

σιδηροτροχιά

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ. - ΤΕΥΧΟΣ 24, ΙΟΥΝΙΟΣ 2003

**American
Locomotive
Company**

Η ιστορία ενός δρύλου



Λισσαβώνα

Με τα Elétricos...

Τραϊνάκι του Πηλίου

100 χρόνια Άνω Λεχώνια-Μηλιές

20 ΧΡΟΝΙΑ ΣΦΣ

Εκδότης

Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου

Σιτώκου 4, 104 43 Αθήνα.

Τηλ/Fax: 210 51 30 300

e-mail: sfs@aia.net

Αρχισυντάκτης

Κλώνος Αρτέμης

Σύμβουλος Έκδοσης

Πιπίνης Κυριάκος

Συντακτική Ομάδα

Ζαρταλούδης Γιάννης,

Κουρμπέλης Απόστολος,

Χανδρινός Γιώργος

Συνεργάτες

Λαμπρόπουλος Τάσος

Πολιτικός Μηχανικός -

Διδάκτωρ,

Σιδηροδρομικής Τεχνικής

Μπίθας Άρης

Πολιτικός Μηχανικός,

Συγκοινωνιολόγος Σιδηρικών

Δυστημάτων

Νάθενας Γιώργος

Συγκοινωνιολόγος

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ - ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Περιοδικό "Σιδηροτροχιά"

Τ. Θ. 31962, 10035 Αθήνα

Fax: 210 9708429

E-mail:

artemisklonos@hotmail.com

zartas10@hotmail.com

Σ.Φ.Σ on-line:

<http://www.sfs.gr>

Κείμενα που αποστέλλονται για δημοσίευση στο περιοδικό δεν επιστρέφονται. Απαγορεύεται η αναδημοσίευση, αναπαραγωγή ή μετάδοση με οποιοδήποτε οπτικοακουστικό μέσο όλου ή μέρους του περιοδικού χωρίς την έγγραφη άδεια του εκδότη. Τα επώνυμα άρθρα εκφράζουν την άποψη των συντακτών τους.

Σχεδιασμός - DTP

Βαγγέλης Καρατζάς

Λενιώ Μαργαριτούλη

Φίλμς-Μοντάζ

Διάγραμμα

Εκτύπωση

Δ. Πρίφτης & Υιοί Ο.Ε.

Λένε ότι εμείς οι Έλληνες

μεταξύ των άλλων ενδημουσών παθήσεων πάσχουμε και από "συλλογομανία". Ίσως να μην είναι ανεγερμάσιμη αυτή η άποψη. Σύλλογοι πολιτιστικοί, εξωραϊστικοί, ανθρωπιστικοί, αναπτυξιακοί, ζωοφιλικοί, τοπικοί, μορφωτικοί και πάει λέγοντας...

Αυτό είναι από μια πλευρά ενδιαφέρον και εκφράζει τη συλλογικότητα του Έλληνα. Έρχεται σε επιρρωση της αριστοτελικής ρήσης ότι ο άνθρωπος είναι "ον πολιτικόν". Από την άλλη, αυτός ο συλλογικός πλουραλισμός συχνά υπερβαίνει το δημιουργικό πεδίο και όχι σπάνια καταλήγει σε διάφορα μαζικά μορφώματα, κενά ουσίας αλλά βριθόντα ανθρώπων, οι οποίοι πιστεύουν ότι εντός ενός μαζικού χώρου θα μπορέσουν να διαμορφώσουν και να εκφράσουν την προσωπικότητά τους, κοινώς, "να πουλήσουν μούρη".

Ο σύλλογός μας (κι αυτό το λέμε με κάθε εγωιστική διάθεση), ανήκει στην πρώτη κατηγορία, την "αριστοτελική". Τα είκοσι χρόνια ζωής του έδειξαν ότι η επικέντρωση του ενδιαφέροντος των περίπου εξακοσίων μελών μας στον σιδηρόδρομο υποδηλώνει την πραγματικά πολιτική (όχι κομματική) υπόσταση του συλλόγου, δεδομένου ότι τα τραίνα συμπυκνώνουν στοιχεία αισθητικής, τεχνικής, ιστορίας, λαογραφίας, οικολογίας, οικονομίας και ανθρωπιάς. Ο ΣΦΣ λειτουργεί με πραγματικές δημοκρατικές διαδικασίες και τα μέλη του διακρίνονται για την πολύ καλή κοινωνική - φιλική συνάφεια μεταξύ τους, ασχέτως αν προέρχονται από ποικίλες επαγγελματικές, κομματικές, μορφωτικές ή οικονομικές ομάδες. Και βέβαια κατά τη διαδρομή αυτών των είκοσι ετών υπήρξαν τριβές, εντάσεις, ως και συγκρούσεις ακόμα. Ευτυχώς! Διότι αποτελούν εκφράσεις ενός ζωντανού οργανισμού, ενός δημιουργικού συστήματος. Εδώ θα πρέπει να τονίσουμε ότι τα μέλη μας δευτερογενώς είναι φίλοι του σιδηροδρόμου, δεδομένου ότι έχοντας πληθώρα ενδιαφερόντων, διεπίστωσαν ότι ο σιδηρόδρομος συνδέεται με τα περισσότερα από αυτά (όπως τεχνική, αισθητική κλπ που αναφέραμε πιο πάνω). Δεν θα πρέπει βέβαια να μην πούμε ότι κάποιοι ανόητοι σε μια προσπάθεια φαύλης υποβάθμισης μας έχουν αποκαλέσει "ρομαντικούς που ασχολούνται με τα τραί-

να". Μάλιστα "κύριοι". Είμαστε και ρομαντικοί, και τεχνοκράτες, και εκδρομείς, και αγωνιστές, και ερευνητές και ότι άλλο θέλουμε. Ο σύλλογός μας είναι ζωντανός. Εσείς "κύριοι" τι είσαστε; Αξίζει παράλληλα να σημειώσουμε ότι ο ΣΦΣ δεν συνιστά μίαν επιφανειακή χορηγιστική έκφανση. Κάθε άλλο. Ασκεί και παρεμβατική πολιτική υπέρ του ελληνικού σιδηροδρόμου αλλά και υπέρ των καλών σιδηροδρομικών. Αντικείμενα δηλαδή που θα αποτελούσαν την λειτουργική απασχόληση ενός σιδηροδρομικού επιμελητηρίου. Και για να είμαστε αντικειμενικοί οφείλουμε να υπογραμμίσουμε την πολύ καλή συνεργασία με τις περισσότερες διοικήσεις του ΟΣΕ (και των ΗΣΑΠ) οι οποίοι συχνά τείνουν "ευήκοον ούς" σε ότι το εποικοδομητικό, και συνάμα γίνονται αρωγός των προσπαθειών μας. Παράλληλα θα θέλαμε να επισημάνουμε και την πολύ καλή συνεργασία του συλλόγου μας με τους συνδικαλιστικούς φορείς των σιδηροδρομικών και ειδικότερα με την ΠΟΣ.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να τονίσω ότι μηροστά μας έχουμε πολλή δουλειά: αξιοποίηση μέρους του ΜΠΡ για το νέο και πλήρες Σιδηροδρομικό Μουσείο, προσπάθεια για αξιοποίηση και κυκλοφορία ατμηλάτων και λοιπών μουσειακών τουριστικών αμαξοστοιχιών με εξορθολογισμό του σχετικού κόστους, αξιοποίηση καταργημένων γραμμών ως μουσειακών, συνέχιση των αγωνιστικών και τεχνοκρατικών παρεμβάσεών μας για την στήριξη του σιδηροδρόμου και του τραμ που στην πατρίδα μας βάλλονται από πολλούς, επαναλειτούργη της αΐθουσας πολλαπλών χρήσεων του μουσείου, εκδόσεις, κλπ.

Τα είκοσι χρόνια του συλλόγου μας υπήρξαν μια διαδρομή ανθρώπινη, δημιουργική, καλοπροαίρετη και καρποφόρα. Μέσα σ' αυτό το διάστημα είδαμε πολλούς στόχους και επιδιώξεις των αγώνων και προσπαθειών μας να υλοποιούνται: ο ελληνικός σιδηρόδρομος εκσυγχρονίζεται και ηλεκτροκινείται, το τραμ και ο προαστιακός κατασκευάζονται, το μετρό ξεκίνησε κι ο ηλεκτρικός αναβαθμίστηκε, καταργημένες γραμμές ξαναλειτούργησαν (Λουτράκι, Ναύπλιο, Στυλίδα), το τρανίκι του Πηλίου επαναλειτούργησε και αυτό, ατμηλάτες αμαξοστοιχίες επαναλειτούργησαν σαν μουσειακές (στην περίπτωση της επισκευής της ατμάμαξας του οδοντωτού, μάλιστα, με άμεση συμμετοχή μελών μας), ομάδες μελών μας επαναλειτούργησαν μουσειακά τμήματα των καταργημένων γραμμών του Λαυρεωτικού και του Θεσσαλικού και συνέγραψαν το πρώτο λεύκωμα για την ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων και τόσα άλλα...

Φιλικά



Αρτέμης Κλώνος,
Αρχισυντάκτης

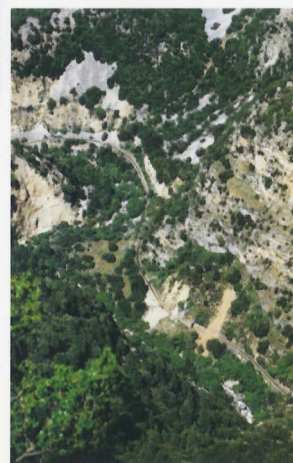
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η "Σ" ευχαριστεί τους κ.κ. Κ. Καζαντζίδη, Ν. Σμπαρούνη και Α. Φιλιππουπολίτη για τη συνεργασία τους σε αυτό το τεύχος.



Στο εξώφυλλο: Η Δ/Η σειράς 2016 038 και η Η/Α 1116 021 των Αυστριακών Σιδηρικών, διέρχεται από την περιοχή της Ροδόπης, με την αμαξία 80654 στις 3/6/2003 με κατεύθυνση τον Προμαχώνα. Φωτογραφία Ν. Κλώνος.

Στο Σελόνι: Πανοραμική άποψη της γραμμής του Οδοντωτού Σιδηροδρόμου από το Χ.Σ. 6+600 μέχρι το Χ.Σ. 7+100. "Διακρίνεται" η Α/Α Decauville 3006 που εκτελεί την αμαξία 1335 στις 17/5/2003. Φωτογραφία Α. Κουρμπέλης.





ΦΩΤΟΡΕΠΟΡΤΑΖ ΣΕΛ. 30

Φωτογραφία: Α. Κλώνος

- 2** Editorial
- 4** Λόγια του Συρμού. Θέσεις & Σχόλια του Δ.Σ. του Σ.Φ.Σ
- 5** Οι Δραστηριότητες του Σ.Φ.Σ
- 7** Σιδηροδρομικά Νέα
- 14** Τα σχόλια της "Σ"

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

- 16** Η Ιστορία της ALCO (των Γ. Χανδρινού και Λ. Παπαδημητρίου)
Κατάδυση στην ιστορία της American Locomotive Company, ενός θρύλου της παγκόσμιας σιδηροδρομικής βιομηχανίας.

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Στην Καλαμπάκα, στην Καλαμπάκα...
Συγκριτική αποτίμηση του "νέου" και του "παλιού" Θεσσαλικού σιδηροδρόμου.

ΦΩΤΟΡΕΠΟΡΤΑΖ

- 30** Οι OBB στη Μακεδονία (των Αρτέμι και Νίκου Κλώνου)
Αποκλειστικές εικόνες από τη θυελλώδη διέλευση σύγχρονων Αυστριακών κινητηρίων μονάδων με το 2000ο συρμό της KFOR

ΚΙΝΗΤΗΡΙΑ ΜΟΝΑΔΑ

- 32** Δ/Υ Ganz Mavag A251 - A261 (του Φ. Έλλιουτ)
Το αξέχαστο "κοντογούρουνο"!

ΤΕΧΝΙΚΟ ΘΕΜΑ

- 34** Μέθοδοι Υπολογισμού της Κυκλοφοριακής Ικανότητας Σιδηροδρομικής Γραμμής (του Χρίστου Πυργίδη, Επ. Καθ. ΑΠΘ)
Εισαγωγή στη μεθοδολογία υπολογισμού χωρητικότητας γραμμής.

ΑΠΟΣΤΟΛΗ

- 40** Λισσαβόνα: "Elétricos" στην Πόλη των Θαυμάτων (των Α. Κουρμπέλη και Κ. Πιπίνη)
Στις ράγες της διάσημης "φωλιάς κατασκόπων"...

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΘΕΜΑ

- 44** 100 Χρόνια Σιδηροδρόμου Άνω Λεωνίων - Μπλεών (του Γ. Νάθενα)
Ένα επετειακό αφιέρωμα για την πρώτη εκατονταετία του μοναδικού τουριστικού σιδηροδρόμου της χώρας.



ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ: Η φωτογραφία του εξωφύλλου του τεύχους 23 είναι του Νίκου Κλώνου.

Σχολιάζει ο Πέτρος Ράλλης,
πρόεδρος του ΣΦΣ.

Ποιος σκοτώνει τους επιβάτες;

Αφορμή για το σχόλιο αυτό έδωσαν τα δύο πρόσφατα μεγάλα οδικά ατυχήματα που συγκλόνισαν το Πανελλήνιο, δηλαδή η ανατροπή του λεωφορείου του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης στην γέφυρα του Αλιάκμονα και η σύγκρουση της νταλίας με το σχολικό πούλμαν στα Τέμπη, που είχαν σαν αποτέλεσμα τον άδικο θάνατο 40 περίπου ανθρώπων, κυρίως νεαρής ηλικίας. Το σχόλιο αυτό όμως αναφέρεται και σε όλους όσους είχαν χάσει την ζωή τους παλιότερα, αλλά και σ' αυτούς που θα σκοτωθούν στο μέλλον.

Η επικεφαλίδα παραπέμπει σε αστυνομικά διηγήματα με παρανοϊκούς serial killers, και η διερεύνησή μας όντως βρίσκεται στα όρια συγκοινωνιολογίας και εγκληματολογίας, μόνο που οι δολοφόνοι εδώ δεν έχουν το ελαφρυντικό της παραφροσύνης, αλλά είναι ψυχροί και αδιάτακτοι κερδοσκόποι.

Η απλοϊκή και άκρως επιφανειακή εκδοχή -που κάποιοι θα ήθελαν να πιστεύουμε - είναι ότι αποκλειστικά υπεύθυνοι είναι οι φυσικοί αυτοурγοί -χειριστές των εμπλεκόμενων μεταφορικών μέσων με τη βαρύτερη ή ελαφρύτερη αμέλειά τους. Και βέβαια, τα κατεστημένα συμφέροντα επιχειρούν να επιβάλλουν αυτή την όποση και να κρατήσουν την όποια απόδοση ευθύνης σε όσο το δυνατόν χαμηλότερα κλιμάκια.

Μια προσεκτικότερη όμως ανάλυση αποδίδει μεγάλο μερίδιο ευθύνης στις μεταφορικές επιχειρήσεις, που, όπως κάθε άλλη κεφαλαιοκρατική οντότητα επιδιώκουν, στα πλαίσια μιας εντελώς αχαλίνωτης κερδοσκοπίας, να συμπίσουν το κόστος εις βάρος της ασφαλείας, του περιβάλλοντος και των συνθηκών εργασίας. Και αν ακόμη ήθελαν να λειτουργήσουν "ηθικά" κάποιες από αυτές, γρήγορα ο αθέμιτος ανταγωνισμός των πιο αδιστάκτων ανταγωνιστών τους θα τις ανάγκαζε να αναθεωρήσουν ή να κλείσουν.

Μια ακόμα πιο ολοκληρωμένη όμως εκδοχή, που αρκετά Μ.Μ.Ε. προβάλλουν, ανάγει σε βασικό αίτιο των ατυχημάτων στον δρόμο την απουσία του κοινωνικού ελέγχου και τη διαφθορά των ελεγκτικών μηχανισμών, που σε άλλες χώρες -έστω και καπιταλιστικές- αποτρέπουν τις πιο χονδροειδείς τουλάχιστον παραβιάσεις ασφαλείας και δεοντολογίας, κρατώντας σε υγιέστερο πλαίσιο την επιχειρηματική δραστηριότητα στις οδικές μεταφορές. Ήδη αυτή η άποψη καταμερίζει ορθώς τα ποσοστά ευθύνης, επιμερίζοντας τη μεγαλύτερη ευθύνη στην πολιτεία, αμέσως μετά στις επιχειρήσεις, και μόνο κατά ένα μικρό ποσοστό στο άμεσα εμπλεκόμενο προσωπικό.

Είναι παρήγορο το ότι η κοινή γνώση έχει προχωρήσει αρκετά μακριά από την επιφανειακή θεώρηση του προβλήματος. Πα' όλα αυτά όμως σφάλει θανάσιμα (κυριολεκτούμε σ' αυτό!) στην επισήμανση των βαθύτερων αιτιών του εγκλήματος. Οι λειτουργοί της Πολιτείας δεν είναι καταδικαστέοι επειδή δεν φτιάχνουν (τους) δρόμους, αλλά επειδή δεν φτιάχνουν σιδηροδρόμους! Πολλοί "αναλυτές", και προοδευτικών ακόμη πεποιθήσεων, εξαντλούν τα πυρά τους στο ελάχιστον αμάρτημα, την παραβίαση δηλαδή της "οδικής ασφάλειας" και παραγνωρίζουν το μείζον αμάρτημα της

συνολικής συγκοινωνιακής πολιτικής.

Η "οδική ασφάλεια" έτσι κι αλλιώς, ακόμα και χωρίς τις προαναφερθείσες παραλείψεις, είναι σχήμα οξύμωρο. Πως μπορεί να θεωρείται ασφαλές για μεταφορές υψηλών απαιτήσεων ένα μέσο, όπως το αυτοκίνητο, που δεν διαθέτει σηματοτεχνική προστασία της διαδρομής του, δεν καθοδηγείται από την ίδια την τροχιά του, στερείται οποιασδήποτε ασφαλιστικής δικλείδας έναντι ενός ανθρωπίνου σφάλματος και είναι έρμαιο των καιρικών συνθηκών και της ολισθηρότητας του δρόμου;

Ο σιδηρόδρομος ως τεχνικό σύστημα και δομή, διαθέτει τόση αυθύπαρκτη (built-in) ασφάλεια, ώστε ακόμη και με την χειρότερη διαχείριση, επιτυγχάνει πολύ υψηλότερα επίπεδα ασφαλείας από εκείνα που δύναται να προσεγγίσει ακόμα και η καλύτερη οδική συγκοινωνία. Απόδειξη το ότι σπανιότατα θρηνούμε νεκρούς μεταξύ των επιβατών του σιδηροδρόμου.

Είναι λοιπόν καιρός, πάνω από τους νωπούς ακόμη τάφους των τελευταίων θυμάτων των οδικών μαζικών μεταφορών να αναγνωρίσουμε τις εξής αναντίρρητες αλήθειες:

1. Οι φορολογούμενοι πολίτες επιδοτούν τις οδικές μεταφορικές επιχειρήσεις (πληρώνουν δηλαδή οι φτωχοί τους πλούσιους) για να έχουν ανταγωνιστικό κόμιστρο σε σχέση με τον σιδηρόδρομο, όχι μόνο μέσω σκανδαλωδώς ετεροβαρών φόρων, τελών κυκλοφορίας και διοδίων, αλλά και με το αίμα τους στην άσφαλο.

2. Ο επίπλαστος αναπόδεικτος και αβάσιμος ισχυρισμός, που προβάλλεται από ορισμένους, για δήθεν οικονομικότερο αποτέλεσμα των οδικών μεταφορών, που επί δεκαετίες στηρίζει σιωπηρά την αντισιδηροδρομική πολιτική μεταφορών, βασίζεται στο ανεπίτρεπτο ρίσκο, στην τσαπατσουλιά, την ποιοτική υποβάθμιση της συγκοινωνίας, και ουχ'ήττον, στην εσκεμμένα μειωμένη χρηματοδότηση του σιδηροδρομικού δικτύου, η οποία το υποβιβάζει και το απαξιώνει τεχνητά. Ένας ορθά διοικούμενος σιδηρόδρομος είναι οικονομικότερος ακόμα και από ένα ορθά διοικούμενο σύστημα οδικών μεταφορών, πέρα των άλλων του μεγάλων πλεονεκτημάτων σε σχέση με την οδική μεταφορά.

3. Με βάση τα ανωτέρω εκτεθέντα, εξάγεται αβίαστα το συμπέρασμα ότι, εφόσον οι οδικές μεταφορές σέρνουν το χορό του αθέμιτου ανταγωνισμού, από τη φύση τους δε έχουν τον μεγαλύτερο δείκτη ατυχημάτων, οφείλει η Πολιτεία, αν θέλει να περιορίσει δραστικά τα οδικά ατυχήματα, να περιορίσει, τόσο το λεωφορείο, όσο και το φορτηγό αυτοκίνητο, σε ρόλο τροφοδοτικό και συμπληρωματικό του σιδηροδρόμου ώστε να αποσυμφορηθούν τουλάχιστον οι δρόμοι από τα βαριά οχήματα. Ακόμα και στην Μεγάλη Βρεταννία, όπου η άστοχη και καταστρεπτική ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων είχε σαν αποτέλεσμα σειρά αδικαιολόγητων σιδηροδρομικών ατυχημάτων, που συγκλόνισαν την κοινή γνώμη, τα οδικά ατυχήματα συνεχίζουν να είναι απείρως περισσότερα, ακόμη και σε ποσοστό σε σχέση με το έργο των δύο μέσων μεταφοράς.

Αν είναι επιτέλους τόσο αναπόφευκτος πια ο επιχειρηματικός ανταγωνισμός, τουλάχιστον ας διοχετευθεί, μέσω μιας τακτικής κινήτρων αλλά και περιορισμών (δηλ. με το καρότο και το μαστίγιο), προς την κατεύθυνση της σιδηροδρομικής μεταφοράς. Αν δεν μπορούν οι κυβερνήσεις να ασκήσουν έλεγχο και συγκοινωνιακή πολιτική, δεν τις χρειαζόμαστε, βάζουμε απ'ευθείας τους επιχειρηματίες να μας διοικούν και γλιτώνουμε και τις μίζες!

Όσο για τους πολίτες, αν θέλουν να προφυλάξουν τα παιδιά τους και τους εαυτούς του, ας ταξιδεύουν με το σιδηρόδρομο, πράττοντας το ίδιο και για τα εμπορεύματά τους. ■



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:
Θέμης Ζαχαρίου,
Γραμματέας Σ.Φ.Σ.



1.

Την **Κυριακή 12 Ιανουαρίου 2003** πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του συλλόγου μας η ετήσια τακτική γενική συνέλευση. Ο απερχόμενος Πρόεδρος Π.Ράλλης έκανε τον απολογισμό της χρονιάς, ακολούθησε η έγκριση του οικονομικού απολογισμού και συζήτηση διαφόρων θεμάτων. Ακολούθησαν αρχαιρεσίες για την ανάδειξη του νέου Διοικητικού Συμβουλίου για το 2003.

Η σύνθεση του νέου Α.Σ. έχει ως εξής:

Πρόεδρος: Πέτρος Ράλλης και επόπτης τομέα δημοσιότητας

Αντιπρόεδρος: Γιώργος Χανδρινός και επόπτης τομέα τεκμηρίωσης

Γ.Γραμματέας: Θεμιστοκλής Ζαχαρίου και επόπτης τομέα μοντελισμού

Ταμίας: Απόστολος Λαμπρόπουλος και επόπτης τομέα οργάνωσης

Μέλος: Βασίλης Μουσατάκης και επόπτης τομέα μουσειακού

Για την Εξελεγκτική Επιτροπή εξελέγησαν οι: Αγγελακόπουλος Διονύσιος, Ψαθάς Αθανάσιος και Τσίγκας Νικόλαος.

συλλόγου μας παρενρέθη στη κοπή της πίτας που έγινε την **Δευτέρα 13 Ιανουαρίου 2003**.

Την **Τρίτη 14 Ιανουαρίου 2003** στα γραφεία του Συλλόγου μας έγινε συνάντηση των μελών μας που συμμετέχουν στην ομάδα του Θεσσαλικού. Στη συνάντηση αυτή ουστήθηκε και υπογράφηκε το καταστατικό της αστικής μη κερδοσκοπικής εταιρείας με την επωνυμία "Εταιρεία Μουσειακών Σιδηροδρόμων" και διακριτικό τίτλο "ΕΜΟΣ". Η εταιρεία αυτή, που συμμετέχει και ο Σύλλογος μας, σκοπό έχει την προώθηση, ανάπτυξη και λειτουργία μουσειακών σιδηροδρόμων στην Ελλάδα.

Στις **22 Ιανουαρίου 2003** στη κοπή της πίτας του Συλλόγου Συνταξιούχων ΗΣΑΠ παρόντη εκπρόσωπος του συλλόγου μας.

Ο τομεάρχης Δημοσιότητας παρόντη σε εκδήλωση του Δημοτικού σχολείου Βούλας και μίλησε στα παιδιά για το σιδηρόδρομο.

Στις **9 Φεβρουαρίου 2003** ο Σύλλογός μας



2.

έκοψε την πίτα του στη γέφυρα του Γοργοποτάμου. Για το σκοπό αυτό μίθωσε εκδρομική αμαξοστοιχία με επικεφαλής την Alco A-325. Το γεύμα εδόθη στη ταβέρνα "Τεμνέλης" και η κοπή της πίτας πραγματοποιήθηκε στο μνημείο που υπάρχει δίπλα στη γέφυρα. Συμμετείχαν περίπου 200 άτομα. Βοηθώντας και του καιρού, η εκδρομή σημείωσε ιδιαίτερη επιτυχία. (Φωτογραφίες 1&2: Ν. Φώτης)

Την **Δευτέρα 10 Φεβρουαρίου 2003** σε εκδήλωση που οργάνωσε το Τμήμα Οικολογίας του Συνασπισμού σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας με θέμα "Το τραίνο της Αθήνας", το σύλλογο εκπροσώπησε ο κ. Γεώργιος Νάθενας όπου ανέπτυξε και τις θέσεις του Συλλόγου μας.

Την **Δευτέρα 10 Φεβρουαρίου** σε εκδήλωση που οργάνωσε το Κέντρο Σοσιαλιστικών Μελετών, κεντρικός ομιλητής ήταν ο κ. Σπύ-

Υοτερα από πρόσκληση της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών, μέλος του



ρος Φαουστίας που ανέπτυξε το θέμα "Το συγκοινωνιακό πρόβλημα της χώρας".

Την **Τρίτη 18 Φεβρουαρίου 2003** ο Σύλλογός μας, δια του Προέδρου του συμμετείχε σε φιλική συνάντηση, ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου του Συνασπισμού, που έγινε στο εστιατόριο "Δημόκριτος". Σκοπός της συνάντησης ήταν η ανταλλαγή απόψεων πάνω στα μεγάλα περιβαλλοντικά προβλήματα της χώρας και την ενίσχυση της προσπάθειας για την προστασία του περιβάλλοντος με κοινοβουλευτικές παρεμβάσεις.

Το **Σάββατο 1 Μαρτίου 2003** οργανώθηκε επίσκεψη στο αμαξοστάσιο της ΑΜΕΛ στα Σεπόλια. Η επίσκεψη ήταν πολύ ενδιαφέροντα χάρη και στη πολύ καλή ξενάγηση που έγινε στους επισκέπτες - μέλη του ΣΦΣ από τους Ν. Σμπαρούνη και Φράνκο Έλλιοτ. (Φωτογραφία 3: Γ. Τόγιας)

Την **Τρίτη 4 Μαρτίου 2003** αντιπροσωπία του Συλλόγου μας συναντήθηκε με στελέχη του Συνασπισμού με σκοπό τη διερεύνηση συνδιοργάνωσης κοινών εκδηλώσεων.

Η Ευώνυμος Οικολογική Βιβλιοθήκη, το Ελληνικό γραφείο της Greenpeace και ο Σύλλογός μας συνδιοργάνωσαν το διάστημα **31 Μαρτίου έως 6 Απριλίου 2003** έκθεση με τίτλο "και περνούσαν τα τραμ" στο χώρο του σταθμού Συναγώνιστος του Μετρο. Τα εγκαίνια της έκθεσης έγιναν από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χρήστο Βερελή την Δευτέρα 31 Μαρτίου 2003.

Το **Σαββατοκύριακο 12-13 Απριλίου** οργανώθηκε εκδρομή στην Αρχαία Ολυμπία με την μουσειακή αυτοκινητάμαξα DeDietrich. Με την ευκαιρία της εκδρομής υπήρ-

ξε συνάντηση με το Δήμαρχο και τους φορείς της Αρχαίας Ολυμπίας όπου παρουσιάσαμε τις θέσεις του ΣΦΣ για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στην περιοχή. Επίσης μοιράστηκε σχετικό φυλλάδιο με τις θέσεις μας.

Ο Τομέας Μοντελισιμού σε συνεργασία με το Δ.Σ. του ΣΦΣ διοργάνωσε επίσκεψη στις εγκαταστάσεις του εργοστασίου Ν.Κιολεΐδη στη βιομηχανική περιοχή του Βόλου το **Σάββατο 19 Απριλίου 2003**.

Το **Σάββατο 10 Μαΐου 2003** η Εταιρεία Μουσικακών Σιδηροδρόμων, οργάνωσε εκδρομή στο μερικό κοιμίστι του Θεσσαλικού (Σταυρός-Ρήγαιο) με την μουσειακή αυτοκινητάμαξα Linke-Hofmann.

Από **8 έως 15 Μαΐου 2003** ο Σύλλογός μας συμμετείχε, μαζί με την Ευώνυμο Οικολογική Βιβλιοθήκη σε έκθεση με θέμα το τραμ που διοργάνωσε ο Δήμος της Νέας Σμύρνης. (Φωτογραφία 4: Σ. Κωνσταντινίδης)

Στις **19 και 20 Μαΐου 2003** σε διεθνές συνέδριο που διοργάνωσε το Πανεπιστήμιο Πατρών σε συνεργασία με την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και το Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με θέμα "Σύγχρο-

να συστήματα τραμ και επιφανειακά μετρό" μέλη του συλλόγου μας παρουσίασαν εισήγηση για πρώτη φορά στην Ελλάδα για το tramtrain και τους προσομειωτές του σιδηροδρόμου.

Την **Τετάρτη 21 Μαΐου 2003** πολλά μέλη του Συλλόγου μας παρενρέθηκαν στην τελετή άφιξης του πρώτου τραμ της Αθήνας στο Κερατοίνι.

Το **Σάββατο 31 Μαΐου 2003** ο Σύλλογός μας επισκέφθηκε τον Παλαιό σταθμό της Ομόνοιας όπου και ενημερώθηκε για το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των ΗΣΑΠ.

Την **Τετάρτη 4 Ιουνίου**, με πρωτοβουλία του βουλευτή κ.Μανιέλη και παρουσία του δημάρχου Νέας Σμύρνης κ. Κοντελάκη, διοργανώθηκε δημόσια συζήτηση με θέμα το νέο Τραμ της Αθήνας, στην κεντρική πλατεία Νέας Σμύρνης. Τον ΣΦΣ, αντιπροσώπευσε ομάδα μελών η οποία ανέπτυξε τις θέσεις του Συλλόγου για το Τραμ.

Το **Σάββατο 7 Ιουνίου**, στο πλαίσιο των εκδηλώσεων "Πράσινη Εβδομάδα", το μέλος του Συλλόγου μας κ. Α. Φιλίππου-πολίτης πρόβαλε τα χωράμια "Σιδηροδρόμος, Σταυροδρόμι Τέχνης & Πολιτισμού" και "Τραμ" στο αμφιθέατρο του Μουσείου Γουλανδρή. Το πυκνό ακροατήριο αποτελούσαν κυρίως εκπαιδευτικοί.

Το τριήμερο του Αγίου Πνεύματος **14-15-16 Ιουνίου 2003** πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία η προγραμματισμένη μας εκδρομή στη Φλώρινα το Μοναστήρι και την Λίμνη Οχρίδα (Fyrom), εγκαταστάσεις έτσι για πρώτη φορά την οργάνωση εκδρομής και εκτός Ελλάδας.

Την **Κυριακή 22 Ιουνίου 2003** στο χώρο της λέσχης του ΣΦΣ, πραγματοποιήθηκε μουσειακό παζάρι με την ευθύνη του Τομέα Μοντελισιμού. ■





Α. ΚΙΩΝΟΣ



Α. ΚΙΩΝΟΣ

ΤΟ ΤΡΑΜ ΤΟ ...ΠΡΩΤΟ

Ιστορική μέρα για την Αθήνα η 21η Μαΐου, όποτε αφίχθηκε στο λιμάνι του Κερατσινίου το πρώτο βαγόνι του νέου της τραμ. Φορτωμένο πάνω σε μία τεράστια νταλικά εξαιρετικών μεταφορών και προερχόμενο από την Ιταλία, εντυπωσίασε τους παρευρεθέντες στην τελετή υποδοχής του με την πρωωθημένη αισθητική και το υπεράνυχρο design που το διακρίνει και φέρει την υ-

πογραφή του Pininfarina. Αξιοσημείωτο είναι ότι και πριν 63 χρόνια και πάλι στο λιμάνι του Πειραιά οι τότε Αρχές είχαν υποδεχθεί τον τελευταίο τύπο τραμ που είχε αποκτήσει το δίκτυο της ΗΕΜ 20 χρόνια πριν από την κατάργησή του, που όπως και τώρα προερχόταν και πάλι από την ιταλική εταιρεία BREDA και είχε εντυπωσιάσει τους Αθηναίους με τον αεροδυναμικό σχεδιασμό και τις ανέσεις του: ήταν το κίτρινο

τραμ (Σ.Σ. η ιστορία συνεχίζεται από εκεί που σταμάτησε). Το νέο τραμ της Αθήνας, που όπως είναι γνωστό ανήκει στην πλέον "state of the art" οικογένεια ευρωπαϊκών τραμ (τύπος SIRIO), μεταφέρθηκε στο αμαξοστάσιο του Ελληνικού που βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο κατασκευής και μάλιστα στα τελευταία 2 χιλιόμετρα της διαδρομής ρυμουλκίστηκε από Υπότρογ πάνω στην ήδη στρωμένη υπηρεσιακή τροχιοδρομική γραμμή που συνδέει το αμαξοστάσιο με την παραλιακή γραμμή. Η γραμμή αυτή έχει στρωθεί σαν κλασσική σιδηροδρομική γραμμή με σιδηροτροχιές S49, τσιμεντένιους στρωτήρες μονομπλόκ B70, συνδέσμους VOSSLOH, μπαλλάστρο κλπ. Ήδη σε αυτή την γραμμή έχουν αρχίσει να τοποθετούνται οι πρώτοι στύλοι για την ηλεκτροκίνηση, οι οποίοι είναι πανομοιότυποι με αυτούς που είχε το τραμ του Περάματος στην εκτός οδού διαδρομή του από τον Άγιο Διονύσιο και πέρα (η μόνη διαφορά είναι στο χρώμα, του Περάματος ήταν καφέ, στο νέο τραμ είναι ασημί). Στη γραμμή αυτή κινείται και ο μοναδικός συρμός έργων που υπάρχει και που αποτελείται από το Υπότρογ του εργολάβου και ένα σκυραβάγανο του ΟΣΕ.

