



ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ  
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Τμήμα  
Γερμανικής Γλώσσας  
και Φιλολογίας

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



Abteilung  
für Deutsche Sprache  
und Philologie

ARISTOTELES UNIVERSITÄT THESSALONIKI



# Οι Σιδηρόδρομοι στην Ελλάδα

Συντάκτες: Αναγνωστάκη Ιουλία, Κομάτης Σάββας,  
Κυριακίδου Στυλιανή, Μπαζάνη Αγαθή

# Λόγοι δημιουργίας του Σιδηροδρομικού Σταθμού στη Θεσσαλονίκη

- Στρατηγικά οφέλη των οθωμανικών στρατευμάτων
- Διαμετακομιστικό Εμπόριο - γρήγορη προώθηση των προϊόντων σε άλλους προορισμούς μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου
- Αποτέλεσμα οικονομικών συμφωνιών Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με τις Μεγάλες Δυνάμεις
- Λόγω οικονομικών συμφωνιών τα βαλκανικά Κράτη υποχρεώνονται στη κατασκευή σιδηροδρομικών δικτύων για την ένωση Κωνσταντινούπολης - Θεσσαλονίκης με το ευρωπαϊκό δίκτυο
- Πολιτική οικονομικής διείσδυσης της Αυστρίας και της Γερμανίας

# Χρηματοδότηση

- Στις 27.10. 1890 η Deutsche Bank χρηματοδοτεί την γραμμή Θεσσαλονίκη – Μοναστήρι και εκχωρήθηκε το δικαίωμα για 99 χρόνια για την κατασκευή γραμμής
- Ίδρυση εταιρίας για τη διαχείριση του Κεφαλαίου ύψους 20 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων. Διοικητής ο διευθυντής της Verein Bank
- Η σημερινή γραμμή Θεσσαλονίκη- Ειδομένη: από γαλλική εταιρία, πού ήταν θυγατρική του Βαρόνου Maurice de Hirsch. 1890: εξαγορά 88% των μετοχών από την Deutsche Bank και όμιλο τραπεζών της Βιέννης.

# Κτιριακές Εγκαταστάσεις

- Την κατασκευή την ανέλαβαν οι *Ανατολικοί Σιδηρόδρομοι*, αυστριακή εταιρία του Βαρόνου Μορίς ντε Χιρς (1781-1784).
- Το δίκτυο του ενωτικού, στο οποίο επικράτησε ο κεντροευρωπαϊκός τύπος σταθμού, σχεδιάστηκε από τον διάσημο Αυστριακό αρχιτέκτονα Conrad von Villas.
- Το κεντρικό κτίριο του σταθμού άρχισε να κτίζεται πάνω στα σχέδια των Kleinschmidt & Jordan που κέρδισαν στον διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό το 1939. Τα έργα διακόπηκαν λόγω του Β' ΠΠ. Άρχισε να λειτουργεί από το 1951 με στοιχειώδεις εγκαταστάσεις που προβλέπονται για ένα έργο τέτοιου μεγέθους .

# Ανθρώπινο Δυναμικό

- 60 σταθμάρχες, υπάλληλοι, διαχειριστές προϊόντων, ζυγιστές, φορτοεκφορτωτές, Φύλακες γραμμών, αποθηκάριοι. Το δίκτυο αποτελούνταν από 21 σταθμούς, αλλά μόνο το 1/3 του συνόλου του προσωπικού ήρθε στη Θεσσαλονίκη.
- Κάθε τεχνικός είχε 25 μηχανικούς, λογιστές και επιθεωρητές και περίπου 330 εργάτες υπό την εποπτεία του.
- Η εθνική σύνθεση του προσωπικού ήταν η εξής: το ανώτερο διοικητικό προσωπικό αποτελούνταν από Ευρωπαίους, κυρίως Γερμανούς και Αυστριακούς, με λίγους Ελβετούς, Βρετανούς και Ιταλούς. Η ελληνική παρουσία ήταν σχετικά έντονη, ενώ στην Θεσσαλονίκη κυριαρχούσε το εβραϊκό στοιχείο.

