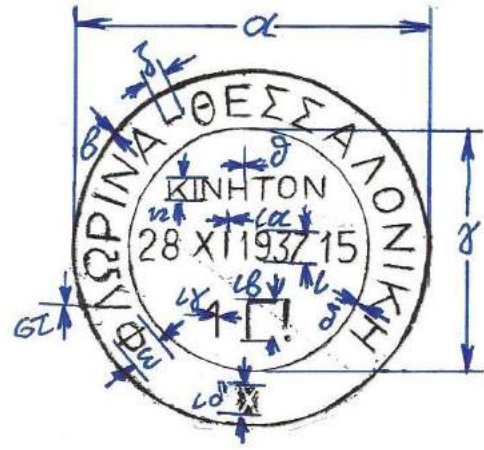
Δεν έχω βρει αποτυπώματα της διαδρομής μεταξύ Φλώρινας και Θεσσαλονίκης πριν τη δεκαετία του 1930. Ενώ αποτυπώματα της αντίστροφης διαδρομής δεν έχω συναντήσει παρά κάποιες δεκαετίες αργότερα.



Τύπος 1



Τύπος 2



Τύπος 3

Εικόνα K8/5

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.		
	Τύπος 1	Τύπος 2	Τύπος 3
α. Μήκος διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	32,5	32,5	32,5
β. Πάχος γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,6	0,5	0,5;
γ. Μήκος διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	22,0	22,0	22,0

δ. Πάχος γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,4	0,25	;
ε. Ύψος γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0	3,0	;
στ. Πάχος γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,4	0,25;	;
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	1,0	;
η. Ύψος γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	2,0	2,0	;
θ. Πάχος γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	0,25	0,2	;
ι. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0	;
ια. Πάχος ψηφίων ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2;	0,2	;
ιβ. Ύψος ψηφίων των αριθμών του δρομολογίου	3,5	3,5	3,5
ιγ. Πάχος ψηφίων των αριθμών του δρομολογίου	0,4	0,2	;
ιδ. Διαστάσεις του κοσμήματος	3/2	2/2;	2/2;

Περιγραφή των αποτυπώματων των τύπων 1, 2, 3 της εικόνας Κ10/5

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών αναγράφεται περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής του δρομολογίου: ΦΛΩΡΙΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.
- Μέσα στον εσωτερικό κύκλο και στο πάνω μέρος του, υπάρχει η ευθύγραμμη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, σε οριζόντια διάταξη.
- Κάτω από αυτή τη λέξη και στο κέντρο του εσωτερικού κύκλου, υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, επίσης σε οριζόντια διάταξη.
- Δεξιά της ενδείξεως της ημερομηνίας αναγράφεται η ώρα παραδόσεως της αλληλογραφίας στο κινητό ταχυδρομείο.
- Κάτω από την ένδειξη της ημερομηνίας και στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μέσα στον εσωτερικό κύκλο, υπάρχει ο συμβολικός αριθμός του κινητού ταχυδρομείου, επίσης σε οριζόντια διάταξη.
- Τέλος, στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει το γνωστό κόσμημα του Χ κάπως διακοσμημένο.

Τα αποτυπώματα αυτής της διαδρομής είναι πολύ επιμελημένης κατασκευής, αλλά δυστυχώς έχουμε την ατυχία οι σφραγίδες τους να είναι πολύ αχνές, και ιδιαίτερα στον τύπο 3, όπου δυσκολευόμαστε πολύ να εντοπίσουμε τις διαστάσεις τους.

Παρά το γεγονός ότι η προηγούμενη διαδρομή: ΦΛΩΡΙΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ παρουσιάζει αρκετά αποτυπώματα κατά τη δεκαετία του 1930, για την αντίστροφη διαδρομή: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΦΛΩΡΙΝΑ, δεν έχω συναντήσει αποτυπώματα γι' αυτήν τη δεκαετία. Αυτό είναι κατά κάποιο τρόπο λογικό διότι η αλληλογραφία ήταν, την εποχή εκείνη, αλλά και είναι γενικότερα, πολύ πιο συχνή από τις μικρές πόλεις προς τις μεγαλουπόλεις. Ωστόσο ακολουθεί η έκπληξη ότι υπάρχει αποτύπωμα της αντίθετης αυτής διαδρομής τριάντα πέντε χρόνια αργότερα, και μάλιστα ότι αποτελεί αποτύπωμα που λειτουργεί με το συμβολικό αριθμό μιας ομάδας, ένδειξη μάλλον ότι οι σφραγίδες της ομάδας αυτής και της προηγούμενης χρησιμοποιήθηκαν μάλλον συστηματικά τουλάχιστον για τρεις δεκαετίες, από το 1935 και μετά.



Εικόνα K8/6

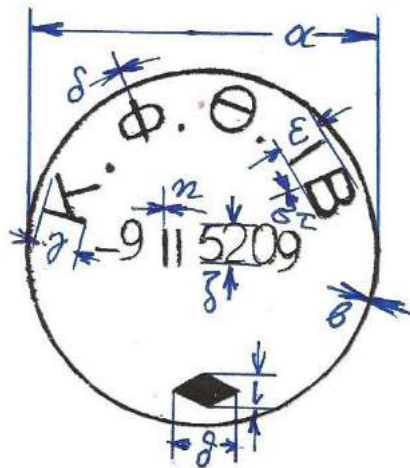
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	32,5
β. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	22,0
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,3
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0
η. Ύψος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	2,0
θ. Πάχος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	0,2
ι. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
ια. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2
ιβ. Ύψος των ψηφίων των αριθμών του δρομολογίου	3,5
ιγ. Πάχος των ψηφίων των αριθμών του δρομολογίου	0,2
ιδ. Διαστάσεις του κοσμήματος	3/3

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K8/6

- Η περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας αυτής είναι η ίδια με των αποτυπωμάτων της προηγούμενης ομάδας με τη διαφορά ότι η κατεύθυνση του δρομολογίου είναι αντίθετη, δηλαδή είναι: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ- ΦΛΩΡΙΝΑ.

Από την ομοιότητα των διαστάσεων με τις σφραγίδες της προηγούμενης ομάδας συμπεραίνουμε ότι όλες αυτές οι σφραγίδες κατασκευάστηκαν μαζί, την ίδια εποχή, στις αρχές της δεκαετίας του 1930, και συνέχιζαν να χρησιμοποιούνται και κατά τις επόμενες δεκαετίες.

Γύρω στα μέσα του 20^{ου} αιώνα παρουσιάστηκαν και στη διαδρομή αυτή οι νεότερες σφραγίδες του δρομολογίου της, με τον τίτλο της να αναγράφεται μόνο με τα αρχικά του γράμματα.



Εικόνα Κ8/7

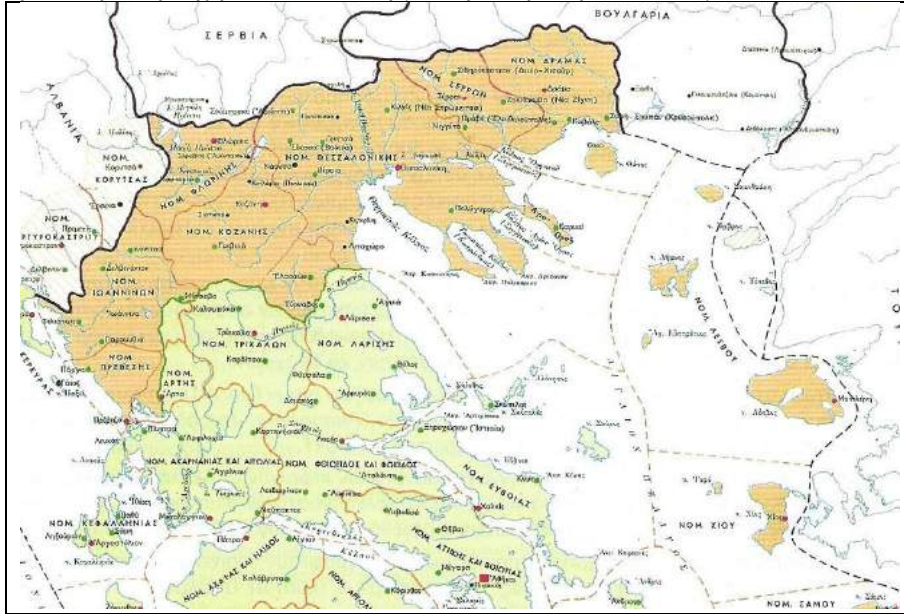
Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	28,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του κύκλου	0,35
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,35
ε. Ύψος των ψηφίων των αριθμών του δρομολογίου	3,0+
στ. Πάχος των ψηφίων των αριθμών του δρομολογίου	0,35
ζ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
η. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2
θ. Μήκος του κοσμήματος	5,0
ι. Ύψος του κοσμήματος	3,0

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ8/7

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, μέσα στον κύκλο, υπάρχει ο τίτλος του δρομολογίου του κινητού ταχυδρομείου με τα αρχικά μόνο των λέξεων: Κ.Φ.Θ. 1Β, που σημαίνει: ΚΙΝΗΤΟΝ ΦΛΩΡΙΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, και ακολουθεί ο συμβολικός αριθμός 1Β του δρομολογίου.
- Στο κενό στο κέντρο του κύκλου υπάρχει η ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη, ενώ στα δεξιά αναγράφεται η ώρα σφραγίσεως της επιστολής κατά την παράδοσή της στο κινητό ταχυδρομείο.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος αλλά πάντα μέσα στον κύκλο, υπάρχει ένα κόσμημα πλάγιου ρόμβου.

Το αποτύπωμα που ήδη εξετάσαμε είναι μεταγενέστερο των προηγούμενων, χρησιμοποιήθηκε μάλλον από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα και το συναντάμε και στη δεκαετία του 1960. Από ότι συμπεραίνουμε πρέπει να ανήκει σε ομάδα όμοιων αποτυπωμάτων με τους συμβολικούς αριθμούς 1Α, 1Β και 1Γ. Λογικά, θα πρέπει να υπήρχε και η αντίστοιχη ομάδα αποτυπωμάτων της αντίστροφης διαδρομής, από τη Θεσσαλονίκη στη Φλώρινα με τους ίδιους συμβολικούς αριθμούς δρομολογίου, δηλαδή τους αριθμούς 1Α, 1Β και 1Γ, της ίδιας περιόδου.

Από το Αμύνταιο ξεκινάει μια σιδηροδρομική διακλάδωση προς Νότον, μήκους 60χλμ., η οποία το συνδέει με την Κοζάνη. Για τη γραμμή αυτή δεν έχουμε βρει σφραγίδες κινητού ταχυδρομείου. Ίσως δεν υπάρχουν διότι η γραμμή αυτή κατασκευάστηκε πολύ πρόσφατα, στα μέσα της δεκαετίας του 1950, και πιθανόν να είχε αρχίσει η χρησιμοποίηση ταχυδρομικών αυτοκινήτων για τη μεταφορά της αλληλογραφίας. Είμαστε βέβαιοι σε αναμονή, αν θα μας ευνοήσει η τύχη του συλλέκτη για την εύρεση αποτυπωμάτων.



Χάρτης που δείχνει (με καφετί χρώμα) την επέκταση της ελληνικής επικράτειας μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους. Τα ελληνικά σύνορα έχουν φτάσει στη Μακεδονία μέχρι και το νομό Δράμας. (Χάρτης επεξεργασμένος, από την «Ιστορία του Ελληνικού Έθνους».)

Όπως παρατηρούμε και στον πιο πάνω χάρτη, η Ελλάδα μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους είχε επεκταθεί στη Μακεδονία μέχρι και το νομό Δράμας. Η Δράμα αναγνωρίστηκε πολύ γρήγορα ως ελληνικό έδαφος (σε αντίθεση με τη Γευγελή και το Μοναστήριο, τις οποίες διεκδίκησε και κέρδισε η Σερβία).



Πίνακας σταθμών και στάσεων της διαδρομής Θεσσαλονίκη-Δράμα.			
Χιλιομετρικές αποστάσεις *	Υψόμετρα σε μ. **	Σταθμός ή Στάση	Υπηρεσιακή κατάταξη
0,000	3,00	Θεσσαλονίκη	Σταθμός Α
2,949	5,62	Στρατιωτική στάση	Σταθμός Β
7,350	13,75	Νέα Μαγνησία	Στάση
10,659	21,42	Λαχανόκηποι	Στάση
14,430	36,04	Γραδεμπόριο	Στάση
18,510	55,52	Λατομείο	Στάση
21,896	53,60	Φιλαδελφιανά	Στάση
29,758	36,52	Γαλλικός	Σταθμός Γ
35,331	130,48	Πεδινός	Στάση
42,174	206,82	Κιλκίς	Σταθμός Γ
52,310	116,73	Μεταλλικό	Στάση
59,914	98,63	Χέρσος	Στάση
62,124	99,38	Καλίνδοια	Σταθμός Γ
70,946	149,20	Δοϊράνη	Σταθμός Γ
76,528	152,00	Ακρολίμνιο	Στάση
82,550	192,82	Μουριές	Σταθμός Γ
87,683	267,20	Καστανούσα	Στάση
90,558	-	Καλοχώρι	Στάση
97,197	92,80	Ροδόπολη	Σταθμός Β
104,143	66,97	Λιβάδια	Στάση
109,958	58,66	Μανδράκι	Στάση
113,596	62,04	Ακριτοχώριο	Στάση
120,154	40,32	Βυρώνεια	Σταθμός Γ
123,914	53,00	Ν.Πετρίτσιο	Στάση
129,909	49,73	Στρυμών	Σταθμός Γ
134,426	65,97	Σιδηρόκαστρο	Στάση
138,258	-	Καμαρωτό	Στάση
142,208	34,00	Γεφυρούδι	Στάση
146,299	26,73	Σκοτούσα	Σταθμός Γ
151,758	-	Καλά Δένδρα	Στάση
154,396	-	Μητρούσιο	Στάση
161,598	26,42	Σέρρες	Σταθμός Α
166,258	-	Νεοχώριο	Στάση
169,858	18,00	Νέος Σκοπός	Στάση
172,980	39,12	Χρυσό	Στάση
176,140	49,59	Τούμπα	Στάση
184,720	79,12	Γάζωρος	Σταθμός Γ
186,635	61,37	Θολός	Στάση
193,758	11,10	Μυρρίνη	Σταθμός Β
198,800	15,32	Δήμητρα	Στάση
205,817	28,26	Αγγίστα	Σταθμός Β
210,660	-	Κρυοπηγή	Στάση
218,877	60,75	Φωτολίβος	Σταθμός Γ
224,988	64,09	Καλός Αγρός	Στάση
231,536	97,70	Δράμα	Σταθμός Α

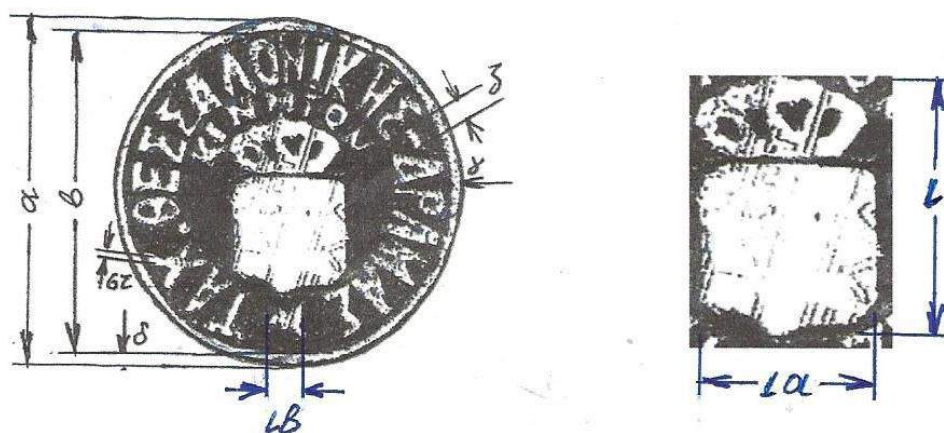
Παρατηρήσεις

* Όπως αναφέραμε και σε άλλες παρόμοιες παρατηρήσεις, οι χιλιομετρικοί χάρτες οι εκδοθέντες κατά καιρούς, παρουσιάζουν αποκλίσεις ως προς τις θέσεις των σταθμών και στάσεων. Στον πίνακα αναγράφονται οι θέσεις που θεωρήθηκαν ότι πλησιάζουν περισσότερο προς την πραγματικότητα.

** Τα υψόμετρα των περιοχών υπολογίζονται στην επιφάνεια των δαπέδων των αντίστοιχων σταθμών και στάσεων.

4. Σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής Θεσσαλονίκη-Δράμα και αντίστροφα.

Για τη διαδρομή των κινητών ταχυδρομείων από τη Θεσσαλονίκη στη Δράμα, έχει διασωθεί και η αρνητική σφραγίδα της εικόνας K8/8.



Εικόνα K8/8

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	30,0
β. Μήκος της διαμέτρου εσωτερικού μαύρου κύκλου	28,0
γ. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,3
δ. Πάχος της γραμμής της λευκής περιφέρειας	0,5
- . Ύψος των λευκών γραμμάτων της διαδρομής	4,5
στ. Πάχος των λευκών γραμμάτων της διαδρομής	0,6
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0
- . Ύψος των γραμμάτων της λέξης KINHTON	2,0
- . Πάχος των γραμμάτων της λέξης KINHTON	0,3;
ι. Ύψος του Εθνοσήμου	15,0
ια. Μήκος του Εθνοσήμου	9,7
ιβ. Διαστάσεις του κοσμήματος	4/2,5
- . Χρώμα μελανιού του φόντου	μαύρο

Περιγραφή του αρνητικού αποτυπώματος της εικόνας K8/8.

- Κυκλικό αρνητικό αποτύπωμα.
- Στο πάνω μέρος, μέσα από τη λευκή περιφέρεια του κύκλου υπάρχει περιφερειακά ο τίτλος του δρομολογίου: ΤΑΧ.(ΥΔΡΟΜΕΙΟΝ) ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ-ΔΡΑΜΑΣ με λευκά γράμματα.
- Μεταξύ των δύο λέξεων της διαδρομής υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο πάνω μέρος, κάτω από τον τίτλο του δρομολογίου υπάρχει η λέξη: ΚΙΝΗΤΟΝ, και αυτή σε περιφερειακή διάταξη.
- Στο κέντρο του αποτυπώματος και κάτω από τη λέξη: ΚΙΝΗΤΟΝ υπάρχει το λευκό εθνόσημο.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος και ακριβώς κάτω από το εθνόσημο υπάρχει ασαφές κόσμημα.

Παρόμοιο αρνητικό αποτύπωμα έχουμε συναντήσει και στη διαδρομή Τρίπολη-Πειραιάς, που είναι της ίδιας εποχής. Τα παραθέτουμε και τα δύο για να γίνει η μεταξύ τους σύγκριση.



Εικόνα K2/54



Εικόνα K8/8

Τα δύο αυτά αποτυπώματα, αν και μοιάζουν σε μεγάλο βαθμό, ωστόσο παρουσιάζουν ορισμένες ουσιαστικές διαφορές, τις οποίες θα εξετάσουμε μετά από την επόμενη σύγκριση, που θα κάνουμε μεταξύ τους.

Ήδη, στην εικόνα του 1^{ου} αποτυπώματος είχαμε αναφερθεί και στα κινητά ταχυδρομεία Πελοποννήσου και επειδή δεν είχαμε ξανασυναντήσει παρόμοιο είχαμε ίσως κάνει κάποιες αυθαίρετες εκτιμήσεις για τη χρήση των αρνητικών αποτυπωμάτων. Θα εξετάσουμε λοιπόν εδώ πρώτα τις διαφορές, που υπάρχουν μεταξύ τους, για να έχουμε μίαν εικόνα από την ποιότητα χαράξεως τους και θα προσπαθήσουμε να δικαιολογήσουμε τη χρήση τους.

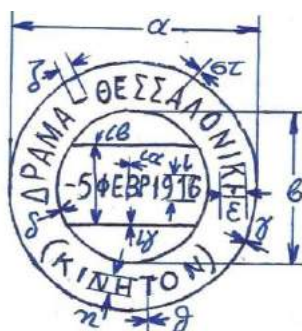
Όσον αφορά τη σύγκριση μεταξύ των δύο αποτυπωμάτων:

- Υπάρχει διαφορά στην ποιότητα της χαράξεως του σχεδίου τους. Στη σφραγίδα των κινητών της Πελοποννήσου η χάραξη των γραμμάτων είναι επιμελέστερη, τα ψηφία είναι ομοιόμορφα κατά το δυνατόν ομοιόπαχα και ίσου ύψους. Αντίθετα στην άλλη εικόνα της Δράμας, τα ψηφία δεν έχουν την ίδια επιμελημένη χάραξη, δεν έχουν ούτε σταθερό πάχος, αλλά ούτε και σταθερό ύψος.
- Τα εθνόσημα είναι ακατάστατα και μάλλον βιαστικά χαραγμένα. Το πρώτο, της Πελοποννήσου έχει σταυρό, ενώ το άλλο όχι. Αντίθετα, το δεύτερο παρουσιάζει πιο ευδιάκριτες τις λεπτομέρειες του στέμματος, ενώ στο πρώτο δεν συμβαίνει το ίδιο.
- Κι ακόμη, το πρώτο παρουσιάζει πολύ σαφή και μεγάλο τον αριθμό 2Α του κινητού ταχυδρομείου, ενώ το άλλο στη θέση αυτή έχει ασαφές κόσμημα.

Η αρνητική σφραγίδα, όπως έχουμε αναφέρει, δεν σχετίζεται με κάποια αρνητική έννοια, αλλά είναι όπως τα «αρνητικά» των φωτογραφιών. Τα γράμματα και τα σχήματα του αποτυπώματος αντί να είναι μαύρα είναι άσπρα ενώ, αντίθετα, το φόντο είναι μαύρο. Για τη στοιχειώδη τεχνική του αρνητικού αποτυπώματος ισχύουν τα όσα έχουμε αναφέρει και για το πρώτο εκείνο της Πελοποννήσου. Αρνητικό αποτύπωμα σημαίνει ότι εκεί που έπρεπε να υπάρχει το μαύρο χρώμα υπάρχει κενό και αντίστροφα. Έτσι, η επιφάνεια του φόντου πρέπει να εξέχει ώστε να υγρανθεί με μελάνι, ενώ η επιγραφή και το εθνόσημο έχουν σκαλιστεί, αποτελούν εσοχή και δεν μελανώνονται. Τα αντίστοιχα συμβαίνουν και στις περιφέρειες των κύκλων.

Για τη χρήση των αρνητικών αποτυπωμάτων μπορούμε να υποψιαστούμε ότι αποτελούσαν ειδικές εκτυπώσεις και χρησιμοποιούνταν κατά την περίοδο μεταξύ των πολέμων, για την ενίσχυση του «Ιδρύματος Εθνικής Περιθάλψεως». Ένα άλλο χαρακτηριστικό είναι ότι το αρνητικό αποτύπωμα δεν φέρει ένδειξη ημερομηνίας. Αυτό μάλλον σημαίνει ότι λαμβάνονταν άλλα μέτρα για την έγκαιρη αποστολή των ταχυδρομικών αντικειμένων.

Συνεχίζουμε με αποτυπώματα της αντίστροφης διαδρομής



Εικόνα K8/9

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις (κατά μέσον όρο), σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	29,0
β. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	18,0
γ. Πάχος της γραμμής της εξωτερικής περιφέρειας	0,35
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερικής περιφέρειας	0,25
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,2
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0
η. Ύψος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	2,0
θ. Πάχος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	0,25
ι. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
ια. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2
ιβ. Απόσταση μεταξύ των παραλλήλων τμημάτων	9,5
ιγ. Πάχος κάθε γραμμής των παραλλήλων τμημάτων	0,4

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K8/9.

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο περιφερειών, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, εγγράφεται ο τίτλος της διαδρομής: ΔΡΑΜΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων του τίτλου επιγραφής υπάρχει η ενωτική παύλα.

- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει η λέξη (KINHTON), σε παρένθεση.
- Το ύψος των γραμμάτων του KINHTON είναι μικρότερο από των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής, και τα γράμματά του είναι πιο αραιά.
- Στο μέσο του εσωτερικού κύκλου υπάρχει η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας.
- Πάνω και κάτω από την οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας υπάρχουν δύο ευθύγραμμη τμήματα, παράλληλα προς αυτήν, που καταλήγουν στην περιφέρεια του εσωτερικού κύκλου.

Στην διαδρομή ΔΡΑΜΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, έχουμε επίσης δίκυκλα αποτυπώματα της ίδιας μορφής, όπως και στις διαδρομές της Θεσσαλονίκης με το Μοναστήριο και τη Γουμένιτσα. Εδώ όμως, στη διαδρομή της Δράμας δεν έχει βρεθεί αυτού του τύπου αποτύπωμα με αντίθετη διαδρομή, δηλαδή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΔΡΑΜΑ, παρόλο που πρέπει να υπάρχει, αλλά δεν το έχω συναντήσει.

Άλλο, μεταγενέστερο αποτύπωμα, πάλι με διαδρομή ΔΡΑΜΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ είναι το επόμενο.



Εικόνα K8/10

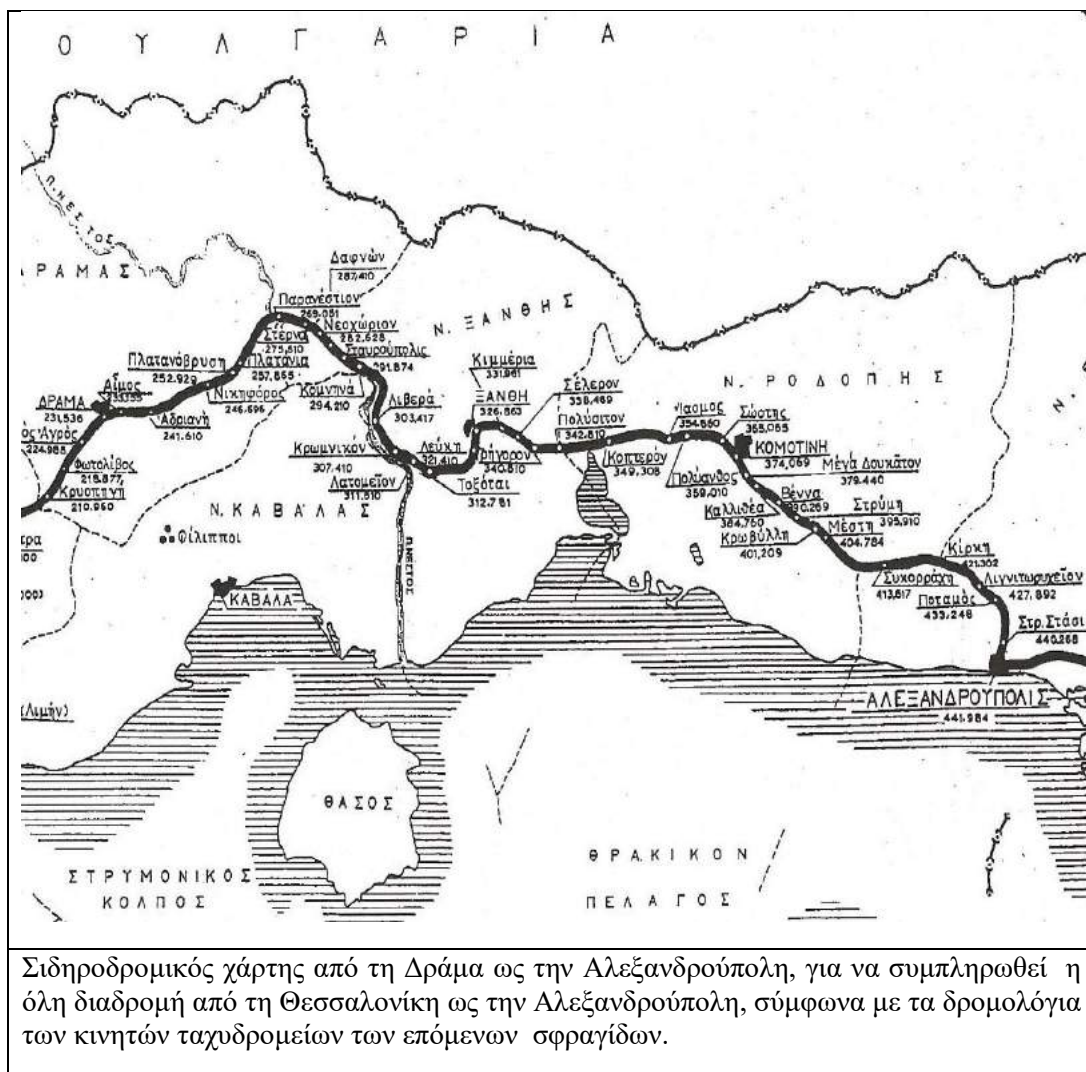
Δυστυχώς, το αποτύπωμα αυτό έχει κάπου παραπέσει και δεν έχω στη διάθεσή μου παρά μόνο το αντίγραφο του, όχι όμως στις πραγματικές του διαστάσεις. Γι αυτό δεν μπορώ να το μετρήσω και να το περυσιάσω στο κανονικό του μέγεθος, αλλά μόνο να κάνω την περιγραφή του. Έχω επίσης περαθέσει και την εικόνα του σφραγισμένου γραμματοσήμου γιατί βοηθάει στην εκτίμηση του μεγέθους του αποτυπώματος.

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K8/10.

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων εγγράφεται περιφερειακά ο τίτλος της διαδρομής του κινητού ταχυδρομείου: ΚΙΝΗΤ(ΟΝ) ΔΡΑΜΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, και στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, πάλι στη λωρίδα, υπάρχει, ανάμεσα σε δύο παύλες, ο συμβολικός αριθμός -2B- του δρομολογίου του κινητού ταχυδρομείου.
- Στο κέντρο του αποτυπώματος, ανάμεσα στα δύο οριζόντια παράλληλα τμήματα, υπάρχει η ευθύγραμμη οριζόντια ένδειξη της ημερομηνίας.
- Ένδειξη χρονολογίας δεν υπάρχει γιατί έχει φθαρεί, αλλά από το σφραγισμένο γραμματόσημο ο «Κολοσσός της Ρόδου» από τη σειρά των γραμματοσήμων: «Ενσωμάτωση Δωδεκανήσου», συμπεραίνουμε ότι η σφραγίδα αυτή ήταν σε χρήση γύρω

στη δεκαετία του 1950. Και σ' αυτή τη σφραγίδα, η αφητηρία του κινητού ταχυδρομείου δεν είναι η Θεσσαλονίκη αλλά πάλι η Δράμα.

Στην πάρα πάνω εικόνα Κ8/10 παρουσιάζουμε τα δύο όμοια αποτυπώματα το ένα με το σφραγισμένο γραμματόσημο και το άλλο καθαρό, ώστε συγκρίνοντας με το γραμματόσημο να έχουμε μια ιδέα για το μέγεθος του αποτυπώματος.



Πίνακας σταθμών και στάσεων της διαδρομής Δράμα-Αλεξανδρούπολη		
Χιλιομετρικές αποστάσεις	Σταθμοί ή Στάσεις	Υπηρεσιακή κατάταξη
231,536	Δράμα	Σταθμός Α
233,155	Αίμος	Στάση
241,610	Αδριανή	Στάση
246,696	Νικηφόρος	Στάση
252,929	Πλατανόβρυση	Στάση
257,865	Πλατανιά	Στάση
275,610	Στέρνα	Στάση

269,051	Παρανέστι	Σταθμός;
282,628	Νεοχώρι	Στάση
287,410	Δαφνών	Στάση
291,874	Σταυρούπολη	Στάση
294,210	Κομνηνά	Στάση
303,417	Λιβερά	Στάση
307,410	Κρωμικό	Στάση
311,510	Λατομείο	Στάση
312,781	Τοξότες	Σταθμός;
321,410	Λεύκη	Στάση
326,863	Ξάνθη	Σταθμός
331,961	Κιμμέρια	Στάση
338,469	Σέλερο	Στάση
340,510	Γρήγορο	Στάση
342,5810	Πολύσιτο	Στάση
349,308	Κοπτερό	Στάση
354,860	Ίασμος	Στάση
359,010	Πολύανθος	Στάση
365,065	Σώστης	Στάση
374,069	Κομοτητή	Σταθμός
379,440	Μέγα Δουκάτο	Στάση
384,760	Καλλιθέα	Στάση
390,269	Βέννα	Στάση
395,910	Στρύμη	Στάση
401,209	Κρωβύλλη	Στάση
404,784	Μέστη	Στάση
413,617	Συκορράχη	Στάση
421,302	Κίρκη	Στάση
427,892	Λιγνιτορυχείο	Στάση
433,248	Ποταμός	Στάση
440,248	Στρατιωτική Στάση	Στάση
441,984	Αλεξανδρούπολη	Σταθμός

5. Σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη, μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Όπως και οι άλλες σφραγίδες της βόρειας Ελλάδας έτσι και οι σφραγίδες της διαδρομής από Θεσσαλονίκη σε Αλεξανδρούπολη κατασκευάστηκαν και τέθηκαν σε λειτουργία από τα μέσα της 10ετίας του 1920 και μετά, ανάλογα με τις εξελίξεις των συμφωνιών μεταξύ των ενδιαφερομένων εμπόλεμων κρατών και κυρίως όταν οι εξελίξεις κατέληγαν σε κάποια σταθερότητα των μεταξύ τους σχέσεων.

Όπως θα δούμε, και στη διαδρομή αυτή διαμορφώνονται διάφορες ομαδοποιήσεις στα σχήματα των αποτυπωμάτων των σφραγίδων, ενώ η διάρκεια της λειτουργίας τους ποικίλει ανάλογα με τη χρήση και τη φθορά τους.



Εικόνα Κ8/11

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις κατά μέσον όρον, σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	30,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του κύκλου	0,3
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0;
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,25
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,5
στ. Ύψος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	2,0
ζ. Πάχος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	0,2;
η. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
θ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2;
- . Αριθμός των γραμμών των γραμμώσεων	12
ι. Πάχος της κάθε γραμμής των γραμμώσεων	0,2;
ια. Διαστάσεις του κοσμήματος	2/2

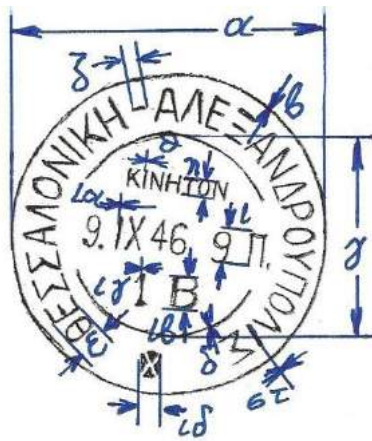
Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας Κ8/11

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Μέσα στον κύκλο και περιφερειακά στο πάνω μέρος του, υπάρχει ο τίτλος της διαδρομής του κινητού ταχυδρομείου, με δρομολόγιο: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ.
- Μεταξύ των δύο λέξεων της διαδρομής υπάρχει ενωτική παύλα.
- Μέσα στον κύκλο και κάτω από τον τίτλο της διαδρομής, υπάρχει σε οριζόντια διάταξη η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ.
- Κάτω από το ΚΙΝΗΤΟΝ, επίσης σε οριζόντια διάταξη, υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας.
- Στα δεξιά της ημερομηνίας αναγράφεται η ώρα καταθέσεως και σφραγίσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο. Όπως παρατηρούμε, η χρονολογία δείχνει τέλος του 1929, εποχή που έχει καθιερωθεί ήδη η καταγραφή της ώρας καταθέσεως των επιστολών, όπως έγινε και σε άλλες διαδρομές.
- Κάτω από την ένδειξη της ημερομηνίας υπάρχουν 12 ευθύγραμμες παράλληλες κατακόρυφες γραμμώσεις, άνισου ύψους.
- Μέσα στον κύκλο και κάτω από τις γραμμώσεις, υπάρχει ένα κάπως τετράγωνο, ακαθόριστο κόσμημα.

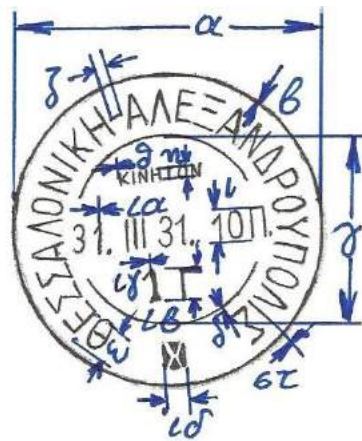
Ακολουθούν άλλες τέσσερις ομάδες, που αποτελούνται από τρία αποτυπώματα η κάθε μία. Υπάρχουν τελικά 3+3 αποτυπώματα της διαδρομής από Θεσσαλονίκη προς Αλεξανδρούπολη και άλλα τόσα για την αντίστροφη διαδρομή. Οι σφραγίδες κατασκευάστηκαν και άρχισαν να χρησιμοποιούνται από το τέλος της δεκαετίας του 1920 και καθόλη την δεκαετία του '30, ενώ υπάρχουν ευάριθμα φιλοτελικά ευρήματα και από τα επόμενα 20 τουλάχιστον χρόνια.



Τύπος 1



Τύπος 2



Τύπος 3

Εικόνα Κ8/12

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις κατά μέσον όρο, σε χλσ.		
	Τύπος 1	Τύπος 2	Τύπος 3
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	31,5	31,5	31,5
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,5;	0,6+	0,3
γ. Διάμετρος του ζεύγους των κυκλικών τμημάτων	20,0	20,0	20,0
δ. Πάχος της γραμμής κάθε κυκλικού τμήματος	0,3;	0,4+	0,3
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0	3,0	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,3	0,4	0,25

ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	1,0	1,0;
η. Ύψος γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	2,0;	2,0;	1,5
θ. Πάχος γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	0,2;	;	0,2;
ι. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0	3,0
ια. Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2	0,4	0,2;
ιβ. Ύψος των ψηφίων των αριθμών 1Α, 1Β, 1Γ	3,0	3,0	3,0
ιγ. Πάχος των ψηφίων των αριθμών 1Α, 1Β, 1Γ.	0,3	0,4	0,25
ιδ. Διαστάσεις του κοσμήματος	2/2,5	2/3	2/3

Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1,2,3 της εικόνας Κ8/12

- Μονόκυκλα αποτυπώματα με δύο κυκλικά τμήματα στο εσωτερικό του κύκλου, με τα ανοίγματά των τμημάτων αυτών προς το εσωτερικό του αποτυπώματος.
- Μέσα στον κύκλο, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ της περιφέρειας και του άνω κυκλικού τμήματος, παρεμβάλλεται ο τίτλος ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ της διαδρομής του κινητού.
- Κάτω από το άνοιγμα του άνω κυκλικού τμήματος υπάρχει η ευθύγραμμη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ σε οριζόντια διάταξη.
- Κάτω από τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, οριζόντια και παράλληλα προς αυτήν, υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας.
- Δεξιά από την ένδειξη αυτή, αναγράφεται η ώρα της καταθέσεως της επιστολής στο κινητό ταχυδρομείο, π.χ. 9 και 10 το Πρωί.
- Κάτω από την ίδια ένδειξη και πάνω από το κάτω κυκλικό τμήμα υπάρχει η συμβολική αρίθμηση, 1Α,1Β,1Γ των κινητών ταχυδρομείων.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος μεταξύ του κάτω κυκλικού τμήματος και του κύκλου υπάρχει το γνωστό τετραγωνικό κόσμημα με το Χ εσωτερικά.

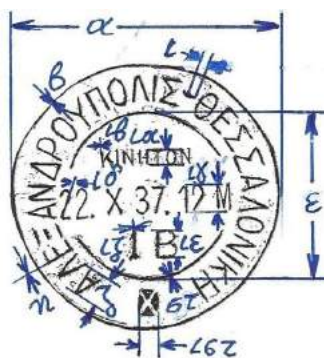
Παρατηρήσεις

Τα αποτυπώματα όλων των τύπων είναι ίδια, διαφέρουν όμως στα επόμενα:

- Τα αποτύπωμα των τύπων 1 και 3 έχουν χρονολογία σφραγίσεως το 1931, ενώ του τύπου 2 σφραγίστηκε μετακατοχικά το 1946, δηλαδή 15 χρόνια αργότερα από τα δύο προηγούμενα.
- Από τα τρία αποτυπώματα, του τύπου 2 είναι πολύ βαριά σφραγισμένο, ενώ του τύπου 3 είναι σφραγισμένο πολύ προσεχτικά. Επομένως αυτού του τελευταίου το αποτύπωμα πλησιάζει περισσότερο στην πραγματικότητα ως προς το πάχος των γραμμών, στη διάσταση δηλαδή αυτή όπου παρουσιάζονται οι μεγαλύτερες διαφορές του σχεδίου από την πραγματικότητα.

Ακολουθούν τα τρία ομαδοποιημένα αποτυπώματα της αντίστροφης διαδρομής. Δεν είναι όλα εντελώς ίδια, αλλά το ένα, με αριθμό κινητού 1Α, είναι δίκυκλο και άλλα δύο, των αριθμών 1Β και 1Γ, είναι μονόκυκλα με τα δύο κυκλικά τμήματα εσωτερικά των περιφερειών τους.

Επειδή λοιπόν, σε αυτά τα συγκεκριμένα σχέδια με τον αριθμό κινητού 1Α, όσο κι αν έψαξα δεν βρήκα παρά μόνο αποτυπώματα δίκυκλα, θεωρώ ότι τελικά σ' αυτόν τον αριθμό κινητού (τον 1Α) είχαν κατασκευαστεί μόνο δίκυκλα αποτυπώματα, μάλλον εκ παραδρομής. Έτσι, πιθανολογώ ότι και αυτό το αποτύπωμα να ανήκε στην ίδια ομάδα με τα άλλα δύο, παρ' όλο που ήταν δίκυκλο. Αυτός είναι ο λόγος, που τα διαφορετικά δικά του γνωρίσματα τα περιλαμβάνω (κατ' εξαίρεση) στον ίδιο πίνακα «στοιχείων γραμμών, γραμμάτων και αριθμών» αυτής της ομάδας – με την ένδειξη «Τύπος 1^α» – καθώς και στην περιγραφή, που ακολουθεί τον πίνακα,

Τύπος 1^α

Τύπος 2



Τύπος 3

Εικόνα Κ8/13

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις κατά μέσον όρο, σε χλσ.		
	Τύπος 1α	Τύπος 2	Τύπος 3
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	32,0	32,0	32,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,5+	0,6	0,6
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	21,5	-	-
δ. Πάχος της γραμμής της εσωτερ. περιφέρειας	0,25	-	-
ε. Διάμετρος του ζεύγους των κυκλικών τμημάτων	-	20,0	20,0
στ. Πάχος της γραμμής κάθε κυκλικού τμήματος	-	0,35	0,35;
ζ. Ύψος γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0	3,0	3,0
η. Πάχος γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,2	0,3	0,25
ι. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	1,0	1,0
ια. Ύψος γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	2,0	2,0	2,0;
ιβ. Πάχος γραμμάτων της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ	0,25;	0,25	0,25;
ιγ. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0	3,0
ιδ. Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25;	0,25	0,2
ιε. Ύψος ψηφίων των αριθμών 1Α, 1Β, 1Γ	3,0	3,0	3,0;
ιζ. Πάχος ψηφίων των ψηφίων 1Α, 1Β, 1Γ.	0,25	0,25	0,25
ιστ. Διαστάσεις του κοσμήματος	2/3	2/3,5	2/3;

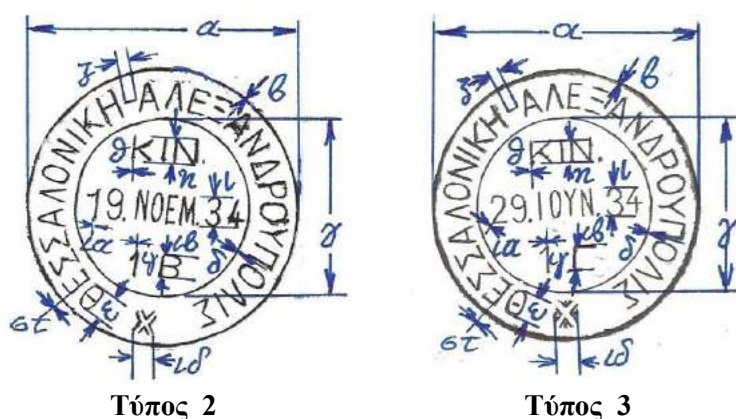
Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1,2,3 της εικόνας K8/13

- Στον **Τύπο 1^α**, δίκυκλο αποτύπωμα.
- Στους **Τύπους 2 και 3** μονόκυκλα αποτυπώματα με δύο κυκλικά τμήματα στο εσωτερικό των εξωτερικών κύκλων, και με τα ανοίγματά τους προς το εσωτερικό του αποτυπώματος.
- Στη λωρίδα μεταξύ της εξωτερικής και της εσωτερικής περιφέρειας του **Τύπου 1^α** παρεμβάλλεται ο τίτλος του δρομολογίου του κινητού: ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.
- Στη λωρίδα μεταξύ της περιφέρειας και των δύο κυκλικών τμημάτων, στους **Τύπους 2 και 3**, παρεμβάλλεται επίσης ο ίδιος τίτλος του δρομολογίου
- Στον **Τύπο 1^α**, μέσα στην εσωτερική περιφέρεια, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει η ευθύγραμμη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, σε οριζόντια διάταξη.
- Στους **Τύπους 2 και 3**, κάτω από το άνοιγμα του πάνω κυκλικού τμήματος υπάρχει επίσης η ευθύγραμμη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, σε οριζόντια διάταξη.
- Στο κενό, στο μέσον αποτυπώματος και κάτω από τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, οριζόντια και παράλληλα προς αυτήν, υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας.
- Δεξιά από την ένδειξη αυτή, αναγράφεται η ώρα της καταθέσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο, π.χ., 9 το Πρωί και 12 το Μεσημέρι.
- Κάτω από την ίδια ένδειξη υπάρχει η συμβολική αρίθμηση, 1Α, 1Β και 1Γ των κινητών ταχυδρομείων.
- Τέλος, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος και εντός του εξωτερικού κύκλου υπάρχει ένα κόσμημα Χ μέσα σε διακοσμητική διαμόρφωση.

Την ίδια εποχή, τη δεκαετία του 1930, χρησιμοποιούνται και τα επόμενα δίκυκλα αποτυπώματα.



Τύπος 1



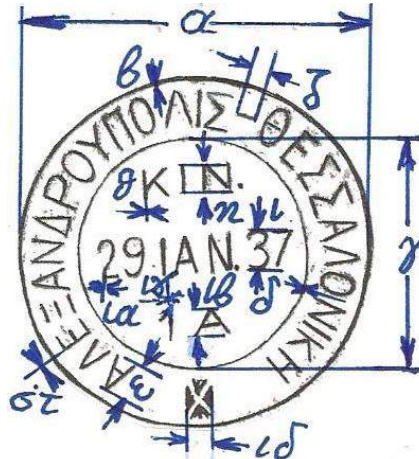
Εικόνα Κ8/14

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις κατά μέσον όρο, σε χλσ.		
	Τύπος 1	Τύπος 2	Τύπος 3
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	30,0	30,0	30,0
β. Πάχος γραμμής της περιφέρειας εξωτερ. κύκλου	0,6	0,4	0,5
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0	20,0	20,0
δ. Πάχος γραμμής της περιφέρειας εσωτερ. κύκλου	0,2	0,2	0,2;
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	3,0	3,0	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου της διαδρομής	0,3	0,3	0,25
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0	1,0	1,0
η. Ύψος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝ.	2,0	2,0+	2,0+
θ. Πάχος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝ.	0,25	0,25	2,5;
ι. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0	3,0
ια. Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2+	0,2+	0,2
ιβ. Ύψος ψηφίων των αριθμών 1Α, 1Β, 1Γ.	1,5	2,5	2,5
ιγ. Πάχος ψηφίων των αριθμών 1Α, 1Β, 1Γ.	0,2	0,2;	2,5
ιδ. Διαστάσεις του κοσμήματος	2/3	2/2,5	2,5/2,5

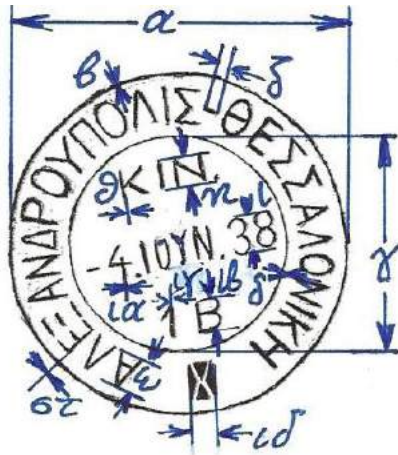
Περιγραφή των αποτυπωμάτων των τύπων 1,2,3, της εικόνας Κ8/14

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων, περιφερειακά του αποτυπώματος αναγράφεται ο τίτλος του δρομολογίου ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ.
- Στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, μέσα στον εσωτερικό κύκλο, υπάρχει σε οριζόντια διάταξη η συντεταγμένη λέξη: ΚΙΝ.(ΗΤΟΝ).
- Αμέσως από κάτω, στον εσωτερικό κύκλο και στο μέσον του αποτυπώματος υπάρχει σε οριζόντια ευθύγραμμη διάταξη η ένδειξη της ημερομηνίας.
- Κάτω από αυτήν την ένδειξη, υπάρχει ο συμβολικός αριθμός των κινητών ταχυδρομείων: 1Α,1Β,1Γ. Το ύψος του συμβολικού αριθμού 1Α παρατηρούμε ότι είναι αισθητά μικρότερο από των δύο άλλων.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων, υπάρχει το γνωστό κόσμημα Χ, άλλοτε κανονικά διακοσμημένο και άλλοτε παραμορφωμένο.

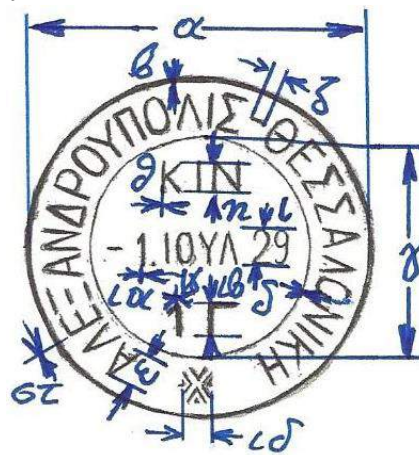
Ακολουθούν τρία ομαδοποιημένα δίκυκλα αποτυπώματα, όμοια με τα προηγούμενα, αλλά της αντίθετης διαδρομής, σφραγισμένα τόσο στο τέλος της δεκαετίας του 1920, όσο και κατά τη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας.



Τύπος 1



Τύπος 2



Τύπος 3

Εικόνα K8/15

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών.	Διαστάσεις κατά μέσον όρο, σε χλσ.		
	Τύπος 1	Τύπος 2	Τύπος 3
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	30,0	30,5	31,0
β. Πάχος γραμμής της περιφέρειας εξωτερ. κύκλου	0,5	0,6	0,6
γ. Μήκος διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	20,0	19,5	19,5
δ. Πάχος γραμμής της περιφέρειας εσωτερ. κύκλου	0,25	0,4	0,3;
ε. Ύψος των γραμμάτων της διαδρομής	3,0	3,0	3,0
στ. Πάχος των γραμμάτων της διαδρομής	0,3	0,3	0,3
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5	1,0	1,0
η. Ύψος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝ.	2,5	2,5	2,5
θ. Πάχος των γραμμάτων της λέξης ΚΙΝ.	0,2	0,25	0,3
ι. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0	3,0	3,0
ια. Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,25	0,25;	0,3+

ιβ. Ύψος των ψηφίων των αριθμών 1Α, 1Β, 1Γ.	2,0	2,5;	3,0;
ιγ. Πάχος ψηφίων των αριθμών 1Α, 1Β, 1Γ.	0,2;	0,25	0,3
ιδ. Διαστάσεις του κοσμήματος	2,5/3	2,5/4	2,5/3

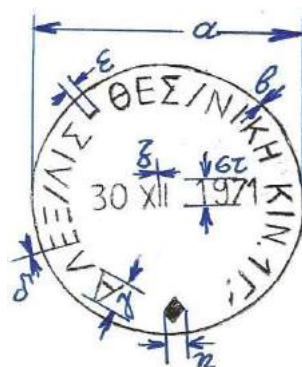
Περιγραφή των αποτυπώματων των τύπων 1,2,3 της εικόνας K8/15

- Δίκυκλα αποτυπώματα.
- Στη λωρίδα μεταξύ των δύο κύκλων, στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, αναγράφεται περιφερειακά σε όλο σχεδόν το μήκος της λωρίδας ο τίτλος της διαδρομής του κινητού ταχυδρομείου: ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.
- Στο πάνω μέρος του αποτυπώματος, μέσα στον εσωτερικό κύκλο, υπάρχει η οριζόντια συντετμημένη λέξη: ΚΙΝ.(ΗΤΟΝ).
- Αμέσως από κάτω, μέσα στον εσωτερικό κύκλο, και στο κέντρο του αποτυπώματος υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη.
- Κάτω από αυτήν την ένδειξη και πάντα μέσα στον εσωτερικό κύκλο υπάρχει ο συμβολικός αριθμός των κινητών ταχυδρομείων: 1Α,1Β,1Γ.
- Στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, μεταξύ των δύο κύκλων, και στους 3 τύπους υπάρχει κόσμημα του Χ, με κάπως διαφορετική διακόσμηση στον καθένα.

Όπως παρατηρούμε τα αποτυπώματα των τεσσάρων προηγούμενων ομάδων των κινητών μεταξύ Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης και αντίστροφα χρησιμοποιήθηκαν από το τέλος της δεκαετίας του 1920 και καθ' όλη τη δεκαετία του 1930, ενώ βρέθηκε και ένα αποτύπωμα του 1946 και άλλο του 1971. Τα ευρήματα αυτά αποδεικνύουν ότι οι σφραγίδες των ομάδων αυτών παρέμειναν σε χρήση πολλές δεκαετίες (εκτός αν είχαν στο μεταξύ αλλοιωθεί).

Σημειώνουμε επίσης ότι το αποτύπωμα του 1971 είναι της διαδρομής από Θεσσαλονίκη προς Αλεξανδρούπολη, με αισθητά πιο μικροσκοπικό τον αριθμό 1Α, που σημαίνει ότι είναι το αποτύπωμα **Τύπου 1** της εικόνας K8/14.

Έχει βρεθεί επίσης και ένα αποτύπωμα σφραγίδας μεταγενέστερης κατασκευής, με συντετμημένες τις λέξεις του δρομολογίου, όπως συνηθίζοταν στις σφραγίδες των τελευταίων δεκαετιών.



Εικόνα K8/16

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις κατά μέσον όρο, σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	30,5
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,3
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,5
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,0
στ. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
ζ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,0
η. Διαστάσεις του κοσμήματος	3/2,5

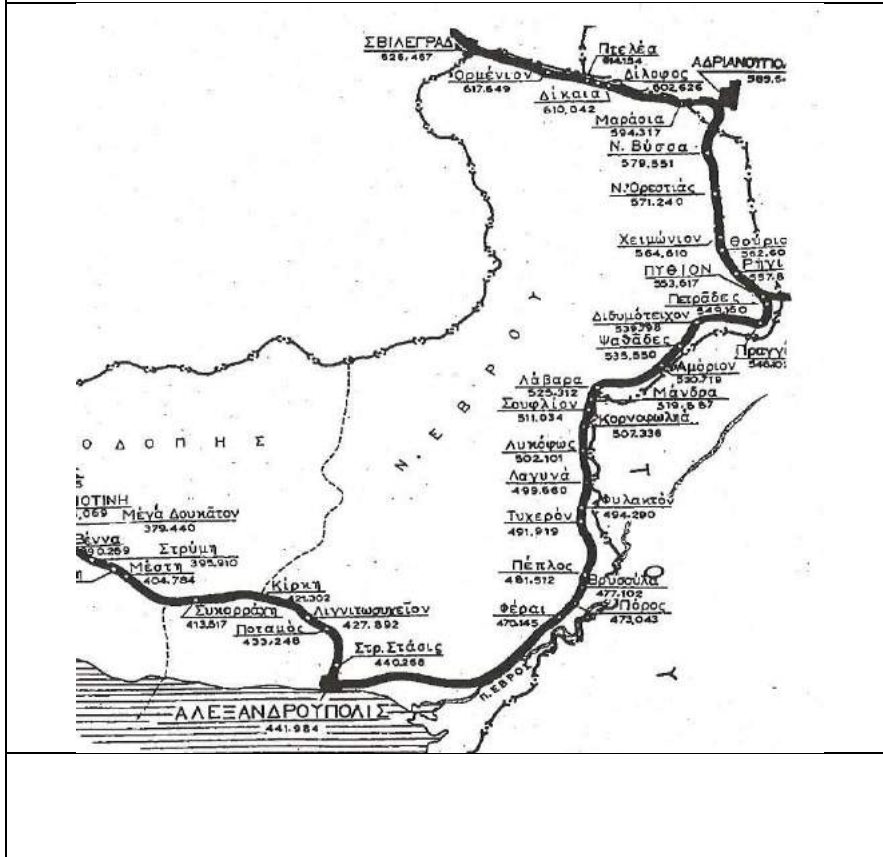
Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K8/16

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
 - Μέσα στον κύκλο και περιφερειακά σε όλο σχεδόν το μήκος της περιφέρειας του, υπάρχει ο τίτλος με τις συντετμημένες λέξεις του δρομολογίου της διαδρομής: ΑΛΕΞ/ΛΙΣ-ΘΕΣ/ΝΙΚΗ ΚΙΝ. 1Γ!, δηλαδή: ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΚΙΝ.(ΗΤΟΝ) 1Γ!
 - Μεταξύ των λέξεων της διαδρομής υπάρχει ενωτική παύλα.
 - Στο κενό, στο κέντρο του κύκλου, υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη.
 - Μέσα στον κύκλο και στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει κόσμημα όρθιου ρόμβου.
6. **Σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων των διαδρομών από την Αλεξανδρούπολη στα ανατολικά σύνορα.**

Στη διάρκεια του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου, οι Γάλλοι σύμμαχοι είχαν ιδρύσει μια σιδηροδρομική εταιρία γαλλοελληνικών συμφερόντων, η οποία εκμεταλλεύονταν τη διαδρομή Αλεξανδρούπολη-Πύθιο-Σβίλεγκραντ. Η συγκεκριμένη διαδρομή συνέδεε την Αλεξανδρούπολη με το Πύθιο, που αποτελούσε είσοδο προς την Τουρκία και με το Σβίλεγκραντ, που ήταν η είσοδος προς τη Βουλγαρία.

Η σιδηροδρομική γραμμή αυτής της διαδρομής διερχόταν και από την Αδριανούπολη, ενώ και οι Τούρκοι επιβάτες είχαν επίσης κάποια δικαιώματα διελεύσεως στην ελληνική διαδρομή. Αργότερα, οι σιδηρόδρομοι αυτοί εξαγοράστηκαν από το Ελληνικό Κράτος και διατηρούνται ελληνικοί μέχρι και σήμερα.

Σιδηροδρομικός χάρτης της διαδρομής
Αλεξανδρούπολη-Πύθιο -Σβίλεγκραντ



**Πίνακας σταθμών και στάσεων της διαδρομής
Αλεξανδρούπολη-Πύθιο- Σβίλεγκραντ**

Χιλιομετρικές αποστάσεις	Σταθμοί ή Στάσεις	Υπηρεσιακή κατάταξη **
441,984 *	Αλεξανδρούπολη	Σταθμός
470,145	Φέρρες	Σταθμός;
473,043	Πόρος	Στάση
477,102	Βρυσούλα	Στάση
481,512	Πέπλος	Στάση
491,919	Τυχερόν	Στάση
494,290	Φυλακτό	Στάση
499,660	Λαγυνά	Στάση
502,101	Λυκόφως	Στάση
507,336	Κορνοφωλιά	Στάση
511,034	Σουφλίον	Σταθμός
519,587	Μάνδρα	Στάση
525,312	Λάβαρα	Στάση
530,719	Αμόριον	Στάση
535,550	Ψαθάδες	Στάση
539,798	Διδυμότειχον	Σταθμός

546,102	Πραγγίον	Στάση
549,160	Πετράδες	Στάση
553,617	Πύθιον ***	Σταθμός
557,800	Ρήγιον	Στάση
562,605	Θούριον	Στάση
564,610	Χειμόνιον	Στάση
571,240	N. Ορεστιάς	Σταθμός
;	Σάκκος	Στάση;
;	Καβύλη	Στάση;
571,551	N. Βύσσα	Στάση
589,620	Αδριανούπολη	Σταθμός
594,317	Μαράσια	Στάση
602,626	Δίλοφος	Στάση
610,042	Δίκαια	Σταθμός
614,154	Πτελέα	Στάση
617,649	Ορμένιον ****	Σταθμός
626,467	Σβίλεγραδ*****	Σταθμός
<p>Παρατηρήσεις</p> <p>* Οι χιλιομετρικές αποστάσεις αρχίζουν από τη Θεσσαλονίκη της οποίας η χιλιομετρική θέση ορίζεται ως 0,000.</p> <p>** Η υπηρεσιακή κατάταξη, δηλαδή η διάκριση σε σταθμούς και σε στάσεις, δεν καθορίζεται σαφώς σ' αυτή τη διαδρομή.</p> <p>*** Το Πύθιον είναι ο σταθμός εισόδου στην Ευρωπαϊκή Μικρά Ασία. Απέχει από την Αλεξανδρούπολη 111,6 χλμ. και από τον σταθμό αυτόν ξεκινάει σιδηροδρομική γραμμή που προχωρεί ανατολικά για την Κωνσταντινούπολη.</p> <p>**** Το Ορμένιο είναι ο τελευταίος ελληνικός σταθμός πριν από την είσοδο προς τη Βουλγαρία. Απέχει από την Αλεξανδρούπολη 175,6 χλμ., και από το Πύθιο, την πύλη προς την Τουρκία, 64,03 χλμ.</p> <p>***** Το Σβιλεγκραντ είναι ο πρώτος βουλγαρικός σταθμός μετά τα βουλγαρικά σύνορα, και μέχρι αυτόν έφθαναν οι ελληνογαλλικοί σιδηρόδρομοι.</p>		

Παρουσιάζουμε τα επόμενα τρία αποτυπώματα σφραγίδων των κινητών ταχυδρομείων των διαδρομών για τα ανατολικά σύνορα, προς Τουρκία και Βουλγαρία.