Κατά τα λοιπά οι εργασίες στρώσης των γραμμών έχουν ολοκληρωθεί ή βρίσκονται σε προχωρημένο σημείο στα τμήματα επί της Αρδητού και Βασιλίσσης Όλγας, επί της νησίδας της Καλλιρόης, επί της Κασσινούλη όπου πιλοτικά μπήκε και το πρώτο γκαζόν, επί της Μάχης Αναλάτου (και τώρα ξεκίνησαν και στην Βενιζέλου, αφού πρώτα ολοκληρώθηκαν σε μεγάλο βαθμό οι εργασίες των ΟΚΩ) και τέλος επί της παραλιακής από Άλιμο μέχρι παραλία Γλυφάδας, στην Αγγέλου Μεταξά (Γλυφάδα) και στο Τροκαντερό.

Την ημέρα που το πρώτο τραμ έφτανε στην Αθήνα, ο Υπουργός Μεταφορών εξήγγειλε τις σχεδιαζόμενες επεκτάσεις του συστήματος μετά το 2004, που είναι οι εξής:

Α' φάση (2008):

1. Σύνταγμα-Άνω Πατίσια 5,6 χλμ
2. Σταθμός Λαρίσης - Αλεξάνδρας - Γουδί - Πολυτεχνειούπολη (με επιστροφή μέσω Ζωγράφου ή Καισαριανής προς Παγκράτι / Κέντρο) 6,4 χλμ
3. Ν. Φάληρο-Κέντρο Πειραιά- Λιμάνι (Σταθμοί ΗΣΑΠ/ΟΣΕ) 3,2 χλμ

Β' φάση (2010):

1. Λιμάνι Πειραιά (Στ. ΗΣΑΠ/ΟΣΕ)-Κερατσινί-Πέραμα (αναβίωση της παλιάς γραμμής) 10 χλμ
2. Σύνταγμα-Δ. Αρεοπαγίου-Βοτανικός 3,3 χλμ (πρόταση ΕΑΧΑ)
3. Πειραιάς-Νίκαια-Περιστερί-Αγ.Ανάργυροι - Χαλάνδρι - Αγ. Παρασκευά 27,6 χλμ.

Το προϋπολογιζόμενο κόστος για το ανωτέρω δίκτυο εκτιμήθηκε σε 600 εκατομμύρια ευρώ περίπου για υποδομή και τροχαίο υλικό. ■

ΕΠΟΜΕΝΗ ΣΤΑΣΗ: ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ

Στις 22 Απριλίου εγκαινιάστηκε επιτέλους ο σταθμός του μετρό στο Μοναστηράκι. Η κατασκευή του καθυστέρησε εξ αιτίας μεγάλων τεχνικών προβλημάτων (ασταθών εδαφών λόγω των προσχώσεων του Ηριδανού ποταμού), που απέκλεισαν τη διάνοιξη με μετροπόντικα και την επαναχάραξη της διέλευσης κάτω από την οδό Ερμού αντί από τη Μητροπόλεως μετά τις αντι-



Α. ΚΙΩΝΟΣ

δράσεις της Μητροπόλεως. Στο σταθμό ανταποκρίνεται η γραμμή 1 του ΗΣΑΠ με τη γραμμή 3 του μετρό, που προσωρινά τερματίζει στο στ. "Εθνική Άμυνα" (στο μέλλον θα λειτουργεί μεταξύ Αιγάλεω - Σταυρού). Μετά τη λειτουργία του σταθμού και την άμεση ανταπόκριση των προαναφερομένων γραμμών, αυξήθηκε θεαματικά η επιβατική κίνηση και στις δύο, ενώ αποσυμφορήθηκε ο σταθμός της Ομόνοιας και του Συντάγματος. Το κτήριο του σταθμού, κοινό και για τα

δύο δίκτυα, αποκαταστάθηκε στην αρχική του μορφή, ενώ μέσα στο σταθμό, μετά το πέρας των εργασιών διαμόρφωσης, θα υπάρχει σε κοινή θέα τμήμα της υπόγειας εγκλωβισμένης καίτης του Ηριδανού. Ο σταθμός έχει δαιδαλώδη διάταξη με πολλές εισόδους-εξόδους και συνδέσεις μεταξύ των δύο γραμμών και το μήκος των αποβαθρών του φτάνει τα 146 μέτρα, διαθέτει δε και επίσταθμο για αναστροφή συρμών. Επόμηνι στάση: Αλέκος Παναγούλης.

ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ



Α. ΚΑΛΩΣ

Ο μοναδικός καλωδιοκίνητος σιδηρόδρομος του Λυκαβηττού, στο κέντρο της Αθήνας, ανακαινίστηκε πλήρως μετά από 38 χρόνια λειτουργίας. Η ανακαίνιση του μηχανολογικού και ηλεκτρολογικού εξοπλισμού διήρκεσε λιγότερο από 6 μήνες και έγινε από την εταιρία ΕΤΕΜΑ, η οποία ανέλαβε και την τεχνική επίβλεψη της εγκατάστασης από την πρώτη μέρα λειτουργίας της. Η ανακαίνιση περιλάμβανε την αλλαγή του κινητήρα, των ηλεκτροϋδραυλικών φρένων, των ηλεκτρονικών συστημάτων λειτουργίας, του δωματίου χειρισμού και βεβαίως των δύο οχημάτων. Η μηχανολογική εγκατάσταση έγινε από την Ελβετική εταιρία κατασκευής τελεφερίκ Doppelmayr Tramways, ενώ η ηλεκτρολογική εγκατάσταση έγινε από την επίσης Ελβετική εταιρία Frey AG Stans. Τα βαγόνια είναι εξ' ολοκλήρου κατασκευασμένα στην Ελλάδα, σύμφωνα με τον σχεδιασμό και την εποπτεία της ΕΤΕΜΑ. Σημειώνεται ότι από πέρυσι η εκμετάλλευση του "τελεφερίκ" ανήκει (για τα επόμενα 25 χρόνια) στον Όμιλο Επιχειρήσεων "Καστελόριζο". Τα κύρια τεχνικά χαρακτηριστικά του νέου τροχαίου υλικού έχουν ως εξής:

Κεκλιμένο μήκος 210 μέτρα
Κλίση: 28° (53%)
Μέγιστη ταχύτητα: 2.0 m/s (7.2 km/h)
Χωρητικότητα βαγονιού: 34 άτομα
Μέγιστη ικανότητα μεταφοράς στην άνοδο: 410 άτομα/ώρα
Αριθμός χειριστών: 1
Ισχύς κινητήρα: 55 kW (74 PS)

ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΕΙΣ ΓΡΑΜΜΩΝ

Πρόσφατα άρχισε από τον ΟΣΕ ευρύτατο πρό-

γραμμα συντήρησης και ανακαίνισης επιδομής των γραμμών σε διάφορα σημεία του δικτύου συνολικού μήκους 247 χλμ. Οι εργασίες αφορούν τα τμήματα μεταξύ Πειραιά και Αθήνας (κανονική γραμμή), Πλατέος - Σκύδρας και Σκύδρας - Φλώρινας, σε σταθμούς μεταξύ Λάρισας και Βόλου, μεταξύ Αλεξανδρουπόλεως και Ορμενίου κλπ. Με τα έργα αυτά θα αρθούν βραδυπορίες και θα αυξηθεί η ασφάλεια κυκλοφορίας συρμών. Παράλληλα ανακαινίζονται και τα συγκροτήματα έλξης: Στο μηχανοστάσιο Αγίου Ιωάννη Ρέντη η ανακαίνιση αφορά σημαντικό αριθμό αλλαγών τροχιάς ενώ στο αντίστοιχο μηχανοστάσιο μετρικής γραμμής στη Λεύκα ανακαινίζονται οι αλλαγές τροχιάς καθώς και οι τροχίες μέσα στα υπόστεγα συντήρησης

ΑΘΗΝΑ - ΟΙΝΗ

Συνεχίζεται από την ΕΡΓΟΣΕ η κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων στη Λεωφόρο Πάρνηθος (Καραμανλή) και στη Λεωφόρο Δεκελείας που είχε καθυστερήσει λόγω απαλοτριώσεων. Ο ΟΣΕ εκτελεί έργα ανακαίνισης της επιδομής της γραμμής κατά τμήματα και εντός των σταθμών.

ΟΙΝΗ-ΛΑΡΙΣΑ

Άρχισε η ανακαίνιση της διπλής γραμμής στα τμήματα Οινός - Τιθορέας και Δομοκού - Λάρισας. Θα γίνει αντικατάσταση έρματος σε μεγάλο μήκος, αντικατάσταση ορισμένων στρωτήρων και συνδέσμων και λείανση των σιδηροτροχιών, ώστε να καταστεί δυνατή η αύξηση της επιτρεπόμενης ταχύτητας στα 140 έως 160 km/h. Δεν έχει λειτουργήσει ακόμα το νέο σύστημα αμφίδρομης σηματοδότησης στα τμήματα αυτά, γεγονός που δυσχεραίνει τα έργα ανακαίνισης και προκαλεί καθυστερήσεις στα δρομολόγια.

Στη γραμμή Οινός-Τιθορέας και ειδικότερα στο κομμάτι Δαύλειας-Τιθορέας η γραμμή θα ξαναστρωθεί από την αρχή με τοποθέτηση γεωϋφάσματος, ανασκύρωση, και με τη χρήση οδωσμων στρωτήρων προεντεταμένου σκυροδέματος Β 70.

Στο ορεινό κομμάτι Τιθορέας-Δομοκού γίνονται εργασίες ανασκύρωσης, αλλαγής των συνδέσμων και συγκολλήσεως των σιδηροτροχιών. Τέλος στο κομμάτι Δομοκού-Λάρισας αλλάζονται οι σύνδεσμοι και συγκολλούνται οι αλλαγές τροχιάς. Αξίζει να σημειωθεί πως για τις ανάγκες της κυκλοφορίας στο κομμάτι Δαύλειας-Τιθορέας θα αρχίσει σύντομα να λειτουργεί η αμφίδρομη σηματοδότηση.

Δημοπρατήθηκε η κατασκευή παραλλαγής της υψιστάμενης διπλής γραμμής από το χλμ. 129 μέχρι το χλμ. 131 στην περιοχή Βοιωτικού Κηφισού, όπου είχε παραμείνει μια κλειστή καμπύλη.

Συνεχίζονται με σχετικά αργούς ρυθμούς τα έργα στη σήραγγα Καλλιδρόμου στο πρώτο τμήμα μήκους 19 χλμ της νέας διπλής γραμμής Τιθορέας - Λιανοκλαδίου, ενώ ικανοποιητικοί είναι οι ρυθμοί στο επόμενο τμήμα μήκους 21 χλμ (περιοχή Μώλου - Θερμολυών). Στο τελευταίο τμήμα μέχρι το Λιανοκλάδι κηρύχθηκαν οι απαλοτριώσεις.

Εν τω μεταξύ με ταχείς ρυθμούς προωθείται από την ΕΡΓΟΣΕ η μελέτη για τη διέλευση του ορεινού όγκου της Όθρυς. Με την υιοθέτηση κάπως μειωμένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών (μέγιστη κλίση 20%, ταχύτητα 130 - 160 km/h) για τη νέα γραμμή περιορίζονται τα μήκη των τεχνικών (η μεγαλύτερη σήραγγα θα έχει μήκος 6 χλμ.) και επιτυγχάνεται η υλοποίηση

της νέας γραμμής μέχρι το 2008.

Τέλος δημοπρατήθηκε η κατασκευή ανισόπεδης διάβασης στην περιοχή του Σ.Σ. Παλιοφρασάλου και έτσι θα κλείσει και η τελευταία ανισόπεδη διάβαση στο τμήμα Δομοκός - Λάρισα.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ - ΛΕΠΤΟΚΑΡΥΑ (ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΕΜΠΩΝ - ΠΛΑΤΑΜΩΝΑ)

Τα έργα υποδομής έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί. Επίσης ολοκληρώθηκε η στρώση της επιδομής μεταξύ Ραφάνης και νέου Σ.Σ. Νέων Πόρων /



Ε. ΜΟΥΤΣΕ

Πλαταμώνα και μεταξύ εξόδου σήραγγας Πλαταμώνα - Λεπτοκαρυάς, ενώ κατασκευάζεται η επιδομή εντός των σπράγγων Τεμπών, όπου για πρώτη φορά σε γραμμή του ΟΣΕ θα εφαρμοστεί η μέθοδος της σταθερής επιδομής (εγκλωβισμός των στρωτήρων σε πλάκα οπλισμένου σκυροδέματος αντί σκύρων). Στα τμήματα αυτά προχωρούν και οι εργασίες σηματοδότησης. Εντός του 2003 κατά φάσεις η γραμμή θα δοθεί στην κυκλοφορία συμβάλλοντας στην περαιτέρω μείωση του χρόνου διαδρομής Αθήνας - Θεσσαλονίκης, που θα πλησιάσει πλέον τις 4.5 ώρες.

ΠΛΑΤΥ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ

Ολοκληρώνεται από την ΕΡΓΟΣΕ η κατασκευή της παραλλαγής της υψιστάμενης γραμμής στην περιοχή του Αξιού μήκους περίπου 6 χλμ που περιλαμβάνει τη νέα γέφυρα του ποταμού μήκους 800 μέτρων. Επίσης ολοκληρώθηκε η κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων στις περιοχές Πυρίτσας, Λουδία, Αδένδρου και στο Πλατύ, ενώ προγραμματίζεται άλλη μια στη Σίνδο. Άρχισαν από τον ΟΣΕ οι εργασίες ανακαίνισης στην γραμμή Θεσ/νίκης-Ειδομένης περιλαμβάνοντας ανασκυρώσεις και αντικαταστάσεις στρωτήρων. Παράλληλα η ΕΡΓΟΣΕ εκπονεί μελέτη παραλλαγής της γραμμής μεταξύ Πολυκάστρου και Ειδομένης.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΟΡΜΕΝΙΟ

Σύντομα ολοκληρώνεται το έργο κατασκευής νέας γέφυρας στον Ποταμό Στρυμόνα και παραλλαγής της υψιστάμενης γραμμής από το Ν. Πετρίτσι μέχρι τον Σ.Σ. Στρυμόνα (χλμ.124 έως χλμ.129). Τα έργα υποδομής (χωματουργικά και τεχνικά) έχουν ολοκληρωθεί και απομένει η στρώση της γραμμής που δημοπρατήθηκε πρόσφατα από την ΕΡΓΟΣΕ. Με το έργο αυτό μειώνεται το μήκος της διαδρομής κατά 1,5 χλμ και αυξάνεται η ταχύτητα κυκλοφορίας επιτυγχάνοντας μείωση χρόνου διαδρομής κατά 5 λεπτά περίπου.

Οι παραλλαγές στις Σέρρες, τους Τοξότες,



ΠΡΩΤΗ ΕΜΦΑΝΙΣΗ Ε/Α ΒΡΜΖ ΤΟΥ Ο.Σ.Ε

Όχημα Βρμζ με αρ. κυκλοφορίας 73 73 20-96 502-0. Πρόκειται για όχημα 2ης θέσης κεντρικού διαδρόμου για μέγιστη ταχύτητα 200 km/h. Αποτελεί μέρος προγραμματικής συμφωνίας του ΟΣΕ με την Κοινοπραξία "Ν. Κιολεϊδης ΑΕΒΕ" και "MAV Adtranz DVJ KFT". Η παραγγελία αφορά την κατασκευή 79 επιβαταμαζών. Η πρωτότυπη Ε/Α βρισκόταν στις 30/5/2003 στη βιομηχανική έκθεση της Βουδαπέστης, όπου και φωτο-

γραφήθηκε από τον Zoltan Czifra και οι φωτογραφίες της συμπεριλήφθηκαν στο site του Mercurio. Η συγκεκριμένη Ε/Α κατασκευάστηκε - πιστοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις του τεχνολογικού οίκου στο Dunakeszi της Ουγγαρίας. Σημειώνεται πως πρόκειται για την 11η Ε/Α που κατασκευάζεται στο συγκεκριμένο εργοστάσιο για τον ΟΣΕ μετά τις 10 ιθύντηριες Ε/Α που παρελήφθησαν το 1983 μαζί με τις Δ/Υ Ganz Mavag σειράς A 251-261. ■

τιν Ξάνθη και μετά την Κομοτηνή, που κατασκεύασε η ΕΡΓΟΣΕ, έχουν δοθεί ήδη στην κυκλοφορία. Εν τω μεταξύ ο ΟΣΕ άρχισε εκτεταμένο πρόγραμμα ανακαίνισης της γραμμής μεταξύ Φιλαδέλφειας - Γαλλικού, στην περιοχή Σερρών, μεταξύ Ν. Ζίχνης - Λευκοθέας και αλλού.

Δυστυχώς ο ΟΣΕ αποφάσισε να μην προχωρήσει στην υλοποίηση της μεγάλης παραλλαγής μήκους 21 χλμ. με σήραγγα μήκους 2 χλμ. στον αυχένα Καστανούσας, την οποία ετοιμαζόταν να δημοπρατήσει η ΕΡΓΟΣΕ, προτιμώντας να διαθέσει τα κονδύλια στην ανακαίνιση επιδρομής σε όλο το μήκος της υφιστάμενης γραμμής.

Η ΕΡΓΟΣΕ προωθεί δυο μελέτες στην ευρύτερη περιοχή Αλεξανδρούπολης. Πρόκειται για τη βελτίωση της υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Μέσση - Ποταμός με σήραγγα 3 χλμ. στη Συκορράχη και για τη νέα είσοδο της γραμμής στην Αλεξανδρούπολη σε συνδυασμό με τη βελτίωση της σύνδεσης του λιμένα.

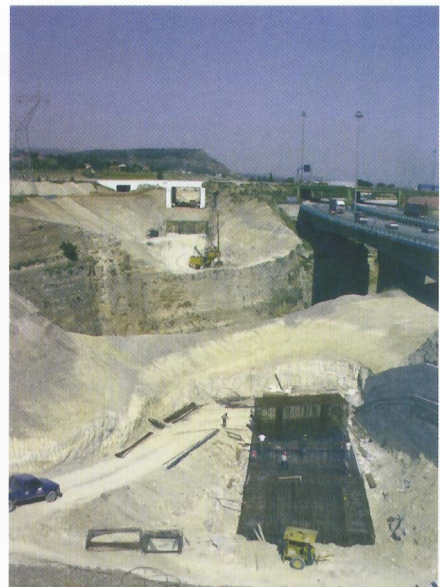
Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ θα κατασκευάσει παραλλαγή της γραμμής Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου

στο τμήμα Μάνδρα - Ψαθάδες (μήκους 14 χλμ.), ενώ ο ΟΣΕ ανακαινίζει το τμήμα Μαράσια - Ορμενίου (μήκους 20 χλμ.).

Με τα παραπάνω έργα ο ΟΣΕ υπολογίζει ότι θα μειωθεί σημαντικά ο χρόνος διαδρομής από Θεσσαλονίκη μέχρι Αλεξανδρούπολη και από Αλεξανδρούπολη μέχρι Ορμενίου.

ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ ΑΘΗΝΑΣ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ - ΠΑΤΡΑΣ

Στην τελική ευθεία εισέρχονται τα έργα υλοποίησης της νέας γραμμής υψηλής ταχύτητας Αθήνας - Κορίνθου - Κιάτου που θα λειτουργήσει το 2004. Τα έργα υποδομής έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί, τόσο στη ζώνη της Αττικής Οδού από το Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών μέχρι την Ελευσίνα, όσο και στο επόμενο τμήμα από την Ελευσίνα μέχρι την Αρχαία Κόρινθο που κατασκευάζει η ΕΡΓΟΣΕ, όπου απομένει μόνο η ολοκλήρωση της νέας μεγάλης γέφυρας (με μήκος 230 μέτρα) πάνω από τη Διώρυγα Κορίνθου. Στο τμήμα Αρχαίας Κορίνθου - Κιάτου οι εργασίες άρχισαν πρόσφατα με αρχαιολογικές έρευ-



VAN UDEN

νες και κατεδαφίσεις απαλλοτριωμένων κτιρίων. Άμεσα αρχίζουν οι εργασίες ανέγερσης των κτιρίων των νέων σταθμών και στάσεων της γραμμής (Ν. Πέραμος, Μέγαρο, Κινέτα, Αγ. Θεόδωροι, Κόρινθος, Κιάτο) και οι εργασίες στρώσης επιδομής, σηματοδότησης και λοιπών ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων της γραμμής.

Το τμήμα Κιάτου - Πάτρας θα υλοποιηθεί στα πλαίσια του Γ ΚΠΣ και θα λειτουργήσει το 2008. Μέχρι τότε οι επιβάτες από και προς Πάτρα - Πύργο θα μετεπιβιβάζονται στα Κιάτο από τους συρμούς κανονικού πλάτους στους μετρικούς συρμούς και αντίστροφα, ενώ οι επιβάτες από και προς Άργος - Τρίπολη θα μετεπιβιβάζονται στο Νέο Σ.Σ. Κορίνθου.

Η διαδρομή Αθήνα - Κιάτο θα καλύπτεται σε μια ώρα αντί για δυο ώρες σήμερα.

ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΒΔΕ

Συνεχίζονται με νέα εργολαβία τα έργα που είχαν αρχίσει το 1996 και αργότερα διακόπηκαν για την επαναλειτουργία της γραμμής Κρουονερίου - Μεσολογίου - Αγρινίου. Στρώνεται επιδομή μετρικού εύρους με σύγχρονα υλικά που θα επιτρέπουν ταχύτητες μέχρι 100 - 120 km/h. Ήδη, έχουν στρωθεί τα πρώτα 7-8χλμ της γραμμής (από παραλία Κρουονερίου μέχρι τον Εύηνο και μέσα στο Ευπνοχώρι, συμπεριλαμβανομένης και της γέφυρας του ποταμού) ενώ, καθώς γράφονται αυτές οι γραμμές ετοιμάζεται να αφιχθεί και μία Δ/Η Mitsubishi, ως μηχανή έργων. Ήδη υπάρχει επί της γραμμής αμαξοστοιχία έργων αποτελούμενη από λοκοτρακτέρ και 3 σκυροβόλγους. Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί περί τα μέσα του 2004.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΠΛΑΤΑΜΩΝΑ

Οι πρόσφατες, έντονες βροχοπτώσεις στην Πιερία και οι πλημμύρες που επακολούθησαν, προκάλεσαν προβλήματα στην σιδηροδρομική σήραγγα του Πλαταμώνα. Σύμφωνα με δημοσιεύματα στον Τύπο, 15 από τις 20 κολόνες αντιστήριξης υποχώρησαν, όταν αποκολλήθηκε το έδαφος πάνω στα οποίο στέκονταν, κάτι που οφείλεται όχι μόνον στην έντονη πλημμύρα, αλλά και σε κατασκευαστική αστοχία. Από την άλλη, ναι μεν τα έντονα φαινόμενα έληξαν με σφοδρότητα τον Πλαταμώνα, αλλά φαίνεται πως η σήραγγα κατάφερε να ανασχέσει τεράστιους όγκους νερού, μετριάχοντας τις ζημιές στον οικισμό, που, σε άλλη περίπτωση θα ήταν πολύ μεγαλύτερες.

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΝΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΩΝ ΣΤΟΝ Ο.Σ.Ε.

Την 1η Απριλίου παραδόθηκαν, όπως ίσως έχετε ακούσει, από τα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά δύο επιβατάμαξες στον Ο.Σ.Ε. Η πρώτη ήταν η 5η τύπου ADmz με αριθμό κυκλοφορίας 73 73 84-96 005 και η δεύτερη το ανακατασκευασμένο εστιατήριο Gosa με αριθμό κυκλοφορίας 61 73 87-76 001. Τις επιβατάμαξες έφερε από τον σταθμό της Ελευσίνας η μουσειακή διζελάμαξα Α.325.Την 16η Απριλίου παραδόθηκαν επίσης δύο νέες επιβατάμαξες από τα ναυπηγεία Σκαρामαγκά. Πρόκειται για δύο επιβατάμαξες ADmz με αριθμό κυκλοφορίας 73 73 84-96 006 και 007. Τις επιβατάμαξες έφερε από τον Σ. Σ. Ελευσίνας η διζελάμαξα Α-508.



ΔΟΚΙΜΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ Ε/Α INTERCITY

Η εικονιζόμενη αμαξοστοιχία 93500/93501 κυκλοφόρησε στις 29 και 30 Μαΐου μεταξύ Αθηνών - Θεσσαλονίκης και επιστροφής, με στόχο τη δοκιμή των νέων επιβαταμαξών IC ADmz σε

δρομολογήθηκαν απευθείας από Πειραιά 2 δρομολόγια Intercity με αριθμηση 20/25 και 22/27. Επίσης δρομολογήθηκαν τρία ζεύγη τοπικών συρμών Πύργου - Ολυμπίας, που εκτελούνται με τρίδυμες αυτοκινητάμαξες Ganz Mavag. Δυστυχώς τα δρομολόγια είναι μόνο μέ-



ταχύτητες της τάξης των 160 km/h. Τον συρμό συνθέσαν 6 από τα συνολικά 7 οχήματα IC που έχουν παραδοθεί, ενώ την έλξη εξασφάλισε διζελάμαξα Adtranz. Η συμπεριφορά των οχημάτων στις ταχύτητες δοκιμής ήταν άκρως ικανοποιητική.

ΓΡΑΜΜΗ ΠΥΡΓΟΥ - ΟΛΥΜΠΙΑΣ. ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΚΛΕΙΣΤΗ!

Λίγο πριν τα Χριστούγεννα είχε δοθεί σε κυκλοφορία η γραμμή Πύργου - Αρχ. Ολυμπίας, η οποία είχε παραμείνει κλειστή λόγω ανακαίνισης από τον Φεβρουάριο 2000 περίπου. Με την νέα δρομολογιακή περίοδο, από 18 - 01 - 2003

χρι το μεσημέρι, με αποτέλεσμα οι αμαξοστοιχίες που φθάνουν στον Πύργο τις απογευματινές ώρες να μην έχουν ανταπόκριση προς την Αρχ. Ολυμπία. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι μέχρι πριν το Πάσχα στις αμαξοστοιχίες Intercity απαιτείτο συμπλήρωμα ποιότητας για τη διαδρομή Πύργος - Ολύμπια και τους ενδιάμεσους σταθμούς.

Από τις 19 Μαΐου η γραμμή διακόπηκε και πάλι για χρονικό διάστημα τριών μηνών, όπως ανακοινώθηκε, για την κατασκευή κάτω διάβασης της οδού που παρακάμπτει την Αρχ. Ολυμπία προς Τρίπολη, λίγα μετά τον οικισμό Πλάτανο και σε σημείο όπου η γραμμή κινείται σε ευθυγραμμία και σε υψηλό επίχωμα. ■



Α. ΓΑΒΡΙΗΛΙΔΗΣ

ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΤΟΜΕΑ ΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ "Ν. ΚΙΟΛΕΪΔΗΣ" ΣΤΟ ΒΟΛΟ

Κείμενο: Γρ. Καραθανάσης, Ε. Μωυζές

Το Σάββατο 19 Απριλίου 2003, πραγματοποιήθηκε επίσκεψη μελών του Σ.Φ.Σ. στις εγκαταστάσεις του εργοστασίου Ν. Κιολεΐδη στην βιομηχανική περιοχή Βόλου, η οποία οργανώθηκε από τον Τομέα Μοντελισμού & Εφαρμογών με τη βοήθεια του Δ.Σ. του Σ.Φ.Σ.

Κατά την άφιξη των μελών στο εργοστάσιο ο Κος Μ. Βαρδαλής, Ξεγάλησε τα μέλη του συλλόγου στις εγκαταστάσεις και στα γραφεία του εργοστασίου. Εκτός από τις εγκαταστάσεις όπου κατασκευάζονται τα σιδηροδρομικά οχήματα, έγινε ξενάγηση και στους χώρους κατασκευής αρματοφορέων, βυτιοφόρων και άλλων οχημάτων και κατασκευών του εργοστασίου, καθώς επίσης και στους χώρους του μηχανουργείου και στους προαυλούς χώρους.

Παρουσίαση της εταιρείας

Η εταιρεία Ν. Κιολεΐδη είναι μία από τις κύριες ελληνικές εταιρείες κατασκευής Αμαξωμάτων, σιδηροδρομικών βαγονιών και Μεταφορικών Μέσων με εξειδίκευση στα ρυμουλκούμενα οχήματα βαρέως τύπου, αρματοφορείς κλπ., επί πλέον είναι και η πρώτη στην Ελλάδα που κατασκεύασε Τροχαίο Υλικό. (Ανήκει στους Ομίλους Εταιρειών Ν. ΚΙΟΛΕΪΔΗ, Π. ΜΠΗΤΡΟΥ και ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ).

Είναι εξειδικευμένη στην κατασκευή όλων των τύπων αμαξωμάτων, επιβατηγών λεωφορείων, ημιρυμουλκούμενων ψυκτικών θαλάμων για την μεταφορά τροφίμων, ανατρεπόμενων κιβωταμαξών, βαρέως τύπου ημιρυμουλκούμενων γενικού φορτίου, οχημάτων χαμηλής φορτώσεως, βυτιών νερού, καυσίμων, οχημάτων μεταφοράς σιτηρών, τσιμέντου και ασφάλτου, αυτοκινητοφορέων, αρματοφορέων, ειδικών πλατφορμών καθώς επίσης και κάθε άλλης συμβατικής ή ειδικής κατασκευής που έχει σχέση με τον τομέα των μεταφορών.

Μετά τους σεισμούς στα Γρεβενά και το Αίγιο το 1995 όπως και στην Αθήνα το 1999, η εταιρεία κατασκεύασε πάνω από 1900 πλήρως εξοπλισμένα τροχόσπιτα για την στέγαση των σεισμοπλήκτων.

Εκτός των ανωτέρω κατασκευάζει σιδηροδρομικά οχήματα διαφόρων τύπων κατάλληλα για την μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών σύμφωνα με τις Διεθνείς Προδιαγραφές.

Η εταιρεία στεγάζει πλέον τις κύριες παραγωγικές της δραστηριότητες σε νέα μεγάλη και υπερσύγχρονη παραγωγική μονάδα στο Βόλο, σε ιδιό-

κτητες εγκαταστάσεις στην ΒΙ.ΠΕ. - ΕΤΒΑ Βόλου. Συγκαταλέγεται μεταξύ των μεγαλύτερων σύγχρονων βιομηχανικών συγκροτημάτων στην Ευρώπη και συμπεριλαμβανόμενης της νέας επένδυσης αποτελείται από γήπεδα εκτάσεως 65.000 μ² και κτιριακές εγκαταστάσεις 25.000 μ². Επιπροσθέτως διαθέτει (α) γραφεία διοίκησης, (β) έκθεση και (γ) τμήμα μελετών και συνεργείο κατασκευών-επισκευών στην Αθήνα στο 17ο, 23ο και 28ο χιλιόμετρο της Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας αντιστοίχως. Επίσης διαθέτει άρτιο μηχανολογικό εξοπλισμό και πλήρως εκπαιδευμένο προσωπικό που υπερβαίνει σήμερα τα 250 άτομα.



Α. ΜΠΑΜΠΑΣ



Γ. ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗΣ

Ο κατάλογος πελατών της εταιρείας τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Διεθνή αγορά, είναι αρκετά εκτεταμένος λόγω της πλατιά διαδεδομένης φήμης για την αξιοπιστία των κατασκευών της. Τούτο οφείλεται στην μακρόχρονη αντοχή τους, χαρακτηριστικό της φροντίδας και υπευθυνότητας στο έργο της εταιρείας, που συνδυαζόμενα με την πολυετή τους πείρα προσδίδουν στα προϊόντα άψογη εμφάνιση και άριστη συμπεριφορά ακόμη και στις ανώμαλες κυκλοφοριακές συνθήκες που επικρατούν ιδιαίτερα στα

Κατασκευή Σιδηροδρομικών Οχημάτων

Η εταιρεία Ν. Κιολεΐδης έχει ήδη κατασκευάσει τους παρακάτω τύπους σιδηροδρομικών οχημάτων για τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.):

Ψ Κατασκευή 120 βυτιοφόρων μεταφορών καυσίμων, με ορτίση για 80 επιπλέον, τύπου Zaces

Ψ Κατασκευή τετραξονικών πλατφορμών, με δυνατότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers), τύπου Rgss

• Κατασκευή 16 οχημάτων μεταφοράς αυτοκινήτων με την συνεργασία της σερβικής GOSA κλειστού τύπου, τύπου MDDm εκ των οποίων τα 8 έχουν παραδοθεί και τεθεί σε κυκλοφορία

Επίσης έχει αναλάβει σε κοινοπραξία με την "MAV Adtranz DVJ KFT" την:

• Ανακατασκευή σαρανταδύο (42) επιβαταμαξών, εκ των οποίων τριανταπέντε (35) κατασκευής ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ έτους 1992 AB', Β' θέσης και κλινοθέσιων, και επτά (7) κλιναμαξών προέλευσης Δ. Γερμανίας έτους 1954.