# Μεταβολή του αριθμού των εργαζομένων στην πάροδο του χρόνου

Οικονομικά Έτη	Υπάλληλοι
1914-1918	1100-1750
1920	3000
1923	6000
1927	7500
1930	7000
2013	1820

Πηγή:

Περιοδικό "Χίλια δέντρα" και δημιουργία του πίνακα από τους συντάκτες της παρουσίασης.

- 46091 Εβραίοι μεταφέρθηκαν στο Auschwitz από το Σιδηροδρομικό Σταθμό Θεσσαλονίκης



# Σωματεία

- Το 1925 ιδρύεται η ένωση αχθοφόρων με μέλη όλους τους αχθοφόρους ανεξαρτήτως θρησκευάματος
- Το 1934 το σωματείο αχθοφόρων αποτελούνταν κατ'εξοχήν από Εβραίους.
- Το 1966 ιδρύεται το σωματείο φορτοεκφορτωτών με μέλη Έλληνες και πρόσφυγες της Μικράς Ασίας.



# Η συνεισφορά του Σιδηροδρόμου στην εκπαίδευση

- Η γερμανική σχολή ιδρύθηκε το 1888 με πρώτο διευθυντή των Αυστριακό καθηγητή August Sigmund.
- Η Γερμανική Σχολή λειτούργησε χάρη στους Γερμανούς μηχανικούς, που εκείνη την περίοδο εργάζονταν στην πόλη για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Βιέννης-Θεσσαλονίκης-Βαγδάτης.
- Το σχολείο ήταν εξαρχής ιδιωτικό και φορέας του η "Γερμανική Σχολική Εφορία", που είχε συσταθεί δύο χρόνια πριν.
- Η συνεισφορά της διεύθυνσης Ανατολικών Σιδηροδρόμων στα έξοδα λειτουργίας του σχολείου ανερχόταν σε 144 τουρκικές λίρες το χρόνο, ενώ οι κυβερνήσεις των Κάιζερ από τη Γερμανία και την Αυστρία παρείχαν μικρές επιδοτήσεις.

- Πολυεθνική κοινότητα αξιόλογου μεγέθους (1898:214 μαθητές, 1914: 401 μαθητές)
- Διδάσκονταν: Ελληνικά, Γερμανικά, Τούρκικα και Γαλλικά
- Στατιστική του 1913: αναφέρει τόσο Γερμανούς και Αυστριακούς μαθητές, όσο και μια μεγάλη μερίδα παιδιών εβραϊκών (123), ελληνικών (51), και τουρκικών (18) οικογενειών, καθώς και παιδιά Σέρβων, Βουλγάρων, Αρμενίων, Άγγλων, Γάλλων και Ιταλών
- Σήμερα: 200 μαθητές στο γερμανικό τμήμα και 400 στο ελληνικό

# Η γαλλική γλώσσα και ο σιδηρόδρομος

- Γαλλικά: διεθνής και επίσημη γλώσσα εποχής και γλώσσα διπλωματίας
- Διέλευση διεθνών γραμμών και σύνδεση Ελλάδας με το εξωτερικό

## ΟΔΗΓΙΑΙ

ἀφορῶσαι τὴν Ὑπηρεσίαν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν  
τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους.

### Α. ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ

**1. Ἀπλῶ.** — Τὰ εἰσιτήρια ταῦτα εἶναι ἀπλῆς διαδρομῆς. Ἐκδίδονται δι' ὅλας τὰς θέσεις καὶ ἰσχύουν διὰ τὴν ἡμέραν καὶ τὴν ἀμαξοστοιχίαν δι' ἣν ἐξεδόθησαν. Τιμολόγιον ἀπλῶν εἰσιτηρίων διὰ τοὺς κεντρικωτέρους σταθμούς τοῦ δικτύου βλέπε σελίδας 88, 89, 90 καὶ 91.

**2. Μετ' ἐπιστροφῆς.** — Τὰ εἰσιτήρια ταῦτα ἐκδίδονται δι' ὅλας τὰς θέσεις καὶ δι' ὠρισμέναν διαδρομῆς καὶ ἐπὶ ἐκπτώσει. Ἡ τιμὴ τοῦτον καθορίζεται ἐπὶ τῆ βάσει ὠρισμένης χιλιομετρικῆς ἀποστάσεως μικροτέρας τῆς πραγματικῆς. Τὰ εἰσιτήρια ταῦτα παρέχουν τὸ δικαίωμα διακοπῆς τοῦ ταξιδίου εἰς τοὺς ἐνδιαμέσους σταθμούς τόσον κατὰ τὴν ἄνοδον ὅσον καὶ κατὰ τὴν ἐπάνοδον.

