

# ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ - ΤΕΥΧΟΣ 50 - ΙΟΥΝΙΟΣ 2017

1986 - 2017: 50 ΤΕΥΧΗ

# ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

## ΤΕΥΧΟΣ 50 ΙΟΥΝΙΟΣ 2017

**ΕΞΟΦΥΛΛΟ:** Παραδείσια, Αρκαδίας. 19/4/2012 (Ν. Καντήρης)

**ΣΑΛΟΝΙ:** Η εμπορική αμαξοστοιχία 80610 μεταφοράς μεταχειρισμένων ορυκτελαίων από την Τουρκία, στις στροφές του φαραγγιού μεταξύ Πλατανιάς -Παρανεστίου. Επικεφαλής οι MLW A503 + A453.10/11/2016 (Ν. Παπαλέτσος)

**Εκδότης - Διευθυντής:**

Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου

**Συντακτική ομάδα:**

Αρχισυνταξία: Γιώργος Χανδρινός.

Μέλη: Γιάννης Ζαρταλούδης, Ιάσων Ζώρζος, Νίκος Καντήρης, Σπύρος Φασούλας

**Συνεργάτες τεύχους:**

Κ. Ανδρουλιδάκης, Σ. Γουλάκος, Φ. Έλλιοττ, Ι. Ζώρζος, Π. Κακκαβάς, Ν. Καντήρης, Α. Καπακλής, Π. Κάσσαρης, Ο. Κολιόπουλος, Β. Κοροβέσης, Απ. Κουρμπέλης, Γ. Κούρτης, Σ. Κωνσταντόπουλος, Φ. Λυκομήτρος, Ι. Μαγαλιός, Γ. Μανιάτης, Λ. Παπαδημητρίου, Ν. Παπαλέτσος, Ι. Παπούλιας, Κ.Πιπίνης, Θ. Τσέκερης, Σ. Φασούλας, Γ. Χανδρινός. «Εθνικό Ιστορικό Μουσείο», «Ευρωκίνηση», «Ο.Λ.ΠΑ.Α.Ε.», Η. Heless, P. Scheller, I. Semyonoff και R. Ziel.

**Συνεργασίες - Επικοινωνία:**

Περιοδικό Σιδηροτροχιά  
Σιώκου 4, 104 43 Αθήνα  
τηλ/fax: 210 51 30 300  
www.sfs.gr  
sfsfathens@gmail.com

**Art director:**

Μαρίνα Λυσιμάχου

**Τυπογραφία:**

Fira sans, Copyright (c) 2014, Mozilla Foundation  
Σχεδιασμός: Erik Spiekermann, Ralph du Carrois, Anja Meiners,  
Botio Nikoltchev/Carrois Type Design  
Myriad, Σχεδιασμός: Robert Slimbach,  
Carol Twombly για την Adobe Systems

Κείμενα που αποστέλλονται για δημοσίευση στο περιοδικό δεν επιστρέφονται. Απαγορεύεται η αναδημοσίευση, η 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.

**www.sfs.gr**

facebook.com/sfsathens

twitter.com/sfsfathens

issuu.com/sfsfathens

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

**03** Λόγια του συρμού - Editorial.

**04** Δραστηριότητες του ΣΦΣ - Our activities

**13** Νέα - News

**23** Ι. Μαγαλιός. 100 χρόνια Υπερσιβηρικός. Δύο Έλληνες ταξιδεύουν από την Μόσχα στο Πεκίνο - J. Magalios. 100 Years of the Trans-siberian Railway. Two Greeks travel from Moscow to Beijing.

**32** Ι. Semyonoff. Ο Υπερσιβηρικός με τον φακό ενός Ρώσου φωτογράφου τρενών - I Semyonoff. The Trans-siberian Railway through the lens of a Russian railway photographer.

**34** Ι. Ζώρζος. Τα οχήματα «Ringhoffer» των Σ.Ε.Κ. 90 χρόνια ιστορίας - J. Zorzos. The "Ringhoffer" cars of C.E.H.: 90 years of history on the Greek rails.

**46** Κ. Ανδρουλιδάκης. Η πολιτική των Σ.Π.Α.Π. σχετικά με τις προμήθειες των ατμαμαξών τους - C. Androulidakis. The S.P.A.P. policy in steam locomotives orders.

**57** Γ. Μανιάτης. Luganskteplovoz: 120 χρόνια σιδηροδρομικής ιστορίας - G. Maniatis. Luganskteplovoz: 120 years of railway history.

**64** Κ. Ανδρουλιδάκης. Η κατασκευή της ενωτικής γραμμής Παπαπούλι-Πλατύ - C. Androulidakis. Construction of the line between Papapouli and Platy.

**74** Θ. Τσέκερης. Η συμβολή του σιδηροδρόμου στην αναπτυξιακή προοπτική της Ελλάδας - Th. Tsekeris. The railways as a contributing factor to the prospects of Greece's financial development.

**80** Β. Κοροβέσης. Ρύθμιση της κυκλοφορίας στους ελληνικούς σιδηροδρόμους (υπεραστικό και προαστιακό δίκτυο) - V. Korovessis. Railway traffic control in Greece (mainline and suburban traffic).

**83** Βιβλιοπαρουσίαση. «Ο Οδοντωτός Διακοφτού-Καλαβρύτων 120 Χρόνια» - Book Review. «Odontotos of Diakofto-Kalvryta 120 Years».

**84** Τμήμα Αρχαιοτήτων Κύπρου. Τα εγκαίνια του «Μουσείου Κυπριακού Σιδηροδρόμου» - Department of Antiquities Cyprus. The opening of the "Cyprus Government Railway Museum".

**87** «ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ»: Ευρετήριο άρθρων τευχών 1-50 - "SIDIROTROCHIA" Index of Issues 1-50.

# Λόγια του συρμού 50

Παναγιώτης Κακαβάς. Πρόεδρος ΔΣ



Φίλοι του τραίνου,

κρατάτε στα χέρια σας την «ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ» το περιοδικό του συλλόγου μας, το περιοδικό που ξεκίνησε από πολύγραφο για να μεταφέρει νέα μεταξύ των μελών και έφτασε να κυκλοφορεί σαν συλλεκτικό λεύκωμα με αποκλειστικά σιδηροδρομικά θέματα.

Με περηφάνεια ο Σ.Φ.Σ. σας παρουσιάζει το τεύχος υπ.αριθ. 50, παρ' ότι δε ο αριθμός 50 δεν φαντάζει και τόσο μεγάλος κρύβει ατέλειωτες ώρες συλλογής, έρευνας, τεκμηρίωσης και μελέτης. Πριν φτάσει στα χέρια σας άνθρωποι από το σύλλογο δούλεψαν, κουράστηκαν κι όμως τα κατάφεραν να δημιουργήσουν το μοναδικό σιδηροδρομικό περιοδικό στην Ελλάδα, πάντα κάτω από το πρίσμα του εθελοντισμού, της προσφοράς και της αγάπης για το σιδηρόδρομο. Αξίζουν συγχαρητήρια στην ομάδα για τη προσπάθεια και το αποτέλεσμα. Αξίζουν συγχαρητήρια και στο σύλλογό μας που είναι παρών κάθε μέρα στα σιδηροδρομικά θέματα της χώρας. 34 χρόνια προσφοράς και αγώνα είναι μια μεγάλη παρακαταθήκη.

«Το μεν πνεύμα πρόθυμο η δε σαρξ ασθενής» όμως και με αυτό το γνωμικό θα ήθελα να κάνω μια μικρή περιγραφή για τη κατάσταση του σιδηροδρόμου στη χώρα μας. Όλοι μα όλοι μας λένε για την αναγκαιότητα του σιδηροδρόμου, ακούμε όρους όπως εκσυγχρονισμός, επεκτάσεις, εμπορευματικά κέντρα, τρένα υψηλών ταχυτήτων, ΣΔΙΤ κλπ, από την άλλη όμως η Πελοπόννησος παραμένει χωρίς τρένο, ενώ στο υπόλοιπο δίκτυο αποφασίζονται μειώσεις δρομολογίων, πιθανόν δε και περαιτέρω συρρίκνωσεις. Αποτέλεσμα λανθασμένης πολιτικής το τραγικό αποτέλεσμα, πειραματισμοί και πονηρές επεμβάσεις, κατατεμαχισμός του ομίλου από φωστήρες των μεταφορών, κοινοτικές οδηγίες με βάση τις οποίες τα «golden boys» βρήκαν ευκαιρία να ξεδιπλώσουν το ταλέντο τους και να που φτάσαμε. . . Φίλοι του τραίνου, ο σιδηρόδρομος έχασε μάχες όχι όμως το πόλεμο, φίλοι του τραίνου, όλοι από κάθε σημείο της χώρας ενώνουμε τις φωνές μας μαζί με τους εργαζομένους και τις διοικήσεις των εταιρειών του ομίλου Ο.Σ.Ε., απαιτώντας από τη πολιτεία το αυτονόητο: ΤΡΑΙΝΟ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, γιατί το τρένο είναι κουλτούρα, είναι παιδεία, είναι τρόπος ζωής!!!

Ο Σ.Φ.Σ. έχοντας ως ένα από τα δυνατότερα όπλα του την «ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ» θα είναι πάντα μπροστά σε κάθε αγώνα για το καλό του σιδηροδρόμου.

# Δραστηριότητες



## Η ετήσια Γενική Συνέλευση του Σ.Φ.Σ. (17 Ιανουαρίου 2016)

Όπως κάθε χρόνο, έγινε και το 2016 η Γενική Συνέλευση του Σ.Φ.Σ. Στην διάρκεια της Γ.Σ., ο Πρόεδρος του απερχόμενου Δ.Σ. κ. Π. Κακαβάς παρουσίασε τον απολογισμό των δραστηριοτήτων του συλλόγου και τις προτάσεις του Δ.Σ για την νέα χρονιά. Ακολούθησε ο οικονομικός απολογισμός και ο προϋπολογισμός του 2017, καθώς και η έκθεση της Ελεγκτικής Επιτροπής το πόρισμα της οποίας εγκρίθηκε ομόφωνα από την Γ.Σ.. Ακολούθησε συζήτηση με προτάσεις μελών για δράσεις κατά την νέα περίοδο και η Γ.Σ ολοκληρώθηκε με την διεξαγωγή αρχαιρεσιών για την ανάδειξη του νέου Δ.Σ.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ψηφοφορίας εξελέγησαν ως μέλη του Δ.Σ. οι εξής  
Π. Κακαβάς: Πρόεδρος  
Π. Κάσσαρης: Αντιπρόεδρος  
Α. Παπαδημητρίου: Γραμματέας  
Μ. Θεοφανόπουλος: Ταμίας  
Γ. Χανδρινός: Μέλος  
Π. Αντωνίου, Ν.Καντήρης, Β. Κοροβέσης και Α. Σικαλιάς: Αναπληρωματικά Μέλη

## Εκδρομή στα Καλάβρυτα (9-10 Ιανουαρίου 2016)

Ο σύλλογός μας, με αφορμή την αποκατάσταση σε λειτουργική κατάσταση της ατμάμαξας ΔΚ8001 και της επβατάμαξας Β131 του οδοντωτού, διοργάνωσε εκδρομή στα Καλάβρυτα για να γιορτάσει το γεγονός, να ενθαρρύνει όσους εργάστηκαν ή συνέβαλαν στην αποκατάσταση αυτή, αλλά και να ταξιδεύσουν, τόσο τα μέλη του, όσο και οι φίλοι του, με αυτόν τον μουσειακό συρμό. Πήγαμε, ως εκ τούτου, με τον προαστιακό σιδηρόδρομο μέχρι το Κιάτο και μετά με πούλμαν μέχρι την Ζαρούχλα, όπου και φάγαμε για μεσημέρι. Στην συνέχεια, μέσω του καινούργιου ορεινού δρόμου που συνδέει την Ζαρούχλα με το χιονοδρομικό κέντρο και τα Καλάβρυτα, καταλήξαμε στην όμορφη κωμοπολη όπου και διανυκτερεύσαμε. Την άλλη μέρα, από νωρίς το πρωί, κάναμε επί ώρες βόλτες με την μουσειακή αμαξοστοιχία μέσα στον Σ.Σ. Καλαβρύτων ενώ οι φωτογράφοι τραβούσαν φωτογραφίες της ατμοκίνητης αμαξοστοιχίας, αφού ο ακαταπόνητος και «ψυχή» του «ατμού» Νίκος Ταγαρούλιας, με τους άξιους βοηθούς του, Λουκά Μοσχοβάκη και Σπύρο Ρίζο, δεν σταμάτησαν να κινούν το τρένο μέχρι που αποχωρήσαμε.



| Λ. Παπαδημητρίου

## Η κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας του Σ.Φ.Σ. (15 Φεβρουαρίου 2016)

Στα μέσα του Φεβρουαρίου 2016 ο σύλλογος μας έκοψε την πρωτοχρονιάτικη πίτα του στον Άσσο της Κορινθίας. Η μετάβαση της μεγάλης παρέας του Σ.Φ.Σ. – σχεδόν 70 μέλη και φίλοι μας – έγινε με τον Προαστιακό, η δε εκδήλωση κορυφώθηκε, όπως πάντα σε αυτές τις περιπτώσεις, με μουσική, χορό και πολύ κέφι.



| Φ. Λυκομήτρος



| Φ. Λυκομήτρος

## Εκδρομή στην Κυπαρισσία (25- 27 Μαρτίου 2016)

Την 25η Μαρτίου 2016, ξεκινώντας με τον μισθωμένο πούλμαν, πήγαμε στον Πύργο, από όπου με μισθωμένο Railbus, φτάσαμε στην Κυπαρισσία, όπου διανυκτερεύσαμε, έχοντας στο μεταξύ κάνει πολλές στάσεις κατά την διαδρομή για φωτογράφιση και αναψυχή. Την άλλη μέρα, με την ίδια αμαξοστοιχία, πήγαμε μέχρι την Καλαμάτα, και πάλι με στάσεις στον δρόμο. Στην Καλαμάτα είχαμε πάρει άδεια επίσκεψης του Μηχανοστασίου όπου σταθμεύει ποικίλο και άκρως ενδιαφέρον παλιό και νέο τροχαίο υλικό. Εκεί μας ξενάγησε ο Μηχανοστασιάρχης, οι δε φωτογράφοι μας είχαν την ευκαιρία να τραβήξουν σπάνιες φωτογραφίες. Κατά την διαδρομή, σε πολλά χωριά, ο κόσμος μας χαιρετούσε και μας ζητούσε να ενεργήσουμε για την επαναλειτουργία του τραίνου, σε ένα δε από αυτά είχαν οργανώσει μπουφέ με τοπικά εδέσματα ειδικά για μας, τα οποία και απολαύσαμε συνοδεία κρασιού και μουσικών οργάνων. Στην Καλαμάτα παραμείναμε μέχρι το απόγευμα, οπότε και επιστρέψαμε στην Κυπαρισσία με την ίδια αμαξοστοιχία. Την τρίτη μέρα γυρίσαμε στην Αθήνα με μισθωμένο πούλμαν, με στάση για φαγητό σε εστιατόριο στο Πεδίο του Άρεως της Τρίπολης, που είχαμε κλείσει εκ των προτέρων. Κατά την διαδρομή επισκεφτήκαμε την Αγία Θεοδώρα στο Βάστα και τον αρχαιολογικό χώρο της Λυκόσουρας.



Ι. Π. Κάσαρης

## FORUM γερμανών γερουσιαστών με ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ (8 Απριλίου 2016)

Την Παρασκευή 8 Απριλίου 2016 και ώρα 16:00 πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα εκδηλώσεων του ΟΣΕ Καρόλου 1, ειδικό forum μεταξύ αντιπροσωπείας της γερμανικής Γερουσίας και των Διοικήσεων των παραπάνω εταιριών. Στο forum συμμετείχαν και εκπρόσωποι του Συλλογού Φίλων του Σιδηροδρομού. Η γερμανική αντιπροσωπεία απετέλετο από 24 μέλη της Γερουσίας, που ήλθαν από το Βερολίνο σιδηροδρομικά. Στη συνάντηση αυτή, οι γερμανοί γερουσιαστές ενημερώθηκαν για τα εξής θέματα:

- Η κατάσταση της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας – Θεσσαλονίκης.
- Το μέλλον του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου.
- Το μέλλον των εμπορευματικών μεταφορών από τα ελληνικά λιμάνια προς Βουδαπέστη και Βαλτική.

Με μέριμνα του ΣΦΣ διανεμήθηκαν στους συμμετέχοντες ενημερωτικά φυλλάδια για το μουσειακό τροχαίο υλικό και οι προτάσεις του συλλόγου για τις δυνατότητες εκμετάλλευσης τουριστικών-θεματικών τρένων στη χώρα μας.

## «Βάλτε τον Υπουργό στο τραίνο» (15 Μαΐου 2016)

Οι «Οικολόγοι Πράσινοι» είχαν την πρωτοβουλία να προσκαλέσουν τον (τότε) Υφυπουργό Περιβάλλοντος Γ.Τσιρώνη σε μία ευρεία συζήτηση, στην οποία θα μας ενημέρωνε για το τι σκέφτεται και τι προγραμματίζει όσον αφορά την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα, αφού προστασία του περιβάλλοντος και βελτίωση της ποιότητας της ζωής των πολιτών χωρίς ανάπτυξη κατά προτεραιότητα των μέσων σταθερής τροχιάς, είναι σχήμα οξύμωρο. Έτσι, προσκάλεσαν τον Υφυπουργό να συνταξιδεύσει μαζί τους μέχρι την Τιθορέα με το πρωινό τραίνο για την Καλαμπάκα και κατά την διάρκεια του ταξιδιού να γίνει ευρεία συζήτηση επί του θέματος, στην οποία συζήτηση θα μπορούσαν να πάρουν μέρος και οι λοιποί επιβάτες. Κατόπιν αυτού

προσκάλεσαν τον Σ.Φ.Σ. να ορίσει κάποια μέλη του τα οποία θα συνταξιδεύαν με τον Υφυπουργό, θα έκαναν την κεντρική εισήγηση επί του θέματος αυτού και θα έθεταν και τα πρώτα ερωτήματα. Ο σύλλογός μας αποδέχθηκε την πρόταση και έλαβε μέρος σ' αυτό το «ταξίδι». Η συζήτηση είχε πολύ ενδιαφέρον και πέραν των οικολόγων και των μελών του Σ.Φ.Σ. στην συζήτηση αυτή έλαβαν μέρος και πολλοί επιβάτες, μερικοί από τους οποίους έθεσαν στον Υφυπουργό ενδιαφέρουσες ερωτήσεις. Μετά την συζήτηση επακολούθησε γεύμα στην δροσερή Άνω Τιθορέα, η δε επιστροφή έγινε και πάλι σιδηροδρομικά.

## Φωτογραφική εκδρομή (28 Μαΐου 2016)

Στις 28 Μαΐου ο Σ.Φ.Σ. οργάνωσε ειδική εκδρομή για τους φωτογράφους Σ-μέλη (και φίλους) του. Συμμετείχαν 40 άτομα που έκαναν την διαδρομή Λιανοκλάδι-Τιθορέας-Λιανοκλάδι, με ειδική σύνθεση της νητζελάμαζας Caterpillar A223 και μιας επιβατάμαζας, που κάποια μέλη μας φρόντισαν (από την προηγούμενη ημέρα) να καθαρίσουν επιμελώς από τα γκράφιτι. Επρόκειτο για μια από τις πιο επιτυχημένες φωτο-εκδρομές του Σ.Φ.Σ. με εξαιρετική λιακάδα, πολλές φωτοστάσεις στα καλύτερα σημεία της μοναδικής αυτής διαδρομής, άφλογη εξυπηρέτηση από τους φίλους Λαμιώτες μηχανοδηγούς Βασίλη και Γιάννη, πολύ, πολύ κέφι και ακόμη περισσότερες φωτογραφίες στο αρχείο των σιδηροδρομικών μας αναμνήσεων.



## Η ετήσια γιορτή του Σ.Φ.Σ. (6 Ιουλίου 2016)

Η καθιερωμένη ετήσια γιορτή του Σ.Φ.Σ. είχε για φέτος ως κεντρικό της θέμα τα 150 χρόνια του οδοντωτού σιδηροδρόμου. Την εκδήλωση τίμησε σύσσωμη η ηγεσία του σιδηροδρόμου: παρέστησαν και απηύθυναν χαιρετισμούς ο Πρόεδρος του Δ.Σ του ΟΣΕ Γ.Αποστολόπουλος, ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ Κ. Πετράκης, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΓΑΙΟΣΕ Αθ. Σχίζας καθώς και ο τέως Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ Π. Θεοφανόπουλος. Την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υ.ΜΕ. εκπροσώπησαν η Υφυπουργός Μ. Χρυσοβελώνη και η Γ. Γραμματέας Μεταφορών Π. Πέρκα, ενώ τα παρόν έδωσαν επίσης και οι εκπρόσωποι του Δ.Σ του Συλλόγου Συνταξιούχων Υπαλλήλων ΣΠΑΠ. Η εκδήλωση έκλεισε με μουσική, χορό και κέφι σε μια ζεστή, καλοκαιρινή βραδιά.



