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

ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ. ΤΕΥΧΟΣ 9 ΜΑΪΟΣ 1994

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

2
ΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΡΜΟΥ

3
10 ΧΡΟΝΙΑ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΚΑΙ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΦΙΛΙΑΣ

7
Ο ΑΓΜΗΛΑΤΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

8
ΛΕΣ ΚΑΙ ΗΤΑΝ ΧΘΕΣ...

10
ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΜΟΥΣΕΙΑΚΕΣ-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

11
ΕΝΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΑΓΙΟ ΟΡΟΣ

12
ΤΑ ΤΡΑΙΝΑ ΥΨΗΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

16
50 ΧΡΟΝΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΝΟΡΜΑΝΔΙΑ

18
ΤΟ ΤΡΑΙΝΟ ΚΑΠΟΤΕ

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 ΡΑΜΛΙΟΥ

30
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΝΕΑ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΕΞΩΦ. Αρτέμης Κλώνος
Μηχανή της γραμμής Βόλου - Μηλεών

ΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ... ΣΥΡΜΟΥ

Κατ' 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. Οσον αφορά τη ζωή του Συλλόγου μας, ας ανατρέξουμε σ' όσα συνέβησαν τον τελευταίο χρόνο.

- Πρώτα απ' όλα, για όσους δεν το έμαθαν ακόμα (!!!).

Στις αρχαιρεσίες που έγιναν στις 17.12.93, για ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου του Συλλόγου μας, εξελέγησαν οι Σπύρος Φασούλας Πρόεδρος, Γιώργος Αρβανιτίδης Αντιπρόεδρος, Δημήτρης Καρατόλος Γραμματέας, Γεώργιος Βασιλειάδης Ταμίας και Αντώνης Βράιλας Σύμβουλος.

Το προεδρείο αυτό, διεδέχθη ενα προηγούμενο ικανότατο, που είχε στα πεπραγμένα του ενα πολύ σημαντικό έργο.

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

Γιορτάσαμε πέρσυ 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 Αποστολόπουλος οι οποίοι μας απένειμαν αναμνηστική πλακέτα της Διοικήσεως του ΟΣΕ για τα 10 χρόνια πολύτιμης προσφοράς του Συλλόγου μας και μας ανήγγειλαν την παραχώρηση της στέγης στο Μουσείο. Στη γιορτή που κάναμε στο Μουσείο απονείμαμε επαίνους στα ιδρυτικά μας μέλη καθώς και στους Γ. Νάθενα, Π. Χονδρόπουλο, Δ. Κουτελίδη, Α. Κουρμπέλη, Γ. Φλώρο και Κ. Δημητριάδη γιατην προσφορά τους στο Σύλλογο.

Την 6η Φεβρουαρίου 1994 κόψαμε την πίττα του συλλόγου στο ξενοδοχείο "Αμφιτρύων" του Ναυπλίου, όπου μεταβήκαμε με Ιντερσίτυ, που μας παρεχώρησε δωρεάν ο Πρόεδρος Γενικός Διευθυντής του Ο.Σ.Ε. κ. Πέτσος. 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 πίττας έπεσε στους σιδηροδρομικούς του Ναυπλίου. Ο σύλλογός μας ετίμησε τους κ.κ. Τσούρα Υφυπουργό Μεταφορών, Πέτσο 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, απο 182 πέρσυ έφθασαν αισίως 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 κλινοθέσια νέας κατασκευής και μια εστιάμαξα κατασκευής 1926) παρεχωρήθησαν και πάλι δωρεάν με εντολή του Προέδρου του Οργανισμού κ. Πέτσου.

Για τις δυο αυτές παραχωρήσεις ο Σύλλογός μας ευχαριστεί θερμώς τον κ. Πέτσο και όσους απο 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 Νάθενας

Από τήν εκδρομή του Συλλόγου στον Βόλο, το φθινόπωρο του 1993

Εν αρχή ήν η ίδρυση του Σιδηροδρομικού Μουσείου, εν έτει 1979, χάρη στις άοκνες προσπάθειες του Αρχιμηχανικού του ΟΣΕ κ. Χρ. Χριστοδούλου. Εκεί γνωριστήκαμε. Εκεί είδαμε ότι υπάρχουν και άλλοι σιδηροδρομόφιλοι σαν και μας και "ξεψαρώσαμε"...

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 Σιμαντώφ. Κι από κοντά και οι άλλοι πρωτοπόροι του Συλλόγου μας: ο Μιχάλης Κωνσταντινίδης, ο Μιχάλης Κουγιουμτζόγλου, ο Παναγιώτης Καραμάνης, ο Νίκος Σμπαρούνης, ο Σπύρος Παπανδρεάδης, ο Κώστας Παπαθανασίου, ο Βαγγέλης Παναγιωτάκος, ο Μπάμπης Τρεχαντζάκης, ο Κώστας Λάσκαρης, ο Κώστας και ο Νίκος Πολυζώης, ο Γιώργος Τσούρτης 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 συνυπέγραφαν 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 μηχανοδήγηση του πάλαι 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' εικόνα και ομοίωση των ξένων Συλλόγων και να αποκτήσει 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 μοντελισμό και τις εκδρομές", "να κάνει επιμορφωτικές εκδηλώσεις και καμπάνιες για την διάδοση του σιδηροδρόμου στην πατρίδα μας" κ.ο.κ. Δεν έλλειψαν και οι σχετικές διαμάχες. Ευτυχώς καμμιά τάση δεν επεκράτησε ολοκληρωτικά των υπολοίπων, κι έτσι ο Σύλλογος παρέμεινε αυτό που έπρεπε να ήταν: μιά γόνιμη και αρμονική σύνθεση όλων των ανωτέρω στοιχείων.

Το πρώτο επίσημο έγγραφο του Σ.Φ.Σ. πάντως ήταν για τη διάσωση 72 ατμαμαξών του ΟΣΕ. Την ίδια εποχή η δραστηριότητά του αναλώνεται σε άκαρπες προσπάθειες για εκδρομή με ατμήλατο τρένο στην Πελοπόννησο. Είχε όμως και τις πρώτες επιτυχίες του: με ενέργειές του ανακαλύπτονται ή και μεταφέρονται στο Σιδ. Μουσείο παλιές μικρές ατμάμαξες ντεκωβίλ ("Βαρβάρα" κ.λπ.) καθώς και 3 βαγόνια τράμ (ΗΣΑΠ) του Πειραιά, που έτσι γλύτωσαν από την καταστροφή. Παράλληλα κλιμάκιο του με επικεφαλής τον Ν. Σμπαρούνη, πηγαίνει στον Βόλο και συμπαραστέκεται στην ίδρυση του τοπικού Συλλόγου Φίλων του Τρένου Βόλου-Πηλίου και στην αντίσταση κατά του επιχειρηθέντος ξηλώματος 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 Παντού". Το 1985 γίνεται Πρόεδρος ο Μ.

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

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

Δεξιά : ***Από την βόλτα του Συλλόγου με το τρενάκι του Πηλίου στήν Αγριά (7-9-93)***

Κουγιουμτζόγλου. Αρχίζουν οι επιμορφωτικές ομιλίες και διαλέξεις στο Σιδ. Μουσείο, με θέματα σιδηροδρομικού περιεχομένου (Οριάν Εξπρές, Τα Τράμ, Οι Οδοντωτοί Σιδηρόδρομοι, οι Συγκοινωνίες της Βουδαπέστης, οι Αυστριακοί Σιδηρόδρομοι) και ομιλητές τους Μ. Κουγιουμτζόγλου, Γ. Νάθενα, Σπ. Παπανδρεάδη, Μπ. Τρεχαντζάκη. Το 1986, μετά απο μια ανεπιτυχή πιλοτική προσπάθεια που είχε προηγηθεί, εκδίδεται επι τέλους 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 απο το προηγούμενο έτος ο Σύλλογος εγκαινιάζει τον θ εσμό αποστολής ευχετηρίων καρτών (Χριστούγεννα, Πάσχα) με σιδηροδρομικές φωτογραφίες των μελών του, ενώ αρχίζουν οι συνεντεύξεις στον Τύπο (η πρώτη στην εφημερίδα ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ) και στο ραδιόφωνο (η πρώτη, διάρκειας μιας ώρας, στην εκπομπή "Μέρα Μεσημέρι" της ΕΡΤ-1, από τον Γ. Νάθενα). Επίσης συντάχθηκε κείμενο "γνωριμίας 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 Ετους Περιβάλλοντος που θεσπίστηκε την χρονιά εκείνη από την ΕΟΚ, πρόγραμμα-καμπάνια για την προβολή του σιδηροδρόμου και του Τραμ σαν των πλέον οικολογικών μέσων μεταφοράς. Το Πρόγραμμα αυτο επιλέγεται μαζί με άλλα 100 απο τα χίλια περίπου που είχαν υποβληθεί και επιδοτείται απο την ΕΟΚ με 1550 ECU, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στον Σ.Φ.Σ. να εκδόσει τον Οκτώβριο της ίδιας χρονιάς το έκτακτο τεύχος της "Σιδηροτροχιάς""σε έκδοση όφσετ και μεγάλο μέγεθος (με αφιέρωμα στο σιδηρόδρομο και το τραμ σαν τα πιο οικολογικά μέσα μεταφοράς) και να συμμετάσχει σε 3 επιστημονικές ημερίδες σαν ομιλητής ή και συνδιορ-

γανωτής (ημερίδα ΑΠΘ για τραμ ή μετρό στη Θεσ/νίκη, ημερίδα ΟΣΕ με θέμα "Σιδηρόδρομος: οικολογικό μέσο μεταφοράς" , ημερίδα κανή 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 απο 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 Στυλίδας και Ναυπλίου, κάνοντας ταυτόχρονα την σχετική καμπάνια για την επαναλειτουργία τους. Εκδίδονται και άλλα τεύχη της "Σιδηροτροχιάς".

Αντιπροσωπεία του Σ.Φ.Σ. παρευρίσκεται στην επετειακή εκδήλωση για τα 100 χρόνια σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσ/νίκης-Ευρώπης και συμμετέχει στην εκδρομή με το ατμήλατο τρένο μέχρι τη Γέφυρα (Τοψίν).

Απονέμεται στον Σ.Φ.Σ. τιμητική διάκριση από τους "φίλους Σιδηροδρόμου Θεσ/νίκης". Συμμετέχει με εισήγηση στο Α' αναπτυξιακό Προσυνέδριο της Νομαρχίας Πειραιά. Το 1989 με πρόεδρο τον Α. Κλώνο το Σ.Φ.Σ. συμμετέχει με εισήγηση και με εκπρόσωπο στην Οργανωτική Επιτροπή και στο "στρογγυλό τραπέζι", στη Διημερίδα του ΤΕΕ 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" (κάτι που γίνεται δεκτό από τον ΟΣΕ), 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 ετοιμάζει την έκδοση του πρώτου σιδηροδρομικού ημερολογίου για το 1990 με θέμα τον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Απο το 1990 εως 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. Φιλιππουπολίτης και η πίττα του Σ.Φ.Σ. κόβεται για πρώτη φορά σε καθαρά σιδηροδρομικό χώρο (αίθουσα αναμονής Σ.Σ. Χαλκίδας).

Απο 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. Φιλιππουπολίτη, Πρόεδροι του Σ.Φ.Σ. διατελούν με την σειρά οι Βασ. Γκολφινόπουλος, Αντ. Φιλιππουπολίτης, Γ. Αρβανιτίδης, Αντ. Φιλιππουπολίτης, Σπύρος Φασούλας (ο σημερινός).

Εκδίδονται 4 ακόμη σιδηροδρομικά ημερολόγια με θέμα τους ελληνικούς σύγχρονους σιδηροδρόμους, τα παλιά Ελληνικά τρένα και τραμ, τα τρένα μεγάλης ταχύτητας των χωρών της ΕΟΚ και τέλος το φετεινό ημερολόγιο που είναι αφιερωμένο στους σιδηροδρομικούς σταθμούς του δικτύου μας.

Ο Σύλλογος πραγματοποιεί οργανωμένη επιτόπια καμπάνια για την επαναλειτουργία των γραμμών Λουτρακίου και Ναυπλίου, με αφισσοκολλήσεις, δελτία Τύπου, μπροσούρες, 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 πλατιάς δημοσιότητας εναντίον της αθέμιτης απόφασης αύξησης της τιμής των εισιτηρίων του προαστιακού σιδηροδρόμου (Λουτρακίου, Χαλκίδος) κατά 70%, που επεβλήθη 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 Ανταποκριτών Ξένου Τύπου, όπου παρευρίσκονται 20 δημοσιογράφοι, ένας τέως υπουργός, και αρκετά στελέχη Δημόσιων 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-

λους τους αρμόδιους (Υπουργεία, ΚΕΔΚΕ, 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 προάσπιση της σιδηροδρομικής επανασύνδεσης της Στυλίδας, για την Ιστορία των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων και την Μουσειακή αξιοποίηση των στοιχείων της σιδηροδρομικής παράδοσης, για το Σιδηροδρομικό Μουσείο Αθήνας, για το μέλλον της σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας, γαι την ανάπτυξη του Σιδηροδρόμου στη Βόρειο Ελλάδα, για τις Μεταφορές σε σχέση με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, για την επιβίωση και ανάπτυξη του οδοντωτού σιδηρόδρομου 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. Τρίτση με δελτίο Τύπου, αντιπροσωπεία στην κηδεία και καταβολή συμβολικού ποσού στο λογαριασμό για το τραμ. Επιτυγχάνει την εξαίρεση απο την εκποίηση 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. Κουτελίδη.

Παράλληλα συντάσσει αναλυτικό φάκελλο για κήρυξη των οχημάτων του ΟΣΕ που προέρχονται από την Διεθνή Εταιρεία Κλιναμαξών (Σεμπλόν Οριάν) σαν διατηρητέων, και τον υποβάλλει στο ΥΠΠΟ, εξασφαλίζοντας απο 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 παλιού Σταθμού Θεσσαλονίκης).

Επανέρχεται με ανοιχτή επιστολή προς τον Πρωθυπουργό για να τον ευαισθητοποιήσει για τα τεράστια προβλήματα του ΟΣΕ και για την ανάγκη γενναίας χρηματοδότησής του απο τον Προϋπολογισμό και τα Καινοτικά 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 σχεδίων συρρίκνωσης του δικτύου.

Συμμετέχει σε σεμινάρια και οργανώνει ομιλίες και προβολές για την προβολή του σιδηροδρόμου, οπουδήποτε 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 νοικιασμένα βαγόνια (κλινοθέσια και την εστιάμαξα του Σεμπλόν Οριάν) και στη συνέχεια με το τρενάκι του Πηλίου στην Αγριά, στο Μέγα Σπήλαιο, στο Ναύπλιο, στην Εδεσσα 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 μηχανεργοστάσια 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, DGEG).

Συμμετέχει σε συναυλία κλασσικής μουσικής στο ΠΑΛΛΑΣ με θέμα την "σιδηροδρομική" συμφωνία PACIFIC 231 παρουσιάζοντας ταυτόχρονα έκθεση σιδηροδρομικού μοντελισμού στο φουαγιέ, ενώ συμμετέχει και σε άλλες μοντελιστικές εκθέσεις (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 "Αστικοί σιδηρόδρομοι-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 απο ειδικούς επιστήμονες από την Ελλάδα και το εξωτερικό, παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στη χώρα μας το πρόγραμμα του Ευρωτούνελ της Μάγχης, μίλησαν κορυφαία στελέχη των Δημόσιων Συγκοινωνιακών και άλλων Φορέων για τα μέσα σταθερής τροχιά (ΟΣΕ, ΠΟΣ, ΗΣΑΠ, Αττικό Μετρό, Αντιδήμαρχος Αθήνας, Οργανισμός Αθήνας, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων κ.λπ.), παρουσιάστηκαν διαφάνειες με την ιστορία των συγκοινωνιακών μέσων της Αθήνας, προβλήθηκαν ταινίες με θέμα το σύγχρονο τραμ, το Ευρωτούνελ, τα Τρένα Μεγάλης Ταχύτητας κ.α. και σε πρώτη παρουσίαση το ονειρικό "Ηχόραμα" 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.