Τιμολόγιον τῶν μετ' ἐπιστροφῆς εἰσιτηρίων βλέπε σελίδας 86 καὶ 87.

**3. Παιδικά.** — Τὰ παιδικὰ μέχρις ἡλικίας τεσσάρων ἐτῶν ταξιδεύουν δωρεάν. Ἀπὸ τεσσάρων μέχρι 10 ἐτῶν ἡλικίας, καταβάλλουν τὸ ἕμισυ τῆς κανονικῆς τιμῆς τοῦ εἰσιτηρίου.

**4. Στρατιωτικά.** — Οἱ ἐν ἐνεργείᾳ βαθμοφόροι τοῦ Στρατοῦ τῆς ξηρᾶς, θαλάσσης καὶ ἀέρος, τῆς Χωροφυλακῆς, τῆς Ἀστυνομίας Πόλεων, οἱ ὄπλιται ὅλων ἐν γένει τῶν ὀπλων, οἱ ἐν πολεμικῇ διαθεσιμότητι, ἡ πολεμικῇ ἀποστρατείᾳ ἀξίωματικοὶ καὶ ἀνθυποπιστοὶ ὡς καὶ οἱ ὑπάλληλοι τοῦ Πυροσβεστικοῦ Σώματος καταβάλλουν τὸ ἕμισυ τῆς κανονικῆς τιμῆς τοῦ εἰσιτηρίου, ἐφ' ὅσον ταξιδεύουν διὰ τῶν τακτικῶν ἀμαξιχιῶν.

Οἱ τραυματῆαι πολέμου δικαιοῦνται τῆς αὐτῆς ἐκπτώσεως ἐφ' ὅσον ταξιδεύουν εἰς τρίτην θέσιν.

**5. Συνδρομῆς.** — Δι' ὠρισμένας διαδρομὰς ἐμφαινόμενας εἰς τὸν κάτωθι πίνακα ἐκδίδονται μηνιαῖα εἰσιτήρια συνδρομῆς. Τὰ εἰσιτήρια ταῦτα παρέχουν τὸ δικαίωμα εἰς ὅσα δῆποτε ταξείδια ἐντὸς τῆς διαδρομῆς δι' ἣν ἐξεδόθησαν καὶ ἐντὸς τῆς χρονικῆς περιόδου καθ' ἣν ἰσχύουσι.

	Ὄιον	Ἀφιδνας	Σφενδάλην	Αἰδῶνα
Ἐκ Πειραιῶς	1 2641.50	3201.50	4161. —	4800.50
Διὰ	2 1710. —	2072. —	2693.50	3107.50
	3 1010. —	1224. —	1591. —	1835.50
Ἐξ Ἀθηνῶν	1 1422. —	1802. —	2461.50	2451.50
Διὰ	2 934. —	1166.50	1593.50	1587.50
	3 551.50	689. —	941. —	937.50

	Ἄγιαν Μερόναν	Στυλῖδα	Πλατῶνα
Ἐκ Λαμίας	1 841.50	1022. —	
Διὰ	2 545. —	661.50	
	3 322. —	390.50	
Ἐκ Λαρίσσης		1 4321. —	
Διὰ		2 2796.50	
		3 1652. —	

**6. Ἑορτῆς.** — Ἐκαστον Σάββατον, Κυριακὴν ὡς καὶ τὴν προτεροαίαν ἢ αὐθημερὸν ἑξαίρεσιμον ἡμέρας ἐκδίδονται εἰσιτήρια ἑορτῆς μετ' ἐπιστροφῆς ὅλων τῶν θέσεων ἅτινα παρέχουσι ἐκπτώσιν 40% ἐπὶ τῶν κανονικῶν τιμῶν τῶν εἰσιτηρίων. Τὰ εἰσιτήρια ταῦτα ἰσχύ-

## INSTRUCTIONS

afférentes au service de voyageurs et de bagages  
des Chemins de Fer de l'Etat Hellénique.