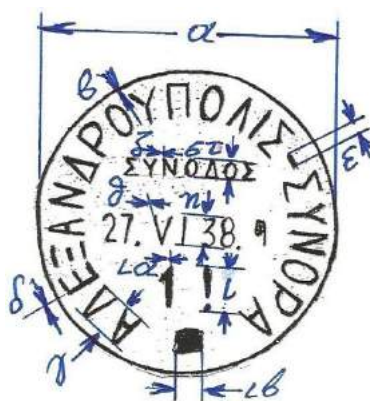


Εικόνα K8/17

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις κατά μέσον όρο, σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του εξωτερικού κύκλου	28,0
β. Πάχος της γραμμής περιφέρειάς του εξωτερικ. κύκλου	0,3
γ. Μήκος της διαμέτρου του εσωτερικού κύκλου	19,0
δ. Πάχος της γραμμής περιφέρειάς του εσωτερικ. κύκλου	0,2;
ε. Ύψος όλων των γραμμάτων του δρομολογίου	2,5
στ. Πάχος όλων των γραμμάτων του δρομολογίου	0,15
ζ. Διαστάσεις των δύο κοσμημάτων	ακαθόριστες
η. Ύψος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	2,5
θ. Πάχος ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,15

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K8/17

- Δίκυκλο αποτύπωμα.
- Μέσα στη λωρίδα των δύο κύκλων και περιφερειακά στο πάνω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει η λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ.
- Δεξιά κι αριστερά της λέξης ΚΙΝΗΤΟΝ υπάρχει ανά ένα κόσμημα ακαθόριστου σχήματος.
- Μέσα στη λωρίδα των δύο κύκλων και περιφερειακά στο κάτω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει ο τίτλος του δρομολογίου: ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ ΣΥΝΟΡΑ, χωρίς ενδιάμεση ενωτική παύλα.
- Στο κέντρο του κύκλου υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας σε οριζόντια διάταξη.
- Στην ένδειξη της ημερομηνίας, δεν διακρίνεται χρονολογική ένδειξη, η οποία συνάγεται κατά προσέγγιση από το ότι η σφραγίδα σφραγίζει 20λεπτο γραμματόσημο της λιθογραφικής σειράς.



Εικόνα K8/18

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις κατά μ. όρο, σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	29,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειας του κύκλου	0,6
γ. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	3,0
δ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,6
ε. Μήκος της ενωτικής παύλας	2,0
στ. Ύψος γραμμάτων της λέξης ΣΥΝΟΔΟΣ	1,5
ζ. Πάχος γραμμάτων της λέξης ΣΥΝΟΔΟΣ	0,4
η. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0
θ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,2
ι. Ύψος του συμβολικού αριθμού της διαδρομής	3,0
ια. Πάχος του συμβολικού αριθμού της διαδρομής	0,6
ιβ. Διαστάσεις του κοσμήματος	3/3

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K8/18

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Στο εσωτερικό του κύκλου και περιφερειακά σε όλη του την περιφέρεια αναγράφεται ο τίτλος της διαδρομής του δρομολογίου: ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ-ΣΥΝΟΡΑ.
- Κάτω από τον τίτλο της διαδρομής και στο πάνω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει η ευθύγραμμη λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ σε οριζόντια διάταξη.
- Κάτω από αυτήν τη λέξη, και παράλληλα προς αυτήν, υπάρχει επίσης σε οριζόντια διάταξη, η ένδειξη της ημερομηνίας.
- Δεξιά της ενδείξεως αναγράφεται η ώρα της παραδόσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο, αλλά είναι μισοσβησμένη και ασαφής.
- Κάτω από την ένδειξη της ημερομηνίας υπάρχει ο συμβολικός αριθμός **1!** του δρομολογίου της διαδρομής.
- Εσωτερικά του κύκλου, στο κάτω μέρος του αποτυπώματος, υπάρχει κόσμημα, που είναι παραμορφωμένο σε τετράγωνο.

Και το τελευταίο αποτύπωμα της μελέτης μας αφορά επίσης το δρομολόγιο προς το Πύθιο και το Σβίλεγκραντ με παρουσία συνοδού (CONVOYEUR). Η γλώσσα είναι η γαλλική που, όπως είπαμε, ήταν η διεθνής σιδηροδρομική γλώσσα της εποχής. Η σφράγιση έγινε το 1971 την περίοδο της δικτατορίας του 1967, και μάλλον αυτό σημαίνει ότι η δικτατορία έπαιρνε επί πλέον μέτρα ασφαλείας στην περιοχή των συνόρων.



Εικόνα K8/19

Στοιχεία γραμμών, γραμμάτων και αριθμών	Διαστάσεις κατά μ. όρο, σε χλσ.
α. Μήκος της διαμέτρου του κύκλου	28,0
β. Πάχος της γραμμής της περιφέρειάς του κύκλου	0,4
γ. Ύψος των γραμμάτων της λέξης CONVOYEUR	3,0;
δ. Πάχος των γραμμάτων της λέξης CONVOYEUR	0,15
ε. Ύψος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	2,0
στ. Πάχος των γραμμάτων του τίτλου του δρομολογίου	0,15
ζ. Μήκος της ενωτικής παύλας	1,5
η. Ύψος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	3,0+
θ. Πάχος των ψηφίων της ενδείξεως της ημερομηνίας	0,15

Περιγραφή του αποτυπώματος της εικόνας K8/19

- Μονόκυκλο αποτύπωμα.
- Στο εσωτερικό του κύκλου και περιφερειακά στο πάνω μέρος αποτυπώματος αναγράφεται η λέξη: CONVOYEUR.
- Στο εσωτερικό του κύκλου και περιφερειακά στο κάτω μέρος του αποτυπώματος υπάρχει ο τίτλος της διαδρομής: PYTHION-SVILENGRAD.
- Μεταξύ των δύο λέξεων της διαδρομής υπάρχει ενωτική παύλα.
- Στο κέντρο του εσωτερικού κύκλου υπάρχει η ευθύγραμμη ένδειξη της ημερομηνίας, σε οριζόντια διάταξη.
- Στην ένδειξη της ημερομηνίας έχει φθαρεί ο αριθμός της ημέρας του μηνός, αλλά δεξιά της ενδείξεως φαίνεται η ώρα παραδόσεως των επιστολών στο κινητό ταχυδρομείο.

Επίλογος

Λίγα προκαταρκτικά λόγια για τον επίλογο.

Σε κάθε έρευνα απομένουν πάντα αρκετά κενά.

Όσο κι αν θέλουμε και προσπαθούμε να την ολοκληρώσουμε, υπάρχει πάντα κάτι πάρα πάνω, που χρειάζεται να συμπληρωθεί, υπάρχει πάντα κάτι, που συνεχώς μας ξεφεύγει, κάποιες λεπτομέρειες που, στην αρχή ίσως δεν τους δίνουμε μεγάλη σημασία, αλλά αν δεν τις συμπληρώσουμε το κενό που υπάρχει μας ενοχλεί.

Μήπως είναι αυτή η παράξενη και ακατανόητη ευχαρίστηση, που παθιάζεσαι να την ανακαλύψεις όταν αναδύεται από τη μυστική αξία των λεπτομερειών, που δεν γνωρίζουμε;

Μήπως είναι αυτό, που κατά έναν τρόπο ιδιαίτερο και άγνωστο για τους πολλούς σχετίζεται με τις λεπτομέρειες των γνώσεων, που αποχτούμε στις όποιες ανθρώπινες δραστηριότητες και πως μόνο γι' αυτό το λόγο μας θέλγουν, επειδή είναι γνώσεις, ώστε να μπορέσουμε να το πλησιάσουμε κι αν είναι δυνατόν να το κατανοήσουμε και τέλος πάντων να το χαρούμε;

1. Δείγμα σιδηροδρομικής σφραγίδας σταθμού

Πριν αναφερθούμε στη χρήση των σιδηροδρομικών σφραγίδων είναι, πιστεύω, σκόπιμο να ερευνήσουμε, όσο καλύτερα μπορούμε, τη λειτουργία του μηχανισμού τους.

Στο θέμα αυτό είμαστε τυχεροί διότι μπορέσαμε να εξετάσουμε με λεπτομέρειες μία από τις πιο παλιές μας σιδηροδρομικές σφραγίδες, εκείνη του σταθμού του Γυθείου. Δεν πρόκειται βέβαια για σφραγίδα διαδρομής κινητού ταχυδρομείου αλλά σιδηροδρομικού σταθμού, είναι όμως σχεδόν το ίδιο, αφού και οι σφραγίδες αυτές χρησιμοποιήθηκαν για ταχυδρομική χρήση και μάλιστα ως πρόγονοι των σφραγίδων των κινητών ταχυδρομείων, όπως έχουμε αναφέρει και στην εισαγωγή αυτής της μελέτης. Επί πλέον, οι μηχανισμοί λειτουργίας όλων των σιδηροδρομικών σφραγίδων λίγο ως πολύ μοιάζουν. Επομένως και με αυτήν, που θα εξετάσουμε, θα αποκτήσουμε μια εικόνα της γενικής τους ταχυδρομικής λειτουργίας.

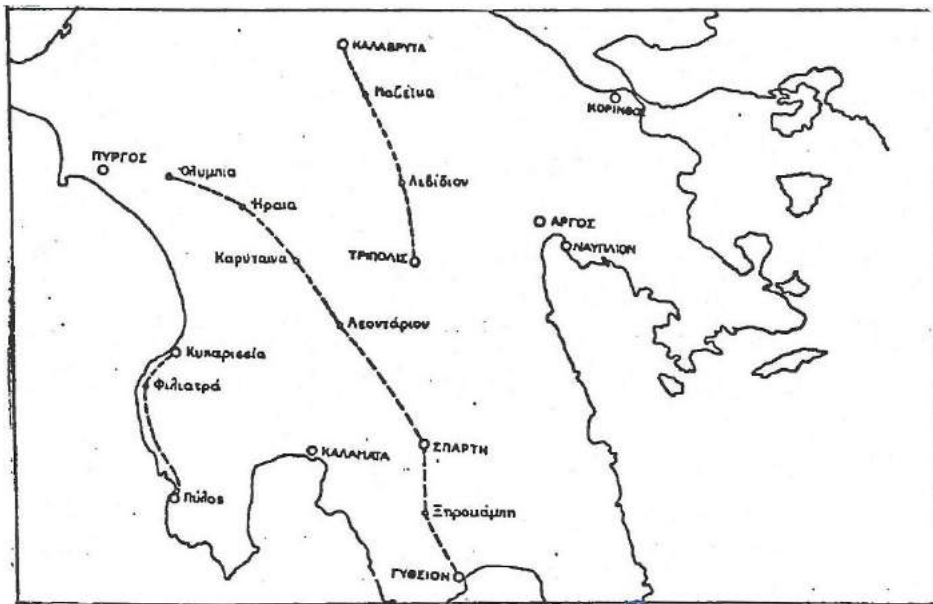
Κατά τη δεκαετία του 1970 ο ΟΣΕ έκανε μια σοβαρή προσπάθεια για τη δημιουργία Σιδηροδρομικού Μουσείου. Το μουσειακό κτίριο εγκαταστάθηκε σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις στην οδό Λιοσίων, αρ. 301. Τα εγκαίνιά του έγιναν στις 22.6.1979. Στα πλαίσια της προσπάθειας για τον εμπλουτισμό του Μουσείου γίνονταν έρευνες σε όλη την Ελλάδα να βρεθεί σιδηροδρομικό κειμηλιακό υλικό. Έτσι, στις 23.3.1979 είχαμε την τύχη να βρεθεί – σε παλαιό κτίριο των Σ.Π.Α.Π. στην Τρίπολη – μια αυθεντική ελλειψοειδής (οβάλ) σφραγίδα ενός σταθμού της Πελοποννήσου. Να βρεθεί δηλαδή, όχι το αποτύπωμά της πάνω σε κάποιο έγγραφο, αλλά αυτό το ίδιο το εξάρτημα σφραγίσεως. Πρόκειται για τη σφραγίδα: «ΣΙΔΗΡΟΔΡ. Π.Α.Π. – ΓΥΘΕΙΟΝ», η οποία μεταφέρθηκε προς φύλαξη σε ειδική προθήκη του Μουσείου.

Η σφραγίδα αυτή παρουσιάζει την ιδιομορφία ότι φέρει το όνομα πόλεως στην οποία δεν έφτασε ποτέ η σιδηροδρομική γραμμή των Σ.Π.Α.Π. Η μόνη σχέση, που είχε το Γύθειο με τους Σιδηροδρόμους Πελοποννήσου ήταν ότι επρόκειτο να κατασκευαστεί από την Ολυμπία μέχρι εκεί επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου (σύμφωνα με τα οριζόμενα από τον περί σιδηροδρόμων Νόμο, ΑΩΜ'/ 30.5.1890), η οποία επέκταση τελικά δεν κατασκευάστηκε.

Το σχέδιο της Εικ. 2 είναι απλοποιημένο σκίτσο που δείχνει τις επεκτάσεις των γραμμών των σιδηροδρόμων της Πελοποννήσου που επρόκειτο να κατασκευασθούν, αλλά τελικά η κατασκευή τους ματαιώθηκε.



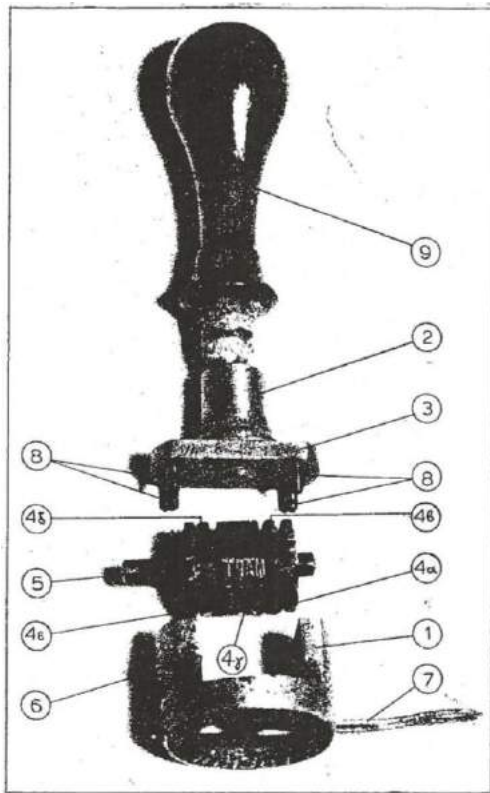
Εικ.1. Το αποτύπωμα (σε φυσικό μέγεθος) της σφραγίδας ΣΙΔΗΡΟΔΡ. Π.Α.Π.-ΓΥΘΕΙΟ, που δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ.



Εικ. 2. Οι διακλαδώσεις των Σ.Π.Α.Π. που δεν κατασκευάστηκαν ποτέ. Μεταξύ των άλλων και η διακλάδωση από την αρχαία Ολυμπία μέχρι το Γύθειο.

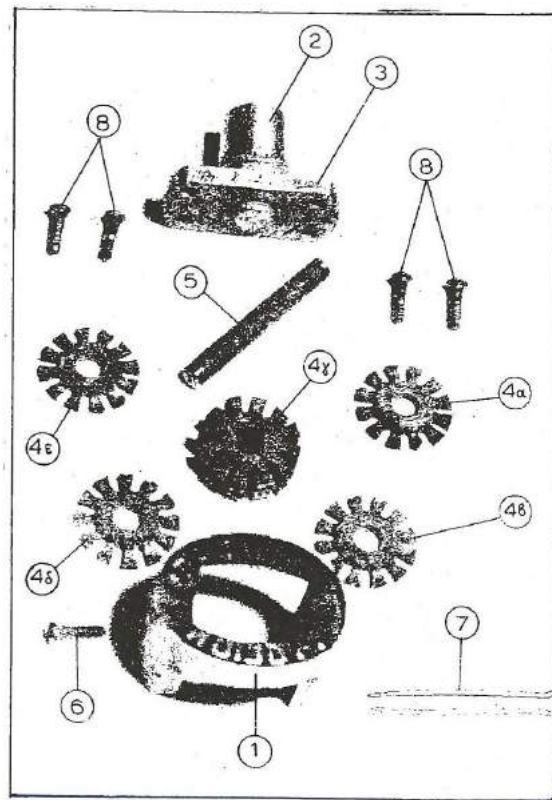


Εικ.3. Η σφραγίδα του ΓΥΘΕΙΟΥ, συναρμολογημένη.



Εικ.4.

Η σφραγίδα ημισυναρμολογημένη



Εικ.5.

Η σφραγίδα αποσυναρμολογημένη

Οι εικόνες 3,4,5,6 και 7 μας βοηθούν να κατανοήσουμε το μηχανισμό λειτουργίας της σφραγίδας του Γυθείου, η οποία λειτουργεί κατά τον ίδιο τρόπο όπως και οι σφραγίδες γενικά των δρομολογίων των κινητών ταχυδρομείων.

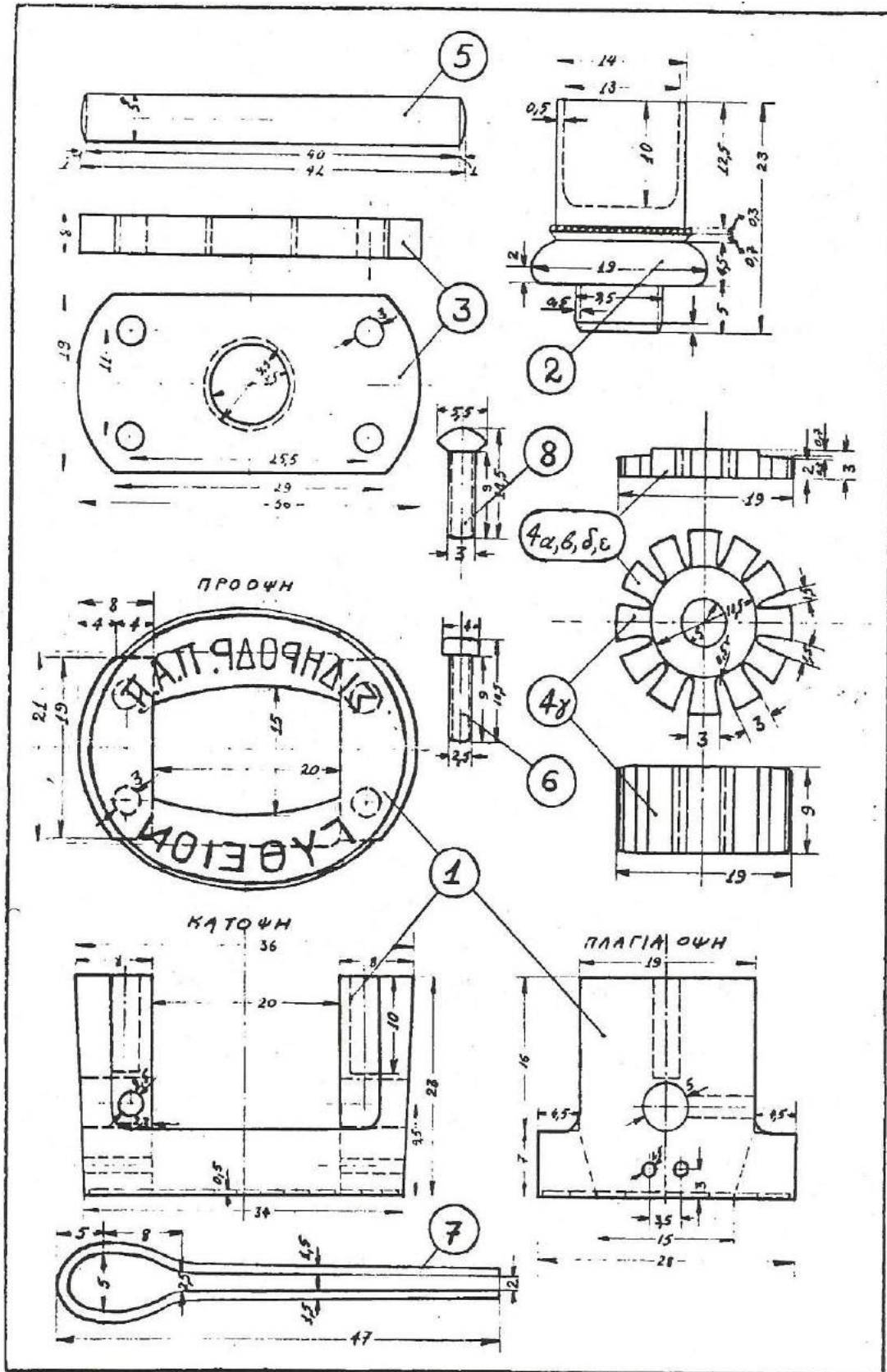
Διαβάζοντας το κείμενο που ακολουθεί, θα πρέπει να συμβουλευόμαστε συνεχώς τις εικόνες που ήδη αναφέραμε, ώστε να μπορέσουμε να κατανοήσουμε κατά το δυνατόν καλύτερα το μηχανισμό της σφραγίδας και τη λειτουργία του.

Η ανάλυση αποτελείται από δύο μέρη. Προηγείται λεπτομερειακή περιγραφή των επί μέρους εξαρτημάτων της σφραγίδας, καθώς και του τρόπου με τον οποίο συμμετέχουν στη λειτουργία της και στη συνέχεια ακολουθεί η συναρμολόγηση του μηχανισμού της σφραγίδας, ώστε να επιτευχθεί η λειτουργία αυτή.

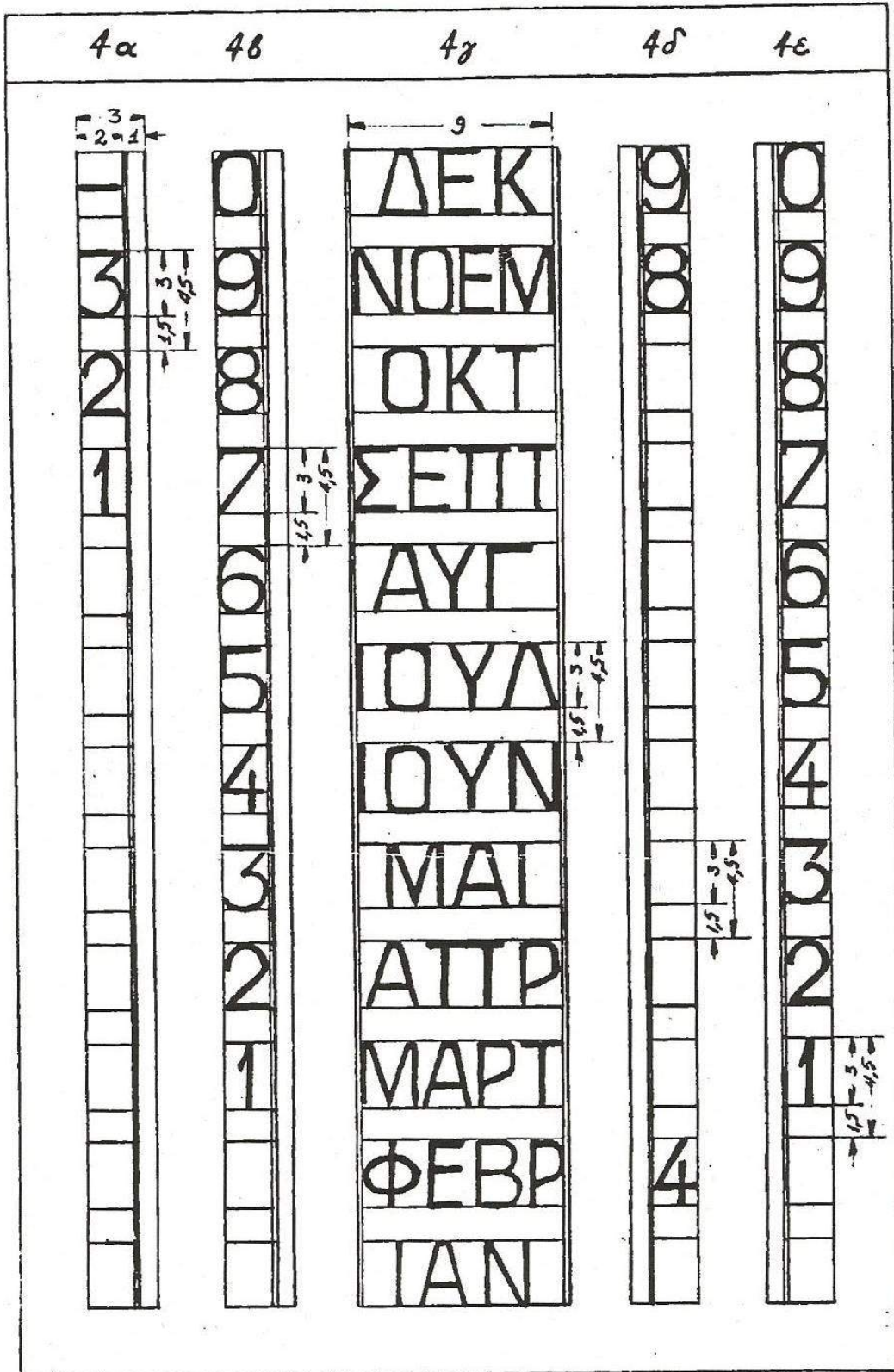
Περιγραφή των εξαρτημάτων της σφραγίδας.

Χειρολαβή (9) .

Είναι το μοναδικό ξύλινο εξάρτημα της σφραγίδας. Από αυτό την κρατάμε και την πιέζουμε πάνω σε κάποιο έγγραφο για να το σφραγίσουμε.



Εικ.6. Η σφραγίδα εντελώς αποσυναρμολογημένη με λεπτομερειακή παρουσίαση των εξαρτημάτων της: αριθμηση τους, διαστάσεις και απαραίτητες όψεις τους.



Εικ.7. Τα αναπτύγματα των μερών της ενδείξεως της ημερομηνίας της σφραγίδας. Οι στήλες 4α και 4β αντιστοιχούν στους οδοντωτούς τροχούς που καθορίζουν τις ημέρες του κάθε μηνός, η στήλη 4γ αντιστοιχεί στον οδοντωτό τροχό των μηνών και οι στήλες 4δ και 4ε αντιστοιχούν στις χρονολογίες (εδώ από 1880 ως 1899).

Υποδοχή της χειρολαβής (2,3).

Αποτελείται από ένα κοίλο κυλινδρικό εξάρτημα στο οποίο περοσαρμύζεται το κάτω τμήμα της χειρολαβής για να συνδεθεί με το κύριο μέρος της σφραγίδας που είναι μεταλλικό. Η υποδοχή είναι κάπως ιδιόμορφο εξάρτημα: φαίνεται καλύτερα την εικόνα 6, με τον αριθμό 2. Στο πάνω μέρος είναι κοίλη και υποδέχεται τη χειρολαβή, ενώ από κάτω είναι διαμορφωμένη σε κοχλία που συνδέεται κοχλιωτά με το υπόλοιπο σώμα της σφραγίδας. Υλικό της υποδοχής: ορείχαλκος.

Πλακίδιο συνδέσεως της υποδοχής.

Η υποδοχή κοχλιώνεται στο πλακίδιο 3, που αποτελεί το πάνω μέρος, την οροφή κατά κάποιο τρόπο, του όλου μηχανισμού.

Οι οδοντωτοί τροχίσκοι της ενδείξεως της ημερομηνίας.

Είναι πέντε οδοντωτοί τροχίσκοι, με 12 οδόντες και αντίστοιχα με 12 ενδιάμεσες εσοχές. Από αυτούς οι τέσσερις (ενδείξεις 4-α,β,δ,ε Εικ. 5) είναι εντελώς όμοιοι, ενώ ο πέμπτος (4-γ, Εικ. 5) είναι όμοιος μεν προς τους άλλους ως προς τις διαμέτρους, διαφέρει όμως ως προς το πάχος. Οι τροχίσκοι φέρουν στην πάνω επιφάνεια των οδόντων τους ανάγλυφα γράμματα ή αριθμούς. Ο 4α φέρει τους αριθμούς των δεκάδων της ημερομηνίας του κάθε μηνός. Ο 4β φέρει τους αριθμούς των μονάδων. Ο 4δ φέρει τους αριθμούς των δεκάδων της χρονολογίας και ο 4ε τους αριθμούς των μονάδων της. Τέλος, ο 4γ φέρει τα τρία ή τέσσερα πρώτα γράμματα του ονόματος του κάθε μηνός.

Στην εικόνα 7 έχουμε τα αναπτύγματα των τροχίσκων. Τα τετραγωνίδια, που περιλαμβάνουν τους αριθμούς ή τα γράμματα είναι οι εξωτερικές επιφάνειες των οδόντων των τροχίσκων. Εδώ μπορούμε να αντιληφθούμε καλύτερα ότι οι στήλες 4α και 4β μπορούν να μας παρουσιάσουν τις ημέρες του κάθε μηνός από την 1^η ως την 31^η, οι στήλες 4δ και 4ε παρουσιάζουν την εικοσαετία από (18)80 ως (18)99, ενώ η στήλη 4γ παρουσιάζει όλους τους μήνες του έτους. Εννοείται ότι το κάθε ψηφίο είναι διατεταγμένο αντίστροφα, ώστε κατά τη σφράγιση να αποτυπωθεί κανονικά. Στα αναπτύγματα πάντως παρουσιάζεται, για διευκόλυνσή μας, η κανονική διάταξη, δηλαδή η διάταξη όπως φαίνεται στο αποτύπωμα. Όσον αφορά τα κενά τετραγωνίδια, αυτά που δεν περιέχουν αριθμούς ή γράμματα, έχουν μικρότερο ύψος και έτσι δεν αποτυπώνονται κατά τη σφράγιση. Υλικό των τροχίσκων: ειδικό κράμα μετάλλων.

Άξονας των τροχίσκων.

Είναι κυλινδρικός άξονας που διαπερνάει τη μεσαία οπή των πέντε τροχίσκων της ημερομηνίας, καθώς και τις αντίστοιχες δύο πλευρικές οπές του κυρίου σώματος, (εικ.6, εξάρτημα 1, σε τρεις όψεις, ΠΡΟΟΨΗ, ΚΑΤΟΨΗ και ΠΛΑΓΙΑ ΟΨΗ). Οι τροχίσκοι μπορούν να περιστρέφονται με ευκολία γύρω από τον άξονα αυτόν. Υλικό του άξονα: σίδηρος.

Κοχλίας σταθεροποιήσεως του άξονα.

Είναι μικρός κοχλίας που κοχλιώνεται σε ορισμένη οπή του κυρίου σώματος (εξάρτημα 1). Με το κάτω άκρο του πιέζει τον άξονα των τροχίσκων για να μη μετακινείται από μία σταθερή θέση. Υλικό του κοχλίας: σίδηρος.

Δίχαλο σταθεροποιήσεως των τροχίσκων.

Είναι κατασκευασμένο από σύρμα, διαμέτρου 1,5 χιλ., λυγισμένο σε δύο μακριά λεπτά σκέλη (εξάρτημα 7). Τα σκέλη αυτά εισχωρούν σε δύο αντίστοιχες πλευρικές οπές του κυρίου σώματος της σφραγίδας και προχωρώντας βαθύτερα εμπλέκονται στις εσοχές των οδοντωτών τροχίσκων, ώστε να διατηρείται σταθερός ο συνδυασμός των γραμμάτων και των αριθμών μιας

συγκεκριμένης ημερομηνίας. Τέλος, καταλήγουν να διαπερνούν τις αντίστοιχες οπές του απέναντι σκέλους του κυρίου σώματος της σφραγίδας. Υλικό του εξαρτήματος: ορείχαλκος.

Κοιλίες στερεώσεως του πλακιδίου (3) πάνω στο κύριο σώμα.

Πρόκειται για τέσσερις μικρούς κοιλίες που προσαρμόζονται στις τέσσερις όμοιες οπές του πλακιδίου (3) και κοχλιώνονται στις αντίστοιχες οπές των σκελών του κυρίου σώματος της σφραγίδας. Το πλακίδιο αυτό καλύπτει το κυρίως σώμα της σφραγίδας, που περιέχει και προστατεύει τον μηχανισμό αλλαγής των ενδείξεων της ημερομηνίας. Υλικό των κοχλιών: σίδηρος.

Συναρμολόγηση των διαφόρων μερών της σφραγίδας.

Στην αρχή διαπερνάμε τον άξονα 5, διαμέτρου 5 χιλ. μέσα από την πλευρική οπή που υπάρχει στο κύριο σώμα 1 της σφραγίδας, (την οπή που φαίνεται από την «Πλάγια Όψη» του εξαρτήματος στην εικόνα 6). Όταν το άκρο του έχει εισχωρήσει στο χώρο που υπάρχει ανάμεσα στα δύο σκέλη, περνάμε διαδοχικά τους τροχίσκους 4α,β,γ,δ,ε στον άξονα ε, προσέχοντας να μην είναι ανάποδα, για να μην αποτυπώνονται ανεστραμμένα στα αποτυπώματα της σφραγίδας. Προχωρώντας ο άξονας ακόμη περισσότερο καταλήγει στην απέναντι πλευρική οπή, την οποία και διαπερνά επίσης. Στην εικόνα 3 φαίνονται τα δύο άκρα του άξονα 5 στην κανονική τους τελική θέση. Ο άξονας σταθεροποιείται στη θέση αυτή με τη βοήθεια του κοχλία 6, τον οποίο βιδώνουμε βαθιά στην αντίστοιχη οπή μέχρις ότου το άκρο του να φτάσει και να πιεστεί σφιχτά στην επιφάνεια του άξονα.

Παράλληλα, συνδέουμε την υποδοχή 2 της χειρολαβής με το πλακίδιο στερεώσεως 3 βιδώνοντας το κάτω μέρος της υποδοχής στη μεγάλη κεντρική οπή του πλακιδίου. (Στις εικόνες 4,5 και 6, η υποδοχή και το πλακίδιο παρουσιάζονται συνδεδεμένα. Αυτό συμβαίνει διότι τα δύο αυτά εξαρτήματα ήταν βιδωμένα σφιχτά μεταξύ τους και υπήρχε κίνδυνος παραμορφώσεώς τους κατά την αποκοχλίωση. Πάντως, στο τεχνικό σχέδιο της εικόνας 6, τα εξαρτήματα είναι σχεδιασμένα ξεχωριστά). Στη συνέχεια, χρησιμοποιώντας τους τέσσερις κοιλίες 8, στερεώνουμε τα δύο προηγούμενα εξαρτήματα στο κύριο σώμα. Κατόπιν, σφηνώνουμε το κάτω άκρο της χειρολαβής 9 μέσα στο κοίλο κυλινδρικό μέρος της υποδοχής 2.

Κατ' αυτόν τον τρόπο έχουν συναρμολογηθεί όλα τα εξαρτήματα εκτός από το δίχαλο 7. Αυτό τοποθετείται μετά την επιλογή της κάθε ημερομηνίας. Ο συνδυασμός των γραμμμάτων και των αριθμών της γίνεται εύκολα με το χέρι γιατί, όπως έχει αναφερθεί, οι τροχίσκοι περιστρέφονται ελεύθερα γύρω από τον άξονα. Κατόπιν διαπερνάμε τα σκέλη του διχάλου μέσα από τις δύο μικρές οπές του κυρίου σώματος, που παρουσιάζονται κι αυτές σε «Πλάγια Όψη» στην εικόνα 6. Καθώς τα σκέλη του διχάλου προχωρούν προς τα μέσα εμπλέκονται στα κενά ανάμεσα στους οδόντες των τροχίσκων, σταθεροποιούν τον συνδυασμό της ημερομηνίας και εισέρχονται στις αντίστοιχες οπές της άλλης πλευράς.



Εικ.8

Στοιχεία του αποτυπώματος	Διαστάσεις σε χλσ. *
Ελλειψοειδές (οβάλ) περίγραμμα	
α. Μήκος μικρής διαμέτρου	27 - 28
β. Μήκος μεγάλης διαμέτρου	33,5 - 35,5
γ. Πάχος ελλειψοειδούς περιφερειακής γραμμής	0,8 (μ.ό)
Τίτλος Εταιρείας: «ΣΙΔΗΡΟΔΡ.Π.Α.Π.»	
δ. Ύψος γραμμάτων	3,5 - 4
ε. Πάχος γραμμάτων	0,5 (μ.ό.)
ζ. Μήκος τίτλου **	28 - 31
Όνομα πόλεως ή χωριού	
η. Ύψος γραμμάτων	3 - 4,5
θ. Πάχος γραμμάτων	0,5 (μ.ό.)
Ψηφία ημερομηνίας	
ι. Ύψος αριθμών	3 (μ.ό.)
κ. Πάχος αριθμών	0,3 (μ.ό.)
λ. Ύψος γραμμάτων	3 (μ.ό.)
μ. Πάχος γραμμάτων	0,3 (μ.ό.)
ν. Μήκος πλήρους ημερομηνίας ***	3 (μ.ό.)
	0,3 (μ.ό.)
	19 - 21

Παρατηρήσεις

* Οι διαστάσεις δίνονται σε χιλιοστά του μέτρου. Κατά κανόνα τα μεγέθη του μήκους δίνονται με μεγαλύτερη ακρίβεια, αλλά κάποια μεγέθη, όπως συνήθως του πάχους, αλλά και ορισμένα μικρά του μήκους δίνονται κατά προσέγγιση, δηλαδή κατά μέσον όρο (μ.ό.). Για τις διαστάσεις που δεν αναφέρονται άμεσα, μπορούμε να συμπεράνουμε από τα σχέδια των εικόνων 6 και 7.

** Σαν μήκος τίτλου της Σιδηροδρομικής Εταιρείας θεωρούμε την απόσταση από το άνω αριστερά άκρο του αρχικού «Σ» μέχρι το άνω δεξιά άκρο του τελικού «Π».

*** Σαν μήκος πλήρους ημερομηνίας θεωρούμε την απόσταση του ακριανού αριστερά αριθμού, μέχρι το πιο ακριανού αριθμού δεξιά, υπό την προϋπόθεση ότι ο πρώτος αριθμός είναι διψήφιος, δηλαδή περιλαμβάνεται ανάμεσα στη 10η και στην 31η ημέρα του κάθε μηνός.

Η σφραγίδα «ΣΙΔΗΡΟΔΡ. Π.Α.Π. - ΓΥΘΕΙΟΝ» αντιπροσωπεύει όλες τις ελλειψοειδείς σφραγίδες των Σ.Π.Α.Π., αφού δεν έχουν βρεθεί άλλες παρόμοιες για να κάνουμε τις σχετικές συγκρίσεις, και να διαπιστώνουμε τυχόν αποκλίσεις. Στα αποτυπώματα όμως μπορούν να γίνουν αντίστοιχες συγκρίσεις. Στον πίνακα που συνοδεύει το αποτύπωμα του Γυθείου παρουσιάζονται οι διαστάσεις των διαφόρων στοιχείων του αποτυπώματος, ενώ και στην εικόνα 8 υποδεικνύονται οι διαστάσεις αυτές που απαριθμούνται με τα ψηφία α, β, γ, δ, κλπ. που συσχετίζουν τον πίνακα με την εικόνα του αποτυπώματος.

Κόσμημα.

Αρκετές σφραγίδες φέρουν από ένα κόσμημα, με μορφή αστερίσκου, δεξιά κι αριστερά από την ονομασία της πόλης ή του χωριού. Τα κοσμήματα αυτά παρουσιάζονται άλλοτε περισσότερο κι άλλοτε λιγότερο ευκρινή, ανάλογα με τη χρήση και την παλαιότητα της σφραγίδας. Έτσι, υπάρχουν περιπτώσεις που τα κοσμήματα καταλήγουν να έχουν τη μορφή μεγάλης κηλίδας.

2. Η ποιότητα των σφραγίσεων

Μέσα στην πληθώρα των σφραγίδων των κινητών ταχυδρομείων, έχουμε πολλές φορές παρατηρήσει ότι άλλα αποτυπώματα μας προκαλούν ευχάριστη εντύπωση ενώ άλλα είναι ακαλαίσθητα και ενοχλητικά, παρ' όλο που πρόκειται για σφραγίδες με τα ίδια σχέδια. Οι αιτίες που προκαλούν αυτές τις ευχάριστες ή δυσάρεστες εντυπώσεις είναι δύο ειδών: αντικειμενικές ή υποκειμενικές.

Οι **αντικειμενικές** αιτίες οφείλονται στον τρόπο κατασκευής της σφραγίδας και όχι σε σφάλμα του υπαλλήλου, που την χρησιμοποιούσε. Οι αιτίες αυτές εξαρτώνται από πολλούς παράγοντες. Βέβαια, κατ' αρχήν, παίζει ρόλο η ικανότητα του τεχνίτη-κατασκευαστή. Αν ο τεχνίτης είναι έμπειρος, ικανός και έχει αίσθηση του καλού γούστου μπορεί να φτιάξει καλαίσθητες σφραγίδες κι όταν ακόμη το σχέδιο του αποτυπώματός τους είναι μέτριο σε εμφάνιση. Όταν όμως ο τεχνίτης είναι άπειρος ή κακότεχνος το αποτέλεσμα της εργασίας του θα είναι ακαλαίσθητο και έτσι μια σφραγίδα με όμορφο σχέδιο θα αδικείται. Αυτή όμως η περίπτωση είναι σπάνια, διότι οι σιδηροδρομικές και ταχυδρομικές υπηρεσίες διαλέγουν τους καλύτερους τεχνίτες. Η συνηθέστερη όμως αιτία κακής κατασκευής σφραγίδων είναι οι βιαστικές παραγγελίες. Κι αυτό οφείλεται στο ότι οι Υπηρεσίες, φοβούμενες μήπως καθυστερήσουν οι σφραγίδες τους (και κατ' επέκταση θα είχαν αδυναμία σφράγισης των ταχ. αντικειμένων), πίεζαν έντονα τους κατασκευαστές, με αποτέλεσμα, εξαιτίας της βιασύνης, να γίνονται κατασκευαστικές αστοχίες και τελικά ένα αποτύπωμα με ποιοτικό σχέδιο να αδικείται.

Οι **υποκειμενικές** αιτίες αποτυχίας αφορούν όχι την κατασκευή αλλά τη χρήση των σφραγίδων. Όταν ο υπάλληλος, που χειριζόταν μια σφραγίδα, δεν την καθάριζε προσεχτικά μετά από τη χρήση της (δεν καθάριζε δηλαδή τα ψηφία και τους αριθμούς της), προκαλούνταν

μικρές συσσωρεύσεις μελάνης, οι οποίες σταδιακά με την ξήρανσή τους παραμόρφωναν το αποτύπωμα της σφραγίδας. Οι περιπτώσεις αυτές (της παραμόρφωσης λόγω πλημμελούς καθαρισμού), γίνονται αντιληπτές όταν συγκρίνουμε την ίδια σφραγίδα σε διαφορετικές ημερομηνίες σφράγισης. Κάτι ανάλογο συμβαίνει και όταν στο ταμπόν υπάρχει ποσότητα μελανιού περισσότερη ή λιγότερη από την κανονική. Σε περίπτωση υπερμελάνωσης, τα γράμματα αποτυπώνονται παχύτερα μέχρι εντελώς δυσανάγνωστα. Αντίθετα, σε περίπτωση υπομελάνωσης, τα γράμματα εκτυπώνονται αχνά ή δεν φαίνονται καθόλου.

Στις υποκειμενικές αιτίες υπάγονται επίσης και οι λεγόμενες «ψυχολογικές». Είναι αποδεκτό ότι ο «ψυχολογικός εαυτός» (δηλαδή, αν είναι κουρασμένος, βιαστικός, ναυγελικός ή νευρικός) του υπαλλήλου στον οποίο έχει ανατεθεί η σφράγιση, μπορεί να ανιχνευτεί από τον τρόπο σφράγισης του ταχ. αντικειμένου. Ένας πεπειραμένος προϊστάμενος, ο επικεφαλής δηλαδή των ταχυδρομικών υπαλλήλων που σφραγίζουν (Σταθμάρχης ή Επιστάτης) μπορεί να καταλάβει την ψυχολογική κατάσταση των χειριστών των σφραγίδων παρατηρώντας και μόνο το αποτύπωμα, δηλαδή το αποτέλεσμα της σφραγίσεως. Έχω συναντήσει τέτοιες περιπτώσεις. Μοιάζουν με τους γραφολόγους – τους οποίους κι εγώ, αστειευόμενος κάπως, χαρακτήριζα ως «σφραγιδολόγους» – που μπορούν να ανιχνεύσουν το χαρακτήρα διαφόρων ατόμων από τις λεπτομέρειες του τρόπου γραφής τους. Γι' αυτούς δεν κρύβουν μυστικά ούτε η τρεμάμενη σφράγιση, ούτε η ακούσια διπλοσφράγιση, ούτε η απότομη και κοφτή. Και υπερβάλλοντας κάπως, τολμάω να πω ότι αυτοί, παρατηρώντας τα αποτυπώματα, μπορούν να διατυπώσουν ολόκληρη ψυχολογική μελέτη, έτσι ώστε ο κάθε αδαής μπορεί όταν τους ακούει να μείνει άναυδος.

Δεν θα χρειαζόταν να αναφερθούμε στις ελαττωματικές σφραγίσεις, αν δεν είχαν άμεσες και ουσιώδεις επιπτώσεις στην παρούσα μελέτη. Αλλά, μόνο από μια σφράγιση με καθαρό και πετυχημένο αποτύπωμα μπορείς να βγάλεις σωστά συμπεράσματα. Αντίθετα, αντιλαμβανόμαστε ότι μια κακοφτιαγμένη ή μη καλά αποτυπωμένη σφραγίδα μπορεί να προκαλέσει πολλές παρανοήσεις στον αναγνώστη της παρούσας μελέτης. Και δεν μιλάμε μόνο για μεγάλες παραμορφώσεις του αποτυπώματος, αλλά και για τις όποιες διαστάσεις οι οποίες κατά τη σφράγιση απέχουν έστω και λίγο από την πραγματικότητα. Αν σκεφτούμε απόλυτα αυστηρά, οι διαστάσεις του αποτυπώματος είναι πάντα, λιγότερο ή περισσότερο, διαφορετικές από το αποτύπωμά τους. Αυτός είναι και ο λόγος εξαιτίας του οποίου στον πίνακα των διαστάσεων, που ακολουθεί το κάθε αποτύπωμα της μελέτης, αναφέρω πάντα ότι οι μετρήσεις των διαστάσεων είναι κατά «προσέγγιση σωστές» ή «σωστές κατά μέσον όρο».

Το θέμα όμως των μετρήσεων είναι γενικότερο. Οι μετρήσεις των αντικειμένων και μεγεθών της φύσεως είναι όλες, χωρίς εξαίρεση, μόνο κατά προσέγγιση σωστές διότι δεν υπάρχει κανένα μετρητικό μας όργανο που να μετράει με απόλυτη ακρίβεια, όσο ακριβείς και αν τις θεωρούμε. Πολύ περισσότερο όταν πρόκειται για μετρήσεις καθημερινής χρήσεως, που δεν μας ενδιαφέρει η υπερβολική ακρίβεια αλλά μόνο μια εικόνα, κατά το δυνατόν ικανοποιητική για τους σκοπούς μας. Γι' αυτό και σε όλη τη μελέτη επιμένω να μη ματαιοπονούμε επιζητώντας ακριβέστατες διαστάσεις, ιδιαίτερα στα μεγέθη του πάχους των γραμμών, όπου η ακρίβεια τόσο λόγω αντικειμενικών όσο και λόγω υποκειμενικών αιτιών, είναι πολύ σχετική.





3. Ευρετήριο των αποτυπωμάτων




Το ευρετήριο, που ακολουθεί, περιλαμβάνει υπό σμίκρυνση όλα τα αποτυπώματα των σφραγίδων, που αναφέρονται στην παρούσα μελέτη. Επιπλέον περιλαμβάνει:



- τις χαρακτηριστικές τους διαστάσεις,
- τον κατά προσέγγιση χρόνο χρήσης τους και
- τα βασικά γνωρίσματα του κάθε αποτυπώματος.







Παρατίθεται επίσης και η σελίδα της μελέτης, στην οποία μπορεί να ανατρέξει ο ερευνητής, εφόσον επιθυμεί να πληροφορηθεί περισσότερες λεπτομέρειες για ένα συγκεκριμένο αποτύπωμα.






Παρουσίαση-ευρετήριο σφραγίδων κινητών ταχυδρομείων




ΕΙΚΟΝΑ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑΤΟΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΧΛΣ.)	ΧΡΟΝΟΣ ΧΡΗΣΕΩΣ (ΚΑΤΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ)	ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΣΦΡΑΓΙΔΑΣ, ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ ΣΤΗ ΣΕΛ. ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
Σιδηρόδρομος Αθηνών-Πειραιώς (Σ.Α.Π.)			
	Εικόνα Κ1/1 Διάμετροι: $\Delta = 24,5$ $\delta = 13,0$	1896-και λίγο μετά το 1900	Δίκυκλη, χωρίς ημερομηνία με κόσμημα διακοσμημένο Χ. (σελ. 33) 26.7.24
	Εικόνα Κ2/1 Διάμετροι: $\Delta = 21,0$ $\delta = 13,5$	1 889-και λίγο μετά το 1890	Δίκυκλη, με διπλό εξωτερικό κύκλο και τρίγραμμη ημερομηνία. (σελ. 40)
	Εικόνα Κ2/2 Διάμετροι: $\Delta = 21,0$ $\delta = 13,0$	1889- και λίγο μετά το 1890	Δίκυκλη, με διπλό εξωτερικό κύκλο και τρίγραμμη ημερομηνία. (σελ. 42)
	Εικόνα Κ2/3 Διάμετροι: $\Delta = 23,0$ $\delta = 14,0$	1891 – 1900 και λίγο μετά ;	Δίκυκλη, με τρίγραμμη ημερομηνία και ασαφές κόσμημα. (σελ. 43)



	Εικόνα Κ2/4 Διάμετροι: $\Delta = 23,5$ $\delta = 13,0$	1900; – 1902 και λίγο μετά	Δίκυκλη, χωρίς ημερομηνία και κόσμημα με δια- κοσμημένο Χ. (σελ. 44)
	Εικόνα Κ2/5 Διάμετροι: $\Delta = 23,5$ $\delta = 13,0$	1900 – 1910;	Δίκυκλη, με τρίγραμμη ημερομηνία. (σελ. 44)
	Εικόνα Κ2/6 Διάμετρος: $\Delta = 24$	1900 – ;	Μονόκυκλη, με ελλειπή τρίγραμμη ημερομηνία. (σελ. 45)







Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.)			
	Εικ. Κ2/7 Διάμετροι: $\Delta = 31,5$ $\delta = 20,0$	Δεκαετία του 1930	Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με ΚΙΝΗ-ΤΟΝ και με 2 ασαφή κοσμήματα. (σελ. 46)
	Εικ. Κ2/8, τύπος 1 Διάμετροι: $\Delta = 21,0$ $\delta = 13,0$	1889-και λίγο μετά το 1890	Δίκυκλη, με διπλό εξωτερικό κύκλο και τρίγραμμη ημερομηνία. (σελ. 49)






	<p>Εικ. Κ2/8, τύπος 2 Διάμετροι: $\Delta = 21,0$ $\delta = 13,0$</p>	<p>1889-και λίγο μετά το 1890</p>	<p>Δίκυκλη. με διπλό εξωτερικό κύκλο και τρίγραμμη ημερομηνία, με μεγαλύτερα γράμματα από την προηγούμενη. (σελ. 49)</p>
	<p>Εικ. Κ2/9 Διάμετροι: $\Delta = 26,5$ $\delta = 19,5$</p>	<p>Δεν έχουμε άλλη πληροφορία παρά αυτή τη σφράγιση στη δεκαετία του 1920</p>	<p>Δίκυκλη, με φθαρμένες γραμμώσεις, με ελλiptή ευθύγραμμη ημερομηνία και ίχνος κοσμήματος. (σελ. 52)</p>
	<p>Εικ. Κ2/10, τύπος1 Διάμετρος: $\Delta=24$</p>	<p>Βασική χρήση κατά τη 10ετία του 1890</p>	<p>Μονόκυκλη, με τρίγραμμη ημερομηνία και με την πάνω γραμμή διμερή. (σελ. 54)</p>
	<p>Εικ. Κ2/10, τύπος2 Διάμετρος: $\Delta=24$</p>	<p>Βασική χρήση κατά τη 10ετία του 1890</p>	<p>Μονόκυκλη. με τρίγραμμη ημερομηνία. (σελ. 54)</p>
	<p>Εικ. Κ2/11 Διάμετροι: $\Delta = 27,0$ $\delta = 15,0$</p>	<p>Βασική χρήση κατά τη 10ετία του 1890 και λίγο αργότερα.</p>	<p>Δίκυκλη, με τρίγραμμη ανεστραμμένη ημερομηνία και ασαφές κόσμημα. (σελ. 56)</p>
	<p>Εικ. Κ2/12 Διάμετροι: $\Delta = 23,5$ $\delta = 14,0$</p>	<p>Βασική χρήση κατά τη 10ετία του 1890 και λίγο αργότερα.</p>	<p>Δίκυκλη, με τρίγραμμη ημερομηνία. (σελ. 57)</p>




Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.)			
	Εικ.Κ2/13 Διάμετροι: $\Delta = 23,5$ $\delta = 13,0$	Βασική χρήση κατά τη 10ετία του 1890 και λίγο αργότερα.	Δίκυκλη, με τρίγραμμη ημερομηνία (σελ. 58)
	Εικ.Κ2/14, τύπος 1 Διάμετροι: $\Delta = 29,0$ $\delta = 16$	Βασική χρήση κατά τη 10ετία του 1900 και αργότερα. Γύρω στο 1900 πρέπει να χρησιμοποιήθηκαν τα ψηφία Α!, Β!	Δίκυκλη, με τρίγραμμη ελλiptή ημερομηνία και αριθμό: Α! (σελ. 59)
	Εικ.Κ2/14, τύπος 2 Διάμετροι: $\Delta = 29,0$ $\delta = 16,5$	Βασική χρήση κατά τη δεκαετία του 1900 και αργότερα. Γύρω στο 1900 πρέπει να χρησιμοποιήθηκαν τα ψηφία Α!, Β!	Δίκυκλη, με τρίγραμμη ελλiptή ημερομηνία και αριθμό: Β! (σελ. 59)
	Εικ.Κ2/15 Διάμετροι: $\Delta = 29,0$ $\delta = 17,0$	Βασική χρήση κατά τη δεκαετία του 1900 και αργότερα. Γύρω στο 1900 πρέπει να χρησιμοποιήθηκαν τα ψηφία Α!, Β!	Δίκυκλη, χωρίς ημερομηνία, και αριθμό: Α! (σελ. 60)
	Εικ.Κ2/16 Διάμετρος: $\Delta = 31,0$	Οι τρεις αυτές λέξεις της διαδρομής είναι χαρακτηριστικές της δεκαετίας του 1910.	Μονόκυκλη με ευθύγραμμη ημερομηνία και τρία ονόματα δρομολογίου. (σελ. 61)

	<p>Εικ.Κ2/17, τύπος 1 Διάμετρος: $\Delta = 30,0$</p>	<p>Οι τρεις αυτές λέξεις της διαδρομής είναι χαρακτηριστικές της δεκαετίας του 1910.</p>	<p>Μονόκυκλη με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τρία ονόματα δρομολογίου και ασαφές κόσμημα. (σελ. 62)</p>
	<p>Εικ.Κ2/17, τύπος 2 Διάμετρος: $\Delta = 30,0$</p>	<p>Οι τρεις αυτές λέξεις της διαδρομής είναι χαρακτηριστικές της δεκαετίας του 1910.</p>	<p>Μονόκυκλη με ευθύγραμμη ελλiptή ημερομηνία, με τρία ονόματα δρομολογίου και ασαφές κόσμημα. (σελ. 62)</p>
	<p>Εικ.Κ2/18 Διάμετροι: $\Delta = 30,0$ $\delta = 20,0$</p>	<p>Ίσως και αυτό το αποτύπωμα είναι της δεκαετίας του 1910 όπως και τα 3 προηγούμενα</p>	<p>Δίκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη, ελλiptή ημερομηνία. (σελ. 63)</p>


Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.)			
	<p>Εικ.Κ2/19 Διάμετρος: $\Delta = 26,5$</p>	<p>Δεκαετία του 1910 και αργότερα, ίσως δεκαετία του 1920.</p>	<p>Μονόκυκλη με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη (ΚΙΝΗΤΟΝ), και κόσμημα αστερίσκου. (σελ. 64)</p>
	<p>Εικ.Κ2/20 Διάμετρος: $\Delta = 29,0$</p>	<p>Δεκαετία του 1920 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930.</p>	<p>Μονόκυκλη με ελλiptή ευθύγραμμη ημερομηνία και με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ. (σελ. 64)</p>







	<p>Εικ.Κ2/21 Διάμετροι: $\Delta = 28,5$ $\delta = 19,5$</p>	<p>Δεκαετία του 1920 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930.</p>	<p>Δίκυκλη, με ελλiptή ευθύγραμμη ημερομηνία και με τη λέξη (KINHTON). (σελ. 65)</p>
	<p>Εικ.Κ2/22 Διάμετροι: $\Delta = 29,0$ $\delta = 17,5$</p>	<p>Μάλλον από δεκαετία του 1920 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930.</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία και με τη λέξη KINHTON (σελ. 66)</p>
	<p>Εικ.Κ2/23 Διάμετρος: $\Delta = 32,0$</p>	<p>Μάλλον από τέλος της δεκαετίας του 1920 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930.</p>	<p>Μονόκυκλη, γραμμωτή με ευθύγραμμη ημερομηνία, KINHTON, και δύο κοσμήματα αστερίσκου. (σελ. 67)</p>
	<p>Εικ.Κ2/24 Διάμετρος: $\Delta = 32,0$</p>	<p>Μάλλον από τέλος της δεκαετίας του 1920 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930.</p>	<p>Μονόκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη TAXEIA, και δύο κοσμήματα αστερίσκου. (σελ. 68)</p>
	<p>Εικ.Κ2/25 Διάμετροι: $\Delta = 33,0$ $\delta = 22,0$</p>	<p>Μάλλον από τέλος της δεκαετίας του 1920, μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930.</p>	<p>Δίκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ελλiptή ημερομηνία και ίχνος κοσμήματος. (σελ. 69)</p>
	<p>Εικ.Κ2/26 Διάμετροι: $\Delta = 31,0$ $\delta = 21,0$</p>	<p>Μάλλον από τέλος της δεκαετίας του 1920, μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930.</p>	<p>Δίκυκλη, ημιγραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία και με τη λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ. (σελ.70).</p>


Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.)			
	Εικ.Κ2/27,τύπος 1 Διάμετροι: $\Delta = 33,0;$ $\delta = 22,0$	Από τα μέσα της δεκαετίας του 1930 και μέχρι τον Β΄ Παγκ. Πόλεμο.	Δίκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία και αριθμό: 1Α! (σελ.71)
	Εικ.Κ2/27,τύπος 2 Διάμετροι: $\Delta = 32,5$ $\delta = 22,0$	Από τα μέσα της δεκαετίας του 1930 και μέχρι τον Β΄ Παγκ. Πόλεμο.	Δίκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ελλiptή ημερομηνία. (σελ.71)
	Εικ.Κ2/28,τύπος 1 Διάμετροι: $\Delta = 32,5$ $\delta = 22,5$	Από τα μέσα της δεκαετίας του 1930 και μέχρι τον Β΄ Παγκ. Πόλεμο.	Δίκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία και αριθμό: 1Α! (σελ.72)
	Εικ.Κ2/28,τύπος 2 Διάμετροι: $\Delta = 33,0;$ $\delta = 22,0$	Από τα μέσα της δεκαετίας του 1930 και μέχρι τον Β΄ Παγκ. Πόλεμο.	Δίκυκλη, γραμμωτή, με ελλiptή ευθύγραμμη ημερομηνία και αριθμό: 1Β! (σελ.72)
	Εικ.Κ2/29 Διάμετροι: $\Delta = 29,0$ $\delta = 19,5$	Από το τέλος της δεκαετίας του 1930 και μέχρι λίγο μετά τον Β΄ Παγκ. Πόλεμο.	Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, και αριθμό: 2Α. (σελ.73)





	<p>Εικ.Κ2/30,τύπος 1 Διάμετροι: $\Delta = 29,0$ $\delta = 20,0$</p>	<p>Από το τέλος της δεκαετίας του 1930 και μέχρι λίγο μετά τον Β΄ Παγκ. Πόλεμο.</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, με 2 παράλληλα ευθύγραμμα τμήμα-τα, και αριθμό: 2Α. (σελ.74)</p>
	<p>Εικ.Κ2/30,τύπος 2 Διάμετροι: $\Delta = 29,0$ $\delta = 20,0$</p>	<p>Από το τέλος της δεκαετίας του 1930 και μέχρι λίγο μετά τον Β΄ Παγκ. Πόλεμο.</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, με 2 παράλληλα ευθύγραμμα τμήμα-τα, και αριθμό: 2Β. (σελ.74)</p>
	<p>Εικ.Κ2/30,τύπος 3 Διάμετροι: $\Delta = 29,0$ $\delta = 20,0$</p>	<p>Από το τέλος της δεκαετίας του 1930 και μέχρι λίγο μετά τον Β΄ Παγκ. Πόλεμο.</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, με 2 παράλληλα ευθύγραμμα τμήμα-τα, και αριθμό: 2Γ. (σελ.74)</p>





Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.)