• Κατασκευή εβδομηνταεννέα (79) νέων κλιματιζόμενων επιβαταμαξών κεντρικού διαδρόμου Β' θέσης ταχύτητας 200 χλμ/ώρα τύπου Bpmz.

Η κατασκευή των σιδηροδρομικών οχημάτων γίνεται σε στεγασμένους συνεχείς χώρους, ενώ υπάρχει εγκατάσταση μεταφορικής πλάκας για την μετακίνηση των οχημάτων στους διάφορους χώρους ανάλογα με τη φάση κατασκευής στην οποία βρίσκονται.

Οι χώροι για τα σιδηροδρομικά οχήματα είναι διατεταγμένοι σε σειρά. Πρώτα το υπόστεγο συναρμολόγησης, στο οποίο μεταφέρονται τμήματα των οχημάτων και στη συνέχεια συναρμολογούνται πάνω στο σασί. Στον ίδιο χώρο βρίσκονται και επιβατάμαξες διαφόρων τύπων στις οποίες έχουν αρχίσει εργασίες ανακατασκευής, τοποθέτησης κλιματισμού, κλπ.

Σε διπλάνο χώρο γίνεται η αρχική συναρμολόγηση, ενώ σε τρίτο κατά

σειρά χώρο είναι τα βαφεία.

Ακολουθεί ο χώρος όπου έχει στηθεί η γραμμή παραγωγής των νέων επιβαταμαξών. Επίσης σε τμήμα του προαυλίου χώρου υπάρχει στεγασμένο το δοκιμαστήριο των σιδηροδρομικών οχημάτων.

Στους χώρους του εργοστασίου υπάρχει το παρακάτω σιδηροδρομικό υλικό σε φάση παράδοσης ή κατασκευής:

• Έχει ξεκινήσει και βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο η κατασκευή των οκτώ (8) επιπλέον διδύπων βαγονιών μεταφοράς οχημάτων τύπου MDDm. Είναι ήδη έτοιμα προς παράδοση δύο διδύπων οχήματα με αριθμούς κυκλοφορίας 51 73 98-89 008 και 009. Ένα τρίτο με αριθμό κυκλοφορίας 51 73 98-89 010 βρίσκεται στο δοκιμαστήριο ενώ δύο επιπλέον είναι στον χώρο συναρμολόγησης βαμμένα για τελικές διορθώσεις και τρία ακόμα είναι σε διάφορα στάδια συναρμολόγησης.

• Εντός των υπόστεγων βρίσκονται επτά (7) επιβατάμαξες κατασκευής "Ελληνικών Ναυπηγείων" 1992, οι οποίες βρίσκονται σε διάφορες φάσεις ανακατασκευής, τοποθέτησης αεραγωγών, δικτύου νερού και δικτύου αέρα, μετρήσεων πλαισίου, αποξήλωση. (Αριθμοί κυκλοφορίας: 51 73 20-80 655, 656, 657, 663, 667 Β' θέσης, 51 73 39-80 204 ΑΒ' θέσης και 51 73 50-80 105 κλινοθέσιο Βc).

• Στον προαύλιο χώρο του εργοστασίου βρίσκονται δύο ακόμα επιβατάμαξες κατασκευής "Ελληνικών Ναυπηγείων" 1992, στις οποίες έχει εγκατασταθεί κλιματισμός. Οι νέοι αριθμοί κυκλοφορίας που έχουν λάβει είναι 61 73 39-76 200 η Ε/Α ΑΒ' θέσης και 91 73 20-76 659 αυτή της Β' θέσης.

• Σε άλλο στεγασμένο χώρο των εγκαταστάσεων έχει στηθεί η γραμμή παραγωγής των 79 νέων επιβαταμαξών β' θέσης κεντρικού διαδρόμου. Δύο νέες επιβατάμαξες βρίσκονται υπό κατασκευή. Οι αριθμοί κυκλοφορίας τους είναι 73 73 20-96 503 και 506. Η πρωτότυπη από τις συνολικά

εβδομηνταεννέα (79) που προβλέπεται να κατασκευαστούν, έχει ήδη λάβει πιστοποίηση (βλέπε σχετική αναφορά στα "Νέα"). Με την άφιξη της στην Ελλάδα, αναμένεται η έναρξη κατασκευής και παράδοσης των επόμενων, με ρυθμό μια επιβατάμαξα την εβδομάδα.

• Επίσης έχει γίνει ενεργοποίηση της κατασκευής των 80 επιπλέον βυτιοφόρων τύπου Ρ9-Zaces, τμήματα των οποίων έχουν αρχίσει να κατασκευάζονται.

• Στον προαύλιο χώρο του εργοστασίου υπάρχει μία φορ-

τάμαξα μεταφοράς σιτηρών, τύπου Uagpss, η οποία είχε κατασκευαστεί σαν πρωτότυπη για να τοποθετηθεί παραγγελία για κατασκευή και άλλων αυτού του τύπου, κάτι που ποτέ δεν έγινε.

• Τέλος πληροφορηθήκαμε ότι η πρωτότυπη ανακατασκευαζόμενη κλιναμαξα είναι στο εργοστάσιο της MAV - Adtranz στην Ουγγαρία και ολοκληρώνονται οι εργασίες ανακατασκευής της, για να αποτελέσει το πρότυπο για την ανακατασκευή και των υπολοίπων έξι.

Η κοινοπραξία "Ν. Κιολεΐδης" και "MAV Adtranz DVJ KFT" έχει ζητήσει την έγκριση από τον Ο.Σ.Ε. και για επιπρόσθετες εργασίες των υπό ανακατασκευή (42) επιβαταμαξών οι οποίες δεν προβλέπονταν από την αρχική σύμβαση και αναλυτικότερα, αντικατάσταση παραθύρων, τοποθέτηση τουαλέτας WC κενού, εξωτερική βαφή αμαξώματος, αντικατάσταση πλαστικού τάπητα δαπέδου, επισκευές διαφόρων εξαρτημάτων στο εσωτερικό, κιβώτια συσσωρευτών, εξωτερικές πρίζες διασύνδεσης οχημάτων, ανακαλωδίωση, εσωτερικός καθαρισμός, αντικατάσταση καθισμάτων.

Για τη συνεργασία τους στα "Νέα" αυτού του τεύχους η "Σιδηροτροχιά" ευχαριστεί τους Μιχάλη Αναστασάκη, Γρηγόρη Καραθανάση και Επαμεινώντα Μωυζέ.



Ε. ΜΟΥΖΕΙΣ

ΣΤΕΝΑ ΝΕΣΤΟΥ: ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΛΛΑ ΜΕ ΥΓΕΙΑ(;)

Σύμφωνα με τους αρμόδιους του ΟΣΕ, σε ορισμένα σημεία της διαδρομής των Στενών του Νέστου (κυρίως εκατέρωθεν του Σ.Σ.Λιβερών), οι απότομοι κάθετοι βράχοι, αποτελούσαν κίνδυνο για τις διερχόμενες αμαξοστοιχίες ή την επιδομή, επειδή σε ορισμένα σημεία είχαν παρατηρηθεί φαινόμενα σαθρότητας (:) προκαλώντας υποψίες ενδεχόμενης πτώσης μεγάλων όγκων. Έτσι, το τοπικό Τμήμα Γραμμής Δράμας, προχώρησε στην υλοποίηση έργων προστασίας της γραμμής από ένα τέτοιο ενδεχόμενο, εγκαθιστώντας σχετική εργολαβία. Δυστυχώς, αν και οι σχετικές εργασίες διήρκεσαν αρκετούς μήνες (2001-02), ο ΣΦΣ ενημερώθηκε από μέλη του και από αντιδράσεις του Δήμου Τοπείρου με μεγάλη καθυστέρηση, όταν τα έργα είχαν σχεδόν ολοκληρωθεί και η ζημία ήταν πλέον δεδομένη.

Ποιά ζημιά;

α) Με εξαίρεση τις 6-7 πρώτες (από την πλευρά της Σταυρούπολης) και τις 5-6 τελευταίες (κοντά στους Τοξότες), όλες οι υπόλοιπες γαλαρίες επιμικνύθηκαν με ταιμνένια επίπεδα στέγαστρα, έτσι ώστε οι τυχόν βράχοι να μην πέφτουν στη γραμμή (:).

β) Παράλληλα, ενισχύθηκαν, επίσης με ταιμνένιο, σε μεγάλο μήκος οι τοίχοι αντιστήριξης εκατέρωθεν των γαλαριών, αλλά και σε άλλα σημεία, και τέλος

γ) Ισοπεδώθηκαν, ευτυχώς σε μικρή έκταση, ζώνες με φυσική βλάστηση εκατέρωθεν της γραμμής.

Έτσι μία από τις ομορφότερες σιδηροδρομικές διαδρομές στην Ευρώπη, για την οποία το ενδιαφέρον του ΟΣΕ είναι (:) δεδομένο, υπέστη ανεπανόρθωτο αισθητικό πλήγμα, αφού όπως υλοποιήθηκε το συγκεκριμένο έργο, καταστράφηκαν οριστικά οι περιτεχνες, χειροποίητες λιθοδομές στους τοίχους αντιστήριξης και στις εισόδους των γαλαριών, μοναδικά έργα της σιδηροδρομικής μηχανικής των αρχών του 20ου αιώνα. Και ήταν αυτά ακριβώς τα σιδηροδρομικά στολίσια που, σε συνδυασμό με το πανέμορφο φυσικό περιβάλλον, δημιουργούσαν αυτό το μοναδικό σύνολο, που όμοιό του δεν υπάρχει αλλού στην Ελλάδα.

Και βέβαια, ουδείς διαφωνεί ότι η ασφάλεια των επιβατών είναι στόχος απόλυτης προτεραιότητας έναντι άλλων, αλλά τα ερωτήματα παραμένουν:

1. Ακόμα και αν η δικαιολογία του ενεδεχόμενου κινδύνου από πτώση βράχων είναι αληθοφανής, δεν υπήρχε άλλος τρόπος επίλυσης του προβλήματος; Με βάση ποιά στατιστικά δεδομένα τεκμηριώθηκε αυτός ο κίνδυνος και, εν πάσει περιπτώσει, γιατί ήταν αναγκαία η κατάργηση στο συγκεκριμένο τμήμα, του σχετικού συνεργείου εκβραχισμών, που για δεκαετίες χρησιμοποιούσε με επιτυχία ο ΟΣΕ;

2. Ακόμα κι εάν υποθεσουμε ότι δεν υπήρχε εναλλακτική λύση, γιατί ο ΟΣΕ δεν σεβάστηκε την ιδιαιτερότητα της συγκεκριμένης διαδρομής, συντάσσοντας ειδική μελέτη που θα λάμβανε υπόψη όλα τα χαρακτηριστικά των Στενών του Νέστου πού, ως μην ξεχνάμε, είναι και προστατευόμενη οικολογική περιοχή; Γιατί το έργο αυτό υλοποιήθηκε από μια περιφερειακή του υπηρεσία χωρίς δηλαδή την εποπτεία ανωτέρων κλι-

μακίων του ΟΣΕ, την σύμφωνη γνώμη άλλων συναρμόδιων υπηρεσιών (Δασαρχείο κ.α.), έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι αρνητικές επιπτώσεις της ταιμνεντοποίησης; Και ποιά είναι (αν υπάρχουν) τα σχέδια των παρεμβάσεων, έτσι ώστε να αμβλυνθεί, κατά το δυνατόν, η σοβαρή οπτική και αισθητική ρύπανση που προκλήθηκε, από την προχειρότητα του συγκεκριμένου έργου; Μια ιδέα (και μάλιστα χαμηλού κόστους) θα ήταν π.χ. η εκτεταμένη φύτευση, με κατάλληλα αναρριχώμενα φυτά (κισσός κ.α.), έτσι ώστε σταδιακά να καλυφθεί το ταιμνένιο και η ασκήμια, με την ελπίδα ότι η υπέροχη αυτή διαδρομή θα επανέλθει κάπως στην προηγούμενη φυσική της κατάσταση. Ίδωμεν....

«ΑΝΑΒΑΘΜΙΖΕΤΑΙ» Ο ΟΔΟΝΤΩΣ...

Καθώς γράφονται αυτές οι γραμμές, η γραμμή Διακοφτού-Καλαβρύτων δεν λειτουργεί, προκειμένου να εκτελεστεί η εργολαβία που στοχεύει στην "αναβάθμιση" της γραμμής, με ανασκώρωση, νέες βαρύτερες σιδηροτροχιές κ.α. Τελικός στόχος είναι η προμήθεια και δρομολόγηση νέων αυτοκινητμαζών που, εξ' όσων γνωρίζουμε, θα είναι μεγαλύτερες των σημερινών, με αυξημένο αξονικό βάρος κ.τ.λ. Και εδώ προκύπτουν κάποια ερωτήματα:

1. Με δεδομένο το ότι ολόκληρο το δίκτυο (εγκαταστάσεις, τεχνικά έργα και η γραμμή -σε απόσταση 20 μ. εκατέρωθεν- κ.α.) έχουν κυρηνθεί από το ΥΠΠΟ, ως προστατευόμενα μνημεία, πώς θα γίνει η προβλεπόμενη αναβάθμιση; Με άλλα λόγια, θα σεβαστεί ο ΟΣΕ, την μοναδικότητα του συγκεκριμένου δικτύου ή θα επαναληφθούν τα όσα έγιναν στα Στενά του Νέστου;

2. Ακόμα και αν η πρόθεση του ΟΣΕ είναι να μην αλλοιωθεί η φυσιογνωμία της διαδρομής, πώς θα χρησιμοποιηθούν οι νέοι (μεγαλύτεροι) συρμοί, αφού το τωρινό περιτύπωμα των γαλαριών δεν τους χωρά; Τι θα γίνει με τα γεφύρια; Δεν θα πρέπει να ενισχυθούν; Πώς θα γίνει αυτό, χωρίς να αλλοιωθούν τα περίτεχνα αυτά κατασκευάσματα;

3. Ίσως δεν αφορά τον ΟΣΕ, αλλά με την ανασκώρωση της γραμμής (με κοντρό σκύρο) θα καταστραφεί οριστικά η παρόπληρη (αλλά πολύ σημαντική για χιλιάδες περιπατητές) χρήση της γραμμής, ως φυσιολατρικού μονοπατιού. Υπάρχει καμμία μέριμνα για αυτό;

Δεν διαφωνούμε με την προσπάθεια αναβάθμισης και βελτίωσης του συγκεκριμένου δικτύου, αλλά θα πρέπει, επιτέλους, οι αρμόδιοι του

ΟΣΕ να αντιληφθούν ότι ορισμένα τμήματα του σιδηροδρομικού μας δικτύου (οδοντωτός, Πήλιο, Νέστος κ.α.), είναι τόσο σημαντικά και πολύτιμα που θα πρέπει να αντιμετωπίζονται όχι ως απλές εργολαβίες, αλλά με μεγάλη προσοχή και φροντίδα. Είναι πραγματικά σιδηροδρομικά στολίσια και συνεπώς πρέπει να διαφυλαχτούν πάσει θυσία και με οποιοδήποτε κόστος...

ΜΕΤΡΟ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Όταν κάναμε τον απολογισμό του πρώτου χρόνου λειτουργίας του μετρό της Αθήνας, επισήμαναμε το πρόβλημα συνεργασίας του με τα υπόλοιπα μέσα μαζικής μεταφοράς που προϋπήρχαν. Επανερχόμαστε επειδή στο διάστημα που πέρασε δεν έγινε τίποτα για την αντιμετώπισή του.

Το φαινόμενο της μη συνεργασίας των διαφόρων μέσων μεταφοράς στην Αθήνα είναι πολύ παλιό και οφείλεται στην προστασία των οικονομικών συμφερόντων των διαφόρων φορέων, ιδιωτικών και δημοσίων, που παρείχαν συγκοινωνία. Θεσμοθετήθηκε το 1925, όταν στη σύμβαση του Δημοσίου με την ΗΕΜ προβλέφθηκαν περιορισμοί στην κυκλοφορία και την επιβίβαση -αποβίβαση επιβατών, για τα ιδιωτικά λεωφορεία που κυκλοφορούσαν επί των "εστρωμένων οδών" και ανταγωνίζονταν τους τροχιοδρόμους της Εταιρείας. Τα μέτρα αυτά, γνωστά και σαν "συμβατικές δεσμεύσεις", διατηρήθηκαν με παραλλαγές έως το 1977, οπότε μετά την δημοσιοποίηση των ιδιωτικών λεωφορείων του Αθηνάϊκού ΕΚΤΕΛ, έπαψαν να έχουν νόημα και καταργήθηκαν. Είχε προηγηθεί η δημοσιοποίηση και των άλλων ιδιωτικών εταιρειών ΗΕΜ (μετέπειτα ΗΛΠΑΠ) και ΕΗΣ (μετέπειτα ΗΣΑΠ).

Τα επόμενα χρόνια πολλές φορές εξαγγέλθηκε η ενιαιοποίηση των φορέων συγκοινωνίας της πρωτεύουσας χωρίς ποτέ να υλοποιηθεί. Ουδέποτε επίσης εφαρμόστηκε ενιαίο σύστημα εισιτηρίου, πιθανώς με ζωνικιά διαφοροποίηση, που θα επέτρε-

πε μετεπιβιβάσεις μεταξύ των διαφορετικών μέσων και δεν θα καθιστούσε απαραίτητη την ύπαρξη πλήθους ακτινικών λεωφορειακών γραμμών με αφετηρία το κέντρο της Αθήνας ή του Πειραιά. Η μόνη θετική εξέλιξη προς την κατεύθυνση αυτή ήταν η ενιαιοποίηση της χρονικής κάρτας απεριόριστων διαδρομών τον Δεκέμβριο του 1981 (προηγμένων οι τρεις φορείς είχαν εκδώσει διαφορετικές κάρτες που ίσχυαν μόνο στα δικά τους μέσα).

Η λειτουργία του μετρό ελπίσαμε ότι θα έδινε την ευκαιρία για την θέσπιση νέου τιμολογιακού συστήματος, στα πρότυπα όλων των πόλεων του πολιτισμένου κόσμου. Δυστυχώς η στενή οικονομική αντίληψη επεκράτησε και το μετρό απέ-

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ «ΚΛΕΦΤΡΟΝΙΑ»

Συμβαίνει, δυστυχώς, σε όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αλλά οι κλοπές σε βάρος ανύποπτων επιβατών του ΟΣΕ τείνουν να καταντήσουν αληθινή μάστιγα. Στο Σταθμό Αθηνών (και όχι μόνον) τα κλεφτρόνια και κάθε λογής ύποπτα στοιχεία δρούν κυριολεκτικά ανενόχλητα, ξαλαφρώνοντας τον κοσμάκη από πορτοφόλια, αποσκευές και άλλα προσωπικά αντικείμενα. Πρόσφατο θύμα και ο Αντιπρόεδρος του ΣΦΣ, που του έκλεψαν το πορτοφόλι στην (διαβόητη) αμαξοστοιχία 604. Δεν ξέρουμε ποιος φταίει για την αισχρή αυτή κατάσταση, αλλά κάτι πρέπει να γίνει εδώ και τώρα... Μήπως πρέπει να απευθυνθούμε και για αυτό το πρόβλημα στην... κα Γιάννα Αγγελουπούλου;

κτπεε διαφορετικό και πολύ ακριβότερο εισιτήριο από τα λεωφορεία και τα τράλλεϋ. Το εισιτήριο αυτό δεν παρείχε τη δυνατότητα μεταπιβίβασης σε άλλη τροφοδοτική λεωφορειακή γραμμή. Αποτέλεσμα είναι η διατήρηση μέχρι σήμερα του συνόλου σχεδόν των, παράλληλων προς το μετρό, παλαιότερων ακτινικών γραμμών. Σε κάποιες περιπτώσεις ιδρύθηκαν και τοπικές λεωφορειακές γραμμές από τους σταθμούς του μετρό προς τα τέρματα. Έτσι εμφανίζεται πλέον το παράδοξο να υπάρχουν περισσότερες λεωφορειακές γραμμές και να κυκλοφορούν περισσότερα λεωφορεία, απ' ότi πριν λειτουργήσει το μετρό!

Όπου επιχειρήθηκε η μεταφορά της αφετηρίας παλιάς ακτινικής γραμμής σε σταθμό του μετρό, ξεσπώθηκε θύελλα διαμαρτυριών από τους τοπικούς φορείς και οι αφετηρίες επανήλθαν σύντομα στο κέντρο. Το ίδιο είχε συμβεί και πριν λίγα χρόνια όταν επιχειρήθηκε η μεταφορά πολλών αφετηριών λεωφορειακών γραμμών των δυτικών προαστίων κοντά σε σταθμούς του ηλεκτρικού. Οι επιβάτες προέβλεπαν, πέραν της ταλαιπωρίας που συνεπαγόταν η αλλαγή του μέσου, το επιχείρημα του πρόσθετου ακριβού εισιτηρίου ή την ανάγκη αγοράς ακριβότερης κάρτας απεριοριστων διαδρομών, με διπλάσια τιμή από την κάρτα των λεωφορείων.

Την ιλιθιολογούμενη κατάργηση των παράλληλων λεωφορειακών γραμμών προς το υπό κατασκευή τραμ επικαλούνται, σαν επιχείρημα εναντίον του, οι γνωστοί γραφικοί πολέμιοί του στο Παλιό Φάληρο. Παρουσιάζοντας το κακό παράδειγμα του μετρό, ισχυρίζονται ότι μετά τη λειτουργία του τραμ θα χαρακτηριστούν οι κάτοικοι των κοντινών προς τη γραμμή περιοχών, που θα πρέπει να μεταπιβιστούν σε κάποια τοπική τροφοδοτική προς αυτό λεωφορειακή γραμμή. Θέτουν δε τη διατήρηση όλων των παράλληλων προς το τραμ λεωφορειακών γραμμών, σαν μείζον ζήτημα και αίτημα. Μα τότε γιατί κατασκευάζουμε μετρό, τραμ και προαστιακό σιδηρόδρομο;

Σαν παράδειγμα αναφέρουμε την παλινδρόμηση της αφετηρίας προς Δάσος Χαϊδαρίου και Παλατάκι (Α15 και Β15), από την οδό Δελφινώρη στην οδό Δελφινάνη, περίπου 200 μέτρα δυτικότερα, εμπρός από τη σκάλα του σταθμού του Μεταξουργείου. Μετά από οργίλες αντιδράσεις των κατοίκων οι αφετηρίες μεταφέρθηκαν στην οδό Νικηφόρου. Με τη ρύθμιση αυτή τα λεωφορεία επιβάρυναν την κυκλοφορία των οδών Καρόλου και Μάρνη, που ως όριο δακτυλίου παρουσίαζαν ήδη αυξημένη κίνηση, καθώς και των οδών Μενάνδρου και Αησιλάου, όπου ευρίσκεται πλήθος άλλων αφετηριών. Το Σεπτέμβριο του 2002 η αφετηρία επαναφέρθηκε στην οδό Δελφινώρη μετά τη διαπίστωση των προβλημάτων αυτών.

Το φαινόμενο αυτό, καθαρά ελληνικό, εμποδίζει το σωστό σχεδιασμό του πλέγματος των λεωφορειακών γραμμών και απαιτεί την κυκλοφορία περισσότερων από πριν λεωφορείων, για την κάλυψη και των νέων τοπικών γραμμών, ενώ δεν αποσυμφορείται το κέντρο. Οι αρμόδιοι πρέπει επιτέλους να προχωρήσουν στην καθιέρωση ενός τιμολογιακού συστήματος, ανάλογου με των περισσότερων πόλεων του εξωτερικού και να επανασχεδιάσουν το δίκτυο των λεωφο-

ρειακών γραμμών, ως συμπληρωματικό των γραμμών του μετρό και του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου. Το ύψος του κομίστρου πρέπει να οριστεί σε επίπεδο λογικό και συμφέρον για τους μετακινούμενους, που στην πλειοψηφία τους είναι εργαζόμενοι και συνταξιούχοι, χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος. Γιατί όταν το εισιτήριο αποτελεί χαράτσι, η χρήση του Ι.Χ. ή του ταξί, σε κάποιες περιπτώσεις εμφανίζεται οικονομικά συμφέρουσα. Με ένα πυκνό δίκτυο τροφοδοτικών λεωφορειακών γραμμών, κανονικών και εξπρές, θα αμβλυνθεί και το πρόβλημα σταθμεύσεως κοντά στους σταθμούς του μετρό και του ηλεκτρικού. Στο σύστημα βέβαια πρέπει να ενταχθούν και τα υπό κατασκευή μέσα μεταφοράς, προαστιακός σιδηρόδρομος και τραμ. Σε διαφορετική περίπτωση η δαπάνη κατασκευής τους δεν δικαιώνεται ιλιθίως.

ΟΛΑ INTERCITY

Η εντολή δόθηκε από ψηλά: Κόψτε το λαιμό σας, δώστε γραμμή για 160 κιλώρα και κάντε τρένα που να πηγαίνουν στη Θεσσαλονίκη σε 5 ώρες και κάτι.

Ακολούθησε πανικός. Η συντήρηση της γραμμής είχε πάψει προ πολλού για μείωση των δαπανών. Τα Intercity AEG/LEW είχαν περάσει τα 10 χρονικά κυκλοφορίας. Η συντήρησή τους έπρεπε να γίνεται συχνότερα και πιο επισταμένα. Οι κόφτες ήταν ρυθμισμένοι στα 140 κιλώρα. Υπήρχαν ένα σωρό αφύλακτα πασάγια (ισόπεδες διαβάσεις) που το καλοκαίρι έμπαιναν βραδυπορίες των 10 κιλώρα αντί να μπαίνουν φύλακες (πάλι για οικονομία). Τα φωτισήματα έδειχναν μονίμως κόκκινα, οι σηματοφόροι δεν λειτουργούσαν, τα τρένα σταμάταγαν συνεχώς για λίγες τηλεγραφημάτων κ.τ.λ.

Έγιναν δοκιμές, έπεσαν λεφτά (επί 12 τα χιλιόμετρα για τους Μηχανοδηγούς), έλεισαν πασάγια, εκδόθηκαν εγκύκλιοι για λίγη τηλεγραφημάτων από τα ραδιοτηλέφωνα για υπερβάσεις κόκκινων φωτισμάτων και κλειστών σηματοφόρων, βγήκαν ομάδες γραμμής τις νύχτες, πέρασαν Ματίσες, δόθηκαν μεγάλα τμήματα γραμμής με 160 κιλώρα, βγήκαν μερικοί σταθμάρχες εκτός υπηρεσίας και τραβώντας από δω, τραβώντας από εκεί προέκυψε το περασμένο καλοκαίρι ένα νέο εμβόλιο ζεύγος Intercity με χρόνο διαδρομής Αθήνας-Θεσσαλονίκης 5 ώρες και 15 λεπτά. Θρίαμβος!

Στα νέα δρομολόγια, το Γενάρη που μας πέρασε, προγραμματίστηκαν όλα τα δρομολόγια με μεγάλες μειώσεις των χρόνων διαδρομής. Τα Intercity Express-ICE (!) 4 ώρες και 57 λεπτά (ένα ζεύγος) και 5 ώρες και 15 λεπτά (ένα ζεύγος), τα υπόλοιπα Intercity 5 ώρες και 30 λεπτά, οι ταχείες (δηζελosuρμοί) 6 ώρες. Παραδόθηκαν στο μεταξύ και νέα τμήματα γραμμής με αυξημένες ταχύτητες, εντατικοποιήθηκε η συντήρηση γραμμής και τροχαίου υλικού, έπεσαν κι άλλα λεφτά στο προσωπικό και το θαύμα έγινε.

Και ως εδώ καλά και μπράβο. Ευτυχώς που μετά από τους άσχετους και ευθυνόφρονους αλεξίπτωτες της Διοίκησης, βρέθηκε και κάποιος που ήξερε την κατάσταση από μέσα και έκανε αυτό που έπρεπε. Τρισεκατομμύρια είχε καταβροχθίσει η γραμμή τόσα χρόνια και αποτέλεσμα δεν είχε φανεί.

Μόνο που υπήρξαν και δύο παρενέργειες: Αυξήθηκαν υπέρμετρα τα συμπληρώματα τροταριότητας και κόπικαν σταθμεύσεις από τις ταχείες 500, 501, 502 και 503. Στην ουσία όλα τα τρένα Αθήνας-Θεσσαλονίκης μετατράπηκαν σε Intercity. Στις δε ταχείες έγινε και το άλλο: εν όψει της παραλαβής των νέων κλιματιζόμενων επιβαταμαζών Α' θέσης με σκευοφόρο και παιδότοπα (αυτοί μας έλειπαν) καθιερώθηκε συμπλήρωμα 8 ΕΥΡΩ για την Α' θέση των αμαξοστοιχιών αυτών. Φαίνεται πως οι αρμόδιοι εκμετάλλευσής του ΟΣΕ ονειρεύτηκαν την άμεση δρομολόγηση των επιβαταμαζών αυτών. Μόνο που σήμερα, έξι μήνες μετά, κανένα από τα 6 οχήματα του τύπου αυτού που έχουν παραληφθεί δεν έχει δρομολογηθεί, ενώ τα συμπληρώματα εισπράττονται κανονικά. Μάλλον δεν το ξέρουν αλλά μην τους το πείτε! Θα στεναχωρηθούν αν το μάθουν! Εδώ έπρεπε να περάσουν τρεις μήνες και να τους κρoζει το σύμπαν, για να καταργήσουν την εισπράξη συμπληρώματος μεταξύ Πύργου-Ολυμπίας για τα δύο ζεύγη Intercity που τερματίζουν εκεί. Στο μεταξύ όμως μπδενίστηκε η τοπική επιβατική κίνηση.

Η κατάργηση των σταθμεύσεων των ταχείων στους σταθμούς Τίθορας, Αμφίκλειας, Λιλαίας, Μπράλου, Αγγειών, Θαυμακού, Ορφανών, Δοξαρά, Ραψάνης, Πλαταμώνα, Λετοκαρύας, Λιτοχώρου και Αιγινίου, χωρίς ταυτόχρονη επανδρομολόγηση των καταργημένων απλών αμαξοστοιχιών Αθήνας-Λάρισας (1510, 1511, 1512 και 1515) επισημάνθηκε από το προσωπικό έλξης και κίνησης πριν την εφαρμογή των νέων δρομολογίων, πλην όμως οι διαμαρτυρίες των συνδικαλιστικών τους εκπροσώπων συνάντησαν ώτα μη ακουόντων. Το ίδιο και οι διαμαρτυρίες τοπικών φορέων και Βουλευτών. Έτσι όταν εφαρμόστηκαν τα νέα δρομολόγια, αντί να κερδίσει ο ΟΣΕ τις εντυπώσεις από τη σημαντική μείωση των χρόνων, εισέπραξε τις διαμαρτυρίες, που όλος ο τύπος πρόβαλε δεόντως, για τη συκοινωνιακή απαξίωση ολοκλήρων περιοχών και την υπερβολική αύξηση των τιμών των Intercity (με τα ICE 50 και 51 το εισιτήριο Αθήνας-Θεσσαλονίκης κοστίζει 45,20 ΕΥΡΩ για τη Β' θέση και 60 ΕΥΡΩ για την Α' θέση, ενώ χρησιμοποιούνται τα ίδια τετράδμη Intercity που όπως είπαμε, τα 'χουν τα χρονάκια τους).

Μετά την αναμενόμενη καταιγίδα, πλήθος προαιρετικών σταθμεύσεων καθιερώθηκε σε Intercity και ταχείες και συνεχώς προστίθενται νέες. Μόνο η Λιλαία έμεινε μέχρις ώρας απ' έξω, φαίνεται ότι ο Δήμαρχος δεν έχει δόντι. Στην Αμφίλεια και το Θαυμακό σταματούν ακόμα και Intercity. Στο Μπράλο σταθμεύει το IC70 και γι' αυτό δεν σταθμεύει το 500, αλλά αν βρείτε Σάββατο πρωί εισιτήριο στο 70 για Μπράλο να μας... το πείτε και σε μας.