## Εκδρομή στην Θεσσαλία (28- 30 Οκτωβρίου 2016)



| Ν. Καντήρης



| Ν. Καντήρης



| Π. Κάσαρης

Την 28η Οκτωβρίου πήγαμε στο Λιανοκλάδι με την αμαξοστοιχία 884, όπου είχαμε μισθώσει ειδική αμαξοστοιχία με την ντηζελάμαξα Caterpillar A223 και δύο παλιές επιβατάμαξες κατασκευής των «Ελληνικών Ναυπηγείων». Με τη αμαξοστοιχία αυτή μεταβήκαμε στην Λάρισα. Κατά την διαδρομή, το μέλος του Δ.Σ. και ερευνητής της ιστορίας των σιδηροδρόμων στην Κατοχή Γιώργος Χανδρινός μας μίλησε για τα σημαντικότερα σιδηροδρομικά γεγονότα που έλαβαν χώρα στο τμήμα Λιανοκλάδι-Δομοκός (σμποτάζ, κ.λ.π.) κατά την Ιταλογερμανική κατοχή (1941-44). Σε ορισμένα σημεία κατεβήκαμε από την αμαξοστοιχία για να έχουμε καλύτερη αντίληψη του χώρου όπου έλαβαν χώρα ορισμένα από τα γεγονότα αυτά. Η ομιλία-ξενάγησή του ήταν πολύ καταποτιστική και άκρως ενδιαφέρουσα. Στην Λάρισα, όπου διανυκτερεύσαμε, συναντήσαμε τους σιδηροδρομικούς που λειτουργούν τον «Σύλλογο των Φίλων του Σιδηροδρόμου» Λάρισας, οι οποίοι μας περιποιήθηκαν. Την επόμενη ημέρα, 29η Οκτωβρίου μεταβήκαμε στα Άνω Λεχώνια και επιβιβάστηκαμε

στο τραινάκι του Πηλίου μέχρι τις Μηλιές. Στην συνέχεια, με μισθωμένο πούλμαν, πήγαμε στην Τσαγκαράδα, όπου και γευματίσαμε, κατοπιν δε, με στάσεις στην Ζαγορά και τον Βόλο, γυρίσαμε στην Λάρισα όπου και διανυκτερεύσαμε. Την τρίτη ημέρα, 28 Οκτωβρίου, οι Λαρισινοί φίλοι μας μας ξενάγησαν, τόσο στην Λέσχη τους, όπου διατηρούν και ένα Σιδηροδρομικό Μουσείο, όσο και στο Μηχανοστάσιο της Λάρισας. Η φιλοξενία τους μας εντυπωσίασε. Θα θέλαμε όμως να αναφερθούμε ιδιαίτερα και να εκφράσουμε τις θερμές μας ευχαριστίες, τόσο στον παλαιό Πρόεδρο του συλλόγου αυτού κ. Πολυμέρου, όσο και στον νέο Πρόεδρο αυτού κ. Μάνθο. Κατά την παραμονή μας στο Μηχανοστάσιο ήρθε ένας δημοσιογράφος της γνωστής εφημερίδας της Λάρισας «Ελευθερία» ο οποίος μας πήρε συνέντευξη και την άλλη μέρα, δημοσίευσε στην εφημερίδα αυτή ένα εκτενές κείμενο με φωτογραφίες, τόσο για την επίσκεψή μας εκεί, όσο και για την δραστηριότητα του συλλόγου μας. Η επιστροφή στην Αθήνα έγινε το βράδι της ίδιας ημέρας

## Επετειακές εκδηλώσεις για τα 120 χρόνια από την λειτουργία του οδοντωτού σιδηρόδρομου Διακοφτού – Καλαβρύτων (5 Νοεμβρίου 2016)

Με αφορμή την επέτειο των 120 χρόνων από την έναρξη της λειτουργίας του οδοντωτού σιδηρόδρομου Διακοφτού – Καλαβρύτων ο Ο.Σ.Ε., σε συνεργασία με τις Τοπικές Αυτοδιοικήσεις του Διακοφτού και των Καλαβρύτων, αποφάσισε να διοργανώσει διάφορες εκδηλώσεις και να προβάλει αυτό το μοναδικό τραϊνάκι. Ο σύλλογός μας, μετά από πρόσκληση του Ο.Σ.Ε., συμμετείχε στην διοργάνωση των εκδηλώσεων αυτών ποικιλοτρόπως, όπως με την υποβολή προτάσεων, ιστορικών και άλλων στοιχείων σχετικά με την γραμμή αυτή, οργάνωση φωτογραφικής έκθεσης με φωτογραφίες του Αρχείου του κ.λ.π. Εκτός αυτών όμως ανέλαβε, με χρηματοδότηση του Ο.Σ.Ε., την έκδοση και κυκλοφορία ειδικού τεύχους της περιοδικής του έκδοσης «Σιδηροτροχιά», 120 σελίδων, αφιερωμένου στον οδοντωτό σιδηρόδρομο, με κείμενα και σπάνιες φωτογραφίες. Ανέλαβε επίσης και την έκδοση ενός βιβλίου αφιερωμένου στον οδοντωτό, το οποίο έγραψε ο Γ.Νάθενας. Τόσο το βιβλίο, όσο και η «Σιδηροτροχιά» διανεμήθηκαν δωρεάν σε όσους έλαβαν μέρος στις διάφορες εκδηλώσεις. Η κορυφαία εκδήλωση του εορτασμού αυτού έγινε στα Καλάβρυτα την 5η Νοεμβρίου 2016 και διοργανώθηκε από τους Δήμους Διακοφτού και Καλαβρύτων, τον Ο.Σ.Ε. και τον Σ.Φ.Σ. Την όλη εκδήλωση που ξεκίνησε από το Διακοφτό, τίμησε με την παρουσία του και ο Πρέσβης της Ελβετίας στην Ελλάδα κος Hans Rudolf Hodel. Στην συνέχεια οι επίσημοι προσκεκλημένοι, μαζί με τις ηγεσίες των διοργανωτών, δηλαδή των Δημάρχων των δύο Τοπικών Αυτοδιοικήσεων, της ηγεσίας του Ο.Σ.Ε. και του Διοικητικού Συμβουλίου του Σ.Φ.Σ. μετέβησαν με ειδική αμαξοστοιχία μέχρι την Κερπινή, με στάση στην Ζαχλωρού, από όπου τους παρέλαβε η ατμήλατη μουσειακή αμαξοστοιχία. Η όλη εκδήλωση κορυφώθηκε με ομιλίες σε σχολικό συγκρότημα των Καλαβρύτων.



| Ν. Καντήρης



| Ν. Καντήρης



| Ν. Καντήρης

| Ο Διευθυνών Σύμβουλος του Ο.Σ.Ε. κ. Κ. Πετράκης και ο Πρέσβης της Ελβετίας



| Ν. Καντήρης

## Μοντελιστικό παζάρι (18 Δεκεμβρίου 2016)

Ένα ακόμη μοντελιστικό παζάρι του Σ.Φ.Σ. πραγματοποιήθηκε λίγες μέρες πριν από τα Χριστούγεννα. Ήταν, μάλιστα το δεύτερο μέσα στον ίδιο χρόνο, αφού είχε προηγηθεί εκείνο της 12ης Ιουνίου 2016. Όπως πάντα, τα δύο παζαρια, προσέλκυσαν πολλούς φίλους του «σιδηροδρόμου υπό κλίμακα» που είχαν την ευκαιρία να τα πούν με τους ομότεχνούς τους, να ψωνίσουν αυτά που τους ενδιέφεραν ή να δοκιμάσουν τα δικά τους τραϊνάκια στην μακέτα του συλλόγου, προς μεγάλη χαρά των πολλών πιτσιρικάδων που, όπως πάντα σε αυτές τις εκδηλώσεις, χάζευαν γοητευμένοι.



| Π. Κάσαρης

## Η Χριστουγεννιάτικη Γιορτή του Σ.Φ.Σ. (21 Δεκεμβρίου 2016)

Την 21η Δεκεμβρίου 2016 το Δ.Σ. του συλλόγου μας διοργάνωσε μία Χριστουγεννιάτικη γιορτή για τα μέλη του και τους φίλους του με ωραία εδέσματα, κρασί και άλλα ποτά, μελομακάρονα και σαμπάνια. Η όλη εκδήλωση ήταν όμορφη και ζεστή. Μας τίμησαν με την παρουσία τους ο

Διευθύνων Σύμβουλος του Ο.Σ.Ε. Κ. Πετράκης και ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ Αθ. Σχίζας, αλλά και ο αγαπητός φίλος και «ψυχή» της ατμοκίνησης Ν. Ταγαρούλιας.

## Το Συνέδριο της Ζυρίχης (20 & 21 Οκτωβρίου 2016)

Με πρωτοβουλία του Πολυτεχνείου της Ζυρίχης (Ε.Τ.Η.) και ειδικά του καθηγητή Dr Bernd Scholl, διοργανώθηκε στη Ζυρίχη ειδικό, διήμερο συνέδριο για την αξιοποίηση και εκμετάλλευση του ανενεργού σήμερα σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου. Μετά τα προγράμματα «Code Athens» και «Code Patras», ο Dr. Scholl και η επιστημονική του ομάδα, ξεκινούν το πρόγραμμα «Code Peloponnese» η αλλιώς «Τουρισμός Τραίνο και Περιφερειακή Ανάπτυξη». Σκοπός του συνεδρίου ήταν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς να διερευνήσουν τη δυνατότητα επαναλειτουργίας τμημάτων η ολόκληρου του ανενεργού δικτύου της Πελοποννήσου, έχοντας ως άξονες για την πραγματοποίηση του σχεδίου αυτού την τουριστική χρήση του δικτύου μέσω δρομολόγησης θεματικών και μουσειακών αμαξοστοιχιών, σε συνδυασμό με την προσπάθεια ένταξης του δικτύου στο Παγκόσμιο Δίκτυο Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO.

Στο συνέδριο συμμετείχαν ο Διευθύνων Σύμβουλος του «ΟΣΕ» Κώστας Πετράκης, ο Διευθύνων Σύμβουλος της «ΓΑΙΑΟΣΕ» Αθανάσιος Σχίζας, ο Περιφερειάρχης Πελοποννήσου Πέτρος Τατούλης, ο αντιπεριφερειάρχης Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας, ο Πρόεδρος του Δ.Σ. του Σ.Φ.Σ. Παναγιώτης Κακαβάς, ο επικεφαλής της «Κίνησης Γραμμής Πελοποννήσου» Κώστας Μπρούσαλης, ο καθηγητής πανεπιστημίου Πάτρας Δρ.Β. Παππάς, ο συγκοινωνιολόγος Ν. Μηλιώνης, ο πρώην πρόεδρος του ΟΣΕ Παναγιώτης Θεοφανόπουλος και εκπρόσωποι της «Rhatische Bahn».

Εισηγήσεις έγιναν από ελβετούς σιδηροδρομικούς, με παραδείγματα τις γραμμές Albulia και Bernina που προσφέρουν πολλές εναλλακτικές μορφές χρήσης (τουριστική, αθλητική κτλ.) και που ήδη από το 2008, ανήκουν στο Δίκτυο της UNESCO.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος του «ΟΣΕ» Κώστας Πετράκης περιέγραψε τη σημερινή κατάσταση του δικτύου στην Πελοπόννησο αναφέροντας ρητά πως, ο «ΟΣΕ» (ως υποδομή) είναι έτοιμος να προχωρήσει στα έργα αποκατάστασης του δικτύου και να παραδώσει σε οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο operator μια σύγχρονη γραμμή που θα πληρεί όλες τις προδιαγραφές ασφαλείας. Στο ίδιο κλίμα κινήθηκε και ο Αθανάσιος Σχίζας που μίλησε για την αποκατάσταση των κτιριακών εγκαταστάσεων και την αξιοποίηση των ιστορικών σταθμών μέσω εκμετάλλευσης από φορείς και επιχειρήσεις.

Στη δική του παρέμβαση, ο Πρόεδρος του Δ.Σ. του συλλόγου μας, αναφέρθηκε στη μοναδικότητα του Οδοντωτού Διακοφτού-Καλαβρύτων, καθώς και στην άμεση ανάγκη επαναδρομολόγησης τραίνων σε τμήματα του δικτύου όπως Κόρινθος - Ναύπλιο και Καλαμάτα - Κυπαρισσία, που μαζί με τις τουριστικού χαρακτήρα αμαξοστοιχίες («τραίνο κρουαζιέρα») όπως τα ονόμασε ο Παναγιώτης Θεοφανόπουλος) θα μειώσουν κατά πολύ το λειτουργικό κόστος του όλου εγχειρήματος. Το συνέδριο έκλεισε με το σύνθημα «TRAIN AGAIN» του Σ.Φ.Σ., που υιοθετήθηκε από όλους τους συμμετέχοντες, ενώ ως γενικό συμπέρασμα συμφωνήθηκε ότι μέσω εκδηλώσεων και επι μέρους συναντήσεων εργασίας των διαφόρων φορέων μέσα στο 2017, θα μπορούμε σύντομα να έχουμε τα πρώτα αποτελέσματα

Αξίζει να σημειωθεί ότι το κόστος του συνεδρίου ανέλαβε αποκλειστικά το Πολυτεχνείο της Ζυρίχης. Εμείς, ως Σ.Φ.Σ. ευχαριστούμε θερμά τον καθηγητή Dr. Scholl για τη πρόκληση και την εμπιστοσύνη του στο σύλλογο μας, δεσμευόμαστε δε ότι θα κάνουμε κάθε τι απαραίτητο προκειμένου να γίνουν πράξη τα συμπεράσματα του συνεδρίου και να ξαναδούμε τραίνα στην Πελοπόννησο.



| Π. Κακαβάς



| Π. Κακαβάς

## Συνεργασία Σ.Φ.Σ. με τον Ο.Σ.Ε

Ολόκληρο το 2016 συνεχίστηκε η στενή συνεργασία του συλλόγου μας με τον Ο.Σ.Ε., βάσει του «Μνημονίου Συνεργασίας» που υπέγραψαν και οι δύο πλευρές την προηγούμενη χρονιά. Στα πλαίσια αυτά ο Σ.Φ.Σ. συνέχισε

να παρέχει τις γνώσεις του και την εμπειρία του στον Ο.Σ.Ε επί διαφόρων σιδηροδρομικών θεμάτων και βοήθησε τον Οργανισμό αυτό στην προβολή του σιδηροδρόμου στην Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης.

## Η ετήσια Γενική Συνέλευση του Σ.Φ.Σ. (17 Ιανουαρίου 2017)

Στα μέσα Ιανουαρίου 2017, ο Σ.Φ.Σ. πραγματοποίησε την ετήσια Γενική Συνέλευση του και διεξήγαγε και τις αρχαιρεσίες για την ανάδειξη του νέου Δ.Σ.. Κατά την διάρκεια των εργασιών της Γ.Σ. παρουσιάστηκαν, σύμφωνα με το κατασταστικό, τα πεπραγμένα των δραστηριοτήτων του συλλόγου και το πλαίσιο των σχεδιαζόμενων για το 2017 δράσεων. Ακολούθησε ο οικονομικός απολογισμός, ο οικονομικός προϋπολογισμός του 2017 και η αναλυτική έκθεση της Ελεγκτικής Επιτροπής το πόρισμα της οποίας ενεκρίθη ομοφώνως από την Γ.Σ.. Μετά από συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων και προτάσεων από μέλη του συλλόγου για το 2017, η Γ.Σ ολοκληρώθηκε και ακολούθησε η διεξαγωγή αρχαιρεσιών για την ανάδειξη του νέου Δ.Σ. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ψηφοφορίας εξελέγησαν ως μέλη του Δ.Σ. οι εξής:

Π. Κακαβάς: Πρόεδρος  
Π. Κάσσαρης: Αντιπρόεδρος  
Λ. Παπαδημητρίου: Γραμματέας  
Μ. Θεοφανόπουλος: Ταμίας  
Φ. Λυκομήτρος: Μέλος  
Π. Αντωνίου, Β. Κοροβέσης και Ν. Πολυζώης: Αναπληρωματικά Μέλη



## Η κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας του Σ.Φ.Σ. (5 Φεβρουαρίου 2017)

Η κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας του Σ.Φ.Σ για το 2017 έγινε στο Διακοφτό, σε συνεργασία και με την συμμετοχή του «Συλλόγου Φίλων του Οδοντωτού» (Σ.Φ.Ο.), εκτός δε των άλλων επισήμων, μας τίμησαν με την παρουσία τους ο Πρέσβης της Ελβετίας στην Ελλάδα κος Hans Rudolf Hodel και ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ κ. Κ.Πετράκης. Η μετάβαση μας έγινε με τον Προαστιακό μέχρι το Κιάτο. Από εκεί, με λεωφορεία μισθωμένα από τον ΟΣΕ ειδικά για την εκδήλωση αυτή φτάσαμε στο Διακοφτό, όπου με διπλή Α/Α ανεβήκαμε μέχρι τον Σ.Σ. Ζαχλωρούς. Εκεί έγινε ένας μικρός χαιρετισμός και αφού γευτήκαμε τα μικροεδέσματα που μας προσφέρθηκαν κατεβήκαμε ξανά στο Διακοφτό, όπου με την παρουσία των τοπικών αρχόντων ετελέσθη δοξολογία στο μικρό σιδηροδρομικό μουσείο του Σ.Φ.Ο.. Στην συνέχεια ολη η μεγάλη παρέα καταλήξαμε σε τοπική ταβέρνα, όπου κόπηκε η πίτα του Σ.Φ.Σ και του Σ.Φ.Ο. και ακολούθησε το καθιερωμένο τρικούβερτο γλέντι.



## Συνάντηση του Δ.Σ. με άλλους συλλόγους «Φίλων του Σιδηροδρόμου», στην Θεσσαλία και την Μακεδονία (11-12 Μαρτίου 2017)

Μετά από πρόσκληση του «Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου Λάρισας» και του «Πνευματικού Κέντρου Σιδηροδρομικών Λάρισας», το Σάββατο 11 Μαρτίου 2017 κλιμάκιο του συλλόγου μας αποτελούμενο από, τον Πρόεδρο του Σ.Φ.Σ. Παναγιώτη Κακαβά, τον Αντιπρόεδρο Παναγιώτη Κάσση, τον Γενικό Γραμματέα Λευτέρη Παπαδημητρίου, τον Ταμία Μιχάλη Θεοφανόπουλο, το μέλος του Δ.Σ. Φώτη Λυκομήτρο, τον Υπεύθυνο Δημοσίων Σχέσεων του συλλόγου Σπύρο Φασούλα και το μέλος του Σ.Φ.Σ. Αλέξανδρο Σικαλιά, μετέβη στην Λάρισα όπου, στην Λέσχη του τοπικού «Συλλόγου των Φίλων του Σιδηροδρόμου», πραγματοποιήθηκε σύσκεψη για την ανταλλαγή απόψεων και τη λήψη αποφάσεων για την προώθηση θεμάτων κοινού ενδιαφέροντος. Στην σύσκεψη αυτή έλαβαν μέρος και οι «Σύλλογοι Φίλων του Σιδηροδρόμου», Τρικάλων, Καρδίτσας, Βόλου και Θεσσαλονίκης.

Πριν από την μετάβαση στην Λάρισα, το κλιμάκιο του συλλόγου μας επισκέφτηκε τα Φάρσαλα, όπου μία τοπική ομάδα ευαισθητοποιημένων Φαρσαλινών, φίλων του σιδηροδρόμου, της ιστορίας και της πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης τους, αποκατέστησαν και έδωσαν ζωή στο Κ.Ε. και τον ευρύτερο χώρο του σιδηροδρομικού σταθμού, της γραμμής των ιστορικών Σ.Θ. Οι εκπρόσωποι μας, που έτυχαν θερμής υποδοχής, είχαν την ευκαιρία να διαπιστώσουν το σημαντικό

έργο που έχει πραγματοποιήσει η ομάδα αυτή, στα μέλη της οποίας εκφράσαμε την συμπαράστασή μας και την διαβεβαίωση ότι ο Σ.Φ.Σ. είναι πρόθυμος να τους παράσχει, εφόσον το επιθυμούν, κάθε δυνατή βοήθεια και συμπαράσταση.

Μετά την Λάρισα, το κλιμάκιο του συλλόγου μας μετέβη στην Θεσσαλονίκη, κατόπιν προσκλήσεως του τοπικού «Συλλόγου των Φίλων του Σιδηροδρόμου», με μέλη του οποίου δειπνήσαμε σε ταβέρνα της πόλης. Την επομένη μέρα και πριν αναχωρήσουμε για την Αθήνα, επισκεφτήκαμε το αξιόλογο και ένα από τα λίγα στην Ελλάδα «Σιδηροδρομικό Μουσείο της Θεσσαλονίκης», πού είναι δημιούργημα του Σ.Φ.Σ.Θ. και, ως γνωστόν, στεγάζεται στο καλαίσθητο κτίριο της (παλαιάς) «Στρατιωτικής Στάσης» στο χώρο της Διαλογής, δίπλα στο ΤΧ3. Το μουσείο αυτό, που είναι πλέον επισκέψιμο στο κοινό, διαθέτει πολλά μοναδικά εκθέματα, ενώ ο γύρω χώρος χώρος φιλοξενεί ατμάμαξες, τροχαίο υλικό κλπ. Λειτουργεί δε χάρη στις άοκνες προσπάθειες των μελών και του Δ.Σ. του Σ.Φ.Σ.Θ. το οποίο και συγχαρήκαμε για αυτή την καταπληκτική δουλειά.

Αυτή η πρώτη ουσιαστική μας επαφή με τους συναδέλφους στην Λάρισα και την Θεσσαλονίκη ήταν απολύτως επιτυχής και ήδη βάλαμε γερές βάσεις για περαιτέρω σύσφιξη των σχέσεων των φορέων μας.



## Επίσκεψη του Σ.Φ.Σ. στο Κέντρο Ελέγχου Μετρό (19 Μαρτίου 2017)

Το «Κέντρο Ελέγχου» της κίνησης των συρμών του Μετρό, που βρίσκεται στο σταθμό της Πλ. Συντάγματος, είναι ένας καλά φυλασσομένος χώρος η πρόσβαση στον οποίον απαγορεύεται αυστηρώς. Πα'όλα αυτά, οι υπεύθυνοι της εταιρείας - τους οποίους ευχαριστούμε θερμώς - με μεγάλη προθυμία έδωσαν στον Σ.Φ.Σ. ειδική άδεια επίσκεψης στον «άβατο» αυτό χώρο. Κατόπιν αυτού, το Σάββατο 19 Μαρτίου 2017, το μεσημέρι, όσα μέλη μας δήλωσαν συμμετοχή (δεδομένου ότι ο αριθμός των επισκεπτών έπρεπε να είναι περιορισμένος), συναντηθήκαμε στο επίπεδο εισιτηρίων του σταθμού και εισήλθαμε στον χώρο του «Κέντρου Ελέγχου», όπου οι εργαζόμενοι μας ξενάγησαν στους χώρους του και μας εξήγησαν τον τρόπο λειτουργίας της σημαντικής αυτής υπηρεσιακής μονάδας.

Όπως διαπιστώσαμε, το Κ.Ε. είναι πλήρως εξοπλισμένο με όλα τα υπεσύγχρονα ηλεκτρονικά μέσα (πίνακες, οθόνες, θερματικά, τηλεφωνικό κέντρο κλπ), η δε αίθουσα διαχωρίζεται με γυάλινο τοίχο έτσι ώστε, όσοι εργαζόμενοι είναι υποχρεωμένοι να κινούνται στον χώρο αυτόν να

μην ενοχλούν ηχητικά τους εντός αυτού του χώρου ευρισκόμενους. Από εκεί άλλωστε ξενάγηθηκαν και τα μέλη του συλλόγου μας. Στο χώρο αυτό, οι υπεύθυνοι κάθε βάρδιας έχουν την πλήρη εποπτεία σε όλο το δίκτυο και τους σταθμούς των γραμμών 2 και 3 του Μετρό, παρεμβαίνοντας ανά πάσα στιγμή, αν αυτό χρειασθεί, δίνοντας τις κατάλληλες εντολές, τόσο στους ηλεκτροδραγούς, όσο και στους σταθμάρχες, ενώ έχουν την δυνατότητα, αν το κρίνουν απαραίτητο, να απευθυνθούν και προς το επιβατικό κοινό με ειδικές ανακοινώσεις. Σε περίπτωση, μάλιστα, έκτακτης ανάγκης, το Κ.Ε. μπορεί να διακοπεί άμεσα την κυκλοφορία σε κάποιο τμήμα ή και σε όλο το δίκτυο. Πρόκειται για δουλειά μεγάλης ευθύνης, η οποία απαιτεί ειδικές γνώσεις, ετοιμότητα και αυτοσυγκέντρωση, που μόνο με τους εργαζόμενους στην εναέρια κυκλοφορία της Υ.Π.Α. μπορεί να συγκριθεί. Και όπως διαπιστώσαμε, η ασφάλεια των χιλιάδων μετακινούμενων καθημερινά επιβατών, αλλά και της κυκλοφορίας των συρμών του Μετρό γενικότερα, βρίσκονται πράγματι σε πολύ υπεύθυνα χέρια.



# Αυτοί που «έφυγαν»...



## Βασίλης Κακάτσιος

Πολλά μέλη μας και φίλοι αποχαιρέτησαμε στις 18 Μαΐου 2016 τον Βασίλη Κακάτσιο, ο οποίος νικήθηκε τελικά από την ασθένεια που τον ταλαιπώρησε. Από τα παλαιότερα μέλη του Σ.Φ.Σ., ο «Βάσος» είχε πολύχρονη παρουσία, δράση και συμμετοχή του στα πεπραγμένα του συλλόγου μας έχοντας χρηματίσει Αντιπρόεδρος (1986) και Πρόεδρος του Δ.Σ (1988). Είχε μεγάλη αγάπη για κάθε τι το σιδηροδρομικό, σε συνδυασμό με ένα αστείρευτο ταλέντο στον μοντελισμό

που λάτρευε με πάθος. Συνάμα, με το κέφι και την ανοιχτή του καρδιά ήταν ιδιαίτερα αγαπητός όχι μόνο στους φίλους του, αλλά και σε κάθε σιδηροδρομόφιλο, μοιραζόταν δε γενναιόδωρα τα μυστικά της τέχνης του με κάθε ενδιαφερόμενο, ιδιαίτερα με τους νεότερους. Οι εξαιρετικά λεπτομερείς ιδιοκατασκευές του, σε ελληνικά, μάλιστα, θέματα (μηχανές, βαγόνια, σταθμοί κλπ) είναι μουσειακού επιπέδου και, δικαίως, πολλοί από εμάς τον θεωρούμε ως τον «πρύτανη» του ελληνικού σιδηροδρομικού μοντελισμού. Ακόμη και λίγο πριν «φύγει» εργαζόταν με μεράκι για την δημιουργία μιας τεράστιας και λεπτομερούς αναπαράστασης (σε κλίμακα 1:87) ολόκληρου του σιδηροδρομικού συμπλέγματος της ιδιαίτερης πατρίδας του, της Λάρισας, έργο που, δυστυχώς, δεν πρόλαβε να ολοκληρώσει.

Καλό ταξίδι φιλε Βάσο... Θα βρίσκεσαι πάντα στις καρδιές μας .



## Τάκης Κακουλίδης

Στις 21 Νοεμβρίου 2016 έφυγε από την ζωή ο Τάκης Κακουλίδης αφήνοντας ένα δυσαναπλήρωτο κενό, όχι μόνο στην οικογένειά του, αλλά και στους φίλους του και τους συνεργάτες του. Με την πραότητα και την προσήνεια που τον χαρακτήριζαν ήταν ιδιαίτερα αγαπητός σε όλους εκείνους που τον συναναστράφηκαν, στον χώρο της Ναυτιλίας όπου και δραστηριοποιούνταν επαγγελματικά ως ναυτικός πράκτορας, στις παρέες του, στον Σ.Φ.Σ.. Μέλος του

Σ.Φ.Σ. από το 1993 βοήθησε αθόρυβα το έργο, τόσο του συλλόγου μας, όσο και όλων των κινήσεων μελών μας για την λειτουργία μουσειακών και ιστορικών σιδηροδρομικών γραμμών, όπως η ΕΜΟΣ και η ΕΜΣΑ, είτε με τις γνωριμιές του, είτε με οικονομικές ενισχύσεις, υπό τον όρο πάντα ότι δεν θα δοθεί καμία δημοσιότητα στην συνεισφορά του, διότι ο Τάκης απεχθάνονταν την προβολή. Ποιος από τα παλιά μέλη δεν θυμάται την βοήθειά του, την 10ετία του 1990, στις κινητοποιήσεις του συλλόγου μας για το άνοιγμα ορισμένων κλειστών σιδηροδρομικών γραμμών.

