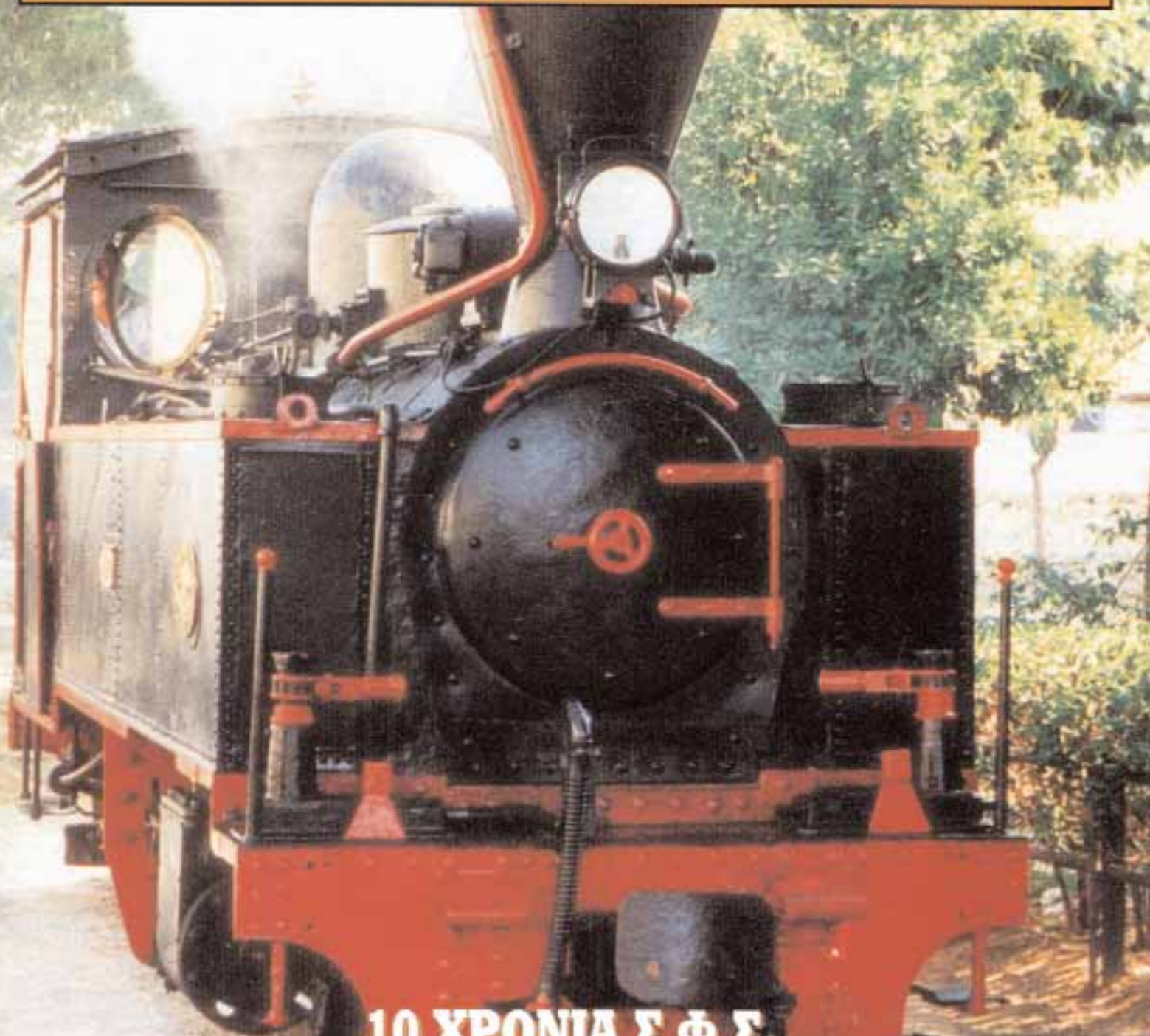


# ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.

ΤΕΥΧΟΣ 9 ΜΑΪΟΣ 1994



**10 ΧΡΟΝΙΑ Σ.Φ.Σ.**

**ΤΡΑΙΝΑ ΥΨΗΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ**

**ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ**

**ΝΕΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ (1994 - 1999)**



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 2**  
ΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΡΜΟΥ
- 3**  
10 ΧΡΟΝΙΑ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΚΑΙ  
ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΦΙΛΙΑΣ
- 7**  
Ο ΑΤΜΗΙΑΤΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ  
ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ
- 8**  
ΛΕΣ ΚΑΙ ΠΙΤΑΝ ΧΘΕΣ...
- 10**  
ΕΙΣΑΓΗΓΗΣΤΕ  
ΜΟΥΣΕΙΑΚΕΣ-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
- 11**  
ΕΝΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ  
ΑΠΟΘΡΟΣ
- 12**  
ΤΑ ΤΡΑΙΝΑ ΥΨΗΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ
- 16**  
50 ΧΡΟΝΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΙΘΩΣΗ  
ΣΤΗΝ ΝΟΡΜΑΝΔΙΑ
- 18**  
ΤΟ ΤΡΑΙΝΟ ΚΑΙΟΤΕ
- 20**  
ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΡΓΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ  
(1994-1999) ΠΟΥ ΕΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ  
ΣΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
- 21**  
Η ΣΕΙΡΑ 40-45 ΤΩΝ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
- 22**  
ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ  
ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ  
ΤΩΝ ΣΥΡΜΩΝ ΣΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ
- 25**  
ΟΔΟΙΠΟΡΙΚΟ ΣΤΗΝ ΚΟΙΛΑΔΑ  
ΤΟΥ ΝΕΣΤΟΥ
- 28**  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, ΤΑ ΤΡΑΜ  
Ή ΤΑ ΤΡΑΙΝΑ ΤΟΥ ΡΑΜΑΙΟΥ
- 30**  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΝΕΑ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΕΞΩΘ. Αρθής Κλώνος  
Μητρού ως γραμμή Βόλος - Μελίβο

## ΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ... ΣΥΡΜΟΥ

**Κ**ατ' αρχάς θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε την Διοίκηση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας για την οικονομική ενίσχυση και την λοιπή βοήθεια που παρέσχε στον Σύλλογό μας για την πραγματοποίηση της παρούσας έκδοσης της Σιδηροτροχιάς. Όσον αφορά τη ζωή του Συλλόγου μας, ας ανατρέξουμε σ' όσα συνέβησαν τον τελευταίο χρόνο.

Πρώτα απ' όλα, για όσους δεν το έμαθαν ακόμα (!!!). Στις αρχαιρείς που έγιναν στις 17.12.93, για ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου του Συλλόγου μας, εξελέγησαν οι Σπύρος Φασούλας Πρόεδρος, Γιώργος Αρβαντιδής Αντιπρόεδρος, Δημήτρης Καραϊτάλας Γραμματέας, Γεώργιος Βασιλειάδης Ταμίας και Αντώνης Βράβλας Σύμβουλος.

Το προεδρείο αυτό, διεδέχθη ένα πραγμαύμενο ικανότατο, που είχε στα πεπραγμένα του ένα πολύ σημαντικό έργο.

Οι εξελίξεις στη χρονιά που πέρασε ήταν εξ' ίσου σημαντικές. Η λείαση της οδού Κωνσταντινουπόλεως είναι ήδη παρελθόν, καθ' όσον καταβιάσαμε να αποκτήσουμε νέα στέγη, εκεί όπου ήταν πάντα ο σκοπός μας, εκεί όπου γεννήθηκε ο Σύλλογός μας, στο Μουσείο και αιχκεκριμένα στον όροφο της πρώην σχολής μαθητείας του ΟΣΕ.

Γιορτάσαμε πέρυσι τα 10 χρόνια ζωής του Συλλόγου μας, με την διοργάνωση στο Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων, της πολυεκδήλωσης "ΜΕΡΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ", καθώς και με το "ΓΛΕΝΤΙ" στην αυλή του Μουσείου, όπου παραβρέθηκαν οι Βοηθοί Γενικοί Διευθυντές του ΟΣΕ κ.κ. Στάθης Στεφανόπουλος και Νίκος Αποστολάπουλος οι οποίοι μας απένεμαν αναμνηστική πλακέτα της Διοικήσεως του ΟΣΕ για τα 10 χρόνια ιαλύτιμης προσφοράς του Συλλόγου μας και μας ανήγγειλαν την παραχώρηση της στέγης στο Μουσείο. Στη γιορτή του κάναμε στο Μουσείο απανείματα επαινούς στα ιδρυτικά μας μέλη καθώς και στους Γ. Νάβηνα, Π. Χανδρόπουλο, Δ. Κουτελιδή, Α. Κουρμπιέλη, Γ. Φλώρα και Κ. Δημητριάδη γιάντη προσφορά τους στο Σύλλογο.

Την 8η Φεβρουαρίου 1994 κάψαμε την πίττα του συλλόγου στο ξενοδοχείο "Αμφιτρών" του Ναυπλίου, όπου μεταβήκαμε με Ιντερσίτυ, που μας παραχώρησε δωρεάν ο Πρόεδρος Γενικός Διευθυντής του Ο.Σ.Ε. κ. Πέτσας. Μας τίμησαν με την παρουσία τους ο Δήμαρχος Ναυπλίου κ. Στούρνος, ο κ. Αμπατζόγλου, αναπληρωτής Πρόεδρος του Ο.Σ.Ε. ως εκπρόσωπος του Προέδρου, ο πρώην Γενικός Διευθυντής του Ο.Σ.Ε. κ. Ασβέστης, ο Πρόεδρος της Π.Ο.Σ. κ. Κούκος και πολλά ανώτερα στελέχη του Οργανισμού, συνδικαλιστές και σιδηροδρομικοί όλων των περιφερειών. Το φλουρί της πίπτας έπεσε στους σιδηροδρομικούς του Ναυπλίου. Ο σύλλογός μας είμψε τους κ.κ. Τσαύρα Υφυπουργό Μεταφορών, Πέτρο Πρόεδρο Γ. Διευθυντή του Ο.Σ.Ε. και Ασβέστη πρώην Γ. Διευθυντή, ανακηρύσσοντάς τους επίτιμα μέλη του, για την βοήθεια και συμπαράστασή τους στο έργο μας.

Τον τελευταίο χρόνο είχαμε μια σημαντική αύξηση των μελών μας, που 182 πέρυσι έφθασαν αιώρα τα 270.

Μεταξύ 24 και 27 Μαρτίου, πραγματοποιήσαμε εκδρομή στην Εδεσσα και Φλώρινα, μαζί με το Πολιτιστικό και Μορφωτικό Κέντρο Σιδηροδρομικών Νομού Αττικής. Τα οχήματα (2 κλινοθέατρα νέας κατασκευής και μια εσπίδα κατασκευής 1926) παρεχωρήθησαν και πάλι δωρεάν με εντολή του Προέδρου του Οργανισμού κ. Πέτσας.

Για τις δυο αυτές παραχωρήσεις ο Σύλλογός μας ευχαριστεί θερμώς τον κ. Πέτσο και όσους από τον Ο.Σ.Ε. και τον Συνεταιρισμό ΕΛΛΑΣ συνέβαλλαν στην επιτυχία των 2 εκδρομών.

ΣΙΔΗΡΟΔΟΤΡΟΧΙΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.  
ΣΙΩΚΟΥ 4, 104 43 ΑΘΗΝΑ (Εντός του Σιδηροδρομικού Μουσείου)

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ: D.I.A. 6454735-6454757  
ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΙ: ΧΡΩΜΟΛΙΘΟΓΡΑΦΙΚΗ 7239106-7227687

ΔΕΚΑ ΣΥΝ ΕΝΑ ΧΡΟΝΙΑ Σ.Φ.Σ.: 1983-1993/1994

# 10 ΧΡΟΝΙΑ ΣΥΝΕΠΟΥΣ ΚΑΙ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΦΙΛΙΑΣ

Γιώργος Νάβηνας



**Ε**ν αρχή ήν η ίδρυση του Σιδηροδρομικού Μουσείου, εν έτει 1979, χάρις στις άσκηες προσπάθειες του Αρχιμηχανικού του ΟΣΕ κ. Χρ. Χριστοδούλου. Εκεί γκωριαστήκαμε. Εκεί είδαμε ότι υπάρχουν και άλλοι σιδηροδρομόφιλοι σαν και μας και "ξεπαρώσαμε".

Υστερα ήρθε η συνειδητοποίηση της ανάγκης δημιουργίας ενός Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου. Σαν τους χιλιάδες αντίστοιχους που από χρόνια υπήρχαν στο εξωτερικό. Η αρχική ιδέα ήταν του Ιωσήφ Σιμαντιώφ. Κι από κοντά και οι άλλοι πρωτοπόροι του Συλλόγου μας: ο Μιχάλης Κωνσταντινίδης, ο Μιχάλης Κουλιουμπιτζόγλου, ο Παναγιώτης Καραμάνης, ο Νίκος Σιπαρούνης, ο Σπύρος Παπανδρεάδης, ο Κώστας Παπαθανασίου, ο Βαγγέλης Παναγιωτάκος, ο Μπάμπης Τρεχαντζάκης, ο Κώστας Λάσκαρης, ο Κώστας και ο Νίκος Πολυζώης, ο Γιώργος Τσαούρης και άλλοι. Ορισμένοι απ' αυτούς δεν βρίσκονται πιά μαζί μας.

Ετσι λοιπόν το 1983, αυτό που το 1980 φαινόταν όνειρο, έγινε πραγματικότητα. Εγκρίνεται από το Πρωτοδικείο η ίδρυση και το Καταστατικό του Συλλόγου, που το συνυπέγραψαν 20 μέλη.

Πολύ γρήγορα η ιδρυτική ομάδα πλαισιώνεται από 15 καινούργια μέλη και φθάνει τα 35.

Η πρώτη Τακτική Γεν. Συνέλευση γίνεται στις 11.3.1984 και εκλέγει το πρώτο τακτικό Δ.Σ. του Συλλόγου με πρόεδρο τον βετεράνο σιδηροδρομόφιλο Μιχ. Κωνσταντινίδη, που έχει στο ενεργητικό του την μηχανοδηγηση του πάλι ποτέ Θρυλικού "Θηρίου της Κηφισιάς".

Από την αρχή, τα νεαρά στην πλειοψηφία τους μέλη άρχισαν την σκληρή αντιπαράθεση ιδεών και απόψεων. "Ο Σύλλογος να είναι καθ' εκόνα και ομοίωση των Εθνικών Συλλόγων και να απασχολεί δικό του τροχαίο υλικό", "να είναι αγωνιστικός και διεκδικητικός για να απαιτήσει μαχητικά την αναβάθμιση του σιδηροδρόμου στη χώρα μας", "να ασχολείται πιο πολύ με τα μουσειακά σιδηροδρομικά θέματα", "να στραφεί κυρίως στον σιδηροδρομικό μονελισμό και τις εκδρομές", "να κάνει επιμορφωτικές εκδηλώσεις και καμπάνιες για την διάδοση του σιδηροδρόμου στην πατρίδα μας" κ.ο.κ. Δεν έλειψαν και οι σχετικές διαμάχες. Ευτυχώς καμιά τάση δεν επεκράτησε ολοκληρωτικά των υπολοίπων, κι έτσι ο Σύλλογος παρέ-

μεινε αυτό που έπρεπε να ήταν: μία γόνιμη και αρμονική σύνθεση όλων των ανωτέρω στοιχείων.

Το πρώτο επίσημο έγγραφο του Σ.Φ.Σ. πάντως ήταν για τη διάσωση 72 ατμομηχανών του ΟΣΕ. Την ίδια εποχή η δραστηριότητά του αναλώνεται σε άκαριτες προσπάθειες για εκδρομή με αιχμάτα τρένο στην Πελοπόννησο. Είχε όμως και τις πρώτες επιτυχίες του: με ενέργειές του ανακαλύπτονται ή και μεταφέρονται στο Σιδ. Μουσείο παλιές μικρές ατμομηχανές νεκρωβίλ ("Βαρβάρια" κ.λπ.) καθώς και 3 βαγόνια τράμ (ΗΣΑΓ) του Πειραιά, που έτσι γλύτωσαν από την καταστροφή. Παράλληλα κλιμάκιο του με επικεφαλής τον Ν. Σιπαρούνη, πηγαίνει στον Βόλο και συμπαραστέκεται στην ίδρυση του τοπικού Συλλόγου Φίλων του Τρένου Βόλου-Πηλίου και στην αντίσταση κατά του επιχειρηθέντος εηλώματος της γραμμής Πηλίου.

Τον Νοέμβριο του 1984 γίνεται η πρώτη εκδρομή του Σ.Φ.Σ. στα Καλάβρυτα, που προαναγγέλεται από τα ερτζιανά στην εκπομπή "Κάθε Μέρα Πατρίδα". Το 1985 γίνεται Πρόεδρος ο Μ.





Αριστερά : Εικόνα από το βαγόνι-εκθετήριο του Σ.Φ.Σ. στο εκθεσιακό τρένο " του στρατού και του πολιτισμού ".

Κάτω : Από την εκδήλωση των γενεθλίων των 10 χρόνων του Συλλόγου στο Ναύπλιο. Ο τότε Πρόεδρος Αντ. Φιλίππουπαλίτης ετοιμάζεται να κόψει την τούρτα με τα 10 κεράκια.

Δεξιά : Από την βόλτα του Συλλόγου με το τρένακι του Πηλίου στην Αγριά ( 7-9-93)



Κουγιουμτζόγλου. Αρχίζουν οι επιμορφωτικές ομιλίες και διαλέξεις στο Σιδ. Μουσείο, με θέματα αιδηροδρομικού περιεχομένου (Οριάν Εξηπός, Τα Τρέμα, Οι Οδοντωτοί Σιδηρόδρομοι, οι Συγκοινωνίες της Βουδαπέστης, οι Αυστριακοί Σιδηρόδρομοι) και ομιλητές τους Μ. Κουγιουμτζόγλου, Γ. Νάθενα, Σπ. Παπανδρέαδη, Μιτ. Τρεχαντζάκη. Το 1986, μετά από μια ανεπιτυχή πιλοτική προσπάθεια που είχε προηγηθεί, εκδίδεται επιτέλους και το πρώτο έντυπο του Συλλόγου η "Σιδηροτροχιά". Επίσης κλιμάκιο του Συλλόγου συμμετέχει με ομιλίες και προβολή διαφανειών στα εγκαίνια του Σιδηροδρομικού Πάρκου Καλαμάτας. Εν τω μεταξύ από το προηγούμενο έτος

ο Σύλλογος εγκαινιάζει τον θρασμό αποστολής ευχετηρίων καρτών (Χριστούγεννα, Πάσχα) με αιδηροδρομικές φωτογραφίες των μελών του, ενώ αρχίζουν οι συνεντεύξεις στον Τύπο (η πρώτη στην εφημερίδα ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ) και στα ραδιοφωνία (η πρώτη, διάρκειας μιας ώρας, στην εκπομπή "Μέρα Μεσημέρι" της ΕΡΤ-1, από τον Γ. Νάθενα). Επίσης συντάχθηκε κείμενο "γνωριμία με το Σύλλογο", που διανεμήθηκε στο Σιδ. Μουσείο και στα καταστήματα μοντελισμού.

Το 1987 γίνεται το πρώτο μεγάλο άνοιγμα προς την δημοσιότητα. Με Πρόεδρο τον Γ. Νάθενα ο Σύλλογος υποβάλλει στην Ελληνική Επιτροπή του

Ευρωπαϊκού Έτους Περιβάλλοντος που θεσπίστηκε την χρονιά εκείνη από την ΕΟΚ πρόγραμμα-καμπάνια για την προβολή του αιδηροδρομίου και του Τραμ σαν των πλέον οικολογικών μέσων μεταφοράς. Το Πρόγραμμα αυτό επιλέγεται μαζί με άλλα 100 από τα χίλια περίπου που είχαν υποβληθεί και επιδοτείται από την ΕΟΚ με 1550 ECU, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στον Σ.Φ.Σ. να εκδώσει τον Οκτώβριο της ίδιας χρονιάς το έκτακτο τεύχος της "Σιδηροτροχιάς", σε έκδοση όφραει και μεγάλο μέγεθος (με αφιέρωμα στο αιδηροδρομίο και το τραμ σαν τα πιο οικολογικά μέσα μεταφοράς) και να συμμετάσχει σε 3 επιστημονικές ημερίδες σαν ομιλητής ή και συνδιο-



γωνιτής (ημερίδα ΑΠΘ για τραμ ή μετρό στη Θεσ/νίκη, ημερίδα ΟΣΕ με θέμα "Σιδηρόδρομος: οικολογικό μέσο μεταφοράς", ημερίδα καινή με Οικολογικές Οργανώσεις στο Δήμο Αθήνας με θέμα τα εναλλακτικά οικολογικά σχέδια μεταφορών για την Αθήνα).

Στα πλαίσια της ίδιας καμπάνιας δίδονται 20 συνεντεύξεις και ανακοινώσεις στα έντυπα και ηλεκτρονικά μέσα μαζικής ενημέρωσης. Την ίδια επίσης χρονιά ο Σύλλογος συμμετέχει στα εγκαίνια επαναλειτουργίας του τρένου του Πηλίου, οργανώνει εκδρομή-επίσκεψη στο παλιό μηχανοστάσιο των Μύλων και εκδίδει δυο ακόμα μικρά τεύχη της "Σιδηροτροχιάς". Υστερα από τα παραπάνω μεγάλος αριθμός νέων μελών εγγράφεται στον Σύλλογο.

Το 1988 με Πρόεδρο τον Β. Κακάτσιο ο Σ.Φ.Σ. οργανώνει δυο εκδρομές στις καταργημένες γραμμές Σιυλίδας και Ναυπλίου, κάνουντος ταυτόχρονα την σχετική καμπάνια για την επαναλειτουργία τους. Εκδίδονται και άλλα τεύχη της "Σιδηροτροχιάς".

Αντιπροσωπεία του Σ.Φ.Σ. παρευρίσκεται στην ετήσια εκδήλωση για τα 100 χρόνια αιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσ/νίκης-Ευρώπης και συμμετέχει στην εκδρομή με το αιτηλάτο τρένο μέχρι τη Γέφυρα (Τοφίν).

Απονέμεται στον Σ.Φ.Σ. τιμητική διάκριση από τους "φίλους Σιδηροδρομίου Θεσ/νίκης". Συμμετέχει με εισήγηση στο Α' αναπτυξιακό Προσινέδριο της Νομαρχίας Πειραιά. Το 1989 με πρόεδρο τον Α. Κλίνο το Σ.Φ.Σ. συμμετέχει με εισήγηση και με εκπαιδευτή στην Οργανωτική Επιτροπή και στο "τραγγυλά τραιεύ", στη Δημερίδα του ΓΕΕ για τις Σιδηροδρομικές Μεταφορές στην Ελλάδα, συμμετέχει στα εγκαίνια των νέων σταθμών Ταύρου και ΚΑΤ των

ΗΣΑΠ καθώς και των νέων INTERCITY στη Χαλκίδα. Διατυπώνει σειρά προτάσεων προς τον Ο.Σ.Ε., προτείνει να βαπτιστεί το πρώτο INTERCITY σε "ΑΙΟΛΟΣ" (κάπ που γίνεται δεκτό από τον Ο.Σ.Ε.), οργανώνει εκδρομή στους Μύλους, στέλνει ψήφισμα-ανοιχτή επιστολή-καταγγελία για την κατάσταση των ΕΛΛ. Σιδηροδρόμων που γνωρίζει μεγάλη δημοσιότητα στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, συμμετέχει με εκπροσώπους σε επιστημονικές ημερίδες, εκδίδει και άλλα τεύχη της "Σιδηροτροχιάς" και ετομαάζει την έκδοση του πρώτου αιδηροδρομικού ημερολογίου για το 1990 με θέμα τον ελληνικό αιδηροδρομίο.

Από το 1990 έως και φέτος οι εκδηλώσεις και παρεμβάσεις που οργανώνει ή συμμετέχει ο Σύλλογος γίνονται πλέον τόσες πολλές, που είναι αδύνατο να συμπεριληφθούν όλες στο σημείωμα αυτό.

Το 1990 Πρόεδρος γίνεται ο Αντ. Φιλίππουπαλίτης και η πίπτα του Σ.Φ.Σ. κόβεται για πρώτη φορά σε καθαρά αιδηροδρομικό χώρο (αίθουσα αναμονής Σ.Σ. Χαλκίδας).

