



ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Τμήμα
Γερμανικής Γλώσσας
και Φιλολογίας

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



Abteilung
für Deutsche Sprache
und Philologie

ARISTOTELES UNIVERSITÄT THESSALONIKI



Die Eisenbahn in Griechenland

Verfasser: Anagnostaki Ioulia, Bazani Agathi, Komatis Savvas,
Kyriakidou Styliani

Gründe für den Bau der Eisenbahn in Thessaloniki

- Strategische Vorteile der osmanischen Armee
- Transithandel – das Durchleiten von Waren innerhalb eines Landes mit Hilfe der Eisenbahn
- Ergebnis von Wirtschaftsabkommen des osmanischen Reichs mit den Großmächten

- Wirtschaftsabkommen → Verpflichtung der Balkanländer zum Bau von Eisenbahnnetzen, die Konstantinopel-Thessaloniki mit dem europäischen Netz verbinden
- Politik der Marktdurchdringung von Österreich und Deutschland

Finanzierung

- 27 Oktober 1890: Finanzierung der Eisenbahn-Verbindung Thessaloniki-Monastiri von der deutschen Bank
- Zu diesem Zweck: Unternehmen mit 20 Millionen französischer Frank
- Das Bauwerk sollte innerhalb von 3,5 fertig sein
- Ziel: Erweiterung des Eisenbahnnetzes bis Adria

- Die Eisenbahnverbindung Thessaloniki- Idomeni: aus einem französisches Unternehmen, das Tochtergesellschaft der Baron Maurice de Hirsch war
- 1890: 88% Aktienübernahme von der Deutsche Bank und Bankgruppe in Wien

Gebäudeanlage

- Westlichen Eisenbahnen: Wiener Unternehmen von dem Baron Maurice de Hirsch
- Die erste Eisenbahnverbindung: zwischen Thessaloniki-Mitrovitsa → wichtiges Handelszentrum von Kosovo
- Der Verbindungnetz:
 - a. beherrscht die mitteleuropäische Eisenbahnform
 - b. zuständig dafür ist Conrad von Villas

- 1939: Das Gebäude der neuen Eisenbahn
- Kleinschmidt und Jordan → die technischen Zeichnungen
- Frohne → Die technische Zeichnungen des Gebäudes und die Eisenbahnlinie
- Nach 1951: die Eisenbahn fängt an, in Betrieb zu sein

Die Arbeitskräfte

- 1870-1912 → 60 Bahnhofsvorsteher, Eisenbahner, Produktbetreiber, Menschen, die die Produkte wiegten, Hafenarbeiter, Wächter der Eisenbahnlinien und Lagerhalter.
- Insgesamt 21 Stationen, trotzdem nur 1/3 der Angestellten arbeitete in Thessaloniki
- 25 Ingenieure, Buchhalter und Inspektoren und etwa 330 Arbeiter standen unter der Aufsicht jedes Technikers
- Der Verein ΟΣΕ Α.Ε. umfasst heutzutage etwa 1.627 Arbeitnehmer, während der Verein ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. nur 193

Nationale Zusammensetzung des Personals

- Höhere Positionen → Europäer, vor allem
- Deutschen und Österreicher, oder auch Schweizer, Briten und Italiener
- Griechische Präsenz: relativ stark

- Dominanz des jüdischen Elements in Thessaloniki
- 1492-1943 → jüdische Gemeinde, einer der wichtigsten vielleicht in der ganzen Welt
- Die ersten Juden in Thessaloniki angeblich um 140 v. C. aus Alexandria, Ägypten.

Wandel der Arbeiterzahl im Laufe der Zeit

Wirtschaftsjahr	Angestellter
1914-1918	1100-1750
1920	3000
1923	6000
1927	7500
1930	7000
2013	1820

Quelle: Zeitschrift "Χίλια δέντρα" und Bearbeitung der Tabelle von den Verfassern der Präsentation

Von der Eisenbahn in Thessaloniki wurden
46091 Juden nach Auschwitz transportiert



Foto: AME – MTE/ Nikos Arvanitidis

Gewerkschaft

- die Gründung der ersten Arbeitszentren seit 1908, aber in Thessaloniki im Jahr 1919
- 1925 → Gründung der Gewerkschaft der Lastenträger, Mitglieder : alle Lastenträger unabhängig von Religion
- 1934 → Mitglieder in die Gewerkschaft der Lastenträger sind hauptsächlich Juden
- Im Jahr 1966 wurde die Gewerkschaft der Hafendarbeiter mit Mitgliedern hauptsächlich aus Griechenland oder Flüchtlinge aus Kleinasien.