	<p>Εικ.Κ2/31 Διάμετροι: $\Delta = 29,0$ $\delta = 20,0$</p>	<p>Από το τέλος της δεκαετίας του 1930 και ίσως λίγο μετά τον Β΄ Παγκ. Πόλεμο.</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, με 2 παράλληλα ευθύγραμμα τμήμα-τα, και αριθμό: 2Β. (σελ.75)</p>
---	--	--	--


	<p>Εικ.Κ2/32 Διάμετρος: $\Delta = 29,5$</p>	<p>Από τη δεκαετία του 1950, και μάλλον τη δεκαετία του 1960.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με συντετμημένο τίτλο Κ. ΠΕΙ. ΠΑ., αριθμό: 2Β και κόσμημα πλάγιου ρόμβου. (σελ.76)</p>
	<p>Εικ.Κ2/33,τύπος 1 Διάμετρος: $\Delta = 30,0$</p>	<p>Από τη δεκαετία του 1950, και μάλλον τη δεκαετία του 1960.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με συντετμημένο τίτλο Κ. ΠΑ.ΠΕΙ., αριθμό: 2Α και κόσμημα πλάγιου ρόμβου. (σελ.77)</p>
	<p>Εικ.Κ2/33,τύπος 2 Διάμετρος: $\Delta = 30,0$</p>	<p>Από τη δεκαετία του 1950, και μάλλον τη δεκαετία του 1960.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με συντετμημένο τίτλο Κ. ΠΑ.ΠΕΙ., αριθμό: 2Γ και κόσμημα πλάγιου ρόμβου. (σελ.77).</p>
	<p>Εικ.Κ2/34,τύπος 1 Διάμετρος: $\Delta = 24,0$</p>	<p>Κατά τη δεκαετία του 1890 μέχρι και τη δεκαετία του 1900.</p>	<p>Μονόκυκλη, με τρίγραμμη ημερομηνία και με διμερή την πάνω γραμμή της. (σελ.81)</p>
	<p>Εικ.Κ4/34,τύπος 2 Διάμετρος: $\Delta = 24,0$</p>	<p>Κατά τη δεκαετία του 1890 μέχρι και τη δεκαετία του 1900.</p>	<p>Μονόκυκλη με τρίγραμμη ελλiptή ημερομηνία. (σελ.81)</p>
	<p>Εικ.Κ2/35,τύπος 1 Διάμετρος: $\Delta = 24,5$</p>	<p>Κατά τη δεκαετία του 1890 μέχρι και τη δεκαετία του 1900.</p>	<p>Μονόκυκλη με τρίγραμμη ελλiptή ημερομηνία. (σελ.81)</p>







	<p>Εικ.Κ2/35,τύπος 2 Διάμετρος: $\Delta = 24,0$</p>	<p>Κατά τη δεκαετία του 1890 μέχρι και τη δεκαετία του 1900.</p>	<p>Μονόκυκλη με τρίγραμμη ελλiptή ημερομηνία. (σελ.81)</p>
---	--	--	--


Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.)			
	<p>Εικ.Κ2/36 Διάμετροι: $\Delta = 24,0$ $\delta = 14,0$</p>	<p>Κατά τη δεκαετία του 1890 μέχρι και τη δεκαετία του 1900.</p>	<p>Δίκυκλη, χωρίς ημερομηνία, (σελ.82)</p>
	<p>Εικ.Κ2/37,τύπος 1 Διάμετροι: $\Delta = 40,0 - 33,0$ $\delta = 24,0 - 17,5$</p>	<p>Από τη δεκαετία του 1910 μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1930.</p>	<p>Οβάλ, με δύο περιφέρειες, με ευθύγραμμη ελλiptή ημερομηνία και κόσμημα αστερίσκου. (σελ. 84)</p>
	<p>Εικ.Κ2/37,τύπος 2 Διάμετροι: $\Delta = 40,0 - 33,0$ $\delta = 25,0 - 17,5$</p>	<p>Από τη δεκαετία του 1910 μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1930.</p>	<p>Οβάλ, με δύο περιφέρειες, με ευθύγραμμη ελλiptή ημερομηνία και κόσμημα αστερίσκου. (σελ.84)</p>
	<p>Εικ.Κ2/38,τύπος 1 Διάμετρος: $\Delta = 32,0$</p>	<p>Δεκαετίες του 1930 και μάλλον του 1940.</p>	<p>Μονόκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και 2 κοσμήματα αστερίσκου.(σελ.85)</p>





	<p>Εικ.Κ2/38, τύπος 2 Διάμετρος: $\Delta = 31,5$</p>	<p>Δεκαετίες του 1930 και μάλλον του 1940.</p>	<p>Μονόκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και 2 κοσμήματα αστερίσκου. (σελ.85)</p>
	<p>Εικ.Κ2/39 Διάμετρος: $\Delta = 31,0$</p>	<p>Μετακατοχικά, έως δεκαετίες 1950 και 1960.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, και με τον αριθμό - ΚΙΝ.2Α- (σελ.86)</p>
	<p>Εικ.Κ2/40 Διάμετρος: $\Delta = 30,0$</p>	<p>Μετακατοχικά, έως δεκαετίες 1950 και 1960.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με ΚΙΝ. και τον αριθμό .2Α!. (σελ.87)</p>
	<p>Εικ.Κ2/41 $\Delta = 28,0$ $\delta = 19,5$</p>	<p>Κυρίως στη δεκαετία του 1920.</p>	<p>Δίκυκλη, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, με ευθύγραμμη ημερομηνία και με κόσμημα αστερίσκου. (σελ.88)</p>





Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.)

	<p>Εικ.Κ2/42 Διάμετροι: $\Delta = 32,0$ $\delta = 20,0$</p>	<p>Κυρίως στη δεκαετία του 1930.</p>	<p>Δίκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία και με τη λέξη -ΣΥΝΟΔΟΣ-. (σελ.89)</p>
---	--	---	--


	<p>Εικ.Κ2/43 Διάμετροι: $\Delta = 28,0$ $\delta = 20,0$</p>	<p>Κυρίως στη δεκαετία του 1930.</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με 2 παράλληλα ευθύγραμμα τμήμα-τα και με τη λέξη -ΣΥΝΟΔΟΣ-. (σελ.90)</p>
	<p>Εικ.Κ2/44 $\Delta = 24,0$ $\delta = 15,0$</p>	<p>Κυρίως στη δεκαετία του 1890 και του 1900.</p>	<p>Δίκυκλη, χωρίς ημερομηνία και με κόσμημα πλάγιου ρόμβου χωρισμένο με Χ. (σελ.92)</p>
	<p>Εικ.Κ2/45, τύπος 1 $\Delta = 41,0 - 33,0$ $\delta = 26,0; - 17,0$</p>	<p>Από τη δεκαετία του 1910 μέχρι και τη δεκαετία του 1930.</p>	<p>Οβάλ, με δύο περιφέρειες, χωρίς ημερομηνία και με κόσμημα αστερίσκου. (σελ.93)</p>
	<p>Εικ.Κ2/45, τύπος 2 $\Delta = 41,0 - 33,0$ $\delta = 26,0 - 17,0$</p>	<p>Από τη δεκαετία του 1910 μέχρι και τη δεκαετία του 1930.</p>	<p>Οβάλ, με δύο περιφέρειες, με ευθύγραμμη ημερομηνία και με κόσμημα αστερίσκου. (σελ.93)</p>
	<p>Εικ.Κ2/46 $\Delta = 28,5$ $\delta = 19,0$</p>	<p>Τις δεκαετίες 1940 ως 1960.</p>	<p>Δίκυκλη, με 2 ευθύγραμμα παράλληλα τμήματα, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη KINHTON και με τον αριθμό -2Α-. (σελ.94)</p>
	<p>Εικ.Κ2/47, τύπος 1 Διάμετρος: $\Delta = 25,5$</p>	<p>Τη δεκαετία του 1960 και μετά.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με τη λέξη: KIN. και με τον αριθμό .2Α!. (σελ.95)</p>






	<p>Εικ.Κ2/47, τύπος 2 Διάμετρος: $\Delta = 25,0$</p>	<p>Τη δεκαετία του 1960 και μετά.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με τη λέξη: ΚΙΝ. και με τον αριθμό .2β!. (σελ.95)</p>
---	---	---	---



Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.)			
	<p>Εικ.Κ2/48 $\Delta = 41,0 - 33,0$ $\delta = 25,0 - 17,0$</p>	<p>Από τη δεκαετία του 1910 μέχρι και τη δεκαετία του 1920.</p>	<p>Οβάλ, με δύο περιφέρειες, με ευθύγραμμη ημερομηνία και με κόσμημα αστερίσκου. (σελ.96)</p>
	<p>Εικ.Κ2/49, τύπος 1 Διάμετροι: $\Delta = 23,5$ $\delta = 13,0$</p>	<p>Πρώτες σφραγίδες, της δεκαετίας 1890.</p>	<p>Δίκυκλη, με τρίγραμμη ημερομηνία. (σελ.99)</p>
	<p>Εικ.Κ2/49, τύπος 2 Διάμετροι: $\Delta = 23,5;$ $\delta = 13,0$</p>	<p>Πρώτες σφραγίδες, της δεκαετίας 1890.</p>	<p>Δίκυκλη, με τρίγραμμη φθαρμένη ημερομηνία. (σελ.99)</p>
	<p>Εικ.Κ2/50,τύπος 1 Διάμετροι: $\Delta = 24,0$ $\delta = 13,5$</p>	<p>Σφραγίδες της δεκαετίας του 1890 και μάλλον σε χρήση ως το 1910.</p>	<p>Δίκυκλη, με ανεστραμμένη ελλiptή τρίγραμμη ημερομηνία και με κόσμημα διακοσμημένου Χ. (σελ.100)</p>

	<p>Εικ.Κ2/50, τύπος 2 Διάμετροι: $\Delta = 24,5$ $\delta = 13,5$</p>	<p>Σφραγίδες της δεκαετίας του 1890 και μάλλον σε χρήση ως το 1910.</p>	<p>Δίκυκλη, με ακατάστατα τοποθετημένη ελλiptή τρίγραμμη ημερομηνία και με κόσμημα διακοσμημένου Χ. (σελ.100)</p>
	<p>Εικ.Κ2/51, τύπος 1 Διάμετροι $\Delta = 23,5$ $\delta = 14,0$</p>	<p>Σφραγίδες της δεκαετίας του 1890 και μάλλον σε χρήση ως το 1910.</p>	<p>Δίκυκλη, με ανεστραμμένη και φθαρμένη ημερομηνία τρίγραμμη. (σελ.101)</p>
	<p>Εικ.Κ2/51, τύπος 2 $\Delta = 22,5$ $\delta = 13,0$</p>	<p>Σφραγίδες της δεκαετίας του 1890 και μάλλον σε χρήση ως το 1910.</p>	<p>Δίκυκλη, χωρίς ημερομηνία και με ασαφές κόσμημα. (σελ.101)</p>
	<p>Εικ.Κ2/52 $\Delta = 40,5 - 33,0$ $\delta = 25,0 - 17,0$</p>	<p>Από τη δεκαετία του 1910 μέχρι και τη δεκαετία του 1920.</p>	<p>Οβάλ, με δύο περιφέρειες, με ευθύγραμμη ημερομηνία και με κόσμημα αστερίσκου. (σελ.102)</p>




Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.)






	<p>Εικ.Κ2/53 $\Delta = 32,0$</p>	<p>Βασική χρήση τη δεκαετία του 1930.</p>	<p>Μονόκυκλη, γραμμωτή, με φθαρμένη ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙ-ΝΗΤΟΝ και 2 κοσμήματα αστερίσκου. (σελ.103)</p>
---	---	---	--



	<p>Εικ.Κ2/54 $\Delta 1 = 34$ $\Delta 2 = 30$</p>	<p>Πιθανόν μεταξύ των πολέμων της 10ετίας του 1910, για ενίσχυση του Ιδρύματος Εθνικής Περιθάλψεως.</p>	<p>Αρνητική, με εθνόσημο, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και με αριθμό 2Α. (σελ.104)</p>
	<p>Εικ.Κ2/55,τύπος 1 $\Delta = 29,5$ $\delta = 20,5$</p>	<p>Χρήση στις δεκαετίες του 1930 και 1940</p>	<p>Δίκυκλη, με 2 ευθύγραμμα παράλληλα τμήματα, με ευθύγραμμη ημερομηνία και με τον αριθμό -2Α-. (σελ.106)</p>
	<p>Εικ.Κ2/55,τύπος 2 $\Delta = 29,0$ $\delta = 20,0$</p>	<p>Χρήση στις δεκαετίες του 1930 και μέχρι τη δεκαετία του 1950.</p>	<p>Δίκυκλη, με 2 ευθύγραμμα παράλληλα τμήματα, με ευθύγραμμη ημερομηνία και με τον αριθμό -2Γ-. (σελ.106)</p>
	<p>Εικ.Κ2/56,τύπος 1 $\Delta = 29,0$</p>	<p>Χρήση στις δεκαετία του 1960 και μετά.</p>	<p>Δίκυκλη, με συντετμημένες τις λέξεις της διαδρομής, με αριθμό: 2Α, ευθύγραμμη ημερομηνία και με κόσμημα πλάγιου ρόμβου. (σελ.107)</p>
	<p>Εικ.Κ2/56,τύπος 2 $\Delta = 29,5$</p>	<p>Χρήση στις δεκαετία του 1960 και μετά.</p>	<p>Δίκυκλη, με συντετμημένες τις λέξεις της διαδρομής, με αριθμό: 2Β, ευθύγραμμη ημερομηνία και με κόσμημα πλάγιου ρόμβου. (σελ.107)</p>



	<p>Εικ.Κ2/57 $\Delta = 23,0$ $\delta = 13,0$</p>	<p>Χρήση μάλλον στη δεκαετία του 1890 και λίγο μετά το 1900.</p>	<p>Δίκυκλη, με φθαρμένη ημερομηνία. (σελ.110)</p>
	<p>Εικ.Κ2/58 $\Delta = 25,0$ $\delta = 13,5$</p>	<p>Χρήση μάλλον στη δεκαετία του 1890 και λίγο μετά το 1900.</p>	<p>Δίκυκλη, με ελλιπή ανεστραμμένη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και με ιδιόμορφο κόσμημα. (σελ.110)</p>





Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.)


	<p>Εικ.Κ2/59 $\Delta = 41,0 - 33,0$ $\delta = 25,0 - 17,0$</p>	<p>Χρήση τις δεκαετίες 1910 και 1920.</p>	<p>Οβάλ, με δύο περιφέρειες, με ευθύγραμμη ημερομηνία και με κόσμημα αστερίσκου. (σελ.111)</p>
	<p>Εικ.Κ2/60 $\Delta = 31,5$ $\delta = 20,5$</p>	<p>Χρήση βασικά κατά τη δεκαετία του 1930 και λίγο πριν ή μετά.</p>	<p>Δίκυκλη, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, και με ευθύγραμμη ημερομηνία (σελ.112)</p>
	<p>Εικ.Κ2/61, τύπος 1 $\Delta = 31,5$</p>	<p>Χρήση βασικά κατά τη δεκαετία του 1930</p>	<p>Μονόκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και 2 κοσμήματα αστερίσκου. (σελ.113)</p>







	<p>Εικ.Κ2/61, τύπος 2 Δ = 32,0</p>	<p>Χρήση βασικά κατά τη δεκαετία του 1930</p>	<p>Μονόκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη KINHTON και 2 κοσμήματα αστερίσκου. (σελ.113)</p>
	<p>Εικ.Κ2/62,τύπος 1 Δ = 35,0</p>	<p>Χρήση μετακατοχική μέχρι και τη δεκαετία του 1960</p>	<p>Μονόκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, και με τον αριθμό -KIN.1Α-. (σελ.114)</p>
	<p>Εικ.Κ2/62,τύπος 2 Δ = 35,0</p>	<p>Χρήση μετακατοχική μέχρι και τη δεκαετία του 1960</p>	<p>Μονόκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, και με τον αριθμό -KIN.1B-. (σελ.114)</p>
	<p>Εικ.Κ2/63 Δ = 23,0</p>	<p>Από τις τελευταίες σφραγίδες των κινητών των ΣΠΑΠ, από τη δεκαετία του 1960 και μετά.</p>	<p>Μονόκυκλη, με συντετμημένες λέξεις διαδρομής, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με KINHTON, και με τον αριθμό 2. (σελ.115)</p>
	<p>Εικ.Κ2/64,τύπος 1 Δ = 23,0</p>	<p>Από τις τελευταίες σφραγίδες των κινητών των ΣΠΑΠ, από τη δεκαετία του 1960 και μετά.</p>	<p>Μονόκυκλη, με συντετμημένες λέξεις διαδρομής, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με KINHTON, και με τον αριθμό 1. (σελ.116)</p>






Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.)			
	Εικ.Κ2/64, τύπος 2 Δ = 23,0	Από τις τελευταίες σφραγίδες των κινητών των ΣΠΑΠ, από τη δεκαετία του 1960 και μετά.	Μονόκυκλη, με συντετμημένες λέξεις διαδρομής, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με ΚΙΝΗΤΟΝ, και με τον αριθμό 2. (σελ.116)
	Εικ.Κ2/64,τύπος 3 Δ = 23,0	Από τις τελευταίες σφραγίδες των κινητών των ΣΠΑΠ, από τη δεκαετία του 1960 και μετά.	Μονόκυκλη, με συντετμημένες λέξεις διαδρομής, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με ΚΙΝΗΤΟΝ, και με τον αριθμό 2. (σελ.116)




«Σιδηρόδρομοι Αττικής» (Σ.Ατ.)			
	Εικ. Κ3/1, τύπος 1, Διάμετροι: Δ=41,0;-34,0 δ=24,5;-17,0	Δεκαετία των 1910, 1920 και ίσως λίγο μετά το 1930.	Οβάλ δύο περιφερειών, με ευθύγραμμη ημερομηνία, και κόσμημα αστερίσκου. (σελ. 121)
	Εικ. Κ3/1, τύπος 2, Διάμετροι: Δ=41,0-34,0 δ=24,5;-17,5	Δεκαετία των 1910, 1920 και ίσως λίγο μετά το 1930.	Οβάλ δύο περιφερειών, με ευθύγραμμη ημερομηνία, και κόσμημα αστερίσκου. (σελ. 121)

«Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας» (Σ.Θ.)			
	Εικ. Κ4/1, Διάμετρος: Δ=24,0	Δεκαετία του 1890 και λίγο μετά το 1900.	Μονόκυκλη, με τρίγραμμη ημερομηνία, και με διμερή την πάνω γραμμή της. (σελ. 129)
	Εικ. Κ4/2, Δ=26,5 δ=18,0	Δεκαετία του 1910, 1920 έως το 1930 και λίγο μετά.	Μονόκυκλη, με δύο κυκλικά τμήματα, με ευθύγραμμη ημερομηνία και με ΚΙΝΗΤΟΝ. (σελ.130)
	Εικ. Κ4/3, τύπος 1, Δ=41,0-34,0 δ=24,5-17,0	Δεκαετία του 1910, ως και του 1930.	Οβάλ δύο περιφερειών, με ευθύγραμμη ημερομηνία και με κόσμημα αστερίσκου. (σελ.131)
	Εικ. Κ4/3, τύπος 2, Δ=41,0-34,0 δ=25,0-17,5	Δεκαετία του 1910, ως και του 1930.	Οβάλ δύο περιφερειών, με ευθύγραμμη ημερομηνία και με κόσμημα αστερίσκου. (σελ. 131)



«Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος» (Σ.Β.Δ.Ε.)			
	Εικ. Κ5/1, τύπος 1, Διάμετρος: Δ=24,0 δ=13,0	Δεκαετία του 1890 έως και δεκαετία του 1910.	Δίκυκλη, χωρίς ημερομηνία και με ακαθόριστο τετραγωνικό κόσμημα. (σελ. 136).






	<p>Εικ. Κ5/1, τύπος 2 $\Delta=24,0$ $\delta=13,0$</p>	<p>Δεκαετία του 1890 έως και δεκαετία του 1910.</p>	<p>Δίκυκλη, χωρίς ημερομηνία και με ακαθόριστο τετραγωνικό κόσμημα. (σελ.136).</p>
	<p>Εικ. Κ5/2, $\Delta=24,0+$ $\delta=13,0$</p>	<p>Δεκαετία του 1890 έως και δεκαετία του 1910.</p>	<p>Δίκυκλη, χωρίς ημερομηνία και με κόσμημα ρόμβου (·). (σελ.137).</p>
	<p>Εικ. Κ5/3, $\Delta=28,0$ $\delta=20,0$</p>	<p>Δεκαετία του 1920 και αργότερα</p>	<p>Δίκυκλη, γραμμωτή με 2 οριζόντιες γραμμές, με ευθύγραμμη ημερομηνία και κόσμημα είδους πλάγιου ρόμβου. (σελ.138).</p>
	<p>Εικ. Κ5/4, τύπος 1, $\Delta=31,5$</p>	<p>Δεκαετίες των 1920-1930 και αργότερα.</p>	<p>Μονόκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία με ΚΙΝΗΤΟΝ, και με 2 κοσμήματα αστερίσκων. (σελ.139).</p>
	<p>Εικ. Κ5/4, τύπος 2, $\Delta=32,0$</p>	<p>Δεκαετίες των 1920-1930 και αργότερα.</p>	<p>Μονόκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία με ΚΙΝΗΤΟΝ, και με 2 κοσμήματα αστερίσκων. (σελ.139).</p>
	<p>Εικ. Κ5/5, $\Delta=28,5$ $\delta=14,0$</p>	<p>Δεκαετίες των 1940 και 1950.</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία με ΚΙΝΗΤΟΝ, και με 2 κοσμήματα αστερίσκων. (σελ.140).</p>


Γραμμή Διεθνούς εύρους μέχρι τη Λάρισα. «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)			
	Εικ. Κ6/1, Διάμετροι: $\Delta=22,0$ $\delta=13,5$	1904 και μέχρι μετά το 1910.	Δίκυκλη, χωρίς ημερομηνία με κόσμημα κομμένου πλάγιου ρόμβου. (σελ.144).
	Εικ. Κ6/2, τύπος 1, Διάμετροι: $\Delta=40,5/25,0$ $\delta=33,0/17,0$	1910-1930 και ίσως λίγο αργότερα	Οβάλ δύο περιφερειών, με ευθύγραμμη ημερομηνία, και με κόσμημα αστερίσκου. (σελ.145)
	Εικ. Κ6/2, τύπος 2, Διάμετροι: $\Delta=40,5/25,0$ $\delta=34,0/17,0$	1910-1930 και ίσως λίγο αργότερα	Οβάλ δύο περιφερειών, με ευθύγραμμη ημερομηνία, και με κόσμημα αστερίσκου. (σελ.145)
	Εικ. Κ6/3. Διάμετροι: $\Delta=29,5$ $\delta=20,0$	Δεκαετία του 1930 και αργότερα	Δίκυκλη με 2 οριζόντιες παράλληλες γραμμές, εν ευθύγραμμη ημερομηνία και αριθμό: 1Α. (σελ.146)
	Εικ. Κ6/4. Διάμετροι: $\Delta=29$ $\delta=19,0$;	Δεκαετία του 1930 και αργότερα	Μονόκυκλη, γραμμωτή με 2 κυκλικά τμήματα, ευθύγραμμη ημερομηνία και αριθμό: 2Α. (σελ.147)





	<p>Εικ. Κ6/5. Διάμετρος: Δ=30</p>	<p>Τη δεκαετία του 1950 και μάλλον και τις δύο επόμενες.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία και με κόσμημα μορφής Χ. (σελ.148)</p>
	<p>Εικ. Κ6/6, τύπος 1, Διάμετροι: Δ=41,0/25,0 δ=32/16,5</p>	<p>Τις δεκαετίες 1910-1920 και μάλλον μέρος της δεκαετίας του 1930.</p>	<p>Οβάλ, δύο περιφερειών, με ευθύγραμμη ελλιπή ημερομηνία, και με (ΚΙ-ΝΗΤΟΝ). (σελ. 151)</p>
	<p>Εικ. Κ6/6, τύπος 2, Διάμετροι: Δ=41,0/25,0 δ=32,5/17,0</p>	<p>Τις δεκαετίες 1910-1920 και μάλλον μέρος της δεκαετίας του 1930.</p>	<p>Οβάλ, δύο περιφερειών, με ευθύγραμμη ελλιπή ημερομηνία, και με (ΚΙΝΗΤΟΝ). (σελ.151)</p>





Γραμμή Διεθνούς εύρους μέχρι τη Λάρισα.
«Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)

	<p>Εικ. Κ6/7, τύπος 1. Διάμετρος: Δ=29</p>	<p>Δεκαετία του 1930+</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με αριθμό 1Α! και με κόσμημα αστερίσκο. (σελ.153)</p>
	<p>Εικ. Κ6/7, τύπος 2. Διάμετρος: Δ=29,0</p>	<p>Δεκαετία του 1930+</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με αριθμό 1Β! και με κόσμημα αστερίσκο. (σελ.153)</p>


	<p>Εικ. Κ6/7, τύπος 3. Διάμετρος: Δ=29,0</p>	<p>Δεκαετία του 1930+</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με αριθμό 1Γ! και με κόσμημα αστερίσκο. (σελ.153)</p>
	<p>Εικ. Κ6/8. Διάμετρος: Δ=29,0</p>	<p>Δεκαετία του 1930+</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με αριθμό 1Γ! και με κόσμημα αλλοιωμένου αστερίσκου. (σελ.154)</p>
	<p>Εικ. Κ6/9, τύπος 1. Διάμετρος: Δ=29,0</p>	<p>Τέλη δεκαετίας του 1920 και δεκαετία του 1930+</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με αριθμό: KIN. 2A και με κοσμήματα 2 αστερίσκους. (σελ.155)</p>
	<p>Εικ.Κ6/9, τύπος 2. Διάμετρος: Δ=29,0</p>	<p>Τέλη δεκαετίας του 1920 και δεκαετία του 1930+</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με αριθμό: KIN. 2B και με κοσμήματα 2 αστερίσκους. (σελ.155)</p>
	<p>Εικ. Κ6/9, τύπος 3. Διάμετρος: Δ=29,0</p>	<p>Τέλη δεκαετίας του 1920 και δεκαετία του 1930+</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με αριθμό: KIN. 2Γ! και με κοσμήματα 2 αστερίσκους. (σελ. 155)</p>







	<p>Εικ. Κ6/10, τύπος 1. Διάμετρος: Δ=29,0</p>	<p>Δεκαετία του 1930+</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με αριθμό: ΚΙΝ.2Α! και με κοσμήματα 2 αστερίσκους. (σελ.156)</p>
---	---	-------------------------------	--


<p>Γραμμή Διεθνούς εύρους μέχρι τη Λάρισα. «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)</p>			
	<p>Εικ. Κ6/10, τύπος 2. Διάμετρος: Δ=29,0</p>	<p>Δεκαετία του 1930+</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με αριθμό: ΚΙΝ.2Β! και με κοσμήματα 2 αστερίσκους. (σελ.156)</p>
	<p>Εικ.Κ6/10, τύπος 3. Διάμετρος: Δ=29,0</p>	<p>Δεκαετία του 1930+</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με αριθμό: ΚΙΝ.2Γ! και με κοσμήματα 2 αστερίσκους. (σελ.156)</p>
	<p>Εικ. Κ6/11, τύπος 1. Διάμετρος: Δ=30,5</p>	<p>1930-1960+</p>	<p>Μονόκυκλη, γραμμωτή με 2 κυκλικά τμήματα με α-ριθμό:ΚΙΝ.2Α, και κόσμημα κομμένου πλάγιου ρόμβου. (σελ.157)</p>
	<p>Εικ.Κ6/11, τύπος 1α. Διάμετρος: Δ=30,5 δ=18,0</p>	<p>1930-1960+</p>	<p>Μονόκυκλη, γραμμωτή με 2 κυκλικά τμήματα, με α-ριθμό:ΚΙΝ.2Α και κόσμημα κομμένου πλάγιου ρόμβου. (σελ.157)</p>





	<p>Εικ. Κ6/11, τύπος 2. Διάμετρος: Δ=30,0 δ=17,0</p>	<p>1930-1960+</p>	<p>Μονόκυκλη, γραμμωτή με 2 κυκλικά τμήματα, με α-αριθμό: ΚΙΝ.2Γ και κόσμημα κομμένου πλάγιου ρόμβου. (σελ. 158)</p>
	<p>Εικ.Κ6/12. Διάμετρος: Δ=30,0 δ= 18,0</p>	<p>1 930-1960+</p>	<p>Μονόκυκλη, γραμμωτή με 2 κυκλικά τμήματα και αριθμό: ΚΙΝ.2Γ, χωρίς κόσμημα. (σελ.159)</p>
	<p>Εικ. Κ6/13, τύπος 1. Διάμετροι: Δ=29,0 δ=20,0</p>	<p>Από το 1930 ως το 1970 και μέχρι το τέλος της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων.</p>	<p>Δίκυκλη, με 2 οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα, ευθύγραμμη ημερομηνία και με αριθμό: -2Β-. (σελ.160)</p>
	<p>Εικ. Κ6/13, τύπος 2. Διάμετροι: Δ=29,0 δ=20,0</p>	<p>Από το 1930 ως το 1970 και μέχρι το τέλος της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων.</p>	<p>Δίκυκλη, με 2 οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα, με ευθύγραμμη ελλiptή ημερομηνία και τον αριθμό: -2Γ-. (σελ.160)</p>





**Γραμμή Διεθνούς εύρους μέχρι τη Λάρισα.
«Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)**

	<p>Εικ. Κ6/14, τύπος 1. Διάμετροι: Δ=29,0 δ=20,0</p>	<p>Από το 1930 ως το 1970 και μέχρι το τέλος της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων.</p>	<p>Δίκυκλη, με 2 οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα, με ευθύγραμμη ημερομηνία και τον αριθμό: -2Α-. (σελ.161)</p>
---	--	--	---


	<p>Εικ. Κ6/14, τύπος 2. Διάμετροι: Δ=29,0 δ=20,0</p>	<p>Από το 1930 ως το 1970 και μέχρι το τέλος της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων.</p>	<p>Δίκυκλη, με 2 οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα, με ευθύγραμμη ημερομηνία και τον αριθμό: -2Γ-. (σελ.161)</p>
	<p>Εικ. Κ6/15, τύπος 1. Διάμετροι: Δ=33,0 δ=22,0</p>	<p>; -1960-1970+;</p>	<p>Δίκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τον αριθμό: 2B! και κόσμημα διακοσμημένου Χ. (σελ.162)</p>
	<p>Εικ. Κ6/15, τύπος 2. Διάμετροι: Δ=33,0 δ=22,0</p>	<p>; -1960-1970+;</p>	<p>Δίκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τον αριθμό: 2Γ και κόσμημα διακοσμημένου Χ. (σελ. 162)</p>
	<p>Εικ. Κ6/16, τύπος 1. Διάμετροι: Δ=33,0 δ=22,0</p>	<p>; -1960-1970+;</p>	<p>Δίκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τον αριθμό: 2Α! και κόσμημα διακοσμημένου Χ. (σελ.163)</p>
	<p>Εικ. Κ6/16, τύπος 2. Διάμετροι: Δ=33,0 δ=21,0</p>	<p>; -1960-1970+;</p>	<p>Δίκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία με τον αριθμό: 2B! και κόσμημα διακοσμημένου Χ. (σελ.163)</p>
	<p>Εικ. Κ6/16, τύπος 3. Διάμετροι: Δ=33,3 δ=22,0</p>	<p>; -1960-1970+;</p>	<p>Δίκυκλη, γραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τον αριθμό: 2Γ και κόσμημα μάλλον διακοσμημένου Χ.(σελ.163)</p>






	<p>Εικ. Κ6/17. Διάμετρος: Δ=29,0</p>	<p>; -1970+;</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και με αριθμό: -2B-. (σελ.164)</p>
---	--	------------------	---



<p>Γραμμή Διεθνούς εύρους μέχρι τη Θεσσαλονίκη και τα ελληνο-σερβικά σύνορα. «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)</p>			
	<p>Εικ. Κ7/1, τύπος 1. Διάμετροι: Δ=30 δ=19,5</p>	<p>Δεκαετία του 1930 και ίσως λίγο αργότερα.</p>	<p>Δίκυκλη, με ΚΙΝΗΤΟΝ, ευθύγραμμη ημερομηνία και με κόσμημα πλάγιου ρόμβου με Χ. (σελ.169)</p>
	<p>Εικ. Κ7/1, τύπος 2. Διάμετροι: Δ=31,5 δ=19,5</p>	<p>Δεκαετία του 1930 και ίσως λίγο αργότερα.</p>	<p>Δίκυκλη, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, με ευθύγραμμη ημερομηνία, μεγάλο «2» και με φθαρμένο κόσμημα.(σελ.169)</p>
	<p>Εικ. Κ7/2. Διάμετρος: Δ=30</p>	<p>Δεκαετία του 1930 και ίσως λίγο αργότερα.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με αριθμό 1Α! και με κόσμημα αστερίσκο. (σελ.170)</p>
	<p>Εικ. Κ7/3, τύπος 1. Διάμετρος: Δ=29</p>	<p>Δεκαετία του 1930 και ίσως λίγο αργότερα.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με αριθμό 1Α! και με κόσμημα αστερίσκο. (σελ. 171)</p>

	<p>Εικ. Κ7/3, τύπος 2. Διάμετρος: $\Delta=30$</p>	<p>Δεκαετία του 1930 και ίσως λίγο αργότερα.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με αριθμό 1B! και με κόσμημα αστερίσκο. (σελ. 171)</p>
	<p>Εικ. Κ7/4. Διάμετρος: $\Delta=29$</p>	<p>Δεκαετία του 1960 και ίσως λίγο αργότερα.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με τη λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ και με κόσμημα πλάγιο ρόμβο. (σελ.172)</p>
	<p>Εικ. Κ7/5. Διάμετρος: $\Delta=30$</p>	<p>Δεκαετία του 1920 και ίσως λίγο αργότερα.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, και με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ. (σελ.173)</p>
	<p>Εικ. Κ7/6, τύπος 1. Διάμετροι: $\Delta=32$ $\delta=20$</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, και δεκαετίες του 1940+1950;</p>	<p>Δίκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με αριθμό 1Α και με κόσμημα δια- κοσμημένου Χ. (σελ.174)</p>



Γραμμή Διεθνούς εύρους μέχρι τη Θεσσαλονίκη
και τα ελληνο-σερβικά σύνορα.
«Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)






	<p>Εικ. Κ7/6, τύπος 2. Διάμετροι: $\Delta=32$ $\delta=20$</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, και δεκαετία του 1940+1950;</p>	<p>Δίκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με αριθμό 1B και με κόσμημα μάλλον διακοσμημένου Χ. (σελ.174)</p>
---	---	--	---


	<p>Εικ. Κ7/6, τύπος 3. Διάμετροι: $\Delta=32$ $\delta=20$</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, και δεκαετία του 1940+1950;</p>	<p>Δίκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με αριθμό 1Γ και με κόσμημα διακοσμημένου Χ. (σελ.174)</p>
	<p>Εικ. Κ7/6, τύπος 4. Διάμετροι: $\Delta=32$ $\delta=20$</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, και δεκαετία του 1940+1950;</p>	<p>Δίκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με αριθμό 1Δ και με κόσμημα διακοσμημένου Χ. (σελ.174)</p>
	<p>Εικ. Κ7/7, τύπος 1. Διάμετροι: $\Delta=32$ $\delta=20$</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, και δεκαετία του 1940+1950;</p>	<p>Δίκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με αριθμό 1Α και με κόσμημα διακοσμημένου Χ. (σελ.174)</p>
	<p>Εικ. Κ7/7, τύπος 2. Διάμετροι: $\Delta=32$ $\delta=20$</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, και δεκαετία του 1940 και 1950;</p>	<p>Δίκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με αριθμό 1Β και με κόσμημα διακοσμημένου Χ. (σελ. 175)</p>
	<p>Εικ. Κ7/7, τύπος 3, Διάμετροι: $\Delta=32$ $\delta=20$</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, και δεκαετία του 1940 και 1950;</p>	<p>Δίκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με αριθμό 1Γ και με κόσμημα διακοσμημένου Χ. (σελ.176)</p>





	<p>Εικ. Κ7/7, τύπος 4, Διάμετροι: Δ=32 δ=20</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, και δεκαετία του 1940+1950;</p>	<p>Δίκυκλη, με ημερομηνία ευθύγραμμη, με αριθμό 1Δ και με κόσμημα διακοσμημένου Χ. (σελ.176)</p>
	<p>Εικ. Κ7/8, τύπος 1, Διάμετροι: Δ=30 δ=20</p>	<p>Δεκαετία του 1930, και λίγο πριν και μετά.</p>	<p>Δίκυκλη, γραμμωτή, με ημερομηνία ευθύγραμμη με αριθμό ΚΙΝ.1Α και με κόσμημα παραμορφωμένο. (σελ.177)</p>





Γραμμή Διεθνούς εύρους μέχρι τη Θεσσαλονίκη και τα ελληνο-σερβικά σύνορα.
«Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)

	<p>Εικ. Κ7/8, τύπος 2. Διάμετροι: Δ=30 δ=20</p>	<p>Δεκαετία του 1930, και λίγο πριν και μετά.</p>	<p>Δίκυκλη, γραμμωτή με ευθύγραμμη ημερομηνία με αριθμό: ΚΙΝ.2Β και κόσμημα παραμορφωμένο. (σελ.177)</p>
	<p>Εικ. Κ7/8, τύπος 3. Διάμετροι: Δ=30 δ=20</p>	<p>Δεκαετία του 1930, και λίγο πριν και μετά.</p>	<p>Δίκυκλη, γραμμωτή με ευθύγραμμη ημερομηνία με αριθμό: ΚΙΝ.2Γ και κόσμημα διαιρεμένου πλάγιου ρόμβου (σελ. 177)</p>






	<p>Εικ. Κ7/9, τύπος 1. Διάμετρος: $\Delta=28,5$</p>	<p>Δεκαετία του 1960, και ίσως πριν και μετά από αυτήν</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, συντετημημένο τίτλο: Κ.Θ.Π., αριθμό: 1B, και με κόσμημα X διακοσμημένο. (σελ.178)</p>
	<p>Εικ. Κ7/9, τύπος 2. Διάμετρος: $\Delta=29,0$</p>	<p>Δεκαετία του 1960, και ίσως πριν και μετά από αυτήν</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, συντετημημένο τίτλο: Κ.Θ.Π., αριθμό: 1Γ, και με κόσμημα εντελώς φθαρμένο. (σελ.178)</p>
	<p>Εικ. Κ7/10. Διάμετροι: $\Delta=25$ $\Delta=13$</p>	<p>Δεκαετία του 1910, μεταξύ των πολέμων.</p>	<p>Δίκυκλη, με ανεστραμμένη τρίγρομη ημερομηνία και κόσμημα πλάγιου ρόμβου, διαιρεμένου με X. (σελ.181)</p>
	<p>Εικ. Κ7/11, τύπος 1. Διάμετροι: $\Delta=27,5$; $\delta=17$</p>	<p>Δεκαετία του 1910, μεταξύ των πολέμων και μέχρι και μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, μετά το 1920.</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, 2 οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα και τη λέξη (ΚΙΝΗΤΟΝ). (σελ. 182)</p>
	<p>Εικ. Κ7/11, τύπος 2. Διάμετροι: $\Delta=27,5$; $\delta=17$;</p>	<p>Δεκαετία του 1910, μεταξύ των πολέμων και μέχρι και μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, μετά το 1920.</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, 2 οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα και τη λέξη (ΚΙΝΗΤΟΝ). (σελ.182)</p>




	<p>Εικ. Κ7/12, τύπος 1. Διάμετροι: $\Delta=32$ $\delta=23$</p>	<p>Δεκαετία του 1920 μετά τον Α΄ Πόλε- μο. Δεκαετία του 1930 και λίγο μετά;</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝ. τον αριθμό 1Α και κόσμημα Χ διακ/μένο. (σελ.184)</p>
---	--	---	---




<p>Γραμμή Διεθνούς εύρους μέχρι τη Θεσσαλονίκη και τα ελληνο-σερβικά σύνορα. «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)</p>			
	<p>Εικ. Κ7/12, τύπος 2. Διάμετροι: $\Delta=31,5$ $\delta=20$</p>	<p>Δεκαετία του 1920 μετά τον Α΄ Πόλε- μο. Δεκαετία του 1930 και λίγο μετά;</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝ. τον αριθμό 1Β και κόσμημα Χ. (σελ.184)</p>
	<p>Εικ. Κ7/12, τύπος 3. Διάμετροι: $\Delta=31,5;$ $\delta=21$</p>	<p>Δεκαετία του 1920 μετά τον Α΄ Πόλε- μο. Δεκαετία του 1930 και λίγο μετά;</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝ. τον αριθμό 1Γ και κόσμημα Χ διακοσμημένο. (σελ.184)</p>
	<p>Εικ. Κ7/12, τύπος 4. Διάμετροι: $\Delta=32$ $\delta=21$</p>	<p>Δεκαετία του 1920 μετά τον Α΄ Πόλε- μο. Δεκαετία του 1930 και λίγο μετά;</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝ. τον αριθμό 1Δ και κόσμημα Χ διακοσμημένο. (σελ.184)</p>
	<p>Εικ. Κ7/13. Διάμετροι: $\Delta=31$ $\delta=22$</p>	<p>Πρέπει να κυκλοφόρησε από τη δεκαετία του 1920 και κυκλοφορεί επί δεκαετίες.</p>	<p>Δίκυκλη, δίγλωσση με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝ και τον αριθμό 1Α. (σελ.186)</p>






	<p>Εικ. Κ7/14. Διάμετροι: Δ=29 δ=19</p>	<p>Από δεκαετία του 1910 μέχρι τέλους των πολέμων και καθορισμό των συνόρων.</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙ-ΝΗΤΩΝ και δύο ασαφή κοσμήματα. (σελ.187)</p>
	<p>Εικ. Κ7/14. Διάμετροι: Δ=29 δ=20</p>	<p>Από δεκαετία του 1910 μέχρι τέλους των πολέμων και καθορισμό των συνόρων.</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝΗΤΩΝ και δύο ασαφή κοσμήματα. (σελ.187)</p>
	<p>Εικ. Κ7/15, τύπος 1. Διάμετροι: Δ=32,5 δ=21,5</p>	<p>Από το τέλος της δεκαετίας του 1920 και ίσως συνεχίστηκε ό-πως και η δίγλωσση σφραγίδα της Θεσσαλονίκης.</p>	<p>Δίκυκλη, δίγλωσση, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝ. και τον αριθμό 1Α. (σελ.188)</p>
	<p>Εικ. Κ7/15, τύπος 2. Διάμετροι: Δ=31,5 δ=20</p>	<p>Από το τέλος της δεκαετίας του 1920 και ίσως συνεχίστηκε ό-πως και η δίγλωσση σφραγίδα της Θεσσαλονίκης.</p>	<p>Δίκυκλη, δίγλωσση, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝ. και τον αριθμό 1^Β. (σελ.189)</p>

Γραμμή Διεθνούς εύρους μέχρι τη Θεσσαλονίκη και τα ελληνο-σερβικά σύνορα. «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)			
	Εικ. Κ7/15, τύπος 3. Διάμετροι: $\Delta=31,5$ $\delta=21,5$	Από το τέλος της δεκαετίας του 1920 και ίσως συνεχίστηκε ό-πως και η δίγλωσση σφραγίδα της Θεσσαλονίκης.	Δίκυκλη, δίγλωσση, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝ. και τον αριθμό 1Γ. (σελ.189)
	Εικ. Κ7/16, τύπος 1. Διάμετροι: $\Delta=31,5$ $\delta=21,0$	Από το τέλος της δεκαετίας του 1920 και ίσως συνεχίστηκε ό-πως και η δίγλωσση σφραγίδα της Θεσσαλονίκης.	Δίκυκλη, δίγλωσση, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝ. και τον αριθμό 1Α. (σελ.190)
	Εικ. Κ7/16, τύπος 2. Διάμετροι: $\Delta=31,5$ $\delta=20,0$	Από το τέλος της δεκαετίας του 1920 και ίσως συνεχίστηκε ό-πως και η δίγλωσση σφραγίδα της Θεσσαλονίκης.	Δίκυκλη, δίγλωσση, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝ. και τον αριθμό 1^Β. (σελ.190)
	Εικ. Κ7/16, τύπος 3. Διάμετροι: $\Delta=31,5$ $\delta=22,5$	Από το τέλος της δεκαετίας του 1920 και ίσως συνεχίστηκε ό-πως και η δίγλωσση σφραγίδα της Θεσσαλονίκης.	Δίκυκλη, δίγλωσση, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝ. και τον αριθμό 1Γ. (σελ.190)




<p>Γραμμές Διεθνούς εύρους εντός Μακεδονίας και μέχρι όλων των συνόρων. «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)</p>			
	<p>Εικ. Κ8/1. Διάμετροι: $\Delta=23,5$ $\delta=12,5$</p>	<p>Δεκαετία του 1910 μεταξύ των 2 πολέμων.</p>	<p>Δίκυκλη, με τρίγραμμη σβησμένη ημερομηνία και κόσμημα μάλλον ασαφές. (σελ.195)</p>
	<p>Εικ. Κ8/2, τύπος 1. Διάμετροι: $\Delta=29$ $\delta=18,5$</p>	<p>Δεκαετία του 1910, μεταξύ των πολέμων και τη δεκαετία του 1920+;</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με δύο ευθύγραμμα οριζόντια τμήματα και τη λέξη (ΚΙΝΗΤΟΝ). (σελ.196)</p>
	<p>Εικ. Κ8/2, τύπος 2. Διάμετροι: $\Delta=29$ $\delta=18$</p>	<p>Δεκαετία του 1910, μεταξύ των πολέμων και τη δεκαετία του 1920+;</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με δύο ευθύγραμμα οριζόντια τμήματα και τη λέξη (ΚΙΝΗΤΟΝ). (σελ.196)</p>
	<p>Εικ. Κ8/3. Διάμετρος: $\Delta=26,5$</p>	<p>Δεκαετία του 1920, μετά τον Α΄ Πόλε-μο και μέχρι τον τελικό καθορισμό των συνόρων.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙ-ΝΗΤΟΝ και κόσμημα πλάγιου ρόμβου. (σελ. 197)</p>
	<p>Εικ. Κ8/4. Διάμετρος: $\Delta=29,5$</p>	<p>Δεκαετία του 1920, μετά τον Α΄ Πόλε-μο και μέχρι τον τελικό καθορισμό των συνόρων.</p>	<p>Μονόκυκλη, ημιγραμμωτή με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και ακαθόριστο κόσμημα. (σελ.198)</p>

	Εικ. Κ8/5, τύπος 1. Διάμετροι: $\Delta=32,5$ $\delta=22$	Χρήση κατά τη δεκαετία του 1930, αλλά και πολύ αργότερα (1970).	Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη (ΚΙ-ΝΗΤΟΝ), τον αριθμό 1Α! και κόσμημα Χ. (σελ.199)
	Εικ. Κ8/5, τύπος 2. Διάμετροι: $\Delta=32,5$ $\delta=22$	Χρήση κατά τη δεκαετία του 1930, αλλά και πολύ αργότερα (1970).	Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη (ΚΙ-ΝΗΤΟΝ), τον αριθμό 1Β! και κόσμημα Χ. (σελ.199)
	Εικ. Κ8/5, τύπος 3. Διάμετροι: $\Delta=32,5$ $\delta=22$	Χρήση κατά τη δεκαετία του 1930, αλλά και πολύ αργότερα (1970).	Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη (ΚΙ-ΝΗΤΟΝ), τον αριθμό 1Γ! και κόσμημα Χ. (σελ.199)



Γραμμές Διεθνούς εύρους Μακεδονίας και μέχρι όλων των συνόρων. «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)			
	Εικ. Κ8/6. Διάμετροι: $\Delta=32,5$ $\delta=22$	Χρήση κατά τη δεκαετία του 1970, αλλά και από πολύ νωρίτερα, από 10ετία του 1930).	Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη (ΚΙΝΗΤΟΝ), τον αριθμό 1Γ! και κόσμημα Χ. (σελ.201)
	Εικ. Κ8/7. Διάμετρος: $\Delta=28$	Από τα νεότερα αποτυπώματα, της 10ετίας του 1950.	Μονόκυκλη με τα αρχικά Κ.Φ.Θ., τον αριθμό 1Β, και κόσμημα πλάγιου ρόμβου. (σελ.202)
	Εικ. Κ8/8. Διάμετροι: εξωτ. μαύρος κύκλος: $\Delta=30$ και εσωτ. μαύρος: $\delta=28$.	Πιθανόν μεταξύ των πολέμων της 10ετίας του 1910, για ενίσχυση Ιδρύματος Εθνικής Περιθάλψεως.	Αρνητικό αποτύπωμα με Ταχ., ΚΙΝΗΤΟΝ, ΕΘΝΟΣΗΜΟ και κόσμημα ασαφές. (σελ.205)





	<p>Εικ. Κ8/9. Διάμετροι: $\Delta=29$ $\delta=18$</p>	<p>Μεταξύ των πολέμων της 10ετίας του 1910, και ίσως μετά την οριστικοποίηση των συνόρων.</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, 2 ευθύγραμμα οριζόντια τμήματα και τη λέξη (ΚΙΝΗΤΟΝ). (σελ.207)</p>
	<p>Εικ. Κ8/10. Διάμετροι: $\Delta=;$ $\delta=;$</p>	<p>Σφραγίζει γραμματόσημο της 10ετίας του 1940+.</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ελλειπή ημερομηνία, με 2 ευθύγραμμα τμήματα οριζόντια, τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και τον αριθ. - 2B-. (σελ.208)</p>
	<p>Εικ. Κ8/11. Διάμετρος: $\Delta=30$</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, μετά τον Α΄ Πόλεμο και στη συνέχεια δεκαετία του 1930 και 1940.</p>	<p>Μονόκυκλη, ημιγραμμωτή, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και κόσμημα Χ. (σελ.211)</p>
	<p>Εικ. Κ8/12, τύπος 1 Διάμετροι: $\Delta=31,5$ $\delta=20;$</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, μετά τον Α΄ Πόλεμο και στη συνέχεια δεκαετία του 1930 και 1940.</p>	<p>Μονόκυκλη, με 2 κυκλικά τμήματα, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, αριθμός: 1Α και κόσμημα Χ. (σελ.211)</p>
	<p>Εικ. Κ8/12, τύπος 2. Διάμετροι: $\Delta=31,5$ $\delta=20;$</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, μετά τον Α΄ Πόλεμο και στη συνέχεια δεκαετία του 1930 και 1940.</p>	<p>Μονόκυκλη, με 2 κυκλικά τμήματα, ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, αριθμός: 1B και κόσμημα Χ. (σελ.212)</p>

Γραμμές Διεθνούς εύρους Μακεδονίας και μέχρι όλων των συνόρων. «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)			
	Εικ. Κ8/12, τύπος 3. Διάμετροι: $\Delta=31,5$ $\delta=20$	Τέλος δεκαετίας του 1920, μετά τον Α΄ Πόλεμο και στη συνέχεια δεκαετία του 1930 και 1940.	Μονόκυκλη, με 2 κυκλικά τμήματα, ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝΗ-ΤΟΝ, τον αριθμό: 1Γ και κόσμημα Χ. (σελ.212)
	Εικ. Κ8/13, τύπος 1 ^α . Διάμετροι: $\Delta=32$ $\delta=21,5$	Τέλος δεκαετίας του 1920, μετά τον Α΄ Πόλεμο και στη συνέχεια δεκαετία του 1930 και 1940.	Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝΗ-ΤΟΝ, τον αριθμό: 1Α και κόσμημα Χ. (σελ.214)
	Εικ. Κ8/13, τύπος 2. Διάμετροι: $\Delta=32$ $\delta= -$	Τέλος δεκαετίας του 1920, μετά τον Α΄ Πόλεμο και στη συνέχεια δεκαετία του 1930 και 1940.	Μονόκυκλη, με 2 κυκλικά τμήματα, ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝΗ-ΤΟΝ, τον αριθμό: 1Β και κόσμημα Χ. (σελ.214)
	Εικ. Κ8/13, τύπος 3. Διάμετροι: $\Delta=32$ $\delta= -$	Τέλος δεκαετίας του 1920, μετά τον Α΄ Πόλεμο και στη συνέχεια δεκαετία του 1930 και 1940.	Μονόκυκλη, με 2 κυκλικά τμήματα, ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝΗ-ΤΟΝ, τον αριθμό: 1Γ και κόσμημα Χ. (σελ.214)
	Εικ. Κ8/14, τύπος 1. Διάμετροι: $\Delta=30$ $\delta=20$	Τέλος δεκαετίας του 1920, μετά τον Α΄ Πόλεμο και στη συνέχεια δεκαετία του 1930 και ίσως 1940.	Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝ, τον αριθμό: 1Α και κόσμημα φθαρμένο Χ. (σελ.215)

	<p>Εικ. Κ8/14, τύπος 2. Διάμετροι: Δ=30 δ=20</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, μετά τον Α΄ Πόλεμο και στη συνέχεια δεκαετία του 1930 και ίσως 1940</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝ., τον αριθμό: 1B και κόσμημα Χ. (σελ.216)</p>
	<p>Εικ. Κ8/14, τύπος 3. Διάμετροι: Δ=30 δ=20</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, μετά τον Α΄ Πόλεμο και στη συνέχεια δεκαετία του 1930 και ίσως 1940</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝ., τον αριθμό: 1Γ και κόσμημα Χ. (σελ.216)</p>
	<p>Εικ. Κ8/15, τύπος 1. Διάμετροι: Δ=30 δ=20</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, μετά τον Α΄ Πόλεμο και στη συνέχεια δεκαετία του 1930 και ίσως 1940</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝ., τον αριθμό: 1Α και κόσμημα Χ. (σελ.217)</p>

**Γραμμές Διεθνούς εύρους Μακεδονίας
και μέχρι όλων των συνόρων.
«Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)**

	<p>Εικ. Κ8/15, τύπος 2. Διάμετροι: Δ=30,5 δ=19,5</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, μετά τον Α΄ Πόλεμο και στη συνέχεια δεκαετία του 1930 και ίσως 1940</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝ., τον αριθμό: 1B και κόσμημα Χ. (σελ.217)</p>
	<p>Εικ. Κ8/15, τύπος 3. Διάμετροι: Δ=31 δ=19,5</p>	<p>Τέλος δεκαετίας του 1920, μετά τον Α΄ Πόλεμο και στη συνέχεια δεκαετία του 1930 και ίσως 1940</p>	<p>Δίκυκλη, με ευθύγραμμη ημερομηνία, τη λέξη ΚΙΝ., τον αριθμό: 1Γ και κόσμημα διακοσμημένο Χ. (σελ.217)</p>

	<p>Εικ. Κ8/16. σελ. Διάμετρος: Δ=30,5</p>	<p>Η τελευταία μάλλον σφραγίδα, της διαδρομής με χρήση τη 10ετία του 1970.</p>	<p>Μονόκυκλη, με συντετμημένες λέξεις, με ευθύγραμμη ημερομηνία, με ΚΙΝ. 1Γ! και με κόσμημα όρθιο ρόμβο. (σελ.218)</p>
	<p>Εικ. Κ8/17. Διάμετροι: Δ=28 δ=19</p>	<p>Η σφραγίδα ακόρωνε αξίες γραμματοσήμων της λιθογραφικής σειράς.</p>	<p>Δίκυκλη, με ελλiptή ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ, και δύο ασαφή κοσμήματα. (σελ.222)</p>
	<p>Εικ. Κ8/18. Διάμετρος: Δ=29</p>	<p>Χρήση κατά τη δεκαετία του 1930 και ίσως κι αργότερα.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ελλiptή ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ, με αριθμό 1! και παραμορφωμένο κόσμημα. (σελ.223)</p>
	<p>Εικ. Κ8/19. Διάμετρος: Δ=28</p>	<p>10ετία του 1960 και 1970, μάλλον την περίοδο της δικτατορίας του 1967.</p>	<p>Μονόκυκλη, με ελλiptή ευθύγραμμη ημερομηνία, με τη λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ και τις άλλες λέξεις στα γαλλικά. (σελ.224)</p>

Παρατηρήσεις και οδηγίες για την εμπειρική εύρεση των περιόδων λειτουργίας των σφραγίδων των κινητών ταχυδρομείων των σιδηροδρομικών μας δικτύων.

Οι παρατηρήσεις, που χρειάζεται να γίνουν, αφορούν βασικά δύο θέματα:

Α. Κατά πόσον υπήρχαν σχεδιαστικές διαφορές στα αποτυπώματα των σφραγίδων, που χρησιμοποιήθηκαν στα διάφορα σιδηροδρομικά μας δίκτυα και επομένως, αν είναι δυνατόν και μόνο από τις διαφορές αυτές να αντιλαμβανόμαστε σε ποια δίκτυα ανήκαν οι διάφορες σφραγίδες. Πράγματι τέτοιες διαφορές υπήρχαν, αλλά δεν είναι απαραίτητο να τις αναζητήσουμε, διότι δεν θα μας βοηθήσουν σε τίποτα, αφού τα ονόματα και μόνο των πόλεων των διαφόρων διαδρομών του κάθε δικτύου αρκούν για να αναγνωρίζουμε το αντίστοιχο δίκτυο.

Β. Το δεύτερο βασικό θέμα είναι κατά πόσο από τη γενική εμφάνιση ενός και μόνο αποτυπώματος ταχυδρομικής σφραγίδας είναι δυνατόν να αντιληφθούμε ποια είναι η, κατά προσέγγιση, χρονική περίοδος της χρήσης της. Σ' αυτήν την περίπτωση, όταν φαίνεται καθαρά η ημερομηνία σφράγισης, είναι φυσικά περιττό να ανατρέξουμε σε κάποιο άλλο γνώρισμα του αποτυπώματος. Αλλά, όταν συναντάμε αποτυπώματα με φθαρμένη ή με χωρίς καθόλου ημερομηνία, τότε το σχήμα του αποτυπώματος αποτελεί το μόνο μας βοήθημα.

Πράγματι, κατά τη διάρκεια της εκατονταετίας κατά την οποία λειτούργησαν τα κινητά μας ταχυδρομεία, οι ταχυδρομικές Υπηρεσίες παρήγγελλαν σφραγίδες διαφόρων σχημάτων, τις οποίες χρησιμοποιούσαν, συνήθως, για χρονικό διάστημα ίσως και δεκαετιών ενώ, όταν φθείρονταν τις αντικαθιστούσαν με άλλες νεότερου τύπου, ανάλογα με την κατά καιρούς οργάνωση των κινητών ταχυδρομείων και με τη νοοτροπία Υπηρεσιών τους σε συνδυασμό με τη λειτουργία και την ιστορική παράδοση των διαφόρων σιδηροδρομικών μας δικτύων.