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

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

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

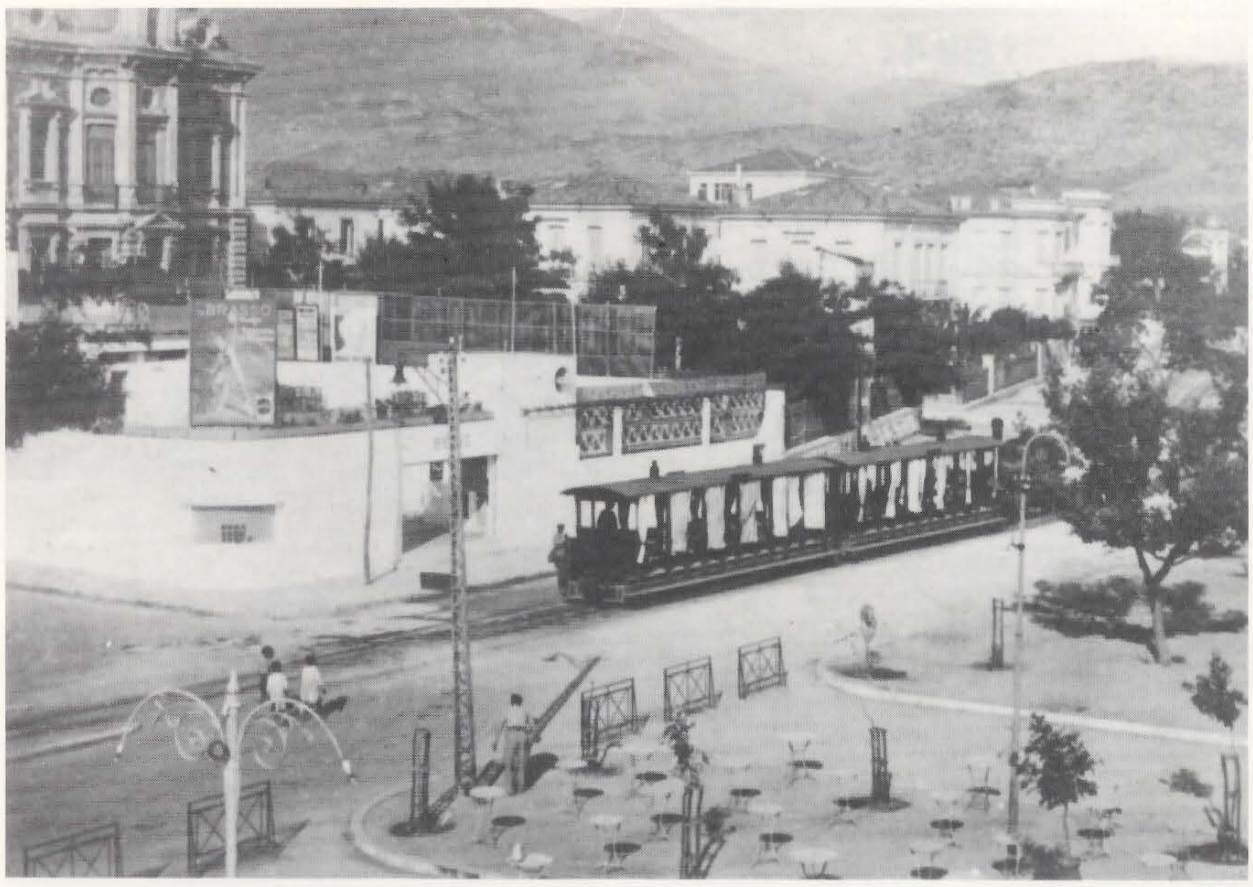
Στο πάρτυ για τα δεκάχρονα γενέθλια του Σ.Φ.Σ. πέρυσι, με ξεφάντωμα στην αυλή του Σιδ. Μουσείου, τιμήθηκαν μεταξύ άλλων οι σκαπανείς του Συλλόγου, οι ιδρυτές.

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 πάντα επιτυχίες.... □

Ο ΑΤΜΗΛΑΤΟΣ ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΟΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Γιώργος Νάθενας

Οταν οι Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας (Σ.Θ.) κατασκεύασαν τη γραμμή Πηλίου πλατους 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 Τροχιόδρομο του Βόλου και λειτουργούσε κυρίως τους θερινούς μήνες με ελαφρύτερο τροχαίο υλικό.



Ο ατμοτροχιόδρομος τού Βόλου στήν Θέτιδα..

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 σκαλίσματα στο γείσο τους. Χρησιμοποιείτο επίσης και η κλειστή διαξονική τροχιοδρομική επιβατάμαξα 1101, Α' θέσεως, κατά τους χειμερινούς μήνες παράλληλα με επιβατάμαξες των συρμών Πηλίου. Η έλξη ήταν πάντα ατμήλατη.

Η παλαιότερη από τις ατμάμαξες του τροχιοδρόμου ήταν η "ΠΑΓΑΣΑΙ" (0-4-0Τ, κεκορεσμένου ατμού) κατασκευής DECAUVILLE 1898. Στη συνέχεια προσετέθησαν οι "ΑΡΓΩ" & "ΔΗΜΗΤΡΙΑΣ" (0-4-0Τ, κεκορ. ατμού) κατασκευής 1910. Το 1916 προσετέθησαν οι "ΑΝΑΥΡΟΣ", "ΑΓΡΙΑ", "ΛΕΧΩΝΙΑ" & "ΙΩΛΚΟΣ" (0-6-0Τ, κεκορ. ατμού) κατασκευής DECAUVILLE. Τέλος αργότερα η "ΜΑΙΡΗ" (0-4-0Τ) κατασκευής JUNG προσετέθη κι αυτή στη δύναμη. Γύρω στα 1905, ο τροχιόδρομος του Βόλου απέκτησε και μιά ατμήλατη αυτοκινητάμαξα τύπου SERPOLLET, με διάταξη τροχών Β' 2, κατασκευής πιθανόν DECAUVILLE. Σύντομα όμως αφαιρέθηκε ο ενσωματωμένος λέβητας και μετετράπη σε απλή επιβατάμαξα.

Ο χρόνος της διαδρομής Στ. Βόλου-Αναύρου ήταν 19' λ. και το 1920 εκτελούνταν 16 ζεύγη δρομολογίων ημερησίως, όπως αναγράφονται σε οδηγό δρομολογίων της χρονιάς αυτής που διασώθηκε.

Στις 1.11.1932 το Δ.Σ. των Σ.Θ. αποφάσισε τη διακοπή της λειτουργίας του τροχιοδρόμου σαν αντιοικονομικού. Το Υπ. Συγκ/νίας 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 διεκόπη η λειτουργία του τροχιοδρόμου. Επαναλειτούργησε λίγο πριν το 1940, καθώς και μεταπολεμικά, περί το 1950, για να δοκιμαστούν οι ατμάμαξες BALDWIN της γραμμής Σαρακλί-Σταυρού ("ΕΛΛΗ" κ.λπ.), που μετά το κλείσιμο της το 1947 μεταφέρθησαν στο Βόλο. Μετά την κατάργηση οι ατμάμαξες του τροχιοδρόμου του Βόλου παραχωρήθηκαν σε βιομηχανικά δίκτυα ορυχείων (Ρήγαιο, Αλιβέρι), ενώ οι επιβατάμαξες παρέμειναν σε χρήση για τους συρμούς Βόλου-Πηλίου. □

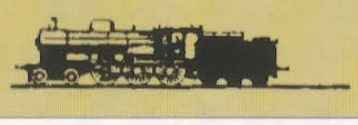
ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΟΣ ΒΟΛΟΥ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ 1920

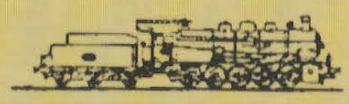
ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΣΤ. ΒΟΛΟΥ:
7.05, 7.45, 8.30, 9.40, 10.20, 11.04, 12.00, 13.10, 14.00, 14.45, 15.31, 16.15, 17.05, 17.50, 18.35, 19.30.

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, Ορμηνίου, Αγ. Νικολάου, Γαμβέττα, Φιλελλήνων, Κασσαβέτη, Βλαχάβα, Αγ. Κωνσταντίνος, Τσιμωνίδη, Νοσοκομείο, Μουσείο,

ΕΙΚΟΝΕΣ ΑΠ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ





ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

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) απο Σταθμό ΣΑΠ Πειραιά μέχρι Τελωνείο.
* Προμήθεια νέου τροχαίου υλικού απο τον ΣΑΠ (Σιδηρ. Αθηνών-Πειραιώς). Μεταξύ αυτών και οι ατμάμαξες "Φάληρος", "Θησεύς", "Κόδρος".

1894:

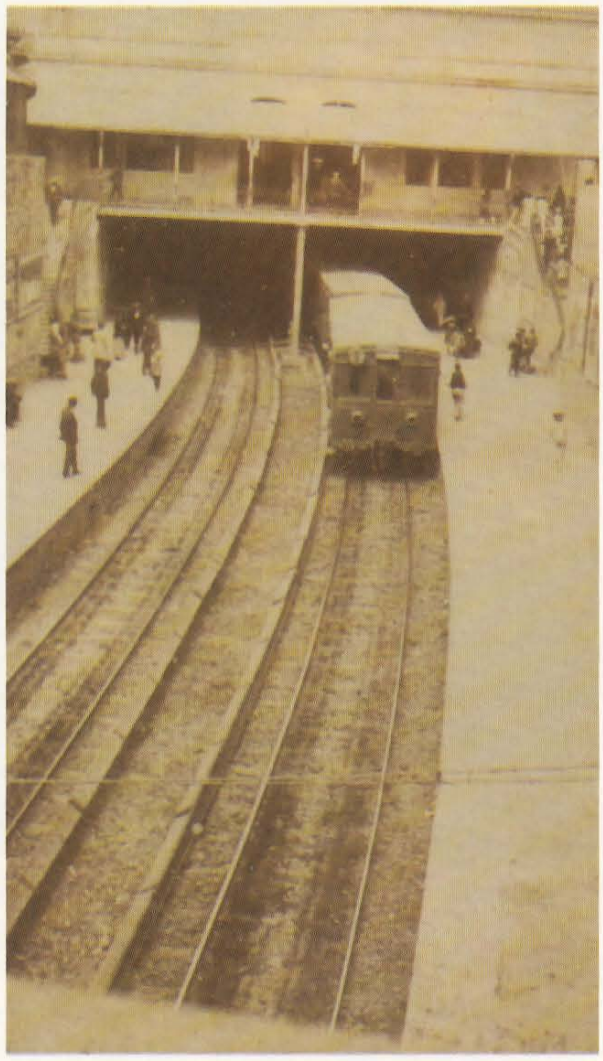
* Εγκαίνια του Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου (6-1).
* Εναρξη κατασκευής της γραμμής Πηλίου (τμήμα Βόλος-Α. Λεχώνια).
* Αναστέλεται η κατασκευή του Π.-Δ.Σ. (Λαρισαϊκού) λόγω αδυναμίας της αναδόχου, εταιρείας ECKERSLEY.

1904:

* Εγκαίνια ηλεκτροκίνησης του ΣΑΠ (16-9) και παραλαβή 40 ηλεκτρικών αυτοκινηταμαξών THOMSON.
* Εγκαίνια του πρώτου τμήματος της γραμμής διεθνούς πλάτους του Λαρισαϊκού σιδηροδρόμου (Πειραιάς-Χαλκίδα στις 6-3 και μέχρι Θήβα στις 8-3).
* Στις 5-4 εγκαινιάζεται η σήραγγα του Μπράλου (2110 μ.) και απο Ιούνιο εως 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 απο το Κράτος της Εταιρείας Ελλ. Σιδηροδρόμων που ανήκε στην κατασκευάστρια εταιρεία Μπατινιόλ. Παραλαμβάνονται απο το δίκτυο αυτό 10 ατμάμαξες "ανακωχής" (ARMISTICE) κατασκ. LINKE HOFFMANN 3 συνεζευγμένων αξόνων, υπερθέρμου ατμού. Οι ΣΠΑΠ προμηθεύονται τις ατμάμαξες Ες.



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

1924:

* Νέα ηλεκτρική σηματοδότηση στον ΣΑΠ απο την Siemens-Halske.

1934:

* Εναρξη κατασκευής γραμμής τραμ Πειραιά-Περάματος.
* Αποσύρονται απο την κυκλοφορία τα ρυμουλκούμενα οχήματα των τραμ της Αθήνας που προήρχοντο από τον "Κωλοσούρτη" (ατμοτροχιόδρομο του Φαλήρου).

1944:

* Βομβαρδισμός στον Πειραιά απο 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 απο την ΗΕΜ του δικαιώματος ηλεκτροκίνησης και εκμετάλλευσης του σιδηροδρόμου Κηφισιάς.
* Κατάργηση της γραμμής τραμ Παγκρατίου.
* Εγκαίνια νέου επιβατικού σιδ. σταθμού Πάτρας. Το Υπουργείο Συγκοινωνιών διερευνά για τελευταία φορά το ενδεχόμενο επέκτασης του δικτύου στη Λακωνία.
* Εγκαίνια της γραμμής Ισθμού-Λουτρακίου (1-8) με ωτομοτρίς De-Dietrich.
* Γίνεται η παραλαβή απο τους ΣΕΚ των 20 βαρέων ατμαμαξών πορείας καν. πλάτους Μα 1001-1020 BREDA/ANSALDO, ισχύος 2.900 ίππων.
* Εξαγοράζονται απο τους ΣΕΚ οι Γαλλοελληνικοί Σιδηρόδρομοι (Αλεξανδρούπολης- Σβίλενγραδ).

1964:

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

1974:

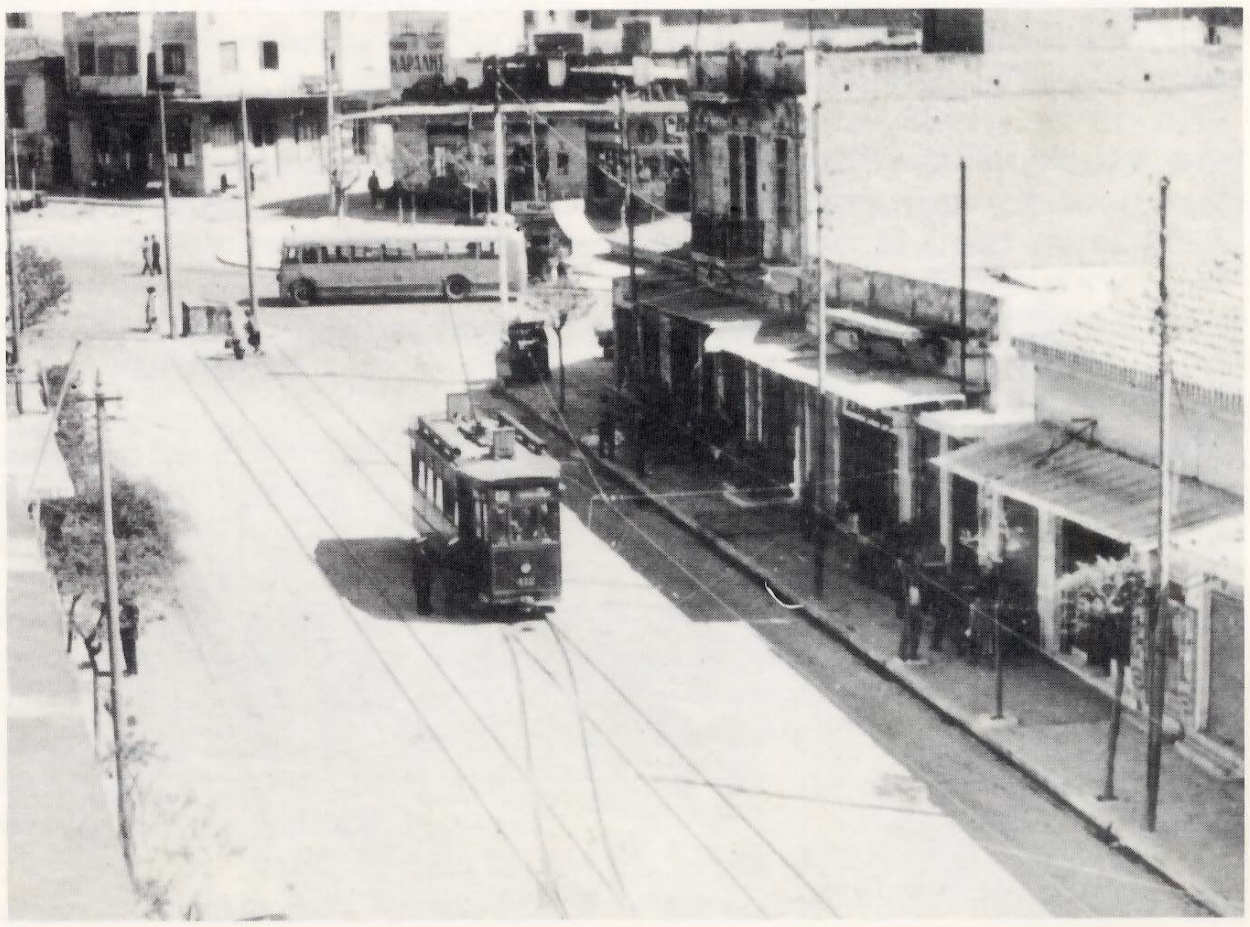
* Γίνεται ριζική ανακαίνιση σε μεγάλο μήκος των γραμμών Τιθορέας-

Δομοκού και Δράμας-Αλεξ/πολης. Εγκαθίστανται 300 ΑΣΙΔ 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 απο τους ΗΣΑΠ των πρώτων τετράδυμων συρμών LEW ("Σογιούζ"). Αποσύρονται απο την κυκλοφορία οι παλιοί ξύλινοι συρμοί του ηλεκτρικού. (THOMSON/ BEAUME MARPENT). □

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



Πάνω: Ατμάμαξα Μα 1020 Ansaldo, που παρελήφθη απο τους ΣΕΚ το 1954.

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

Δεξιά: Το τράμ του Παγκρατίου στο ομώνυμο τέρμα του, λίγες μέρες πρίν την κατάργησή του το 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 σιδ/μους, γιατί ο σιδηρόδρομος ήταν - και παραμένει- το μοναδικό χερσαίο μέσο κατάλληλο για φθηνές, ταχείες και ασφαλείς μαζικές μεταφορές.

Τα τελευταία χρόνια ο σιδ/μος 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 ατμηλάτου έλξεως με άλλες μορφές έλξης.

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

Εμείς οι φίλοι του σιδ/μου όχι μόνο χαιρόμαστε μ' αυτές τις βελτιώσεις, αλλά κατά τις δυνατότητές μας τις βοηθούμε και τις υποστηρίζουμε, γιατί μόνο μ' αυτές μπορεί ο σιδ/μος 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 θα 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 διασώζομε και αποκαθιστούμε ιστορικής αξίας τροχαίο υλικό με ιδία πρωτοβουλία και εργασία, το οποίο και κινούμε σε σιδ/κές γραμμές με μικρή ή ανύπαρκτη κανονική κυκλοφορία.

