

**ΦΙΛΟΛΟΓΙΚΟΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΣ ΛΟΓΟΤΕΧΝΙΚΟΣ
ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ (Φ.Ι.ΛΟ.Σ.)**

Βασ. Όλγας 4 - 421 31 ΤΡΙΚΑΛΑ
Τηλ. 24310 – 71679, 6944-385227
Ηλεκ. Ταχ.: filostrikalon@gmail.com

Τρίκαλα, 22-10-2026
Αρ. πρωτ. 94

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Νέα σημαντικότερη έκδοση του Φ.Ι.ΛΟ.Σ.

ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΑΔ. ΧΕΛΙΔΩΝΗ

Ιστορία του ΚΤΕΛ Τρικάλων

Συμβολή στην Ιστορία των επιβατικών συγκοινωνιών

Τρίκαλα 2026, σελ. 680

Άλλο ένα πολύ σημαντικό βιβλίο εξέδωσε αυτές τις ημέρες ο πολύδραστος Φ.Ι.ΛΟ.Σ. Πρόκειται για την «**Ιστορία του ΚΤΕΛ Τρικάλων**» που έγραψε ο συνταξιούχος εισπράκτορας και ελεγκτής του ΚΤΕΛ Νικόλαος Αδ. Χελιδώνης. Το βιβλίο έχει ενταχθεί στη σειρά του Συνδέσμου: ΚΕΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΕΣ, με αρ. 29, και αποτελείται από 680 πυκνογραμμένες σελίδες.

Το εν λόγω μοναδικό πανελληνίως έργο είναι προϊόν πολύχρονης έρευνας του Συγγραφέα και ομάδας του Φ.Ι.ΛΟ.Σ. που το επιμελήθηκε. Το βιβλίο στην αρχή προλογίζουν το Διοικητικό Συμβούλιο του Φ.Ι.ΛΟ.Σ. (σελ. 13-15), ο Πρόεδρος του ΚΤΕΛ Τρικάλων κ. Σωτ. Βησσαράκος (σελ. 17-18) και ο Συγγραφέας (σελ. 19-20).

Το κύριο σώμα του βιβλίου διαιρείται σε τρία μέρη.

Το **ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ** περιλαμβάνει τη **Νομοθεσία για τις υπεραστικές συγκοινωνίες** (νόμους, βασιλικά και προεδρικά διατάγματα, υπουργικές αποφάσεις) (σελ. 21-172) αρχίζοντας από το 1900, με την πρώτη νομοθετική ρύθμιση για διεξαγωγή της συγκοινωνίας με αυτοκίνητα (Νόμος ΒΨΞΒ' [2762] του 1900, μεσολαβεί ο Νόμος 2119 της 9ης Μαΐου 1952 «Περί των διά των λεωφορείων αυτοκινήτων συγκοινωνιών» (Ιδρυση των ΚΤΕΛ) και κλείνει με το Προεδρικό Διάταγμα 79/2004 «Καθορισμός των όρων και προϋποθέσεων ιδρύσεως και λειτουργίας Σταθμών υπεραστικών λεωφορείων και Σταθμών φορτηγών αυτοκινήτων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων (εμπορευματικών σταθμών αυτοκινήτων)» και τον «Κανονισμό Δικαιωμάτων Επιβατών τακτικών και εκτάκτων γραμμών με οδικά μέσα δημόσιας μεταφοράς (Λεωφορεία)» του 2015.

Το **ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ**, το πιο σημαντικό, αναφέρεται στην «**Υπεραστική συγκοινωνία στον Νομό Τρικάλων και στην Ιστορία του ΚΤΕΛ Τρικάλων**» (σελ. 173-365). Ειδικότερα αυτό περιλαμβάνει τις ενότητες:

1. Η ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ ΤΡΙΚΑΛΩΝ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΑ ΚΑΙ ΕΩΣ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΚΤΕΛ ΤΡΙΚΑΛΩΝ (1952) (σελ. 173-224).

2. Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΩΝ ΠΡΩΤΩΝ ΣΩΜΑΤΕΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΣΤΑ ΤΡΙΚΑΛΑ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΟΙΚΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ (1930-1952) (σελ. 225-231).

3. Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΚΤΕΛ ΤΡΙΚΑΛΩΝ (1952) - ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΣΥΜΒΟΥΛΙΑ ΤΟΥ (1952 ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ) (σελ. 232-248).

4. Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΤΕΛ ΤΡΙΚΑΛΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ (1952) ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ (σελ. 249-365). Στο τέλος της ενότητας αυτής υπάρχει ειδική αναφορά στην εμβληματική μορφή του ΚΤΕΛ, τον Μητσιάρα (Δημήτριο Πανούσιο). Καταγράφονται όλα τα ονόματα του Προσωπικού που εργάστηκε σε διάφορες υπηρεσίες του ΚΤΕΛ, οι σταθμοί των λεωφορείων του ΚΤΕΛ Τρικάλων σήμερα (2026), οι Πρόεδροι του ΚΤΕΛ Τρικάλων (1952 έως σήμερα), οι Πρόεδροι του Αστικού ΚΤΕΛ (1957 έως σήμερα) και οι Πηγές που χρησιμοποίησε ο συγγραφέας.

Το **ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ – ΑΛΜΠΟΥΜ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ** (σελ. 367-680) παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον, διότι σ' αυτό παρατίθενται 706 φωτογραφίες (ασπρόμαυρες και έγχρωμες) που καλύπτουν μία περίοδο ενός αιώνα (από τις αρχές της δεκαετίας του 1920 έως σήμερα). Αυτό διαιρείται στις ενότητες: 1. Από το 1920 έως το 1949 (σελ. 369-417). 2. Από το 1950 έως το

1969 (σελ. 418-587). 3. Από το 1970/72 έως το 1989 (σελ. 588-605). 4. Από το 1990/92 έως το 2015 (σελ. 605-616). 5. Οι διατελέσαντες πρόεδροι του ΚΤΕΛ Τρικάλων από το 1952 μέχρι σήμερα (σελ. 617-619). 6. Προσωπικό του ΚΤΕΛ (σελ. 620-625). 7. Οδηγοί και εισπράκτορες του ΚΤΕΛ (σελ. 626-635). 8. Άγονες γραμμές (σελ. 636-644). 9. Ποδόσφαιρο του ΚΤΕΛ (σελ. 645-647). 10. Απόμαχοι του ΚΤΕΛ (σελ. 648-652). 11. Λεωφορεία του ΚΤΕΛ (σελ. 653-660). 12. Αστικά Λεωφορεία (σελ. 661-663). 13. Οι νέες εγκαταστάσεις του ΚΤΕΛ Τρικάλων στο Ριζαριό (σελ. 664-680).

Στον Πρόλόγό του το Δ.Σ. του Φ.Ι.ΛΟ.Σ., μεταξύ άλλων, γράφει:

«Σήμερα, που ο άνθρωπος έχει πάει στο φεγγάρι και περιπλανιέται στο διάστημα ταξιδεύοντας με ιλιγγιώδη ταχύτητα, που οι περισσότεροι άνθρωποι στον προηγμένο κόσμο διαθέτουν ΙΧ αυτοκίνητο και μετακινούνται με άνεση όποτε θέλουν, είναι αδύνατο στους νεότερους να κατανοήσουν τις δυσκολίες που αντιμετώπιζαν οι παλαιότεροι στις μετακινήσεις τους έως και στα μέσα του περασμένου αιώνα.

