

Όνοματεπώνυμο μαθήτριας: **Αδαμαντία Κασιμιώτη**

Τάξη: **Γ 2**

Μάθημα: **Κείμενα Νεοελληνικής Λογοτεχνίας**

Καθηγήτρια: **Αθηνά Βορρίση**

ΘΕΜΑ: ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ

Τα Ελληνικά Ταχυδρομεία ιδρύθηκαν σχεδόν παράλληλα με το ελληνικό κράτος και αποτελούν σήμερα τη μακροβιότερη ελληνική εταιρεία με ιστορία σχεδόν δύο αιώνων.

Στην **Επανάσταση του 1821** οι ανάγκες του αγώνα πρόβαλαν επιτακτικά την σημασία μιας οργανωμένης ταχυδρομικής υπηρεσίας. Ο οθωμανικός τρόπος, δηλαδή η μεταφορά της αλληλογραφίας από έκτακτους πεζούς ή έφιππους ταχυδρόμους (οι «γραμματοφόροι» ή «πεζοδρόμοι» της Διοίκησης) δεν ήταν αποτελεσματικός. Οι δαπάνες μεταβίβασης κυβερνητικών διαταγών βάρυναν τους χωρικούς, οι οποίοι διένυαν μεγάλες αποστάσεις σε δύσκολες συνθήκες με μεγάλη ταλαιπωρία και καθυστέρηση. Το κυριότερο πρόβλημα ήταν η παραβίαση του απορρήτου της αλληλογραφίας από πρόκριτους στα τοπικά ταχυδρομεία.

Μια πρώτη προσπάθεια οργάνωσης ταχυδρομικής υπηρεσίας έγινε από τον **Δημήτριο Υψηλάντη** τον Ιούλιο του 1821, ο οποίος υπέβαλε στους πρόκριτους της Πελοποννήσου ένα σχέδιο που όμως δεν προχώρησε. Τον Φεβρουάριο του 1822 ο Δημήτριος Υψηλάντης επιδιώκει τη σύσταση «δημοσίων ιπποστασιών και σταθμών». Στα τέλη του ίδιου μήνα η Πελοποννησιακή Γερουσία καλείται επισήμως να αποκτήσει 25 άλογα και ο Άρειος Πάγος 15 για την αποστολή ειδήσεων και διαταγών από τη Διοίκηση.

Ο **Ιωάννης Κωλέτης**, μινίστρος (υπουργός) των Εξωτερικών, επιτυγχάνει την οργάνωση ικανοποιητικής Κυβερνητικής Ταχυδρομικής Υπηρεσίας η οποία

διορίζει έναν «πεζοδρόμο, για να μεταφέρει εις τα διάφορα μέρη της Ελληνικής Επικράτειας γράμματα της Διοικήσεως».

Ο **Θεόδωρος Κολοκοτρώνης** επίσης, με την ιδιότητα του Αρχηγού των Στρατευμάτων της Πελοποννήσου ζητά την οργάνωση τακτικών ταχυδρομείων για τη γρήγορη μεταφορά των ειδήσεων και ιδιαίτερα αυτών που σχετίζονται με πατριωτικές υποθέσεις. Η εισήγησή του εγκρίθηκε και συστήθηκε ταχυδρομείο στο χωρίο Ζυγοβίτσι της Γορτυνίας. Όπως πιστοποιούν έγγραφα της εποχής, ο Αθανάσιος Καρδαράς λειτουργεί τακτικό έφιππο ταχυδρομείο και συνεχίζει να το υπηρετεί και μετά την απελευθέρωση.

Άλλη μία προσπάθεια έγινε από τον Άγγλο συνταγματάρχη **Λέστερ Στάνχοουπ**, ο οποίος εισηγείται μια πιο οργανωμένη υπηρεσία με κέντρο την Τριπολιτσά και ανταπόκριση τη Γαστούνη, το Ναύπλιο, την Κόρινθο και στη συνέχεια τη Δυτική Ελλάδα, τα Επτάνησα και την Ευρώπη.

Τέλος, ο Γάλλος Βαρόνος και Συνταγματάρχης **Κάρολος Φαβιέρος** προτείνει οργάνωση Γενικού Ταχυδρομείου για τη μεταβίβαση της αλληλογραφίας μεταξύ Ναυπλίου – Αθήνας με τακτικούς, εναλλασσόμενους πεζοδρόμους. Δηλαδή κάθε Δευτέρα βράδυ θα αναχωρούσε ένας από Αθήνα για Μέγαρο. Από τα Μέγαρο επόμενος για Καλαμάκι και άλλος από Καλαμάκι για Ναύπλιο. Αυτό το σχέδιο όμως, δεν προχώρησε.