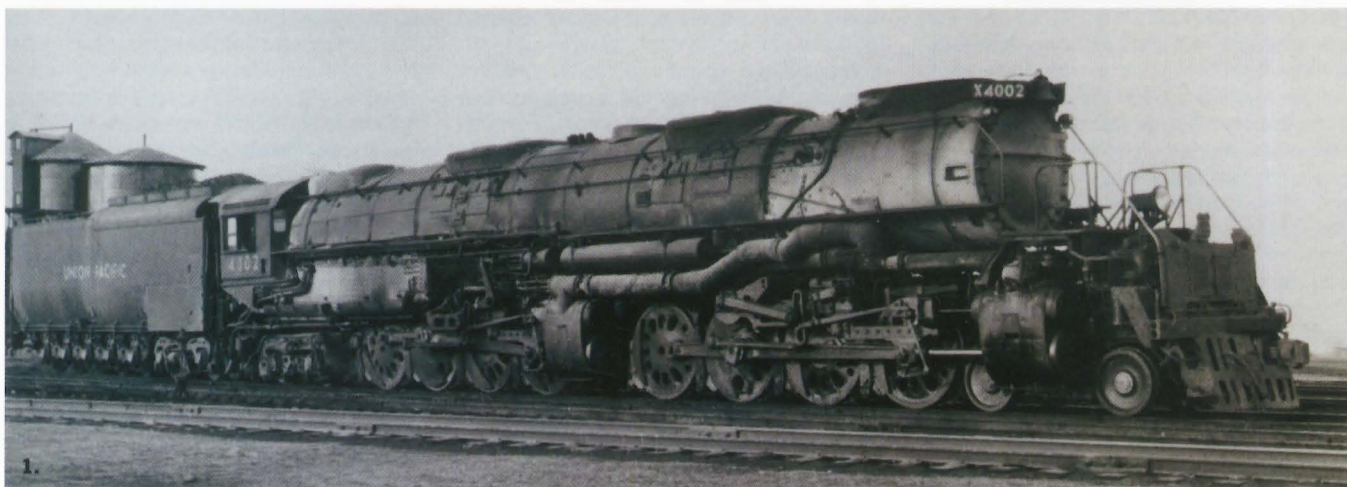
Δυστυχώς αποδεικνύεται συνεχώς ότι στον ΟΣΕ οι υπεύθυνοι της επιβατικής εκμετάλλευσής αποφασίζουν κατά την έμπνευση της στιγμής και πειραματίζονται συνεχώς. Προβλήματα, που σε όλα τα σοβαρά δίκτυα έχουν επιλυθεί προ πολλού, ανακύπτουν και καθίστανται άλυτα. Δεν γνωρίζουμε αν αυτό συνιστά μόνο επαγγελματική ανεπάρκεια και άγνοια του σιδηροδρομικού γίγνεσθαι ή είναι σκόπιμες ενέργειες απαξίωσης του σιδηρόδρομου στη χώρα μας εν όψει ιδιωτικοποίησης (;) ή κατάργησης (;) μεγάλων τμημάτων και υπηρεσιών του. ■



AMERICAN LOCOMOTIVE COMPANY:

ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΜΙΑΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

των Γιώργου Χανδρινού και Λευτέρη Παπαδημητρίου



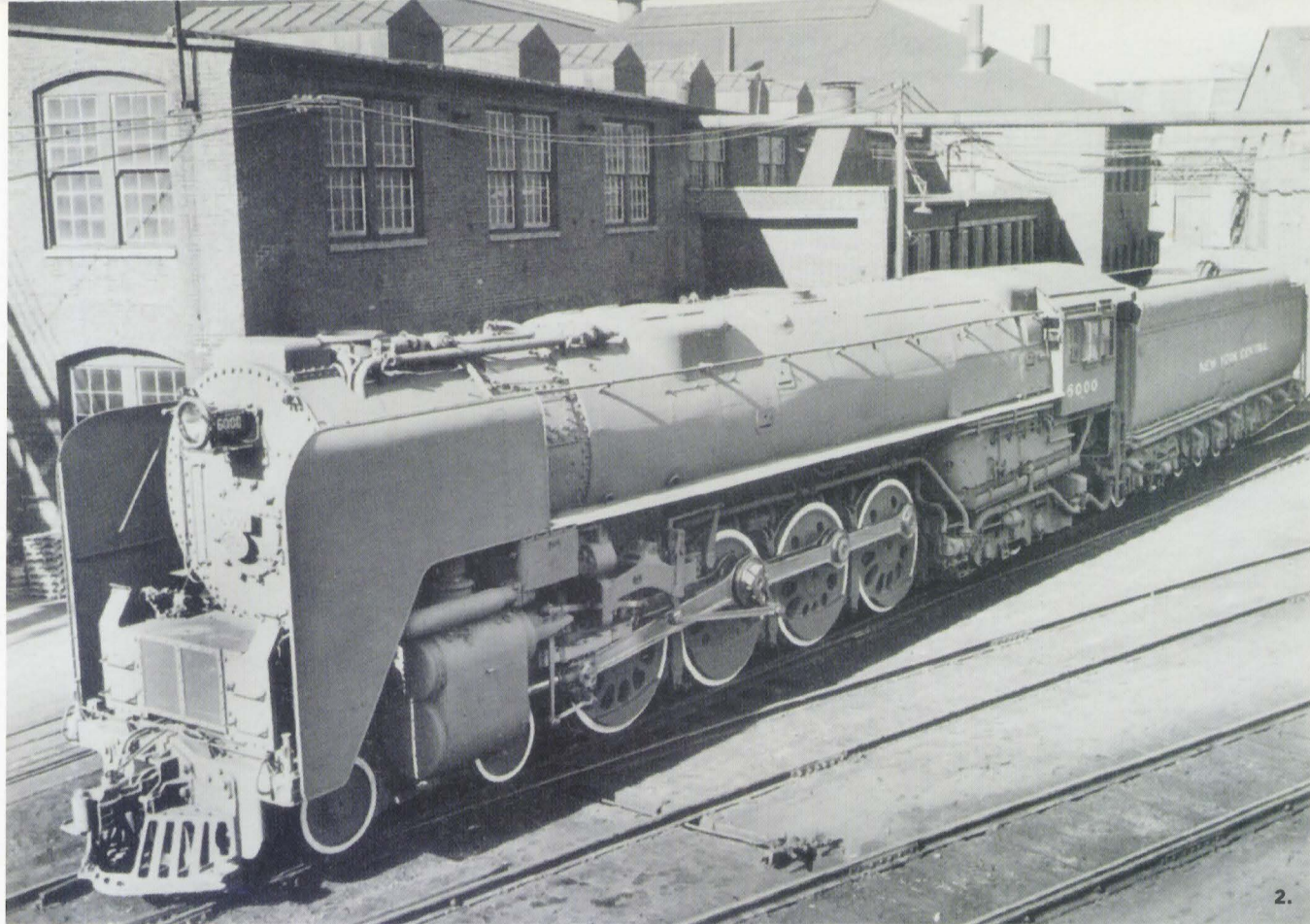
Το ακρωνύμιο Alco διατηρεί, αναμφίβολα, ειδική θέση στις καρδιές χιλιάδων σιδηροδρομόφιλων, σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης, συμπεριλαμβανομένης, βεβαίως, και της Ελλάδας. Ολοι αυτοί, πού συχνά αποκαλούνται "αλκό-φιλοι" ή "αλκο-ολικοί" (!) τιμούν ιδιαίτερα την μεγάλη αυτή Αμερικάνικη βιομηχανία, πού τα σιδηροδρομικά της προϊόντα (ατμάμαξες και δηζελάμαξες) κυριάρχησαν για πολλές δεκαετίες σε αναρίθμητα δίκτυα, τόσο στις ΗΠΑ και στην Β.Αμερική, όσο και σε δεκάδες άλλες χώρες, από την Αυστραλία μέχρι το Περού και από την Ισπανία μέχρι την Ινδία και την Ν.Α. Ασία. Και έχουν, ασφαλώς, απόλυτο δίκιο...

Η "American Locomotive Company" ιδρύθηκε όταν 8 μικρότερες εταιρείες κατασκευής ατμαμαξών ή εξαρτημάτων τους (μερικές από αυτές είχαν ιδρυθεί ήδη από τα 1850) συγχωνεύθηκαν για να αντιμετωπίσουν το τότε μονοπώλιο μιας άλλης μεγάλης Αμερικάνικης κατασκευαστικής εταιρίας, της γνωστής "Baldwin Locomotive Works" (ιδρ. 1866). Η ιδέα ήταν του επιχειρηματία Pliny Fisk, ο οποίος τον Ιούνιο του 1901 ίδρυσε την Alco, αγοράζοντας τις εταιρείες Brooks, Cooke, Dickson, Manchester, Pittsburgh, Rhode Island, Richmond και Schenectady, λίγα δε χρόνια αργότερα, την Rogers και την Καναδική Montreal. Αρχικά, η Alco συνέχισε την παραγωγή των ατμαμαξών της σε όλες αυτές τις μονάδες, αλλά στα

1929 μεταφέρει ολόκληρη την γραμμή παραγωγής στο Schenectady, μια μικρή πόλη κοντά στο Albany πάνω στην γραμμή New York - Buffalo, πού, έκτοτε, συνέδεσε άρρηκτα την ύπαρξη της με την Alco.

Η νέα εταιρεία πέτυχε αμέσως: την δεκαετία του '20, η Alco κατασκεύασε τις μισές σχεδόν ατμάμαξες σε όλες τις ΗΠΑ, αναγκάζοντας την Baldwin να περιορίσει τις δικές της πωλήσεις στο 40% της τότε αγοράς. Λίγο νωρίτερα (1905-1914), η Alco είχε επεκταθεί και στην κατασκευή αυτοκινήτων, ενώ στα 1924, με την συνεργασία των εταιρειών "Ingersoll - Rand" και " General Electric", προχώρησε και στην παραγωγή των πρώτων της δηζελαμαξών.

Τα χρόνια του "κραχ" και της μεγάλης οικονομικής ύφεσης που ακολούθησε, η παραγωγή ατμαμαξών έπεσε σε μηδενικά επίπεδα, αλλά η συνε-



2.

χής επέκταση και ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στις ΗΠΑ βελτίωσε γρήγορα την κατάσταση και οδήγησε στην μεγάλη άνθηση της σιδηροδρομικής βιομηχανίας στα 1930-40. Παρά τον σκληρό ανταγωνισμό με την Baldwin αλλά και με την Lima, τον τρίτο

Αμερικάνικο κολοσσό της εποχής, η Alco εξακολουθεί να κρατά τα σκίπτρα. Πολλές μεγάλες και μικρότερες εταιρείες ("New York Central",

"Milwaukee", "Delaware and Hudson" κ.α.) στηρίζονται αποκλειστικά ή κατά μεγάλο ποσοστό στις ατμάμαξες που παράγει το Schenectady. Οι απαιτήσεις μάλιστα για ισχυρότερες ή ταχύτερες ατμάμαξες συνεχώς αυξάνουν, αλλά η Alco έχει την τεχνολογία και την εμπειρία να ανταποκρίνεται αμέσως. Είναι η εποχή που εμφανίζονται ορισμένες από τις τελειότερες, εντυπωσιακότερες, αλλά και ομορφότερες ατμάμαξες που γνώρισε ποτέ ο κόσμος: ποιος δεν θαυμάζει ακόμα και σήμερα τις υπέροχες 4-6-4 J-3a Hudsons και τις 4-8-4 S-1 Niagaras της "New York Central", την αεροδυναμική 4-6-4 F7 του τραίνου "Hiawatha" της " Milwaukee", τις τεράστιες 4-12-2, σειρά 9000 της "Union Pacific" ή τις πανίσχυρες, αρθρωτές 4-6-6-4 Challengers. Και όταν, στα 1940, η "Union Pacific" ζήτησε πάλι την πιο μεγάλη ατμάμαξα που κατασκευάστηκε ποτέ, οι τεχνικοί της Alco παρουσίασαν έναν τετρακύλινδρο γίγαντα 4-8-8-4, μήκους 45 μ., βάρους (με την εφοδιοφόρο) 508 τόνων, ισχύος 7000 ίππων και ελκτική ικανότητα εμπορικών συρμών 4.500 τόνων. Ήταν τα περίφημα "Big Boys", που βάφτισε άθελα του κάποιος ανώνυμος τεχνίτης του Schenectady όταν έγραψε με κιμωλία πάνω στον τεράστιο λέβητα τις δύο αυτές λέξεις.

Όμως, το τοπίο άρχισε να αλλάζει γρήγορα, με την εμφάνιση στην Αμερικάνικη αγορά μιας νέας εταιρείας: η "Electro

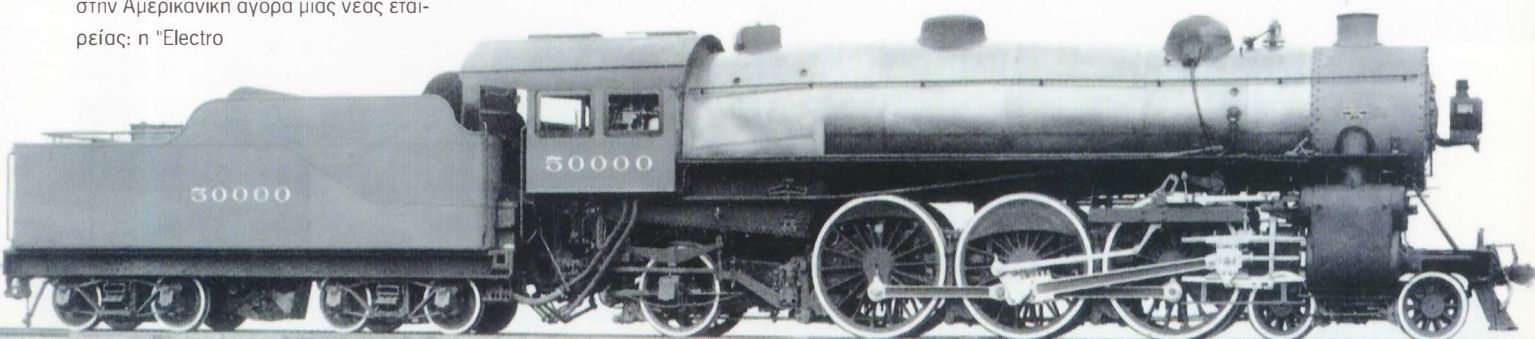
1. **Big Boy!** Η θηριώδης Mallet της ιστορικής Union Pacific διεκδικεί με μεγάλες πιθανότητες τον τίτλο της διασημότερης ατμάμαξας στον κόσμο μετά τον Rocket του Stephenson. Σχεδιασμένη για έλξη συρμών 3600 τόνων σε ανωφέρεια 11.5 ο/οο, στην πράξη, αποδείχτηκε ικανή για έλξη 4450 τόνων. Στη φωτογραφία η 4002 (το "X" στην μετώπη, δηλώνει εμπνευματικό δρομολόγιο) στη Διαλογή του Laramie στο Wyoming το Νοέμβριο του 1956. (φωτογραφία: Stan Kistler)

2. Ο απόλυτος Αμερικάνικος Ατμός. Η πρώτη από τις περίφημες S1-Niagaras που κατασκευάστηκαν για λογαριασμό της New York Central

φωτογραφίζεται στο εργοστάσιο του Schenectady στα 1945. Με ισχύ 6000 PS και διαθεσιμότητα που θα τη ζήλευαν σύγχρονες κινητήριες μονάδες, κάθε μία από αυτές τις θρυλικές μηχανές ισοδυναμούσε με τρεις δηζελάμαξες EMD E7. (φωτογραφία: ALCO)

3. Εργοστασιακή φωτογραφία μιας πειραματικής 4-6-2 του 1910 που αποτέλεσε πρότυπο για οκ ολίγες τάξεις Pacific σε ολόκληρο το αμερικανικό δίκτυο. Όπως φαίνεται και από τον αριθμό της μηχανής, πρόκειται για την 50.000η ατμάμαξα που κατασκευάστηκε στο Schenectady. (φωτογραφία: ALCO)

- Motive Division", παράρτημα της γνωστής "General Motors" μπήκε δραματικά στην αγορά παρουσιάζοντας στα 1939 την δηζελάμαξα FT. Η πολύ επιτυχημένη απόδοση της, σε συνδυασμό με τις επείγουσες ανάγκες του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου και την οικονομική δυσπραγία πολλών σιδηροδρομικών εταιρειών, άρχισαν να διαγράφουν σκοτεινό το μέλλον για τις ατμάμαξες. Άλλες γρήγορα, άλλες λίγο αργότερα, οι εταιρείες στράφηκαν ►



3.



4.



5.

στην δηζελοκίνηση, αφού και το επιβατικό κοινό απαιτούσε πλέον αξιοπιστία, ταχύτητα, καθαριότητα και οικονομία.

Σε σύγκριση με την Baldwin και την Lima, η Alco είχε ακόμα την πρωτιά: η δηζελάμαξα Alco RS1 είχε πολύ καλή απόδοση, ενώ η συνεργασία της με την GE εξασφάλιζε εξαιρετικής ποιότητας ηλεκτρικά συστήματα στις μηχανές της. Στα 1946, η Alco, παράγει δύο δηζελάμαξες, την PA (για

επιβατικές αμαξοστοιχίες) και την FA (για εμπορικές). Παρά την ομοιότητα τους με τις αντίστοιχες δηζελάμαξες της EMD (σειρά E και F), οι δύο αυτές μονάδες θεωρούνται ακόμα και σήμερα, από τις ωραιότερες δηζελάμαξες που παρήχθησαν ποτέ.

Η Alco έτρεφε μεγάλες ελπίδες για τα δύο αυτά προϊόντα της, αλλά οι ελπίδες της απεδείχθησαν μάταιες: το κύριο πρόβλημα της ήταν ο κινητήρας τύπου 244, που χαρακτηριζόταν από χαμηλή αξιοπιστία και μεγάλο κόστος συντήρησης-επισκευής, πραγματικός εφιάλτης για τις σιδηροδρομικές εταιρείες, που ήδη άρχισαν να βλέπουν το επιβατικό τους κοινό να στρέφεται προς το αυτοκίνητο και, λίγο αργότερα, στο αεροπλάνο. Από την άλλη μεριά, η EMD, με τον δικό της κινητήρα, τον 567, πέτυχε ακριβώς το αντίθετο: εξαιρετική απόδοση και χαμηλό λειτουργικό κόστος. Τα πρώτα σύννεφα εμφανίστηκαν πάνω από το Schenectady και ήταν μαύρα.

Οι τεχνίτες της Alco έβαλαν τα δυνατά τους, κατασκευάζοντας τον 251, έναν νέο κινητήρα, με πολύ καλύτερη απόδοση. Ήταν όμως μάλλον αργά. Ο παλιός συνεταιρς, η GE, θορυβημένη από την αυξανόμενη αναξιοπιστία της Alco και τις χαμηλές πωλήσεις, αποχώρησε στα 1953, ξεκινώντας, σταδιακά, την δική της πορεία στην Αμερικάνικη σιδηροδρομική αγορά, υψώνοντας με αυτοπεποίθηση και, τελικά, με επιτυχία, το ανάστημά της στην EMD. Με τον νέο της, βελτιωμένο κινητήρα, η Alco κατάφερε να ορθοποδίσει και πάλι, επεκτείνοντας μάλιστα την παραγωγή της σε εξαγωγικές δηζελάμαξες, εφοδιάζοντας έτσι, τα σιδηροδρομικά δίκτυα πολλών χωρών με εκατοντάδες επιτυχημένες, σε γενικές γραμμές, κινητήριες μονά-

δες. Παράλληλα, η εταιρεία, υπέγραψε συμβόλαια συνεργασίας π.χ. παρχωρώντας τα δικαιώματα κατασκευής ή συνιδρύοντας αντίστοιχες μονάδες σε διάφορες χώρες (Αυστραλία, Ισπανία, Ινδία κ.α.). Παρ' όλα αυτά, οι πωλήσεις άρχισαν πάλι να πέφτουν δραματικά και, η εμφάνιση των διηλεκτρικών της σειράς "Century", δεν μπόρεσε να σώσει την εταιρεία.

Ένα παγωμένο πρωινό του Ιανουαρίου 1969, μία μηχανή ελιγμών της εταιρείας "Newburgh and South Shore Railroad", βγήκε από τις εγκαταστάσεις του Schenectady. Ήταν η τελευταία κινητήρια μονάδα που κατασκευάστηκε στο ιστορικό αυτό εργοστάσιο, που σιγά-σιγά έκλεισε τις πόρτες του για πάντα. Την ίδια χρονιά, η Alco, που από το 1955 είχε μετονομαστεί σε "ALCO Products Inc." πούλησε τα σχεδιαστικά δικαιώματα των διηλεκτρικών στην "Montreal Locomotive Works", την γνωστή μας MLW, που συνέχισε την παραγωγή για αρκετά ακόμα χρόνια. Αλλά αυτή είναι μια άλλη ιστορία...

Έτσι γεννήθηκε, ανδρώθηκε, παρήκμασε και έσβησε μια μεγάλη Αμερικάνικη εταιρεία, που στην διάρκεια της 70χρονης περίπου ζωής της κατασκεύασε πάνω από 90000 μηχανές (75000 μόνον μέχρι το 1948), στην συντριπτική τους πλειοψηφία ατμάμαξες, σε 50 διαφορετικούς τύπους διάταξης αξόνων. Ίσως δεν είναι ευρύτερα γνωστό, αλλά η Alco διέπρεψε και στην κατασκευή αρμάτων μάχης, πυρομαχικών, πυροβόλων, αλλά και κινητήρων για υποβρύχια, καταδρομικά, ρυμουλκά κ.α. Ασφαλώς όμως, όλοι εμείς οι σιδηροδρομόφιλοι θα την θυμόμαστε για πάντα για τις τόσο πετυχημένες, αλλά και όμορφες ατμάμαξες και διηλεκτάμαξες της, πολλές από τις οποίες εξακολουθούν να κυλούν στις γραμμές πολλών δικτύων, στα πέρατα της γης, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας.

Η ALCO ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Alco πρωτοεμφανίστηκε στην χώρα μας, στα μέσα της δεκαετίας του 1910, στην πρώτη φάση δηλ. της μεγάλης της ακμής. Ήταν η περίοδος κατά την οποία η εταιρεία ΠΔΣ, χρειαζόταν επειγόντως νέες, ισχυρότερες ατμάμαξες ενόψει της ολοκλήρωσης του άξονα Αθίνας - Θεσσαλονίκης, εν μέσω μάλιστα του 1ου Παγκοσμίου Πολέμου. Έτσι, στα 1915, παρήγγειλαν από την Αμερικάνικη εταιρεία 20 ατμάμαξες, τύπου "Mikado", 2- 8- 2, με αρχική αρίθμηση Γ401-420 και λίγο αργότερα (επί ΣΕΚ) Ια 701-720.

Ήταν οι μοναδικές ατμάμαξες αυτού του τύπου στην Ευρώπη, μαζί με αυτές της εταιρείας PLM στην Γαλλία. Αν και σήμερα, δεν γνωρίζουμε παρά ελάχιστα πράγματα για αυτές, οι Ια υπήρξαν οι πρώτες μεγάλες ατμάμαξες της χώρας μας, και αυτές που έσυραν το παρθενικό Simplon Orient Express στην Ελλάδα το 1920. Είναι δε προφανές ότι επρόκειτο για επιτυχημένες μηχανές, που, αν μη τι άλλο, βοήθησαν σημαντικά τους Ελληνικούς σιδηρόδρομους σε μια δύσκολη για την χώρα περίοδο.

Η Alco εμφανίζεται ξανά 30 χρόνια αργότερα.

Η λήξη του πολέμου και η Γερμανική Κατοχή, βρίσκουν το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, σε δραματική κατάσταση, με σοβαρότατες καταστροφές τόσο σε ατμάμαξες και βαγόνια, όσο και στην υποδομή. Για την βελτίωση της κατάστασης, στα πλαίσια των πολεμικών αποζημιώσεων και της οικονομικής βοήθειας προς την χώρα μας, οι ΣΕΚ παραλαμβάνουν, στα 1947, 27 ατμάμαξες του Αμερικάνικου Σώματος Μεταφορών (USA/TC). Επρόκειτο για μηχανές 2-8-0,

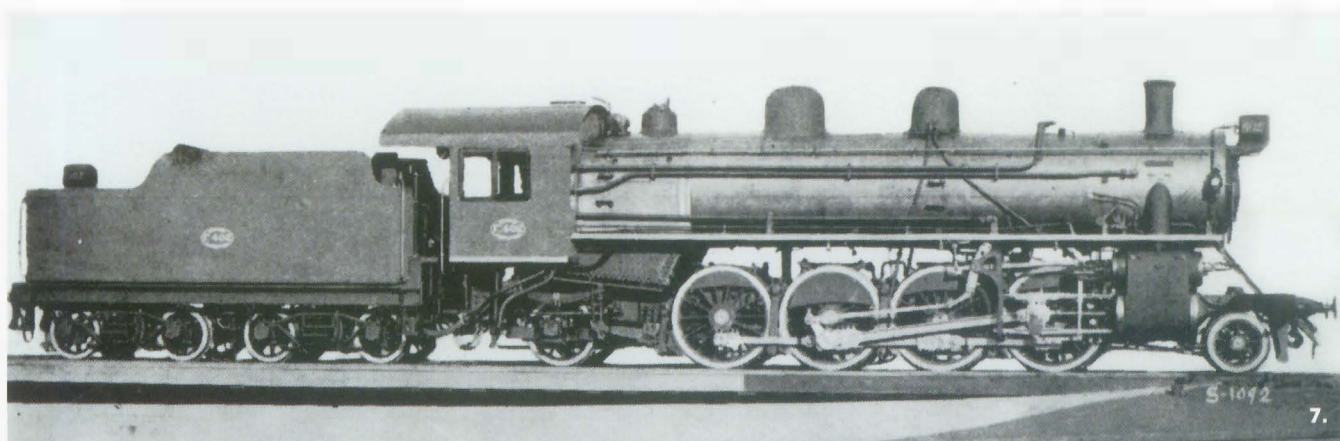
της περίφημης σειράς S160, που αριθμούσαν συνολικά 2500 μονάδες, κατασκευής Alco, Lima και Baldwin, για τις ανάγκες του πολέμου στην Ευρώπη. Οι ΣΕΚ αρίθμησαν την σειρά αυτή Θγ 521-537 (καύση άνθρακα) και 551-560 (καύση μαζούτ), ενώ, αργότερα, στα 1959, οι ΣΕΚ αγόρασαν από τους Ιταλικούς Σιδηροδρόμους (FS), 25 ακόμα τέτοιες ατμάμαξες, που πήραν αρίθμηση Θγ 571-595. Από τις 52 αυτές ατμάμαξες (η πολυπληθέστερη σειρά στην Ελλάδα), η Alco είχε κατασκευάσει τις 24. Οι ατμάμαξες Θγ απεδείχθησαν, παρά την λιπή, "στρατιωτική" τους κατασκευή, πολύ επιτυχημένες και χρη-

4. Διηλεκτάμαξα της περίφημης σειράς FA επικεφαλής εμπορευματικού συρμού της πάλαι ποτέ Baltimore and Ohio, τον Ιούνιο του 1952. (φωτογραφία: Robert Milner)

5. Αν και σχεδιάστηκαν για έλξη εμπορευματικών συρμών, οι δύο FA στα χρώματα του Long Island Railroad, ποζάρουν δίπλα-δίπλα επικεφαλής επιβατικών αμαξοστοιχιών. (φωτογραφία:

Philip Wormald)

6. Ατμάμαξα σειράς Γ (οι μοναδικές Mikado κανονικού εύρους στην Ελλάδα) στο σταθμό της Αμφίκλειας επί εποχής ΠΔΣ, πιθανότατα λίγο μετά το τέλος του 1ου Παγκοσμίου Πολέμου (Carte postale /Συλλογή Γ. Χανδρινού)
7. Εργοστασιακή φωτογραφία της Γ 402 των ΠΔΣ (ΣΕΚ Ια 702). (Συλλογή Α. Κουρμπέλη)



Ατμάμαξες Κανονικού Εύρους

Σειρά	Διάταξη Αξόνων	Έτος Κατασκευής	Αριθμός Κατασκευής	Παρατηρήσεις
Γ 401 – 420	1' D 1' h2 + 2'2'T	1915	55063 - 55082	Οι πρώτες ατμάμαξες Mikado στην Ελλάδα. Αγοράστηκαν από τον Σιδηρόδρομο Πειραιώς – Δεμερλί – Συνάρων και επαναριθμήθηκαν από τους ΣΕΚ ως Ια 701 – 720 αντίστοιχα.
Θγ 521 – 537 521 522 523 526 527 529	1' D h2 + 2'2' T	1942 1943 1943 1943 1943 1943	70532 70594 70609 70777 70792 70805	Πρώην USA/TC (United States Army Transportation Corps, Σώμα Μεταφορών του Στρατού των ΗΠΑ), τύπος S-160 No. 2050, 2112, 2127, 2428, 2443 και 2456 αντίστοιχα.
Θγ 551 – 560 551 552 553 554 – 555 556 557 558 559 560	1' D h2 + 2'2' T	1944 1944 1944 1944 1944 1944 1944 1944 1944	71593 71607 71619 71629 – 71630 71582 71602 71612 71615 71627	Πρώην USA/TC τύπος S-160, No. 3338, 3352, 3364, 3374, 3375, 3327, 3347, 3357, 3360 και 3372 αντίστοιχα.
Θγ 571 – 595 573 575 576 577 – 578 579 580 594	1' D h2 + 2'2' T	1943 1944 1944 1944 1944 1944 1945	70552 71533 71554 71565 – 71566 71603 71605 73410	Πρώην USA/TC τύπος S-160 με εστίες πετρελαίου, αγοράστηκαν από τους Ιταλικούς Κρατικούς Σιδηροδρόμους (FS) το 1959. Σειρά FS 736.040, 073, 090, 101, 102, 126, 127 και 209 αντίστοιχα. Η Θγ 575 πωλήθηκε στον Μουσειακό Σιδηρόδρομο του Mid-Hants (UK) το 1984. Η Θγ 576 είναι παροπλισμένη στο ΣΣ Αχαρνών.

Σύνολο 44
Δηζελάμαξες Κανονικού Εύρους

Σειρά	Διάταξη Αξόνων	Έτος Κατασκευής	Παρατηρήσεις
A 201 – 210	Bo' Bo' de	1961	Τύπος DL532B. Δ/Κ 950HP ALCO 6-251-B.
A 301 – 310	Co' Co' de	1962	Τύπος FPD7 DL500C ("World Locomotive"). Δ/Κ 1800HP ALCO V12-251-B.
A 321 – 327	Co' Co' de	1966	Τύπος RSD 34 DL543. Δ/Κ 2000HP ALCO V12-251-C.

Σύνολο 27
Δηζελάμαξες Μετρικού Εύρους

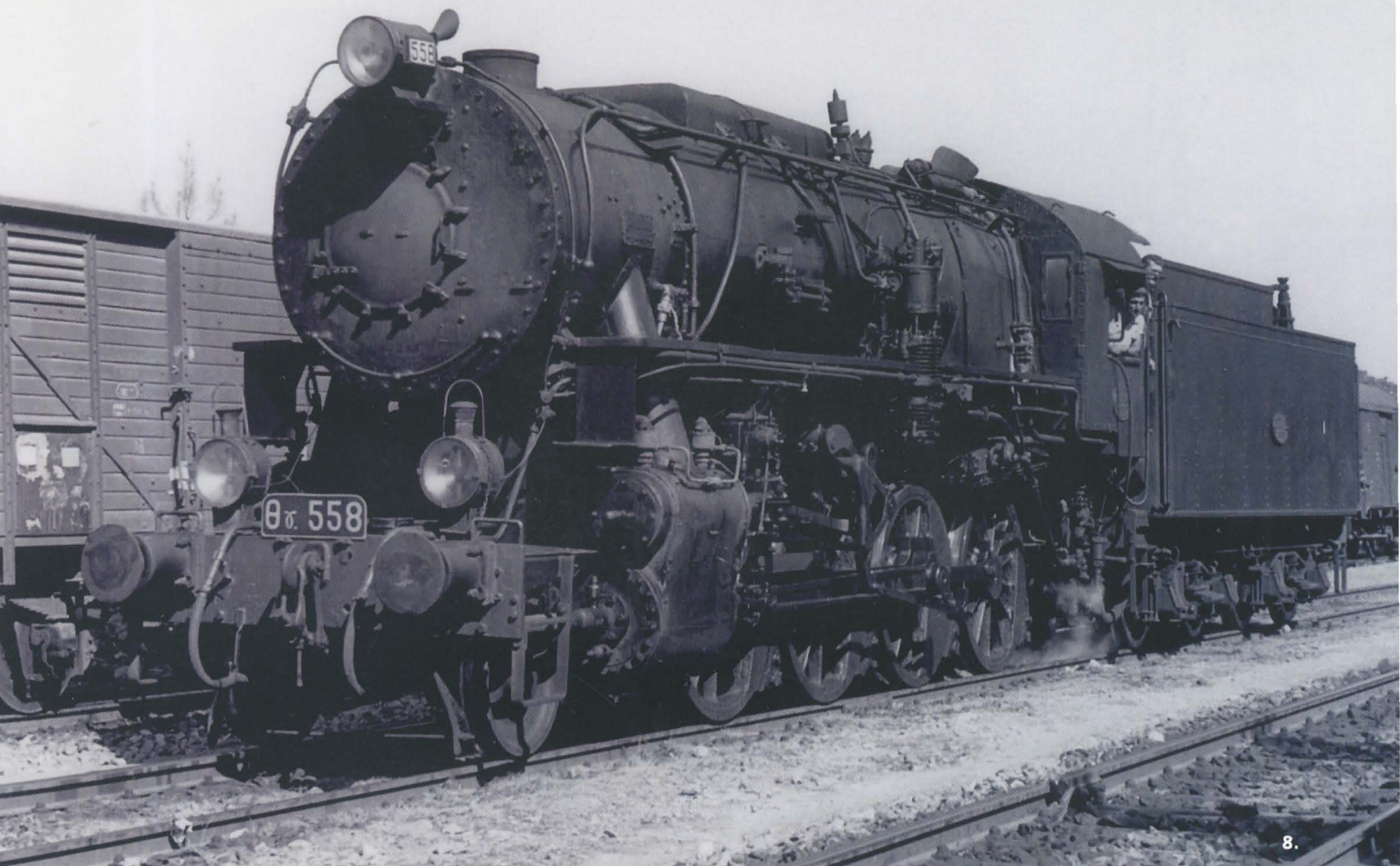
Σειρά	Διάταξη Αξόνων	Έτος Κατασκευής	Παρατηρήσεις
A 9101 – 9112	Co' Co' de	1965	Τύπος DL537. Δ/Κ 1350HP ALCO 6-251-D.

Σύνολο 12

σιμοποιήθηκαν σε ολόκληρο το δίκτυο, μέχρι το τέλος της ατμοκίνησης, τόσο σε επιβατικές, όσο και σε εμπορικές αμαξοστοιχίες. Ήταν ελαφρές, ευέλικτες και εύκολες στον χειρισμό και γι'αυτά, ιδιαίτερα αγαπητές στους μηχανοδηγούς, που τις αποκαλούσαν χαϊδευτικά "Θητάκια".

Η σειρά Θγ, ήταν και οι τελευταίες ατμάμαξες Alco στην Ελλάδα, που, όπως και πολλές άλλες χώρες, άρχισε σιγά-σιγά να στρέφεται προς την δη-

ζελοκίνηση. Και είναι, ασφαλώς αξιοπρόσεκτο, ότι, οι πρώτες δηζελάμαξες στην Ελλάδα ήταν και αυτές κατασκευής της Αμερικανικής εταιρείας: ως μην ξεχνάμε ότι η Alco, εκείνη την περίοδο, είχε στρέψει μεγάλο μέρος της παραγωγής της σε εξαγωγές, με αρκετά επιτυχημένα μοντέλα. Έτσι, οι ΣΕΚ παρέλαβαν στα 1961 δέκα μηχανές Bo' Bo' de, που πήραν αριθμηση Α201-210. Οι 10 αυτές δηζελάμαξες πάντως, ήρθαν στην χώρα μας στα



8.

ηλαίσια Αμερικάνικου προγράμματος ενίσχυσης των συμμαχικών κρατών, μελών του NATO (ψυχροπολεμική εποχή γαρ). Είναι, τα περίφημα "διακοσαράκια", που 40 ολόκληρα χρόνια τώρα, εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται ακατάπαυστα και ακούραστα, αν και πλέον ως μηχανές εφεδρείας στην Β. Ελλάδα (βλ. "Σιδηροτροχιά", τ. 7).

Ταυτόχρονα, σχεδόν, οι ΣΕΚ παραγγέλνουν από την Alco, 10 ακόμα διζελμάζες, Co' Co' de, που αριθμούνται Α301-310. Πρόκειται για μηχανές της περίφημης σειράς "World Locomotives", μοντέλο το οποίο κυκλοφορούσε ήδη, με μεγάλη επιτυχία, σε πολλές χώρες (Ισπανία, Αργεντινή, Ινδία, Αυστραλία κ.α.). Αν και οι απόψεις των σιδηροδρομικών δίστανται, οι "γουρούνες" ή "πούλμαν", όπως συνήθως αποκαλούνται, υπήρξαν από-

8. Η Θγ 558 (ALCO 71612/1944) ποζάρει στο Σταθμό της Οινόης στις 2/8/1959. (φωτογραφία: Alfred Luft / Αρχείο ΣΦΣ)
9. Λίγο μετά την άφιξη τους στο

Πελοποννησιακό δίκτυο (1965) οι Α.9104 και Α.9103 (χωρίς πινακίδες ΣΕΚ) επικεφαλής εμπορικού συρμού δοκιμής στο ΣΣ Μεγάρων. (Αρχείο ΟΣΕ)

λυτα επιτυχείς και στην Ελλάδα, για 30 σχεδόν χρόνια, αρχικά σε επιβατικές αμαξοστοιχίες και, αργότερα και σε εμπορικές (βλ. "Σιδηροτροχιά", τ.14). Πολλοί σιδηροδρομόφιλοι, Έλληνες και ξένοι, πιστεύουν ότι πρόκειται για τις ομορφότερες διζελμάζες της Alco, δεκάδες δε από αυτούς συρρέουν στις χώρες όπου κυκλοφορούν ακόμα (δυστυχώς ελάχιστες ►



9.



10. Εργοστασιακή φωτογραφία της A 207, χωρίς πινακίδες ΣΕΚ. (Συλλογή Α. Κουρμπέλη)
11. Η μουσειακή A.302 επικεφαλής εκδρομικής αμαξοστοιχίας με οχήματα της CIWL, φωτογραφίζεται στη Λάρισα

στις 22/4/2000. (φωτογραφία: Γ. Χανδρινός)
12. Η μουσειακή A.326, αποκατεστημένη στα αρχικά της χρώματα, φωτογραφίζεται στο Λειανοκλάδι στις 23/4/2000. (φωτογραφία: Γ. Χανδρινός)



πλέον μονάδες), για να τις φωτογραφίσουν ή απλά, για να τις απολαύσουν καθώς περνούν και να ακούσουν την χαρακτηριστική αμερικάνικη κόρνα με τον τενόρο.

Τρία χρόνια αργότερα (στα 1965), η Alco κατασκευάζει 12 ακόμα διζελάμαξες για την Ελλάδα. Αυτή την φορά, πρόκειται για μηχανές μετρικής γραμμής του δικτύου της Πελοποννήσου, Co'Co' de, που οι ΣΠΑΠ αριθμούν A9101-9112. Όπως και τα "διακοσαράκια", έτσι και οι μετρικές Alco, εξακολουθούν, 40 σχεδόν χρόνια τώρα, να χρησιμοποιούνται κατά κόρον σε ολόκληρη την Πελοπόννησο, σε κάθε είδους συρμούς. Και, παρά την μεγάλη ηλικία και την έντονη καταπόνηση τους, δεν παύουν να συγκινούν όλους τους "αλκό-φίλους", Έλληνες και ξένους (βλ. "Σιδηροτροχιά", τ. 16).

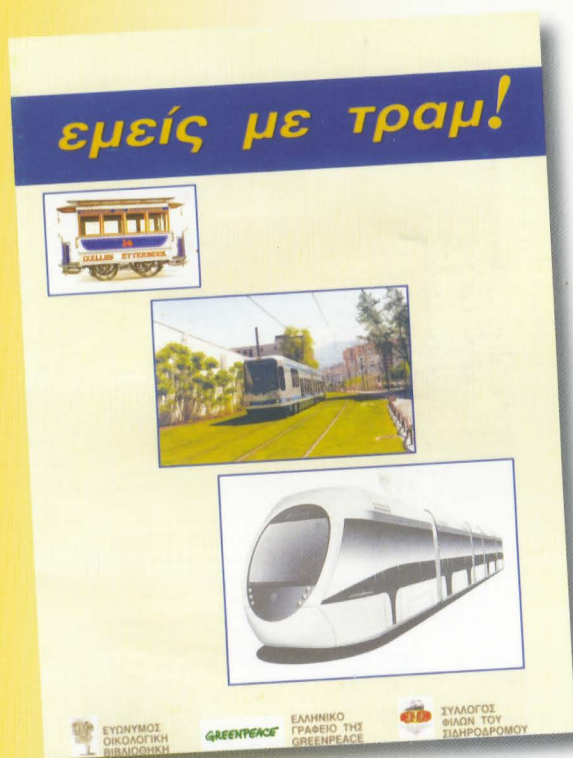
Οι τελευταίες διζελάμαξες Alco στην Ελλάδα, κατασκευάστηκαν στο Schenectady, στα 1966. Πρόκειται για 7 μονάδες Co'Co'de, με αρίθμηση ΣΕΚ A321-327, που, όπως όλες οι άλλες χρησιμοποιήθηκαν για την έλξη κάθε είδους αμαξοστοιχιών, για 30 επίσης χρόνια. Οι απόψεις των σιδηροδρομικών για την απόδοση των διζελαμαξών αυτών είναι αντιφατικές (π.χ. πολλοί μηχανοδηγοί δυσφορούσαν για τον θόρυβο του κινητήρα στον θάλαμο οδήγησης κ.α.), αλλά το ότι οι μονάδες αυτές εργάστηκαν ακατάπαυτα για τόσα χρόνια, αποδεικνύει την ποιοτική τους κατασκευή και ανήδοση, τουλάχιστον για τα χρόνια εκείνα (βλ. "Σιδηροτροχιά", τ. 10).

Επισημαίνουμε, ότι άλλη μία διζελάμαξα του ΟΣΕ, ναί μεν δεν κατασκευάστηκε από την Alco, αλλά διέθετε τον γνωστό κινητήρα 251. Πρόκειται για τις 10 μονάδες, Co'Co' de, της σειράς A551-560, κατασκευής Electroputere, Ρουμανίας (1982). Είναι οι γνωστές μας "Κραϊόβες", από τις ισχυρότερες διζελάμαξες του Ελληνικού δικτύου, που όμως απεδείχθησαν, σε γενικές γραμμές, κατώτερες των περιστάσεων (βλ. "Σιδηροτροχιά", τ. 2).

Αξίζει, τέλος, να υπενθυμίσουμε ότι 4 ακόμα ατμάμαξες κατασκευής Alco δούλεψαν, για ένα περίπου εξάμηνο, στο Ελληνικό δίκτυο: πρόκειται για μηχανές που νοίκιασε ο ΟΣΕ από την Γαλλική SNCF, τον Νοέμβριο του 1973 και χρησιμοποιήθηκαν σε εμπορικές, κυρίως, αμαξοστοιχίες στα τμήματα Θεσ/νίκης- Λάρισας και Θεσ/νίκης- Ειδομένης. Οι ατμάμαξες αυτές, του Μηχανοστασίου της Narbonne, στην Ν. Γαλλία, με αρίθμηση 1123, 1124, 1141 και 1144, ανήκαν στην περίφημη σειρά 141R (2-8-2), έναν από τους πιο επιτυχημένους τύπους ατμαμαξών παγκοσμίως. ■

Ευνύμος

Οικολογική Βιβλιοθήκη



Στο web site της Ευνύμου (www.evonymos.org) υπάρχουν:

- Βιβλιογραφική Βάση Δεδομένων με 13.500 καταχωρήσεις
- Βάση Δεδομένων με επιλεγμένες και αξιολογημένες ιστοσελίδες, που αναφέρονται σε όλο το φάσμα των περιβαλλοντικών και οικολογικών θεμάτων
- Βάση Δεδομένων με εικόνες και διακοσμητικά μοτίβα βιβλίων και περιοδικών
- Συστηματική παρουσίαση 45 οικολογικών και περιβαλλοντικών περιοδικών (εξώφυλλο και περιεχόμενα του κάθε τεύχους)
- Κατάλογος όλων των περιοδικών του αρχείου της Ευνύμου (12.000 τεύχοι από 1.300 διαφορετικούς τίτλους)
- Βιβλιοπαρουσίαση εκατοντάδων βιβλίων και βιβλιογραφία για την Περιβαλλοντική Εκπαίδευση
- Άρθρα από τον οικολογικό τύπο
- Νέα από την Ευρώπη
- Στατιστικές
- Σελίδα "Ρώτα τον ειδικό"

Euonymus vulgar. fructu rutio.

Ευνύμος
Οικολογική Βιβλιοθήκη

Αγ. Ασωμάτων 9, Θησείο
10553 Αθήνα

τηλ.: 210 3316516, φαξ: 210 3231557

e mail: evonymos@tee.gr, web site: www.evonymos.org

Ανοιχτή 4-8 μμ. (Δευτέρα έως Παρασκευή)





ΣΤΗΝ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ, ΣΤΗΝ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ...

Έργα και ημέρες του Θεσσαλικού Σιδηροδρόμου

ΚΑΤΙ ΔΕΝ ΠΑΕΙ ΚΑΛΑ...

Πριν από λίγα χρόνια εγκαινιάστηκε, σε δύο δόσεις, το έργο διαπλάτυνσης της σιδηροδρομικής γραμμής Παλαιοφάρσαλου -Καλαμπάκας. Το έργο ήταν πολυδιαφημισμένο. Διέθετε όλα τα καλούδια που επαγγελόταν ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ για τις γραμμές τους: συνεχώς συγκολλημένη γραμμή, περριποιημένες (και υψηλές) αποβάθρες και διαβάσεις στους σταθμούς. Η σύγκριση με την προηγούμενη κατάσταση, τη χειρότερη μετρική γραμμή που διέθετε η Ελλάδα, ήταν συντριπτική. Όλοι θυμούνται τα τότε μετρικά τρένα να κινούνται σε ατέλειωτες ευθείες με 50-65 km/h με αρμό κάθε έξι μέτρα που μετέτρεπαν τον εγκέφαλο του επιβάτη σε πολύ. Και όμως τα πράγματα δεν εξελίχθηκαν όπως οι αισιόδοξοι παρατηρητές περίμεναν. Τα τρένα της νέας κανονικής γραμμής λιγοστά και αυτά πολλές φορές με απογοητευτικές πληρότητες.

Η εξήγηση δεν είναι δύσκολη. Ο ΟΣΕ εξακολουθεί να είναι μία τεχνικά προσανατολισμένη επιχείρηση. Ο ΟΣΕ στην παρούσα περίπτωση πούλησε στους επιβάτες ένα προϊόν που ονομαζόταν "ΣΣΣ UIC54 επί στρωτήρων B70 με συνδέσμους Vossloh Skl-1" και μόνο. Τα παραπάνω φυσικά ακόμα και για τον πιο υποψιασμένο επιβάτη δεν σημαίνουν απολύτως τίποτα. Ο επιβάτης είτε βρίσκεται στα Τρίκαλα είτε στο Παρίσι, ενδιαφέρεται για γρήγορα, πυκνά, ασφαλή και αξιόπιστα δρομολόγια σε αξιοπρεπή τουλάχιστον τρένα. Αδιαφορεί εάν τα παραπάνω προσφέρονται σε μετεπεμβίβαση ή ξύλινους στρωτήρες, σε μετρική ή κανονική γραμμή.

Ας δούμε λοιπόν καλύτερα τι πήγε λάθος. Ευτυχώς η γραμμή Παλαιοφάρσαλου-Καλαμπάκας προσφέρεται λόγω του ιστορικού της για εξαγωγή πολύτιμων συμπερασμάτων καθώς επ' αυτής έχουν συνυπάρξει διάφοροι συνδυασμοί τροχαίου υλικού και γραμμής.

ΕΩΣ ΤΟ 1989...

Ποιος δεν θυμάται την "ηρωική εποχή" που ο (μετρικός) Θεσσαλικός Σιδηρόδρομος ήταν περίπου ο "κάδος απορριμμάτων" του δικτύου Πελοποννήσου: Πελοποννησιακές αυτοκινητάμαξες του 1937, δηζελάμαξες Mitsubishi να έλκουν πελοποννησιακές επιβατάμαξες του 1957, ενώ είχαν απομείνει και μερικές ιταλικές αυτοκινητάμαξες που είχαν προμηθευθεί οι ΣΘ τη δεκαετία του 1950. Η γραμμή βρισκόταν σε απελπιστική κατάσταση. Τα δρομολόγια (όχι πολύ πυκνά) κάλυπταν συνδέσεις του Βόλου με την Καλαμπάκα και του Παλαιοφάρσαλου με την Καλαμπάκα και περίπου 270.000 επιβάτες τιμούσαν κάθε χρόνο τη γραμμή αυτή.

Η ΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΜΑΝ

Το 1989 ήλθε επιτέλους νέο υλικό! Οι δίδυμες Α/Α με λαμπερά χρώματα και εσωτερικό φάνταζαν (και ήταν) ένα τεράστιο βήμα εκσυγχρονισμού. Επιπλέον είχαν αρχίσει να διατίθενται στοιχειώδη ποσά για την υποδομή. Γίνονταν κάποιες στοιχειώδεις ανακαινίσεις ώστε τουλάχιστον να έλθει σε αντίστοιχο επίπεδο με την Πελοπόννησο (αν και αυτό ήταν αδύνατον καθώς το υλικό ήταν γερασμένο και υποδεέστερο της Πελοποννήσου). Σε πρώτη φάση τα δρομολόγια συντομεύτηκαν, ενώ σε δεύτερη φάση πύκνωσαν. Τέσσερα ζευγάρια δρομολογίων συνέδεαν την Καλαμπάκα με το Βόλο ενώ άλλα 6 ζεύγη έφθναν ως τον Παλαιοφάρσαλο (βλέπε Πίνακα 1). Έτσι με δέκα δρομολόγια, όλο το εικοσιτετράωρο, συνδεόταν η Δυτική Θεσσαλία με τον κορμό του δικτύου. Σημειωτέον ότι τότε στον κορμό του δικτύου είχαν αρχίσει να δρομολογούνται και τα νεότευκτα InterCity. Ο κόσμος ακόμα και σε αυτή την "κακή" γραμμή ανταποκρίθηκε. Το 1992 για παράδειγμα, όταν

Πίνακας 1. Ο Θεσσαλικός Σιδηρόδρομος Χθές και Σήμερα

	1987	1996	2002
Ετήσια πυκνότητα επιβατικής κυκλοφορίας Πάλλος-Καλαμπάκα	~270 χιλ.	~240 χιλ.	250 χιλ. (εκτίμηση)
Ετήσια πυκνότητα επιβατικής κυκλοφορίας Πάλλος-Βόλος	~50 χιλ.	~65 χιλ.	0
Δρομολόγια Πάλλου-Καλαμπάκας	6	10	6
Δρομολόγια Καλαμπάκας-Βόλου	3	4	0
Απευθείας συνδέσεις Αθίνας-Καλαμπάκας	0	0	1
Διάρκεια του απευθείας ταξιδιού	-	-	4:20
Συνδέσεις Αθίνας-Καλαμπάκας με μετεπιβίβαση στον Παλλο	5	7	2
Διάρκεια του ταξιδιού με μετεπιβίβαση	6:40-8:20	5:40-7:00	5:00-5:40

η κίνηση στον βασικό άξονα Αθίνας-Θεσσαλονίκης είχε πέσει κατά 50% (πυκνότητα 1.1. εκ. επιβάτες κατ' έτος), ο Θεσσαλικός σιδηρόδρομος διατηρούσε περίπου 260.000 επιβάτες. Το πιο εντυπωσιακό στοιχείο ήταν η αύξηση κατά 40% της τοπικής κίνησης από τη Δ. Θεσσαλία προς το Βόλο με χρήση της μετρικής γραμμής (Από 50 χιλ σε 65-70 χιλ. επιβάτες το έτος).

Ο «ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ»

Όπου το 1998 ήλθε η ώρα του εκσυγχρονισμού. Ο ΟΣΕ υπέπεσε σε μία σειρά λαθών, τουλάχιστον όπως αποδείχθηκε εκ των υστέρων. Το σοβαρότερο ήταν ότι για την περίοδο που η γραμμή έπρεπε να διακόψει τη λειτουργία της λόγω έργων, οι συνδέσεις ανεστάλησαν πλήρως χωρίς να υποκατασταθούν από ανταποκρίσεις λεωφορείου. Σαν να μην έφτανε αυτό, ο προγραμματισμός των έργων απεδείχθη προβληματικός, η κυκλοφορία διεκόπη πρόωρα και το εργοτάξιο παρέμεινε εντελώς αδρανές για μεγάλες περιόδους. Έτσι για μία μεγάλη περίοδο ο ΟΣΕ αποσύρθηκε εντελώς από την αγορά της Δ. Θεσσαλίας. Επιπλέον η σύνδεση με το Βόλο ξεκάστικε εντελώς. Ήλπιζε κανείς όμως ότι με την ολοκλήρωση του έργου, το προΐ-



όν που θα προσέφερε ο ΟΣΕ θα εντυπωσίαζε τους πάντες.

Δεν ήταν μία ανεδαφική εκτίμηση. Τεχνικά, από άποψης επιδομής, το έργο ήταν άψογο. Τα τρένα μπορούν να κινούνται με 150 km/h. Ο ΟΣΕ επέδειξε δε και την απαραίτητη σοφία και ευελιξία να αποφύγει μαζιαλιστικές λύσεις πλησίον της Καλαμπάκας τηρώντας την υφιστάμενη χάραξη και κρατώντας τον σταθμό στην σημερινή του θέση, μέσα στην πόλη. Όμως σε ένα σημείο φανέρωσε εξ' αρχής την κοντόφθαλμη άποψη του για το έργο: Το έργο δεν θα διέθετε σηματοδότηση. Είναι βέβαια γεγονός ευεξήγητο (όταν κανείς αντιληφθεί την ανάγκη για εξοικονόμηση χρημάτων, μία εποχή που ο πακτωλός του Γ' ΚΠΣ αποτελούσε όνειρο) αλλά φανέρωσε ότι το όραμα του ΟΣΕ για τη νέα γραμμή ήταν προσκολλημένο στο 1950: λίγα, αραιά δρομολόγια.

Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

Στο διάστημα που ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ ασχολούνταν με μπουλντόζες και μπουρξές αντί με δρομολόγια και τρένα, τα τοπικά ΚΤΕΛ εκμεταλλεύτηκαν τις νέες συνθήκες και εξόλησαν το στόλο τους με σύγχρονα (διάβαζε μεταχειρισμένα από τη Γερμανία) λεωφορεία με αξιοπρεπή εμφάνιση και εξοπλισμό. Τα δρομολόγια τους έγιναν πυκνότερα (βλέπε Πίνακα 2) ενώ με την ενθάρρυνση του Υπουργείου Μεταφορών, όπως πολλά ΚΤΕΛ στην Ελλάδα, άρχισαν να εκτελούν και κάποια διανομαρχιακά ή διαπεριφερειακά δρομολόγια πέρα από τα τυπικά δρομολόγια τους (τοπικά εντός του Νομού και συνδέσεις με την Αθήνα). Ο ΟΣΕ απέναντι σε αυτά αντιπαρέταξε:

Ο νέος Θεσσαλικός Σιδηρόδρομος, εν τη γενέσει του.... Η απαστράπτουσα επιδομή και το λαμπερό, ο-

νακινισμένο κτίριο του ΣΣ Καλαμπάκας, υποδέχονται τηνΑ/Α Ganz Mavag, στις 28.01.2001.

- 1 δρομολόγιο InterCity τη μέρα για Αθήνα
- 3-5 δρομολόγια για Παλαιοφάρασο ή Λάρισα εκτελούμενα με Α/Α Ganz Mavag (και από το 2003 τα 2 ζεύγη με Α/Α InterCity)

Η ανταπόκριση του κόσμου τουλάχιστον στα μάτια ενός επισκέπτη της γραμμής μοιάζει μάλλον περιορισμένη. Στοιχεία δεν υπάρχουν διαθέσιμα αλλά με απλούς συλλογισμούς μπορεί κανείς να σημειώσει ότι με βάση τις διατιθέμενες θέσεις εάν ο ΟΣΕ επιθυμεί απλώς να διατηρηθεί στα παλαιά επίπε-

Πίνακας 2. Ο Ανταγωνισμός

	ΟΣΕ				ΚΤΕΛ			
	Απευθείας		Μετεπιβίβαση		Απευθείας		Μετεπιβίβαση	
	Αρ.	Χρόνος	Αρ.	Χρόνος	Αρ.	Χρόνος	Αρ.	Χρόνος
Αθήνα-Καρδίτσα	1	3:52	2	4:20-5:16	7-9	4:15	-	-
Καρδίτσα-Αθήνα	1	3:54	4	3:58-4:22	7-9	4:15	-	-
Αθήνα-Τρίκαλα	1	4:07	2	4:44-5:29	9	4:50	-	-
Τρίκαλα-Αθήνα	1	4:07	4	4:11-5:05	9	4:50	-	-

δα πελατείας του (250 χιλ. επιβ. το χρόνο περίπου) τότε θα πρέπει τα τρένα του να έχουν μέση πληρότητα περί το 50% (χειμώνα-καλοκαίρι, καθημερινές και γιορτές, Δευτέρα με Κυριακή) ενώ για να διπλασιάσει την πελατεία του θα πρέπει τα τρένα να είναι πλήρη συνεχώς. Αν' ό,τι γνωρίζουμε, οι ναυαρκίδες των δρομολογούμενων συρμών, τα IC, μετα δυσκολίας εξασφαλίζουν μετά τον Παλαιοφάρασο πληρότητα μεγαλύτερη του 30%! ►

Και όλα αυτά διότι αφενός δεν υπάρχουν αρκετά δρομολόγια απευθείας για Αθήνα, αφετέρου διότι η πολιτική ανταποκρίσεων του ΟΣΕ είναι τουλάχιστον παράλογη και αποτρεπτική της χρήσης τους: Δεν εκδίδεται ενιαίο εισιτήριο και το κυριότερο ο ΟΣΕ δεν δεσμεύεται για αυτές. Σημειωτέον ότι στο εγχειρίδιο δρομολογίων ΔΠΑ του 2003 δεν υπάρχει ΚΑΜΙΑ αναφορά σε υποχρεωτική ανταπόκριση, ούτε στον Παλαιοφάρσαλο ούτε σε άλλο σταθμό της περιφέρειας.

Είναι δε ενδιαφέρον ότι από τις συζητήσεις με τους αρμοδίους του ΟΣΕ είχε κανείς την εντύπωση πως ανέμεναν ότι στη θέα του "κόκκινου" τρένου οι Θεσσαλοί θα σχημάτιζαν ουρές για να εξασφαλίσουν θέση στο μοναδικό δρομολόγιο για Αθήνα και αντιστρόφως. Ότι οι Θεσσαλοί θα συγχωρούσαν την ελεεινή όψη και αξιοπιστία των Ganz και θα αντιλαμβάνονταν το προσωρινό αυτής της λύσης καθώς "όπου να'ναι έρχονται και τα βαγόνια από τις προγραμματικές". Δυστυχώς όμως οι προγραμματικές κόντεψαν σχεδόν στα όρια του ναυαγίου, ακόμα (Ιούνιος 2003) δεν έχει παραδοθεί στην κυκλοφορία ούτε φορείο και οι Θεσσαλοί φάνηκαν σκληροί απέναντι στον ΟΣΕ γυρίζοντάς του την πλάτη. Τα 21 δισ. που διατέθηκαν για το έργο αντί για αύξηση των επιβατών, κατάφεραν σε πρώτη εκτίμηση το πολύ τη σταθεροποίηση στα επίπεδα της εποχής της μετρικής γραμμής ή ενδεχομένως και μια μικρή μείωση. Όταν φάνηκε ότι τα δρομολόγια έπρεπε να πυκνώσουν και να αυξηθούν, οι προτάσεις προσέκρουσαν πια στις γνωστές αδυναμίες του ΟΣΕ. Η πυκνωση των δρομολογίων στη μονή γραμμή συνεπάγεται διασταυρώσεις, αλλά οι διασταυρώσεις χρειάζονται είτε σταθμάρες και κλειδούχους είτε τηλεδιοίκηση / σηματοδότηση, αλλά αφού δεν τοποθετήθηκε σηματοδότηση χρειάζονται επιπλέον βάρδιες σταθμαρχών, όμως αυτό σημαίνει αύξηση των δαπανών για υπερωρίες ή για πληρωμή ρεπό οπότε....

Αδιέξοδο! Ασε δε και την έλλειψη τροχαίου υλικού που επίσης δεν επιτρέπει πυκνωση.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Σκοπός του άρθρου δεν ήταν η στείρα γκρίνια. Είναι εύκολο να παραστήσει κανείς το μετά Χριστόν προφήτη. Αν αναλύσει κανείς καλόπιστα τις αποφάσεις που ελήφθησαν και οδήγησαν την κατάσταση στο σημερινό σημείο θα αντιληφθεί ότι ελήφθησαν κάτω από την ισχυρή πίεση για τυφλές περικοπές και συρρίκνωση που υπέστη ο Οργανισμός μετά το 1997, ενώ κάποιες από τις αστοχίες που προέκυψαν με τις προμήθειες του τροχαίου υλικού ήταν εντελώς πέρα από τις δυνατότητες του Οργανισμού να τις αποτρέψει. Όμως όλες αυτές οι ασυχίες μπορούν να δώσουν χρήσιμα μαθήματα για το μέλλον. Είναι ευτυχές ότι ένα τουλάχιστον μάθημα ελήφθη: Στις ευρείες ανακαινίσεις γραμμών (π.χ. βορείως Σκύδρας) η κυκλοφορία είτε δεν διακόπτεται είτε αντικαθίσταται με λεωφορεία. Είναι κι αυτό κάτι.

Είναι ευτυχές επίσης ότι δειλά-δειλά άρχισε εμπορευματικό έργο σε αυτή τη γραμμή (το εμπορευματικό έργο συστηματικά παραβλέπεται-άλλωστε και αυτό το άρθρο υπέπεσε σε αυτό το "παράτημα")

Όμως ο ΟΣΕ θα ήταν χρήσιμο να αναλύσει μερικά ζητήματα:

- Επαρκεί μία και μόνο απευθείας σύνδεση να καλύψει αλλά και να δημιουργήσει ζήτηση στο ζεύγος Αθήνα/Στερεά - Θεσσαλία; (το αυτό ισχύει και για το ζεύγος Αθήνα-Βόλος και για το ζεύγος Αθήνα-Δ. Μακεδονία)
- Με την έλευση του τροχαίου υλικού, έχει γίνει σχεδιασμός των υπηρεσιών που θα παρέχονται με αυτό το υλικό;
- Έχει ξεκινήσει ο σχεδιασμός ενός νέου τρόπου δρομολόγησης; Θα εισαχθεί και στην Ελλάδα η ρυθμική δρομολόγηση (π.χ. κάθε "και τέταρτο" ή κάθε "πα-

ΤΙ ΩΡΑ ΕΧΕΙ ΤΡΕΝΟ ΓΙΑ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ, ΠΑΡΑΚΑΛΩ; (ή για Κυπαρισσία, Βόλο, Βέροια κλπ...)

ΕΛΛΗΠΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ...

Ας υποθέσουμε ότι ένας επιβάτης επιθυμεί να μεταβεί προς το Βόλο ή την Καλαμπάκα ή σταθμούς νοτίως του Πύργου. Θα συμβουλευθεί τον (δυσεύρετο μερικές φορές) συνοπτικό οδηγό δρομολογίων. Εκεί θα διαπιστώσει ότι:

- Προς Βόλο μεταβαίνει ένα ζεύγος δρομολογίων την ημέρα από Αθήνα
- Προς Καλαμπάκα, αντίστοιχα, άλλο ένα
- Προς Κυπαρισσία δύο ζεύγη.
- Προς Βέροια κανένα.

Και όμως ένας προσεκτικός παρατηρητής διαπιστώνει ότι:

- Με ανταπόκριση στον Παλαιοφάρσαλο, οι συνδέσεις Αθήνας-Καλαμπάκας είναι 3
- Με ανταπόκριση στη Λάρισα, οι συνδέσεις Αθήνας-Βόλου είναι 7
- Με ανταπόκριση στο Πλατύ, οι συνδέσεις Αθήνας-Βέροιας είναι 6
- Με ανταπόκριση στον Πύργο, οι συνδέσεις Αθήνας-Κυπαρισσίας είναι 5

Είναι δε εντυπωσιακό στην τελευταία περίπτωση (Αθήνας-Κυπαρισσίας) ότι στο τευχίδιο, ενώ είναι διαθέσιμες ελεύθερες στίλνες στον

πίνακα δρομολογίων, ώστε να τοποθετηθούν οι ώρες των συγκεκριμένων συρμών, οι ώρες αυτές δεν υπάρχουν. Και όμως!... Τα δρομολογία τους βρίσκονται "κρυμμένα" μετά από μερικές σελίδες ως ξεκομμένα τοπικά δρομολόγια Πύργου-Κυπαρισσίας! Αλλά και αν ακόμα δεν καταφέρει να συμβουλευθεί το τευχίδιο και:

- χρησιμοποιήσει την υπηρεσία του ΟΤΕ, 1440
- ή, το κυριότερο, τον πίνακα αναχωρήσεων των σταθμών, πάλι δεν θα λάβει την πληροφορία που χρειάζεται.

...ΧΑΖΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Αλλά ας υποθέσουμε ότι οι επιβάτες είναι υποψιασμένοι και το πρωί στο Σ.Σ. Αθηνών (Πελοποννήσου) ζητούν ένα εισιτήριο με το IC20 για την Κρέστενα ώστε να μετεπιβιβαστούν στον Πύργο με το ίδιο εισιτήριο στο τοπικό τρένο για την Κυπαρισσία (μία σκηνή που ανάλογές της, στη Γερμανία για παράδειγμα, γίνονται χιλιάδες φορές κάθε μέρα). Αμ δε! Θα πρέπει να εκδώσει εισιτήριο Αθήνας-Πύργου και στον Πύργο, εντός 3 λεπτών, να κατέβει, να συνέλθει από το ταξίδι και να εκδώσει το εισιτήριο

Πύργου-Κυπαρισσίας. Απομένουν 5 λεπτά μέχρι την αναχώρηση καθώς "Η έκδοση των εισιτηρίων διακόπτεται 5' προ της αναχωρήσεως της αμαξοστοιχίας" (ευτυχώς το τελευταίο δεν τηρείται). Το μυστικό πίσω από αυτή τη διαδικασία είναι πιθανότατα το ότι ο ΟΣΕ αποφεύγει να δεσμευθεί για εξασφάλιση της ανταπόκρισης ακόμα και αν ο ένας συρμός είναι συρμός IC που υποτίθεται ότι έχει αυξημένα standards αξιοπιστίας.