Από εδώ και πέρα και μέχρι σήμερα είναι αρκετές δεκάδες οι συνεντεύξεις στελεχών του Συλλόγου σε όλα τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, τα δελτία Τύπου και οι ανακοινώσεις που εκδίδονται (και αρκετές δημοσιεύονται) και εν γένει οι δημόσιες παρεμβάσεις, επαφές, προτάσεις και καμπάνιες του.

Μετά τον Αντ. Φιλίππουπαλίτη, Πρόεδροι του Σ.Φ.Σ. διατελούν με την σειρά οι Βασ. Γκολφινάπουλος, Αντ. Φιλίππουπαλίτης, Γ. Αρβανιτίδης, Αντ. Φιλίππουπαλίτης, Σπύρος Φασούλας (α σημερινός).

Εκδίδονται 4 ακόμη αιδηροδρομικά ημερολόγια με θέμα τους ελληνικούς σύγχρονους αιδηροδρόμους, τα

παλιά Ελληνικά τρένα και τραμ, τα τρένα μεγάλης ταχύτητας των χωρών της ΕΟΚ και τέλος το φειντό ημερολόγιο που είναι αφιερωμένο στους αιδηροδρομικούς σταθμούς του δικτύου μας.

Ο Σύλλογος πραγματοποιεί οργανωμένη επιτόπια καμπάνια για την επαναλειτουργία των γραμμών Λουτρακίου και Ναυπλίου, με αφισοκολλησεις, δελτία Τύπου, μπροσουρές, επαφές με τους κατοίκους και συνεργασία με τους Δημάρχους και τους τοπικούς φορείς (αποκορύφωμα η εκδήλωση διαμαρτυρίας στον παλιό Σ.Σ. Ναυπλίου τον Σεπτέμβριο του 1992 "για να έλθει επιτέλους το τρένο στο Ναύπλιο" όπου εκδόθηκε ψήφισμα μαζί με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, τους βουλευτές και τους φορείς της περιοχής και ενώπιον 2.000 ενθουσιωδών κατοίκων-υποστηρικτών του τρένου).

Πρωτοστατεί επίσης στην οργάνωση εκδηλώσεων διαμαρτυρίας και δημοσιεύει καταγγελίες που έτυχαν ιλατιάς δημοσιότητας εναντίον της αθέμιτης απόφασης αύξησης της τιμής των εισιτηρίων του προαστιακού αιδηροδρομίου (Λουτρακίου, Χαλκίδας) κατά 70%, που επιβλήθη κατόπιν πιέσεων που άσκησαν στην τότε Κυβέρνηση τα ΚΤΕΛ (1991), με καταστρατήγηση κάθε έννοιας ελεύθερου ανταγωνισμού.

Οργανώνει για πρώτη φορά μεγάλη συνέντευξη Τύπου στην Αίθουσα Ανταποκρίτων Ξένου Τύπου, όπου παρευρίσκονται 20 δημοσιογράφοι, ένας τείως υπουργός, και αρκετά στελέχη Δημοσίων Οργανισμών (ΟΣΕ, ΗΣΑΠ κ.λπ.). Στη συνέντευξη αυτή μοιράστηκε βιβλίο με τις θέσεις του Συλλόγου γύρω από το Σιδηρόδρομο, την Πολιτική Μεταφορών και τις Αστικές Συγκοινωνίες και εκτενή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Το ανωτέρω βιβλίο διανεμήθηκε σε ό-



# Ο ΑΤΜΗΛΑΤΟΣ ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΟΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Γιώργος Νάθενας



Ο σιμοτροχιοδρόμος του Βόλου στην Ύπειδα.

Όταν οι Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας (Σ.Θ.) κατασκεύασαν τη γραμμή Πηλίου υψάτους 0,60μ., έθεσαν σε κυκλοφορία παράλληλα με τις αμαξ/χίεσ Βόλου Μηλεών και αμαξ/χίεσ μεταξύ Στ. Βόλου Αναύρου (3 χιλ.). Αυτή η ξεχωριστή εξυπηρέτηση απετέλεσε, κατά την προ του Πολέμου περίοδο, τον Τροχιοδρόμο του Βόλου και λειτουργούσε κυρίως τους θερινούς μήνες με ελαφρύτερο τροχιο υλικό.

Χρησιμοποιούνταν οι θερινές ανοιχτές επιβατάμαξες σειράς 2001-2009 που είχαν φωτισμό με λάμπες πετρελαίου, πέδη κενού και ήταν πολύ κομψές με τους εξώστες, τα φαναράκια, τα κουρτινάκια και τα σκαλίματα στο γέισο τους. Χρησιμοποιείτο επίσης και η κλειστή διαξονική τροχιοδρομική επιβατάμαξα 1101, Α' θέσεως, κατά τους χειμερινούς μήνες παράλληλα με επιβατάμαξες των σιμρών Πηλίου. Η έλξη ήταν πάντα ατμήλατη.

Η παλαιότερη από τις ατμήλατες του τροχιοδρόμου ήταν η "ΠΑΓΑΖΑΙ" (0-4-0Τ, κεκορσεμένου ατμού) κατασκευής DECAUVILLE 1898. Στη συνέχεια προσετέθησαν οι "ΑΡΙΩ" & "ΔΗΜΗΤΡΙΑΣ" (0-4-0Τ, κεκορ. ατμού) κατασκευής 1910. Το 1916 προσετέθησαν οι "ΑΝΑΥΡΟΣ", "ΑΓΡΙΑ", "ΛΕΧΟΝΙΑ" & "ΙΩΛΚΟΣ" (0-6-0Τ, κεκορ. ατμού) κατασκευής DECAUVILLE. Τέλος αργότερα η "ΜΑΡΗ" (0-4-0Τ) κατασκευής JUNG προσετέθη κι αυτή στη δύναμη. Γύρω στα 1905, ο τροχιοδρόμος του Βόλου απέκτησε και μία ατμήλατη αυτοκινητάμαξα τύπου SERPOLLET, με διάταξη τροχών Β' 2, κατασκευής πιθανόν DECAUVILLE. Σύντομα όμως η φαιρέθηκε ο ενοσηρωμένος λέβητας και μειωρήθηκε σε απλή επιβατάμαξα.

Ο χρόνος της διαδρομής Στ. Βό-

Αντιδήμαρχος Αθήνας, Οργανισμός Αθήνας, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων κ.λπ.), παρουσιάστηκαν διάφορες με την ιστορία των συγκοινωνιακών μέσων της Αθήνας, προβλήθηκαν ταινίες με θέμα το σύγχρονο τραμ, το Ευρωτσίονελ, τα Τρένα Μεγάλης Ταχύτητας κ.α. και σε πρώτη παρουσίαση το ονειρικό "Ηχώραμα" του Αντώνη Φιλιππουπολίτη με θέμα "Σιδηρόδρομος: Σταυροδρόμι Τέχνης και Πολιτισμού". Με ένα μέρος των εκθεμάτων της ως άνω εκδήλωσης συμμετέχει στο "Εκθεσιακό Τρένο του Στρατού και του Πολιτισμού" με το οποίο προβλήθηκαν σε όλη την Ελλάδα εκθέματα σιδηροδρομικά (του Σ.Φ.Σ. και του Σιδηρ. Μουσείου), πίνακες ζωγραφικής (από την Εθνική Πινακοθήκη) και εκθέματα του Πολεμικού Μουσείου.

Όλα αυτά τα χρόνια που λειτουργεί, ο Σύλλογος απονέμει τιμητικές διακρίσεις σε πρόσωπα που διακρίθηκαν είτε για την προσφορά τους στον Σιδηρόδρομο, είτε για την ευδωωση των στόχων του Συλλόγου.

Το 1992 αποκτά για πρώτη φορά ιδιόκτητη λέσχη ενοικιάζοντας χώρο στην οδό Κωνσταντινουπόλεως 88, και στη συνέχεια ψηφίζεται από τα μέλη Εσωτερικός Κανονισμός που προβλέπει 5 Τομείς Λειτουργίας.

Το 1993 ο ΟΣΕ επιτέλους του παραχωρεί τον χώρο της τέως μαθητείας σταθμαρχών, δίπλα στο Σιδηρ. Μουσείο, όπου και μεταφέρεται η λέσχη του, η οποία μάλιστα εξοφλείται με τηλέφωνο και αυτόματο τηλεφωνητή, καρτοτηλέφωνα, μπαρ και διάφορα άλλα (προσεχώς).

Στο πάρτυ για τα δεκάχρονα γενέθλια του Σ.Φ.Σ. πέρυσι, με ξεφάντωμα στην αυλή του Σιδ. Μουσείου, τιμήθηκαν μεταξύ άλλων οι σκαπανείς του Συλλόγου, οι ιδρυτές.

Και φέτος η ιστορία του Σ.Φ.Σ. συνεχίζει να γράφεται με την ίδια επιτυχία: αλλαγή του Καταστατικού του, επαφές με Υπουργούς, Διοικητές και άλλους, σύνταξη και υποβολή επιστημονικά τεκμηριωμένων προτάσεων για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων μας και την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών τους, δημόσια παρέμβαση για το άγος των ισόπεδων διαβάσεων κ.ο.κ. Η ιστορία συνεχίζεται και θα συνεχίζεται. Και στα εκατόχρονα του Σ.Φ.Σ. με τις ίδιες πάνια επιτυχίες... □

σχεδίων συρρίκνωσης του δικτύου.

Συμμετέχει σε σεμινάρια και οργανώνει ομιλίες και προβολές για την προβολή του σιδηροδρόμου, σπουδής ποτε του ζητηθεί.

Οργανώνει με μεγάλη επιτυχία την πρώτη "ατμήλατη" εκδρομή του με το "Νοσταλγία Εξπρές" (όπως το βάφτισε) στο Λουτράκι, όπου τυγχάνει ενθουσιώδους υποδοχής.

Οργανώνει αντίστοιχα εκδρομή με την παλαιά αυτοκινητάμαξα DEDIETRICH των ΣΠΑΠ στο Ναύπλιο, με είσοδο στον παλαιό Σταθμό, όπου σε συνεργασία με τους "Φίλους Παλαιού Αυτοκινήτου" οργανώνει το Πρώτο Φεστιβάλ Παλαιού Μεταφορικού Μέσου.

Πραγματοποιεί και άλλες εκδρομές (και γιορτές) στη Σφενδάλη (Παιδικές Κατασκηνώσεις ΟΣΕ), στο Λουτράκι, στο Βόλο με νοκισσμένα βαγόνια (κλινοθέσια και την εστίαμαξα του Σεμιλόν Οριάν) και στη συνέχεια με το τρενάκι του Πηλίου στην Αγριά, στο Μέγα Σπήλαιο, στο Ναύπλιο, στην Έδεσσα και την Φλώρινα κ.λπ.

Οργανώνει επισκέψεις και ξεναγήσεις στις εγκαταστάσεις (αμαξοστάσιο, τηλεδιοίκηση) των ΗΣΑΠ (παράλληλα με βόλτα που γίνεται με τον παλαιό ξύλινο συρμό), στις εγκαταστάσεις και τα μηχανεργαστάσια του ΟΣΕ, στη γραμμή και τους σταθμούς της παλαιάς γραμμής Λαυρίου, στα Ελληνικά Ναυπηγεία όπου κατασκευάζονται κινητήρια και ελκόμενα σιδηροδρομικά οχήματα του ΟΣΕ κ.α.

Συμμετέχει σε εκδρομές με μουσειακά τρένα που οργανώνουν Ξένοι Σύλλογοι (NRHS, DGGG).

Συμμετέχει σε συναυλία κλασικής μουσικής στο ΓΑΜΜΑΣ με θέμα την "σιδηροδρομική" συμφωνία PACIFIC 231 παρουσιάζοντας ταυτόχρονα έκθεση σιδηροδρομικού μοντελισμού στο φουαγιέ, ενώ συμμετέχει και σε άλλες μοντελιστικές εκδόσεις (IPMS κ.λπ.) με διακρίσεις των μελών του (του Τομέα Εφαρμογών).

Οργανώνει την μεγάλη πολυεκδήλωση "Μέρες Σιδηροδρόμου" στο Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθήνας με έκθεση σιδηροδρομικού μοντελισμού και φωτογραφίας και δύο ημερίδες με θέμα "Ασιακό σιδηροδρομικό-Τραμ: οι ράγες δίνουν τη λύση στην Αθήνα" και "Σύγχρονες εξελίξεις του Σιδηροδρόμου στην Ελλάδα και την Ευρώπη".

Στα πλαίσια των ημερίδων αυτών έγιναν εισηγήσεις από ειδικούς επιστήμονες από την Ελλάδα και το εξωτερικό, παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στη χώρα μας το πρόγραμμα του Ευρωτσίονελ της Μάγχης, μίλησαν κορυφαία στελέχη των Δημόσιων Συγκοινωνιακών και άλλων Φορέων για τα μέσα σταθερής τροχιά (ΟΣΕ, ΠΟΣ, ΗΣΑΠ, Αστικό Μετρό,

λους τους αρμόδιους (Υπουργείο, ΚΕΔ-ΚΕ, ΟΣΕ, ΗΣΑΠ, ΟΑΣ, κ.λπ.). Συμμετέχει σε ημερίδες για τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, για την σιδηροδρομική σύνδεση της Δυτικής Ελλάδος και της Ηπείρου, για την προώθηση της σιδηροδρομικής επανασύνδεσης της Στυλίδας, για την Ιστορία των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων και την Μουσική αξιοποίηση των σταθμών της σιδηροδρομικής παράδοσης, για το Σιδηροδρομικό Μουσείο Αθήνας, για το μέλλον της σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας, για την ανάπτυξη του Σιδηροδρόμου στη Βόρεια Ελλάδα, για τις Μεταφορές σε σχέση με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, για την επιβίωση και ανάπτυξη του οδοντωτού σιδηροδρόμου στα Καλάβρυτα, για το πρόβλημα της ισόπεδης διέλευσης των γραμμών στους Αγίους Αναργύρους κ.α.

Συμμετέχει στο πένθος για το θάνατο του οραματιστή του τραμ της Αθήνας Αντ. Τρίτη με δελτία τύπου, αντιπροσωπεία στην κηδεία και καταβολή συμβολικού ποσού στο λογαριασμό για το τραμ. Επιτυγχάνει την εξαίρεση από την εκπαίδευση μεγάλου αριθμού σιδηροδρομικών οχημάτων μουσειακής αξίας του ΟΣΕ τα οποία κατέγραψε με περιοδεία απ' άκρου εις άκρο του δικτύου κλιμάκιο του Σ.Φ.Σ. (Τομέας Μουσειακού) με επικεφαλής τον Δημ. Κουτελιδή.

Παράλληλα συντάσσει αναλυτικό φάκελλο για κήρυξη των οχημάτων του ΟΣΕ που προέρχονται από την Διεθνή Εταιρεία Κλινομαξών (Σεμιλόν Οριάν) σαν διατηρητέων, και τον υποβάλλει στο ΥΠΠΟ, εξασφαλίζοντας από αυτό την έγγραφη απαγόρευση προς τον ΟΣΕ να εκποιήσει ή να πουλήσει στο εξωτερικό αυτά τα σπάνια βαγόνια (κάτι που ήταν τότε στα σκαριά).

Γίνεται οργανικό μέλος του TICCIH (Ελληνικού Τμήματος της Διεθνούς Επιτροπής για τη διάσωση της βιομηχανικής κληρονομιάς).

Εκδίδει δελτία τύπου και κάνει παρεμβάσεις προς Υπουργούς, Φορείς, Δημάρχους, ΟΣΕ και ΗΣΑΠ για δεκάδες θέματα (μεταξύ των οποίων και για τη διάσωση των ιστορικών κτιρίων του παλαιού Σταθμού Θεσσαλονίκης).

Επανερχεται με ανοιχτή επιστολή προς τον Πρωθυπουργό για να τον ευαισθητοποιήσει για τα τεράστια προβλήματα του ΟΣΕ και για την ανάγκη γενναίας χρηματοδότησης του από τον Προϋπολογισμό και τα Κοινωνικά Προγράμματα.

Αντικρούει με επιστημονικά επιχειρήματα δημόσια τα αρνητικά πορίσματα (υπήρχαν και θετικά) της μελέτης TRANSMARK και βοηθά έτσι τόσο την Διοίκηση του ΟΣΕ, όσο και το συνδικαλιστικό του κίνημα στην αντιμετώπιση των

λου-Αναύρου ήταν 19' λ. και το 1920 εκτελούνταν 16 ζεύγη δρομολογίων ημερησίως, όπως αναγράφονται σε οδηγό δρομολογίων της χρονιάς αυτής που διασωθήκε.

Στις 1.11.1932 το Δ.Σ. των Σ.Θ. αποφάσισε τη διακοπή της λειτουργίας του τροχιοδρόμου σαν αντικοινωνικό. Το Υπ. Συγκίνιας υπεστήριξε ότι η εταιρεία δεν είχε τέτοιο δικαίωμα και η απόφαση ανεστάλη μέχρι της διαιτητικής επίλυσης της διαφωνίας. Το Δικαστήριο δικαίωσε τους Σ.Θ. και έτσι στις 17.9.1933 διακόπη η λειτουργία του τροχιοδρόμου. Επαναλειτούργησε λίγο πριν το 1940, καθώς και μεταπολεμικά, περί το 1950, για να δοκιμαστούν οι ατμήλατες BALDWIN της γραμμής Σαρακλή-Σταυρού ("ΕΛΜΗ" κ.λπ.), που μετά το κλείσιμο της το 1947 μεταφέρθηκαν στο Βόλο. Μετά την κατάργησή οι ατμήλατες του τροχιοδρόμου του Βόλου παραχωρήθηκαν σε βιομηχανικά δίκτυα ορυχείων (Ρήγαιο, Αλιβέρι), ενώ οι επιβατάμαξες παρέμειναν σε χρήση για

τους συρμούς Βόλου-Πηλίου. □

## ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΟΣ ΒΟΛΟΥ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ 1920

**ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΣΤ. ΒΟΛΟΥ:**  
7.05, 7.45, 8.30, 9.40, 10.20, 11.04, 12.00, 13.10, 14.00, 14.45, 15.31, 16.15, 17.05, 17.50, 18.35, 19.30.  
**ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΑΝΑΥΡΟ:**  
7.26, 8.11, 8.54, 10.01, 10.45, 11.31, 12.23, 13.31, 14.21, 15.06, 15.52, 16.36, 17.26, 18.11, 18.56, 19.51.

**ΣΤΑΣΕΙΣ:**  
Στ. Βόλου, Παλαιά, Τελωνείο, Ταχυδρομείο, Κωλέτη, Ιωλκού, Ορμηγίου, Αγ. Νικολάου, Γαμβέτα, Φιλελλήνων, Κοσσαβέτη, Βλαχάβα, Αγ. Κωνσταντίνος, Ταμνιωνή, Νοσοκομείο, Μουσείο.





# ΛΕΣ ΚΑΙ ΗΤΑΝ ΧΤΕΣ...

(Μια αναδρομή στην ελληνική σιδηροδρομική ιστορία, τα χρόνια που λήγουν σε 4.)

Γιώργου Νάθενα

## 1884:

\* Εγκαίνια των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων (22-4 στη γραμμή Βόλος-Λάρισα, 13-11 στη γραμμή Βελεστίνο-Φάρσαλα).

\* Εγκαίνια των Σιδηροδρόμων Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ) κατά στάδια στα τμήματα Πειραιάς-Κόρινθος-Κιάτο.

\* Εγκαίνια γραμμής ιπποσιδηροδρόμου (τραμ) από Σταθμό ΣΑΠ Πειραιά μέχρι Τελωνείο.

\* Προμήθεια νέου τροχαίου υλικού από τον ΣΑΠ (Σιδηρ. Αθηνών-Πειραιώς). Μεταξύ αυτών και οι ατμάμαξες "Φάληρος", "Θησεύς", "Κόδρος".

## 1894:

\* Εγκαίνια του Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου (6-1).

\* Εναρξη κατασκευής της γραμμής Πηλίου (τμήμα Βόλος-Α. Λαχώνια).

\* Αναστέλλεται η κατασκευή του Π.-Δ.Σ. (Λαρισσαϊκού) λόγω αδυναμίας της αναδόχου, εταιρείας ECKERSLEY.

## 1904:

\* Εγκαίνια ηλεκτροκίνησης του ΣΑΠ (16-9) και παραλαβή 40 ηλεκτρικών αυτοκινηταμαξών THOMSON.

\* Εγκαίνια του πρώτου τμήματος της γραμμής διεθνούς πλάτους του Λαρισσαϊκού σιδηροδρόμου (Πειραιάς-Χαλκίδα στις 6-3 και μέχρι Θήβα στις 8-3).

\* Στις 5-4 εγκαινιάζεται η σήραγγα του Μιράλου (2110 μ.) και από Ιούλιο έως Νοέμβριο ολοκληρώνεται το τμήμα Θήβα-Αμφίκλεια.

## 1914:

\* Κατασκευή 14 οχημάτων ηλεκτρικού αστικού σιδηροδρόμου στο Εργοστάσιο ΣΑΠ Πειραιά. \* Νομοθετείται η κατασκευή της ενωτικής γραμμής Παπαπούλι-Πλατύ και η εξαγορά από το Κράτος της Εται-



Οι πρώτοι συρμοί THOMSON του ηλεκτρικού Αθηνών-Πειραιώς, το 1904, στο Μοναστηράκι.

ρείας Ελλ. Σιδηροδρόμων που ανήκε στην κατασκευάστρια εταιρεία Μπαιτινιόλ. Παραλαμβάνονται από το δίκτυο αυτό 10 ατμάμαξες "ανακωχής" (ARMISTICE) κατασκ. LINK-E HOFFMANN 3 συνεζευγμένων αξόνων, υπερθέρμου ατμού. Οι ΣΠΑΠ προμηθεύονται τις ατμάμαξες Ες.

## 1924:

\* Νέα ηλεκτρική σηματοδότηση στον ΣΑΠ από την Siemens-Halske.

## 1934:

\* Εναρξη κατασκευής γραμμής τραμ Πειραιά-Περάματος. \* Αποσύρονται από την κυκλοφορία

τα ρυμουλκούμενα οχήματα των τραμ της Αθήνας που προήρχοντο από τον "Κωλοσοούρη" (ατμοτροχιόδρομο του Φαλήρου).

## 1944:

\* Βομβαρδισμός στον Πειραιά από τους Συμμάχους με μεγάλες καταστροφές στις εγκαταστάσεις των ΕΗΣ (Ελλ. Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων).

\* Οι Γερμανοί υποχωρούν προξενώντας τεράστιες ζημιές (8 δισ. δρχ.) στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

## 1954:

\* Εγκαίνια σταθμού Πετραλώνων του ηλεκτρικού. Εκχώρηση στους ΕΗΣ από την ΝΕΜ του δικαιώματος ηλεκτροκίνησης και εκμετάλλευσης του σιδηροδρόμου Κηφισιάς.

\* Κατάργηση της γραμμής τραμ Παγκρατίου.

\* Εγκαίνια νέου επιβατικού σιδηροδρόμου Πάτρας. Το Υπουργείο Συγκοινωνιών διερευνά για τελευταία φορά το ενδεχόμενο επέκτασης του δικτύου στη Λακωνία.

\* Εγκαίνια της γραμμής Ισθμού-Λαυρακίου (1-8) με ωτομοτρίες De-Dietrich.

\* Γίνεται η παραλαβή από τους ΣΕΚ των 20 βαρέων ατμάμαξών πορείας καν. πλάτους Ma 1001-1020 BREDA/ANSALDO, ισχύος 2.900 ίππων.

\* Εξαγοράζονται από τους ΣΕΚ οι Γαλλοελληνικοί Σιδηρόδρομοι (Αλεξανδρούπολης-Σβίλενγραδ).

## 1964:

\* Τοποθετούνται για πρώτη φορά αυτόματοι πωλητές εισιτηρίων σε σταθμούς των ΕΗΣ.

## 1974:

\* Γίνεται ριζική ανακαίνιση σε μεγάλο μήκος των γραμμών Τιβορέας-

Δαμοκού και Δράμας-Αλεξ/πολης. Εγκαθίστανται 300 ΑΣ1Δ σε ισόπεδες διαβάσεις του δικτύου. Γίνεται η παραλαβή 20 δηζελαμαξών καν. πλάτους MLW, 13 δηζελαμαξών καν. πλάτους GENERAL ELECTRIC (Κατέρπιλαρ), 35 επιβαταμαξών, 619 φορταμαξών.