Η απουσία του Τάκη θα είναι έντονη σε όλους μας .

Καλό σου ταξίδι φιλε .



## Φώτης Κοτσόβουλος

Στο τέλος Δεκεμβρίου χάσαμε τον αγαπητό μας φίλο και μέλος του Σ.Φ.Σ. Φώτη Κοτσόβουλο. Έναν άνθρωπο ιδιαίτερα αγαπητό σε όλους εκείνους που διασταυρώθηκαν μαζί του στη ζωή. Θα μας λείψει το χαμόγελό του ακόμα και σε στιγμές γενικού εκνευρισμού. Ο Φώτης όμως θα μας λείψει και για έναν άλλο λόγο. Με την εμπειρία του στον ταξιδιωτικό τομέα, αφού ήταν ιδιοκτήτης του γνωστού ταξιδιωτικού γραφείου "Quo Vadis", και την προθυμία του να βοηθήσει

σε ότι του ζητούσε, ήταν πολύτιμος συνεργάτης του συλλόγου μας στην διοργάνωση των εκδρομών του. Ακόμα και σε δύσκολες διοργανώσεις, όπως ήταν ορισμένες εκδρομές στο εξωτερικό, κατάφερνε να βρει λύσεις για όλα τα προβλήματα που προέκυπταν και φαίνονταν σε μας δυσεπίλυτα.

Αγαπητέ Φώτη θα μας λείψεις. Καλό σου ταξίδι φιλε.



## Μπάμπης Τρεχαντζάκης

Στα τέλη Δεκεμβρίου 2016 έφυγε από την ζωή ο Μπάμπης Τρεχαντζάκης. Από τα ιδρυτικά μέλη του Σ.Φ.Σ., συμμετείχε ενεργά στα πρώτα βήματα του συλλόγου, έχοντας διατελέσει Πρόεδρος (1985 & 1986) και Γ. Γραμματέας (1992) του Δ.Σ. Τότε, που ο Σ.Φ.Σ., δεν διέθετε ούτε καν γραφεία και τα μέλη μας συγκεντρώνονταν στο χώρο του Μουσείου των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, ο Μπάμπης ήταν αυτός που καλωσόριζε κάθε νεοφερμένο, εισάγοντας ετσι στην

«σιδηροδρομοφιλία» πολλούς νέους που έγιναν αργότερα βασικά μέλη του συλλόγου μας. Ο Μπάμπης με την κιθάρα του ήταν αυτός που ξεκίναγε το τραγούδι και έδινε κέφι σε όλες τις εκδηλώσεις του συλλόγου μας. Είχε μία μοναδική ικανότητα να σκαρώνει σατυρικούς στίχους και να τους δένει με γνωστά μουσικά κομμάτια. Και όταν δεν κράταγε την κιθάρα, κράταγε την φωτογραφική μηχανή. Γνωστός επαγγελματίας φωτογράφος στην καθημερινότητα της ζωής, γρήγορα εξελίχθηκε και σε έναν από τους καλύτερους καλλιτέχνες της «σιδηροδρομικής φωτογραφίας». Ένα άλλο όμως κρυφό του ταλέντο ήταν η «υποκριτική». Γι' αυτό και ο Αντώνης Φιλιππουπόλιτης, στο «ηχόγραμμα – ντοκιμαντέρ» του «Ο Οδοντωτός Σιδηρόδρομος Διακοφτού – Καλαβρύτων» του έδωσε πρωταγωνιστικό ρόλο.

Μπάμπη θα μας λείψεις. Καλό σου ταξίδι φιλε.

νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

## Άδειες λειτουργίας σιδηροδρομικής επιχείρησης σε 2 ιδιωτικές εταιρίες

**Η**Ρ.Α.Σ., στην 164η/23-12-2015 και στην 180η/23-05-2016 συνεδριάσεις της Ολομέλειας της, χορήγησε άδειες λειτουργίας σιδηροδρομικής επιχείρησης, για εκτέλεση εθνικών και διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών με παροχή έλξης ή/και πλήρων συρμών, στο σύνολο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, στις εταιρίες «Rail Cargo Logistics Goldair A.E.» και «Piraeus Europe Asia Rail Logistics (PEARL) S.A.»

Η πρώτη από αυτές αποτελεί σύμπραξη της ελληνικής εταιρίας «Goldair Cargo A.E.», η οποία συμμετέχει στην εταιρεία αυτή κατά 51% και της αυστριακής εταιρίας «Rail Cargo Logistics GmbH», η οποία συμμετέχει στην εταιρεία αυτή κατά 49% και αποτελεί μέλος του Ομίλου «Goldair» η οποία αποτελείται από 12 εταιρίες και δραστηριοποιείται στους κλάδους των μεταφορών, logistics, επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών, ασφάλειας, τουρισμού και πράσινης ενέργειας, με ενοποιημένο κύκλο εργασιών, για το έτος 2014, 48,5 εκατομμυρίων €. Είναι, επίσης, η εταιρεία στην οποία, σε κοινοπραξία με την «ΕΤΒΑ- ΒΙΠΕ», κατακυρώθηκε, μετά από διαγωνισμό της «ΓΑΙΑΟΣΕ», η κατασκευή και εκμετάλλευση του «Εμπορευματικού Κέντρου του Θριασίου» (Logistics), στον γνωστό χώρο της ευρύτερης έκτασης ιδιοκτησίας του «Ο.Σ.Ε.». Η δεύτερη εταιρία ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 2015 και οι κύριες δραστηριότητες της είναι: οι εθνικές και διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων και οι υπηρεσίες παροχής σιδηροδρομικής έλξης, η οργάνωση-διενέργεια και εκτέλεση οδικών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών και η οργάνωση-επίβλεψη και επιστάσια φορτοεκφόρτωσης και διακίνησης-διανομής και τέλος η εξυπηρέτηση αναγκών μεταφορικών ή και ναυτιλιακών εταιριών σε σταθμούς υποδοχής (εμπορευματικά κέντρα, σιδηροδρομικούς σταθμούς, αεροδρόμια, λιμάνια).

Η είσοδος των δύο πρώτων ιδιωτικών εταιριών στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά εμπορευμάτων, μετά την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών το 2010, σηματοδοτεί τη δημιουργία ενός νέου τοπίου για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα και αρκετά έσοδα για τον «Ο.Σ.Ε.» από την χρήση της «Υποδομής».

## Η κατασκευή της γραμμής Πάτρας - Πύργου - Καλαμάτας. Ένα έργο με προοπτική αλλά και με πολλές δυσκολίες που πρέπει να ξεπεραστούν

**Η** «ΕΡΓΟΣΕ» προχωρά στην ολοκλήρωση των μελετών κανονικοποίησης, ηλεκτροκίνησης, κ.λ.π. της σιδηροδρομικής γραμμής Πάτρας - Πύργου, αναθέτοντας παράλληλα την εκπόνηση και των αναγκαίων μελετών για την κανονικοποίηση, την ηλεκτροκίνηση κ.λ.π. και της γραμμής Πύργου- Κυπαρισσίας - Καλαμάτας. Το Υπουργείο Υ.ΜΕ, μετά από πρόταση της «ΕΡΓΟΣΕ», στην προσπάθειά του να ανεύρει χρηματοδότηση για την κατασκευή των δύο αυτών γραμμών, που αποτελούν τμήμα του «Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα» (Ιωάννινα - Καλαμάτα), ο οποίος με την σειρά του έχει ενταχθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση στους «Διευρωπαϊκούς Σιδηροδρομικούς Άξονες», υπέβαλε πρόταση για ένταξη τους στο λεγόμενο «Πακέτο Γιούνκερ». Όμως, η υλοποίηση αυτού του απαραίτητου για την ανάπτυξη της Δυτικής Πελοποννήσου έργου εξαρτάται από πολλούς παράγοντες όπως π.χ. την επίλυση του προβλήματος της εισόδου και της διέλευσης του σιδηρόδρομου στην πόλη της Πάτρας, το ότι έχουν ήδη προταθεί, από το Υ.Υ.ΜΕ προς ένταξη στο ίδιο χρηματοδοτικό πακέτο και άλλα σιδηροδρομικά έργα και, τέλος, οι δυσκολίες που παρουσιάζει και η απορρόφηση της χρηματοδότησης, λόγω των αυστηρών προδιαγραφών που θέτει το πρόγραμμα αυτό. Ας ελπίσουμε ότι τελικά όλα θα πάνε καλά και ότι

σύντομα το τρένο θα σφυρίζει και πάλι στον Πύργο και την Καλαμάτα.

Σύμφωνα με την εν λόγω μελέτη, η γραμμή θα είναι μονή, κανονικού εύρους και για μέγιστη ταχύτητα 160 χλμ/ώρα, θα συνδέσει δε με το σιδηροδρομικό δίκτυο και 3 λιμάνια (της Κυλλήνης-του Κατάκολου και της Καλαμάτας) καθώς και την Ολυμπία. Το πρώτο τμήμα (Πάτρα-Πύργου-Ολυμπία και η σύνδεση με το Κατάκολο), θα έχει συνολικό μήκος 131,8 χιλιόμετρα, δηλαδή 98,7 χλμ από την Πάτρα έως τον Πύργο, 20,8 χλμ από τον Πύργο έως την Ολυμπία και 12,3 χλμ από τον Πύργο έως το Κατάκολο. Βάσει του σχεδιασμού, η μετρική γραμμή θα αποκτήσει κανονικό εύρος και όλες οι ισόπεδες διαβάσεις θα αντικατασταθούν με ανισόπεδες, όπου αυτό είναι εφικτό. Έως τα Καβάσιλα, οι ανισόπεδες διαβάσεις θα είναι 9 ( Μιντιλόγλι, Κόμβος ΒΙΠΕ, Αλισσός, Κάτω Αχαΐα, Λάππα, Αρετή, Λεχαινά, Ανδραβίδα, Καβάσιλα), οι σταθμοί 6 (Βραχνέικα, Κ. Αχαΐα, Λάππας, Βάρδα, Λεχαινά, Καβάσιλα και οι στάσεις 8 (Μιντιλόγλι, Τσουκαλέικα, Καμίνια, Αλισσός, Σαγέικα, Ν. Μανωλάδα, Κούρτεσι, Ανδραβίδα). Στο τμήμα από Καβάσιλα έως Ολυμπία προβλέπονται 11 στάσεις (Γαστούνη, Αμπελόκαμπος, Καρδαμάς, Δουνείκα, Μιραμάρε, Μυρτιά, Σκουροχώρι, Σαλμώνη, Στρέφι, Πελόπιο, Πλάτανο και 7 σταθμοί (Αμαλιάδα, Άγιος Ηλίας, Νέος Εμπ. Σταθμός Πύργου, Πύργος, Αλφειός, Κατάκολο, Ολυμπία). Ανισόπεδες οδικές διαβάσεις θα κατασκευασθούν σε Αμαλιάδα, Σκουροχώρι και Πλάτανο, ενώ οι 5 διατηρούμενες είναι: Γαστούνη, Καρδαμάς, Πύργος, Στρέφι, Ολυμπία. Τέλος, σε συνεργασία με την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας θα εξεταστεί η δυνατότητα ανισόπεδης διάβασης και στην παράκαμψη του Αγίου Ιωάννη.

Το δεύτερο τμήμα (Αλφειός-Κυπαρισσία-Καλαμάτα) θα έχει μήκος 118,9 χιλιόμετρα, δηλαδή 112,4 χλμ από τον Αλφειό μέχρι την Καλαμάτα και 6,5 χλμ από το Καλό Νερό μέχρι την Κυπαρισσία. Όπως ανέφερε ο Διευθύνων Σύμβουλος της «ΕΡΓΟΣΕ» κ. Βούρδας, το δεύτερο τμήμα βρίσκεται ένα βήμα πίσω όσον αφορά τις μελέτες, ενώ απομένει και η μελέτη βιωσιμότητας όλης της γραμμής.

Σχετικά με την διάρκεια του ταξιδιού, μετά την ολοκλήρωση του έργου, η μελέτη προβλέπει τα εξής:

Αθήνα-Πύργος: 3 ώρες με IC

Πάτρα-Πύργος: 1,15 με IC και 1,30' ώρες με Προαστιακό

Πάτρα-Ολυμπία: 1,50' με IC και 1,55' με Προαστιακό

Κατάκολο-Ολυμπία : με προαστιακό 35' (σήμερα 50')

Πύργος-Καλαμάτα: 1,35' με IC και 1,50' με απλή ταχεία .

## Αττικό Μετρό: Στατιστικά δεδομένα για την χρήση 2015 - Σε τροχιά ολοκλήρωσης το μετρό της Θεσσαλονίκης. - Οι νέες επεκτάσεις του μετρό της Αθήνας

**Π**άνω από 143.000.000 επιβάτες εξυπηρετήθηκαν το 2015 από τις γραμμές 1 και 2 του μετρό της Αθήνας. (Μέσος Όρος 456.568 / ημέρα). Τα δρομολόγια κάλυψαν το 100,2% των προγραμματισμένων, λόγω αναγκών κάλυψης ειδικών περιπτώσεων (ποδοσφαιρικοί αγώνες κλπ), ενώ οι ακυρώσεις δρομολογίων –σε αμφότερες τις γραμμές- έφτασαν το 0,2%. Στο 99,9% των δρομολογίων η καθυστέρηση ήταν < 2' ενώ ήταν μηδενική στη γραμμή Αγ.Μαρίνα-Δουκ. Πλακεντίας-Αεροδρόμιο. Ο αριθμός των βλαβών και άλλων συμβάντων ανά 100.000 διανυθέντα οχηματοχλμ που προκάλεσαν καθυστέρηση > 2' ήταν μόλις 0,22%, έναντι π.χ. του 0,33% στο μετρό της Βαρκελώνης, που είναι ένα από τα κορυφαία δίκτυα στην Ευρώπη. Παρ' όλα αυτά, η εταιρία «Αττικό Μετρό» κατέγραψε το 2015 διεύρυνση των ζημιών (μετά φόρων). Ειδικότερα, σύμφωνα με τις δημοσιοποιημένες οικονομικές καταστάσεις, η εταιρεία κατά τη χρήση του 2015,

# νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

έναντι αυτής του 2014, διέυρνε τις ζημιές (μετά φόρων) από 168,5 εκατ., σε 181,2 εκατ. €. και εμφανίζει αυξημένα έξοδα διοίκησης σε 428,7 χιλ. € από 162,3 χιλ. €, μεταβολή που αποδίδεται σε αυξημένες προβλέψεις για αποζημιώσεις υπαλλήλων. Την ίδια περίοδο ενίσχυσε τον κύκλο εργασιών της σε 993,1 εκατ. € από 971,5 εκατ. €, μεταβολή που αποδίδεται στην αύξηση των εσόδων από πωλήσεις εισιτηρίων για το πάρκινγκ του Κεραμεικού, ενώ παρουσιάζει σημαντικά μειωμένα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα ύψους 431,1 εκατ. € (από 597,3 εκατ. €).

Η επέκταση της γραμμής 3 του μετρό της Αθήνας μέχρι τον Πειραιά, παρά την αρχική αισιοδοξία για την ολοκλήρωσή της εντός του χρονοδιαγράμματος (2017) βρίσκεται προ νέων προβλημάτων, με αποτέλεσμα να είναι άγνωστος ο ακριβής χρόνος ολοκλήρωσής της. Το μεγάλο πρόβλημα είναι ο Σταθμός «Πειραιάς», (δίπλα στον ομώνυμο σταθμό της γραμμής 1), ο οποίος δεν άρχισε ακόμα να κατασκευάζεται. Ήδη αποφασίστηκε όπως ο «μετροπόντικας» συνεχίσει την διάνοξη της σήραγγας μέχρι τον Σταθμό «Δημοτικό Θέατρο» χωρίς να κατασκευασθεί το κέλυφος του σταθμού του «Πειραιά». Αυτό θα έχει σαν συνέπεια, όταν θα είναι δυνατή η κατασκευή του Σταθμού «Πειραιάς», ο οποίος βρίσκεται στην ουσία κάτω από την θάλασσα, να καταδαφισθεί η σήραγγα στο σημείο αυτό, όπως είχε γίνει στο παρελθόν και με την κατασκευή του Σταθμού «Αγία Παρασκευή» της αυτής γραμμής. Η Αττικό Μετρό δεν αποκλείει εξάλλου ένα μέρος της γραμμής, καθώς και οι σταθμοί Αγία Βαρβάρα, Κορυδαλλός και Νίκαια, να αποδοθούν στην κυκλοφορία το 2019, πριν δηλαδή την ολοκλήρωση του συνόλου της γραμμής, η οποία θα δοθεί στην κυκλοφορία μάλλον το 2020.

Αντίθετα με ότι συμβαίνει στον Πειραιά, το μετρό της Θεσσαλονίκης, που κατασκευάζεται και αυτό υπό της εποπτεία της «Αττικό Μετρό», φαίνεται ότι ξεπέρασε τα χρόνια προβλήματα που εμπόδιζαν την ομαλή εξέλιξη του έργου ολοκλήρωσης του. Σύμφωνα με δηλώσεις του Υπουργού Υ.ΜΕ ( που πάντως δεν φαίνεται να συμμερίζεται πλήρως η Καινοπραξία των εταιριών κατασκευής) στις αρχές του 2020 θα δοθούν στην κυκλοφορία και οι δύο κλάδοι του, δηλαδή, τόσο η αρχική γραμμή, όσο και η επέκτασή της μέχρι την Καλαμαριά. Ήδη ολοκληρώθηκε η διάνοξη της δίδυμης σήραγγας της αρχικής γραμμής και βάνουν προς ολοκλήρωση τα υπολοιπούμενα έργα. Η διάνοξη της σήραγγας προς Καλαμαριά θα γίνει με την μεταφορά των δύο μηχανημάτων (μετροπόντικες) που διάνοιξαν την αρχική σήραγγα, παράλληλα δε θα ολοκληρωθεί και ο διαγωνισμός για την κατασκευή της σηματοδότησης και του συστήματος ελέγχου των συρμών, που, ως γνωστόν θα κινούνται χωρίς οδηγό. Ο Σταθμός «Βενιζέλου» πάντως θα παραδοθεί αργότερα (πιθανότατα το 2021), επειδή, μετά από την τελευταία απόφαση του Κ.Α.Σ., οι σημαντικές αρχαιότητες που ανευρέθησαν, θα διατηρηθούν εντός του σταθμού.

Τέλος, σε ότι αφορά την (νέα) γραμμή 4 του Μετρο της Αθήνας, παρ' όλον που ακόμη δεν έχει ξεκινήσει καμμία, κατ' ουσίαν, διαδικασία υλοποίησής του, έγινε πρόσφατα γνωστό από το Υ.ΜΕ ότι εκτός απροόπτου, μέχρι τις αρχές Απριλίου, θα ξεκινήσει ο διαγωνισμός για την κατασκευή του πρώτου τμήματος της γραμμής (μεταξύ των σταθμών Άλσος Βεΐκου και Γουδή), αφού πλέον ολοκληρώθηκαν οι σχετικές μελέτες και στο τμήμα Ευαγγελισμός- Γουδή. Η χρηματοδότηση του έργου είναι εξασφαλισμένη: τα 400 εκ. € θα καλυφθούν από το νέο ΕΣΠΑ, ενώ 1 δις. θα δοθεί ως δάναιο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Ήδη, πολλές μεγάλες τεχνικές εταιρείες ετοιμάζονται να καταθέσουν προσφορές.

## 360 ιστορικά φωτογραφικά ντοκουμέντα από την κατοχή σε εννέα σταθμούς του Μετρό.

“ Δεν λησμονώ. Μία εικόνα χίλιες λέξεις” είναι ο τίτλος που κυριολογεί σε μια έκθεση πλούσια σε μνήμες και ιστορίας που παρουσιάστηκε σε σταθμούς του Μετρό. Γεμάτη από σπάνια φωτογραφικά ντοκουμέντα για τις γερμανικές θηριωδίες στη χώρα μας

η έκθεση φωτογραφίας που απαρτίζεται από 360 στιγμιότυπα υπενθύμισε σε όλους μας, τι σημαίνει πόλεμος. Η έκθεση που έγινε τον Μάρτιο 2016, ήταν υπό την αιγίδα του υπουργείου Υ.ΜΕ. και εγκαινιάστηκε από τον υπουργό κ.Χ.Σπίρτζη.

Η διοίκηση του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. ενέταξε τη συγκεκριμένη έκθεση στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών της για τη σύνδεση των ΜΜΕ της Αθήνας με τον πολιτισμό, με την στενή συνεργασία της «ΣΤΑΣΥ» η οποία παραχώρησε τους σταθμούς.

Το ιστορικό υλικό εκτέθηκε στο Ζάππειο Μέγαρο αλλά και στους σταθμούς του Μετρό στο Ελληνικό, τον Άγιο Δημήτριο, το Σύνταγμα, το Μοναστηράκι, την Εθνική Άμυνα, την Αγία Παρασκευή, τον Άγιο Αντώνιο, το Περιστερί και Αιγάλεω.

## Εκτροχιασμός στο Λιανοκλάδι, σύγκρουση στο Χρυσό κ.λ.π.



| Παλαιοφάραλος 15/1/2017. Ι. Μαγαλιός

Αποκαταστάθηκε, στις 08:00 της 14/4/2016, η σιδηροδρομική συγκοινωνία μεταξύ Αθηνών και Θεσσαλονίκης που είχε διακοπεί λίγο πριν τις 03:00, όταν εκτροχιάστηκαν τα 4, από τα συνολικά 11, οχήματα της αμαξοστοιχίας 601 που κατευθυνόταν από τη Θεσσαλονίκη προς την Αθήνα με 450 επιβάτες. Τα τέσσερα οχήματα, κάτω από άγνωστες συνθήκες, εκτροχιάστηκαν λίγο πριν τον Σ.Σ. Λιανοκλαδίου ενώ η αμαξοστοιχία κινούνταν με πολύ χαμηλή ταχύτητα. Δεν υπήρξε κανένας τραυματισμός, ενώ στο σημείο έσπευσαν για προληπτικούς λόγους ασθενοφόρα και πυροσβεστικά οχήματα. Η αποκατάσταση της βλάβης στις γραμμές ξεκίνησε άμεσα.

Ένα μήνα αργότερα, στις 16/05/2016, στην περιοχή Χρυσού Σερρών αυτοκινούμενο σιδηροδρομικό μηχανήμα γραμμής (Μπουρεζα Αλλαγών ΥΑ-4) προσέκρουσε σε μηχανοκίνητο όχημα γραμμής (τύπου Unimog) κινούμενο στην ίδια φορά/κατεύθυνση και με το οποίο προσωπικό γραμμής ράντιζε την βλάστηση εκατέρωθεν της γραμμής (εκχόρτωση). Από τη σύγκρουση τραυματίστηκαν θανάσιμα δύο από τους επιβαίνοντες στο όχημα Unimog. Το ΕΚΑΒ και η Πυροσβεστική Υπηρεσία μαζί με τα τεχνικά κλιμάκια Βόρειας Ελλάδας του «ΟΣΕ» μετέβησαν άμεσα στον τόπο του δυστυχήματος για συνδρομή και διερεύνηση των συνθηκών που προκάλεσαν το συμβάν. Παράλληλα δόθηκε εντολή για άμεση και αμέριστη υλική και ηθική συμπαράσταση στις οικογένειες των θανόντων σιδηροδρομικών.

Υπενθυμίζεται τέλος, ότι την χρονιά που μας πέρασε συνέβησαν και άλλα ατυχήματα (κυρίως εκτροχιασμοί), ευτυχώς με υλικές μόνον ζημιές. Από αυτά αναφέρουμε (ενδεικτικά) τον εκτροχιασμό αμαξοστοιχίας του Προαστικού (χωρίς επιβάτες) στην μόρτα του Αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος» (25/5/2016), τον εκτροχιασμό 2 ντηζελαμαζών (Α210 + Α470) μεταξύ Φιλώτα-Πεντάβρυσου (24/7/2016) και τον εκτροχιασμό της ντηζελαμάζας 220 016, στον Σ.Σ. Παλαιοφάραλου το διήμερο της βαριάς κακοκαιρίας (10-11/1/2017).