Ωστόσο, είναι ευνόητο, ότι στις περιπτώσεις περιορισμένου αριθμού αποτυπωμάτων μιας σφραγίδας, ο χρόνος χρήσης της – που πάντοτε προσδιορίζεται κατά προσέγγιση – ενδέχεται να παρουσιάζει μεγαλύτερη απόκλιση από την πραγματικότητα.

Γνωρίσματα σφραγίδων κινητών ταχυδρομείων διαφόρων εποχών.

Ακολουθεί μια περιγραφή των σχεδίων των αποτυπωμάτων των σφραγίδων των κινητών ταχυδρομείων του κάθε σιδηροδρομικού μας δικτύου κατά τη διάρκεια της εκατονταετούς τους ταχυδρομικής λειτουργίας, όπου ανάλογα με τα σχέδια παρουσιάζεται και η αντίστοιχη πιθανή περίοδο χρήσεως τους.

Κεφάλαιο 1^ο. Δίκτυο του «Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου».

Για το δίκτυο αυτό μάς είναι γνωστή μία μόνο δίκυκλη σφραγίδα, με διαδρομή Πειραιεύς-Αθήναι.

Τα αποτυπώματα της σφραγίδας αυτής (όλα όσα μάς είναι γνωστά) δεν φέρουν ένδειξη ημερομηνίας, γνωρίζουμε όμως από διάφορες ιστορικές σιδηροδρομικές πληροφορίες ότι χρησιμοποιήθηκαν από τα μέσα της δεκαετίας του 1890 μέχρι λίγο μετά το 1900.



Κεφάλαιο 2^ο. Δίκτυο του «Σιδηροδρόμου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου»

Η λειτουργία των κινητών ταχυδρομείων του δικτύου ακολουθεί, όπως είναι φυσικό, τις διαδοχικές χρονολογίες κατασκευής των διαφόρων διαδρομών, σύμφωνα με τα προγράμματα κατασκευών των ΣΠΑΠ.

Οι αρχικές διαδρομές που κατασκευάστηκαν στο δίκτυο ήταν οι Αθήνα-Κόρινθος, Κόρινθος-Αργος. Από τα επόμενα τρία αποτυπώματα, τα δύο πρώτα χρησιμοποιήθηκαν από το 1889 έως και λίγα χρόνια μετά το 1890, ενώ το τρίτο είναι ίσως λίγο μεταγενέστερο, με χρήση τη δεκαετία του 1890 και λίγα χρόνια μετά το 1900.



Οι επόμενες τρεις σφραγίδες της διαδρομής μεταξύ Αργους και Ναυπλίου χρησιμοποιήθηκαν μάλλον τη δεκαετία 1900-1910, ενώ η τέταρτη είναι αρκετά μεταγενέστερη, της δεκαετίας του 1930.



Λίγο πριν το 1890 λειτούργησε η γραμμή Κόρινθος-Αίγιο. Μέσα στο 1890 η γραμμή επεκτάθηκε μέχρι την Πάτρα.

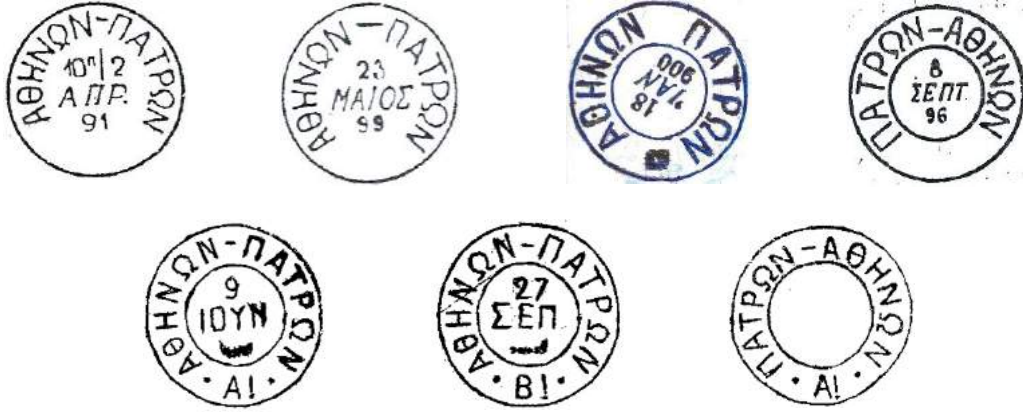


Ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοφτού-Καλαβρύτων άρχισε να λειτουργεί στις 10.3.1896, δυο βδομάδες από την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων. Έχουμε υπόψη μας μόνο ένα αποτύπωμα της διαδρομής αυτής περί τα τέλη της δεκαετίας του 1920. Λογικά θα πρέπει να υπάρχουν και άλλα αποτυπώματα πριν από αυτό, αλλά και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1930, αλλά δεν μας είναι γνωστά.



Στις αρχές της δεκαετίας του 1890 φθάνει η σιδηροδρομική γραμμή στην Πάτρα, οπότε καθιερώνεται η χρήση των σφραγίδων διαδρομής «Αθήνα-Πάτρα».

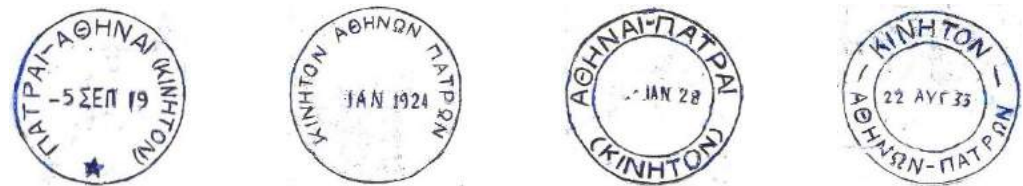
Τα αποτυπώματα αυτά είναι κάπως ακατάστατα, δείγμα ότι δεν είχαν οργανωθεί ακόμη τα κινητά ταχυδρομεία. Από το 1900 όμως και μετά, εμφανίζονται στα αποτυπώματα των σφραγίδων οι συμβολισμοί Α! και Β!, ως ενδείξεις των δρομολογίων των κινητών ταχυδρομείων, γεγονός που καταδεικνύει την πιο συστηματική οργάνωσή τους.

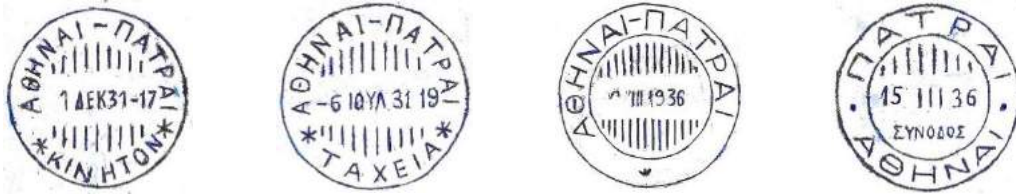


Και ενώ σε όλα τα αποτυπώματα αναγράφεται διαδρομή από Αθήνα στην Πάτρα και αντίστροφα, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1910, παρουσιάζεται εμβόλιμη και η ονομασία του Πειραιά σε τέσσερα αποτυπώματα.

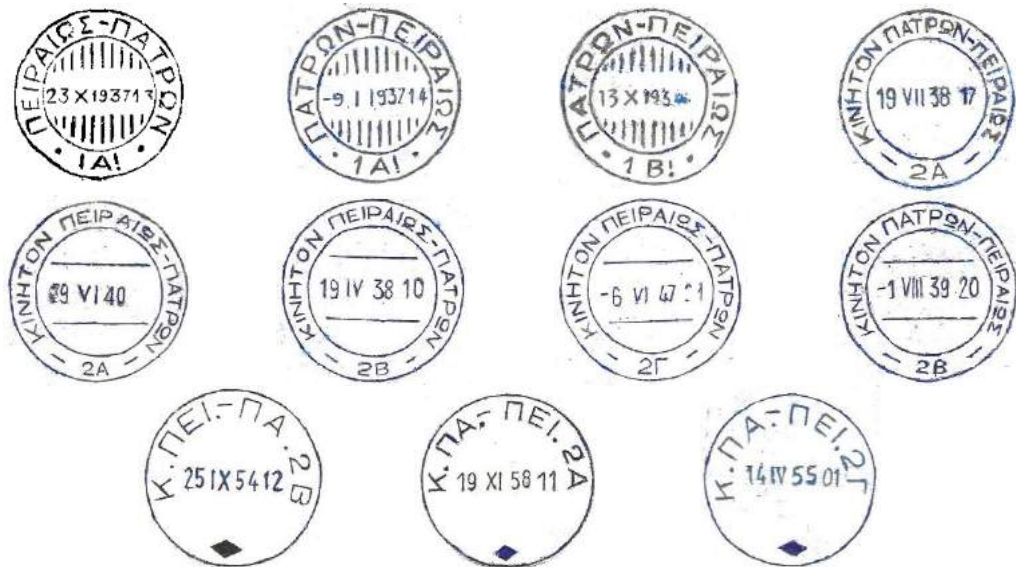


Μετά από αυτήν την παρεμβολή, οι διαδρομές των δρομολογίων Αθήνας-Πάτρας συνεχίζονται με αποτυπώματα σε σχήματα κάπως ακατάστατα και όχι ταχυδρομικά οργανωμένα, από τα τέλη της δεκαετίας του 1910 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930.

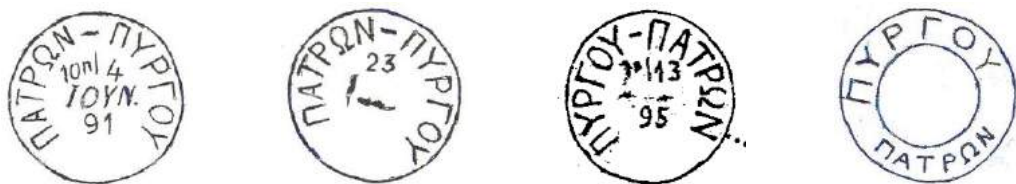


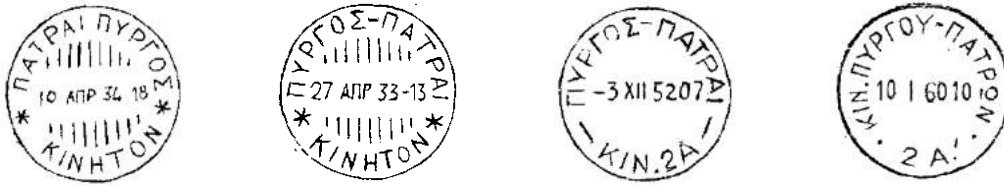


Από τα μέσα της δεκαετίας του 1930 και μέχρι το τέλος της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων, ως βασική αφετηρία εμφανίζεται πλέον ο Πειραιάς και όχι η Αθήνα. Παρατηρούμε επίσης ότι τα αποτυπώματα των σφραγίδων παρουσιάζουν σιγά-σιγά μια οργανωμένη συνέχεια σχημάτων, ενώ παράλληλα, από τη δεκαετία του 1950 και μετά, οι λέξεις ΚΙΝΗΤΟΝ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΠΑΤΡΑ παρουσιάζονται συντετμημένες, όπως γίνεται μεταπολεμικά σε όλα τα αποτυπώματα των κινητών ταχυδρομείων.

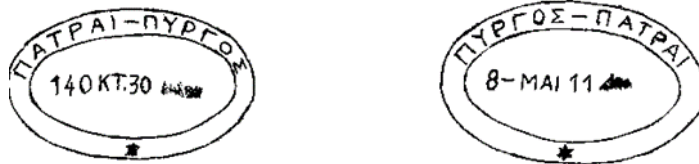


Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής από την Πάτρα στον Πύργο ολοκληρώθηκε το 1890, και αμέσως μετά, από το 1891, λειτούργησαν τα κινητά ταχυδρομεία της αντίστοιχης διαδρομής, καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1890, και στη συνέχεια οι μονόκυκλες γραμμωτές σφραγίδες τις δεκαετίες του 1930, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και κατόπιν οι μονόκυκλες με ευθύγραμμη ημερομηνία και με τους αριθμούς δρομολογίων, π.χ. ΚΙΝ.2Α και 2Α!, μέχρι τις δεκαετίες 1950 και 1960.





Στην περίοδο 1910 ως το 1930 χρησιμοποιήθηκαν και οι πρώτες οβάλ σφραγίδες των ΣΠΑΠ.



Παράλληλα χρησιμοποιούνται η επόμενη δίκυκλη και οι δύο οβάλ σφραγίδες της διαδρομής Πύργος-Κυπαρισσία καθώς και η αντίστροφη της.



Τις δεκαετίες 1920 και 1930 χρησιμοποιούνται και οι σφραγίδες των διακλαδώσεων Καβάσιλα-Κυλλήνη, Πύργος-Ολυμπία: δίκυκλες, απλές ή γραμμωτές, με ευθύγραμμη ημερομηνία, ή και με τα δύο οριζόντια παράλληλα σχήματα, και με τη λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ.



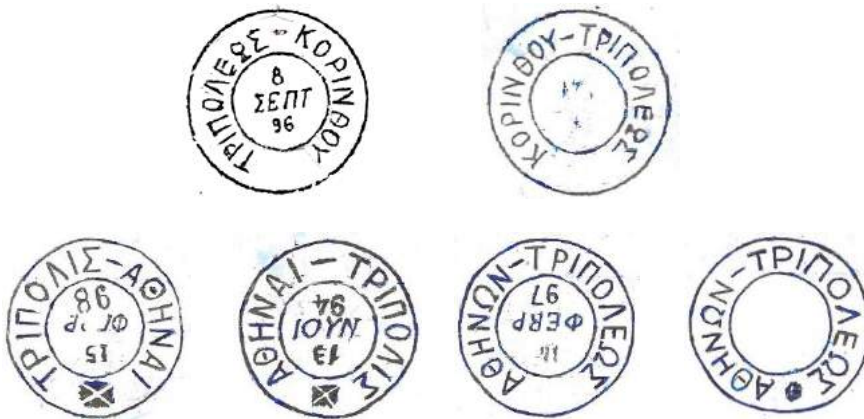
Στη συνέχεια, στα μεταγενέστερα χρόνια – από τη δεκαετία του 1930 μέχρι και εκείνη του 1960 – έχουν τεθεί σε χρήση οι σφραγίδες της διαδρομής, από την Πάτρα και ως την Κυπαρισσία και αντίστροφα, με πιθανή κατάργηση των προηγούμενων μικρότερων διαδρομών προς τον Πύργο, που θεωρήθηκαν ίσως περιττές



Η σιδηροδρομική διαδρομή από την Κυπαρισσία μέχρι το Ζευγολατιό (ή Ζευγαλατιό όπως το έλεγαν) είχε ξεκινήσει το 1902, και, κατά τη δεκαετία του 1910, λειτουργούσε κινητό ταχυδρομείο με μία οβάλ σφραγίδα, ώστε να παίρνει την αλληλογραφία από τη δυτική διαδρομή της Πελοποννήσου να φτάνει στο Ζευγολατιό και από εκεί να μεταφέρεται στην Καλαμάτα ή στην Τρίπολη με δρομολόγια της ανατολικής διαδρομής, που λειτουργούσαν ήδη από το 1900. Λογικά, η οβάλ αυτή σφραγίδα πρέπει να καταργήθηκε όταν άρχισαν να λειτουργούν τα κινητά ταχυδρομεία διαδρομής Πάτρας-Καλαμάτας.



Ας εξετάσουμε τώρα την ανατολική σιδηροδρομική γραμμή της Πελοποννήσου, από τους Μύλους Ναυπλίου και νοτιότερα. Οι παλαιότερες σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων ήταν της διαδρομής από Κόρινθο σε Τρίπολη της δεκαετίας του 1890. Τη ίδια εποχή λειτούργησε και η διαδρομή Αθήνα-Τρίπολη με τις αντίστοιχες πρώτες σφραγίδες της.



Από το 1910 και μέχρι το 1930 χρησιμοποιείται η οβάλ σφραγίδα της ίδιας διαδρομής Αθήνα-Τρίπολη.



Ενώ από το 1930 ως και τη δεκαετία του 1940 χρησιμοποιείται η μονόκυκλη γραμμωτή σφραγίδα με ΚΙΝΗΤΟΝ, της ίδιας διαδρομής.



Κατά τη δεκαετία του 1910, την περίοδο των πολέμων χρησιμοποιείται η αρνητική σφραγίδα ΚΙΝΗΤΟΝ ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ, 2Α, υπέρ της ενισχύσεως της Κοινωνικής Προνοίας.



Στην ίδια διαδρομή, από Τρίπολη ως Πειραιά και αντίστροφα, χρησιμοποιούνται οι δίκυκλες σφραγίδες των δεκαετιών 1930 και 1940 και στη συνέχεια οι μεταπολεμικές με τις συντεταγμένες λέξεις δρομολογίου και με τους αριθμούς 2Α και 2Β, που είναι μάλλον και οι τελευταίες μέχρι τη λήξη λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων.



Οι επόμενες δύο σφραγίδες της δεκαετίας του 1890, τέθηκαν σε χρήση, μάλλον την περίοδο που χρησιμοποιούνταν ιπήλατες άμαξες στη διαδρομή από Τρίπολη στο Διαβολίτσι. Το δεύτερο αποτύπωμα της ίδιας περιόδου είναι πιο κομψής κατασκευής.



Ακολουθεί το αποτύπωμα οβάλ σφραγίδας της ίδιας διαδρομής, που χρησιμοποιήθηκε κατά τη δεκαετία του 1910 μέχρι μάλλον το τέλος της δεκαετίας του 1920. Ακολουθεί το δίκυκλο αποτύπωμα με ΚΙΝΗΤΟΝ της ίδιας διαδρομής, της δεκαετίας 1930, που ήταν σε χρήση μάλλον και μετά το 1930.



Ακολουθούν οι μονόκυκλες γραμωτές σφραγίδες με ΚΙΝΗΤΟΝ, της μεγάλης διαδρομής από Πάτρα-Καλαμάτα, που χρησιμοποιήθηκαν κατά τις δεκαετίες 1930 και 1940, καθώς και οι επόμενες τους, της ίδιας διαδρομής μονόκυκλες μες ΚΙΝ.1Α και ΚΙΝ.1Β, που χρησιμοποιήθηκαν μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο μέχρι τη δεκαετία του 1960.

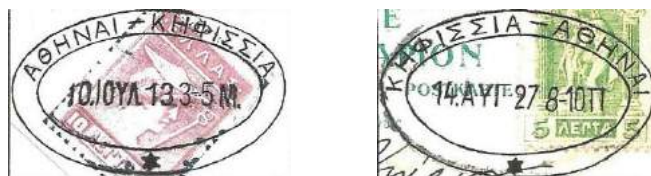


Και καταλήγουμε στις τελευταίες σφραγίδες της πιο μεγάλης διαδρομής Πειραιάς-Πάτρα-Καλαμάτα 1,2,3, με συντετμημένες τις λέξεις της διαδρομής και με ΚΙΝΗΤΟΝ, που χρησιμοποιήθηκαν τις τελευταίες δεκαετίες της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων, από 1960 και μετά.



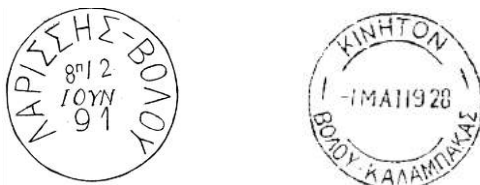
Κεφάλαιο 3°. Δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Αττικής»

Για το δίκτυο αυτό έχουν βρεθεί μόνο δύο οβάλ σφραγίδες με διαδρομή από Αθήνα σε Κηφισιά και η αντίστροφή της, με χρήση τις δύο δεκαετίες του 1910 και 1920.

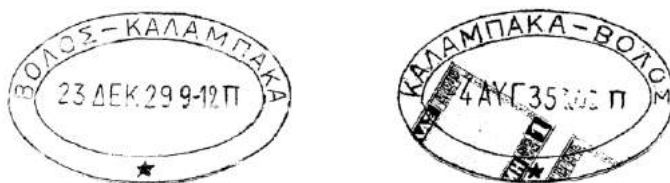


Κεφάλαιο 4°. Δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας»

Όπως γνωρίζουμε, στο δίκτυο αυτό οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων είναι δυσεύρετες. Οι παλαιότερες είναι οι μονόκυκλες και τις συναντάμε στη διαδρομή Λάρισας-Βόλου από το 1890 μέχρι και λίγο μετά το 1900. Οι επόμενες είναι δίκυκλες και τις συναντάμε στη διαδρομή Βόλου-Καλαμπάκας, από το 1920 και μετά.



Υπάρχουν επίσης οι δύο οβάλ σφραγίδες με διαδρομή Βόλος-Καλαμπάκα και την αντίστροφή της, με χρήση κατά τις δεκαετίες 1910 ως και 1930.



Κεφάλαιο 5°. Δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος»

Οι παλαιότερες σφραγίδες, που είναι γνωστές, είναι οι δίκυκλες χωρίς ημερομηνία, με διαδρομή Κρυονέριον-Αγρίνιον καθώς και οι αντίστροφές της (σε ονομαστική ή γενική πτώση), με περίοδο λειτουργίας τις δεκαετίες 1890 έως και 1910.



Ακολουθεί η δίκυκλη γραμμωτή σφραγίδα Αγρινίου-Μεσολογγίου-Πατρών της δεκαετίας του 1920 και αργότερα, και οι μονόκυκλες γραμμωτές σφραγίδες με χρήση τις δεκαετίες των 1920-1930 και αργότερα.



Η σφραγίδα ΚΙΝΗΤΟΝ ΠΑΤΡΩΝ-ΑΓΡΙΝΙΟΥ είναι η τελευταία του δικτύου των Σ.Β.Δ.Ε., το οποίο ενοποιήθηκε τη δεκαετία του 1950 με τους ΣΠΑΠ, ενώ καταργήθηκε εντελώς, ως ασύφορο, στις αρχές της δεκαετίας του 1970.



Κεφάλαιο 6°. Λειτουργία Ελληνικών Κινητών Ταχυδρομείων σε γραμμή διεθνούς εύρους μέχρι τη Λάρισα.

Κατά τη δεκαετία του 1890 είχε ξεκινήσει η κατασκευή γραμμής διεθνούς σιδηροδρομικού εύρους, που θα συνέδεε τον Πειραιά με τη Λάρισα και βορειότερα, μέχρι τα τότε ελληνοτουρκικά σύνορα. Η κατασκευή αυτή διακόπηκε το 1893, εξαιτίας της ελληνικής πτώχευσης, αλλά συνεχίστηκε από το 1900 και μετά. Το 1904 ολοκληρώθηκε το πρώτο τμήμα

της διαδρομής μέχρι τη Χαλκίδα και από τότε άρχισε να χρησιμοποιείται η επόμενη σφραγίδα μέχρι και μετά το 1910, την οποία δυστυχώς έχουμε χωρίς ημερομηνία.



Ακολουθούν από το 1910 και μετά, μέχρι και τη δεκαετία του 1930 και ίσως λίγο αργότερα, οι επόμενες οβάλ σφραγίδες στις δύο αντίθετες διαδρομές μεταβάσεως και επανόδου.



Ακολουθούν δύο μεταγενέστερα αποτυπώματα της διαδρομής Χαλκίδα-Πειραιάς 1Α και 2Α, το πρώτο με δύο οριζόντια παράλληλα ευθύγραμμα τμήματα και το άλλο με δύο κυκλικά τμήματα και γραμμώσεις, που χρησιμοποιήθηκαν τη δεκαετία 1930 και μετέπειτα. Το επόμενο μονόκυκλο αποτύπωμα της ίδιας διαδρομής ήταν σε χρήση τη δεκαετία του 1950 και μάλλον και τις δύο επόμενες.



Όταν το 1908 έφθασε η σιδηροδρομική γραμμή διεθνούς εύρους στη Λάρισα, τέθηκαν σε χρήση οι επόμενες δύο οβάλ σφραγίδες για τις δεκαετίες του 1910 και 1920 και μάλλον και για μέρος της δεκαετίας του 1930.



Μετά τις οβάλ αυτές σφραγίδες ακολουθούν οι μονόκυκλες σφραγίδες από Πειραιά σε Λάρισα και της αντίστροφης διαδρομής, με τους αριθμούς δρομολογίων 1Α!, 1Β!, και 1Γ!, που χρησιμοποιήθηκαν τη δεκαετία του 1930 και μετά.



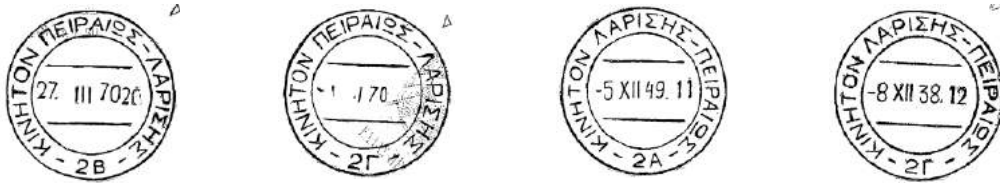
Από το τέλος της δεκαετίας του 1920 ως και μετά τη δεκαετία του 1930, η ένδειξη ΛΑΡΙΣΑ σε σειρά σφραγίδων αναγράφεται, σύμφωνα με τη νεότερη ορθογραφία, με ένα «σίγμα», ενώ έχουν προστεθεί και οι ενδείξεις των διαδρομών: ΚΙΝ.2Α, ΚΙΝ. 2Β και ΚΙΝ.2Γ. Παραλλαγές των πιο πάνω σφραγίδων είναι και εκείνες, στις οποίες μετά την αλφαριθμητική ένδειξη των διαδρομών έχει προστεθεί «θαυμαστικό».



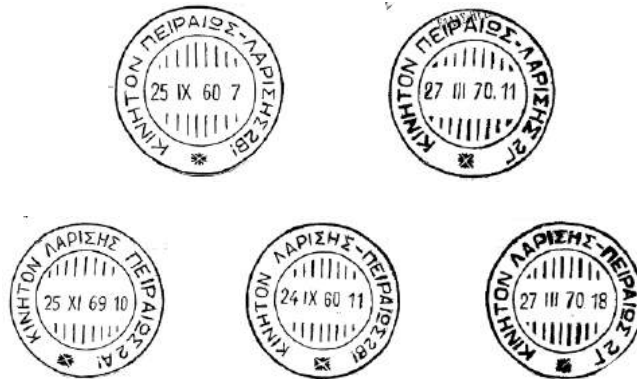
Ακολουθούν οι δύο διαδρομές, της μεταφοράς και της επανόδου, του ίδιου δρομολογίου με τις μονόκυκλες γραμμωτές σφραγίδες και με τα δύο κυκλικά τμήματα και με τους αριθμούς ΚΙΝ.2Α, και ΚΙΝ.2Γ. Και ενώ αυτά τα αποτυπώματα φαίνονται ότι χρησιμοποιήθηκαν τη δεκαετία του 1930, το ένα από αυτά διατηρήθηκε απρόοπτα σε χρήση μέχρι το 1960, πράγμα που σημαίνει ότι και τα υπόλοιπα θα πρέπει λογικά να είχαν την ίδια διάρκεια χρήσεως.



Ακολουθούν τέσσερα δίκυκλα αποτυπώματα με δύο οριζόντια παράλληλα ευθύγραμμα τμήματα στον εσωτερικό κύκλο. Η περίοδος χρήσεως διαρκεί από τη δεκαετία του 1930 ως το τέλος της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων.



Ακολουθούν δύο αποτυπώματα διαδρομής Πειραιώς-Λαρίσης και τρία της αντίστροφης διαδρομής, όλα δίκυκλα γραμωτά, της τελευταίας περιόδου της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων (10ετίες 1960-1970).



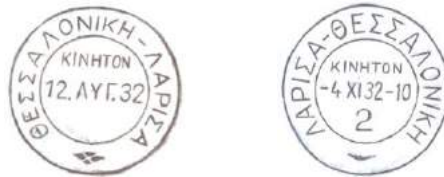
Και τελευταίο είναι το αποτύπωμα της διαδρομής Λαρίσης-Πειραιώς με σφράγιση του 1972, δηλαδή της τελευταίας δεκαετίας της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων, με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και αριθμό -2B-.



**Κεφάλαιο 7°. Η ταχυδρομική επικοινωνία της Μακεδονίας
με την κεντρική και νότια Ελλάδα.**

Οι παλαιότερες σφραγίδες μεταξύ Λάρισας και Θεσσαλονίκης είναι οι δίκυκλες με τη λέξη KINHTON και άρχισαν να χρησιμοποιούνται από την αρχή της δεκαετίας του 1930.

Παρ' όλο που η λέξη Λάρισα αναγράφεται στη σφραγίδα με τη νεότερη ορθογραφία, δηλαδή με ένα «σίγμα», εντούτοις τα σήμαντρα αυτά πρέπει να είναι χρονικά προγενέστερα των επομένων, αφού τα δρομολόγια δεν είχαν ακόμη αριθμοδοτηθεί (δεν αναφέρεται ο αριθμός τους στις σφραγίδες).



Ακολουθούν οι μονόκυκλες σφραγίδες της ίδιας και αντίστροφης διαδρομής, οι οποίες παρουσιάζονται με την παλαιά ορθογραφία, όπως είπαμε των δύο «σίγμα» στη λέξη Λάρισα, αλλά και με τους αριθμούς 1Α! και 1Β! οι οποίοι αρχίζουν να αναγράφονται από τα μέσα της δεκαετίας του 1930. Η διάρκεια χρήσης αυτών των σφραγίδων πιθανόν να συνεχίστηκε και μετά τη δεκαετία του 1930.



Τα αποτυπώματα της διαδρομής Λάρισας-Θεσσαλονίκης δεν φαίνεται να χρησιμοποιήθηκαν για πολύ χρονικό διάστημα, διότι γρήγορα αντικαταστάθηκαν με άλλα, τα οποία είχαν ως αφετηρία την Αθήνα και τον Πειραιά. Από τη Λάρισα έχουμε ένα τελευταίο αποτύπωμα με τη λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ την εποχή της δικτατορίας του 1967.



Ήδη όμως από τα μέσα της δεκαετίας του 1920 έχει αρχίσει η χρησιμοποίηση σφραγίδων μεγαλύτερων διαδρομών τόσο από την Αθήνα στην αρχή, με KINHTON, όσο και

από τον Πειραιά μεταγενέστερα και πολύ πιο συστηματικά. Τα αποτύπωμα της σφραγίδα από την Αθήνα είναι το επόμενο:



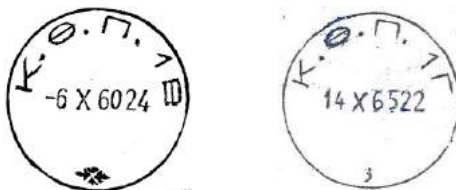
Στη συνέχεια, από το τέλος της δεκαετίας του 1920 και μέχρι τη δεκαετία του 1950, για τις διαδρομές Πειραιάς-Θεσσαλονίκη και αντιστρόφως, εντοπίζεται μια σειρά σφραγίδων με δίκυκλα αποτυπώματα και με αριθμούς δρομολογίων 1Α, 1Β, 1Γ και 1Δ.



Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1930, χρησιμοποιείται και η δίκυκλη γραμμωτή σφραγίδα της διαδρομής Θεσσαλονίκης-Πειραιά, με τα διακριτικά των δρομολογίων ΚΙΝ.1Α, ΚΙΝ.1Β και ΚΙΝ.1Γ.



Τέλος έχουμε δύο αποτυπώματα της ίδιας διαδρομής, της τελευταίας περιόδου της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων (δεκαετία του 1960 και έπειτα), με τις συντεταγμένες λέξεις του δρομολογίου Κ.(ΙΝΗΤΟΝ, Θ.(ΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ-Π.(ΕΙΡΑΙΩΣ) και με τους αριθμούς 1Β και 1Γ.



Το κινητό ταχυδρομείο της διαδρομής Θεσσαλονίκη-Γευγελή χρησιμοποιήθηκε αμέσως μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους, ανάλογα με τις κατά καιρούς θέσεις που κατείχε ο ελληνικός στρατός, μέχρις ότου να καθιερωθούν οριστικά οι συνοριακές ταχυδρομικές μας θέσεις.



Από τα μέσα της δεκαετίας του 1910, μέχρι και το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, η ταχυδρομική επικράτεια της χώρας μας είχε παραμείνει στη Γουμένιτσα.



Μετά την οριστικοποίηση των συνόρων, από το τέλος της δεκαετίας του 1920 η ταχυδρομική επικράτεια της χώρας μας κατάληξε να είναι μέχρι την Ειδομένη. Έχουμε λοιπόν τη διαδρομή Ειδομένη-Θεσσαλονίκη, και με τα διακριτικά των δρομολογίων ΚΙΝ. 1Α, ΚΙΝ.1Β, ΚΙΝ.1Γ και 1Δ.



Και στη συνέχεια επί δεκαετίες ήταν σε χρήση η δίγλωσση ελληνογαλλική σφραγίδα Θεσσαλονίκης-Ειδομένης μέχρι τη δεκαετία του 1970, το τέλος της λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων, χρησιμοποιώντας πάντα τους διακριτικούς αριθμούς ΚΙΝ. 1Α, 1Β, 1Γ, 1Δ, για τα ταχυδρομικά δρομολόγια που έρχονταν από το εξωτερικό διότι, όπως είπαμε, η γαλλική είχε καθιερωθεί από παλιά ως διεθνής ταχυδρομική γλώσσα.



Από τα μέσα της δεκαετίας του 1920 είναι σε χρήση και οι σφραγίδες της μεγάλης διαδρομής από Πειραιά σε Γευγελή με ΚΙΝΗΤΟΝ και η αντίστροφή της, ενώ από τα τέλη της δεκαετίας αυτής καθιερώθηκαν διαφορετικά τα ταχυδρομικά σύνορα.



Από το τέλος της δεκαετίας του 1920, όταν πια έχουν ορισθεί τα τελικά σύνορα, αρχίζουν και χρησιμοποιούνται οι δίγλωσσες σφραγίδες Πειραιάς-Ειδομένη και οι αντίστροφές τους, οι οποίες θα πρέπει λογικά να χρησιμοποιήθηκαν σε χρονικά διαστήματα αντίστοιχα με τις δίγλωσσες σφραγίδες της Θεσσαλονίκης-Ειδομένης. Και για τις δύο κατευθύνσεις της διαδρομής έχουμε επίσης τα διακριτικά ΚΙΝ.1Α, ΚΙΝ.1^Β και ΚΙΝ.1Γ.

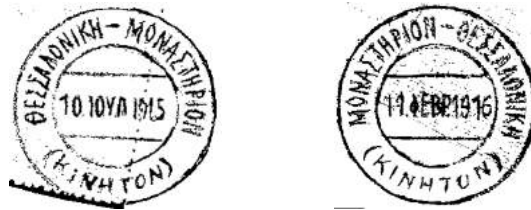


Κεφάλαιο 8°. Σιδηροδρομική και ταχυδρομική κυριαρχία της Θεσσαλονίκης στη Μακεδονία.

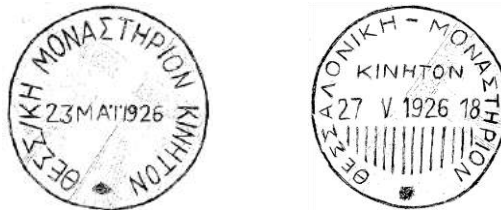
Η παλαιότερη σφραγίδα κινητού ταχυδρομείου από τη Θεσσαλονίκη προς τα ελληνοσερβικά σύνορα είναι η επόμενη, της διαδρομής από τη Θεσσαλονίκη προς το Μοναστήριον, χωρίς ένδειξη ημερομηνίας. Από τις εκδόσεις των γραμματόσημα που σφραγίστηκαν με αυτήν τη σφραγίδα, διαπιστώνουμε ότι χρησιμοποιήθηκε κατά τη δεκαετία του 1910 μεταξύ των Βαλκανικών και του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.



Ακολουθούν, την ίδια περίοδο, οι δίκυκλες σφραγίδες της ίδιας και της αντίστροφης διαδρομής, με τα δύο οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα και με τη λέξη (ΚΙΝΗΤΟΝ).



Ακολουθούν τα δύο απόμενα αποτυπώματα, από Θεσσαλονίκη προς Μοναστήριον, μονόκυκλα με ΚΙΝΗΤΟΝ και με το δεύτερο επιπλέον και ημιγραμμωτό, με σφραγίδες του 1926. Φαίνεται ότι τουλάχιστον μέχρι το έτος αυτό, η ελληνική ταχυδρομική επιρροή έφθανε ως το Μοναστήριον.



Όταν τελικά καθορίστηκαν τα οριστικά σύνορα, οι ελληνικές ταχυδρομικές διαδρομές δεν έμπαιναν στο σερβικό έδαφος, αλλά περιορίζονταν σε δρομολόγια με διαδρομές από τη Φλώρινα μέχρι τη Θεσσαλονίκη. Τα αποτυπώματα αυτά ανέγραφαν τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και τους διακριτικούς αριθμούς 1Α!, 1Β! και 1Γ! και οι διαδρομές τους πρέπει να ξεκίνησαν από τις αρχές της δεκαετίας του 1930 και διήρκεσαν όλη αυτήν τη δεκαετία.



Και ενώ βάσει των ευρημάτων φαινόταν ότι η διαδρομή αυτή χρησιμοποιεί μόνο κατά τη δεκαετία του 1930, εντοπίζεται στις αρχές της δεκαετίας του 1970 αποτύπωμα (αμέσως στη συνέχεια) της αντίστροφης διαδρομής δηλαδή από Θεσσαλονίκη σε Φλώρινα, γεγονός που λογικά σημαίνει ότι οι σφραγίδες της ομάδας αυτής – και των δύο διαδρομών – χρησιμοποιήθηκαν και μέχρι τη δεκαετία του 1970.



Ωστόσο, κατά τη δεκαετία του 1950 εντοπίζεται και ένα άλλο αποτύπωμα μιας ομάδας μονόκυκλων νέων σφραγίδων με τα ακρωνύμια του δρομολογίου τους : Κ.(ΙΝΗΤΟΝ) Φ.(ΛΩΡΙΝΑΣ) Θ.(ΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ) και με τον διακριτικό αριθμό 1B, που μας κάνει να υποψιαζόμαστε ότι κατά τη διάρκεια των δεκαετιών από το 1930 ως το 1970 υπήρχε τουλάχιστον και άλλη μία διαφορετική ομάδα σημάντρων για τη διαδρομή αυτή και την αντίστροφή της.



Μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους η ελληνική επικράτεια είχε εκταθεί μέχρι και το νομό Δράμας. Επομένως λειτούργησε αμέσως μετά τους πολέμους αυτούς και ταχυδρομικό δρομολόγιο μέχρι τη Δράμα, με «αρνητική» σφραγίδα διαδρομής – αντίστοιχη με αυτή, που έχουμε συναντήσει και στη διαδρομή από Τρίπολη σε Πειραιά στην Πελοπόννησο – με το Εθνόσημο και με τίτλο διαδρομής, η οποία χρησιμοποιείτο μεταξύ των πολέμων για την ενίσχυση του «Ιδρύματος Εθνικής Περιθάλψεως». ΤΑΧ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΔΡΑΜΑΣ ΚΙΝΗΤΟΝ.



Μεταξύ των πολέμων της δεκαετίας του 1910 χρησιμοποιήθηκε και μία δίκυκλη σφραγίδα, με διαδρομή από Δράμα σε Θεσσαλονίκη και με δύο οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα

και με (KINHTON). Πιθανολογείται η χρήση της και μετά τον Α΄ Πόλεμο, μετά δηλαδή την οριστικοποίηση των συνόρων.



Για τη διαδρομή Δράμας-Θεσσαλονίκης έχουμε επίσης και μεταγενέστερη σφραγίδα με αποτυπώματα πάνω σε γραμματόσημα της σειράς «Ενσωμάτωση Δωδεκανήσου», δηλαδή σε γραμματόσημα της δεκαετίας του 1950. Η σφραγίδα είναι δίκυκλη, με δύο παράλληλα οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα και με τίτλο δρομολογίου ΚΙΝΗΤ ΔΡΑΜΑΣ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ και διακριτικό αριθμό -2B-.



Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και από τα μέσα της δεκαετίας του 1920, όταν σταθεροποιήθηκαν τα ανατολικά μας σύνορα στη δυτική Θράκη, τέθηκαν σε χρήση οι σφραγίδες της διαδρομής από Θεσσαλονίκη σε Αλεξανδρούπολη. Η παλαιότερη από αυτές πρέπει να είναι η επόμενη μονόκυκλη, ημιγραμμωτή με ΚΙΝΗΤΟΝ.



Ακολουθούν οι μονόκυκλες σφραγίδες από Θεσσαλονίκη σε Αλεξανδρούπολη και αντιστρόφως, με δύο εσωτερικά κυκλικά τμήματα (ή ίσως και με δεύτερο κύκλο), με τη λέξη ΚΙΝΗΤΟΝ και με τους διακριτικούς αριθμούς δρομολογίων 1Α, 1Β και 1Γ.





Ακολουθούν επίσης δύο ομάδες αποτυπωμάτων της ίδιας περιόδου, με διαδρομή επίσης από Θεσσαλονίκη προς Αλεξανδρούπολη και αντιστρόφως. Πρόκειται για αποτυπώματα δίκυκλα, με τη λέξη ΚΙΝ. και με τους διακριτικούς αριθμούς δρομολογίων επίσης 1Α, 1Β και 1Γ.



Και η τελευταία σφραγίδα της προηγούμενης διαδρομής που έχει βρεθεί, μονόκυκλη, με συντετμημένες τις λέξεις του δρομολογίου, με διακριτικό αριθμό ΚΙΝ. 1Γ!, και με σφράγιση αποτυπώματος τη δεκαετία του 1970.



Κατά τη δεκαετία του 1930 και ίσως και αργότερα, ήταν σε χρήση η σφραγίδα από Αλεξανδρούπολη μέχρι τα Σύνορα με τη λέξη ΣΥΝΟΔΟΣ και με διακριτικό αριθμό 1! Ίσως υπήρχε ομάδα και με τους αριθμούς 2! και 3!



Και το τελευταίο αποτύπωμα της μελέτης μας αφορά επίσης το δρομολόγιο προς τα σύνορα, το Πύθιο και το Σβίλεγκραντ, με παρουσία Συνοδού. Η γλώσσα είναι η γαλλική που ήταν από τότε διεθνής γλώσσα των σιδηροδρόμων. Η σφράγιση έγινε το 1971, και η παρουσία συνοδού σημαίνει μάλλον ότι η δικτατορία έπαιρνε επί πλέον μέτρα ασφαλείας στην περιοχή των συνόρων.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Γενική βιβλιογραφία σιδηροδρόμων:

- Μάτσας Α. «**Το Κράτος και οι Σιδηρόδρομοι εν Ελλάδι**». Αθήνα 1922.
- Ματθαίοπουλος Δ. «**Εισαγωγή εις την Σιδηροδρομικήν Πολιτικήν**». Αθήνα 1929.
- Κανελλόπουλος Ι.Χ. «**Η εξέλιξις των συγκοινωνιακών μέσων**». Έκδοση του περιοδικού «Συγκοινωνία», Αθήνα, 1935.

Γενική ιστορία σιδηροδρόμων:

- Κτενιαδάκης Ν. «**Οι πρώτοι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι**». Αθήνα 1936.
- Παπαγιαννάκης Λ. «**Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910)**». ΜΙΕΤ, Αθήνα, 1982.
- Ανδρουλιδάκης Κ. «**Οι σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδας (1869-1969)**». Έκδοση Μουσείου Φωτογραφίας Δήμου Καλαμαριάς, 2005.
- «**Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 ως σήμερα**». Συλλογική έρευνα του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου.
- Ματζαρίδης Π. «**Συνοπτικό ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων**». Έκδοση Β', Ο.Σ.Ε., Αθήνα, 1996.
- Ward. M. «**The Railways of Greece. Their inception and development**». Ιδιωτική έκδοση. Αθήνα, 1996.
- «**Ιστορία του σιδηροδρομικού συνδικαλιστικού κινήματος στην Ελλάδα**». Α+Β τόμοι. Συλλογική έρευνα. Έκδοση «Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών» (Π.Ο.Σ.). Αθήνα 1995,2001.
- Ανδρουλιδάκης Κ. «**Η Ταχυδρομική Ιστορία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων. Σφραγίδες των σιδηροδρομικών Σταθμών**». Τόμοι Α' και Β'. Ιδιωτική έκδοση. Αθήνα, 1985. Δεν πρόκειται ακριβώς για φιλοτελική μελέτη αλλά για κατάλογο όλων, κατά το δυνατόν, των σφραγίδων των σταθμών των παλαιών ελληνικών δικτύων.
- Ανδρουλιδάκης Κ. «**Τα τραίνα στη ζωγραφική του ζωγράφου Σ. Μαυρομάτη**». Εκδόσεις «Διογένης», 1985.
- Τρίχα Λ. «**Ο Χαρίλαος Τρικούπης και τα δημόσια έργα**». Εκδόσεις «Καπόν», Αθήνα, 2001.

Για το δίκτυο του «Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου»:

- «**Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι 1869-1969**». Έκδοση Ε.Η.Σ., Αθήνα, 1970.
- «**130 Χρόνια**». Έκδοση Η.Σ.Α.Π., 1999.

Για το δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου»:

- Ανδρουλιδάκης Κ. «**Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου (1882-1962)**». Έκδοση Μουσείου Φωτογραφίας Δήμου Καλαμαριάς, 2004.
- Ανδρουλιδάκης Κ. «**Οι ελλειψοειδείς σφραγίδες των Σ.Π.Α.Π.**». Φιλοτελική μελέτη. Ιδιωτική έκδοση. Αθήνα, 1984.

Για το δίκτυο των σιδηροδρόμων Αττικής.

- Χ. Χρήστου. «**Το αρχοντικό της Αγροτικής Τράπεζας**». Έκδοση Μορφωτικού Ινστιτούτου Α.Τ.Ε. Αθήνα, 1985. (Πρόκειται για την περιγραφή του μεγάρου του Τζιανμπατίστα Σερπιέρι, ιδιοκτήτη των μεταλλείων του Λαυρίου και των σιδηροδρόμων Αττικής, το οποίο αργότερα αγοράστηκε από την Αγροτική Τράπεζα, για τη στέγαση των κεντρικών της γραφείων).
- Ψαλτήρα Κ. «**Λαυρεωτικά. Η μεγάλη απεργία**». Εκδόσεις «Κάκτος», 1982
- Βουρνάς Τ. «**Τα Λαυριακά και η χρεωκοπία του 1893**». Με υπότιτλο: «Τα φοβερά ντοκουμέντα». Εκδόσεις Φυτράκη. Αθήνα, 1976.

Για το δίκτυο των «Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων».

- Ανδρουλιδάκης Κ. «**Οι Θεσσαλικοί σιδηρόδρομοι (1881-1955)**». Έκδοση Μουσείου Φωτογραφίας Δήμου Καλαμαριάς, 2002.
- Νάθενας Γ.- Καραθάνου Μ. «**Το τραϊνάκι του Πηλίου**». Εκδόσεις «Μίλητος», Αθήνα, 2004.
- Ανδρουλιδάκης Κ. «**Μικρό αφιέρωμα στον Τζιόρτζιο ντε Κίρικο**». Αθήνα, 1988.
- Ανδρουλιδάκης Κ. «**Ο μηχανικός Εβαρίστο ντε Κίρικο**». Άρθρο στην ετήσια Έκδοση του Αρχείου των Θεσσαλικών Μελετών. Βόλος, τόμος ΙΗ', 2010, σελ.199-233.
- Ανδρουλιδάκης Κ. «**Κώστας Μαυρουδής, ο πρώτος δάσκαλος του Τζιόρτζιο ντε Κίρικο**». (Ο Κ. Μαυρουδής ήταν σχεδιαστής στους Θεσσαλικούς Σιδηροδρόμους και συνετέλεσε ουσιαστικά ώστε να αγαπήσει ο μικρός μαθητής του τα τραίνα της Θεσσαλίας). Άρθρο στην ετήσια Έκδοση του Αρχείου των Θεσσαλικών Μελετών. Βόλος, τόμος ΙΘ', 2014, σελ.189-242.
- «**Εκθεσις της Α.Β.Υ. του Διαδόχου επί των πεπραγμένων του Στρατού Θεσσαλίας, επί της εκστρατείας του 1897**». Υπουργείον Στρατιωτικών, Εθνικόν Τυπογραφείον. Αθήναι, 1898.

Για το δίκτυο των σιδηροδρόμων της Βόρειας Ελλάδας.

- Βουγιούκας Π.Γ. «**Οι Μακεδονικοί Σιδηρόδρομοι**». Ανάτυπο από το Δελτίο του Υπουργείου Συγκοινωνίας. Αθήναι, 1915
- Παπαδημητρίου Δ. «**Τα τραίνα στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)**». Έκδοση Μουσείου Φωτογραφίας Δήμου Καλαμαριάς, 1997.

Ελληνικά σιδηροδρομικά περιοδικά.

- «**ΕΡΓΑ**». Περιοδικό της Βιομηχανίας, της Συγκοινωνίας και των Τεχνικών Έργων. Τόμοι I-IV (1925-1929). Έκδοση: Ανώνυμη Εταιρία Τεχνικών Εκδόσεων «ΕΡΓΑ».
- «**Σιδηροδρομική Επιθεώρησις**». Έτος Ε'. Τεύχη 1-12, Αθήνα, 1932.
- «**Τραίνα και άνθρωποι**». Τριμηνιαίο πολιτιστικό περιοδικό του Ο.Σ.Ε. Τεύχη 1-28 (1983-1989).
- «**Σιδηροτροχιά**». Περιοδική έκδοση με σιδηροδρομικά θέματα, του «Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου». Τεύχη 1-57 (1986-2021). (Και αφιερωματικό τεύχος, εκτός σειράς: «100 χρόνια οδοντωτός Σιδηρόδρομος», 1996.
-

Πίνακας περιεχομένων

Τίτλοι κεφαλαίων	Σελίδες
Εισαγωγή	2
1. Η συνεργασία των Ταχυδρομείων με τους Σιδηροδρόμους	2
2. Η χρησιμοποίηση των σιδηροδρομικών σφραγίδων	5
3. Φωτογραφίες και μερικά χαρακτηριστικά σχέδια των κινητών μας ταχυδρομείων	12
4. Είδη των σιδηροδρομικών σφραγίδων	19
5. Οι σφραγίδες των σιδηροδρομικών σταθμών και στάσεων	19
6. Οι σφραγίδες των σιδηροδρομικών διαδρομών	24
7. Σφραγίδες ταχυδρομικών γραφείων μέσα σε κτίρια σιδηροδρομικών σταθμών.	28
8. Ορισμός των σιδηροδρομικών σφραγίδων	30
9. Το περιεχόμενο της παρούσας μελέτης	30
Κεφάλαιο 1^ο	
Κινητά Ταχυδρομεία του δικτύου του «Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου»	32
Κεφάλαιο 2^ο	
Κινητά Ταχυδρομεία του δικτύου του «Σιδηροδρόμου Πειραιώς – Αθηνών – Πελοποννήσου» (Σ.Π.Α.Π.).	
1. Συνοπτικό ιστορικό των «Σ.Π.Α.Π.».	35
2. Σφραγίδες της διαδρομής κινητών ταχυδρομείων από την Αθήνα μέχρι το Ναύπλιο.	35
3. Σφραγίδες της διαδρομής κινητών ταχυδρομείων από την Κόρινθο και μέχρι την Πάτρα.	37
4. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων με επίκεντρο την Πάτρα.	47
5. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων από Πάτρα σε Πύργο.	53
6. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων από Πύργο σε Κυπαρισσία και Ζευγολατιό.	78
7. Ολοκλήρωση του της κατασκευής του ανατολικού κλάδου των Σ.Π.Α.Π. από Άργος μέχρι Τρίπολη και Καλαμάτα.	91
8. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής Άργος (Μύλοι Ναυπλίου)-Τρίπολη και η σύνδεσή τους με Κόρινθο, Αθήνα και Πειραιά.	99
9. Η αποκατάσταση της σιδηροδρομικής γραμμής της Τρίπολης με την Καλαμάτα και η λειτουργία των κινητών ταχυδρομείων της μεταξύ τους διαδρομής.	108

10. Η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού γύρου της Πελοποννήσου και οι θετικές της συνέπειες.	113
Κεφάλαιο 3°	
Τα κινητά ταχυδρομεία του δικτύου των «Σιδηροδρόμων Αττικής» (Σ. Αττ.)	118
1. Το ιστορικό των «Σιδηροδρόμων Αττικής»	118
2. Οι ταχυδρομικές σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων των «Σιδηροδρόμων Αττικής»	120
Κεφάλαιο 4°	
Τα κινητά ταχυδρομεία του δικτύου των «Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας» (Σ.Θ.)	122
1. Η προσάρτηση της Θεσσαλίας στην Ελλάδα	122
2. Η κατασκευή των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων	123
3. Λεπτομέρειες από τη ζωή των ντε Κίρικο στην Ελλάδα.	124
4. Οι σιδηροδρομικές και ταχυδρομικές συνθήκες στη Θεσσαλία τα πρώτα χρόνια μετά την προσάρτησή της	125
5. Ίδρυση και λειτουργία των θεσσαλικών κινητών ταχυδρομείων	126
6. Σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της Θεσσαλίας	129
Κεφάλαιο 5°	
Τα κινητά ταχυδρομεία των «Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδας» (Σ.Β.Δ.Ε.)	132
1. Η κατασκευή του δικτύου των «Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδας» (Σ.Β.Δ.Ε.)	132
2. Χρησιμοποίηση μικρών πλοίων από τους Σ.Β.Δ.Ε.	133
3. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων των «Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος»	136
Κεφάλαιο 6°	
Η λειτουργία των Ελληνικών Κινητών Ταχυδρομείων στη γραμμή διεθνούς εύρους, μέχρι τη Λάρισα.	141
1. Έναρξη της λειτουργίας των σιδηροδρόμων μας σε διεθνή σιδηροδρομική γραμμή, προς τη βόρεια Ελλάδα	141
2. Τα κινητά ταχυδρομεία από τον Πειραιά μέχρι τη Χαλκίδα	142
3. Η συνέχεια της διαδρομής των κινητών ταχυδρομείων της γραμμής διεθνούς εύρους, μέχρι τη Λάρισα	148
4. Η σιδηροδρομική και ταχυδρομική σημασία του Πειραιά	152
5. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής «Πειραιάς-Λάρισα»	
Κεφάλαιο 7°	
Η ταχυδρομική επικοινωνία της Μακεδονίας με την κεντρική και νότια Ελλάδα.	165
1. Τα σιδηροδρομικά δεδομένα στη βόρεια Ελλάδα, κατά τους πολέμους της δεκαετίας του 1910	165
2. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής Λάρισα-Θεσσαλονίκη	169

3. Η σφραγίδα του κινητού ταχυδρομείου της διαδρομής Αθήνα-Θεσσαλονίκη	173
4. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής Πειραιάς-Θεσσαλονίκη και αντίστροφα	174
5. Σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων σε δρομολόγια Θεσσαλονίκης με Γευγελή, Γουμένιτσα και Ειδομένη	181
6. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων των διαδρομών Πειραιάς-Γευγελή και Πειραιάς-Ειδομένη	187
Κεφάλαιο 8^ο	
Σιδηροδρομική και ταχυδρομική κυριαρχία της Θεσσαλονίκης στη Μακεδονία.	
1. Η σημασία της Θεσσαλονίκης για τα κινητά ταχυδρομεία της κεντρικής και βόρειας Ελλάδας	191
2. Οι σφραγίδες της διαδρομής Θεσσαλονίκη-Μοναστήριο	195
3. Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής στο σκέλος Θεσσαλονίκη-Φλώρινα	199
4. Σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής Θεσσαλονίκη-Δράμα και αντίστροφα	205
5. Σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη, μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο	210
6. Σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων των διαδρομών από την Αλεξανδρούπολη στα ανατολικά σύνορα	219
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	
1. Δείγμα σιδηροδρομικής σφραγίδας σταθμού	225
2. Η ποιότητα των σφραγίσεων	234
3. Ευρετήριο των αποτυπωμάτων	235
Σιδηρόδρομος Αθηνών-Πειραιώς (Σ.Α.Π.)	236
Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.)	236
Σιδηρόδρομοι Αττικής (Σ. Ατ.)	253
Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας (Σ.Θ.)	254
Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος (Σ.Β.Δ.Ε.)	254
Γραμμή Διεθνούς εύρους μέχρι τη Λάρισα. «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)	256
Γραμμή Διεθνούς εύρους μέχρι τη Θεσσαλονίκη και τα ελληνοσερβικά σύνορα. «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.)	262
Γραμμές Διεθνούς εύρους εντός Μακεδονίας και μέχρι όλων των συνόρων. (Σ.Ε.Κ.)	270
Οδηγίες για την εμπειρική εύρεση των περιόδων λειτουργία των σφραγίδων των κινητών μας ταχυδρομείων.	
Κεφ. 1 ^ο . Δίκτυο του «Απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου».	275
Κεφ. 2 ^ο . Δίκτυο του «Σιδηροδρόμου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου».	276
Κεφ. 3 ^ο . Δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Αττικής».	284
Κεφ. 4 ^ο . Δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας».	284
Κεφ. 5 ^ο . Δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος».	285
Κεφ. 6 ^ο . Λειτουργία των Ελληνικών Κινητών Ταχυδρομείων σε γραμμή διεθνούς εύρους μέχρι τη Λάρισα.	285

Κεφ. 7°. Η ταχυδρομική επικοινωνία της Μακεδονίας με την κεντρική και νότια Ελλάδα.	289
Κεφ. 8°. Σιδηροδρομική και ταχυδρομική κυριαρχία της Θεσσαλονίκης στη Μακεδονία.	293
Βιβλιογραφία	298
Πίνακας περιεχομένων	300
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄ Αντιπροσωπευτικό, λεπτομερειακό δείγμα της συλλογής των σφραγίδων των διαδρομών των Ελληνικών κινητών Ταχυδρομείων.	304 - 417
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄ Φωτογραφίες των ακραίων σιδηροδρομικών σταθμών των διαδρομών των κινητών μας Ταχυδρομείων καθώς και άλλων χαρακτηριστικών χώρων που έπαιξαν ιδιαίτερο ρόλο στη σιδηροδρομική μας αλλά και στη γενικότερη νεότερη ιστορία μας.	1-61



Κώστας Ανδρουλιδάκης

**Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων
των Ελληνικών Σιδηροδρόμων**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

**Αντιπροσωπευτικό, λεπτομερειακό δείγμα
συλλογής σφραγίδων των διαδρομών
των ελληνικών κινητών ταχυδρομείων.**

Δίκτυο του «Απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου» (Σ.Α.Π.) – Φ2

Δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου» (Σ.Π.Α.Π.) – Φ4

Δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Αττικής» (Σ.Ατ.) – Φ51

Δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας» (Σ.Θ.) – Φ52

Δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος (Σ.Β.Δ.Ε.) – Φ54

Δίκτυο της γραμμής διεθνούς εύρους, από τον Πειραιά μέχρι τη Λάρισα – Φ58

Δίκτυο της γραμμής διεθνούς εύρους από τη Λάρισα μέχρι τη Θεσσαλονίκη.-Φ74

Δίκτυο της γραμμής διεθνούς εύρους στις διαδρομές Μακεδονίας και Θράκης – Φ96

Δίκτυο του «Απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου» (Σ.Α.Π.)



Φύλλο συλλογής σιδηροδρομικών σφραγίδων, όπου παρουσιάζονται γραμματόσημα διαφόρων αξιών μικρών κεφαλών Ερμή και Ιταμένου Ερμή, σφραγισμένα με την σφραγίδα των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ, του «Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου» (Σ.Α.Π.).

Πάνω αριστερά: Σιδηροδρομικός χάρτης της διαδρομής.

Πάνω δεξιά: Παράσταση του αποτυπώματος της σφραγίδας.