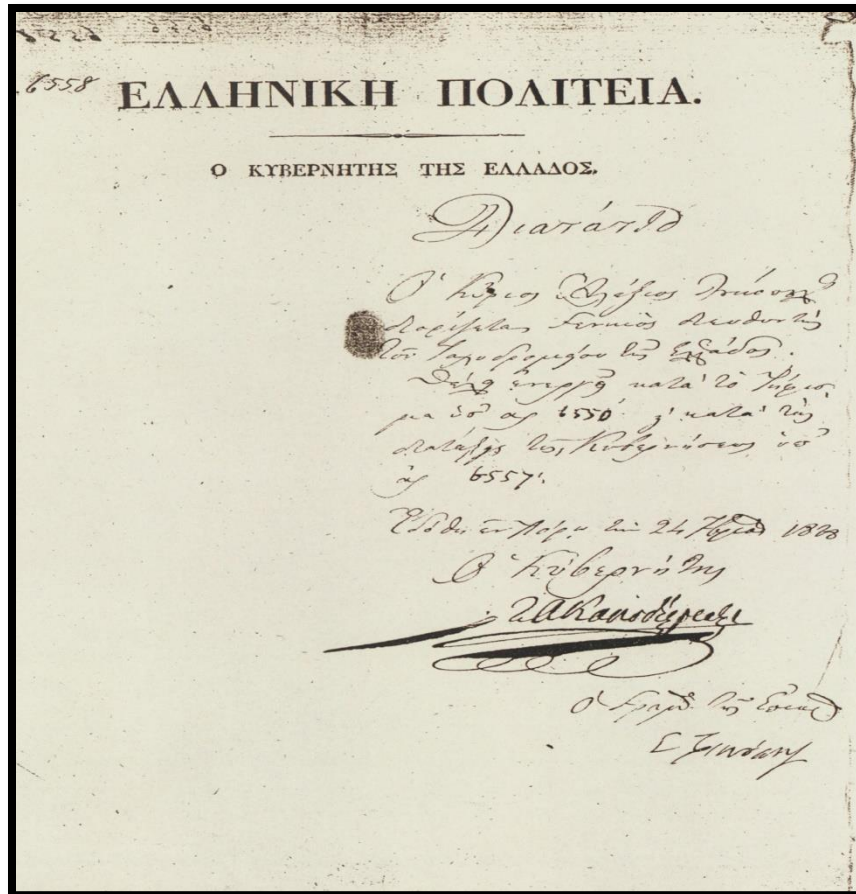
Ο **Ιωάννης Καποδίστριας**, πρώτος κυβερνήτης της Ελλάδας, από τις πρώτες ανάγκες που εντόπισε στο πλαίσιο οργάνωσης του κράτους ήταν η έλλειψη συστηματικής ταχυδρομικής επικοινωνίας. Στις 24 Σεπτεμβρίου 1828 υπέγραψε ψήφισμα «περί συστάσεως τακτικής ταχυδρομικής συγκοινωνίας» ιδρύοντας

το «**Ταχυδρομεῖον Γενικόν**» για τη μεταφορά της επίσημης αλληλογραφίας, δηλαδή την κάλυψη των κρατικών αναγκών για επικοινωνία με τις κατά τόπους υπηρεσίες αλλά και της ιδιωτικής αλληλογραφίας.

Αρχικά συστάθηκαν πέντε κεντρικά ταχυδρομικά γραφεία **στο Άργος, την Τρίπολη, τη Σύρο, την Επίδαυρο και την Αίγινα** τα οποία επανδρώθηκαν με 9 πεζούς και 16 έφιππους ταχυδρόμους. Έργο τους ήταν η συλλογή και η διανομή της αλληλογραφίας.

Με τον πρώτο **Κανονισμό των Ταχυδρομείων** ρυθμίστηκαν το ύψος των ταχυδρομικών τελών, η διακίνηση του ταχυδρομείου με πλοiάριο από την Αίγινα προς την Επίδαυρο, η πρόσληψη 25 πρόσθετων υπαλλήλων και η ίδρυση 15 ταχυδρομικών γραφείων στην Πελοπόννησο. Η θαλάσσια μεταφορά της αλληλογραφίας γίνονταν με «μπρίκια» προς Πόρο, Ναύπλιο και Σύρο και με «ατμόπλευστο» προς Αίγινα, Πόρο.

Το ταχυδρομικό έργο δεν ήταν εύκολο δεδομένου ότι υπήρχαν οικονομική δυσχέρεια, υποτυπώδης συγκοινωνιακή υποδομή, ανασφάλεια και ο φόβος της ληστείας σε μια χώρα με έντονη γεωγραφική ιδιομορφία.