Der Beitrag der Eisenbahn zur Bildung

- Am 13. Februar 1888: Eröffnung der "Deutsche Schule Thessaloniki" mit 16 Schülern aus Österreich und Deutschland
- August Sigmund: Direktor und einziger Lehrer
- Regierung in Berlin von Kaiser Wilhelm, in Österreich von Kaiser Franz Joseph, während Thessaloniki noch zum Osmanischen Reich gehörte

- Bau von deutschen Mechanikern, die in dieser Zeit die Linie Wien-Thessaloniki-Bagdad gebaut hatten
- Von Anfang an Privatschule, Träger war der "Deutsche Schulverein", der sich zwei Jahre zuvor konstituiert hatte
- 144 türkische Pfund: Beitrag der Direktion der Eisenbahn zu den jährlichen Kosten der Schule
- 1898 : 214 Schüler, 1914 bereits 401 Schüler

- Sprachenkursen: Deutsch, Französisch, Türkisch und Griechisch
- Schülerstatistik des Jahres 1913 → neben deutschen und österreichischen Kindern einen großen Anteil aus jüdischen (123), griechischen (51) und türkischen (18) Familien, daneben auch Serben, Bulgaren, Armenier, Engländer, Franzosen und Italiener
- Im Schuljahr 1997/98: etwa 200 Schülern in der deutschen Abteilung, über 400 griechische Schüler die griechische Abteilung

Französische Sprache und Eisenbahn

- Französisch war die internationale und offizielle Sprache der Zeit, sowie die Sprache der Diplomatie
- wegen der internationalen Linien sowie auch der Verbindung Griechenlands mit dem Ausland → Wichtigkeit der französischen Sprache

ΟΔΗΓΙΑΙ

ἀφορῶσαι τὴν Ὑπηρεσίαν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν
τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους.

Α. ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ

1. Ἀπλᾶ. — 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' ὀρισμένας διαδρομὰς καὶ ἐπὶ ἐκπτώσει. Ἡ τιμὴ τούτων καθορίζεται ἐπὶ τῆ βάσει ὀρισμένης χιλιμετρικῆς ἀποστάσεως μικροτέρας τῆς πραγματικῆς. Τὰ εἰσιτήρια ταῦτα παρέχουν τὸ δικαίωμα διακοπῆς τοῦ ταξιδίου εἰς τοὺς ἐνδιαμέσους σταθμούς τόσον κατὰ τὴν ἀνοδὸν ὅσον καὶ κατὰ τὴν ἐπάνοδον.

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

3. Παιδικά. — Τὰ παιδιά 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 ὅπλιται ὄλων ἐν γένει τῶν ὅπλων, οἱ ἐν πολεμικῇ διαθέσει, ἢ πολεμικῇ ἀποστρατεῖᾳ ἀξιωματικοὶ καὶ ἀνθυπασιῶται ὡς καὶ οἱ ὑπάλληλοι τοῦ Πυροσβεστικοῦ Σώματος καταβάλλουν τὸ ἕμισυ τῆς κανονικῆς τιμῆς τοῦ εἰσιτηρίου, ἐφ' ὅσον ταξιδεύουν διὰ τῶν τακτικῶν ἀμαξιῶν.

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

5. Συνδρομῆς. — Δι' ὀρισμένας 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.

	Ὄσον	Ἀφιδνας	Σφενδάλην	Αἰλώνα
Ἐκ Πειραιῶς διὰ	1	2641.50	3201.50	4161. —
	2	1710. —	2072. —	2693.50
	3	1010. —	1224. —	1591. —
Ἐξ Ἀθηνῶν διὰ	1	1422. —	1802. —	2461.50
	2	934. —	1166.50	1593.50
	3	551.50	689. —	941. —

	Ἀφιδνας	Μακρῶνα	Σφενδάλην	Πλάτανον
Ἐκ Λακκίας διὰ	1	841.50	1022. —	—
	2	545. —	661.50	—
	3	322. —	390.50	—
Ἐκ Λακκίσεως διὰ	1	—	—	4321. —
	2	—	—	2796.50
	3	—	—	1652. —

6. Ἑορτῆς. — Ἐκαστὸν Σάββατον, Κυριακὴν ὡς καὶ τὴν προτεροῦσαν ἢ αὐθημερὸν ἐξαίρεσιμον ἡμέραν ἐκδίδονται εἰσιτήρια ἑορτῆς μετ' ἐπιστροφῆς ὄλων τῶν θέσεων ἀνα 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 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 emiis pour toutes les places, pour certains parcours, et avec réductions. Le prix est calculé sur base d'une distance kilométrique fixée 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 la et jusqu' a 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 des Villes, les soldats de toutes les armes en général, tous les officiers et sous-officiers en disponibilité ou en retraite de guerre, ainsi que 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^{ème} classe.

5. D'abonnements. — Sur certains parcours désignés au tableau ci-dessous il est delivré 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 emiis un nombre de voyages indeterminé.