## 1984:

\* Προμήθεια από τους ΗΣΑΠ των πρώτων τετραάξιδων συρμών LEW ("Σογιούζ"). Αποσύρονται από την κυκλοφορία οι παλιοί ξύλινοι συρμοί του ηλεκτρικού. (THOMSON/BEAUME MARPENT). □



Πάνω: Ατμάμαξα Ma 1020 Ansaldo, που παρελήφθη από τους ΣΕΚ το 1954.

Δεξιά πάνω: Ο σταθμός Κερτζαλάρ (Αδένδρου) στη γραμμή Μοναστηρίου, η οποία εγκαινιάστηκε το 1894.

Δεξιά: Το τραμ του Παγκρατίου στο ομώνυμο τέρμα του, λίγες μέρες πριν την κατάργησή του το 1954.

Λίγες μέρες μετά τα εγκαίνια του τρένου στο Λαυρακί (1 Αυγούστου 1954).





# ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΜΟΥΣΕΙΑΚΕΣ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Νίκος Σμπαρούνης

Χωρίς αμφιβολία, η εξάπλωση της βιομηχανικής επαναστάσεως τα τελευταία 60 χρόνια, οφείλεται κατά κύριο λόγο στους ατμήλατους σιδηρούς, γιατί ο σιδηρόδρομος ήταν - και παραμένει - το μοναδικό χερσαίο μέσο κατάλληλο για φθηνές, ταχείες και ασφαλείς μαζικές μεταφορές.

Τα τελευταία χρόνια ο σιδηρόδρομος που όλοι ξέραμε υφίσταται ραγδαίες και θεμελιώδεις μεταβολές σε σημείο να γίνεται αγνώριστος - αν και στην ουσία πρόκειται απλώς για εφαρμογή των ίδιων πατροπαράδοτων αρχών με διαφορετικά μέσα. Η κυριώτερη βέβαια απ' αυτές είναι η αντικατάσταση στις περισσότερες χώρες της ατμήλατου έλξεως με άλλες μορφές έλξης.

Οι μέρες των παλαιών μηχανών είναι στα περισσότερα μέρη μετρημένες. Δεν είναι όμως μόνο η αλλαγή του κινητήριου υλικού που χαρακτηρίζει την μεταβολή του γνώριμου σιδηροδρομικού μας περιβάλλοντος. Τα βαγόνια μεγαλώνουν και εκσυγχρονίζονται, τα δρομολόγια επταχύνονται, εγκαθίσταται Κεντρικός Έλεγχος Κυκλοφορίας, ηλεκτρονική τηλεδιοίκηση, αυτόματη σηματοδότηση και η πληροφορική κάνει το "ντεμπούτο" της κι εδώ.

Εμείς οι φίλοι του σιδηρού όχι μόνο χαίρομαστε μ' αυτές τις βελτιώσεις, αλλά κατά τις δυνατότητές μας τις βοηθούμε και τις υποστηρίζουμε, γιατί μόνο μ' αυτές μπορεί ο σιδηρός ν' ανταποκριθεί στις σύγχρονες συγκοινωνιακές ανάγκες και να ανταγωνισθεί επιτυχώς τα άλλα μέσα. Από την άλλη όμως μεριά δυσανασχετούμε στη σκέψη ότι οι μηχανές, που μέχρι τώρα είχαμε συνηθίσει να πάνε στο χυτήριο, ως παλιοσίδερα, τα βαγόνια θα μετατραπούν

σε αποθήκες και ο εγκάρδιος, εξυπηρετικός σταθμάρχης θα αντικατασταθεί από έναν απόμακρο κύριο πίσω από ένα ηλεκτρονικό πληκτρολόγιο. Γι' αυτό το λόγο διασώζουμε και αποκαθιστούμε ιστορικής αξίας τροχαίο υλικό με ίδια πρωτοβουλία και εργασία, το οποίο και κινούμε σε ειδικές γραμμές με μικρή ή ανύπαρκτη κανονική κυκλοφορία.

Οι φορείς των σιδηροδρομοφίλων, που εκμεταλλεύονται τέτοια δίκτυα διεθνώς είναι μη κερδοσκοπικοί, απασχολούν ελάχιστα ή καθόλου έμμορσο προσωπικό και τυχόν περίσσειμα εκμεταλλεύσεως διατίθεται για βελτιώσεις των δικτύων, εμπλουτισμό του υλικού ή υποστήριξη παρεμοσίων προσπαθειών σε άλλα μέρη. Η συνήθης διαδικασία είναι η εξής:

Όταν το "μεγάλο δίκτυο" πρόκειται να ή έχει ήδη εγκαταλείψει μιιά "ασύμφορη" γι' αυτό γραμμή, σχηματίζεται ένας πυρήνας ενδιαφερομένων με στόχο τη διάσωση της και εξασφαλίζει την ιδιοκτησία ή απλώς το δικαίωμα εκμεταλλεύσεως της γραμμής. Αν αυτή βρίσκεται σε κακή κατάσταση, επανέρχεται σε χρήση τμηματικά, ώστε τα έσοδα του εν λειτουργία τμήματος να συνεισφέρουν στην επισκευή του υπολοίπου.

Επειδή στην αρχή οι εθελοντές ερασιτέχνες δεν έχουν πρακτική πείρα, αλλά μόνο θεωρητικές γνώσεις περί σιδηροδρομικής, την εκπαίδευσή τους συνήθως αναλαμβάνουν εθελοντικά συνάξιοι σιδηροδρόμοι. Ας μη ξεχνάμε ότι οι περισσότεροι φίλοι του σιδηροδρόμου εξασκούν τις ώρες εργασίας τους τελείως άσχετα επαγγέλματα. Κι όμως, στις ελεύθερες ώρες τους αφοσιώνονται τόσο

πολύ στον σιδηρό, ώστε γίνονται μηχανοδηγοί, σταθμάρχες, τεχνίτες, προϊστάμενοι αμαξοστοιχιών ή θερμαστές καλύτεροι κι από τους επαγγελματίες. Αυτό φαίνεται και από την ανυπαρξία ατυχημάτων στις γραμμές αυτές.

Ας εξετάσουμε όμως την πολυποίκιλη προσφορά των μουσειακών σιδηρών:

1) Εξασφαλίζουν την διατήρηση της σιδηρικής ιστορίας, πράγμα που αποτυγχάνουν να κατορθώσουν τα στατικά μουσεία διότι ο σιδηρός είναι μέσο μεταφοράς, άρα κατ' εξοχήν κινητικός. Ως εκ τούτου ο πλέον σωστός τρόπος για την παρουσίαση ιστορικού σιδηρού εξοπλισμού είναι σαν μέρος της γενικότερης λειτουργίας ενός δικτύου και όχι ο εγκλεισμός σε μουσεία. Ο επισκέπτης πρέπει να δει τις εγκαταστάσεις, ν' ακούσει την ατμοσφαιρίχτρα, να μυρίσει το κάρβουνο και να ταξιδέψει σ' ένα παλαιό ξύλινο όχημα για να καταλάβει -ή να θυμηθεί- τι θα πει παλιός σιδηρόδρομος. Είναι η ίδια διαφορά που υπάρχει μεταξύ του βαλσαμωμένου ενός στανίου ζώου και της διατήρησής του σ' ένα εθνικό πάρκο εν ζωή.

2) Αποτελούν ένα πρόσθετο -και σημαντικό- πόλο έλξεως περιηγητών στην περιοχή, την οποία εξυπηρετούν.

3) Διασώζουν πολλές γραμμές με ιστορική σημασία είτε μεγάλο φυσικό κάλλος από την αποξήλωση και τον αφανισμό.

4) Δίνουν τη δυνατότητα σ' όλους όσους ονειρεύθηκαν στην παιδική τους ηλικία να γίνουν Σιδηροδρομικοί αλλά δεν το κατάφεραν, να πραγματοποιήσουν εν τινι μέτρω την επιθυμία τους αυτή.

5) Και τέλος χρησιμεύουν -εν ανάγκη- για "πραγματικό" με-

ταφορικό έργο.

Οι πόροι των φιλοκερδών αυτών φορέων προέρχονται από τις συνδρομές μελών, δωρεές, κρατικά δάνεια και επιχορηγήσεις, κόμιστρα (φυσικά!), εσπαστόρια σταθμών και συρμών, πώληση σιδηρών ενθυμίων, βιβλίων, περιοδικών, μοντέλων και διευκόλυνση κινηματογραφικών παραγωγών.

Οι γραμμές πάνω στις οποίες κινείται το μουσειακό υλικό ανήκουν σε κάθε υπαρκτό είδος, σιδηρούς: βιομηχανικές γραμμές έως γραμμές με "βαρειά" συγκρότηση κάθε δυνατού πλάτους.

Το υλικό είναι ακόμη πιο πολυποίκιλο και κυμαίνεται από ατμομαζούρες λατομείων των 51, μέχρι αρθρωτά μεγαθήρια των 7000 HP. Και δεν περιορίζεται στον ατμό καθώς αποσύρονται από τα δρομολόγια οι ντιζελ και οι ηλεκτράμαξες της πρωτολεμικής περιόδου, τουλάχιστον ένα δείγμα από κάθε τύπο διασώζεται γι' αυτή την υπόθεση. Και ακόμη ηλεκτρικά τράμ, βαγόνια μετρό, επιβατάμαξες, φορτάμαξες, υπηρεσιακά οχήματα κ.λπ.

Οι πάγιες εγκαταστάσεις αποκαθίστανται και λειτουργούν στην αρχική τους μορφή (σταθμοί, υδαιόιπυργοι, γερανοί, σηματοφορικά κ.λπ.) και αναδεικνύεται το κάλλος και η μεγαλοπρέπεί τους. Σε πολλές περιπτώσεις επιχειρείται η δημιουργία ατμόσφαιρας μιάς συγκεκριμένης εποχής, οπότε όλα τα αντικείμενα στο δίκτυο-στολές, φανοί, πίνακες δρομολογίων, τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός, ζυγαριές και τα ταυατα-ακολουθούν το σχετικό στυλ).

Όπως είναι φανερό, η μεταφορά επιβατιών -έστω και γι' αναψυχή- απαιτεί σοβαρότητα και υπευθυνότητα, χωρίς όμως να υποσκελίζεται ο αρχικός σκοπός, η διασκέδαση δηλαδή των εθελοντών και του κοινού. □

Στο Δημαρχείο Στυλίδας, τον Μάρτιο 1993, μετά από πρόσκληση του Δήμου Στυλίδας, ο Σ.Φ.Σ. ανέπτυξε τους λόγους για τους οποίους η γραμμή Λεονακιάδης - Στυλίδα, όχι μόνο δεν έπρεπε να τεθεί εκτός κυκλοφορίας, όπως είχε προηγηθεί η εταιρεία TRANSMARK, αλλά αντίθετως έπρεπε να εκσυγχρονισθεί και επεκταθεί όπως ζητούσε και ζητάει η τοπική αυτοδιοίκηση της περιοχής. Στο βήμα το τότε μέλος του Δ.Σ. του Σ.Φ.Σ. Σπύρος Φαρούλας. Πλάι του καθήμενος ο Δήμαρχος Στυλίδας, στο άκρο δεξιά ο τότε πρόεδρος της Π.Ο.Σ. κ. Σπύρος Κόλιας.

# ΕΝΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΑΓΙΟ ΟΡΟΣ

Γιάννης Νιώτης

Ο σιδηροδρομόφιλος προακνητής που θα επισκεφθεί το Ρωσικό Μοναστήρι/Αγ. Παντελεήμιον/στο Άγιο Όρος θα δοκιμάσει ζωηρή συγκίνηση βλέποντας να υπάρχει στο μοναστήρι αυτό μια μονή σιδηροδρομική γραμμή DECAUVILLE που τώρα βέβαια βρίσκεται σε αχρηστία. Τα τεχνικά στοιχεία της είναι βέβαια άγνωστα και πολύ αμφιβάλλω αν στα αρχεία της Μονής υπάρχουν σχετικά έγγραφα. Δεν επιζητώ κανέναν από τους μοναχούς της Προειπαναστατικής Εποχής/προ του 1917/ και οι νέοι μοναχοί σε ερωτήσεις μας εδήλωσαν άγνοια. Θα προσπαθήσω να δώσω μια ελλιπίλοια περιγραφή απ' ό,τι αντελήφθη ο ίδιος.

Η μονή γραμμή έχει πλάτος περίπου 1 μ., και ξεκινά από την άκρη της προκυμίας όπου προφανώς πλεύριζε το Ρωσικό πλοίο της γραμμής που κατέπλεε εκεί κάθε 15 μέρες. Τα βαγονέτα ακολουθούσαν μια ευθεία και ελαφρώς ανηφορική κατεύθυνση και σε απόσταση 150 περίπου μέτρων υπήρχε επι της γραμμής δίσκος δια του οποίου το βαγονέτο έστρεφε κατά 90 μοίρες και ακολουθώντας πιά πορεία κάθει προς την προηγούμενη έμπαινε σε μιιά μεγάλη αποθήκη όπου γίνονταν η εκφόρτωση. Η αποθήκη αυτή ήταν κλειστή και δεν μπόρεσα να δω το εσωτερικό της. Ψάχνοντας όμως απ' έξω βρήκα σκουριασμένο και σε κακό χάλι τουλάχιστον ένα βαγονέτο με διαστάσεις περίπου ίδιες με αυτές των βαγονεττών ορυχείων.

Παρατηρώντας προσεκτικά διεπίστωσα να υπάρχουν εκεί γύρω πεταμένα και χαλασμένα οχονιά και τροχαλίες με τα οποία προφανώς υπεβοηθείτο η κίνηση του ή των βαγονεττών. Ίσως στο βάθος της αποθήκης να υπήρχε κανέναν "εργάτης" με τον οποίο τραβούσαν το βαγονέτο ενώ άλλοι το έσπρωχναν. Αυτή η έλλη φαίνεται απαραίτητη γιατί όπως γράφω και παραπάνω η γραμμή ακολουθεί πορεία με ελαφρώς ανηφορική κλίση.

Από πότε υπάρχει η γραμμή εκεί, δεν γνωρίζουμε. Αν όμως σκεφθούμε ότι το Μοναστήρι αυτό γνώρισε μεγάλη ακμή από τα μέσα του 19ου αιώνα έως το 1920/ στις αρχές του αιώνα μας είχε 1.500 μοναχούς/ συμπεραίνουμε ότι η γραμμή έχει ζωή τουλάχιστον 120 ετών.-

Ελπίζω και εύχομαι κάποιος από τους συναδέλφους του Σ.Φ.Σ. να βελήσει να ερευνήσει περισσότερο το θέμα βρίσκοντας σχετικά στοιχεία που απωσδήγησε να έχουν ξεχωριστό ενδιαφέρον. □





## ΤΑ ΤΡΑΙΝΑ ΥΨΗΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Γιώργος Νάθενας

### 1. ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Οι σιδηρόδρομοι υψηλών ταχυτήτων πρωτοεμφανίστηκαν στην Ιαπωνία, ήδη από την δεκαετία του 1960. Το τρένο Shinkansen, από την 1η Οκτωβρίου 1964, δρομολογήθηκε στις υπερταχείες ΤΟΚΑΙΝΤΟ που ανέπτυξαν μέγιστη ταχύτητα 210 χλμ/ώρα στη διαδρομή Τόκυο-Οζάκα. Στην Ευρώπη εμφανίστηκαν από τις αρχές της δεκαετίας του '80, με πρόδρομο το Γαλλικό TGV Sud-Est (τρένο μεγάλης ταχύτητας νοτιοανατολικού διαδρόμου), που δρομολογήθηκε στη διαδρομή Παρίσι-Λυών το 1981, με μέγιστη λειτουργική ταχύτητα 270 χλμ/ώρα (το ίδιο έτος στις δοκιμές, με 380 χλμ/ώρα, έσπασε το παγκόσμιο ρεκόρ σιδηροδρομικής ταχύτητας, που μέχρι τότε το κατείχε η Γαλλική ηλεκτράμαξα σειράς 9000 με 331 χλμ/ώρα στο τμήμα Μπορντώ-Μπιαρίτς, το 1955). Από τότε, οι σιδηροδρομικές εμπορικές ταχύτητες ποτέ δεν σταμάτησαν να αυξάνονται. Σήμερα στην Ευρώπη υπάρχουν 4 δίκτυα τα οποία λειτουργούν με ταχύτητες μεγαλύτερες ή ίσες με 250 χλμ/ώρα: Γαλλία (TGV Sud Est, TGV Atlantique, TGV Nord), Γερμανία (ICE), Ιταλία (ETR 450, ETR 500), Ισπανία (AVE). Αλλα δίκτυα λειτουργούν με τρένα με ταχύτητα γύρω στα 200 χλμ/ώρα, στην υπάρχουσα (με ορισμένες τροποποιήσεις) υποδομή: Μεγάλη Βρετανία, Σουηδία, Ρωσία.

Τα δίκτυα όπου εφαρμόστηκαν οι υψηλές ταχύτητες, είχαν μεγάλη επιτυχία, καθώς το κοινό ανταποκρίθηκε πολύ θετικά σε αυτή τη νέα προσφο-

ρά. Ετσι, στη γραμμή Παρίσι-Λυών, μετά από 10 χρόνια λειτουργίας η σιδηροδρομική κίνηση έφτασε το 1991 τα 20,3 εκατ. επιβάτες, ενώ από το 1981 έχουν μεταφερθεί 165 εκατ. επιβάτες. Στην Ιαπωνία, στις γραμμές ΤΟΚΑΙΝΤΟ, ΣΑΝΥΟ, μεταφέρονται 140 εκατ. επιβάτες ετησίως, ενώ από το 1964 που πρωτοεφαρμόστηκαν οι υψηλές ταχύτητες έχουν μεταφερθεί πάνω από 2,5 δισεκατ. επιβάτες. Στην Γερμανία επίσης, τον πρώτο καιρό λειτουργίας του ICE (Intercity Express) υπήρξε μεγάλη ανταπόκριση του κοινού. Η επιτυχία αυτή, όπως είναι φυσικό, βοηθάει τις επενδύσεις για τρένα υψηλών ταχυτήτων.

### 2. ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

Η αύξηση της ταχύτητας των συμβατικών σιδηροδρομικών συστημάτων επιτυγχάνεται με την ηλεκτροκίνηση, τις βελτιώσεις στη γραμμή και στη σηματοδότηση και σε ορισμένες περιπτώσεις με την χρησιμοποίηση της τεχνολογίας των "ανακλινόμενων" (tilting) τρένων με αμάξωμα μεταβαλλόμενης κλίσης τύπου PENDOLINO, όπως καθιερώθηκε να λέγονται, τα οποία κινούνται κατά 30% περίπου ταχύτερα από τα συμβατικής ανάρτησης τρένα σε υψιστάμενες χαράξεις με δυσμενή γεωμετρικά χαρακτηριστικά οριζοντιογραφίας της γραμμής.

Οι ανωτέρω βελτιώσεις οδηγούν σε αύξηση της μέγιστης λειτουργικής ταχύτητας, έως και στα 200-220 χλμ/ώρα.

Η επίτευξη ταχυτήτων σημαντικά υψηλότερων από 200 χλμ/ώρα προϋποθέτει νέα συστήματα υψηλών ταχυτήτων, που συνδυάζουν την απόλυτη συμβατότητα παραμέτρων γραμμής, εξοπλισμού τροχαίου υλικού, ανιχνευτών, επικοινωνιών και συστημάτων παρακολούθησης και ελέγχου. Ακόμη, σε αρκετές περιπτώσεις (Γαλλία, Ιαπωνία, Ισπανία), χαρακτηρίζονται από τη χρήση ξεχωριστής γραμμής από την υπόλοιπη κυκλοφορία, ενώ το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται είναι ειδικής σχεδίασης και κατασκευής, με προηγμένη αεροδυναμική, ελαφρό βάρος, ειδικά κατασκευασμένα για υψηλές ταχύτητες φορεία και παντογράφους κ.ο.κ. Η μέγιστη λειτουργική (δρομολογιακή) ταχύτητα σε ορισμένα από αυτά τα συστήματα είναι μέχρι στιγμής τα 300 χλμ/ώρα, αλλά σε δοκιμές το Γαλλικό TGV, το Ιαπωνικό Shin Kansen και το Γερμανικό ICE έχουν ξεπεράσει τα 400 χλμ/ώρα. Το Παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας κατέχει από το 1990 το TGV Atlantique με 515,3 χλμ/ώρα, ταχύτητα συγκρίσιμη με εκείνη που έχουν αναπτύξει τα πειραματικά μαγνητικά τρένα (MAGLEV) των Γερμανών και των Ιαπώνων (TRANSRAPID και MLVOCXI αντίστοιχα). Τα τελευταία κινούνται εντελώς αυτόματα (χωρίς οδηγό) με μαγνητική ανύψωση πάνω από ειδική υποδομή και πετυχαίνουν ταχύτητες μεταξύ 400 και 500 χλμ/ώρα σε πειραματική λειτουργία. Δεν έχει όμως ολοκληρωθεί σε βάθος το θέμα των επιπτώσεών τους στο περιβάλλον που θα λειτουργούν μόνιμα και δεν έχουν δοκιμα-

σει ακόμα σε τακτική εμπορική εκμετάλλευση. Το πρώτο μαγνητικό τρένο που θα μπει (σύντομα) σε κανονική εκμετάλλευση, είναι το Γερμανικό TRANSRAPID στη γραμμή Βερολίνο-Άμβουργο.

Οι συρμοί τύπου PENDOLINO (tilting trains) είναι σχεδιασμένοι, καθώς ήδη αναφέρθηκε, να παίρνουν τις στροφές ασφαλώς (με απόσβεση των εγκάρσιων φυγόκεντρων δυνάμεων, χωρίς απώλεια της άνεσης και ιδιαίτερη όχληση των επιβατών) με ταχύτητες έως και 40% μεγαλύτερες αυτών των συμβατικών. Ετσι μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε μια υψιστάμενη γραμμή χωρίς υψηλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, αυξάνοντας αισθητά τις λειτουργικές ταχύτητες, όταν είναι οικονομικά επιαχθές ή τεχνικά αδύνατο να βελτιωθεί η χάραξη, λόγω εκτεταμένων απαιτούμενων έργων πολιτικού μηχανικού. Με την χρήση των τρένων αυτών επέρχεται μια μέση μείωση του δρομολογιακού χρόνου κατά 20 με 25% σε σχέση με τα συμβατικά τρένα.

Τρένα αυτού του τύπου (TILTING) είναι το Ιταλικό PENDOLINO ETR 450 (και η πιο σύγχρονη εκδοχή του ETR 460), το Σουηδικό X-2000 Sprinter (κατά πολλούς το πολυτελέστερο τρένο του Κόσμου μαζί με το ICE), το Ισπανικό TALGO Pendular, η Γερμανική νηζελοκίνητη αυτοκινητάμαξα μεσαίων αποστάσεων VT 610 της MAN, και οι γιαπωνέζικες νηζελοκίνητες αυτοκινητάμαξες σειράς 2000 και HEAT 281 μετρικού πλάτους γραμμής.

### 3. ΤΑ ΤΡΕΝΑ ΥΨΗΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Στη Γαλλία λειτουργούν δυο δίκτυα υψηλής ταχύτητας: 1) Το TGV Sud Est (Παρίσι-Λυών-Νοτιοανατολική Γαλλία/Ελβετία) με μέγιστη λειτουργική ταχύτητα 270 χλμ/ώρα, από το 1981.

2) Το TGV Atlantique (Παρίσι-Νοτιοδυτική Γαλλία) με μέγιστη λειτουργική ταχύτητα τα 300 χλμ/ώρα, από το 1990.

Οι Γαλλικοί Σιδηρόδρομοι επεκτείνουν τώρα το δίκτυο

TGV προς βορρά, στη Λίλλη και την σήραγγα της Μάγχης. Το τμήμα αυτό θα είναι ο πρώτος κλάδος του μελλοντικού διεθνούς δικτύου υψηλής ταχύτητας Παρίσι-Βρυξέλλες-Κολωνία-Άμστερνταμ-Λονδίνο.