Στην Αθήνα ο ταχυδρόμος ερχόμενος από το Ναύπλιο, την τότε πρωτεύουσα, ανέβαινε σε ένα βαρέλι και διάβαζε δυνατά στους παρευρισκόμενους τους παραλήπτες των επιστολών. Αν δεν εμφανίζονταν ο αποδέκτης, η επιστολή καίγονταν. Η άφιξη του ταχυδρόμου σε κάθε μέρος αποτελούσε σημαντικό γεγονός και συγκέντρωνε το ενδιαφέρον όλων.

Το 1834 εξασφαλίστηκε η ταχυδρομική εξυπηρέτηση των πολιτών προς και από τα νησιά, ενώ το 1836 τοποθετήθηκαν οι πρώτες άμαξες για τη μεταφορά αλληλογραφίας μεταξύ Αθήνας και Πειραιά.

Το 1860 τυπώθηκε στο Νομισματοκοπείο των Παρισίων το **πρώτο ελληνικό γραμματόσημο**, που είχε ως παράσταση την κεφαλή του Ερμή. Κυκλοφόρησε την

1η Οκτωβρίου του 1861. Η χάραξη και η κατασκευή των εκτυπωτικών πλακών έγιναν από τον Γάλλο χαράκτη Almpert Barre. Το 1861 τα Ελληνικά Ταχυδρομεία διέθεταν δίκτυο 97 ταχυδρομικών γραφείων από τα οποία οκτώ λειτουργούσαν στην Τουρκία και τέσσερα στη Ρουμανία.



Το 1869 τα **Ελληνικά Ταχυδρομεία** άρχισαν να χρησιμοποιούν το τρένο, ενώ το 1874, πάντα πρωτοπόρα, έδωσαν το «παρόν» στην ίδρυση της Παγκόσμιας Ταχυδρομικής Ένωσης στη Βέρνη.

Το 1892 το **τηλέφωνο** προστέθηκε στις αρμοδιότητες των Ελληνικών Ταχυδρομείων και δημιουργήθηκαν τα **τρία «Τ»** ή «**ΤΤΤ**» (Ταχυδρομείον, Τηλεγραφείον, Τηλεφωνείον).

Το 1896, όταν διεξήχθησαν οι πρώτοι σύγχρονοι **Ολυμπιακοί Αγώνες** στην Αθήνα, τα Ελληνικά Ταχυδρομεία έγιναν οι πρώτοι επίσημοι χορηγοί τους. Εξέδωσαν την πρώτη παγκοσμίως σειρά αναμνηστικών γραμματοσήμων με αθλητικό θέμα και διέθεσαν μέρος των εσόδων από την πώληση αυτών των γραμματοσήμων, για να ενισχύσουν οικονομικά την Ολυμπιακή Επιτροπή.

Το 1909 εγκαινιάστηκε η αγροτική ταχυδρομική υπηρεσία. Για δεκαετίες ο αγροτικός διανομέας αποτελούσε το μοναδικό μέσο επικοινωνίας της ελληνικής υπαίθρου με τον υπόλοιπο κόσμο.

Το 1926 η ιταλική αεροπορική εταιρεία «Αερο-Εσπρέσσο Ιταλιάνα» (S.A. Aero Espresso Italiana – AEI) ανέλαβε την αποκλειστικότητα της εναέριας διακίνησης της αλληλογραφίας μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας – Τουρκίας.



Το 1949 με την ίδρυση του ΟΤΕ χωρίστηκαν τα τρία «Τ» και τα Ταχυδρομεία ανέλαβαν αμιγώς ταχυδρομικές υπηρεσίες.

Τα Ελληνικά Ταχυδρομεία από την ίδρυσή τους μέχρι σήμερα προσφέρουν συνεχώς υπηρεσίες και κοινωνική δράση στην ελληνική κοινωνία συμβάλλοντας στην οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξή της.

ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ

- <https://www.greece2021.gr/elta.html>
- <https://docuventa.gr/ellinika-tachydromeia/>
- <https://anagnostis.org/article/anebasmenos-se-ena-bareli-o-tahydromos-apo-nayplio-fonaze-dynata-onomata-kai-dieythynseis>
- <https://www.facebook.com/HellenicPostELTA/posts/1820949067953351/>
- <http://www.arcadonxronoi.gr/index.php/arxeio-thematon/arthrografia/2-i-istoria-tou-taxydromeiou>
- <https://www.postnet.gr/article.php?id=2187>