[...] Οι άνθρωποι που ζούσαν σε νησιά ή σε παραθαλάσσια μέρη, από την αρχαιότητα ήδη, χρησιμοποιούν διαφόρων ειδών σκάφη, από βάρκες έως μεγάλα πλοία, ενώ οι διαπόντιες συγκοινωνίες διεξάγονται σήμερα με υπερωκεάνια πλοία, τα οποία διαθέτουν όλες τις ανέσεις. Για την ξηρά στους νεότερους χρόνους εφευρέθηκε ο σιδηρόδρομος (1804) και αργότερα το αυτοκίνητο (1849), τα οποία γρήγορα τελειοποιήθηκαν και διευκόλυναν πάρα πολύ τις μεταφορές εμπορευμάτων και τις μετακινήσεις των ανθρώπων.

[...] Οι παλαιότεροι ενθυμούμαστε την κάθοδο στα Τρίκαλα ή στις κοντινές κωμοπόλεις (Καλαμπάκα, Πύλη, Μουζάκι) με τα ζώα έως τη δεκαετία του 1950 και ίσως και αργότερα. Οι κάτοικοι, π.χ. των Χασίων, για να προλάβουν το παζάρι της Δευτέρας στα Τρίκαλα, ξεκινούσαν από τα χωριά τους την Κυριακή το απόγευμα και διανυκτέρευαν στα πιο κοντινά χωριά (π.χ. Ρίζωμα, Πλάτανος, Αρδάνι), από τα οποία σύνταχα το πρωί της Δευτέρας έφευγαν για την πόλη. Αναλόγως κινούνταν και κατά την επιστροφή τους.

[...] Η εφεύρεση των επιβατικών αυτοκινήτων έφερε επανάσταση στις συγκοινωνίες, καθώς διευκόλυνε πάρα πολύ τις μετακινήσεις των ανθρώπων. Όλη η εξέλιξη των επιβατικών συγκοινωνιών με αυτοκίνητα στην Ελλάδα από το 1900 έως σήμερα, με τεκμηριωμένα στοιχεία και πλούσιο φωτογραφικό υλικό, παρουσιάζεται στο παρόν βιβλίο.

Ο συγγραφέας του, ο Νίκος Χελιδώνης, εργασθείς ο ίδιος στο ΚΤΕΛ Τρικάλων ως εισπράκτορας και ελεγκτής, άνθρωπος με μεράκι και διάθεση για έρευνα, επί δεκαετίες επιδόθηκε σε συστηματική συλλογή όλων των σχετικών νομοθετημάτων και υπουργικών αποφάσεων αρχίζοντας από το 1900, χρονιά κατά την οποία έγινε η πρώτη νομοθετική ρύθμιση για τις συγκοινωνίες στην Ελλάδα. [...] Το κύριο μέρος της έρευνάς του, ασφαλώς, επικεντρώθηκε στην καταγραφή της Ιστορίας της υπεραστικής συγκοινωνίας στον Νομό Τρικάλων από τις αρχές του 20ού αιώνα και ιδίως αυτής του ΚΤΕΛ Τρικάλων, από την ίδρυσή του το 1952 έως το 2004. Ερεύνησε τις εφημερίδες των Τρικάλων, επισκέφθηκε τις μεγάλες βιβλιοθήκες των Αθηνών, αναζητήσε πληροφορίες και φωτογραφίες από παλιούς αυτοκινητιστές, έτρεξε, κοπίασε, ξοδεύτηκε.

Εκτός των άλλων, καταγράφονται και άλλα σημαντικά γεγονότα που σχετίζονται με τις συγκοινωνίες: Οι κατασκευές αυτοκινητοδρόμων που έγιναν προπολεμικά από εργατικά χέρια με σκαπάνη, όπως ο δρόμος Τρικάλων – Ιωαννίνων και Τρικάλων – Άρτας (έφτασε ως το Περτούλι), αλλά και οι γέφυρες επί του Πηνειού στο Κουτσόχερο και στον Καραβόπορο, καθώς και η ιστορική γέφυρα Κονδύλη επί του Πορταϊκού στην Πύλη. Επίσης μέσω των παρατιθέμενων φωτογραφιών δίνονται σημαντικές πληροφορίες για κοινωνικές εκδηλώσεις (γάμοι, πανηγύρια κ.ά.).