Οι φορείς των σιδηροδρομοφίλων, που εκμεταλλεύονται τέτοια δίκτυα διεθνώς είναι μή κερδοσκοπικοί, απασχολούν ελάχιστο ή καθόλου έμμισθο προσωπικό και τυχόν περίσσευμα εκμεταλλεύσεως διατίθεται για βελτιώσεις των δικτύων, εμπλουτισμό του υλικού ή υποστήριξη παρομοίων προσπαθειών σε άλλα μέρη. Η συνήθης διαδικασία είναι η εξής:

Οταν το "μεγάλο δίκτυο" πρόκειται να ή έχει ήδη εγκαταλείψει μιά "ασύμφορη" γι' αυτό γραμμή, σχηματίζεται ένας πυρήνας ενδιαφερομένων με στόχο τη διάσωσή 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 εκπαίδευση τους συνήθως αναλαμβάνουν εθελοντικά συνταξιούχοι σιδ/κοί. 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 σιδ/μο, 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 σιδ/μων:

1) Εξασφαλίζουν την διατήρηση της σιδ/κής ιστορίας, πράγμα που αποτυγχάνουν να κατορθώσουν τα στατικά μουσεία διότι ο σιδ/μος είναι μέσο μεταφοράς, άρα κατ' εξοχήν κινητικός. Ως εκ τούτου ο πλέον σωστός τρόπος για την παρουσίαση ιστορικού σιδ/κού εξοπλισμού είναι σαν μέρος της γενικότερης λειτουργίας ενός δικτύου και όχι ο εγκλεισμός σε μουσεία. Ο επισκέπτης πρέπει να δεί τις εγκαταστάσεις, ν' ακούσει την ατμοσφυρίχτρα, να μυρίσει το κάρβουνο και να ταξιδέψει σ' ένα παλαιό ξύλινο όχημα για να καταλάβει -ή να θυμηθεί- τί θα πεί παλιός σιδηρόδρομος. Είναι η ίδια διαφορά που υπάρχει μεταξύ του βαλσαμώματος ενός σπανίου ζώου και της διατηρήσεώς 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 αφιλοκερδών αυτών φορέων προέρχονται από τις συνδρομές μελών, δωρεές, κρατικά δάνεια και επιχορηγήσεις, κόμιστρα (φυσικά!), εστιατόρια σταθμών και συρμών, πώληση σιδ/κών ενθυμίων, βιβλίων, περιοδικών, μοντέλων και διευκόλυνση κινηματογραφικών παραγωγών.

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

Το υλικό είναι ακόμη πιο πολυποίκιλο και κυμαίνεται από ατμαμαξούλες λατομείων των 5t, μέχρι αρθρωτά μεγαθήρια των 7000 HP. Και δεν περιορίζεται στον ατμό καθώς αποσύρονται από τα δρομολόγια οι ντήζελ και οι ηλεκτράμαξες της προπολεμικής 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, υδατόπυργοι, γερανοί, σημαφόροι κ.λπ.) και αναδεικνύεται το κάλλος και η μεγαλοπρέπειά τους. Σε πολλές περιπτώσεις επιχειρείται η δημιουργία ατμόσφαιρας μιάς συγκεκριμμένης εποχής, οπότε όλα τα αντικείμενα στο δίκτυο-στολές, φανοί, πίνακες δρομολογίων, τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός, ζυγαριές και τα τοιαύτα- ακολουθούν το σχετικό στύλ).

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

ΕΝΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΑΓΙΟ ΟΡΟΣ

Γιάννης Νιώτης

Ο σιδηροδρομόφιλος προσκυνητής που θα επισκεφθεί το Ρωσικό Μοναστήρι/Αγ. Παντελεήμονος/στο Αγιο Οροσ 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 επιζεί πια κανένας από τους μοναχούς της Προεπαναστατικής Εποχής/προ του 1917/ και οι νέοι μοναχοί σε ερωτήσεις μας εδήλωσαν άγνοια. Θα προσπαθήσω να δώσω μια επιπόλαια περιγραφή απ' ότι αντελήφθην ο ίδιος.

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

Παρατηρώντας προσεκτικά διεπίστωσα να υπάρχουν εκεί γύρω πεταμένα και χαλασμένα σχοινιά και τροχαλίες με τα οποία προφανώς υπεβοηθείτο η κίνηση του ή των βαγονέττων. Ισως στο βάθος της αποθήκης να υπήρχε κανένας "εργάτης" με τον οποίο τραβούσαν το βαγονέττο ενώ άλλοι το έσπρωχναν. Αυτή η έλξη 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 οτι η γραμμή έχει ζωή τουλάχιστον 120 ετών.-

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

Στο Δημαρχείο Στυλίδας, τον Μάρτιο 1993, μετά από πρόσκληση του Δήμου Στυλίδας, ο Σ.Φ.Σ. ανέπτυξε τους λόγους για τους οποίους η γραμμή Λειανοκλάδι - Στυλίδα, όχι μόνο δεν έπρεπε να τεθεί εκτός κυκλοφορίας, όπως είχε εισηγηθεί η εταιρεία TRANSMARK, αλλά αντιθέτως 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 Φασούλας. Πλάι του καθήμενος ο Δήμαρχος Στυλίδας, στο άκρο δεξιό ο τότε πρόεδρος της Π.Ο.Σ. κ. Σπύρος Κότσιας.

Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΤΑ ΤΡΑΙΝΑ ΥΨΗΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Γιώργος Νάθενας

1. ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Οι σιδηρόδρομοι υψηλών ταχυτήτων πρωτοεμφανίστηκαν στην Ιαπωνία, ήδη απο την δεκαετία του 1960. Το τρένο Shinkansen, απο την 1η Οκτωβρίου 1964, δρομολογήθηκε στις υπερταχείες ΤΟΚΑΙΝΤΟ που ανέπτυσσαν μέγιστη ταχύτητα 210 χλμ/ώρα στη διαδρομή Τόκυο-Οζάκα. Στην Ευρώπη εμφανίστηκαν απο 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). Απο τότε, οι σιδηροδρομικές εμπορικές ταχύτητες ποτέ δεν σταμάτησαν να αυξάνουν. Σήμερα στην Ευρώπη υπάρχουν 4 δίκτυα τα οποία λειτουργούν με ταχύτητες μεγαλύτερες ή ίσες με 250 χλμ/ώρα: Γαλλία (TVG 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 προσφορά. Ετσι, στη γραμμή Παρίσι-Λυόν, μετά απο 10 χρόνια λειτουργίας η σιδηροδρομική κίνηση έφτασε το 1991 τα 20,3 εκατ. επιβάτες, ενώ απο το 1981 έχουν μεταφερθεί 165 εκατ. επιβάτες. Στην Ιαπωνία, στις γραμμές ΤΟΚΑΙΝΤΟ, ΣΑΝΥΟ, μεταφέρονται 140 εκατ. επιβάτες ετησίως, ενώ απο το 1964 που πρωτοεφαρμόστηκαν οι υψηλές ταχύτητες έχουν μεταφερθεί πάνω απο 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 απο τα συμβατικής ανάρτησης τρένα σε υφιστάμενες 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 απο 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 απο τη χρήση ξεχωριστής γραμμής απο την υπόλοιπη κυκλοφορία, ενω 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 απο 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 απο 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 MLVOOXI αντίστοιχα). Τα τελευταία κινούνται εντελώς αυτόματα (χωρίς οδηγό) με μαγνητική ανύψωση πάνω απο 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-

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

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 υφιστάμενη γραμμή χωρίς υψηλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, αυξάνοντας αισθητά τις λειτουργικές ταχύτητες, όταν είναι οικονομικά επαχθές 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 Sprintor (κατά πολλούς το πολυτελέστερο τρένο του Κόσμου μαζί με το ICE), το Ισπανικό TALGO Pendular, η Γερμανική ντηζελοκίνητη αυτοκινητάμαξα μεσαίων αποστάσεων VT 610 της MAN, και οι γιαπωνέζικες ντηζελοκίνητες 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, απο το 1981,

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

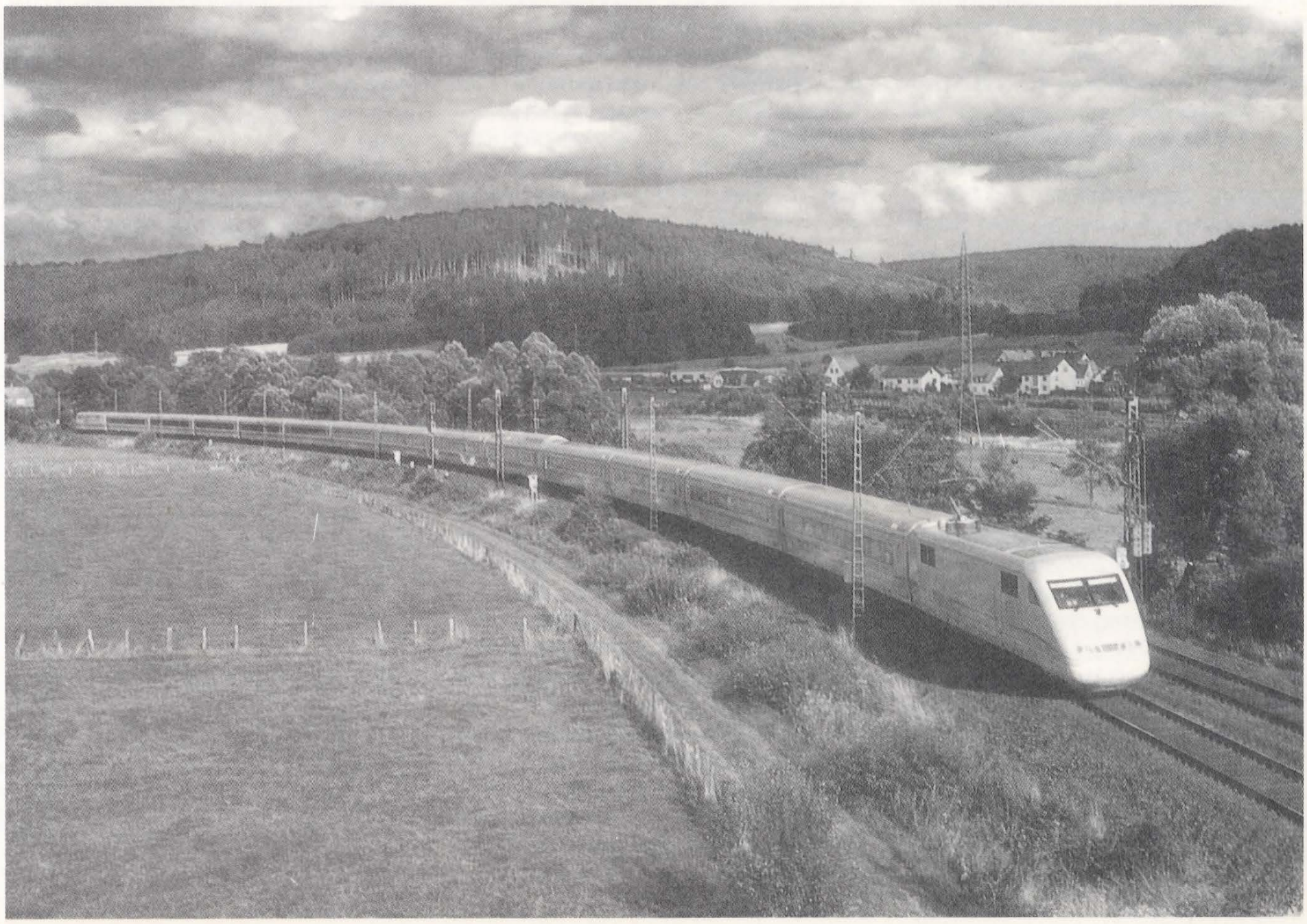
Οι Γαλλικοί Σιδηρόδρομοι επεκτείνουν τώρα το δίκτυο TGV προς βορρά, στη Λίλλη και την σήραγγα της Μάγχης. Το τμήμα αυτό θα είναι ο πρώτος κλάδος του μελλοντικού διεθνούς δικτύου υψηλής ταχύτητας Παρίσι-Βρυξέλλες-Κολωνία-Αμστερνταμ-Λονδίνο.

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 δυόμιση ωρών τελικά απο 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 ντηζελομηχανή 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 (ΤΥΤ) είναι εκτός του μειωμέ-



νου χρόνου ταξιδίου, η δυνατότητα εκτέλεσης ταξιδίου μετ΄ επιστροφής την ίδια μέρα, η αξιοπιστία, η κεντρική θέση των σταθμών, η συχνότητα, η αίσθηση ασφάλειας που προσδίδει, το κόστος ταξιδίου, η άνεση και η δυνατότητα να δουλέψει κανείς κατά τη διάρκεια της διαδρομής που είναι πολύ μεγαλύτερη απ΄ ότι στα αεροπλάνα ή στα οδικά μέσα.

Οι επιβάτες ΤΥΤ ξοδεύουν το μεγαλύτερο μέρος της διάρκειας ταξιδιού απο πόρτα σε πόρτα μέσα στο τρένο ενώ οι επιβάτες αεροπορικών συνδέσεων μικρών αποστάσεων (διάρκειας διαδρομής ως 1 ώρα απο αεροδρόμιο σε αεροδρόμιο) ξοδεύουν το 75% της διάρκειας διαδρομής απο πόρτα σε πόρτα για τις μετακινήσεις απο/προς τα αεροδρόμια, τις διατυπώσεις checkin και ασφάλειας στο αεροδρόμιο ή περπατώντας ως 2 χλμ. μέσα στα αεροδρόμια για ναφθάσουν 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 Ι.Χ.

Το Ευρωπαϊκό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων, το 2010, θα περιλαμβάνει 24.000 χλμ. απο τα οποία 9.000 χλμ. νέων γραμμών και 15.000 χλμ. αναβαθμισμένων γραμμών και θα επιτρέπει να συνδέονται σιδηροδρομικά οι μεγάλες πόλεις με ταχύτητες απο 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 απο 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 απο Ι.Χ. και το 1/3 αυτών απο αεροπλάνα (προβλέψεις για το 2000).

Ως προς την κατανάλωση ενέργειας το TGV καταναλώνει 15 γραμμάρια ισοδύναμου πετρελαίου ανά επιβατοχιλιόμετρο σε σύγκριση με 13 έως 14 γραμ. ισοδ. πετρελαίου ανα επιβατχλμ., στα τρένα των 160 χλμ/ώρα και 30 ως 40 γραμ. των Ι.Χ. ή 54 γραμ. του αεροπλάνου.

Ο αυτοκινητόδρομος 3 λωρίδων ανα κατεύθυνση απαιτεί ως προς το TGV, διπλάσια έκταση για λιγότερη απο 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 ανα 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 Manheim-Stuttgart (99 χλμ.). Στη Γαλλία το 1991 μεταφέρθηκαν 20 εκατ. επιβάτες με πληρότητα 80% απο 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 ΕΧΡΟ ΄92 (το ρεκόρ ταχύτητας είναι 325 χλμ/ώρα) ενώ προωθείται η υλοποίηση των συνδέσεων Μαδρίτης-Μπαρτσελόνα 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 Chambery και το Γαλλικό δίκτυο TGV μέσω ενος 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 απο 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.

Αλλη εξέλιξη είναι η κατασκευή ενός MAGLEV απο Ορλάντο ως Ντισνεϊγουορλντ (μήκος γραμμής 22 χλμ.).

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

5. Η ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ

Η Γαλλική GEC-ALSTHOM πήρε τον Αύγουστο 1993 παραγγελία 2,4 δις δολλάρια 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 επιτρέψει στο σιδηρόδρομο να ανταγωνιστεί τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς στους δυο 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 ενεργειακώς αποδοτική και φιλική προς το περιβάλλον.

Ως το 2000 μπορεί να μεταφερθεί προς το σιδηρόδρομο, μεταφορικό έργο απο τις οδικές συγκοινωνίες ανάλογα με την τιμολογιακή πολιτική που θα εφαρμόσει ο ΟΣΕ.

Δεν προβλέπεται σημαντική απόσπαση μεταφορικού έργου απο 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 απο το τρένο, θα μπορούσαν να ανακουφιστούν απο 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 καθοριστικός 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 ενα μεγάλο άλμα προς τα εμπρός.

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

50 ΧΡΟΝΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΒΑΣΗ ΣΤΗ ΝΟΡΜΑΝΔΙΑ

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Αντώνης Βράιλας
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 αρμάδα 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, ανάμεσά τους δε και οι Ελληνικές Κορβέττες, ΚΡΙΕΖΗΣ και ΤΟΜΠΑΖΗΣ. 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 τόννους εφοδίων. Τις επιχειρήσεις υποστηρίζουν περίπου 5.000 βομβαρδιστικά, 2.840 καταδιωκτικά και 1.800 μεταγωγικά αεροπλάνα.