### A. BILLETS

**1. Simples.** — Ces billets sont de simple parcours. Ils sont émis pour toutes les places et sont valables pour le train et le jour pour le quel ils ont été délivrés. Tableau des prix des billets simples voir pages 88, 89, 90 et 91.

**2. D'Aller et Retour.** — Ces billets sont émis pour toutes les places, pour certains parcours, et avec réductions. Le prix est calculé sur base d'une distance kilométrique fixe inférieure à la distance réelle. Les billets d'aller et retour donnent le droit au porteur d'interrompre son voyage dans les Stations intermédiaires tant à l'aller qu'au retour.

Tableau des prix des billets d'aller et retour voir page 86 et 87.

**3. D'Enfants.** — Les enfants jusqu'à l'âge de 4 ans revolus voyagent gratuitement. Au de là et jusqu' à 10 ans les enfants doivent payer le demi prix réglementaire d'un billet entier.

**4. Militaires.** — Les officiers en activité de l'armée de terre, de mer et de l'air, ceux de la Gendarmerie de la Police de terre, les soldats de toutes les armes en général, tous les officiers et sous-officiers en disponibilité ou en retraite, tous les officiers et tous les fonctionnaires du corps d'incendie paient la moitié du prix régulier d'un billet entier pour autant que le voyage est effectué par les trains réguliers.

Les blessés de guerre peuvent aussi jouir de cette réduction pour autant qu'ils voyagent en III<sup>ème</sup> classe.

**5. D'abonnements.** — Sur certains parcours désignés au tableau ci-dessous il est délivré des billets d'abonnement mensuels. Ces billets donnent le droit au porteur d'effectuer dans le courant du mois et dans les limites du parcours pour le quel le billet a été émis un nombre de voyages indéterminé.

Des Stations ci-dessous aux Stations ci-contre	Ion	Afidné	Sfendali	Avlon
le Pirée	1 2641.50	3201.50	4161. —	4800.50
	2 1710. —	2072. —	2693.50	3107.50
	3 1010. —	1224. —	1591. —	1835.50
Athènes	1 1422. —	1802. —	2461.50	2451.50
	2 934. —	1166.50	1593.50	1587.50
	3 551.50	689. —	941. —	937.50

De Stations ci-dessous aux Stations ci-contre	Aghia Marina	Stilis	Platamon
Lamia	1 841.50	1022. —	
	2 545. —	661.50	
	3 322. —	390.50	
			1 4321. —
			Larissa 2 2796.50
			3 1652. —

**6 Billets de Fêtes.** — Chaque samedi et dimanche, ainsi que les jours fériés et la veille des ces jours, il est délivré de billet de fête d'aller et retour des toutes les classes avec réduction de 40% sur les prix des billets réguliers.

GRIECHISCHE STAATSEISENBAHNEN  
GENERALDIREKTION

FAHRPLANHEFT B.  
REGELMÄSSIGE FAHRPLÄNE

Gültig ab 1 November 1943

SALONIKI 1943



ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Β

ΚΑΝΟΝΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Ίσχύει από 1 Νοεμβρίου 1943

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 1943

S. A. Anagnostou gen. Nr. 7412

Φωτογραφία: Verkehrshandbuch, Teil B 1943

# Υποδομές και τροχαίο υλικό

- Γραμμή Αθήνας-Πειραιά
- Γραμμή Θεσσαλονίκης-Ειδομένης-Μητροβίτσας-Σκοπίων
- Γραμμή Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου
- Γραμμή Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινούπολης

# Τροχαίο Υλικό ΣΕΚ

- Ατμάμαξες
  - Σύνολο 239
  - 13 Γερμανικής Κατασκευής
  - 34 σε συνεργασία Γερμανίας και Αυστρίας
  - 1 Βελγικής κατασκευής
  - 2 Γαλλικής κατασκευής (Decauville)
  - 15 Βρετανικής κατασκευής
  - Κάποιες από την εταιρία Batignolles της Γαλλίας
  - Και κάποιες αμερικάνικες μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.
  - Όλες προήλθαν από την ALCO (American Locomotive Company)
- Diesel