Σ' αυτή μας την προσπάθεια σημαντική ήταν η συμβολή της Διοικήσεως του ΚΤΕΛ Τρικάλων, η οποία από την αρχή αποφάσισε να στηρίξει οικονομικώς την παρούσα έκδοση, διότι διαφορετικά αυτή θα ήταν αδύνατη. Την ευχαριστούμε γι' αυτό και ιδιαιτέρως τον πρόεδρό της κ. Σωτήριο Βησσαράκο. Ευχαριστίες επίσης οφείλουμε στον πρώην πρόεδρο του ΚΤΕΛ Τρικάλων κ. Αθανάσιο Πεσλή για τη συνεργασία του και τις πολύτιμες πληροφορίες και διευκολύνσεις. Τέλος, ευχαριστούμε τον κ. Νίκο Χελιδώνη για την εμπιστοσύνη του προς τον Σύνδεσμό μας».

Ο Πρόεδρος του ΚΤΕΛ Τρικάλων κ. Σωτήριος Βησσαράκος, στον Πρόλογό του γράφει: «Αποτελεί ιδιαίτερη τιμή για το ΚΤΕΛ Τρικάλων η συγγραφή της Ιστορίας του. Το παρόν βιβλίο, καρπός πολύχρονης προσπάθειας και κόπου ενός δικού του ανθρώπου, του παλιού εισπράκτορα και ελεγκτή Νίκου Χελιδώνη, συμβάλλει σημαντικά στην ανάδειξη της Ιστορίας όχι μόνο του ΚΤΕΛ Τρικάλων αλλά και γενικότερα των ελληνικών επιβατικών συγκοινωνιών. Η σχολαστική και λεπτομερής καταγραφή όλων των πτυχών που αφορούν στη σταδιακή εξέλιξη και ανάπτυξή τους, με την παράθεση όλης της σχετικής νομοθεσίας, η καταγραφή της πορείας των επιβατικών συγκοινωνιών στην περιοχή Τρικάλων – Καλαμπάκας – Μουζακίου, μέσα από αρχειακά κείμενα και δημοσιεύματα στον Τύπο αλλά και πλήθος φωτογραφιών, έδωσαν ένα άρτιο και μοναδικό στο είδος του σύγγραμμα.

Στις σελίδες του ανά χείρας βιβλίου οι παλαιότεροι θα αναπολήσουν τα παιδικά τους βιώματα, σε όχι και πολύ μακρινές εποχές, όταν τα αυτοκίνητα και τα λεωφορεία ειδικότερα έκαναν την εμφάνισή τους ακόμα και σε απομακρυσμένα χωριά διασχίζοντας επικίνδυνους χωματόδρομους και ρέματα για να τους μεταφέρουν με άνεση και πιο σύντομα στην πόλη. Η πληθώρα των φωτογραφιών που παρατίθεται στο Τρίτο Μέρος του βιβλίου μαρτυρά τις δυσκολίες που αντιμετώπιζαν οι οδηγοί των λεωφορείων, οι οποίοι ακόμα και με χιόνια εκτελούσαν τακτικά τα δρομολόγια προς όλα τα χωριά, πεδινά και ορεινά, για να μεταφέρουν τους κατοίκους τους στους τόπους προορισμού τους, καθώς και τους μαθητές στα γυμνάσια των Τρικάλων και της Καλαμπάκας, ακόμα και με χιονισμένους δρόμους.