## Η «Αττικό Μετρό» ακύρωσε την προμήθεια 25 συρμών τραμ και προχωρά σε νέο διαγωνισμό



| Γ. Χανδρινός

Η νέα διοίκηση της «Αττικό Μετρό» ακύρωσε το διαγωνισμό για την προμήθεια 25 νέων συρμών τραμ, ο οποίος είχε προκηρυχθεί από την προηγούμενη διοίκηση. Ο διαγωνισμός, προϋπολογισμού 64,25 εκατ. €, αφορούσε τη προμήθεια 25 οχημάτων, για τις ανάγκες της επέκτασης της λειτουργίας του τραμ στην μεζιζона περιοχή της Αθήνας και ιδιαίτερα στον Πειραιά, περιλαμβανομένης και της προμήθειας των κύριων ανταλλακτικών των οχημάτων, αλλά και του εξοπλισμού μετακίνησης των οχημάτων. Ο λόγος της ακύρωσης ήταν το ότι στην παραγγελία αυτή προβλέπονταν και ορισμένα «υβριδικά» οχήματα, δηλαδή τραμ τα οποία, παράλληλα με την εναέρια λήψη ηλεκτρικού ρεύματος, θα μπορούσαν να κινηθούν και με μπαταρίες. Αυτό είχε γίνει διότι στην περίπτωση που προχωρούσε η πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου, τα τραμ θα διέρχονταν από αυτήν χωρίς εναέρια λήψη, αφού ο σχεδιασμός, για λόγους αισθητικής, δεν προέβλεπε την τοποθέτηση πυλώνων. Μετά όμως την (προσωρινή ελπίζουμε) ακύρωση του έργου της πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου, εξέλιπε ο λόγος αγοράς «υβριδικών» τραμ. Στις αρχές Φεβρουαρίου προκηρύχθηκε νέος διαγωνισμός, πλην όμως και αυτός ακυρώθηκε, εντός ολίγων ημερών, διότι η «Αττικό Μετρό» προχώρησε στον διαγωνισμό χωρίς να έχει πάρει το «πράσινο φως» από την αρμόδια Διαχειριστική Αρχή. Ήδη είναι έτοιμος «να βγει στον αέρα» ο νέος διαγωνισμός για 25 τραμ δαπάνης 64 εκ. ευρώ περίπου. Εάν όλα κυλήσουν ομαλά, ίσως τα πρώτα από τα νέα τραμ να κυλήσουν στις ράγες της Αθήνας και του Πειραιά στο τέλος του χρόνου, ή τις αρχές του επόμενου. Οπωσδήποτε, εάν ολοκληρωθεί η επέκταση του τραμ στον Πειραιά (που προβλέπεται να γίνει εντός του 2017) πριν την άφιξη των πρώτων 7-8 νέων τραμ, για την εξυπηρέτηση της νέας επέκτασης θα πρέπει να αραιώσουν τα δρομολόγια του τραμ της Αθήνας.

## Ζημιές 2,5 εκατ. από τον αποκλεισμό στην Ειδομένη

Στο δίμηνο Απριλίου-Μαΐου 2016 χάθηκαν για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» τα κέρδη μιας ολόκληρης χρονιάς, λόγω του αποκλεισμού της σιδηροδρομικής γραμμής από πρόσφυγες και μετανάστες που κατασκήνωσαν στον χώρο του Σ.Σ. Ειδομένης και πλάι στις σιδηροδρομικές γραμμές, διαμαρτυρούμενοι για το κλείσιμο των συνόρων με την ΠΓΔΜ. Οι ζημιές της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»,

από την διακοπή της κυκλοφορίας ( που διήρκεσε 67 ημέρες) ανήλθαν σε περίπου 2,5 εκατ. €, όσα δηλαδή ήταν περίπου και τα συνολικά κέρδη της κατά την χρήση του 2015. Η πρώτη πάντως αμαξοστοιχία –με κενά βαγόνια- πέρασε τα σύνορα στις 25/5/16, την δε 31η Μαΐου 2016 διήλθε και η πρώτη εμπορική αμαξοστοιχία με προορισμό την Κεντρική Ευρώπη. Μέχρι την άρση του αποκλεισμού της Ειδομένης, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» δρομολογούσε 4 εμπορικές αμαξοστοιχίες την εβδομάδα μέσω Βουλγαρίας, οι οποίες έφθαναν στον προορισμό τους με καθυστέρηση, λόγω περιπορίας και με μεγαλύτερο κόστος.

## Άρχισε η αποθήκευση σωλήνων στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου από την εταιρία T.A.P.

Εκίνησε η λειτουργία του κέντρου αποθήκευσης και διαλογής σωλήνων του αγωγού φυσικού αερίου T.A.P., σε χώρο 200 στρμ., που εκμισθώθηκε από την «ΓΑΙΑΟΣΕ» στην κοινοπραξία κατασκευής του αγωγού αυτού, στο πρώην Στρατόπεδο Γκόνου στην Θεσσαλονίκη (κοντά στις φυλακές Διαβατών). Η λειτουργία του κέντρου αποδεικνύεται επωφελής, τόσο για την «ΓΑΙΑΟΣΕ», που θα έχει ένα σημαντικό έσοδο από τα μισθώματα αλλά και όφελος από τα έργα διαμόρφωσης του χώρου, όσο και για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», που έχει αναλάβει ένα σημαντικό μέγεθος μεταφορικό έργο το οποίο, μέχρι την ολοκλήρωση της ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής που συνδέει το στρατόπεδο αυτό με το δίκτυο του «Ο.Σ.Ε.», εκτελείται μέσω του Σταθμού Διαλογής Θεσσαλονίκης. Το ως άνω στρατόπεδο ιδρύθηκε την εποχή του Α' Π.Π., λόγω δε του ότι υπήρχαν ακόμη σε τμήμα της έκτασης του διάσπαρτα πυρομαχικά, νάρκες κλπ απαιτείται συστηματική εκκαθάριση τους, έτσι ώστε να προχωρήσει η «ΓΑΙΑΟΣΕ» σε διαγωνισμό για την κατασκευή στην έκταση αυτή ενός «Εμπορευματοκέντρου», παρόμοιο με αυτό που θα κατασκευαστεί στο Θριάσιο. Η σχετική, πάντως, πρόσκληση για την υποβολή ενδιαφέροντος (μη δεσμευτική προσφορά) δημοσιεύτηκε πρόσφατα (27/1/2017) στον τύπο. Πέραν αυτού, η «ΓΑΙΑΟΣΕ» προγραμματίζει την δημιουργία ανάλογων «Εμπορευματοκέντρων», τόσο στην Αλεξανδρούπολη, σε έκταση που ανήκει στον ομώνυμο Δήμο, όσο και κοντά στον Σ.Σ. Γυρτώνης, σε χώρο ιδιοκτησίας του «Ο.Σ.Ε.»

## Atenistas / «Σ.Τ.Α.Σ.Υ.» : Έκθεση στο Σύνταγμα «Η Αθήνα μέσα από τις φωτογραφίες των ανθρώπων της»

Η πόλη της Αθήνας όπως την κατέγραψαν οι άνθρωποί της, στις οικογενειακές τους φωτογραφίες. Αυτό το ζητούμενο του διαγωνισμού που διοργάνωσαν στα μέσα του 2016 οι Atenistas σε συνεργασία με την «Σ.Τ.Α.Σ.Υ.» και από τον οποίον τελικά προέκυψε μια έκθεση 70 φωτογραφιών με συνοδευτικά κείμενα που φιλοξενήθηκε από τις 16 ως τις 27 Οκτωβρίου στον σταθμό του Μετρό στο Σύνταγμα. Την Κυριακή 23 Οκτωβρίου πραγματοποιήθηκε η τελετή βράβευσης παρουσία πλήθους κόσμου και της Φιλαρμονικής του Δήμου Αθηναίων που



| Ο Εύδοξος Κολιόπουλος στον Σταθμό Λαρίσης, πιθανόν το 1941- Αρχείο Ο. Κολιόπουλου

# νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

πλημμύρισε τον χώρο με μουσικές από κλασικά αθηναϊκά τραγούδια.

Στις 11 μέρες που διήρκεσε η έκθεση χιλιάδες Αθηναίοι στάθηκαν και με ενδιαφέρον και προσοχή αφέθηκαν σε 70 προσωπικές ιστορίες ανθρώπων που ζήσανε στην πόλη μας, απορρόφησαν εικόνες από την εξέλιξη της Αθήνας μέσα από τα βιώματα, αγωνίες, προσπάθειές τους να σταθούν στην εν αναπτύξει μητρόπολη. Λίγες μόνο φωτογραφίες είχαν σιδηροδρομικό (η μάλλον τροχιοδρομικό) ενδιαφέρον, ξεχωρίσαμε όμως μια σπάνια φωτογραφία του Σ.Σ. Λαρίσης βαμμένου με χρώματα παραλλαγής, προφανώς λόγω της κήρυξης του πολέμου του '40. Η φωτογραφία ανήκει στο προσωπικό αρχείο της οικογενείας του κ. Ορφέα Κολιόπουλου τον οποίον ευχαριστούμε θερμά που μας την παραχώρησε για δημοσίευση.

## Σύμβαση για την ολοκλήρωση των έργων στο τμήμα Πολύκαστρο - Ειδομένη

Στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης των έργων εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας υπεγράφη, στις 15/6/16, στα γραφεία της «ΕΡΓΟΣΕ» στην Θεσσαλονίκη, η σύμβαση κατασκευής του έργου: «Ολοκλήρωση των υπολειπόμενων εργασιών Υποδομής της Νέας Χάραξης της Σιδηροδρομικής Γραμμής Θεσσαλονίκης - Ειδομένης, στο τμήμα Πολύκαστρο - Ειδομένης».



Παιονία, 1-9-2015. Ν. Παπαλέτσος

(από χ.θ. 52+262,00 έως χ.θ.72+858,91), η κατασκευή των κτιριακών εγκαταστάσεων του (νέου) Σ.Σ. Πολυκάστρου και της Στάσης Μικρού Δάσους καθώς και επεμβάσεις επί των κτιριακών εγκαταστάσεων του Σ. Σ. Ειδομένης». Ως ανάδοχη εταιρεία ανεδείχθη η «Σιδηροδρομικά Έργα Α.Τ.Ε.», το συμβατικό οικονομικό αντικείμενο ανέρχεται στο ποσό των 11.493.975,32 €, η δε ολοκλήρωση των εργασιών προβλέπεται να γίνει σε 15 μήνες. Με το έργο αυτό, θα ολοκληρωθεί η υποδομή της νέας χάραξης στο τμήμα Πολυκάστρο-Ειδομένη, καθώς και οι εργασίες επιδομής και εγκατάστασης της ηλεκτροκίνησης.

## Το «Nostalgia Danube Express» στην Θεσσαλονίκη

Η τουριστική, πολυτελής αμαξοστοιχία «Nostalgia Danube Express», μια σύγχρονη απόπειρα αναβίωσης μιας παραλλαγής του περίφημου «Orient Express», επισκέφθηκε για δεύτερη φορά την Ελλάδα. Η αμαξοστοιχία πέρασε τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα Κουλάτα / Προμαχώνας



Στρυμονας 16-6-2016. Ν. Παπαλέτσος

στις 16/6/2016 με τελικό προορισμό την Θεσσαλονίκη. Μετά από ολόημερη παραμονή στην συμπρωτεύουσα, οι –υψηλής εισοδηματικής τάξεως- επιβάτες ανεχώρησαν λίγο πριν τα μεσάνυχτα της επόμενης ημέρας από την ίδια διαδρομή.

Το «Nostalgia Danube Express», δρομολογείται από ιδιωτικό ταξιδιωτικό πρακτορείο (ουσιαστικά θυγατρική εταιρία των συγγικών «Μ.Α.Υ.»), η δε έλευση του στη χώρα μας υπογραμμίζει για μια ακόμη φορά τον ιδιαίτερο ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει η Ελλάδα στην ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τουρισμού.

## Πρόσθετη χρηματοδότηση 40 - 50 δισ. € για νέα σιδηροδρομικά έργα

Την διασφάλιση επιπλέον χρηματοδότησης 40 - 50 εκατ.€ για την υλοποίηση νέων σιδηροδρομικών έργων μέσω του ευρωπαϊκού προγράμματος CEF πέτυχε η αντιπροσωπεία του Υπουργείου Υ.ΜΕ. στην ετήσια σύνοδο για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (TEN-T Days), που πραγματοποιήθηκε στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας. Όπως δήλωσε ο Διευθύνων Σύμβουλος της «ΕΡΓΟΣΕ» κ. Θ. Βούρδας, η Ελλάδα αναμένει τις τελικές αποφάσεις οπότε και θα μπορέσει να εντάξει σε αυτό προς υλοποίηση σημαντικά έργα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου που θεωρούνται απαραίτητα για την σύνδεση της χώρας μας με το δίκτυο των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Τα κονδύλια αυτά θα χρησιμοποιηθούν για διασυνοριακά έργα που θα επιτρέψουν την σύνδεση με τη Δυτική, Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη προκειμένου να ενισχυθεί ο ρόλος της Ελλάδας σαν διαμετακομιστικός κόμβος του παγκόσμιου εμπορίου. Πρόκειται για έργα που τμήματα τους έχουν ήδη ενταχθεί ή πρόκειται να ενταχθούν στα κοινοτικά προγράμματα και αφορούν: α) το τμήμα Θεσσαλονίκη - Ειδομένη που αποτελεί τη σιδηροδρομική έξοδο της χώρας προς την ΠΓΔΜ, β) το τμήμα Ορμένιο- Αλεξανδρούπολη, που ανοίγει τον δρόμο προς την Ανατολική Ευρώπη και την Ρωσία, γ) το τμήμα Θεσσαλονίκη- Προμαχώνας, που αποτελεί την έξοδο της χώρας προς την Βουλγαρία και δ) το (νέο) τμήμα Φλώρινα-Κρυσταλλοπηγή που θα επιτρέψει την σύνδεση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου με το Αλβανικό (στην περιοχή Kapshtice).

Κατά τη διάρκεια της ίδιας συνόδου ο Υπουργός Υ.ΜΕ κ. Χ. Σπίρτζης, υπέγραψε, μαζί με έξι ομολόγους του, τη διακήρυξη για τον Σιδηροδρομικό Εμπορευματοικό Διάδρομο «ORIENT/EAST MED». Πρόκειται για μία πρωτοβουλία που αποτελεί ένα ισχυρό εφαλτήριο για την

ενδυνάμωση του ρόλου της χώρας μας, ως κόμβου διασύνδεσης της Ευρώπης, με το διεθνές σύστημα των εμπορευματικών μεταφορών. Στον Διάδρομο Μεταφορών «Ανατολής/Ανατολικής Μεσογείου», παράλληλα με τις υφιστάμενες προβλεπόμενες οδικές, σιδηροδρομικές, λιμενικές και αεροπορικές συνδέσεις προστίθενται και σιδηροδρομικές υποδομές για την εξυπηρέτηση ροών εμπορευματικών φορτίων.

## Η Ιταλική Κρατική Σιδηροδρομική Εταιρεία “Ferrovie dello Stato Italiane” (F.S.) αγόρασε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»



Στις 14 Ιουλίου 2016 άνοιξε ένα νέο κεφάλαιο στην ελληνική σιδηροδρομική ιστορία. Μετά από πολύμηνες καθυστερήσεις, αναρίθμητες αναβολές, αλλά και πολλούς άγονους διαγωνισμούς, το Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. έκανε δεκτή την προσφορά της ιταλικής εταιρείας “Ferrovie dello Stato Italiane” (F.S.), η οποία ήταν η μόνη που κατέθεσε «δεσμευτική προσφορά», για αγορά της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», αντί τιμήματος 45 εκατ. €, όση δηλαδή ήταν και η τιμή εκκίνησης του διαγωνισμού. Μέχρι τότε ουδείς ενδιαφέρθηκε σοβαρά για την αγορά της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όσοι δε δήλωναν κατά καιρούς ενδιαφέρον για την απόκτησή της ήταν, σχεδόν αποκλειστικά, κρατικές σιδηροδρομικές εταιρείες άλλης χώρας, οι οποίες όμως και αυτές αποσύρονταν από τον διαγωνισμό πριν καταθέσουν δεσμευτική προσφορά (π.χ. οι κρατικοί Ρωσικοί Σιδηρόδρομοι). Είναι γεγονός ότι από την 10ετία του 1920 και μετά το ιδιωτικό κεφάλαιο, με ελάχιστες εξαιρέσεις, έπαυσε ουσιαστικά να επενδύει στους σιδηροδρόμους, με εξαίρεση το εμπορευματικό σιδηροδρομικό έργο και πάλι μόνο όπου υπήρχε αξιόλογη ζήτηση τέτοιου έργου. Άλλωστε, μετά την Κοινοτική Οδηγία «περί διαχωρισμού της Υποδομής από την Εκμετάλλευση» ( με βάση την οποία, ως γνωστόν, ο «Ο.Σ.Ε.» διαχωρίστηκε σε 5 ξεχωριστές εταιρείες) οιοσδήποτε ιδιώτης επενδυτής δύναται να κυκλοφορήσει επιβατικές ή εμπορικές αμαξοστοιχίες, σε οποιοδήποτε τμήμα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, πληρώνοντας σχετικά «διδόδια» στον ιδιοκτήτη της «Υποδομής» (δηλαδή στον «Ο.Σ.Ε.»). Αξίζει να σημειωθεί ότι με το τίμημα των 45 εκ. € η αγοράστρια εταιρεία δεν αποκτά κανένα αξιόλογο περιουσιακό στοιχείο, αφού η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», ακόμα και τους συρμούς που εκμεταλλεύεται, τους έχει, με την σειρά της, μισθώσει από την «ΓΑΙΑΟΣΕ». Επί πλέον, υπενθυμίζεται ότι πάνω από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» κρέμονταν και η δαμόκλειος σπάθη των “παράνομων κρατικών ενισχύσεων”, ύψους άνω των 750 εκατ. €, που θα έπρεπε να επιστραφούν στο Δημόσιο αν δεν καρποφορούσε η ιδιωτικοποίησή της. Γι’ αυτό άλλωστε, το

ΤΑΙΠΕΔ έχει ήδη αποστείλει τον σχετικό φάκελο στην Ε.Ε. αναμένοντας την ολοκλήρωση της διαδικασίας διαγραφής αυτών των παράνομων κρατικών ενισχύσεων, αφού πλέον η εταιρεία δεν ανήκει στο κράτος.

Τελικά, στις 18 Ιανουαρίου 2017, μετά την ολοκλήρωση των απαιτούμενων διαδικασιών και την απαραίτητη έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου υπεγράφη, μεταξύ του Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. και της «F.S.», η μεταβίβαση στην ιταλική εταιρεία του 100% των μετοχών της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», απομένει δε πλέον μόνο η προαναφερθείσα από την Ε.Ε. διαγραφή των κρατικών ενισχύσεων. Οι δηλώσεις του Διευθύνοντος Συμβούλου της “Ferrovie Dello Stato Italiane” («F.S.») κ. Renato Mazzoncini δείχνουν πως οι Ιταλικοί Σιδηρόδρομοι ενδιαφέρονται ζωηρά για το θέμα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». «Η συναλλαγή συνδέεται με το στρατηγικό μας σχέδιο που επικεντρώνεται, μεταξύ άλλων, στη διεθνή επέκταση...» δήλωσε ο R. Mazzoncini, προσθέτοντας ότι «... είναι επίσης μια ευκαιρία ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού των ελληνικών σιδηροδρόμων που θα είναι σε θέση να αξιοποιήσουν τα πλεονεκτήματα της τεχνογνωσίας και εμπειρίας που διαθέτει η «F.S.» στα 110 χρόνια της ιστορίας της». Οι Ιταλοί θεωρούν επίσης πως υπάρχουν μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης του σιδηροδρόμου στη χώρα μας τον οποίο έχουν απαξιώσει οι επιλογές σειράς ελληνικών κυβερνήσεων. Δεν είναι τυχαίο πως η διοίκηση της «F.S.» μιλάει ήδη για τις ευσύνες προοπτικές της γραμμής Αθήνας – Θεσσαλονίκης και για την πρόθεσή της να επενδύσει σταδιακά περίπου 500 εκ. € για την αγορά νέου τροχαίου υλικού και τον εκσυγχρονισμό της εταιρείας. Δήλωσε δε ότι προς το παρόν θα κυκλοφορεί το υπάρχον τροχαίο υλικό, το οποίο προτίθεται να επισκευάσει και να αναβαθμίσει, από τις αρχές όμως του 2018, όταν δηλαδή θα έχουν ολοκληρωθεί από την «ΕΡΓΟΣΕ» τα έργα εκσυγχρονισμού στον άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης, θα αρχίσει να δρομολογεί το νέο τροχαίο υλικό, το οποίο, κατ’ αυτόν, θα είναι εφάμιλλο αυτού που χρησιμοποιούν τα ποιο εξελιγμένα δίκτυα στην Ευρώπη και η γραμμή Αθήνας – Θεσσαλονίκης θα λειτουργεί κατά τα πρότυπα της γραμμής Ρώμης – Μιλάνου, που είναι το καμάρι της «F.S.» Επί πλέον, η ιταλική εταιρεία, πέραν του άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης, δείχνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την αναβάθμιση των προαστιακών δικτύων και για την συμμετοχή της στο εμπορευματικό έργο, με αφετηρία τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Ο όμιλος «F.S.», η τρίτη μεγαλύτερη σιδηροδρομική εταιρεία της Ευρώπης, είναι μία από τις ηγέτιδες επιχειρήσεις της Ιταλίας με τουλάχιστον 7 θυγατρικές στη χώρα: η «Trenitalia», έχει αναλάβει το επιβατικό και εμπορευματικό σιδηροδρομικό έργο της Ιταλίας και η «Busitalia SITA Nord», πολλές από τις εταιρείες αστικών λεωφορείων της χώρας. Η «F.S.» διατηρεί, επίσης, έντονη παγκόσμια παρουσία και δραστηριότητα (συμβουλευτική, κατασκευαστική και λειτουργική) στην Κεντρική Ευρώπη (Γερμανία, Πολωνία, Γαλλία, Τσεχία, Αυστρία), στα Βαλκάνια (Ρουμανία, Βουλγαρία, Κροατία, Αλβανία), σε Τουρκία, και Ρωσία, στη Μέση Ανατολή (Κουβέιτ, Ιράν, Κατάρ, Ομάν, Σαουδική Αραβία και Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα), στην Αφρική (Αλγερία, Μαρόκο, Κονγκό, Αιθιοπία, Αίγυπτο), στην Λατινική Αμερική, στην Ινδία και στην Αυστραλία. Ενδιαφέρεται δε να επεκταθεί και σε Η.Π.Α., Καναδά, ενώ παρακολουθεί στενά την εξέλιξη των σιδηροδρομικών έργων ανά τον κόσμο. Ο όμιλος κατέγραψε το 2015 έσοδα ύψους 8,585 δισ. € με το 13% να προέρχεται από τις εκτός Ιταλίας δραστηριότητές του. Τα λειτουργικά αποτελέσματα διαμορφώθηκαν σε 1,975 δισ. € (από 2,114 δισ. € το 2014), ενώ λειτουργικό κόστος ανήλθε σε 6,610 δισ. €. Η «F.S.» συνεισφέρει στο ιταλικό ΑΕΠ κατά 2%, για δε το 2016 έχει προγραμματίσει συνολικές επενδύσεις ύψους 6,5 δισ. €.

## Η «ΓΑΙΑΟΣΕ» ζήτησε να πιστοποιηθεί ως Σιδηροδρομική Εταιρεία

Την επομένη της υπογραφής της σύμβασης μεταβίβασης στην «F.S.» του 100% των μετοχών της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», η «ΓΑΙΑΟΣΕ», που ως γνωστόν διαχειρίζεται την ακίνητη περιουσία του

# νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

«Ο.Σ.Ε.» και το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό που ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, ανακοίνωσε ότι υπέβαλε αίτηση στη Ρ.Α.Σ., προκειμένου να πιστοποιηθεί και αυτή ως «Σιδηροδρομική Εταιρεία», έτσι ώστε να αποκτήσει πλέον δικαίωμα ανάληψης επιβατικού και εμπορευματικού σιδηροδρομικού έργου. Η εταιρία δήλωσε ότι το υφιστάμενο τροχαίο υλικό (κινητήριες μονάδες, επιβατάμαξες, φορτάμαξες κλπ) που διαχειρίζεται ανέρχεται σε 3.800 οχήματα, εκ των οποίων τα 1.160 είναι ήδη μισθωμένα στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», τα δε υπόλοιπα βρίσκονται σε ακινησία. Το 50% - 60% αυτού του σε μακρά ακινησία υλικού προγραμματίζεται να εκποιηθεί ως «σκράπ», το δε υπόλοιπο πρόκειται να επισκευαστεί και να εκσυγχρονιστεί, αφού το σιδηροδρομικό περιβάλλον πλέον αλλάζει και ήδη υφίσταται ζήτηση μονάδων προς μίσθωση, όπως π.χ. οι 2 ντηζελάμαξες και οι 2 ηλεκτράμαξες που ζητά να μισθώσει η νέα σιδηροδρομική εταιρεία «Rail Cargo Logistics Goldair». Όσον αφορά τις κινητήριες μονάδες, η διοίκηση της εταιρείας έχει καταλήξει ότι όλες οι ντηζελάμαξες «ADtranz» χρήζουν άμεσης ανακατασκευής.