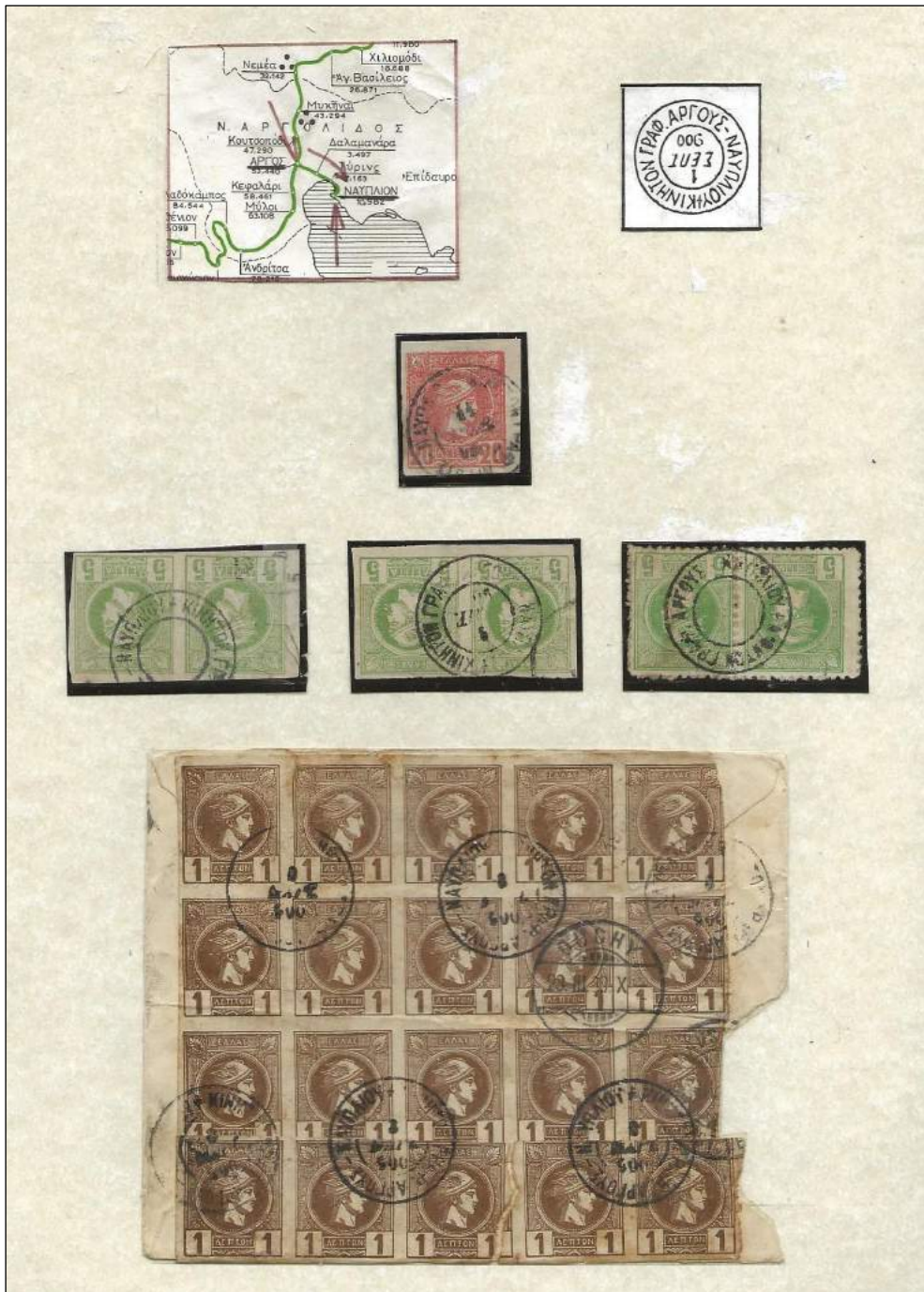
Πάνω: ταχυδρόμηση βραχείας επιστολής, με έντυπο δεκάλεπτο Ιπτάμενου Ερμή, την πρώτη δεκαετία του 1900, με ακυρωτική σφραγίδα της διαδρομής του κινητού ταχυδρομείου ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑ.

Κάτω: ταχυδρόμηση παρόμοιας βραχείας επιστολής, με ακυρωτική σφραγίδα το ταχυδρομικό σήμαντρο του Πειραιά και με δεύτερη σφραγίδα της «Εταιρίας του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου» (Σ.Α.Π.). Την περίοδο εκείνη οι σφραγίδες των σιδηροδρομικών Υπηρεσιών είχαν επίσης ταχυδρομική ισχύ.

Δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου» (Σ.Π.Α.Π.)



Φύλλο συλλογής σιδηροδρομικών σφραγίδων όπου παρουσιάζονται διαφόρων αξιών γραμματόσημα μικρών κεφαλών του Ερμή και λιθογραφικής σειράς, σφραγισμένα με τις πρώτες σφραγίδες κινητών ταχυδρομείων των Σ.Π.Α.Π., διαδρομών Αθηνών - Κορίνθου, Κορίνθου-Άργους και Άργους-Κορίνθου. Παρουσιάζονται σιδηροδρομικοί χάρτες των διαδρομών, καθώς και σχεδιαστικές παραστάσεις των αποτυπωμάτων των σφραγίδων.



Φύλλο σιδηροδρομικών σφραγίδων όπου παρουσιάζονται γραμματόσημα διαφόρων αξιών γραμματοσήμων μικρών κεφαλών Ερμή, σφραγισμένων με σφραγίδες κινητών ταχυδρομείων ενός τύπου της διαδρομής Άργους-Ναυπλίου. Η διαδρομή φαίνεται στο σιδηροδρομικό χάρτη στο πάνω μέρος του φύλλου και δίπλα είναι το αποτύπωμα της σφραγίδας



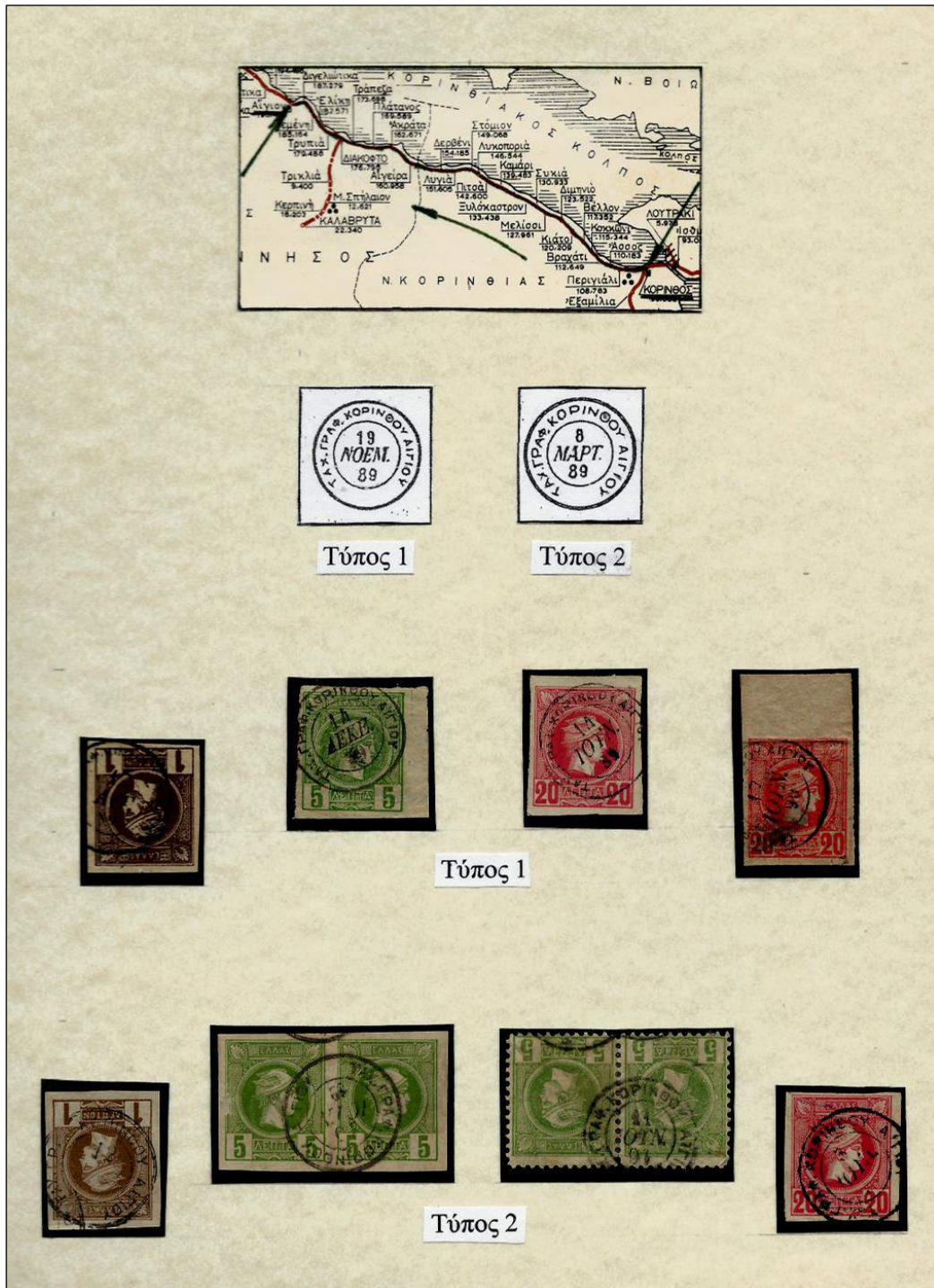
Σφράγιση αξίας 20λέπτου μικρής κεφαλής Ερμή και 10λέπτου Ιπτάμενου Ερμή σε επιστολικό δελτάριο ταχυδρομημένο στην Αγγλία. Χρόνοι σφραγίσεως 10ετία του 1890 και λίγο μετά το 1900, αντίστοιχα.



Δίκυκλη γραμμωτή σφραγίδα ΚΙΝΗΤΟΝ ΝΑΥΠΛΙΟΥ-ΑΡΓΟΥΣ σε αξίες γραμματοσήμων κατά τη δεκαετία του 1920.



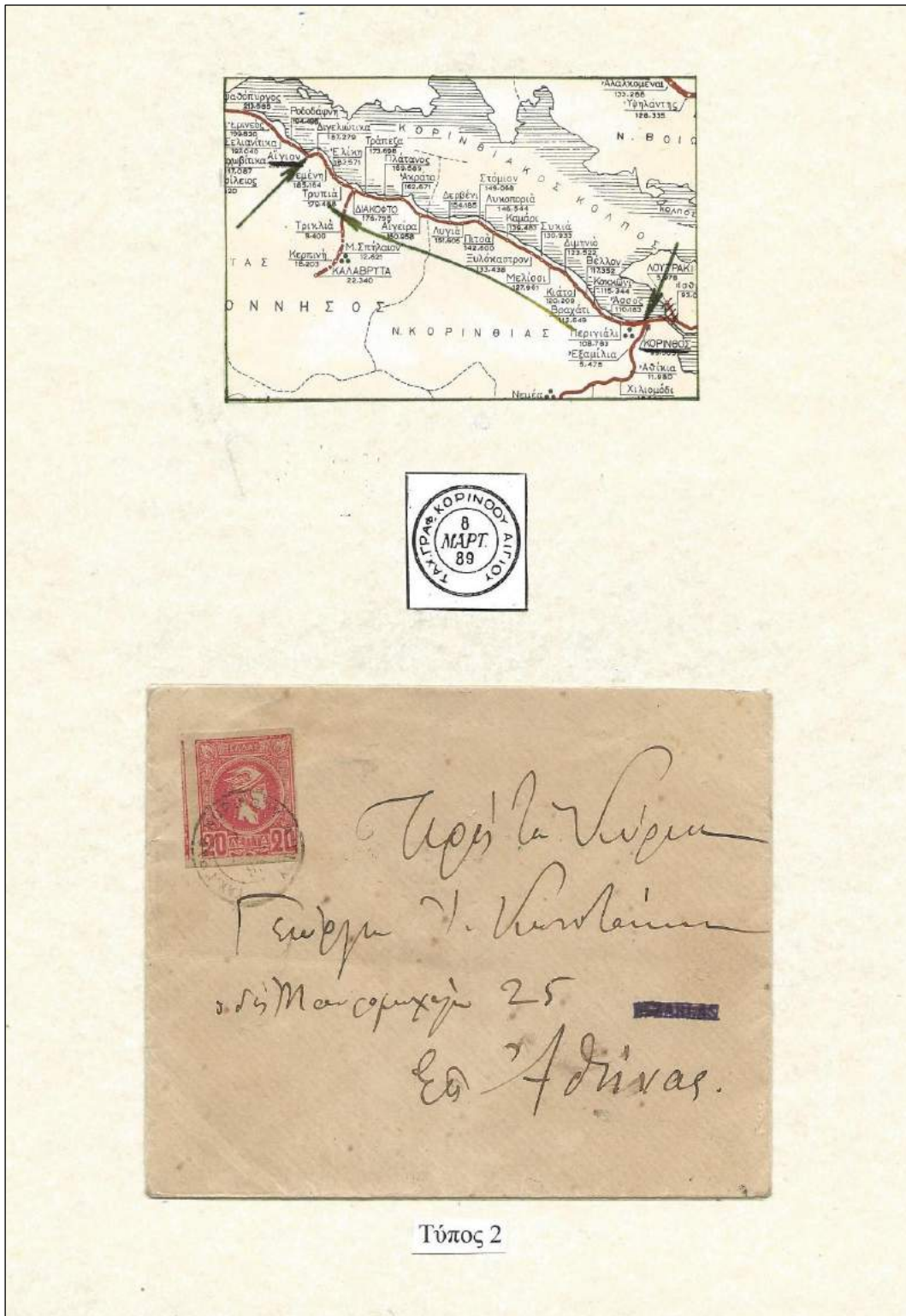
Η μεγάλη δίκυκλη, σφραγίδα με χρήση στη δεκαετία του 1930, σφραγίζει, στο πάνω φάκελο για διαδρομή από Ναύπλιο σε Αργος, ενώ στο κάτω φάκελο, το οποίο έχει προορισμό την Αθήνα, προστίθεται και δεύτερη σφράγιση για να καλυφθεί το υπόλοιπο της διαδρομής.



Φύλλο συλλογής σιδηροδρομικών σφραγίδων, με γραμματόσημα διαφόρων αξιών μικρών κεφαλών Ερμή, σφραγισμένα με την σφραγίδα των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής Κορίνθου-Αιγίου των Σ.Π.Α.Π.

Πάνω: Σιδηροδρομικός χάρτης της διαδρομής.

Κάτω από το χάρτη υπάρχουν οι παραστάσεις των αποτυπωμάτων, τύποι 1 και 2.



Τύπος 2

Η σφραγίδα του τύπου 2 του προηγούμενου φύλλου της συλλογής, σφραγίζει 20λεπτο μικρής κεφαλής πάνω σε ταχυδρομημένο φάκελο.



Δίκυκλη γραμμωτή σφραγίδα ΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΛΑΒΡΥΤΩΝ-ΔΙΑΚΟΦΤΩΝ με χρήση στη 10ετία του 1920 σφραγίζει μεμονωμένες αξίες και καρτ ποστάλ εκείνης της περιόδου.



Η δίκυκλη γραμμωτή σφραγίδα ΚΑΛΑΒΡΥΤΑ-ΔΙΑΚΟΦΤΟ-ΣΥΝΟΔΟΣ. σφραγίζει σε φάκελο αξία της σειράς της Ανεξαρτησίας, στις αρχές της δεκαετίας του 1930.



Δύο καρτ ποστάλ σφραγισμένες με δίκυκλες σφραγίδες στη διαδρομή Αθηνών-Πατρών.
 Η **πάνω** σφραγισμένη στην περίοδο του 1900 φέρει με ασαφές κόσμημα.
 Η **κάτω** με αριθμό δρομολογίου Α!, είναι σφραγισμένη λίγο αργότερα.



Αξίες της σειράς Μικρών Κεφαλών Ερμή και Ιπταμένου Ερμή, σφραγισμένες με σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων της διαδρομής Αθηνών-Πατρών, γύρω στα 1900, και με κωδικό αριθμό δρομολογίου: Β!



Ταχυδρομικές βραχείες επιστολές σφραγισμένες τη δεκαετία του 1910, με τις σφραγίδες διαδρομής μεταξύ των τριών μεγαλύτερων πόλεων της τότε Ελλάδας, Αθηνών-Πειραιώς-Πατρών.



Αξίες της δεκαετίας του 1910 και ογδοντάλεπτο της σειράς του λόρδου Βύρωνα σφραγισμένο σε ταχυδρομημένη επιστολή το 1924, με σφραγίδες όπως και του προηγούμενου φύλλου της συλλογής, αλλά με σειρά ονομάτων των πόλεων: Πειραιεύς-Αθήναι-Πάτραι.



Ταχυδρομημένο επιστολικό δελτάριο, με έντυπο πεντάλεπτο της λιθογραφικής σειράς και μπλοκ εικοσαλέπτων της ίδιας σειράς, σφραγισμένα με την προηγούμενη σφραγίδα.



Η δίκυκλη γραμμωτή σφραγίδα ΚΙΝΗΤΟΝ ΤΑΧΥΔΡ. ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΠΑΤΡΩΝ σφραγίζει:

- α) 20λεπτα μικρών Κεφαλών Ερμή,
 - β) ελληνική βραχεία επιστολή με έντυπο λιθογραφικό 10λεπτο και
 - γ) αποτελεί σφραγίδα αφίξεως σε επιστολικό δελτάριο από το εξωτερικό'.
- Οι σφραγίσεις είναι της περιόδου 1900-1920.



Εκτός από τη διαφορά στην πρώτη γραμμή της τρίγραμμης ημερομηνίας, οι δύο τύποι 1 και 2 των μονόκυκλων αποτυπωμάτων διαφέρουν και στην απόσταση Ν_Π των δύο λέξεων της διαδρομής, ΑΘΗΝΩΝ-ΠΑΤΡΩΝ, όσο και στο μήκος μεταξύ τους της παύλας.



Και σ' αυτό το δίκυκλο αποτύπωμα ΑΘΗΝΩΝ-ΠΑΤΡΩΝ, διακρίνουμε 3 τύπους που διαφέρουν στην απόσταση Ν_Π των δύο λέξεων της διαδρομής όσο και στο μήκος της μεταξύ τους παύλας.



Και στο δίκυκλο αυτό αποτύπωμα, διαδρομής αντίστροφης από του προηγούμενου φύλλου, δηλαδή ΠΑΤΡΩΝ-ΑΘΗΝΩΝ, έχουμε επίσης 3 τύπους διαφορετικών αποτυπωμάτων, από τα οποία στο παρόν φύλλο παρουσιάζεται μόνο ο τύπος 1. Οι τύποι αυτοί διαφέρουν επίσης στην απόσταση των λέξεων της διαδρομής και στο μήκος της ενδιάμεσης παύλας.



Συνεχίζουμε με τους τύπους 1 και 2 του αποτυπώματος του προηγούμενου φύλλου.



Τύπος 3

Τύπος 4

Τύπος 3: απόσταση NA = 4,0 χλσ.
μήκος παύλας = 2,5 χλσ.

Τύπος 4: απόσταση NA = 3,5 χλσ.
μήκος παύλας = 2,0 χλσ.

Και ολοκληρώνουμε με τον 3 και 4 τύπο των αποτυπωμάτων των δύο προηγούμενων σελίδων.



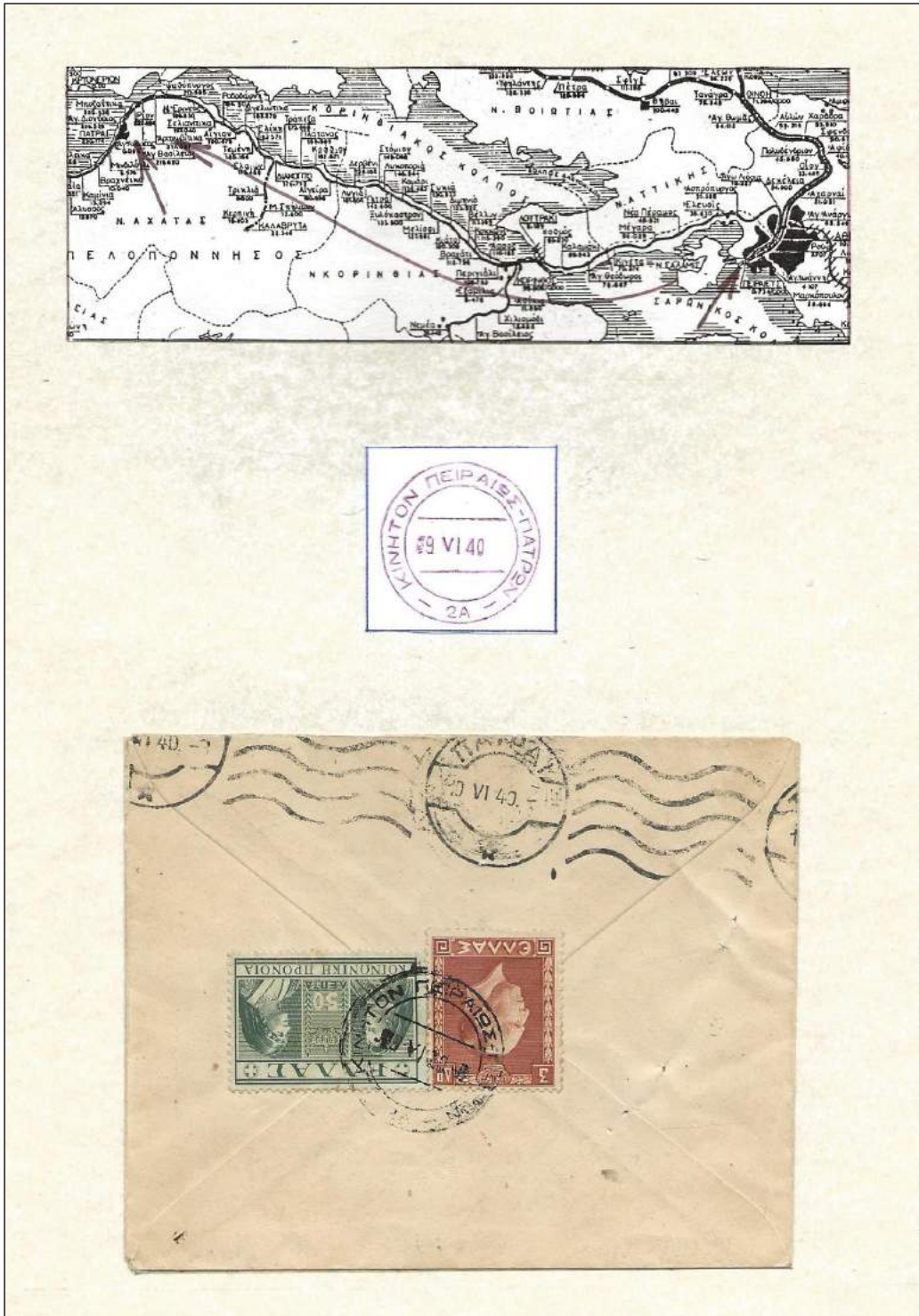
Πάνω αριστερά: η μονόκυκλη σφραγίδα ΠΑΤΡΑΙ-ΑΘΗΝΑΙ (ΚΙΝΗΤΟΝ) ακυρώνει τετράδα πενταλέπτων γραμματοσήμων της λιθογραφικής σειράς, σε σφράγιση της 10ετίας του 1910. **Πάνω δεξιά:** η δίκυκλη σφραγίδα ΑΘΗΝΑΙ-ΠΑΤΡΑΙ (ΚΙΝΗΤΟΝ), ακυρώνει αξίες γραμματοσήμων της 10δεκαετίας του 1920. **Κάτω:** το αποτύπωμα της μονόκυκλης σφραγίδας ΚΙΝΗΤΟΝ ΑΘΗΝΩΝ ΠΑΤΡΩΝ, σφραγίζει έντυπο Επιστολικό Δελτάριο, κατά τη 10ετία του 1920.



Η δίκυκλη γραμμωτή σφραγίδα με πυκνή γράμμωση: ΑΘΗΝΑΙ-ΠΑΤΡΑΙ
 σφραγίζει κατακόρυφο ζεύγος γραμματοσήμων της σειράς των Τοπίων.
 Η μονόκυκλη γραμμωτή σφραγίδα με αραιότερη γράμμωση ΑΘΗΝΑΙ-ΠΑΤΡΑΙ, ΚΙΝΗΤΟΝ
 σφραγίζει οριζόντια μπάντα τριών γραμματοσήμων της σειράς των ηρώων και επιστολικό
 δελτάριο με μονόδραχμο της σειράς των Τοπίων.
 Οι σφραγίσεις έγιναν τη 10ετία του 1930.



Η δίκυκλη ημιγραμμωτή σφραγίδα ΠΑΤΡΑΙ-ΑΘΗΝΑΙ, ΣΥΝΟΔΟΣ ακυρώνει σε απόκομμα επισημασμένη αξία της σειράς του Ναυαρίνου (1932) και σε δελτάριο ζεύγος αξιών των επανεκδόσεων των Τοπίων (1931- 1935).



Δίκυκλη σφραγίδα με δύο οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα και τίτλο διαδρομής
 ΚΙΝΗΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΠΑΤΡΩΝ -2Α-,
 ακυρώνει, στην αρχή της δεκαετίας του 1940, αξίες γραμματοσήμων
 Κοινωνικής Πρόνοιας και της σειράς του Βασιλιά Γεωργίου του Β΄



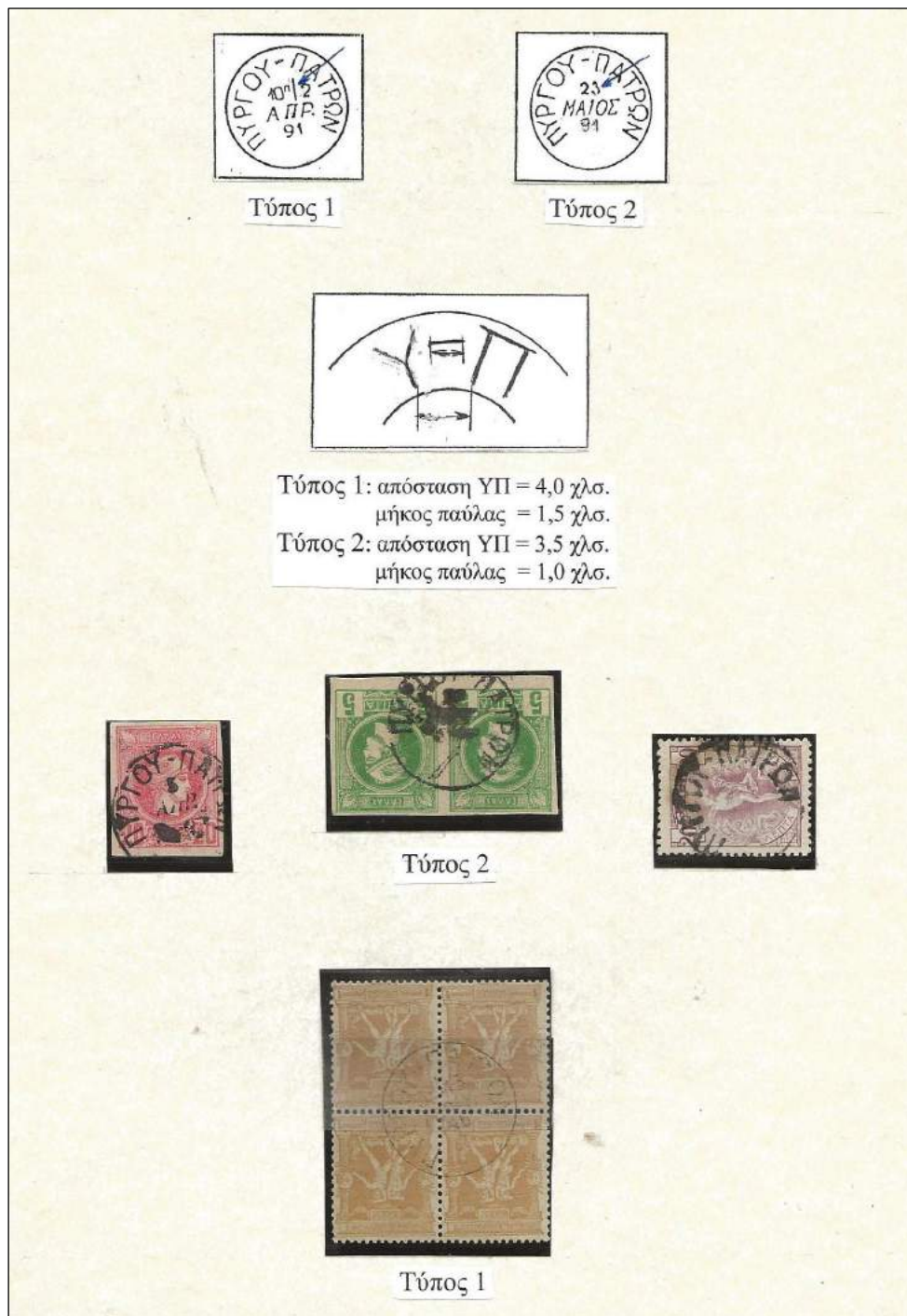
Δίκυκλες σφραγίδες με δύο οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα και τίτλο διαδρομής ΚΙΝΗΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΠΑΤΡΩΝ -2Α- και -2Γ-, ακυρώνουν, σε Επιστολικό Δελτάριο και σε φάκελο, με ημερομηνίες των δεκαετιών του 1930 και 1940, σε αξίες γραμματοσήμων της εποχής.



Η δίκυκλη σφραγίδα με τίτλο δρομολογίου: ΚΙΝΗΤΟΝ ΠΑΤΡΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ, -2Α-, σφραγίζει δίδραχμο γραμματόσημο της ιστορικής σειράς, σε καρτ-ποστάλ προερχόμενη από την Πάτρα με προορισμό την Αθήνα. Σφράγιση τη δεκαετία του 1930.



Αποτυπώματα σφραγίδων διαδρομής ΠΑΤΡΩΝ-ΠΥΡΓΟΥ, σε δύο τύπους με διαφορές στην πρώτη γραμμή της τρίγραμμης ημερομηνίας (τις δείχνουν τα βέλη). Οι αποστάσεις μεταξύ των δύο λέξεων της διαδρομής και στο μήκος της παύλας δεν έχουν αισθητή διαφορά



Αποτυπώματα σφραγίδων διαδρομής ΠΥΡΓΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ, σε δύο τύπους με διαφορές στην πρώτη γραμμή της τρίγραμμης ημερομηνίας (τις δείχνουν τα βέλη). Επίσης υπάρχει αισθητή διαφορά αποστάσεων Υ_Π μεταξύ των δύο λέξεων της διαδρομής αλλά και στο μήκος της παύλας, όπως είδαμε και σε προηγούμενα αποτυπώματα.



Αποτύπωμα ιδιόμορφης δίκυκλης σφραγίδας ΠΥΡΓΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ, με τις δύο λέξεις του δρομολογίου πάνω και κάτω, και με μεγαλύτερα τα ψηφία της πάνω λέξεως. Η σφραγίδα, συνήθως χωρίς ένδειξη ημερομηνίας, ακυρώνει αξίες Μικρών Κεφαλών Ερμή και Ιπτάμενου Ερμή, στο τέλος του 19^{ου} και στις αρχές του 20^{ου} αιώνα.



Οι μονόκυκλες γραμμωτές σφραγίδες ΠΑΤΡΑΙ-ΠΥΡΓΟΣ, ΚΙΝΗΤΟΝ και η αντίστροφή της ΠΥΡΓΟΣ-ΠΑΤΡΑΙ, ΚΙΝΗΤΟΝ, της δεκαετίας του 1930, ακυρώνουν ζεύγη και μπλοκ μεταγενέστερων αξιών της λιθογραφικής σειράς και αξιών των ελληνικών Τοπίων.



Το αποτύπωμα της μονόκυκλης γραμμωτής σφραγίδας ΠΥΡΓΟΣ-ΠΑΤΡΑΙ, ΚΙΝΗΤΟΝ, ακυρώνει, σε Επιστολικό Δελτάριο, ζεύγος νέων κλάσεων της λιθογραφικής σειράς και αξία της σειράς των Τοπίων, με ημερομηνία της δεκαετίας του 1930.



Η μονόκυκλη αυτή σφραγίδα ΚΙΝ. ΠΥΡΓΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ, 2Α! είναι από τις τελευταίες των περιόδων λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων, από τη δεκαετία του 1960 και μετά. Αποστέλλεται από την Ν. Μανωλάδα Ηλείας, με προορισμό την Αθήνα.



Οι οβάλ σφραγίδες διαδρομών των ΠΑΤΡΑΙ-ΠΥΡΓΟΣ και ΠΥΡΓΟΣ-ΠΑΤΡΑΙ, με περίοδο λειτουργίας 1910-1930 και λίγο αργότερα, ακυρώνουν σε μπλοκ των 10, πεντάλεπτη αξία της επισημασμένης λιθογραφικής σειράς, και σε ελληνικό Επιστολικό Δελτάριο, άλλες δύο αξίες της ίδιας σειράς.



Οι οβάλ σφραγίδες ΠΥΡΓΟΣ-ΠΑΤΡΑΙ και ΠΥΡΓΟΣ-ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ περιόδου λειτουργίας δεκαετιών 1910 έως και 1930 ακυρώνουν αντίστοιχα έντυπη 10λεπτη αξία της λιθογραφικής σειράς σε Βραχεία Επιστολή και ζεύγος δύο 5λέπτων της ίδιας σειράς, σε πένθιμο φάκελο.

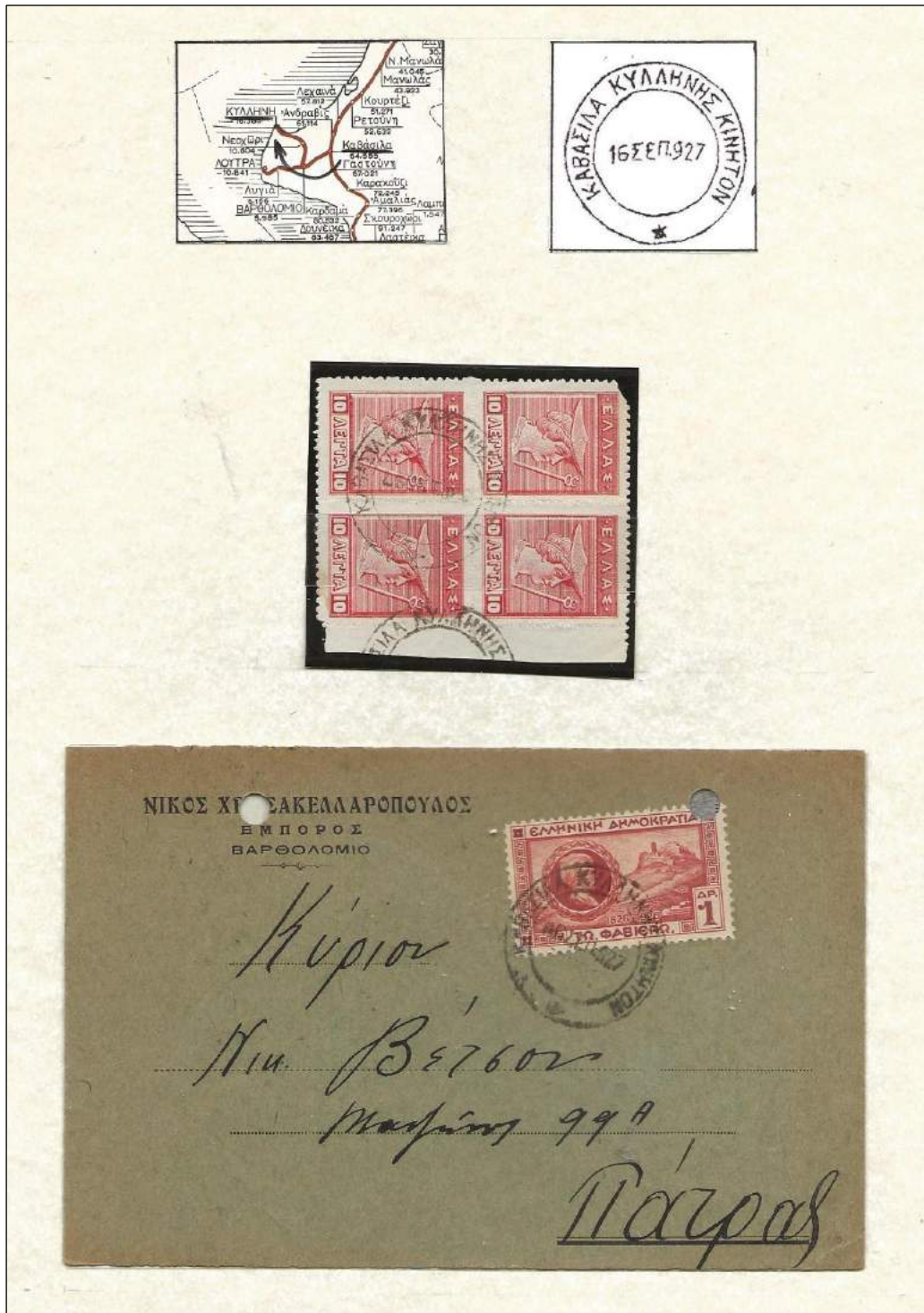


Η οβάλ σφραγίδα της αντίστροφης διαδρομής, ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ-ΠΥΡΓΟΣ, ακυρώνει αξίες της λιθογραφικής σειράς σε έντυπη Βραχεία Επιστολή και σε Επιστολικό Δελτάριο. Ημερομηνία σφραγίσεως στη δεκαετία του 1910, στην αρχή της περιόδου λειτουργίας των οβάλ σφραγίδων.



Πάνω: η παλαιότερη σφραγίδα της διαδρομής ΠΥΛΓΟΥ-ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑΣ. Είναι δίκυκλη με τρίγραμμη ένδειξη ημερομηνίας, η οποία συνήθως λείπει. Σφραγίζει Βραχεία Επιστολή με έντυπη παράσταση 10λέπτου γραμματοσήμου Ιπταμένου Ερμή.

Κάτω: μεταγενέστερη δίκυκλη σφραγίδα με τα δύο οριζόντια παράλληλα ευθύγραμμα τμήματα, με χρήση από το 1940, και τίτλο διαδρομής: ΚΙΝΗΤΩΝ ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑΣ-ΠΑΤΡΩΝ,-2Α-, σφραγίζει Επιστολικό Δελτάριο με δίδαρχμο γραμματόσημο της ιστορικής σειράς.



Η δίκυκλη σφραγίδα της διαδρομής ΚΑΒΑΣΙΛΑ ΚΥΛΛΗΝΗΣ ΚΙΝΗΤΟΝ ακυρώνει τετράδα 10λέπτου της λιθογραφικής σειράς και τη μονόδραχμη αξία της σειράς του Φαβιέρου, σε Επιστολικό Δελτάριο.



Πάνω: η δίκυκλη γραμμοτή σφραγίδα ΚΑΒΑΣΙΑ-ΚΥΛΛΗΝΗ, ΣΥΝΟΔΟΣ,
Κάτω: η δίκυκλη σφραγίδα με δύο οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα,
 ΟΛΥΜΠΙΑ-ΠΥΡΓΟΣ, ΣΥΝΟΔΟΣ,
 ακυρώνουν αξίες γραμματοσήμων της δεκαετίας του 1930.



Δύο οβάλ σφραγίδες ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ-ΖΕΥΓΑΛΑΤΙΟ και ΚΑΛΑΜΑΙ-ΤΡΙΠΟΛΙΣ ακυρώνουν έντυπα 10λεπτα γραμματόσημα Ιπταμένου Ερμή και λιθογραφικής σειράς, σε Βραχείες Επιστολές. Ημερομηνίες σφραγίσεως οι αρχές της δεκαετίας του 1910, δηλαδή οι αρχές της περιόδου λειτουργίας των οβάλ σφραγίδων.



Τα δίκυκλα αποτυπώματα της διαδρομής ΑΘΗΝΑΙ-ΤΡΙΠΟΛΙΣ (στην ονομαστική και γενική) σε τρεις τύπους που διαφέρουν από τη ύπαρξη ή μη κοσμήματος αλλά και από το σχέδιό του.



Το δίκυκλο αποτύπωμα της διαδρομής ΤΡΙΠΟΛΙΣ-ΑΘΗΝΑΙ, με την τρίγραμμη ημερομηνία στην ορθή θέση, ή αναστραμμένη, ή χωρίς ημερομηνία, ακυρώνει αξίες μικρών Κεφαλών Ερμή μεμονωμένες, σε μπλοκ ή και σε φάκελο.



Πάνω δεξιά: η αρνητική σφραγίδα ΚΙΝΗΤΟΝ ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 2Α, με χρήση μάλλον την περίοδο μεταξύ των Βαλκανικών πολέμων και Α΄ Παγκοσμίου της 10ετίας του 1910, προς ενίσχυση του Ιδρύματος Εθνικής Περιθάλψεως.

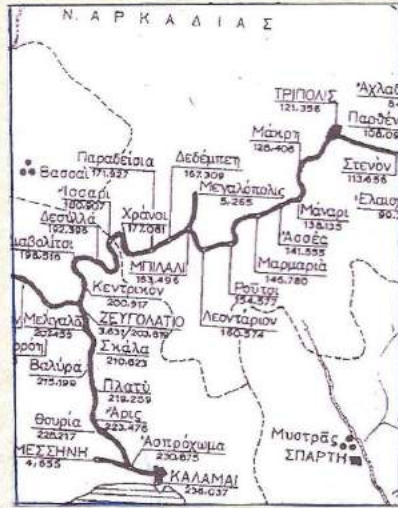
Πάνω αριστερά και κάτω: οι δίκυκλες σφραγίδες ΤΡΙΠΟΛΙΣ-ΑΘΗΝΑΙ ακυρώνουν αξίες γραμματοσήμων και έντυπη αξία 20λέπτου Μεγάλης Κεφαλής Ερμής, σε φάκελο αλληλογραφίας. Το κάτω αποτύπωμα χωρίς ένδειξη ημερομηνίας.



Δύο διαφορετικοί τύποι σφραγίδων κινητών ταχυδρομείων από Καλαμάτα σε Τρίπολη. Η μία είναι απλή δίκυκλη της δεκαετίας του 1890 και η άλλη μεταγενέστερη, του 1900 και μετά, ιδιαίτερα προσεγμένης κατασκευής.



Ελλειψοειδείς (οβάλ) σφραγίδες των δύο μεγαλύτερων τμημάτων της ανατολικής σιδηροδρομικής διαδρομής της Πελοποννήσου: ΑΘΗΝΑΙ-ΤΡΙΠΟΛΙΣ και ΚΑΛΑΜΑΙ-ΤΡΙΠΟΛΙΣ, σε σφράγιση της δεκαετίας του 1910.



ΑΤΕΛΗΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΒΟΥΛΕΥΤΑΣ
ΚΑΙ ΓΕΡΟΥΣΙΑΣΤΑΣ, ΝΟΜΟΣ
4581 ΑΡΘΡΟΝ 45 ΔΙΑΤΑΓΜΑ
ΤΗΣ 1^{ης} ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1930



Κίριον
κ. Κωνστ. Μινιοσφειου
Ποσειδά Λιμένιου Σ.Π.Α.Π.
οδὸν Καρόλου -

Αθήναι

Δίκυκλο αποτύπωμα, με τίτλο διαδρομής: ΚΑΛΑΜΑΙ-ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΚΙΝΗΤΟΝ, σφραγίζει έντυπο γραμματόσημο ατελούς φακέλου για τους Βουλευτές και Γερουσιαστές, με προορισμό τα τότε κεντρικά γραφεία των Σ.Π.Α.Π. στην Αθήνα.



Το δίκυκλο αυτό αποτύπωμα, ίδιο με το προηγούμενο, με τίτλο διαδρομής:
 ΚΑΛΑΜΑΙ-ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΚΙΝΗΤΟΝ,
 σφραγίζει φάκελο αλληλογραφίας κατοίκων της περιοχής.



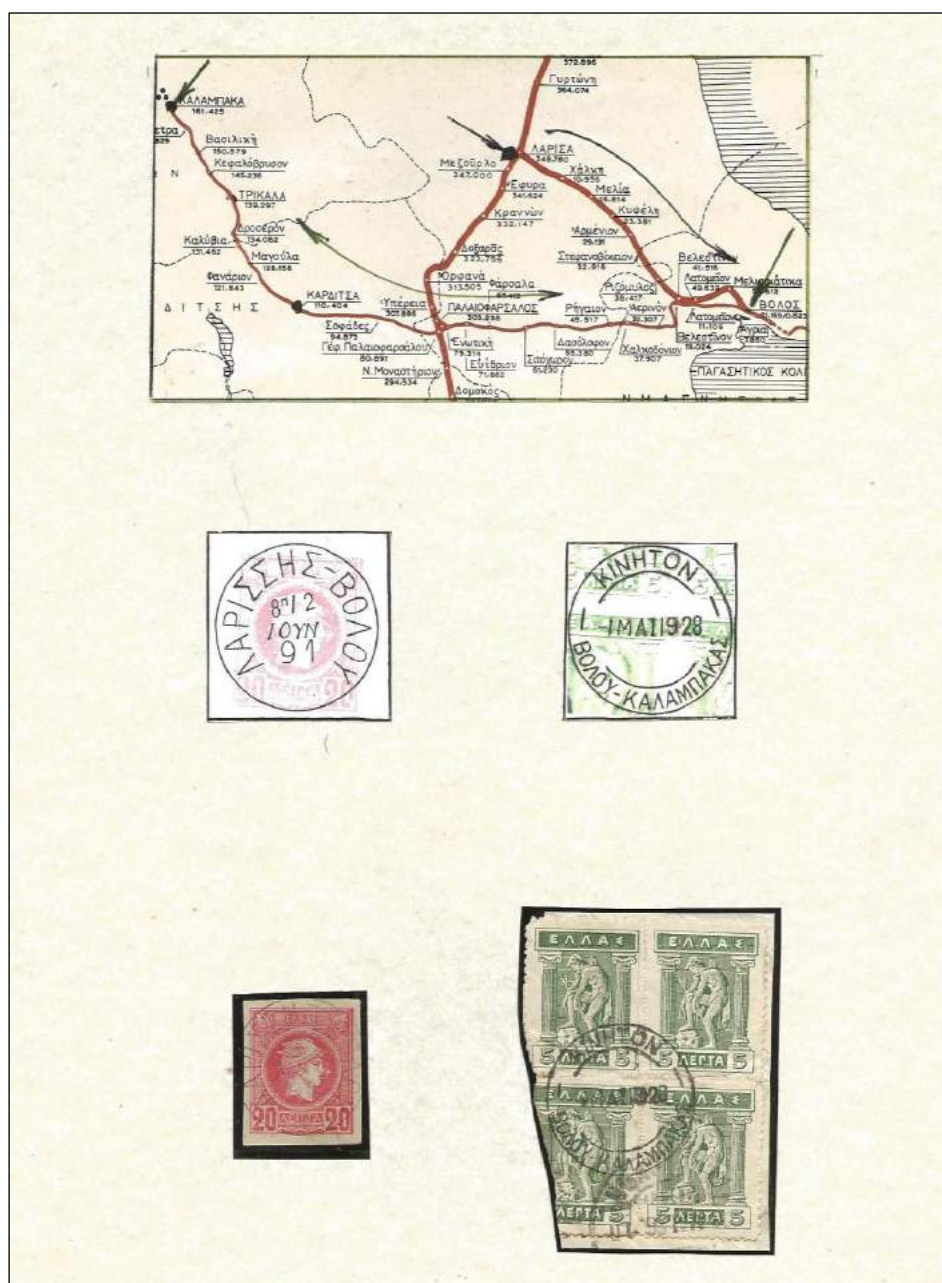
Τα πάρα πάνω αποτυπώματα, προερχόμενα από μονόκυκλες γραμμωτές σφραγίδες, με διαδρομές: ΠΑΤΡΑΙ-ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΙΝΗΤΟΝ και ΚΑΛΑΜΑΙ-ΠΑΤΡΑΙ, ΚΙΝΗΤΟΝ, σφραγίζουν σε φάκελα διάφορες αξίες γραμματοσήμων της εποχής για την ταχυδρομική επικοινωνία των κατοίκων των περιοχών των διαδρομών αυτών.

Δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Αττικής» (Σ.Ατ.)



Οβάλ σφραγίδες με διαδρομή ΑΘΗΝΑΙ-ΚΗΦΙΣΣΙΑ και αντιστρόφως, που χρησιμοποιήθηκαν καθ' όλη σχεδόν τη διάρκεια της λειτουργίας του τραίνου της διαδρομής αυτής, του περιβόητου «θηρίου» της Κηφισιάς, από τις αρχές της δεκαετίας του 1910 μέχρι σχεδόν το τέλος της λειτουργίας του (1929).

Δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας» (Σ.Θ.)



Από τα σπάνια αποτυπώματα των σφραγίδων των κινητών ταχυδρομείων των Σ.Θ., παρουσιάζουμε ένα από τα πρώτα αποτυπώματα, τη μονόκυκλη σφραγίδα

ΛΑΡΙΣΣΗΣ-ΒΟΛΟΥ,

με σφράγιση στις αρχές της δεκαετίας του 1890, και ένα από τα τελευταία αποτυπώματα, τη σφραγίδα

ΚΙΝΗΤΟΝ-ΒΟΛΟΥ-ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ,

με σφράγιση στα τέλη της δεκαετίας του 1920.

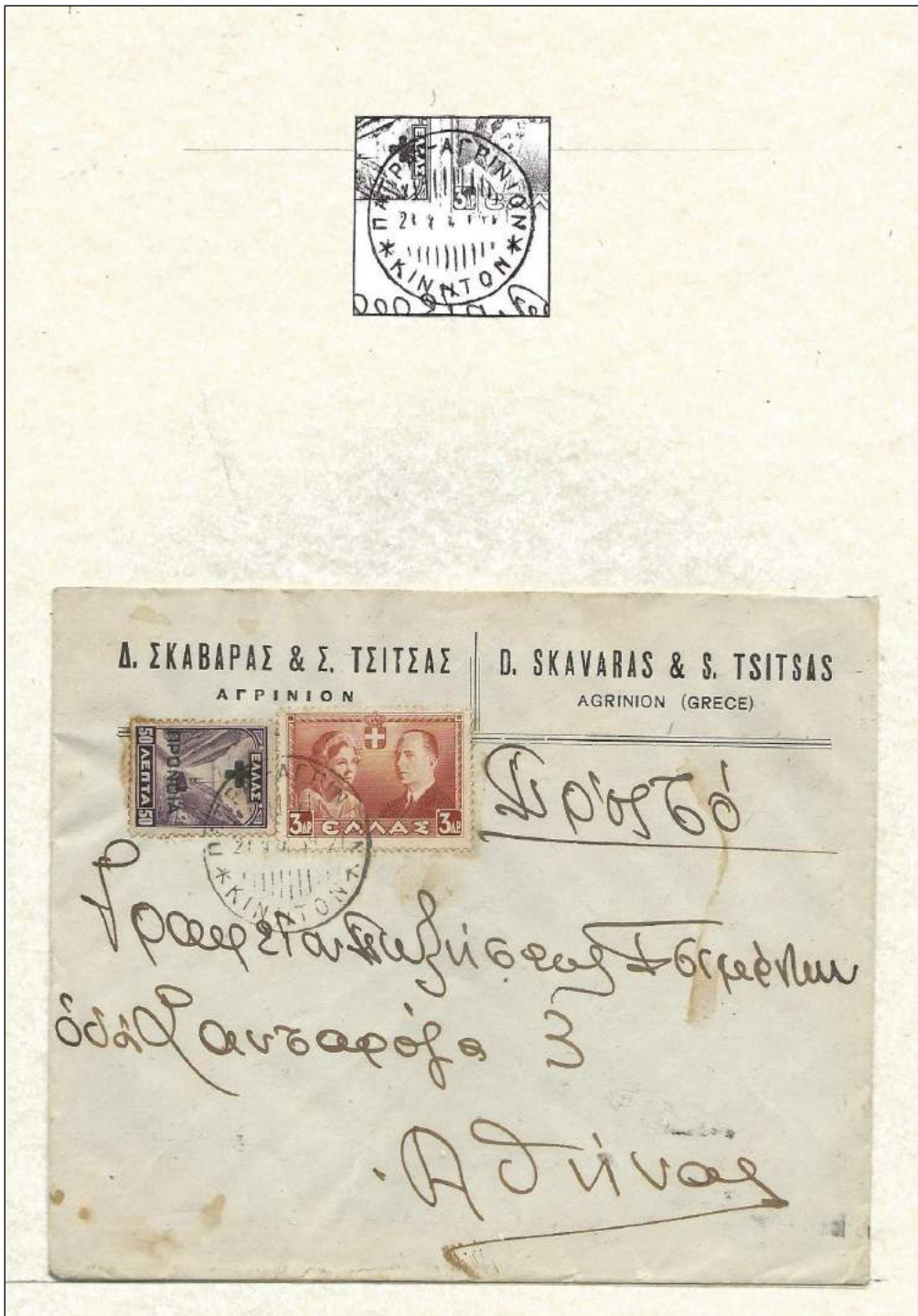


Οι περισσότερο γνωστές από τις σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων των Σ.Θ. είναι εκείνες που παρουσιάζουμε στο φύλλο αυτό, με τα οβάλ αποτυπώματα και με διαδρομή ΒΟΛΟΣ-ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ καθώς και την αντίστροφή της, με περίοδο λειτουργίας από το 1910 ως και τα μέσα της δεκαετίας του 1930.

Δίκτυο των «Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος (Σ.Β.Δ.Ε.)



Οι πρώτες δίκυκλες σφραγίδες της διαδρομής ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΝ-ΑΓΡΙΝΙΟΝ και αντιστρόφως στην ονομαστική και γενική. Οι σφραγίδες ακυρώνουν αξίες γραμματοσήμων μικρών κεφαλών και ιπτάμενου Ερμή, καθώς 5λεπτο λιθογραφικό σε επιστολικό δελτάριο.



Η μεγάλη μονόκυκλη γραμμωτή σφραγίδα ΠΑΤΡΑΙ-ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΚΙΝΗΤΟΝ, ακυρώνει, σε φάκελο προς Αθήνα, γραμματόσημα της δεκαετίας του 1930.



Η μεγάλη μονόκυκλη γραμμωτή σφραγίδα ΑΓΡΙΠΙΟΝ-ΠΑΤΡΑΙ, ΚΙΝΗΤΟΝ, ακυρώνει, σε αποκόμματα και σε φάκελο προς Αθήνα, γραμματόσημα της περιόδου του 1930.



Το επιστολικό δελτάριο φέρει σφραγίδα δίκυκλη γραμμωτή, με σφράγιση της δεκαετίας του 1920, διαδρομής μεταξύ τριών πόλεων:

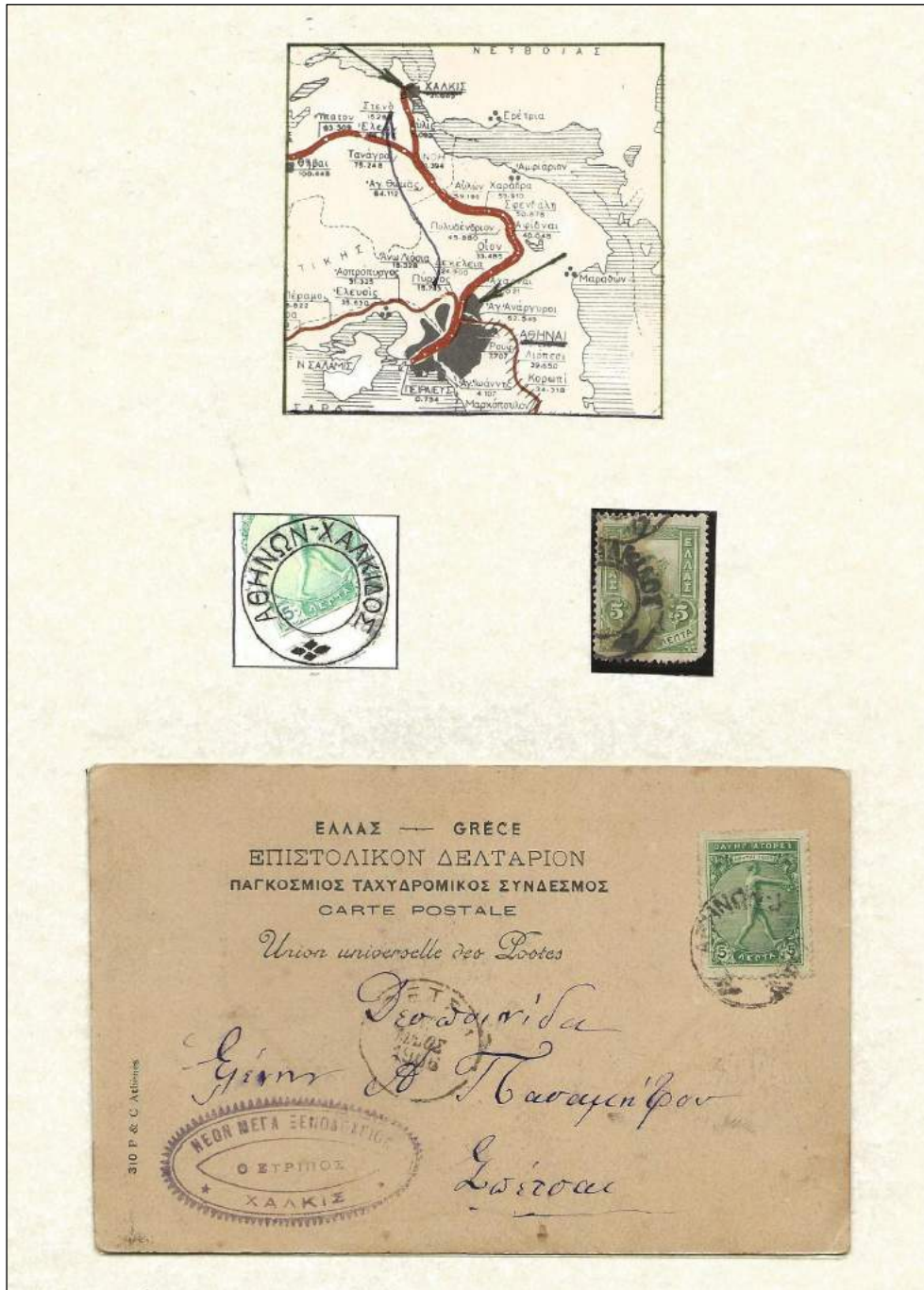
ΑΓΡΙΝΙΟΥ-ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ.

Ο μικρός φάκελος φέρει σφραγίδα δίκυκλη:

ΚΙΝΗΤΟΝ, ΠΑΤΡΩΝ-ΑΓΡΙΝΙΟΥ,

του 1953, μεταγενέστερη κατά 20 χρόνια από την προηγούμενη.

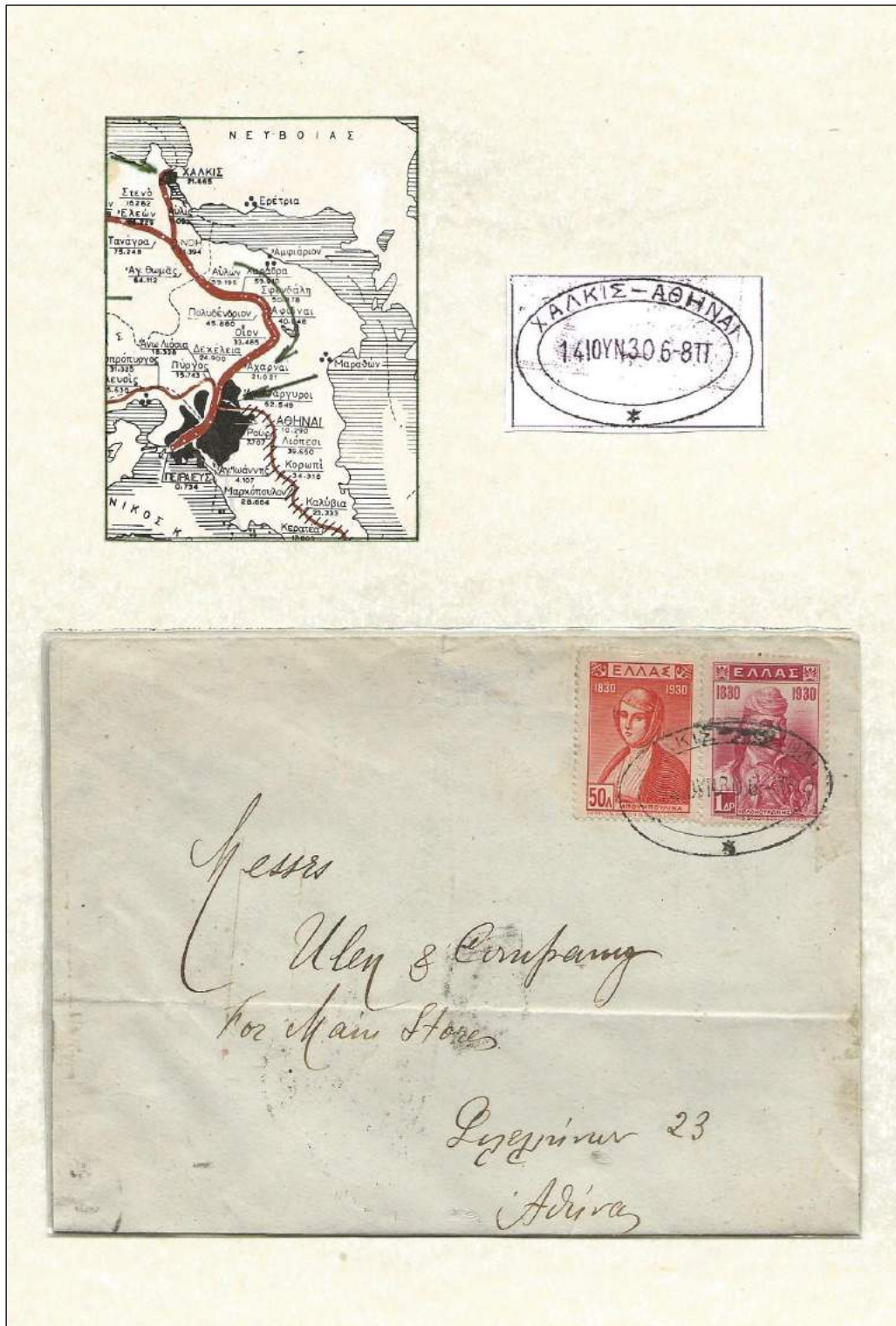
Δίκτυο της γραμμής διεθνούς εύρους, από τον Πειραιά μέχρι τη Λάρισα.