Είναι κρίμα γιατί τα τμήματα δρομολογίων τόσο της Περιφέρειας Πελοποννήσου όσο και της κεντρικής Διεύθυνσης (ΔΕΤ) κατέβαλαν τεράστια προσπάθεια για την εκπόνηση των νέων δρομολογίων που εξασφαλίζουν γρήγορες και βολικές ανταποκρίσεις. Είναι χαρακτηριστικό ότι μπορεί κανείς να μεταβεί σχεδόν από όλους τους σταθμούς της ΔΠΠ προς όλους τους άλλους (π.χ. μπορεί να μεταβεί κανείς από τα Καλάβρυτα στο Ναύπλιο!). Και είναι κρίμα που μια τέτοια προσπάθεια για αναβάθμιση των υπηρεσιών του ΟΣΕ στον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης να μην έχει το αντίστοιχο της στους υπόλοιπους άξονες. ■

km	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG	8821	8823	8825	8827	8829	8811	8831	8833	8835	8837	8813	8839	8841	8843	8845
0	Jenbach Zillertalbahnhof 3,31a	6 55	7 22	8 22	9 22	10 22	10 47	11 22	12 22	13 22	14 22	14 52	15 22	16 22	17 22	18 22
2	Rotholz B	x6 59	x7 26	x8 26	x 9 26	x10 26	x10 52	x11 26	x12 26	x13 26	x14 26	x14 57	x15 26	x16 26	x17 26	x18 26
4	Straß im Zillertal	7 02	7 30	8 29	9 29	10 29	10 56	11 29	12 29	13 29	14 29	15 01	15 29	16 29	17 29	18 29
7	Schitters	7 06	7 35	8 35	9 35	10 35	11 04	11 35	12 35	13 35	14 35	15 08	15 35	16 35	17 35	18 35
9	Gagering B	x7 09	x7 38	x8 38	x 9 38	x10 38	x11 08	x11 38	x12 38	x13 38	x14 38	x15 12	x15 38	x16 38	x17 38	x18 38
11	Fügen-Hart	7 12	7 42	8 42	9 42	10 42	11 17	11 42	12 42	13 42	14 42	15 17	15 42	16 42	17 42	18 42
12	Kapfing B	x7 15	x7 45	x8 45	x 9 45	x10 45	x11 20	x11 45	x12 45	x13 45	x14 45	x15 20	x15 45	x16 45	x17 45	x18 45
13	Udems	7 16	7 46	8 46	9 46	10 46	11 23	11 46	12 46	13 46	14 46	15 23	15 46	16 46	17 46	18 46
16	Ried im Zillertal B	7 20	7 50	8 50	9 50	10 50	11 29	11 50	12 50	13 50	14 50	15 29	15 50	16 50	17 50	18 50
17	Kaltenbach-Stumm	7 23	7 53	8 53	9 53	10 53	11 33	11 53	12 53	13 53	14 53	15 33	15 53	16 53	17 53	18 53
21	Aschau im Zillertal B	7 29	7 59	8 59	9 59	10 59	11 42	11 59	12 59	13 59	14 59	15 42	15 59	16 59	17 59	18 59
23	Erlach im Zillertal B	x7 32	x8 02	x9 02	x10 02	x11 02	x11 46	x12 02	x13 02	x14 02	x15 02	x15 46	x16 02	x17 02	x18 02	x19 02
25	Zell am Ziller	7 36	8 06	9 06	10 06	11 06	11 52	12 06	13 06	14 06	15 06	15 52	16 06	17 06	18 06	19 06
28	Ramsberg-Hippach	7 42	8 12	9 12	10 12	11 12	12 01	12 12	13 12	14 12	15 12	16 01	16 12	17 12	18 12	19 12
29	Bühel B	x7 44	x8 14	x9 14	x10 14	x11 14	x12 04	x12 14	x13 14	x14 14	x15 14	x16 04	x16 14	x17 14	x18 14	x19 14
32	Mayrhofen	7 48	8 18	9 18	10 18	11 18	12 10	12 18	13 18	14 18	15 18	16 10	16 18	17 18	18 18	19 18

km	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG	8818	8820	8822	8824	8826	8828	8830	8832	8812	8834	8836	8838	8840	8814	8842
0	Mayrhofen	5 52	6 42	7 55	8 40	9 40	10 40	11 40	12 40	12 47	13 40	14 40	15 40	16 40	16 47	17 40
4	Bühel B	x5 56	x6 46	x7 59	x 8 44	x 9 44	x10 44	x11 44	x12 44	x12 53	x13 44	x14 44	x15 44	x16 44	x16 53	x17 44
5	Ramsberg-Hippach	5 58	6 49	8 02	8 47	9 47	10 47	11 47	12 47	12 57	13 47	14 47	15 47	16 47	16 57	17 47
8	Zell am Ziller	6 04	6 55	8 07	8 53	9 53	10 53	11 53	12 53	13 05	13 53	14 53	15 53	16 53	17 05	17 53
10	Erlach im Zillertal B	x6 07	x6 58	x8 10	x 8 56	x 9 56	x10 56	x11 56	x12 56	x13 09	x13 56	x14 56	x15 56	x16 56	x17 09	x17 56
12	Aschau im Zillertal B	6 11	7 02	8 13	8 59	9 59	10 59	11 59	12 59	13 14	13 59	14 59	15 59	16 59	17 14	17 59
16	Kaltenbach-Stumm	6 17	7 08	8 19	9 05	10 05	11 05	12 05	13 05	13 23	14 05	15 05	16 05	17 05	17 23	18 05
17	Ried im Zillertal B	6 19	7 10	8 21	9 07	10 07	11 07	12 07	13 07	13 27	14 07	15 07	16 07	17 07	17 27	18 07
19	Ud rns	6 23	7 16	8 25	9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	13 33	14 12	15 12	16 12	17 12	17 33	18 12
20	Kapfing B	x6 24	x7 17	x8 26	x 9 13	x10 13	x11 13	x12 13	x13 13	x13 35	x14 13	x15 13	x16 13	x17 13	x17 35	x18 13
22	Fügen-Hart	6 28	7 21	8 30	9 17	10 17	11 17	12 17	13 17	13 41	14 17	15 17	16 17	17 17	17 41	18 17
24	Gagering B	x6 31	x7 24	x8 33	x 9 20	x10 20	x11 20	x12 20	x13 20	x13 45	x14 20	x15 20	x16 20	x17 20	x17 45	x18 20
26	Schitters	6 34	7 26	8 36	9 23	10 23	11 23	12 23	13 23	13 48	14 23	15 23	16 23	17 23	17 48	18 23
28	Straß im Zillertal	6 39	7 31	8 41	9 29	10 29	11 29	12 29	13 29	13 54	14 29	15 29	16 29	17 29	17 54	18 29
30	Rotholz B	x6 41	x7 33	x8 43	x 9 31	x10 31	x11 31	x12 31	x13 31	x13 57	x14 31	x15 31	x16 31	x17 31	x17 57	x18 31
32	Jenbach Zillertalbahnhof 3,31a	6 45	7 37	8 47	9 35	10 35	11 35	12 35	13 35	14 02	14 35	15 35	16 35	17 35	18 02	18 35

ρά είκοσι" κλπ.) που θα συνοδεύεται με μία πολιτική ανταποκρίσεων όπου όλοι οι συρμοί ανταποκρίνονται με όλους (για τους γερμανόφωνους αυτό είναι γνωστό ως Integraler Taktfahrplan- Ολοκληρωμένο Ρυθμικό Δρομολόγιο)

● Και τέλος, επιμένει ο ΟΣΕ (ή η ηγεσία του ΥΜΕ ή του ΥΟΙΚ όταν τα βρίσκουν σκούρα) να ερμηνεύουν τη βελτίωση των τραγικών οικονομικών του ΟΣΕ με μείωση κόστους αποκλειστικά (όπου "μείωση κόστους" δεν σημαίνει εξορθολογισμό δαπανών αλλά μόνο συρρίκνωση και μείωση των ελάχιστων δρομολογιών) αντί εξορθολογισμού δαπανών ΣΥΝ προσπάθεια αύξησης των πωλήσεων;

ΤΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΣΠΕΡΙΑΝ

Οι απίστευτες επιδόσεις ενός τοπικού σιδηροδρόμου

Ο εικονιζόμενος πίνακας δρομολογίων προέρχεται από την Αυστρία. Όπως βλέπει κανείς, κάθε μέρα κυκλοφορούν 13 ζεύγη συρμών + 2 ζεύγη μουσειακών συρμών. Μα φυσικά θα πει κανείς: Βρισκόμαστε στην Αυστρία, την Καρδιά της Ευρώπης από όπου διέρχεται η μισή κυκλοφορία Βορά-Νότου της Ηπείρου μας. Μα όμως δεν πρόκειται για μία τέτοια αρτηριακή γραμμή. Είναι η τοπική γραμμή της Zillertalbahn. Τα χαρακτηριστικά της θα προκα-

λούσαν σύγκρουστος στους θεωρητικούς της συρρίκνωσης του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα. Πρόκειται για μία τοπική διακλάδωση που συνδέει το Jenbach, μία

βιομηχανική κωμόπολη 6000 κατ. επί του δεύτερου σε σημασία άξονα της Αυστρίας Innsbruck-Woergl (Salzburg), με μία μικρή τουριστική κωμόπολη (με κίνηση κυρίως το χειμώνα) το Mayrhofen με περίπου 4000 κατοίκους. Η γραμμή έχει μήκος 31 χλμ. Ακόμα χειρότερα, διαθέτει γραμμή εύρους 760 mm... η μέγιστη ταχύτητα είναι 70 km/h... έχει εμπορευματοκό έργο... έχει μουσειακή εκμετάλλευση με ατμήλατους συρμούς... η εκμετάλλευσή της ανήκει στην Αυτοδιοίκηση. Είναι σίγουρο ότι στην Ελλάδα μία τέτοια

γραμμή δε θα είχε καμία ελπίδα... Το πιθανότερο είναι ότι θα φυτοζωούσε με 2-4 δρομολόγια τη μέρα και περίπου 50.000 επιβάτες το χρόνο αν δεν είχε κλείσει. Κι όμως επί της Zillertalbahn, όπως δείχνει και ο Πίνακας 3, εξυπηρετούνται κατ' έτος περίπου 1.8 εκ. επιβάτες το χρόνο (11% του έργου του ΟΣΕ!) και 300-400 χιλιάδες τόνοι εμπορεύματα (κυρίως ξυλεία) με τάσεις ανόδου. Εξ αυτών 106 χιλ. επιβάτες χρησιμοποιούν τα (σφώς ακριβότερα) ατμήλατα.

ΤΙ ΠΡΟΣΕΔΩΣΑΝ ΣΤΗΝ ZILLERTALBAHN ΑΥΤΑ ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ;

Η απάντηση είναι απλή. Δεκατρία δρομολόγια σε κάθε κατεύθυνση αυστηρά ανά μία ώρα (π.χ. 6.22, 7.22, 8.22 κλπ.) Όλα τα δρομολόγια ανταποκρίνονται στο Jenbach με τα αρτηριακά δρομολόγια που και αυτά κυκλοφορούν ανά μία ώρα (και πλέον ανά μισή ώρα). Λεωφορεία εκτελούν τροφοδοτικά δρομολόγια στο Mayrhofen συνδέοντας το σταθμό του με τους δορυφορικούς οικισμούς και θέρετρα του Mayrhofen. Με την εισαγωγή στην αρτηριακή γραμμή τρένων ανά μισή ώρα, η Zillertalbahn δρομολογεί

επίσης ενδιάμεσα των σιδηροδρομικών δρομολογίων λεωφορεία που ανταποκρίνονται και αυτά στο Jenbach.

Μα καλά, δεν είναι ελπιματική η

εκμετάλλευση; Μάλλον ναι. Αλλά πρώτον αμφιβάλλουμε ότι θα έχει τις τραγικές επιδόσεις του ΟΣΕ, όχι μόνον γιατί έχει σίγουρα μικρότερο κόστος εκμετάλλευσης (π.χ. μονομελές προσωπικό στα εμπορικά, διμελές στα επιβατικά, τριμελές στα ατμήλατα) αλλά και γιατί πραγματοποιεί σημαντικές πωλήσεις. Και είναι φυσικό: Ο θεσσαλικός σιδηρόδρομος με τα 6 δρομολόγια ημερησίως μοιάζει μπροστά στην Zillertalbahn σαν λαμπερό σουπερ-μάρκετ με άδεια ράφια... ■

Πίνακας 3. Θεσσαλικός και Zillertalbahn

	"Θεσσαλικός Σιδηρόδρομος"	Zillertalbahn
Συνδεόμενες περιοχές και πληθυσμοί	Καρδίτσα (32 χιλιάδες), Τρίκαλα (48 χιλ.), Καλαμπάκα (7 χιλ.)	Jenbach (6 χιλ.), Mayrhofen (4 χιλ.), Fügen/Hart (4 χιλ.), Zell am Ziller (4 χιλ.)
Ετήσιοι επιβάτες	250,000	1,800,000
Δρομολόγια ανά ημέρα	6 ζεύγη	15 ζεύγη
Ποσοστό ανταποκρινόμενων δρομολογίων με τον κορμό του δικτύου	83%	100%



ΟΙ ÖBB ΣΤΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

Φωτορεπορτάζ:
Αρτέμις και Νίκος Κλώνος





Για πρώτη φορά, δύο μηχανές των Αυστριακών Σιδηροδρόμων πέρασαν από Ελληνικό έδαφος, την 1η Ιουνίου 2003, με καθυστέρηση δύο ημερών από το αρχικό τους πρόγραμμα, με την αμαξοστοιχία KFOR 90001/90000 Mönchengladbach-Skopje, μέσω Θεσσαλονίκης. Οι δύο μηχανές, η Δ/Η 2016 038-8 (της οικογένειας HERCULES) και η διρρευματική Η/Α 1116 021-5 (της οικογένειας TAURUS), προστέθηκαν στην Βιέννη με πρωτοβουλία της ÖBB TRACTION. Αρχικός στόχος ήταν η εκτίμηση του χρόνου διαδρομής με χρήση διρρευματικών ηλεκτρισμών που διευκολύνουν την διασυννοτική κυκλοφορία σε δίκτυα διαφορετικής τάσης (ουν την Δ/Η για λόγους ασφάλειας). Στη συνέχεια αποφασίστηκε η επίσημη παρουσίαση των δύο νέων μηχανών στα Σκόπια (MZ) σε συνδυασμό με την ευκαιρία της δρομολόγησης 2000 αμαξοστοιχιών KFOR. Τελικά λόγω της μεγάλης καθυστέρησης στα σύνορα Ρουμανίας - Βουλγαρίας δεν πραγματοποιήθηκε ούτε η παρουσίαση στα Σκόπια, αλλά ούτε και κατέστη δυνατό να εκτιμηθεί η μείωση του χρόνου διαδρομής. Η αμαξοστοιχία απο τελεί το από μία κλινάμαξα των ZSR, δύο οχήματα τύπου Salon των ÖBB και 16 κενές πλατφόρμες και κατά την είσοδό της στην χώρα μας προωθήθηκε με ελληνικές Δ/Η. Ο συνρμός επέστρεψε στις 3 Ιουνίου έμφορτος με στρατιωτικά οχήματα διαφόρων τύπων και αξίζει να σημειωθεί ότι κατά την επιστροφή του από το Ελληνικό έδαφος, και συγκεκριμένα στη διαδρομή Ειδομένη - Θεσσαλονίκη Διαλογή - Προμαχώνας, την έλξη εξασφάλισε η Αυστριακή διζελάμαξα με ελληνικό πλήρωμα μηχανοδηγών.





Δ/Υ GANZ MAVAG A251 - A261

Του Φραγκίσκου ΈλλιOTT

Οι Δ/Υ σειράς A251, γνωστές και ως "Γουρουνιάκια" ή "Κοντογούρουνα" ή "Μαϊμουδάκια" (πέραν Λαρίσης), εξαιτίας του σχήματος του αμαξώματος είναι της ίδιας οικογένειας με τις Δ/Υ της γνωστής σειράς M41 των MAV. Μετά την ένταξή τους σε κυκλοφορία (1983), με έδρα τα Μ.Α.Ι., δραμολαγήθηκαν σε όλες τις κατηγορίες επιβατικών και εμπορικών αμαξοστοιχιών στις γραμμές της ΔΠΑ και σπανιότερα της ΔΠΜΘ.

Συγκεκριμένα εξασφάλιζαν κοινές επιβατικές αμαξοσταχίες μεταξύ Πειραιά - Χαλκίδας, Πειραιά - Λιανοκλαδίου και Πειραιά - Λάρισας - Βόλου. Επίσης εκτελούσαν τις ταχείες 600/601 Πειραιά-Αλεξανδρουπόλεως-Πειραιά. Σε διπλή έλξη εξασφάλιζαν αρκετά συχνά βαριές εμπορικές αμαξοστοιχίες στη διαδρομή ΑΙΡ-Θεσ/νίκη-ΑΙΡ. Πολύ σπάνια και σε περιπτώσεις έλλειψης κινητηρίων μονάδων μεγάλης ισχύος δρομολογήθηκαν και σε βαρύτερες ταχείες επιβατικές αμαξοστοιχίες. Τέλος εξασφάλιζαν υπηρεσία εφεδρείας στην Οινόη, το Λειανοκλάδι, τη Λάρισσα και το Βόλο, αμαξοστοιχίες τοπικών μεταφορών

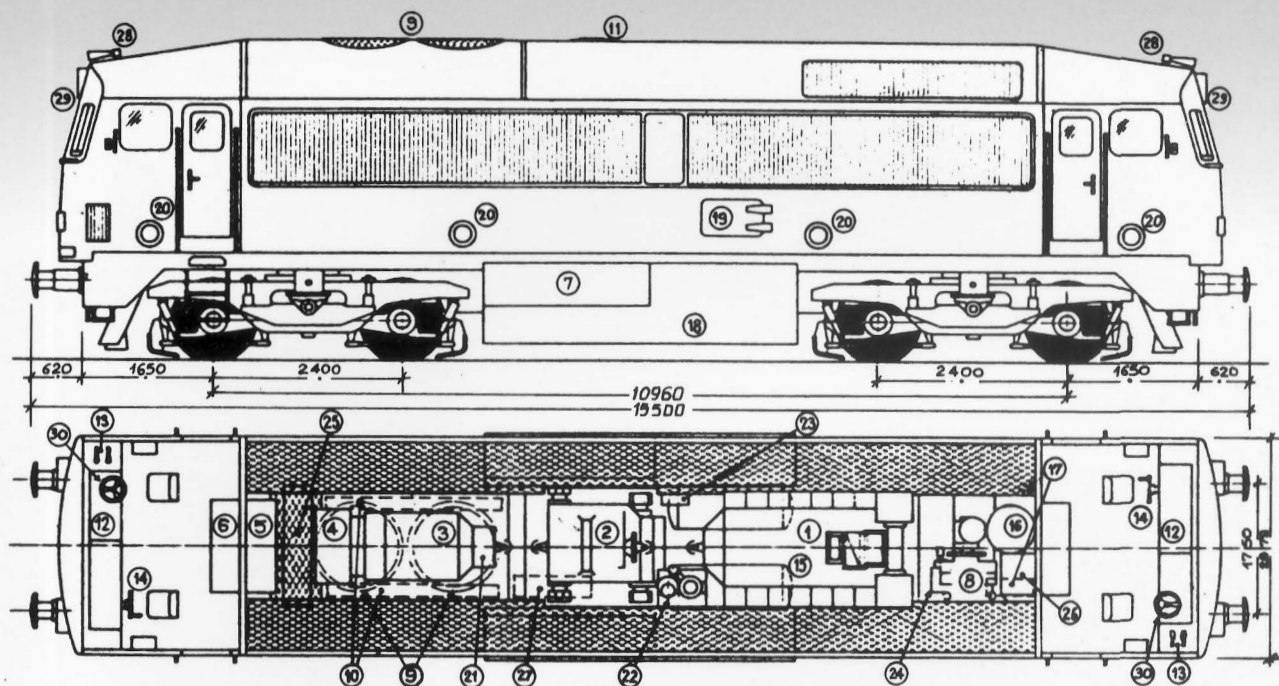
και έργων, κυρίως στα μέσα της δεκαετίας του 1980 (στρώση διπλής γραμμής στη ΔΠΑ). Εξαιτίας της απουσίας ατμογεννήτριας θέρμανσης, για την εκτέλεση επιβατικών αμαξοστοιχιών τη χειμερινή περίοδο, στην σύνθεση προστίθετο κάποιο από τα οχήματα-ατμογεννήτριες (θερμобаγόνα) των Δ/Η σειράς A550, χωρίς φυσικά τηλεχειρισμό.

Μαζί με τις 11 Δ/Υ παρελήφθησαν και 10 επιβατάμαξες κεντρικού διαδρόμου 2ης θέσης με σκευοφόρο και θάλαμο οδήγησης στο ένα άκρο, κατασκευής Ganz Mavag. Τα συγκεκριμένα ιθυντήρια οχήματα, σειράς ΒΔφπτ-х 5073-8226501-510, μαζί με κάποιες μετασκευασμένες (για λόγους ενδιάμεσης καλωδίωσης) επιβατάμαξες και τις Δ/Υ της σειράς A251, συνέθεσαν για πρώτη φορά στην Ελλάδα αμαξοστοιχίες rush-pull και μάλιστα αποκλειστικά με ηλεκτρική θέρμανση (αμαξ. 600/601). Δυστυχώς, ορισμένα τεχνικά προβλήματα, όπως η απώλεια ελέγχου από το ιθυντήριο σε συνδυασμό με την προβληματική συνύπαρξη της ηλεκτρικής θέρμανσης με το (παλαιό) σύστημα φωτεινής σηματοδότησης των τμημάτων Αθήνας - Οινόης και

Πλατέας - ΤΧ1, οδήγησαν στην κατάργηση αυτών των πιλοτικών συνθέσεων. Τα ιθυντήρια οχήματα "μετατράπηκαν" σε απλές επιβατάμαξες εξυπηρετώντας δρομολόγια κυρίως της ΔΠΑ έως το 1994, όταν άρχισαν να παροπλίζονται.

Με την έλευση των νέων Δ/Η Adtranz, οι Δ/Υ Ganz Mavag βγήκαν από το πρόγραμμα Γενικών Επισκευών, άρχισαν σταδιακά να εκτοπίζονται σε εφεδρικούς ρόλους και να παροπλίζονται. Η τελευταία σε λειτουργία, η A255 παροπλίστηκε το 2001, μετά από ανεπιτυχή προσπάθεια επισκευής της για εξασφάλιση εφεδρείας στο Βόλο. Παροπλισμένη στο Λειανοκλάδι βρίσκεται η A261 με σοβαρές ζημιές από βία πρόσκρουση στην "ουρά" της αμαξ. 80509 στον Ευαγγελισμό.

Κάποιες προτάσεις της κατασκευάστριας εταιρίας για επισκευές-βελτιώσεις, τόσο των διζελ-μαξών, όσο και των ιθυντηρίων οχημάτων, δεν ευδοχώθηκαν. Ας σημειωθεί ότι σήμερα οι "αδελφές" διζελ-μαξες M41 κυκλοφορούν κατά δεκάδες στους Ουγγρικούς Σιδηροδρόμους, εκτελώντας ελαφριές επιβατικές και εμπορικές αμαξοστοιχίες.



Κατηγορία
Χώρα προέλευσης / κατασκευαστής
Αρ. σύμβασης Αγοράς
Τύπος
Εύρος τροχιάς
Αρίθμηση
Έτος κατασκευής / Κυκλοφορίας
Διάταξη αξόνων
Απόβαρο / Βάρος σε τάξη πορείας
Βάρος κατ' άξονα
Διάμετρος τροχών (νέοι / εφθαρμένοι)
Μέγιστη ταχύτητα
Ελάχιστη ταχύτητα συνεχούς λειτουργίας
Διζελκινητήρας

Διάμετρος κυλίνδρων / Διαδρομή εμβόλων
Ταχύτητα Δ/Κ (Ralenti / Μέγιστη)

Ειδική κατανάλωση καυσίμου
Ισχύς (Ονομαστική / Υδροδυναμικής μετάδοσης)
Μετάδοση κίνησης

Υπερτροφοδότης
Μέγιστη ελκτική δύναμη κατά την εκκίνηση
Μέγιστη ελκτική δύναμη στην ελάχιστη ταχύτητα συνεχούς λειτουργίας
Σύστημα αυτόματης πέδης
Υδροδυναμική πέδη
Πεδούμενο βάρος (Επιβατικά / Εμπορικά)
Χωρητικότητες

Πετρέλαιο
Λάδι λίπανσης Δ/Κ
Λάδι Υδροδυναμικής μετάδοσης
Νερό ψύξης
Άμμος

Μήκος μετά προσκρουστήρων
Μέγιστο πλάτος / ύψος
Ελάχιστη ακτίνα εγγραφής
Ηλεκτρική θέρμανση
Τηλεέλεγχος έλξης

Διζελμάξα πορείας υδροδυναμικής μετάδοσης (Δ/Υ)
Ουγγαρία / GANZ MAVAG

5185 / 1983
DHM - 7
1435 mm
A251 - A261
1982/1983
B' B' dh

61.4 / 66.0 tons
16.5 tons

1040 / 960 mm

103 km/h

30 km/h

S.E.M.T. Pielstick 12 PA4V-185 (κατασκευής
Ganz Mavag), 12 κύλινδροι σε διάταξη 90 μοιρών
185 / 210 mm

600-650 / 1560 rpm, υδραυλικός ρυθμιστής στροφών

Δ/Κ, 14 βαθμίδων, κατασκευής Ganz Mavag

170 + 5% gr/HPH

1320 / 1044 kW

Υδροδυναμική 2 βαθμίδων, υδραυλικός μετατροπέας

H 182-11 κατασκευής Ganz Mavag, ή VOITH L720r U2

BBC VTR 250

197.4 tons

127 tons

KNORR

Δεν διαθέτει

67 / 67 tons

3000 lit

240 kgr

235 kgr

950 lit

400 kgr

15500 mm

3053 / 4230 mm

80 m

1500 V AC 50 Hz

Πολλαπλή έλξη μέχρι 2 μονάδες, δυνατότητα χειρισμού από ιθύντήριο όχημα

1. Διζελκινητήρας (Δ/Κ)
2. Υδραυλική μετάδοση με γρανάζια αναστροφής
3. Γεννήτρια θέρμανσης και βοηθητική γεννήτρια
4. Βοηθητικός ανορθωτής
5. Κιβώτιο θέρμανσης
6. Κιβώτιο ρελέ, ρυθμιστής τάσης
7. Συσσωρευτές
8. Αεροσυμπιεστής με ηλεκτροκινητήρα
9. Ανεμιστήρας ψύξης με ηλεκτροκινητήρα
10. Ψυγείο νερού
11. Εξαγωγή
12. Τράπεζα μηχανοδηγού
13. Χειριστήρια πέδης
14. Χειροτροχοπέδη
15. Κύριο αεροφυλάκιο
16. Εφεδρικό αεροφυλάκιο
17. Αεροφυλάκιο οργάνων
18. Δεξαμενή πετρελαίου
19. Άνοιγμα εισόδου
20. Άνοιγμα πλήρωσης άμμου
21. Ζεύξη
22. Συσκ. προθέρμανσης Δ/Κ
23. Μονάδα τροφοδοσίας πετρελαίου
24. Αντλία προλίπανσης
25. Δεξαμενή εξισορρόπησης νερού
26. Ερμάριο ενδυμάτων
27. Ψυγείο λαδιού υδροδυναμικής μετάδοσης
28. Σφυρίχτρα
29. Προβολέας
30. Επιταχυντής



ΜΕΘΟΔΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Του Χρίστου Πυργίδη, Επίκουρου Καθηγητή ΑΠΘ

Φωτογραφίες: Αρτέμης Κλώνος

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην εργασία αυτή ταξινομούνται και αξιολογούνται οι διάφορες μέθοδοι που προτείνονται-χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της κυκλοφοριακής ικανότητας σιδηροδρομικής γραμμής. Ορισμένες από αυτές, στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, εφαρμόζονται σε τμήματα γραμμής του Ελληνικού Δικτύου (διπλή γραμμή Θεσ/νίκης -Πλατεός, μονή γραμμή Θεσ/νίκης - Ειδομένης) και συγκρίνονται τα αποτελέσματα που προκύπτουν.

Η κυκλοφοριακή ικανότητα σιδηροδρομικής γραμμής μπορεί να εκφρασθεί με δύο μεγέθη [1],[2],[3]:

- Την *πρακτική χωρητικότητα* C_{Π} ,

η οποία νοείται ως ο αριθμός των τρένων που μπορούν να κυκλοφορήσουν μέσα σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε ένα τμήμα γραμμής, λαμβάνοντας υπόψη:

- τις ειδικές συνθήκες εκμετάλλευσης και λειτουργίας
- την τήρηση ορισμένων περιορισμών που εξασφαλίζουν ένα καλό επίπεδο εξυπηρέτησης.

Υπολογίζεται στο κρίσιμο υπομήμα (υπομήμα με το μεγαλύτερο χρόνο διάνυσης) του υπό εξέταση τμήματος γραμμής και εκφράζεται σε αριθμό

τρένων ανά χρονικό διάστημα (ώρα, ημέρα, 12ωρο κ.τ.λ.).

Η "πρακτική" χωρητικότητα σε αντίθεση με τη "θεωρητική" χωρητικότητα γραμμής C_{Θ} περιέχει ένα συντελεστή ελαστικότητας k (περιθώριο διαστολής) ώστε να αποτρέπει "αλυσιδωτές" καθυστερήσεις των συρμών σε περίπτωση που συμβεί ένα τυχαίο γεγονός ($C_{\Pi}=k \times C_{\Theta}$ με $k \in (0,1)$)

- Το ποσοστό κορεσμού S

Ισούται με το λόγο του αριθμού των τρένων που έχουν προγραμματιστεί να κυκλοφορήσουν κατά τη διάρκεια μιας χρονικής περιόδου σε ένα τμήμα γραμμής προς την πρακτική χωρητικότητα του τμήματος. Εκφράζεται σε ποσοστό επί τοις % και μπορεί να λάβει τιμές μεγαλύτερες του 100%.

- Η γνώση της κυκλοφοριακής ικανότητας γραμμής

είναι απαραίτητη για την αντιμετώπιση άμεσων προβλημάτων στην εκμετάλλευση ενός δικτύου όπως είναι η δρομολόγηση νέων τακτικών, περιοδικών ή έκτακτων αμαξοστοιχιών σε ένα τμήμα γραμμής, η διάρθρωση του ωραρίου των δρομολογίων, η ασφαλής κυκλοφορία των συρμών και η επιλογή του κατάλληλου εξοπλισμού γραμμής για το σκοπό αυτό, η μείωση των καθυστερήσεων κλπ

- αποτελεί το πρώτο στάδιο μελέτης σκοπιμότητας κατασκευής μιας νέ-

Πίνακας 1. Παράμετροι Επιρροής Χωρητικότητας Γραμμής

Σιδηροδρομική υποδομή	Τροχαίο υλικό	Εκμετάλλευση
• Αριθμός τραχιοσειρών • Μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα γραμμής • Περιορισμοί ταχύτητας που επιβάλλονται από τη γραμμή • Απαιτήσεις για συντήρηση της γραμμής	• Κινηματικά χαρακτηριστικά συρμών • Ελκτικά στοιχεία κινητηρίων μονάδων • Μήκος συρμών	• Βαθμός ομοιογένειας της κυκλοφορίας όσον αφορά στην ταχύτητα • Τρόπος διαδοχής όσον αφορά στις κατηγορίες συρμών • Αριθμός προβλεπόμενων στάσεων • Ικανότητα υποδοχής και απορρόφησης της κυκλοφορίας στους ενδιάμεσους και στους τερματικούς σταθμούς • Επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης όσον αφορά στην τήρηση των ωραρίων

ας γραμμής (διπλής ή μονής), διπλασιασμού μιας γραμμής, κατάργησης μιας γραμμής, εγκατάστασης συστήματος ηλεκτρικής σηματοδότησης.

• βοήθα στη λήψη μακροπρόθεσμων μέτρων που αφορούν στην πολιτική επένδυσης σε έργα υποδομής και γενικότερα στην πολιτική σχεδιασμού των μεταφορών σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή.

• Τέλος, ο υπολογισμός της χωρητικότητας γραμμής είναι το πρώτο βήμα προκειμένου να ληφθούν αποφάσεις από το διαχειριστή της υποδομής για χορήγηση "διαδρομών" (κατανομή χωρητικότητας) στις διάφορες επιχειρήσεις που επιθυμούν να μεταφέρουν εμπορεύματα στη συγκεκριμένη σιδηροδρομική υποδομή.

Η χωρητικότητα ενός τμήματος γραμμής εξαρτάται από πολλές και διαφορετικές φύσης παραμέτρους (βλέπε Πίνακα 1 [4]) με αποτέλεσμα να είναι σχεδόν αδύνατος ο ακριβής υπολογισμός της.

Στα πλαίσια αυτά έχουν διατυπωθεί κατά καιρούς, είτε από συγκεκριμένους σιδηροδρομικούς φορείς, είτε από μεμονωμένες ερευνητικές ομάδες, διάφορα μοντέλα υπολογισμού, τα οποία αναφέρονται σε διάφορες περιπτώσεις εκμετάλλευσης της γραμμής [5], [6], [7].

Έτσι, κάθε σιδηροδρομικό δίκτυο, ανάλογα με τα δεδομένα και τις ανάγκες του, έχει υιοθετήσει διαφορετικές μεθόδους για τον υπολογισμό της χωρητικότητας. Προς τα παρόν μία αξιόπιστη μέθοδος που να μπορεί να εφαρμοστεί σε όλα τα δίκτυα δεν φαίνεται ακόμα να έχει προταθεί.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, σε μια προσπάθεια απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών στην επικράτειά της, έχει προχωρήσει στη σύνταξη και στην υιοθέτηση μιας σειράς οδηγιών (1ο και 2ο Σιδηροδρομικό Πακέτο) που πρέπει να εφαρμοστούν από όλα τα κράτη μέλη. Στις οδηγίες αυτές προβλέπεται ο διαχωρισμός της υποδομής από την εκμετάλλευση και η ελεύθερη πρόσβαση στη σιδηροδρομική αγορά.

Ο διαχειριστής της υποδομής οφείλει να καταναείμι τη διαθέσιμη χωρητικότητα στο δίκτυό του με τρόπο διαφανή σε όποιον οπαιτήσει πρόσβαση σε αυτήν. Στα πλαίσια αυτά καθίσταται επιτακτική η ανάγκη να υπάρξει ένα ενιαίο σύστημα υπολογισμού της χωρητικότητας από όλα τα κράτη μέλη.

2. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΜΕΘΟΔΩΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της χωρητικότητας σιδηροδρομικής γραμμής κατατάσσονται σε τέσσερις (4) κατηγορίες:

• **Αναλυτικές σχέσεις:** Πρόκειται για μαθηματικές σχέσεις που υπολογίζουν το ελάχιστο χρονικό διάστημα t_f μεταξύ διαδοχικών τρένων διαφόρων κατηγοριών. Διαφοροποιούνται μεταξύ τους ως προς τις μεθόδους υπολογισμού του t_f και ως προς τα διαφορετικά περιθώρια διαστολής που επιλέγονται σύμφωνα με το επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης.

• **Σχέσεις βασισμένες στη θεωρία των πιθανοτήτων:** Πρόκειται για σχέσεις που μπορούν να χρησιμοποιηθούν όταν δεν είναι διαθέσιμο ένα ακριβές γράφημα δρομολογίων. Εκτιμούν πιθανολογικά την κατανομή των τρένων και στηρίζονται σε υποθέσεις όσον αφορά την κατανομή της κυκλοφορίας. ►



Φωτογραφία 1 και 4: Φωτοπροσπάματα και Σ.Σ. Άδενδρο στη γραμμή Θεσσαλονίκη-Πλατύ

Φωτογραφία 2 και 3: Σ.Σ. Καστανάς στη γραμμή Θεσσαλονίκη-Ειδομένη

Πίνακας 2. Συγκριση Μεθόδων Υπολογισμού Χωρητικότητας με Πολλαπλά Κριτήρια

Κριτήρια Μέθοδος	Υπολογισμός αριθμού τρένων που μπορούν να προστεθούν	Ενσωμάτωση της έννοιας της ελαστικότητας	Απευθείας υπολογισμός χωρητικότητας	Απευθείας υπολογισμός ποσοστού κορεσμού	Γενική μέθοδος (εφαρμογή μεθόδου χωρίς περιορισμούς)	Ευκολία στην εφαρμογή	Χώρα που χρησιμοποιείται
ΑΝΑΛΥΤΙΚΕΣ							
UIC	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πολλές χώρες Ε.Ε.
FS	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	Ιταλία
NS	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	Ολλανδία
CFF	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Ελβετία
SIMON	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Σουηδία
HAKEP	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
HILLER	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
JNR	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ιαπωνία
AREA	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Η.Π.Α.
ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΩΝ							
DB	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	Γερμανία
CFF	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	Ελβετία
Schwanhäuser	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Γερμανία
ΔΟΜΗΣΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ							
Συμπύεση	ΟΧΙ	Πιθανόν ⁽¹⁾	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Γαλλία
Κορεσμός	ΝΑΙ	Πιθανόν	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Γαλλία
Τυπική Διαδρομή	ΝΑΙ	Πιθανόν	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Γαλλία
CAPRES	ΝΑΙ	Πιθανόν	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Ελβετία
DONS	Πιθανόν	Πιθανόν	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Ολλανδία
SCAN	ΟΧΙ	Πιθανόν	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Δανία
ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΣΗΣ							
CHAO	Πιθανόν	Πιθανόν	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Γαλλία
FASTA	Πιθανόν	Πιθανόν	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ελβετία
RAILSIM	Πιθανόν	Πιθανόν	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Η.Π.Α.
SERGOB	Πιθανόν	Πιθανόν	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Γαλλία
SIMON	Πιθανόν	Πιθανόν	Πιθανόν	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Σουηδία
SISYFE	Πιθανόν	Πιθανόν	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Γαλλία
Ομάδας SLS	Πιθανόν	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Γερμανία
UX-SIMU	Πιθανόν	Πιθανόν	Πιθανόν	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Γερμανία
VISION	Πιθανόν	Πιθανόν	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Η.Β.
RAILCAP	Πιθανόν	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Γαλλία, Βέλγιο

(1) «Πιθανόν» σημαίνει ότι η μέθοδος έχει τη δυνατότητα να ενσωματώσει το συγκεκριμένο κριτήριο, εφόσον ο χρήστης ακολουθήσει τη σωστή διαδικασία

• **Μέθοδοι δόμησης γραφήματος δρομολογίων:** Από ένα δεδομένο γράφημα δρομολογίων, οι μέθοδοι αυτές εφαρμόζουν θεωρίες για να αναπτύξουν το πυκνότερο δυνατό ωράριο δρομολογίων χωρίς 'νεκρές διαδρομές' (path loss), γεγονός που αντιστοιχεί στην πιο κορεσμένη κατάσταση.