Η κίνηση αυτή της «ΓΑΙΑΟΣΕ» προκάλεσε έκπληξη στους οικονομικούς κύκλους, πολλοί δε την συνέδεσαν με την ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», πιστεύοντας ότι ουσιαστικά αποβλέπει στην απαξίωση της ιδιωτικοποίησης αυτής. Ωστόσο, μετά την μεταβίβαση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στους Ιταλούς, η πρωτοβουλία αυτή της «ΓΑΙΑΟΣΕ» κρίνεται ως απολύτως ορθή δεδομένου ότι θα πρέπει και το Ελληνικό Δημόσιο να διαθέτει μία πιστοποιημένη σιδηροδρομική εταιρεία που θα μπορεί να αναλάβει σιδηροδρομικές μεταφορές, είτε ανταγωνιστικά προς άλλες ιδιωτικές εταιρείες, αν υπάρξει έδαφος για κάτι τέτοιο, είτε και για την κάλυψη τυχόν κενών εκμετάλλευσης που θα αφήσει η, υπό ιταλική πλέον διοίκηση, «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» (π.χ. δευτερεύουσες ή χαμηλής κερδοφορίας γραμμές, γραμμές που καλύπτουν κοινωνικές ανάγκες κλπ). Σημειωτέον, ότι τρεις μέρες μετά την ως άνω δήλωση της «ΓΑΙΑΟΣΕ», ο Υπουργός Υ.ΜΕ. διευκρίνισε ότι ως σιδηροδρομική εταιρεία δεν θα πιστοποιηθεί η «ΓΑΙΑΟΣΕ» αλλά ο «Ο.Σ.Ε.».

## Συμφωνία της «ΕΡΓΟΣΕ» με τους «RZD»

Η «ΕΡΓΟΣΕ» και η αντίστοιχη εταιρεία των Ρωσικών Σιδηροδρόμων «RZD» συνυπέγραψαν, στις 23 Ιανουαρίου 2017 στην Μόσχα, «Μνημόνιο Συνεργασίας», βάσει του οποίου οι δύο εταιρείες θα συνεργάζονται στον τομέα των μεταφορών και της διαχείρισης έργων, αλλά και για την από κοινού κατασκευή σιδηροδρομικών έργων στα δίκτυα των εκτός της Ε.Ε. Βαλκανικών χωρών, καθώς και χωρών της Βόρειας Αφρικής και της Ασίας. Τόσο κατά την «ΕΡΓΟΣΕ», όσο και κατά το Υπουργείο Υ.ΜΕ., αυτή η συμφωνία ανοίγει νέους δρόμους για την θυγατρική εταιρεία του «Ο.Σ.Ε.» και την καθιστά διεθνή παίκτη.

## Επισκευάζεται η σιδηροδρομική γραμμή του Πηλίου

Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Δεκέμβριος 2016) εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι, έτσι ώστε να προχωρήσουν τα έργα επισκευής της γραμμής Α. Λεχωνίων-Μηλεών. Οι προβλεπόμενες παρεμβάσεις είναι οι εξής:

- Αλλαγή σιδηροτροχιών όπου είναι αυτό απαραίτητο.
- Αντικατάσταση-συμπλήρωση-καθαρισμός του έρματος.
- Αντικατάσταση στρωτήρων, όπου είναι αυτό απαραίτητο.
- Σύσφιξη συνδέσμων και λάδωμα γραμμής.
- Ψεκασμός και εκχερσώσεις γραμμών και σταθμών.

• Επισκευή και αναβάθμιση τεχνικών έργων και υποδομών (γέφυρες, τοίχοι αντιστήριξης, σταθμοί, κ.λ.π.)

• Συντήρηση της σιδηροδρομικής σήμανσης.

Το έργο επιμελείται ο «Ο.Σ.Ε.»

## Παραχώρηση χώρων στους σιδηροδρομικούς σταθμούς Χαλκίδας και Κοζάνης - Αποκατάσταση του σταθμού του «Σ.Π.Κ.» στον Πύργο της Ηλείας

Η «ΓΑΙΑΟΣΕ» υπέγραψε δύο συμβάσεις, μία με τον Δήμο Χαλκίδας και μία με τον Δήμο Κοζάνης. Με την πρώτη εκμισθώνεται στον Δήμο Χαλκιδαίων, για 29 χρόνια, έκταση 4.000 τμ. στον χώρο του Σ.Σ. Χαλκίδας καθώς και ένα κτίριο - αποθήκη επιφανείας 506 τμ. Ο Δήμος, που την πρώτη 5ετία, μέχρι δηλαδή να ολοκληρωθούν τα έργα που προγραμματίζει, θα καταβάλλει 50 €/μήνα, για δε το υπόλοιπο διάστημα 1750 €/μήνα, προγραμματίζει να δημιουργήσει στον χώρο της αποθήκης «Πολυχώρο Πολιτισμού», στην δε υπόλοιπη έκταση χώρο στάθμευσης.

Με την δεύτερη απόφαση συμφωνήθηκε όπως, ο μεν Σ.Σ. Κοζάνης να παραμείνει στην θέση που βρίσκεται, ο δε εμπορευματικός σταθμός της πόλης να μεταφερθεί στα Κοίλα. Οι πέριξ του σταθμού χώροι θα αναμορφωθούν σε χώρους πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής, ενώ προγραμματίζεται και η ανέγερση εκεί μιας στεγασμένης Δημοτικής Αγοράς, καθώς και χώρος στάθμευσης.

Τέλος, ο Δήμος Λετρινών (Πύργου Ηλείας) αποφάσισε να επισκευάσει και να αναδείξει το διατηρητέο κτίριο του σιδηροδρομικού σταθμού του πάλα ποτέ «Σιδηροδρόμου Πύργου - Κατακόλου» («Σ.Π.Κ.») και να στεγάσει σ' αυτό διάφορες Δημοτικές Υπηρεσίες, χωρίς ωστόσο να έχει εξασφαλίσει την αναγκαία για το έργο χρηματοδότηση, που την αναζητά. Το διώροφο αυτό κτίσμα, επιφανείας 450 τ.μ., είχε χρησιμεύσει και σαν υπνωτήριο του προσωπικού έλλξης του «Ο.Σ.Ε.», τα τελευταία χρόνια όμως βρίσκεται σε κακή κατάσταση.

## Προβλήματα με τα χιόνια στην γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης



Ο μεγάλος χιονιάς που έπληξε κατά κύματα τη χώρα από τις αρχές Ιανουαρίου δεν άφησε αλώβητα ούτε τα τρένα στον άξονα Αθήνας Θεσσαλονίκης. Μέχρι τις 9 Ιανουαρίου η μόνη συνέπεια της κακοκαιρίας ήταν κάποιες, πέραν του συνηθούς, καθυστερήσεις. Από τις 10 Ιανουαρίου όμως άρχισαν πολύωρες ακινητοποιήσεις αμαξοστοιχιών, ιδιαίτερα μεταξύ Λάρισας και Τιθορέας, στον δε Σ.Σ. Παλιοφάρσαλου, κατά την συνηθη αλλαγή μηχανών, έγινε και σύγκρουση ντηζελάμαξας με ηλεκτράμαξα. Οι περισσότερες ακινητοποιήσεις καταγράφησαν στο τμήμα Δομοκός-Λιανοκλάδι μετά από σταδιακή βλάβη πολλών ντηζελαμαξών,

ακόμα και των «εφεδρικών» που έσπευσαν σε βοήθεια των ακινητοποιημένων αμαξοστοιχιών, με αποτέλεσμα πολλοί επιβάτες να παραμείνουν εγκλωβισμένοι στις αμαξοστοιχίες επί 10ωρο. Παρα τις υπεράνθρωπες προσπάθειες των σιδηροδρομικών υπαλλήλων για την επίλυση των προβλημάτων αυτών, τελικώς η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» διέκοψε τα δρομολόγια μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης επί 48 ώρες περίπου, απόφαση πρωτοφανής για τα ελληνικά δεδομένα. Οι αιτίες αυτής της πρωτόγνωρης καταστάσεως ήταν πολλές, ελπίζεται δε πως η διενέργεια της



επείγουσας Ε.Δ.Ε. που διέταξε ο Υπουργός Υ.ΜΕ, θα διαλευκάνει πλήρως τα πραγματικά αίτια και θα εντοπίσει τους τυχόν υπευθύνους της απαράδεκτης αυτής διακοπής. Πέραν πάντως της εν λόγω Ε.Δ.Ε., αποφασίστηκε και η λήψη έκτακτων μέτρων έτσι ώστε σε περίπτωση αντίστοιχης κακοκαιρίας στο μέλλον να μην διακόπτεται η σιδηροδρομική κυκλοφορία. Ανάμεσα στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονται π.χ ο εξοπλισμός των σταθμών Οινόη, Λιανοκλάδι, Παλιοφάρσαλος και Πλατύ με μηχανή και προσωπικό εφεδρείας καθ' όλη την διάρκεια των έκτακτων καιρικών φαινομένων, η επάνδρωση με προσωπικό (σε 24ωρη βάση) των σταθμών Αγγείας και Μπράλος, αλλαγές στην διαδικασία αντικατάστασης ηλεκτράμαξας με ντηζελάμαξα στον Σ.Σ. Παλιοφάρσαλου, η επιβίβαση των Μηχανοστασιαρχών και Ελεγκτών κυκλοφορίας στις αμαξοστοιχίες καθ' όλη την διάρκεια της κακοκαιρίας και η πλήρης επιφυλακή όλου του προσωπικού, σε περίπτωση έκτακτων καιρικών φαινομένων.

## Στην τελική ευθεία η ολοκλήρωση της νέας γραμμής υψηλών ταχυτήτων Τιθορέας - Δομοκού

Όπως ανακοινώθηκε από την «ΕΡΓΟΣΕ», τα έργα στρώσης της γραμμής και εγκατάστασης της ηλεκτροκίνησης και της τηλεδιοίκησης στο νέο τμήμα Τιθορέα - Λιανοκλάδι, που παρακάμπτει την ορεινή διάβαση του Μπράλου, προχωρούν πλέον με γοργό ρυθμό, η δε διοίκηση της προσδοκά ότι μέχρι το φθινόπωρο του 2017 θα έχει παραληφθεί το έργο και στην συνέχεια θα παραδοθεί στην κυκλοφορία. Παρόμοιοι ρυθμοί καταγράφονται και στα έργα του υπόλοιπου τμήματος της ορεινής διαβάσεως, δηλαδή το τμήμα Λιανοκλάδι - Δομοκού που διέρχεται από την Όθρυ, η δε διοίκηση της «ΕΡΓΟΣΕ» πιστεύει ότι αυτά θα έχουν ολοκληρωθεί μέχρι τις αρχές του 2018, έτσι ώστε την άνοιξη του ίδιου έτους να παραδοθεί και αυτό στην κυκλοφορία. Η σημερινή πάντως εικόνα του έργου εγείρει αρκετές αμφιβολίες για το κατά πόσον θα τηρηθούν τελικά τα χρονοδιαγράμματα αυτά. Είναι όμως γεγονός ότι τα έργα αυτά βρίσκονται πλέον «στην τελική ευθεία» της ολοκλήρωσής τους και η όποια καθυστέρηση παραδόσεως τους στην κυκλοφορία δεν θα είναι μεγάλη.

## Η εξέλιξη των έργων στο τμήμα Κιάτο-Πάτρα της Σ.Γ.Υ.Τ. - Ο τρόπος διέλευσης του σιδηρόδρομου εντός της πόλης των Πατρών

Στο τέλος Ιανουαρίου, ο Υπουργός Υ.ΜΕ. επιθεώρησε, τόσο τα μεγάλα οδικά, όσο και τα μεγάλα σιδηροδρομικά έργα της Πελοποννήσου και της Αιτωλοακαρνανίας, ανακοινώνοντας και τον χρόνο ολοκλήρωσής τους. Όσον αφορά μεν το τμήμα Κιάτο - Ροδοδάφνης Αιγίου, δήλωσε ότι αυτό θα ολοκληρωθεί και θα παραδοθεί στην κυκλοφορία, χωρίς την ηλεκτροκίνηση, στο τέλος του 2017, η δε ηλεκτροκίνησή του το 2019. Όσον αφορά το τμήμα Ροδοδάφνη - Ψαθόπυργος, θα παραδοθεί και αυτό προς εκμετάλλευση ολοκληρωμένο το 2019. Στο πολύπαθο τμήμα Ψαθόπυργος - Ρίο, μήκους μόλις 10,5 χλμ., το οποίο καθυστέρησε επί πολύ λόγω νομικών εμπλοκών κτλ, μετά την απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου που ενέκρινε την ανάθεση της κατασκευής του στην κοινοπραξία «G.D. Infrastructure» - «Μηχανική», αναμένεται σύντομα η εγκατάσταση του εργολάβου και η έναρξη των έργων. Το τμήμα αυτό θεωρείται κομβικής σημασίας για να φθάσει ο σιδηρόδρομος στην Πάτρα, αλλά και αρκετά δύσκολο στην κατασκευή.

Μετά την επιθεώρηση των υπό κατασκευή έργων, ο κ. Χ. Σπίρτζης μετέβη στην Πάτρα, όπου στις 25 Ιανουαρίου 2017 είχε συνάντηση με τον Δήμαρχο Πατραίων και άλλους φορείς της πόλης, στους οποίους ανακοίνωσε τις τελικές αποφάσεις του Υπουργείου Υ.ΜΕ. για τον τρόπο διέλευσης της σιδηροδρομικής γραμμής από την πόλη τους. Αρχικά διευκρίνησε ότι, μέχρι τον Σ.Σ. Αγίου Διονυσίου (ο οποίος θα αναδειχθεί και πάλι μετά από 70 περίπου χρόνια ως ο κεντρικός σταθμός της Πάτρας), η σιδηροδρομική γραμμή θα είναι επίγεια, στο ίχνος της υφιστάμενης μετρικής. Για την πέραν αυτού πορεία της γραμμής, έδωσε την δυνατότητα στον Δήμο και στους άλλους φορείς της πόλης να επιλέξουν μεταξύ τριών προτάσεων: α) Την βύθιση (υπογειοποίηση) της γραμμής μεταξύ των οδών Νόρμαν (αμέσως μετά τον Σ.Σ. Αγίου Διονυσίου και Παπαφλέσσα ( πριν ακριβώς από τον Σ.Σ. Αγίου Ανδρέα). Στην συνέχεια η νέα γραμμή θα συνεχίζει ως επίγεια, στο ίχνος της σημερινής μετρικής που κατευθύνεται προς τον Πύργο με προβλεπόμενη σύνδεση του νέου λιμένα (Νότιος Λιμένας) σε κάποιο σημείο με κάθετη γραμμή. β) Την ίδια υπογειοποίηση, πλην όμως, πριν από τον Σ.Σ. Αγίου Ανδρέα, μία διακλάδωσή της θα κατευθύνεται προς τον Νότιο Λιμένα ως επίγεια, παράλληλα με την οδό Δυμίων. γ) Με βάση προηγούμενη πρόταση του Δήμου, λίγο μετά το Ρίο, η γραμμή θα στρίβει αριστερά, όπως περίπου και ο περιφερειακός αυτοκινητόδρομος και δια μέσου του χωριού Ρωμανός θα κατευθύνεται προς τον Πύργο, παρακάμπτοντας την πόλη της Πάτρας. Επομένως οι συρμοί, μετά την άφιξή τους στον Σ.Σ. Αγίου Διονυσίου, αν πρόκειται να συνεχίσουν προς τον Πύργο, θα παλινδρομούν και στην συνέχεια, πριν το Ρίο, θα στρίβουν δεξιά και θα ακολουθούν αυτή την περιφερειακή γραμμή, σε κάποιο δε σημείο θα υφίσταται διακλάδωση προς τον Νότιο Λιμένα. Ο Υπουργός πάντως διευκρίνησε ότι, σε περίπτωση που ο Δήμος και οι άλλοι φορείς επιλέξουν την τρίτη εκδοχή, το έργο θα καθυστερήσει επ' άοριστον διότι, ούτε είναι δυνατόν να χρηματοδοτηθεί υπό τις παρούσες συνθήκες, ούτε μελέτες υφίστανται, ούτε απαλλοτριωμένοι διάδρομοι και άρα, τόσο το λιμάνι, όσο και η ΒΙ.ΠΕ. Πατρών θα παραμείνουν, μέχρι την κατασκευή της γραμμής αυτής, χωρίς σιδηροδρομική σύνδεση. Δήλωσε επίσης ότι, στην περίπτωση που επιλεγεί η πρώτη ή η δεύτερη πρόταση, θα κατασκευασθεί και ένα ελαφρό τραίνο-τράμ που θα εξυπηρετεί ορισμένες απομακρυσμένες λαϊκές συνοικίες της πόλης. Δεν ξέρουμε τι θα αποφασίσει ο Δήμος και οι άλλοι φορείς της πόλης, πλην όμως, κάθε νουνεχής, ορθώς σκεπτόμενος και γνώστης των πραγμάτων, θα επέλεγε την δεύτερη εκδοχή, που διευκολύνει και την κατασκευή ενός μέσου σταθερής τροχιάς προς τις απομακρυσμένες συνοικίες, διότι αυτό απαιτεί το συμφέρον της πόλης, που δεν είναι άλλο από την κατασκευή υποδομών που υποβοηθούν την καλώς

νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

εννοούμενη οικονομική ανάπτυξη και σωστή μετακίνηση των πολιτών, χωρίς ρύπανση ή άλλα περιβαλλοντικά προβλήματα.

## Λιμάνι Πάτρας και σιδηρόδρομος.



| Αρχείο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.

Πέραν των ανωτέρω, στις 11-12 Νοεμβρίου 2016 πραγματοποιήθηκε στην Πάτρα ένα πολύ ενδιαφέρον διήμερο «Φόρουμ Ανάπτυξης» για την πόλη. Στα πλαίσια του Φόρουμ αυτού, ο κ. Νικόλαος Κοντοές, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του «Ο.Λ.ΠΑ.» ΑΕ παρουσίασε μια αναλυτική εισήγηση του το μεγαλύτερο μέρος της οποίας ήταν αφιερωμένο στην μεγάλη ανάγκη σύνδεσης του νέου λιμένα της Πάτρας με τη νέα ΣΓΥΤ. Τα σημαντικότερα σημεία της ενδιαφέρουσας αυτής εισήγησης συνοψίζονται ως εξής:

Το λιμάνι της Πάτρας επιβάλλεται να σχεδιάσει την στρατηγική του για το μέλλον, προκειμένου να ανατάξει τη φθίνουσα πορεία του και να ανταποκριθεί στο ρόλο που του αναλογεί στην προσπάθεια για την οικονομική και κοινωνική ανάκαμψη στην ευρύτερη περιοχή. Για να εκπληρώσει αυτή του την αποστολή και να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητά του, πρέπει να ολοκληρωθεί μια σειρά από υποδομές, μεταξύ των οποίων είναι και η σιδηροδρομική σύνδεση του νέου λιμένα με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και την Ευρώπη. Η σιδηροδρομική σύνδεση θα του δώσει σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα, αφού θα είναι το μοναδικό λιμάνι χώρας της ΕΕ κατά μήκος της ανατολικής ακτής του διαδρόμου της Αδριατικής με αξιόπιστη σιδηροδρομική σύνδεση, επομένως με δυνατότητα για συνδυασμένες μεταφορές, ως περιφερειακό- συμπληρωματικό (και όχι ανταγωνιστικό) σε εκείνο του Πειραιά. Αν γίνει ανάπτυξη και δημιουργία σύγχρονου και αξιόπιστου σιδηροδρομικού δικτύου σε γειτονικές μας βαλκανικές χώρες με λιμάνια στην Αδριατική, πριν από τη σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα Πατρών, ίσως μειωθεί η αξία αυτού του συγκριτικού πλεονεκτήματος.

Ο τρόπος διέλευσης της νέας ΣΓΥΤ από το ιστορικό κέντρο της πόλης δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητες του «ΟΛΠΑ» Α.Ε.. Στις αρμοδιότητες του όμως ανήκει η εκτίμηση της αναγκαιότητας και η διατύπωση του αιτήματος να πραγματοποιηθεί η σύνδεση με το νέο λιμάνι στα πλαίσια της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου. Η διέλευση της νέας Σ.Γ.Υ.Τ. από το ιστορικό κέντρο αποτελεί στρατηγική επιλογή για τη πόλη, για το μέλλον και την προοπτική της, διότι καθορίζει και επηρεάζει τα βασικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά της σε βάθος 100ετίας τουλάχιστον. Η υπόγεια διέλευση επιτρέπει την ενιαία διαμόρφωση του δημόσιου χώρου στο παραλιακό πρόσωπο του ιστορικού κέντρου της πόλης.

Ο «ΟΛΠΑ» Α.Ε., επιμένοντας στην οριστική λύση και την σύνδεση της νέας ΣΓΥΤ με το νέο λιμάνι, εξετάζει, σε συνεργασία με τον «Ο.Σ.Ε.» και την «ΕΡΓΟΣΕ», 3 εναλλακτικές λύσεις. Η σύνδεση αυτή μπορεί να γίνει:

1. Από το υπάρχον ίχνος της γραμμής και με επιβατική στάση.
2. Προσεγγίζοντας το χώρο των εμπορευματοκιβωτίων μέσα από το λιμάνι και να αναπτυχθούν οι γραμμές μέσα στην Πειραιϊκή Πατραϊκή.
3. Από το υπάρχον ίχνος της γραμμής αναπτύσσονται γραμμές στην Πειραιϊκή Πατραϊκή και με κάθετη σύνδεση η γραμμή εισέρχεται στον χώρο των εμπορευματοκιβωτίων.

## Διακοπή της κυκλοφορίας στο τμήμα Δράμα - Κομοτηνή - Μεταφορές τουρκικών ορυκτελαίων



| Δράμα, 11-3-2016 Ν.Παπαλέτσος

Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», προ δμήνου περίπου, διέκοψε τα επιβατικά της δρομολόγια μεταξύ Δράμας και Κομοτηνής, λόγω της κακής κατάστασης στην οποία βρισκόταν η γραμμή. Κατόπιν αυτού, οι επιβάτες που προορίζονται για τους σταθμούς μεταξύ Δράμας και Αλεξανδρούπολης μεταπιβάζονται στην Δράμα σε λεωφορεία. Πάντως, στο τέλος Δεκεμβρίου εγκρίθηκε από τον Υπουργό Υ.ΜΕ η εκταμίευση 8,5 εκ. € για την επισκευή και συντήρηση του συγκεκριμένου τμήματος ( αλλά και τμημάτων της γραμμής στην Οθρυ). Η έγκριση αυτή επιτρέπει στον «Ο.Σ.Ε.» να προχωρήσει άμεσα στην ανάθεση σε εργολάβο των ως άνω έργων, έτσι ώστε σύντομα να επαναληφθούν τα επιβατικά σιδηροδρομικά δρομολόγια στην πολύπαθη αυτή περιοχή.



| Πύθιο, 18-9-2015. Ν.Παπαλέτσος

Σύμφωνα πάντως με πρόσφατες ανακοινώσεις του «Ο.Σ.Ε.», το τμήμα αυτό θα παραδοθεί ξανά σε λειτουργία στις αρχές Ιουλίου.

Παρά όμως την διακοπή των επιβατικών δρομολογίων στην Ανατολική Μακεδονία – Θράκη συνεχίστηκε ολόκληρο σχεδόν το 2016 η, επωφελής για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», κυκλοφορία εμπορικών αμαξοστοιχιών κυρίως για την μεταφορά χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων από την Τουρκία. Τα ορυκτέλαια αυτά που προέρχονται τόσο από τα Μηχανοστάσια των «TCDD», όσο κι από άλλες μονάδες της γειτονικής χώρας, έχουν ως τελικό προορισμό τους Αγίους Θεοδώρους όπου ραφινάρονται στα διυλιστήρια της Motor Oil.

Κάθε αμαξοστοιχία αποτελείται από 12 οχήματα βυτία (των «TCDD») συνολικού βάρους 900t. Οι αμαξοστοιχίες έχουν αριθμηση 80610 / 80611 (Διαλογή Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολη-Διαλογή Θεσσαλονίκης) και 80680 / 80681 Αλεξανδρούπολη – Πύθιο - Αλεξανδρούπολη). Και, φυσικά, λόγω του ιδιαίτερου φορτίου τους, οι συγκεκριμένες αμαξοστοιχίες προσέφεραν σπάνιο θέαμα στους φωτογράφους του Σ.Φ.Σ.