Η παλαιότερη σφραγίδα της διαδρομής ΑΘΗΝΩΝ-ΧΑΛΚΙΔΟΣ,
δίκυκλη και συνήθως χωρίς την τρίγραμμη ημερομηνία.



Οβάλ σφραγίδες της διαδρομής ΑΘΗΝΑΙ-ΧΑΛΚΙΣ και της αντίστροφής της, δηλαδή του πρώτου τμήματος της μεγάλης ελληνικής σιδηροδρομικής διαδρομής διεθνούς πλάτους από την Αθήνα στη Λάρισα. Η σφράγιση των αποτυπωμάτων έγινε τη δεκαετία του 1910, δηλαδή την αρχική περίοδο της λειτουργίας των οβάλ σφραγίδων.



Και μία άλλη οβάλ σφραγίδα της διαδρομής ΧΑΛΚΙΣ-ΑΘΗΝΑΙ, αλλά με σφράγιση της δεκαετίας του 1930, δηλαδή της τελευταίας περιόδου λειτουργίας των οβάλ σφραγίδων.



Φάκελο ταχυδρομημένο από το σιδηροδρομικό σταθμό ΚΑΚΟΣΑΛΕΣΙΟΥ (ΑΥΛΩΝΑΣ) προς τα Πετράλωνα. Φέρει τις επίσημες υπηρεσιακές σιδηροδρομικές σφραγίδες του σταθμού, την ευθύγραμμη ελληνογαλλική και την μεγάλη ορθογώνια, σε μια εποχή που οι σφραγίδες αυτές, λόγω της συνεργασίας Σιδηροδρόμων και Ταχυδρομείων συντελούσαν στην ταχύτητα της ταχυδρομικής επικοινωνίας. Το γραμματόσημο έχει ακυρωθεί με την οβάλ σφραγίδα ΧΑΛΚΙΣ-ΑΘΗΝΑΙ της διαδρομής του αντίστοιχου κινητού ταχυδρομείου.



Τρεις σφραγίδες ΧΑΛΚΙΣ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1Α, ΧΑΛΚΙΣ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 2Α, και μονόκυκλη ΧΑΛΚΙΣ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, με περίοδο λειτουργίας, η πρώτη και η δεύτερη τη δεκαετία του 1930 και αργότερα, και η τρίτη τη δεκαετία του 1950 και μετά.



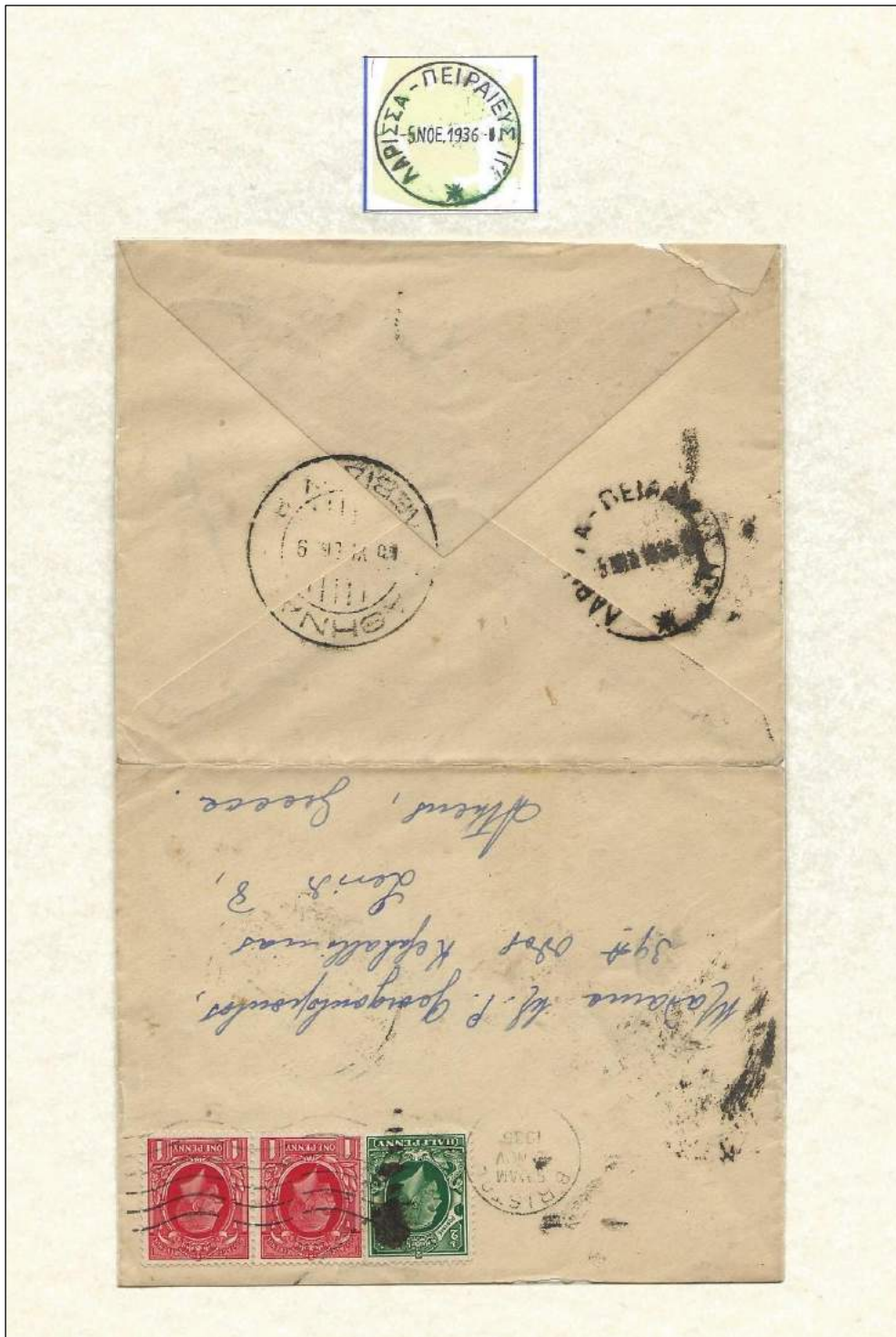
Οβάλ σφραγίδες με διαδρομή ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ-ΛΑΡΙΣΣΑ, με «ΚΙΝΗΤΟΝ» στο κάτω μέρος του αποτυπώματος και αντιστρόφως, που χρησιμοποιήθηκαν αμέσως μετά τη λειτουργία της γραμμής ως τη Λάρισα, από το 1908 και μετά. Η σφραγίδα στο επιστολικό δελτάριο έχει ημερομηνία του 1918.



Το αποτύπωμα της μονόκυκλης σφραγίδας ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΛΑΡΙΣΣΑ, 1Α', πάνω σε φάκελο που προέρχεται από την Πελοπόννησο με προορισμό τη Λάρισα. Η σφράγιση του φακέλου έχει χρονολογία το 1936.



Το αποτύπωμα της μονόκυκλης σφραγίδας ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΛΑΡΙΣΣΑ, 1Β',
 πάνω σε φάκελο που προέρχεται από την Αθήνα με προορισμό περιοχή της Θεσσαλίας.
 Η σφράγιση του φακέλου έχει ημερομηνία χρονολογία του 1937.



Το αποτύπωμα της μονόκυκλης σφραγίδας της αντίστροφης διαδρομής:
 ΛΑΡΙΣΣΑ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1Γ',
 πάνω σε φάκελο, που προέρχεται από την Μπρίστολ της Αγγλίας, με προορισμό την Αθήνα.
 Η σφράγιση του φακέλου έχει ημερομηνία του 1936.



Πάνω: το αποτύπωμα της μονόκυκλης σφραγίδας: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΛΑΡΙΣΑ, ΚΙΝ.2Α, πάνω σε φάκελο από περιοχή της Στερεάς Ελλάδας με προορισμό τα Φάρσαλα.

Η σφράγιση έγινε το 1931.

Κάτω: το αποτύπωμα της μονόκυκλης σφραγίδας: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΛΑΡΙΣΑ, ΚΙΝ.2Β, πάνω σε επιστολικό δελτάριο που προέρχεται από Αθήνα με προορισμό τη Χαλκίδα.

Η σφράγιση έγινε το 1928.

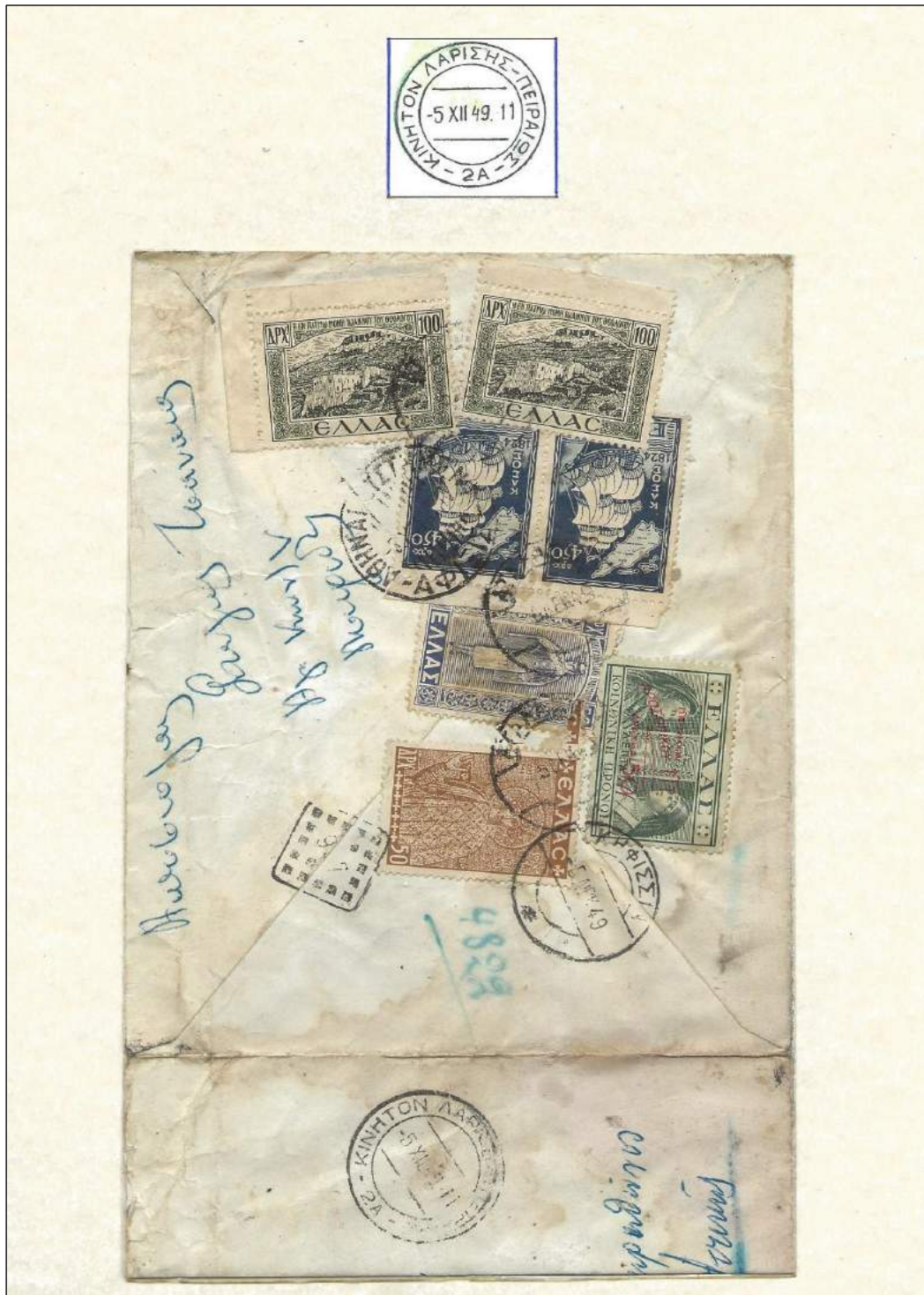


Το αποτύπωμα της μονόκυκλης σφραγίδας: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΛΑΡΙΣΑ, ΚΙΝ.2Γ, σε δύο εφαρμογές:
Πάνω: σε φάκελο που προέρχεται από την Αθήνα με προορισμό περιοχή της Στερεάς Ελλάδας.

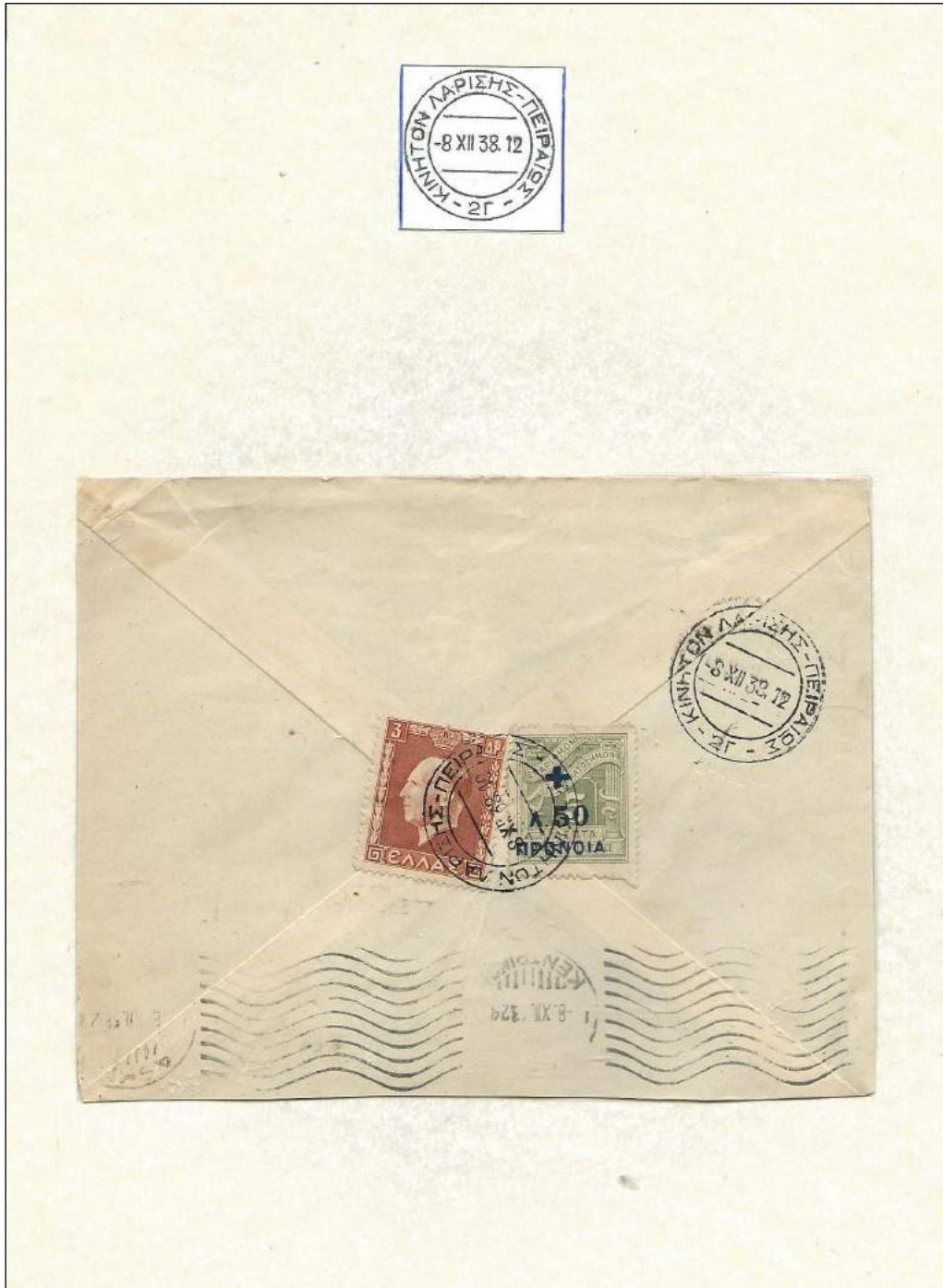
Η σφράγιση έγινε το 1927.

Κάτω: σε Επιστολικό Δελτάριο που προέρχεται από την Αθήνα με προορισμό τη Χαλκίδα.

Η σφράγιση έγινε επίσης το 1927.



Το αποτύπωμα της δίκυκλης σφραγίδας με τα δύο οριζόντια παράλληλα τμήματα και τίτλο δρομολογίου διαδρομής: ΚΙΝΗΤΟΝ ΛΑΡΙΣΣΗΣ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ, - 2Α -, σφραγίζει φάκελο από προάστειο της Αθήνας με προορισμό το κέντρο της. Το αποτύπωμα είναι μεταγενέστερης λειτουργίας από εκείνα του προηγούμενου φύλλου, με έτος σφραγίσεως το 1949.



Το αποτύπωμα της δίκυκλης σφραγίδας με τα δύο οριζόντια παράλληλα τμήματα και τίτλο δρομολογίου διαδρομής: ΚΙΝΗΤΟΝ ΛΑΡΙΣΗΣ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ, -2Γ-, σφραγίζει φάκελο που προέρχεται από την Αθήνα με προορισμό περιοχή της Θεσσαλίας. Το αποτύπωμα έχει έτος σφραγίσεως το 1938.



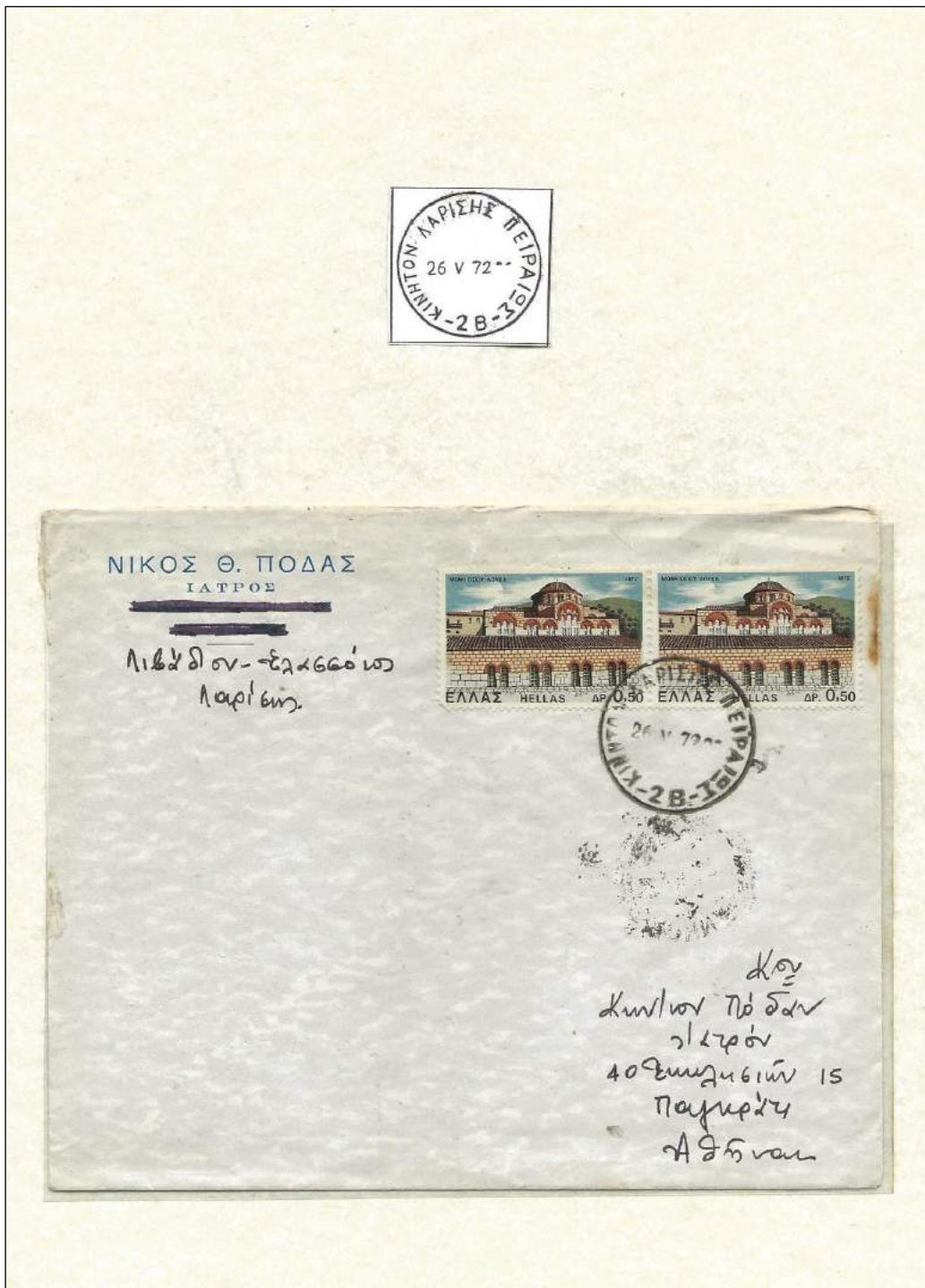
Το φάκελο του γράμματος είναι σφραγισμένο με δύο σφραγίδες διαδοχικών διαδρομών. Η πρώτη με μονόκυκλο αποτύπωμα: Κ.(ΙΝΗΤΟΝ) ΤΡ(ΠΟΛΕΩΣ) – ΠΕΙ(ΡΑΙΩΣ), 2Α, αφορά την πρώτη διαδρομή, από περιοχή της Πελοποννήσου μέχρι τον Πειραιά, και ακολουθεί το μονόκυκλο γραμμωτό αποτύπωμα με τα δύο κυκλικά τμήματα, της διαδοχικής δεύτερης διαδρομής: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΛΑΡΙΣΑ, ΚΙΝ. 2Α, από τον Πειραιά μέχρι τον τελικό προορισμό του γράμματος, τη Λιβαδειά. Οι σφραγίδες ανήκουν στην τελευταία περίοδο λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων, με σφραγίσεις τη δεκαετία του 1960.



Το φάκελο και αυτού του γράμματος είναι σφραγισμένο
με δύο σφραγίδες διαδοχικών διαδρομών.

Η πρώτη με μονόκυκλο αποτύπωμα: Κ.(ΙΝΗΤΟΝ) ΤΡ(ΠΟΛΕΩΣ) – ΠΕΙ(ΡΑΙΩΣ), 2B,
αφορά την πρώτη διαδρομή, από το Άργος μέχρι τον Πειραιά, και ακολουθεί το
δίκυκλο γραμμωτό αποτύπωμα της διαδοχικής δεύτερης διαδρομής:
ΚΙΝΗΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΛΑΡΙΣΗΣ, 2B!, από τον Πειραιά μέχρι τον τελικό προορισμό
κι αυτού του γράμματος, πάλι τη Λιβαδειά.

Οι σφραγίδες ανήκουν στην τελευταία περίοδο λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων,
με σφραγίσεις τη δεκαετία του 1960.

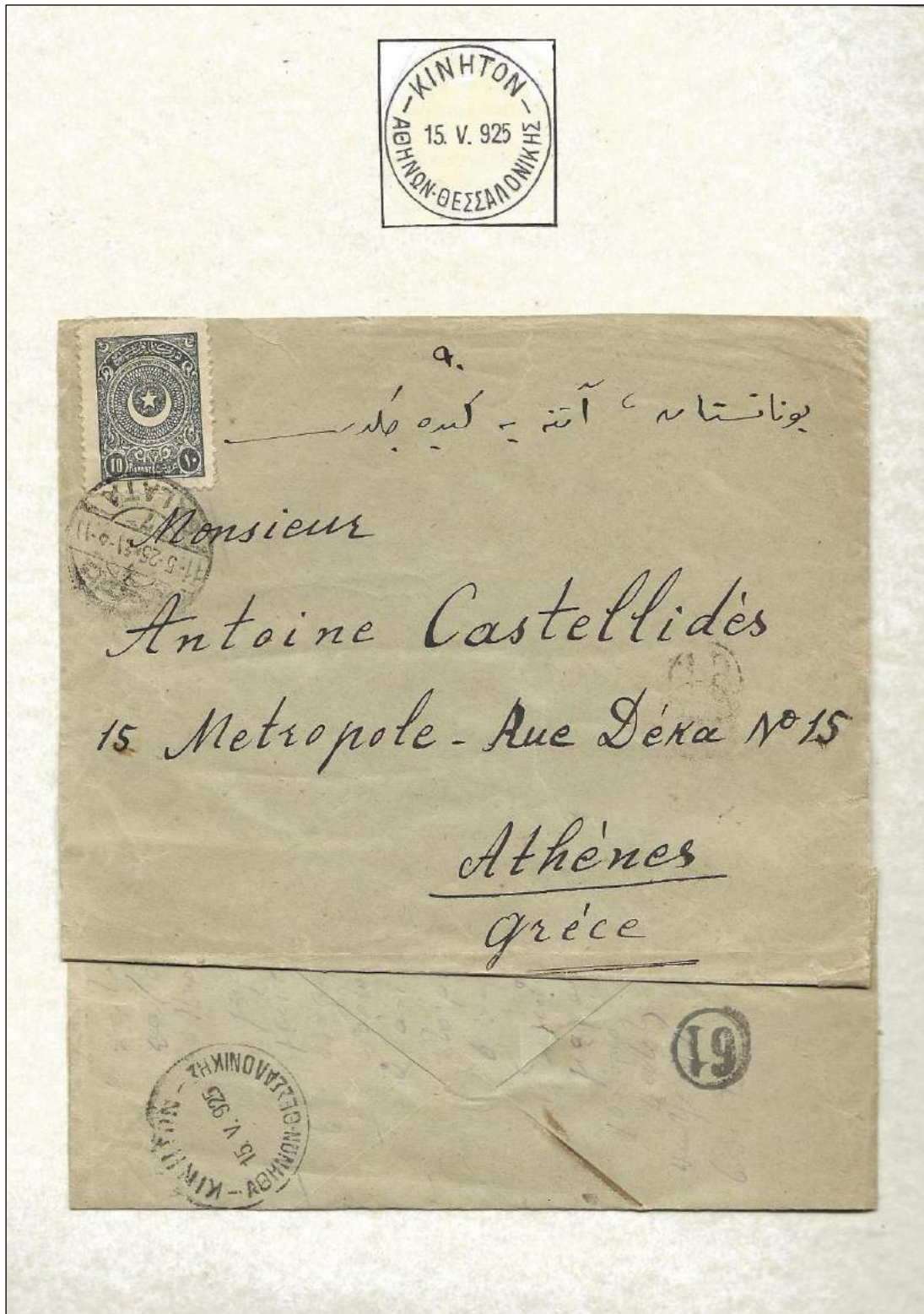


Η δίκυκλη αυτή σφραγίδα, με δρομολόγιο ΚΙΝΗΤΟΝ ΛΑΡΙΣΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, -2B-, είναι από τις τελευταίες με διαδρομή των κινητών ταχυδρομείων από τη Λάρισα στον Πειραιά. Το αποτύπωμά της βρίσκεται πάνω σε φάκελο, προερχόμενο από περιοχή της Λάρισας, με προορισμό την Αθήνα.

Η γραμμή διεθνούς εύρους, επέκταση από τη Λάρισα μέχρι τη Θεσσαλονίκη.



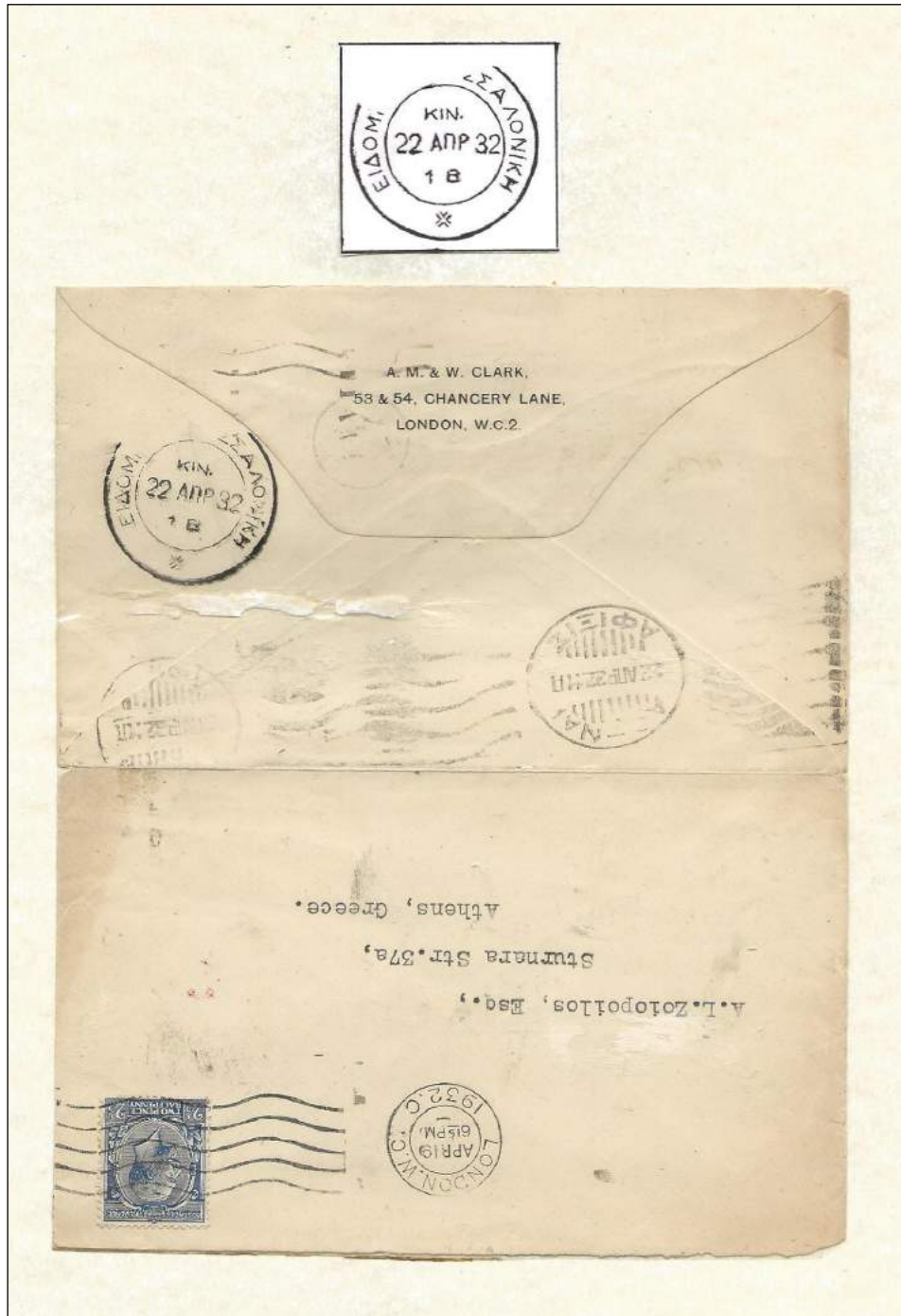
Η σφραγίδα του πρώτου κινητού ταχυδρομείου της μεγάλης διαδρομής ΑΘΗΝΩΝ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ που καθιερώθηκε μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Σφραγίζει Επιστολικό Δελτάριο που απεστάλη από τη Γερμανία.



Την ίδια ημερομηνία σφραγίστηκε και με την ίδια σφραγίδα και ένα άλλο γράμμα με άφιξη από την Κωνσταντινούπολη



Το αποτύπωμα της δίκυκλης σφραγίδας ΕΙΔΟΜΕΝΗ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΚΙΝ., 1Α, σε σφράγιση διελεύσεως τη δεκαετία του 1930, πάνω σε φάκελο επιστολής προερχόμενης από το εξωτερικό, με προορισμό της περιοχή της Νότιας Ελλάδας.



Το αποτύπωμα της δίκυκλης σφραγίδας ΕΙΔΟΜΕΝΗ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΚΙΝ., 1Β, σε σφράγιση διελεύσεως τη δεκαετία του 1930, πάνω σε φάκελο επιστολής προερχόμενης από το Λονδίνο, με προορισμό την Αθήνα.



Δύο αποτυπώματα σφραγίδων διαδοχικών διαδρομών στο ίδιο φάκελο.

Η μία είναι η δίκυκλη ΕΙΔΟΜΕΝΗ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΚΙΝ., 1Α,
 και η άλλη είναι η δίκυκλη γραμμωτή, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΚΙΝ., 1Α.
 Η επιστολή προέρχεται από περιοχή της πρώτης διαδρομής, και συνεχίζει στη δεύτερη
 διαδρομή με προορισμό την Αθήνα.. Οι σφραγίσεις έγιναν τη δεκαετία του 1930.



Η μονόκυκλη σφραγίδα της διαδρομής ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΛΑΡΙΣΣΑ,ΙΑ!, σφραγίζει φάκελο προερχόμενο από τη Γαλλία και με προορισμό την Αθήνα. Σφράγιση τη 10ετία του 1930.



Η μονόκυκλη σφραγίδα της διαδρομής ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΛΑΡΙΣΣΑ, 1B!, σφραγίζει φάκελο προερχόμενο από το Αμβούργο της Γερμανίας με προορισμό την Αθήνα. Σφράγιση τη 10ετία του 1930.



Πάνω: Το αποτύπωμα της μονόκυκλης σφραγίδας: ΛΑΡΙΣΣΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, 1Α!, σφραγίζει φάκελο συστημένου γράμματος από την Ισπανία με προορισμό τον Πειραιά.

Χρονολογία σφραγίσεως η δεκαετία του 1930.

Κάτω: Το αποτύπωμα της μονόκυκλης σφραγίδας: ΣΥΝΟΔΟΣ ΛΑΡΙΣΣΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, 1Α!, της τελευταίας περιόδου λειτουργίας των κινητών ταχυδρομείων, σφραγίζει φάκελο γράμματος από τη Λεπτοκαρυά Κατερίνης με προορισμό τον Πειραιά.

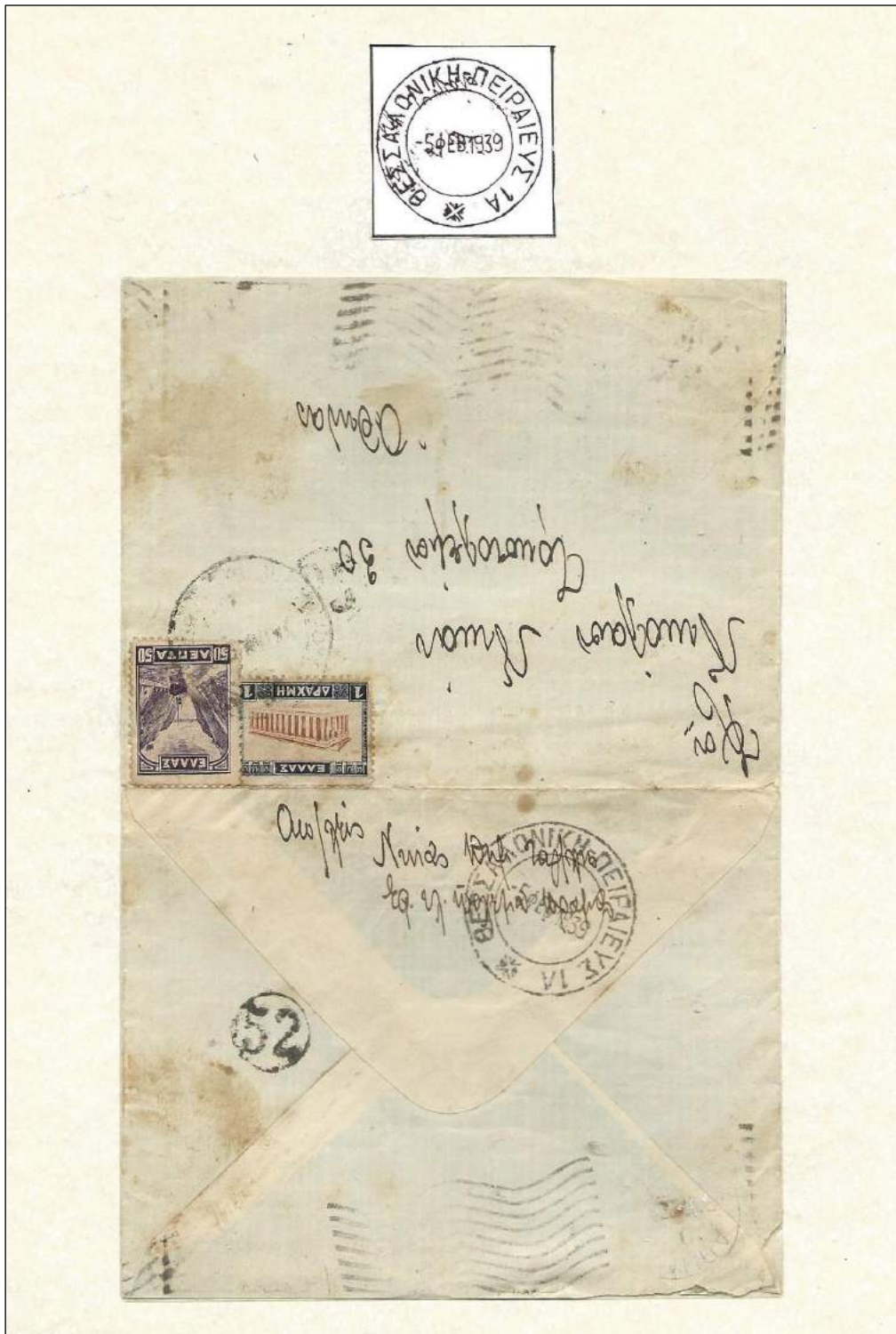
Χρονολογία σφραγίσεως το 1967.



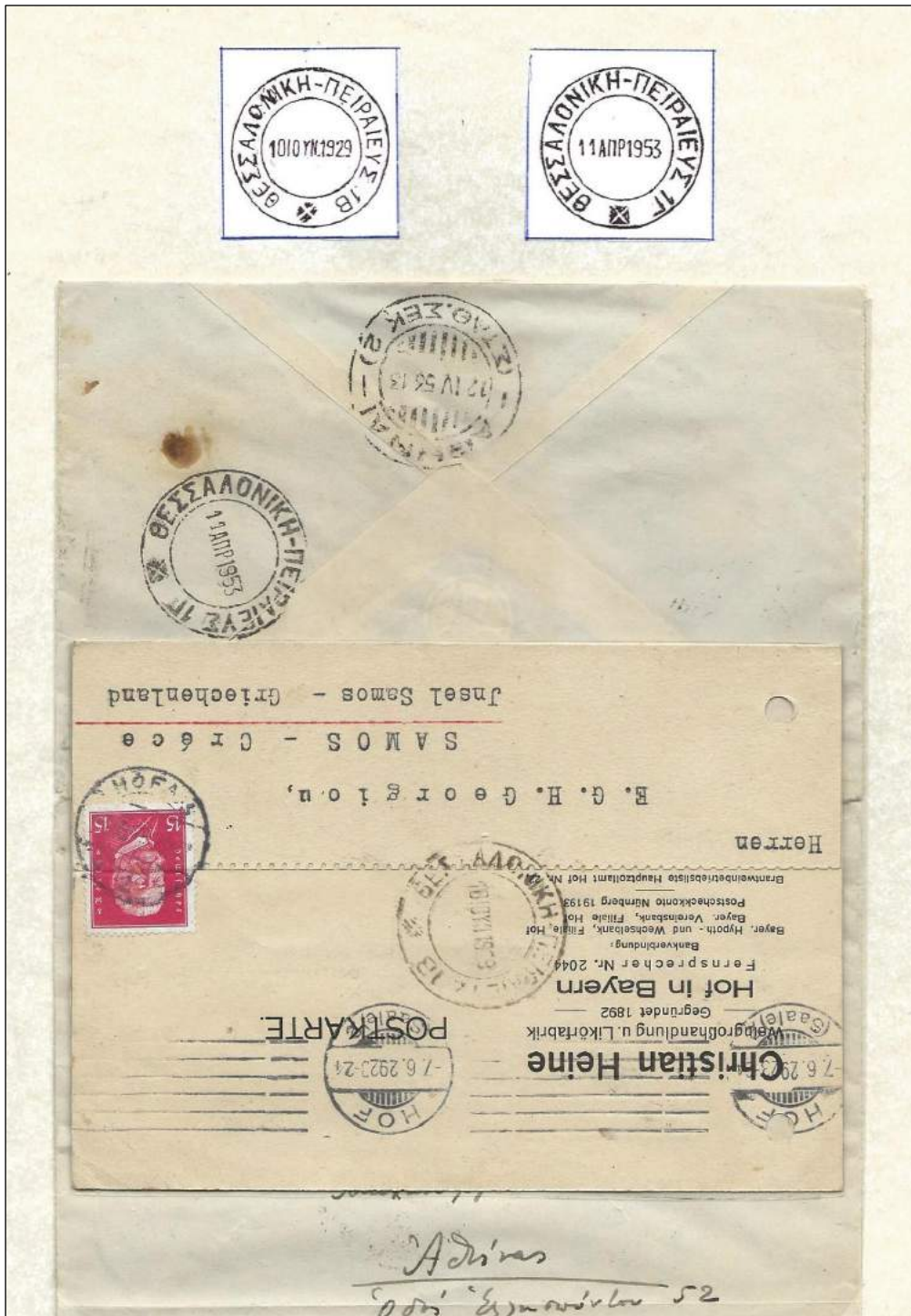
Πάνω: η δίκυκλη γραμμωτή σφραγίδα διαδρομής ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΚΙΝ.1Β, σφραγίζει την είσοδο επιστολικού δελταρίου προερχόμενου από την Εσθονία με προορισμό το Νέο Φάληρο.

Κάτω: η δίκυκλη γραμμωτή σφραγίδα της ίδιας διαδρομής αλλά με ΚΙΝ.1Γ, σφραγίζει την είσοδο καρτ ποστάλ, από το Παρίσι, με τελικό προορισμό τα Γιάννενα.

Οι ημερομηνίες σφραγίσεων είναι της δεκαετίας του 1930.



Η δίκυκλη σφραγίδα διαδρομής: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1Α, ακυρώνει επιστολή από περιοχή της Μακεδονίας, με προορισμό την Αθήνα.



Η δίκυκλη σφραγίδα διαδρομής ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1Β, σφραγίζει την είσοδο Επιστολικού Δελταρίου από Γερμανία στη χώρα μας, με τελικό προορισμό τη Σάμο.
 Η δίκυκλη σφραγίδα διαδρομής ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1Γ, εξασφαλίζει τη διαδρομή από περιοχή της Μακεδονίας μέχρι την Αθήνα, τον προορισμό της επιστολής.



Η δίκυκλη σφραγίδα διαδρομής ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1Δ, πάνω σε φάκελο εικονογραφημένο με την εικόνα ξενοδοχείου της Λάρισσας, εξασφαλίζει τη διαδρομή της επιστολής από την πρωτεύουσα της Θεσσαλίας μέχρι την Αθήνα που είναι ο προορισμός της. Τόσο αυτή η σφραγίδα όσο και οι τρεις προηγούμενες αποτελούν πλήρη ομάδα των οποίων η χρήση διήρκεσε από το τέλος της δεκαετίας του 1920 μέχρι και τη δεκαετία του 1950.



Η μονόκυκλη σφραγίδα Κ.(ΙΝΗΤΟΝ) Θ.(ΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ) Π.(ΕΙΡΑΙΩΣ) 1Β,
σφραγίζει φάκελα από τη Μακεδονία με προορισμό τη Θεσσαλία ή τη Στερεά Ελλάδα.
Η σφραγίδα είναι μεταγενέστερη, με χρονολογία σφράγισης το 1960.



Οι δίκυκλες σφραγίδες :
 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 1Γ και ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 1Δ,
 σφραγίζουν φάκελα, από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη.



Η δίκυκλη σφραγίδα ΓΕΥΓΕΛΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΚΙΝΗΤΟΝ, σφραγίζει δελτάριο κατά την άφιξη του από την Αυστρία.



Η δίκυκλη σφραγίδα ΓΕΥΓΕΛΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΚΙΝΗΤΟΝ, σφραγίζει επιστολή κατά την άφιξή της από την Βουλγαρία.



Η δίκυκλη σφραγίδα ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΓΕΥΓΕΛΗ, ΚΙΝΗΤΟΝ, σφραγίζει επιστολή κατά την άφιξή της από τη Γερμανία.



Επιστολή από Καβάλα προς Αθήνα.

Στο πρώτο μέρος της διαδρομής μέχρι τη Θεσσαλονίκη φαίνεται ότι ισχύει το ακυρωτικό ταχυδρομικό σήμαντρο της Καβάλας, αλλά από τη Θεσσαλονίκη και μετά ισχύει το αποτύπωμα της δίκυκλης και δίγλωσσης ελληνογαλλικής σφραγίδας του κινητού ταχ/μείου ΕΙΔΟΜΕΝΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ – IDOMENI-PIREE, ΚΙΝ.1Α, μέχρι την Αθήνα που είναι ο τελικός προορισμός της επιστολής.



Πάνω: η δίκυκλη και δίγλωσση σφραγίδα της διαδρομής ΕΙΔΟΜΕΝΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ – ΙΔΟΜΕΝΙ-ΠΙΡΕΕ, ΚΙΝ.,1^Β, σφραγίζει την είσοδο επιστολικού δελταρίου προερχόμενου από τη Γερμανία, με τελικό προορισμό τη Σάμο. Σφράγιση το 1929.

Κάτω: η δίκυκλη και δίγλωσση σφραγίδα ΕΙΔΟΜΕΝΗ-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ – ΙΔΟΜΕΝΙ-ΠΙΡΕΕ, ΚΙΝ.,1Γ, σφραγίζει επιστολή που διακινείται από τη Θεσσαλονίκη με προορισμό την Αθήνα. Σφράγιση το 1930.



Η δίκυκλη δίγλωσση ελληνογαλλική σφραγίδα
 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΕΙΔΟΜΕΝΗ – PIREE-IDOMENI, KIN., 1A,
 σφραγίζει φάκελο επιστολής από τον Πειραιά, με προορισμό τη Βέροια.
 Χρονολογία σφραγίσεως το 1930.



Πάνω: η δίκυκλη και δίγλωσση σφραγίδα της διαδρομής ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΕΙΔΟΜΕΝΗ – ΠΙΡΕΕ-ΙΔΟΜΕΝΙ, ΚΙΝ.,1^Β, σφραγίζει απόκομμα γραμματοσημασμένου φακέλου μάλλον από την Αθήνα, με προορισμό περιοχή της Μακεδονίας.

Κάτω: η δίκυκλη και δίγλωσση σφραγίδα, ομοίως της διαδρομής ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΕΙΔΟΜΕΝΗ – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΙΔΟΜΕΝΙ, ΚΙΝ.1Γ, σφραγίζει «απόδειξη παραλαβής συστημένου αντικειμένου», που διακινείται σε περιοχές της Θεσσαλίας.

Η γραμμή διεθνούς εύρους στις διαδρομές Μακεδονίας και Θράκης.



Οι σφραγίδες προς Γευγελή και Γουμένιτσα (Αξιούπολη) χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, μέχρι να καθορισθούν τα οριστικά σύνορα μεταξύ Ελλάδας και Σερβίας, οπότε ο τελικός συνοριακός μας σταθμός έγινε η Ειδομένη.

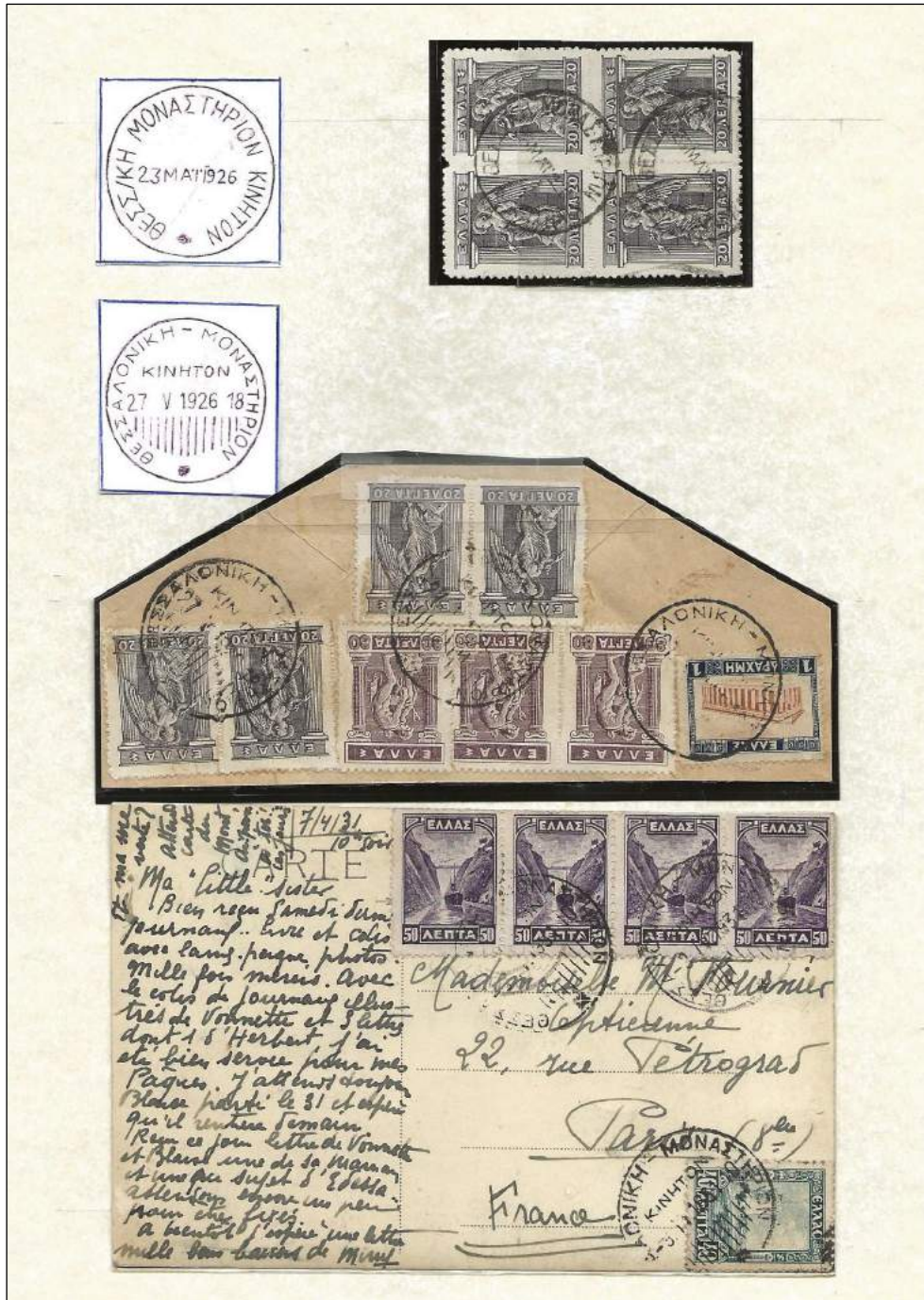


Η πάνω δίκυκλη σφραγίδα με διαδρομή: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΝ, με την φθαρμένη τρίγραμμη ένδειξη ημερομηνίας, είναι η παλαιότερη της διαδρομής προς Μοναστήριον. Οι δύο άλλες δίκυκλες: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΝ, (ΚΙΝΗΤΟΝ), με τα δύο παράλληλα οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα και της αντίστροφης διαδρομής: ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΝ- ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, (ΚΙΝΗΤΟΝ), είναι μεταγενέστερες, με ημερομηνίες μεταξύ των Βαλκανικών Πολέμων και του Α΄ Παγκοσμίου. Όλα τα αποτυπώματα βρίσκονται σε αξίες γραμματοσήμων της σειράς της Εκστρατείας του 1912.



Πάνω: τα αποτυπώματα των δίκυκλων σφραγίδων με τα δύο παράλληλα οριζόντια ευθύγραμμα τμήματα και τίτλο διαδρομής: ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΝ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, (ΚΙΝΗΤΟΝ), ακυρώνουν σε απόκομμα αξίες γραμματοσήμων της λιθογραφικής σειράς επισημασμένες με ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ.

Κάτω: το αποτύπωμα της ίδιας σφραγίδας, ακυρώνει την έντυπη αξία του 5λέπτου της σειράς της Εκστρατείας σε Επιστολικό Δελτάριο για χρήση στο εσωτερικό της χώρας.

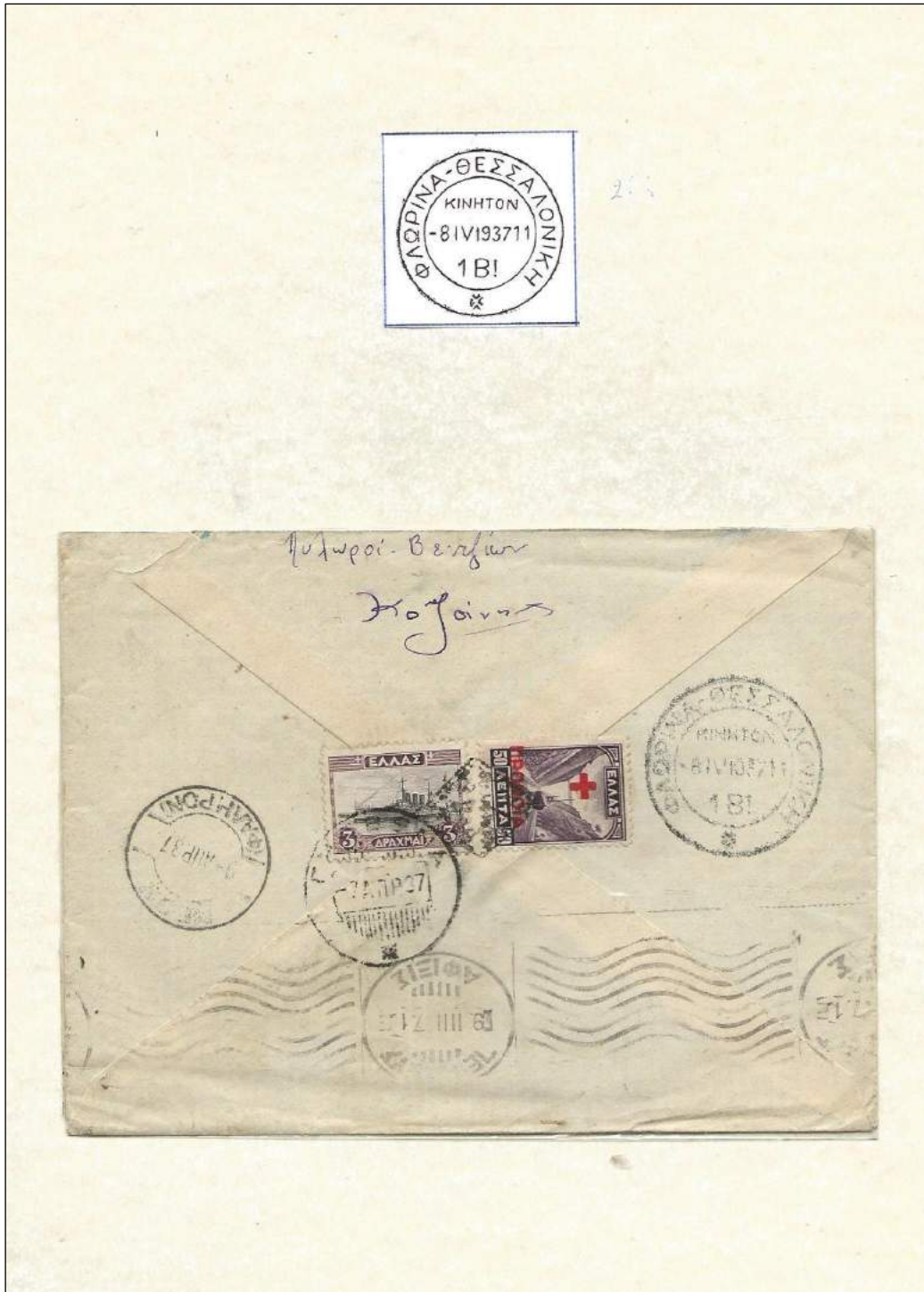


Πάνω: το αποτύπωμα της μονόκυκλης σφραγίδας: ΘΕΣ/ΝΙΚΗ-ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΝ ΚΙΝΗΤΟΝ, σε μπλοκ τετράδας του 20λέπτου της λιθογραφικής σειράς γραμματοσήμων.

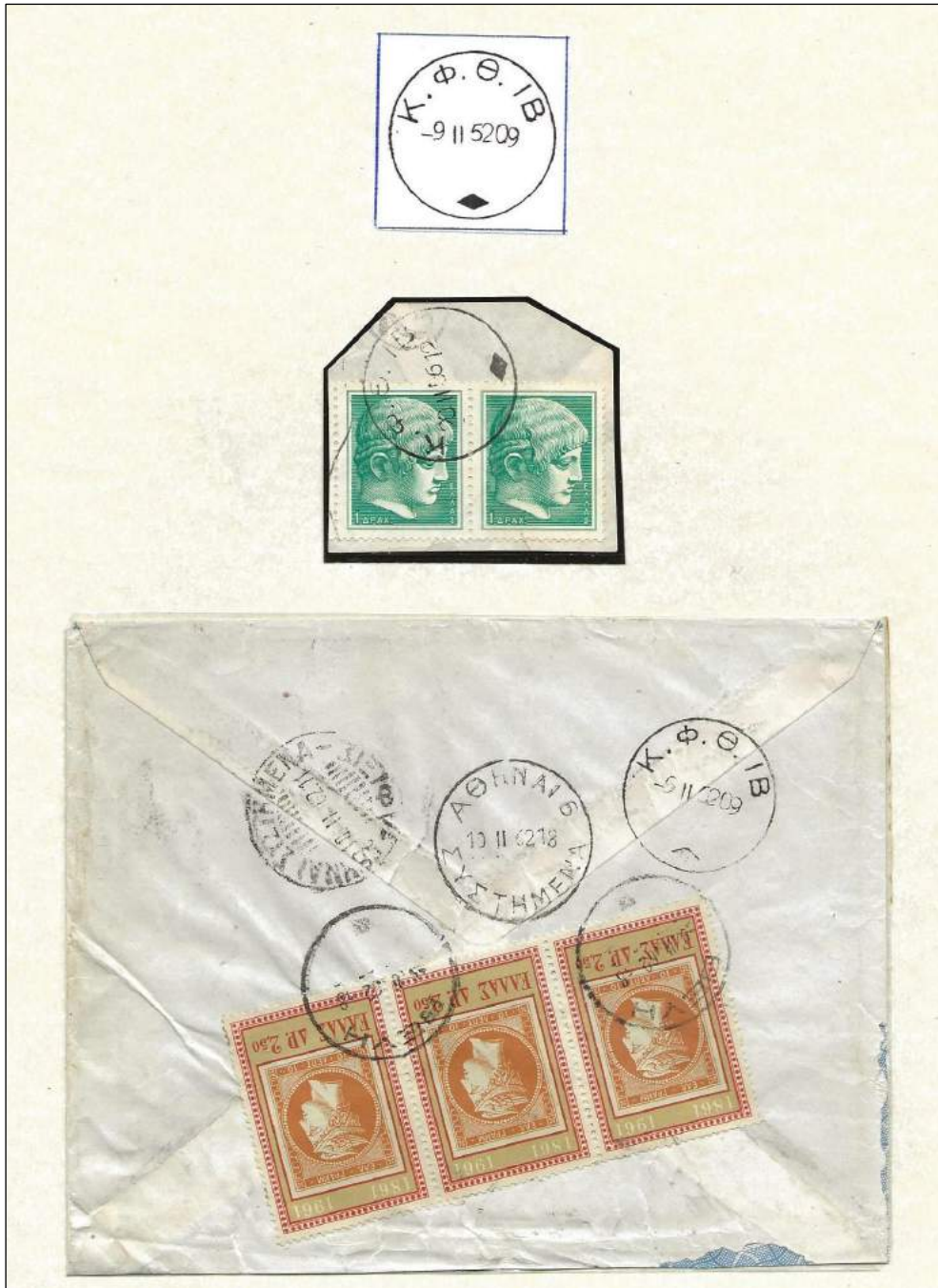
Κάτω: το αποτύπωμα της μονόκυκλης ημιγραμμωτής σφραγίδας: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΝ, ΚΙΝΗΤΟΝ, πάνω σε αξίες της λιθογραφικής σειράς γραμματοσήμων και της σειράς των Τοπίων, τόσο σε απόκομμα φακέλου όσο και σε καρτ ποστάλ για το εξωτερικό.