Στους άξονες αυτούς θα κινηθούν οι νέοι συρμοί υψηλής ταχύτητας EUROSTAR που θα κάνουν χρήση του Ευρωτούνελ της Μάγχης και θα φέρουν το Παρίσι σε απόσταση δυόμισι ωρών τελικά από το Λονδίνο.

Τα τρένα υψηλής ταχύτητας, είναι σήμερα η λογική επιλογή για αποστάσεις άνω των 160 χλμ. και κάτω των 800 χλμ. όπου το αεροπλάνο έχει πλεονεκτήματα.

Στην Αγγλία έχουν εξελίξει τους συρμούς με νηζελομηχανή και λειτουργούν σε υψηλή ταχύτητα ως 200 χλμ/ώρα. Ενώ στη Γαλλία το ηλεκτροκίνητο TGV έχει μέση ταχύτητα 260 και 290 αντίστοιχα και στη Γερμανία 200 (ο συρμός ICE).

Τα πλεονεκτήματα των τρένων υψηλής ταχύτητας (TGT) είναι εκτός του μειωμέ-





νου χρόνου ταξιδιού, η δυνατότητα εκτέλεσης ταξιδιού μετ' επιστροφής την ίδια μέρα, η αξιοπιστία, η κεντρική θέση των σταθμών, η συχνότητα, η αξιοσημείωτη ασφάλεια που προσδίδει, το κόστος ταξιδιού, η άνεση και η δυνατότητα να δουλέψει κανείς κατά τη διάρκεια της διαδρομής που είναι πολύ μεγαλύτερη απ' ό,τι στα αεροπλάνα ή στα οδικά μέσα.

Οι επιβάτες TGV ξεδουλεύουν το μεγαλύτερο μέρος της διάρκειας ταξιδιού από πόρτα σε πόρτα μέσα στο τρένο ενώ οι επιβάτες αεροπορικών συνδέσεων μικρών αποστάσεων (διάρκειας διαδρομής ως 1 ώρα από αεροδρόμιο σε αεροδρόμιο) ξεδουλεύουν το 75% της διάρκειας διαδρομής από πόρτα σε πόρτα για τις μετακινήσεις από/προς τα αεροδρόμια, τις διατυπώσεις check-in και ασφάλειας στο αεροδρόμιο ή περπατώντας ως 2 χλμ. μέσα στα αεροδρόμια για να φθάσουν στο αεροπλάνο.

Ηδη μετά 10 χρόνια λειτουργίας το TGV Παρίσι-Λυών μεταφέρει το 90% των επιβατών που κινούνται με δημόσια μέσα και κάνει τη διαδρομή των 427 χλμ. σε 1 ώρα 55 λεπτά. Τα μισά ταξίδια είναι νέα κίνηση που γεννήθηκε, το ένα τρίτο ήταν επιβάτες αεροπλάνων και το ένα έκτο, επιβάτες I.X.

Το Ευρωπαϊκό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων, το 2010, θα περιλαμβάνει 24.000 χλμ. από τα οποία 9.000 χλμ. νέων γραμμών και 15.000 χλμ. αναβαθμισμένων γραμμών και θα επιτρέπει να συνδέονται σιδηροδρομικά οι μεγάλες πόλεις με ταχύτητες από 200 έως 350 χλμ/ώρα.

Στην Γαλλία το TGV αύξησε την επιβατική κίνηση των σιδηροδρόμων ενώ μειώθηκε αντίστοιχα η κίνηση εναέριων μεταφορών εσωτερικού.

Το επίπεδο θορύβου που παράγεται από το TGV που τρέχει με 270 χλμ/ώρα είναι ίδιο με αυτό των τρένων των 160 χλμ/ώρα (97DB Lmax στα 25μ.). Επίσης οι εκλυόμενοι ρύποι είναι το 1/7 αυτών από I.X. και το 1/3 αυτών από αεροπλάνα (προβλέψεις για το 2000).

Ός προς την κατανάλω-

ση ενέργειας το TGV καταναλώνει 15 γραμμάρια ισοδύναμου πετρελαίου ανά επιβατοχιλιόμετρο σε σύγκριση με 13 έως 14 γραμ. ισοδ. πετρελαίου ανά επιβατοχιλ., στα τρένα των 160 χλμ/ώρα και 30 ως 40 γραμ. των I.X. ή 54 γραμ. του αεροπλάνου.

Ο αυτοκινητόδρομος 3 λωρίδων ανα κατεύθυνση απαιτεί ως προς το TGV, διπλάσια έκταση για λιγότερη από τη μισή προσφερόμενη χωρητικότητα.

Η χωρητικότητα μεταφοράς επιβατών στην γραμμή TGV είναι 24.000 επιβάτες/ώρα. Το 1984 το κόστος TGV Paris-Sud Est ήταν 18 εκατ. Γαλλικά Φράγκα ανά χλμ. για την υποδομή και 55 εκατ. Γαλλικά Φράγκα ανα συρμό.

Το 1991 άρχισε η λειτουργία του ICE (το Γερμανικό τρένο υψηλής ταχύτητας) στις γραμμές Hanover-Wurzburg (324 χλμ.) και Mannheim-Stuttgart (99 χλμ.). Στη Γαλλία το 1991 μεταφέρθηκαν 20 εκατ. επιβάτες με πληρότητα 80% από τους 108 συρμούς TGV (180 εκ. επιβάτες την δεκαετία 1981-91) ενώ παραγγέλθηκαν 110 συρμοί για τις νέες γραμμές που κατασκευάζονται.

Στην Ισπανία τον Απρίλιο '92 τέθηκε σε λειτουργία το AVE (TGV) στη γραμμή Μαδρίτη-Σεβίλη με την ευκαιρία και της EXPO '92 (το ρεκόρ ταχύτητας είναι 325 χλμ/ώρα) ενώ προωθείται η υλοποίηση των συνδέσεων Μαδρίτης-Μπιρτασέλωνα και Μπιλμπάο-Σαν Σεμπάστιαν. Το TGV Σεβίλη-Μαδρίτη έχει 86,4% πληρότητα (1,2 εκ. επιβάτες στους πρώτους 9 μήνες του 1993).

Στην Ιταλία ιδρύθηκε η ημικρατική εταιρεία τρένων υψηλής ταχύτητας (TAV) και προχωρεί η υλοποίηση της γραμμής Ρώμη-Νάπολη και εξετάζεται η σύνδεση του Τορίνο με το Chambéry και το Γαλλικό δίκτυο TGV μέσω ενός νέου τούνελ μήκους 54 χλμ. Τέλος ολοκληρώνεται η γραμμή Ρώμη-Φλωρεντία.

Στην Μ. Βρετανία 45 νέοι συρμοί Intercity θα τεθούν σε λειτουργία στη γραμμή Λονδίνο-Γλασκώβη το 1995. Στις Κάτω Χώρες, προωθείται σύνδεση Αμστερνταμ-Βρυξελλών-

Παρισίου. Στην Ανατολική Ευρώπη ο στόχος είναι να αυξηθούν οι ταχύτητες σταδιακά στα 160 χλμ/ώρα και στα 200 χλμ/ώρα. Στη Ρωσία ήδη αναπτύσσεται η γραμμή Μόσχας-Αγ. Πετρούπολης (627 χλμ.) που θα ηλεκτροδοτηθεί με στόχο μέγιστη ταχύτητα 300 χλμ/ώρα.

#### 4. ΣΤΙΣ Η.Π.Α.

Πριν 20 χρόνια με την ανάπτυξη των οδικών και εναέριων μεταφορών ακόμη και οι σιδηροδρομικοί φορείς έβλεπαν στις Η.Π.Α. αβέβαιο το μέλλον του σιδηροδρόμου ενώ σήμερα μιλούν για αναγέννηση και ανανέωση.

Το 1971 σε μία πολύ δύσκολη στιγμή για τα τρένα δημιουργήθηκε ο Δημόσιος Εθνικός Οργανισμός Σιδηροδρόμων των Η.Π.Α. AMTRAK από συνένωση ιδιωτικών εταιρειών.

Το 1991 πάρθηκαν σημαντικές αποφάσεις για νέες επενδύσεις σε τρένα υψηλών ταχυτήτων στο Βορειοανατολικό διάδρομο, ηλεκτροκίνηση γραμμών κ.λπ. Πρόσφατα δοκιμάστηκαν συρμοί ICE και X-2000 για την επιλογή του πλέον κατάλληλου τρένου υψηλής ταχύτητας, μεταξύ Ουάσιγκτων-Ν. Υόρκης-Βοστώνης. Το πιο σημαντικό γεγονός όμως ήταν η ιστορική απόφαση του Τέξας για δημιουργία γραμμών πολύ υψηλών ταχυτήτων (TGV) μεταξύ Dallas, Houston και San Antonio (950 χλμ.). Το TGV του Τέξας θα γίνει με αυτοχρηματοδότηση.

Άλλη εξέλιξη είναι η κατασκευή ενός MAGLEV από Ορλάντο ως Νιουόρλντ (μήκος γραμμής 22 χλμ.).

Εμφαση δίνεται και στη διαλειτουργικότητα των δικτύων εναέριων και σιδηροδρομικών μεταφορών αφού το TGV Texas θα εξηγηθεί και το αεροδρόμιο Ντάλλας.

#### 5. Η ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ

Η Γαλλική GEC-ALSTHOM πήρε τον Αύγουστο 1993 παραγγελία 2,4 δις δολάρια ΗΠΑ για να προμηθεύσει με τροχαίο υλικό την Ν. Κορέα για την πρώτη σύνδεση



με TGV μεταξύ Seoul-Pusan, κερδίζοντας την Siemens και την Mitsubishi, στο σχετικό διαγωνισμό (46 συρμοί, έκαστος για 1038 επιβάτες).

#### 6. ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο εκσυγχρονισμός θα επιτρέπει στο σιδηρόδρομο να ανταγωνιστεί τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς στους δύο σημαντικότερους μεταφορικούς άξονες της χώρας. Ο εκσυγχρονισμένος σιδηρόδρομος, με μέση ταχύτητα υψηλότερη αυτής των αυτοκινήτων μπορεί να προσελκύσει υψηλούς φόρτους μεταφορών, ενώ η λειτουργία του είναι ενεργειακά αποδοτική και φιλική προς το περιβάλλον.

Ως το 2000 μπορεί να μεταφερθεί προς το σιδηρόδρομο, μεταφορικό έργο από τις οδικές συγκοινωνίες ανάλογα με την τιμολογιακή πολιτική

που θα εφαρμόσει ο ΟΣΕ.

Δεν προβλέπεται σημαντική απόσπαση μεταφορικού έργου από το αεροπλάνο, και αυτό διότι παρά τον εκσυγχρονισμό του, ο σιδηρόδρομος δεν θα μπορέσει να πετύχει ανταγωνιστικούς χρόνους διαδρομής. Η απόσταση Αθήνας-Θεσσαλονίκης (510 χλμ.) είναι ιδανική για ταξίδι με τρένα υψηλών ταχυτήτων 300 χλμ/ώρα και έτσι, με την απόσπαση έργου από το τρένο, θα μπορούσαν να ανακουφιστούν από άποψη χωρητικότητας τα αεροδρόμια Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Η επιλογή όμως των 200 χλμ/ώρα σαν μέγιστη ταχύτητα στη διαδρομή είναι ξεπερασμένη.

Αντίστοιχες σιδηροδρομικές γραμμές στην Ευρώπη που κατασκευάζονται σήμερα, προβλέπουν πλέον ταχύτητες τουλάχιστον 250 χλμ/ώρα, ώστε σε διαδρομές περίπου 500 χλμ. θα επιτυγχάνονται χρόνοι κάτω των 3 ωρών (παράδειγμα η γραμμή Μαδρίτης-Σεβίλλης στην Ισπανία). Ο χρόνος αυτός θεωρείται καθορι-

στικός διότι επιτρέπει την χρήση του τρένου για ταξίδι με επιστροφή την ίδια ημέρα (daily business round trips). Βέβαια για τα σημερινά ελληνικά σιδηροδρομικά δεδομένα, η ταχύτητα-στόχος των 200 χλμ/ώρα, είναι κι αυτή ένα μεγάλο άλμα προς τα εμπρός.

Σημ.: Το ανωτέρω κείμενο στηρίχθηκε σε στοιχεία που δημοσιεύθηκαν στον διεθνή σιδηροδρομικό τύπο, καθώς και στις μελέτες "Διαμόρφωση Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής - Ελλάδα 2010" (1993, από τα γραφεία ΔΡΟΜΟΣ Α.Ε.Μ. - Α. ΡΟΓΚΑΝ για το ΥΠΕΘΟ) και "Οι νέες Τεχνολογίες στις Μεταφορές - Επιπτώσεις στην Ελλάδα" (1994, από την Εταιρεία TRADEMCO για την Γεν. Γραμματεία Έρευνας Τεχνολογίας στα πλαίσια του Μέτρου 3.1. του προγράμματος ΕΠΕΤ 1).



# 50 ΧΡΟΝΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΒΑΣΗ ΣΤΗ ΝΟΡΜΑΝΔΙΑ

## Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Αντώνης Βράϊλας  
Μέλος Δ.Σ. Σ.Φ.Σ.

Η ώρα ήταν 1.30 το πρωί, 6 Ιουνίου 1944, όταν ο Αντισυνταγματάρχης HOFFMANN, Διοικητής του 3ου Τάγματος 919ου Συντάγματος του Γερμανικού Στρατού έτρεξε έξω από το Διοικητήριό του στο χωριό SAINT FLOXEL, 2 χιλιόμετρα από την ακτή της Νορμανδίας. Είχε ακούσει βόμβο από αεροπλάνα που πλησίαζαν. Μισή ώρα μετά αντηλάγησαν οι πρώτοι πυροβολισμοί και ο HOFFMAN με τους άνδρες του ήρθαν αντιμέτωποι με τους αλεξιπτωτιστές της 101ης Αμερικανικής Αερομεταφερόμενης Μεραρχίας.

Η απόβαση στη γηραιά ήπειρο με το κωδικό όνομα OVERLORD είχε αρχίσει. Την ίδια ώρα περίπου, στα ανοικτά των ακτών της Νορμανδίας, συγκεντρώνεται ο στόλος εισβολής. Μια ομάδα που όμοιά της δεν είχε, ούτε πρόκειται να ξαναδεί άνθρωπος, έπλεε προς τις Γαλλικές ακτές μέσα στην ταραγμένη θάλασσα. Το συμμαχικό στόλο αποτελούν 5.000 πλοία διαφόρων τύπων και μεγεθών, ανάμεσα τους δε και οι Ελληνικές Κορβέτες, ΚΡΙΕΖΗΣ και ΤΟΜΠΙΑΖΗΣ. Μέσα σ' αυτά, 1.700.000 στρατιώτες είναι έτοιμοι, σε αλεπάλληλα κύματα να αποβιβαστούν στη Γερμανοκρατούμενη Ευρώπη μαζί με 177.500 οχήματα και 500.000 τόνους εφοδίων. Τις επιχειρήσεις υποστηρίζουν περίπου 5.000 βομβαρδιστικά, 2.840 καταδιωκτικά και 1.800 μεταγωγικά αεροπλάνα.

Στις 6.30 ακριβώς όπως είχε προβλεφθεί, οι συμμαχικές δυνάμεις πατούν τις ακτές της Νορμανδίας. Παρόλα τα αρχικά προβλήματα και τις απώλειες στην ακτή ΟΜΑΧΑ οι σύμμαχοι, με το τέλος της πρώτης ημέρας καταρθάνουν να αγκιστρωθούν στις ακτές και μέρα με τη μέρα να εκδιώξουν τους Γερμανούς προς το εσωτερικό. Το τελικό αποτέλεσμα είναι γνωστό. Στις 25 Αυγούστου το Παρίσι απελευθερώθηκε, στις 21 Μαρτίου 1945 οι Σύμμαχοι πέρασαν τον ποταμό Ρήνο και στις 7 Μαΐου η Γερμανία συνθηκολόγησε.

Είναι γεγονός ότι η απόβαση των συμμάχων στη Νορμανδία, έπαιξε ίσως το σοβαρότερο ρόλο στην τελική νίκη και δεν είναι καθόλου άδικο που την ονομάζουν τη "μεγαλύτερη μέρα του πολέμου".

Μαζί με την απόβαση, δοξάσθηκαν και έμειναν στην ιστορία και οι συντελεστές της, κυρίως αυτοί που οδήγησαν τα στρατεύματα στη μάχη. Από τον Ανώτατο Διοικητή των Συμμαχικών Δυνάμεων, το Στρατηγό Αϊζενχάουερ, το Στρατηγό Μπράντλεϊ, τον Πάπτον, τον Μαντγκόμερφυ έως τον Ναύαρχο Ράμσεϊ, και τον Πτέραρχο Τέντερ. Βέβαια, οι περισσότεροι από τους αναγνώστες στέκονται σ' αυτά τα ονόματα και στα γεγονότα αυτά καθαυτά, αγνοώντας άλλους συντελεστές που δεν είναι άλλοι από αυτούς που ασχολήθηκαν με τον εφοδιασμό, τη Διοικητική μέριμνα όπως λέγεται, μιας τέτοιας γιγαντιαίας επιχείρησης που ακόμα και με τα σημερινά δεδομένα, είναι πολύ δύσκολο, αν όχι αδύνατο, να πραγματοποιηθεί.

Η επιχείρηση συγκέντρωσης των απαραίτητων υλικών καθώς και του ανθρωπίνου δυναμικού, πήρε το κωδικό όνομα BOLERO και άρχισε το Φθινόπωρο του 1943. Είχε προηγηθεί, να συγκεντρωθούν στη Μ. Βρετανία όλα αυτά τα υλικά που θα ήταν απαραίτητα στην απόβαση αλλά και στη μετέπειτα υποστήριξη των επιχειρήσεων καταδίωξης του εχθρού στο έδαφος της Γαλλίας.

Τον κυριότερο δε ρόλο σ' αυτές τις μεταφορές, όχι μόνο στη Μ. Βρετανία αλλά και στην Αμερική, τον έπαιξε ο σιδηρόδρομος, ο οποίος χρησιμοποιήθηκε για το 88% των χερσαίων μεταφορών.



δρομος, ο οποίος χρησιμοποιήθηκε για το 88% των χερσαίων μεταφορών.

Ο εφοδιασμός των 2.760.000 ανδρών που είχε στη διάθεσή του ο Στρατηγός Αϊζενχάουερ στη Μ. Βρετανία, βασίστηκε κυρίως σε εφοδία που ήρχοντο από την Αμερική στα Βρετανικά λιμάνια και κατόπιν με το σιδηρόδρομο προκίβοντο στους χώρους αποθήκευσης ή διανομής.

Εν τω μεταξύ, η γιγαντιαία βιομηχανία των ΗΠΑ είχε επιστρατευθεί και οι ρυθμοί παραγωγής πολεμικού υλικού, ανέβαιναν κατακόρυφα. Οι Αμερικανικές σιδηροδρομικές βιομηχανίες, δεν έμειναν έξω από το χορό αυτό της πολεμικής προσπάθειας. Εκτός από την παραγωγή ατμομαξίν, Δ/Η και βαγονιών, πολλές από αυτές παράγγααν παράλληλα και πολεμικό υλικό. Η γνωστή μας ALCO, κατά τη διάρκεια του πολέμου παράγγαε, εκτός από τις 1.036 ατμάμαξες και τις 157 Δ/Η, 6.317 άρματα μάχης, κινητήρες Diesel για ναυτική χρήση, μέχρι και τα καλούπια των γιγαντιαίων πυροβόλων του θωρηκτού MISSOURI, των 16 ιντσών.

Στη Μ. Βρετανία τώρα, η ξαφνική κατακόρυφη αύξηση εισαγωγής υλικών και προσωπικού είχε σα συνέπεια την αύξηση των αναγκών σιδηροδρομικής μεταφοράς και έφερε τους Βρετανικούς σιδηροδρόμους στα πρόθυρα εμφράγματος. Για να καταλάβει ο αναγνώστης το επιπλέον βάρος που έπεσε στους ώμους των Βρετανικών σιδηροδρόμων, θα πρέπει να καταφύγουμε πάλι σε αριθμούς. Από το καλοκαίρι του

1942 έως τον Ιούνιο του 1944, εξορμήθηκαν στα Βρετανικά λιμάνια, μόνο για τις ανάγκες της επιχείρησης OVERLORD, 17.047.600 τόννοι υλικών και 1.671.010 άνδρες. Και όλα αυτά, επιπλέον των συνηθισμένων καθημερινών μεταφορών για τις ανάγκες της Κοινοπολιτείας η οποία ήδη πολεμούσε σε τέσσερα μέτωπα ανά τον κόσμο.

Οι Βρετανικοί σιδηρόδρομοι, καλά οργανωμένοι, είχαν εκείνη την εποχή σε χρήση, 19.463 μηχανές έλξεως, 1.241.711 φορτηγά και 45.838 επιβατηγά βαγόνια. Ακόμη όμως και αυτοί οι αριθμοί, δεν ήσαν ικανοί να σηκώσουν το βάρος των αναγκών. Είτι οι ΗΠΑ αποφάσισαν να ενισχύσουν τους Βρετανικούς σιδηροδρόμους με 400 ατμάμαξες του τύπου 2-8-0, που για ευκολία στη συντήρηση, ήταν σχεδόν όμοιες με τις αντίστοιχες Βρετανικές του τύπου "AUSTERITY". Οι ατμάμαξες αυτές που ονομάσθηκαν BOLERO από το κωδικό όνομα της επιχείρησης, συνοδεύοντο από τα απαραίτητα ανταλλακτικά και ανάλογο προσωπικό 800 ανδρών. Οι Βρετανικοί σιδηρόδρομοι ενισχύθηκαν επίσης με 50 Αμερικανικές ατμάμαξες τύπου 0-6-0 για χρήση στα ορυχεία κάρβουνου, 15 Δ/Η ελιγμών, 700 βαγόνια πλατφόρμες, 500 μεταφορές καυσίμων και 42 βαγόνια ψυγεία.

Σαν παραδείγματα που δείχνουν την πυκνότητα των αναγκών δρομολογίων, θα αναφέρουμε ότι για τη μετακίνηση π.χ. των 100.000 ανδρών ενός Σώματος Στρατού,

εχρειάζοντο 250 επιβατηγά και 50 φορτηγά αμαξοστοιχίες. Οι 450.000 περίπου τόννοι υλικών που έφθαναν στα Βρετανικά λιμάνια κάθε μήνα, εχρειάζοντο 75.000 φορτηγά βαγόνια, δηλαδή 50 έκτακτες φορτηγές αμαξοστοιχίες την ημέρα. Επίσης, στο σιδηροδρομικό κόμβο του CLAPHAM, στο Νότιο Λονδίνο, υπήρχαν μέρες που περνούσαν 2.500 αμαξοστοιχίες το 24ωρο!!! Ναι, καλά διαβάσατε, δύο χιλιάδες πεντακόσιες.

Αμέσως μετά την επιτυχημένη απόβαση, στρατιωτικό προσωπικό με τη βοήθεια των Γάλλων σιδηροδρομικών, άρχισε να αποκαθιστά το δίκτυο της Νορμανδίας και στις 7 Ιουλίου, έγινε το πρώτο δρομολόγιο μεταξύ Χερβούργου και Καρεντάν με επισκευασμένη σημάδα των Γαλλικών σιδηροδρόμων. Στις 10 Ιουλίου άρχισε η αποβίβαση ολόκληρων συρμών με τη βοήθεια ειδικών πλοίων μεταφοράς.

Σα συμπέρασμα μπορούμε με βεβαιότητα να πούμε ότι ο σιδηρόδρομος συνέβαλε σημαντικά και αποφασιστικά στην προπαρασκευασία των συμμαχικών δυνάμεων για την απόβαση στη Νορμανδία. Ο όγκος των υλικών και του προσωπικού που μεταφέρθηκε στους χώρους εξόρμησης, συγκριτικά με άλλα συγκοινωνιακά μέσα της εποχής, μαρτυρεί για άλλη μία φορά πόσο σπουδαίο ρόλο παίζει ο σιδηρόδρομος, ακόμα και στον πόλεμο.

Θα επανέλθουμε βέβαια και με άλλες ιστορίες από τις πολεμικές περιπέτειες των σιδηροδρόμων. □





# ΤΟ ΤΡΑΙΝΟ ΚΑΠΟΤΕ...

Κώστας Βαγουρδής

**Μ**ε τους πολλούς καπνούς, τους ατμούς και τ' αγκομαχήτα. Πρωτού γίνει νηζελοκίνητο, ηλεκτροκίνητο, πυραυλοκίνητο, όλο και πιο γρήγορο, αλα και πιο γρήγορα.