Π. Κάσαρης

δεκαετιών. Για να φθάσει η ηλεκτροκίνηση μέχρι την Αθήνα εκρίθη απαραίτητη η καθαίρεση της παλαιάς, σιδερένιας πεζογέφυρας που βρισκόταν στην βόρεια έξοδο του Σταθμού Λαρίσης, όπως δε προβλέπεται και στα σχέδια εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης του σταθμού, η γέφυρα πρόκειται να αντικατασταθεί από μία νέα σύγχρονη που θα επιτρέπει την χρήση της και σε ΑΜΕΑ.

Παράλληλα, βρίσκονται σε εξέλιξη οι απαραίτητες εργασίες για να παραδοθούν στη χρήση των επιβατών οι δύο νέες αποβάθρες προς την πλευρά της οδού Κωνσταντινουπόλεως, αφού η ηλεκτροκίνηση φθάνει προς το παρόν μόνο σ' αυτές. Είναι αυτές που έμειναν ημιτελείς, το 2011, μετά την διακοπή της αρχικής εργολαβίας. Στο μεταξύ, αποφασίστηκε και η δημοπράτηση του έργου ολοκλήρωσης της επέκτασης και αναμόρφωσης και του υπόλοιπου τμήματος του Σταθμού Λαρίσης (ανακατασκευή και των τελευταίων, προς το υφιστάμενο κτίριο, αποβαθρών, των άλλων παρεμβάσεων κλπ), καθώς και της ολοκλήρωσης της μεγάλης υπόγειας διάβασης που θα οδηγήει στις νέες αποβάθρες του σταθμού και την σύνδεσή της με τις αποβάθρες του σταθμού του μετρό, όπως ακριβώς προβλέπεται και στα αρχικά σχέδια της ανάπλασης του Σταθμού Λαρίσης. Όσον αφορά την υπογειοποίηση των γραμμών, από την οδό Πέτρον Ράλλη μέχρι και την οδό Λένορμαν και από την βόρεια έξοδο του σταθμού μέχρι τα Θυμαράκια (Σιδηροδρομικό Μουσείο), ο «Ο.Σ.Ε.» αναζητεί τρόπο χρηματοδότησης του έργου, υπάρχει δε σκέψη μέρους της δαπάνης να καλυφθεί από το νέο ΕΣΠΑ. Στο σχεδιασμό του έργου αυτού έχει ληφθεί υπόψη το μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ «Ο.Σ.Ε.» και Δήμου Αθηναίων, σε ότι αφορά το τμήμα που υπογειοποιείται, και που προβλέπει, εκτός των άλλων, και τη διαμόρφωση των επιφανειακών χώρων στο πλήρως καλυμένο τμήμα. Στο τμήμα από την οδό Λένορμαν μέχρι την οδό Σπολιών θα υπάρξει τμηματική κατασκευή σιδηροδρομικών και συνοδών έργων, ενώ με την τρέχουσα εργολαβία Πειραιάς-Αθήνα ολοκληρώνεται η αναβάθμιση στη δυτική είσοδο του σταθμού. Τα σημαντικότερα έργα θα είναι η δημιουργία του ανισόπεδου Κόμβου Πέλοπος, η δημιουργία ενός υπόγειου οδικού κλάδου στο ύψος της οδού Κονίτσης και η διαμόρφωση του ελεύθερου χώρου γύρω από το κτίριο του Σ.Σ. Πελοποννήσου (τέως «Σ.Π.Α.Π.») σε ζώνη πρασίνου και αναψυχής.

## Νέο Δρομολόγιο μεταξύ Αθήνας και Τιθορέας

Από την Δευτέρα 20 Φεβρουαρίου 2017, στα πλαίσια της επέκτασης του «Προαστιακού», άρχισε η δοκιμαστική λειτουργία μιας νέας υπηρεσίας της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», η σύνδεση με προαστιακό σιδηρόδρομο της Αθήνας με την Τιθορέα. Αρχικά θα εκτελείται ένα μόνο δρομολόγιο ανά κατεύθυνση το οποίο θα ξεκινά από την Αθήνα στις 04.24 το πρωί και από την Τιθορέα στις 06.36. Σύμφωνα με τα πρώτα δεδομένα, η ανταπόκριση του επιβατικού κοινού είναι ικανοποιητική.

## Ο «Ο.Σ.Ε.» ιδρύει «Σιδηροδρομική Ακαδημία»

«Σιδηροδρομική Ακαδημία» αποφάσισε να ιδρύσει ο «Ο.Σ.Ε.». Αυτή θα λειτουργεί ως Διεύθυνση του Οργανισμού αυτού, ήδη δε η Διοίκηση καταρτίζει εντατικά εκπαιδευτικά προγράμματα, καθώς και την στελέχωσή της με το κατάλληλο εκπαιδευτικό προσωπικό. Όπως δήλωσε ο Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού, κος Πετράκης «μεσοπρόθεσμος στόχος μας είναι να παγιωθεί η «Ακαδημία» αυτή ως γεννήτρια σιδηροδρομικής τεχνολογίας».

## Θα λειτουργήσει και πάλι ο μουσειακός συρμός στα Τέμπη

Ο Υπουργός Υ.ΜΕ άναψε το «πράσινο φως» στην «ΕΡΓΟΣΕ» για την επισκευή και επαναλειτουργία της εγκαταλεημένης παλαιάς χάραξης μέσω της κοιλάδας των Τεμπών, εξέλιξη που θα επιτρέψει την επαναλειτουργία του δρομολογίου που κινούσε μέχρι πριν λίγα χρόνια ο «Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου Λάρισας». Το θέμα ανακίνησαν τοπικοί σύλλογοι που αποβλέπουν τόσο στην επαναλειτουργία αυτού του γραφικού συρμού, όσο και στην δημιουργία, εντός της κοιλάδας των Τεμπών, «Μουσείου Δρακινών», που θα εμπλουτιστεί και με άλλα σιδηροδρομικά εκθέματα. Ήδη στην Λάρισα, οι φίλοι μας του Σ.Φ.Σ.Λ., με την βοήθεια συνταξιούχων σιδηροδρομικών κ.α. έχουν συγκεντρώσει 15 παλαιές δρακίνες που αναμένουν τον εκθεσιακό χώρο στον οποίο θα εγκατασταθούν οριστικά.

## Η ηλεκτροκίνηση έφθασε στην Αθήνα - σύντομα φτάνει και στον Πειραιά

Την Δευτέρα 29 Ιανουαρίου 2017 τα καλώδια της ηλεκτροκίνησης έφθασαν επί τέλους στον Σταθμό Λαρίσης και ετέθησαν υπό τάση, μέχρι δε τα τέλη Μαΐου προβλέπεται να φθάσουν και μέχρι τον Σ.Σ. Πειραιά. Με αυτόν τον τρόπο, αναβαθμίζεται ο Προαστιακός της Αθήνας, έτσι ώστε να δρομολογηθούν απ' ευθείας και χωρίς μετεπιβίβαση στο Σ.Κ.Α. ή στα Λιόσια, συρμοί από την Αθήνα και τον Πειραιά προς το αεροδρόμιο, την Χαλκίδα, και το Κιάτο, αργότερα δε και προς την Λειβαδιά. Επιπλέον, μετά την ολοκλήρωση των έργων εκσυγχρονισμού στον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης, θα είναι πλέον απολύτως εφικτή η δρομολόγηση και ηλεκτροκίνητων αμαξοστοιχιών, εξέλιξη που αποτελούσε όνειρο πολλών

## Σοβαρά διεθνή σιδηροδρομικά ατυχήματα

Στις 19 Ιανουαρίου 2016, στο Κάλιαρι της Σαρδηνίας, συγκρούστηκαν μετωπικά δύο αμαξοστοιχίες, με αποτέλεσμα τον τραυματισμό περίπου 50 επιβατών, εκ των οποίων οι 4 πολύ σοβαρά. Το ατύχημα αποδίδεται σε ανθρώπινο λάθος.

Τον απόλυτο εφιάλτη έζησαν, σύμφωνα με ευρωπαϊκές εφημερίδες, την νύκτα της 23ης Ιανουαρίου 2016, οι 700 περίπου επιβάτες της αμαξοστοιχίας Euro star που εκτελούσε το δρομολόγιο Λονδίνου – Παρισιού, οι οποίοι παρέμειναν εγκλωβισμένοι και χωρίς φωτισμό μέσα στη αμαξοστοιχία, μέσα στην υποθαλάσσια σήραγγα της Μάγνης, έπειτα από εκδήλωση πυρκαϊάς στην μηχανή του τριανού, που οφειλονταν σε ηλεκτρολογικό πρόβλημα. Ευτυχώς η περιπέτεια είχε αίσιο τέλος, αφού δεν υπήρξαν θάνατοι ή τραυματισμοί. Τελικά, δύο ντηζελάμαξες έσυραν την αμαξοστοιχία μέχρι τον γαλλικό Σ.Σ. Αρράς, όπου οι επιβάτες μετεπιβίβαστηκαν σε άλλη αμαξοστοιχία.

Τουλάχιστον 9 νεκροί και 150 τραυματίες είναι ο απολογισμός του σιδηροδρομικού δυστυχήματος στο Μπάντ Εμπλινγκ της Βαυαρίας, που έγινε στις 9 Φεβρουαρίου 2016. Δύο αμαξοστοιχίες κινούμενες σε αντίθετη κατεύθυνση επί μονής γραμμής συγκρούστηκαν με σφοδρότητα όταν απέτυχε η προσπάθεια του συστήματος αυτόματης πέδησης για ακινητοποίηση των συρμών σε μια απότομη στροφή. Οι δύο αμαξοστοιχίες ανήκαν σε γαλλική ιδιωτική εταιρεία η οποία κινεί τρέινα σε αυτή την δευτερεύουσα γραμμή. Το σύστημα της αυτόματης πέδησης όμως λειτουργεί και συντηρείται από τον κύριο της υποδομής, που είναι οι «DB».

Την 23η Φεβρουαρίου 2016 εκτροχιάστηκε επιβατική αμαξοστοιχία στην Ολλανδία, κοντά στα Γερμανικά σύνορα, όταν συγκρούστηκε με αυτοκινούμενο ανυψωτικό τηλεσκοπικό μηχάνημα, με αποτέλεσμα τον θάνατο του μηχανοδηγού και τον τραυματισμό 7 επιβατών.

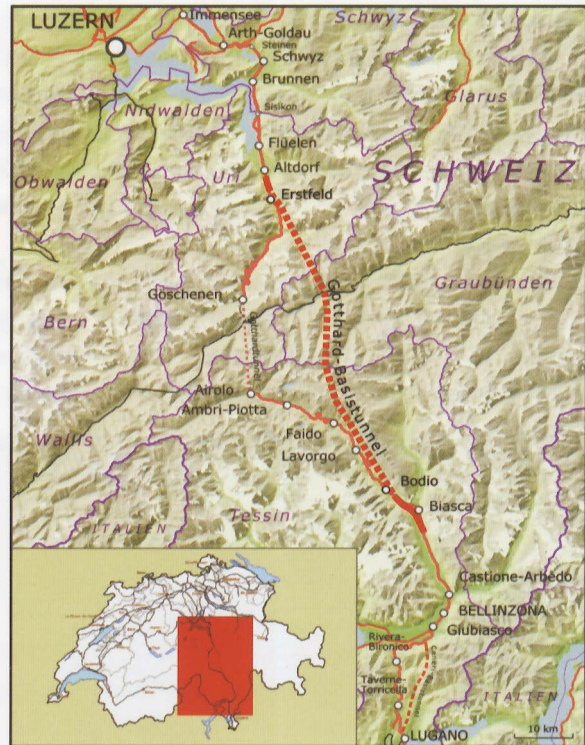
Τραγικό δυστύχημα έγινε στην Πούλια της Ιταλίας, στις 12 Ιουλίου 2016, με τελικό απολογισμό 25 νεκρούς και πάνω από 50 τραυματίες. Το δυστύχημα οφείλεται σε μετωπική σύγκρουση δύο αμαξοστοιχιών, οι οποίες κινούνταν επί μονής γραμμής, αλλά σε αντίθετη κατεύθυνση, μεταξύ των πόλεων Ρούβο και Κοράτο.

## Ελβετία: Τρέινο με επιβάτες ευρωπαϊκούς ηγέτες εγκαινίασε τη μεγαλύτερη σιδηροδρομική σήραγγα του κόσμου

Ο Πρόεδρος της Ελβετικής Ομοσπονδίας Γιόχαν Σνάντερ-Άμαν, η Γερμανίδα καγκελάρια Άνγκελα Μέρκελ, ο Γάλλος πρόεδρος Φρανσουά Ολάντ, ο Ιταλός πρωθυπουργός Ματέο Ρέντσι και ο καγκελάριας της Αυστρίας Κρίστιαν Κερν ήταν οι διακεκριμένοι επιβάτες της αμαξοστοιχίας "Gottardo 2016" που εγκαινίασε επισήμως την Τετάρτη 1 Ιουνίου 2016 τη σήραγγα του Gotthard. Η σήραγγα αυτή, μήκους 57χλμ (η μεγαλύτερη στον κόσμο), προσφέρει πλέον μια σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας κάτω από τις Άλπεις, (σε ορισμένα σημεία φτάνει σε βάθος 2000 μ) συνδέοντας τη βόρεια και τη νότια Ευρώπη. Χρειάστηκαν 17 χρόνια για την ολοκλήρωση του φαραωνικού αυτού έργου, το συνολικό κόστος του οποίου ξεπερασε τα 11 δις. €.

«Ο κύριος λόγος για την κατασκευή της σήραγγας αυτής ήταν να μεταφερθεί η κυκλοφορία των εμπορευμάτων από τον αυτοκινητόδρομο στα τρέινα» δήλωσε ο Simon Peggs της «AlpTransit Gotthard». «Οι αυτοκινητόδρομοι επιβαρύνονται όλο και περισσότερο κάθε χρόνο, εκτιμάται δε ότι μέχρι το 2020 οι οδοικοί άξονες θα αποκλειστούν τόσο πολύ, που έπρεπε εδώ και χρόνια να είχαμε βρει εναλλακτικές λύσεις. Τα αγαθά της Ευρώπης, όπως το ιταλικό κρασί για τις Κάτω Χώρες ή τα γερμανικά αυτοκίνητα για την Ελλάδα, πρέπει να διασχίσουν τις Άλπεις. Τώρα θα είναι σε θέση να το πράξουν πιο γρήγορα, με πιο ασφαλείς συνθήκες και πιο φθηνά», υπογράμμισε ο κ. Peggs.

| Pechristener-via Wikipedia



Σύμφωνα με δημοσιεύματα του ελληνικού τύπου, η νέα αυτή σήραγγα θα αλλάξει τους συσχετισμούς δυνάμεων στο γεωγραφικό χάρτη. Μερίδα του ελληνικού τύπου υποστηρίζει ότι όπως η πρόσφατη διαπλάτυνση της διώρυγας του Σουέζ αύξησε το γεωπολιτικό ρόλο του Πειραιά, του εγγυτέρου λιμένα στην ηπειρωτική Ευρώπη, γιατί μετά τη διαπλάτυνση αυτή μεταφέρονται μεγαλύτερα φορτία και αποφεύγεται ο θαλάσσιος δρόμος της Νότιας Αφρικής, έτσι και η διάνοιξη της σήραγγας Gotthard στην Ελβετία αυξάνει τον γεωπολιτικό ρόλο των λιμένων Ρότερνταμ και Γένοβας (ανταγωνιστικού του Πειραιά στη Μεσόγειο). Η μεγάλη εικόνα δείχνει ότι μειώνεται κατά μία ώρα η απόσταση του άξονα βορρά-νότου και ταυτόχρονα γίνεται ασφαλέστερη. Και κυρίως επιταχύνεται η μεταφορά εμπορευμάτων στον άξονα Ρότερνταμ-Ελβετίας-Γένοβας. Αναμένεται ότι τα οικονομικά οφέλη από την αύξηση της αποδοτικότητας του εμπορίου και τα ταξίδια θα αποσβέσουν το κόστος των 12 δις κατασκευής της σήραγγας.

## Η Κίνα θα δαπανήσει 503 δις. \$ για την επέκταση του σιδηροδρομικού της δικτύου

Όπως ανακοίνωσε η κινεζική κυβέρνηση, η χώρα, μέχρι το 2020, πρόκειται να δαπανήσει, για την επέκταση του σιδηροδρομικού της δικτύου υψηλών ταχυτήτων, 503 δις. \$. Οι υπό κατασκευή γραμμές θα εκτείνονται σε μήκος 30.000 χλμ, θα καλύπτουν το 80% των μεγάλων αστικών κέντρων, ενώ προβλέπεται και επέκταση των αστικών σιδηροδρομικών δικτύων κατά 3.000 χλμ. Η Κίνα διαθέτει ήδη ένα δίκτυο υψηλών ταχυτήτων μεγαλύτερο από τα αντίστοιχα της Γαλλίας και της Ιαπωνίας, των χωρών δηλαδή που πρωταγωνιστούσαν μέχρι πρότινος στα σιδηροδρομικά δίκτυα και στην τεχνολογία υψηλών ταχυτήτων. Ως γνωστόν, πάγια πολιτική της Κίνας είναι η σαφής στήριξη του σιδηροδρόμου τόσο για τις επιβατικές, όσο και τις εμπορευματικές χερσαίες μεταφορές της χώρας, θεωρώντας το τρέινο ως το πλέον πρόσφορο μεταφορικό μέσο για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας.



Σ. | Ο Σ.Σ. Γιαροσλάβσκι στη Μόσχα. Από εδώ ξεκινά ο Υπερσιβηρικός (A. Savin-via Wikimedia Commons)

# 100 ΧΡΟΝΙΑ ΥΠΕΡΣΙΒΗΡΙΚΟΣ

## Δύο Έλληνες ταξιδεύουν από την Μόσχα στο Πεκίνο

Κείμενο και φωτογραφίες: Γιάννης Μαγαλιός

### Εισαγωγή

Αναμφισβήτητα όλοι μας, σιδηροδρομόφιλοι και μη, έχουμε διαβάσει ή ακούσει πολλά για τον «Υπερσιβηρικό Σιδηρόδρομο», που ενώνει την Αγία Πετρούπολη στη Βαλτική θάλασσα με το Βλαδιβοστόκ στον Ειρηνικό Ωκεανό, μια μεγάλη σιδηροδρομική γραμμή που, διασχίζοντας την νότια Σιβηρία, συνδέει την ρωσική Άπω Ανατολή με την ευρωπαϊκή Ρωσία. Αρκεί κάποιος να ρίξει μια ματιά στον χάρτη της τεράστιας αυτής χώρας για να αντιληφθεί το μέγεθος της γραμμής αυτής: έχει συνολικό μήκος 9.288χλμ, το ταξίδι σε αυτήν διαρκεί περίπου 7 ημέρες (ξεκινώντας από τη Μόσχα) ο δε ταξιδιώτης θα διασχίσει 8 διαφορετικές ζώνες ώρας εντός της χώρας. Μια γραμμή που αποτελεί την σπονδυλική στήλη μιας χώρας που καταλαμβάνει το 1/6 της γης! Το 30% των εμπορευμάτων που μεταφέρουν ετησίως οι «Ρωσικοί Σιδηρόδρομοι» («RZD») από την Ευρώπη προς την Άπω Ανατολή και αντιστρόφως, διακινείται με τα τραίνα της γραμμής αυτής, παράλληλα όμως εξασφαλίζουν σε όσους το επιθυμούν ένα από τα γοητευτικότερα σιδηροδρομικά ταξίδια που μπορεί κανείς να φανταστεί.

Οι πρώτες σκέψεις για την κατασκευή του σιδηροδρόμου αυτού ανάγονται στα τέλη του 1880, αρχικά για στρατηγικούς λόγους έτσι ώστε να αποφευχθούν οι επεκτατικές βλέψεις των

Ιαπώνων ή η απόσχιση της Σιβηρίας από την Ρωσία. Μιας Σιβηρίας αχανούς και ανεκμετάλλευτης που τότε είχε μικρά αστικά κέντρα της τάξης των 15.000 κατοίκων, ήταν κυρίως τόπος εξορίας αντιφρονούντων και διέθετε ένα ανεπαρκές και πρωτόγονο ανεπαρκές συγκοινωνιακό δίκτυο με την Μόσχα και την Αγία Πετρούπολη στο δυτικό τμήμα της Ρωσίας.

Το εμπόριο και οι μετακινήσεις της τότε εποχής γινόταν κυρίως με ποταμόπλοια στα τεράστια ποτάμια που υπάρχουν στη Σιβηρία, αλλά τον χειμώνα τα ποτάμια πάγωναν για πολλούς μήνες και η πλεύση τους ήταν αδύνατη. Τότε, τα έλκηθρα με τα άλογα (που άλλαζαν κάθε 15χλμ) να τα σέρνουν μέσα στις παγωμένες στέπες αναλάμβαναν την εξυπηρέτηση των βασικών μετακινήσεων των ντόπιων. Συνεπώς, η κατασκευή ενός σιδηροδρομικού δικτύου θα έβγαζε την Σιβηρία από την απομόνωση για πάντα. Οι πρώτες σκέψεις για την κατασκευή του σιδηροδρόμου αποδίδονται στον Σεργκέι Βίτε Έχοντας ήδη ως παράδειγμα την σιδηροδρομική γραμμή Μόσχας - Αγ. Πετρούπολης που λειτουργούσε επιτυχώς ήδη από το 1851, η ρωσική κυβέρνηση συνειδητοποίησε πλήρως ότι η εκμετάλλευση της Σιβηρίας και των ανατολικών επαρχιών θα εξασφαλιζόταν μόνο με την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής που θα συνέδεε την Μόσχα με τα παράλια του Ειρηνικού.

Στις αρχές του 1880, απορρίπτοντας όλα τα μέχρι τότε σχέδια και τις πολλές αιτήσεις

ιδιωτικών εταιριών για την κατασκευή τοπικών σιδηροδρομικών γραμμών στην περιφέρεια του Ιρκούτσκ, στα παράλια του Ειρηνικού κλπ η κυβέρνηση ξεκίνησε την προετοιμασία του δικού της, φιλόδοξου σχεδίου. Χρειάστηκαν 10 σχεδόν χρόνια μελετών και σχεδιασμών για να αποφασιστεί οριστικά η κατασκευή μιας υπερσιβηρικής σιδηροδρομικής γραμμής που θα συνέδεε το ευρωπαϊκό τμήμα της Ρωσίας με το Βλαδιβοστόκ, μια πόλη λιμάνι του Ειρηνικού απέναντι από την Ιαπωνία χιλιάδες χιλιόμετρα ανατολικότερα της Μόσχας. Το αυτοκρατορικό διάταγμα με την υπογραφή του Τσάρου Αλέξανδρου Γ' για την έναρξη της κατασκευής δημοσιεύτηκε στις 9 Μαρτίου 1891, ενώ στις 19 Μαΐου ο διάδοχος Νικόλαος ΙΙ κήρυξε στο Βλαδιβοστόκ και τυπικά τα εγκαίνια της κατασκευής της γραμμής που έκτοτε φέρει την πασίγνωστη ονομασία «Υπερσιβηρικός Σιδηρόδρομος». Έχοντας μάλιστα κατά νου τον προαιώνιο εχθρό, δηλαδή την Ιαπωνία, αποφασίστηκε η γραμμή αυτή να έχει εύρος 1520mm (ή αλλιώς 5 πόδια), έτσι ώστε να μην μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τους Ιάπωνες σε περίπτωση πολέμου, αφού τα δικά τους τρέινα ήταν μετρικού εύρους.