Des Stations ci-dessous aux Stations ci-contre	Ion	Afidné	Sfen-dali	Avlon
le Pirée	1	2641,50	3201,50	4161. —
	2	1710. —	2072. —	2693,50
	3	1010. —	1224. —	1591. —
Athènes	1	1422. —	1802. —	2461,50
	2	934. —	1166,50	1593,50
	3	551,50	689. —	941. —

De Stations ci-dessous aux Stations cicontre	Aghia Marina	Stilis	Platamon
Lamia	1	841,50	1022. —
	2	545. —	661,50
	3	322. —	390,50

Larissa	1	4321. —
	2	2796,50
	3	1652. —

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

Foto: Fahrplanheft, aus: Handbuch der Griechischen Eisenbahnorganisation 1934

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

Foto: Verkehrshandbuch, Teil B 1943

Die Nutzung der Eisenbahn in dem zweiten Weltkrieg

- 10 März 1943: Abreise der Juden gemäß einem Auftrag nach die Konzentrationslagern
- Insgesamt 22 Züge von Thessaloniki nach Polen
- Bevor die Abreise → Druck der Fahrkarten von SS

Eisenbahn Firmen

1. Eisenbahn in Thessalien
2. Eisenbahn in Mittelgriechenland (Sterea Ellada)
3. Eisenbahn in Athen
4. Eisenbahnunternehmen in Mazedonien nach dem 1912
5. SPAP

Deutschland:

- ❖ Übertragung der Lokomotiven vom Deutsche Reichsbahn
- ❖ Verwendung des von Besatzungskräfte unbenutzbaren Materials

Rollendes Material

- 1990: Lieferung der Züge der Klasse 620 . Produktion und Koordination: MAN Griechischen Schiffswerften.
-
- 1991: Lieferung der Typen 6501 und 6521.
- Zwischen 1989-1997: Lieferung der IC . Sie werden betrachtet das "Flaggschiff der Flotte" Aufbau: Die Unternehmen AEG und die Griechischen Schiffswerften getan.
- 1997: Lieferung der Lokomotiven «HellasSprinter» . Aufbau: Siemens und Krauss-Maffei.

Die Station und ihre Wirkung auf die Wirtschaft von Makedonien

- Erhöhung der Konkurrenz zwischen den lokalen Gesellschaften und den Auslandsinteressen.
- Auslandsmärkte : Bestandteil der lokale Wirtschaft.
- Feindlichkeit von <<Pharos Mazedoniens>> gegenüber dem Projekt.

- Profit der Stadt vom Projekt aufgrund der gesteigerten Logistikfähigkeit des Netzes.
- Wettbewerb zwischen Eisenbahn- und Hafentransport.
- Ortwechsel vieler Firmen aus den Häfen von Italien nach Thessaloniki.



AEG



Griechischen Schiffswerften/Man: 621



Griechischen Schiffswerften/Man :620



Griechischen Schiffswerften/Man :6521



Krauss Maffei-Siemens: Hellas Sprinter



Adtranz:De2000



Griechischen Schiffswerften/Man 2000



Stadler



Siemens: Desiro Electric

Trassen von Salonik.

Sperrhöhe im April 1914

*Die Linie Thessaloniki - Sofia ist durchgehends in
- Betrieb.
Die Stationen Thessaloniki und Sofia sind in Betrieb.*



Thessaloniki im Jahr 1914

Foto: Yannis Epaminondas

Literaturverzeichnis

- 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

- Σαλαπασίδης, Γ./Παπαδημητρίου, Δ./Ανδρουλιδάκης, Κ./Κόγιας Δημ. (2007): Οι Τροχιόδρομοι Θεσσαλονίκης, Βόλου και Καρλοβασίων Σάμου. Θεσσαλονίκη: Εκδοτικός Οίκος Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκερής».
- Πολύζος, Γ./Παναγιωτόπουλος, Β. (1998): Ιστορικός βιομηχανικός εξοπλισμός στην Ελλάδα. Αθήνα: Εκδόσεις Οδυσσέας
- 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 τρενών. 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/DnsiVafoποyleiουPneymIthrymaton/TmimaKITH> > (abgerufen am 02.12.2014)
- Ιστορικό αρχείο Μακεδονίας < gak.thess.sch.gr >
- Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης. (1999). Θεσσαλονίκη. Επιστημονική επετηρίδα του Κέντρου Ιστορίας Θεσσαλονίκης του Δήμου Θεσσαλονίκης (Vol. V). Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Ιανός
- 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^ο αι. μέχρι σήμερα. Στο: Επιστημονική Επετηρίδα του Κέντρου Ιστορίας Θεσσαλονίκης. 6^{ος} τόμος.