- 1.Θεσσαλικός Σιδηρόδρομος
- 2.Σιδηρόδρομος Στερεάς Ελλάδος
- 3. Σιδηρόδρομος Αθηνών
- 4. Σιδηροδρομικές εταιρίες στην νεοαποκτηθείσα Μακεδονία
- 5. Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου



- Γερμανία: Μεταφέρθηκαν μηχανές έλξης από την Deutsche Reichsbahn, ενώ χρησιμοποιήθηκε και ό,τι είχε μείνει από το τροχαίο υλικό που δεν είχαν καταστρέψει οι κατοχικές δυνάμεις στο τέλος του πολέμου
- Μετά το τέλος του Πολέμου οι ΣΕΚ αγόρασαν ή έπαιρναν με Leasing τροχαίο υλικό από πολλές χώρες όπως:
- Καναδάς και ΗΠΑ: Αγοράστηκαν από την ALCO (American Locomotive Company) μηχανές έλξης για τις εμπορικές αμαξοστοιχίες. Οι μηχανές αυτές αποδείχθηκαν οι πλέον πετυχημένες από άποψη απόδοσης
- Ρουμανία: οι περίφημες “ρουμάνες” -ονομάζονταν έτσι λόγω της χώρας προέλευσης
- Τσεχία: Ήρθαν στην Ελλάδα με Leasing

# Τροχαίο υλικό ΟΣΕ

- Το 1990 παραδίδονται οι αμαξοστοιχίες κλάσης 620 κατασκευής MAN και Ελληνικών Ναυπηγείων.
- Το 1991 παραδίνονται οι τύποι 6501 και 6521, πάλι ίδιας προέλευσης
- Το διάστημα 1989 με 1997 παραδίνονται στην κυκλοφορία οι αμαξοστοιχίες Intercity που θεωρούνται η «Ναυαρχίδα του στόλου» Η κατασκευή έγινε από τις εταιρίες AEG και τα Ελληνικά Ναυπηγεία.
- Το ίδιο έτος παραδίνονται οι μηχανές έλξης «HellasSprinter» κατασκευής των γερμανικών εταιριών Krauss –Maffei και Siemens

# Ο σταθμός και οι επιπτώσεις στην οικονομία της Μακεδονίας

- Αύξηση του ανταγωνισμού των τοπικών επιχειρήσεων με τα ξένα συμφέροντα
- Οι ξένες αγορές επηρεάζουν ραγδαία την τοπική οικονομία
- Ο Φάρος της Μακεδονίας (τοπική εφημερίδα) που είναι υπέρμαχος της δεσπόζουσας οικονομικής θέσης της Θεσσαλονίκης στα Βαλκάνια διατηρεί επιφυλακτική ως εχθρική στάση απέναντι στο έργο
- Εν τέλει, η πόλη ωφελείται από το έργο λόγω των αυξημένων λογιστικών ικανοτήτων της πόλης (σιδηρόδρομος- λιμάνι)
- Ανταγωνισμός μεταξύ των σιδηροδρομικών μεταφορών με τις λιμενικές
- Πολλές εταιρίες μεταφέρουν την έδρα τους από τα λιμάνια της Ιταλίας στην Θεσσαλονίκη → μικρότερη απόσταση της Θεσσαλονίκης από το Σουέζ



ΑΕΓ



Ελληνικά Ναυπηγεία/Μαπ: 621



Ελληνικά Ναυπηγεία/Μαπ :620



Ελληνικά Ναυπηγεία/Μαπ :6521



Krauss Maffei-Siemens: Hellas Sprinter



Adtranz:De2000



Ελληνικά Ναυπηγεία/Man: Man 2000



Stadler



Siemens: Desiro Electric

Trassen von Salonik.