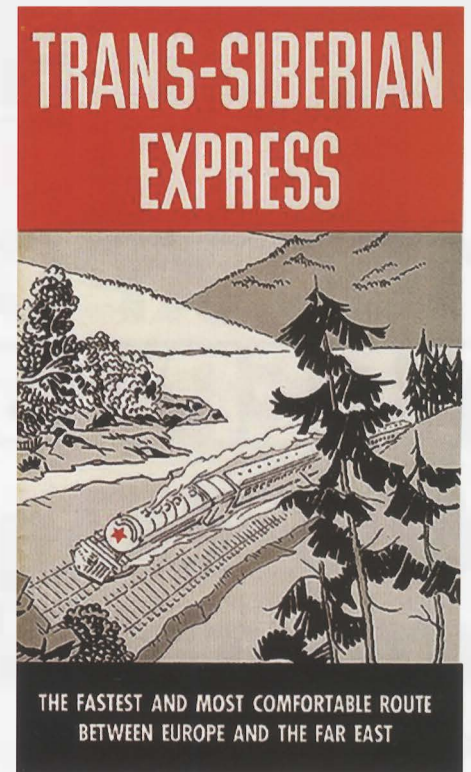
Σε σημερινές τιμές, το κόστος του έργου είχε προϋπολογιστεί σε 50 σχεδόν εκατ. ευρώ και για να μειωθεί όσο γίνεται περισσότερο, τα αρχικά σχέδια προέβλεπαν π.χ αντί για την κατασκευή πολυδάπανων γεφυρών στα μεγάλα ποτάμια, την εξυπηρέτηση των δρομολογίων με φέρρου – μπόουτ. Επίσης, για να αποφευχθούν οι προστριβές του τσάρου με τους μεγαλογαιοκτήμονες, αποφασίστηκε η χάραξη να διέρχεται μακριά από τις μεγάλες πόλεις (όπως π.χ. το Τομσκ κλπ), απόφαση ακατανόητη που, σε μεγάλο βαθμό, ακύρωνε την ίδια την αναγκαιότητα της γραμμής. Με όλα αυτά, αλλά και με τα πολλά περιστασιακά διαφθοράς και σπατάλης, το έργο στοιχίσε τελικά στη Ρωσία το 1/7 του τότε ΑΕΠ της. Το βασικό σχέδιο της κατασκευής, ήταν ο διαχωρισμός της γραμμής σε 7 ενότητες, όπου πάντως τα εργοτάξια (με συνολικά πάνω από 62000 εργάτες) θα δούλευαν ταυτόχρονα, ξεκινώντας από τα δύο άκρα, το δυτικό (Μόσχα) και το ανατολικό (Βλαδιβοστόκ). Επρόκειτο (ακόμη και για τα σημερινά δεδομένα) για ένα τιτάνιο έργο, όχι μόνο λόγω του μεγάλου μήκους της γραμμής, αλλά και εξ αιτίας των αμέτρητων τεχνικών προβλημάτων που έπρεπε να επιλυθούν. Διότι και μεν η χάραξη ακολουθεί λίγο –πολύ πεδινές η λοφώδεις εκτάσεις, όπου όμως κυριαρχούν πυκνά δάση, στέπες με ασταθές έδαφος, εκτεταμένοι βάλτοι και τυρφώνες, λίμνες, αμέτρητα ποτάμια (ορισμένα εκ των οποίων τεράστιου μεγέθους) κλπ. Ο κύριος όμως αντίπαλος ήταν ο ανελέητος ρωσικός χειμώνας και το μονίμως παγωμένο έδαφος, που στοιχίσαν την ζωή χιλιάδων εργατών, προκαλούσαν συνεχείς καθυστερήσεις και πρόσθετα τεχνικά ζητήματα που ανέβαζαν δραματικά το κόστος. Τελικώς, χρειάστηκαν 25 χρόνια για να ολοκληρωθεί η γραμμή του Υπερσιβηρικού (το τελευταίο τμήμα κατασκευάστηκε στην περιοχή του ποταμού Αμούρ) και έτσι η Ρωσία εγκαινίασε το 1916, μια από τις σημαντικότερες και διασημότερες σιδηροδρομικές γραμμές του κόσμου. Ένα χρόνο μετά, το 1917, επικρατεί η επανάσταση των Μποσεβίκων, η Ρωσία μετατρέπεται σε Ε.Σ.Σ.Δ., καταφέρνει να νικήσει τους Γερμανούς στον Β'ΠΠ και σταδιακά αναδεικνύεται σε παγκόσμια υπερδύναμη. Σε αυτή τη δύσκολη πορεία της ιστορίας της, ο Υπερσιβηρικός ανεδείχθη σε μια πραγματική αρτηρία ζωής που συνέβαλε τα μέγιστα στην κοινωνικοοικονομική εξέλιξη και πρόοδο της χώρας: νέες πόλεις και μεγάλα βιομηχανικά συμπλέγματα χτίστηκαν κατά μήκος της γραμμής, οι ανεξάντλητοι φυσικοί πόροι της Σιβηρίας μεταφέρονταν πλέον με ευκολία, το εμπόριο από και προς την Απω Ανατολή διευκολύνθηκε πολύ, η επικοινωνία των ανθρώπων βελτιώθηκε και η τεράστια, άγνωστη αλλά πανέμορφη αυτή περιοχή έγινε άμεσα προσβάσιμη στους ξένους επισκέπτες.

Σήμερα, 100 χρόνια μετά την πλήρη ολοκλήρωση του, ο Υπερσιβηρικός παραμένει ο σπουδαιότερος μεταφορικός διάδρομος της Ρωσίας. Εκατοντάδες τρέινα διέρχονται καθημερινά από τον άξονα μεταφέροντας εμπορεύματα και ανθρώπους μέσα από ένα σύγχρονο, ηλεκτροδοτούμενο δίκτυο (τα σχετικά έργα ξεκίνησαν ήδη από το 1929 και ολοκληρώθηκαν το 2002), τηλεδιοίκηση, τροχαίο υλικό, σταθμούς και εγκαταστάσεις που όμοια τους δεν έχουμε φανταστεί ποτέ στην Ελλάδα. Υπερσιβηρικός, μάλιστα, δεν θεωρείται μόνο η γραμμή που ενώνει την Ρωσία με το Βλαδιβοστόκ, αλλά και όλο το υπόλοιπο, περίπλοκο σύστημα με διακλαδώσεις που κατασκευάστηκαν κυρίως επί εποχής της Ε.Σ.Σ.Δ συνδέοντας τη κύρια γραμμή με την Κίνα, την Μογγολία και την Β.Κορέα. Ο ανταγωνισμός με την Κίνα όμως είναι σκληρός και έτσι οι «RZD» προσπαθούν να προωθήσουν μέτρα, δράσεις και έργα για αύξηση του εμπορευματικού έργου στην συγκεκριμένη γραμμή, με πρώτο στόχο την σαφή μείωση του χρόνου μεταφοράς, την αύξηση της χωρητικότητας του διαδρόμου με εκσυγχρονισμό της επιδομής και του τροχαίου υλικού κλπ.

Επί πλέον, πέραν του μεγάλου εμπορευματικού έργου, πολλά από τα έσοδα της γραμμής προέρχονται από την επιβατική κίνηση. Μετά, μάλιστα, την «περεστρόικα» και την χαλάρωση των πολλών απαγορευτικών μέτρων για τους αλλοδαπούς, η περίφημη «Ρωσία», η ναυαρχίδα των αμαξοστοιχιών που εξασφαλίζουν το πολυήμερο αυτό δρομολόγιο, δέχεται κάθε χρόνο ένα συνεχώς αυξανόμενο αριθμό ξένων επιβατών. Οι «RZD» ελπίζουν ότι η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών, το στοχευμένο marketing κλπ θα προσελκύσουν στη γοητευτική αυτή γραμμή ακόμη περισσότερους τουρίστες, αφού ένα ταξίδι με τον Υπερσιβηρικό παραμένει



Σ. | Έργα κατασκευής της γραμμής του Υπερσιβηρικού στην περιοχή της Λ. Βαϊκάλης. Εικονογράφηση σε Ρωσικό περιοδικό του 1906



Σ. | Παλιό διαφημιστικό φυλλάδιο του Υπερσιβηρικού



Σ. | Χάρτης του Υπερσιβηρικού και του Υπερμωγγολικού Σιδηροδρόμου



Σ. | Η 0250, μια από τις περιφημες ατμάμαξες 2-4-2 της σειράς P36 στο Σκοβορόντινο της ΝΑ Σιβηρίας. Οι δυνατές και κομψές αυτές μηχανές ήταν οι κύριες κινητήριες μονάδες έλξης του Υπερσιβηρικού, ανατολικά της Λ. Βαϊκάλης, μέχρι την δεκαετία του '70 (R. Ziel)



Σ. | Το σημερινό λογότυπο των Ρωσικών Σιδηροδρόμων («RZD»)

εισιτήρια μόνο κόστισαν 650€ (τα προμηθευτήκαμε από κάποιο πρακτορείο και όχι απευθείας από τους «RZD»), ενώ το συνολικό κόστος του ταξιδιού έφτασε τα 3000€. Τελικά, χρειάστηκαν δυο περίπου μήνες και αρκετό άγχος, αλλά τώρα πιά με τα εισιτήρια και τα απαραίτητα έγγραφα στο χέρι -6 ημέρες πριν το ξεκίνημα του ταξιδιού- αναχωρήσαμε από την Ελλάδα.

Μετά την παραμονή μας στη Μόσχα (και αφού είχαμε πάει πριν στο σταθμό για να αλλάξουμε τα εισιτήρια, που είχαμε κλείσει μέσω του διαδικτύου, με τα κανονικά) το βράδυ στις 23:00 φτάσαμε στον Σ.Σ Γιαροσλάβσκι, από όπου αναχωρεί ο Υπερσιβηρικός. Η συγκίνηση είναι μεγάλη μιας και το όνειρο χρόνων για αυτό το ταξίδι απέχει μόλις λίγα λεπτά μακριά... Με το που επιβιβαστήκαμε στο βαγόνι μπαίνουμε αμέσως στο κουπέ μας για να τακτοποιηθούμε και να στρώσουμε τα κρεβάτια μας, μιας και αυτό θα είναι το σπίτι μας για τις επόμενες 3,5 ημέρες. Το κουπέ μας είναι 4κλινο το δε βαγόνι μοιάζει αρκετά με τα παλιά κλινοθέσια του

το όνειρο εκατοντάδων χιλιάδων ανθρώπων, σιδηροδρομικών και μη, ανά τον κόσμο.

## Το ταξίδι μας από τη Μόσχα στο Πεκίνο

Την εμπειρία του ταξιδιού με τον Υπερσιβηρικό την είχαμε σχεδιάσει εδώ και 3-4 χρόνια με τον Γιάννη Μαργαριτόπουλο, έναν καλό φίλο, πάντα όμως κάτι έμπαινε εμπόδιο στην υλοποίηση των σχεδίων μας. Την τελική απόφαση μας την πήραμε τον περασμένο Μάιο και σιγά-σιγά το όνειρο άρχισε να πραγματοποιείται. Τα σχέδια μας περιελάμβαναν μετάβαση στη Μόσχα αεροπορικώς και παραμονή εκεί για 4 ημέρες, μετάβαση σιδηροδρομικώς στο Ιρκούτσκ και την Λίμνη Βαϊκάλη (ταξίδι διάρκειας 3,5 ημερών), 2ημερη παραμονή στο Ιρκούτσκ, συνέχεια ξανά με το τρένο μέχρι το Ουλάν Μπατόρ (η Ουλαανμπαατάρ), την πρωτεύουσα της Μογγολίας (ταξίδι διάρκειας 28 ωρών), παραμονή για 2 ημέρες εκεί και τέλος, πάλι σιδηροδρομικώς μέχρι το Πεκίνο όπου θα φτάναμε μετά από 26 ώρες. Στο Πεκίνο θα μέναμε 5 ημέρες και από εκεί θα επιστρέφαμε αεροπορικώς στην Αθήνα. Κλείσαμε κατ'αρχήν τα αεροπορικά εισιτήρια και τη διαμονή στα ξενοδοχεία στις πόλεις που είχαμε επιλέξει. Κατόπιν εξασφαλίσαμε τα σιδηροδρομικά εισιτήρια, διαδικασία λίγο μπερδεμένη μέχρι να καταλάβουμε πως λειτουργεί το σύστημα. Τα δρομολόγια στη Ρωσία αναγγέλλονται 60 ή 45 ημέρες πριν την αναχώρηση των αμαξοστοιχιών και δεν διεξάγονται σε καθημερινή βάση όπως έχουμε συνηθίσει. Επι πλέον, επειδή τα εισιτήρια των τρένων ήταν απαραίτητα για τις βίζες στις χώρες που θα ταξιδεύαμε, έπρεπε να τα έχουμε εξασφαλίσει πριν ξεκινήσουμε την διαδικασία. Τα σιδηροδρομικά

ΟΣΕ. Το τρένο ξεκινάει στην ώρα του (στις 23:45 ακριβώς!) και μαζί του και η «οδύσσεια» του πρώτου σκέλους του ταξιδιού μας που θα διαρκούσε 75 ώρες. Μια σιδηροδρομική διαδρομή στο άγνωστο που όμοια της δεν συγκρίνεται με καμία άλλη στην Ευρώπη. Το πρώτο βράδυ στο κουπέ πέρασε κάπως αμήχανα μέχρι να συνηθίσουμε τον νέο μας χώρο και τον συνεπιβάτη μας, έναν Αρμένιο, που θα κατέβαινε μετά από 6 ώρες στο Νόβγκοροντ. Σε κάθε βαγόνι υπήρχαν τέσσερις σιδηροδρομικοί υπάλληλοι που έκαναν 8ωρες βάρδιες εναλλάξ: δύο γυναίκες υπεύθυνες για την καθαριότητα, την αφύπνιση και την πώληση προϊόντων και δυο συνοδοί που εμφανίζονταν μόνο όταν το τρένο έφτανε σε κάποιο σταθμό. Σε γενικές γραμμές, το προσωπικό των «RZD» μας φάνηκε κάπως αδιάφορο προς τους τουρίστες, ίσως γιατί κανείς τους δεν μιλούσε ούτε καν ελάχιστα Αγγλικά. Μας έκανε πάντως εντύπωση ότι το προσωπικό ακολούθησε όλο το ταξίδι από τη Μόσχα, χωρίς να αλλάξει στη διαδρομή. Τέλος, όπως διαπιστώσαμε τις επόμενες ημέρες, οι Ευρωπαίοι τουρίστες αποτελούσαν σχεδόν το 60% των επιβατών του τρένου μας, με κυριότερες χώρες προέλευσης την Γερμανία, Αυστρία, Ιταλία και Ισπανία.

Το επόμενο πρωί το τρένο έφτασε στο Κίρωφ, μιας πρώτης τάξης ευκαιρία να ξεμουδιάσουμε αφού η στάση θα διαρκούσε 15'. Η τσίγκα με τα έλατα και τις σημύδες ξεδιπλώνονταν στα παράθυρα μας σε όλη τη διάρκεια της ημέρας, εναλλάξ με μεγάλα ξέφωτα όπου κυριαρχούσαν εκτεταμένες βαλτώδεις περιοχές που συμπλήρωναν το σκηνικό. Σε αυτό το γεωγραφικό πλάτος



Σ. | Στάση για 30 λεπτά στην πόλη Κίρωφ και ευκαιρία για ξεμούδιασμα μετά από έντεκα ώρες ταξιδιού



Σ. | Το τοπίο γνώριμο στους επιβάτες του υπερσιβηρικού με την τσίγκα να τους συντροφεύει

το τοπίο καλύπτεται από μια ζώνη βλάστησης, που οριοθετεί στα βόρεια την τούνδρα και στα νότια τη στέπα. Μετά από 3ωρη περίπου διαδρομή φτάσαμε στο Μπαλεζίνο για στάση 25' και



Σ. | Στάση στην πόλη Πεμμ. Αμέσως μετά ξεκινάει η ανάβαση για τα Ουράλια Όρη



Σ. | 20λεπτη στάση στην πόλη Μπαραμπίνσκ της Σιβηρίας για έλεγχο του τραίνου από επισκέπτη και αλλαγή μηχανής. Επόμενος σταθμός το Νοβοσιμπίρσκ, 4 ώρες ανατολικότερα



Σ. | Εμπορικός συρμός αποτελούμενος από βαγόνια ψυγεία στην πόλη Ισίμ.



Σ. | Άφιξη στο Νοβοσιμπίρσκ και 30λεπτη στάση για αλλαγή μηχανής. Η πόλη αυτή είναι η μεγαλύτερη της Σιβηρίας!



Σ. | Ο Σ.Σ Γκλάβνι, στο Νοβοσιμπίρσκ, την μεγαλύτερη πόλη της Σιβηρίας (A. Savin-via Wikimedia Commons)



Σ. | Το τρένο μας κατευθύνεται προς το Κρασνογιάρσκ και το τοπίο γίνεται πιο ορεινό. Εδώ αρχίζουν οι συχνές, κλειστές στροφές και η αναβασή



Σ. | Το Μηχανοστάσιο της πόλης Ιλάνσκαγια. Κατασκευάστηκε το 1897 και χρησιμοποιείται ακόμη και σήμερα

αλλαγή μηχανής. Τα πρώτα μαγαζάκια των ντόπιων μικροπωλητών αρχίζουν να κάνουν την εμφάνισή τους, όσο δε το τρένο κατευθύνεται πιο ανατολικά τόσο πιο συχνά τα συναντούσε στους σταθμούς. Επόμενος σταθμός η πόλη Περμ με 20' στάση, ενώ το δεύτερο βράδυ μας βρήκε να διασχίζουμε τα Ουράλια Όρη που, αμέσως μετά το Αικατερίνμπουργκ, σηματοδοτούν και την είσοδο στην Ασιατική Ρωσία. Νωρίς το πρωί, φτάνουμε στο Τιουμέν και αμέσως μετά στο Ισίμ. Ευκαιρία για λίγο περπάτημα και τσιγάρο. Οι σταθμοί που ακολουθούσαν την δεύτερη ημέρα ήταν οι πόλεις Ομσκ, Μπαρμπίνσκ και, αργά το βράδυ, το Νοβοσιμπίρσκ η μεγαλύτερη πόλη της Σιβηρίας. Το κουπέ μας συνεχώς άδειαζε και γέμιζε από Ρώσους, που προτιμούν το τρένο για τις μετακινήσεις τους εντός της χώρας, μιας και εδώ οι οδικές συγκοινωνίες υστερούν κατά πολύ. Το πρωί της επομένης φτάσαμε στην δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Σιβηρίας το Κρασνογιάρσκ. Από εκεί μέχρι το Ιρκούτσκ το κουπέ ήταν, επι τέλους, όλο δικό μας. Η βλάστηση δεν έχει αλλάξει καθόλου, αν και το τοπίο τώρα γίνεται πιο ορεινό. Μετά από 75 ώρες, νωρίς το πρωί της επόμενης ημέρας, φτάνουμε στο Ιρκούτσκ έχοντας διανύσει περισσότερο από το 60% του ταξιδιού μας, μέσα από ατελείωτα δάση, αχανείς πεδιάδες και τεράστια ποτάμια. Ένα άλλο χαρακτηριστικό των «RZD» είναι ότι όλες οι αφίξεις και αναχωρήσεις των αμαξοστοιχιών δίνονται σε ώρα Μόσχας, ασχέτως αν το Ιρκούτσκ π.χ. έχει 5 ώρες διαφορά με αυτήν. Για αυτόν τον λόγο, τα ρολόγια σε κάθε σταθμό δείχνουν την ώρα της Μόσχας και όχι την τοπική.

Πολλοί νομίζουν πως το Ιρκούτσκ είναι χτισμένο στις όχθες της Λ. Βαϊκάλης, αλλά στην πραγματικότητα απέχει περί τα 70χλμ από αυτήν. Έτσι κι αλλιώς είναι ωραία πόλη και στις 2 ημέρες που μείνεμε εκεί την απολαύσαμε. Την τρίτη ημέρα ανεβήκαμε πάλι στο τρένο με κατεύθυνση ΝΑ-Α και προορισμό το Ουλάν Μπατόρ πρωτεύουσα της Μογγολίας. Μετά το

Ιρκούτσκ το τοπίο αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον: για 2 σχεδόν ώρες η γραμμή τρέχει παράλληλα με την τεράστια λίμνη και πάλι μέσα από την τσίγκα, αλλά εδώ το ανάγλυφο είναι ορεινό, με μεγάλες κλίσεις, πολλές κλειστές καμπύλες και σήραγγες (οι μόνες σε όλη τη μέχρι τώρα διαδρομή μας) λίγο πριν η γραμμή κατεβεί ξανά στο ύψος της Λ. Βαϊκάλης. Εδώ, η κυκλοφορία στη γραμμή είναι πολύ πυκνή με πολλά εμπορικά τρένα να περνάνε μπροστά από το παραθυρό μας κινούμενα στην αντίθετη γραμμή. Σε όλη τη διαδρομή από τη Μόσχα είχαμε συναντήσει σε υπερβάσεις η διασταυρώσεις εκατοντάδες μεγάλα, εμπορικά τρένα αποτελούμενα από 80-120 βαγόνια με φορτία όλων των ειδών, κυρίως όμως κάρβουνο και πετρελαιοειδή.

Μετά από ένα 8ωρο περίπου ταξίδι (χωρίς στάση) φτάσαμε στο Ουλαν Ουντέ. Από αυτόν τον κόμβο ο μεν Υπερσιβηρικός συνεχίζει για το Βλαδιβοστόκ και ξεκινά η (μη ηλεκτροδοτούμενη) διακλάδωση προς Μογγολία που θα ακολουθούσαμε εμείς, ο λεγόμενος «Υπερμογγολικός Σιδηρόδρομος». Η στάση είχε διάρκεια 45' για αλλαγή μηχανής και για να γίνουν οι απαραίτητοι έλεγχοι. Το τοπίο είχε αρχίσει να αλλάζει και πάλι: τα πυκνά δάση που βλέπαμε για ημέρες διαδεχόταν τώρα οι στέπες, με βαλτώδεις περιοχές και μεγάλα ποτάμια. Απείχαμε σχεδόν 5 ώρες από την είσοδο μας στη βόρεια Μογγολία και όλα έμοιαζαν διαφορετικά. Τεράστια κοπάδια ζώων, κυρίως πρόβατα, κάνουν την εμφάνισή τους όσο κατευθυνόμαστε προς τον συνοριακό σταθμό του Νάουσκι όπου και φτάσαμε νωρίς το βράδυ. Χρειάστηκε ένα 2ωρο για να ολοκληρωθούν οι απαραίτητοι έλεγχοι σε διαβατήρια και αποσκευές και κατόπιν αναχωρήσαμε για το Σουκχμπαατάρ, τον μεθοριακό σταθμό της Μογγολίας. Ακολουθούν άλλες 2 ώρες ελέγχων (αυτή την φορά από τους Μογγόλους) και το τρένο ξεκινάει βράδυ για το Ουλάν Μπατόρ όπου θα φτάναμε νωρίς το πρωί. Η Μογγολία είναι από τις πιο αραιοκατοικημένες χώρες του



Σ. | Η αμαξοστοιχία 002 είναι έτοιμη να αναχωρήσει από το Ιρκούτσκ. Προορισμός το Ουλάν Μπατόρ, η πρωτεύουσα της Μογγολίας



Σ. | Αφιξη στην πόλη Ουλάν Ουντέ και αλλαγή από ηλεκτράμαξα σε ντηζελάμαξα. Στο σημείο αυτό η ηλεκτροκίνηση για την διακλάδωση προς τη Μογγολία τελειώνει

Σ. | Πρώτη στάση επί Μογγολικού εδάφους η πόλη Νταρκάν



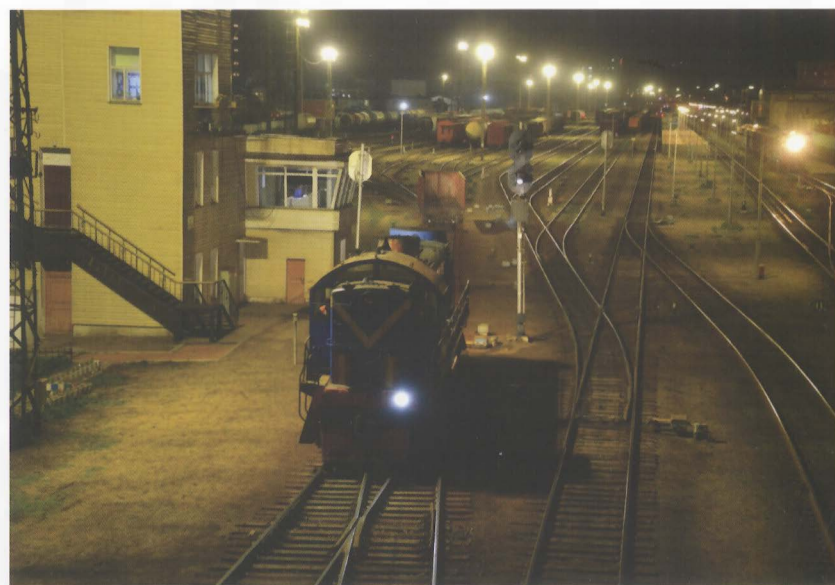


Σ. | Εμπορικός συρμός μεταφοράς κάρβουνου στο Ουλάν Μπατόρ

κόσμου, κάτι εύκολα αντιληπτό από την πρώτη στιγμή που το τρένο μπήκε στη χώρα, καθώς δεν φαινόταν ούτε ένα φως στον ορίζοντα, πλην, βεβαίως, του Νταρκάν και του Ντζουν Χάρα, 2 μικρών πόλεων όπου σταθμεύσαμε γαι λίγο. Νωρίς το πρωί φτάσαμε στο Ουλαν Μπατόρ όπου ο πολιτισμός έκανε πάλι την εμφάνιση του. Ο σταθμός είναι απλός χωρίς το εντυπωσιακό κτήριο που θα περίμενε κανείς από μια πρωτεύουσα. Διαθέτει μόνο 3 αποβάθρες που εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό, ενώ οι υπόλοιπες γραμμές προορίζονται για τις εμπορικές αμαξοστοιχίες.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Μογγολίας είναι μεμονωμένη γραμμή, τηλεδιοίκηση, επανδρωμένους όλους τους σταθμούς, τροχαίο υλικό ρώσικης κυρίως προέλευσης, και χαρακτηριστικά μεγάλα επιβατικά και εμπορικά τρένα. Όπως στη Ρωσία, έτσι και εδώ ο σιδηρόδρομος είναι ψηλά στις προτιμήσεις του κόσμου, μιας και το οδικό δίκτυο είναι σχεδόν τραγικό. Και εδώ, τα δρομολόγια είναι εβδομαδιαία και όχι καθημερινά όπως στην Ελλάδα. Τα τελευταία χρόνια οι «Μογγολικοί Σιδηρόδρομοι» («UBTZ») καταβάλλουν φιλότιμες προσπάθειες αναβάθμισης των επιβατικών τους υπηρεσιών, έχοντας δρομολογήσει την μοναδική αμαξοστοιχία «Intercity» της χώρας που συνδέει, 2 φορές την εβδομάδα, το Ουλαν Μπατόρ με το Πεκίνο. Και σε αντίθεση με την Ρωσία, το σιδηροδρομικό προσωπικό στην Μογγολία ήταν πιο ευχάριστο και χαμογελαστό, χωρίς ούτε και εδώ να μιλάνε αγγλικά.