Το ηρωικό προσωπικό, οδηγοί και εισπράκτορες, του ΚΤΕΛ Τρικάλων με τα διαφόρων τύπων αυτοκίνητά τους έχουν σημαντική θέση στο παρόν βιβλίο και τους αποδίδεται η οφειλόμενη τιμή. Αλλά και οι πρωτοπόροι ιδιοκτήτες των επιβατικών αυτοκινήτων, οι οποίοι συνέβαλαν στην ανάπτυξη της επιβατικής συγκοινωνίας, έχουν την ανάλογη θέση και τιμή. [...].

Σήμερα το ΚΤΕΛ Τρικάλων, με έναν μεγάλο στόλο σύγχρονων λεωφορείων των 50 θέσεων και με τουριστικά λεωφορεία μεταφέρει τους Τρικαλινούς, όχι μόνο σε όλα τα χωριά των Τρικάλων και τις γειτονικές πρωτεύουσες νομών (Καρδίτσα, Λάρισα, Βόλος, Ιωάννινα, Γρεβενά), καθώς και στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, αλλά και σε όλα τα μέρη της Ελλάδος και της Ευρώπης με την ανάληψη και πραγματοποίηση εκδρομών».

Ο Συγγραφέας του βιβλίου κ. Νικ. Χελιδώνης στον Πρόλογό του αναφέρει:

«Μία φωτογραφία του έτους 1930, δωρεά του αειμνήστου συμπολίτη μας και συλλέκτη Μιχάλη Πιτσάκου, που παρουσίαζε ένα από τα υπεραστικά λεωφορεία της εποχής, στάθηκε η αφορμή για τη συγγραφή αυτού του βιβλίου που αναφέρεται στην ιστορία των υπεραστικών συγκοινωνιών της Ελλάδος και ειδικότερα του ΚΤΕΛ Τρικάλων.

Η συλλογή της ύλης για να γραφεί το παρόν βιβλίο δεν ήταν εύκολη. Χρειάστηκαν πολλά χρόνια και πολύ κόπος, καθώς και αρκετές μεταβάσεις στην Αθήνα για την μελέτη διαφόρων αρχείων, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά στη σχετική νομοθεσία, τα σχετικά διατάγματα και τις υπουργικές αποφάσεις.

Πολλοί Τρικαλινοί συμπολίτες, κυρίως παλιοί αυτοκινητιστές, μου έδωσαν έντυπο υλικό, φωτογραφίες και προφορικές πληροφορίες. Ιδιαίτερα όσοι αναφέρονται στις πηγές. Τους Ευχαριστώ θερμά όλους, διότι χωρίς την βοήθειά τους η όλη προσπάθεια δεν θα ήταν δυνατή.

Η έκδοση του ανά χείρας βιβλίου δεν θα είχε πραγματοποιηθεί, αν δεν υπήρχε το πραγματικό ενδιαφέρον του γείτονα και φίλου Θεοδώρου Νημά, ο οποίος εκτίμησε την προσπάθειά μου και εισηγήθηκε να αναλάβει την έκδοσή του ο Φ.Ι.ΛΟ.Σ. Τρικάλων, εγχείρημα δύσκολο και επίπονο, καθώς έπρεπε να γίνει ηλεκτρονική μεταγραφή των χειρογράφων κειμένων μου και να σκαναριστούν όλες οι φωτογραφίες, καθώς και τα παρατιθέμενα έντυπα κείμενα. Τον ευχαριστώ ειλικρινά αυτόν και το Διοικητικό Συμβούλιο του Φ.Ι.ΛΟ.Σ. που το ενέταξαν στη Σειρά «Κείμενα και Μελέτες».

Υπήρχε όμως και το οικονομικό πρόβλημα, καθώς η έκδοση του παρόντος απαιτούσε μεγάλη δαπάνη. Στην κάλυψή της συνέβαλε το Διοικητικό Συμβούλιο του ΚΤΕΛ Τρικάλων, το οποίο ευχαριστώ θερμά».

Η άριστη εκτύπωση έγινε στο Τυπογραφείο του Θρασύβουλου Βογιατζόγλου.

Ε.Τ.