Η δίκυκλη αυτή σφραγίδα με τίτλο δρομολογίου:
 ΦΛΩΡΙΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΚΙΝΗΤΟΝ, 1Α!,
 σφραγίζει φάκελο γράμματος προερχόμενο
 από την περιοχή της Έδεσσας, με προορισμό την Αθήνα.



Και η δίκυκλη αυτή σφραγίδα, με τίτλο δρομολογίου:
 ΦΛΩΡΙΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΚΙΝΗΤΟΝ, 1Β!,
 σφραγίζει φάκελο γράμματος προερχόμενο
 από τα Γρεβενά Κοζάνης, με προορισμό το Νέο Φάληρο.



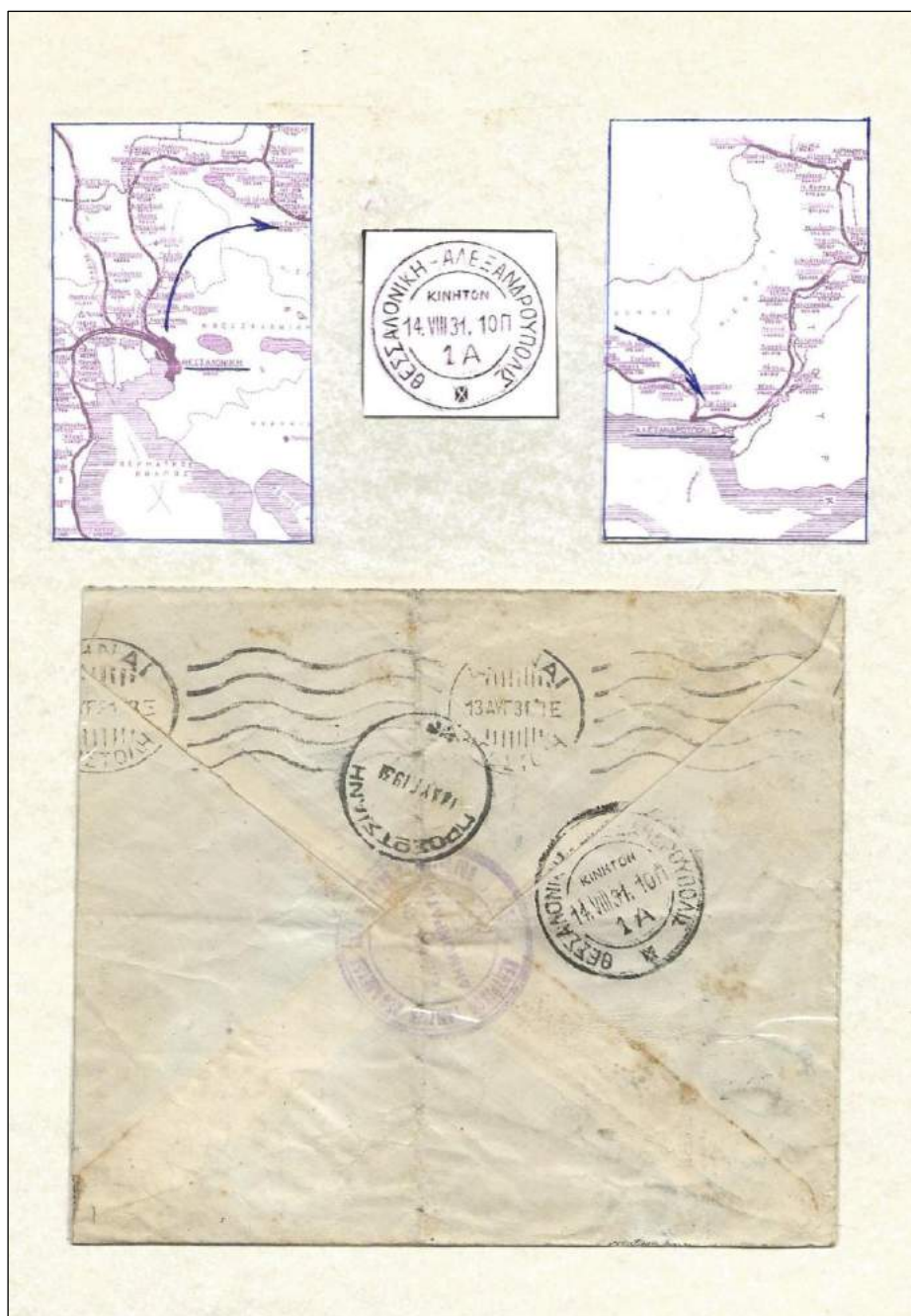
Η μονόκυκλη αυτή σφραγίδα, της οποίας το αποτύπωμα παρουσιάζει τον τίτλο του δρομολογίου με συντεταγμένες λέξεις:

Κ.(ΚΙΝΗΤΟΝ) Φ.(ΛΩΡΙΝΗΣ) Θ.(ΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ) 1Β,

λειτούργησε την τελευταία περίοδο των κινητών ταχυδρομείων, από το 1950 και μετά. Στο φύλλο αυτό σφραγίζει, στο πάνω μέρος, ζεύγος αξιών σφραγισμένων γραμματοσήμων της εποχής, ενώ στο κάτω μέρος σφραγίζει συστημένο γράμμα προερχόμενο από τη Βεύη της περιοχής της Φλώρινας με προορισμό την Αθήνα. Σφραγίσεις τη δεκαετία του 1950.



Η αρνητική σφραγίδα διαδρομής TAX. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ-ΔΡΑΜΑΣ ΚΙΝΗΤΟΝ και της αντίστροφης διαδρομής, κανονική δίκυκλη, ΔΡΑΜΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (ΚΙΝΗΤΟΝ), σφραγίζουν ζεύγη και τετράδα αξιών γραμματοσήμων της σειράς της Εκστρατείας καθώς και Επιστολικό Δελτάριο της Στρατιωτικής Ταχυδρομικής Υπηρεσίας.



Η μονόκυκλη σφραγίδα με δύο εσωτερικά κυκλικά τμήματα και με τίτλο δρομολογίου:
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΚΙΝΗΤΟΝ, 1Α,
 σφραγίζει φάκελο προερχόμενο από τη νότια Ελλάδα,
 με προορισμό περιοχή της ανατολικής Μακεδονίας.



Πάνω: η μονόκυκλη σφραγίδα με τα δύο κυκλικά τμήματα και με τίτλο δρομολογίου:

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΚΙΝΗΤΟΝ, 1Β,

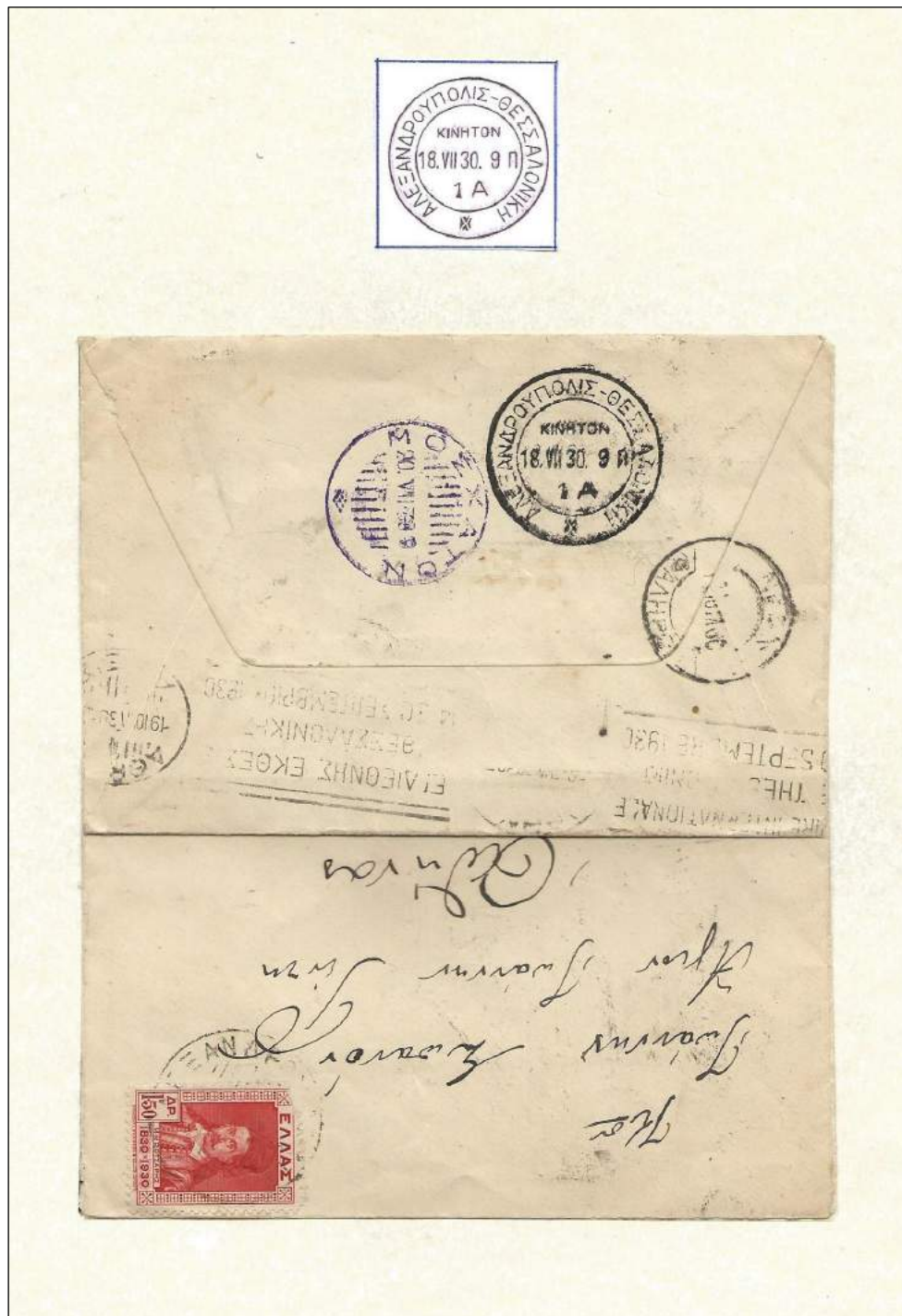
σφραγίζει φάκελο από την ανατολική Μακεδονία με προορισμό τη Θεσσαλία.

Κάτω: η μονόκυκλη δίκυκλη σφραγίδα με τα δύο κυκλικά τμήματα και με τίτλο δρομολογίου:

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΚΙΝΗΤΟΝ, 1Γ,

σφραγίζει φάκελο από την Αθήνα με προορισμό περιοχή της ανατολικής Μακεδονίας.

Ημερομηνίες σφραγίσεων τις δεκαετίες 1930 και 1940.



Η δίκυκλη σφραγίδα της αντίστροφης διαδρομής από του προηγούμενου φύλλου, δηλαδή:
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΚΙΝΗΤΟΝ, 1Α,
 σφραγίζει φάκελο προερχόμενο από την Αλεξανδρούπολη με προορισμό την Αθήνα.
 Ημερομηνία σφραγίσεως του 1930.



Πάνω: η μονόκυκλη σφραγίδα με τα δύο κυκλικά τμήματα και με τίτλο δρομολογίου ΑΛΕ-ΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΚΙΝΗΤΟΝ, 1Β, σφραγίζει φάκελο από την περιοχή της Δράμας με προορισμό την Πελοπόννησο. Υπάρχει και μια σφραγίδα διαδοχικής διαδρομής, δίκυκλη, γραμμωτή: ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΠΑΤΡΩΝ, 1Α!

Χρονολογία σφραγίσεως το 1937.

Κάτω: η μονόκυκλη σφραγίδα με τα δύο κυκλικά τμήματα και με τίτλο δρομολογίου ΑΛΕ-ΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΚΙΝΗΤΟΝ, 1Γ, σφραγίζει φάκελο με αφετηρία την Αλεξανδρούπολη και προορισμό την Αθήνα.

Χρονολογία σφραγίσεως το 1937.



Η δίκυκλη σφραγίδα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΚΙΝ., 1Α, σε φάκελο επιστολής από τις ΗΠΑ με έντυπη αξία γραμματοσήμου 2 cents στο φάκελο και με προορισμό την περιοχή της Δράμας. Σφράγιση τη 10ετία του 1930.



Η δίκυκλη σφραγίδα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΚΙΝ., 1Β, σε επιστολή από την Αθήνα και με προορισμό επίσης την περιοχή της Δράμας. Σφράγιση τη 10ετία του 1930.



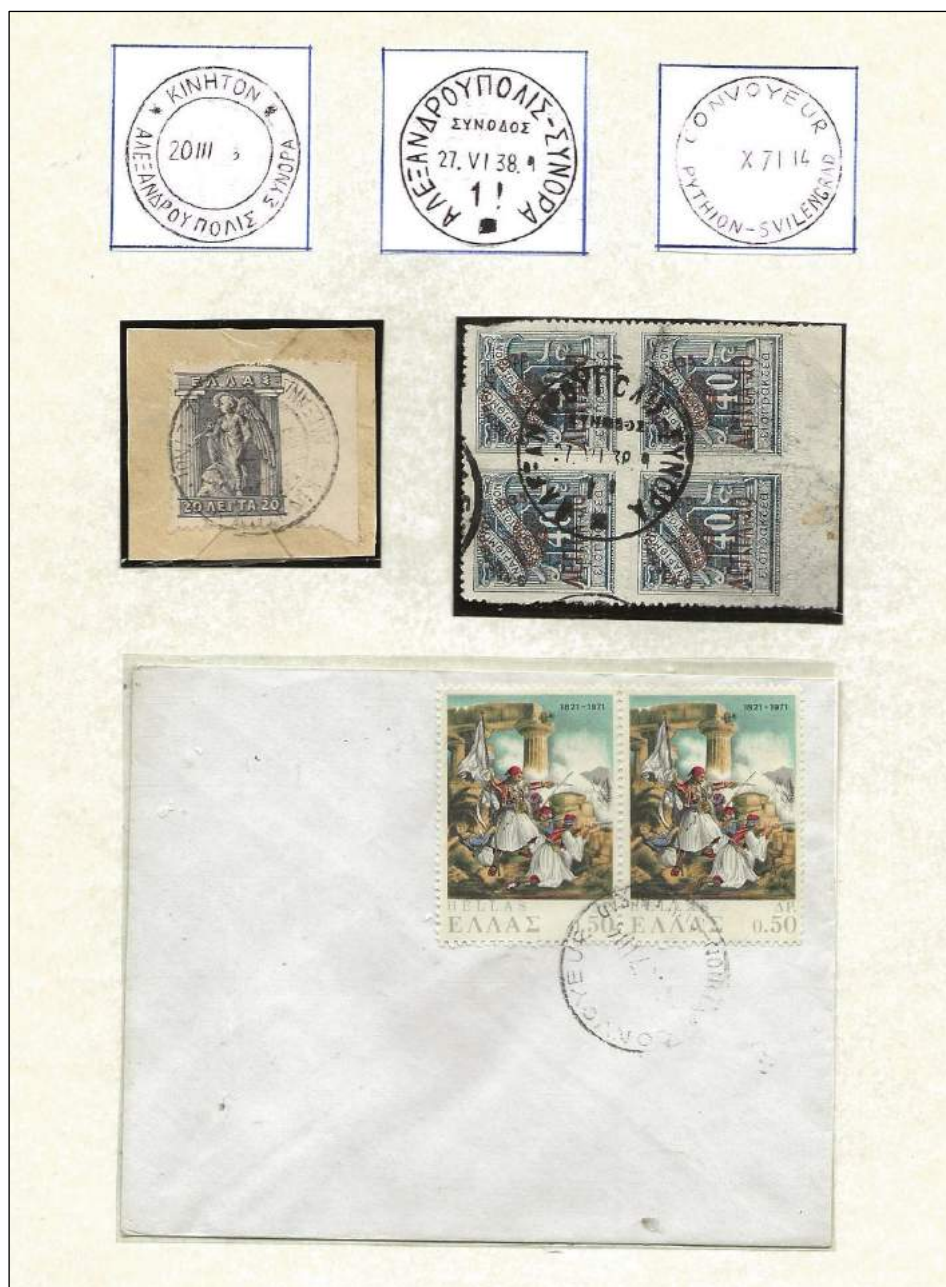
Η δίκυκλη σφραγίδα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΚΙΝ., 1Γ, σε επιστολή πάλι από την Αθήνα και με προορισμό επίσης περιοχή της Δράμας. Σφράγιση τη 10ετία του 1930.



Η δίκυκλη σφραγίδα της αντίστροφης διαδρομής
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΚΙΝ., 1Γ,
 σφραγίζει φάκελο προερχόμενο από τη Γαλλία, με προορισμό
 την περιοχή των Σερρών. Σφράγιση στο τέλος της 10ετίας του 1920.



Μονόκυκλη ημιγραμμωτή σφραγίδα
 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΚΙΝΗΤΟΝ,
 με περίοδο λειτουργίας τη δεκαετία του 1920 και έπειτα.



Οι τρεις αυτές σφραγίδες αναφέρονται σε διαδρομές μέσα στο νομό Έβρου από την Αλεξανδρούπολη μέχρι τα ανατολικά μας σύνορα:

- η **πρώτη** είναι δίκυκλη: KINHTON ALEXAN-ΔΡΟΥΠΟΛΙΣ SYNORA.
- η **δεύτερη** είναι μονόκυκλη: ALEXANΔΡΟΥΠΟΛΙΣ-SYNORA, SYNOΔΟΣ 1!, και
- η **τρίτη** είναι μονόκυκλη στη γαλλική γλώσσα: CONVOYEUR PYTHION-SVILENGRAD (SYNOΔΟΣ ΠΥΘΙΟΝ-ΣΒΙΛΕΝΓΚΡΑΝΤ. Το ΠΥΘΙΟ βρίσκεται στα ελληνο--τουρκικά σύνορα, και το ΣΒΙΛΕΝΓΚΡΑΝΤ αμέσως μετά τα ελληνο-βουλγαρικά.

Οι σφραγίδες λειτούργησαν από τη δεκαετία του 1930 και μετά.

ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Κώστας Ανδρουλιδάκης

**Οι σφραγίδες των κινητών ταχυδρομείων
των Ελληνικών Σιδηροδρόμων**

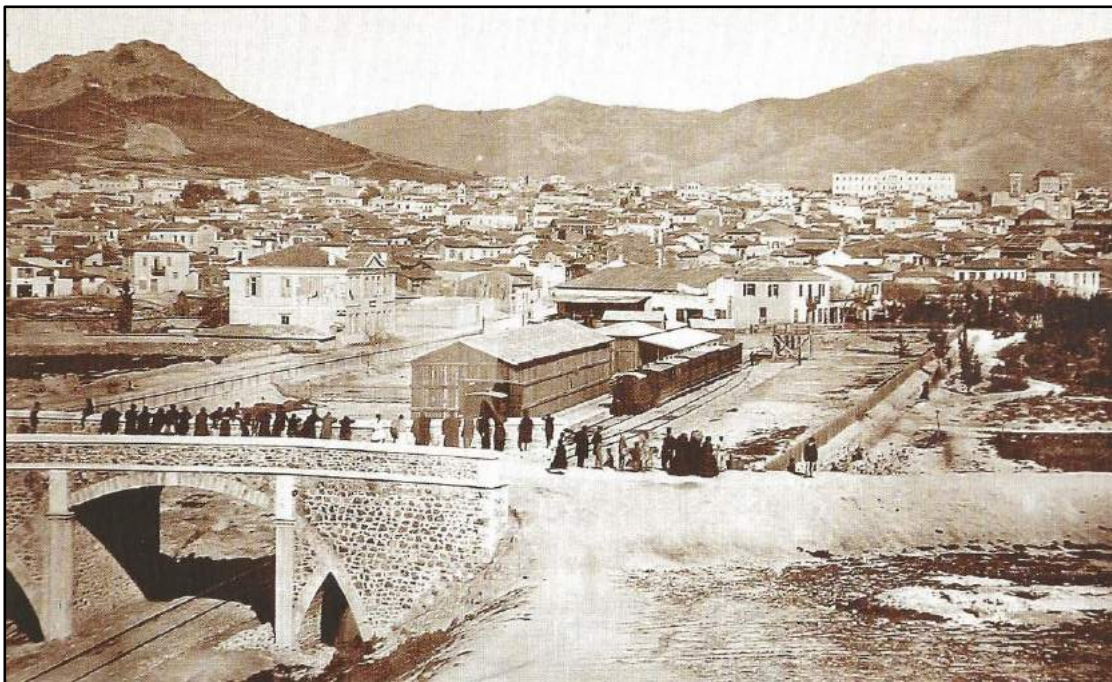
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

**Φωτογραφίες των ακραίων σιδηροδρομικών
σταθμών των διαδρομών των κινητών ταχυδρομείων,
καθώς και άλλων χαρακτηριστικών χώρων,
που έπαιξαν ιδιαίτερο ρόλο στη σιδηροδρομική αλλά
και στη γενικότερη νεότερη ιστορία μας.**

Φωτογραφίες σιδηροδρομικών σταθμών του «Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου»(Σ.Α.Π.)



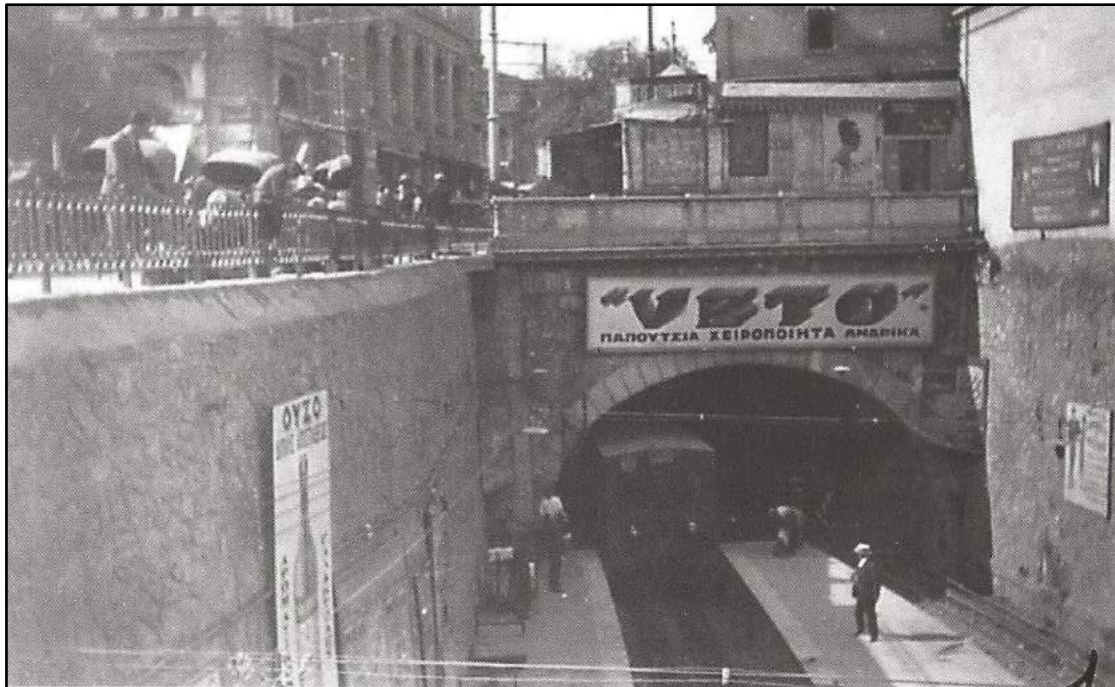
Η κεντρική είσοδος του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού Πειραιά του σιδηροδρόμου Αθήνας-Πειραιά, όταν πρωτοκατασκευάστηκε το 1869, τότε που ο σιδηρόδρομος αυτός ήταν ακόμη ατμοκίνητος.



Ο παλαιότερος τερματικός σταθμός προς Αθήνα του ατμοκίνητου σιδηροδρόμου Πειραιά-Αθήνας, που ήταν ξύλινος και βρισκόταν στο Θησείο.



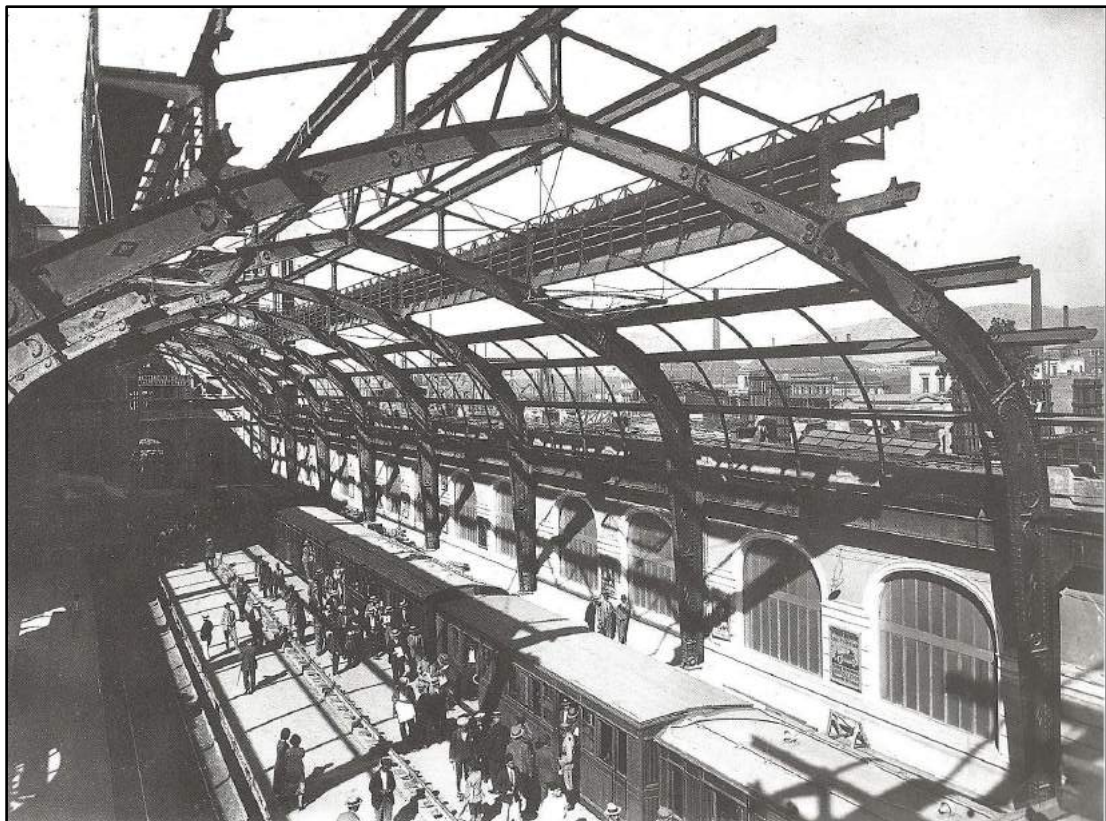
Ο νεότερος τερματικός σταθμός του ατμοκίνητου σιδηροδρόμου Πειραιά-Αθήνας, που κατασκευάστηκε δίπλα στην πλατεία Ομονοίας, μεταξύ των οδών Αθηνάς και Λυκούργου, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, σημαιοστολισμένος για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1896.



Το εσωτερικό του προηγούμενου σταθμού δίπλα στην πλατεία Ομονοίας, που ήταν ημιυπόγειος μεταξύ των οδών Αθηνάς και Λυκούργου, πριν κατασκευασθεί ο γνωστός μας υπόγειος σταθμός κάτω από την πλατεία Ομονοίας, όταν ο σιδηρόδρομος Πειραιά-Αθήνας ηλεκτροκινήθηκε.



Πανοραμική άποψη του μεγαλοπρεπούς μεγάρου και των άλλων εγκαταστάσεων του νέου σιδηροδρομικού σταθμού στον Πειραιά, του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιώς (1928).



Έργα κατασκευής του μεγάλου μεταλλικού θόλου με τα τριαρθρωτά τόξα στηρίξεως στον σταθμό ηλεκτρικών σιδηροδρόμων του Πειραιά, το 1926.

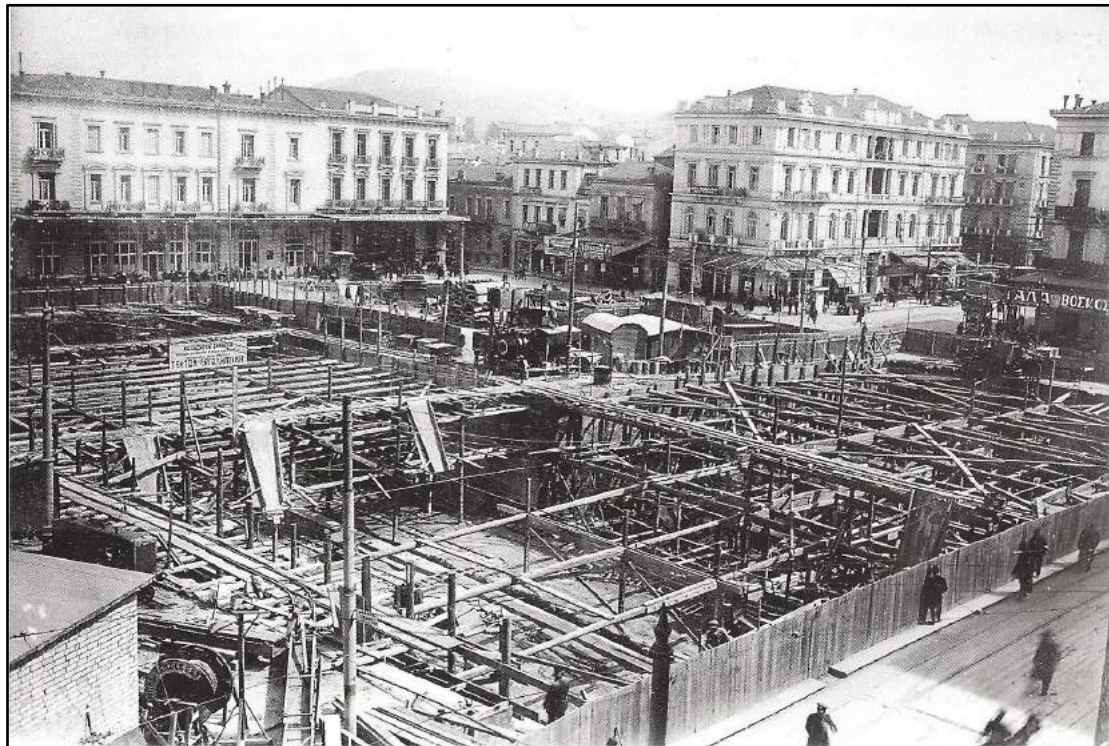


Απόψεις της πολυτελούς σάλας των συρμών του σιδηροδρομικού σταθμού του Πειραιά των ηλεκτρικών σιδηροδρόμων Πειραιά-Αθήνας.

Πάνω, με το φως της ημέρας. **Κάτω**, με ηλεκτροφωτισμό κατά τη νύχτα.



Η πλατεία Ομονοίας κατά την έναρξη των εργασιών εκσκαφής για την κατασκευή του υπόγειου σταθμού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου, τον Σεπτέμβριο του 1927. Απέναντι προς τα δεξιά το ιδιόμορφο κτίριο είναι το θέατρο Κοτοπούλη.



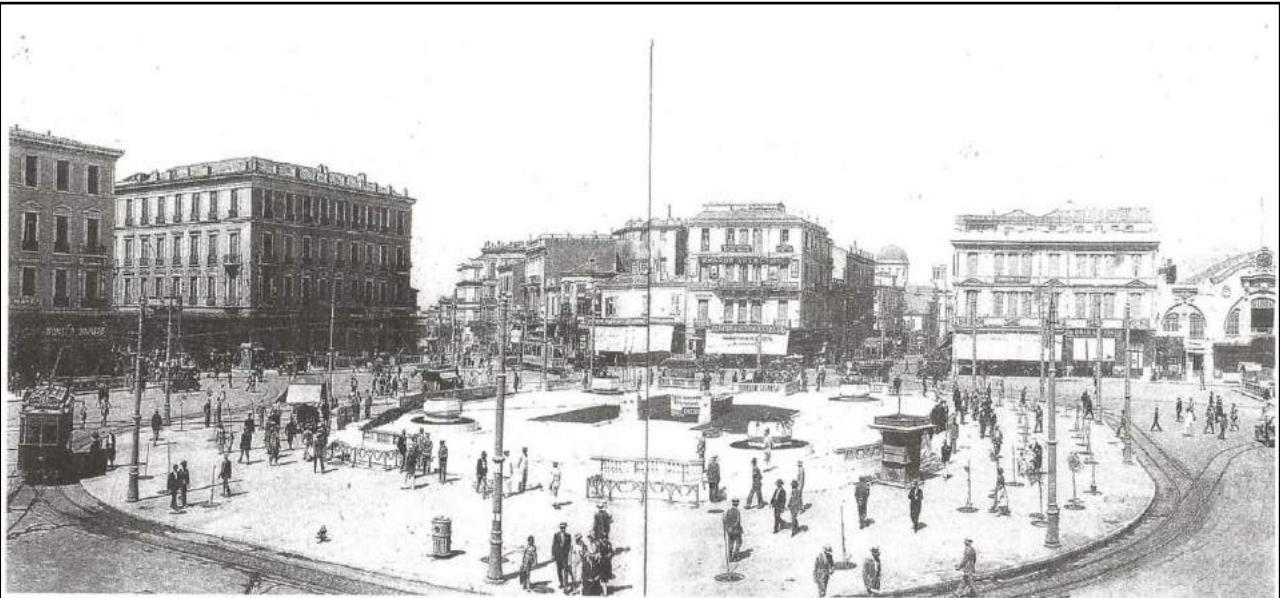
Το εργοτάξιο για την κατασκευή του υπόγειου σταθμού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου κάτω από την πλατεία Ομονοίας. Αποψη από την οδό Πειραιώς.



Τα αρχικά εκδοτήρια εισιτηρίων στον πρώτο υπόγειο χώρο του σταθμού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου κάτω από την πλατεία Ομονοίας.



Η κάθοδος προς τον δεύτερο υπόγειο διάδρομο του σταθμού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου κάτω από την πλατεία Ομονοίας, στο διάδρομο όπου διέρχονται οι σιδηροδρομικές γραμμές.



Πανοραμική άποψη της πλατείας Ομονοίας όταν έχει ολοκληρωθεί εντελώς η κατασκευή του υπόγειου σταθμού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου (1930)



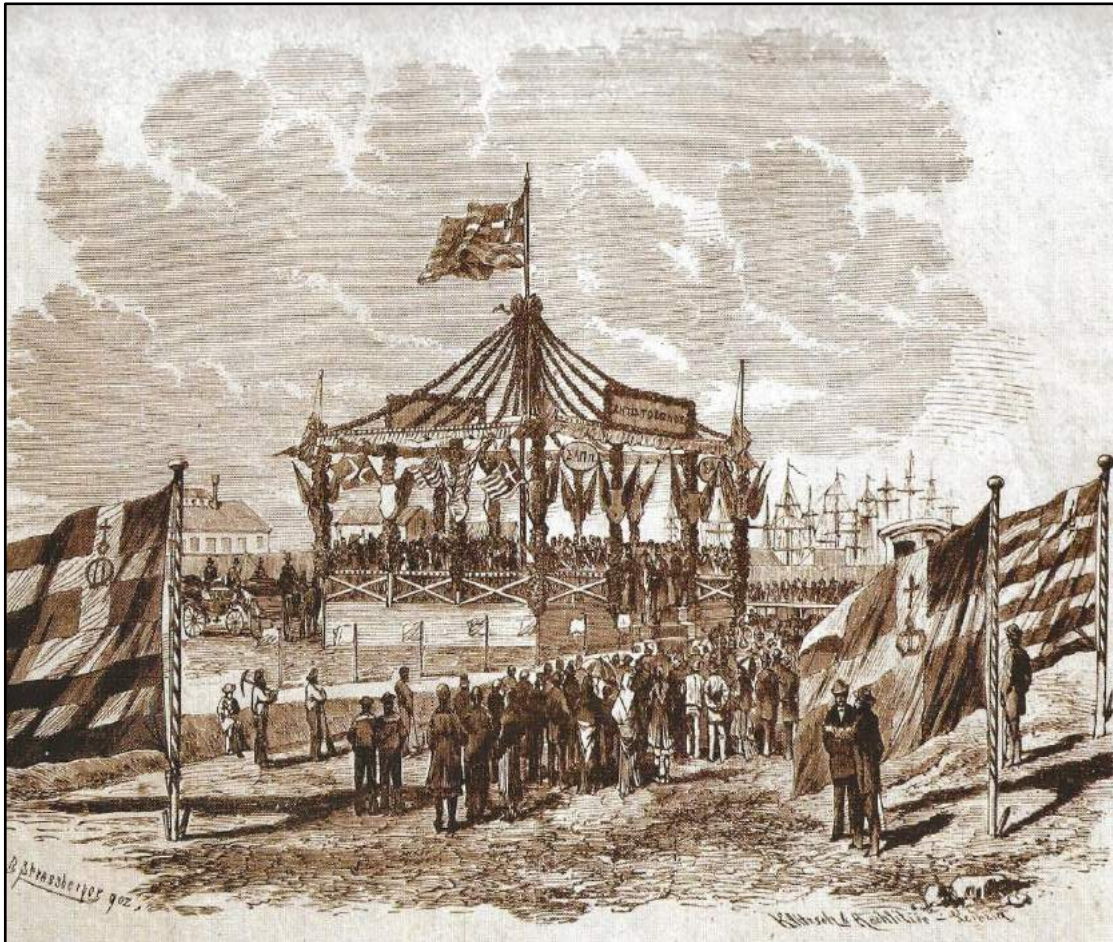
Η υπερυψωμένη κατασκευή του σταθμού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου στο Μαρούσι. Λειτουργήσε το 1956.



Ο τερματικός σταθμός του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου στην Κηφισιά, που λειτούργησε το 1957, κατά την παραλαβή νέου τύπου αμαξοστοιχίας.



Φωτογραφίες σιδηροδρομικών σταθμών του Δικτύου «Πειραιά-Αθηνών-Πελοποννήσου»



Τα εγκαίνια της ενάρξεως των εργασιών κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π), στις 8.11.1882. Στη μέση βρίσκεται η σημαυστολισμένη εορταστική εξέδρα που είχε στηθεί ειδικά για την περίπτωση. Στην εκδήλωση παρίστατο ο βασιλιάς Γεώργιος Α', ο οποίος και έθεσε τον θεμέλιο λίθο του έργου.



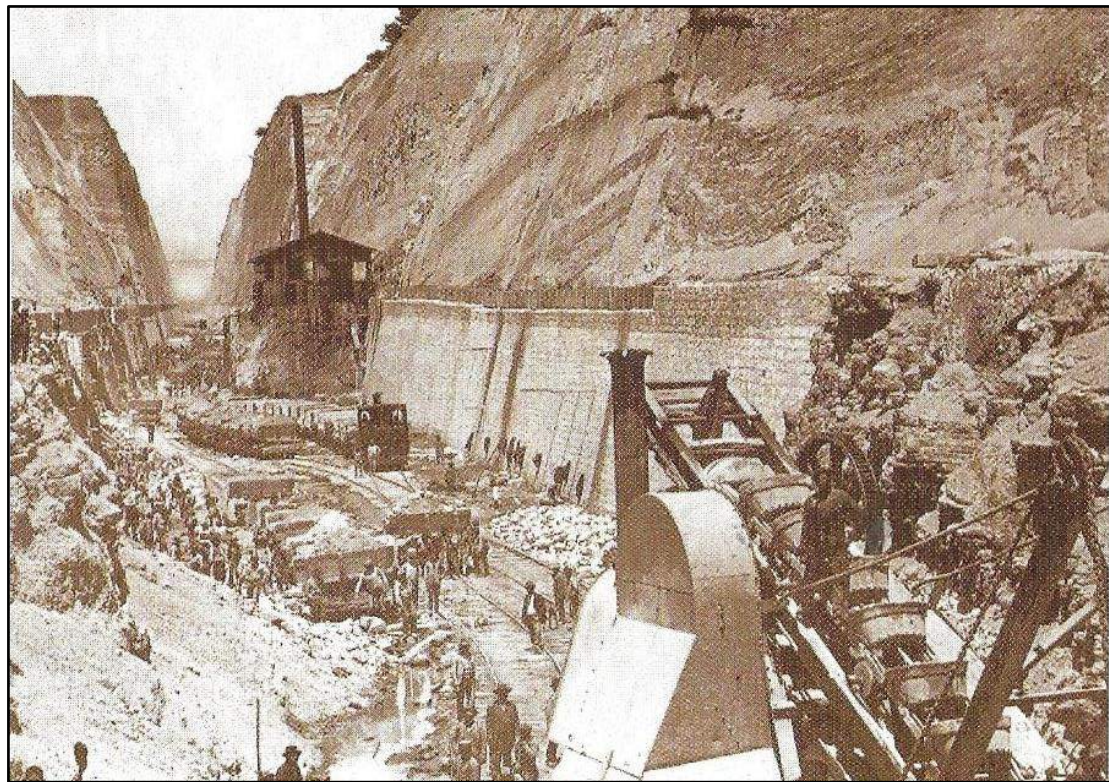
Σιδηροδρομικός σταθμός του δικτύου Πελοποννήσου στον Πειραιά.



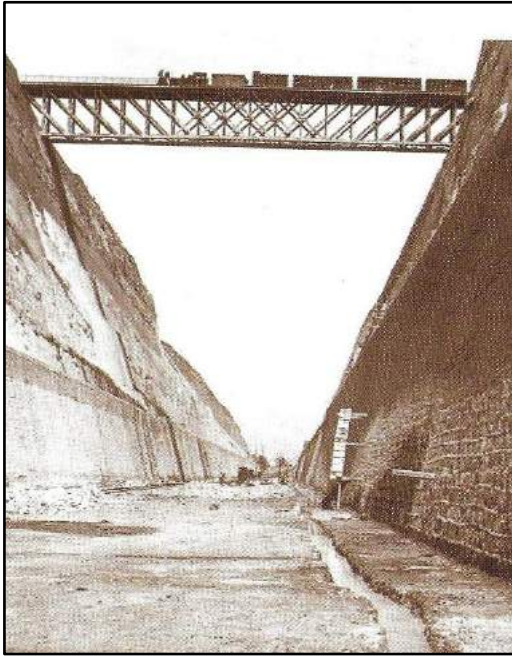
Σιδηροδρομικός σταθμός του δικτύου Πελοποννήσου στην Αθήνα.



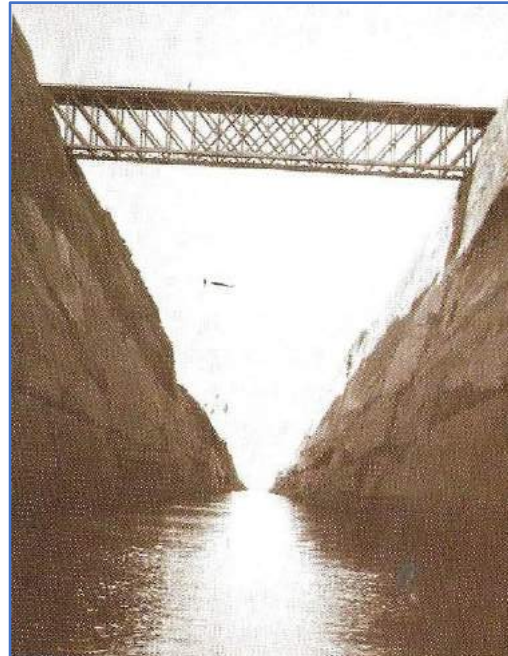
Η σιδηροδρομική γέφυρα του Ισθμού της Κορίνθου είχε αρχίσει να λειτουργεί με μια μικρότερη κατασκευή, πριν από την ολοκλήρωση της διάνοιξης της διώρυγας.



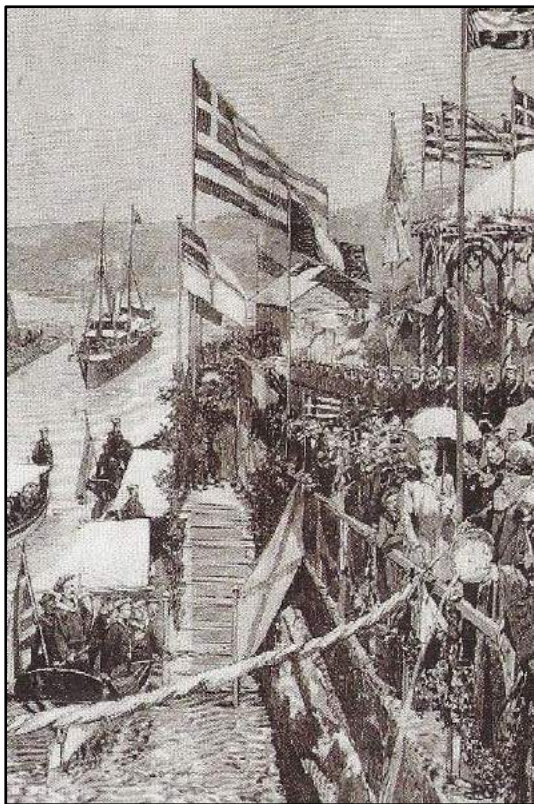
Άποψη του εργοταξίου διάνοιξης της διώρυγας του Ισθμού της Κορίνθου στα 1890. Δεξιά, σε κοντινό πλάνο διακρίνεται το μηχάνημα για την εκσκαφή και φόρτωση των υλικών εκχωμάτωσης σε ανοιχτά φορητά βαγόνια.



Η τελική εικόνα της τομής της διώρυγας του Ισθμού πριν γίνει η πλήρωσή της με το νερό της θάλασσας.



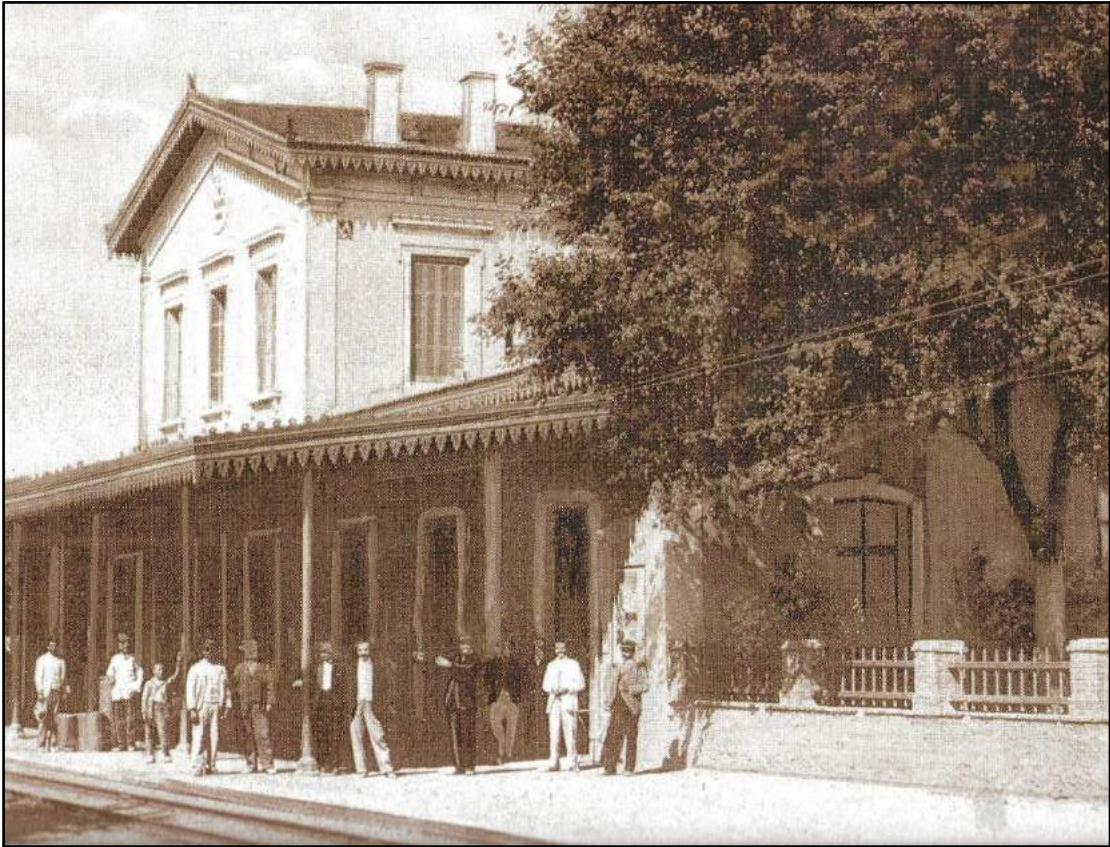
Αποψη της διώρυγας του Ισθμού μετά την ολοκλήρωση της διανύξεώς της, και η πρώτη καινούργια σιδηροδρομική γέφυρα.



Η τελετή του αγιασμού την ημέρα των εγκαινίων της διώρυγας (25.7.1893), από τον μητροπολίτη Κορινθίας, με την παρουσία των βασιλέων, της κυβερνήσεως και διαφόρων επισήμων.



Η ανατίναξη της γέφυρας από τους Γερμανούς, κατά την αποχώρησή τους από την Ελλάδα, στις 3 Οκτωβρίου 1944.



Ο παλιός σιδηροδρομικός σταθμός της Κορίνθου,
ο οποίος καταστράφηκε από σεισμό το 1928.



Το νέο κτίριο του σιδηροδρομικού σταθμού της Κορίνθου, που κατασκευάστηκε τη δεκαετία του 1950. Στο ενδιάμεσο διάστημα 1930-1950 και κατά τη διάρκεια του Β' Πολέμου, ο σταθμός λειτουργούσε προσωρινά με ξύλινο κτίριο.



Οι επίσημοι επισκέπτες θαυμάζουν τις τοιχογραφίες της κεντρικής αίθουσας του νέου σιδηροδρομικού σταθμού της Κορίνθου, κατά την ημέρα των εγκαινίων (22.3.1956).



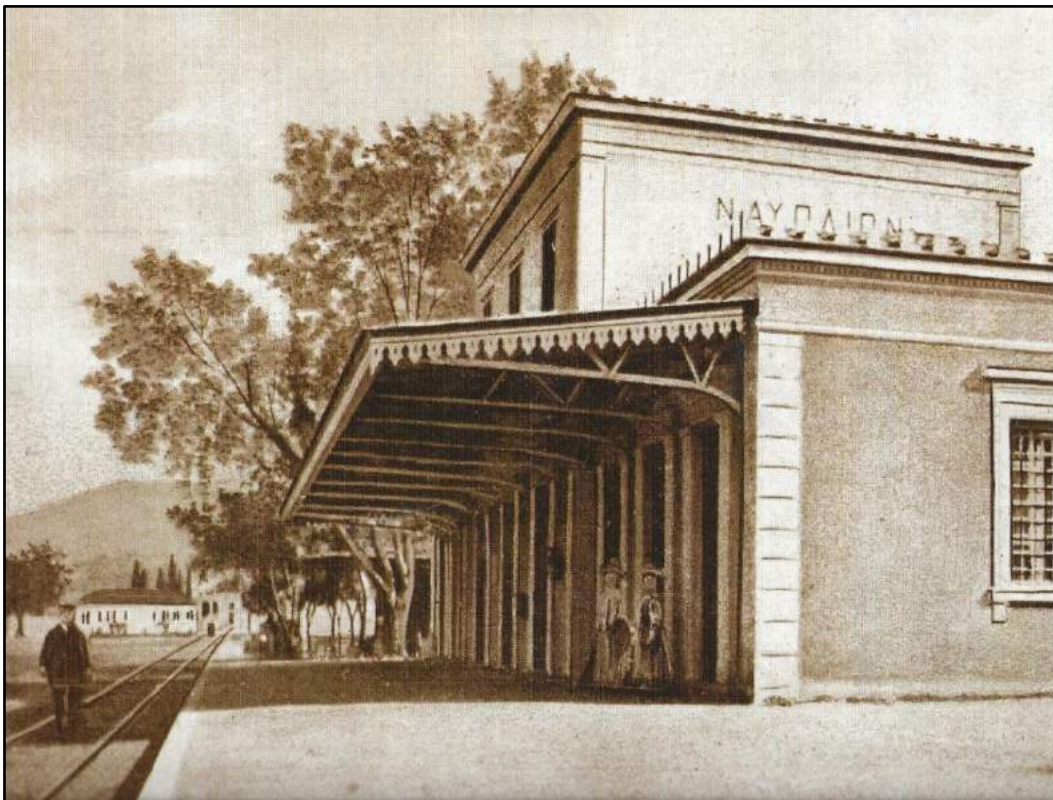
Η δημόσια πηγή του μεταλλικού νερού Λουτρακίου, παγκοσμίου φήμης ήδη από αρχές του εικοστού αιώνα.



Ο σιδηροδρομικός σταθμός Μυκηνών



Ο σιδηροδρομικός σταθμός Άργους, ο οποίος κατασκευάστηκε και πρωτολειτούργησε το 1886, και εξακολουθεί να λειτουργεί απρόσκοπτα μέχρι τις αρχές του 21^{ου} αιώνα.

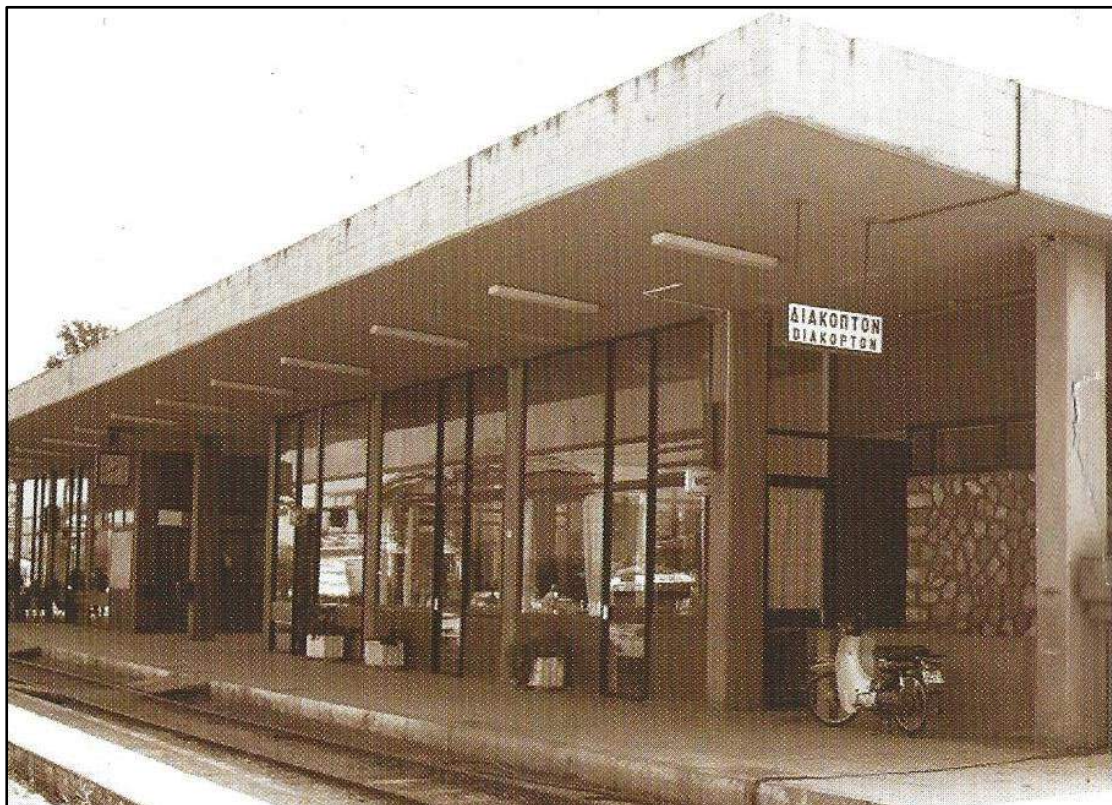


Ο παλιός σιδηροδρομικός σταθμός του Ναυπλίου που πρωτολειτούργησε στα 1886.

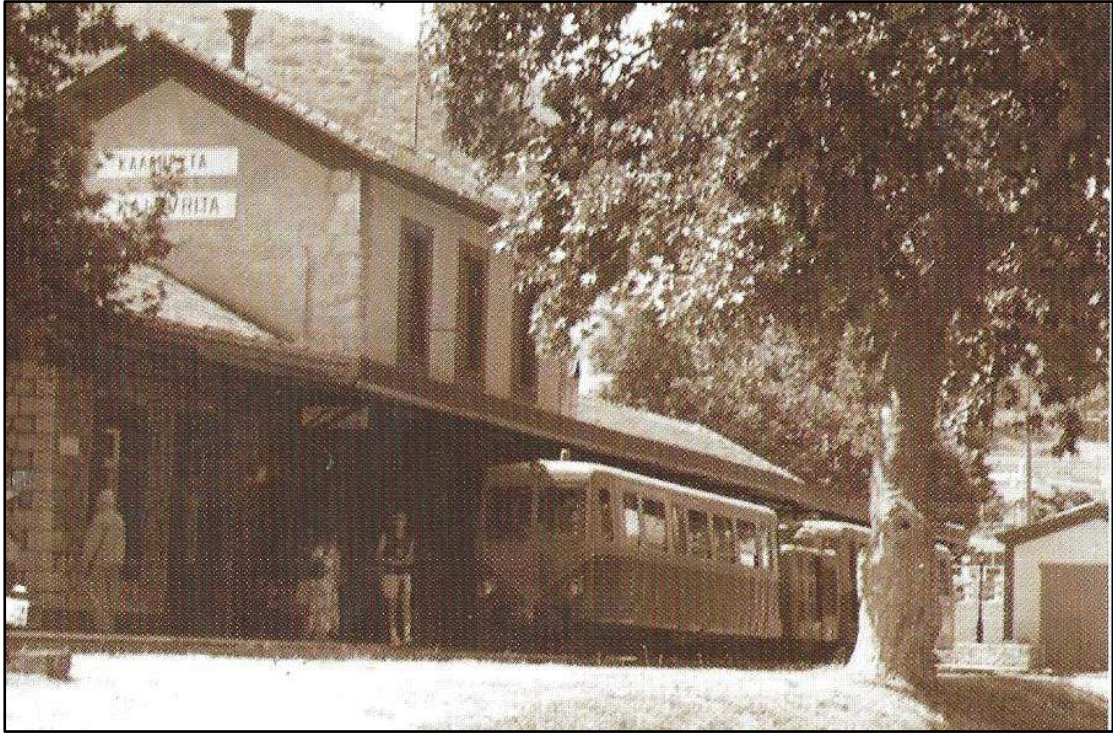


Στο Ναύπλιο λειτούργησε αργότερα και ένας άλλος σταθμός, θερινός ή τουριστικός μάλλον.

Συνέχεια παρουσίασης των σταθμών της διαδρομής προς Πάτρα.



Ο νέος, μεταπολεμικός σιδηροδρομικός σταθμός του Διακοφτού.



Η αυτοκινητάμαξα του οδοντωτού σιδηροδρόμου, τύπου Billard-Decauville, φθάνει στο σιδηροδρομικό σταθμό των Καλαβρύτων.



Ο σταθμός του Αιγίου, κατά τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του.



Πανοραμική εξέλιξη σταθμού του Αγίου,
καθώς η επιβατική και εμπορική κίνηση της πόλης εξελισσόταν.

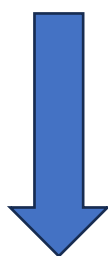


Άποψη του σταθμού παραλίας της Πάτρας.



Αεροφωτογραφία του σταθμού της Πάτρας.