• **Μοντέλα προσομοίωσης:** Είναι λογισμικά που προσομοιώνουν τις συνθήκες κυκλοφορίας. Η κυκλοφορία συντίθεται από διάφορες γνωστές κατηγορίες τρένων και διαφορετικά συμβάντα που τυχαίνουν στο δίκτυο.

Στον πίνακα 2 καταγράφονται ανά κατηγορία οι πιο γνωστές μέθοδοι που εφαρμόστηκαν, εφαρμόζονται ή βρίσκονται σε στάδιο έρευνας σε χώρες της ΕΟΚ, στις ΗΠΑ και στην Ιαπωνία. Ο κατάλογος αυτός [3] δεν είναι διεξοδικός καθώς η έρευνα στον τομέα αυτόν είναι σε πλήρη εξέλιξη.

3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΘΟΔΩΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Βασικές διαφορές

Οι σημαντικότερες διαφορές που παρουσιάζουν οι τέσσερις μέθοδοι υπολογισμού χωρητικότητας σιδηροδρομικής γραμμής αφορούν:

- Τη μεθοδολογία υπολογισμού
- Τις βασικές υποθέσεις και παραδοχές (το ωράριο δρομολόγησης δίδεται ή υποτίθεται, ο τρόπος διαδοχής των συρμών επιβάλλεται ή όχι, οι συνθήκες λειτουργίας θεωρούνται ομαλές ή διαταραγμένες).
- Το μέγεθος που υπολογίζεται (πρακτική χωρητικότητα, ποσοστό κορεσμού, διάδοση καθυστέρησης, δημιουργία ενός κορεσμένου ή σταθερού γραφήματος δρομολογίων, κ.τ.λ.).

Βασικές ομοιότητες

Αφορούν παραδοχές και υποθέσεις όπως:

Κατά την κίνηση των συρμών δεν προβλέπεται πέρα από την περιορισμένη χρονικά στάθμευση στις προγραμματισμένες στάσεις, ακινητοποίηση των συρμών κατά μήκος της γραμμής. Η αρχική σειρά διαδοχής των τρένων επομένως δεν μεταβάλλεται και η ελάχιστη επιτρεπόμενη ακολουθία των συρμών εξαρτάται από το χρόνο διαδρομής στο εξεταζόμενο τμήμα γραμμής και από τις θέσεις των σημάτων που καθορίζουν τα τμήματα αποκλεισμού.

Σύγκριση

Στον πίνακα 2 καταγράφονται, για όλες τις μεθόδους που εξετάζονται, αν ικανοποιούν ή όχι βασικά κριτήρια που καθορίζουν την αποτελεσματικότητα και την εφαρμοσιμότητά τους. Συγκεκριμένα:

- Οι *πιθανολογικές μέθοδοι* βασίζονται σε παραδοχές και υποθέσεις που μπορεί να μην ανταποκρίνονται στις υπάρχουσες συνθήκες εκμετάλλευσης με αποτέλεσμα να είναι δύσκολα εφαρμόσιμες. Η χρήση τους σήμερα είναι πολύ περιορισμένη.
- Οι *αναλυτικές μέθοδοι* συχνά απαιτούν υποθέσεις οι οποίες είναι ασαφείς και υπεραπλοποιημένες (όπως περιορισμοί στα ωράρια των δρομολογίων και στη διαδοχή των συρμών). Το ουσιαστικό πρόβλημα με αυτές τις μεθόδους είναι ότι εφαρμόζονται μόνο σε τμήματα γραμμής και ότι δεν είναι ιδιαίτερα αξιόπιστες. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για μία πρώτη και γρήγορη εκτίμηση της χωρητικότητας.
- Οι μέθοδοι *δόμησης γραφήματος δρομολογίων* μπορούν να διαιρεθούν σε δύο κατηγορίες:

α) Μέθοδοι των οποίων σκοπός είναι η εκτίμηση του ποσοστού κορεσμού μιας γραμμής. Για την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων πρέπει να γίνουν συγκεκριμένες παραδοχές.

β) Μέθοδοι που εκτιμούν τον αριθμό των διαδρομών που μπορούν να σχεδιαστούν σε μία γραμμή (ή να προστεθούν σε ένα υπάρχον γράφημα δρομολογίων) ενώ δεν μπορούν να εκτιμήσουν το ποσοστό κορεσμού. Οι μέθοδοι αυτές είτε μπορούν να εφαρμοστούν χωρίς τη βοήθεια υπολογιστή, είτε όχι. Το κόστος στις μεθόδους δόμησης γραφήματος δρομολογίων εξαρτάται από το επίπεδο ακρίβειας που επιθυμείται και από το αν η εφαρμογή αφορά συγκεκριμένη γραμμή ή και όμορες γραμμές.

- Τα μοντέλα προσομοίωσης επαληθεύ-

ουν την εφικτότητα ενός ωραρίου δρομολόγησης. Μπορούν να εντοπίσουν τα προβληματικά σημεία ενός δικτύου και μπορούν να καθορίσουν βέλτιστες λύσεις μεταξύ πολλαπλών σχεδιαστικών επιλογών. Απαιτούν λεπτομερή δεδομένα που αφορούν τη γραμμή και τα ωράρια δρομολόγησης. Το κόστος των μεθόδων αυτών συγκριτικά με τις άλλες μεθόδους είναι πολύ μεγαλύτερο.

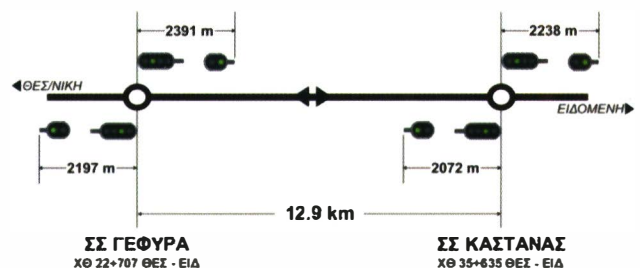
4. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΜΕΘΟΔΩΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΕ ΤΜΗΜΑΤΑ ΓΡΑΜΜΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

4.1 Τμήμα Γραμμής με εκμετάλλευση κατά τις δύο διευθύνσεις κυκλοφορίας

Ως παράδειγμα για την εφαρμογή των διαφόρων μεθόδων υπολογισμού της χωρητικότητας τμήματος μονής γραμμής δύο κατευθύνσεων κυκλοφορίας χρησιμοποιήθηκε το τμήμα Θεσσαλονίκης - Ειδομένης.

Ο υπολογισμός του υπόψη τμήματος έγινε με τη μέθοδο της U.I.C και τη μέθοδο Haker.

Στο Σχήμα 1 δίδεται η σχηματική παράσταση του κρίσιμου υποτμήματος



Σχήμα 1. Γραμμή Θεσσαλονίκης - Ειδομένης. Σχηματική παράσταση του κρίσιμου υποτμήματος (Γέφυρα - Καστανάς) με τις θέσεις σταθμών και φωτισμημάτων.

(Γέφυρα - Καστανάς) με τις θέσεις των σταθμών και των φωτισμημάτων

Ο υπολογισμός της χωρητικότητας έγινε για την ημέρα που θεωρητικά κυκλοφορεί ο μεγαλύτερος αριθμός περιοδικών και προαιρετικών αμαξοστοιχιών (κρίσιμη ημέρα). Στα πλαίσια αυτά θεωρήθηκε ότι κυκλοφορούν 29 συρμοί εκ των οποίων [8]:

- 10 τακτικοί (4 επιβατικοί + 6 εμπορικοί)
- 3 περιοδικοί (2 επιβατικοί + 1 εμπορικός)
- 16 προαιρετικοί (εμπορικοί, το 50% των προβλεπόμενων συνολικά)

Στον Πίνακα 3 δίδονται τα αποτελέσματα των υπολογισμών

Με βάση τα παραπάνω αποτελέσματα εκτιμάται ότι μπορούν να κυκλοφορήσουν θεωρητικά περισσότερα τρένα ημερησίως στο διάδρομο Θεσσαλονίκης - Ειδομένης (διαθέσιμη χωρητικότητα 46%).

Δεν υπάρχει μεγάλη διαφορά ανάμεσα στα αποτελέσματα των δύο μεθόδων γιατί έχει χρησιμοποιηθεί ο ίδιος συντελεστής ελαστικότητας (=60%).

Πίνακας 3. Ημερήσια Χωρητικότητα Γραμμής Θεσσαλονίκης - Ειδομένης

Αποτελέσματα υπολογισμού χωρητικότητας (συρμοί / ημέρα)		
Υπάρχουσα κατάσταση Διερχόμενοι συρμοί Κρίσιμη μέρα	Μέθοδος U.I.C	Μέθοδος HAKER
29	52	56

4.2. ΤΜΗΜΑ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΕ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΚΑΤΑ ΜΙΑ ΜΟΝΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

Για την εφαρμογή των διαφόρων μεθόδων υπολογισμού της χωρητικότητας τμήματος διπλής γραμμής μίας κατεύθυνσης κυκλοφορίας χρησιμοποιήθηκε το τμήμα Θεσσαλονίκης - Πλατέας.

Καθώς πρόκειται για διπλή γραμμή, η χωρητικότητα υπολογίστηκε ξεχωριστά για τη γραμμή με κατεύθυνση προς Θεσσαλονίκη και ξεχωριστά για τη γραμμή με κατεύθυνση προς Πλατί.

Ο υπολογισμός του υπόψη τμήματος έγινε με τις αναλυτικές μεθόδους U.I.C., F.S., N.S., CFF, HILLER, JNR και με τις βασισμένες στη θεωρία των πιθανοτήτων μεθόδους D.B., C.F.F., Schwanhaeuser.

Στο Σχήμα 2 δίδεται η σχηματική παράσταση του κρίσιμου υπομήματος (Αδενδρο - Αξίος) για την κατεύθυνση Πλατί - Θεσ/νίκη με τις θέσεις των



Σχήμα 2. Γραμμή Πλατέας - Θεσσαλονίκης. Σχηματική παράσταση του κρίσιμου υπομήματος για επιβατικό και εμπορικό συρμό, στην κατεύθυνση προς Θεσσαλονίκη

σταθμών και των φωτισμάτων.

Ο Πίνακας 4 δίδει τα αποτελέσματα των υπολογισμών για τις κατευθύνσεις Θεσ/νίκη-Πλατί και Πλατί - Θεσ/νίκη

Από τα εγχειρίδια δρομολογίων του Ο.Σ.Ε.[8] προέκυψε ότι στη γραμμή κυκλοφορούν 30 τακτικές αμαξοστοιχίες σε κάθε κατεύθυνση εκ των οποίων οι 28 είναι επιβατικές και οι 2 εμπορικές.

Στο διάδρομο Θεσσαλονίκης-Πλατέας διαφαίνεται ότι μπορούν να κυκλοφορήσουν θεωρητικά πολλά περισσότερα επιπλέον τρένα και κατά τις δύο κατευθύνσεις (διαθέσιμη χωρητικότητα 75 -79%). Επίσης παρατηρείται ότι δεν υπάρχει διαφορά ανάμεσα στις δύο κατευθύνσεις, λόγω του ότι οι δύο τροχιοσειρές παρουσιάζουν ανάλογα γεωμετρικά χαρακτηριστικά χάραξης και τα τρένα τα οποία κυκλοφορούν παρουσιάζουν ίδια λειτουργικά χαρακτηριστικά (με αποτέλεσμα οι χρόνοι διαδρομής να είναι ίδιοι).

Από τα παραπάνω αποτελέσματα διαπιστώνεται ότι η μέθοδος DB δίνει αρκετά χαμηλότερες συγκριτικά τιμές χωρητικότητας. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι η μέθοδος λειτουργεί βάσει συγκεκριμένου επιπέδου ποιότητας που δεν ανταποκρίνεται στις συνθήκες της υπάρχουσας γραμμής και κυρίως στο ότι βασίζεται στην υπόθεση ότι κυκλοφορούν η εμπορική και 2η επιβατικά τρένα, κάτι το οποίο δεν ισχύει στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Πλατέας (η αναλογία εμπορικών - επιβατικών συρμών είναι 1/14).

Υψηλές συγκριτικά τιμές χωρητικότητας εξαγονται με τις μεθόδους HILLER και CFF. Στη μέθοδο HILLER τα αποτελέσματα εξαρτώνται από την τιμή του i_s , δηλαδή του χρονικού διαστήματος ασφαλείας ανάμεσα στους συρμούς. Στη μέθοδο CFF τα αποτελέσματα εξαρτώνται από τον διορθωτικό συντελεστή k .

Στη μέθοδο Schwanhaeuser η υπόθεση που γίνεται είναι υπεραπλουστευμένη και το επίπεδο ποιότητας μπορεί να μην ανταποκρίνεται στο επιθυμητό.

Οι μέθοδοι U.I.C., NS, FS δίνουν παρόμοια αποτελέσματα. ■

Πίνακας 4. Ημερήσια Χωρητικότητα Γραμμής Θεσσαλονίκης - Πλατέας - Θεσσαλονίκης

Υπάρχουσα κατάσταση Διερχόμενοι συρμοί Κρίσιμη μέρα	U.I.C.	FS	NS	CFF	HILLER	JNR	DB	CFF	Schwanhaeuser
Κατεύθυνση Θεσσαλονίκη - Πλατί									
30	139	141	135	22%	167	110	95	155	129
Κατεύθυνση Πλατί - Θεσσαλονίκη									
30	137	141	135	22%	167	113	95	155	127



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

[1] ΛΥΜΠΕΡΗΣ Κ., "Συμβολή σε ένα νέο σύστημα τμηματοποίησης αποκλεισμού ελεύθερης σιδηροδρομικής γραμμής και βελτιστοποίηση χωρητικότητας", Διδακτορική Διατριβή, Ε.Μ.Π., Αθήνα, 1998.

[2] ΠΥΡΓΙΔΗΣ Χ., "Σχεδιασμός και κατασκευή σιδηροδρομικής υποδομής", Α.Π.Θ., Τομέας Συγκοινωνιών και Οργάνωσης, Θεσσαλονίκη, 2003.

[3] LIBERAIL - Transport RTD Programme, Liberalised and Interoperable Railways, European Commission, Work package 3 Report, Volume 4/7, "Methodology definition for line capacity evaluation", The

Liberail Consortium/Systra, Trademco, June, 1998.

[4] PYRGIDIS C., "Analysis of railway network capacity", Rail Engineering International, No 4, 1995, pp. 12-16.

[5] SNCF, "Formules permettant de calculer la capacite d' une section de ligne", Direction des Etudes Generales et de la Recherche, Paris, 1974.

[6] SNCF, "Capacite des lignes a double voie", Direction des Etudes Generales et de la Recherche, Paris, 1979.

[7] UIC, " Methode destinee a determiner la capacite des lignes ", fiche 405-1, January 1983.

[8] ΟΣΕ, Εγχειρίδιο δρομολογίων 2003.

ΛΙΣΣΑΒΩΝΑ:

“Elétricos” στην Πόλη των Θαυμάτων

Γοπητευτική και νοσταλγική, παλιά και σύγχρονη, αλήτικη και καθώς πρέπει, η θρυλική πρωτεύουσα της Πορτογαλίας, η Λισσαβώνα, για τους ντόπιους “Lisboa dos Milagros” (των Θαυμάτων !) είναι η νοτιοδυτική είσοδος της Ευρώπης από τον Ατλαντικό Ωκεανό. Στρατηγικά χτισμένη πάνω στον ποταμό Τάγο, πόλος έλξης εμπόρων από όλο τον κόσμο, η Λισσαβώνα, ερωτευμένη με τα τραμ της και διάσημη “φωλιά κατασκόπων” κατά το Β’ Παγκόσμιο Πόλεμο, διηγείται το θρύλο της ίδρυσής της από τον Οδυσσέα.





Κείμενο: Κυριάκος Πιπίνης,
Απόστολος Κουρμπέλης

Η ιστορία καθαυτή όμως, διδάσκει ότι οι Φοίνικες έμποροι και ναυτικοί αποίκισαν την πόλη περίπου 3000 χρόνια πριν. Αργότερα οι Έλληνες έδωξαν τους Φοίνικες, ενώ οι Ρωμαίοι με τη σειρά τους επικράτησαν στην πόλη το 205 π.Χ. Οι Καρθαγένιοι εμφανίστηκαν μετά και πήραν τα πνία από τους Ρωμαίους, ενώ οι Άραβες στη μεγάλη επέλασή τους προς την ευρωπαϊκή ήπειρο κατέλαβαν την πόλη το 714 μ.Χ., την ονόμασαν Λισαμπόνα και τετρακόσια χρόνια μετά πτι-τίθηκαν από τα χριστιανικά στρατεύματα, εγκαταλείποντας οριστικά τα συμ-φέροντά τους στην περιοχή. Από τότε η Λισαβώνα γνώρισε στιγμές δόξας αλλά και στιγμές τραγωδίας. Ο μεγάλος εξερευνητής Vasco da Gama, ανα-καλύπτοντας το δρόμο προς την Ινδία, μετέτρεψε την πόλη σε πρωτεύουσα μιας τεράστιας αυτοκρατορίας, που εκτεινόταν από την Αφρική και τη Νό-τια Αμερική μέχρι την Άπω Ανατολή. Κόμβος στην ιστορία της Λισαβώνας υπήρξε ο καταστροφικός σεισμός με παλιρροϊκό κύμα του 1755, γεγονός,

από το οποίο η πόλη δεν κατάφερε ποτέ να συνέλθει, μέχρι τη δεκαετία του '90, οπότε αναγεννήθηκε σαν πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης και τέσ-σερα χρόνια αργότερα σα διοργανώτρια πόλη της EXPO '98.

Τα τραμ της Λισαβώνας, τα γνωστά "elétricos" αποτελούν έναν κινούμε-νο θρύλο! Καμαρώνουν σε κάθε τουριστικό οδηγό ή λεύκιμα της πόλης, σε άπειρες καρτ-ποστάλ, σε μπλουζάκια και τσίγκινα παιχνίδια, σε φλιτζάνια και κάθε λογής αναμνηστικό της πόλης. Λίγες πόλεις στον κόσμο έχουν συν-δέσει τόσο πολύ το τραμ με την εικόνα τους προς τα έξω, όπως η Νέα Ορ-λεάνη, η Αλεξάνδρεια, το Άμστερνταμ. Είναι το γραφικότερο μέσο μεταφο-ράς και αρκετά αξιόπιστο καθώς, τόσο το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πό-λης, όσο και το πρόβλημα της στάθμευσης, δεν αφήνουν περιθώριο επιλο-γής. Αλλά ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή...

Στη Λισαβώνα υπάρχουν πέντε συστήματα μεταφορών:

- Το Μετρό με τέσσερις γραμμές
- Ο προαστιακός σιδηρόδρομος των CP με τέσσερις γραμμές
- Τα λεωφορεία με 101 γραμμές
- Τα τραμ με πέντε γραμμές, τα τρία funiculaires και ένα elevator
- Τα φέρυ προς τη νότια όχθη του Τάγου

Η εταιρεία Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA είναι ο βασικός λει-τούργος των επίγειων συστημάτων μεταφορών στη Λισαβώνα, που εξηπη-ρετούν καθημερινά 700.000 χιλιάδες ανθρώπους, που ζουν στον κύριο, α-στικό ιστό και 2,7 εκατομμύρια κατοίκους της ευρύτε-ρης μητροπολιτικής εξάπλωσης της Λισαβώνας. Καθό-λου άσχημα για μια εταιρεία, που ιδρύθηκε στις 18 Σε-πτεμβρίου του 1872 και συνέδεσε την παρουσία της, ό-σο κανείς, στην ανάπτυξη της σύγχρονης πορτογαλικής πρωτεύουσας! Ήταν μόλις το 1944, δηλαδή εβδομήντα δύο ολόκληρα χρόνια από την ίδρυσή της, που η Carris επίσημα ενέταξε λεωφορεία στο σύστημα αστικών συ-γκοινωνιών. Μέχρι τότε το τραμ ήταν ο απόλυτος κυρί-αρχος της πόλης.

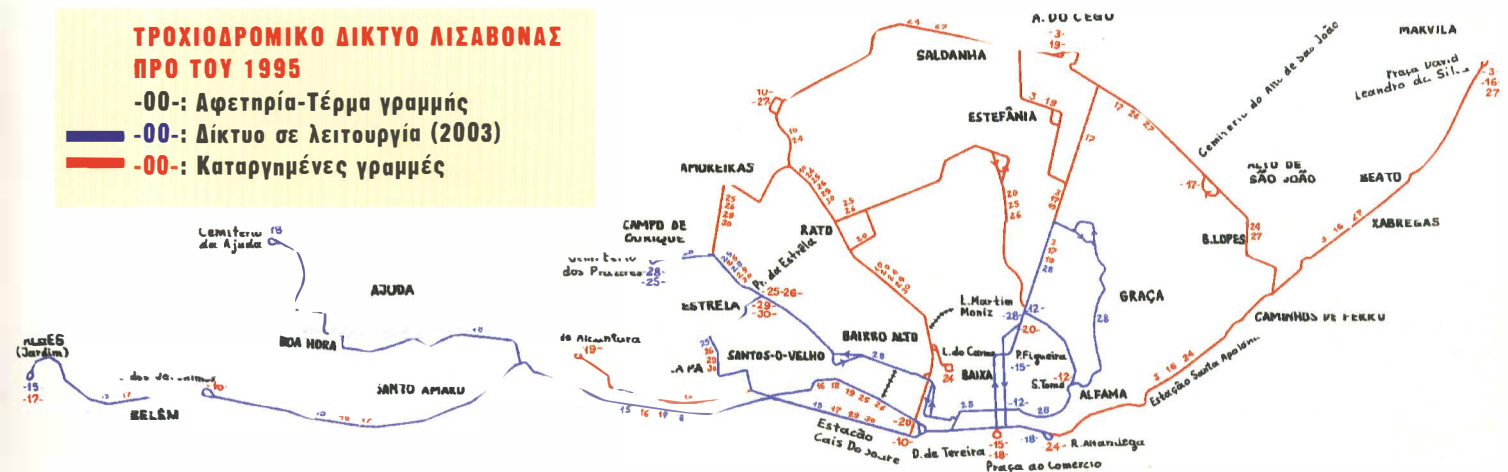
Τα ιππήλατα τραμ ήταν κι εδώ οι πρωτοπόροι των αστι-κών συγκοινωνιών. Είχε παρεμβληθεί μια περίοδος ατμο-τροχιοδρόμων, όπου λειτουργησε από το 1873 ως το 1877 πειραματική γραμμή με το (ατυχές) σύστημα Larmanjat (τροχιόδρομος κεντρικής οδηγού σιδηροτροχιάς), καθώς και γραμμή κανονικού εύρους 1435mm που, όταν ηλεκτροδοτήθηκε, στένεψε στα 900mm, χαρακτηριστικό του δικτύου της Λισαβώνας. Η πλήρης ηλεκτροκίνηση του δικτύου ολοκληρώθηκε ανάμεσα στα τέλη του 19ου αιώνα και τις αρχές του 20ου αιώνα. Οι νέες γραμμές, που δημιου-ρήθηκαν τότε λειτουργησαν με οχήματα αμερικανικής κατασκευής και, από το 1924 και μετά, με οχήματα που κατασκευάζονταν στα αμαξοποιεία της Carris. ►

1. Το ανακατασκευασμένο όχημα 580 (σειράς 541-585, πρώην 221-282 & 701-724) στη γραμμή 18, εμπρός από την Arco d. R. Augusta, στην Praça do Comércio, κατευθύνεται προς το Cemiterio da Ajuda στις 25/3/1997. Φωτογραφία: Απόστολος Κουρμπέλης

2. Το funiculaire της Glória σε καρτ-ποστάλ.
3. Το μουσειακό όχημα 805, τύπου Bogie, εκτελεί τουριστικό δρομολόγιο κάπου στους λόφους της Alfama στις 25/3/1997. Φωτογραφία: Απόστολος Κουρμπέλης.

ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΛΙΣΑΒΟΝΑΣ ΠΡΟ ΤΟΥ 1995

- 00-: Αφετηρία-Τέρμα γραμμής
- 00-: Δίκτυο σε λειτουργία (2003)
- 00-: Καταργημένες γραμμές





5.



6.

4. Το όχημα 508 νέας γενιάς, σειράς 501-510 - κατασκευής Siemens, εμπρός από το Mosteiro des Jerónimos στην περιοχή Belém στις 25/3/1997. Φωτογραφία: Απόστολος Κουρμπέλης.
5. Το αποσυρμένο όχημα 499 (σειράς 475-499 & 503-507, κατασκευής Brill) στην καταργημένη πλέον

γραμμής 26, στη Rua Alexandre Herculano τον Αύγουστο του 1986. Φωτογραφία: Marco Cacoza.
6. Αποσυρμένο τετραξονικό όχημα σειράς της καταργημένης πλέον γραμμής 16, στο Ροço do Bispo τον Αύγουστο του 1986. Φωτογραφία: Marco Cacoza.

Η δεκαετία του '50 σημαδεύτηκε από την όμητρη ανόπτυξη της κίνησης του αυτοκινήτου, όπως άλλωστε συνέβη και σε όλο τον κόσμο, σύμφωνα με τις επιταγές των γνωστών πετρελαϊκών τραστ. Το τραμ είχε παλιώσει στη Λισαβόνα. Η μέση ταχύτητα εκμετάλλευσης είχε μειωθεί σημαντικά, η χωρητικότητα των οχημάτων ήταν ανεπαρκής και το σύστημα σηματοδότησης ξεπερασμένο.

Η Carris, αρχικά, δεν εγκατέλειψε το τραμ, έναν από τους πιο εργατικούς... πολίτες. Αληθινή περιουσία του λαού της Λισαβώνας, το τραμ πέτυχε την ένταξη του σε πρόγραμμα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού. Οι στόχοι αληοί και ουσιαστικοί: Αύξηση της τακτικότητας των δρομολογίων, ανανέωση του στόλου, εκσυγχρονισμός του υπάρχοντος στόλου για μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα, διαχείριση των αξόνων κυκλοφορίας για μεγαλύτερη ταχύτητα εκμετάλλευσης, μεγαλύτερη χωρητικότητα των οχημάτων σε συνδυασμό με την άνεση και εσωτερικού χώρου.

Ένα αληθινά θαύμα ήταν ο εκσυγχρονισμός των ιστορικών διαξονικών οχημάτων type 21 E, πλάτους γραμμής 900mm. Η λύση, που δόθηκε από το consortium FERROSTAAL - AEG - KIEPE, περιελάμβανε νέο σύστημα οδήγησης και πέδησης, νέο ηλεκτρολογικό εξοπλισμό, ταχύτητα 50 km/h, διατήρηση του ιστορικού, υφιστάμενου αμαξώματος, αύξηση της χωρητικότητας από 45 επιβάτες σε 58 και εκπαίδευση και τεχνική υποστήριξη στο προσωπικό της Carris. Αυτό το ξεχωριστό recasting οχημάτων αφορούσε 45 μονάδες, που εκσυγχρονίστηκαν στη Γερμανία με τη συμμετοχή των ανθρώπων της Carris και 44 μονάδες, που εκσυγχρονίστηκαν στην έδρα της εταιρείας με πιστή εφαρμογή της γερμανικής τεχνολογίας. Εκπληκτική ήταν η εμμονή τόσο των Πορτογάλων, όσο και των Γερμανών στη διατήρηση και της ιστορικής, εσωτερικής εικόνας των τραμ!

Νέα οχήματα εντάχθηκαν στο στόλο της Carris το 1995. Κατασκευαστρια εταιρεία ήταν η Siemens. Αρθρωτά με τρία στελέχη από ανοξείδωτο ατσάλι, τα νέα τραμ με ηλεκτροδυναμική πέδη, έχουν χωρητικότητα 210 επιβατών (65 καθήμενων), απέχουν από το πεζοδρόμιο 30 εκατοστά, είναι κλιματιζόμενα, διαθέτουν ηλεκτρονικό σύστημα πληροφόρησης επιβατών και έχουν μέγιστη ταχύτητα 70km/h.

Όμως μετά το 1995 η πολιτική της Carris άλλαξε. Η εταιρεία ισχυρίστηκε λόγους αντιοικονομικής εκμετάλλευσης και σταδιακά κατέργησε ιλιθός γραμμών, ενώ ταυτόχρονα απέσυρε μεγάλο αριθμό οχημάτων. Έτσι σήμερα δεν υπάρχουν οι γραμμές με αριθμηση 3, 10, 16, 17, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30 (βλ. χάρτη δικτύου), ενώ περί το 2000 εξεδίλωσε την πρόθεση να καταργήσει και την διάσημη ιστορική γραμμή 18! Μετά το σάλο που ξεσίκωσαν οι φίλοι του τραμ η γραμμή φαίνεται ότι γλύτωσε το ξήλωμα, ενώ εκφράζονται ελπίδες για νεκρανάσταση και της γραμμής 24. Πάντως οι γραμμές που περνούσαν έξω από τον κεντρικό σταθμό των CP (Santa



7. Το όχημα 267
(κατασκευής 1935, σειράς 203-282) της καταργημένης πλέον γραμμής 3, πριν την ανακατασκευή και νέα αρίθμωσή του, στις 22/5/1991. Φωτογραφία: Αρτέμις Κλώνος.

8. Το ανακατασκευασμένο όχημα 744 στο τέρμα της καταργημένης πλέον γραμμής 17, στο Cemiterio do Alto de São João στις 5/3/1997. Φωτογραφία: Απόστολος Κουρμπήλης.



Αρόλνια) αποτελούν δυστυχώς παρελθόν, όπως και οι γραμμές του βόρειου και του ανατολικού τμήματος της πόλης.

Με την ένταξη των νέων, υπερούχρονων οχημάτων η Λισαβώνα, αφενός πέρασε στον ασθερισμό των πόλεων με πνοή και όραμα για ένα αστικό μέλλον, ανθρώπινο και φιλικό προς το περιβάλλον, αφετέρου καταχωρήθηκε στον κατάλογο των πόλεων, που συρρίκνωσαν σημαντικό τμήμα του τροχιοδρομικού δικτύου τους!

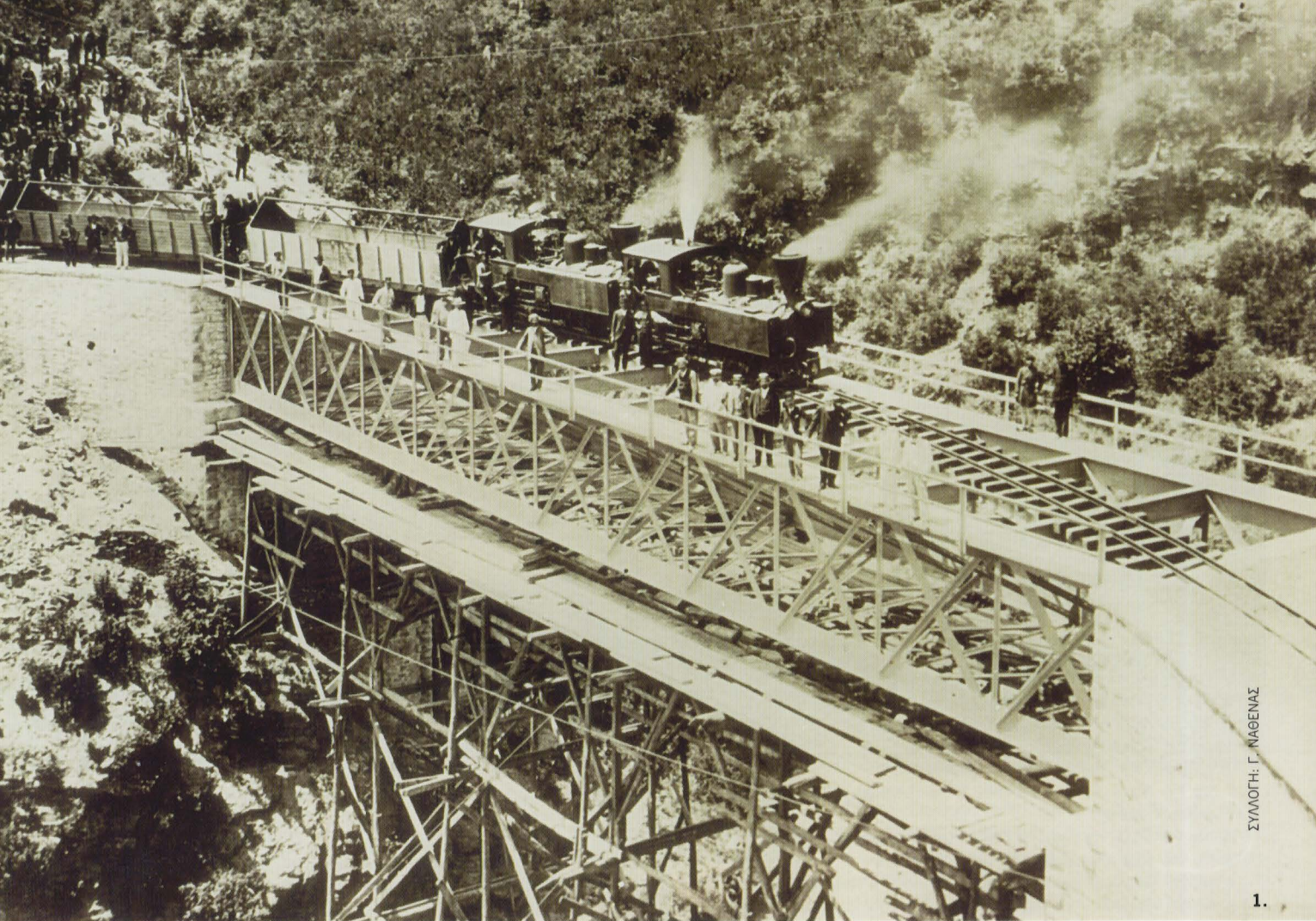
Οι γραμμές του τραμ σήμερα είναι αναλυτικά:

1. No 12 Praça da Figueira - São Tomé (Alfama)- Praça da Figueira (Κυκλική)
2. No 15 Praça da Figueira - Algés (με νέα οχήματα)
3. No 18 Rua Alfandêga - Cemiterio da Ajuda
4. No 25 Rua Alfandêga - Campo de Ourique (Prazeres)
5. No 28 Largo Martim Moniz - Alfama - Campo de Ourique (Prazeres)

Αλλά η πραγματική, τροχιοδρομική ...αμαρτία της Λισαβώνας είναι τα funiculaires της! Μοναδικά, παλιά οχήματα με ...τραπεζοειδή όψη σκαρφαλώνουν εδώ και δεκάδες χρόνια τους λόφους της μοναδικής αυτής πολιτείας.