Στα μουσεία θα βρεις τώρα τις παλιές ατμομηχανές και τα βαγόνια, που άλλοτε, ήταν αδιαμφισβήτητοι πρωταγωνιστές μιάς ολόκληρης εποχής. Και σε κάποια σημεία, ίσως δεις τις παλιές ράγες από γραμμές που καταργήθηκαν, πότε να χάνονται και πότε να φαίνονται, σαν τη φυρονεριά, μέσα από τα χώματα και τα χόρτα που τις καταπλάκωσαν. Και μεριές-μεριές να τις πατά και η ασφαλτος με περισσή ασέβεια.

Καί όμως. Το τρέινο ήταν ο βασικός ήρωας σ' ένα μυθιστόρημα του Ζολά. Πέρασε και στα τραγούδια. Ο Γιάννης Βογιατζής θρηολογούσε για το τρέινο που περνούσε πάνω από την καρδιά του κουβαλώντας την άπιστη που ταύφευγε ενώ κάποιος άλλος, τραγουδούσε με ελπίδα: "Θα σε φέρει κάποιο τρέινο στο Σταθμό που περιμένω".

Φαίνεται ότι το τρέινο από την φηπάξη του είναι τέταιο, να θάλλει τις αναμνήσεις και τη νοσταλγία, που μόνον σ' ένα τρέινο μπορούν να είναι ευχαριστημένοι ταξιδιώτες.

Τέταιο ήταν τα τρέινα των πιονέριων που πήγαιναν στη "Δύση", κουβαλώντας την εξέλιξη με κάθε χιλιόμε-

τρο νέας αιδητροχιάς. Αλλά ήταν και τα τρέινα της κατοχής, χωρίς θέρμανση, σχεδόν χωρίς καθίσματα και χωρίς... περιορισμό επιβατών.

Σ' ένα τέταιο τρέινο μνήκαμε το Νοέμβρη του 1942, πέντε παιδιά 12 ως 16 χρονών. Ο Πέτρος που είχε το μπαρ μας πήρε υπό την προστασία του. Ήταν χωριανός μας ο Πέτρος και ψιλομαραγαρίτης. Γνώριζε όμως τους Γερμανούς που έκαναν έλεγχο στα τρέινα, και μ' ένα κονιάκ καθαρίζε. Λέγαν: "ΑΟΥ-ΒΙΝΤΕΡΖΕΝ" και φιλίγανε.

Νοέμβρης 1942. Κρύο και ψιλόβροχο. Αθήνα-Θεσσαλονίκη, το κάναμε τρία μερόνυχια. Όταν τέλειωναν τα έβλα, σταματούσε το τρέινο και οι επιβάτες αμολώμασαν ένα γύρω να μαζέψουμε κούτσουρα. Πριν από τη Δεκέλεια, στην ανηφόρα, το τρέινο αρχισε να τσουλάει προς τα πίσω. Με χιλία ζόρια το σταμάτησε ο μηχανοδηγός και μας κατεβάσαν όλους για να ελαφρύνει. Ο Πέτρος, που είχε κάνει τη διαδρομή πολλές φορές και ήξειρε, μας είπε ότι το τρέινο θα γυρίσει στον κάμπο να πάρει φόρα για να βγάλει τον ανηφόρο. Στη στροφή το χάσαμε. Περιμέναμε κάποιες ώρες και εκεί που είχαμε απελπιστεί απ' θάρξει, ήρθε! Πρώτα είδαμε τον καπνό. Μετά ακούσαμε τα σφύριγμα. Και μετά φάνηκε! Τέτοιους αλλαλαγμούς χαράς ξανάκουσα μόνον ύστερα από 2 χρόνια, όταν φί-

γαν οι Γερμανοί και υποδεχάμασαν τους Εγγλέζους, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Και το τρέινο ζύγωνε, ζύγωνε έφτασε και... πέρασε μπροστά μας χωρίς να σταματήσει. Πάλι ο Πέτρος που ήξειρε, μας εξήγησε ότι το τρέινο δε μπορούσε να σταματήσει στην ανηφόρα γιατί θα είχαμε τα ίδια. Ξανά πίσω στον κάμπο και ξανάφόρα για πάνω. Γι' αυτό θα πήε και θα περιμένει πίσω από εκείνα τα βράχια που αρχίζει ο κατήφορος. Ύστερα από μιά ώρα πορεία, ήμασταν πάλι μέσα στο τρέινο.

Την άλλη μέρα εημερωθήκαμε στον Γοργοπόταμο. Μας ξύτησαν πυροβολισμοί φανές και Γερμανικά ουρλιαχτά. Κάποιον κυνηγούσαν οι Γερμανοί και τον ντυφεκάγανε σα νάτυνε λαγός. Το θυμάμαι το παλληκάρι καθώς χανάταν στους θάμνους. Πρέπει να γλύτωσε.

Στο Λιανοκλάδι μας πήραν την ατμομηχανή για να σπρώξει, λέει, έναν συρμό με Γερμανούς και εφόδια. Επρεπε να περιμένουμε κάποιες ώρες για να επιδιορθωθεί... άλλη που ήταν παρατημένη. Στο σταθμό έλεγχο μας έκαναν οι Ιταλοί γιατί οι Γερμανοί, είχαν κοιματιάσει την Ελλάδα σε τρεις ζώνες κατοχής. Και το τρέινο, τρέχοντας από τη μιά άκρη της Ελλάδας στην άλλη, έμοιαζε σαν να πιάσιζε πεισματικά να ενώσει τα κομμάτια της.

# ΟΙ ΝΕΟΙ ΣΥΡΜΟΙ ΤΩΝ ΗΣΑΠ

Την Τρίτη μέρα μπαίνοντας στη Λάρισα, έγινε το μεγάλο γλέντι. Καθώς το τρέινο δεν είχε ταυαλέτες, οι επιβάτες έβγαιναν από την πίσω πόρτα του βαγονιού, προσπαθώντας να ισορροπήσουν πάνω στα σιδέρα που ενώνουν τα βαγόνια με τη βοήθεια ενός κονταριού, που την μιά άκρη του την κρατούσε ο... ισορροπιστής και την άλλη κάποιος δικός του, από την πόρτα του βαγονιού. Κάποτε, ήρθε και η ώρα της Γεωργίας της Εξοδέρφης μου να "βγει έξω", αλλά κανείς μας δεν ήθελε να της κρατήσει το κοντάρι γιατί ήταν πολύ παχουλή και χρειαζόταν δύναμη. Τέλος, προσφέρθηκε ο Πέτρος. Οι εημέρινε όταν μνήκαμε στη Λάρισα και η καύμένη Γεωργία... ισορροπούσε ακόμη πάνω στις μπάρες. Ξαφνικά ο τόπος εξεσηκώθηκε από σφύριγμα και κραυγές ενθουσιασμού. "Μπράβο σιοιρίνα, μπόνο σιοιρίνα, αβάντι σιοιρίνα". Το τρέινο σταμάτησε σιγά σιγά και όλα οι Ιταλοί που φόρτωναν ένα άλλο τρέινο, το παρατήσαν όλα και μαζεμένοι απολάμβαναν το απρόοπτο θέαμα.

Οι Γερμανοί που επιστατούσαν εξεγκριώθηκαν και αρχίζουν να φωνάζουν: "Σαμποτάζ - ράουστ-ράουστ". Εγινε χαμός με τον Γερμανοίταλκό καυγά. Παρά λίγο δηλαδή, οι ολσειτόγγυλοι και πάλλευκοι γλαυτοί της εξοδέρφης μου, να δημιουργήσουν ρήγμα στον Αξονα. Αλλη μια ιστορική ευκαιρία που χάθηκε για την Ελλάδα.

Τέλος, κατά το μεσημέρι φτάσαμε στη Θεσνίκη, υπό τους ήχους των σειρήνων συναγερμού. Όλοι οι Γερμανοί κρύφτηκαν στα καταφύγια, ενώ οι Έλληνες πανηγύριζαν στους δρόμους. Εννοιωθάν ότι οι συναγερμένοι ήταν το προοίμιο της απελευθέρωσης της ημέρας που θαφειγαν οι Γερμανοί και θαρχόντασαν οι Εγγλέζοι.

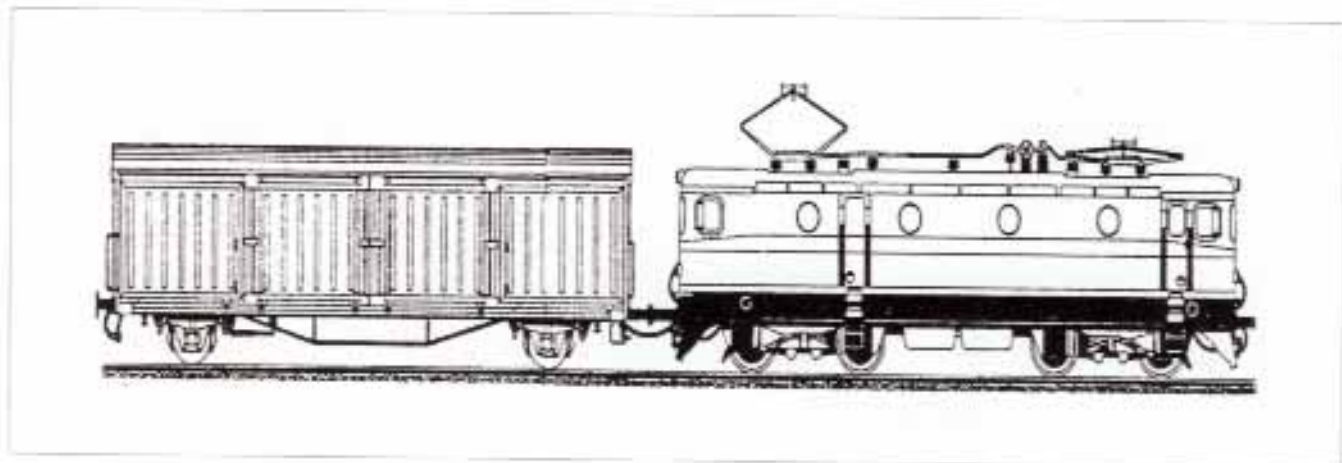
Καί ήρθαν οι Εγγλέζοι, και τους υποδεχθήκαμε με τους ίδιους αλλαλαγμούς χαράς, όπως δυό χρόνια πριν υποδεχθήκαμε το τρέινο καθώς φάνηκε στη στροφή, αγκομαχώντας στην Ανηφόρα της Δεκέλειας. □



Ο ακονιζόμενος συρμός των ΗΣΑΠ, είναι ένας από τους πρώτους δύο νέους πεντάδμους συρμούς που παρέλαβε πρόσφατα ο ηλεκτρικός αστικός αιδηρόδρομος Πειραιά - Κηφισιάς από τα Ελληνικά Ναυπηγεία και την γερμανική κοινοπραξία SIEMENS-MAN (AEG). Συνολικά πρόκειται να παραληφθούν 10 τέταιοι πεντάδμοι συρμοί που θα αντικαταστήσουν τους μεταλικούς συρμούς SIEMENS-MAN της παραλαβής. Οι νέοι συρμοί είναι σχεδιασμένοι με βάση τους συρμούς SIEMENS-MAN της παραλαβής, με κάποιες καινοτομίες: ψηφιακό και όχι αναλογικό λειτουργικό σύστημα, καλύτερη στήριξη των θυρών, παράθυρα που ανοίγουν ως τη μέση σαν του ΟΣΕ, καλύτερος εξερισμός, πιο ευχάριστη διαρρυθμιση και χρωματισμός των εσωτερικών χώρων, αναμονή για λειτουργία ΑΤΟ κλπ. Κλιμάκιο του ΣΦΣ ξεναγήθηκε στον συρμό αυτό με βόλτα ως την Κηφισιά, από τον Διευθυντή Ελεξις και αποκλεισμοί των ΗΣΑΠ κ. Ν. Σκουλαριώτη, στις 16-4-1994. □



Απρίλιος 1993 Αρτα, κατά τη διάρκεια της διημεριδας για τον αιδηρόδρομο που οργάνωσε ο Δήμος Αρτας. Διακρίνονται οι Δήμαρχοι Αρτας, Ιωαννίνων και Πρέβεζας, εκπρόσωποι του Ο.Σ.Ε., μέλη του Σ.Φ.Σ., ο πρόεδρος της Π.Ο.Σ., ο Αντιπρόεδρος της Πανεπειρωτικής Συνομοσπονδίας Ελλάδας και μερικοί εισηγητές (Πανεπιστημιακοί, Συγκοινωνιαλόγοι, κ.λ.π.)

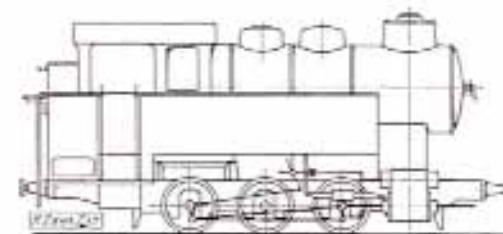




**ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΡΓΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ (1994-1999),  
ΠΟΥ ΕΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΣΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ (\*)**

ΕΡΓΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΠΟΣΟ (δρακ.)	ΧΡΗΜ. ΠΗΓΗ	
1	Ευαγγελισμός - Λεπτοκαρυά	Νέα διπλή γραμμή 200 κ/μ με σήραγγες Τριπλών, Πλαταμώνι	28 δισ.	Ταμείο Συνταξ-Μεταφορές
2	Ελευσίνα - Κόρινθος	Νέα διπλή γραμμή, καν. πλάτους, 200κ/μ	80 δισ.	Ταμείο Συνταξ-Μεταφορές
3	Παλιοφάραλος - Καλαμπάκα	Ολοκλήρωση έργων διαπλάτυνσης γραμμής	7 δισ.	Ταμείο Συνταξ-Μεταφορές
4	Οριάσιο Πεδίο	Κατασκευή συγκροτήματος εγκαταστάσεων (Διαλογή κ.λπ.) με γραμμή σύνδεσης	65 δισ.	Ταμείο Συνταξ-Μεταφορές
5	Πλατύ-Φλώρινα Κοζάνη	Μερική ανακαίνιση σταθμού	3,5 δισ.	Ταμείο Συνταξ-Μεταφορές
6	Θεσ/νίκια - Αλεξ/πολη	Κατασκευή παραλλογών κέρωσης	7 δισ.	Ταμείο Συνταξ-Μεταφορές
7	Ηλεκτροκίνηση	Ηλεκτροκίνηση γραμμής Αθήνας - Θεσ/νίκια	45 δισ.	Κ.Π.Σ. (Εθν. Σκέλος)
8	Τοξότες - Ν. Καρβάλη	Κατασκευή νέας γραμμής	10 δισ.	Κ.Π.Σ. (Εθν. Σκέλος)
9	Αθήνα - Θεσ/νίκια Εξομένη	Υπόλοιπα έργα, όπως: 1. Νέα διπλή γραμμή 200 κ/μ Τριπλά-Λιανοκιάδι (σήραγγα Καλλιόχρου) 2. Βελτιώσεις Αθήνας Ονίτης, ολοκλήρωση έργα α' Κ.Π.Σ. 3. Σηματοδότηση - τηλεπικοινωνίες υπόλ. τμημάτων 4. Έργα βελτίωσης, διαρρύθμισης ή κατασκευής νέων σταθμών	89,3 δισ.	Κ.Π.Σ. (Εθν. Σκέλος)
10	Τρακτιο υλικό	Προμήθεια τρακτιο υλικού (δοξαλάμαξες, INTERCITY) και εγκαταστάσεις σινητήρισης	38 δισ.	Κ.Π.Σ. (Εθν. Σκέλος)
11	Υπόλοιπο Δίκτυο	Βελτίωση υπόλοιπων γραμμών δικτύου	4 δισ.	Κ.Π.Σ. (Εθν. Σκέλος)
12	Οριζόντιες Εργασίες	Ανάπτυξη πληροφοριακών συστημάτων διαχείρισης βασικών λειτουργιών σιδηροδρ. λειτουργίας	2,7 δισ.	Κ.Π.Σ. (Εθν. Σκέλος)
13	Δυτικά Πύλη	Οριστική Μελέτη σιδηροδρομικής σύνδεσης Καλαμπάκας - Ήγουμενίτσας	1,3 δισ.	Γραμμή 700 και ΠΔΕ
14	Πειραιάς	Μελέτη Νέου Ενιαίου Επιβατικού Σιδηροδρόμου Πειραιά και υπερυψωμένου σιδηρ. προσπέλασης	0,5 δισ.	ΠΕΠ Αττικής και ΠΔΕ
15α	Προαστιακός	Κατασκευή πάρκινγκ (PARK AND RIDE) στους σταθμούς γραμμής Αθήνας - Χαλκίδας Λαμίας βελτιώσεις σηματοδότησης (οξυγονομετρίες) και σταθμών της ίδιας γραμμής	4,5 δισ.	ΕΠ Αττικής και "τάμιο βενζίνης" για μέτρα κινδ. του Νότου
15β	Προαστιακός	Προμήθεια 6 αυτοκινηταμαξών	6 δισ.	ΠΔΕ ή λήζηνγκ ΕΥΗΘΥΜΑ
16	Οδοντωτός	Προμήθεια δύο νέων αυτοκινηταμαξών οδοντωτού Αγ. Παρασκευά, Κέντρο	0,5 δισ.	ΠΕΠ Δυτ. Ελλάδος και ΠΔΕ
17	Μετρό Αθήνας	Ολοκλήρωση μετρό Αθήνας με επεκτάσεις προς Περιοιόρι, Λιγόλεω, Ηλιούπολη, Αγ. Παρασκευή, Κέντρο Πειραιά	660 δισ.	Ταμείο Συνταξ-Περιβάλλον
18	ΗΣΑΠ	Σταθμός Νερατζιώσιος (κακρεμούν και άλλα έργα 3/ δισ. αναβάθμισης γραμμής ΗΣΑΠ με πιθανή χρηματοδότηση από αιτούν ή άλλες πηγές	0,7 δισ.	ΠΕΠ Αττικής
19	Τραμ Αθήνας	Μελέτη οριστική και σύνταξη τευχών δημοπράτησης (δεν έχουν εξασφαλιστεί ακόμη κονδύλια υλοποίησης)	150 εκατ.	Λίμος Αθήνας

(\*) Σύμφωνα με τα δεδομένα που υπήρχαν τον Απρίλιο 1994 και τα οποία μπορεί να διαφοροποιηθούν.



# Η ΣΕΙΡΑ 40-45 ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

του Νίκου Σμπαρούνη

Κατά τις αρχές της 10ετίας του 50 τα Ελληνικά σιδηροδρομικά δίκτυα, απεφάσισαν να επωφεληθούν των πολεμικών αποζημιώσεων, τις είχαν επιτύχει μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Ούτως, υπήρξε πληθώρα παραγγελιών προς την σιδηρή βιομηχανία των χωρών του 1. Αξονας,

μάς. Κατ' αυτόν τον τρόπο, αποτελεί συνέχεια του προγράμματος τυποποίησης των Γερμανικών κινητηρίων μονάδων και της προσπάθειας δια την συμβατότητα της προτυποποίησης ΕΛΝΑ και Κρατικών Σιδηρών. Η κυριότερη διαφορά της εκ της 99 6001 είναι οι κατά 10% μεγαλύτεροι τροχοί, επιτρέποντες την ανάπτυξη ταχυτήτων 60 km/h, απαραίτητων λόγω των μεγάλων αποστάσεων της Θεσσαλίας.

λευταίοι εν Ευρώπη) με σχήματα του 1883 861. Η Ελληνική σιδηροδρομική ιστορία βρήκε τοιαύτων θνητογενών αποπειρών εκουγχρονισμού.

Εν κατακλείδι, τα αποκαλούμενα "40άρια" των Σ.Θ. ήσαν εκ των πλέον σύγχρονων και ικανοποιητικών ατμομαζωτών, οι οποίοι έκλεισαν την εποχή του ατμού εις τον ΟΣΕ το 1977. □

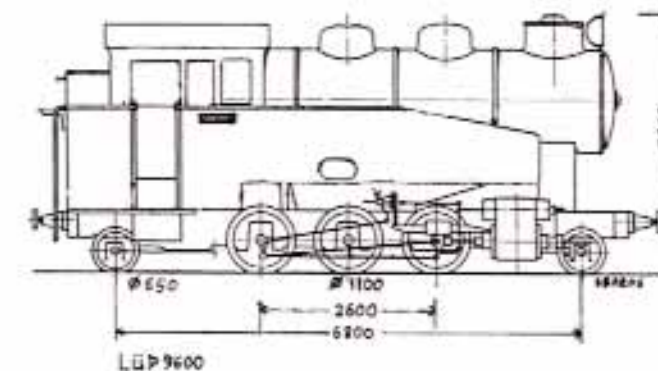


Το υλικό αυτό, ομοί με τα πρώιμα μεταπολεμικά συμμαχικά βοηθείας επέτρεψε την αποφασιστική αντικατάσταση του κατά τον πόλεμο καταστραφέντος τοιαύτου. Εν έμμεσον όφελος ήτο η αντικατάσταση του εν μέτρα πεπαιωμένου τροχαίου υλικού. Οι Σιδηροδρομοί Θεσσαλίας εις τα πλαίσια της αποζημιώσεως, απέκτησαν τας 6 ατμομαζωτάς της σειράς 40, τας Α/Α BREDA και τας 4ξονικάς φορταμάζας Ρετζάνε.

Η σειρά 40 βασίζεται εις την ΥΟΥ #21 της Nordhausen Wemigeroder Eisenbahn (σήμερον 99 6001 της Reichsbahn), είναι δηλαδή μία παραλλαγή της σειράς 64 της DR δια μετρικής γραμ-

Αι μηχανοκίνητοι παρεδόθησαν αρχικώς εξωπλισμένοι δια την καύση μαζούτ, περιλαμβάνουν όμως και κίτ μετατροπής των δια γαίν-θρακα (θύραι εισίας και εσχάραι). Διά και η δεξαμενή του μαζούτ είναι "εμπροσφυμένη" εντός της προβλεπομένης ανθρακαποθήκης. Είτερον χαρακτηριστικόν, αναμενόμενον διά μίαν Γερμανικήν Einheitlokomotive, είναι η μετατροπιμότης εις ατμομαζωτάς ΥΟ μετ' εφοδιοφόρου. Και εις αυτόν τον τομέα υπάρχει πλήρης αναλογία με τας σειράς 64 & 24 κανονικού εύρους της DR.

Αξιοποίησις αυτής της δυνατότητος προεβλέπετο εν περιπτώσει επεκτάσεως της γραμμής προς Κοζάνην. Πεδίον δραστηριότητος των μηχανών υπήρξαν κυρίως οι μεκταί ομοί ("πόστες") των Σ.Θ. και εις μικροτέραν έκτασιν, οι εμπόρκοι. Διεθετον πέδην Κνόρρ (αι μοναδικαί ατμομαζωτάι Μ.Γ. εν Ελλάδι) εις μίαν προσπάθειαν επιταχύνσεως των εμπορικών συρμών των Σ.Θ. Δυστυχώς η προσπάθεια έμεινε ημιτελής με την προμη-θειαν μιας μόνον σειράς φορταμάζων συνεχούς πέδης (αι προαναφερθείσαι Ρετζάνε). Μέχρι σήμερον, κυκλοφορούν επί των Σ.Θ. κατά πλειοψηφίαν εμπορικοί συρμοί χειροτροχαποδούμενοι (είναι ίσως οι τε-



## ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Τύπος μηχανής	1'Cl' h2t
Εύρος γραμμής	Μετρικών
Πίεσις λέβητος	14 At
Μεγίστη ταχύτης	60 km/h
Βάρος /άξονα	9,6t
Βάρος προσφύσεως	28,8t
Βάρος εν τάξει πορείας	45,8t
H <sub>2</sub> O	4,5t
Καύσιμον	1,75t
Θερμ. επιφ	72,2m <sup>2</sup>
Εσχάρα	-
Υπερθερμ.	27,4m <sup>2</sup>
Φ. κυλίνδρων	370
Διαδρ. εμβόλου	550



# ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΣΥΡΜΩΝ ΣΤΟΝ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ.

## ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.

Κ. Λυμπέρης

Συγκοινωνιολόγος, Πολ. Μηχανικός

(Εισήγηση στην Ημερίδα του Σ.Φ.Σ. με θέμα "Σύγχρονες εξελίξεις του Σιδηροδρόμου στην Ελλάδα και στην Ευρώπη": Πνευμ. Κέντρο Δήμου Αθήνας - 23/6/1993)

### 1. ΓΕΝΙΚΑ

Πρωταρχικός στόχος κάθε μετακίνησης με οποιαδήποτε μέσο, είναι η ασφαλής άφιξη τόσο του ίδιου του μέσου όσο και των επιβαίνόντων σ' αυτό. Αυτό στον σιδηρόδρομο εξασφαλίζεται

- Με την καλή κατασκευή και ανελλιπή συντήρηση του διαδρόμου κύλησης των οχημάτων (γραμμή)
- Με την συνεχή συντήρηση των οχημάτων.
- Με τον άψογο σχεδιασμό και λειτουργία των εγκαταστάσεων ασφάλειας καθώς και μετάδοσης πληροφοριών προς και από τους συρμούς, τόσο στην περιοχή των σταθμών όσο και στην ελεύθερη γραμμή.