**Διαδρομή Πάτρας-Πύργου με τις διακλαδώσεις προς Λουτρά Κυλλήνης,
και από Πύργο προς αρχαία Ολυμπία.**

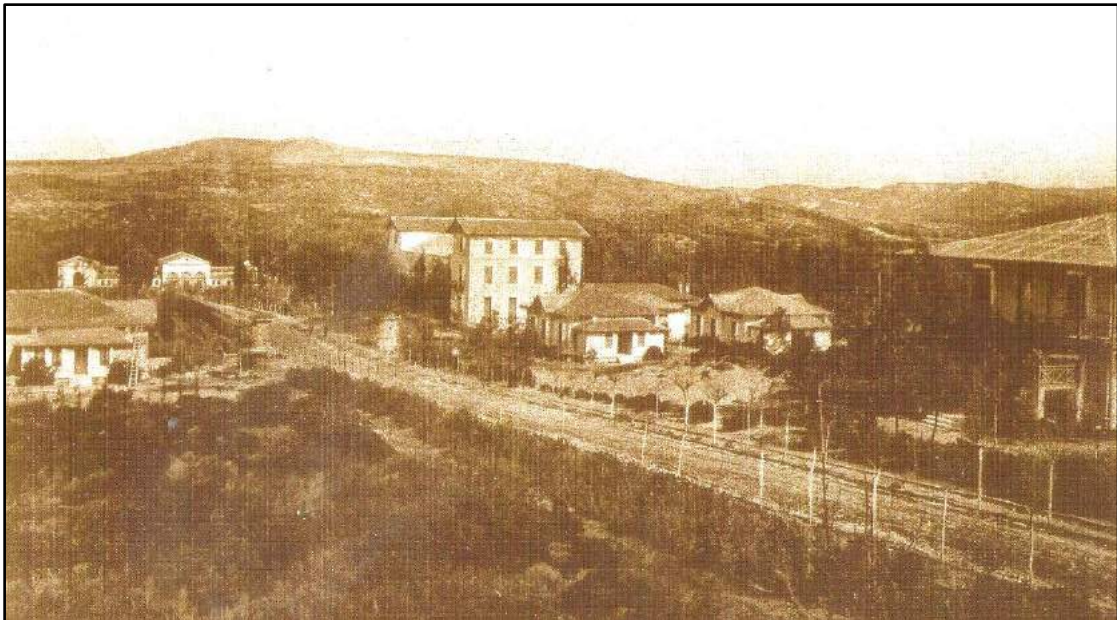




Πάνω: ερείπια των ρωμαϊκών κτιρίων των λουτρών.
Κάτω: επισκευασμένο κατάλοιπο ρωμαϊκής δεξαμενής των λουτρών.



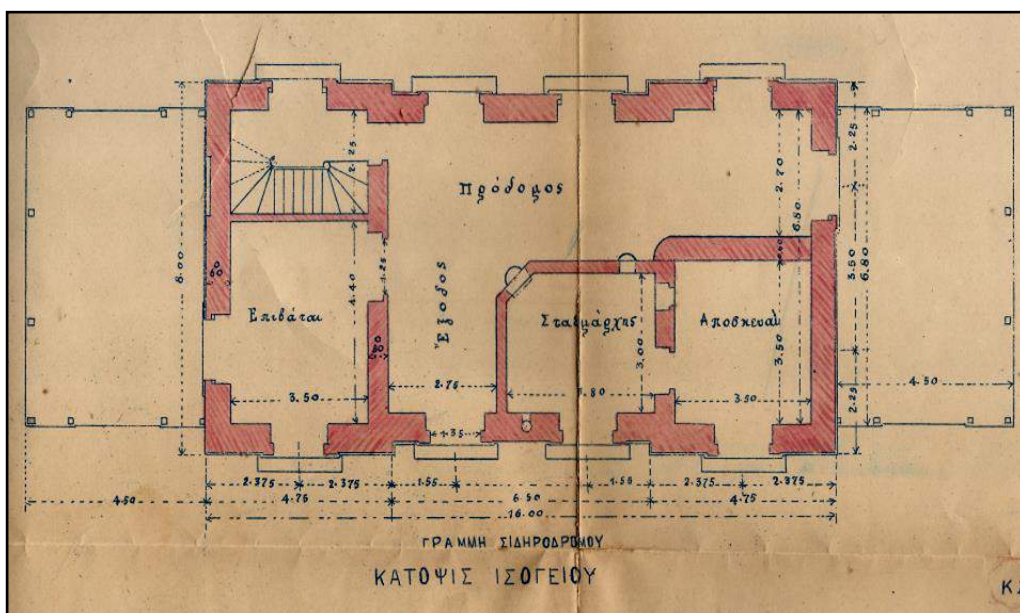
Ο παλιός σιδηροδρομικός σταθμός της Κυλλήνης, ο οποίος δεν υπάρχει σήμερα.



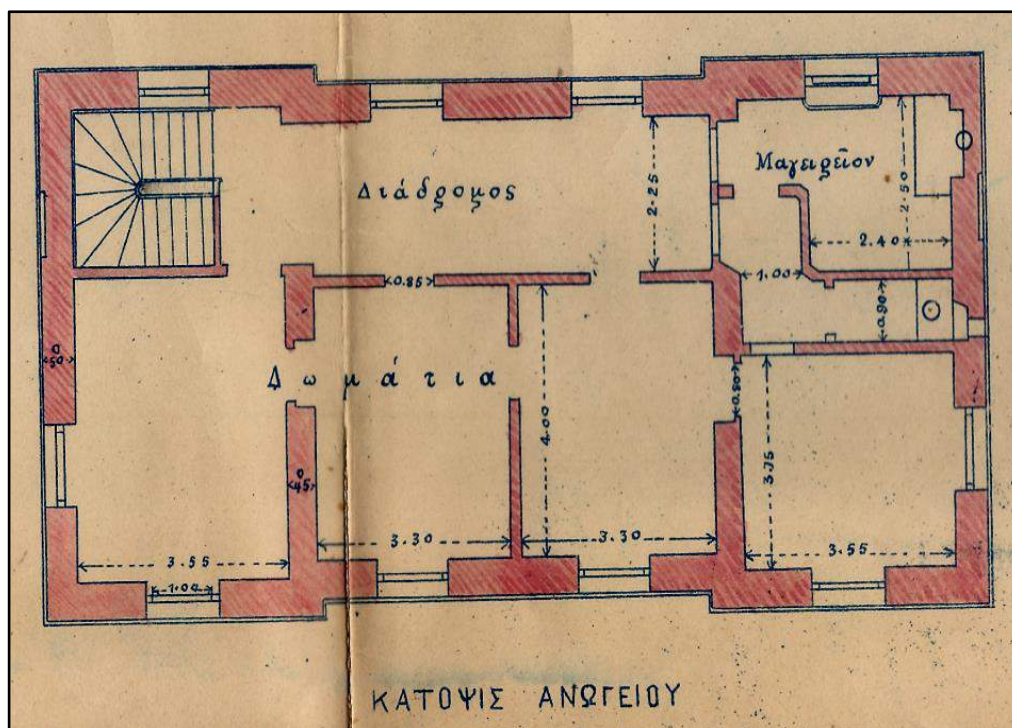
Το ιαματικό κτιριακό συγκρότημα που κατασκεύασαν οι Σ.Π.Α.Π. στη θέση των ονομαστών αρχαίων ρωμαϊκών λουτρών Κυλλήνης. Το συγκρότημα των λουτρών ήταν παγκοσμίως γνωστό στο τέλος του 19^{ου} αιώνα, με επισκέπτες ασθενείς από όλο τον κόσμο.

Ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός των λουτρών της Κυλλήνης.

Μετά τον παλιό σταθμό των Λουτρών Κυλλήνης, κατασκευάστηκε ένας καινούργιος. Ωστόσο η γύρω βλάστηση ήταν τόσο πλούσια που ο καινούργιος σταθμός χανόταν στο πράσινο και το κτίριό του δεν φαινόταν καν στις φωτογραφίες. Γι' αυτό αποφασίσαμε να παρουσιάσουμε εδώ το αρχιτεκτονικό κατασκευαστικό του σχέδιο.



Κάτοψη του ισογείου. Διακρίνεται η είσοδος του σταθμού (πρόδρομος), η έξοδος προς τις σιδηροδρομικές γραμμές, η αίθουσα των επιβατών, το γραφείο του σταθμάρχη και η αίθουσα αποσκευών. Δεξιά και αριστερά διακρίνονται επίσης τα δύο υπόστεγα του σταθμού.



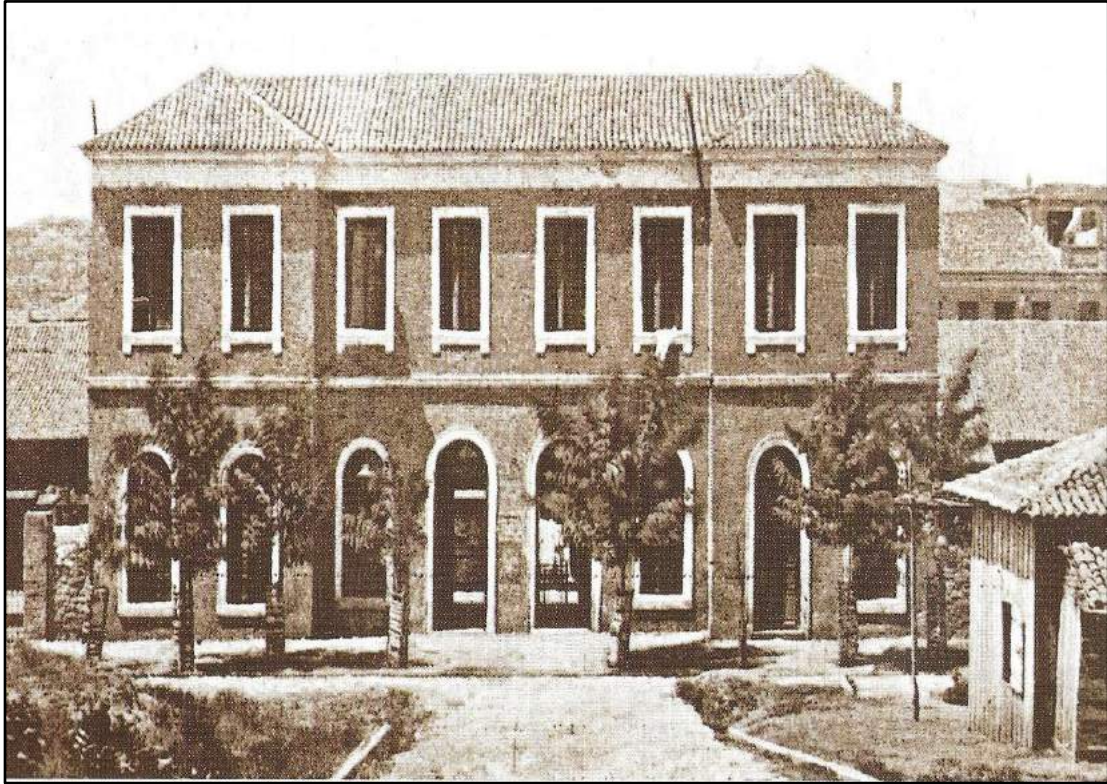
Η κάτοψη του ανώγειου, όπου βρισκόταν η κατοικία του σταθμάρχη.



Το κτίριο του θεραπευτικού συγκροτήματος των λουτρών Κυλλήνης που κατασκευάστηκε από τους Σ.Π.Α.Π. και λειτούργησε στα 1892.



Το «Μέγα Ξενοδοχείον» των Λουτρών Κυλλήνης. Κατασκευάστηκε από τους Σ.Π.Α.Π., στα 1893, για τη διαμονή πλούσιων επισκεπτών, και απετέλεσε ένα από τα πολυτελέστερα ξενοδοχεία της εποχής του.



Ο σταθμός της παλαιότερης γραμμής του ανεξάρτητου τοπικού δικτύου Πύργου-Κατακόλου, στον Πύργο της Ηλείας. Μετά την ενοποίηση του δικτύου αυτού με τους Σ.Π.Α.Π. το κτίριο αυτό χρησιμοποιείται για άλλους κοινωφελείς σκοπούς.



Η εξωτερική όψη του σιδηροδρομικού σταθμού των Σ.Π.Α.Π, στον Πύργο Ηλείας.



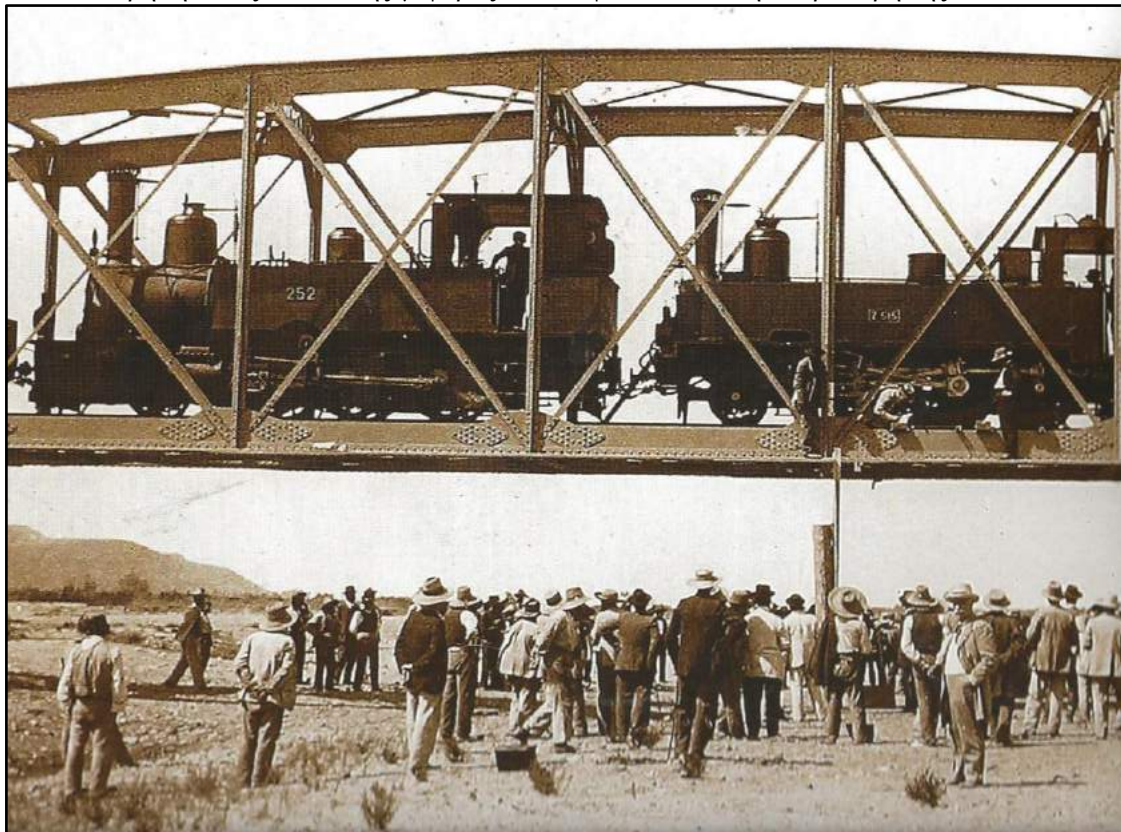
Ο σιδηροδρομικός σταθμός της εταιρίας των Σ.Π.Α.Π. στην Ολυμπία, μετά από ανακαίνισή του.



Τοπίο της Αρχαίας Ολυμπίας από κάρτ ποστάλ του 19^{ου} αιώνα. Δεξιά βρίσκεται το αρχαιολογικό Μουσείο, στο κέντρο το «Μέγα Ξενοδοχείον» των Σ.Π.Α.Π. και κάτω αριστερά υπάρχει η σφραγίδα του Ξενοδοχείου με σήμα της την προτομή του Ερμή του Πραξιτέλη.

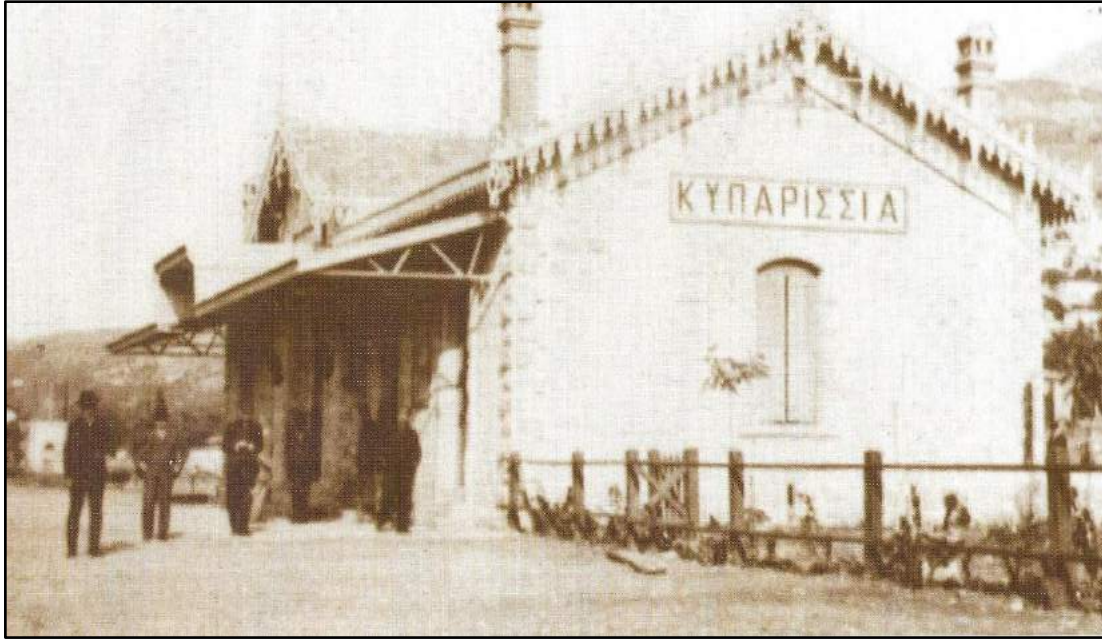


Επιθεώρηση των ζευκτών της γέφυρας του Αλφειού κατά την παραλαβή της, το 1902.

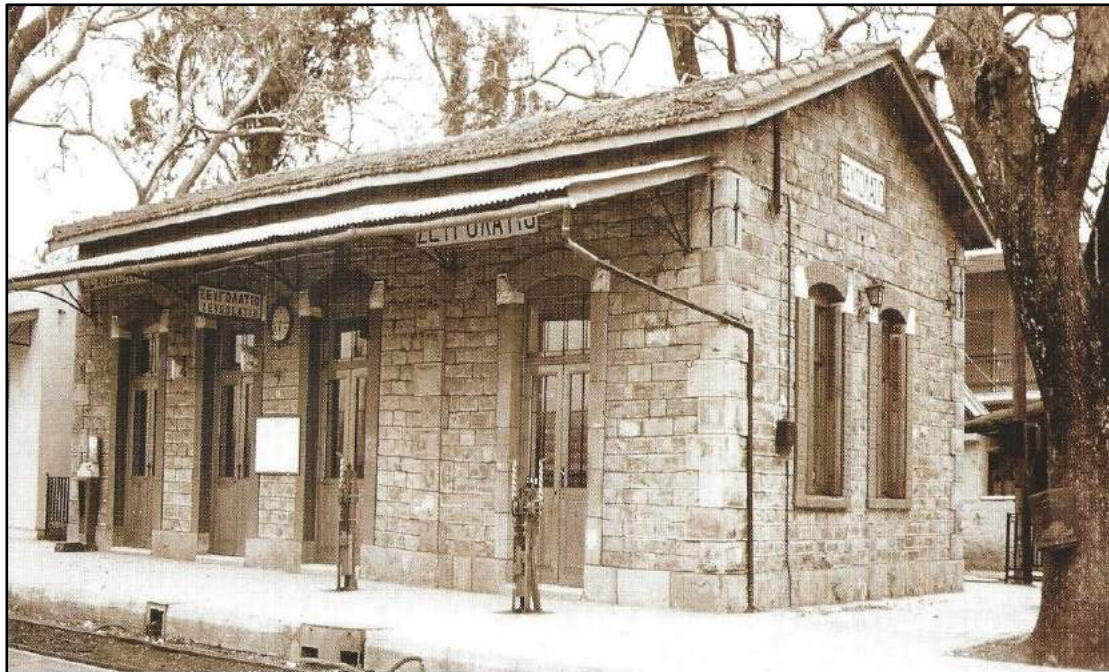


Δοκιμή αντοχής της σιδηροδρομικής γέφυρας του Αλφειού με τη χρησιμοποίηση δύο ατμαμαξών των Σ.Π.Α.Π. κατά τη διάρκεια της παραλαβής της στα 1902.

Το τελευταίο μέρος της δυτικής σιδηροδρομικής διαδρομής της Πελοποννήσου είναι από Κυπαρισσία στο Ζευγολατιό, όπου ο δυτικός πελοποννησιακός σιδηροδρομικός κλάδος συνδέεται με τον ανατολικό που έρχεται από την Τρίπολη και καταλήγει στην Καλαμάτα.



Ο σιδηροδρομικός σταθμός Κυπαρισσίας, κατά την αρχική του κατασκευή, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα.



Ο σιδηροδρομικός σταθμός Ζευγολατιού, όπου ο δυτικός σιδηροδρομικός κλάδος των Σ.Π.Α.Π. συνδέθηκε με τον ανατολικό, που ερχόταν από την Τρίπολη και κατέληγε στην Καλαμάτα.

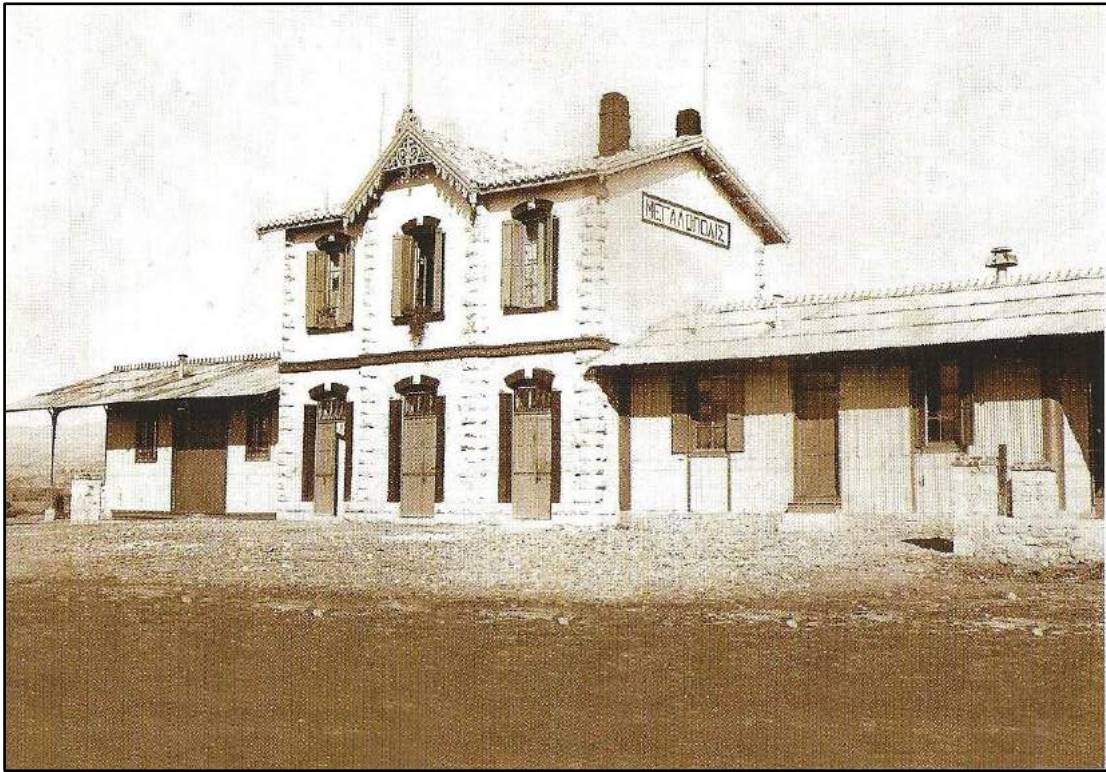
Στον ανατολικό σιδηροδρομικό κλάδο της Πελοποννήσου, τελευταία χρονολογικά κατασκευή ήταν η διαδρομή Ναύπλιο – Μύλοι – Τρίπολη – Καλαμάτα.



Ο σιδηροδρομικός σταθμός των Μύλων Ναυπλίου, όπως διασώζεται και λειτουργούσε μέχρι το 2010..



Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Τρίπολης. Η λειτουργία του ανεστάλη το 2010.



Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Μεγαλόπολης αμέσως μετά την αποπεράτωσή του, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα.



Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Καλαμάτας. Η λειτουργία του ανεστάλη το 2011



Η εξωτερική όψη του σιδηροδρομικού σταθμού της Καλαμάτας. Προς τ' αριστερά διακρίνεται και ένα μέρος της πλατείας του σταθμού.

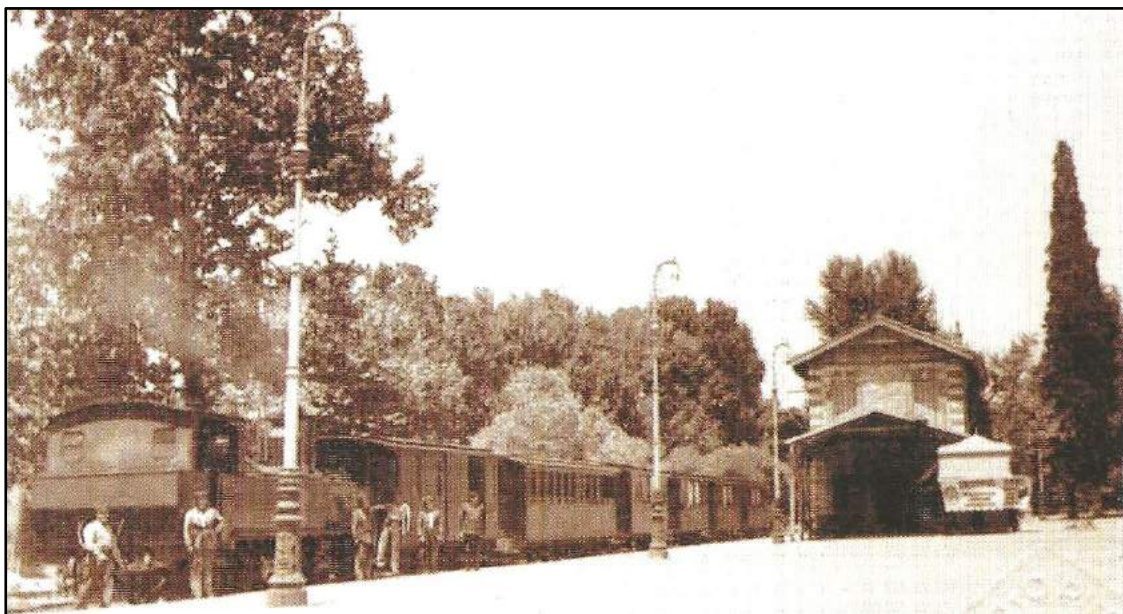


Από το 1986, στο Δημοτικό Πάρκο Καλαμάτας έχει εγκατασταθεί, υπαίθριο Σιδηροδρομικό Μουσείο, το οποίο φιλοξενεί τροχαίο υλικό του ΟΣΕ (Βαγόνια, μηχανές κ.λπ.)

Φωτογραφίες σιδηροδρομικών σταθμών των «Σιδηροδρόμων Αττικής» (Σ.Αττ.)



Ο αρχικός σταθμός των ατμοκίνητων σιδηροδρόμων Αττικής, στην πλατεία Λαυρίου, στην Αθήνα, δίπλα στην πλατεία Ομονοίας. Ο σταθμός αυτός ήταν υπαίθριος, χωρίς το κλασικό σιδηροδρομικό κτίριο. (Δεκαετία του 1920).



Άποψη του παλαιού σταθμού της Κηφισιάς, στο τέρμα του πρώτου κλάδου, από την Αθήνα στην Κηφισιά. Η σταθμευμένη ατμοκίνητη αμαξοστοιχία, έχει ατμομηχανή το περίφημο «θηρίο». (Δεκαετία του 1920).

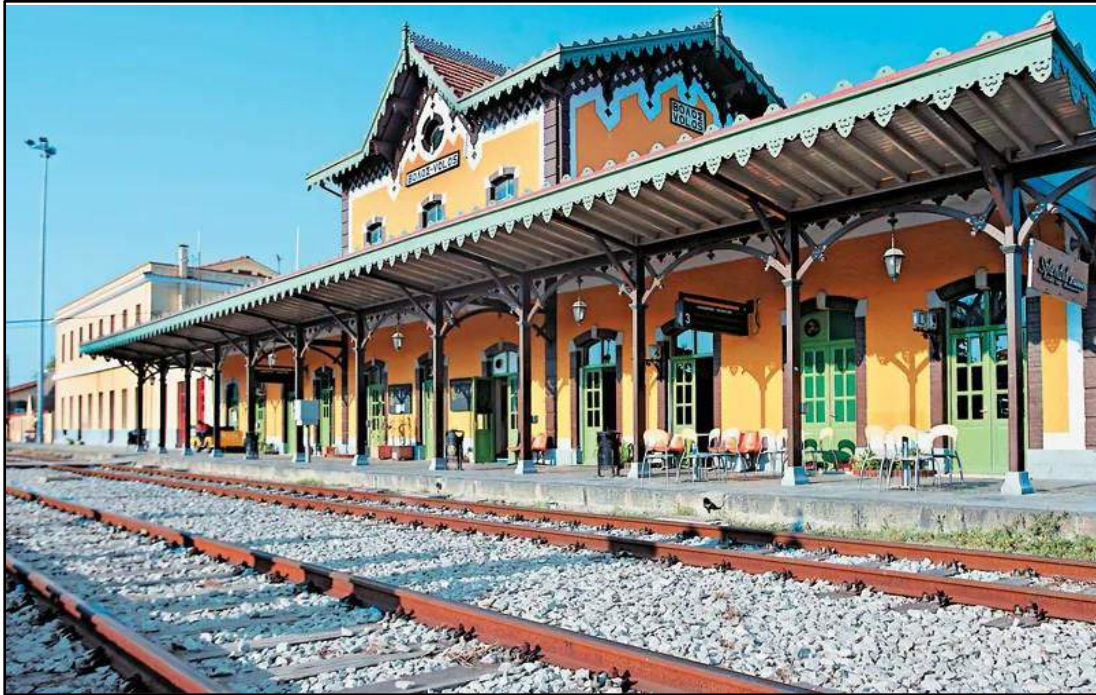


Αριστερά, ο σιδηροδρομικός σταθμός του Λαυρίου της εταιρίας των σιδηροδρόμων Αττικής. Πίσω από το σταθμό διακρίνονται βαγόνια μιας αμαξοστοιχίας. Δεξιά το γραφικό κτίριο του καφενείου του σταθμού.



Σε διαφορετική πλατεία του Λαυρίου λειτουργούσε ο εμπορικός σταθμός της εταιρίας των μεταλλείων Λαυρεωτικής, όπου, κατά το τέλος του 19^{ου} αιώνα, τα κατεργασμένα πλέον μεταλλεύματα συσκευάζονταν και φορτώνονταν σε πλοία για να εξαχθούν στο εξωτερικό.

Φωτογραφίες σιδηροδρομικών σταθμών των «Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας» (Σ.Θ.)



Ο σιδηροδρομικός σταθμός του Βόλου. Αποψη από την πλευρά των σιδηροδρομικών γραμμών. Στο βάθος το νεοκλασικό κτίριο των γραφείων της Διευθύνσεως της Εταιρίας των Θεσσαλικών Σιδηοδρόμων.



Το εξωτερικό προαύλιο του σιδηροδρομικού σταθμού του Βόλου, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Δεξιά διακρίνεται το κτίριο της Διευθύνσεως των Θεσσαλικών Σιδηοδρόμων. Από αυτό το προαύλιο ξεκινούσε η σιδηροδρομική γραμμή του μικρού τραίνου του Πηλίου, η οποία μόλις διακρίνεται κάτω δεξιά.

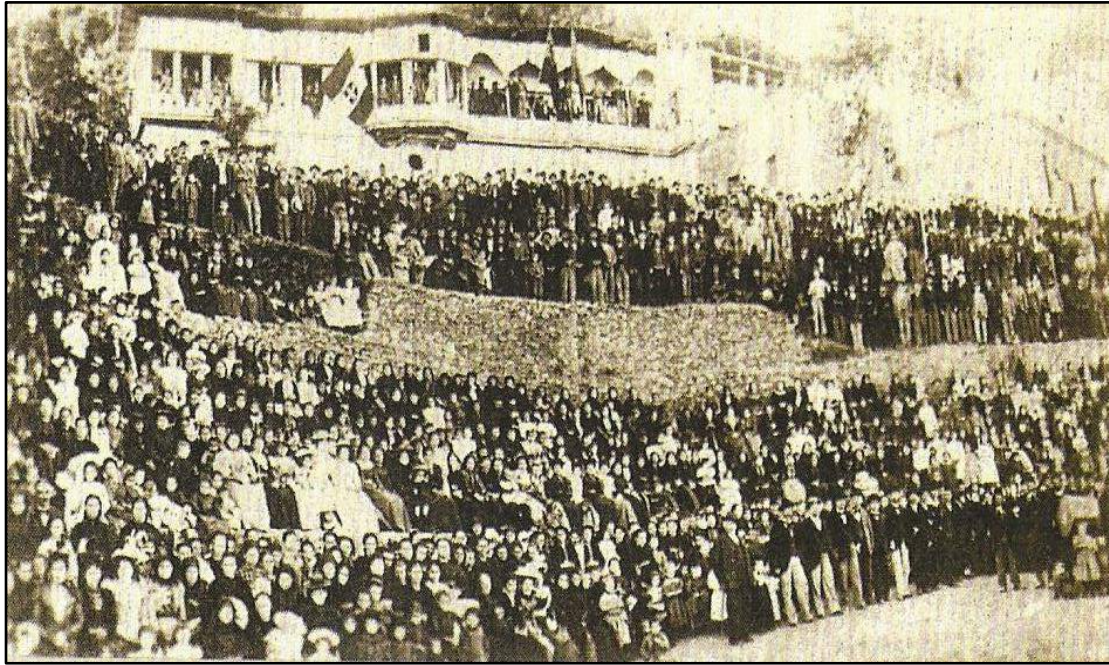
Ο σιδηρόδρομος του Πηλίου



Το μικρό τρένο του Πηλίου διέσχιζε ως αστικός τροχιοδρόμος (τραμ) όλο το μήκος της κεντρικής οδού Δημητριάδος του Βόλου, παράλληλα προς την παραλία, και κατόπιν κατευθυνόταν ανατολικά για να εξυπηρετήσει επιβατικά και εμπορικά τα χωριά του Πηλίου. (Φωτογραφία του ταλαντούχου θεσσαλού φωτογράφου Στ. Στουρνάρα, βραβευμένη στο Μπορντό της Γαλλίας, το 1907).



Η τελετή των εγκαινίων του σιδηροδρόμου Βόλου-Ανω Λεχωνίων, στον αρχικό τερματισμό του, στο σιδηροδρομικό σταθμό των Άνω Λεχωνίων. 12 Οκτωβρίου 1895.



, ωστόσο δικαιούται

Όλοι οι κάτοικοι των Μηλεών, συγκεντρωμένοι στο χώρο του παλαιού «Σταδίου», μπροστά από το κτίριο της Μηλιώτικης Σχολής Γρ. Κωνσταντά, γιορτάζουν την έναρξη λειτουργίας του σιδηροδρόμου Βόλου-Μηλεών, στις 2 Ιουλίου 1903.



Ο σιδηροδρομικός σταθμός των Μηλιών που θα είναι ο τερματικός σταθμός της διαδρομής του μικρού τραίνου του Πηλίου. Το μικρό αυτό τρέινο εξυπηρετούσε τα χωριά του Πηλίου από κάθε άποψη. Και παρόλο που δεν είχε επίσημη ταχυδρομική αρμοδιότητα για τη διανομή αλληλογραφίας, ωστόσο δικαιούται ώστε τα δρομολόγιά του, από τον Βόλο μέχρι τις Μηλιές, να θεωρούνται ισάξια των άλλων, επίσημων διαδρομών των κινητών ταχυδρομείων.

Ο σιδηρόδρομος του εσωτερικού της Θεσσαλίας.



Πανοραμική άποψη του σταθμού του Βελεστίνου, με το κτίριο των επιβατών δεξιά, και τον μεγάλο κήπο του, στο βάθος, που βραβευόταν συχνά σε διαγωνισμούς «καλλιστείων» των σιδηροδρομικών σταθμών.



Αναμονή των επιβατών στο σταθμό του Βελεστίνου κατά την άφιξη αμαξοστοιχίας.



Πανοραμική άποψη του σταθμού Παλαιοφαρσάλου, όπου διακρίνεται η διασταύρωση των δύο γραμμών. Της μίας, μετρικού εύρους, της διαδρομής από Βελεστίνο προς Καλαμπάκα, και της άλλης, διεθνούς εύρους, από Αθήνα προς Λάρισα.



Άποψη σταθμού Παλαιοφαρσάλου



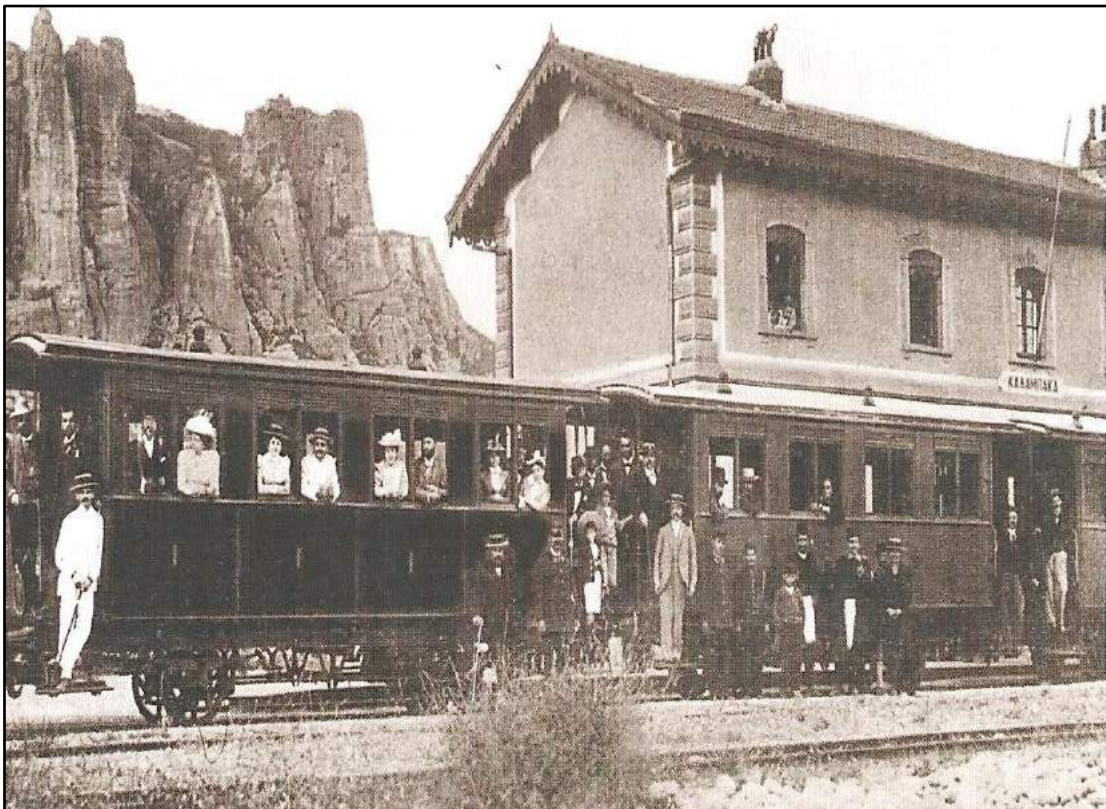
Ο σταθμός των Τρικάλων, στιγμιότυπο από την καθημερινή λειτουργία του.



Η αξιοθαύμαστη μεταλλική διχτυωτή γέφυρα στην περιοχή των Στεφανοσαίων, που φέρει πλέγμα και στο πάνω μέρος της. (Φωτ. την εποχή της κατασκευής της, 1884-85).



Σταθμός Καλαμπάκας έτοιμος προς λειτουργία.



Ο σιδηροδρομικός σταθμός Καλαμπάκας, τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του δικτύου Βόλος-Καλαμπάκα. Εκδρομικό τρέινο για τα Μετέωρα. Πίσω αριστερά, διακρίνονται οι βράχοι των Μετεώρων.

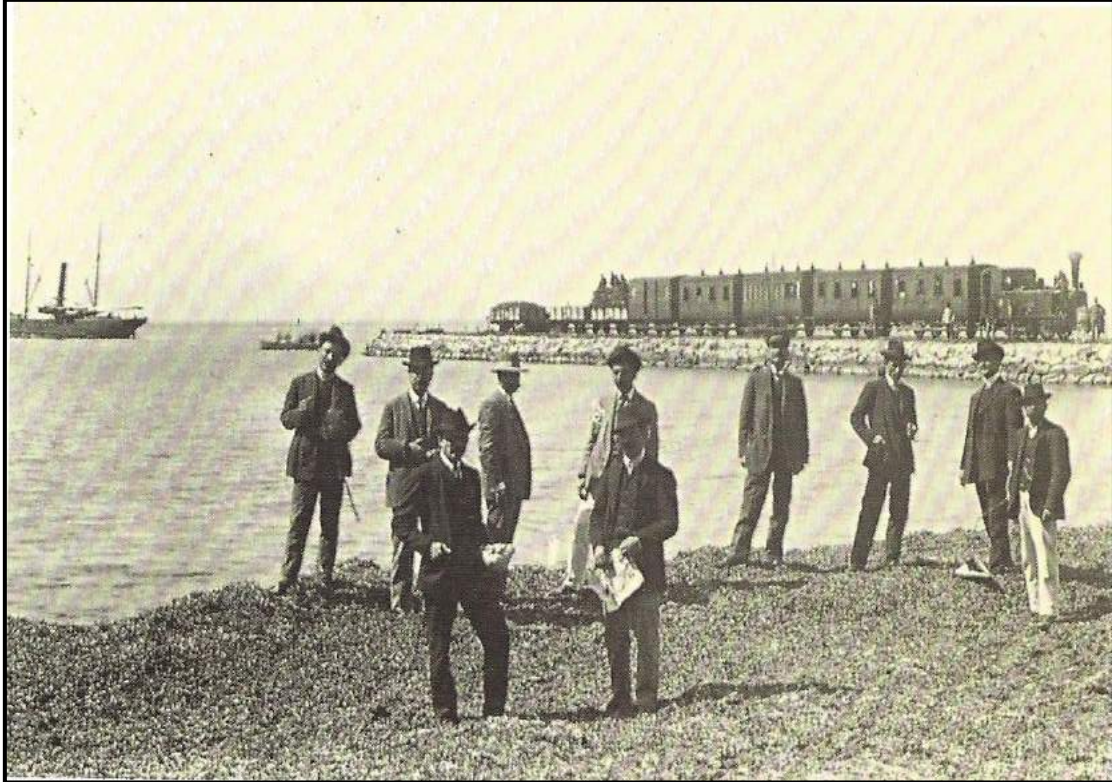
**Φωτογραφίες σιδηροδρομικών σταθμών
των «Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος»
(Σ.Β.Δ.Ε.)**



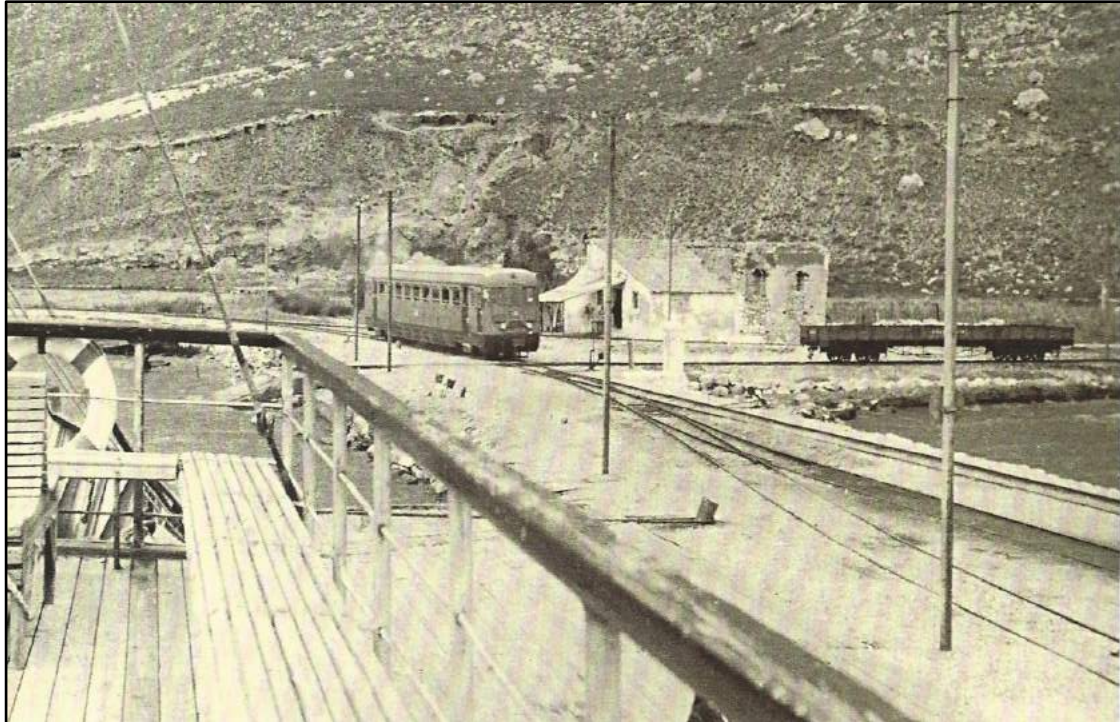
Ατμοκίνητη αμαξοστοιχία των Σ.Β.Δ.Ε. σταθμευμένη μπροστά
στο σιδηροδρομικό σταθμό του Αγρινίου.



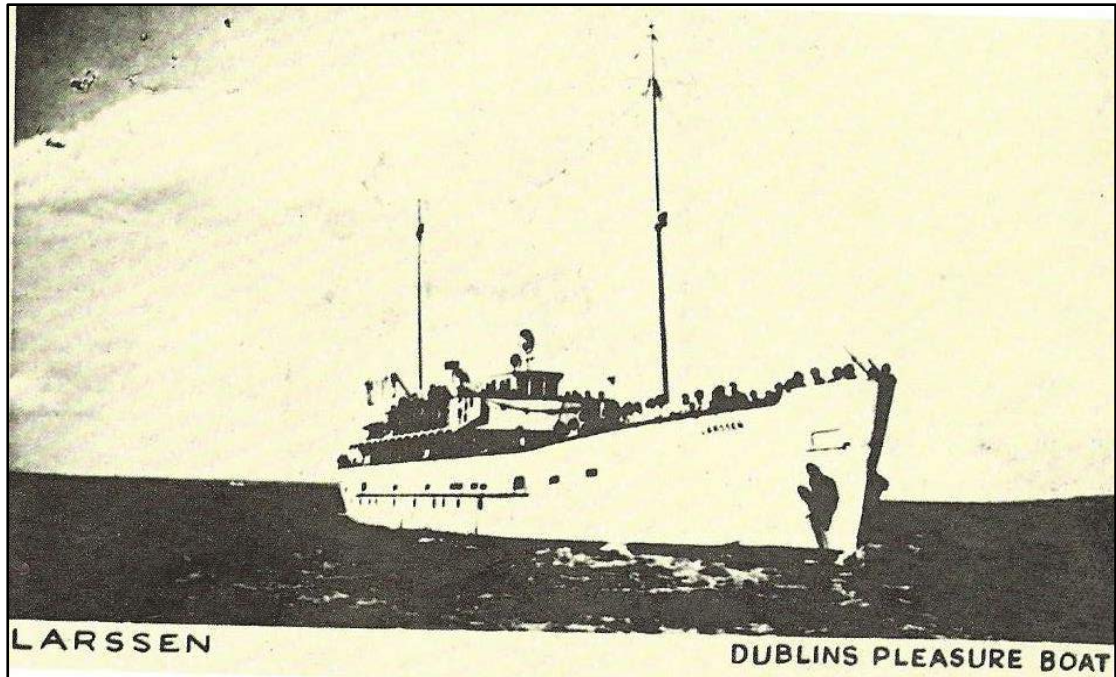
Σιδηροδρομικός σταθμός Μεσολογγίου.
Η ατμάμαξα «ΚΑΛΥΔΩΝ», φέρει το ίδιο όνομα με τα πλοιάρια των Σ.Β.Δ.Ε., που έκαναν
μεταφορά επιβατών από την αποβάθρα του Κρυονερίου μέχρι το λιμάνι της Πάτρας.



Τέλη του 19^{ου} αιώνα στο Κρυονέρι. Το τρένο στην προβλήτα είναι υπ' ατμόν για το Αγρίνιο, και το ατμόπλοιο «ΚΑΛΥΔΩΝ Ι» που διαπλέει τον Πατραϊκό Κόλπο.



Ο σταθμός του λιμανιού στο Κρυονέρι, που χρησιμοποιείται ως αποβάθρα για τη σιδηροδρομική διαπόρθηυση ανάμεσα σε Κρυονέρι και Πάτρα. Ο σταθμός έχει φωτογραφηθεί από το πλοίο «ΚΑΛΥΔΩΝ ΙΙΙ» που είναι αγκυροβολημένο στο λιμάνι.



Το πλοίο αναψυχής “Larsen” ήρθε το 1950 από τα ψυχρά νερά της Βόρειας Θάλασσας και μετονομάστηκε σε «ΚΑΛΥΔΩΝ ΙΙΙ», για να εξυπηρετήσει την υπηρεσία πλοίου-τραίνου των Σ.Β.Δ.Ε.



Το πλοίο «ΚΑΛΥΔΩΝ ΙΙΙ» αγκυροβολημένο στο λιμάνι της Πάτρας. Το πλοίο αυτό, καθώς και τα «ΚΑΛΥΔΩΝ Ι» και «ΚΑΛΥΔΩΝ ΙΙ», καθώς και το πορθμείο «Ρόδος» εκτελούσαν κατά καιρούς θαλάσσια δρομολόγια ανάμεσα στο Κρυονέρι και στην Πάτρα για να μεταφέρουν τους επιβάτες των Σ.Β.Δ.Ε. από τη στερεά Ελλάδα στην Πελοπόννησο και αντίστροφα.

Φωτογραφίες σιδηροδρομικών σταθμών διεθνούς γραμμής από Πειραιά ως Λάρισα (Σ.Ε.Κ.)



Ο σιδηροδρομικός σταθμός Πειραιά, διεθνούς γραμμής Σ.Ε.Κ., από την εξωτερική πλευρά.



Ο σιδηροδρομικός σταθμός Πειραιά, της γραμμής Σ.Ε.Κ. Όψη από την πλευρά των γραμμών.



Το κτίριο του σταθμού των Σ.Ε.Κ. στην Αθήνα, στα μέσα του 20^{ου} αιώνα, μετά από κάποιες πλευρικές τροποποιήσεις.



Το κτίριο του σταθμού των Σ.Ε.Κ. στην Αθήνα, μετά από νέες, μεταγενέστερες βελτιώσεις.



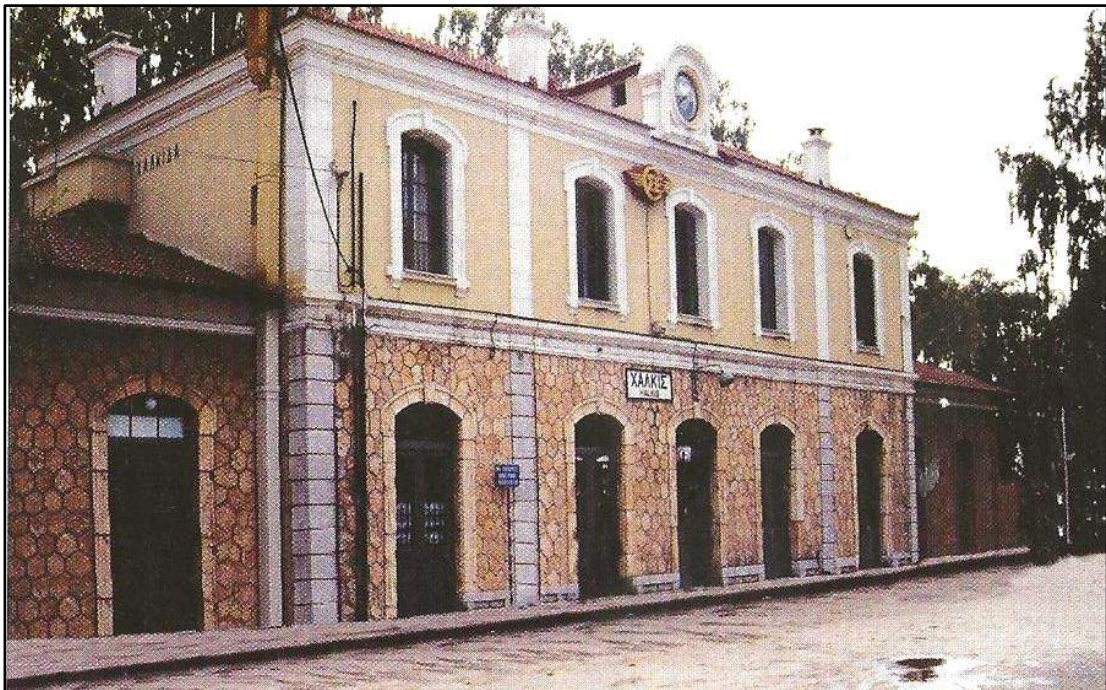
Το «Σιδηροδρομικό Μουσείο Αθήνας» τη δεκαετία του 1970 σε χώρους του Ο.Σ.Ε., λίγο απομακρυσμένους από τους κεντρικούς σταθμούς Σ.Π.Α.Π. και Σ.Ε.Κ., στην οδό Λιοσίων.



Αργότερα, μετά το 2.000, το Μουσείο μεταφέρθηκε στον Πειραιά, στους χώρους του μηχανοστασίου των σιδηροδρόμων του Πελοποννησιακού Δικτύου.



Σιδηροδρομικός σταθμός Οινόης.



Σιδηροδρομικός σταθμός Χαλκίδας.
(Κατάληξη της γραμμής, που ξεκινάει ως διακλάδωση από το σιδηροδρομικό
σταθμό ΟΙΝΟΗΣ)



Ο σιδηροδρομικός σταθμός Θήβας



Ο σιδηροδρομικός σταθμός Λιβαδειάς.



Σιδηροδρομικός σταθμός Μπράλου.



Σιδηροδρομικός σταθμός Λαμίας.
Βρίσκεται σε μια μικρή σιδηροδρομική διακλάδωση, που ξεκινάει από το Λιανοκλάδι και καταλήγει στη Στυλίδα.



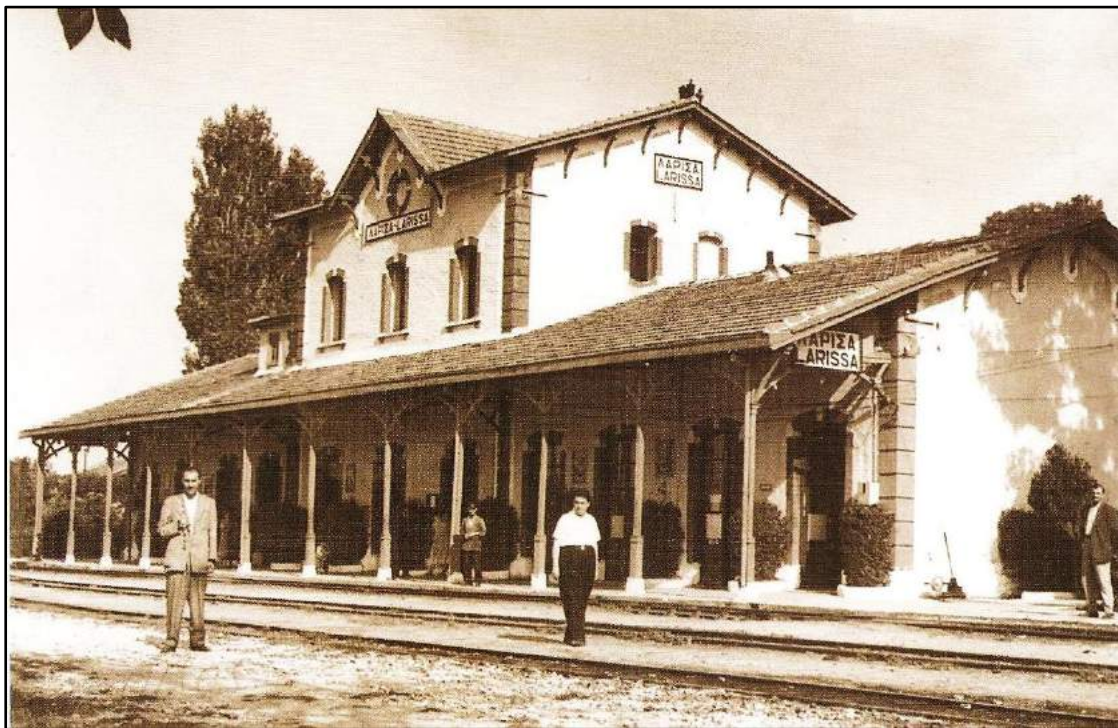
Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Στυλίδας, ο οποίος έπαιξε πρωτεύοντα ρόλο κατά τη μεταφορά του σιδηροδρομικού υλικού, που ερχόταν από το εξωτερικό με πλοία στο λιμάνι της πόλης, προκειμένου να μεταφερθεί στα εργοτάξια της γραμμής διεθνούς εύρους, που κατασκευαζόταν από το Λιανοκλάδι προς τη Λάρισα.



Το λιμάνι της Στυλίδας, όπου εκφορτώνονταν τα πλοία με το σιδηροδρομικό υλικό για την κατασκευή της γραμμής διεθνούς εύρους που κατασκευαζόταν προς τη Λάρισα.



Ο σιδηροδρομικός σταθμός Σ.Ε.Κ. της Λάρισας.



Ο εικονιζόμενος σταθμός της Λάρισας αντικαταστάθηκε από τον πιο πάνω νεότερο των ΣΕΚ, όταν καταστράφηκε από τους σεισμούς της Θεσσαλίας κατά τη δεκαετία του 1950.

Ο σταθμός είχε κατασκευαστεί από την εταιρεία των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων και ήταν του ίδιου αρχιτεκτονικού στυλ με τον σταθμό του Βόλου.

Φωτογραφίες σιδηροδρομικών σταθμών από Λάρισα σε Θεσσαλονίκη, Φλώρινα, ελληνοσερβικά σύνορα.



Σιδηροδρομικός σταθμός Κατερίνης



Σιδηροδρομικός σταθμός Πλατέως. Ιστορικός σταθμός διότι στην περιοχή του συνδέθηκε η γραμμή διεθνούς εύρους της νότιας Ελλάδας με τις Μακεδονικές, και έτσι αποκαταστάθηκε η συγκοινωνία της χώρας μας με τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους.



Ο σιδηροδρομικός σταθμός του Ο.Σ.Ε. στη Θεσσαλονίκη.



Ειδομένη, ο συνοριακός μας σταθμός στα ελληνοσερβικά σύνορα

Διαδρομή από Φλώρινα προς Θεσσαλονίκη.



Σιδηροδρομικός σταθμός Φλώρινας



Σιδηροδρομικός σταθμός Αμυνταίου.



Σιδηροδρομικός σταθμός Έδεσσας



Σιδηροδρομικός σταθμός Νάουσας



Σιδηροδρομικός σταθμός Βέροιας
Διαδρομή από Αμύνταιο μέχρι Κοζάνη.



Κατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού Πτολεμαΐδας, αρχές δεκαετίας του 1950.



Σιδηροδρομικός σταθμός Κοζάνης. Αναμονή της πρώτης αμαξοστοιχίας από την Πτολεμαΐδα κατά την ημέρα των εγκαινίων του σταθμού (Ιανουάριος του 1955).

Στη διαδρομή Φλώρινα-Αμύνταιο-Πτολεμαΐδα-Κοζάνη δεν έχουν βρεθεί σφραγίδες σιδηροδρομικών κινητών ταχυδρομείων, παρόλο που η διαδρομή αυτή χρησιμοποιήθηκε ήδη από την εποχή που λειτουργούσαν τα ταχυδρομεία αυτά. Ωστόσο, επειδή λογικά πρέπει να υπάρχουν αυτές οι σφραγίδες, παραθέτουμε τις φωτογραφίες των σταθμών και της παρά πάνω διαδρομής.



**Φωτογραφίες σιδηροδρομικών σταθμών από
Θεσσαλονίκη μέχρι Αλεξανδρούπολη
και ανατολικά σύνορα.**



Σιδηροδρομικός σταθμός Σερρών.



Σιδηροδρομικός σταθμός Δράμας.



Σιδηροδρομικός σταθμός Ξάνθης.



Σιδηροδρομικός σταθμός Κομοτηνής.



Σιδηροδρομικός σταθμός Αλεξανδρούπολης.



Ο συνοριακός σιδηροδρομικός σταθμός Νέας Ορεστιάδας.
Πρόκειται για το βελτιωμένο κτίριο του σταθμού το οποίο εγκαινιάστηκε το 1996, για να εξυπηρετήσει καλύτερα την αυξημένη επιβατική κίνηση προς τη Βουλγαρία.