ας. Οι γραμμές Gloria, Lavra και Bica εγγώνονται την πρόσβαση σε αληθινές ταράτσες της πόλης, απ' όπου η θέα είναι μοναδική! Αλλά και ο αστικός ανεγκυστήρας της Santa Justa, ηλικίας 97 ετών, αναπόσπαστο κομμάτι του συστήματος αστικών μεταφορών, ξεκινάει από το κέντρο της πόλης, ανεβαίνει 45 μέτρα ψηλά και απελευθερώνει τους επιβάτες του στο σημείο, όπου όλη η απλυσία της Λισαβώνας βρίσκεται κυριολεκτικά στο πιάτο τους!

Ζούμε σε καιρούς, όπου σε κάποιες ...άλλες μεσογειακές, παραθαλάσσιες πολιτείες, δήμαρχοι και παρατρεχάμενοι, τρέμουν τη διέλευση του τραμ, καθώς αυτό καταργεί ύποπτες, πελατειακές σχέσεις με ξενοκτάδικα και απαγορεύει τη στάθμευση πάνω ...στα πεζοδρόμια! Η Λισαβώνα, σταυροδρόμι πολιτισμών και ανθρώπων, cool και επιτηδευμένη, με τη σπάνια αρχιτεκτονική της επιδερμίδα και τα ασύγκριτο φυσικά ανάγλυφο, αποτελεί ακόμα, παρά την περιστολή του δικτύου, ένα μοναδικό τροχιοδρομικό παράδεισο, ένα κινητό εκθετήριο νέων και παλιών τραμ, που συνομιλεί με το παρελθόν και προκαλεί το μέλλον! ■



ΣΥΛΛΟΓΗ: Γ. ΝΑΘΕΝΑΣ

1.

100 ΧΡΟΝΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΑΝΩ ΛΕΧΩΝΙΩΝ-ΜΗΛΕΩΝ...

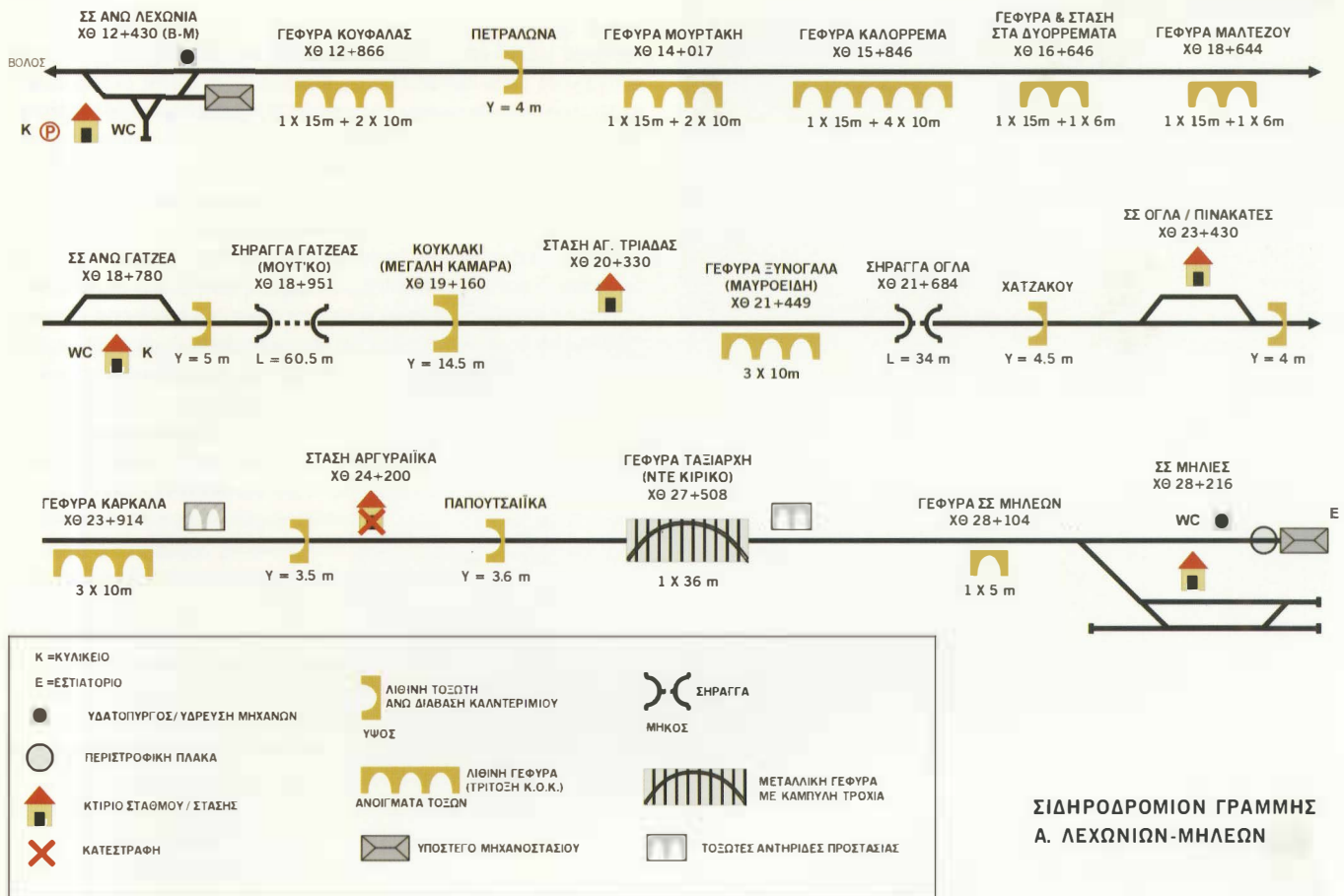
Του Γιώργου Νάθενα

Ο σιδηρόδρομος αυτός, που ξεκίνησε να κατασκευάζεται το 1894 βάσει του νόμου ΒΡΗΒ/30-3-1893, συνέδεσε αρχικά το εμποροβιομηχανικό κέντρο και λιμάνι του Βόλου με τις εύφορες περιοχές του δυτικού Πηλίου, φθάνοντας αρχικά (1895) μέχρι τα Ανω Λεχώνια, που θεωρούνταν τα "Ηλύσια Πεδία" της Μαγνησίας. Η κατασκευή της γραμμής αυτής υπήρξε αποτέλεσμα της οικονομικής ανάκαμψης που γνώρισαν οι Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας κατά την δεύτερη δεκαετία της ζωής τους (1890-1900) και είχε σαν στόχο να επωφεληθούν από την οικονομική ανάπτυξη και την σημαντική ζήτηση μεταφοράς γεωργικών προϊόντων της περιοχής του Πηλίου.

Οι πρώτες σκέψεις για την επέκταση της γραμμής πέρα από τα Λεχώνια είχαν γίνει πριν ακόμα λειτουργήσει η γραμμή Βόλου-Λεχωνίων, όταν η τότε Κυβέρνηση απέστειλε (τον Σεπτέμβριο του 1895) στον Βόλο επιτροπή μηχανικών με σκοπό την εκπόνηση μελέτης για την κατασκευή αμαξιών δρόμων στο Πήλιο. Στην επιτροπή αυτή συμμετείχε και ο τότε Διευθυντής των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας Εβαρίστο ντε Κίρικο (ο πατέρας του μεγάλου Ιταλού υπερρεαλιστή ζωγράφου Giorgio), καθώς υπήρχε η πρόθεση να κατασκευαστούν και σιδηροδρομικές γραμμές που θα συνδυάζονταν με αυτούς τους δρόμους. Θα πρέπει να αναφερθεί πως την εποχή εκείνη στην Ευρώπη υπήρχε ήδη σε έξαρση η τάση κατασκευής τοπικών σιδηροδρόμων στενού πλάτους είτε σε συνδυασμό με την διάνοηση του τοπικού οδι-

Στις 2 Ιουλίου συμπληρώνονται 100 χρόνια από τα πρώτα (ανεπίσημα) εγκαίνια της σιδηροδρομικής γραμμής Ανω Λεχωνίων-Μηλεών, που απετέλεσε τελικά το τελευταίο τμήμα του σιδηροδρόμου του Πηλίου.

κού δικτύου, έτσι ώστε να καθίσταται οικονομικότερη μέσω της οικονομίας κλίμακος η κατασκευή αμφοτέρων των υποδομών, είτε με αξιοποίηση προϋπάρχοντος τέτοιου οδικού δικτύου, σαν καταστρώματος για την οικονομικότερη δυνατή κατασκευή και στρώση της στενής σιδηροδρομικής γραμμής. Οι σιδηρόδρομοι αυτοί ονομάζονταν "chemins de fer économiques" (οικονομικοί σιδηρόδρομοι) για ευνοήτους λόγους και γνώρισαν ιδιαίτερη ανάπτυξη στην Γαλλία και το Βέλγιο. Μέσα στις πόλεις κινούνταν στο μέσον της οδού σαν τροχιόδρομοι ενώ εκτός πόλεων τοποθετούνταν στο 'ακρο της οδού και παρείχαν κατά πολύ ανώτερες (ανειώτερες, ασφαλέστερες, οικονομικότερες) υπηρεσίες μεταφοράς, σε σχέση με τις άμαξες. Η γαλλοτραφής ηγεσία των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας (Charles Coustenoble κλη) υιοθέτησε αυτό το μοντέλο για την κατασκευή του πρώτου τμήματος του σιδηροδρόμου Πηλίου μεταξύ Βόλου-Α. Λεχωνίων και πράγματι η χάραξή του είναι τροχιοδρομική μέσα στον Βόλο και στο πλάι του δρόμου από τον Αναυρο μέχρι τα Λεχώνια (Σ.Σ. :και για την επιλογή του πλάτους γραμμής των 60 cm είναι υπεύθυνη η γαλλική επιρροή στην



ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΟΝ ΓΡΑΜΜΗΣ Α. ΛΕΧΩΝΙΩΝ-ΜΗΛΕΩΝ



2.

1. Λίγο πριν την αποπεράτωση των εργασιών (1903) στην μεταλλική γέφυρα του χείμαρου Ταξιάρχη, με την χαρακτηριστική καμπύλη σιδηροτροχιά επί του ευθυγράμμου φορέα, εκτελείται δοκιμή αντοχής υπό την επίβλεψη του Ε. ντε Κίρικο (διακρίνεται με το λευκό υπογένειο). Οι επικεφαλής του συρμού ατμάμαξες Weidknecht με την αρθρωτή διάταξη μηχανισμού διανομής τύπου Hagans, εμφανίζονται με τροποποιημένα (σε

σχέση με τα αρχικά τους) φουγάρα, κωνικής διατομής πλέον, γιατί εξοπλίστηκαν με σπινθηροσυλλέκτες για λόγους αντιπυρικής προστασίας της βλάστησης που είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένη κατά μήκος της ορεινής διαδρομής.

2. Η λίθινη τοξωτή άνω διάβαση του καλντεριμιού που οδηγεί από την Κάτω Γατζέα στον Αγ. Γεώργιο Νηλείας και είναι γνωστή με το όνομα Κουκλάκι ή μεγάλη καμάρα - ύψους 14,5 μ.

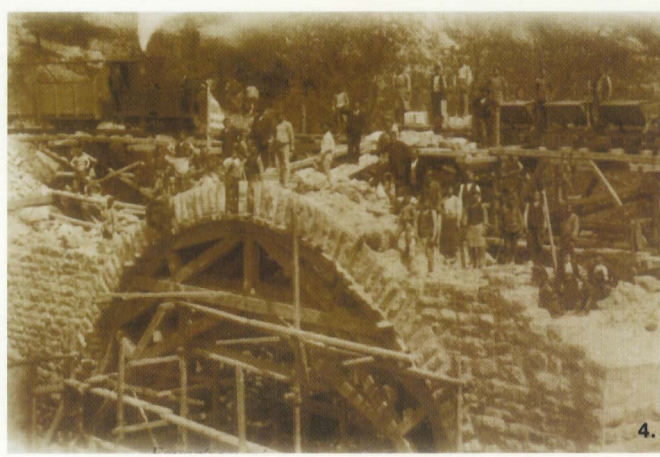
ηγεσία των ΣΘ, καθώςον μετά την Διεθνή Εκθεση του Παρισιού του 1889 και την μεγάλη επιτυχία που είχε η εκεί πρώτη δημόσια επίδειξη και λειτουργία σαν επιβατικού του σιδηροδρόμου 60 cm που κατασκεύαζε ο Paul Decauville, η Γαλλία και όσοι επηρεάζονταν από αυτήν υιοθέτησαν αμέσως αυτό το μοντέλο στενού σιδηροδρόμου που έκτοτε διαδόθηκε ευρύτατα).

Την τριετία 1895-1898 αναπτύχθηκε έντονη δραστηριότητα για την σιδηροδρομική δικτύωση του Πηλίου. Ταυτόχρονα με την αποπεράτωση της γραμμής Βόλου-Λεχωίων, εντάθηκαν οι συζητήσεις και οι ζυμώσεις για την περαιτέρω επέκτασή της. Ιδιαίτερη δραστηριότητα προς την κατεύθυνση αυτή επέδειξε ο βουλευτής Μαγνησίας Γ. Φιλάρετος ο οποίος επεδίωκε την επέκταση της γραμμής προς Καλά Νερά και από εκεί με μία διακλάδωση προς την Μηλίνα (ιδιαίτερη εκλογική του περιφέρεια) και με μία άλλη διακλάδωση προς την Ζαγορά, μέσω Νεοχωρίου, Τσαγγαράδας και Κισσού. Με την άποψη αυτή φερόταν να συμφωνεί και ο Εβερίστο ντε Κίρικο σε επιστολές που είχε ανταλλάξει με τον ως άνω βουλευτή το 1896, επισημαίνοντας ιδιαίτερα την εργατικότητα, και το επιχειρηματικό πνεύμα των κατοί-



3.

ΣΥΝΛΟΓΗ: Γ. ΝΑΓΕΝΑΣ



4.

ΣΥΝΛΟΓΗ: Γ. ΝΑΓΕΝΑΣ

- 3. Ο σταθμός Μηλεών αμέσως μετά την αποπεράτωσή του, σε σπάνια επιχρωματισμένη carte-postale του Στέφανου Στουρνάρα.**

4. Εργασίες κατασκευής της πεντάτοξης γέφυρας στο Καλάρρεμα (περιοχή Μαλάκι), το 1902. Διακρίνεται, επικεφαλής αμαξοστοιχίας έργων, η μικρή ατμάμαξα που αγόρασαν οι Σ.Θ. από την Εταιρεία

Εργων Κωπαΐδας το 1900, για να την χρησιμοποιήσουν τόσο στις εργασίες επέκτασης της γραμμής, όσο και στον τροχιοδρόμο Βόλου.

5. Η κομψότερη και πλέον επιμήκης λίθινη γέφυρα της διαδρομής είναι η πεντάτοξη γέφυρα πάνω από τον χείμαρρο Καλάρρεμα, κατασκευασμένη με κυβόλιθους από πελεκητή μαρμαράπετρα.

κων του Πηλίου, καθώς και την ιδιαίτερη εμπορική ανάπτυξη της περιοχής, στοιχεία που συνηγορούσαν στην περαιτέρω επέκταση του σιδηροδρόμου στο Πήλιο. Επεσήμαινε ιδιαίτερα το φυσικό κάλλος της περιοχής που μπορούσε να προσελκύσει τουρισμό, καθιστώντας το Πήλιο τόπο διαμονής, θεραπείας και αναρρώσεως. Μετά την σύντομη τουρκική κατοχή που ακολούθησε τον πόλεμο του 1897, προχωρεί η εκπόνηση σχετικής μελέτης επέκτασης της γραμμής από τον μηχανικό του Υπουργείου Α. Καντά, τα αποτελέσματα της οποίας ανακοίνωσε σε ομιλία του στον Πολυτεχνικό Σύλλογο στην Αθήνα το 1899. Το ίδιο έτος ο Ε. ντε Κίρικο προβαίνει σε πολύμηνες διαπραγματεύσεις με την Κυβέρνηση για την οριστικοποίηση των σχεδίων προέκτασης της γραμμής μέχρι τις Μηλιές σε πρώτη φάση (την εποχή εκείνη ήταν το σημαντικότερο ίσως κέντρο του Πηλίου) και με αώτερη προοπτική να συνεχιστεί η γραμμή και να φτάσει μέχρι την Ζαγορά.

Στις 16 Φεβρουαρίου του 1900 υπογράφηκε μεταξύ της Κυβέρνησης του Γεωργ. Θεοτόκη και της εταιρείας των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας η σύμβαση επέκτασης της γραμμής από τα Λεχώνια μέχρι τις Μηλιές. Η σύμβαση, στην σύνταξη της οποίας συνεργάστηκε ο μηχανικός Α.Καντάς, αποτελούσε συνέχεια εκείνης του πρώτου τμήματος, έχοντας την ίδια τεχνική περιγραφή και διαφοροποιημένα οικονομικά στοιχεία. Προέβλεπε ότι το

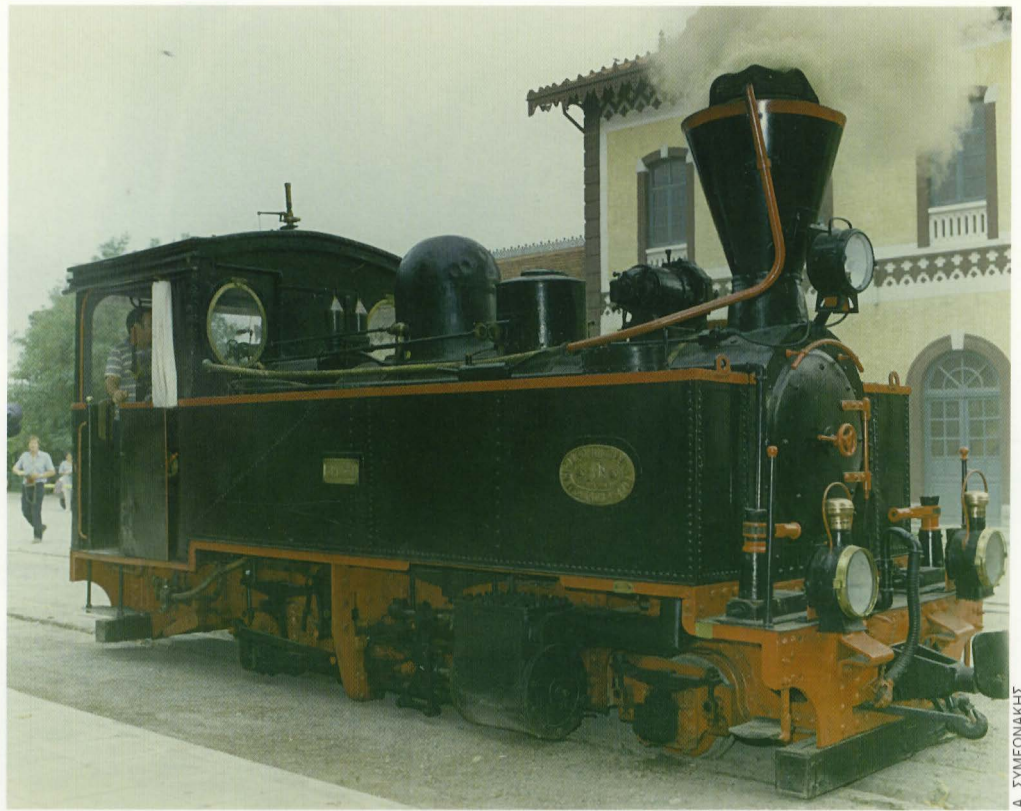
κράτος θα εγγυάτο τα έσοδα της λειτουργίας του σιδηροδρόμου μέχρι το ποσό των 12000 δρχ ανά χιλιόμετρο τον χρόνο, δηλ. 180000 δρχ ετήσια, καλύπτοντας τυχόν σχετικό έλλειμμα. Κατοχυρώθηκε επίσης το δικαίωμα της Κυβέρνησης να εξαγοράσει την γραμμή Βόλου-Μηλεών μετά παρέλευση 22 ετών. Η σύμβαση προέβλεπε την κυκλοφορία 2 τουλάχιστον τακτικών επιβατικών αμαξοστοιχιών προς κάθε κατεύθυνση. Η επέκταση της γραμμής από τις Μηλιές ως την Ζαγορά, που είχε μελετηθεί από τον Α.Καντά παράλληλα με το τμήμα Λεχώνιο-Μηλιές, προυπολογίστηκε σε κόστος κατασκευής 6 εκατομμυρίων δραχμών, ποσό που δεν επέτρεψε την ολοκλήρωση τότε αυτού του μεγαλεπήβολου έργου. Παρόλα αυτά αναφέρεται ότι το κτίριο του σταθμού Μηλεών κατασκευάστηκε σαν προσωρινό κτίσμα, με προοπτική ο κανονικός σταθμός να κατασκευαζόταν παράλληλα με την επέκταση της γραμμής από Μηλιές προς Ζαγορά. Για την επέκταση αυτή εκπονήθηκε προμελέτη χάραξης και τεχνικών έργων, και εντοπίστηκαν οι απαιτούμενοι σταθμοί πέραν Μηλεών : Πλατάνια, Πρόπαν, Λαμπινού, Ξουρίχι, Τσογκοράδα, Αγ. Παρασκευή, Μούρεσι, Κισσός, Ανήλιο, Μακρυράκη, Ζαγορά. Δυστυχώς η γραμμή αυτή δεν υλοποιήθηκε ποτέ, παρά τις έντονες παραστάσεις στις οποίες προέβαιναν οι κάτοικοι και οι τοπικοί πολιτευτές, δεδομένου ότι το τραίνο ήταν γι'αυτούς η μοναδική ελπίδα οικονομικής ανάπτυξης του Ανατολικού Πηλίου εφόσον θα έδινε δυνατότητα ταχύτερης, ασφαλέστερης και οικονομικότερης μεταφοράς των αγροτικών προϊόντων της περιοχής.

Η κύρωση της σύμβασης κατασκευής και εκμετάλλευσης της γραμμής Α.Λεχωνίων-Μηλεών έγινε με τον νόμο ΒΨΝΘ/8-4-1900. Τον Μάιο του 1900 ξεκίνησαν οι πρόδρομες εργασίες με την εκπόνηση της μελέτης τοπογραφικής αποτύπωσης της ζώνης διέλευσης της γραμμής ("ταχυμετρική μελέτη του εδάφους"), με βάση την οποία προσδιορίστηκε ο άξονας της γραμμής, ο οποίος πασσαλώθηκε την άνοιξη του 1901. Οι καθεαυτο εργασίες ξεκίνησαν τον Ιούλιο του 1901 και αποπερατώθηκαν στις 1 Ιουλίου 1903, αφού είχαν μεσολαβήσει αρκετές διακοπές λόγω της μεγάλης κακοκαιρίας τον χειμώνα 1902-1903 (χιόνια, ισχυρές καταιγίδες), αλλά και για άλλες αιτίες (αντιδράσεις των κατοίκων που διαφωνούσαν έντονα με τις τιμές των απαλλοτριώσεων, ασθένειες των εργατών λόγω κυρίως της υπερβολικής ζέστης, απεργιακές κινητοποιήσεις για λόγους αποφυγής μείωσης του ημερομισθίου και της εργασίας κατά τις Κυριακές και γιορτές κλπ). Οι Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας όρισαν τον Ε. ντε Κίρικο Γενικό Διευθυντή μελετών και κατασκευών του όλου έργου, ενώ προσέλαβαν επιπλέον μηχανικούς και άλλα στελέχη προκειμένου να εργαστούν προσωρινά στα πλαίσια του συγκεκριμένου έργου, λόγω του μεγάλου μεγέθους του και των ιδιαίτερων τεχνικών δυσχερειών που παρουσίαζε. Επικεφαλής της επίβλεψης ήταν ο μηχανικός Κάζιμιρ Ματέα (ειδικός σε θέματα σιδηροδρομικών χαράξεων) με άμεσο συνεργάτη του τον μηχανικό Μαντζέλι, στον οποίο οφείλουμε την σχεδίαση των 8 μεγάλων και περίτεχνων λίθινων γεφυρών. Ειδικά για την κατασκευή της μεταλλικής γέφυρας του χείμαρρου Ταξιάρχης πριν από τις Μηλιές (η γνωστή γέφυρα "Ντε Κίρικο") μετακλήθηκε ο μηχανικός Σνάντερ που είχε αποκτήσει φήμη σαν κατασκευαστής των μεταλλικών γεφυρών των ΣΠΑΠ και των ΣΒΔΕ. Στις εργασίες απασχολήθηκαν περί τους 800 εργάτες περίπου, Έλληνες (κυρίως ντόπιοι) και ξένοι (κυρίως Ιταλοί). Στα πέτρινα γεφύρια καθώς και στις τοξωτές πέτρινες άνω διαβάσεις των καλντεριμιών εργάστηκαν και αρκετοί ηπειρώτες μάστορες και χτιστάδες, που είχαν δουλέψει και σε άλλα πέτρινα γεφύρια του Πηλίου. Λόγω του ορεινού του εδάφους απαιτήθηκε η κατασκευή εκτεταμένων τεχνικών έργων (κοιλοδογεφυρών, σπράγγων, άνω διαβάσεων, εκβραχισμών, τοίχων αντιστήριξης κλπ) που όμως και κατά γενική ομολογία σχεδιάστηκαν τόσο καλαισθητά και περίτεχνα, που εναρμονίζονται απόλυτο με το ιδιαίτερο φυσικό κάλλος τοπίο. Για τον λόγο αυτό η γραμμή Βόλου-Μηλεών το 1985 χαρακτηρίστηκε από το Υπουργείο Πολιτισμού (υπουργός Μελίνα Μερκούρη) ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο που χρειάζεται ειδική κρατική προστασία, ενώ η ΟΥΝΕΣΚΟ στο πρόγραμμα "οι φίλοι των θησαυρών του Κόσμου" πριν από 15 χρόνια περίπου είχε εντάξει το τραϊνάκι του Πηλίου δεύτερο στους θησαυρούς του Κόσμου σαν πρόγραμμα-πilotο.

Σύμφωνα με στοιχεία από τον Τύπο της εποχής οι σιδηροτροχιές που

... ΚΑΙ 100 ΧΡΟΝΙΑ ΑΤΜΑΜΑΞΑΣ «ΜΗΛΕΑΙ»

Η ατμάμαξα "ΜΗΛΕΑΙ" (διάταξη 2-6-0Τ) γιορτάζει φέτος και αυτή 100 χρόνια ζωής. Παρελήφθη από τους Σ.Θ. μαζί με την δίδυμη αδελφή της "ΓΣΑΓΚΑΡΑΔΑ" το 1903 (κατασκευή στο βελγικό εργοστάσιο Tubize), λόγω της επέκτασης του δικτύου και μάλιστα σε μία ορεινή διαδρομή που απαιτούσε χρήση μηχανών μεγαλύτερης ισχύος από εκείνων των ατμαμαξών Weidknecht. Αρχικά είχε προταθεί στους Σ.Θ. η εκ νέου προμήθεια αρθρωτών ατμαμαξών με 4 συνευγμένους άξονες και μηχανισμό Hagans, αυτή την φορά από την KRAUSS, προτιμήθηκε όμως η απόκτηση συμβατικών ατμαμαξών διάταξης Mogul που τελικά απεδείχθησαν αποτελεσματικότερες τόσο στο πεδινό όσο και στο ορεινό τμήμα, παρά το μικρότερο βάρος προσφύσεως και την έλλειψη του αρθρωτού μηχανισμού διανομής.



Α. ΣΥΜΕΩΝΑΚΗΣ



Ν. ΚΛΩΝΟΣ

στρώθηκαν ήταν Vignol, 16 κιλά ανά μέτρο, με ύψος 0,09, πλάτος 0,075 και μήκος 9 μέτρα (εκτός καμπυλών), το σκύρο προήλθε από αμμοχάλικο θάλασσας που μεταφέρθηκε από τον όρμο της Αγριάς, οι δε στρωτήρες ήταν σιδερένιοι με τοποθέτηση ανά 0,86 μ. Η συνολική κατασκευαστική δαπάνη ανήλθε σε 2526000 δρχ πλέον 92197 δρχ για απαλλοτριώσεις.

Μετά την έναρξη λειτουργίας παρουσιάστηκαν νέα σοβαρά προβλήματα λόγω καταστροφών που υπέστη η γραμμή από μεγάλες και συνεχείς βροχοπτώσεις (Δεκέμβριος 1903) και χρειάστηκαν εκτεταμένα έργα ανακατασκευής και τετράμηνη διακοπή περίπου για να επανέλθει η γραμμή σε κατάσταση λειτουργίας (στο διάστημα αυτό οι αμαξοστοιχίες εκινούντο μεταξύ Βόλου-Γατζέας). Η εκμετάλλευση τελικά της γραμμής Α.Λεωνίων-Μπλεών αποδείχτηκε ζημιολόγος, αφού δεν κατάφερε τα ετήσια έσοδά της να υπερβούν τις 40000 δρχ τον χρόνο. Οι τόκοι των δανείων απορρόφησαν

την κρατική εγγύηση και δεν κάλυψαν τα έξοδα εκμετάλλευσης της γραμμής. Το γεγονός ότι το τρένο του Πηλίου αντιμετώπιζε ισχυρό ανταγωνισμό από τα λιμάνια της Αγριάς, της Γατζέας και των Καλών Νερών, καθώς και από την αμαξιτή οδό Βόλου-Λεωνίων ως προς την μεταφορά των προϊόντων του Δυτικού Πηλίου, έπαιξε οπωσδήποτε σημαντικό ρόλο. Για τον λόγο αυτό η εταιρεία των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας εναπόθετε τις ελπίδες της για βιώσιμη λειτουργία στην επέκταση του σιδηροδρόμου μέχρι την Ζαγορά, προκειμένου να παράλabet το μεγάλο εν δυνάμει έργο μεταφοράς των αγροτικών προϊόντων του Ανατολικού Πηλίου, που μέχρι τότε εξυπηρετείτο πλημμελώς από υποζύγια (με το ανάλογο μεγάλο κόστος) ή περιστασιακά από ιστιοφόρα που δυσκολεύονταν να πιάσουν στις αλίμενες ακτές του Ανατολικού Πηλίου. Μεταπολεμικά, το αυτοκίνητο κατάφερε να εκτοπίσει το τρενάκι από την αγορά μεταφορών του Πηλίου, οδηγώντας το φυσιολογικά στην κατάργηση το 1971. Από το 1996 και μετά από μακρόχρονη κινητοποίησης της κοινωνίας των πολιτών του Βόλου και άλλων Ελλήνων και ξένων φίλων του, το τρενάκι επαναλειτουργεί σε τουριστική βάση στην ορεινή διαδρομή που γιορτάζει φέτος τα 100 χρόνια ζωής της (Α.Λεωνίων-Μπλεών), αφού χρειάστηκε προηγουμένως να γίνουν εκτεταμένες εργασίες ανακατασκευής των τεχνικών έργων, της γραμμής και των σταθμών από συνεργεία του ΟΣΕ και εργολάβους. Η προοπτική είναι τα έργα αποκατάστασης να συνεχιστούν και στο τμήμα Βόλου-Α.Λεωνίων, προκειμένου η γραμμή να καταστεί εκμεταλλεύσιμη στο συνολικό της μήκος, δίνοντας την ευκαιρία για διαφορετικά και ποικίλα προγράμματα (προιόντα) σιδηροδρομικού τουρισμού (ορεινή διαδρομή, παραθαλάσσια διαδρομή, τροχιάδρομος κλπ), σύμφωνα και με τις προτάσεις που υποβλήθηκαν στα πλαίσια του Σχεδίου Εκμετάλλευσης που εκπονήθηκε πρόσφατα με το κοινοτικό πρόγραμμα ECOSERT, ώστε να χρησιμοποιηθεί από τον υπό ίδρυση φορέα τουριστικής αξιοποίησης του τρένου του Πηλίου, που προτίθεται να εκμισθώσει σε πολυετή βάση το τρενάκι από τον ΟΣΕ. ■



20 χρόνια



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Σιτώκου 4, 104 43 Αθήνα, Τηλ/Fax: 210 51 30 300

e-mail: sfs@aias.net, <http://www.sfs.gr>