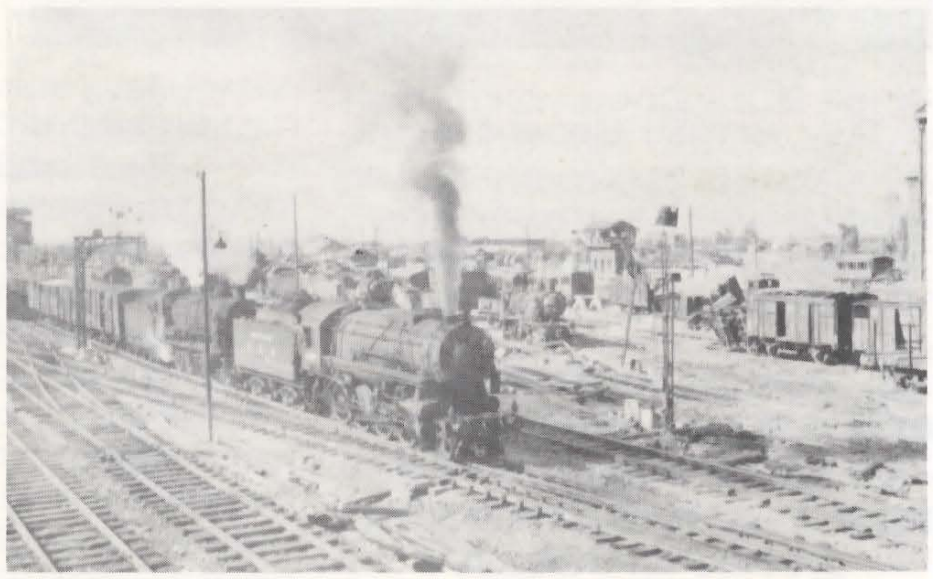
Στις 6.30 ακριβώς όπως είχε προβλεφθεί, οι συμμαχικές δυνάμεις πατούν τις ακτές της Νορμανδίας. Παρόλα τα αρχικά προβλήματα και τις απώλειες στην ακτή ΟΜΑΗΑ οι σύμμαχοι, με το τέλος της πρώτης ημέρας κατορθώνουν να αγκιστρωθούν στις ακτές και μέρα με τη μέρα να εκδιώξουν τους Γερμανούς προς το εσωτερικό.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

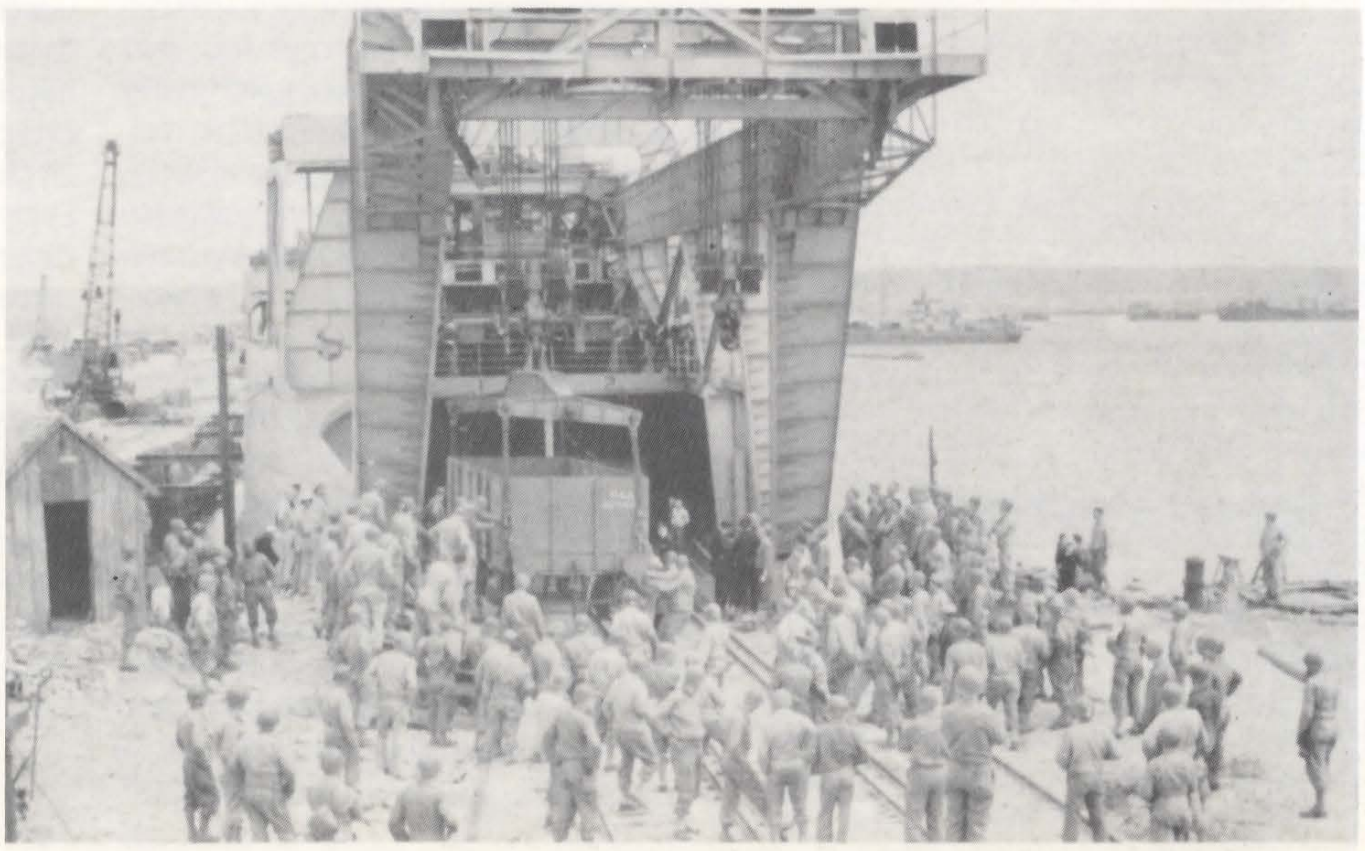
Είναι γεγονός ότι η απόβαση των συμμάχων στη Νορμανδία, έπαιξε ίσως το σοβαρότερο ρόλο στην τελική νίκη και δεν είναι καθόλου άδικο που την ονομάζουν τη "μεγαλύτερη μέρα του πολέμου".

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 Μπράντλευ, τον Πάττον, τον Μοντγκόμερυ έως τον Ναύαρχο Ράμσευ, και τον Πτέραρχο Τέντερ. Βέβαια, οι περισσότεροι από τους αναγνώστες στέκονται σ' αυτά τα ονόματα και στα γεγονότα αυτά καθεαυτά, 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 απαραιτήτων υλικών καθώς και του ανθρωπίνου δυναμικού, πήρε το κωδικό όνομα BOLERO και άρχισε το Φθινόπωρο του 1943. Επρεπε λοιπόν, 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, βασίσθηκε κυρίως σε εφόδια που ήρχοντο από την Αμερική στα Βρετανικά λιμάνια και κατόπιν με το σιδηρόδρομο προωθούντο 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 ατμαμαξών, Δ/Η και βαγονιών, πολλές από αυτές παρήγαγαν παράλληλα και πολεμικό υλικό. Η γνωστή μας ALCO, κατά τη διάρκεια του πολέμου παρήγαγε, 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, ξεφορτώθηκαν 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 τέσερα μέτωπα ανά τον κόσμο.

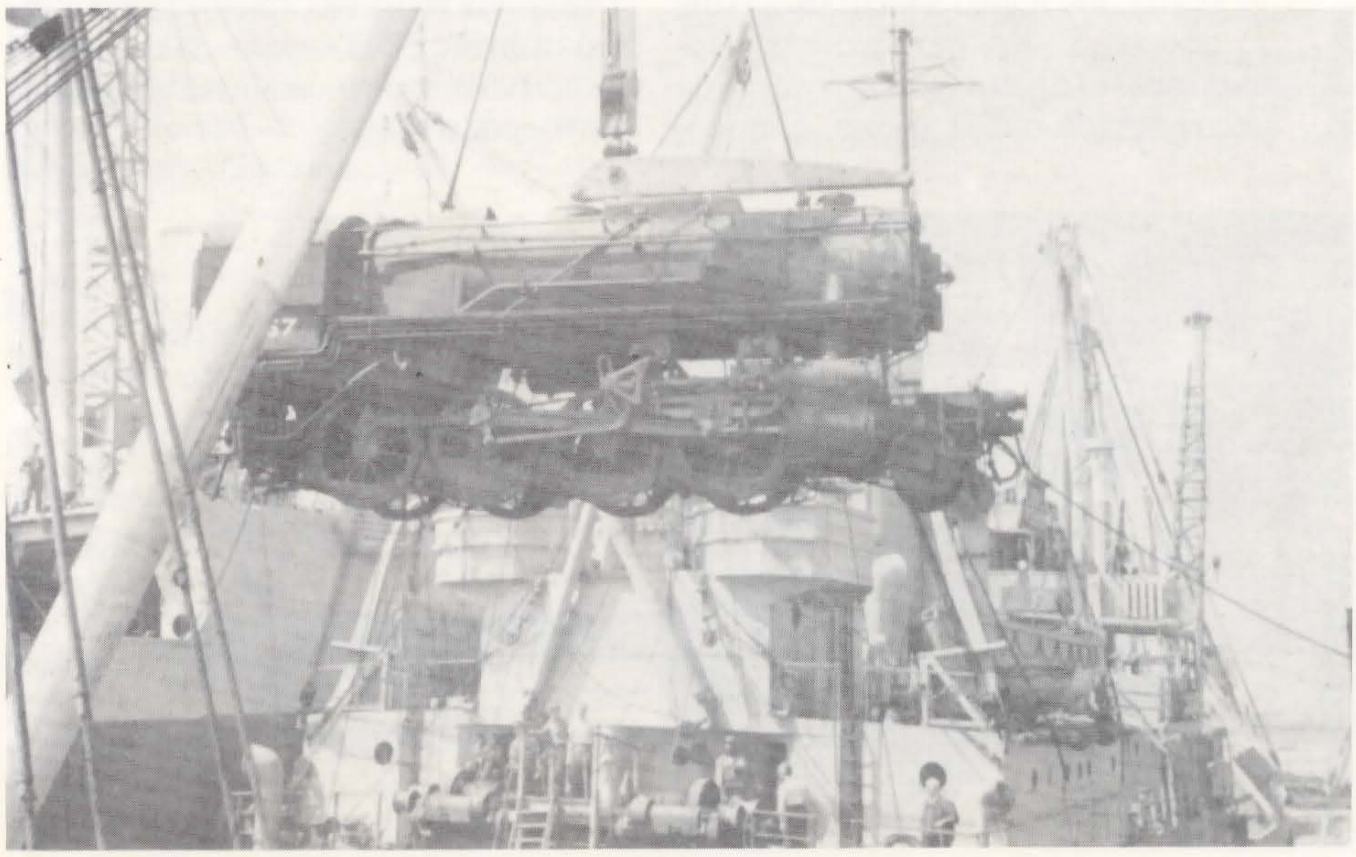
Οι Βρετανικοί σιδηρόδρομοι, καλά οργανωμένοι, είχαν εκείνη την εποχή σε χρήση, 19.463 μηχανές έλξεως, 1.241.711 φορτηγά και 45.838 επιβατηγά βαγόνια. Ακόμη όμως και αυτοί οι αριθμοί, δεν ήσαν ικανοί να σηκώσουν το βάρος των αναγκών. Ετσι οι ΗΠΑ αποφάσισαν να ενισχύσουν τους Βρετανικούς σιδηροδρόμους 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 μεταφοράς καυσίμων και 42 βαγόνια ψυγεία.

Σαν παραδείγματα που δείχνουν την πυκνότητα των αναγκαίων δρομολογίων, θα αναφέρουμε ότι για τη μετακίνηση π.χ. των 100.000 ανδρών ενός Σώματος Στρατού, εχρειάζοντο 250 επιβατηγές και 50 φορτηγές 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 ημερα. Επίσης, στο σιδηροδρομικό κόμβο του CLAPHAM, στο Νότιο Λονδίνο, υπήρχαν μέρες που περνούσαν 2.500 αμαξοστοιχίες το 24ωρο!!! Ναί, καλά διαβάσατε, δύο χιλιάδες πεντακόσειες.

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 ατμάμαξα 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 προπαρασκευή 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

Με τους πολλούς καπνούς, τους ατμούς και τ' αγκομαχητά. Προ τού γίνει ντηζελοκίνητο, ηλεκτροκίνητο, πυραυλοκίνητο, όλο και πιο γρήγορο, όλο και πιο γρήγορο.

Στα μουσεία θα βρείς 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 άσφαλτος με περισσή ασέβεια.

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

Φαίνεται ότι το τραίνο από την φτιάξη του είναι τέτοιο, να θάλπει τις αναμνήσεις και τη νοσταλγία, που μόνον σ' ένα τραίνο μπορούν να είναι ευχαριστημένοι ταξιδιώτες.

Τέτοια ήταν τα τραίνα των πιονέρηδων που πήγαιναν στη "Δύση", κουβαλώντας την εξέλιξη με κάθε χιλιόμετρο νέας σιδηροτροχιάς. Αλλά ήταν και τα τραίνα της κατοχής, χωρίς θέρμανση, σχεδόν χωρίς καθίσματα και χωρίς .... περιορισμό επιβατών.

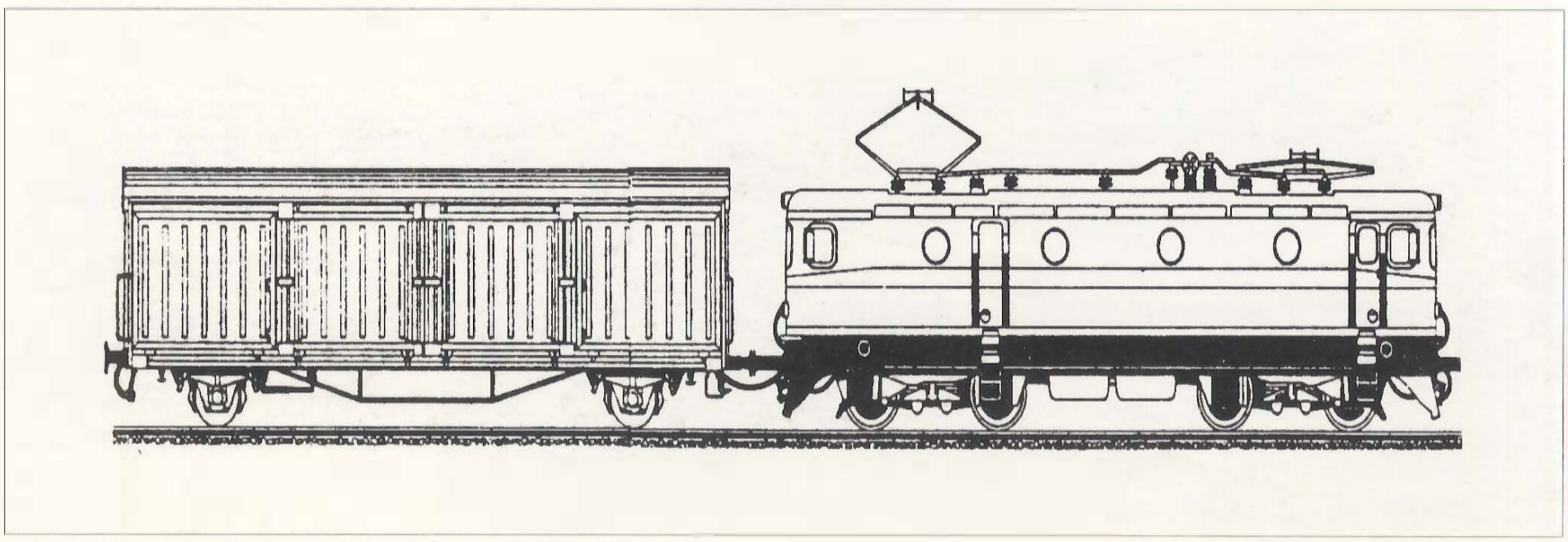
Σ' ένα τέτοιο τραίνο μπήκαμε το Νοέμβρη του 1942, πέντε παιδιά 12 ως 16 χρονών. Ο Πέτρος που είχε το μπαρ μας πήρε υπό την προστασία του. Ηταν χωριανός μας ο Πέτρος και ψιλομαυραγορίτης. Γνώριζε όμως τους Γερμανούς που έκαναν έλεγχο στα τραίνα, και μ' ένα κονιάκ καθάριζε. Λέγαν: "ΑΟΥΒΙΝΤΕΡΖΕΝ" και φεύγανε.

Νοέμβρης 1942. Κρύο και ψιλόβροχο. Αθήνα-Θεσσαλονίκη, το κάναμε τρία μερόνυχτα. Οταν τέλειωναν τα ξύλα, σταματούσε το τραίνο και οι επιβάτες αμολυόμασταν ενα γύρω να μαζέψουμε κούτσουρα. Πριν από τη Δεκέλεια, στην ανηφόρα, το τραίνο άρχισε να τσουλάει προς τα πίσω. Με χίλια ζόρια το σταμάτησε ο μηχανοδηγός και μας κατεβάσαν όλους για να ελαφρύνει. Ο Πέτρος, που είχε κάνει τη διαδρομή πολλές φορές και ήξαιρε, μας είπε ότι το τραίνο θα γυρίσει στον κάμπο να πάρει φόρα για να βγάλει τον ανήφορο. Στη στροφή το χάσαμε. Περιμέναμε κάποιες ώρες και εκεί που είχαμε απελπιστεί οτι θάρθει, ήρθε! Πρώτα είδαμε τον καπνό. Μετά ακούσαμε το σφύριγμα. Και μετά φάνηκε! Τέτοιους αλλαλαγμούς χαράς ξανάκουσα μόνον ύστερα από 2 χρόνια, όταν φύγαν οι Γερμανοί και υποδεχόμασταν τους Εγγλέζους στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

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

Την άλλη μέρα ξημερωθήκαμε στον Γοργοπόταμο. Μας ξύπνησαν πυροβολισμοί φωνές και Γερμανικά ουρλιαχτά. Κάποιον κυνηγούσανε οι Γερμανοί και τον ντουφεκάγανε σα νάτουνε λαγός. Το θυμάμαι το παλληκάρι καθώς χανότανε στους θάμνους. Πρέπει να γλύτωσε.

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



Την Τρίτη μέρα μπαίνοντας στη Λάρισα, έγινε το μεγάλο γλέντι. Καθώς το τραίνο δεν είχε τουαλέττες, οι επιβάτες έβγαιναν από την πίσω πόρτα του βαγονιού, προσπαθώντας να ισορροπήσουν πάνω στα σίδερα 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 ξαδέρφης 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. Οτι ξημέρωνε όταν μπήκαμε στη Λάρισα και η καϋμένη Γεωργία ... ισορροπούσε ακόμη πάνω στις μπάρες. Ξαφνικά ο τόπος ξεσηκώθηκε από σφυρίγματα και κραυγές ενθουσιασμού. "Μπράβο σινιορίνα, μπόνο σινιορίνα, αβάντι σινιορίνα". Το τραίνο σταμάτησε σιγά σιγά και όλοι οι Ιταλοί που φόρτωναν ένα άλλο τραίνο, τα παρατήσαν όλα και μαζεμένοι απολάμβαναν το απρόοπτο θέαμα.

Οι Γερμανοί που επιστατούσαν εξαγριώθηκαν και αρχίζουν να φωνάζουν: "Σαμποτάζ - ράουστ-ράουστ". Εγινε χαμός με τον Γερμανοϊταλικό καυγά. Παρά λίγο δηλαδή, οι ολοστρόγγυλοι και πάλλευκοι γλουτοί της εξαδέρφης μας, να δημιουργήσουν ρήγμα στον Αξονα. Αλλη μια ιστορική ευκαιρία που χάθηκε για την Ελλάδα.

Τέλος, κατά το μεσημέρι φτάσαμε στη Θεσ/νίκη, υπό τους ήχους των σειρήνων συναγερμού. Ολοι οι Γερμανοί κρύφτηκαν στα καταφύγια, ενώ οι Ελληνες πανηγύριζαν στους δρόμους.

Εννοιωθαν ότι οι συναγερμοί ήταν το προοίμιο της απελευθέρωσης, της ημέρας που θάφευγαν οι Γερμανοί και θαρχόντουσαν οι Εγγλέζοι.

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

ΟΙ ΝΕΟΙ ΣΥΡΜΟΙ ΤΩΝ ΗΣΑΠ

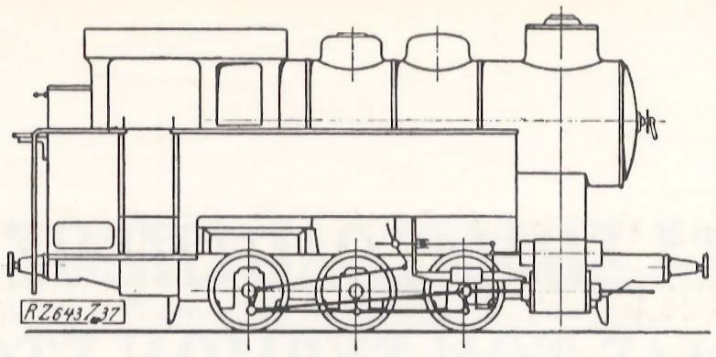
Ο εικονιζόμενος συρμός των ΗΣΑΠ, είναι ένας από τους πρώτους δύο νέους πεντάδυμους συρμούς που παρέλαβε πρόσφατα ο ηλεκτρικός αστικός σιδηρόδρομος Πειραιά - Κηφισιάς από τα Ελληνικά Ναυπηγεία και την γερμανική κοινοπραξία SIEMENS -MAN (AEG). Συνολικά πρόκειται να παραληφθούν 10 τέτοιοι πεντάδυμοι συρμοί που θα αντικαταστήσουν τους μεταλικούς συρμούς SIEMENS - MAN 5ης παραλαβής. Οι νέοι συρμοί είναι σχεδιασμένοι με βάση τους συρμούς SIEMENS - MAN 8ης παραλαβής, με κάποιες καινοτομίες: ψηφιακό και όχι αναλογικό λειτουργικό σύστημα, καλύτερη στήριξη των θυρών, παράθυρα που ανοίγουν ως τη μέση σαν του ΟΣΕ, καλύτερος εξαερισμός, πιο ευχάριστη διαρρύθμιση και χρωματισμός των εσωτερικών χώρων, αναμονή για λειτουργία ATO κλπ. Κλιμάκιο του ΣΦΣ ξεναγήθηκε στον συρμό αυτό με βόλτα ως την Κηφισιά, από τον Διευθυντή Ελξεως και αποκλεισμού των ΗΣΑΠ κ. Ν. Σκουλαριώτη, στις 16-4-1994. □

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

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

	ΕΡΓΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΠΟΣΟ (δρχ.)	ΧΡΗΜ. ΠΗΓΗ
1	**Ευαγγελισμός - Λεπτοκαρυά**	Νέα διπλή γραμμή 200 χ/ω με σήραγγες Τεμπών, Πλαταμώνα	28 δισ.	Ταμείο Συνοχής-Μεταφορές
2	**Ελευσίνα - Κόρινθος**	Νέα διπλή γραμμή, καν. πλάτους, 200χ/ω	80 δισ.	Ταμείο Συνοχής - Μεταφορές
3	**Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα**	Ολοκλήρωση έργων διαπλάτυνσης γραμμής	7 δισ.	Ταμείο Συνοχής - Μεταφορές
4	**Θριάσιο Πεδίο**	Κατασκευή συγκροτήματος εγκαταστάσεων (Διαλογή κ.λπ.) με γραμμή σύνδεσης	65 δισ.	Ταμείο Συνοχής - Μεταφορές
5	**Πλατύ-Φλώρινα Κοζάνη**	Μερική ανακαίνιση επιδομής	3,5 δισ.	Ταμείο Συνοχής - Μεταφορές
6	**Θεσ/νίκη - Αλεξ/πολη**	Κατασκευή παραλλαγών χάραξης	7 δισ.	Ταμείο Συνοχής - Μεταφορές
7	**Ηλεκτροκίνηση**	Ηλεκτροκίνηση γραμμής Αθήνας - Θεσ/νίκης	45 δισ.	Κ.Π.Σ. (Εθν. Σκέλος)
8	**Τοξότες - Ν. Καρβάλη**	Κατασκευή νέας γραμμής	10 δισ.	Κ.Π.Σ. (Εθν. Σκέλος)
9	**Αθήνα - Θεσ/νίκη Ειδομένη**	Υπόλοιπα έργα, όπως: 1. Νέα διπλή γραμμή 200 χ/ω Τιθορέα-Λιανοκλάδι (σήραγγα Καλλίδρομου) 2. Βελτιώσεις Αθήνας-Οινόης, ολοκλήρωσησε έργα α΄ Κ.Π.Σ. 3. Σηματοδότηση - τηλεπικοινωνίες υπόλ. τμημάτων 4. Εργα βελτίωσης, διαρρύθμισης ή κατασκευής νέων σταθμών	89,3 δισ.	Κ.Π.Σ. (Εθν. Σκέλος)
10	**Τροχαίο υλικό**	Προμήθεια τροχαίου υλικού (δηζελάμαξες, INTERCITY) και εγκαταστάσεις συντήρησης	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 πληροφορικών συστημάτων διαχείρισης βασικών συνιστωσών σιδηροδρ. λειτουργίας	2,7 δισ.	Κ.Π.Σ. (Εθν.Σκέλος)
13	**Δυτική Πύλη**	Οριστική Μελέτη σιδηροδρομικής σύνδεσης Καλαμπάκας - Ηγουμενίτσας	1,3 δισ.	Γραμμή 700 και ΠΔΕ
14	**Πειραιάς**	Μελέτη Νέου Ενιαίου Επιβατικού Σταθμού Πειραιά και υπερυψωμένης σιδηρ. προσπέλασης	0,5 δισ.	ΠΕΠ Αττικής και ΠΔΕ
15α	**Προαστιακός**	Κατασκευή πάρκινγκ (PARKAND RIDE) στους σταθμούς γραμμής Αθήνας - Χαλκίδας Λοιπές βελτιώσεις σηματοδότησης (αξονομετρητές) και σταθμών της ίδιας γραμμής	4,5 δισ.	ΕΠ Αττικής και "τάληρο βενζίνης" για μέτρα κατά του Νέφους
15β	**Προαστικός**	Προμήθεια 6 αυτοκινηταμαξών	6 δισ.	ΠΔΕ ή λήζινγκ EUROFIMA
16	**Οδοντωτός**	Προμήθεια δύο νέων αυτοκινηταμαξών οδοντωτού Αγ.Παρασκευή, Κέντρο	0,5 δισ.	ΠΕΠ Δυτ. Ελλάδος και ΠΔΕ
17	**Μετρό Αθήνας**	Ολοκλήρωση μετρό Αθήνας με επεκτάσεις προς Περιστέρι, Αιγάλεω, Ηλιούπολη, Αγ.Παρασκευή, Κέντρο Πειραιά	650 δισ.	Ταμείο Συνοχής - Περιβάλλον
18	**ΗΣΑΠ**	Σταθμός Νερατζιώτισσας (εκκρεμούν και άλλα έργα 37 δισ. αναβάθμισης γραμμής ΗΣΑΠ με πιθανή χρηματοδότηση από αυτήν ή άλλες πηγές	0,7 δισ.	ΠΕΠ Αττικής
19	**Τραμ Αθήνας**	Μελέτη οριστική και σύνταξη τευχών δημοπράτησης (δεν έχουν εξασφαλιστεί ακόμα κονδύλια υλοποίησης)	150 εκατ.	Δήμος Αθήνας

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



Η ΣΕΙΡΑ 40-45 ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

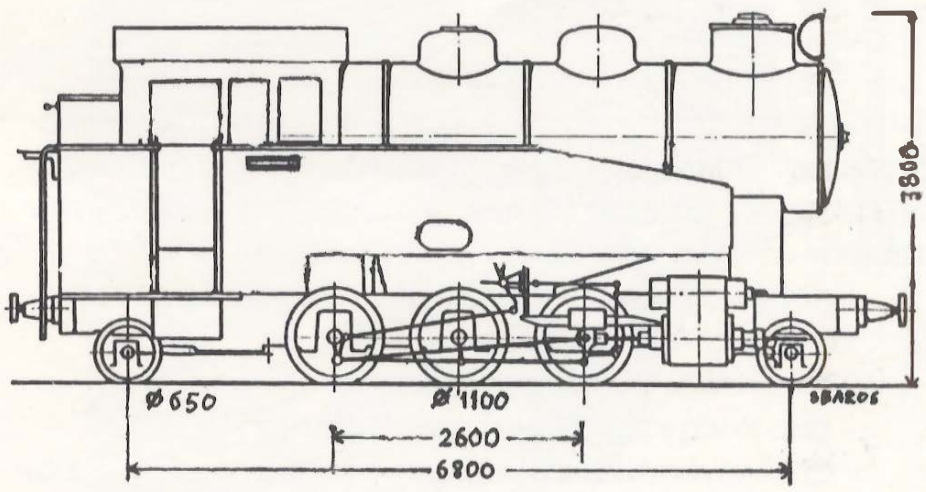
του Νίκου Σμπαρούνη

Κατά τας αρχάς της 10ετίας του 50, τα Ελληνικά σιδ/κά δίκτυα, απεφάσισαν να επωφεληθούν των πολεμικών αποζημιώσεων, ας είχεν επιτύχει μετά τον Β' Παγκόσμιον Πόλεμον. Ούτω, υπήρξε πληθώρα παραγγελιών πρός την σιδ/κήν βιομηχανίαν των χωρών του τ. Αξονος.

Το υλικόν αυτό, ομού μετά της πρωίμου μεταπολεμικής συμμαχικής βοηθείας επέτρεψε την αποφασιστικήν αντικατάστασιν του κατά τον πόλεμον καταστραφέντος τοιούτου. Εν έμμεσον όφελος ήτο η αντικατάστασις του εν μέρει πεπαλαιωμένου τροχαίου υλικού. Οι Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας εις τα πλαίσια της αποζημιώσεως, απέκτησαν τας 6 ατμαμάξας της σειράς 40, τας Α/Α BREDA και τας 4ξονικάς φορταμάξας Ρετζιάνε.

Η σειρά 40 βασίζεται εις την YCY #21 της Nordhausen Wemigeroder Eisenbahn (σήμερον 99 6001 της Reichsbahn), είναι δηλαδή μία παραλλαγή της σειράς 64 της DR δια μετρικάς γραμμάς. Κατ' αυτόν τον τρόπον, αποτελεί συνέχειαν του προγράμματος τυποποιήσεως των Γερμανικών κινητηρίων μονάδων και της προσπαθείας δια την συμβατότητα της προτυποποιήσεως ELNA και Κρατικών Σιδ/μων. Η κυριωτέρα διαφορά της εκ της 99 6001 είναι οι κατά 10% μεγαλύτεροι τροχοί, επιτρέποντες την ανάπτυξιν ταχυτήτων 60 km/h, απαραιτήτων λόγω των μεγάλων αποστάσεων της Θεσσαλίας.

Αι μηχαναί παρεδόθησαν αρχικώς εξωπλισμέναι δια την καύσιν μαζούτ, περιλαμβάνουν όμως και κίτ μετατροπής των δια γαιάνθρακα (θύραι εστίας και εσχάραι). Διό και η δεξαμενή του μαζούτ είναι "εμπεφυτευμένη" εντός της προβλεπομένης ανθρακαποθήκης. Ετερον χαρακτηριστικόν, αναμενόμενον διά μίαν Γερμανικήν Einheits-lokomotive, είναι η μετατρεψιμότης εις ατμαμάξας YO 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 αι μεικταί αμαξ. ("πόστες") των Σ.Θ. και εις μικροτέραν έκτασιν, αι εμπορικαί. Διέθετον πέδην Κνόρρ (αι μοναδικαί ατμάμαξαι Μ.Γ. εν Ελλάδι) εις μίαν προσπάθειαν επιταχύνσεως των εμπορικών συρμών των Σ.Θ. Δυστυχώς η προσπάθεια έμεινε ημιτελής με την προμή- θειαν μιας μόνον σειράς φορταμάξων συνεχούς πέδης (αι προαναφερθείσαι Ρετζιάνε). Μέχρι σήμερον, κυκλοφορούν επί των τ. Σ.Θ. κατά πλειοψηφίαν εμπορικοί συρμοί χειροτροχοπεδούμενοι (είναι ίσως οι τελευταίοι εν Ευρώπη) με οχήματα του 1883 861. Η Ελληνική σιδ/κή ιστορία βρίθει τοιούτων θνησιγενών αποπείρων εκσυγχρονισμού.

Εν κατακλείδι, τα αποκαλούμενα "40άρια" των Σ.Θ. ήσαν εκ των πλέον συγχρόνων και ικανοποιητικών ατμαμαξών, αι οποίαι έκλεισαν την εποχήν του ατμού εις τον ΟΣΕ το 1977. □

ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Τύπος μηχάνής	1'Cl' h2t
Εύρος γραμμής	Μετρικόν
Πίεσις λέβητος	14 At
Μεγίστη ταχύτης	60 km/h
Βάρος /άξονα	9,6t
Βάρος προσφύσεως	28,8t
Βάρος εν τάξει πορείας	45,8t
H2O	4,5t
Καύσιμον	1,75t
Θερμ. επιφ.	72,2m2
Εσχάρα	—
Υπερθερμ.	27,4m2
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 οποιοδήποτε μέσο, είναι η ασφαλής άφιξη τόσο του ίδιου του μέσου όσο και των επιβαινόντων σ' αυτό. Αυτό στον σιδηρόδρομο εξασφαλίζεται

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

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

- απο κακή κατάσταση γραμμής
- απο κακή κατάσταση των οχημάτων και
- απο 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 απο λανθασμένη πληροφορία.
Δυο περιπτώσεις αστοχίας μπορούν να εμφανισθούν απο την μετάδοση λανθασμένης πληροφορίας

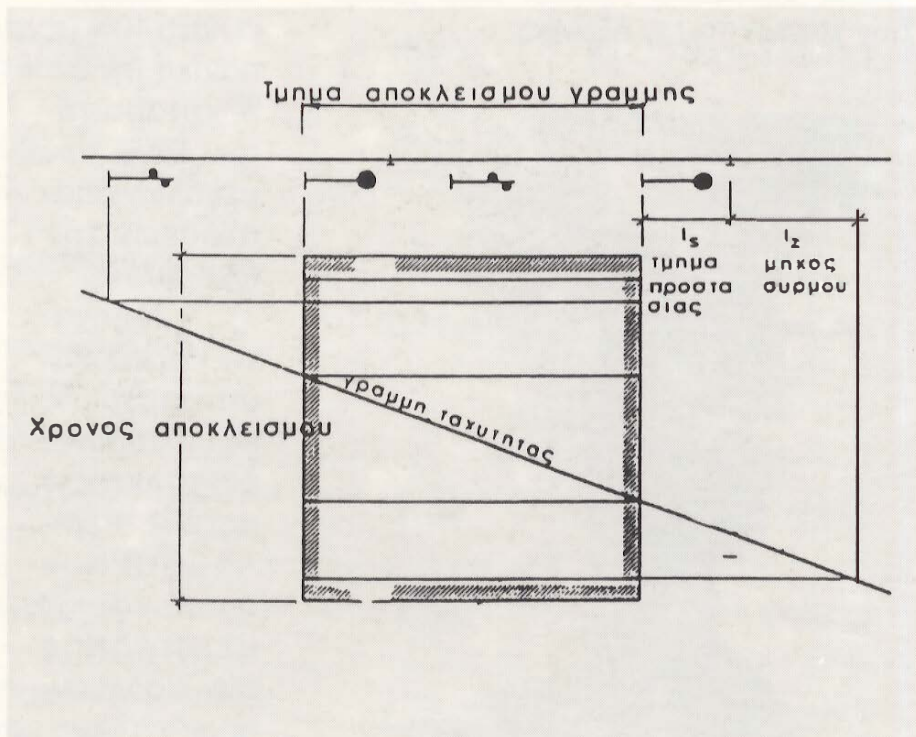
- η πρόσπτωση ενός συρμού επί του αμέσως προπορευόμενου και
- η μετωπική σύγκρουση δύο συρμών στην μονή γραμμή ή στο σημείο διασταύρωσης δύο κατευθύνσεων στην περιοχή σταθμών (αλλαγές, διασταυρώσεις).

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 ελευθέρων τμημάτων.

Ενα τμήμα αποκλεισμού χαρακτηρίζεται "ελεύθερο" όταν ο τελευταίος άξονας του συρμού έχει αφήσει το τμήμα αυτό. Αυτό σημαίνει οτι ο συρμός εξήλθε του τμήματος ακέραιος. Η ακεραιότητα του συρμού διαπιστώνεται ή με ανιχνευτή ουράς ή με αξονομετρητές.

Ο διαχωρισμός της γραμμής σε τμήματα γίνεται αφενός μεν ηλεκτρικά με μονωτικούς αρμούς ή με ειδικά σημεία επι της γραμμής τα οποία ανιχνεύονται με ανιχνευτή ουράς στο τέλος του συρμού (γραμμή-συρμός-σήματα), αφετέρου δε με σταθερές εγκαταστάσεις (σήματα-οδηγός).



Σχ. 1. Τμήμα αποκλεισμού γραμμής

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 επι της γραμμής και επι 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.

Ολα τα παραπάνω αναφέρονται στις συμβατικές ταχύτητες των 140-160 km/h, όπου η απόσταση προσήματος - κυρίου σήματος καθορίζεται απο 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 απο 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 απο τον οδηγό η ένδειξη του κυρίου σήματος. Για τον λόγο αυτό ανεπτύχθησαν συστήματα γραμμικού ελέγχου και καθοδήγησης των συρμών τα οποία μεταδίδουν τις πληροφορίες στην καμπίνα του μηχανοδηγού. Τα συστήματα αυτά επηρρεάζουν και καθοδηγούν τον συρμό μέχρι το επίπεδο του αυτοματισμού.

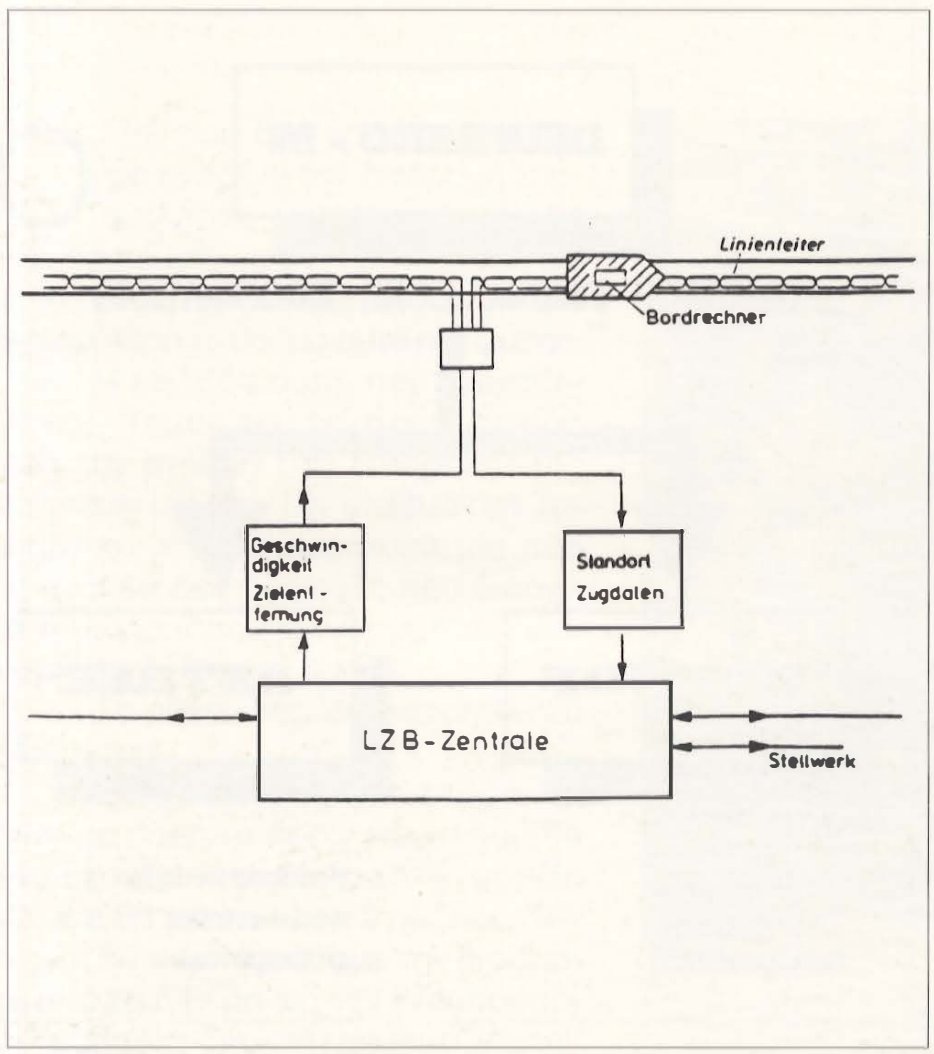
Το σύστημα της γραμμικής επιρροής και καθοδήγησης του συρμού αποτελείται από δυο αγωγούς τοποθετημένους κατά μήκος της γραμμής οι οποίοι κάθε 100 m. διασταυρώνονται μεταξύ τους (βλ. σχ. 3) δημιουργώντας έτσι σημεία εκπομπής κωδικών σημάτων. Τα σήματα αυτά μεταδίδονται μέσω δέκτου στο κάτω μέρος της μηχανής, 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:

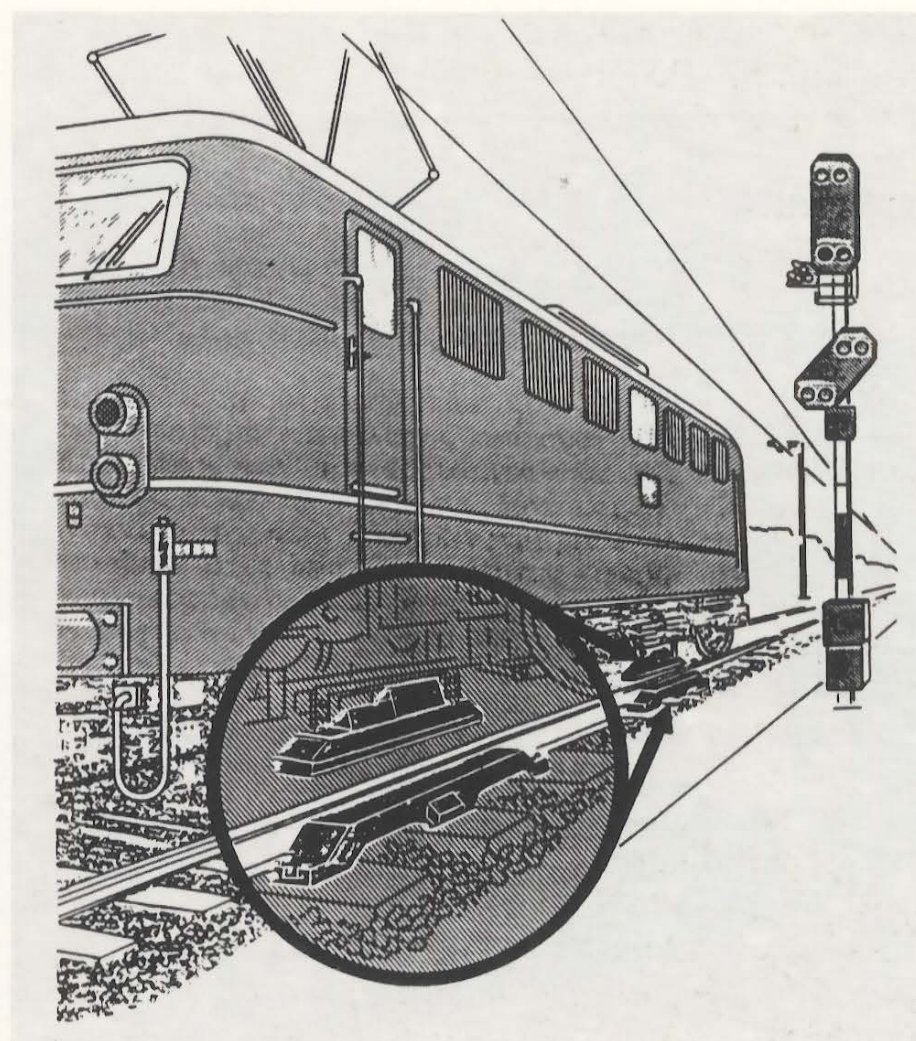
- η οφειλόμενη ταχύτητα
- η απόσταση απο τον υπόψη προορισμό και - η ταχύτητα στην θέση προορισμού

Το σύστημα αυτό χρησιμοποιήθηκε κατ' αρχή στις συμβατικές ταχύτητες σαν σύστημα επικάλυψης του συστήματος προσήματος-κυρίου σήματος όπου την προτεραιότητα είχε η ένδειξη των σταθερών σημάτων γραμμής μολονότι υπήρχε η δυνατότητα μέσω της γραμμικής επιρροής αναγνώρισης περισσοτέρων τμημάτων αποκλεισμού. Με την εφαρμογή του όμως στις υψηλές ταχύτητες δόθηκε 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 συσκευή 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 απο τα κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας συρμών, τα οποία είναι συστήματα γεωγραφικής απεικόνισης του δικτύου. Επί των ειδικών αυτών πινάκων απεικονίζονται γεωγραφικά όλες οι εγκαταστάσεις σταθμών και ελεύθερης γραμμής (σήματα, αλλαγές, σημεία κινδύνου, τμήματα ολίσθησης) καθώς και κάθε συρμός με τον αριθμό του (Train number control). Κάθε ενα κέντρο συμπεριλαμβάνει τοπικά κέντρα τα οποία έχουν εμβέλεια περίπου 6.5 km δεξιά κι αριστερά.



Σχ. 2. Επαγωγικός μαγνήτης γραμμής



Σχ. 3. Γραμμική επιρροή συρμού

3. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

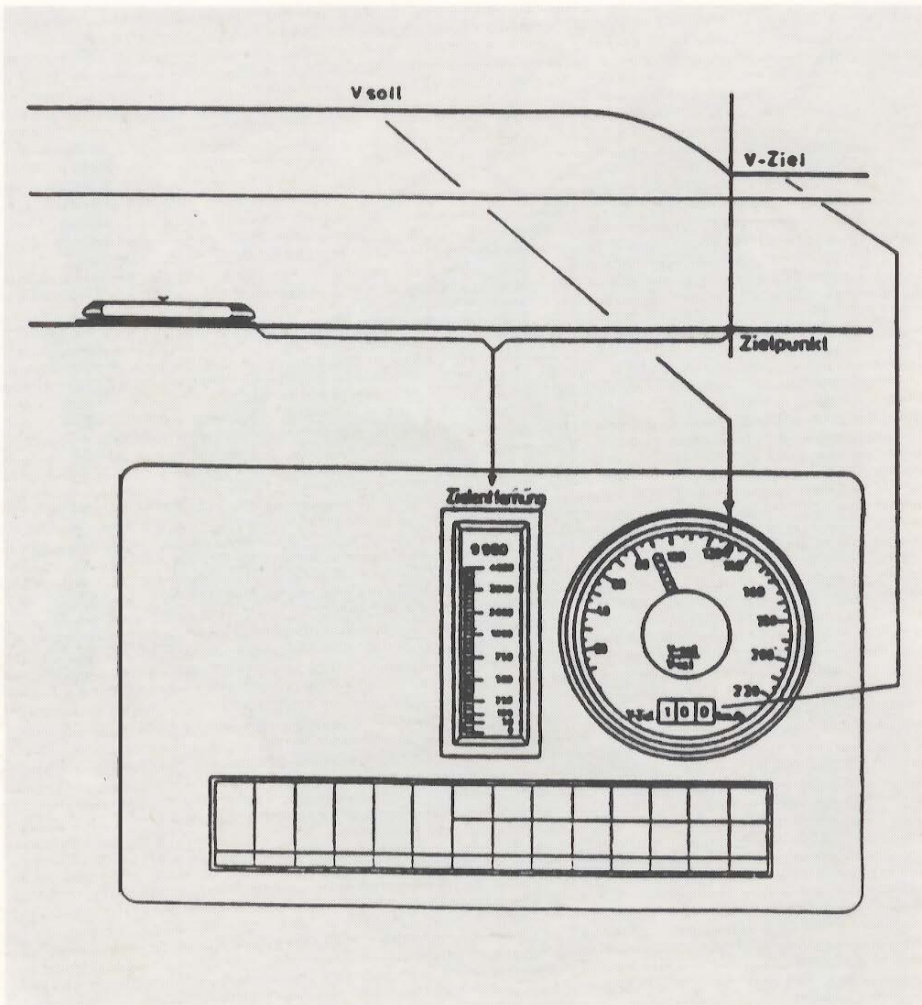
Οι Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι έχουν την πρόθεση να επέμβουν στα δίκτυά τους έτσι, ώστε να κινούνται συρμοί υψηλής ταχύτητας χωρίς να επηρρεάζεται η αποδοτικότητά τους. Για τον λόγο αυτό κρίνεται αναγκαίο ενα ενιαίο και αποδοτικό σύστημα ελέγχου της κυκλοφορίας συρμών με σύγχρονες εγκαταστάσεις επικοινωνίας.

Στα παραπάνω πλαίσια, συνεργάζονται ήδη σε κοινά προγράμματα Γερμανοί και Γάλλοι. Το πρόγραμμα το οποίο ήδη ευρίσκεται σε εξέλιξη είναι το "DEUFRAKO - M" (βλ. σχ. 5) το οποίο προέρχεται απο 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 δυο εθνικά προγράμματα DIBMOF (Dienste integrierender Bahnmobilfunk) απο γερμανικής πλευράς το οποίο λαμβάνει υπόψη του όλες τις εφαρμογές της κινητής επικοινωνίας για σιδηροδρόμους και ASTREE (Automation de la suivi des trains en temps reel) απο 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-



Σχ. 4. Πληροφορίες μέσω γραμμικής επιρροής συρμού

ξύ 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". Ετσι 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.

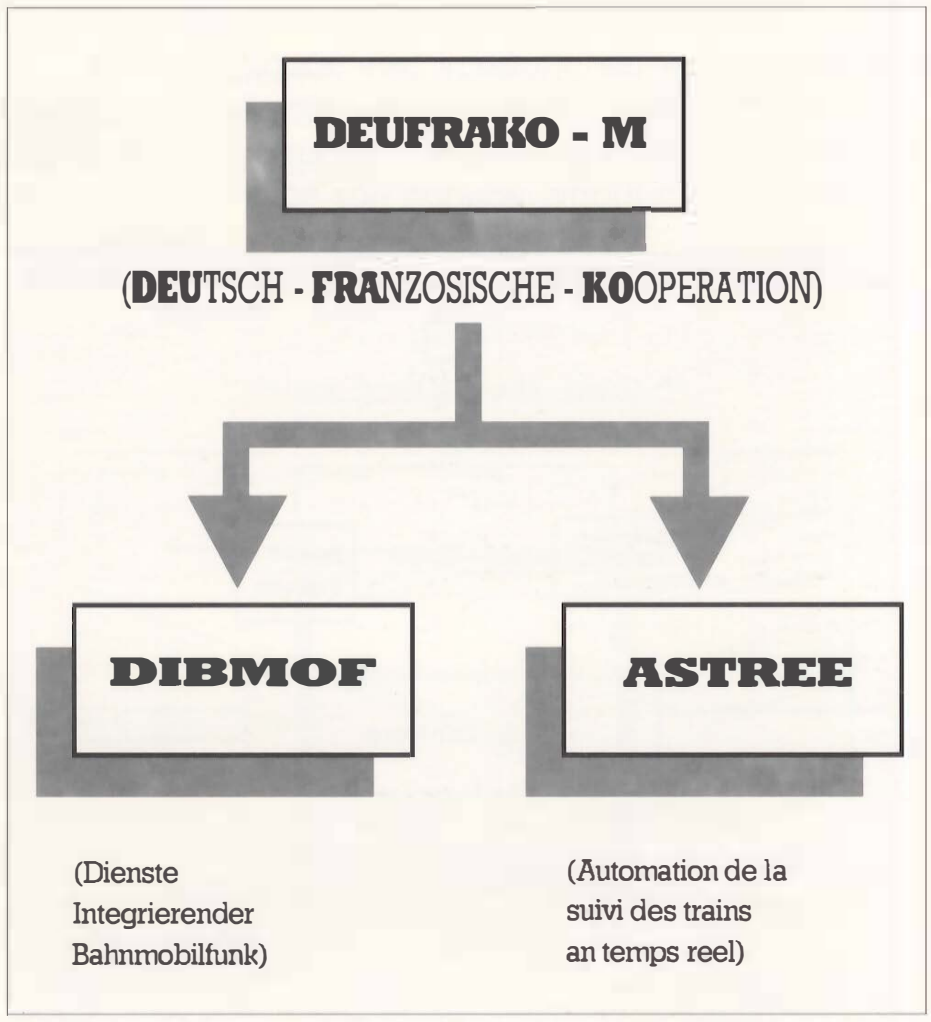
2. Αυτόματο έλεγχο καθοδήγησης συρμών (ATC) σε γραμμές με συμβατική ένδειξη κατάληψης τμημάτων γραμμής και σταθερά τμήματα αποκλεισμού.

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

Η διάρκεια του προγράμματος προβλέπεται μέχρι το 1996. Μέχρι τώρα έχουν υλοποιηθεί οι πρώτες δυο επι μέρους φάσεις.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Απο την εποχή της παράδοσης της σκυτάλης με την οποία



Σχ. 5. Γερμανογαλλική συνεργασία

επετρέπετο 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 απο πλευράς ελέγχου κυκλοφορίας έναν δείκτη ατυχημάτων ίσο με το μηδέν, για τις νέες γραμμές υψηλών ταχυτήτων.

Ο σιδηρόδρομος βρίσκει πάλι την θέση του ανάμεσα στα μεταφορικά συστήματα για αποστάσεις μέχρι 1.000 km. Ποιά άλλη;

ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ !!!

ΟΔΟΙΠΟΡΙΚΟ ΣΤΗΝ ΚΟΙΛΑΔΑ ΤΟΥ ΝΕΣΤΟΥ

Δημήτρης Καρατύλος
Γενικός Γραμματέας του Σ.Φ.Σ.

Οταν πριν από χρόνια πέρα σα 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 μπορώ περισσότερο το θαύμα αυτό της φύσης.

Η κοιλάδα αυτή, που ονομάζεται και "Τέμπη 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 γινόνταν σε 2 ημέρες. Την πρώτη θα περπατούσαμε την διαδρομή από τα Λιβερά ως την Σταυρούπολη, όπου θα διανυκτερεύαμε και την δεύτερη, το υπόλοιπο τμήμα απότα Λιβερά ως τους Τοξότες, από όπου θα παίρναμε το τρένο της επιστροφής.

Πριν ξεκινήσουμε καταφέραμε και βρήκαμε τηλεφωνικώς, σπίτι 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 αποβιβάση εκεί τον φύλακα της γραμμής. (Το 604 δεν σταμάταγε στα Λιβερά).

Ομως 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.

Οταν έφυγε το τρένο από τον σταθμό των Λιβερών, οι θόρυβοι της φύσης άρχισαν να χαιδεύουν τα αυτιά μας. Τα πουλιά, το ελαφρό θρόισμα των φύλλων και το μελωδικό κελάρυσμα των νερών του ποταμού, δημιουργούσαν μία ονειρώδη 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 πάρα πολλά σημεία.

Η παραμονή μας στον σταθμό των Λιβερών κράτησε περίπου μία ώρα. Ο σταθμός αυτός εξυπηρετούσε τους κατοίκους των εγκαταλειμένων 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 σπίτι 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 οχι 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 περπατάγαμε 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, τροχοπεδήτριας 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 ζούγκλα. 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 ερχόνταν από την πλευρά των Τοξοτών, κάνοντας το δρομολόγιο Δίκαια-Αθήνα. Επί κεφαλής είναι η ALSTHOM, A-364 με οδηγό τον γνωστό μας πλέον Νίκο Πετρίδη, που μας χαιρέτησε περνώντας.

Μετά το χ.σ. 261 και αφού έχουμε διανύσει 7 χιλιόμετρα το τοπίο άλλαξε. Η κοίτη του ποταμού φάρδυνε πάρα πολύ και στην αριστερή όχθη άρχισε να σχηματίζεται κάμπος. Η γραμμή απομακρύνεται από το ποτάμι και στο χ.σ. 258,8 είναι η στάσις των Κομνηνών. Δεξιά και αριστερά χωράφια.

Το τοπίο στην περιοχή, ήταν πολύ όμορφο. Το πράσινο στις όχθες του ποταμού θύμιζε ζούγκλα. 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.

Στις 17.30 φτάσαμε στον σταθμό της Σταυρούπολης όπου κάνουμε στάση ξεκούρασης κα ι πλυσίματος στην βρύση του σταθμού.

Σε λίγο ξεκινήσαμε για το σπίτι όπου θα διανυκτερεύαμε, το οποίο μάθαμε ρωτώντας, οτι βρίσκεται στην κορυφή της Σταυρούπολης.

Η κα Μαρίκα Ιωαννίδου που μας περίμενε, μας περιποιήθηκε και αφού απολαύσαμε ενα ζεστό μπάνιο, 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 μιά δόξα. Σήμερα έχει μείνει μόνο ο απόηχος 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. Ηταν ακόμη νύχτα και εκεί οι 5-6 αγουροξυπνημένοι επιβάτες βηματίζανε πάνω κάτω περιμένοντας το 1680, τοπικό Δράμας-Αλεξανδρούπολης που έφτασε στην ώρα του, 6.50. Ηταν 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 χαράζει. Ηταν 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. Ηταν μικρή και η ευθεία της γραμμής μας επέτρεπε να δούμε και την επόμενη, επίσης μικρή. Στα δέντρα βλέπαμε σκίουρους να πηδούν από κλαδί σε κλαδί και στις πλαγιές του βουνού δεκάδες πέρδικες να τρέχουν πέρα δώθε.

Στο 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 άρχιζαν οι μεγάλες σήραγγες αλλά κυρίως γιατί από εδώ, πάνω ακριβώς από την είσοδό της, άρχιζε το μονοπάτι που ήταν λαξευμένο στον βράχο και πέρναγε 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 τοπίο. 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 χάραζαν την γραμμή και χρησίμευε για την μεταφορά προσωπικού και υλικών.

Σε ένα σημείο όπου το ποτάμι δημιουργούσε ένα S, έχει τοποθετηθεί από την Δασική Υπηρεσία ένα ξύλινο κιόσκι, 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.

Οσο 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 ερχόνταν. 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.

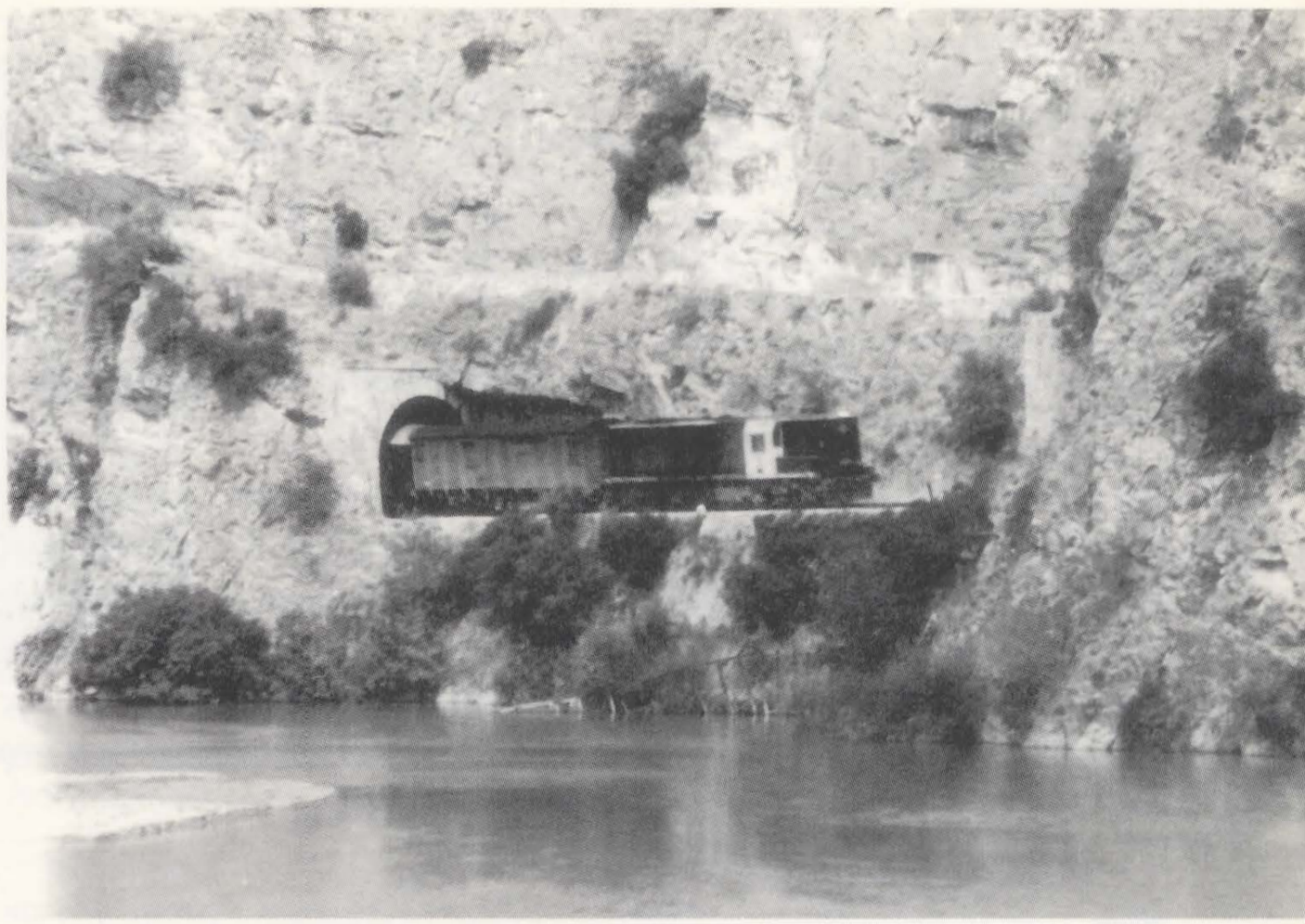
Πιο πέρα το μονοπάτι ήταν λαξευμένο σε έναν τελείως κατακόρυφο βράχο που στην ρίζα του ήταν το ποτάμι ενώ από μέσα περνούσαν οι σήραγγες Νο 28, 29 και η 30 που ήταν και η τελευταία πρίν τους Τοξότες. Εδώ το τοπίο έμοιαζε με σκηνικό θεάτρου. Καθίσαμε αρκετή ώρα και το απολαμβάναμε. Κάποια στιγμή πέρασε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

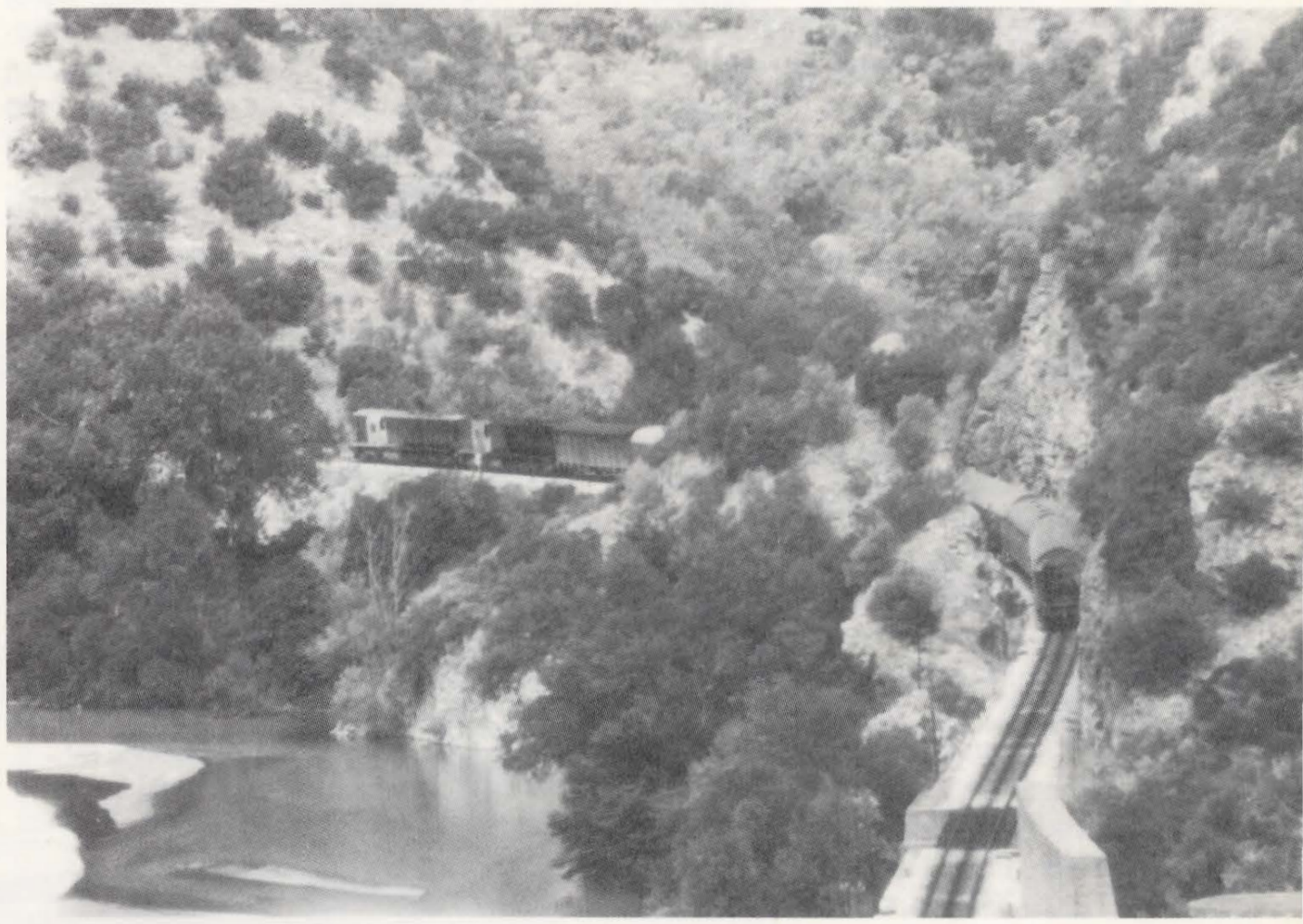
Σε λίγο το μονοπάτι τέλειωνε και μετά την τελευταία του στροφή, φτάσαμε στον "πολιτισμό". Δρόμος με σταθμευμένα αυτοκίνητα αυτών που ήρθαν να περπατήσουν το μονοπάτι.

Το ποτάμι εκεί απομακρύνετα 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 φύγαμε για Αθήνα στις 22.00 αντί 21.00 με την A-551 επί κεφαλής. Ο ύπνος στα λίγο άβολα κλινοθέσια ήρθε εύκολα λόγω της κούρασης.

Το πρωί της Δευτέρας είμασταν στις εργασίες μας.

Μια εκδρομή με τόσο πολλές εντυπώσεις σε τόσο λίγο χρόνο.

Κι' όμως ήταν εφικτό χάρις στα νυκτερινά 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 οτι 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

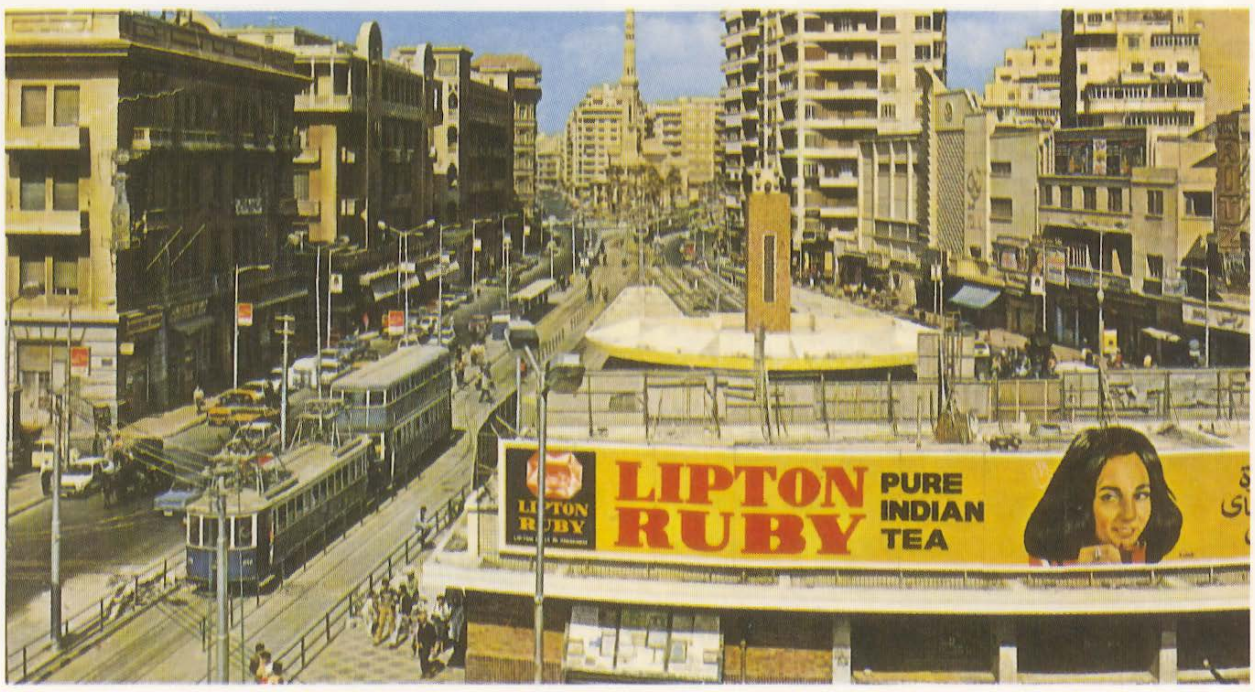
Του Μπάμπη Τρεχαντζάκη

Λέγεται ότι, σε μερικούς μήνες από τώρα, οι Αθηναίοι θα γνωρίζουν τον ανάδοχο του έργου για τη δημιουργία του Τραμ της Αθήνας. Ομως, 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 Ελληνες. Ο Μπάμπης Τρεχαντζάκης, μέσα από μιά περιγραφική, κι' όχι τεχνική διάσταση, σκιαγραφεί τα Τραμ του Ραμλίου όπως τα έζησε.

Το Προαστιακό δίκτυο των τραμ ή τραίνων - 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 τους Σταθμό Ραμλίου.

Η τοπωνυμία Ράμλι, Αραβικά EL RAMLEH, σημαίνει: Παραθαλάσσια αμμώδη περιοχή. Και πραγματικά, τα τραμ του Ραμλίου, ανηφορίζοντας προς το τέρμα του δικτύου τους, έχουν απ' την αριστερή πλευρά τους, τις όμορφες 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 δευτέρας. Τα εισιτήρια εκδίδονται μέσα στα τράμ από τους εισπράκτορες. Υπάρχουν και οι κάρτες απεριορίστων διαδρομών, τα λεγόμενα "Αμπονέ", τρίμηνης, εξάμηνης κι ετήσιας διάρκειας, η τιμή των οποίων διαφέρει ανάλογα με τη θέση και την ζώνη διαδρομής. - Ας σημειωθεί ότι, οι κάρτες απεριορίστων διαδρομών, για όλα τα συγκοινωνιακά μέσα της Αιγύπτου, υπάρχουν εδώ και αρκετές δεκαετίες, πριν καθιερωθούν και στην Ελλάδα. Στο δίκτυο λειτουργούν τέσσερις γραμμές τράμ. Η πρώτη (1) του BACOS, διανύει το σύνολο της διαδρομής του δικτύου, παρακάμπτοντας δεξιά, απ' το BOLKLEY, προκειμένου να εξυπηρετήσει την περιοχή του BACOS, 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 διαδρομής του δικτύου, ευθεία χωρίς παράκαμψη.



"Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΟΥ ΡΑΜΛΙΟΥ ΟΠΩΣ ΕΙΝΑΙ ΣΗΜΕΡΑ"

Η τρίτη (3) και η τέταρτη (4) γραμμή του SIDI GABER, διανύουν το πρώτο μέρος της διαδρομής του δικτύου.

Σ' αντίθεση με την τέταρτη γραμμή, η οποία φτάνει ευθεία, χωρίς παράκαμψη, στο τέμενος του SIDI GABER, η τρίτη γραμμή, παρακάμπτοντας δεξιά απ' το SPORTING, φτάνει στον Σιδηροδρομικό Σταθμό του SIDI GABER, προκειμένου να εξυπηρετήσει τους εκ Καίρου επιβάτες που αποβιβάζονται εκεί, αντί στον αμέσως επόμενο, τερματικό Σιδηροδρομικό σταθμό της Αλεξάνδρειας. Τον λεγόμενο Σταθμό του Καίρου. Οι δύο αυτές γραμμές, συνεχίζουν μέχρι τον μεθεπόμενο, απ' το SIDI GABER, σταθμό του MOUSTAPHA PASHA. Ετσι, όταν οι συρμοί τους επανέρχονται από εκεί στο SIDI GABER, αποκτούν αφετηριακό χαρακτήρα.

Στις μέρες μας, οι συρμοί των τραμ του Ραμλίου είναι σύγχρονοι, σε σχέση μ' εκείνους που λειτουργούσαν πριν είκοσι πέντε χρόνια. Για την ρευματοληψία τους, αντί τρολέδες, έχουν παντογράφους. Οι εισπράκτορες των οχημάτων τους δεν περιφέρονται αλλά κάθονται στο ταμείο. Μα, πάν' απ' όλα, έχουν πόρτες οι οποίες "ανοίγουσι και κλείουσι αυτομάτως".

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

του Ραμλίου, δεν κυκλοφορούν πλέον εκεί. Ορισμένα από αυτά, ιδιαίτερα εκείνα του κλειστού εξώστη, μεταφέρθηκαν στο αστικό δίκτυο των τραμ της Αλεξάνδρειας και οι τρολέδες τους αντικαταστάθηκαν, άκομψα, με παντογράφους, ενισχύοντας έτσι την άποψη ότι ο νεωτερισμός δεν συμβαδίζει πάντοτε με την αισθητική... Μα, ας μιλήσουμε για τότε: Οι συρμοί των γραμμών 1 και 2, του BACOS και της VICTORIA, είχαν ουσιαστικά τρία οχήματα. Ενα μονόροφο κι ένα διώροφο. Το μονόροφο χωρίζονταν σε πρώτη και δεύτερη θέση. Τα διώροφα οχήματα, ανοικτού ή κλειστού εξώστη, ήσαν δευτέρας θέσης, και στην οροφή τους βρίσκονταν οι δύο τρολέδες. Ενας για κάθε κατεύθυνση. Τα ανοικτού εξώστη, μ' όλο που ήσαν παλαιότερης παραλαβής, 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. Ομως, στη διάρκεια του σχολικού έτους, προστίθετο και επί πλέον όχημα, απ' το γεγονός ότι στην περιοχή του CHATBY, βρίσκονται τα σημαντικότερα εκπαιδευτήρια της Αλεξάνδρειας όπως: Τα κτιριακά συγκροτήματα, Μέσης Εκπαίδευσης, της Ελληνικής Κοινότητας Αλεξανδρείας (εις τα οποία, μέλεται να στεγαστεί το Ελληνικό Πανεπιστήμιο, Μέγας Αλέξανδρος) τα Αιγυπτιακά Πανεπιστήμια, το Κολλέγιο SAN MARC, το Γαλλικό Λύκειο (Lycee Francais) κ.α.

Τα οχήματα αυτών των συρμών, δεν είχαν πόρτες. Μία αλυσίδα με δερμάτινη επένδυση "ασφάλιζε" τις εισόδους επιβίβασης και αποβίβασης, για την σωστή διεξαγωγή των οποίων, την φροντίδα είχαν οι εισπράκτορες. Ενας σε κάθε όχημα. Η στολή τους, όμοια 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 Louvre, με τον Ε. Κουρκ. Ανέβην εις το Ράμλι, με το τραίνο των 3".**
>
> Κ.Π. ΚΑΒΑΦΗΣ 9-1889

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

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

Παρ' όλη την υπευθυνότητα, τόσο των οδηγών των τραμ, όσο και των εισπρακτόρων, 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 βρισκόντουσαν "εν κινήσει"

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

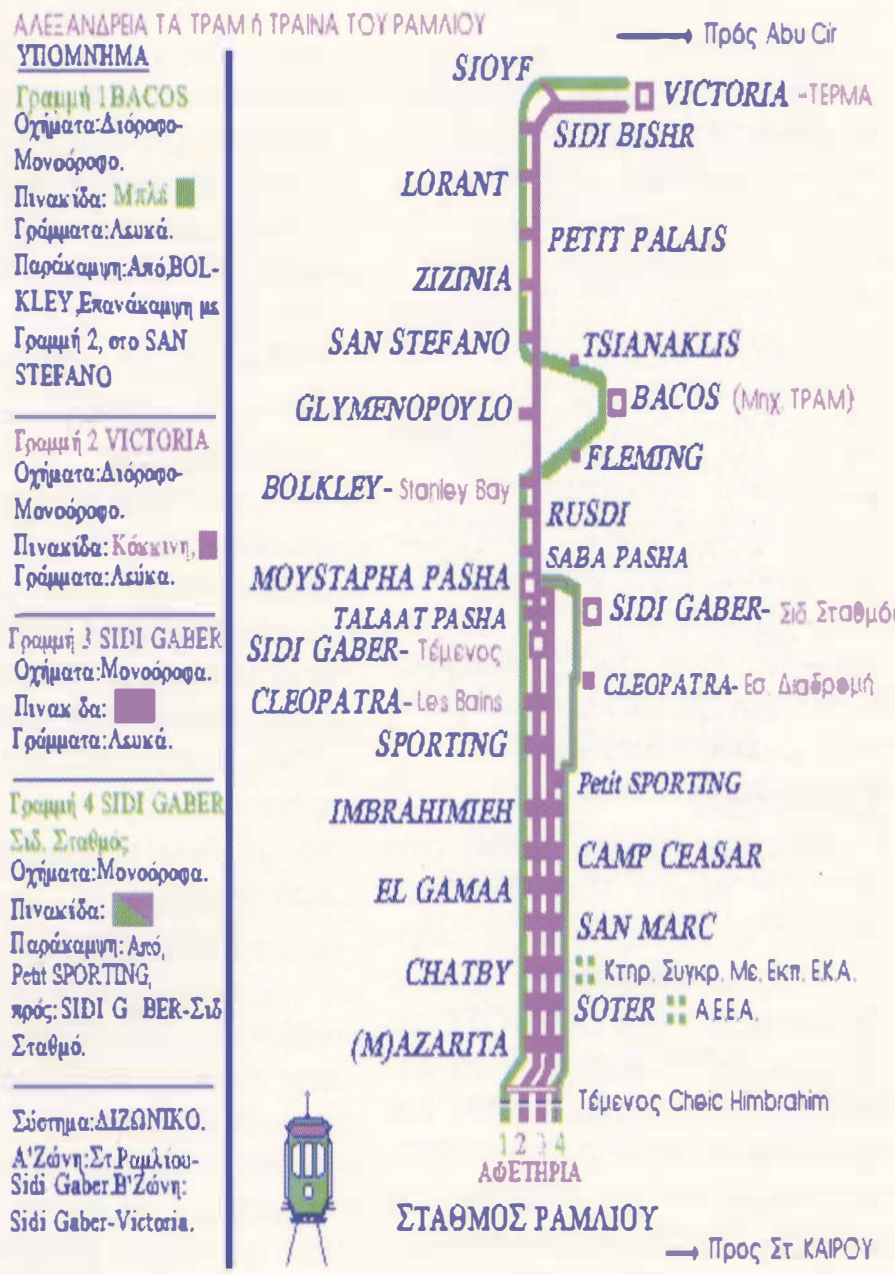
Οι εισπράκτορες, Αραβογαλλιστί "ΚΟΜΙΣΑΡΙ", ήσαν ευγενικοί και πρόθυμοι, εξυπηρετούσαν τους επιβάτες, ιδιαίτερα τους μαθητές. Ειδοποιούσαν την επόμενη στάση, φωνάζοντας την ονομασία της. Υπενθύμιζαν, σε όσους βιάζονταν να επιβιβαστούν ότι οι αποβιβαζόμενοι προηγούνται. "ΕΛ Ι ΝΑΖΙΛ ΑΜΠΛΑ", έλεγαν... Ηταν αχώριστοι απ' τη μικρή, μαύρη καραμουζωειδή σφυρίκτρα τους, με την οποία έδιναν το σύνθημα της αναχώρισης, μ' ένα χαρακτηριστικό: "ΤΟΥ ΤΟΥ ΤΟΥ"

τράμ ήταν ιππήλατα.

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

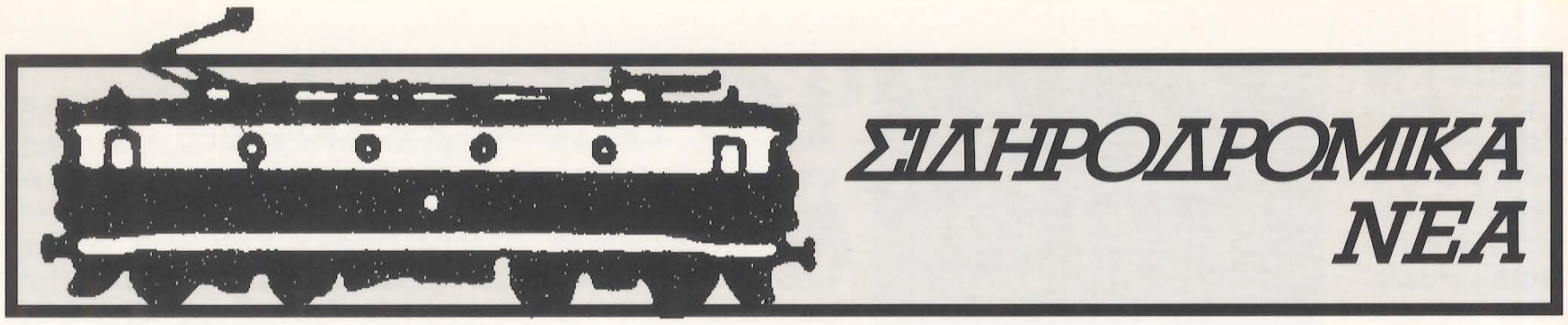
Απέναντι από τον Σταθμό Ραμλίου, δεσπόζει το κτίριο του Ξενοδοχείου "METROPOLE".

Σ' αυτό το κτίριο και πριν μετατραπεί σε ξενοδοχείο, στεγάζονταν η Υπηρεσία Αρδεύσεων Αλεξανδρείας, στην οποία εργάζονταν Εκείνος που έγραψε:



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

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



Ελλάδα:

Νέος Πρόεδρος και Γεν. Δ/ντής του ΟΣΕ διωρίσθηκε ο κ. Γεώργιος Πέτσος, τ. Υπουργός.

Ο κ. Γεώργιος Πέτσος είναι γυιός του Βουλευτή της Ενωσης Κέντρου Ευάγγελου Πέτσου και κατάγεται απο την Εδεσσα της Μακεδονίας. Είναι απόφοιτος του Παντείου Πανεπιστημίου και της Νομικής Σχολής του Αριστοτελείου Παν/μίου Θεσσαλονίκης. Εχει 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 Αμυνας, Υφυπουργός Βιομηχανίας-Ενέργειας και Τεχνολογίας, Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών, Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών και Υπουργός Δημόσιας Τάξης.

Ελλάδα:

Η AEG θα κατασκευάσει στο συγκρότημα Hans Belmler του Hennigsdorf 8 πεντάδυμους 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:

Απο 1.7.93 ο ιδιωτικός Σιδ/μος Λίμνης Κωνσταντίας Ανω Σουαβίας άρχισε να κυκλοφορεί τοπικές Α/Α στο δίκτυο της ανωτέρω περιοχής. Δεν διαθέτει ιδία γραμμή, αλλά χρησιμοποιεί το δίκτυο των DB παράλληλα με αυτούς. Τις εργάσιμες ημέρες η χρονοαπόστσαη 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 απο τις περιφέρειες.

Ν. Αφρική:

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

Ινδία:

Οι Ινδικοί Σιδ/μοι προκήρυξαν μειοδοτικό διαγωνισμό για την προμήθεια μεταξύ άλλων 2.793 αξόνων μονομπλόκ για δηζελάμαξες 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 απο το Ρήγιον της Καλαβρίας μεταξύ πολλών ξένων δηζελαμαξών, 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 Κράουςς Μαφφέι. MEB

Η.Β.:

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

Αν. Ευρώπη:

Οι Σιδηρόδρομοι των μέχρι πρότινος σοσιαλιστικών χωρών έχουν ήδη αρχίσει να νοιώθουν τις επιπτώσεις της "ελεύθερης" αγοράς . Η εμπορευματική κίνησή τους έχει πέσει απο 40-50% λόγω της παρακμής της βιομηχανίας και απο τον αθέμιτο ανταγωνισμό των νεοσυστάτων οδικών μεταφορέων. Και οι επιβατικές μεταφορές έχουν πληγεί καίρια απο την πλημμυρίδα των μεταχειρισμένων Γερμανικών Ι.Χ., που έχουν κατακλύσει τους δρόμους τους. Οι τροχιόδρομοι του κάποτε πράσινου Πόζεν απο 200 εκ. επιβάτες το 1988 έχουν πέσει στα 94 εκ. με τάση περαιτέρω μείωσεως και η πόλη γνωρίζει ενα άνευ προηγουμένου κυκλοφοριακό χάος. Θα πρέπει να φθάσουν τα δικά μας χάλια για να συνέλθουν;

Ελλάδα:

Στο ξενοδοχείο Caravel διοργανώθηκε απο 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. Πέτσος 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 Ενωση, όπου υπήρχε ολοσέλιδο αφιέρωμα για τον Ο.Σ.Ε. και την μελλοντική του ανάπτυξη -. Εκεί δημοσιεύθηκε και η γνωστή φωτογραφία του μέλους μας κ. Αρτέμη Κλώνου, που απεικονίζει ενα ιντερσίτυ κάτω απο το κάστρο του Πλαταμώνα.

Ελβετία:

Στις 27 Αυγούστου '93 τέθηκε ξανά σε λειτουργία στην γραμμή FURKA-OBERALP της Ελβετίας, η μια απο τις 4 ατμομηχανές (Νο 2) που επισκευάστηκε, ύστερα από την επιστροφή της απο το Βιετνάμ, όπου είχε λειτουργήσει για πολλά χρόνια, προερχόμενη απο την ίδια Ελβετική γραμμή.

Το FAST-FOOD και στα τρένα

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

Ρωσσία:

Οι Ρώσοι φίλοι του Σιδηροδρόμου κατάφεραν να ανακαινίσουν μια ατμομηχανή, πολωνικής κατασκευής K[+¦1]p4-469, του 1955 και βαγόνια εποχής και να αποκτήσουν έτσι, μουσιακό 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 τρείς 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 FRONTIERLANT. Η άλλη γραμμή που ονομάζεται "EURODISNEY LAND RAILROAD" έχει μήκος 2,2 χιλιόμετρα, φάρδος γραμμής 914 χιλιοστά και διατρέχει μια περιμετρική δριαδρομή σε 25 λεπτά. Για την έλξη 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 ιππήλατα 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 έλξη γίνεται απο λευκά άλογα που συνδέονται με το τραμ με 2 αλυσίδες.

Ιταλία:

Απο την 1η Αυγούστου, στην Ιταλία τα τρία ETR 450- PENDOLINO- θα διαθέτουν και υπηρεσίες δευτέρας θέσεως, κι αυτό για να ανακουφίσουν τα κορεσμενα 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 πρωτοπορία αποτελεί, το σύστημα που εγκατέστησαν οι Γερμανοί Σιδηρόδρομοι, 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:

Ενα τρένο Σουηδικό X-2000 έχει μεταφερθεί στις ΗΠΑ για λογαριασμό της AMTRAK για ένα χρόνο, λειτουργόντας 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 ούτως ώστε η γραμμή να παρέχει εναλλακτική λύση στην αεροπορική μεταφορά.

Η.Π.Α.:

TGV στο Τέξας. Στις 28 Μαίου 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 Οστιν, 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 ηλεκτροτρένα PENDOLINO, στους Φιλανδικούς Σιδηρόδρομους για τη γραμμή Ελσίνκι-Τάμπερε. Το κόστος θα φθάσει στα 80 δισ. δρχ. και κάθε τρένο θα αποτελείται απο 6 άμαξες, με 270 θέσεις συνολικά. Η ταχύτητα τους θα φθάνει 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 ενος τρένου παρόμοιου με το TGV.

Ιταλία:

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

Γαλλία:

Στην Γαλλία θα κυκλοφορήσει σύντομα και διώροφο 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. □

Discover Greece by Train