Επομένως στον σιδηρόδρομο εάν υπάρξουν "αστοχίες", αυτές θα προέρχονται:

- από κακή κατάσταση γραμμής
- από κακή κατάσταση των οχημάτων και
- από λανθασμένη μετάδοση πληροφορίας και οι οποίες σ' ορισμένες συγκυρίες μπορεί να έχουν καταστροφικές συνέπειες για τους επιβαίνοντες, εάν δεν αντιμετωπιστούν κατάλληλα και έγκαιρα.

Στην παρούσα εισήγηση θα παρουσιασθούν εκείνα τα μέτρα προστασίας της κυκλοφορίας συρμών που αφορούν στην αστοχία από λανθασμένη πληροφορία.

Δύο περιπτώσεις αστοχίας μπορούν να εμφανισθούν από την μετάδοση λανθασμένης πληροφορίας

- η πρόσπτωση ενός συρμού επί του αμέσως προπαραρριόμενου και
- η μετωπική σύγκρουση δύο συρμών στην μονή γραμμή ή στο σημείο διασταύρωσης δύο κατευθύνσεων στην περιοχή σταθμών (αλλαγές, διασταυρώσεις).

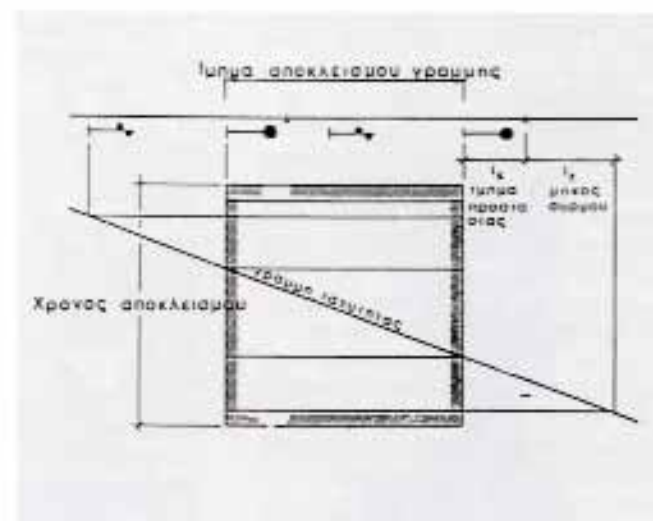
### 2. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΣΥΡΜΩΝ

Η γενική φιλοσοφία εξασφάλισης αυτών των περιπτώσεων αστοχίας είναι ο διαχωρισμός της γραμμής σε τμήματα, μέσα στα οποία μπορεί να υπάρχει το πολύ ένας συρμός. Κατά τον τρόπο αυτόν δημιουργείται η έννοια του τμήματος αποκλεισμού (βλ. σχ. 1) κυρίως στην ελεύθερη γραμμή ενώ στους σταθμούς δημιουργείται η έννοια των ελεύθερων τμημάτων.

Ένα τμήμα αποκλεισμού χαρακτηρίζεται "ελεύθερο" όταν ο τελευταίος άξονας του συρμού έχει αφήσει το τμήμα αυτό. Αυτό σημαίνει ότι ο συρμός εξήλθε του τμήματος σκέρατος. Η ακεραιότητα του συρμού διαπιστώ-

νεται ή με ανιχνευτή ουράς ή με αξονομετρητές.

Ο διαχωρισμός της γραμμής σε τμήματα γίνεται αφενός μεν ηλεκτρικά με μονωτικούς αρμούς ή με ειδικά σημεία επί της γραμμής τα οποία ανιχνεύονται με ανιχνευτή ουράς στο τέλος του συρμού (γραμμή-συρμός-σημα-



Σχ. 1. Τμήμα αποκλεισμού γραμμής

τα), αφετέρου δε με σταθερές εγκαταστάσεις (σήματα-οδηγός).

Επειδή ο τελικός αποδέκτης των πληροφοριών που δίνουν τα σήματα είναι ο μηχανοδηγός, έχουν αναπτυχθεί ειδικά συστήματα ελέγχου και επαγρύπνησης της συμπεριφοράς του.

Αυτά είναι:

- επαγωγικοί μαγνήτες επί της γραμμής και επί της μηχανής (Indusi) (βλ. σχ. 2)
- σύστημα νεκρού ανθρώπου (Sifa, Deadmancontrol)
- ασύρματη επικοινωνία.

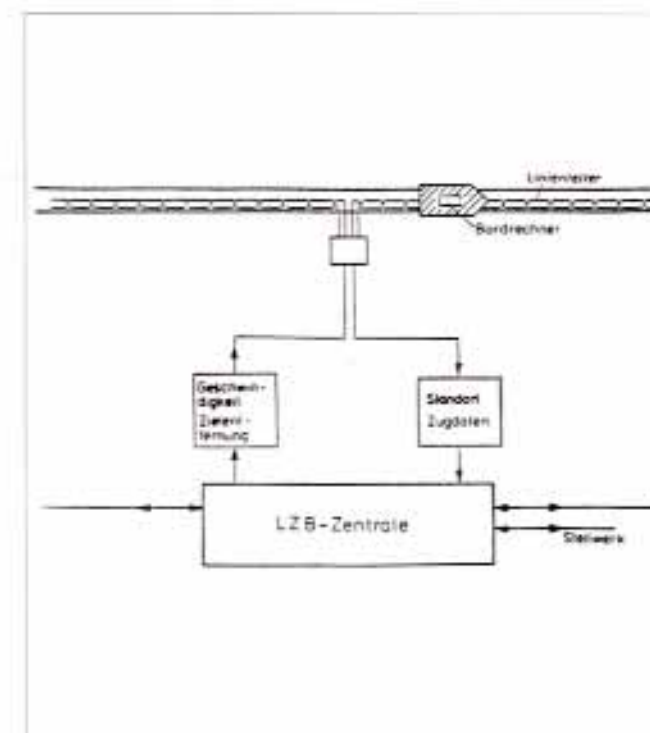
Τα δύο πρώτα συστήματα οδηγούν σε περίπτωση υπέρβασης ερυθρού σήματος ή μη επαγρύπνησης του μηχανοδηγού στην εφαρμογή της αναγκαστικής πέδης, ενώ με το τρίτο σύστημα επιτυγχάνεται η άμμεση επικοινωνία με τον μηχανοδηγό.

Όλα τα παραπάνω αναφέρονται στις συμβατικές ταχύτητες των 140-160 km/h, όπου η απόσταση προσήματος - κυρίου σήματος καθορίζεται από το μήκος πέδησης αντίστοιχα σε 1000-1400 m. περίπου.

Με την αύξηση όμως της ταχύτητας στα νέα δίκτυα υψηλών ταχυτήτων, αυξάνεται αντίστοιχα και το μήκος πέδησης σε πάνω από 2.000m. για ταχύτητα 200 km/h και 4.000 m. για ταχύτητα 280 km/h.

Είναι αυτονόητο λοιπόν ότι σε τέτοιες αποστάσεις δεν είναι δυνατόν να γίνει αντιληπτή από τον οδηγό η ένδειξη του κυρίου σήματος. Για τον λόγο αυτό ανεπτυχθήσαν συστήματα γραμμικού ελέγχου και καθοδήγησης των συρμών τα οποία μεταδίδουν τις πληροφορίες στην καμπίνα του μηχανοδηγού. Τα συστήματα αυτά επηρεάζουν και καθοδηγούν τον συρμό μέχρι το επίπεδο του αυτοματισμού.

Το σύστημα της γραμμικής επιρροής και καθοδήγη-



Σχ. 2. Επαγωγικός μαγνήτης γραμμής

σης του συρμού αποτελείται από δυο αγωγούς τοποθετημένους κατά μήκος της γραμμής οι οποίοι κάθε 100 m. διασταυρώνονται μεταξύ τους (βλ. σχ. 3) δημιουργώντας έτσι σημεία εκπομπής κωδικών σημάτων. Τα σήματα αυτά μεταδίδονται μέσω δέκτου στο κάτω μέρος της μηχανής, στον υπολογιστή που ευρίσκεται στην μηχανή του συρμού όπου με την συνεχή συνεργασία με τους υπολογιστές του κέντρου γραμμικής επιρροής μεταφράζονται σε πληροφορίες καθοδήγησης του συρμού (βλ. σχ. 4).

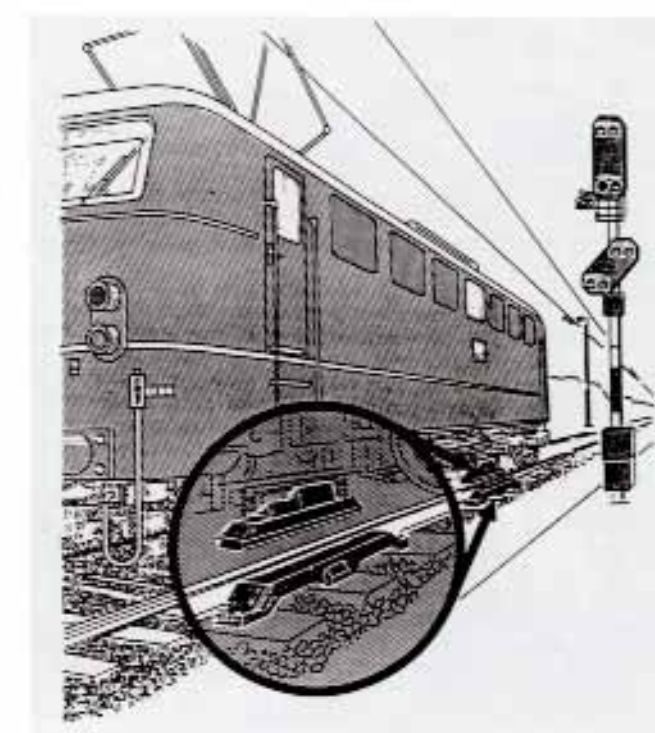
Οι πληροφορίες αυτές είναι:

- η σφειλόμενη ταχύτητα
- η απόσταση από τον υπόψη προορισμό και - η ταχύτητα στην θέση προορισμού

Το σύστημα αυτό χρησιμοποιήθηκε και' αρχή στις συμβατικές ταχύτητες σαν σύστημα επικάλυψης του σήματος προσήματος κυρίου σήματος όπου την προτεραιότητα είχε η ένδειξη των σταθερών σημάτων γραμμής μαλλοντί υπήρχε η δυνατότητα μέσω της γραμμικής επιρροής αναγνώρισης περισσότερων τμημάτων αποκλεισμού. Με την εφαρμογή του όμως στις υψηλές ταχύτητες δόθη-

κε προτεραιότητα στην ένδειξη των πληροφοριών στην καμπίνα του μηχανοδηγού καταργώντας συγχρόνως την ένδειξη των σταθερών σημάτων για τους συρμούς που είναι εξοπλισμένοι με σύστημα γραμμικής επιρροής. Συγχρόνως δε, με την αυσκυή αυτόματης καθοδήγησης και πέδησης του συρμού, η οποία ευρίσκεται στην μηχανή, δίνεται η δυνατότητα αυτόματης κίνησης του συρμού.

Η παρακολούθηση των συρμών στην γραμμή και γενικά στο δίκτυο γίνεται από τα κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας συρμών, τα οποία είναι συστήματα γεωγραφικής απεικόνισης του δικτύου. Επί των ειδικών αυτών πινάκων απεικονίζονται γεωγραφικά όλες οι εγκαταστάσεις σταθ-



Σχ. 3. Γραμμική επιρροή συρμού

μών και ελεύθερης γραμμής (σήματα, αλλαγές, σημεία κινδύνου, τμήματα ολίσθησης) καθώς και κάθε συρμός με τον αριθμό του (Train number control). Κάθε ένα κέντρο συμπεριλαμβάνει τοπικά κέντρα τα οποία έχουν εμβέλεια περίπου 6.5 km δεξιά κι αριστερά.

### 3. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Οι Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι έχουν την πρόθεση να επέμβουν στα δίκτυά τους έτσι, ώστε να κινούνται συρμοί υψηλής ταχύτητας χωρίς να επηρεάζεται η αποδοτικότητά τους. Για τον λόγο αυτό κρίνεται αναγκαίο ένα ενιαίο και αποδοτικό σύστημα ελέγχου της κυκλοφορίας συρμών με σύγχρονες εγκαταστάσεις επικοινωνίας.

Στα παραπάνω πλαίσια, συνεργάζονται ήδη σε καινά προγράμματα Γερμανοί και Γάλλοι. Το πρόγραμμα το οποίο ήδη ευρίσκεται σε εξέλιξη είναι το "DEUFRANKO - M" (βλ. σχ. 5) το οποίο προέρχεται από τα αρχικά στα γερμανικά της φράσης "ΓΕρμανο ΓΑλλική ΣΥνεργασία". Στο πρόγραμμα αυτό συμμετέχουν τα δύο Υπουργεία



Ερευνας και Τεχνολογίας και οι αντίστοιχοι σιδηροδρομικοί οργανισμοί DB και SNCF.

Το πρόγραμμα DEUFRAKO βασίζεται στα δύο εθνικά προγράμματα DIBMOF (Dienst Integrierender Bahnmobilfunk) από γερμανικής πλευράς το οποίο λαμβάνει υπόψη του όλες τις εφαρμογές της κινητής επικοινωνίας για σιδηροδρόμους και ASTREE (Automatien de la suivi des trains en temps reel) από γαλλικής πλευράς το οποίο προσπαθεί να ολοκληρώσει όλο το φάσμα της τεχνικής ελέγχου κυκλοφορίας των συρμών.

Και τα δύο προγράμματα αλληλοεπικαλύπτονται σε σημαντικούς τομείς που αφορούν στην λειτουργία σε διεθνές επίπεδο, όπως στην τεχνική μετάδοσης πληροφοριών μετα-

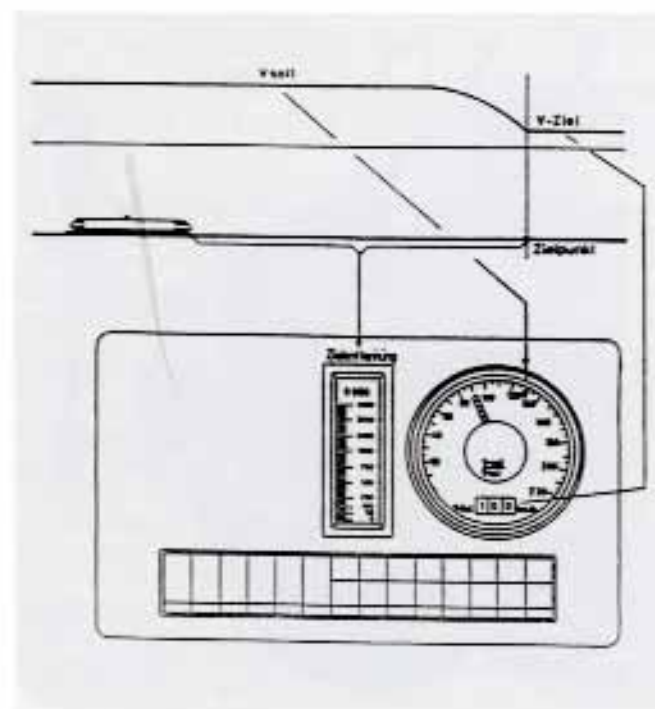
2. Αυτόματη έλεγχο καθοδήγησης συρμών (ATC) σε γραμμές με συμβατική ένδειξη κατάληψης τμημάτων γραμμής και σταθερά τμήματα αποκλεισμού.

3. Αυτόματη έλεγχο συρμών με πλήρη μετάδοση των πληροφοριών στην καμπίνα του οδηγού, έτσι ώστε ο οδηγός να μπορεί να πλησιάσει στην επίτευξη της οφειλόμενης ταχύτητας.

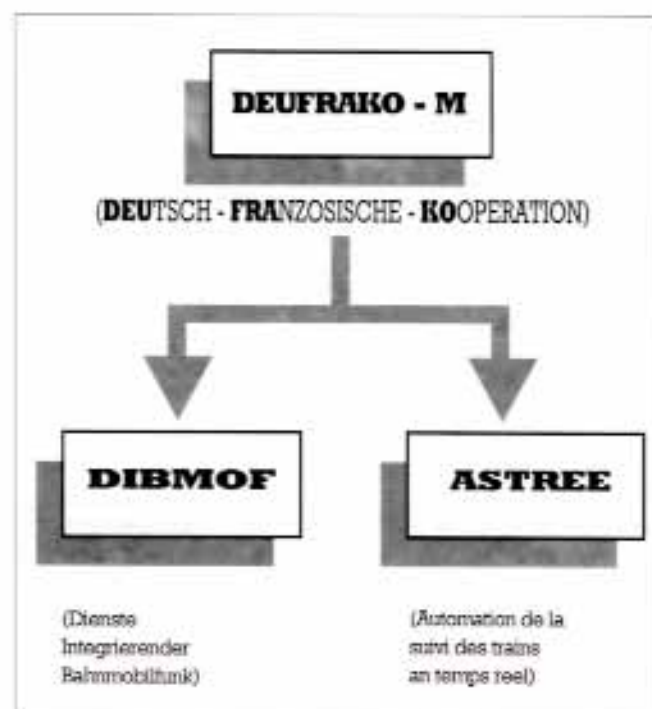
Η διάρκεια του προγράμματος προβλέπεται μέχρι το 1996. Μέχρι τώρα έχουν υλοποιηθεί οι πρώτες δύο επιμέρους φάσεις.

#### 4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την εποχή της παράδοσης της σκυτάλης με την οποία



Σχ. 4. Πληροφορίες μέσω γραμμικής επιρροής συρμού



Σχ. 5. Γερμανογαλλική συνεργασία

Εύ συρμών και γραμμής (γραμμική επιρροή συρμών), καθώς και στην τεχνική καθοδήγησης και προστασία συρμών. Για τον λόγο αυτό, οι τομείς αυτοί έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα στην επεξεργασία του DEUFRAKO. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι η έρευνα της ERRI (European Rail Research Institut) για την δόμηση του συστήματος ETCS (European Train Control System) το οποίο είναι μια συνεργασία της UIC με την EOK, αποτελεί βάση για το DIBMOF.

Για την εκπλήρωση των διαφορετικών απαιτήσεων στην ενιαία λειτουργία του Ευρωπαϊκού δικτύου, σχεδιάζεται το ETCS σαν πολυεπίπεδο σύστημα "Multilevelsystem". Έτσι το ETCS θα περιλαμβάνει 3 επίπεδα λειτουργίας.

1. Αυτόματη προστασία συρμών (ATP) με έλεγχο του μήκους πέδησης - χωρίς την δυνατότητα αλλαγής της οφειλόμενης ταχύτητας ή - με δυνατότητα αλλαγής της οφειλόμενης ταχύτητας.

επιτρέπεται να εισέλθει συρμός στην ελεύθερη γραμμή, μέχρι τα σημερινά επίπεδα συνεχούς ελέγχου και προστασίας της κυκλοφορίας των συρμών, η εξέλιξη των συστημάτων μετάδοσης πληροφοριών πέρασε πολλά στάδια. Γραμμική επιρροή, συνεχής έλεγχος των συρμών, συνεχής επικοινωνία με τον οδηγό καθώς και συστήματα ελέγχου λειτουργίας των εγκαταστάσεων, έχουν δώσει σήμερα από πλευράς ελέγχου κυκλοφορίας έναν δείκτη σιχημάτων ίσο με το μηδέν, για τις νέες γραμμές υψηλών ταχυτήτων.

Ο σιδηρόδρομος βρίσκεται πάλι την θέση του ανάμεσα στα μεταφορικά συστήματα για αποστάσεις μέχρι 1.000 km. Παράλληλα,

ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ !!!

# ΟΔΟΠΟΡΙΚΟ ΣΤΗΝ ΚΟΙΛΑΔΑ ΤΟΥ ΝΕΣΤΟΥ

Λημνής Καρατόλος  
Γενικός Γραμματέας του Σ.Φ.Σ.

Όταν πριν από χρόνια πέρασα με το τρένο την διαδρομή της κοιλάδας του Νέστου, έταξα στον εαυτό μου να την περάσω όλη και με τα πόδια, για να γευτώ όσο μπορούσα περισσότερο το θαύμα αυτό της φύσης.

Η κοιλάδα αυτή, που ονομάζεται και "Τέμνη του Νέστου", αρχίζει μετά τον σταθμό της Σταυρούπολης και φτάνει ως πριν τον σταθμό των Τοξοτών και είναι αναμφίβολα μία από τις ωραιότερες περιοχές που διασχίζει η σιδηροδρομική γραμμή σε ολόκληρο το Ελληνικό δίκτυο.

Το μήκος της είναι περίπου 20 χιλιόμετρα.

Ο σχεδιασμός της εκδρομής έγινε με βάση τα δρομολόγια που θα μας εξυπηρετούσαν για την πορεία μας και θα γίνονταν σε 2 ημέρες. Την πρώτη θα περπατούσαμε την διαδρομή από τα Λιβερά ως την Σταυρούπολη, όπου θα διανυκτερεύαμε και την δεύτερη, το υπόλοιπο τμήμα από τα Λιβερά ως τους Τοξότες, από όπου θα παίρναμε το τρένο της επιστροφής.

Πριν ξεκινήσουμε καταφέραμε και βρήκαμε τηλεφωνικά, σπύτη για να διανυκτερεύσουμε, γιατί στην Σταυρούπολη δεν υπάρχουν ξενοδοχεία. Η αναχώρηση από την Αθήνα έγινε με το 604 στις 21.00 το βράδυ της Παρασκευής 18.9.92 με κλινοθέσιο. Το 604 θα μας έφερνε στους Τοξότες χωρίς να αλλάξουμε τρένο στην Θεσσαλονίκη και από τους Τοξότες θα επιστρέφαμε στην μέση της κοιλάδας, στα Λιβερά, με το 613 που έκανε στάση για να αποβιβάσει εκεί τον φύλακα της γραμμής. (Το 604 δεν σταμάταγε στα Λιβερά).

Όμως ο μηχανοδηγός του 604 που το παρέλαβε από την Δράμα, ο Νίκος Πετρίδης, φίλος του συλλόγου μας, μας αποβίβασε στα Λιβερά κατά την άνοδο και έτσι αποφύγαμε την μετάβαση ως Τοξότες και επιστροφή με το 613.





Όταν έφυγε το τρένο από τον σταθμό των Λιβερών, οι θόρυβοι της φύσης άρχισαν να χαϊδεύουν τα αυτιά μας. Τα πουλιά, το ελαφρύ θρόισμα των φύλλων και το μελωδικό κελάρυσμα των νερών του ποταμού, δημιουργούσαν μία ανειρήδη συμφωνία.

Η δημιουργία σε όλο της το μεγαλείο. Η βλάστηση ήταν τόσο πυκνή που εμπόδιζε ακόμη και να βλέπουμε από την γραμμή το ποτάμι, σε τόσα πολλά σημεία.

Η παραμονή μας στον σταθμό των Λιβερών κράτησε περίπου μία ώρα. Ο σταθμός αυτός εξυπηρετούσε τους κατοίκους των εγκαταλειμμένων χωριών Ανω και Κάτω Λιβερά που βρίσκονται σε απόσταση 2,5 περίπου χιλιομέτρων ψηλά στο βουνό. Κυρίως όμως ήταν σταθμός διασταυρώσεων, γι' αυτό έχει και δεύτερη γραμμή, ήταν δε επανδρωμένος μέχρι το 1987, όταν έγινε το δυστύχημα, οπότε έκλεισε και καταργήθηκαν και οι διασταυρώσεις στο σημείο αυτό. Το πολύ όμορφο οπίθι του σταθμάρχη αρχίζει να το φθείρει η αχρησία και η εγκατάλειψη.

Οι μόνοι κάτοικοι της περιοχής είναι η οικογένεια του Λεωνίδα, κλειδούχου στο σταθμό των Τοξοτών, που μένει σε ένα ερημόσπιτο πίσω από το κτίριο του σταθμού. Αμέσως κάτω από τον σταθμό, στην όχθη του ποταμού υπάρχει πηγή που αναβλύζει στο σημείο αυτό. Η κοίτη του ποταμού, σχεδόν επίπεδη, αμμώδης και πολύ φαρδιά, εύκολη για περπάτημα. Το νερό διαυγές, αρκετό, αλλά πολύ απλωμένο και γι' αυτό ρηχό, που πολύ εύκολα περνάς από μέσα αφού στο μεγαλύτερο βάθος είσαι ως τα γόνατα.

Προτιμήσαμε να περπατήσουμε από τη γραμμή και όχι μέσα στην κοίτη, γιατί είναι πιο ψηλά και η θέα της γύρω περιοχής είναι καλύτερη.

Μετά το 613 που αποβίβασε τον φύλακα της γραμμής, ξεκινήσαμε και εμείς την πορεία μας προς Σταυρούπολη. Η ώρα ήταν 12.30.

Η απόσταση που θα περιπατήγαμε ήταν 11,6 χιλιόμετρα.

Στα 1.500 μέτρα συναντάμε το μνημείο που έχουν στήσει για το δυστύχημα της 31.3.87 με τα ονόματα αυτών που σκοτώθηκαν. Συγκινούμαστε στην θύμηση της Λεμονιάς Χουντουρίδου, τραχοπεδήτριας του μοιραίου τρένου, που θυσιάστηκε προσπαθώντας να σώσει τους συνανθρώπους της που επέβαιναν στο τρένο.

Το τοπίο στην περιοχή, ήταν πολύ όμορφο. Το πράσινο στις όχθες του ποταμού θύμιζε ζουγκλα. Σε πολύ λίγα σημεία υπήρχε πρόσβαση

από την γραμμή στην κοίτη του ποταμού. Σε ένα από αυτά κατεβαίνουμε και δροσιζόμαστε στο ποτάμι, κάτω από αιωνόβια πλατάνια. Σε λίγο συναντάμε το 610 με GANZ-MAVAG που έκανε το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη. Η πορεία μας συνεχίζεται. Τα βουνά στις όχθες του ποταμού άλλοτε συγκλίνουν, σχηματίζοντας απόκρημνες πλαγιές και άλλοτε ανοίγουν. Οι εναλλαγές είναι συνεχείς.

Μετά από 3 ώρες πορεία, συναντάμε το 605 που ερχόταν από την πλευρά των Τοξοτών, κάνοντας το δρομολόγιο Δίκαια-Αθήνα. Επί κεφαλής είναι η ALSTHOM, A-364 με οδηγό τον γνωστό μας πλέον Νίκο Πειρίδη, που μας χαιρετίζει περνώντας.

Μετά το χ.σ. 261 και αφού έχουμε διανύσει 7 χιλιόμετρα το τοπίο άλλαξε. Η κοίτη του ποταμού φάρδυνε πάρα πολύ και στην αριστε-

κατηφορίσαμε στην πλατεία για ένα καλό δείπνο.

Στη Σταυρούπολη, άλλοτε κωμόπολη πλούσια, με πολλούς κατοίκους και μεγάλη εμπορική κίνηση, ο δρόμος του σταθμού είχε μια γοητεία και μία δόξα. Σήμερα έχει μείνει μόνο ο απάγχος της καλής εκείνης εποχής, όπως δείχνουν τα έρημα πλέον μαγαζιά του.

Μετά από ένα γλυκό ύπνο, σε απόλυτη ησυχία, το ξυπνητήρι μας ξυπνά στις 6 το πρωί. Ετοιμαστήκαμε γρήγορα και κατηφορήσαμε προς τον σταθμό. Ήταν ακόμη νύχτα και εκεί οι 5-6 αγουροξυπνημένοι επιβάτες βηματίζουν πάνω κάτω περιμένοντας το 1680, τοπικό Δράμας-Αλεξανδρούπολης που έφτασε στην ώρα του, 6.50. Ήταν μία A/A FERROSTAAL και με τον οδηγό, που με καλωσόρισε στον θάλαμο οδήγησης, ανταλλάξαμε λίγες κουβέντες, γιατί σε λίγα λεπτά θα αποβιβαζόμασταν στον σταθμό των Λιβερών. Είχε αρχίσει να χιμάει. Ήταν 7.03. Ετοιμαστήκαμε για την πορεία μας, με αντίθετη κατεύθυνση αυτή την φορά, προς Τοξότες.

Η περιοχή ήταν κατάφυτη με πανύψηλα δέντρα. Αμέσως έξω από τον σταθμό, περάσαμε την πρώτη σήραγγα. Ήταν μικρή και η ευθεία της γραμμής μας επέτρεπε να δούμε και την επόμενη, επίσης μικρή. Στα δέντρα βλέπαμε ακίους και πηδούν από κλαδί σε κλαδί και στις πλαγιές του βουνού δεκάδες περάδικες να τρέχουν πέρα δώθε.

Στα χ.σ. 271, δηλαδή 3 χιλιόμετρα μετά τα Λιβερά, στις 8.33 συναντήσαμε το IC 611 "Αλέξανδρος", που έδειχνε να ξεπροβάλλει μέσα από τα δέντρα καθώς η βλάστηση ήταν πολύ πυκνή στο σημείο αυτό.

Λίγο μετά το χ.σ. 272 είναι η στάση του Κρωμνικού. Εξυπηρετούσε παλιά το εγκαταλειμμένο πλέον χωριό που βρίσκεται σε απόσταση 3,5 περίπου χιλιομέτρων ψηλά στο βουνό.

Στη σήραγγα που συναντήσαμε μετά την στάση τελειώνει και η πορεία μας επί της γραμμής, γιατί άρχισαν οι μεγάλες σήραγγες αλλά κυρίως γιατί από εδώ, πάνω ακριβώς από την είσοδό της, άρχισε το μονοπάτι που ήταν λαξευμένο στον βράχο και πέρανε πάνω από αυτές και από ψηλά η θέα του ποταμού με την οφιοειδή μορφή που έπαιρνε από εδώ και πέρα, μας άφησε άφωνους. Τοπίο μαγευτικό. Σε κάθε βήμα θες να σταματήσεις για να απολαύσεις την μαγεία της φύσης.

Από εδώ και πέρα κάνουμε πολλές στάσεις, όχι για ξεκούραση αλλά για να απολαύσουμε, χωρίς να

χορταίνουμε, το ταπίο. Το μονοπάτι άλλοτε περνούσε ψηλά πάνω από τις σήραγγες και άλλοτε κατέβαινε χαμηλά, ακριβώς δίπλα στην όχθη του ποταμού, ανάμεσα στα αιωνόβια δέντρα. Το μονοπάτι αυτό κατασκευάστηκε από τα συνεργεία που χάραξαν την γραμμή και χρειαζόμαστε για την μεταφορά προσωπικού και υλικών.

Σε ένα σημείο όπου το ποτάμι δημιουργούσε ένα S, έχει τοποθετηθεί από την Δασική Υπηρεσία ένα ξύλινο κιάσκι, σε σημείο που δεσπόζει όλης της περιοχής. Σταθμός για όλους τους πεζοπόρους. Η θέα από το σημείο αυτό ήταν εντυπωσιακή. Δε μας έκανε καρδιά να φύγουμε.

Όσο ήμασταν εδώ, πέρασε το 613 στο δρομολόγιο Αλεξανδρούπολη-Θεσσαλονίκη, με διπλή έλξη από 2 ALSTHOM. Το είδαμε αρχικά από την πλευρά των Τοξοτών από όπου ερχόταν. Μετά αφού πέρασε την σήραγγα που βρισκόταν κάτω από εμάς το είδαμε πάλι, από την άλλη μεριά, να φεύγει προς την Σταυρούπολη. Οι σήραγγες είναι συνεχείς.

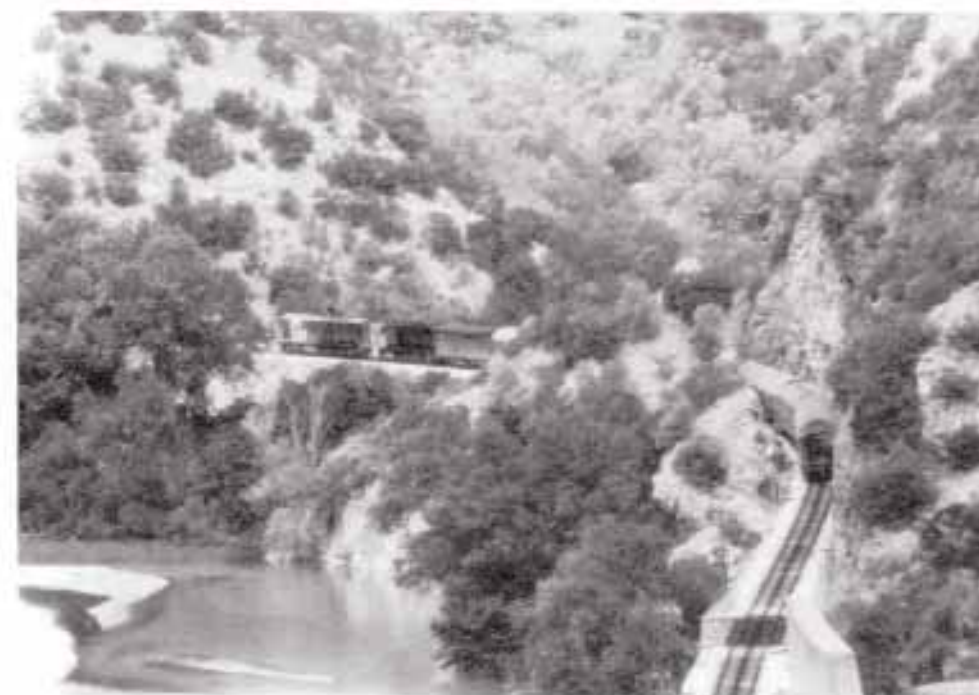
Πιο πέρα το μονοπάτι ήταν λαξευμένο σε έναν τελείως κατακόρυφο βράχο που στην ρίζα του ήταν το ποτάμι ενώ από μέσα περνούσαν οι σήραγγες Νο 28, 29 και η 30 που ήταν και η τελευταία πριν τους Τοξότες. Εδώ το τοπίο έμοιαζε με σκηναίο θέατρο. Καθίσαμε αρκετή ώρα και το απολαυθήκαμε. Κάποια στιγμή πέρασε το 604 προερχόμενο από Αθήνα με μια ALSTHOM επί κεφαλής και βλέποντάς το να περνά την μία μετά την άλλη τις μικρές σήραγγες, έμοιαζε από μακριά σας ψεύτικο, σαν μακέτα.

Σε λίγο το μονοπάτι τελειώνει και μετά την τελευταία του στροφή, φτάσαμε στον "πολιτισμό". Δρόμος με σταθμευμένα αυτοκίνητα αυτών που ήρθαν να περπατήσουν το μονοπάτι.

Το ποτάμι εκεί απομακρύνεται προς τα δεξιά ενώ ο δρόμος μετά από 2 περίπου χιλιόμετρα μας φέρνει στον σταθμό των Τοξοτών. Λίγο πριν τον σταθμό στην ταβέρνα "Τα Τέμπη του Νέστου" απολαύσαμε ένα ωραίο γεύμα.

Στο διάστημα που μεσολάβησε ώσπου να έρθει το τρένο που θα επιβιβαζόμασταν, είχαμε ενημερωτική κουβέντα με τον σταθμάρχη, ο οποίος μας είπε πολλά για τα μέρη που περάσαμε κατά την πορεία μας.

Στις 15.31 έφτασε το 605 με την MLW A-508 επί κεφαλής, με 29 λεπτά καθυστέρηση, όπου επιβιβαστήκαμε. Αμέσως ήρθαμε στα παράθυρα της αριστερής πλευράς για να δούμε πάλι, έστω και φευγαλέα τα



μέρη από όπου είχαμε περάσει πριν. Φτάσαμε στην Θεσσαλονίκη στις 21.19 και φύγομε για Αθήνα στις 22.00 αντί 21.00 με την A-551 επί κεφαλής. Ο ύπνος στα λίγο άβολα κλινοθέσια ήρθε εύκολα λόγω της κόπωσης.

Το πρωί της Δευτέρας είμαστε στις εργασίες μας. Μια εκδρομή με τόσα πολλές εντυπώσεις σε τόσο λίγο χρόνο.

Κι' όμως ήταν εφικτό χάρις στα νεότερα κλινοθέσια τρένα, γιατί κερδίσαμε πολύτιμο χρόνο ταξιδεύοντας ενώ κοιμόμασταν.

Μια εκδρομή που μόνο με τον

σιδηρόδρομο μπορούσε να γίνει αφού η γραμμή περνά μέσα από την κοιλάδα και σε μεταφέρει σε διάφορα σημεία της.

Εντυπωσιακό είναι ότι η γραμμή δένει αρμονικά με το περιβάλλον και όχι μόνο δεν το αλλοιώνει αλλά προσθέτει μία όμορφη πινελιά στον υπέροχο αυτό πίνακα της φύσης. □



# ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΤΑ ΤΡΑΜ ή ΤΡΑΙΝΑ ΤΟΥ ΡΑΜΛΙΟΥ

Του Μπάμπη Τρεχαντζάκη

*Λέγεται ότι, σε μερικούς μήνες από τώρα, οι Αθηναίοι θα γνωρίζουν τον ανάδοχο του έργου για τη δημιουργία του Τραμ της Αθήνας. Όμως, στη γειτονική μας Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου, όπου στα υπάρχοντα εκεί εκπαιδευτικά κτιριακά συγκροτήματα της Ελληνικής Κοινότητας, γίνονται προσπάθειες να στεγαστεί το Ελληνικό Πανεπιστήμιο "Μέγας Αλέξανδρος", λειτουργούν, έναν και πλέον αιώνα: Το αστικό δίκτυο Τραμ καθώς και το προαστιακό δίκτυο των Τραμ της περιοχής Ραμλίου, τις βάσεις των οποίων έβαλαν Έλληνες. Ο Μπάμπης Τρεχαντζάκης, μέσα από μία περιγραφική, κι' όχι τεχνική διάσταση, αναγράφει τα Τραμ του Ραμλίου όπως τα είχα.*

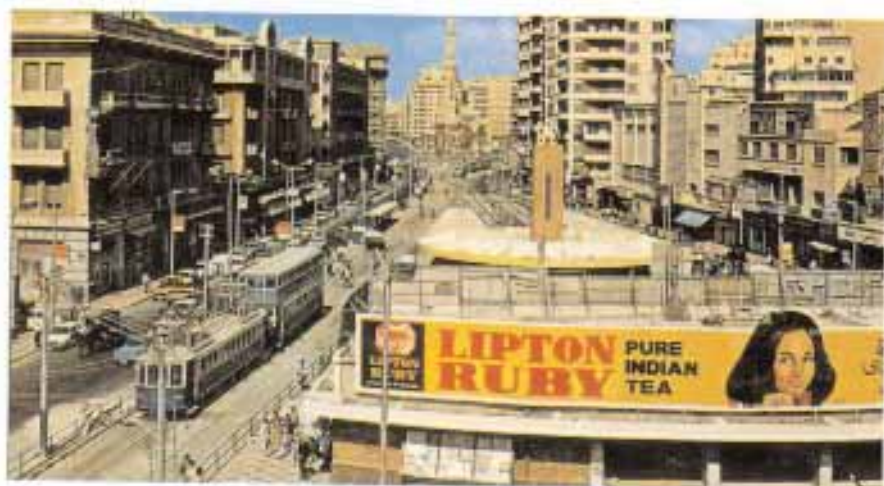
Το Προαστιακό δίκτυο των τραμ ή τραινών - όπως το αποκαλούν οι Αλεξανδρινοί - της περιοχής Ραμλίου, στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου, λειτουργεί έναν και πλέον αιώνα, εκσυγχρονιζόμενο κι εξυπηρετώντας καθημερινά χιλιάδες κατοίκους της πόλης, απ' τον γνωστό αφετηριακό σταθμό Ραμλίου.

Η ταπωνυμία Ράμλι, Αραβικά El RAMLEH, σημαίνει: Παραθαλάσσια αμμόδη περιοχή. Και πραγματικά, τα τραμ του Ραμλίου, ανηφορίζοντας προς τα τέρμα του δικτύου τους, έχουν απ' την αριστερή πλευρά τους, τις άμορφες Αλεξανδρινές παραλίες, οι οποίες αρχίζουν απ' το CHATBY μέχρι την VICTORIA που βρίσκεται νοτιοανατολικά της Αλεξάνδρειας και δεν απέχει πολύ από το ABU CIR.

Το δίκτυο είναι διζωνικό. Χωρίζεται σε δύο μέρη: Σταθμός Ραμλίου - SIDI GABER - VICTORIA, και αντίστροφα. Ως εκ τούτου, διπλασιάζεται και η τιμή των εισιτηρίων. Οι συρμοί των τραμ, διαθέτουν οχήματα πρώτης και δεύτερης θέσης και η τιμή του εισιτηρίου της πρώτης, είναι διπλάσια εκείνου της δεύτερης. Τα εισιτήρια εκδίδονται μέσα στα τραμ από τους εισπράκτορες. Υπάρχουν και οι κάρτες απεριόριστων διαδρομών, τα λεγόμενα "Αμπονέ", τρίμηνης, εξαμήνης κι ετήσιας διάρκειας, η τιμή των οποίων διαφέρει ανάλογα με τη θέση και την ζώνη διαδρομής. - Ας σημειωθεί ότι, οι κάρτες απεριόριστων διαδρομών, για όλα τα συγκοινωνιακά μέσα της Αιγύπτου, υπάρχουν εδώ και αρκετές δεκαετίες, πριν καθιερωθούν και στην Ελλάδα. Στα δίκτυο λειτουργούν τέσσερις γραμμές τραμ. Η πρώτη (1) του ΒΑCΟS, διανύει το σύνολο

της διαδρομής του δικτύου, παρακάμπτοντας δεξιά απ' το BOKLEY, προκειμένου να εξυπηρετήσει την περιοχή του ΒΑCΟS, όπου και το αμαξοστάσιο των τραμ του Ραμλίου, για να συνενωθεί με την δεύτερη (2) γραμμή, της VICTORIA, στο SAN STEFANO. Η δεύτερη (2) γραμμή διανύει το σύνολο της διαδρο-

μής του δικτύου, ευθεία χωρίς παρακάμψη, αντί στον αμέσως επόμενο, τετρακίτο Σιδηροδρομικό σταθμό της Αλεξάνδρειας. Τον λεγόμενο Σταθμό του Καΐρου. Οι δύο αυτές γραμμές, συνεχίζουν μέχρι τον μεθεπόμενο, απ' το SIDI GABER, σταθμό του ΜΟΥSΤΑΦΑ ΡΑ-SHA. Έτσι, όταν οι συρμοί τους επανέρχονται από εκεί στο SIDI GABER, απο-



"Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΟΥ ΡΑΜΛΙΟΥ ΟΠΩΣ ΕΙΝΑΙ ΣΗΜΕΡΑ"

κτούν απροσδόκητο χαρακτήρα.

Στις μέρες μας, οι συρμοί των τραμ του Ραμλίου είναι αλγόντοι, σε σχέση μ' εκείνους που λειτουργούσαν πριν είκοσι πέντε χρόνια. Για την ρευστοληψία τους, αντί τρολέδες, έχουν παντογράφους. Οι εισπράκτορες των οχημάτων τους δεν περιφέρονται αλλά κθονται στο ταμείο. Μα, πλάν' απ' όλα, έχουν ήσυχους οι οποίες "αναίγουσι και κλείουσι αυτομάτως".

Τα διώροφα οχήματα, η φιγούρα των οποίων έδινε ιδιαιτερότητα στα τραμ,

δεν είχαν πάρτες. Μία αλυσίδα με δερμάτινη επένδυση "ασφάλιζε" τις εισόδους επιβίβασης και αποβίβασης, για την ασφαλή διεξαγωγή των οποίων, την φροντίδα είχαν οι εισπράκτορες. Ένας σε κάθε όχημα. Η πολλή τους, όμως με του οδηγού, ήταν χρώματος χακί, με χρυσά κουμπιά. Μία δερμάτινη σάκκα, περασμένη διαγώνια απ' τον ώμο τους, περιείχε τα εισιτήρια και τα χρήματα. Επί βασιλείας, στο κεφάλι φορούσαν το Φέσι, το οποίο αντικαταστάθηκε με πηλίκιο επί Νάσερ.

Τα διώροφα οχήματα, η φιγούρα των οποίων έδινε ιδιαιτερότητα στα τραμ,

του Ραμλίου, δεν κυκλοφορούσαν πλέον εκεί. Ορισμένα από αυτά, ιδιαίτερα εκείνα του κλειστού εξώστη, μεταφέρθηκαν στο αστικό δίκτυο των τραμ της Αλεξάνδρειας και οι τρολέδες τους αντικαταστάθηκαν, άκοιμη, με παντογράφους, ενισχύοντας έτσι την άποψη ότι ο νεωτερικισμός δεν συμβαδίζει πάντοτε με την αισθητική... Μα, ας μιλήσουμε για τότε: Ο 1

συρμοί των γραμμών 1 και 2, του ΒΑCΟS και της VICTORIA, είχαν ουσιαστικά τρία οχήματα. Ένα μονόροφο κι ένα διώροφο. Το μονόροφο χωριζόταν σε πρώτη και δεύτερη θέση. Τα διώροφα οχήματα, ανοικτού ή κλειστού εξώστη, ήταν δεύτερας θέσης, και στην οροφή τους βρίσκονταν οι δύο τρολέδες. Ένας για κάθε κατεύθυνση. Τα ανοικτού εξώστη, μ' άλλο που ήταν παλαιότερης παραλλαγής, χάριζαν στους επιβάτες την απόλαυση της διαδρομής, απ' το αξέχαστο μπαλκονάκι τους με τον ημικύκλιο ψάθινο καναπέ.

Οι συρμοί των γραμμών 3 και 4 του SIDI GABER, είχαν τρία μονόροφα οχήματα. Το ένα ήταν πρώτης και δεύτερης θέσης και τα άλλα δύο δεύτερης θέσης. Όμως, στη διάρκεια του σχολικού έτους, προστίθετο και επί πλέον όχημα, απ' το γεγονός ότι στην περιοχή του CHATBY, βρίσκονταν τα σημαντικότερα εκπαιδευτήρια της Αλεξάνδρειας: όπως: Τα κτιριακά συγκροτήματα, Μέσης Εκπαίδευσης, της Ελληνικής Κοινότητας Αλεξάνδρειας (εις τα οποία, μέλονται να στεγαστεί το Ελληνικό Πανεπιστήμιο, Μέγας Αλέξανδρος) το Αιγυπτιακό Πανεπιστήμιο, το Κολλέγιο SAN MARC, το Γαλλικό Λύκειο (Lycee Francais) κ.α.

Τα οχήματα αυτών των συρμών, δεν είχαν πάρτες. Μία αλυσίδα με δερμάτινη επένδυση "ασφάλιζε" τις εισόδους επιβίβασης και αποβίβασης, για την ασφαλή διεξαγωγή των οποίων, την φροντίδα είχαν οι εισπράκτορες. Ένας σε κάθε όχημα. Η πολλή τους, όμως με του οδηγού, ήταν χρώματος χακί, με χρυσά κουμπιά. Μία δερμάτινη σάκκα, περασμένη διαγώνια απ' τον ώμο τους, περιείχε τα εισιτήρια και τα χρήματα. Επί βασιλείας, στο κεφάλι φορούσαν το Φέσι, το οποίο αντικαταστάθηκε με πηλίκιο επί Νάσερ.

"Το Πρωί έπαιξα domino εις το Λουνρε, με τον Ε. Κουρκ. Ανέβην εις το Ράμλι, με το τραίνο των 3".

Κ.Π. ΚΑΒΑΦΗΣ 9-1889

έδιναν το σύνθημα της αναχώρισης, μ' ένα χαρακτηριστικό: "ΤΟΥ ΤΟΥ ΤΟΥ"

Υπήρχαν και οι ελεγκτές εισιτηρίων και οι σταθμάρχες, οι οποίοι ως βαθμοφόροι, είχαν σφυρίχτρα Αγγλικού τύπου, όμως μ' αυτές των Ελλήνων Τροχονόμων.

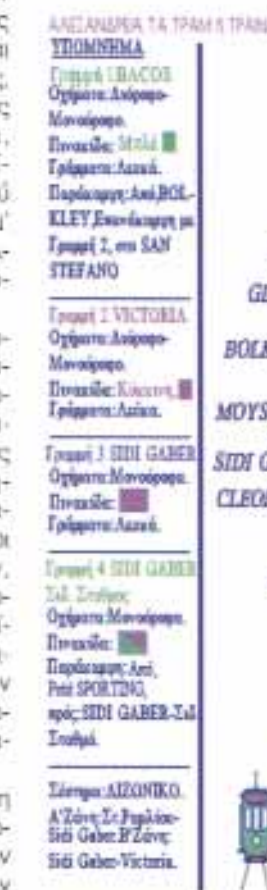
Τέλος υπήρχαν οι φύλακες των ισόπεδων διαβάσεων, με τις κόκκινες σημαίες τους, καθώς και εκείνοι των κόμβων, απ' όπου διέρχονταν αυτοκίνητα, πριν αντικατασταθούν από τους φωτεινούς σηματοδότες.

Παρ' όλη την υπευθυνότητα, τόσο των οδηγών των τραμ, όσο και των εισπράκτορων, δυστυχώς δεν έλειπαν τα ατυχήματα και οι ακρωτηριασμοί, απ' το γεγονός ότι αρκετοί Αλεξανδρινοί είχαν την κακή συνήθεια να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται στα τραμ, όταν αυτά βρισκότουσαν "εν κινήσει".

Τις βάσεις για την ύπαρξη του δικτύου των τραμ του Ραμλίου, έβαλαν οι Αλεξανδρινοί Έλληνες ΖΙΖΙΝΙΑΣ, ΣΥΝΑΔΙΝΟΣ και ΖΕΡΒΟΥΔΑΚΗΣ. Τότε τα

Οι εισπράκτορες Αραβογαλλισί "ΚΟΜΙ-ΣΑΡΙ", ήταν ευγενικοί και πρόθυμοι, εξυπηρετούσαν τους επιβάτες, ιδιαίτερα τους μαθητές. Ειδοποιούσαν την επόμενη στάση, φωνάζοντας την ονομασία της. Υπενθύμιζαν, σε όσους βιάζονταν να επιβιβαστούν ότι οι αποβιβαζόμενοι προσηγνύονται: "ΕΛΙ ΝΑΖΙΛ ΑΜΠΛΑ", έλεγαν... Ήταν αχώριστοι απ' τη μικρή, μαύρη καραμουζωειδή σφυρίχτρα τους, με την οποία

έδιναν το σύνθημα της αναχώρισης, μ' ένα χαρακτηριστικό: "ΤΟΥ ΤΟΥ ΤΟΥ"



τραμ ήταν ιππήλατα. Το δίκτυο ατμοκινήθηκε από τον Γεώργιο ΝΟΥΓΚΟΒΙΤΣ - Έλληνα επίσης-ιδρυτή της Εταιρείας Σιδηροδρόμων Αλεξάνδρειας - Ραμλίου. Το 1894, οι Κ.Μ. ΣΑΛΒΑΓΟΣ και Ν. ΚΑΖΟΥΛΗΣ, ίδρυσαν με Βελγικά κεφάλαια την Εταιρεία Ηλεκτρικών Τραίνων Αλεξάνδρειας, δημιουργώντας το αστικό δίκτυο τραμ. Το 1903, οι Εταιρείες ΝΟΥΓΚΟΒΙΤΣ και ΣΑΛΒΑΓΟΥ-ΚΑΖΟΥΛΗ συγχωνεύθηκαν κι αντικατέστησαν τον ατμό με την ηλεκτροκίνηση στο δίκτυο του Ραμλίου, εγκαθιστώντας έκτοτε, ένα χωρίς υπερβολή, παγκόσμια θαυμαστά τροχιοδρομικό δίκτυο! -

Απέναντι από τον Σταθμό Ραμλίου, δεσπόζει το κτίριο του Ξενοδοχείου "METROPOLE". Σ' αυτό το κτίριο και πριν μετατρα-

παι σε ξενοδοχείο, στεγάζονταν η Υπηρεσία Αρδεύσεων Αλεξάνδρειας, στην οποία εργάζονταν Εκείνος που έγραψε:

"Κι αποχαιρέτα την, την, Αλεξάνδρεια που χάνεις".

Ο Μέγας μας, Κ.Π. ΚΑΒΑΦΗΣ, Φεβρουάριος, 1994





### Ελλάδα:

Νέος Πρόεδρος και Γεν. Διευθυντής του ΟΣΕ διορίστηκε ο κ. Γεώργιος Πέτσας, τ. Υπουργός.

Ο κ. Γεώργιος Πέτσας είναι γιός του Βουλευτή της Ένωσης Κέντρου Ευάγγελου Πέτσου και κατάγεται από την Έδεσσα της Μακεδονίας. Είναι απόφοιτος του Παντείου Πανεπιστημίου και της Νομικής Σχολής του Αριστοτελείου Παν/μίου Θεσσαλονίκης. Έχει κάνει επίσης μεταπτυχιακές σπουδές στην Οικονομική Οργάνωση Επιχειρήσεων και στα Δημόσια Οικονομικά.

Εξελέγη βουλευτής Ν. Πέλλας με το ΠΑΣΟΚ στις εκλογές του 1977, 1981 και 1985. Από τον Οκτώβριο 1991 μέχρι και τον Μάρτιο 1989, διετέλεσε κατά διαστήματα Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας, Υφυπουργός Βιομηχανίας-Ενέργειας και Τεχνολογίας, Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών, Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών και Υπουργός Δημόσιας Τάξης.

### Ελλάδα:

Η AEG θα κατασκευάσει στο συγκρότημα Hans Beimler του Hennigsdorf 8 πεντάδευμους συρμούς IC, παρόμοιους προς αυτούς που είχαν παραδοθεί στον ΟΣΕ το 1989. Οι συρμοί θ' αρχίσουν να κατασκευάζονται στις αρχές 1994 και να παραδίδονται στις αρχές 1995. Θα στοιχίσουν 100 εκ. DM και θα εξυπηρετούν τον άξονα Αθήνα-Αλεξανδρούπολη.

### Γερμανία:

Από 1.7.93 ο ιδιωτικός Σιδηρός Λίμνης Κωνσταντίας Άνω Σουαβίας άρχισε να κυκλοφορεί τοπικές Α/Α στο δίκτυο της ανωτέρω περιοχής. Δεν διαθέτει ίδια γραμμή, αλλά χρησιμοποιεί το δίκτυο των DB παράλληλα με αυτούς. Τις εργασιμές ημέρες η χρονοαπόσταση είναι ωριαία και ήδη επαναλειτούργησαν κλειστοί σταθμοί.

Μέτοχοι του νέου φορέως είναι κοινότητες και επαρχίες, που επένδυσαν περίπου 10 εκ. DM. Πρόκειται για ένα σχέδιο πιλότο για την σταδιακή ανάληψη των τοπικών συγκοινωνιών από τις περιφέρειες.

### Ν. Αφρική:

Τον Μάρτιο παρουσιάστηκε στο κοινό η πρώτη ηλεκτροδηζελόμαξα της χώρας (σειρά 38). Στις ηλεκτροδοτούμενες γραμμές τροφοδοτείται με 3 kV - και αναπτύσσει 1.500 kW, ενώ στο υπόλοιπο δίκτυο ο δεζελακίνητήρας της της εξασφαλίζει 600 kW. Ζυγίζει 74t και αναπτύσσει επι της μετρικής γραμμής 100 km/h. Η παραγγελία περιλαμβάνει 50 μονάδες.

### Ινδία:

Οι Ινδικοί Σιδηροί προκήρυξαν μειοδοτικό διαγωνισμό για την προμήθεια μεταξύ άλλων 2.793 αξόνων μονομπλόκ για δεζελάμαξες μετρικής γραμμής. Ελπίζουμε ότι αυτό θέτει τέρμα στις φήμες μεταξύ επισήμων σιδηροδρομικών κύκλων της χώρας αυτής, που αμφισβητούσαν το μέλλον του εκτεταμένου μετρικού δικτύου.

### Ιταλία:

Ο εργολάβος γραμμής Φραγκίσκος Βεντούρε από το Ρήγιον της Καλαβρίας μεταξύ παλλών ξένων δεζελαμαξών, έχει προμηθευθεί και άνω των 20Kof των DB. Τουλάχιστον 3 εξ αυτών έχουν μετατραπεί σε εύρος 95 cm., που είναι το καθιερωμένο πλάτος των δευτερευουσών γραμμών της χώρας. Αντίστοιχες μετατροπές Kof έχουν γίνει από την DR για τα μετρικά δίκτυα των Χάρτς και της Χάλλης. Παρόμοιες Kof μετρικής γραμμής είχε παραγγείλει την 10ετία του '50 η Βραζιλία στην Κράουζς Μαφφεί. MEB

### Η.Β.:

Η αποξήλωμένη γραμμή Νότι-

τινχαμ Newstead ξαναστρώθηκε και λειτούργησε 30 χρόνια μετά την "σφαγή των τοπικών γραμμών" (τότε την έλεγαν "εξυγίανση") από τον αλγίστου μήνους Δρα Beeching. Η άλλοτε διπλή κυρία γραμμή των LMS τώρα είναι απλή με εγκαταστάσεις Park & Ride κατά μήκος της. Να σημειωθεί ότι στο Νότινχαμ επιστρέφουν και τα τραμ. Κάτι που ήδη έγινε στο Μάντσεστερ και το Σέφιλντ.

### Αν. Ευρώπη:

Οι Σιδηροδρομοί των μέχρι πρότινος σοσιαλιστικών χωρών έχουν ήδη αρχίσει να νοιώθουν τις επιπτώσεις της "ελεύθερης" αγοράς. Η εμπορευματική κίνησή τους έχει πέσει από 40-50% λόγω της παρακμής της βιομηχανίας και από τον σθεμένο ανταγωνισμό των νεοσυσταθέντων οδικών μεταφορών. Και οι επιβατικές μεταφορές έχουν πληγεί και από την πλημμυρίδα των μεταχειρισμένων Γερμανικών ΙΧ., που έχουν κατακλύσει τους δρόμους τους. Οι τροχόδρομοι του κάποτε πράσινου Πόζεν από 200 εκ. επιβάτες το 1988 έχουν πέσει στα 94 εκ. με τάση περαιτέρω μειώσεως και η πόλη γνωρίζει ένα άνευ προηγουμένου κυκλοφοριακό χάος. Θα πρέπει να φθάσουν τα δικά μας χάλια για να συνέλθουν.

### Ελλάδα:

Στο ξενοδοχείο Caravel διοργανώθηκε από την Α.Ε. ΣΥΝΕΔΡΙΑ "ΚΑΠΑ", έκθεση και διημερίδα για τις μεταφορές, με τον τίτλο Transinter. Ο Ο.Σ.Ε. μετείχε με περίπτερο καθώς και με ομιλία του Προέδρου και Γενικού Διευθυντού της Γεωργίου Πέτσου, με θέμα σιδηροδρομικές μεταφορές.

### Ελλάδα:

Στη Θεσσαλονίκη, οργανώθηκε συμπόσιο από το Ινστιτούτο μελέτης Ελληνικής Οικονομίας, με θέμα Δημόσιες Επιχειρήσεις, όπου μί-

λησε ο Πρόεδρος και Γενικός Διευθυντής του Ο.Σ.Ε. κ. Πέτσας ο οποίος και αναφέρθηκε στον εκσυγχρονισμό του Οργανισμού, καταλήγοντας ότι αν όντως προχωρήσει ο Ο.Σ.Ε. θα καταστεί όχι μόνο βιώσιμος αλλά και επικερδής.

Το Γαλλικό περιοδικό Paris-Match στο τεύχος του με αρ. 2335 της 24.2.94, περιελάμβανε ειδικό αφιέρωμα στην Ελλάδα, λόγω της Προεδρίας της στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου υπήρχε ολοσέλιδο αφιέρωμα για τον Ο.Σ.Ε. και την μελλοντική του ανάπτυξη. Εκεί δημοσιεύθηκε και η γνωστή φωτογραφία του μέλους μας κ. Αριτέμης Κλώνου, που απεικονίζει ένα ντεράιτς κάτω από το κάστρο του Πλαταμώνα.

### Ελβετία:

Στις 27 Αυγούστου '93 τέθηκε ξανά σε λειτουργία στην γραμμή FURKA-OBERALP της Ελβετίας, η μια από τις 4 ατμομηχανές (No 2) που επισκευάστηκε, ύστερα από την επιστροφή της από το Βιετνάμ, όπου είχε λειτουργήσει για πολλά χρόνια, προερχόμενη από την ίδια Ελβετική γραμμή.

### Το FAST-FOOD και στα τρένα

Στην Ελβετία 2 αχήματα-εστιατόρια κυκλοφορούν από την εταιρεία Mac Donald's προσφέροντας τις υπηρεσίες τους στο ταξιδιωτικό κοινό στη γραμμή Βασιλεία-Γενεύη και Γενεύη-Μπρίγκ.

### Ρωσία:

Οι Ρώσοι φίλοι του Σιδηροδρόμου κατάφεραν να ανακαινίσουν μια ατμομηχανή, παλινικής κατασκευής K[+|1]p4-469, του 1955 και βαγόνια εποχής και να αποκτήσουν έτσι, μουσικό τρένο το οποίο ήδη επισκέφθηκαν και με το οποίο ήδη ταξίδεψαν, βρετανικοί και αμερικανικοί σύλλογοι φίλων του Σιδηροδρόμου.

### Δανία:

Οι Δανοί στη Σουηδία και το Ισραήλ. Πέντε τρένα δανέζικα IC3 Diesel Y2, κυκλοφορούν στην διαδρομή MALMO-KARLSKRONA (244 km) και άλλα δέκα παρεδόθησαν πρόσφατα στους Ισραηλινούς Σιδηροδρόμους.

### Γαλλία:

Στην EURODISNEYLAND, στη Γαλλία, υπάρχουν τρεις σιδηροδρομικές γραμμές, διαφορετικών συστημάτων, δύο παραδοσιακού τύπου και μία συμβατικού. Αυτή του

συμβατικού τύπου με την ονομασία "BIG THUNDER MOUNTAIN RAILROAD" διατρέχει για τρία λεπτά μια διαδρομή γύρω από ένα "βουνό" στην FRONTIERLAND. Η άλλη γραμμή που ονομάζεται "EURODISNEY LAND RAILROAD" έχει μήκος 2,2 χιλιόμετρα, φάρδος γραμμής 914 χιλιοστά και διατρέχει μια περιμετρική διαδρομή σε 25 λεπτά. Για την έλεη χρησιμοποιούνται 3 ατμομηχανές με τις ονομασίες "NF CODY" "CK HOLLIDAY" και "G. WASHINGTON". Η τελευταία γραμμή έχει φάρδος 914 mm., μήκος 300 μ. και λειτουργεί με ιπιπλάτα τραμ και ονόματα "Main Street Transportation Company". Η διαδρομή διανύεται σε 10 λεπτά με μία διασταύρωση στη μέση της διαδρομής. Οι αλλαγές είναι 3 (101-103) ενώ η έλεη γίνεται από λευκά άλογα που συνδέονται με το τραμ με 2 αλυσίδες.

### Ιταλία:

Από την 1η Αυγούστου, στην Ιταλία τα τρία ETR450-PENDOLINO θα διαθέτουν και υπηρεσίες δευτέρου θέσεως, κι αυτό για να ανακουφίσουν τα καρεσμένα ελκόμενα INTERCITIES.

### Ελβετία:

Στις 20 και 21 Μαρτίου, έγινε στον σταθμό της Γενεύης εκδήλωση, υπό την αιγίδα της Επιτροπής του καντονίου της Γενεύης και του Εμπορικού Επιμελητηρίου, όπου παρουσιάστηκαν μεταξύ άλλων τρένων, το Γαλλικό TVG-A325 αυτό που κατέχει το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας, το Ιταλικό ETR-Y.5 και το Γερμανικό ICE.

### Γερμανία:

Παγκόσμια πρωταγορία αποτελεί, το σύστημα που εγκατέστησαν οι Γερμανοί Σιδηροδρομοί, για να μπορούν οι επιβάτες των ICE να τηλεφωνούν χωρίς να κόβεται η συνομιλία όταν το τρένο ευρίσκεται μέσα σε σήραγγα. Η εγκατάσταση έγινε από την BOSCH.

### Σουηδία:

Ένα τρένο Σουηδικό X-2000 έχει μεταφερθεί στις ΗΠΑ για λογαριασμό της AMTRAK για ένα χρόνο, λειτουργώντας δοκιμαστικά στη διαδρομή Νέα Υόρκη-Βοστώνη (380 χιλιόμετρα), η οποία σήμερα καλύπτεται σε 4 ώρες και 30 λεπτά. Το Σουηδικό τρένο θα κάνει χρόνους μικρότερους των 3 ωρών όπως ώστε η γραμμή να παρέχει εναλλακτική λύση στην αεροπορική μεταφο-

ρά:

### Η.Π.Α.:

TGV στο Τέξας. Στις 28 Μαΐου 1991 η Γαλλική GEC ALSTHOM υπέγραψε σύμβαση με την Επιτροπή Μεταφορών του Τέξας για την προμήθεια του τρένου Tgv, που σύντομα θα συνδέει το Χιούστον με το Ντάλλας και το Οσιν, με ταχύτητα 320 χλμ/ώρα, σε μια γραμμή μήκους 1.000 χιλιομέτρων περίπου.

### Ιταλία:

Η Ιταλική BREDA υπέγραψε σύμφωνο με τους Αλγερινούς σιδηροδρόμους για την σύσταση μιας εταιρείας, με σκοπό την κατασκευή σιδηροδρομικού υλικού στην Αλγερία. Οι πωλήσεις του υλικού αυτού εκτός της Αλγερίας, θα επεκτείνονται και στους σιδηροδρόμους της Τυνησίας και του Μαρόκου.

### Φινλανδία:

Η FIAT FERROVIARIA ( Σιδηροδρομική ), θα προμηθεύσει 25 ηλεκτροκίνητα PENDOLINO, στους Φινλανδικούς Σιδηροδρόμους για τη γραμμή Ελοίνκι-Τάμπερε. Το κόστος θα φθάσει στα 80 δισ. δρχ. και κάθε τρένο θα αποτελείται από 6 άμαξες, με 270 θέσεις συνολικά. Η ταχύτητα τους θα φθάσει τα 200 χλμ/ώρα και θα έχουν όπως τα Ιταλικά Pendolino, μπαρ, καμπίνα τηλεφώνου, εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες, δύο χώρους μπίζνες των 8 θέσεων με τηλέφωνο, FAX και P.C. Η έναρξη της λειτουργίας προβλέπεται για τα μέσα του 1994 με αρχές του 1995.

### Γερμανία:

Η Γερμανική Siemens και οι Ιταλικές Ansaldo και Firema θα συνεργαστούν για την κατασκευή ενός τρένου παρόμοιου με το TGV.

### Ιταλία:

Στην περιοχή του San Donato στο Μιλάνο κατασκευάστηκε τεχνητή σήραγγα από όπου θα διέρχονται τα τρένα, για να μην ενοχλούν τους κατοίκους της περιοχής με τον θόρυβό τους.

### Γαλλία:

Στην Γαλλία θα κυκλοφορήσει σύντομα και διάφορο TGV.

### Η.Π.Α.:

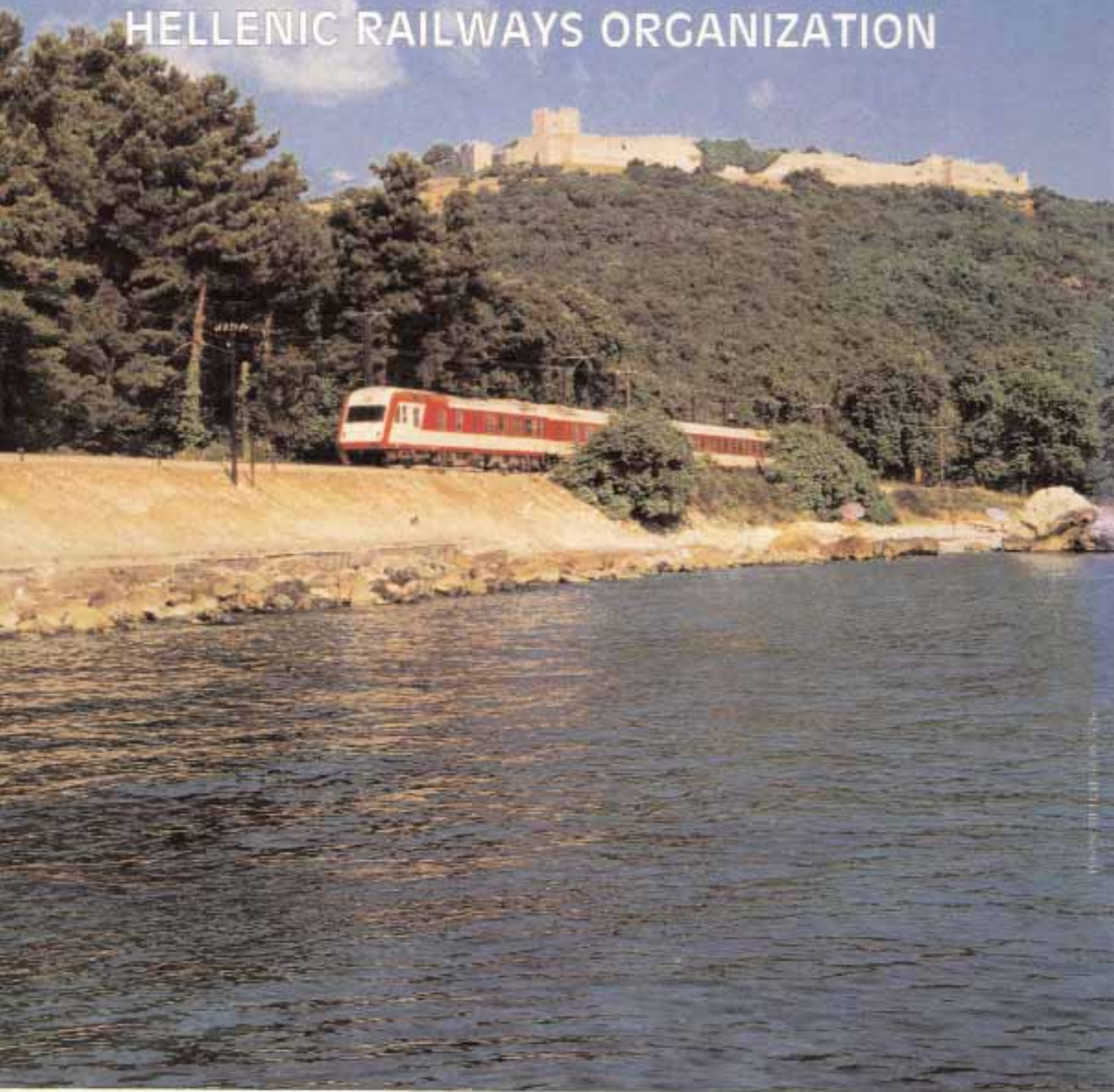
Το Γερμανικό ICE κυκλοφορεί δοκιμαστικά και στις Η.Π.Α., στην διαδρομή Βοστώνη-Ν. Υόρκη-Ουάσιγκτων, στο δίκτυο της AMTRAK, για διαφημιστικούς σκοπούς και πιθανή πώλησή του στη χώρα αυτή. □





CH

HELLENIC RAILWAYS ORGANIZATION



**Discover Greece by Train**