*Verkehrswege im April 1914*

*Die Eisenbahnlinie Salonik - Thessaloniki  
- Bussien  
Die Stationen sind in der Karte eingezeichnet*



Η Θεσσαλονίκη το έτος 1914

Φωτογραφία:  
Ιωάννης  
Επαμινώνδας

# Βιβλιογραφία

- Αναστασιάδου, Μ. (2008): Θεσσαλονίκη 1830-1912. Μία μητρόπολη την εποχή των οθωμανικών μεταρρυθμίσεων. Αθήνα: Βιβλιοπωλείον της «Εστίας», Ι.Δ. ΚΟΛΛΑΡΟΥ & ΣΙΑΣ Α.Ε.
- Επαμεινώνδας, Γ. (2014). Θεσσαλονίκη 1863-1873 οι παλαιότερες φωτογραφίες οι πρώτοι χάρτες της περιοχής σταθμού και λιμανιού. Θεσσαλονίκη: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας
- Gounaris C. Basil (1993): *Steam over Macedonia, 1870-1912, Socio-economic change and the railway factor*. New York: East European Monographs, Boulder.
- Πρόγραμμα ΙΕΒΣΑ “ Η βιομηχανική εξέλιξη στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, παραδείγματα από την Ελλάδα, τη Ρουμανία και την Αρμενία. Εκπόνηση μελέτης για την ιστορία της βιομηχανικής εξέλιξης στην περιοχή της βόρειας Ελλάδας και ιδιαίτερα της Κ. Μακεδονίας. Ο. Δεληγιάννη, Σ. Γκιάλης, Χ. Κυριάκου, Α. Παπά, Γ. Ζαχαροπούλου, Ε. Χαριτόπουλος Θεσ/νίκη 2012

- Παπαδημητρίου, Δ. (2005): Οι σιδηρόδρομοι στον βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965). Θεσσαλονίκη: Εκδοτικός Οίκος Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκερής».
- Στεφανή, Ε./Κουκουβού, Α./Χεκίμογλου, Ε./Ακριβοπούλου, Ε. (2012): Οι Εβραίοι στη Θεσσαλονίκη. Ανεξίτηλα κομμάτια στο χώρο. Θεσσαλονίκη: ΥΠΠΟΤ, Αρχαιολογικό Μουσείο Θεσσαλονίκης
- Τρεμόπουλος, Μ. (03.06.1999): Η Θεσσαλονίκη των τραινών. Στο: Περιοδικό Χίλια Δέντρα. Θεσσαλονίκη: Δημοσιογραφικός οργανισμός Βορείου Ελλάδας «Ι.Κ. Βελλίδης» Α.Ε.
- Πλαστήρας, Κ./Λιτσαρδάκη, Μ./ Δεληγιάννης, Α. κ.α. (1988): Τρένα και άνθρωποι. Ευρώπη-Θεσσαλονίκη 1888-1988. Θεσσαλονίκη: «ΦΙΛΟΙ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ»
- Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης, Μέγαρο Μπίλλη < <http://www.thessaloniki.gr/portal/page/portal/DioikitikesYpiresies/GenDnsiDioikOikonYpiresion/DnsiVafopoyleioyPneymIthrymaton/Tmi maKITH> >



- Ιστορικό αρχείο Μακεδονίας < [gak.thess.sch.gr](http://gak.thess.sch.gr) >
- Σιδηροδρομικό Μουσείο Θεσσαλονίκης
- Τουλουμάκος, ΙΩ. Σ. (2013): Τα Σωματεία της Θεσσαλονίκης 1914-2012, Καταγραφή και Επισκόπηση. Θεσσαλονίκη: Δέσποινα Κυριακίδη
- Γρηγορίου, Α. (2002): καταστάσεις και τροχάιο υλικό των Σιδηροδρομικών δικτύων της Μακεδονίας από τον 19<sup>ο</sup> αι. μέχρι σήμερα. Στο: Επιστημονική Επετηρίδα του Κέντρου Ιστορίας Θεσσαλονίκης. 6<sup>ος</sup> τόμος
- <http://www.railfaneurope.net/>
- Πολύζος, Γ./Παναγιωτόπουλος, Β. (1998): Ιστορικός βιομηχανικός εξοπλισμός στην Ελλάδα. Αθήνα: Εκδόσεις Οδυσσέας
- Σαλαπασίδης, Γ./Παπαδημητρίου, Δ./Ανδρουλιδάκης, Κ./Κόγιας Δημ. (2007): Οι Τροχιόδρομοι Θεσσαλονίκης, Βόλου και Καρλοβασίων Σάμου. Θεσσαλονίκη: Εκδοτικός Οίκος Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκερής».