

σιδηροτροχιά



ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ. ΤΕΥΧΟΣ 16 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1998

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ



ΟΧΙ στην κατάργηση
σιδηροδρομικών γραμμών και δρομολογίων

ΝΑΙ στην ορθολογική ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό
των ελληνικών σιδηροδρόμων

Δραστηριότητες του Σ.Φ.Σ.

Μια ενδιαφέρουσα συζήτηση για την επαναλειτουργία του τραμ στην Αθήνα.

Του Σπύρου Φασούλα.

Ο νέος επιβατικός σιδηροδρομικός σταθμός Θεσσαλονίκης (Ν.Ε.Σ.Θ.) του Κυριάκου Πιπίνη.

Το τρένο της Μεσσηνίας στην Πελοπόννησο

Των Κων/νου Τριαντάφυλλου & Σπύρου Φιλίππα.

Δοκιμάζοντας το ICE-S.

Των Αρτέμης & Νίκου Κλώνος

Ο ρόλος του επιφανειακού τραμ απέναντι στο μετρό ως εγγύηση για την ποιότητα της ζωής στην Πρωτεύουσα
Του Θάνου Βλαστού.

Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων σε σχέση με τον παράγοντα Περιβάλλον
Του Χρήστου Διονέλη

Η Διηλεκτρική μηχανή ALCO A.9101 - A.9112 του Ο.Σ.Ε.
Του Φραγκίσκου Έλλιот

Ο Χαρίλαος Τρικούπης και τα μετρικά σιδηροδρομικά δίκτυα.
Του Σπύρου Π. Φασούλα

Θα ξαναλειτουργήσει το τραμ στον Πειραιά;

Η κατασκευή της πρώτης ελληνικής ατμάμαξας για τους Σιδηροδρόμους Αττικής (Σ.Α.)
Του Μιχάλη Κωνσταντινίδη

150 χρόνια Ελβετικό Σιδηρόδρομοι.
Του Σπύρου Κωνσταντόπουλου

Επίσκεψη στο εργοστάσιο ADTRANZ Των Αρτέμης & Νίκου Κλώνος

Η κοιλάδα του Ασωπού
Του Δημήτρη Καρατόλου

Οι πρώτες Ηλεκτράμαξες του Ο.Σ.Ε.
Των Αρτέμης & Νίκου Κλώνος

Αιχμές - Κρίσεις - Σχόλια

Υπηρεσίες Logistics πάνω σε σιδηροδρομικό κορμό
Του Β. Ευμολπίδη

Σιδηροδρομικά νέα από την Ελλάδα

3 Activities of the Association of the Railway Friends.

4 An interesting debate on the reintroduction of the tramway in Athens.
By Spyros Fassoulas.

7 The new railway station for passengers in Thessaloniki.
By Kyriakos Pipinis.

8 The train of Messini in the Peloponnese.
By Konstantinos Triantafyllos and Spyros Filippas.

9 Testing ICE-S.
By Artemis and Nikos Klonos.

10 The role of the tramway in connection with the Athenian Metro as a guaranty for better life quality in the capital.
By Thanos Vlastos.

13 The development of the railway system with regard to policies for the protection and conservation of the environment
By Christos Dionelis.

22 The diesel locomotive ALCO A.9101 - A.9112 of the Greek Railways.
By Francis Elliot.

26 Harilaos Trikoupi and the metric railway networks.
By Spyros Fassoulas.

29 The possibility of reintroducing the tramway in the Piraeus area.

33 The construction of the first Greek steam engine for the Railways of Attica.
By Michael Konstantinidis.

35 150 years of Swiss railways.
By Spyros Konstantopoulos.

36 A visitation of the ADTRANZ factory
By Artemis and Nikos Klonos.

38 The Assopos Valley.
By Dimitris Karatolos.

41 The first electric locomotives of the Greek Railways.
By Artemis and Nikos Klonos.

42 Comments

43 Railway Logistics Services
By V. Evmolpidis

44 Domestic Railway news

Τον τελευταίο καιρό αναπτύσσεται και πάλι μια φιλολογία γύρω από το ελλείμματα του Ο.Σ.Ε. και την οδόδοση των επενδύσεων στον σιδηρόδρομο. Στο θέμα αυτό έχουμε αναφερθεί στο παρελθόν και έτσι δεν θα ασχοληθούμε και πάλι με το αίτιο και την ανάλυση αυτών των ελλειμμάτων. Ούτε με το ότι ένα μεγάλο μέρος αυτών των ελλειμμάτων οφείλεται στην εξυπηρέτηση δανείων που επέβαλαν στον λύση οι διάφορες Κυβερ-

τη διοίκηση της οδόδοσης μιας επένδυσης στο σιδηρόδρομο. Και όμως, κανείς δε διανοήθηκε να κρίνει την ονογκοκρίση μιας υπηρεσίας του κράτους (π.χ. Αστυνομία, Πολεοδομία, κ.λπ.) από το αν καλύπτονται οι δαπάνες λειτουργίας της από το εισπραττόμενο από αυτήν τέλη και χορτόσημο!...

- Με όσο προαναφέραμε δεν εννοούμε βέβαια ότι δεν πρέπει να γίνει προσπάθεια συμπίεσης των δαπανών και ούξησης των εσόδων του Ο.Σ.Ε. Αρκεί αυτό να μη συνε-

πάγεται συρρίκνωση του έργου του Ο.Σ.Ε. ή της προσφοράς του στο σύνολο και την ποιότητα της ζωής των πολιτών.

ΛΟΓΙΑ ΤΟΥ... ΣΥΡΜΟΥ

λόγια του... συρμού

νήσεις στον Ο.Σ.Ε., χωρίς παράλληλο τουλάχιστον να χρηματοδοτούν την ολοκλήρωση έργων που θα ούξουν το έσοδο του Οργανισμού. Έτσι σήμερα θα ασχοληθούμε με το γιατί η συνεχιζόμενη συσκότιση ορισμένων στοιχείων και αριθμών έχει σαν αποτέλεσμα την εξαγωγή λανθασμένων συμπερασμάτων, όσον αφορά την οδόδοση των επενδύσεων στο σιδηρόδρομο.

Όπως είναι γνωστό, Οργανισμοί όπως ο Ο.Σ.Ε. συνιστώνται για να στηρίξουν την εθνική οικονομία και να εξυπηρετήσουν τον πολίτη και όχι για εμπορικούς σκοπούς. Παρ' όλη αυτά, τα επιτεύγματα από την δραστηριότητα του Οργανισμού σ' αυτούς τους τομείς δεν ποσοτικοποιούνται, ούτε και συνοψολογίζονται για την ονέυρεση της οδόδοσης μιας επένδυσης. Αντίθετο, όλο το συμπεράσματα για το ύψος των ελλειμμάτων εξάγονται από την ολή ονπιποράθεση των εσόδων και των δαπανών κάθε χρήσης στον να πρόκειται για εμπορική επιχείρηση που συνεστήθη με σκοπό το κέρδος και μόνο. Και για να γίνει αυτό πιο κοτονοντό, θα παραθέσουμε δύο παραδείγματα.

- Η θέση σε κυκλοφορία των νέων συρμών "Ιντερσίτυ", με τις πρωτοφανείς για το Ελληνικά δεδομένο ανέσεις, σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση των γραμμών υψηλών ταχυτήτων σε ορισμένες διαδρομές, εξέτρεψε ένα μεγάλο μέρος των μετακινούμενων από την οδική μεταφορά προς τον σιδηρόδρομο. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση, τόσο των τροχαίων στυχημάτων και της ρύπανσης, όσο και της φθοράς των εθνικών οδών και της κοτονάλωσης καυσίμων, για την εισαγωγή των οποίων δαπανούμε αρκετό συνάλλαγμα κάθε χρόνο. Το ίδιο συνέβη και εκεί όπου επονολειτουργήσαν κοτοργνημένες γραμμές (π.χ. Ναύπλιο, Στυλίδες, Λουτράκι κ.λπ.), αφού οι σημερινοί χρήστες του σιδηροδρόμου χρησιμοποιούσαν προηγουμένως μέσω οδικής μεταφοράς. Αυτές όμως οι θετικές επιπτώσεις στην Εθνική οικονομία, την ποιότητα ζωής των πολιτών κ.λπ. δεν συνοψολογίζονται για

- Στην Ελλάδα ο σιδηρόδρομος πορομελήθηκε τόσο πολύ μεταπολεμικά, που απαιτούνται δυναμικές παρεμβάσεις του κράτους και μεγάλες επενδύσεις, αν θέλουμε να απολαύσουμε και εμείς το θετικό αποτέλεσμα που έχει η λειτουργία του σε άλλες χώρες, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά την ποιότητα της ζωής και την Εθνική Οικονομία. Πρωτίστως δε, θα πρέπει να αντιστραφεί επιτέλους η σχέση μεταξύ των επενδύσεων στην οδική μεταφορά και των επενδύσεων στη σιδηροδρομική μεταφορά που στη χώρα μας ευνοεί δυσανάλογο την πρώτη. Πρόσφατο μάλιστα με έκκληση η ηγεσία του Ο.Σ.Ε. πληροφορήθηκε ότι το Υπουργείο Οικονομικών ξέχασε (έτσι είπαν!) να εγγράψει το αποροίπτο κονδύλιο για τον Ο.Σ.Ε. στον προϋπολογισμό του 1998! Είναι δε ακόμη πιο απαράδεκτο, από έλλειψη επαρκών κονδυλίων, από τη μια να κατασκευάζονται γραμμές υψηλών ταχυτήτων, με συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από την άλλη να μη συντηρούνται όσο πρέπει παλαιές γραμμές.

Πρόσφατο παράδειγμα, το προβλήμα που προέκυψε σε ορεινή διάβαση της Όθρυς, που έχουν σαν αποτέλεσμα βροδυπορείες που ανατρέπουν την αξιοπιστία των δρομολογίων.

Παρόλο που η νέα διοίκηση του Ο.Σ.Ε. δεν ευθύνεται γι' αυτή την κατάσταση, ελπίζουμε ότι θα λάβει όλο το αναγκαίο μέτρο ώστε να επισκευαστεί η γραμμή (σύντομο), διότι αυτή τη στιγμή αμαυρώνεται όλη η δουλειά που έγινε στο σιδηρόδρομο και που είχε σαν αποτέλεσμα τη ραγδαία ούξηση των μετακινούμενων μ' αυτόν. Εν ανάγκη ως καταγγελλθούν οι αρμόδιοι κυβερνητικοί παράγοντες που δείχνουν, στην πλειοψηφία τους, ευοισθησία μόνον όταν συμβαίνει κάτι στην οδική μεταφορά. Διότι αν είχε υποστεί ζημίες ο Αυτοκινητόδρομος αρ. 1 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) ή ακόμη μια δευτερεύουσα Εθνική οδός, θα αδιαφορούσαν οι αρμόδιοι; Όχι βέβαια!! ■

ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.

Σιεύου 4, 104 43 ΑΘΗΝΑ (εντός του Σιδηροδρομικού Μουσείου), τηλ.: 51 30 300

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ: Βαγγέλης Καρατζάς

ΑΤΕΛΙΕ: Ελεάννα Πανοπούλου

ΦΙΛΜΟΓΡΑΦΗΣΗ: ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

ΜΟΝΤΑΖ: Χρήστος Κοσσίδης

ΕΚΤΥΠΩΣΗ: Νίκος Δαιυόπουλος

ΕΞΩΦΥΛΛΟ: Χάρης Πανόπουλος

ΕΞΩΦΥΛΛΟ

■ Πλησιάζει το τέλος της εκμετάλλευσης των Δ/Η ALCO της σειράς 300. Η Α-302 είναι η τελευταία δεζελάμαξα της σειράς που έχει μείνει σε λειτουργική κατάσταση. Είναι ανάγκη η μηχανή αυτή (Α-302) να παραμείνει σε λειτουργική κατάσταση και στα αρχικά της χρώματα για να έλκει στο μέλλον μουσειακούς, ιστορικούς και εκδρομικούς συρμούς, όπως το Nostalgie Simplon Orient Express, του οποίου τα βαγόνια επισκευάζει ο ΟΣΕ για μελλοντική κυκλοφορία του μυθικού αυτού τρένου. Στη φωτογραφία του εξωφύλλου η Α-310 έλκει την αμαξοστοιχία 711 στη Νάουσα, τον Αύγουστο του 1989. (ΦΩΤ.: Κ. Κακαβάς)

Δραστηριότητες του Σ.Φ.Σ.

Πραγματοποιήθηκε με επιτυχία η τριήμερη εκδρομή του Συλλόγου στην Φλώρινα και Έδεσσα από τις 13 έως και 16 Μαΐου 1997!



ΦΩΤ.: Α. ΚΑΔΟΥ

▲ Το πρόγραμμα της εκδρομής προέβλεπε και την επίσκεψη στην κατηρημένη γραμμή Φλώρινας - Νέου Καύκασου, που πραγματοποιήθηκε με έκτακτα δρομολόγια A/A Fiat. Επίσης, την Κυριακή 15-6-97, οι εκδρομείς ύστερα από συνεννόηση με την ΔΕΗ επισκέφθηκαν τις εγκαταστάσεις εξόρυξης και μεταφοράς λιγνίτη για την παραγωγή ρεύματος στον Κόμανο Κοζάνης καθώς επίσης και τις μοναδικές ηλεκτράμαξες μεταφοράς συρμών λιγνίτη.

●●● Την Κυριακή 8 Ιουνίου, στα πλαίσια των εκδηλώσεων MONEY SHOW που έγιναν στο Ξενοδοχείο INTERCONTINENTAL σε ημερίδα του ΟΑΣΑ με θέμα: "Αθήνα. Αστικές συγκοινωνίες 2.000", ο τομεάρχης του τομέα Δημοσιότητας κ. Φασούλας έκανε σύντομη παρέμβαση σχετικά με το ρόλο του Προαστιακού Σιδηροδρόμου στο σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών στην Αθήνα.

●●● Στις 18-7-97 το μέλος του Συλλόγου μας Αντώνης Φίλιππουπολίτης παρουσίασε στον Πολιτιστικό Σύλλογο Ματίου το ηχώμα με θέμα τον Οδοντωτό.

●●● Την Τετάρτη 15 Σεπτεμβρίου 1987 πραγματοποιήθηκε συνάντηση του Δ.Σ. του Συλλόγου μας με το Δ.Σ. της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών με θέμα συζήτησης την τύχη του Σταθμού Πελοποννήσου μετά την ενοποίηση των δύο Σταθμών της Αθήνας.

●●● Κατόπιν πρόσκλησης της Νομαρχιακής Επιτροπής του Συνασπισμού της Αριστεράς, ο Σ.Φ.Σ. συμμετέσχε με εκθεσιακό περίπτερο στο Φεστιβάλ του Κόμματος στις 25-28/9/97. Προβλήθηκαν με video, φωτογραφικό και έντυπο υλικό οι δραστηριότητες του Συλλόγου, αλλά και τα πλεονεκτήματα του Σιδηροδρόμου, καθώς και οι παρεχόμενες υπηρεσίες από τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδας. Ιδιαίτερη μνεία έγινε στην εκστρατεία υπέρ του τραμ στις Ελληνικές πόλεις και στη δημιουργία του μουσειακού

Απο την εκδρομή του Σ.Φ.Σ. στην Φλώρινα,Πτολεμαΐδα και Έδεσσα.Στην φωτογραφία, στον συνοριακό σταθμό του Ν. Καυκάσου, ο οποίος είναι προσωρινά εκτός λειτουργίας, διότι η σύνδεση με τον Bitola (Μοναστήρι) έχει διακοπεί.

●●● Το Σάββατο 10-1-1998 έγινε η ετήσια τακτική Γεν. Συνέλευση του Συλλόγου μας. Κατά τις αρχαιρεσίες που ακολούθησαν εξελέγη το νέο Διοικητικό Συμβούλιο για το 1998, το οποίο απαρτίζουν οι:

Βασίλειος Γκολφινόπουλος, Πρόεδρος
Ιωάννης Τσακλάνος, Αντιπρόεδρος
Ματθαίος Δημητρίου, Γεν. Γραμματέας
Θεοχάρης Αποστολάτος, Ταμίας
Παναγιώτης Καραμάνης, Μέλος

σιδ/μου στα Μεσόγεια. Υπολογίζεται ότι 200 περίπου άτομα επέδειξαν ενδιαφέρον και ζήτησαν περαιτέρω πληροφορίες για το σιδ/κό αντικείμενο. Κατά γενική ομολογία επισκεπτών και διοργανωτών του Φεστιβάλ, το περίπτερο του Σ.Φ.Σ. είχε την καλύτερη παρουσίαση της εκδηλώσεως. ▼

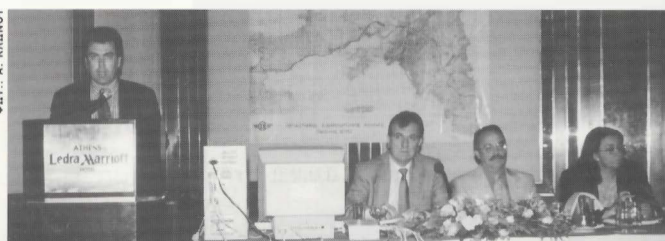


ΦΩΤ.: Δ. ΣΤΑΜΟΥ

Το περίπτερο του Σ.Φ.Σ. στο φεστιβάλ του «Συνασπισμού».

▼ Το Σάββατο 31 Μαΐου και ώρα 9.45 π.μ. πραγματοποιήθηκε στο Ξενοδοχείο LEDRA MARRIOT ημερίδα με θέμα "Το μέλλον και οι προοπτικές του Προαστιακού Σιδηροδρο-

ΦΩΤ.: Α. ΚΑΔΟΥ



Στο βήμα ο γενικός γραμματέας κ.Ράλλης. Διακρίνονται ο Πρόεδρος του Ο.Σ.Ε. κ.Παπαγεωργίου και ο Πρόεδρος της Α.Ε. «Αττικό Μετρό» κ.Κίρκας.

μικού Δικτύου της Αττικής". Την ημερίδα διοργάνωσε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος και ύστερα από πρόσκλησή του, το Σύλλογό μας εκπροσώπησε ο Γενικός Γραμματέας κ. Πέτρος Ράλλης που έκανε παρέμβαση στο θέμα.

●●● Στις 14 Οκτωβρίου 1997 ο Σύλλογός μας μαζί με το Δήμο Αθηναίων διοργάνωσε συζήτηση με θέμα «Η Επαναλειτουργία του Τραμ στην Αθήνα» Λεπτομέρειες για την εκδήλωση θα βρείτε στα κείμενα του Σ. Φασούλα «Μία ενδιαφέρουσα συζήτηση για την επαναλειτουργία του Τραμ στην Αθήνα» και του Θ. Βλαστού «Ο ρόλος του επιφανειακού Τραμ απέναντι στο Μετρό ως εγγύηση για την ποιότητα ζωής στην Πρωτεύουσα». ■

Ο Πρόεδρος του συλλόγου μας κ. Καρατόλος κατά την έναρξη της εκδήλωσης για το τραμ στο μουσείο των σιδηροδρόμων. Καθιστός πλάϊ του ο δημοσιογράφος κ. Βότσης που διηύθυνε την συζήτηση.



ΦΩΤ.: Α. ΚΑΔΟΥ

ΤΟ ΝΕΟ ΛΕΥΚΩΜΑ ΤΟΥ Σ.Φ.Σ.

ΓΙΑ ΤΑ 130 ΧΡΟΝΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Η εποχή μας άμορφη, αντιφατική και αποξηραμένη, μας οδηγεί συχνά στη μοναξιά και στη λησμονιά βιωμάτων, ακόμα και του πιο πρόσφατου παρελθόντος. Οι συνεχείς βομβαρδισμοί από



πλήθος μηνύματα εγκιβωτίζουν και απομονώνουν ακόμα και σχετικά πρόσφατα γεγονότα που τα ανακαλούν στην μνήμη μας κάποια αισθαντικά - καλοδεχούμενα - ερεθίσματα, όπως είναι τα τραίνα.

Έτσι λοιπόν, ο Σύλλογος Φίλων των Σιδηροδρόμων, ύστερα από παρότρυνση της γνωστής εκδοτικής εταιρείας "Μίλτος", αποφάσισε τη σύνταξη ενός λευκώματος, με σκοπό ακριβώς την ανάκληση αγαπημένων μνημών, όπου τα τραίνα πρωταγωνιστούν κατά θελκτικό τρόπο.

Μέσα από τις σελίδες του λευκώματος παρελαύνουν ο Τρικούπης και η μεγάλη αναπτυξιακή του προσπάθεια, η εξέλιξη των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας (από τα παμφορεία στους τροχιδρόμους και στο υπό κατασκευή μετρό), ο σιδηρόδρομος Αθήνας - Πειραιά, το "Θηρίο" της Κηφισιάς και ο Λαυρεωτικός, οι σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου και Θεσσαλίας, ο Λαρισιακός, τα δίκτυα της Μακεδονίας και της Θράκης, από την κατασκευή τους, επί Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, μέχρι σήμερα κλπ., καθώς και όλες οι σύγχρονες εξελίξεις στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Παράλληλα, όσοι αναγνώστες έχουν ειδικότερα ενδιαφέροντα, θα μπορέσουν να αντλήσουν σπάνια στοιχεία, τόσο για την εκμετάλλευση, τα κτίρια, το τροχαίο υλικό κλπ. όλων των δικτύων, όσο και για όλους τους βιομηχανικούς και τους στρατιωτικούς σιδηροδρόμους που λειτούργησαν μέχρι σήμερα στην Ελλάδα. Και βέβαια δεν περιοριζόμαστε στη διαχρονική παρουσία των ελληνικών τραίνων, αλλά επεκτεινόμαστε και στο σημερινό δυναμισμό τους, χάρη στον οποίο μπορούν να παίξουν πρωτεύοντα ρόλο στις συγκοινωνίες, όπως άλλωστε συμβαίνει σ' όλες τις ανεπτυγμένες χώρες. Όλα αυτά συνοδεύονται από πλούσιο και σπάνιο φωτογραφικό υλικό. Το λεύκωμα κυκλοφόρησε στην ελληνική γλώσσα, σύντομα δε θα κυκλοφορήσει και η Αγγλική έκδοση.

Για την αγορά πλείονων αντιτύπων παρακαλούμε να έρθετε σε επαφή με την κυρία Μαίρη Μαυρίδου, διευθύντρια πωλήσεων της "Μιλίτου", στα τηλέφωνα 993.11.87, 995.82.12, 995.82.13 ή στο fax 995.82.16. ■

Η συζήτηση, καθώς και το γεύμα που επακολούθησε, έγιναν στο Μουσείο των Σιδηροδρόμων Ελλάδος (οδός Σιώκου 4), το οποίο και συνέβαλε ποικιλοτρόπως στην οργάνωση και την επιτυχία της εκδήλωσης. Συντονιστής της συζήτησης ήταν ο γνωστός δημοσιογράφος Γιώργος Βότσης, που ανταποκρίθηκε θερμά στη σχετική πρόσκληση του συλλόγου μας.

Η εκδήλωση άρχισε με ομιλία του Δημάρχου Αθηναίων κ. Δ. Αβραμόπουλου και χαιρετισμό του Προέδρου του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου κ. Δ. Καρατόλου. Επακολούθησε η προβολή του ηχογράμματος του κ. Αντ. Φιλίππουπολίτη, μέλους του Σ.Φ.Σ., με θέμα "Τραμ, μια λύση στο συγκοινωνιακό πρόβλημα". Στη συνέχεια ο καθηγητής του Ε.Μ.Π. και συγκοινωνιολόγος κ. Θ. Βλαστός ανέπτυξε τις θέσεις του δημοτικού φορέα για τη λειτουργία του τραμ. Ο ομιλητής στάθηκε ιδιαίτερα στην ανάγκη απεξάρτησης των πολιτών από το Ι.Χ. αυτοκίνητο, υποστηρίζοντας ότι το τραμ είναι η συγκοινωνιακή λύση που χρειάζεται μια βιώσιμη πόλη. Ακολούθησε η ομιλία της Προϊσταμένης του Οργανισμού Αθήνας,

μια ενδιαφέρουσα συζήτηση για την επαναλειτουργία

καθηγήτριας κας Γεράρδης, η οποία, εκπροσωπώντας τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ που δεν μπόρεσε να παρευρεθεί, είπε ότι το Υπουργείο δεν αντιτίθεται στο τραμ, αν και προβληματίζεται για τις διαδρομές που πρέπει να επιλεγούν. Τον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, που αν και επρόκειτο να παρευρεθεί, δεν παρέστη τελικά, εκπροσώπησε ο Διευθύνων Σύμβουλος του Ο.Α.Σ.Α. καθηγητής κ. Παπαδημητρίου, ο οποίος και δήλωσε ότι συμφωνεί με την προοπτική του τραμ, αλλά σε συνδυασμό με το μετρό και τον προαστιακό σιδηρόδρομο, τα οποία είναι, όπως δήλωσε, μια λύση στο συγκοινωνιακό πρόβλημα της πρωτεύουσας.

Μετά από τις ομιλίες που προαναφέρθηκαν, κλήθηκαν, σύμφωνα με το πρόγραμμα, να τοποθετηθούν επί του θέματος οι κ.κ. Καλαντίδης, ειδικός συνεργάτης του Πρωθυπουργού επί θεμάτων μεταφορών και πρώην σύμβουλος του Αντ. Τρίτση, Δ. Ευσταθιάδης, Νομάρχης Αθηνών, Λ. Κίκηρας, Πρόεδρος της εταιρείας Αττικό Μετρό και Φανή Κουτρομπά, εκπρόσωπος του Συλλόγου των Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων. Όλοι τάχθηκαν υπέρ της άμεσης λειτουργίας του τραμ, ως της πλέον ενδεδειγμένης λύσης στο πρόβλημα των μεταφορών της Αθήνας, εκεί όπου ο φόρτος των μετακινήσεων το απαιτεί, σε συνεργασία με τα άλλα μέσα μεταφοράς (μετρό, προαστιακό σιδηρόδρομο, τρόλλεϋ, θερμικά λεωφορεία) εκεί όπου κρίνεται απαραίτητη η λειτουργία των μέσων αυτών. Ο κ. Κίκηρας, ειδικότερα, ανέφερε ότι μέχρι το Φεβρουάριο θα έχει ολοκληρωθεί η συγκοινωνιακή μελέτη της Αθήνας. Τη συζήτηση έκλεισε ο συγκοινωνιολόγος και μέλος του συλλόγου μας Γιώργος Νάθενας, ο οποίος και συνόδευσε την ενδιαφέρουσα ομιλία του με διαφάνειες σύγχρονων τραμ που κυκλοφορούν σήμερα σε διάφορες πόλεις. Σημειώτεον ότι πάνω από 400 πόλεις στην Ευρώπη, τις Ηνωμένες Πολιτείες και σε άλλα μέρη του κόσμου διετεθήσαν ή επαναλειτούργησαν το τραμ σαν λύση για τις αστικές τους μεταφορές.

Την Τρίτη 14 Οκτωβρίου 1997, ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου μαζί με το Δήμο Αθηναίων, οργάνωσαν μία συζήτηση με θέμα «Η επαναλειτουργία του τραμ στην Αθήνα». Αφορμή γι' αυτή την εκδήλωση ήταν η αναγγελία της σύστασης του διαδημοτικού φορέα για την κατασκευή και τη λειτουργία τραμ από την οδό Πατησίων μέχρι τη Βουλιαγμένη.



Στο βήμα ο δήμαρχος Αθηναίων κ. Αβραμόπουλος. Στην πρώτη σειρά διακρίνονται μεταξύ των άλλων ο σύμβουλος του Πρωθυπουργού κ. Καλαντίδης, Πρόεδρος του συλλόγου μας κ. Καρατόλος και ο Πρόεδρος της Α.Ε. «Αττικό Μετρό» κ. Κίγκρας.

ΦΩΤ.: Κ. ΚΑΚΑΒΑΣ

του Τραμ στην Αθήνα

ΤΟΥ ΣΠΥΡΟΥ Π. ΦΑΣΟΥΛΑ
Μέλους του Σ.Φ.Σ.

Στην εκδήλωση παρέστησαν επίσης εκπρόσωποι της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθήνας, ο Αντιδήμαρχος Αθηνών κ. Σκαλαίος και ο πρώην Αντιδήμαρχος και φανατικός υποστηρικτής του τραμ κ. Τριποδάκης, πολλοί Δήμαρχοι του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, μεταξύ των οποίων και ο Δήμαρχος Χαλανδρίου κ. Πατακός που οραματίζεται τραμ και στο Δήμο του, αλλά και Δήμαρχοι της Αττικής, όπως π.χ. ο δραστήριος και ρέκτης Δήμαρχος Καλυβίων κ. Φιλίππου. Παρέστησαν επίσης ο Διευθύνων Σύμβουλος των Η-ΣΑΠ κ. Κών/νος Βασιλειάδης, ο Δ/ντης των Η-ΣΑΠ κ. Σκουλαριώτης, πολλοί καθηγητές του Πανεπιστημίου και του Πολυτεχνείου, συγκοινωνιολόγοι και άλλοι ειδικοί περί τις μεταφορές, καθώς και εκπρόσωποι των μεγάλων εταιριών που κατασκευάζουν τραμ, δηλαδή της ABB, SIEMENS, TATRA και GEC-ALSTHOM.

Την εκδήλωση κάλυψαν δημοσιογράφοι όλων σχεδόν των Α-

θηναϊκών εφημερίδων και συνεργεία ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών σταθμών.

Χορηγοί της εκδήλωσης, πέραν του Δήμου Αθηναίων, ήταν οι εταιρίες ABB, SIEMENS, TATRA, GEC-ALSTHOM, Αθηναϊκή Ζυθοποιία και ACTOEL.



Το νέο τραμ του Στρασβούργου διέρχεται μέσα από το πεζοδρομημένο κέντρο της πόλης.

Από την όλη εκδήλωση, αλλά και τις συζητήσεις κατά το γεύμα που επακολούθησε, θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι συγκοινωνιολόγοι, οι καθηγητές, αλλά και όλοι όσοι έχουν, λόγω ειδικότητας, βαρύνουσα γνώμη πιστεύουν κατά συντριπτική πλειοψηφία ότι το τραμ είναι απαραίτητο για το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, εκεί όπου οι ανάλογοι φόρ-

τοι μετακινήσεων το επιβάλλουν. Πιστεύουν επίσης ότι το ξήλωμα του τραμ κατά τη δεκαετία του '50 έπαιξε μεγάλο ρόλο στη δημιουργία των σημερινών αδιεξόδων. Τρεις φράσεις που ελέγχθησαν από τον Σύμβουλο του Πρωθυπουργού κ. Καλαντίδη, τον Δήμαρχο Αθηναίων κ. Αβραμόπουλο και τον καθηγη- ▶

ΦΩΤ.: Α. ΚΑΙΝΟΣ

ΔΕΞΙΑ: Ένα σύγχρονο τραμ στην Βιέννη. **ΚΑΤΩ ΑΡΙΣΤΕΡΑ:** Στο τέλος της εκδήλωσης ο Δήμαρχος κ. Αβραμόπουλος ζήτησε να γίνει μέλος του Σ.Φ.Σ.. Την αίτηση εγγραφής του, υπέγραψε συμβολικά μπροστά στο τραμ που εκτίθεται στο μουσείο, παρουσία των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου. **ΚΑΤΩ ΔΕΞΙΑ:** Ο εκπρόσωπος του Σ.Φ.Σ. κ. Νάθενας κατά τη διάρκεια της ανάπτυξης των θέσεων του Συλλόγου.



ΦΩΤ.: Α. ΚΛΩΝΟΣ



ΦΩΤ.: Κ. ΚΑΚΑΒΑΣ

► τη κ. Βλαστό δίνουν ανάγλυφα τις θέσεις των συμμετεχόντων. Ο πρώτος ανέφερε ότι “η επαναλειτουργία του τραμ δεν προχωρεί, αν κι έχει συνειδητοποιηθεί από όλους πλέον ότι το ξήλωμά του απετέλεσε έγκλημα, διότι ως έργο δεν αποφέρει μεγάλο εργολαβικό κέρδος”. Ο δεύτερος έκλεισε την ομιλία του λέγοντας ότι “το πρόβλημα είναι εν τέλει πολιτικό, και οφείλουμε όλοι να ξεκαθαρίσουμε ευθέως τις επιλογές μας”, έθεσε δε ευθέως την ερώτηση αν θέλουμε ή όχι το τραμ, αν θέλουμε ή όχι την Αθήνα βιώσιμη και ανθρώπινη πόλη. Τέλος, ο τρίτος τόνισε στην ομιλία του ότι “το τραμ αντιστοιχεί σε ό,τι πιο καθαρό, αποτελεσματικό, αισθητικά ελκυστικό προσφέρει σήμερα η τεχνολογία στην επιφανειακή δημόσια συγκοινωνία... Με το τραμ δεν προτείνεται απλώς ένα ακόμη μεταφορικό μέσον. Προτείνεται μία εικόνα βιώσιμης λειτουργίας της πόλης”.

Η όλη εκδήλωση συνοδευόταν από έκθεση φωτογραφίας με θέμα το τραμ, την οποία επιμελήθηκε το μέλος του Σ.Φ.Σ. κ. Αρτέμις Κλώνος.

όταν μιλούν οι αριθμοί...

«... Το 1936 το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας των 400 χιλιάδων κατοίκων διέθετε 179 χλμ. δικτύου αστικών και προαστιακών μέσων σταθερής τροχιάς, εκ των οποίων τα 88 χλμ. ήταν τραμ. Εξ' αυτών τα 26 χλμ. (το 30% του συνολικού μήκους του δικτύου) κινούνταν πάνω σε αποκλειστικούς διαδρόμους κίνησης στο μέσο των λεωφόρων. Το 1996/7 το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας των 3 εκατομμύριων κατοίκων, διαθέτει μονάχα 26 χλμ. αστικών και προαστιακών μέσων σταθερής τροχιάς (δηλαδή την γραμμή των ΗΣΑΠ), και 0 (μηδέν!) χλμ. τραμ. Την ίδια στιγμή η Βιέννη π.χ. με 1,5 εκατομμύριο κατοίκους, διαθέτει 260 χλμ. αστικών μέσων σταθερής τροχιάς και περίπου άλλα τόσα χλμ. προαστιακό δίκτυο σιδηροδρόμων. Από αυτά, τα 230 χλμ. είναι σύγχρονο τραμ ή ελαφρύ μετρό...»

(ΓΙΩΡΓΟΣ ΝΑΘΕΝΑΣ, ομιλητής - εκπρόσωπος του Σ.Φ.Σ.).



ΦΩΤ.: Α. ΚΛΩΝΟΣ

Ο νέος επιβατικός σταθμός Θεσσαλονίκης (Ν.Ε.Σ.Θ.) αποτελεί ορόσημο για τους Ελληνικούς Σιδηροδρόμους. Το σιδηροδρομικό αυτό terminal είναι το πληρέστερο και μεγαλύτερο στο ελληνικό δίκτυο. Μητροπολιτικού χαρακτήρα, ο σταθμός αυτός είναι σημείο αναφοράς στη Θεσσαλονίκη αλλά και στην ευρύτερη περιφέρεια Μακεδονίας - Θράκης, καθώς είναι σημείο τομής σημαντικών σιδηροδρομικών αξόνων, που φορτίζουν έντονα την επιβατική και εμπορική του κίνηση. Συνδυάζεται άμεσα με λεωφορειακές γραμμές προς όλη την πόλη, με ειδική γραμμή αστικού λεωφορείου σε απευθείας σύνδεση με το αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», γειτονεύει με όλα σχεδόν τα πρακτορεία υπεραστικών λεωφορείων ΚΤΕΛ και έχει ειδικό χώρο για ταξί. Αποτελεί αφετηρία για λεωφορειακές συνδέσεις με πόλεις του εξωτερικού, ενώ διαθέτει μεγάλους χώρους στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων.

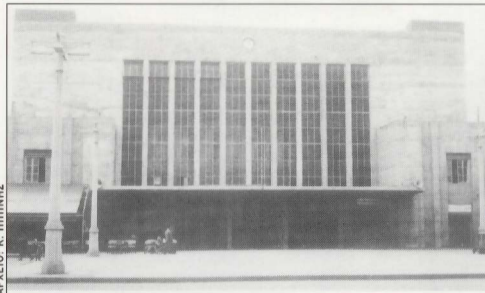
Μνημειώδες κτίριο, που ανήκει μορφολογικά στη σχολή του Μοντέρνου Κινήματος, προκαλεί πολεοδομικές αναταράξεις στη γύρω περιοχή. Είναι αφετηρία αστικού σχεδιασμού και πολεοδομικής ανασυγκρότησης της Δυτικής εισόδου της πόλης, καθώς μελετήθηκε και κατασκευάστηκε στη λογική του οικοδομικού τετραγώνου και όχι ενός αυτόνομου κτιρίου.

Η ιστορία του κτιρίου αυτού είναι ξεχωριστή, συγκινητική. Στα μέσα της δεκαετίας του '30 ένας από τους ικανότερους μοντερνιστές Έλληνες αρχιτέκτονες, ο Νίκος Μητσάκης, κερδίζει το Α' βραβείο στον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για το Ν.Ε.Σ.Θ. Η πρότασή του για το κτίριο και την πλατεία αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα έργα της Μοντέρνας Αρχιτεκτονικής στην Ελλάδα. Ο αυστηρός Μοντερνισμός με την καθολική επικράτηση του μπετόν διαδέχεται το μνημειακό εκλεκτικισμό της αρχιτεκτονικής των σιδηροδρομικών σταθμών των αρχών του αιώνα. Το κτίριο επιβατών και η πλατεία είναι τα κυρίαρχα στοιχεία της αρχιτεκτονικής σύνθεσης. Έτσι διαφοροποιείται από τη λογική των ευρωπαϊκών σταθμών, όπου μια μεγάλη μεταλλική κατασκευή στεγάζει αποβάθρες και τραίνα. Ο Νίκος Μητσάκης, εθελοντής στον αγώνα κατά των δυνάμεων του άξονα, σκοτώνεται το 1941. Ο πόλεμος βρίσκει το Ν.Ε.Σ.Θ. στο στάδιο της εκσκαφής και της θεμελίωσης. Το 1939 επαναλαμβάνεται ο αρχιτεκτονικός διαγωνισμός σε διεθνές επίπεδο και οι αρχιτέκτονες Kleinschmidt και Jordan κερδίζουν το Α' βραβείο. Οι εργασίες συνεχίζονται σταδιακά μετά τον πόλεμο, βάσει της νέας αρχιτεκτονικής μελέτης, όπου τηρήθηκαν θεμελιώδεις συνθετικές αποφάσεις της μελέτης του Μητσάκη. Ο σταθμός παραδίδεται ολοκληρωμένος πλέον το 1967, μετά τις επεκτάσεις που μελετήθηκαν το 1959 από τους αρχιτέκτονες Σ. Μολφέση και Θ. Παπαγιάννη.

Η λειτουργική του σύσταση προσφέρει σωρεία εξυπηρετήσεων: μεγάλη αίθουσα αναμονής, εστιατόριο, κυλικεία, πληροφορίες, εκδοτήρια, ταχυδρομείο, μηχανήματα αυτόματης συναλλαγής με τράπεζες, χώρο φύλαξης αποσκευών, υπηρεσία αποστολής δεμάτων. Χαρακτηριστικός είναι ο μεγάλος διάδρομος που τροφοδοτεί τις αποβάθρες με κλιμακοστάσια και στις δύο πλευρές του, έτσι ώστε από το επίπεδο του δρόμου και του σταθμού φτάνει κανείς στο επίπεδο των γραμμών. Τέσσερα επιμήκη τοιμεντένια στέγαστρα προστατεύουν τις οκτώ γραμμές επιβίβασης - απο-

Ο ΝΕΟΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Ν.Ε.Σ.Θ.)

ΤΟΥ ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΠΙΠΙΝΗ
Αρχιτέκτονα



Ο Ν.Ε.Σ.Θ. πριν τις επεκτάσεις του 1959.

βίβασης, ενώ πολύ κοντά βρίσκεται ο χώρος φορτοεκφόρτωσης ΙΧ αυτοκινήτων στα ειδικά οχήματα των επιβατικών συρμών.

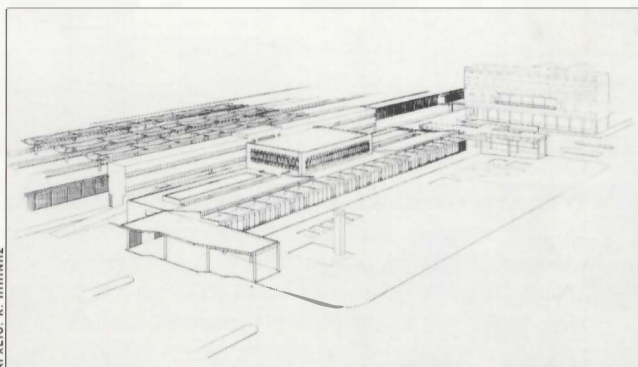
Το σημαντικό αυτό κτίριο μαζί με το μεγάλο αμαξοστάσιο, τον εμπορευματικό σταθμό και το σταθμό διαλογής συνθέτουν το ψηφιδωτό του σύγχρονου σιδηροδρομικού terminal, που λέγεται Σταθμός Θεσσαλονίκης. Τα νέα έργα ηλεκτροκίνησης στο δίκτυο και η ολοένα εξελισσόμενη ανάδειξη της Θεσσαλονίκης ως οικονομικού και πολιτιστικού κέντρου της ευρύτερης βαλκανικής περιφέρειας, πιστοποιούν το νευραλγικό και κομβικό ρόλο του Ν.Ε.Σ.Θ.

ΠΗΓΕΣ

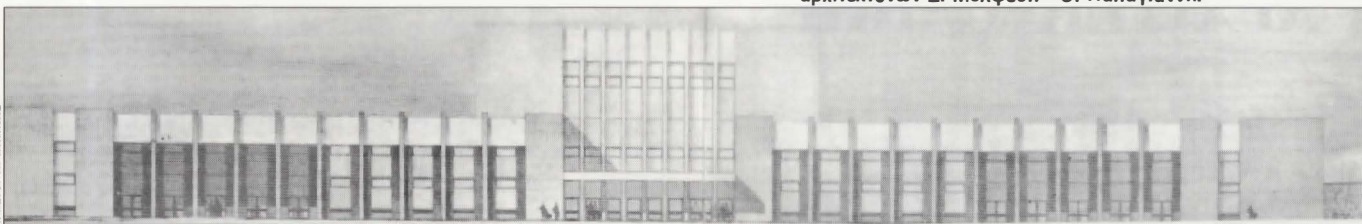
ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ» Τεύχος 30, Νοεμ. - Δεκεμ. 1961.

ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ «ΤΕΥΧΟΣ» 1/ 1989.

«ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 1912-1940 - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΗ» Έκδοση ΕΤΒΑ 1988.



ΠΑΝΑ: Διαγωνισμός 1936 για το Ν.Ε.Σ.Θ. Μελέτη του Αρχιτέκτονα Νίκου Μητσάκη. ΚΑΤΑ: Τελική μελέτη 1959 για το Ν.Ε.Σ.Θ. των αρχιτεκτόνων Σ. Μολφέση - Θ. Παπαγιάννη.





ΕΠΑΝΔ: Συνωστισμός για μια θέση στην Α/Α De Dietrich για τη Μεσσήνη, μετά την επαναλειτουργία της γραμμής.
ΚΕΝΤΡΟ: Στον Σ.Σ. Μεσσήνης **ΚΑΤΩ:** Ο Δήμαρχος Μεσσήνης & το προεδρείο του Σ.Φ.Σ.Μ.

νες βίδες σφίγγονται και όλες οι γέφυρες επιθεωρούνται προσεκτικά.

Μα τι συμβαίνει; Κατόπιν ενεργειών του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου Μεσσηνίας, η Διοίκηση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος είχε αποφασίσει την εκτέλεση τριών ζευγών δρομολογίων μεταξύ Καλαμάτας-Μεσσήνης με τη Μουσικακή

Αυτοκιντμάξα "De Dietrich" επ' ευκαιρία του Πανηγυριού της Μεσσήνης που γίνεται κάθε χρόνο από τις 20 έως τις 28 Σεπτεμβρίου προς τιμή της Παναγίας της Βουλκανιώτισσας.

Πράγματι, στις 5:00 το απόγευμα της Κυριακής 21/9 και ενώ τα megάφωνα του Σιδ. Σταθμού Καλαμάτας ανήγγειλαν ότι: "η αυτοκιντμάξα που ευρίσκεται στην πρώτη γραμμή και προορίζεται για Ασπρόχωμα-Μεσσήνη αναχωρεί", η γνώριμη σε όλους "Ωτομοτρίς" με την ιδιόμορφη σφυρίχτρα της να κάνει πιο αισθητή την παρουσία της ξεκίνησε για την εκτέλεση του πρώτου μετά από 20 χρό-

νια κανονικού δρομολογίου προς τη Μεσσήνη.

Καθώς το τρένο εκινείτο παράλληλα με το δρόμο στο τμήμα Ασπρόχωμα-Μεσσήνη και με χαμηλή ταχύτητα λόγω των πολλών ισοπέδων διαβάσεων, δεν ήταν λίγοι εκείνοι που σταματούσαν στην άκρη τα αυτοκίνητά τους για να το δουν και να το θαυμάσουν, υποσχόμενοι παράλληλα στα



παιδιά τους ότι στο επόμενο δρομολόγιο θα ήταν και εκείνοι μέσα.

Το ζωντάνεμα του κλειστού εδώ και χρόνια Σιδηροδρομικού Σταθμού της "Μεθυσμένης Πολιτείας" τήμησαν με την παρουσία τους ο Δήμαρχος Μεσσήνης κ. Παύλος Πτωχός και Μέλη του Δημ. Συμβουλίου, οι οποίοι με χαρά και ιδιαίτερη συγκίνηση υποδέχθηκαν το τρένο, στο οποίο επέβαιναν σύσσωμο το Διοικ. Συμβούλιο και πολλά μέλη του Σ.Φ.Σ.Μ., καθώς και δημοσιογράφοι των τοπικών Μ.Μ.Ε.

Η προσέλευση του κόσμου υπήρξε αθρόα: γονείς με τα παιδιά τους που δεν είχαν ξαναμπει σε τρένο, νέοι που αναζητούσαν κάτι διαφορετικό, ηλικιωμένοι που είχαν τόσα να θυμηθούν και να αναπολήσουν γέμιζαν την "Ωτομοτρίς", με αποτέλεσμα να μετακινηθούν τελικά περισσότερα από 3.500 άτομα. Για την εξυπηρέτησή τους απαιτήθηκε να γίν-

ουν καθημερινά τα δρομολόγια που αρχικά είχε προγραμματισθεί να εκτελεστούν μόνο Κυριακή, Τετάρτη και Σαββατοκύριακο.

Όπως τόνισε ο κ. Δήμαρχος, τόσο στην υποδοχή όσο και στο δείπνο που παρέθεσε προς τιμήν του Δ.Σ. του Συλλόγου μας και των εκπροσώπων των Μ.Μ.Ε., θα κάνει ό,τι είναι δυνατόν για την επαναλειτουργία της γραμμής και την επέκτασή της.

Εμείς, ως Σύλλογος, πιστεύουμε ότι είναι δυνατή και επιβεβλημένη η επαναλειτουργία της γραμμής και θα παλέψουμε με όλες μας τις δυνάμεις και προς όλες τις κατευθύνσεις για την επίτευξή της.

Η ενέργεια αυτή του Συλλόγου μας συγκέντρωσε τα κολακευτικότερα σχόλια τόσο των επιβατών και του προσωπικού του Ο.Σ.Ε., όσο και όλων των Μ.Μ.Ε. για τη σκέψη και την πραγματοποίηση αυτής της ιδέας. Από την πλευρά μας, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τον Ο.Σ.Ε. και ιδιαίτερα τα επιτελικά στελέχη της ΔΠΠ του Ο.Σ.Ε., καθώς και τους σιδηροδρομικούς της Καλαμάτας, γιατί ανταποκρίθηκαν αμέσως και πάσχισαν για την επιτυχία του εγχειρήματος, που δικαίωσε όσους πιστεύουν και αγωνίζονται για την επαναλειτουργία της γραμμής Καλαμάτας-Μεσσήνης.

“ΜΕΓΑ ΠΛΗΘΟΣ” & “ΜΕΓΑ ΠΛΑΘΟΣ” για το τρένο της ΜΕΣΣΗΝΗΣ

Μια επιτυχημένη πρωτοβουλία
του Σ.Φ.Σ. Μεσσηνίας
και του ΟΣΕ

ΤΩΝ ΚΩΝ/ΝΟΥ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ
& ΣΠΥΡΟΥ ΦΙΛΙΠΠΑ
*Προέδρον και Μέλος αντιστοιχώς
του Σ.Φ.Σ. Καλαμάτας*



Στη σιδηροδρομική γραμμή Ασπρόχωματος-Μεσσήνης, οι σκουριασμένες ράγες και οι μισοσαπισμένες τραβέρσες από την μη κυκλοφορία τρένων επάνω τους, μετά βίας κάνουν αισθητή την παρουσία τους ανάμεσα στην πυκνή βλάστηση από βάτα και καλάμια, που ευνοημένα από την αυξημένη υγρασία της περιοχής προσπαθούν να τις καταλάβουν όλο και περισσότερο, λες και θέλουν με τον τρόπο αυτό να σβήσουν την για περισσότερο από 100 χρόνια προσφορά του Σιδηροδρόμου στην επικοινωνία της Καλαμάτας με τη Μεσσήνη.

Ακολουθώντας το παράδειγμα και άλλων τοπικών γραμμών στη χώρα μας τη δεκαετία του '70, η τότε Διοίκηση του Ο.Σ.Ε. αποφάσισε την κατάργηση των επιβατικών δρομολογίων το 1976 και των εμπορευματικών το 1981. Έκτοτε η γραμμή εγκαταλείφθηκε με μοναδική εξαίρεση τη σπάνια κυκλοφορία εκδρομικών συρμών από τους Συλλόγους Φίλων του Σιδηροδρόμου. Ξαφνικά το Σάββατο 20 Σεπτεμβρίου 1997, με έκπληξη όσοι κατοικούσαν ή εκινούντο στο δρόμο Ασπρόχωματος-Μεσσήνης αντίκρισαν ένα πολυμελές συνεργείο να εργάζεται στις εγκαταλελειμμένες γραμμές. Τα καλάμια και τα βάτα κόβονται, οι σάπιες τραβέρσες αντικαθίστανται, οι χαλαρωμέ-

Δοκιμάζοντας το ICE-S

ΤΩΝ ΑΡΤΕΜΗ & ΝΙΚΟΥ ΚΛΩΝΟΥ, *Μελών του Σ.Φ.Σ.*
ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΟΡΩΝ : Δ. ΚΟΥΤΕΛΙΔΗΣ

ΣΤΙΣ 4 ΙΟΥΛΙΟΥ '97, ομάδα μελών του ΣΦΣ αποτελούμενη από τους Αρτέμη και Νίκο Κλώνο και Γιώργο Φλώρο, μετά από επίσκεψη στο εργοστάσιο της KRAUSS-MAFFEI στο Μόναχο, προσκλήθηκε να παραστεί σε μία από τις πρώτες δοκιμές του πειραματικού συρμού ICE-S.

Το ICE-S, το οποίο μοιάζει στη σύνθεσή του με το πρωτότυπο ICE-V του 1985, δημιουργήθηκε για να μελετηθεί το μελλοντικό ICE-3, για ταχύτητες πάνω από 330 χλμ./ώ. Αποτελείται από 5 οχήματα, 2 κινητήρια και 3 μεσοβάγωνα, συνολικής ισχύος 13,6 MW. Τα κινητήρια οχήματα 410 101 (TK1) και 410 102 (TK2), ισχύος 4,8 MW το κάθε ένα, προέρχονται από τη δεύτερη γενιά ICE-2 και έχουν υποστεί διάφορες μετατροπές που τα καθιστούν ικανά να επιτύχουν ταχύτητα μέχρι 400 χλμ./ώ. Από τα 3 μεσοβάγωνα, τα οποία και αυτά προέρχονται από το ICE-2, τα δύο είναι κινητήρια, με ισχύ κινητηρίων αξόνων 8x500 KW. Τα οχήματα 410 201 (MW1) και 410 202 (MW3) έχουν μέγιστη ταχύτητα 330 χλμ./ώ και διαθέτουν τα νέου τύπου κινητήρια φορεία που είναι η βασική καινοτομία του ICE-3. Το μεσαίο όχημα, 410 801 (MW2) που δεν έχει κίνηση, φέρει τον ηλεκτρικό μετασχηματιστή του συρμού και την εγκατάσταση της νέας πέδης ηλεκτροστροβίλου. Το νέο σύστημα πέδησης μοιάζει με τη μαγνητική πέδη και λειτουργεί δημιουργώντας στο κενό των 7 χιλιοστών μεταξύ της πέδης και της επιφάνειας της σιδηροτροχιάς ηλεκτρικό πεδίο, ικανό να σταματήσει το συρμό, χωρίς να φθείρει καθόλου τη γραμμή.

Άλλες εμφανείς διαφορές, σε σχέση με τα κοινά οχήματα που λειτουργούν στους συρμούς ICE, είναι οι παντογράφοι και οι συνδέσεις υψηλής τάσης μεταξύ των 5 οχημάτων. Ο παντογράφος του οχήματος (MW2) τροφοδοτεί το μετασχηματιστή του συρμού, αλλά μπορεί να τροφοδοτήσει και τα δύο κινητήρια οχήματα (TK1) και (TK2) μέσω των συνδέσεων υψηλής τάσης. Επίσης ο συρμός μπορεί να τροφοδοτηθεί με οποιονδήποτε από τους τρεις παντογράφους που διαθέτει. Το όχημα (MW3) φέρει έναν παντογράφο, ο οποίος δεν είναι λειτουργικός, αλλά χρησιμεύει για αερακουστικές δοκιμές. Επίσης εξωτερικά ξεχωρίζει και από την κόκκινη ρίγα που αρχίζει από τα κινητήρια οχήματα και σβήνει σιγά-σιγά σε κίτρινο χρώμα προς το μέσον του συρμού, με το λογότυπο "ICE-S" και τα κυματοειδή σχήματα, μέχρι την περιοχή των παραθύρων, στο μεσαίο όχημα (MW2). Στα εσωτερικά των οχημάτων δοκιμάζονται δύο νέες καινοτομίες, όπως η λειτουργία νέου τύπου κλιματιστικών, χωρίς φρέον (FCKW) και η χρήση με νέους αγωγούς 670 V συνεχούς ρεύματος για την παροχή ενέργειας.

Η δρομολόγηση του σύρμου γίνεται από το FTZ (Κέντρο Τεχνολογικών Ερευνών της DB AG), το οποίο εγκαινιάστηκε στις 4 Ιουνίου στο Muenchen-Freimann. Τις δοκιμές παρακολουθούν επίσης και ομάδα τεχνικών των Ολλανδικών Σιδηροδρόμων (NS), οι οποίοι τον περασμένο χρόνο υπόγραψαν συμβόλαιο για την αγορά του ICE-3. Αυτή είναι η πρώτη πώληση συρμού ICE εκτός Γερμανίας.

Για τους επόμενους 18 μήνες έχουν σχεδιαστεί τρία βασικά προγράμματα δοκιμών που περιλαμβάνουν ταχύτητες 310-330 χλμ./ώ στη γραμμή υψηλών ταχυτήτων NBS μεταξύ Hannover-Goettingen και αργότερα υψηλότερες ταχύτητες στη νέα γραμμή που κατασκευάζεται μεταξύ Hannover-Berlin. Η συγκεκριμένη δοκιμή πραγματοποιήθηκε στη διαδρομή Muenchen Laim-Augsburg και αφορούσε τη συμπεριφορά του συρμού σε πεδησεις από ταχύτητα 140 χλμ/ώ σε 30 χλμ/ώ. ■

2



1: Ενδιάμεσο όχημα του ICE-S με το χαρακτηριστικό φασματικό σχέδιο στο πλάι. 2: Ο πειραματικός συρμός ICE-S λίγο πριν την αναχώρηση του δρομολογίου δοκιμής στο σταθμό Muenchen Laim. 3: Εσωτερικό ενός από τα τρία ειδικά διαμορφωμένα οχήματα του ICE-S, κατά τη διάρκεια δοκιμών. 4: Άποψη του χειριστήριου του ICE-S, με μέλη της ομάδας του Σ.Φ.Σ., στο δοκιμαστικό δρομολόγιο μεταξύ Muenchen - Augsburg.

3



4





Δημοσιεύουμε την ενδιαφέρουσα ομιλία του Καθηγητή κ. Βλαστού, στην εκδήλωση που οργάνωσε ο Σ.Φ.Σ. για το τραμ, στις 14 Οκτωβρίου 1997, διότι θεωρούμε τις θέσεις του και τον προβληματισμό ότι αξίζουν μια ευρύτερη συζήτηση.

ΤΟΥ ΘΑΝΟΥ ΒΛΑΣΤΟΥ

Επικ. Καθηγ. Ε.Μ.Π.

Πριν από μερικές ημέρες η Αναπτυξιακή Εταιρεία του Δήμου Αθηναίων οργάνωσε με επιτυχία στην Αθήνα Πανερωπαϊκό Συνέδριο με θέμα: "Βιώσιμο Αστικό Περιβάλλον. Θεσμοί και Διαχείριση". Όπως αντιλαμβάνεστε, το κέντρο των συζητήσεων ήταν το μέλλον της Αθήνας, οι Ολυμπιακοί Αγώνες, οι μεγάλες αλλαγές που γίνονται ή θάπρεπε να γίνουν, με ή και ανεξάρτητα απ' αυτούς.

Με ευκαιρία τη μεγάλη έμφαση που δίνει τον τελευταίο καιρό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα θέματα της πόλης, επισημαίνοντας τα μεγάλα κοινωνικά προβλήματα που αναδύονται στο εσωτερικό της, εξαιτίας δομικών ρωγμών στην οικονομία της, όπως η ανεργία, ή ηθικών παρεκτροπών, όπως η ξενοφοβία, ρωγμών που οδηγούν σε κοινωνικούς αποκλεισμούς, μιλήσαμε για την κρίση της πόλης. Κρίση που υποσκάπτει τα θεμέλια του συνολικού ευρωπαϊκού οικοδομήματος. Μιλήσαμε για τεχνικές υστερήσεις,



όμως προέκυψε στο Συνέδριο ότι το πιο σοβαρό είναι οι κοινωνικές και οι πολιτικές υστερήσεις.

Η Ευρώπη εστιάζει την προσοχή της στις πόλεις. Διότι εκεί συγκεντρώνεται η μεγάλη πλειονότητα του πληθυσμού, διότι αυτές συνεισφέρουν στη συνολική οικονομία περισσότερο και από όσο αναλογεί στον πληθυσμό τους, διότι εκεί χτίζονται το κοινωνικό και το πολιτικό μέλλον της Ευρώπης. Τα τεχνικά προβλήματα που συζητούνται είναι πολλά, όμως το πιο κρίσιμο, το πιο θεμελιακό είναι η παραίτηση του κόσμου από τα κοινά, η αποστασιοποίησή του από την πόλη, σαν να μη τον αφορά, σαν να μην τον αντιπροσωπεύει.

Οι πόλεις επεκτείνονται με ιλιγγιώδεις ρυθμούς, αλλά γίνονται όλο και πιο ξένες, γιατί χτίζονται ερήμην των κατοίκων τους. Αυτό το οικοδόμημα είναι σαθρό, γιατί απουσιάζει ο άνθρωπος και ο πολίτης. Απουσιάζει η υπευθυνότητα, η συλλογικότητα και αντί γ' αυτές αναπτύσσονται ο ατομισμός, η αντικοινωνική

ο ρόλος του επιφανειακού Τραμ απέναντι στο μετρό

ως εγγύηση για την ποιότητα της ζωής στην Πρωτεύουσα.

Το τραμ του Στρασβούργου απίλλασε την πόλη από τη μόλυνση και το άγχος του αυτοκινήτου και της κίνησης.

συμπεριφορά, η εγκληματικότητα και η βία. Σε κάθε κείμενο που προέρχεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε κάθε ανακοίνωση, σε κάθε Συνέδριο για την πόλη, αυτό που τονίζεται ως πρώτη ανάγκη είναι η αλλαγή των συμπεριφορών, η σημασία του να μεταμορφωθούν οι κάτοικοι σε πολίτες, με όλο το κοινωνικό και πολιτικό βάρος που αξίζει σε αυτή τη λέξη. Αναδεικνύεται το πόσο σημαντική είναι η συμμετοχή του πολίτη στο γίνεσθαι της πόλης. Όμως προϋπόθεση για τη συμμετοχή είναι η ενημέρωση και η διαφάνεια στο έργο και στις διαδικασίες λήψης των αποφάσεων από πλευράς πολιτείας. Προϋπόθεση για τη συμμετοχή είναι επίσης η ύπαρξη θεσμών πιο οικείων, πιο φιλικών, πιο προσιτών στον πολίτη. Η ευθύνη της πολιτείας είναι επίσης μεγάλη στο να προωθήσει τέτοιους θεσμούς.

Για να έρθουμε στα δικά μας, στο Συνέδριο τονίστηκε επίσης η ανάγκη, οι Αθηναίοι να εγκαταλείψουν την παθητική τους στάση και να πάρουν την υπόθεση της Αθήνας στα χέρια τους. Τονίστηκε η ανάγκη κινητοποίησης της

κοινωνίας. Το θέμα μας είναι το τραμ, αλλά δε θα ήθελα να σταθώ στα τεχνικά ζητήματα, που θα συζητηθούν ούτως ή άλλως. Επιτρέψτε μου να σταθώ στη μορφή που έχει πάρει και η δημόσια συζήτηση για τραμ. Στο τι συζητιέται, πώς συζητιέται, ποιοί το συζητούν και γιατί. Εννοείται φυσικά ότι πάνω απ' όλα η συζήτηση αυτή είναι για την τύχη της πόλης μας.

Αρχικά ως το κάνουμε σαφές. Το τραμ, όσοι το προτείνουν, δεν το κάνουν γιατί έχουν μια έμμονη ιδέα, μια μεταφυσική συμπάθεια σε αυτό το μέσο. Δεν το κάνουν από χόμπυ. Το προτείνουν γιατί οραματίζονται μια Αθήνα ανθρώπινη, βιώσιμη και λειτουργική. Δεν μπορεί η Αθήνα να εξυπηρετήσει την άπειρη ζήτηση μετακινήσεων με ιδιωτικό αυτοκίνητο. Δε χωράει. Το πλάτος των δρόμων της είναι ανεπαρκές. Η Αθήνα δεν μπορεί να λειτουργήσει παρά μόνο στηριγμένη στη δημόσια συγκοινωνία. Και λόγω της μεγάλης της πυκνότητας αυτό είναι οικονομικά εφικτό. Όμως δεν είναι λύση να κατεβάσουμε τον κόσμο στις υπόγειες σήραγγες και να αφήσουμε στους δρόμους να εξακολουθεί να κυριαρχεί η γνωστή βαρβαρότητα που ζούμε καθημερινά. Για να επικρατήσουν κάπως πολιτισμένες συνθήκες, ένα σημαντικό μέρος από τα αυτοκίνητα, που σήμερα βρίσκονται στους δρόμους, πρέπει να απομακρυνθεί. Ωστε να υπάρξει χώρος για με-

ρικά στοιχειώδη, όπως η δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο.

Αν θέλουμε να εξακολουθήσουμε να παραμένουμε μέλος της ευρωπαϊκής οικογένειας, πρέπει να σεβαστούμε και εμείς κάποια ανθρώπινα δικαιώματα που σήμερα καταπατώνται σε αυτή την πόλη. Το δικαίωμα να αναπνέεις, για παράδειγμα. Το δικαίωμα να περπατάς.

Τις λίγες μέρες που θα διαρκέσουν οι Αγώνες, θα ήταν εύκολο και βολικό αν τις αντιμετωπίζαμε σαν ένα μεμονωμένο επεισόδιο στη ζωή της πόλης. Θα κοροϊδεύαμε έτσι όλο τον κόσμο και φυσικά και τους Αθηναίους. Τους κάναμε να πιστέψουν ότι το 2004, η πόλη θα είναι μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πρωτεύουσα. Ανθρώπινη και τεχνολογικά εξοπλισμένη. Ότι η ρύπανση θα έχει σημαντικά μειωθεί. Στην πραγματικότητα ξέρουμε ότι με τα έργα που σχεδιάζονται αυτό δε θα συμβεί. Με διαχειριστικές ρυθμίσεις, όπως απαγορεύοντας την κίνηση του Ι.Χ., πράγματι θα μειωθεί κατακόρυφα η ρύπανση για είκοσι μέρες και η πρωτεύουσα θα λειτουργήσει προσωρινά. Όμως δεν είναι αυτό που ζητάει η πό-

**το πιο κρίσιμο, το πιο θεμελιακό πρόβλημα
είναι η παραίτηση του κόσμου από τα κοινά,
η αποστασιοποίησή του από την πόλη,
σαν να μην τον αφορά,
σαν να μην τον αντιπροσωπεύει.**

λη. Δεν είναι αυτό που περιμένουν οι πολίτες της. Δεν είναι αυτό που υποσχθήκαμε στη διεθνή κοινότητα, που έχει και αυτή δικαιώματα πάνω στην ιστορική κληρονομιά της Αθήνας.

Με το μετρό δεν αντιμετωπίζεται το πρόβλημα της ρύπανσης. Ούτε μπορούμε να ελπίζουμε ότι οι νέες τεχνολογίες οχημάτων θα δώσουν λύσεις. Οι τελευταίες εκτιμήσεις ευρωπαϊκών ερευνών το αποδεικνύουν. Η Αθήνα μαζί με δυο - τρεις ακόμη πόλεις δεν μπορεί να ελπίζει μόνο στις νέες τεχνολογίες. Χρειάζονται ριζικές αλλαγές, που δεν έχουν ως τώρα προγραμματιστεί. Χρειάζεται μια άλλη στάση ζωής από τους κατοίκους σε αυτές τις πόλεις. Πρέπει να βοηθηθούν από την πολιτεία γι' αυτό. Τουλάχιστον με την παροχή κινήτρων για την απεξάρτησή τους από το αυτοκίνητο. Τι θα γίνει στην επιφάνεια της πόλης; Αυτό έχει σημασία. Και όμως δεν έχει δρομολογηθεί τίποτα. Δεν υπάρχουν σχέδια. Δεν υπάρχουν σχέδια ούτε καν για την προσαρμογή των υφισταμένων δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας στο νέο μετρό, που του είναι απαραίτητα για να το τροφοδοτούν. Δεν υπάρχουν πολιτικές για της χρήσεις γης και για τους όρους δόμησης. Δεν υπάρχουν πολιτικές για το τεράστιο πρόβλημα της στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές και όμως ξέρουμε ότι πρόκειται για βραδυφλεγή βόμβα στα θεμέλια της Αθήνας. Η ιδιοκτησία αυτοκινήτου έχει τεράστια περιθώρια αύξησης. Ακόμη και αν απο- ►

► θαρρούνται να κινηθούν, πού θα σταθμεύουν αυτά τα αυτοκίνητα; Αποδεχόμαστε να κλείσει οριστικά το κεφάλαιο ανάπλαση των δρόμων; Στρουθοκαμηλίζουμε απέναντι στο πρόβλημα που λέγεται μηχανοκίνητα δίκυκλα, που κατακλύζουν με δραματικούς ρυθμούς τις ελληνικές πόλεις. Αφήνουμε τους νέους να σκοτώνονται και εμείς συζητάμε για το αν θα φοράνε ζώνες οι επιβάτες αυτοκινήτων. Δεν υπάρχουν πολιτικές για το ποδήλατο. Δεν υπάρχουν πολιτικές για τη ρύπανση και το θόρυβο.

Όλα τα παραπάνω δεν είναι ανεξάρτητα του τραμ. Το τραμ αντιστοιχεί σε ό,τι πιο καθαρό, αποτελεσματικό, αισθητικά ελκυστικό προσφέρει σήμερα η τεχνολογία στην επιφανειακή δημόσια συγκοινωνία. Το τραμ όμως χρειάζεται το δικό του χώρο, που δεν μπορεί να είναι άλλος από αυτόν που καταλαμβάνεται από το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Προτείνοντας τραμ δεν προτείνεται απλά ένα μεταφορικό μέσο. Προτείνεται μια εικόνα βιώσιμης λειτουργίας της πόλης. Η μοναδική εικόνα που μπορεί και πρέπει να αντιπαρεταθεί σε αυτό που συμβαίνει σήμερα. Προβλέπει λιγότερο χώρο διαθέσιμο στα αυτοκίνητα, ασφαλέστερες συνθήκες για τους πεζούς στο δρόμο, λιγότερη ρύπανση, μικρότερο θόρυβο. Το τραμ είναι προϋπόθεση γι' αυτά.

Εκτρέπεται τελείως η συζήτηση από την ουσία της, όταν εστιάζεται στο πού θα μπει το τραμ. Το ζήτημα τίθεται αντίστροφα. Η Αθήνα χρειάζεται ένα πυκνό δίκτυο τραμ. Σε όλες τις μεγάλες αρτηρίες. Παντού επικρατούν συνθήκες που πρέπει ριζικά να αλλάξουν. Στην Αθήνα που οικοδομείται, ζήτηση μετακινήσεων θα υπάρχει μεταξύ όλων των σημείων της αστικής επιφάνειας, η οποία θα είναι ισόρροπη και συνεκτική. Το τραμ θα μπει εκεί που σήμερα υπάρχουν αυτοκίνητα. Έτσι απλά. Αντιλαμβανόμαστε τη λογική όσων θα προτιμούσαν όλες οι διαθέσιμες χρηματοδοτήσεις να διατεθούν για επεκτάσεις του μετρό. Είναι η λογική που βάζει σαν στόχο να βοηθηθεί η πόλη να λειτουργεί, χωρίς να αλλάξει η πόλη. Την οικονομική υποβάθμιση της Αθήνας, τον κορεσμό, τα ατυχήματα, τη ρύπανση, το θόρυβο, την υποχρέωσή μας να διασώσουμε τα αρχαία, τα αγνοεί. Τα αρχαία δεν κινδυνεύουν από τον μετροπόντικο, διαλύονται από τη ρύπανση του αέρα. Αντιπαρετίθενται δύο διαφορετικές εικόνες για την Αθήνα. Η μια εικόνα αναζητά λύσεις επιβίωσης και προστασίας στις υπόγειες σήραγγες για τους ανθρώπους και στα μουσεία για τα αρχαία. Η άλλη εικόνα υπερασπίζεται το δικαίωμά μας να περπατάμε και να αναπνέουμε.

Το τραμ δεν είναι ούτε τρενάκι του λούνα-παρκ, ούτε τουριστική attraction για να περιφέρεται στους αρχαιολογικούς χώρους. Το τραμ δεν είναι ένα χρέος στη μνήμη του Τρίτου που έχουμε το βάρος να εξοφλήσουμε σε πρώτη ευκαιρία. Το τραμ είναι η κοινωνιακή λύση που χρειάζεται η βιώσιμη πόλη. Και το μετρό χρειάζεται το τραμ για να τροφοδοτείται. Όπου δεν μπει τραμ, όπου δηλαδή η επιφανειακή δημόσια συγκοινωνία είναι ελλειμματική, θα υπάρχει έλλειμμα εξυπηρέτησης και υστέρηση ποιότητας ζωής.



ΦΩΤ.: Α. ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ



ΦΩΤ.: ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΠΙΝΗΣ

ΕΠΑΝΩ: Το τραμ της Γαλλικής πόλης Γκρενόμπλ. ΚΑΤΩ: Το τραμ της Γερμανικής πόλης Μάιντζ.

Η συζήτηση για το τραμ δεν θα γίνει σωστά αν δεν ενταχθεί σε μια συνολική δημόσια συζήτηση για το μέλλον της Αθήνας. Δεν υπάρχει αυτή η συζήτηση. Η πολιτεία έχει εστιάσει το ενδιαφέρον της σε κάποια μεγάλα έργα που ίσως είναι πολύ χρήσιμα, όμως δεν είναι αρκετά. Επί πλέον φαίνεται ότι υποτιμάται ο κίνδυνος ότι τα μεγάλα οδικά έργα θα δώσουν ώθηση σε εντατικότερη χρήση του αυτοκινήτου και θα οξύνουν έτσι τα προβλήματα, ιδιαίτερα στις κεντρικές περιοχές. Προχωράμε στα τυφλά με το γνωστό μας σύνθημα “βλέποντας και κάνοντας”. Φροντίζοντας πάντα οι παρεμβάσεις μας να έπονται της έκρηξης των προβλημάτων, έτσι ώστε να γίνονται ευκολότερα αποδεκτές.

Δε χαράσσονται έτσι στρατηγικές απέναντι σε τόσο μεγάλα προβλήματα κοινωνικού, περιβαλλοντικού, πολιτισμικού και πολιτικού χαρακτήρα. Είμαστε αδιόρθωτοι σε αυτό τον τόπο.

Υποστηρίχτηκε ότι η μεγάλη έρευνα ανάλυσης των χρήσεων γης και των μετακινήσεων, που εκπόνησε η “Αττικό Μετρό”, θα αποτελούσε την προϋπόθεση για οποιοδήποτε συνολικό σχεδιασμό. Υπάρχουν τώρα τα στοιχεία. Όμως ποιος κάνει το σχεδιασμό; Η “Αττικό Μετρό”; Με ποιές κατευθύνσεις; Η μορφή που θα δώσουμε στην Αθήνα δεν είναι αρμοδιότητα των μηχανικών. Είναι πολιτικό ζήτημα. Πρέπει να υπάρξουν πολιτικές επιλογές που θα πάρουν υπόψη τους τα συμπεράσματα ενός ευρύτατου κοινωνικού διαλόγου. Όμως ποιός ξέρει τι σχεδιάζουν τα αρμόδια Υπουργεία;

Με μυστικοπάθεια και αιφνιδισμούς προχωρούν πράγματι εύκολα κάποια έργα, όμως για λίγο, μετά αρχίζουν οι αντιδράσεις και αναλαμβάνουν τελικά να τμήσουν οι αναρμόδιοι δικαστές. Δε δικαιούμαστε να παραπονιόμαστε για την κοντόφθαλμη στάση των κατοίκων όταν ποτέ δεν φροντίσαμε να τους πληροφορήσουμε σφαιρικά. Η αληθινή ευαισθητοποίηση θα προέλθει με περισσότερη δημοκρατία και η δημοκρατία, τουλάχιστον στον τομέα της πόλης και των έργων γι' αυτήν, απουσιάζει χαρακτηριστικά. Οι μελέτες για το τραμ είναι ένα πρωτότυπο παράδειγμα για την Ελλάδα όπου η Τοπική Αυτοδιοίκηση ανέλαβε πρωτοβουλίες που ξεπερνούν την κλίμακα των ορίων της, ξεπερνούν τις αρμοδιότητές της. Να την κατηγορήσουμε για πολιτική ζαβολιά; Ή μήπως με ευκαιρία την εμπειρία του τραμ να συζητήσουμε επί της ουσίας τον τρόπο που είναι οργανωμένη διοικητικά και κατανέμονται οι αρμοδιότητες στην Αθήνα; Η πρόταση για τραμ ξηπήδησε από τη μικρότερη διοικητικά γεωγραφική ενότητα, που είναι οι Δήμοι, ως ένα αίτημα για ριζική αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας και ανάπτυξης της πόλης γενικότερα με περιορισμό του Ι.Χ. Είναι το μοναδικό αίτημα για την πόλη που προέρχεται από τα κάτω και η πολιτεία το αντιμετωπίζει δια της σιωπής. Κατά τα άλλα όλες οι συνήθειες παρεμβάσεις είναι προϊόν έμπνευσης δημοσίων υπηρεσιών ή μελετητικών και κατασκευαστικών γραφείων, που τις πληροφορούνται οι κάτοικοι όταν εγκαθίστανται τα εργοτάξια.

το τραμ αντιστοιχεί σε ότι πιο καθαρό, αποτελεσματικό, αισθητικά ελκυστικό προσφέρει σήμερα η τεχνολογία στην επιφανειακή δημόσια συγκοινωνία, που όμως χρειάζεται το δικό του χώρο, ο οποίος δεν μπορεί να είναι άλλος από αυτόν που καταλαμβάνεται από το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Η μελέτη που έχει καταθέσει ο Δήμος Αθηναίων, με την υποστήριξη οκτώ ακόμη Δήμων, που τους αφορά, εισηγείται τη σύνδεση του κέντρου με την ακτή του Λεκανοπέδιου. Για τη Λ. Ποσειδώνος, που από διάδρομος ενοποίησης της παραλιακής ζωής που θα μπορούσε να είναι, έχει μετατραπεί σε θανατηφόρο αγωγό αποκόπτοντας την πόλη από τη θάλασσά της, προτείνεται το τραμ. Το τραμ θα γινόταν εύκολα μοχλός αναστροφής του βάρβαρου τοπίου σε ένα χώρο με ηπιότερες και πιο ανθρώπινες συνθήκες περιβάλλοντος. Η προοπτική μετατροπής του Ελληνικού σε υπερτοπικό πόλο, δημιουργίας αθλητικών και άλλων εγκαταστάσεων στον Ιππόδρομο και το Φαληρικό Όρμο, η αύξηση των εγκαταστάσεων αναψυχής αλλά και της κατοικίας στους παραλιακούς Δήμους, πώς είναι συμβατή με όσα συμβαίνουν στη Λ. Ποσειδώνος; Τι προτείνει επιτέλους το Υπουργείο; Δικαιούμαστε να γνωρίζουμε.

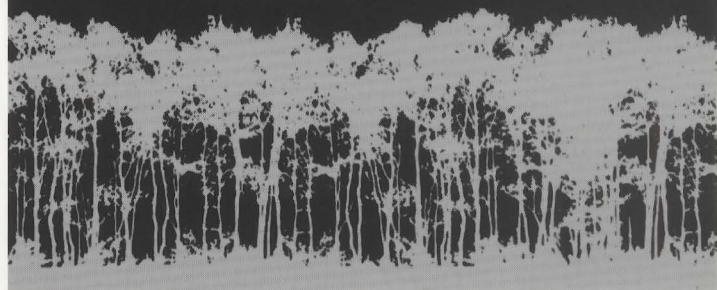
Ίσως κάποιοι σκέφτονται ότι το τραμ είναι χρήσιμο αλλά πολυτέλεια για την Αθήνα. Προφανώς υποτιμούν το κόστος των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η πρωτεύουσα. Το κόστος της ανθρώπινης ζωής, της υγείας, του χαμένου χρόνου, των δυσλειτουργιών.

Περιμένουμε σήμερα να γίνει μια πραγματική συζήτηση, απαιτούμε την παρουσία της πολιτείας και περιμένουμε απαντήσεις στα τόσα ερωτήματα. Διεκδικούμε το δικαίωμα στην πληροφόρηση, στον έλεγχο, στη συμμετοχή. Μας ανήκει η πόλη μας. ■

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ



στις επόμενες 6 σελίδες ο κ. Χρίστος Διονέλης, Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος, επιχειρεί μια αποτίμηση των επιπτώσεων της αύξησης των μεταφορών στο περιβάλλον. Μια ενδιαφέρουσα μελέτη διανθισμένη με αναλυτικούς, αποκαλυπτικούς πίνακες. ►





ΣΥΝΤΑΓΜΑ 1/97



ΑΤΤΙΚΗ 3/97
ΚΥΛΙΟΜΕΝΕΣ ΣΚΑΛΕΣ



ΣΕΠΟΛΙΑ 5/97
ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ



ΚΑΤΕΧΑΚΗ - ΠΕΝΤΑΓΩΝΟ 3/97
ΣΗΡΑΓΓΑ



ΒΑΓΟΝΙ

ΜΕΤΡΟ.

Μέρα με τη μέρα γίνεται πραγματικότητα 60% του έργου έχει ήδη κατασκευαστεί

Το ΜΕΤΡΟ της Αθήνας, το μεγαλύτερο έργο που έγινε ποτέ στην Ελλάδα και ένα από τα μεγαλύτερα σήμερα στην Ευρώπη, προχωρεί και μέρα με τη μέρα γίνεται πραγματικότητα.

- 11,3 χλμ κατασκευασμένων σηράγγων • 7,5 χλμ τοποθετημένων σιδηροτροχιών • 13 σταθμοί σε στάδιο τελικών αρχιτεκτονικών εργασιών • 7 σταθμοί με ολοκληρωμένες εγκαταστάσεις ηλεκτρολογικού εξοπλισμού
- 54 κατασκευασμένα αμαξώματα βαγονιών και 3500 εργαζόμενοι σε 48 εργοτάξια, συνθέτουν την εικόνα εξέλιξης του έργου, παρά τα μεγάλα προβλήματα που είναι φυσικό να παρουσιάζονται.

Το ΜΕΤΡΟ θα δώσει ΑΝΑΣΑ ΖΩΗΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ. Λιγότερη κίνηση στους δρόμους. Αξιόπιστες και ταχύτερες μετακινήσεις. Καλύτερο περιβάλλον. Η χρηματοδότηση του έργου στο σύνολό της είναι εξασφαλισμένη από ευρωπαϊκές πηγές και εθνική συμμετοχή.

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., κύριος του έργου, διαχειρίζεται αποτελεσματικά την κατασκευή του, διασφαλίζει τα συμφέροντα του Ελληνικού Δημοσίου, ενημερώνει υπεύθυνα τους πολίτες και προετοιμάζει την έγκαιρη λειτουργία του.

Συγχρηματοδότηση : Ευρωπαϊκή Ένωση, Ελληνικό Δημόσιο, Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ

Έργο Ζωής για την Αττική



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ



ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. Λ. Μεσογείων 191-193, 115 25 Αθήνα, Τηλ.: 67 92 399, Fax: 67 26 126 E-MAIL: <ametro@mail.hol.gr>

1. Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η ανάπτυξη των οικονομικών και κοινωνικών σχέσεων, η οποία εκφράζεται με αύξηση των μετακινήσεων ατόμων και εμπορευμάτων, καθώς και οι πρόοδοι της τεχνολογίας που διεύρυναν τις δυνατότητες ταξιδιού, οδήγησαν στην πολύ μεγάλη αύξηση των μεταφορών, η οποία μάλιστα τα τελευταία είκοσι χρόνια προσέλαβε διαστάσεις έκρηξης.

Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, οι επιβατικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά περισσότερο από 85% μεταξύ 1970 - 1990, ενώ η αντίστοιχη αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών ήταν πάνω από 50%. Οι Πίνακες 1 και 2 παρουσιάζουν την εικόνα των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών στην Κοινότητα την εικοσαετία 1970 - 1990, ενώ φαίνεται ότι οι τάσεις για το μέλλον εξακολουθούν να είναι έντονα αυξητικές.

Τα συμπεράσματα από τους Πίνακες 1 και 2 είναι ότι για μεν τις επιβατικές μεταφορές:

- Αν και ο σιδηρόδρομος αύξησε το μεταφορικό του έργο κατά 25% περίπου σε απόλυτες τιμές, το μερίδιό του μειώθηκε από 10% σε περίπου 6-7% στο σύνολο του μεταφορικού έργου.

- Η κυριαρχία των οδικών μεταφορών με ιδιωτικά αυτοκίνητα ήταν απόλυτη ήδη από το 1970 (76%), αλλά το 1990 το μερίδιό τους στην αγορά έφθασε περίπου το 80%.

- Οι αεροπορικές μεταφορές, αν και κατέχουν σήμερα μόνο το 6% περίπου του συνολικού έργου, παρουσίασαν τις μεγαλύτερες αυξήσεις την περασμένη εικοσαετία, σχεδόν πενταπλασιάζοντας το μεταφορικό τους έργο.

Στις εμπορευματικές μεταφορές:

- Οι οδικές μεταφορές υπερδιπλασίασαν το μεταφορικό τους έργο σε απόλυτες τιμές, ενώ το μερίδιό τους στην αγορά μεταφορών από 50, 6% το 1970 έφθασε το 70% το 1990.

- Οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχασαν μεταφορικό έργο και σε απόλυτες τιμές (μείωση 15%), ενώ και το μερίδιό τους από 28% έφθασε το 15%.

2. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η πολύ μεγάλη συνολική αύξηση μεταφορών, η οποία μάλιστα ήταν και ως ένα σημείο απρόβλεπτη και απρογραμμάτιστη, έχει πολύ μεγάλες επιπτώσεις στο περιβάλλον. Υπήρξε υπερβολική σπατάλη ενεργειακών πόρων, παρατηρήθηκε έντονη αλλοίωση του φυσικού τοπίου, μετρήθηκαν πολύ μεγάλες τιμές ρυπαντών και θορύβων στην ατμόσφαιρα, ενώ και τα ατυχήματα του τομέα μεταφορών κινήθηκαν σε πολύ υψηλά επίπεδα.

Κατά μεγάλο ποσοστό, οι επιπτώσεις αυτές ήταν αναπόφευ-

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΠΑΡΑΘΕΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΤΟΥ ΧΡΙΣΤΟΥ ΔΙΟΝΕΛΗ

Πολιτικού Μηχανικού -

Συγκοινωνιολόγου

Πίνακας 1. Εμπορευματικές μεταφορές στην Κοινότητα σε δισεκατομ. Χιλιομετρικούς Τόνους.

Έτος	Σιδηρ/μος	Οδός	Ποτάμεις	Αγωγοί	Σύνολο
1970	207	377(1)	101	60	745
1975	177	459(1)	95	69	800
1980	194	581(2)	104	80	959
1985	181	634(3)	95	61	971
1989	181	784(3)	104	62	1131
1990	176	797(4)	105	63	1141

(1) Χωρίς Πορτογαλία και Ιρλανδία

(2) Χωρίς Ελλάδα

(3) Χωρίς Πορτογαλία

(4) Χωρίς Πορτογαλία, Ελλάδα και Ιρλανδία

Πίνακας 2. Επιβατικές μεταφορές στην Κοινότητα σε δισεκατομ. Χιλιομετρικούς Επιβάτες.

Έτος	Σιδηρ/μος	Λεωφορείο	Ιδιωτ. ατμό	Αεροπλάνο (1)	Σύνολο
1970	182	214(2)	1390(2)	41	1827
1975	200	249(2)	1701(2)	66	2216
1980	209	278(2)	2033(2)	92	2612
1985	218	284(2)	2200(2)	138	2840
1989	231	302(3)	2685(3)	180	3398
1990	231	313(4)	2776(3)	196	3516

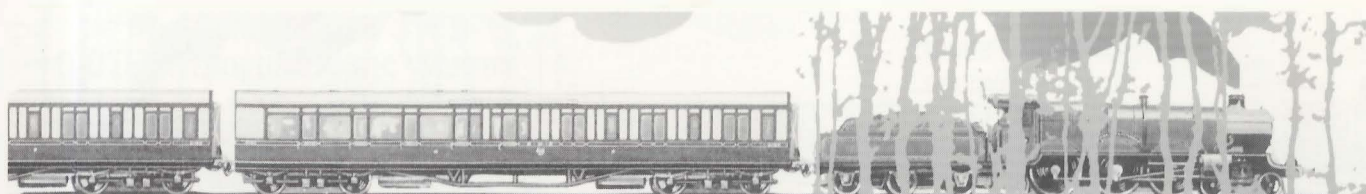
(1) Αναφέρονται σε απογειώσεις και προσγειώσεις μόνο μέσα στην Κοινότητα

(2) Χωρίς Λουξεμβούργο, Ιρλανδία

(3) Χωρίς Λουξεμβούργο, Ιρλανδία και Ελλάδα

(4) Χωρίς Βέλγιο, Ελλάδα, Ιρλανδία και Λουξεμβούργο

κτες, καθώς θα ήταν αδύνατον να περιμένει κάποιος ότι η εκδήλωση αυτής της κινητικότητας θα μπορούσε να γίνει χωρίς να πειραχτεί το περιβάλλον. Είναι όμως εξίσου σίγουρο ότι οι επιπτώσεις αυτές θα μπορούσαν να είχαν ελαχιστοποιηθεί, αν τα Κράτη είχαν από νωρίς αντιληφθεί το πρόβλημα και φρόντιζαν να αναπτύξουν το μεταφορικό τους σύστημα (υποδομή και λειτουργία) κατά τρόπο ορθολογικό. Αυτό σημαίνει ότι τα διάφορα μεταφορικά δίκτυα υποδομών και υπηρεσιών θα ήταν σωστά ανεπτυγμένα ώστε να εξυπηρετούν τη ζήτηση όποτε αυτή εκδηλωνόταν, ότι θα συνεργάζονταν μεταξύ τους αποδοτικά, ότι θα ανταγωνίζονταν υπό ίσους κανόνες και ότι θα μπορούσαν να οργανωθούν κατά τρόπο που να διασφαλίζει καλύτερο περιβάλλον, λιγότερη ενέργεια και λιγότερα ατυχήματα. Η χωροταξική επίσης οργάνωση πολύ λίγο βοήθησε ώστε να αποφευχθούν οι δυσλειτουργίες του συστήματος.



Αντί της ορθολογικής οργάνωσης, όμως, παρατηρήθηκε μία ανεξέλεγκτη αύξηση των οδικών και αεροπορικών μεταφορών με αντίστοιχο περιορισμό μεταφορικών μέσων που από τη φύση τους είναι ενεργειακά αποδοτικά και φιλικά προς το περιβάλλον, όπως π.χ. ο σιδηρόδρομος και οι ποτάμιες μεταφορές. Η αύξηση αυτή των οδικών και αεροπορικών μεταφορών είναι ως ένα σημείο δικαιολογημένη, καθώς εκφράζει την αύξηση του βιοτικού επιπέδου (δείκτες ιδιοκτησίας ιδιωτικού αυτοκινήτου) και την αύξηση του κόστους του χρόνου (υπερβολική χρήση αεροπλάνου). Παρ' όλα αυτά, οι τάσεις αφέθηκαν ελεύθερες, χωρίς ποτέ τα Κράτη να προνοήσουν ώστε να συμπεριλάβουν στο λειτουργικό κόστος αυτών των μέσων και εξωτερικούς παράγοντες, οι οποίοι να αντικατοπτρίζουν κατά τα δυνατόν και τις επιπτώσεις των μέσων στο περιβάλλον. Ακόμη, τα Κράτη δεν φρόντισαν ώστε να υπάρξει η κατάλληλη υποδομή για τα μέσα αυτά, οπότε φτάσαμε στο σημείο, πρώτον: να υπάρχουν τρομακτικά προβλήματα ανεπάρκειας χωρητικότητας οδικών και αεροπορικών υποδομών (ενώ αντίστοιχα η σιδηροδρομική υποδομή υποχρησιμοποιείται) και δεύτερον: η ανάπτυξη οδικών και αεροπορικών υποδομών στα κορεσμένα σημεία των δικτύων (που θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τη ζήτηση) να προσκρούει πλέον σε σοβαρότατα προβλήματα περιβάλλοντος.

3. ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Η διαδικασία παραγωγής ενέργειας, η βιομηχανία και οι μεταφορές θεωρούνται ως οι κυριότερες πηγές διοξειδίου του άνθρακα (CO_2), δηλαδή του πλέον υπεύθυνου αερίου για το "φαινόμενο του θερμοκηπίου" που παράγει ο άνθρωπος. Οι υψηλές συγκεντρώσεις "αερίων θερμοκηπίου" επηρεάζουν το κλίμα της γης, με αποτελέσματα τα οποία στο μέλλον μπορεί να είναι ιδιαίτερα δυσάρεστα για τη ζωή στον πλανήτη.

Η εξασθένιση της στιβάδας του όζοντος, που καθιστά τη γη πιο ευαίσθητη στην υπερϊώδη ακτινοβολία του ήλιου, προκαλείται από την εκπομπή των χλωροφθορανθράκων και των αλόνων. Η άμεση συμβολή των μεταφορών στο φαινόμενο αυτό οφείλεται κυρίως στη μεταφορά εμπορευμάτων με οχήματα - ψυγεία και στην κυκλοφορία οχημάτων εφοδιασμένων με εγκατάσταση κλιματισμού.

Στη δημιουργία των όξινων βροχών που καταστρέφουν την πανίδα και τη χλωρίδα συμβάλλουν οι ρύποι που εκπέμπονται από τις μεταφορές, και ιδίως το θείο και το οξείδιο του αζώτου.

Αναλυτικά και κατά τομέα, η κατάσταση παρουσιάζεται στις παραγράφους που ακολουθούν:

3.1. Η ατμοσφαιρική ρύπανση

Η ατμοσφαιρική ρύπανση προκαλείται από την εκπομπή χημικών

κών ουσιών στην ατμόσφαιρα που αλλοιώνουν τη σύνθεσή της, με όλους τους κινδύνους που αυτό συνεπάγεται για την υγεία του ανθρώπου, την πανίδα και τη χλωρίδα. Οι εκπομπές που παράγονται από τις μεταφορές περιλαμβάνουν τους ακόλουθους ατμοσφαιρικούς ρύπους:

- διοξείδιο του άνθρακα (CO_2) που παράγεται από την καύση των ορυκτών καυσίμων
- μονοξείδιο του άνθρακα (CO), υδρογονάνθρακες (HC) και πτητικές οργανικές ενώσεις (VOC) που προκύπτουν από ατελή καύση
- οξείδια του αζώτου (NO_x) που παράγονται κατά τις καύσεις σε υψηλές θερμοκρασίες
- μόλυβδο (Pb), καθώς και διβρωμο- και διχλωρο- αιθυλένιο, που προστίθεται στη βενζίνη για να επιτευχθεί η επιθυμητή πετρελκτικότητα σε οκτάνια και να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη πτητικότητα των προϊόντων καύσης
- διοξείδιο του θείου (SO_2) που οφείλεται στη μεταλύτερη συγκέντρωση θείου στο πετρέλαιο
- μικροσκοπικά σωματίδια που εκπέμπονται στην ατμόσφαιρα από τους κινητήρες ντήζελ
- φορμαλδεύδες και άλλες αλδεύδες.

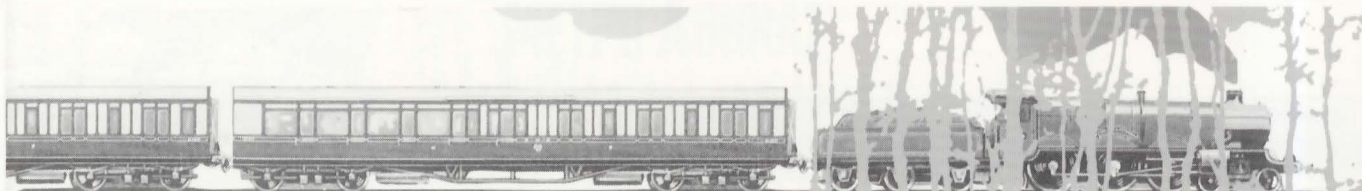
Για τις χώρες του ΟΑΣΑ, ο τομέας των μεταφορών είναι υπεύθυνος για τις εκπομπές των παρακάτω τεσσάρων σημαντικότερων ρυπαντών:

- Οξείδια του αζώτου (NO_x) κατά 61%
- Διοξείδιο του θείου (SO_2) κατά 4%
- Υδρογονάνθρακες (HC) κατά 49%
- Διοξείδιο του άνθρακα (CO_2) κατά 21%

Το διοξείδιο του άνθρακα συμβάλλει άμεσα στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, ενώ τα οξείδια του αζώτου και οι υδρογονάνθρακες συμβάλλουν έμμεσα. Το διοξείδιο του θείου και τα οξείδια του αζώτου συμβάλλουν στο φαινόμενο της όξινης βροχής. Οι υδρογονάνθρακες μπορούν να προκαλέσουν καρκίνο.

Από στοιχεία ερευνών που έγιναν στη Γερμανία, η συμβολή των διαφόρων μέσων μεταφοράς στην έκλυση των ρυπαντών αυτών, παρουσιάζεται στους Πίνακες 3 και 4.

Όσον αφορά το κοινωνικό κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (σε αυτό συμπεριλαμβάνονται το κόστος υγείας - επιπτώσεις στο αναπνευστικό σύστημα, τοξικότητα λόγω συσσώρευσης μολύβδου -, της απώλειας παραγωγικότητας, της αύξησης της θνησιμότητας και των φθορών των κτιρίων), υπολογίζεται ότι αντιπροσωπεύει συνολικά περίπου το 0,3% - 0,4% του ΑΕΠ. Σύμφωνα με στοιχεία από έρευνες που έχουν γίνει στη Γερμανία, το 91% του κόστους αυτού αποδίδεται στις οδικές μεταφορές, το 4% στις σιδηροδρομικές, το 3% στις ποτάμιες και το 2% στις αεροπορικές.



Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ & ΠΑΡΑΓΩΓΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

3.2. Ο θόρυβος

Οι υπερβολικές εκπομπές διαφόρων ήχων μπορούν να προκαλέσουν διάφορες βλάβες στον άνθρωπο και να καταστούν περισσότερο ή λιγότερο αφόρητες λόγω της όχλησης, της κόπωσης, των διαταραχών και, σε ορισμένες περιπτώσεις, του πόνου που μπορούν να προκαλέσουν. Ο θόρυ-

βος (επαφή ελαστικών με το οδόστρωμα) και άλλους περιδικούς θορύβους. Συνήθως εκτιμάται ότι ο θόρυβος γίνεται ενοχλητικός για τον άνθρωπο όταν το επίπεδο του ήχου υπερβαίνει το όριο των 55 - 65 leq dB (A).

Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι εκπομπές θορύβου προκαλούνται από την επαφή ρόδας/ σιδηροτροχιάς, τον κινητήρα, το φαινόμενο αεροδυναμικής, τις κατασκευές κατά μήκος των γραμμών και τους κραδασμούς του εδάφους. Στην περίπτωση των σιδηροδρόμων υψηλών ταχυτήτων, η τριβή μεταξύ της εναέριας γραμμής ηλεκτροδότησης και του παντογράφου του σιδηροδρόμου αποτελεί άλλη μια σημαντική πηγή θορύβου.

Κύρια πηγή θορύβου για τον θόρυβο των αεροσκαφών είναι οι κινητήρες, των οποίων το ηχητικό επίπεδο μπορεί να υπερβεί τα 120 dB (A) κατά την απογείωση. Η ενόχληση που προκαλείται από τους θορύβους των αεροσκαφών εξαρτάται κυρίως από τη θέση του αερολιμένα και από την πυκνότητα της αεροπορικής κυκλοφορίας.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980 το 16% περίπου των κατοίκων των χωρών του ΟΟΣΑ - περίπου 130 εκατομ. άνθρωποι - ήταν εκτεθειμένοι σε μη επιθυμητά επίπεδα θορύβου, δηλ. πάνω από 65 dB (A) (leq ημέρας). Για τους θορύβους αυτούς, υπεύθυνα μέσα ήταν:

- Οδική κυκλοφορία κατά 14%
- Αεροπλάνα κατά 1%
- Σιδηρόδρομοι κατά 1%

Το 1992, το 50% των κατοίκων των χωρών του ΟΟΣΑ - περίπου 400 εκατομ. άτομα - εκτίθενται σε θορύβους που ξεπερνούν τα 55 dB (A), επίπεδο το οποίο αν και θεωρείται ανεκτό, δεν παύει να είναι

Πίνακας 3. Εκπομπές ρυπαντών στον τομέα επιβατικών μεταφορών στη Γερμανία (g/χλμ. επιβ.)

ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	CO ₂	HC	NO _x	SO ₂
Επιβ. αυτ/το (βενζίνη)	180	2,50	2,40	0,03
Επιβ. αυτ/το (ντίζελ)	150	0,30	0,60	0,19
Λεωφορείο (τοπικό)	65	0,50	0,90	0,09
Λεωφορείο (υπεραστικό)	20	0,05	0,40	0,03
Σιδηρ/μος (τοπικός)	105	0,01	0,30	0,70
Σιδηρ/μος (υπεραστικός)	45	0,01	0,15	0,30
Αεροπλάνο	465	0,40	1,80	0,15

Πίνακας 4. Εκπομπές ρυπαντών στον τομέα εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία (g/χλμ. επιβ.)

ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	CO ₂	HC	NO _x	SO ₂
Οδικά μέσα (τοπικά)	255	1,25	4,10	0,32
Οδικά μέσα (υπεραστικά)	140	0,32	3,00	0,18
Σιδηρ/μος (εμπορικός)	48	0,07	0,40	0,18
Ποτάμιες μεταφορές	40	0,08	0,50	0,05

βος, ανάλογα με την ένταση και τη φύση του, μπορεί να έχει διάφορες επιπτώσεις, από την απλή ενόχληση μέχρι τις διάφορες ψυχολογικές και παθολογικές αντιδράσεις. Οι επιπτώσεις αυτές εξαρτώνται με τη σειρά τους από τους ήχους, καθώς και τη νευρική κατάσταση και τη δραστηριότητα του ατόμου που είναι εκτεθειμένο σε αυτούς.

Κατά τα τελευταία είκοσι χρόνια, ο θόρυβος αυξήθηκε σημαντικά λόγω της συνεχώς αυξανόμενης αστικοποίησης, της μεγαλύτερης κινητικότητας εμπορευμάτων και προσώπων και της συνεχώς αυξανόμενης εκμηχάνισης των περισσότερων δραστηριοτήτων του ανθρώπου.

Οι εκπομπές θορύβων και οι επιπτώσεις τους διαφέρουν από το ένα μεταφορικό μέσο στο άλλο. Το γενικό ηχητικό επίπεδο της οδικής κυκλοφορίας προέρχεται από την αλληλεπικάλυψη διαφόρων θορύβων: του θορύβου μηχανής, του θορύβου

Πίνακας 5. Έκθεση πληθυσμού σε θόρυβο κυκλοφορίας (Άτομα ανά εκατομ. ΧΕ και ΧΤ)

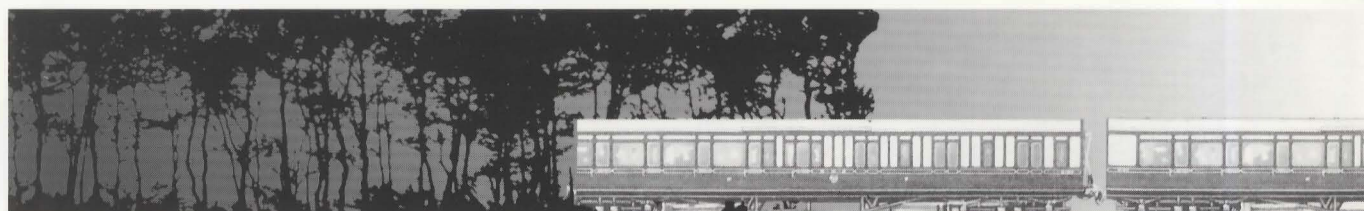
ΟΛΟΣ	>55 dB	>65 dB
Αυστρία	114	37
Βέλγιο	59	2
Τσεχοσλοβακία	9	5
Δανία	24	7
Γαλλία	42	13
Γερμανία	36	10
Ιταλία	53	23
Ολλανδία	47	3
Νορβηγία	36	10
Ισπανία	85	26
Σουηδία	26	7
Ελβετία	36	8
Ηνωμ. Βασίλειο	39	9
	46	14

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Τσεχοσλοβακία	3	-
Δανία	27	5
Γαλλία	6	2
Γερμανία	108	17
Ιταλία	52	22
Ολλανδία	63	6
Νορβηγία	6	-
Σουηδία	10	1
Ελβετία	81	21
Ηνωμ. Βασίλειο	21	3
	41	9
(Χωρίς την Γερμανία)	22	6

δυσάρεστο και ανεπιθύμητο.

Ο αριθμός των ατόμων που εκτίθενται σε οδικό και σιδηροδρομικό θόρυβο ανά εκατομ. χιλιομετρικούς επιβάτες και τόν-



νους είναι σημαντικά μικρότερος για το σιδηρόδρομο από ό,τι για την οδό (41 και 46 άτομα ανά εκατομ. ΧΕΧΤ για τα 55 dB και 9 με 14 άτομα για τα 65 dB αντιστοίχως). Σχετικός είναι ο **Πίνακας 5.**

3.3. Κραδασμοί

Οι κραδασμοί συνίστανται σε κινήσεις φυσικής ύλης, σε χαμηλή συχνότητα. Οι επιπτώσεις στον άνθρωπο και στην πανίδα μπορούν να συγκριθούν με εκείνες του θορύβου. Οι κραδασμοί έχουν επίσης δυσμενείς επιπτώσεις στο έδαφος, στα κτίρια και τις υποδομές, όπου μπορούν να προκαλέσουν από απλές ρωγμές έως διαρθρωτικές βλάβες.

Οι κραδασμοί που αφορούν οδική κυκλοφορία προκαλούνται κυρίως από τις διελεύσεις βαρέων φορτηγών, σε δρόμους που είναι ακατάλληλοι για τέτοια οχήματα. Το πρόβλημα γίνεται σοβαρότερο στην περίπτωση διελεύσεων βαρέων φορτηγών από αστικές περιοχές.

Οι κραδασμοί που παράγονται κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών, εξαρτώνται από τη φύση του εδάφους, το σύστημα έδρασης των σιδηροτροχιών, καθώς και το βάρος, την ανάρτηση και την ταχύτητα του διερχόμενου συρμού. Η διαφορά στους κραδασμούς που προκαλούνται είναι μεγάλη στις περιπτώσεις επιβατικών και εμπορευματικών αμαξοστοιχιών. Οι επιβατικοί συρμοί φέρουν μικρότερο βάρος στους άξονες και είναι εφοδιασμένοι με ειδικά συστήματα ανάρτησης. Έτσι, σπάνια προκαλούν κραδασμούς που είναι αισθητοί σε απόσταση πλέον των 25 μέτρων από τις γραμμές, ακόμη και σε περίπτωση υψηλών ταχυτήτων. Αντιθέτως, οι εμπορευματικοί συρμοί είναι πιο βαρείς και άκαμπτοι, και αποτελούν την κύρια αιτία των κραδασμών που αποδίδονται στη σιδηροδρομική κυκλοφορία.

3.4. Χρήση γης

Η υποδομή των μεταφορών έχει μόνιμες και συχνά αμετάκλητες επιπτώσεις στο περιβάλλον, όσον αφορά τη χρήση γης. Στις πυκνοκατοικημένες περιοχές, η υποδομή των μεταφορών μπορεί να δημιουργήσει εμπόδια στην κινητικότητα των πεζών, να απομονώσει φυσικά και κοινωνικά ορισμένες αστικές περιοχές, να δημιουργήσει οπτικούς φραγμούς και να αποδιοργανώσει τις καθημερινές κοινωνικές και εμπορικές δραστηριότητες. Επί πλέον, η υποδομή των μεταφορών προσβάλλει το τοπίο: μπορεί να διαταράξει ή

να καταστρέψει το φυσικό χώρο, καθώς και να προκαλέσει μόνιμες καταστροφές σε πολύτιμες φυσικές περιοχές, με αποτέλεσμα να επιδεινωθεί η οικολογική ισορροπία, πράγμα που έχει ιδιαίτερα δυσμενείς επιπτώσεις στην πανίδα και χλωρίδα του πλανήτη.

Σύμφωνα με στατιστικές της Eurostat, το 1986, το οδικό δίκτυο της Κοινότητας αποτελείτο από 30.237 χλμ. αυτοκινητοδρόμων και 2.549.907 χλμ. άλλων οδών, και το σιδηροδρομικό δίκτυο από 70.911 χλμ. μονής γραμμής και 54.918 χλμ. διπλής γραμμής. Η έκταση που καταλαμβάνει το κοινοτικό οδικό δίκτυο ανέρχεται σε 28.949 τετρ. χλμ., ήτοι ποσοστό 1,3% της συνολικής έκτασης της Κοινότητας. Ο χώρος που καταλαμβάνει αντιστοίχως το σιδηροδρομικό δίκτυο της Κοινότητας ανέρχεται σε 706 τετρ. χλμ., ήτοι ποσοστό 0,03% της συνολικής έκτασης της Κοινότητας.

Όσον αφορά την χωρητικότητα των δύο μέσων, με αναφορά στη λωρίδα κατάληψης, αναφέρουμε ότι ένας σιδηροδρομικός διάδρομος διπλής γραμμής, με εύρος κατάληψης 15 μ., έχει διπλάσια χωρητικότητα από ένα δρόμο δύο λωρίδων ανά κατεύθυνση, με εύρος κατάληψης 30 μ.

Σε αστικές περιοχές, ο προαστιακός σιδηρόδρομος μπορεί να προσφέρει σημαντικότερες υπηρεσίες, καθώς με ελάχιστο εύρος κατάληψης εξυπηρετεί πολύ υψηλούς φόρτους. Το σιδηροδρομικό προαστιακό σύστημα στο Παρίσι εξυπηρετεί

Πίνακας 7. Ατυχήματα στις χώρες ΕΟΚ
(Οδός: 1989, Σιδ/μος: 1990)

ΧΩΡΕΣ	ΝΕΚΡΟΙ		ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	
	Οδός	Σιδ/μος	Οδός	Σιδ/μος
Γερμανία	8000	199	449390	328
Βέλγιο	1990	20	86680	86
Δανία	670	6	11650	51
Ισπανία	7190	61	169410	75
Γαλλία	10530	188	236000	140
Ελλάδα	1700	34	28910	80
Ιρλανδία	460	14	8800	8
Ιταλία	6410	83	216330	173
Λουξεμβούργο	70	2	1850	3
Ολλανδία	1460	43	50290	82
Πορτογαλία	2380	131	61510	232
Ηνωμ. Βασίλειο	5550	84	347650	550

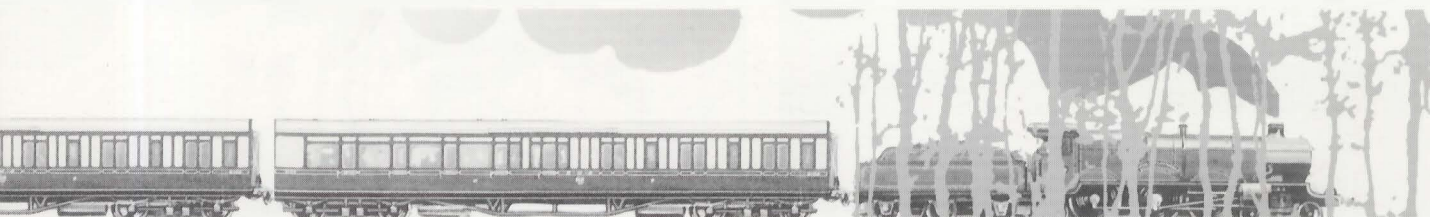
Πίνακας 6. Νεκροί και τραυματίες ανά 100 εκατομ. Χιλιόμε. Επιβάτες και Τόννους

	Οδός	Σιδ/μος
Νεκροί	140	17
Τραυματίες	4.270	41

1.000.000 επιβάτες ημερησίως, ενώ ο σταθμός Saint Lazare εξυπηρετεί 1000 περίπου επιβάτες προαστιακών συρμών το λεπτό, σε ώρες αιχμής. Για να εξασφαλιστεί η ίδια μετακίνηση οδικώς, θα χρειαζόντουσαν περίπου 9.000 λεωφορεία.

3.5. Ατυχήματα

Σύμφωνα με την Έκθεση της Ομάδας υψηλού επιπέδου που σχημάτισε η Επιτροπή για να εξετάσει την Ευρωπαϊκή πολιτική για την οδική ασφάλεια, κάθε χρόνο 50.000 άτομα πεθαίνουν και 1.500.000 τραυματίζονται λόγω οδικών ατυχημάτων στις χώρες της Κοινότητας, με υπολογιζόμενο κόστος της τάξης των 70 δισεκατομ. ECU. Αν υπολογίσουμε και τα στοιχεία των υπολοίπων χωρών του ΟΟΣΑ, φθάνουμε στους 75.000 νεκρούς και 2.100.000 τραυματίες ετησίως. Οι αντίστοιχοι αριθμοί για τη σιδηροδρο-



Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ & ΠΑΡΑΒΛΛΟΝΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

► μική κυκλοφορία είναι 1.500 νεκροί και 4.000 τραυματίες. Σχετικοί είναι και οι Πίνακες 6 και 7.

4. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ο παράγοντας του εξωτερικού κόστους στις μεταφορές,

του κόστους δηλαδή που δεν γίνεται αντιληπτό, καθώς δύσκολα ποσοτικοποιείται, αποτελεί πάρα πολύ βασικό σημείο του μελλοντικού σχεδιασμού της Κοινοτικής Πολιτικής Μεταφορών.

Αυτό συμβαίνει διότι αφενός το εξωτερικό κόστος περιλαμβάνει κυρίως περιβαλλοντικές συνέπειες από τη χρήση των διαφόρων μέσων μεταφοράς, και αφετέρου, διότι ο μη υπολογισμός αυτού του κόστους έχει οδηγήσει σε υπερανάπτυξη ορισμένα μεταφορικά μέσα (οδικά, αεροπορικά), χωρίς να έχει ληφθεί καμία μέριμνα για τις σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που τα μέσα αυτά προκαλούν. Αντίθετα, ο συνυπολογισμός του κόστους αυτού θα βοηθήσει στον καλύτερο ανταγωνισμό των μέσων μεταφοράς, προμηθευτώντας κατά κάποιο τρόπο τα φιλικότερα προς το περιβάλλον μέσα (σιδηρόδρομος, ποτάμια μεταφορές).

Η έκταση και η σημασία των αρνητικών εξωτερικών επιπτώσεων στις μεταφορές, φαίνεται καλύτερα όταν συγκρίνεται με το "παραδοσιακό κόστος". Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Διεθνούς Οδικής Ομοσπονδίας (IRF - International Road Federation), οι χώρες της Ευρώπης κατά μέσον όρο σπαταλούν περίπου το 1,2% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος τους για δαπάνες οδών. Αν συγκριθεί ο αριθμός αυτός με τα εξωτερικά κόστη, παρατηρούμε ότι:

Το εξωτερικό κόστος των οδικών ατυχημάτων ισοδυναμεί με τουλάχιστον 1% του ΑΕΠ. Το εξωτερικό κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης ισοδυναμεί με τουλάχιστον 1% του ΑΕΠ. Το εξωτερικό κόστος λόγω θορύβου, ισοδυναμεί με περίπου 0,2% του ΑΕΠ. Το συμπέρασμα λοιπόν είναι ότι το εξωτερικό κόστος της οδικής μεταφοράς είναι περίπου το διπλάσιο του άμεσου (financial) κόστους.

Το γεγονός ότι το εξωτερικό κόστος αποτελεί σημαντικό παράγοντα στις μεταφορές, ο οποίος θα πρέπει να συνυπολογίζεται στο συνολικό κόστος, έχει γίνει κατανοητό και έχει διατυπωθεί από όλα τα υπεύθυνα βήματα.

Έτσι, σχετικές αναφορές - που τονίζουν πάντα αυτή την ανα-

γκαιότητα - έχουν γίνει από: Την Ομάδα "Μεταφορές πέραν του 2000", (Έκθεση Δεκεμβρίου 1990), που συστάθηκε από τον τότε Επίτροπο Μεταφορών κ. Van Miert, την Ομάδα "Στρογγυλό Τραπέζι Βιομηχανών" (Έκθεση για τα ελλείποντα δίκτυα σαν Ευρωπαϊκή πρόκληση, 1990), την Ομάδα Εργασίας των Κρατών Μελών για την Ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική (Σεπτέμβριος 1990), την Υπουργική Διακήρυξη της συνδιάσκεψης για την ελεγχόμενη ανάπτυξη (Μάιος 1990), τους Υπουργούς Περιβάλλοντος της Κοινότητας, τη Διακήρυξη του Δουβλίνου για το περιβάλλον (Ιούνιος 1990), την Παγκόσμια Διάσκεψη του ΟΗΕ για το περιβάλλον και την ανάπτυξη (Ιούνιος 1992), την Πράσινη Βίβλο της Κοινότητας για τις επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον (1992), και τέλος, την πλέον πρόσφατη Λευκή Βίβλο της Κοινότητας για την Κοινή Πολιτική Μεταφορών (Δεκέμβριος 1992).

Το πρόβλημα της καθιέρωσης κοινών κανόνων για τον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους είναι φυσικά τεράστιο. Ακόμη πιο τεράστιο είναι το πρόβλημα του πώς θα γίνει η ζητούμενη κοστολόγηση.

Ορισμένα σημεία προς αυτή την κατεύθυνση, τα οποία μόνο σαν πολύ γενική προσπάθεια προσέγγισης μπορούν να χαρακτηριστούν, είναι:

- Η εισαγωγή κάποιου υποτυπώδους και γενικού τέλους μπορεί να αποτελέσει τον απαραίτητο "καταλύτη" για την έναρξη μιας διαδικασίας αληθινής και ακριβούς κοστολόγησης.

- Τα τέλη για την ατμοσφαιρική μόλυνση θα βαρύνουν όλους τους τομείς (μεταφορές, βιομηχανία, κλπ.), οι οποίοι ευθύνονται για εκπομπές ρυπαντών.

- Τα τέλη για την εκπομπή ρυπαντών, όπως είναι τα οξείδια του αζώτου, το διοξείδιο του θείου, το διοξείδιο του άνθρακα, οι διάφοροι υδρογονάνθρακες, κλπ., θα βαρύνουν τους χρήστες της υποδομής και τις τιμές των καυσίμων.

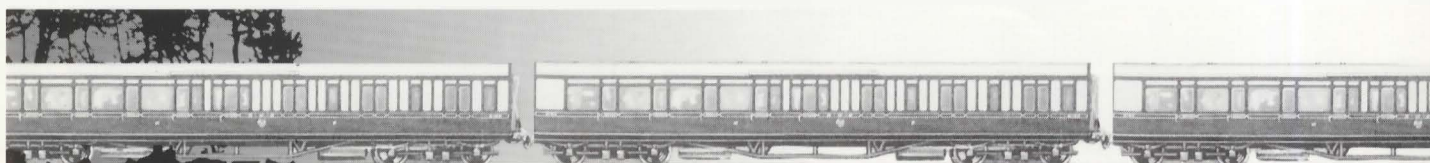
- Το εξωτερικό κόστος ατυχημάτων περιλαμβάνει ένα άμεσο και ένα έμμεσο χρηματικό κόστος (financial), μαζί με ένα "κόστος ανθρώπινης αξίας". Αυτό

το τελευταίο θα μπορεί να υπολογίζεται στη βάση της "προθυμίας πληρωμής" (willingness to pay) για μειωμένο κίνδυνο. Τα σχετικά τέλη μπορούν να βαρύνουν είτε το κόστος καυσίμου (υπό τον όρο όμως ότι θα γίνεται διάκριση της οδικής και σιδηροδρομικής κυκλοφορίας), είτε το κόστος χρήσης υποδομής.

- Δεν μπορεί να επιβληθεί γενικό τέλος για εκπομπές θορύβου, καθώς τα προβλήματα ακουστικής ρύπανσης είναι τοπικά. Θα μπορούσε να επιβληθεί κάποιο τέλος στην αγορά κάθε είδους οχημάτων (οδικών ή σιδηροδρομικών), ανάλογα με το κατά πόσον οι μηχανές τους είναι θορυβώδεις ή όχι.

Πίνακας 8. Σύγκριση Κόστους Υποδομής (Κατασκευή και συντήρηση) με εξωτερικά κόστη οδικής και σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (Σουηδία, 1990)

	ΟΔΟΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ
Κόστος Υποδομής	100	100
Εξωτερικό Κόστος		
- Ατυχήματα	117	7
- Ατμοσφαιρική μόλυνση	123	1
- Θόρυβος	32	15



- Σε κάθε περίπτωση, τα εξωτερικά κόστη θα πρέπει να υπολογίζονται κατά το στάδιο των μελετών σκοπιμότητας, στη χρήση των αναλύσεων Κόστους - Ωφελειών.

Μια τέτοια καθιέρωση τιμολόγησης του εξωτερικού κόστους αναμένεται ότι θα ήταν ιδιαίτερα ευεργετική για τους σιδηροδρόμους, ενώ θα έκανε αρκετά ακριβότερη την οδική κυκλοφορία. Ο Πίνακας 8 είναι χαρακτηριστικός των υφισταμένων διαφορών για τα δύο μέσα. ■

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

«Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Συμβούλιο, COM (89) 549 σχετικά με την Κοινοτική Πολιτική Σιδηροδρόμων», 1989.

«Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Συμβούλιο, COM (92) 230 σχετικά με τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Δικτύου συνδυασμένων μεταφορών και με τους όρους λειτουργίας του», 1992.

«BOLETTIN», Pan American Railway Congress Association, November - December 1990.

«Διερεύνηση των Ενεργειακών Συντελεστών του τομέα των Μεταφορών με στόχο την εξοικονόμηση Ενέργειας», Κοινοτικό Πρόγραμμα VALOREN, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, 1992.

«High Speed Railways - A Network for Europe», U.I.C. 1992.

«International European Combined Transport Network», Community of European Railways, 1990.

«In pursuit of Speed - New options for intercity Passenger Transport», Transportation Research Board, 1991.

«Missing Networks, a European Challenge», European Round Table of Industrialists, 1991.

«Οι Ελληνικές Μεταφορές στην προοπτική του 2000», Χρ. Πολυδωρόπουλου, Καλ. Διονέλη, Θ. Μπαρμπαρούση, 1990.

«Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι και η συμμετοχή τους στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές της χώρας», ΟΣΕ, 1986.

«Πράσινη Βίβλος σχετικά με τις επιπτώσεις των Μεταφορών στο Περιβάλλον», Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1992.

«Proposals for a European High - Speed Network», Community of European Railways, 1989.

«Rail without frontiers», U.I.C., 1991.

«State Contributions: The current situation», U.I.C., 1986.

«Transformation of the International Railway System as part of new European Transport Policy», U.I.C., 1991.

«U.I.C. Activities Report, 1990 - 1991», U.I.C., 1992.



ΕΛΒΕΤΙΑ

ΦΩΤ.: Α. ΚΛΩΝΟΣ



Αυστρία

ΦΩΤ.: Α. ΚΛΩΝΟΣ



Γερμανία

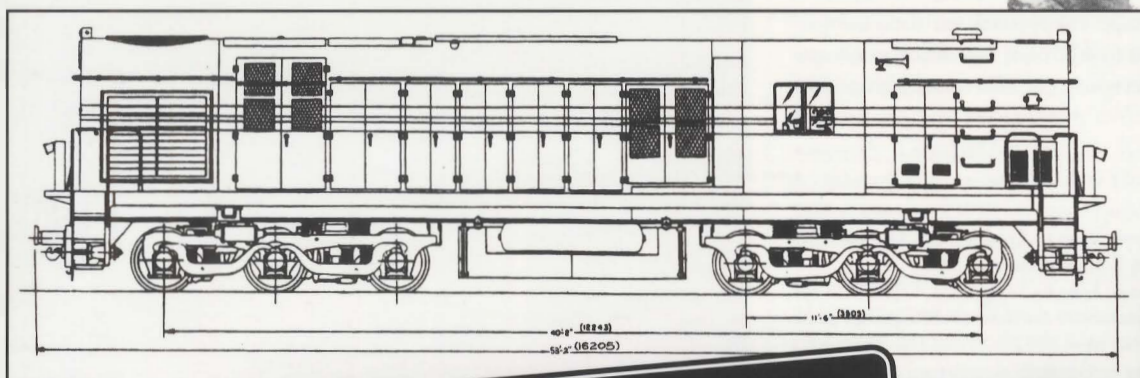
ΦΩΤ.: Κ. ΚΑΚΑΒΑΣ



ΕΠΑΝΘ: Ελλάδα ΦΩΤ.: Α. ΚΛΩΝΟΣ

ΚΑΤΑ: Ισπανία ΦΩΤ.: JOUQUIN LOPEZ DEL RAMO





ΔΗΖΕΛΟΗΛΕΚΤΡΑΜΑΞΑ ALCO A.9101 - A.9112 ΤΟΥ Ο.Σ.Ε.

ΤΟΥ ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΥ ΕΛΛΙΟΤ
Μέλους του Σ.Φ.Σ.

Κατηγορία: Δηζελοηλεκτράμαξα (Δ/Η) πορείας με δυνατότητα διπλής έλξης.

Αρ. Σύμβασης: 27581/ 1964.

Τύπος: DL 537

Γραμμή: 1000 mm

Αρίθμηση: A.9101 - A.9112

Μονάδες: 12

Έτος κατασκευής: 1965

Έτος κυκλοφορίας: 1965

Χώρα προέλευσης - Κατασκευαστής: ΗΠΑ/
American Locomotive Company (ALCO)

Ιδιοκτησία: ΣΕΚ - ΟΣΕ

Βάρος σε τάξη πορείας: 80.286 kgr.

Απόβαρο: 74.700 kgr.

Βάρος κατά άξονα: 13.381 kgr.

Διάταξη αξόνων: Co'Co'

Διάμετρος τροχών: 914 mm (επίσωτρα)

Μέγιστη ταχύτητα: 96 km/h

Ελάχιστη ταχύτητα συνεχούς λειτουργίας: 13,5 km/h

Τύπος Δηζελοκινητήρα: ALCO 6-25 1D

Αριθμός Κυλίνδρων: 6 με διάταξη «Εν σειρά»

Διάμετρος εμβόλου: 22,86 cm

Διαδρομή εμβόλου: 26,27 cm

Τύπος Υπερτροφοδότη: ALCO 350-A

Ρύθμιση στροφών Δ/Κ: Ηλεκτροϋδραυλικός ρυθμιστής WOODWARD τύπου PGR 8 βαθμίδων

Ονομαστική ισχύς Δ/Κ: (Στο κόμπλερ κυρίας γεννήτριας έλξης) 1350 HP στις 1.100 rpm

Ταχύτητα Δ/Κ: Ralenti 400 rpm

στοίχιση Max. 1.100 rpm.

Μετάδοση Κίνησης: Ηλεκτρική - Συνεχές ρεύμα

Λόγος οδ. τροχών κίνησης: 94:17

Κύρια γεννήτρια έλξης: GE 581 E 1250 HP

Ηλεκτροκινητήρες: 6 τεμάχια GE 761 A 450 HP

Ελκτική δύναμη στην ελάχιστη ταχύτητα συνεχούς λειτουργίας: 18.590 kgr.

Ελκτικά βάρη σε τόννους επί ανωφερείας με ταχύτητα 25 km/h.:

14α/οο 580 ton

17α/οο 480 ton

21α/οο 400 ton

25α/οο 340 ton

Σύστημα πεδησίας: πεπιεσμένου αέρα

WESTINGHOUSE 27 LB-AV-1 και κενού καθώς και ηλεκτροδυναμική πέδη

Σύστημα θέρμανσης αμαξοστοιχίας:

Ατμογεννήτρια CLAYTON τύπου RO-1000

Χωρητικότητες:

α) Καύσιμο: 2.271 lt

β) Λάδι λίπανσης Δ/Κ: 530 lt

γ) Νερό ψύξης: Δ/Κ: 416 lt

δ) Αμμος: 0.34 m³

ε) Νερό ατμογεννήτριας: 2.271 lt

Ολικό μήκος: 16.205 μ.

Πλάτος: 2.692 μ.

Μέγιστο ύψος: 3.878 μ.

Ελάχιστη ακτίνα εγγραφής σε καμπύλη: 45.75 μ.

Έδρα: Μηχανοστάσιο Πειραιώς (ΜΠΡ)

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

Οι Δ/Η ALCO A.9100 είναι οι «μηχανές για όλες τις δουλειές» στις γραμμές της Διεύθυνσης Περιφέρειας Πελοποννήσου (ΔΠΠ). Με την κυκλοφορία τους από το 1965 άρχισαν να εκτοπίζουν σταδιακά τις ατμάμαξες.

Όλα αυτά τα χρόνια εξασφαλίζουν επιβατικές και εμπορικές αμαξοστοιχίες, ταχείες και κοινές, στους άξονες Πειραιά - Πάτρας - Κυπαρισσίας - Καλαμάτας και Πειραιά - Τρίπολης - Μεγαλόπολης. Επίσης υπηρεσία εφεδρείας και πιο σπάνια ελιγμών. Στις αρχές του 1980 έγινε μετατροπή και αντικαταστάθηκε ο προβολέας στις μετώπες από δύο μικρότερους.

ΦΩΤ. A. LUFT



Ο αρχικός τους χρωματισμός ήταν το κεραμιδί με δύο κίτρινες ρίγες. Δυστυχώς δεν γλύτωσαν και αυτές την “πορτοκαλοποίηση”. Ως γνωστό, με το πορτοκαλί χρώμα θεωρήθηκε ότι θα διακρίνονταν καλύτερα(!!) από ορισμένους ανεύθυνους οδηγούς αυτοκινήτων στις ισόπεδες διαβάσεις προς αποφυγή δυστυχημάτων, φαινόμενο έντονο στην Πελοπόννησο.

Μετά την κατάργηση της πέδης κενού στη ΔΠΠ και την οριστική χρήση μόνο της πέδης πεπιεσμένου αέρα, αφαιρέθηκε η εγκατάσταση αυτή από τις μονάδες.

Η σειρά A.9100 ανήκει στην οικογένεια της ALCO DL 537 της Κλασικής Αμερικάνικης σχολής.

Παρόμοιες Δ/Η με τις A.9100 βρίσκουμε και σε άλλα δίκτυα όπως για παράδειγμα στις Ινδίες, το Περού κ.ά. Και αυτές δουλεύουν κάτω από πολύ δύσκολες συνθήκες, όπως άλλωστε και οι ελληνικές.

Παρόλη την ηλικία τους, λόγω της απλής και στιβαρής κατασκευής τους καθώς και με τις φιλότιμες προσπάθειες του τεχνικού προσωπικού του ΟΣΕ, που πολλές φορές φτάνει στα όρια του ηρωισμού, οι A.9100 έχουν αρκετά υψηλό βαθμό αξιοπιστίας. Από τις δώδεκα Δ/Η που βρίσκονται όλες σε τακτική εκμετάλλευση, 7 με 8 μονάδες βρίσκονται σε λειτουργία, καθημερινά.

Οι ALCO A.9100 απαγορεύεται να κυκλοφορήσουν στα παρακάτω τμήματα, λόγω του μικρού αξονικού βάρους (12 τον.), της γραμμής ή της αντοχής των μεταλλικών γεφυρών (π.χ. Γέφυρα Σαφλά):

- α) Καβάσιλα - Κυλλήνη,
- β) Πύργος - Κατάκωλο,
- γ) Αλφειός - Ολυμπία,
- δ) Ασπρόχωμα - Μεσσήνη
- ε) Ίσοاري - Δεσούλλα

Για τις Δ/Η αυτές προβλέπεται γενική ανακατασκευή, ώστε να καταστεί δυνατή η λειτουργία τους για πολλά χρόνια ακόμα. ■

Πηγές: Αρχεία ΔΕΛ & ΔΕΡ / ΟΣΕ



ΑΡΙΣΤΕΡΑ: Η αμαξοστοιχία 773 Φλώρινας-Αμυνταίου αναχωρεί από τον σταθμό του Μεσονησίου με την Δ/Η ALSTHOM A-374. ΔΕΞΙΑ: Η αμαξοστοιχία 500 Αθηνών-Θεσσαλονίκης διέρχεται από την περιοχή Ασωπού με επικεφαλής την Δ/Η ALCO a-326.

ΦΩΤ.: Ν. ΚΑΙΝΟΣ

ταξιδεύοντας την Ελλάδα με τραίνο



ΦΩΤ.: Ν. ΚΑΙΝΟΣ



ΕΠΑΝΩ: Η Δ/Η A-556 έλκει την αμαξοστοιχία 501 Θεσ/νίκης-Αθηνών στις πλαγιές του Δομοκού. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: Η τελευταία ALCO της σειράς 300 φέρνει την εκδρομική αμαξοστοιχία 7681 Ξάνθης-Δράμας στο σταθμό Λιβαρών.

ΦΩΤ.: Α. ΚΑΙΝΟΣ



ΦΩΤ.: Κ. ΚΑΚΑΒΑΣ



ΦΩΤ. Α. ΛΟΥΤ

είναι εύκολο να κατανοηθούν.

Στις χώρες όπου αναπτύχθηκε τον 19ο αιώνα η βιομηχανία, συνυπήρξαν τρεις παράγοντες: φθηνά και άφθονα εργατικά χέρια, με μετακίνηση πληθυσμού από την ύπαιθρο στις πόλεις, κεφάλαια για επενδύσεις και μια εσωτερική αγορά ικανή να απορροφήσει τα παραγόμενα βιομηχανικά προϊόντα. Και οι τρεις όμως παράγοντες έλειπαν από την Ελλάδα του 19ου αιώνα, τουλάχιστον μέχρι το 1880.

Η διεθνής ζήτηση αγροτικών προϊόντων, την εποχή της δυτικοευρωπαϊκής εκβιομηχάνισης, σε συνδυασμό με την κυριαρχία της μικρής (οικογενειακής) παραγωγικής μονάδας στον πρωτογενή τομέα της παραγωγής, στερεί από τις Ελληνικές πόλεις τα φθηνά και άφθονα εργατικά χέρια, στα οποία θα στηριζόταν η βιομηχανική ανάπτυξη, αφού οι αγρότες δεν έχουν λόγο μεταναστεύσης. Η καλλιέργεια της σταφίδας (βασικού εξαγωγικού προϊόντος για την Ελλάδα) αυξάνεται από 14 εκατομμύρια ενετικές λίμπρες το 1845 σε 195 εκ. το 1876, ανάλογη δε εί-

ΑΡΙΣΤΕΡΑ: Η ατμάμαξα #42 στο σταθμό Τρικάλων, στις 7 Σεπτεμβρίου 1962.
ΚΑΤΩ: Η Ε723 στις 12 Σεπτεμβρίου 1962 έξω από την Κόρινθο έλκουσα την αμαξ. 201.

θρος κρατάει τον πληθυσμό της, στερώντας από τις πόλεις το πολύτιμο αίμα.

Όσον αφορά τα κεφάλαια που χρειάζονται για να γίνουν οι επενδύσεις, ο μόνος τρόπος να εξευρεθούν ήταν η προσφυγή στο Ελληνικό παροικιακό κεφάλαιο. Το ξένο κεφάλαιο δεν μεταναστεύει εκείνη την εποχή και μάλιστα σε χώρες με ελάχιστες δυνατότητες κέρδους, όπως ήταν η Ελλάδα, η διεθνής πίστη της οποίας, εκτός των άλλων, είναι σε χαμηλό επίπεδο. Όμως το Ελληνικό παροικιακό κεφάλαιο, μη βρίσκοντας ιδιαίτερα πρόσφορες συνθήκες στην προ του 1880 Ελλάδα, προτιμάει να επενδύει στην Οθωμανική αυτοκρατορία, όπου η ανυπαρξία γηγενούς αστικής τάξης, η ύπαρξη αξιόλογης αγοράς και ο τεράστιος ανεκμετάλλευτος πλούτος του αφήνει ελεύθερο πεδίο δράσης. Όσοι Έλληνες εξάλλου μεταναστεύουν στις πλούσιες παροικίες του εξωτερικού (Ρωσία, Αίγυπτο κ.λπ.), προτιμούν να επενδύουν εκεί, όπου η απόδοση των επενδύσεων είναι πολλαπλάσια από ό,τι στην Ελλάδα. Ο Γ. Αβέρωφ π.χ. είχε περιουσία άνω των 100 εκ. στην Αίγυπτο, οι Ράλληδες του Λονδίνου 200 εκ., ο Σίνας στην Βιέννη κατέλιπε περιουσία που υπολογίστηκε μεταξύ 300-450 εκ., όταν

Ο ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ ΚΑΙ ΤΑ

ΜΕΤΡΙΚΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ

Στην Ελλάδα η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή που κατασκευάστηκε ήταν αυτή που ένωσε την Αθήνα (Θησείο) με τον Πειραιά και εγκαινιάσθηκε τον Φεβρουάριο του 1869. Από τότε και μέχρι το 1881, παρ' όλες τις προσπάθειες, δεν θα καταστεί δυνατόν να κατασκευαστεί ούτε ένα χιλιόμετρο γραμμής.

ΤΟΥ ΣΠΥΡΟΥ Π. ΦΑΣΟΥΛΑ

Μέλους του Σ.Φ.Σ.

την, τον πολιτικό που κα-
τάφερε να κάνει την Ελ-

Πηλίου, με πλάτος γραμμής 0,60 μ.

Ο "Λαρισαϊκός" ή "Σιδηρόδρομος Πειραιώς - Δεμερλή - Συνόρων" είχε γραμμή κανονικού πλάτους (1,435 μ.), διότι επρόκειτο να ενωθεί με τους σιδηροδρόμους της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ώστε να συνδέσει, μέσω αυτών, τη χώρα με τα Ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα. Τελικά η σύνδεση αυτή θα γίνει μόνο μετά την προσάρτηση της Μακεδονίας στην Ελλάδα, αλλά λόγω των επιχειρήσεων του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, η πρώτη αμαξοστοιχία για την Θεσσαλονίκη θα κυκλοφορήσει μόλις το 1918 και η πρώτη διεθνής αμαξοστοιχία το 1920.

Γεννάται λοιπόν το ερώτημα, ποιοι λόγοι οδήγησαν τον Τρικούπη στην επιλογή της μετρικής γραμμής για όλα τα Ελληνικά σιδηροδρομικά δίκτυα, όταν μάλιστα η αντιπολίτευση επέμενε για γραμμές κανονικού πλάτους. Για να δοθεί η απάντηση, θα πρέπει προηγουμένως να κάνουμε μια ιστορική αναδρομή.

Στο Ελληνικό κράτος που προέκυψε από

λάδα όχι μόνο να θέλει αλλά και να μπο-
ρέσει να ζήσει.

Με εξαίρεση τη γραμμή προς τη Λάρισα και τα σύνορα της εποχής, όλο το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας είχε γραμμές μετρικού πλάτους (1 μ.). Υπήρχαν μάλιστα και δύο γραμμές πιο στενές ακόμα. Η γραμμή του οδοντωτού σιδηρόδρομου Διακοφτού - Καλαβρύτων, με πλάτος γραμμής 0,75 μ. και η γραμμή του

την επιτυχή έκβαση του αγώνα της ανεξαρτησίας κυριαρχεί η κλειστή οικιακή οικονομία και οι προκαπιταλιστικές παραγωγικές σχέσεις. Στον τομέα των χειρσαίων μεταφορών οι συνθήκες είναι πρωτόγονες. Το οδικό δίκτυο που κληρονομεί το νεοσύστατο κράτος από την Οθωμανική αυτοκρατορία είναι ένας συνδυασμός χωματοδρόμων, λιθόστρωτων οδών για ζώα και πεζούς και μονοπατιών, με προσορισμό την εξυπηρέτηση των αναγκών μιας παραδοσιακής κυκλοφορίας περιορισμένου όγκου μεταφορών, που μόνο οδικό δίκτυο δεν μπορούσαν να αποκληθούν. Το τροχοφόρο όχημα ήταν άγνωστο μέχρι το 1832, ακόμα και στις πόλεις. Παρ' όλο που η Ελληνική "κινητικότητα" αντικαθιστά την Τουρκική απάθεια, οι πρώτες προσπάθειες των Ελληνικών Κυβερνήσεων δεν στέφονται από επιτυχία, οι οικονομικές δομές μεταβάλλονται με πολύ αργό ρυθμό και δεν υπάρχει ενδιαφέρον για επενδύσεις ούτε για τον εκσυγχρονισμό της υποδομής των μεταφορών. Τα αίτια



ΦΩΤ. Α. ΛΟΥΤ

και η αύξηση παραγωγής και των άλλων αγροτικών προϊόντων, όπως του καπνού και του μπαμπακιού. Έτσι, για να κατασκευασθούν τα μεγάλα δημόσια έργα (διώρυγα της Κορίνθου, Σιδηρόδρομοι κ.λπ.) μετακαλούνται εργάτες από το εξωτερικό. Ενώ λοιπόν στις χώρες της βιομηχανικής επανάστασης στρατιές αγροτών συγκεντρώνονται στις πόλεις για ανεύρεση εργασίας, στην Ελλάδα η ύπαι-

οι μεγαλύτερες βιομηχανίες στην Ελλάδα δεν αντιπροσώπευαν άνω του 1 εκ. ενεργητικό ή κάθε μία.

Ακόμα όμως και μετά το 1880, το Ελληνικό παροικιακό κεφάλαιο ελάχιστα ενδιαφέρεται για επενδύσεις στη βιομηχανία, περιοριζόμενο κυρίως στην αγορά τσιφλικιών, στη δημιουργία Τραπεζών, στην εκμετάλλευση μεταλλείων ή έστω στην κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών, με-



ΦΩΤ.: A. LUFT



ΦΩΤ.: A. LUFT

Η γραμμή μετρικού πλάτους είχε χαμηλότερο κόστος κατασκευής εξαιτίας του μικρότερου βάρους των γραμμών, του μικρότερου μήκους των στρωτήρων, των μικρότερων καμπυλών που, ιδιαίτερα στην ορεινή χώρα, επέτρεπαν την αποφυγή της κατασκευής σπράγγων και άλλων τεχνικών έργων, αλλά και λόγω του φθηνότερου τροχαίου υλικού.

τά την προσπάθεια του Τρικούπη.

Αλλά και η αγορά στην Ελλάδα ήταν σε εμβρυακή κατάσταση εκείνη την εποχή. Το μικρό αγροτικό νοικοκυριό ελάχιστα προϊόντα αγοράζει, οι δε πόλεις είναι μικρές και χωρίς αξιόλογη βιοτεχνική και βιομηχανική δραστηριότητα. Επομένως η ζήτηση των εμπορευμάτων ήταν γενικά μικρή.

Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες η "κίνηση" προς τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη αναστέλλεται. Οι αργοί ρυθμοί του αγροτικού κόσμου και της κλειστής οικονομίας δεν μπορούν να επιταχυνθούν μόνο με την κατασκευή σύγχρονης υποδομής μεταφορών. Ο δρόμος και ο σιδηρόδρομος δεν αποτελούσαν απαίτηση της οικονομίας, γι' αυτό και οι πρώτοι δρόμοι που κατασκευάστηκαν, τις πρώτες 10ετίες του ελεύθερου βίου της χώρας, ενσωματώθηκαν δύσκολα και αργά στην οικονομική ζωή.

Μέσα σ' αυτά τα πλαίσια κινούμενος ο Χαρίλαος Τρικούπης προσπάθησε να εκμεταλλευτεί την βελτιωμένη εξωτερική

πίστη της χώρας και την αλλαγή τακτικής του δυτικοευρωπαϊκού και του ομογενειακού κεφαλαίου και να κατασκευάσει, το συντομότερο δυνατόν και με το μικρότερο κόστος, όσο δυνατόν περισσότερα έργα υποδομής και ανάπτυξης πριν μεταβληθούν οι συνθήκες αυτές. Ρεαλιστής και ευέλικτος, προσαρμόζει την στρατηγική του στις υπάρχουσες συνθήκες. Έτσι π.χ. όταν διαπιστώνει ότι το ιδιωτικό κεφάλαιο αδυνατεί ή δεν ενδιαφέρεται να επενδύσει σε ορισμένες από τις προγραμματιζόμενες σιδηροδρομικές γραμμές, προωθεί την κατασκευή τους για λογαριασμό του κράτους. Γνωρίζει ότι λόγω των συνθηκών που προαναφέρθηκαν, ακόμα και τη 10ετία του 1880, η απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου και η απόσβεση της επένδυσης θα είναι σχετικά χαμηλές, γι' αυτό και τα μεγάλονοα σχέδια των προκατόχων του και οι αντιπροτάσεις της αντιπολίτευσης, για την κατασκευή δικτύων με γραμμή κανονικού πλάτους, είναι ανεδαφικά. Άλλωστε επί 20 χρόνια δεν είχαν καταφέρει να υλοποι-

ΑΡΙΣΤΕΡΑ: Η στήμαξα Δ106 στις 30 Ιουλίου 1959 στο Διακοφτό με την αμαξία 2. **ΚΑΤΩ ΑΡΙΣΤΕΡΑ:** Η Δ102 την 1η Αυγούστου 1959 στο Λεοντάρη με την αμαξία 202.

ηθούν. Αντίθετα με τον Κουμουνδούρο, πίστευε ότι οι γραμμές αυτές, πλην του άξονα προς τα σύνορα, είχαν τοπικό χαρακτήρα και ότι η Ελλάδα δεν επρόκειτο να ενταχθεί στο διεθνές εμπορικό κύκλωμα. Για το λόγο αυτό μπορούσαν να έχουν μετρικό πλάτος, ώστε να μειωθεί το κόστος κατασκευής και λειτουργίας του δικτύου. Η γραμμή μετρικού πλάτους είχε χαμηλότερο κόστος κατασκευής εξαιτίας του μικρότερου βάρους των γραμμών, του μικρότερου μήκους των στρωτήρων, των μικρότερων καμπυλών που, ιδιαίτερα στην ορεινή χώρα, επέτρεπαν την αποφυγή της κατασκευής σπράγγων και άλλων τεχνικών έργων, αλλά και λόγω του φθηνότερου τροχαίου υλικού. Αυτοί ήταν οι λόγοι της πρόκρισης της μετρικής γραμμής για τα Ελληνικά δίκτυα. Και η ιστορία δικαίωσε τον Τρικούπη και γι' αυτήν του την επιλογή. Ακόμη και μετά το 1890, γραμμές όπως αυτή που συνέδεε την Αθήνα με την Πάτρα, τη δεύτερη πόλη της Ελλάδας σε πληθυσμό και δραστηριότητες, είναι οριακές σε απόδοση. Η ελάχιστη μείωση του μεταφορικού έργου οδηγούσε την εταιρεία που τις εκμεταλλεύονταν στα πρόθυρα της πτώχευσης. Μετά την διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου π.χ. οι Σ.Π.Α.Π. κατέστησαν προβληματικοί, λόγω του ανταγωνισμού των ατμοπλοίων. Το ίδιο έγινε και κατά τη διάρκεια της σταφιδικής κρίσης, ή με την ξηρασία που κατέστρεψε το σάρι στην Θεσσαλία, στους Θεσσαλικούς σιδηρόδρομους. Χωρίς τον Τρικούπη λοιπόν είναι μάλλον δύσκολο να πιστέψει κανείς ότι η Ελλάδα θα είχε αποκτήσει έστω και το μισό από το δίκτυο που κατασκευάστηκε μέχρι το 1909. ■

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Λευτέρη Παπαγιαννάκη: «Συνοπτικό Ιστορικό των Ελληνικών σιδηροδρόμων» έκδοση ΜΙΕΤ 1984.

Μαρία Συναρέλη: «Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880» έκδοση Πολ. Τεχν. Ιδρ. ΕΤΒΑ 1989.

Λουδοβίκος Ρος: «Αναμνήσεις και ανακοινώσεις από την Ελλάδα 1832-33» Αθήνα 1976.

Χριστόφορος Νέζερ: «Τα πρώτα έτη της ιδρύσεως του Ελληνικού Βασιλείου» Αθήνα 1936.

Σπύρου Π. Φασούλα: «Η εξέλιξη των χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα μετά το 1833»

Α' Τόμος 3ου Συνεδρίου Ελληνικής Γεωγραφικής Εταιρείας - Αθήνα 1997.

ΣΦΣ: «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι», Εκδόσεις ΜΙΑΗΤΟΣ 1997.



“Ο ατμοτροχιόδρομος του Πειραιά στην Τερψιθέα. Ελαιογραφία Β. Χατζής

ΘΑ ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΕΙ ΤΡΑΜ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ;

- Επιστολή που έστειλε πρόσφατα ο Πρωθυπουργός Κ. Σημίτης προς τον Νομόρχη Πειραιά κ. Χρ. Φωτίου αναδερμαίνει το θέμα.

- Η ιστορία του τραμ στον Πειραιά και τι προβλέπει η μελέτη επαναλειτουργίας του που εκπόνησε ο Δήμος

ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΤΗ

Οπως δημοσιεύτηκε πρόσφατα στον τύπο, ο πρωθυπουργός έστειλε επιστολή στο Νομόρχη Πειραιά κ. Χρ. Φωτίου γνωστοποιώντας του μεταξύ άλλων ότι η κατασκευή δικτύου σύγχρονου τραμ είναι μέσα σ' ένα “πακέτο” 11 μεγάλων έργων που σχεδιάζει η κυβέρνηση να υλοποιήσει στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Η ευχάριστη αυτή είδηση μας δίνει την ευκαιρία να κάνουμε μια σύντομη αναδρομή στην ιστορία του τραμ στον Πειραιά (φέτος μάλιστα κλείνουν 20 χρόνια από την κατάργηση της τελευταίας γραμμής Πειραιά-Περάματος) και στη συνέχεια να παρουσιάσουμε τα κυριότερα σημεία της μελέτης που εκπονήθηκε για λογαριασμό του Δήμου Πειραιά και που εξέτασε τη δημιουργία 2 νέων γραμμών σύγχρονου τραμ για την εξυπηρέτηση της ευρύτερης περιοχής του μεγάλου επινεύου.

Σύντομο Ιστορικό

Οι πρώτες γραμμές ιππήλατου τραμ στρώθηκαν το 1882 στην κεντρική περιοχή Πειραιά από την “Ανώνυμη Ελληνική Εταιρεία Ιπποσιδηροδρόμων και Τροχιο-

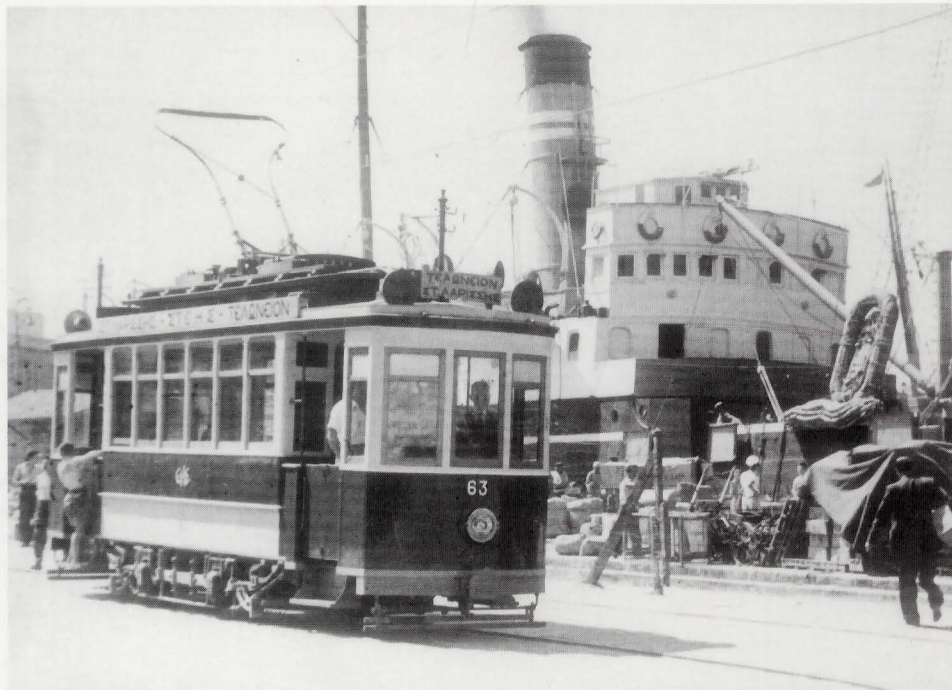
δρόμων Αθηνών Πειραιώς και Περιχώρων”, ενώ το 1883 η “Εταιρεία του Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου” (ΣΑΠ) κατασκεύασε γραμμή ιπποσιδηροδρόμου (τροχιοδρόμου) από τον σταθμό του ΣΑΠ στον Πειραιά μέχρι το Τελωνείο. Αργότερα η γραμμή που συνέδεε την πλατεία Τερψιθέας με το Νέο Φάληρο μετατράπηκε σε ατμοτροχιόδρομο (“Κωλοσούρτη”), ενώ μεταξύ 1908-1910 όλες οι τροχιοδρομικές γραμμές του Πειραιά επεκτάθηκαν και ηλεκτροκινήθηκαν. Έτσι το 1910 στον Πειραιά λειτουργούσαν 6 γραμμές τραμ, εκ των οποίων οι 5 ανήκαν στο μετρικού πλάτους γραμμής δίκτυο της “Εταιρείας Τροχιοδρόμων Αθηνών-Πειραιώς-Περιχώρων” (μετά το 1926 “Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών” - ΗΕΜ) ενώ η γραμμή του Παραλιακού Τραμ που συνέδεε τους Σταθμούς Λαρί-

σης (στον Αγ. Διονύσιο) και ΣΑΠ με το Τελωνείο, κανονικού πλάτους, ανήκε στον ΣΑΠ (“Σιδηρόδρομο Αθήνας-Πειραιά”, μετά το 1926 “Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι” - ΕΗΣ).

Οι γραμμές του δικτύου ΕΤΑΠΠ/ΗΕΜ μετά την τελική τους επέκταση, ήταν οι εξής:

- No. 17** Νέο Φάληρο - Αγ. Βασίλειος
- No. 18** Νέο Φάληρο - Οδός Μακράς Στοάς
- No. 19** Σταθμός ΣΑΠ - Φρεαττύδα
- No. 20** Σταθμός ΣΑΠ - Καστέλλα - Ν. Φάληρο
- No. 21** Αγ. Βασίλειος - Παλαμδίου

Οι γραμμές αυτές εξυπηρετούνταν με τα βελγικά διαξονικά οχήματα Thomson Houston που η ΗΕΜ έβαφε πράσινα. Η γραμμή 17 τη θερινή περίοδο εξυπηρετείτο από συρμούς δύο οχημάτων (το δεύτερο όχημα ήταν ρυμούλκα θερινού τύπου). Τις νυχτερινές ώρες κυκλοφο-



ΕΠΑΝΩ: Το τραμ της Παραλίας στην Ακτή Κονδύλη. **ΚΑΤΩ ΑΡΙΣΤΕΡΑ:** Το τραμ της Παραλίας (ΕΗΣ) και το πράσινο τραμ της γραμμής 21 (ΗΕΜ) μπροστά στο σταθμό Πειραιά του Ηλεκτρικού.

ρούσαν στο δίκτυο και δύο τροchioδρομικά οχήματα-καταβρεχτήρια που χρησιμοποιούσε ο Δήμος Πειραιά για καθαρισμό των οδών. Μεταπολεμικά η γραμμή 20 μετατράπηκε σε τρόλεϊ, ενώ συνέχισαν την λειτουργία τους μονάχα οι γραμμές 17 και 21. Μάλιστα το γνωστό τραγούδι "το τραμ το τελευταίο" γράφτηκε από τον Αλέκο Σακελλάριο με αφορμή πραγματικό περιστατικό που συνέβη στο τραμ της οδού Παλαμηδίου. Το Δεκέμβριο του 1959 καταργήθηκε η λειτουργία του τραμ της ΗΕΜ και όλα τα οχήματα συγκεντρώθηκαν



ΦΩΤ.: ΒΟΕΗΜ

ΕΠΑΝΩ: Μια σπάνια φωτογραφία που δείχνει το τραμ που χρησιμοποιούσε προπολεμικά ο Δήμος Πειραιά σαν «όχημα καταβρεχτήριο» για τους δρόμους. ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ ΤΡΑΜ (ΗΕΜ) Ν. ΦΑΛΗΡΟΥ 1942.

γόνια στις ώρες αιχμής, που έφεραν στη μετώπη τους τα διακριτικά ψηφία Α, Β, Γ, Δ, Ε, Ζ, Η. Στις ώρες εκτός αιχμής τα δρομολόγια αραίωναν. Στο τμήμα Τελωνείο-Βασ. Περίπτερο όπου η γραμμή ήταν μονή εκινείτο ένα βαγόνι μονάχα, με το χαρακτηριστικό ψηφίο Ι στη μετώπη, που εκτελούσε αυτό το τοπικό δρομολόγιο κάθε 7'. Τα οχήματα του τροchioδρόμου της Παραλίας ήταν 13 (τα 10 αγγλικής κατασκευής Dick Kerr Works 1909, 1914 και 1926 και τα υπόλοιπα 3 κατασκευής Εργοστασίου Πειραιά των ΕΗΣ με εξοπλισμό Siemens, 1939). Στις 14 Νοεμβρίου 1960, το τραμ της Παραλίας, ο



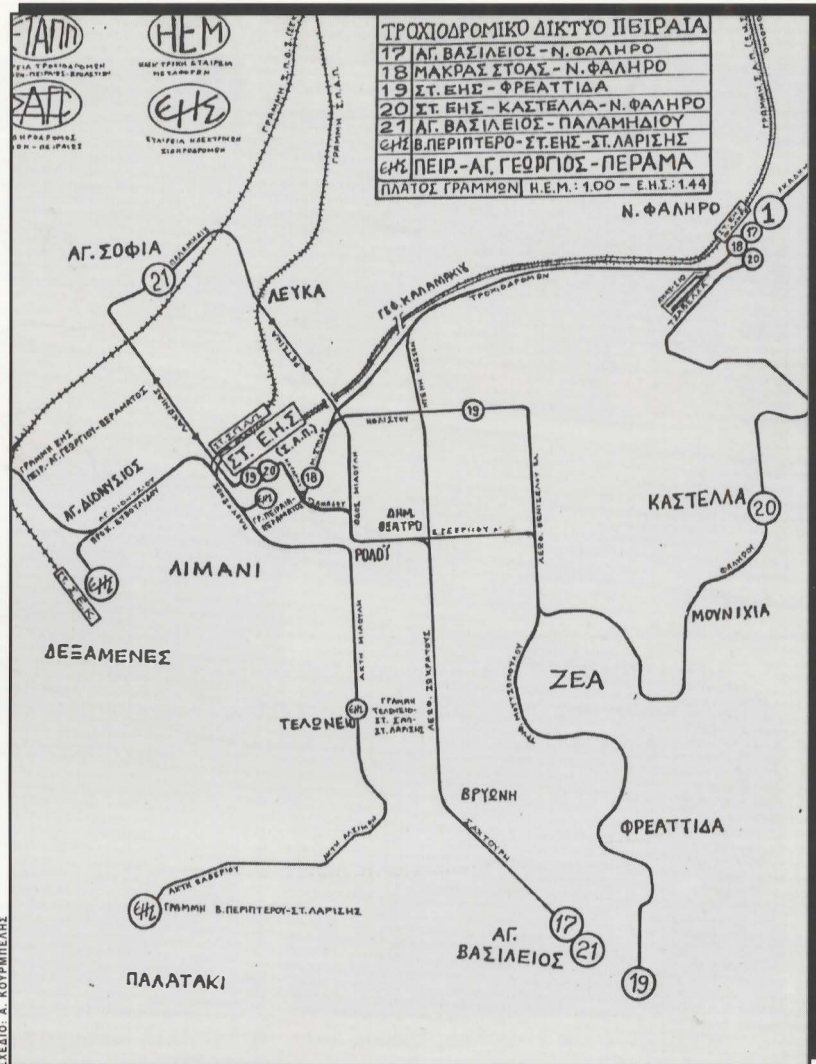
ΦΩΤ.: ΒΟΕΗΜ

“καομπόης” των Πειραιωτών, το σήμα κατατεθέν του λιμανιού μαζί με το Ρολόι, σταματά τη λειτουργία του αντικαθιστάμενος από τα “πράσινα λεωφορεία” των ΕΗΣ. Η ιστορία όμως των τραμ στον Πειραιά θα συνεχιστεί για 17 ακόμη χρόνια χάρη στο τραμ του Περάματος. Η γραμμή αυτή κατασκευάστηκε από τους ΕΗΣ μεταξύ 1930-1935 και εγκαινιάστηκε τον Ιούλιο του 1936. Στα πρώτα 700 μέτρα της διαδρομής του είχε χαρακτήρα τραμ και μοιραζόταν την ίδια (διπλή) γραμμή με το τραμ της Παραλίας (Τμήμα Στ. Πειραιά ΕΗΣ - Αγ. Διονυσίου). Στα υπόλοιπα 9 χλμ. αποκτούσε τον χαρακτήρα ενός ελαφρού ηλεκτρικού σιδηροδρόμου τύπου “Interurban”, κινούμενο σε μονή σιδηροδρομική γραμμή με 7 σταθμούς διασταυρώσεων και 12 στάσεις, στις περισσότερες από τις οποίες εκτός της αποβάθρας υπήρχε κοψό υπόστεγο με κόκκινα τουβλάκια. Τα 12 οχήματα της γραμμής χαρακτηρίζονταν “πολλαπλές μονάδες αυτομάτου επιταχύνσεως” (δηλαδή με δυνατότητα διπλής έλξης και σύγχρονο σύστημα PCM για αυτόματη ομαλή επιτάχυνση) και ήταν σύγχρονα, μεγάλου μεγέθους, τετραξονικά και με παντογράφο (ιταλικής κατασκευής OM/CGE/Breda, 1935). Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '60 γίνονταν δύο τύποι δρομολογίων: τα διήκοντα Πειραιά-Περάματος ανά 15' εκτελούμενα από συρμούς 2 οχημάτων που έφεραν στη μετώπη τα διακριτικά ψηφία Κ, Μ, Ξ, Π, καθώς και τα τοπικά Πειραιά-Αγ. Γεωργίου Κερατσινίου επίσης ανά 15' (οπότε στο τμήμα Πειραιάς-Κερατσίνι η συχνότητα ήταν ανά 7,5'), εκτελούμενα από μονά οχήματα που έφεραν τα ψηφία Λ, Ν. Την περίοδο του Πολέμου και της Κατοχής το τραμ (ή “τραινάκι” για τους Πειραιώτες) κυκλοφορούσε με χρώματα παραλλαγής. Μετά από 41 χρόνια πολύτιμης προσφοράς στην καθημερινή εξυπηρέτηση του εργατικού πληθυσμού των συνοικισμών του Δυτικού Πειραιά (Κερατσίνι, Αμφιάλη, Ν. Ικόνιο, Πέραμα), το τραμ αυτό θα καταργηθεί μέσα σε μια θύελλα διαμαρτυριών του κόσμου που εξυπηρέτησε, ύστερα από μια αψυχολόγητη απόφαση του τότε Δ.Σ. των ΗΣΑΠ και ενώ 2 χρόνια πριν είχε εξαγγελθεί ο εκσυγχρονισμός και η επέκτασή του προς Ελευσίνα. Ήταν άνοιξη του 1977...

20 χρόνια μετά

Τα σοβαρά σημερινά κυκλοφοριακά προβλήματα αλλά και οι ευθύνες που είχε και η Τοπική Αυτοδιοίκηση για την τότε κατάργηση και μετέπειτα αχρήστευση του πολύτιμου αυτού διαδρόμου του τραμ (τον έκαναν παρτέρια, πεζόδρομο και γήπεδα μπάσκετ σε αρκετά σημεία, χωρίς όμως, ευτυχώς, να κτισθούν επάνω του κτίσματα και άλλες πάγιες εγκαταστάσεις), οδήγησαν το Δήμο Πειραιά στην απόφαση να προωθηθεί η επανένταξη του τραμ, με σύγχρονη βεβαίως μορφή, στο συγκοινωνιακό σκηνικό του μεγάλου επινεύου. Για το λόγο αυτό εκπονήθηκε ολοκληρωμένη μελέτη που προβλέπει τη δημιουργία δικτύου σύγχρονου τραμ, αποτελούμενου από 2 γραμμές:

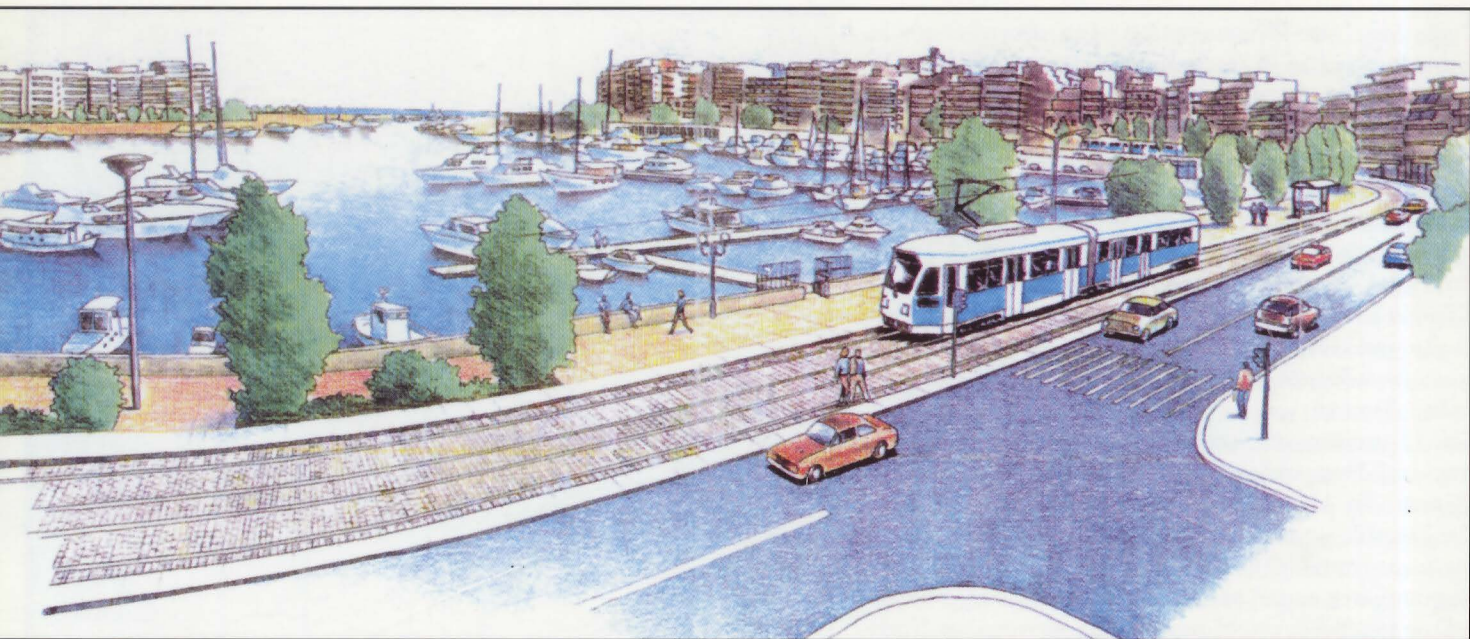
- Η πρώτη, μήκους 6,4 χιλιομέτρων, θα συνδέει το Χατζηκυριάκειο με το Δέλτα Φαλήρου περνώντας από τις πλατείες Τερψιθέας και Κοραή, την περιοχή της Ευαγγελιστρίας, τη Ράλλειο, το σταθμό ΗΣΑΠ Ν. Φαλήρου και στη συνέχεια κατά μήκος του Φαληρικού Όρμου (όπου θα κατασκευαστούν νέες αθλητικές εγκαταστάσεις για την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004).



Με αυτή τη γραμμή, που θα έχει 14 στάσεις, προβλέπεται να εξυπηρετούνται 50.000 επιβάτες την ημέρα (3500 επιβάτες ανά ώρα αιχμής και κατεύθυνση). Οι επιβατικοί αυτοί φόρτοι αναμένεται να αυξηθούν αρκετά αν η γραμμή αυτή συνδυαστεί στο Δέλτα με τη γραμμή που σχεδιάζει ο Δήμος Αθηναίων και οι υπόλοιποι Παραλιακοί Δήμοι, που θα συνδέει μέσω Συγγρού και Ποσειδώνος το κέντρο της Αθήνας με τη Γλυφάδα και τη ▶



Το τραμ του Περάματος στο Νέο Ικόνιο, προπολεμικά. (Φωτ.: Αντ. Φωτόπουλου).



ΓΡ. ΜΕΛΕΤΩΝ "ΕΡΑΤΟΣΘΕΝΗΣ"

τα σοβαρά σημερινά κυκλοφοριακά προβλήματα αλλά και οι ευθύνες που είχε και η Τοπική Αυτοδιοίκηση για την τότε κατάργηση και μετέπειτα αχρήστευση του πολύτιμου αυτού διαδρόμου του τραμ οδήγησαν το Δήμο Πειραιά στην απόφαση να προωθηθεί η επανένταξη του τραμ, με σύγχρονη βεβαίως μορφή, στο συγκοινωνιακό σκηνικό του μεγάλου επινείου.

Προοπτικό σκίτσο της νέας γραμμής τραμ στο Πασαλιμάνι.

Το κόστος υλοποίησης αυτής της γραμμής εκτιμάται σε 31 δισ. δρχ. Σύμφωνα με τη μελέτη, η μέση ταχύτητα των τραμ αναμένεται να είναι 20 χλμ./ώρα (διπλάσια εκείνης των λεωφορείων τις ώρες αιχμής) και η συχνότητα, πάντα κατά τις αιχμές, θα είναι ανά 3 λεπτά, για τα 45 οχήματα χωρητικότητας 180 επιβατών που θα απαιτηθούν.

Εκτός από τις ανωτέρω γραμμές, έχουν προταθεί για εξέταση και άλλες 3 γραμμές τραμ στην περιοχή: η γραμμή, κατά μήκος της Λεωφ. Θηβών, Περιστερίου-Πειραιά (πρόταση Δήμων Δυτ. Αθήνας), η γραμμή κατά μήκος της ακτής του Κεντρικού λιμένα (πρόταση ΟΛΠ) και η δρομολόγηση τραμ κατά μήκος του διαδρόμου του ΟΣΕ Αθήνας-Πειραιά που θα επεκτείνεται μέσα στην καρδιά του Πειραιά (πρόταση της "Αττικό Μετρό Α.Ε.").

Το λόγο έχει τώρα ο Πρωθυπουργός και η Κυβέρνηση. Εμείς αναμένουμε και ευχόμαστε να ξανακουστεί το γνώριμο καμπανάκι στο μεγάλο λιμάνι.

► Βουλιαγμένη. Στην περίπτωση αυτή θα δημιουργηθεί ένας ταχύς άξονας "ελαφρού μετρώ" Πειραιά-Βουλιαγμένης κατά μήκος της Παραλίας (χώρος ανάπτυξης πολλών ξενοδοχειακών μονάδων αλλά και τέλεσης Ολυμπιακών Αγώνισμάτων στο Φαληρικό Όρμο και τον Άγιο Κοσμά), που συνδυαζόμενος στο Ν. Φάληρο με τον αναβαθμιζόμενο άξονα των ΗΣΑΠ (που οδηγεί στο Κέντρο της Αθήνας και το ΟΑΚΑ), θα έχει καθοριστική συμβολή στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Ολυμπιάδας αλλά και μετά. Το κόστος υλοποίησης της γραμμής Χατζηκυριάκειου-Δέλτα προϋπολογίζεται σε 28 δισ. δρχ.

- Η δεύτερη γραμμή, μήκους 6,9 χλμ., θα συνδέει τη Φρεαττύδα με το Κερατσίνι (στη διασταύρωση Π. Ράλλη/Σχι-

στού), περνώντας από το Τζάνειο, τη Ζέα, την ακτή Μουτσοπούλου, το εμπορικό κέντρο του Πειραιά, την Πλ. Κοραή, την Ακτή Καλλιμασιώτη (σταθμός Η-ΣΑΠ Πειραιά), την Ακτή Κονδύλη, την οδό Αιτωλικού (Μανιάτικα) και την Π. Ράλλη. Η γραμμή αυτή, που θα έχει 16 στάσεις, θα μπορεί να επεκταθεί μέχρι το Πέραμα κατά μήκος του παλαιού διαδρόμου του τραμ για να εξυπηρετήσει και πάλι τη μεγάλη αυτή βιομηχανική περιοχή (ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη), καθώς και τη Σαλαμίνα μέσω των φέρυμπτ. Με τη γραμμή Φρεαττύδα-Κερατσίνι προβλέπεται να εξυπηρετηθούν καθημερινά 40.000 επιβάτες (4.500 επιβάτες ανά ώρα αιχμής και κατεύθυνση), αριθμός που μπορεί να αυξηθεί περαιτέρω εάν γίνει και η επέκταση προς Πέραμα.

στιγμή ζωής

ΤΟΥ ΝΙΚΟΥ ΤΣΙΑΜΟΥΡΑ
Μηχανοδηγού Ο.Σ.Ε.

Η καρδιά αφημένη στις σιδηρογραμμές
σε εκείνη τη θητεία του άκληρου.

Το παραθύρι σου και ο κόσμος σου.

Από τη μια ορίζοντας και από την άλλη,
το μεροκάματο βραίνει στην παλάμη.
κάπου σε καρτερούν.

Εσύ σταθμό σε σταθμό, μανούβρα και στάσεις
αναμονή και αναχώρηση.

Η ματιά δεν πάει παραπέρα από το άγνωστο.

Γη και ουρανός και ο ήλιος αφέντης στην μέση, η μοίρα σου.

Ανατολή και Δύση.

Το ταξίδι σου χαραγμένο καθώς λες

«Αλεξανδρούπολη - Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη».

Οι νύχτες άφωτες.

Η μοναξιά σου γαντζωμένη στην πλάτη

κύκλοι στα υγρά βλέφαρα όχι,

δεν είναι κλάμα αυτό μα προσεχή,

είναι η ανάσα.

Για τα όνειρα που μήκαν στο ψυγείο
ως την ώρα της επιστροφής.

Ένα σφύριγμα κόβει σε φέτες τις σκέψεις σου.

Ένα σινιάλο τυλίγει και σφίγγει δυνατά τις ελπίδες σου.

Αναμονή και αναχώρηση.

Φίλε αναγνώστη,

Τη ζωή την κερδίζεις μόνο

αν εκείνη παίζει άσχημα μαζί σου.

Φίλε συνάδελφε,

Η ζωή σε αγκαλιάζει, σε κερδίζει

κάτω από τον ήλιο, δίπλα στη μοίρα σου, στο στερνό
σταθμό.

Μα μια Ιθάκη

είναι ένας θάνατος μόνο γι' αυτούς που πρόδωσαν
που δεν πολέμησαν στις Θερμοπύλες τους.

Υ.Γ. Σε όλους εκείνους που μαζί ταξιδεύουν με.

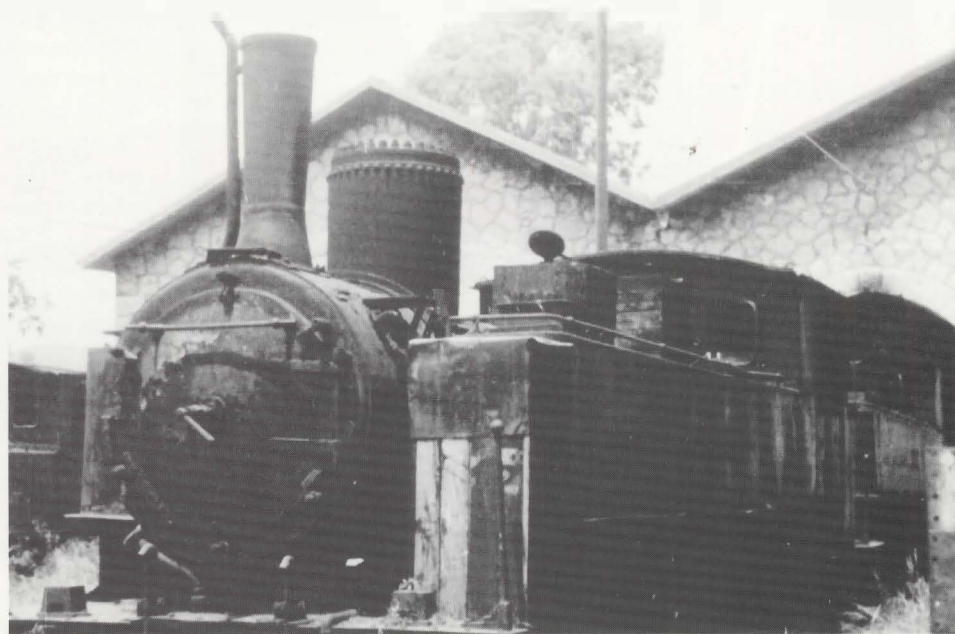
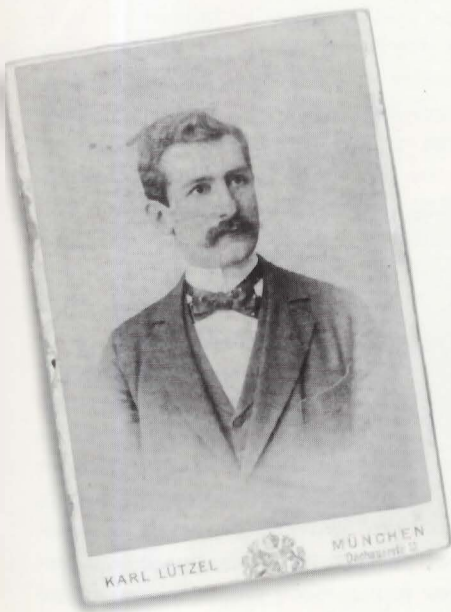
Όταν τον Ιανουάριο του 1883

άρχισε η κατασκευή του Σταθμού Αττικής, η στρώση της γραμμής από το σταθμό αυτόν μέχρι την Κηφισιά και της συνδετικής γραμμής μέχρι του Σταθμού ΣΠΑΠ, διαμέσου της ομώνυμου πλατείας, μιας γέφυρας υπεράνω των ΣΕΚ και ενός κατηγορικού αναχώματος, η εταιρία των Σ.Α. παρήγγειλε στο βελγικό Εργοστάσιο κατασκευής ατμαμαζών TUBIZE τέσσερις ατμάμαξες οι οποίες όταν παρελήφθησαν πήραν τους αριθμούς Α1, 2, 3 και 4. Ήταν παλαιάς τεχνολογίας χωρίς μπροστινό φορείο, είχαν έξι συνδεδεμένους κινητήριους τροχούς και δύο ε-

πό Πλατεία Ομονοίας έως το Σταθμό Αττικής γινόταν την εποχή εκείνη με ιπποκίνητα λεωφορεία.

Όταν πλησίαζε η αποπεράτωση της γραμμής Λαυρίου, η οποία ξεκινούσε από το Σταθμό Ηρακλείου και συνέχιζε μέσω της οδού Καποδιστρίου προς Χαλάνδρι, Γέρακα, Καντζα, Λιόπεσι, Κορωπί κ.λπ. προς Λαύριο, η εταιρία των Σ.Α. για να ενισχύσει το δυναμικό της έλξεως, παράγγειλε στο ίδιο εργοστάσιο πέντε ακόμη ατμάμαξες όμοιες με τις προηγούμενες οι οποίες όταν παρελήφθησαν πήραν τους αριθμούς Β5, 6, 7, 8 και 9.

Το 1889 τελείωσε και η στρώση της γραμμής από το Σταθμό



ΦΩΤ.: Δ. ΚΟΥΤΕΛΙΑΝΣ

ΕΠΑΝΩ: Νικόλαος Μ. Κωνσταντινίδης εκ Χίου, 1867-1957. Μηχανολόγος-Ηλεκτρολόγος, επικεφαλής του Συνεργείου που κατασκεύασε την "Ελληνίδα" στο Μηχανοποιείο "Βασιλειάδης".
ΑΞΕΙΑ: Η "Ελληνίδα" λίγα χρόνια πριν εκπομπεί, στο Μηχανοστάσιο των Μύλων.

Από την κατασκευή της πρώτης ελληνικής ατμάμαξας για τους Σιδηροδρόμους Αττικής (ΣΑ)

ΤΟΥ ΜΙΧΑΗΛ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗ

Υπ/ντ ή ΟΤΕ ε.σ., Πτυχιούχου Υπομηχανικού και Επίτιμου Προέδρου του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου.

λευθέρους κάτω από το θάλαμο του μηχανοδηγού, διάταξη 0-6-2, επίπεδο ατμοσύρτη και σύστημα διανομής ατμού και αλλαγής κινήσεως Βαλσάρ, μάρσα με μεγάλο μοχλό δεξιά του μηχανοδηγού, σφυρίκτρα βαριά, βαπορίσια, καπνοδόχο κωνοειδή και 2 συγκρουστήρες (ταμπόνια) εμπρός και πίσω. Κάτω από τους μπροστινούς συγκρουστήρες υπήρχε εσχάρα για να απομακρύνει από τις γραμμές πέτρες και άλλα αντικείμενα. Το κάρβουνο αποθηκευόταν στο πίσω μέρος του θαλάμου του μηχανοδηγού σε ειδικά δοχεία, δεξιά και αριστερά.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα αυτών των ατμαμαζών ήταν τα μπρούντζινα καλύμματα του ατμοθαλάμου και των δικλιδών ασφαλείας του λέβητος, που έδιναν στις μηχανές αυτές μια ξεχωριστή ομορφιά. Για την πέδηση υπήρχε χειρόφρενο και διάταξη κενού αέρος (αρντί). Όταν το 1885 αποπερατώθηκε η γραμμή Σταθμού Αττικής - Κηφισιάς, μπήκαν στην κυκλοφορία οι τέσσερις πρώτες ατμάμαξες και άρχισε η λειτουργία του τραίνου με κανονικά δρομολόγια. Η μεταφορά των επιβατών α-

Αττικής μέχρι την Πλατεία Λαυρίου, δια των οδών Αγορακρίτου, Κοδριγκτώνος, Ρίζου, Γ' Σεπτεμβρίου και τερματίζε στο δυτικό άκρο της Πλατείας, όπου ήταν εγκατεστημένη χειροκίνητη περιστροφική πλάκα, κοντά στην οδό Βερανζέρου.

Μέχρι το 1898 οι Σιδηρ. Αττικής εξυπηρετούντο από τις παραπάνω 9 ατμάμαξες, επειδή όμως με την πάροδο του χρόνου μεγάλωνε η επιβατική και εμπορική κίνηση και μερικές από αυτές απεσύροντο κατά διαστήματα από την κυκλοφορία για μερική ή γενική επισκευή που απαιτούσε αρκετούς μήνες, κρίθηκε αναγκαία η προμήθεια μιας ακόμη ατμάμαξας. Με πρωτοβουλία της τότε διοικήσεως των Σιδηρ. Αττικής εδόθη την 3η Ιουλίου 1898 η παραγγελία κατασκευής μιας ατμάμαξας στο Μηχανοποιείο "Βασιλειάδης" που ήταν εγκατεστημένο σ' ένα μεγάλο διώροφο κτίριο στην περιοχή Λεύκα του Πειραιά και εθε-



ωρείτο την εποχή εκείνη ένα από τα μεγαλύτερα και καλύτερα της Ελλάδος, καθόσον διέθετε όλων των ειδών εργαλειομηχανές (τόρνους, φρέζες, πλάνες, δράπανα κ.λπ.) και ειδικευμένο τεχνικό προσωπικό, για την εκτέλεση της παραγγελίας αυτής.

Η κατασκευή της ατμάμαξας αυτής, που διήρκεσε 20 μήνες περίπου, έγινε με μεγάλη επιμέλεια υπό τις οδηγίες και την επίβλεψη του πατέρα μου Νικολάου Κωνσταντινίδη, διπλωματούχου Μηχανολόγου Ηλεκτρολόγου. Ο πατέρας μου, που γεννήθηκε στη Χίο το 1867 επί τουρκοκρατίας, σπούδασε με υποτροφία της τότε Δημογεροντίας Χίου στην Ανωτάτη Τεχνική Σχολή του Μονάχου της Βαυαρικής Γερμανίας, από το 1888 έως το 1896. Όταν πήρε τα διπλώματά του εργάστηκε επί δύο περίπου χρόνια ως μηχανολόγος στο εργοστάσιο κατασκευής ατμαμαξών MAFFEI (το γνωστό σήμερα ως KRAUSS MAFFEI που συμπλήρωσε το 1988 150 έτη λειτουργίας) και αφού απέκτησε αρκετή πείρα στην κατασκευή ατμαμαξών, επέστρεψε στην Ελλάδα το 1898. Όπως μου διηγήθηκε, την εποχή που

εργαζόταν στου MAFFEI έλαβε μέρος στην κατασκευή μιας μεγάλης ατμάμαξας με εφοδιοφόρο που προοριζόταν για τους Ρωσικούς Σιδηροδρόμους (πλάτος γραμμής 1,52 μ.) και ιδιαίτερα για τον Υπερσιβηρικό Σιδηρόδρομο που ξεκινούσε από την Μόσχα, διέσχιζε τις απέραντες στέπες της Σιβηρίας, περνούσε από διάφορες απομακρυσμένες πόλεις και χωριά, και διαμέσου της Μαντζουρίας τερμάτιζε στην παραθαλάσσια πόλη του Βλαδιβοστόκ που βρέχεται από τον Ειρηνικό Ωκεανό (μήκος γραμμής 7500 χιλιόμετρα περίπου). Η ατμάμαξα αυτή ήταν έτσι κατασκευασμένη για να μπορεί να διανύει μεγάλες αποστάσεις χωρίς ανεφοδιασμό. Το ταξίδι από Μόσχα έως Βλαδιβοστόκ, όπως μου διηγήθηκε ο αδελφός του πατέρα μου που ζούσε στη Ρωσία και έκανε το 1918 τη διαδρομή αυτή, διαρκούσε δέκα ολόκληρα εικοσιτετράωρα.

Και τώρα ας ξαναγυρίσουμε στην υπό κατασκευήν ατμάμαξα: Ήταν ακριβές αντίγραφο εκείνων που κυκλοφορούσαν την εποχή εκείνη στο δίκτυο των ΣΠΑΠ με τους αριθμούς Z 501 - Z 517 και κατασκευάστηκε βάσει σχεδίων αυτών των ατμαμαξών, κατασκευής της SOCIETE ALSACIENNE DE CONSTRUCTION MECANIQUE GRAFESTADEN. Λειτουργούσε με κεκορεσμένο ατμό, είχε επίπεδο ατμοσύρτη, διάταξη διανομής ατμού και αλλαγής κινήσεως ΣΤΕΦΕΝΣΟΝ, μάρσα με περιστρεφόμενο με τη βοήθεια στροφάλου κοχλία, είχε προεξέχουσα καρβουνιέρα και πέδηση (φρενάρισμα) με χειρόφρενο και κενό αέρος. Για την ασφάλεια του λέβητος από υπερπίεση υπήρχε σύστημα με δύο εξωτερικές μπρούντζινες κεραίες που είχαν εσωτερικώς ελατήρια συνδεδεμένα με τον ατμοθάλαμο με μοχλούς, τα οποία έκλειναν ερμητικώς 2 επιστόμια, που άνοιγαν όταν η πίεση του ατμού υπερέβαινε την επιτρεπόμενη και προφύλαγαν τον λέβητα από ενδεχόμενη έκρηξη. Ο κίνδυνος αυτός υπήρχε μόνον όταν η ατμάμαξα βρισκόταν σταθμευμένη.

Είχε διάταξη τροχών 2-6-0 και από δύο συγκρουστήρες εμπρός και πίσω, αντί του ενός των ΣΠΑΠ.

Στην ατμάμαξα αυτή όταν παρεδόθη στους Σιδ. Αττικής εδόθη το όνομα "ΕΛΛΗΝΙΣ" και ο αριθμός Γ 10. Η πινακίδα του Μηχανοποιείου έγραφε Μηχανοποιείο "Βασιλειάδης" Εν Πειραιεί Α1 1900. Η "Ελληνίς" κυκλοφορούσε έκτοτε στις γραμμές Λαυρίου και Κηφισιάς μέχρι το 1938. Κατόπιν μεταβιβάστηκε στους ΣΠΑΠ. Οι 2 συγκρουστήρες της αντικαταστάθηκαν με 1 και πήρε τον αριθμό Z 500. Εντάχθηκε στο Μηχανοστάσιο Κορίνθου όπου έκανε ελιγμούς και βοηθητικές εργασίες.

Επέζησε όλων των καταστροφών του τροχαίου υλικού των ΣΠΑΠ από γερμανούς και αντιστασιακούς και μεταπολεμικώς πήρε τον αριθμό Z 510 σε αντικατάσταση της ατμάμαξας Z 510. Επί ΟΣΕ της αφαιρέθηκε η πινακίδα με το όνομα "Ελληνίς" και της τοποθετήθηκε άλλη με τον αριθμό Z 7510. Όταν καταργήθηκε ο ατμός, την μετέφεραν στους Μύλους του Άργους και εκεί την έκοψαν. Εκεί βρέθηκαν τα λείψανά της και αναγνωρίστηκαν από τον αριθμό Z 7510 του μπροστινού μέρους.

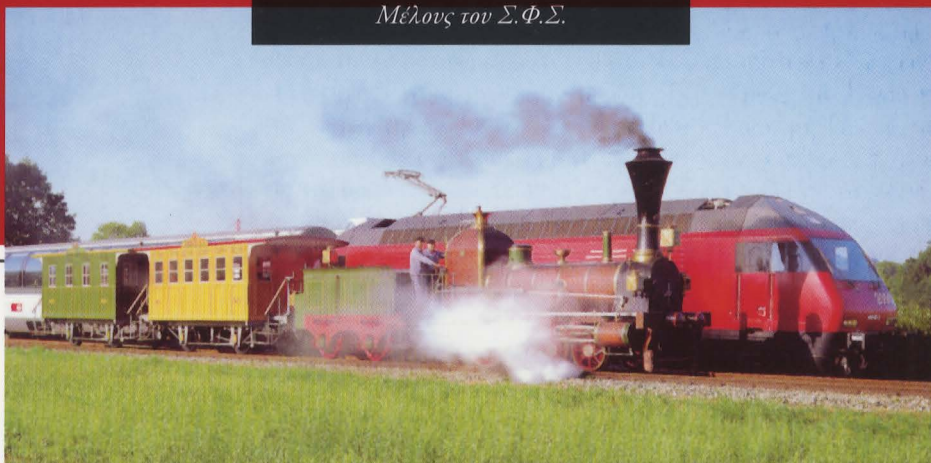
Στο Μουσείο υπάρχει μόνο η μπρούντζινη πινακίδα του μηχανοργείου "Βασιλειάδης".

Πρέπει να ομολογηθεί ότι η κατασκευή της "Ελληνίδος" την εποχή εκείνη (1898-1900) ήταν ένας άθλος του μηχανοποιείου "Βασιλειάδης".

150 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΒΕΤΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

ΤΟΥ ΣΠΥΡΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Μέλους του Σ.Φ.Σ.



Οι Ελβετικοί σιδηρόδρομοι λειτουργούν από το 1847 χωρίς καμία διακοπή με όλο και πιο συχνά δρομολόγια, συνδέοντας όλες τις Ελβετικές πόλεις μεταξύ τους, αλλά και με πόλεις της Γερμανίας, της Γαλλίας, της Ιταλίας και της Αυστρίας.

Από τον Ιούνιο του 1997 η χώρα έκανε το πρώτο μεγάλο βήμα εφαρμόζοντας το νέο πρόγραμμα δρομολογίων. Σε πολλές διαδρομές ισχύει κατά τη διάρκεια της ημέρας η ημίωρη συχνότητα αμαξοστοιχών Intercity, καθώς και νέες απευθείας συνδέσεις, οι οποίες κάνουν τις διαδρομές ακόμη πιο άνετες.

Οι SBB παρουσίασαν ένα νέο συρμό, το διώροφο IC 2000, το οποίο ήδη δρομολογήθηκε μεταξύ Interlaken-St. Gallen και Gen(ve)-Chur. Στα επόμενα τέσσερα χρόνια θα έχουν γίνει όλες οι απαραίτητες τροποποιήσεις στις γαλαρίες, ώστε να μπορούν να κυκλοφορήσουν τα διώροφα IC σε ολόκληρο το δίκτυο.

Τα ελβετικά τραίνα φημίζονται για την ακρίβεια των δρομολογίων και την καθαριότητα τους.

Τα τραίνα express συνδέουν με ταχύτητα τις πόλεις. Γραφικά τοπικά τραίνα μεταφέρουν τους επιβάτες στις κωμοπόλεις, ενώ ατμήλατοι συρμοί λειτουργούν για ρομαντικούς επιβάτες μέσα στα όμορφα ελβετικά τοπία. Επίσης, οδοντωτοί σιδηρόδρομοι ατμήλατοι ή ηλεκτροκίνητοι και τελεφερίκ ανεβαίνουν σε απότομα βουνά και φθάνουν στις υψηλότερες κορυφές τους, όπως στο Pilatus 2100 μέτρα, το Rigi 1800 μέτρα και το Jungfrau joch 3454 μέτρα.

Στο εσωτερικό της χώρας οι σιδηρόδρομοι συνεργάζονται στενά με τα δίκτυα των τραμ, των λεωφορείων, των ταχυδρομείων και τις ναυτιλιακές εταιρείες των λιμνών, οπότε εξασφαλίζουν για όλους τους επιβάτες εύκολη μετακίνηση.

Επίσης οι Ελβετικοί σιδηρόδρομοι διακινούν εμπορεύματα και φορτηγά αυτοκίνητα διεθνών μεταφορών καθ' όλο το 24ωρο, οπότε αποσυμφορούν τους δρόμους και προφυλάσσουν το περιβάλλον από τη μόλυνση. Με απόφαση της ομοσπονδιακής κυβέρνησης της Ελβετίας, από το 2004 και μετά δεν θα επιτρέπεται σε κανένα φορτηγό αυτοκίνητο διεθνών μεταφορών να διέρ-

χεται από τη χώρα, αν δε φορτωθεί στο σιδηρόδρομο.

Σήμερα, οι ελβετικοί σιδηρόδρομοι, που χαρακτηρίζονται από το ISO 9001, έχουν υψηλές ποιοτικές προδιαγραφές σε όλο το φάσμα των προσφερομένων υπηρεσιών. Αξίζει να σημειωθεί ότι έχουν επιτύχει να μεταφέρουν, σε περίοδο διακοπών, ένα εκατομμύριο επιβάτες προς κάθε κατεύθυνση.

Στην Ελβετία ο επιβάτης του σιδηροδρόμου θα συναντήσει το IC 2000, το Bernina Express, το Clacier Express (μοναδικό ταξίδι 7 ½ ωρών από το Zermat στο St. Moritz με 291 γέφυρες, 91 γαλαρίες σε υψόμετρο 2033 μέτρα - πέρασμα Oberalp), το Crystal Panoramic Express, το Golden Pass Special και το Voralpen Express (Ζυρίχη - Λουκέρνη - Ιντερλάκεν - Μοντρέ - Γενεύη).

Επίσης, οι 1896 σιδηροδρομικοί σταθμοί, οι 5297 σιδηροδρομικές γέφυρες και οι 611 γαλαρίες, αποτελούν μια αξέχαστη εμπειρία για τον επιβάτη.

Επειδή έχει το προνόμιο να βρίσκεται στο κέντρο της Ευρώπης, η Ελβετία συνδέεται και με τα σιδηροδρομικά δίκτυα άλλων χωρών, οπότε την επισκέπτονται και αντίστοιχοι συρμοί, όπως: Το Cisalpino που συνδέει τη Γενεύη, τη Βέρνη, τη Ζυρίχη και τη Βασιλεία με το Μιλάνο.

Το ICE - InterCity Express της Γερμανίας που συνδέει τη Βασιλεία, τη Ζυρίχη, τη Βέρνη και το Ιντερλάκεν με το Βερολίνο και το Αμβούργο.

Το City Night Line, νυκτερινό τραίνο - ξενοδοχείο, το οποίο ►

ΑΡΙΣΤΕΡΑ: Για την επέτειο των 150 χρόνων τους, οι Ελβετικοί Σιδηρόδρομοι αποκατέστησαν την πρώτη ατμομηχανή που κινήθηκε στην Ελβετία, την Spanish Broetli το 1847. Στην φωτογραφία την βλέπουμε να κινείται πλάι στην ηλεκτράμαξα Lok-2000 των SBB.
ΚΑΤΩ: Το σήμα των εορταστικών εκδηλώσεων.

ΦΩΤ.: AS VERLAG / NICK BRANDLI



DIE BAHN
BEWEGT
SEIT 1847

LETRAIN
BOUGE
DEPUIS 1847

IL TRENO
MUOVE
DAL 1847



ΦΩΤ.: Σ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ



ΦΩΤ.: Α. ΚΑΙΝΟΣ

► συνδέει το Βερολίνο και το Αμβούργο με τη Ζυρίχη και τη Βασιλεία, όπως και τη Ζυρίχη με τη Βιέννη. Τέλος το TGV της Γαλλίας, το οποίο συνδέει τη Γενεύη, τη Βέρνη, τη Λωζάννη και τη Ζυρίχη με το Παρίσι, με ανταπόκριση εκεί με το Eurostar (16 βαγόνια και 300 χλμ./ώρα) για Λονδίνο (κάτω από τη Μάγχη).

Το Ιωβηλαίο των 150 χρόνων βρίσκεται στους Ελβετικούς σιδηροδρόμους σε μία ανοδική πορεία από την οποία θα μπορούσαμε να διδαχθούμε πολλά. ■

ΕΠΑΝΑ: Αμαξοστοιχία IC στο σταθμό της Ζυρίχης με την Lok 2000.

ΚΑΤΑ: Το νέο δίδροφο IC 2000 στη Ζυρίχη, έτοιμο για αναχώρηση.

ΠΗΓΕΣ: SBB (Ελβετικοί Σιδηρόδρομοι), SWISSAIR

Επίσκεψη στο εργοστάσιο της ADtranz

ΤΩΝ ΑΡΤΕΜΗ & ΝΙΚΟΥ ΚΛΩΝΟΥ

ΤΟΝ ΙΟΥΛΙΟ ΤΟΥ '97, ομάδα μελών του ΣΦΣ επισκέφθηκε το εργοστάσιο της ADtranz στο Oerlikon της Ζυρίχης, όπου κατασκευάζονται οι νέες δηζελάμαξες του ΟΣΕ, τύπου DE 2000.

Πρόκειται για τη νέα γενιά μηχανών που θα αναλάβει το μεταφορικό έργο, τόσο επιβατικό όσο και εμπορικό, στον άξονα Αθήνας-Θεσ/νίκης-Αλεξ/λης.

Οι 26 Δ/Η με αρίθμηση A471-A496, θα διαθέτουν 2 κινητήρες συνολικής ισχύος 2100 KW (2850 HP) και η μέγιστη ταχύτητά τους θα είναι 160 χλμ./ώ. Αναλυτικότερα στοιχεία και δυνατότητες της μηχανής αναφέρονται στο προηγούμενο τεύχος της "ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑΣ" (No. 15 - σελ. 45).

Η κατασκευάστρια εταιρεία ADtranz, προέρχεται από τη συνένωση της AEG Daimler Benz και της ABB και αποτελεί σήμερα έναν από τους μεγαλύτερους ομίλους στο χώρο των σιδηροδρομικών κατασκευών, με εργοστάσια σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες.

Έτσι, στο συγκεκριμένο χώρο του εργοστασίου, γίνεται η τελική συναρμολόγηση των μηχανών, τμήματα των οποίων προέρχονται από διαφορετικά εργοστάσια της εταιρείας. Για παράδειγμα, στη Γερμανία κατασκευάζονται οι δηζελοκινητήρες και τα φορεία, στην Αυστρία οι ηλεκτροκινητήρες, στην Πολωνία τα αμαξώματα, ενώ άλλα υποσυστήματα, στην Αγγλία και την Ελλάδα.

Από τον Ιούλιο μέχρι σήμερα έχει ολοκληρωθεί το μοντάρισμα περίπου 10 μηχανών, αλλά λόγω εκτάκτων τροποποιήσεων και βελτιώσεων, η παράδοσή τους καθυστερεί και αναμένεται να ξεκινήσει στις αρχές του 1998. ■



ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ Α. ΚΑΙΝΟΣ



Το ταξίδι με το τραίνο είναι πάντα μια απόλαυση. Οι λόγοι είναι πολλοί. Η χωρίς άγχος μετακίνηση, η άνεση με την οποία κινείσαι κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, η τυχόν νέα γνωριμία που θα αποκτήσεις στο κοντά σου, οι συζητήσεις που θα κάνεις με τους συνταξιδιώτες σου, οι πιθανές νέες γνώσεις που θα αποκομίσεις και τόσα άλλα. Για πολλούς όμως είναι και κάτι άλλο. Είναι η ευχαρίστηση να παρακολουθούν το υπέροχο Ελληνικό τοπίο που συνέχεια τρέχει δίπλα τους.

Η ΚΟΙΛΑΔΑ ΤΟΥ ΑΣΩΠΟΥ

ΤΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗ ΚΑΡΑΤΟΛΟΥ

Προέδρον του Σ.Φ.Σ.

Η απόλαυση της άμεσης επαφής με τη φύση από το ανοιχτό παράθυρο και οι χιλιάδες εικόνες που αποτυπώνονται στο μυαλό, είναι στοιχεία που κάνουν κάποιον που αγαπάει τη φύση να αγαπήσει και το τραίνο.

Το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο διέρχεται από αρκετές περιοχές που μπορούν να χαρακτηριστούν σαν ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Μία από αυτές είναι η κοιλάδα του Ασωπού. Είναι μια περιοχή με έντονα όμορφα φυσικά στοιχεία, που δεν την έχει αγγίξει ο "πολιτισμός", αφού δεν τη διασχίζει κανένας δρόμος παρά μόνο η σιδηροδρομική γραμμή και τα μονοπάτια της Οίτης και του Καλλιδρόμου, ανάμεσα στα οποία βρίσκεται η περίφημη και άγνωστη αυτή κοιλάδα.

Οι επιβάτες των τρένων που περνούν από εδώ, απολαμβάνουν έστω και φευγαλέα την όμορφη αγριότητα αλλά και ηρεμία του τοπίου.

Οι λίγοι περιπατητές της περιοχής, οι οποίοι είναι κυρίως μέλη του συλλόγου μας αλλά και ορειβάτες, έχουν την ευκαιρία να απολαύσουν ένα μοναδικό περίπατο, ανάμεσα από γέφυρες, σήραγγες, απόκρημνους βράχους και ήρεμες πλαγιές με πολύ πράσινο. Στ' αυτιά τους οι μόνοι ήχοι που φτάνουν είναι εκείνοι των πουλιών, των γάργαρων νερών του Ασωπού, των κουδουνιών από τα ζώα που βόσκουν στα μικρά λιβάδια, που κάπου - κάπου διακόπτονται από το πέραςμα κάποιου τρένου με ήχο γρήγορο, ρυθμικό σε "αλέγκρο" κατά την φορά προς Λειανοκλάδι, λόγω της κατηφόρας και αργό ωχελι-

κό με αγκομαχητά των μηχανών στην αντίθετη φορά προς την Αθήνα λόγω της ανηφόρας.

Εκτός από την τόσο όμορφη φύση, η περιοχή αυτή έχει και πλούσια ιστορία, για-



ΦΩΤ.: Δ. ΚΑΡΑΤΟΛΟΥ

τί λόγω της φυσικής διαμόρφωσης ήταν σπουδαίο στρατηγικό σημείο, από τους αρχαίους χρόνους μέχρι και τον Ελληνογερμανικό πόλεμο.

Το φαράγγι του Ασωπού ονομάζεται και πέραςμα του Εφιάλτη, γιατί από εδώ οδήγησε τους Πέρσες στα νώτα των Σπαρτιατών που είχαν παραταχθεί στις Θερμοπύλες για να τους αντιμετωπίσουν.

Κατά τον μεσαίωνα, το Κάστρο της Ωριάς, που δεσπόζει της κοιλάδας, ήταν σημαντικό στρατηγικό σημείο και έχουν γίνει αρκετές μάχες για την κυριαρχία του καθόσον αυτός που το κατείχε ήλεγχε και την επικοινωνία μεταξύ Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδος. Στην κορυφή του υπήρχε οικισμός με το όνομα Σιδηρόκαστρο, κτισμένος κοντά στα ερείπια της αρχαίας Τραχίνης, όπου έζησε τα τε-

λευταία του χρόνια ο Ηρακλής και της οποίας σώζονται λιγοστά κτίσματα, υπολείμματα κάστρου. Κατά τους νεώτερους χρόνους, η περιοχή έπαιξε πάλι σημαντικό στρατηγικό ρόλο, επειδή οι μεγάλες

μεταλλικές γέφυρες της σιδηροδρομικής γραμμής που υπάρχουν στην περιοχή, η Παπαδιά, ο Ασωπός, η Μανδρίτσα και πιο κάτω η περίφημη γέφυρα του Γοργοποτάμου, ήταν καίρια σημεία δολιοφθορών κατά του εχθρού, γι' αυτό και φυλάγονταν πολύ καλά. Παρ' όλα αυτά οι σαμποτέρ κατάφεραν να τις ανατινάξουν και να επιφέρουν σημαντικό πλήγμα στους Γερμανούς, γιατί αποκοβόταν έτσι η μεταφορά εφοδίων και στρα-

τού προς το νότο και την Αφρική, με αποτέλεσμα την αργοπορία των κινήσεων του Γερμανικού στρατού στο μέτωπο της Λιβύης. Η ανατίναξη μάλιστα της γέφυρας του Ασωπού από Άγγλους σαμποτέρ το 1943, θεωρήθηκε ένα από τα δυσκολότερα κατορθώματα σαμποτάζ του πολέμου και γι' αυτό όσοι συμμετείχαν παρασημοφορήθηκαν από τον ίδιο τον Τσώρτσιλ, η δε ανατίναξη της γέφυρας του Γοργοποτάμου είχε σαν αποτέλεσμα τη μη μεταφορά καυσίμων στη στρατιά του Ρόμελ στην Αφρική για πολλές μέρες.

Η περιοχή την οποία καταλαμβάνει η κοιλάδα του Ασωπού αρχίζει αμέσως μετά την έξοδο της σιδηροδρομικής γραμμής από το τούνελ του Μπράλου, που είναι και το μεγαλύτερο στην Ελλάδα (2.109 μ.) και τελειώνει με την έξοδο του ποταμού στον κάμπο της Λαμίας, έχοντας μήκος περί τα 10 χιλιόμετρα.



ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΕΛΙΔΑ: Το IC 40 λίγο πριν το σταθμό του Ασωπού.

ΠΑΝΩ ΑΡΙΣΤΕΡΑ: Το IC 66 περνώντας από την περιοχή του Ασωπού. Στο βάθος η κοιλάδα του Ασωπού και το κάστρο της Ωριάς.

ΚΑΤΩ: Παρακολουθώντας τη διέλευση ενός IC από το μονοπάτι...

Μετά την έξοδο από το τούνελ, η γραμμή ακολουθεί για λίγο μία κατάφυτη περιοχή και αμέσως μετά περνά την επιβλητική γέφυρα της Παπαδιάς (μήκους 342 μ. και βάρους 1400 τ.), από το ύψος της οποίας βλέπεις κάτω τα λιβαδάκια σαν από αεροπλάνο.

Σε μικρή απόσταση είναι ο κλειστός σταθμός του Ελευθεροχωρίου με το ωραιότατο πέτρινο σπίτι του σταθμάρχη, έρημο πλέον με τον καταπράσινο κήπο του και λίγο πριν την είσοδο του σταθμού, ο αξιοπρόσεκτος μεταλλικός υδατόπυργος που εφοδίαζε με νερό τις διερχόμενες κάποτε ατμομηχανές.

Φεύγοντας από το Ελευθεροχώρι, ακολουθώντας πάντα την σιδηροδρομική γραμμή, αντικρίζουμε τον επιβλητικό βράχο του Κάστρου της Ωριάς με τις απότομες, σχεδόν κατακόρυφες πλαγιές του. Αν είμαστε τυχεροί μπορεί να δούμε το ζευγάρι των αετών, που πρέπει να έχει την φωλιά του κάπου εκεί κοντά, να πετούν ψηλά.

Λίγο πιο κάτω συναντάμε το φαράγγι του Ασωπού. Το σχίσμα του βουνού είναι εντυπωσιακό. Μικρό το πλάτος, τεράστιο το ύψος. Στο βάθος του φαραγγιού το νερό δεν σταματάει χειμώνα - καλοκαίρι.

Η μεταλλική γέφυρα που περνάει πάνω από το φαράγγι ήταν, πριν την πρώτη ανατίναξή της, η ωραιότερη σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, γι' αυτό και φωτογραφία της υπάρχει στο Μουσείο Μεταφορών του Μονάχου.

Ακολουθεί το τούνελ στη βάση του βράχου του Κάστρου της Ωριάς και μετά, για λίγο, το τοπίο γίνεται ήρεμο με μικρά λιβάδια στα δεξιά μας, έως ότου συναντή-

σουμε την επίσης μεταλλική γέφυρα της Μανδρίτσας. Το νερό εδώ τρέχει μόνο κατά την περίοδο του χειμώνα και της άνοιξης.

Στα πιο χαμηλά σημεία της κοιλάδας, και ιδιαίτερα στη συμβολή του χειμάρρου της Μανδρίτσας με τον Ασωπό, σχηματίζονται γούρνες με νερό και στην άμμο που υπάρχει γύρω τους αφήνουν τις πατημασιές τους αγριογούρουνα, ζαρκάδια, αλεπούδες, μεγάλα πτηνά και άλλα ζώα που ζουν στην περιοχή.

Μετά τη Μανδρίτσα, σε περίπου χίλια μέτρα, συναντάμε τον σταθμό του Ασωπού, που είναι και αυτός κλειστός, δηλαδή χωρίς προσωπικό. Ο σταθμός αυτός,

όπως και του Ελευθεροχωρίου, είναι σταθμοί διασταυρώσεως τρένων και τηλεδιοικούνται από το Λειανοκλάδι. Οι επιβάτες που εξυπηρετούνται σ' αυτούς είναι μόνο οι φυσιολάτρες που επισκέπτονται την περιοχή, αφού σε μεγάλη απόσταση γύρω δεν υπάρχει κανένα χωριό.

Στην περιοχή του Ασωπού κοντά στη γραμμή υπάρχουν τρεις πηγές, η μία από τις οποίες τρέχει όλο το χρόνο.

Φεύγοντας από την κατάφυτη περιοχή του Ασωπού, το τοπίο αλλάζει από ήρεμο και ανοιχτό σε στενό και άγριο καθώς στενεύει η κοιλάδα και το φαράγγι που δημιουργείται α-





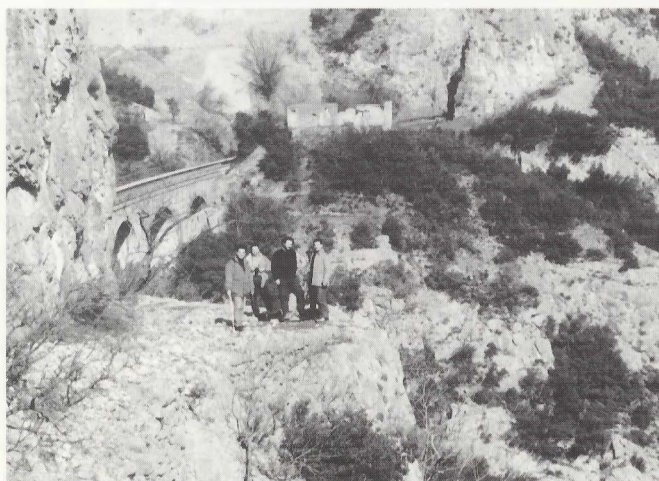
ΦΩΤ.: Δ. ΚΑΡΑΤΟΛΟΣ

► νάμεσα στα δύο βουνά είναι πολύ βαθύ, προκαλώντας το δέος. Βρισκόμαστε στην ανατολική εσχαιά της Οίτης. Στην άλλη πλευρά του φαραγγιού είναι το Καλλίδρομο.

Περνάμε δύο μεγάλες σήραγες που ανάμεσά τους βρίσκεται μια μεγάλη πέτρινη γέφυρα, με πέντε τοξωτά ανοίγματα. Ένα αρχιτεκτονικό αριστούργημα, από τις ωραιότερες της Ελλάδας.

Ακόμη πιο ψηλά από την γραμμή και σε σημείο που μόνο πουλιά μπορούν να προσεγγίσουν, περνάει το “σιδηροδρομικό” μονοπάτι, το οποίο ανοίχτηκε για τη διέλευση των εργατών και την μεταφορά των υλικών για την κατασκευή της

γραμμής στα 1904. Η κατασκευή του είναι περίτεχνη και προκαλούν εντύπωση ορισμένα στοιχεία του, όπως οι λιθοδομές αντιστήριξης σε σημεία όπου από κάτω



ΦΩΤ.: Δ. ΚΑΡΑΤΟΛΟΣ

είναι το χάος αλλά και τα δύο μικρά τούνελ, μοναδικά σε όλη την Ελλάδα σε μονοπάτι. Η θέα από το μονοπάτι είναι μοναδική. Το κοίταγμα προς την κοίτη του φαραγγιού, από το χείλος του μονοπατιού που σε μερικά σημεία είναι κατακόρυφο, προκαλεί δέος.

Μετά το δεύτερο μεγάλο τούνελ, η έκπληξη από τη θέα που αντικρίζουμε μας αφήνει άφωνους. Στα πόδια μας απλώνεται ο κάμπος της Λαμίας, σαν χαλί, με τα χωράφια, τους δρόμους, τα χωριά και στο βάθος τη Λαμία και πιο δεξιά τη Στυλίδα, τον Μαλιακό κόλπο και τη βόρεια πλευρά της Εύβοιας.

Η σιδηροδρομική γραμμή κρέμεται κυριολεκτικά στους βράχους της απότομης πλαγιάς της Οίτης. Στη σκέψη μας έρχεται το θάρρος αυτών που σχεδίασαν και κατασκεύασαν τη γραμμή σ' αυτό το σημείο.

Είμαστε πλέον έξω από την κοιλάδα του Ασωπού. Πιο κάτω η σιδηροδρομική στάση της Τραχίνας με το μοναστήρι της Παναγίας της Προυσιώτισσας, προστάτιδος των σιδηροδρομικών, μετά η Αρπίνη, ο Γοργοπόταμος και τέλος το Λειανοκλάδι.

Χρειάζονται πολλές σελίδες για να περιγράψει κανείς όλα αυτά που συναντάει σε κάθε του βήμα σ' αυτή την περιοχή, που η φύση στόλισε τόσο όμορφα.

Ας ελπίσουμε ότι κάποτε ίσως μπορέσει να γίνει εθνικό πάρκο με σωστή ανάπτυξη με τη βοήθεια ειδικών σε τέτοια προγράμματα, όπως είναι η WWF, και να γίνει ευρύτερα γνωστή η κοιλάδα, χωρίς βέβαια να αλλοιωθεί το τοπίο, πράγμα που μπορεί να επιτευχθεί εάν δεν ανοιχθεί κανένας δρόμος, αλλά παραμείνει μόνο η σιδηροδρομική γραμμή, από την οποία γίνεται και σήμερα η προσέγγισή της. ■

ΕΠΑΝΟ: Σε μερικά σημεία το μονοπάτι ανεβαίνει πολύ ψηλά σε σχέση με τη γραμμή, όπως αυτό στη φωτογραφία.

ΑΡΙΣΤΕΡΑ: Άποψη του μονοπατιού και πίσω η σιδηροδρομική γραμμή.

ΣΤΙΣ 17/11/97 ΑΡΧΙΣΕ Η ΠΑΡΑΛΑΒΗ

από τον ΟΣΕ των πρώτων ηλεκτραμαζών του Οργανισμού. Προηγήθηκε η H563, προερχόμενη κατευθείαν από το Μόναχο και ακολούθησε, στις 21/11/97, η H561 προερχόμενη από την Τσεχία. Η παραλαβή και των υπολοίπων 4 ηλεκτραμαζών ολοκληρώθηκε σταδιακά μέχρι το τέλος Δεκεμβρίου 1997.

Οι μηχανές, που θα έχουν έδρα, βέβαια, τη Θεσσαλονίκη, εγκαταστάθηκαν προσωρινά στο Αμαξοστάσιο Αυτοκινηταμαζών του Μ.Θ., σ' ένα χώρο εντελώς ακατάλληλο τόσο από πλευράς χώρων και καθαριότητας, όσο και από πλευράς λειτουργίας και συντήρησής τους.

Δυστυχώς, για άλλη μια φορά, ο ΟΣΕ δεν μπόρεσε να φανεί συνεπής στα προγράμματα κατασκευών του. Δικαιολογίες ίσως ακουστούν πολλές, η πραγματικότητα όμως είναι ότι παρόλο που έφτα-

σε η στιγμή της παραλαβής των νέων υπερσύγχρονων, οικολογικών και πανάκριβων για την Ελλάδα ηλεκτραμαζών, όχι μόνο δεν είναι έτοιμο το νέο ηλεκτραμαξοστάσιο

που θα είναι κατάλληλο για την υποδοχή και την τεχνική υποστήριξή τους, αλλά ούτε καν έχει αρχίσει η κατασκευή του. Μην ξεχνάμε ακόμα, ότι η τεχνολογία της ηλεκτροκίνησης είναι

πρωτόγνωρη για τον ΟΣΕ, και θα 'πρεπε ασφαλώς να υπάρχει μεγαλύτερη ευαισθησία στο θέμα αυτό.

Οι ηλεκτράμαξες είναι σειράς H561-H566 και τα βασικά τους τεχνικά χαρακτηριστικά δημοσιεύτηκαν ήδη στο προηγούμενο τεύχος της "ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑΣ" (No. 15 - σελ. 13).

Η πρώτη μηχανή της σειράς, η H561, έκανε μια σειρά δοκιμών στην Γερμανία και την Τσεχία κατά το διάστημα Ιουνίου-Οκτωβρίου.

Συγκεκριμένα, στη Γερμανία, δοκιμάστηκε ως ελκόμενη, λόγω διαφοράς των χαρακτηριστικών της ηλεκτροδότησης της μηχανής και του γερμανικού δικτύου. Το συρμό δοκιμής των DB AG, αποτελούσαν η επικεφαλής γερμανική H/A 750003, η H561 και ένα ειδικό όχημα μετρήσεων. Δοκιμές έγιναν στο τμήμα της NBS Fulda-Kassel με μέγιστη ταχύτητα 200 χλμ/ώ, στο πεδίο δοκιμών του Wegberg-Wildenrath, κοντά στο Duesseldorf, και στην περιοχή του Trier, κοντά στα σύνορα με τη Γαλλία, σε μία γραμμή με πολλές καμπύλες.

Τέλος, στην Τσεχία, ολοκληρώθηκαν με επιτυχία οι δοκιμές "τύπου", με τη συνεργασία και της δεύτερης H/A, H562. Οι δοκιμές έγιναν στον ειδικό δακτύλιο δοκιμών του Velim, περίπου 50 χλμ. ανατολικά της Πράγας, σε δίκτυο ηλεκτροδότησης συμβατό με αυτό της Ελλάδας (25KV-50Hz), όπου οι μηχανές κινήθηκαν αυτόνομα επιτυγχάνοντας και τη μέγιστη ταχύτητα των 200 χλμ/ώ. Σύμφωνα με πληροφορίες από τον ΟΣΕ, οι νέες H/A προβλέπεται να δρομολογηθούν το καλοκαίρι του 1998, στο τμήμα Θεσ/νί-



ΦΩΤ.: Α. ΚΛΩΝΟΣ 1

κης-Ειδομένης, τόσο σε επιβατικές όσο και σε εμπορικές αμαξοστοιχίες. Για να γίνει όμως αυτό εφικτό, θα πρέπει να γίνει η κατάλληλη εκπαίδευση του προσωπικού και η ε-

ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΗΛΕΚΤΡΑΜΑΞΕΣ ΤΟΥ ΟΣΕ

ΤΩΝ ΑΡΤΕΜΗ & ΝΙΚΟΥ ΚΛΩΝΟΥ



ΦΩΤ.: ΠΑΝΙΝΗΣ ΚΑΡΑΝΟΣ 2



ΦΩΤ.: ΑΡΑΜΠΑΤΖΗΣ ΓΑΒΡΙΗΛ 4

νημέρωση των κατοίκων των περιοχών που διέρχεται η γραμμή για τα νέα δεδομένα της ηλεκτροκίνησης. Κυρίως όμως πρέπει να γίνει η παράδοση του έργου, η οποία καθυστερεί, παρ' ότι συμπληρώθηκαν 8 χρόνια από την έναρξη των εργασιών και 5 από την ολοκλήρωση των παγίων εγκαταστάσεων.

Επιτέλους, έστω και με καθυστέρηση 100 χρόνων από την υπόλοιπη Ευρώπη, ο ΟΣΕ περνάει σε μια νέα σημαντική εποχή. Την εποχή της ηλεκτροκίνησης!

1: Η H 561 στο σταθμό του Μονάχου, έτοιμη για αναχώρηση με το συρμό δοκιμών των DB AG. 2: Ο συρμός δοκιμών στο σταθμό Fulda. 3: Ο συρμός δοκιμών των DB AG με την H561, κατά τη διάρκεια δοκιμών στη γραμμή υψηλών ταχυτήτων NBS μεταξύ Fulda-Kassel. 4: Η H561 στο δακτύλιο δοκιμών του Velim στην Τσεχία όπου επιτεύχθηκε η μέγιστη ταχύτητα των 200 χλμ./ω. 5: Η πρώτη ηλεκτράμαξα της σειράς, έφτασε στη Θεσσαλονίκη στις 17 Νοεμβρίου 1997.



ΦΩΤ.: Α. ΚΛΩΝΟΣ 5

ΘΕΛΟΥΝ Ή ΟΧΙ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ;

Κακή έως και αλγεινή εντύπωση έχουν προκαλέσει τον τελευταίο καιρό διάφορες ενέργειες ποικίλης προέλευσης που βάλλουν ευθέως κατά της ίδιας της ύπαρξης αλλά και της προοπτικής του σιδηροδρόμου στη χώρα μας. Εν πρώτοις η Κυβέρνηση "λυσμόνησε" να προβλέψει κινδύνια για τον ΟΣΕ στον Προϋπολογισμό του 1998, και όταν δημιουργήθηκε ο σχετικός σάλος ενέταξε κάποια κινδύνια εντελώς ανεπαρκή για τα έργα εκσυγχρονισμού, για την υλοποίηση των Προγραμματικών Συμφωνιών Προμήθειας Τροχαίου υλικού (που είναι ζωτικής σημασίας για το μέλλον του Οργανισμού), αλλά και για τις τρέχουσες λειτουργικές ανάγκες του ΟΣΕ. Κατά συνέπεια ωθεί τον ΟΣΕ σε νέο δανεισμό που θα βάλει τη θηλιά πιο βαθιά στο λαιμό του (με χρόνια ευθύνη της Πολιτείας) καταχρεωμένου Οργανισμού (μη τήρηση της προηγούμενης Οικονομικής Συμφωνίας από το Κράτος). Τον ωθεί επίσης σε απαράδεκτη αλλά αναμενόμενη (;) περικοπή υπηρεσιών.

Παράλληλα κάποιοι άλλοι παράγοντες (δημοσιογράφοι, στελέχη των κομμάτων της Αντιπολίτευσης, υπηρεσιακά στελέχη των αρμόδιων υπουργείων) βομβαρδίζουν τον ΟΣΕ ή τον Τύπο και την Κοινή Γνώμη με ερωτήματα κατά πόσον είναι σκόπιμη η προμήθεια πολλών από τις νέες μονάδες τροχαίου υλικού των Προγραμματικών Συμφωνιών, λησμονώντας ίσως τις δικές τους κατά καιρούς λειψωμένες για το "παμπάλαιο" και "ξεπερασμένο τεχνολογικά" υπάρχον τροχαίο υλικό του ΟΣΕ της "εποχής του Τρικούπη" που συχνά προκαλεί αμχανίες και εξ αυτών καθυστερήσεις ή και καταργήσεις δρομολογίων. Σε όλους αυτούς θέλουμε να θέσουμε το εξής απλό ερώτημα: τελικά θέλουν να λειτουργήσει σωστά και αξιόπιστα ο σιδηρόδρομος ή όχι; Σε τελευταία ανάλυση, θέλουν ή όχι το σιδηρόδρομο στην Ελλάδα; Γιατί αν τελικά η απάντηση κατ' ουσίαν είναι "όχι", τότε γιατί γίνονται τα συγχρηματοδοτούμενα από την Κοινότητα έργα εκσυγχρονισμού των 400 και άνω δισ. δρχ.; Για να τρέχουν πάνω στις νέες γραμμές του 2000 "αραμπάδες" ή για να μείνουν εντελώς αναξιοποίητα αυτά τα έργα; Εκτός εάν τα έργα γίνονται μονάχα για το λεγόμενο "εργολαβικό όφελος". □

Κακή έως και αλγεινή εντύπωση έχουν προκαλέσει τον τελευταίο καιρό διάφορες ενέργειες ποικίλης προέλευσης που βάλλουν ευθέως κατά της ίδιας της ύπαρξης αλλά και της προοπτικής του σιδηροδρόμου στη χώρα μας. Εν πρώτοις η Κυβέρνηση "λυσμόνησε" να προβλέψει κινδύνια για τον ΟΣΕ στον Προϋπολογισμό του 1998, και όταν δημιουργήθηκε ο σχετικός σάλος ενέταξε κάποια κινδύνια εντελώς ανεπαρκή για τα έργα εκσυγχρονισμού, για την υλοποίηση των Προγραμματικών Συμφωνιών Προμήθειας Τροχαίου υλικού (που είναι ζωτικής σημασίας για το μέλλον του Οργανισμού), αλλά και για τις τρέχουσες λειτουργικές ανάγκες του ΟΣΕ. Κατά συνέπεια ωθεί τον ΟΣΕ σε νέο δανεισμό που θα βάλει τη θηλιά πιο βαθιά στο λαιμό του (με χρόνια ευθύνη της Πολιτείας) καταχρεωμένου Οργανισμού (μη τήρηση της προηγούμενης Οικονομικής Συμφωνίας από το Κράτος). Τον ωθεί επίσης σε απαράδεκτη αλλά αναμενόμενη (;) περικοπή υπηρεσιών.

ΤΙ ΘΑ ΓΙΝΕΙ ΜΕ ΤΟΝ ΟΔΟΝΤΩΤΟ;

Συναφές με τα παραπάνω είναι και το πρόβλημα που γεννήθηκε με την προμήθεια των 4 αυτοκινηταξών (Α/Α) του οδοντωτού, ο οποίος ένα χρόνο μετά την εορτή της επετείου των 100 χρόνων του ακινητοποιήθηκε για αρκετές ημέρες λόγω σοβαρών τεχνικών βλαβών των υπέργηρων Α/Α του και σήμερα υπολειτουργεί με κίνδυνο να σταματήσει εντελώς. Το Υφυπουργείο Εμπορίου (Υπουργείο Ανάπτυξης), ενώ είχε υποσχεθεί να επιτρέπει γραπτώς στον ΟΣΕ να προβεί σε απευθείας διαπραγμάτευση με τη μοναδική Κοινοπραξία που εξεδήλωσε ενδιαφέρον στο σχετικό διαγωνισμό (που κηρύχθηκε από το Υπουργείο άγονος), τελικά υπαναχώρησε και δήλωσε ότι θα επαναλάβει τον διαγωνισμό! Για τους γνωρίζοντες, αυτό σημαίνει παραπομπή του θέματος στις ελληνικές καλένδες με κίνδυνο να σταματήσει οριστικά η λειτουργία του ιστορικού οδοντωτού σιδηροδρόμου. □

Συναφές με τα παραπάνω είναι και το πρόβλημα που γεννήθηκε με την προμήθεια των 4 αυτοκινηταξών (Α/Α) του οδοντωτού, ο οποίος ένα χρόνο μετά την εορτή της επετείου των 100 χρόνων του ακινητοποιήθηκε για αρκετές ημέρες λόγω σοβαρών τεχνικών βλαβών των υπέργηρων Α/Α του και σήμερα υπολειτουργεί με κίνδυνο να σταματήσει εντελώς. Το Υφυπουργείο Εμπορίου (Υπουργείο Ανάπτυξης), ενώ είχε υποσχεθεί να επιτρέπει γραπτώς στον ΟΣΕ να προβεί σε απευθείας διαπραγμάτευση με τη μοναδική Κοινοπραξία που εξεδήλωσε ενδιαφέρον στο σχετικό διαγωνισμό (που κηρύχθηκε από το Υπουργείο άγονος), τελικά υπαναχώρησε και δήλωσε ότι θα επαναλάβει τον διαγωνισμό! Για τους γνωρίζοντες, αυτό σημαίνει παραπομπή του θέματος στις ελληνικές καλένδες με κίνδυνο να σταματήσει οριστικά η λειτουργία του ιστορικού οδοντωτού σιδηροδρόμου. □

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΕΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΜΩΝ

Τον τελευταίο καιρό παρατηρούνται σημαντικές καθυστερήσεις στις επιβατικές αμαξοστοιχίες του άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης. Το γεγονός αυτό ακυρώνει και αμαυρώνει την καλή εικόνα που με τόσο κόπο έκτησε ο ΟΣΕ τα τελευταία χρόνια χάρη στα έργα εκσυγχρονισμού και τη δρομολόγηση των IC που προσέδωσαν ταχύτητα και αξιοπιστία στις υπηρεσίες του.

Η οπισθοδρόμηση αυτή οφείλεται κυρίως στις συνεχείς και αλλεπάλληλες βραδυπορείες που επιβλήθηκαν στις αλλαγές τροχιάς μεταξύ Λειανοκλαδίου-Δομοκού μετά τους εκτροχιασμούς που συνέβησαν το 1997 λόγω έλλειψης στοιχειώδους συντήρησης της γραμμής. Εάν δεν ληφθούν από την Διοίκηση του ΟΣΕ άμεσα μέτρα για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, ο σιδηρόδρομος θα υποστεί μεγάλο πλήγμα στο καλύτερο τμήμα του δικτύου του με ανυπολόγιστες συνέπειες για το μέλλον, αφού αυτά συμβαίνουν σε μια περίοδο έντονου ανταγωνισμού όπου οι αεροπορικές εταιρείες στον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης χαμηλώνουν επικίνδυνα (για το σιδηρόδρομο) τους ναύλους τους και διανέμουν ακόμη και δωρεάν εισιτήρια. □

ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΤΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΝΑ ΑΡΧΙΣΕΙ Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ

Αλλά η καλή εικόνα χαλάει και από άλλα απλούστερα πράγματα. Η φωτογραφία που δημοσιεύουμε είναι τραβηγμένη τον περασμένο Μάιο στο σταθμό Αγ. Διονυσίου του Πειραιά απ' όπου αναχωρούν και IC για Θεσ/νίκη. Όποιος ξεχωρίζει στην πινακίδα των δρομολογίων τι ώρες φεύγει ποιο τραίνο, κερδίζει δωρεάν εισιτήριο σε βαγκόν-λι...

Στα ίδια χάλια είναι και οι αντίστοιχες πινακίδες αναχωρήσεων-αφίξεων σε πολλούς άλλους σταθμούς του δικτύου. Επειδή η από το 1993 προγραμ-

Αλλά η καλή εικόνα χαλάει και από άλλα απλούστερα πράγματα. Η φωτογραφία που δημοσιεύουμε είναι τραβηγμένη τον περασμένο Μάιο στο σταθμό Αγ. Διονυσίου του Πειραιά απ' όπου αναχωρούν και IC για Θεσ/νίκη. Όποιος ξεχωρίζει στην πινακίδα των δρομολογίων τι ώρες φεύγει ποιο τραίνο, κερδίζει δωρεάν εισιτήριο σε βαγκόν-λι...

ματιζόμενη παραγγελία σύγχρονων ψηφιακών πινάκων οπτικών αναγγελιών κόλλησε σε κάποια "γρανάζια", είναι τόσο δύσκολο να ληφθεί μέριμνα για στοιχειωδώς πιο αναγνωστές

πινακίδες; Πολύ πριν από βαρύγδουπα προγράμματα εκσυγχρονισμού ας φροντίσουν κάποιοι στον ΟΣΕ να τον κάνουν (με ασήμαντο κόστος) πιο φιλικό στο επιβατικό κοινό που τον επιδοτεί αμέσως (σαν χρήστες) και εμμέσως (σαν φορολογούμενοι). □



ΦΩΤ.: Δ. ΚΟΥΤΕΛΙΔΗΣ

ΑΘΗΝΑ: "LOSANGELATION" Ή Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΟΛΗ;

Να μας συγχωρεί το ΥΠΕΧΩΔΕ αλλά δεν μπορεί να μας πείσει όταν μεταξύ άλλων θέτει θέμα (μη) εξεύρεσης χρηματοδότησης για τα έργα του τραμ της Αθήνας και του προαστιακού σιδηροδρόμου προς το νέο Α/Δ Σπάτων. Τα τεράστια οδικά έργα που προγραμματίζει να κάνει στην Αθήνα (αυτοκινητόδρομους ταχείας κυκλοφορίας μέσα στην πόλη, ανισόπεδους κόμβους στο Πεδίο του Άρεως, τους Αμπελόκηπους και αλλού κ.ο.κ.) από πού θα βρει πόρους να τα χρηματοδοτήσει; Εκτός εάν έχει κάνει την επιλογή του να μετατρέψει το πάλαι ποτέ "κλεινόν άστυ" σε ένα σύγχρονο επιβατικό Λος Άντζελες, πνιγμένο στο νέφος και την παντός τύπου υποβάθμιση της ποιότητας ζωής. □

υπηρεσίες Logistics πάνω σε σιδηροδρομικό κορμό

ΤΟΥ Β. ΕΥΜΟΛΠΙΔΗ
Διευθυντή TRADEMCO ΕΠΕ

Οι επιθυμίες της αγοράς

Οι επιθυμίες της αγοράς για μεταφορικές υπηρεσίες στη χώρα, απογράφκαν στα πλαίσια ειδικής μελέτης - έρευνας που εκπόνησε η TRADEMCO ΕΠΕ για λογαριασμό του ΟΣΕ. Η μελέτη αυτή περιελάμβανε έρευνα αγοράς σε 121 επιχειρήσεις της χώρας, οι οποίες διακινούν περίπου 37 εκ. τόννους που αποτελούν περίπου 18,5% του συνολικού μεταφορικού έργου στη χώρα. Επομένως, η έρευνα αφορούσε ένα αξιόπιστο δείγμα. Σημειώνεται ότι από τις επιχειρήσεις αυτές το 77% βρίσκονται επάνω στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη και σε απόσταση μικρότερη από 10 χλμ. από αυτόν. Παρακάτω παρουσιάζονται τα κύρια συμπεράσματα της έρευνας αγοράς.

1. Το 70% των επιχειρήσεων δεν γνωρίζουν τίποτα για το υφιστάμενο δίκτυο του ΟΣΕ και τα έργα για τη βελτίωσή του.
2. Το 93% των επιχειρήσεων θα ήθελε να συνεργαστεί με τον ΟΣΕ. Σήμερα όμως συνεργάζονται με αυτό μόνο το 16%.
3. Μόνο 2,1% από τις επιχειρήσεις που συνεργάστηκαν στο παρελθόν δεν θα ήθελαν να συνεργαστούν με τον ΟΣΕ στο μέλλον και μόνο 5,6% από τις επιχειρήσεις που δεν συνεργάστηκαν στο παρελθόν με τον ΟΣΕ, δεν θα ήθελαν να συνεργαστούν μαζί του ούτε στο μέλλον.
4. Οι επιχειρήσεις αυτές εκτελούν το 67% των αποστολών τους με φορτηγά, το 31% με πλοία και μόνο το 2,2% με τρένα.
5. Η επιλογή του μέσου μεταφοράς των φορτίων γίνεται σε ποσοστό 76% από την ίδια την επιχείρηση που διαθέτει τα φορτία και μόνο το 8% από τον πελάτη.
6. Από το σύνολο των επιχειρήσεων το 23% διακινεί τα φορτία χύδην, το 22% τα διακινεί σε εμπορευματοκιβώτια, το 45% των επιχειρήσεων διακινούν φορτία μοναδοποιημένα σε παλέτες και τέλος, το 59% των επιχειρήσεων διακινούν φορτία σε χαρτοκιβώτια.
7. Οι κύριοι παράμετροι για μελλοντική συνεργασία με τον ΟΣΕ είναι: (σε παρένθεση δίνεται ο βαθμός σοβαρότητας που αποδίδεται στην παράμετρο αυτή με μέγιστο βαθμό το 3)

- τιμολόγια μεταφοράς (2,6/3),
- ασφάλεια και αξιοπιστία στη μεταφορά (2,6/3),
- ευελιξία στη λήψη απόφασης και χαμηλή ταχύτητα ανταπόκρισης σε προσφορά (2,5/3),
- εκπαιδευτικά και διευκολύνσεις (2,5/3),
- διάρκεια μεταφοράς (2,5/3),
- ανάγκη μεταφόρτωσης (2,5/3),
- φερεγγυότητα συνεργασίας (2,4/3).

8. Στα θετικά σημεία του ΟΣΕ, οι επιχειρήσεις αξιολογούν την οικονομικότητα του (60%), την ασφάλειά του (34%).
9. Στα αρνητικά σημεία του ΟΣΕ, οι επιχειρήσεις αξιολογούν τα οργανωτικά (42%), τα λειτουργικά (36%) και τα τεχνικά θέματα (25%).
10. Έτσι, τα έργα και οι παρεμβάσεις που είναι επιθυμητά από τις επιχειρήσεις περιλαμβάνουν σε ποσοστό 77% την προσφορά μικτών υπηρεσιών και logistics, τη διαθεσιμότητα τροχαίου υλικού (59%) και τις ειδικές εγκαταστάσεις (εμπορευματικά κέντρα, φορτοεκφορτωτικά μηχανήματα -34%).
11. Τέλος, οι επιχειρήσεις δήλωσαν ότι αν τα κόμιστρα ήταν ίδια, θα προτιμούσαν σε ποσοστό 61% τη μεταφορά με σιδηρόδρομο έναντι μόνο 30% με φορτηγά.

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι οι επιχειρήσεις θα προτιμούσαν τον ΟΣΕ αν ήταν τόσο οικονομικός όσο και τα φορτηγά, εφόσον όμως ταυτόχρονα προσέφερε ασφαλείς και αξιόπιστες μεταφορές, διέθετε ευελιξία στη λήψη αποφάσεων για τιμολόγια και ανταπόκριση σε ζήτηση για μεταφορά φορτίων, προσέφερε επαρκείς διευκολύνσεις στην αλυσίδα μετα-

φοράς στις οποίες περιλαμβάνονται η διαθεσιμότητα του κατάλληλου τροχαίου υλικού και η ύπαρξη κατάλληλου εξοπλισμού ώστε οι μεταφορτώσεις να γίνονται σύντομα και με χαμηλό κόστος, ενώ ταυτόχρονα να υπάρχει θετική ανταπόκριση για προσφορά υπηρεσιών logistics.

Βλέπουμε δηλαδή ότι η αγορά δεν προτείνει βελτιώσεις για το δίκτυο, την εκτέλεση των οποίων όμως ούτε γνωρίζει αλλά και εν πολλοίς θεωρεί δεδομένη. Έτσι, αβίαστα προκύπτει η ανάγκη ο ΟΣΕ να προχωρήσει σε οργανωτικές και λειτουργικές βελτιώσεις με σκοπό να μπορεί να μπει ουσιαστικά και διεκδικητικά στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών. Ταυτόχρονα, με το δεδομένο ότι οι επιχειρήσεις βρίσκονται εγκατεστημένες σε απόσταση

μέχρι 10 χλμ. από τη γραμμή και την έλλειψη παρακαμπτηρίων γραμμών, προκύπτει η ανάγκη για μεταφορτώσεις και επομένως η προοπτική ο ΟΣΕ να συνεργάζεται με τις οδικές μεταφορές και όχι μόνο να τις ανταγωνίζεται.

Η ανταπόκριση του ΟΣΕ και οι Προοπτικές για Υπηρεσίες Logistics στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη

Με σκοπό την ανταπόκριση στις απαιτήσεις της αγοράς (στο σύνολό της αλλά και κατά κλάδους) αλλά και με σκοπό να αυξήσει το μερίδιο της αγοράς που έχει σήμερα ο ΟΣΕ στις μεταφορές, προσδιορίστηκαν οι παρακάτω εννέα παρεμβάσεις που θεωρούνται απαραίτητες:

- Α.** Αναμόρφωση μεθόδου κοστολόγησης / τιμολόγησης.
- Β.** Δρομολόγηση / διαθεσιμότητα εμπορευματικών συρμών.
- Γ.** Επέκταση ωραρίου λειτουργίας βασικών εγκαταστάσεων.
- Δ.** Εξασφάλιση κατάλληλου τροχαίου υλικού.
- Ε.** Παρακαμπτήριες γραμμές.
- ΣΤ.** Υλοποίηση προγραμματισμένων έργων και εφαρμογή συνδυασμένης μεταφοράς.

- Ζ.** Μείωση και ορθολογική αξιοποίηση προσωπικού.
 - Η.** Εκσυγχρονισμός και εκμετάλλευση εξοπλισμού.
 - Θ.** Νέες τεχνολογίες και διοικητική μέριμνα.
- Ταυτόχρονα, οι πελάτες ομαδοποιήθηκαν στις παρακάτω τρεις κατηγορίες, για κάθε μια από τις οποίες μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα θα έχουν οι παρεμβάσεις που βρίσκονται στην παρένθεση.

- Κατηγορία 1: μεγάλοι πελάτες ογκωδών χύδην φορτίων (Α, Β, Γ, Δ, Ε, Ζ).
- Κατηγορία 2: μεσαίοι πελάτες κλειστών και μοναδοποιημένων φορτίων (Α, Β, Γ, Δ, ΣΤ, Η, Ζ).
- Κατηγορία 3: μικροί πελάτες τμηματικών αποστολών (Α, Β, Γ, Δ, Η, Θ, Ζ).

Τέλος, για κάθε κατηγορία πελατών προσδιορίστηκε ένα σενάριο προσφοράς υπηρεσιών που συνοπτικά διατυπώνονται ως εξής:

1. Κατηγορία 1. Σενάριο Α: Κλειστοί συρμοί για ειδικά φορτία. Λειτουργούν μεταξύ συγκεκριμένης προέλευσης και προορισμού που δεν βρίσκονται αναγκαστικά πάνω στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Με το σενάριο αυτό ο ΟΣΕ αναμένεται να προσελκύσει επιπλέον φορτίο 2,5 εκ. τ. από το οποίο 1,5 εκ. τ. στο εσωτερικό και 1,0 εκ. τ. στο εξωτερικό. Από το φορτίο αυτό το 90% θα εξυπηρετηθεί στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Θεωρείται ότι ο ΟΣΕ ήδη έχει επάρκεια βαγονιών για να εξυπηρετήσει τη ζήτηση αυτή.

2. Κατηγορία 2. Σενάριο Β: Κλειστοί συρμοί για γενικά φορτία που είναι μοναδοποιημένα και παλετοποιημένα. Με το σενάριο αυτό ο ΟΣΕ αναμένεται να προσελκύσει επιπλέον φορτίο 1,7 εκ. τ. από το οποίο 1,1 εκ. τ. στο εσωτερικό και 0,6 εκ. τ. στο εξωτερικό. Από το φορτίο αυτό το 95% θα εξυπηρετηθεί στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Για την εξυπηρέτηση της ζήτησης αυτής υπάρχει ανάγκη για νέα βαγόνια πλατφόρμες για μεταφορά E/K και swap bodies, για βαγόνια με συρόμενες πλευρές για μεταφορά παλετοποιημένων φορτίων και βαγόνια κατάλληλα για μεταφορά αυτοκινήτων.

3. Κατηγορία 3. Σενάριο Γ: Κλειστοί συρμοί για τμηματικές αποστολές παλετοποιημένων φορτίων καθώς και χρήση κοινών συρμών. Με το σενάριο αυτό ο ΟΣΕ αναμένεται να προσελκύσει επί πλέον φορτίο 1 εκ. τ. από το οποίο 65% για το εσωτερικό και 35% για το εξωτερικό. Από το φορτίο αυτό το 83% θα εξυπηρετηθεί από τον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Για την εξυπηρέτηση της ζήτησης αυτής θα χρησιμοποιηθούν τα κοινά βαγόνια του ΟΣΕ.

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΟΣΕ

Υπό την διαχείριση πλέον της ΕΡ-ΓΟΣΕ για όλα τα συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα, η πορεία υλοποίησης έχει ως εξής:

1. Σήραγγες Τεμπών, Πλαταμών και νέα γραμμή Ευαγγελισμού - Λεπτοκαρυάς:

□ Τμήμα Ευαγγελισμού - Ραψάνης (12 χιλ.): Τα έργα υποδομής βρίσκονται σε πλήρη εξέλιξη συμπεριλαμβανομένων και των ση-

ράγγων Τεμπών, συνολικού μήκους 5 περίπου χιλ.

Τον περασμένο Ιούλιο ολοκληρώθηκαν οι εργασίες της Α' φάσης εκσκαφής της μεγάλης σήραγγας των Τεμπών σε όλο το μήκος (4 χιλ.) και κατασκευάζεται η Β' φάση. Επίσης προετοιμάζεται η κατασκευή του εσωτερικού δακτυλίου από οπλισμένο σκυρόδεμα. Τα έργα υποδομής προβλέπεται να ολοκληρω-

γραφμη καθόδου και απομένει η στρώση της δεύτερης γραμμής.

□ Τμήμα χιλ. 393 - χιλ. 399 (6 χιλ.). Έχει ολοκληρωθεί η υποδομή.

□ Τμήμα χιλ. 399 - Πλαταμών (11 χιλ.) που περιλαμβάνει και τη σήραγγα Πλαταμών. Έχει εγκατασταθεί ο εργολάβος και εκτε-

Κατασκευάζεται η υποδομή της γραμμής σύνδεσης του συγκροτήματος του Θριασίου Πεδίου με το υπάρχον δίκτυο που περιλαμβάνει σήραγγα μήκους 800 μ. Η κατασκευή της σήραγγας έχει προχωρήσει σε πολύ ικανοποιητικό βαθμό αφού έχει κατασκευασθεί όλη η Α' φάση καθώς και τα 200 μ.

περίπου της Β' φάσης.

Επίσης έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες του παράλληλου οδικού δικτύου του κυρίως συγκροτήματος του Θριασίου Πεδίου ενώ η εκπόνηση της υδραυλικής μελέτης βρίσκεται σε οριστικό στάδιο. Εντός των προσεχών μηνών θα γίνει η δημοπράτηση των χωματουργικών εργασιών του Θριασίου Πεδίου (Α' φάση) που περιλαμβάνει την γενική διαμόρφωση

του χώρου, τα δίκτυα αποστράγγισης και αποχέτευσης, ως και την κατασκευή του κεντρικού οδικού δικτύου του συγκροτήματος του Θριασίου Πεδίου.

Τέλος βρίσκονται στην τελική φάση οι διαδικασίες συντέλεσης των συμπληρωματικών απαλλοτριώσεων του συγκροτήματος του Θριασίου Πεδίου.

3. Νέα γραμμή Αθηνών (Ελευσίνας) - Κορίνθου:

Βρίσκονται σε εξέλιξη εργολαβίες κατασκευής έργων υποδομής σε τμήματα μήκους 28 χιλ. Σ' αυτά περιλαμβάνονται και η νέα γέφυρα του Ισθμού και η σήραγγα Τρικέρατου μήκους 1,7 χιλ.



ΦΩΤ.: Α. ΚΑΘΟΣ

ΑΡΙΣΤΕΡΑ: Κατασκευή της νέας γέφυρας του Γαλλικού ποταμού στην παραλλαγή της χάραξης της γραμμής Θεσσαλονίκης-Κιλκίς, στην περιοχή Ν. Φιλαδελφείας. **ΚΑΤΩ:** Τα νέα υπόστεγα στάσεων του Ο.Σ.Ε.. **ΕΠΑΝΩ ΔΕΞΙΑ:** Τμήμα της υπό κατασκευή νέας διπλής γραμμής



ΦΩΤ.: Α. ΚΑΘΟΣ



ΦΩΤ.: Α. ΚΑΘΟΣ

θούν στο τέλος του 1998.

□ Τμήμα Ραψάνης - χιλ. 393 (6 χιλ.). Έχει ολοκληρωθεί η υποδομή. Έχει στρωθεί και κυκλοφορεί ήδη η

λούνται εργασίες υπαιθρίων εκσκαφών και τεχνικών έργων. Επίσης έχουν αρχίσει εργασίες πρόσβασης σε μέτωπα σήραγγων στις θέσεις όπου δεν υπάρχουν προβλήματα δέσμευσης του έργου από το υπουργείο Πολιτισμού για λόγους αρχαιολογικής έρευνας. Τα έργα υποδομής προβλέπεται να ολοκληρωθούν στο τέλος του 1999.

Οι εργασίες στρώσης της επιδομής της γραμμής προβλέπεται να ολοκληρωθούν στο τέλος του 2000.

2. Κατασκευή συγκροτήματος εμπορευματικών εγκαταστάσεων στο Θριάσιο Πεδίο:

συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα

► Εύκολα παρατηρείται ότι τα τρία σενάρια είναι ανεξάρτητα μεταξύ τους. Επιπλέον:

- Το Σενάριο Α θα αυξήσει το μερίδιο αγοράς του ΟΣΕ από το σημερινό 0,6% κατά 2,5%. Η προσέλευση μεριδίου αγοράς θα είναι 5,2%. Όμως η αβεβαιότητα των προβλέψεων είναι μεγάλη καθώς τα φορτία αυτά προέρχονται από λίγους πελάτες. Ο χρόνος εφαρμογής του Σεναρίου είναι άμεσος, υπάρχει όμως απαίτηση για κατασκευή ορισμένων νέων παρακαμπτηρίων γραμμών προς τις εγκαταστάσεις ορισμένων από τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις. Στην περίπτωση αυτή χρειάζονται κατευθείαν επαφές και συνεργασία με τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις, καθώς και καλή και ευέλικτη τιμολογιακή πολιτική.

- Το Σενάριο Β θα αυξήσει το μερίδιο αγοράς του ΟΣΕ κατά 2,4% ακόμη. Η προσέλευση μεριδίου της αγοράς εκτιμάται σε 8,6% και η σχετική αβεβαιότητα των προβλέψεων είναι χαμηλή. Ο χρόνος εφαρμογής του Σεναρίου είναι μικρός μια και υπάρχει ανάγκη να προμηθευτεί ο ΟΣΕ το κατάλληλο τροχαίο υλικό. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται η

σύναψη συμφωνιών συνεργασίας με διαμεταφορείς ενώ παράλληλα πρέπει ο ΟΣΕ να προωθή τις σχετικές υπηρεσίες με δυναμικό μάρκετινγκ και ενημέρωση των πελατών που εξυπηρετεί. Πρέπει να υπάρχει συνεχής παρακολούθηση των αποτελεσμάτων της προσπάθειας εισόδου στην αγορά αυτή, ώστε να λαμβάνονται έγκαιρα διορθωτικά ή συμπληρωματικά μέτρα. Καταρχήν, οι υπηρεσίες μπορούν να προσφέρονται από δυο κλειστές αμαξοστοιχίες ανά κατεύθυνση που κυκλοφορούν τη νύκτα και έχουν αφετηρία και τέρμα υφιστάμενους εμπορευματικούς σταθμούς στις δύο πόλεις. Απαιτείται ανταγωνιστική προς τα φορτηγά τιμολογιακή πολιτική και υψηλή ακρίβεια στην τέλεση των δρομολογίων. Τα φορτία προσκομίζονται στους δύο σταθμούς στους οποίους προτείνεται διευρυμένο ωράριο λειτουργίας και αποκομίζονται από αυτούς με φορτηγά. Στα επόμενα χρόνια μπορεί να αυξηθεί το πλήθος των συρμών και των αντίστοιχων δρομολογίων, καθώς και να βελτιωθεί η εξυπηρέτηση των φορτίων στους νέους εμπορευματικούς σταθμούς (π.χ. Θριάσιο Πεδίο στην Αθήνα). Μεγάλο ρόλο στην ικανοποιητική προσφορά υπηρεσιών

Η εξέλιξη των υπάρχουσών εργασιών είναι ικανοποιητική, μάλιστα δε η σήραγγα του Τρικέρατου έχει προχωρήσει σε μήκος 100 μ. περίπου (Α' φάση), ενώ σε πολύ ικανοποιητικό στάδιο βρίσκεται η εξέλιξη των εργασιών στο τμήμα Καλαμάκι - Αρχαία Κόρινθος. Υπό δημοπράτηση, βρίσκονται τα τμήματα από χ.θ. 0+000 (25+500 ΝΕΟ) έως χ.θ. 1+915,13 και από χ.θ. 0+301 (0+000 - 34+050 ΝΕΟ) έως χ.θ. 6+495 και το τμήμα Κακιά Σκάλα - Αγ. Θεόδωρο μήκους 11 χιλ. Επίσης το ΥΠΕΧΩΔΕ θα δημοπρατήσει τους επόμενους μήνες το έργο στην περιοχή της Κακιάς Σκάλας, το οποίο πε-

ριλαμβάνει τόσο την κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γραμμής, όσο και του νέου αυτοκινητοδρόμου.

Όσον αφορά τις εκκρεμίες απαλλοτριώσεις, για μεν το τμήμα Μέγαρο - Κακιά Σκάλα η απαλλοτρίωση κηρύχθηκε, για δε το τμήμα Αγ. Θεόδωρο - Διυλιστήρια θα κηρυχθεί στους επόμενους μήνες.

4. Σύνδεση με Λιμένα Ν. Ικονίου

Εκπονήθηκε νέα προμελέτη χάραξης που τελεί υπό έγκριση από την ΕΡΓΟΣΕ και έχουν υποβληθεί στο ΥΠΕΧΩΔΕ οι σχετικές μελέτες προέγκρισης χωροθέτησης



Τοποθέτηση γέφυρας φωτοσημάτων, για τη λειτουργία της αμφίδρομης σηματοδότησης της γραμμής Οινόης-Τιθορέας, στο σταθμό Λιβαδιάς.

ΦΩΤ.: Α. ΚΑΝΟΝΙ

και περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Στο τέλος του 1998 θα γίνει η δημοπράτηση του έργου και η έναρξη των απαλλοτριώσεων με στόχο την αποπεράτωση του μέχρι το 2001. Ο διευθυντής του Ταμείου Συνοχής Ζ. Βερσιτρίνγκε πρότεινε στον Διευθ. Σύμβουλο της ΕΡΓΟΣΕ Χρ. Τσίτουρα να συγχρηματοδοθεί το έργο από το τρέχον πρόγραμμα του Ταμείου Συνοχής μέχρι τέλους 1999, η δε ολοκλήρωσή του να ενταχθεί στο «πακέτο Sander». Η σύνδεση αυτή θεωρείται από τους Κοινοτικούς κρίσιμης σημασίας τόσο για τον ΟΣΕ, όσο και για την ανάπτυξη του νέου εμπορικού λιμένα και Container Terminal στο Ν. Ικόνιο.

5. Ηλεκτροκίνηση και συμπλήρωση νέας σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης της γραμμής (Πειραιά)

Αθήνας - Θεσσαλονίκης:

Το έργο της ηλεκτροκίνησης της γραμμής Πειραιά - Αθήνας -

Θεσσαλονίκης ανατέθηκε με το σύστημα «μελέτη - κατασκευή» με σύμβαση που υπεγράφη τον Αύγουστο του 1996 έναντι συνολικού κατ' αποκοπή τιμήματος 34.402.845.812 δρχ.

Η ανάδοχος Κοινοπραξία υπέβαλε τον Φεβρουάριο 1997 τη μελέτη του τμήματος Οινόης - Τιθορέας καθώς και την μελέτη των υποσταθμών. Ο ΟΣΕ ζήτησε την προσαρμογή των μελετών για μέγιστη ταχύτητα γραμμής 250 χιλ./ώρα, αντί 200 χιλ./ώρα. Οι μελέτες επανυποβλήθηκαν και εξετάζονται.

Τον Απρίλιο του 1997 υπεβλήθη και η μελέτη του τμήματος Λειανοκλαδίου - Δομοκού. Εντός των προσεχών ημερών ολοκληρώνεται ο έλεγχός της, ενώ έχουν αρχίσει στην περιοχή προκαταρκτικές γεωλογικές έρευνες.

Προβλέπεται έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών τον προσεχή Οκτώβριο. Επισημαίνεται ό-



ΦΩΤ.: Α. ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ

Την 20η Οκτωβρίου 1997 έγινε η δοκιμή της ατμομηχανής Λβ 962 μετά την αποκατάστασή της. Στο προηγούμενο τεύχος της «Σιδηροτροχιάς» είχαμε δημοσιεύσει φωτογραφίες από την έναρξη επισκευής της. Στη φωτογραφία, η μηχανή στο σταθμό της Ειδομένης. Η Λβ 962, μαζί με την επίσης επισκευαζόμενη Λβ 964, προβλέπεται να κινούν τον εκδρομικό συρμό Δράμας-Ξάνθης-Δράμας, που διέρχεται από την πανέμορφη κοιλάδα του Νέστου.

θα παίξει η αξιοποίηση των δυνατοτήτων της τηλεματικής και των νέων τεχνολογιών.

- Το Σενάριο Γ θα αυξήσει το μερίδιο της αγοράς του ΟΣΕ κατά 1,3%. Η προσέλευση μεριδίου αγοράς εκτιμάται σε 3,5% και η σχετική αβεβαιότητα μέτρια. Ο χρόνος εφαρμογής θεωρείται ότι πρέπει να ακολουθήσει την εφαρμογή και την απόδοση του Σεναρίου Β, έτσι ώστε να αξιολογηθεί αν χρειάζεται η δρομολόγηση ειδικών κλειστών συρμών τμηματικών φορτίων ή αν η εξυπηρέτησή τους θα γίνει από κλειστούς συρμούς κλειστών φορτίων του Σεναρίου Β. Απαιτείται και πάλι δυναμικό μάρκετινγκ και πιθανόν συνεργασία με οδικό μεταφορέα που παραλαμβάνει τα τμηματικά φορτία.

Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι ο ΟΣΕ διαθέτει σημαντικές προοπτικές να αναλάβει επάνω στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη μέχρι 4,5 εκ. τ. φορτίου επιπλέον του 1 εκ. τ. που μεταφέρει σήμερα. Η αρχή μπορεί να γίνει πριν ακόμη ολοκληρωθούν τα σχετικά έργα υποδομής υπό την προϋπόθεση ότι έχουν έρθει οι νέες μηχανές έλξης που έχουν

παραγγελθεί και οι οποίες θα δρομολογηθούν για τη διακίνηση κλειστών συρμών ειδικών ή μοναδοποιημένων φορτίων. Οι υπηρεσίες αυτές υπολογίστηκε ότι θα είναι κερδοφόρες, ταυτόχρονα όμως θα έχουν και πολύ θετικές εξωτερικές επιπτώσεις στην εθνική οικονομία και το περιβάλλον. Απαιτούνται όμως οργανωτικές και λειτουργικές αλλαγές στη δομή των προσφερομένων υπηρεσιών, ενώ απαιτείται και συνεργασία με τους οδικούς μεταφορείς και τους διαμεταφορείς, καθώς και δυναμικό μάρκετινγκ των υπηρεσιών του προς τις επιχειρήσεις - πελάτες του. Ο σιδηροδρομικός κορμός μεταφοράς φορτίων στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη μπορεί και πρέπει να αποτελέσει δραστηριότητα υψηλής προτεραιότητας για τον ΟΣΕ. Σε συνδυασμό με την ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων στα άκρα του, καθώς και με τη συνδρομή αποτελεσματικών υπηρεσιών logistics σ' αυτά, ο άξονας αυτός μπορεί να αποτελέσει τομή στην αναβίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών και στη χώρα μας, όπως απαιτούν οι σχετικές Κοινοτικές Οδηγίες και σχεδιασμοί.



Κατασκευή ανισόπεδης πεζοδιάβασης στο σταθμό της Σίνδου.

τι η εξέλιξη και το χρονοδιάγραμμα των εργασιών του όλου έργου, συνδέεται άμεσα με το αντίστοιχο χρονοδιάγραμμα των έργων βελτίωσης της γραμμής, που χρηματοδοτούνται τόσο από το ΕΤΠΑ όσο και με άλλες αποφάσεις του Ταμείου Συνοχής.

Το έργο της συμπλήρωσης και τροποποίησης του υπάρχοντος συστήματος σηματοδότησης της γραμμής Οινόης - Τιθορέας με αμφίδρομη κίνηση και τηλεδιοίκηση, ανατέθηκε τον Αύγουστο του 1995 έναντι συμβατικού κατ' αποκοπή τιμήματος 4.883.202 λιρών Αγγλίας και 1.754.886.000 δρχ. Με τον πρώτο ανακεφαλαιωτικό πίνακα εγκρίθηκαν συμπληρωματικές εργασίες και συνήφθη συμπληρωματική σύμβαση συμβατικού κατ' αποκοπή τιμήματος 1.808.673 λιρών Αγγλίας και 529.375.762 δρχ. Έχει ολοκληρωθεί το μεγαλύτερο ποσοστό των εργασιών και απομένει βασικά η δοκιμαστική λειτουργία των εγκαταστάσεων σηματοδότησης και αμφίδρομης κυκλοφορίας, η οποία έχει ήδη αρχίσει να υλοποιείται τμηματικά για κάθε σταθμό. Επίσης έχει ολοκληρωθεί η εγκατάσταση του εξοπλισμού τηλεδιοίκησης στους σταθμούς και η δοκιμαστική λειτουργία της θα γίνει όταν κατασκευαστεί το Νέο Κέντρο Τηλεδιοίκησης στον Στ. Λαρίσης. Μέσα στο 1998 θα είναι μάλλον έτοιμο και το έργο της νέας σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης Αθηνών - Οινόης - Χαλκίδος.

6. Βελτιώσεις γραμμής Θεσ/νίκης - Αλεξανδρούπολης
1. Κατασκευή παραλλογών:

α) χ.θ. 16+100 έως 21+100 - Κατασκευάζονται τα έργα υποδομής, των οποίων έχει ολοκληρωθεί το 50% περίπου.

β) χ.θ. 32+500 έως 40+700

Το έργο ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 1997.

γ) χ.θ. 173+700 έως 192+300 -

Έχουν ολοκληρωθεί τα έργα υποδομής και βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή της επιδομής.

δ) χ.θ. 316+700 έως 322+300 -

Κατασκευάζονται τα έργα υποδομής, που προβλέπεται να ολοκληρωθούν σύντομα. Η κατασκευή της επιδομής ολοκληρώνεται στις αρχές του 1998.

ε) χ.θ. 379+500 έως 386+500 -

Τον Αύγουστο 1997 ολοκληρώθηκαν έργα υποδομής. Η κατασκευή της επιδομής προβλέπεται να ολοκληρωθεί το α' εξάμηνο του 1998.

2. Εκπόνηση μελετών και συντέλεση απαλλοτριώσεων παραλλογών:

α) χ.θ. 75+000 έως 100+500, χ.θ. 104+200 έως 108+200 και χ.θ. 115+800 έως 119+500 - Η μελέτη βρίσκεται σε εξέλιξη. Συγκεκριμένα, έχει εγκριθεί η οριστική μελέτη χάραξης. Τα τεχνικά έργα βρίσκονται σε προκαταρκτική μελέτη. Η σήραγγα βρίσκεται σε στάδιο προκαταρκτικής μελέτης (έχουν εκτελεσθεί τα γεωτεχνικά).

β) χ.θ. 124+100 έως 129+000 - Η μελέτη βρίσκεται σε εξέλιξη. Συγκεκριμένα, έχουν εγκριθεί προμελέτες τεχνικών και οριστική μελέτη χάραξης. Εκκρεμεί το κτηματολόγιο και οι απαλλοτριώσεις.

γ) χ.θ. 124+100 έως 129+000 - Η μελέτη βρίσκεται σε εξέλιξη. Συγκεκριμένα, έχουν εγκριθεί προμελέτες τεχνικών και οριστική μελέτη χάραξης. Εκκρεμεί το κτηματολόγιο και οι απαλλοτριώσεις.

7. Διαπλάτυνση γραμμής Παλαιοφάρσας - Καλαμπάκας

Η κατασκευή της υποδομής βρίσκεται στο τελικό στάδιο και απομένει βασικά η στρώση της γραμμής. Αρχικά προβλεπόταν ολοκλήρωση του έργου στο τέλος του 1997 αλλά σημειώθηκε σημαντική καθυστέρηση στην προμήθεια των υλικών της επιδομής (στρωτήρες κ.λπ.) λόγω εμπλοκής του υπουργείου Ανάπτυξης στην διεξαγωγή των σχετικών διαγωνισμών. Εξάλλου όσον αφορά το κτίριο επιβατών του σιδ. σταθμού Τρικάλων, που προβλέπεται να κατασκευασθεί, βρίσκεται σε εξέλιξη η εκπόνηση της μελέτης που προβλέπεται να ολοκληρωθεί τον Ιανουάριο 1998. Προγραμματίζεται δημοπράτηση του έργου τον Μάιο 1998 και ολοκλήρωση αυτού στο τέλος του 1999.

8. Νέα διπλή γραμμή Κατερίνης - Πλατέος:

Παραδόθηκε στην κυκλοφορία το τμήμα μεταξύ νέου Σ.Σ. Αιγινίου και Πλατέος. Το υπόλοιπο τμήμα είναι σχεδόν έτοιμο εκτός από το σημείο των αρχαιοτήτων στα Λουλούδια Κίτρους Πιερίας, όπου μόλις η Αρχαιολογική Υπηρεσία το επιτρέψει θα ολοκληρωθούν οι σχετικές εργασίες.

9. Σήραγγα Καλλιδρόμου:

Υπογράφηκε τον Οκτώβριο από την ΕΡΓΟΣΕ η σύμβαση ανάθεσης σε ελληνόιταλική κοινοπραξία της κατασκευής της νέας διπλής σήραγγας Καλλιδρόμου του

τμήματος Τιθορέα - Λιανοκλάδι της νέας γραμμής Αθηνών - Θεσ/νίκης. Η ολοκλήρωση του έργου αυτού αναμένεται για μετά το 2000.

10. Δημοπράτηση 16 νέων έργων από την ΕΡΓΟΣΕ:

Μέχρι τον προσεχή Μάιο δημοπρατούνται από την ΕΡΓΟΣΕ τα 16 έργα που αφορούν την κατασκευή των υπολοίπων τμημάτων της νέας διπλής γραμμής Ελευσίνας-Κορίνθου (Κακιά Σκάλα κ.λπ.), των εγκαταστάσεων στο Θριάσιο, των κτιρίων Σ.Σ. Πλαταμώνα και Τρικάλων, την στρώση καν. γραμμής (Κ.Γ) Παλαιοφάρσας-Καλαμπάκας, τη νέα γέφυρα Αξίου, κατασκευή Α.Δ. καθώς και οριστικές μελέτες για τις νέες γραμμές Κορίνθου-Πατρών και Τοξωτών-Ν. Καρβάλης.

11. Διακοπή εργασιών στη γραμμή Κρουνηρίου - Αγρινίου:

Διακόπηκαν ξαφνικά οι εργασίες ανακατασκευής της γραμμής Κρουνηρίου - Αγρινίου λόγω διακοπής της εκταμίευσης του εγκριμένου κονδυλίου με απόφαση της Διοίκησης του ΟΣΕ. Δεν έγινε γνωστό εάν και πότε θα συνεχιστούν τα σχετικά έργα, προς το παρόν όμως ελλοχεύει ο κίνδυνος κλοπής του υλικού της νέας επιδομής που έχει εναποτεθεί κατά μήκος της χάραξης. □

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΟΣΕ

Παρά τα γνωστά προβλήματα και το μεγάλο σωρευτικό οικονομικό έλλειμμα που ταλανίζει τον Οργανισμό, το 1997 μπορεί να χαρακτηριστεί σαν έτος - αφετηρία για την εξυγίανση του ΟΣΕ. Το έτος αυτό συντελέστηκε η καταστατική αναμόρφωση του ΟΣΕ σύμφωνα με τις επιταγές των κοινοτικών οδηγιών όπως εκφράστηκαν μέσα από τον ν. 2414 για τις ΔΕΚΟ, διορίστηκε Διευθύνων

Σύμβουλος με πενταετές συμβόλαιο (ο Καθ. Ι. Μουρμούρης), υπεγράφη η νέα Οικονομική Συμφωνία μεταξύ Κράτους - ΟΣΕ που μεταξύ άλλων προβλέπει τον λογιστικό διαχωρισμό υποδομής - εκμετάλλευσης και τη συνέχιση της επιδότησης της επιβατικής σιδηροδρομικής εκμετάλλευσης για άλλα 5 χρόνια, ολοκληρώθηκε η μεταβίβαση των έργων στη θυγατρική ΕΡΓΟΣΕ, προχωρεί ο

Στο Internet, στη διεύθυνση <http://afroditi.apel.ee.upatras.gr/pub> μπορείτε να βρείτε τη νέα βελτιωμένη έκδοση του ηλεκτρονικού οδηγού δρομολογίων που δημιούργησε το μέλος μας Γεράσιμος Μανιάτης (maniatitis@ee.upatras.gr). Το αρχείο που πρέπει να κατεβάσετε λέγεται [dromol.zip](#). Αποσυμπίεζοντας το αρχείο αυτά αντιγράφονται στο PC σας όλα τα απαραίτητα αρχεία. Το πρόγραμμα έχει γραφεί για σύστημα MS-DOS αλλά τρέχει και κάτω από Windows. Ανάμεσα στα αρχεία βρίσκεται και το αρχείο [Dromol22.doc](#) που περιέχει αναλυτικές οδηγίες. Αυτό που έχουμε να σημειώσουμε είναι ότι πρόκειται για πρόγραμμα πολύ φιλικό και με εκπληκτικές δυνατότητες που διευκολύνει τόσο τον απλό επιβάτη όσο και το φανατικό φίλο των σιδηροδρόμων. ■

έλεγχος του ενεργητικού και του παθητικού καθώς και η απογραφή της περιουσίας του ΟΣΕ και η αναδιοργάνωση του λογιστηρίου (στα πλαίσια της οποίας θα υλοποιηθεί ο λογιστικός διαχωρισμός υποδομής - εκμετάλλευσης), επικαιροποιείται το πενταετές επιχειρησιακό πρόγραμμα (Business Plan) ενώ εκπονείται νέο στρατηγικό σχέδιο επενδύσεων μέχρι το 2004. Τέλος βρίσκονται σε εξέλιξη μελέτες προσδιορισμού του κόστους των υπηρεσιών καθώς και για την αύξηση του μεταφορικού (εμπορευματοικού) έργου του σιδηροδρόμου. Για να ολοκληρωθεί η οργανωτική αναδιάρθρωση και ο θεσμικός εκσυγχρονισμός του ΟΣΕ απομένουν ακόμα η αλλαγή του οργανογράμματος (με επιχειρηματικό αναπροσανατολισμό) και η δημιουργία και άλλων θυγατρικών

εταιρειών (όπως η Διαμεταφορική, η Τουριστική, η Τηλεπικοινωνιακή κλπ).

● **ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΣΕ:** Ουδείς γνωρίζει πώς θα αντιμετωπίσει ο ΟΣΕ την ανεπάρκεια χρηματοδότησης από τον Κρατικό Προϋπολογισμό του 1998, που προβλέπει μονάχα χορήγηση 133,7 δισ. δρχ. για τα έργα που διαχειρίζεται η ΕΡΓΟΣΕ και 94 δισ. δρχ. για κάλυψη μέρους του ετήσιου ελλείμματος του ΟΣΕ που θα ανέλθει σε 103 δισ. δρχ. Ειδικότερα στον Προϋπολογισμό δεν προβλέπονται 10 δισ. δρχ. για την κάλυψη ολόκληρου του ελλείμματος, 70 δισ. δρχ. για την πρώτη δόση των Προγραμματικών, 30 δισ. για συντήρηση του δικτύου και διάφορα έργα και 20 δισ. για ΦΠΑ των έργων. □

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΟΣΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΝΕΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Από το Δ.Σ. του ΟΣΕ εγκρίθηκαν και υπογράφηκαν οι παρακάτω προγραμματικές συμφωνίες που αφορούν προμήθειες τροχαίου υλικού: • 15 θερμικές προαστιακές διδυμες Α/Α Κανονικής Γραμμής από Adtranz / E.N. (Ελλ. Ναυπηγεία) • 24 ηλεκτράμαξες (Η/Α) HELLASPRINT-ER Κ.Γ. από Siemens / E.N. • 20 ηλεκτρικές προαστιακές πεντάδυμες Α/Α, αθροιστά με φορεία Jacobs, Κ.Γ. από Siemens / E.N. • 185 κλιματιζόμενες επιβατάμαξες Κ.Γ. των 200

χλμ/ώρα Α' θέσης με κουπέ, Β' θέσης με κουπέ, Α' θέσης με σκευοφόρο, Β' θέσης κεντρ. διαδρόμου και εστιαμαξες (οι τυπικές συνθέσεις των ελκόμενων από Η/Α συρμών Intercity στον κύριο άξονα μελλονικά, προβλέπεται να είναι 1 AD + 1 A κουπέ + 1 B κουπέ + 1 WR + 3 B κεντρ. διαδρ.): από τις 185 νέες άμαξες οι 79 από την Κ/Ξ Κιολεϊδης - MAV - Adtranz - DVJ - KFT και οι 106 από την Κ/Ξ Siemens - E.N. - Siemens Αυστρ. - Tennoins • 10 δηζελάμαξες

ΚΑΡΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΣΕ TRAINA

Μετά από σχετικό διαγωνισμό ο ΟΣΕ συμφώνησε με την Panafon και εφοδίασε τους συρμούς IC με συσκευές καρτοτηλεφώνων κινητής τηλεφωνίας για χρήση από επιβατικό κοινό σε ώρα ταξιδιού. Οι επιβάτες θα μπορούν να προμηθεύονται από κυλικεία τραινών και σταθμών ειδικές κάρτες αξίας 600 δρχ. για δυνατότητα συνδιάλεξης έως και 4 λεπτών. ■

Μ.Γ. από METKA / Adtranz • 400 φορτάμαξες Κ.Γ. διαφόρων τύπων (μεταφοράς Containers, ανατρεπόμενες, χαμηλών παρειών) από Ναυπηγεία Ελευσίνας / DWA / Colmex • 200 βυτιοφόρα Κ.Γ. από Κιολεϊδης • 17 ελαφρές Α/Α Railbus Μ.Γ. και 12 ελαφρές Α/Α Railbus Κ.Γ. τύπου GTW 2/6 από Κ/Ξ Stadler / E.N. / Adtranz • 63 κινητήρες για υπάρχουσες μηχανές ελιγμών

• 8 διώροφα αυτοκινητοφόρα οχήματα από Κιολεϊδης • Ανακατασκευή με κλιματισμό 107 επιβαταμαξών Κ.Γ. από E.N. / Tennoins • Ανακατασκευή με κλιματισμό 42 επιβαταμαξών Μ.Γ. από Κιολεϊδης • 31 υβριδικά αυτοκίνητα οχήματα (οδού - σιδηροτροχιάς) Unimog από ΕΛΒΟ / Mercedes. □

ΝΕΑ ΑΠΟ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΚΑΙ ΗΣΑΠ

ΦΩΤ.: Α. ΚΛΕΝΟΣ



Στις 6 Οκτωβρίου αφίχθηκαν στον Πειραιά 4 υβριδικές δηζελάμαξες / ηλεκτράμαξες (μηχανάμαξες) για το Αττικό Μετρό. Κάθε μηχανάμαξα έχει μέγιστη ταχύτητα 120 τόνων. Οι μηχανάμαξες αυτές θα χρησιμοποιηθούν τόσο στην παρούσα φάση ολοκλήρωσης των κατασκευαστικών εργασιών του Μετρό, όσο και στη φάση λειτουργίας του αργότερα για έλξη ακινητοποιημένων συρμών του μετρό, είτε για αμαξοστοιχίες έργων συντήρησης γραμμής (τα γνωστά "νυχτερία"). Τις 4 μηχανάμαξες προμήθευσε η Siemens / CKC - Kaelble Gmeinder. Τον προσεχή Απρίλιο θα φθάσουν στο αμαξοστάσιο Σεπολίων οι 2 πρώτοι συρμοί του νέου μετρό της Αθήνας. Εν τω μεταξύ ο μετροπολιτικός ΙΑΣΩΝ, μετά τις γνωστές περιπέτειες, έφτασε στην Ακαδημία και στη συνέχεια στο Σύνταγμα

Οι νέες μηχανές βοήθειας του ΑΤΤΙΚΟΥ ΜΕΤΡΟ, στο σταθμό του ΗΣΑΠ στο Θησείο.

μα. Το τμήμα Πενταγώνου - Συντάγματος (όπου η κατασκευή της σήραγγας έχει τελειώσει) καθώς και Συντάγματος - Σεπολίων, θα είναι τα πρώτα τμήματα του νέου μετρό της Αθήνας που θα τεθούν σε λειτουργία, ελπίζεται προ του 2000. Οι ΗΣΑΠ μέσω των Προγραμματικών Συμφωνιών πρόκειται να αποκτήσουν 120 νέα οχήματα από Siemens - E.N. - Adtranz, ενώ ήδη μετέτρεψαν τις γνωστές τετραπλές συνθέσεις των μεταλλικών συρμών 6ης και 7ης παραλαβής σε πενταπλές. Ξεκίνησαν επίσης εργασίες επέκτασης των αποβαθρών και αύξησης του ωφέλιμου μήκους των γραμμών στους σταθμούς τους για δυνατότητα δρομολόγησης συρμών 6 οχημάτων. ■

SIEMENS

Η Siemens ανοίγει νέους ορίζοντες
στους ελληνικούς σιδηροδρόμους



Ο ΟΣΕ γίνεται μέλος της γνωστής
οικογενείας Eurosprinter με την προμήθεια
6 υπερσύγχρονων ηλεκτραμαξών.

Europe's Universal
Locomotive
of the Future.