Αυτό το τρένο επιλέξαμε και εμείς μαζί με δεκάδες άλλους ευρωπαίους τουρίστες που ζούσανε την εμπειρία του Υπεριβηρικού. Αναχωρήσαμε νωρίς το πρωί (στις 07:30 τοπική ώρα) θα φτάναμε δε στο Πεκίνο στις 11:00 τοπική ώρα, μετά από ταξίδι μιάς, περίπου, ημέρας. Το τοπιοαμείσως μετά την πρωτεύουσα ήταν μοναδικό. Ανοιχτοί μπλε ουρανοί, στέπα και τεράστιες, επίπεδες εκτάσεις με λιβάδια μέχρι εκεί που φτάνει το μάτι όπου αμέτρητα, κοπάδια ζώων έβρισκαν αμέριμνα. Υπέροχη αίσθηση ελευθερίας, μοναδική! Το μόνο που θύμιζε την ύπαρξη του ανθρώπου ήταν τα «γκερ» (τοπικές σκηνές νομάδων) στημένα σε μικρές ομάδες ανά 15-20 χλμ. Πρώτος σταθμός σε αυτό το τελευταίο κομμάτι της διαδρομής, ήταν η πόλη Τσόυρ, με στάση 15'. Εδώ ο σταθμός λειτουργούσε κυρίως για εμπορική χρήση, καθώς εξασφάλιζε τα τοπικά



Σ. | Βραδινός ελιγμός στο Ουλάν Μπατόρ. Η μηχανή ελιγμών των Μογγολικών Σιδηροδρόμων έχει το μέγεθος μιάς δικής μας «500άρας»



Σ. | Η αμαξοστοιχία 024 έτοιμη να αναχωρήσει από το Ουλάν Μπατόρ για το Πεκίνο

Σ. | Άφιξη στην πόλη Σαϊνσάντα στο νότιο τμήμα της Μογγολίας. Από εδώ ξεκινάει η αχανής έρημος Γκόμπι. Χαρακτηριστική η στάση των συνοδών του τραίνου μας στις πόρτες κάθε οχήματος

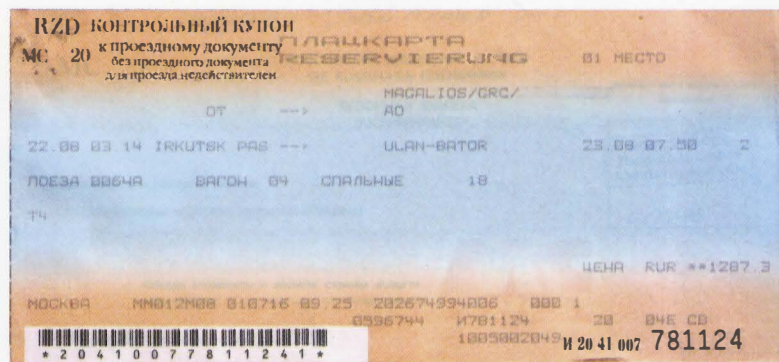




Σ. | Πρώτη στάση επί κινεζικού εδάφους στην πόλη Ерлиάν. Μόλις ολοκληρώθηκε ο έλεγχος των διαβατηρίων, μας επιτράπηκε η αποβίβαση

διυλιστήρια με δυνατές μηχανές ελιγμών (μεγάλες, σαν τις δικές μας «500ρες») και εκατοντάδες βυτία. Όσο το ταξίδι συνεχίζει προς τα νότια το τοπίο αλλάζει ξανά, με το έδαφος να είναι τώρα αμμώδες και η βλάστηση όλο και πιο αραιή. Αργά το μεσημέρι κάνουμε και την δεύτερη στάση στο Ζαϊνσάντα, στην περίφημη έρημο Γκόμπι. Η πόλη, με ξύλινα σπίτια, δημιουργήθηκε και αναπτύχθηκε και αυτή χάρη στη δραστηριότητα των διυλιστηρίων της περιοχής. Το τοπίο, μέχρι και αργά το απόγευμα που φτάνουμε στον μεθοριακό Σ.Σ. Ντζαρμύν Ουντέ παραμένει το ίδιο. Ο σταθμός έχει μεγάλη γραμμολογία και πολλά εμπορικά βαγόνια όλων των τύπων, αφού αυτή η γραμμή είναι η κύρια σιδηροδρομική σύνδεση με την Κίνα. Η διαδικασία των ελέγχων σε διαβάτηρια κλπ ξεκινάει αμέσως, χωρίς να μας επιτρέπουν να κατέβουμε ούτε για λίγο ξεμουδιασμα, αμέσως δε μετά αναχωρούμε για το Ерлиάν, όπου ακολουθεί ο έλεγχος από τους Κινέζους αστυνομικούς. Και επειδή η Μογγολία διαθέτει το ίδιο εύρος γραμμών όπως και η Ρωσία (1520mm), στον σταθμό αυτό γίνεται η απαραίτητη αλλαγή φορείων στα βαγόνια: ο συρμός που απελευθεύεται από 12 βαγόνια χωρίζεται σε 3 γραμμές με 4 βαγόνια η κάθε μια. Κατόπιν, ειδικοί γρύλοι που υπήρχαν σε καθορισμένα σημεία, σήκωναν τα βαγόνια επιτρέποντας στους τεχνίτες να αλλάξουν τα φορεία. Παρόντες στην όλη διαδικασία ήταν, φυσικά, όλοι οι επιβάτες, αφού τα διαβατήρια μας τα είχαν πάρει για έλεγχο μόλις το τρένο μπήκε σε την κινεζική επικράτεια. Η διαδικασία αλλαγής των φορείων κράτησε 2 σχεδόν ώρες, στη συνέχεια δε ο συρμός επέστρεψε στην πλατφόρμα και, αφού παραλάβαμε τα διαβατήρια, μας επιτράπηκε να κατέβουμε για λίγο. Στην σύνθεση μας προστέθηκαν τώρα 8 ακόμα βαγόνια των «Κινέζικων Σιδηροδρόμων» («CR») (εσωτερικές μεταφορές), αργά δε το βράδυ και μετά από 4ωρη διαδικασία κλπ ξεκινήσαμε για το Πεκίνο, όπου θα φτάναμε στις 11:00 της επομένης. (φωτο 16) Ένας καλός ύπνος μετά από μια κουραστική μέρα ήταν επιβεβλημένος. Το πρωί μας βρίσκει στα βόρεια του Πεκίνου, να διασχίζουμε ατελείωτα καλαμποχώραφα, με το τοπίο να μη μεταβάλλεται σχεδόν καθόλου, μέχρι που φτάσαμε στην τεράστια πρωτεύουσα της Κίνας. Ο σταθμός πλήρως στεγασμένος και σύγχρονος, σε ευρωπαϊκά πρότυπα με υπόγειες διαβάσεις, ψηλές αποβάθρες, καταστήματα κλπ. Και καθώς διανύαμε τα τελευταία μας μέτρα, αισθάνθηκα μια ελαφρά μελαγχολία. Μετά από 7 σιδηροδρομικές μέρες, γεμάτος με εικόνες από μέρη μαγικά, από εναλλαγές τοπίων απίστευτης και ιδιαίτερης ομορφιάς που μόνο νοερά είχα ταξιδέψει στο παρελθόν, συνειδητοποίησα ότι το ταξίδι με τον Υπερσιβηρικό έφτασε πλέον στο τέλος του.

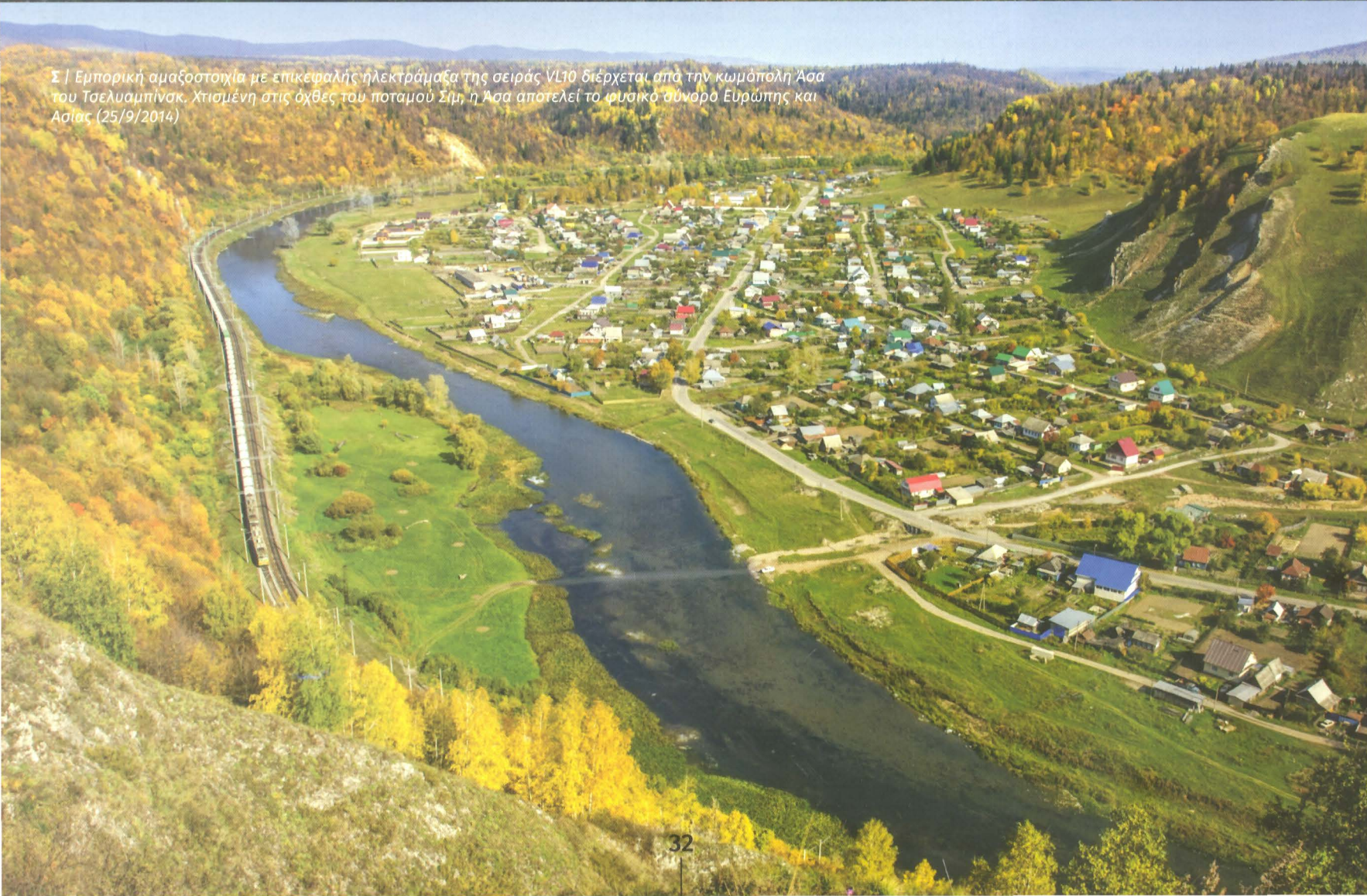
Ένα τέτοιο πολυήμερο ταξίδι με τρένο είναι από τα πιο συγκλονιστικά ταξίδια που μπορεί να κάνει κάποιος στη ζωή του. Πιστεύω ότι μόνο όποιος κάνει αυτό ταξίδι θα καταλάβει το μέγεθος του έργου και του ίδιου του Υπερσιβηρικού. Είναι αδιανόητα (τουλάχιστον για ελληνικά δεδομένα) τα μεγέθη και ο αριθμός των τρένων που κινούνται καθημερινά σε αυτόν τον άξονα της Ρωσίας. Διαλογές με αμέτρητα βαγόνια ακόμα και σε μικρές πόλεις, σταθμοί για υπερβάσεις που συνήθως κάναμε σε δύο ή τρία εμπορικά, μηχανοστάσια με δεκάδες μηχανές, προσωπικό, εργάτες γραμμής κλπ. Ένα δίκτυο φαινομενικά χαοτικό, αλλά άριστα οργανωμένο και μια διαδρομή που όμοια της δεν υπάρχει πουθενά αλλού στον κόσμο και που ανεπιφύλαχτα θα συνιστούσα σε όλους να την κάνουν. Ένα ταξίδι σε περιοχές του πλανήτη όπου ο χρόνος μοιάζει να έχει σταματήσει πριν 30 χρόνια. Οι αντιθέσεις των τοπίων, του πολιτισμού και της κουλτούρας των ανθρώπων είναι οι εικόνες που σου μένουν στο τέλος. Και αυτές τις εικόνες δεν τις ξεχνάς ποτέ...



Σ. | 4 από τα εισιτήρια του ταξιδιού



Σ | Στο διάφανο, αλλά ομιχλώδες πρωινό μια επιβατική αμαξοστοιχία κατευθύνεται πρς το Φριάζεβο, ανατολικά της Μόσχας (25/8/2015)



Σ | Εμπορική αμαξοστοιχία με επικεφαλής ηλεκτράμαξα της σειράς VL10 διέρχεται από την κωμόπολη Άσα του Τσελυαμπίνσκ. Χτισμένη στις όχθες του ποταμού Σιμ, η Άσα αποτελεί το φυσικό σύνορο Ευρώπης και Ασίας (25/9/2014)

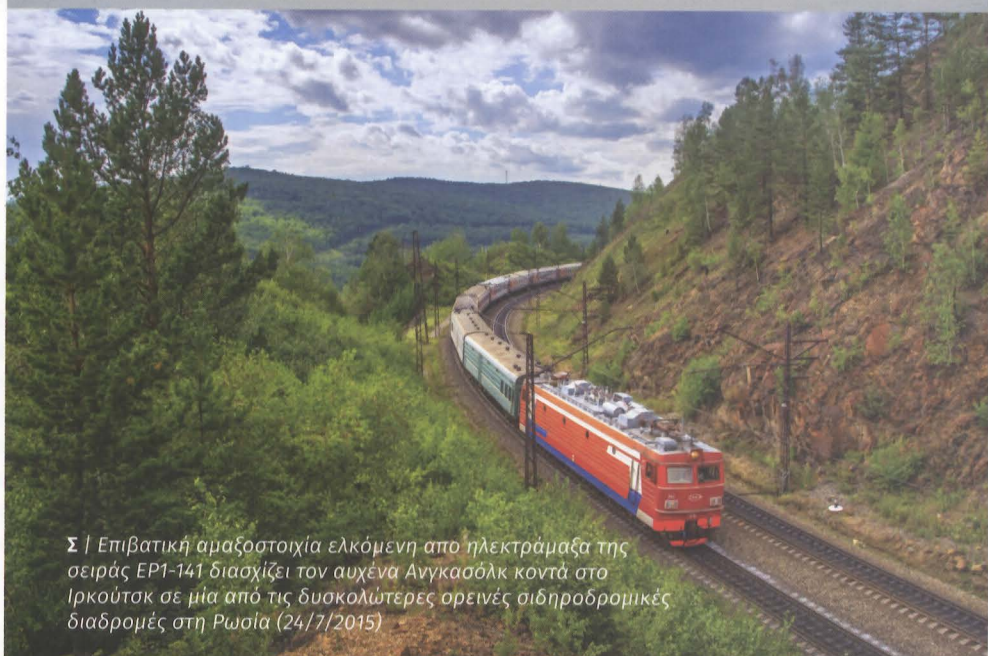
# Ο Υπερσιβηρικός με τον φακό ενός Ρώσου φωτογράφου τραίνων

Όλγα Σεμγιονοφφ είναι ένας από τους καλύτερους Ρώσους φωτογράφους τρένων. Εκμεταλλευόμενος τα καταπληκτικά τοπία της αχανούς πατρίδας του, το μοναδικό φως του βορρά και την πληθώρα των τρένων που διασχίζουν το πυκνό σιδηροδρομικό της δίκτυο, ο Σεμγιονοφφ καταγράφει με τον φακό του μοναδικές στιγμές που εντυπωσιάζουν όχι μόνο τους απανταχού σιδηροδρομόφιλους, αλλά και όλους όσους αγαπούν την ποιοτική φωτογραφία.

Με αφορμή τα 100 χρόνια του Υπερσιβηρικού, η «Σ» δημοσιεύει εδώ ένα ελάχιστο δείγμα της δουλειάς του Όλγα Σεμγιονοφφ, τον οποίον ευχαριστούμε θερμά για το υλικό που μας παραχώρησε.



Σ | Στη Σλιουντιάνκα κοντά στο Ιρκούτσκ η γραμμή ακολουθεί για πολλά χιλιόμετρα την δασωμένη όχθη της Λ. Βαϊκάλης (21/7/2015)



Σ | Επιβατική αμαξοστοιχία ελκόμενη από ηλεκτράμαξα της σειράς ER1-141 διασχίζει τον αυχένα Αγκκασόλκ κοντά στο Ιρκούτσκ σε μία από τις δυσκολότερες ορεινές σιδηροδρομικές διαδρομές στη Ρωσία (24/7/2015)

Σ | Δυο ατμάμαξες (2-10-2) της σειράς L, οι 3438 και η 3485, επικεφαλής τουριστικής αμαξοστοιχίας στη χ.θ. 153 της κυκλικής γραμμής γύρω από την Λ. Βαϊκάλη. Η τουριστική αυτή γραμμή ξανάνοιξε πρόσφατα για τους τουρίστες λειτουργώντας κάθε Σαβατοκύριακο για όλο το καλοκαίρι (18/7/2015)



# Τα οχήματα «Ringhoffer» των Σ.Ε.Κ.: 90 χρόνια ιστορίας

Κείμενο-Σχέδια: Ιάσων Ζώρζος

Το 1920 ιδρύονται, ως Ν.Π.Δ.Δ., οι Σ.Ε.Κ. («Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους»), σε αυτούς δε υπάγονται πλέον το δίκτυο του Σ.Π.Δ.Σ., αλλά και τα τμήματα των τείως Οθωμανικών σιδηροδρόμων στις προσφάτως απελευθερωμένες περιοχές της Βόρειας Ελλάδας, δηλαδή των Σιδηροδρόμων «Salonik-Monastir» (Σ.Μ. ή Θ.Μ.), «Chemins de fer Orientaux» (C.O. ή Α.Σ.) και «Jonction Salonique – Constantinople» (J.S.C. ή Ε.Θ.Κ.).

Αντίστοιχα και όσον αφορά το τροχαίο υλικό των Σ.Ε.Κ. στην ήδη από εποχής Σ.Π.Δ.Σ. υπάρχουσα δύναμη προστίθεται πλέον και σημαντικός αριθμός κινητηρίου και ελκομένου τροχαίου υλικού προερχόμενου από τα προαναφερθέντα δίκτυα. Κοινός παράγοντας των ανωτέρω όμως, είναι η παλαιότητα του υλικού, σημαντικό μέρος του οποίου είχε κατασκευαστεί την δεκαετία του 1890.

Την ίδια εποχή ολοκληρώνονται και οι παραλαβές του υλικού «Ανακωχής», ενώ μέχρι τα μέσα της δεκαετίας παραλαμβάνεται (από τους συμμάχους) και το υλικό «Συμμαχικής Κατοχής» (ή «R.M.»). Παρ' ό,τι μέχρι στιγμής δεν έχουν βρεθεί σχετικά αρχεία που να αναλύουν τα προβλήματα που αντιμετώπισαν οι Σ.Ε.Κ. σχετικά με τις εν λόγω παραλαβές, το πιθανότερο είναι, ότι κάποια από τα προβλήματα αυτά σχετιζόνταν κυρίως με την πολυτυπία των οχημάτων. Όντας λάφυρα των συμμαχικών δυνάμεων από τον Α' Π.Π. και τους Βαλκανικούς Πολέμους, τα οχήματα αυτά δεν ανήκουν σε συγκεκριμένες, τυποποιημένες σειρές, αλλά προερχόμενα από διαφορετικά δίκτυα είναι προϊόντα πολλών κατασκευαστών, εποχών και σχεδιασμών. Επιπλέον, ο τρόπος και οι συνθήκες παραλαβής του υλικού αυτού από τους Σ.Ε.Κ. μάλλον μαρτυρά και την μη απόκτηση επαρκών σχετικών τεχνικών δεδομένων, σχεδίων κλπ των οχημάτων και των εξαρτημάτων/ανταλλακτικών τους, γεγονός που δυσχεραίνει την συντήρησή τους.

Έτσι, τον Οκτώβριο του 1925 οι Σ.Ε.Κ. προχωρούν στην πρώτη τους παραγγελία νέου ελκόμενου τροχαίου υλικού η οποία, μάλιστα, είναι και η μεγαλύτερη που έγινε ποτέ στη χώρα μας. Η παραγγελία αυτή -συνολικής αξίας £356.560- αφορά έναν συνολικό αριθμό 1300 φορταμαζών, τριών διαφορετικών τύπων: 1000 κλειστές συμβατικού τύπου (860 με χειροτροχοπέδη έναντι £271,4 έκαστη και 140 κλειστές άνευ χειροτροχοπέδης έναντι £241,4 έκαστη), 250 ανοικτές χαμηλών αναστρεφόμενων παρειών έναντι £225,4 έκαστη και 50 πομινοφόρες (μεταφοράς μικρών ζώων) με χειροτροχοπέδη, έναντι £665,4 έκαστη.

Ως προμηθευτής όλων αυτών των οχημάτων επιλέγεται η εταιρία «Bureau Central d'Exportation Ringhoffer», γνωστότερη απλώς ως «Ringhoffer» με έδρα το Smichon της Τσεχοσλοβακίας (σήμερα Τσεχία). Λόγω του μεγάλου αριθμού των οχημάτων όμως, η κατασκευή, που ξεκινά μέσα στο 1925, μοιράζεται στα τρία εργοστάσια της εταιρίας: Etablissements Smichon, Ateliers Korčínice και Ateliers Studénka και ολοκληρώνεται το 1927 με την κατασκευή των πομινοφόρων. Η μεταφορά τους στην Ελλάδα γίνεται σιδηροδρομικά η δε παράδοση λαμβάνει χώρα στην Γευγελή. Λόγω, μάλιστα, της τότε δικτατορίας του Θεόδωρου Πάγκαλου, ειδικά τα κλειστά οχήματα, αποκαλούνται και «Παγκαλικά».

## Περιγραφή των οχημάτων

Από τις συνολικά 1000 κλειστές φορτάμαξες, οι 860 πεδούμενες λαμβάνουν τον χαρακτηρισμό «Ζτ» καθώς και τους πρώτους αριθμούς στο πεδίο της σειράς, Ζτ 7001-7860. Είναι οι μόνες η κατασκευή των οποίων υλοποιείται και από τα τρία προαναφερθέντα εργοστάσια, με αυτό του Κορčίνιτσε να αναλαμβάνει σχεδόν τις μισές από αυτές, ενώ οι μονάδες στο Smichon και την Studénka κατασκευάζουν περίπου 300 και 200 οχήματα αντίστοιχα. Από το σύνολο των 860 πεδούμενων, οι 320 διατίθενται στην Α' περιφέρεια και οι 540 στην Β'. Οι 140 απέδητες (χωρίς δηλαδή σύστημα πέδης) φορτάμαξες, λαμβάνουν τον χαρακτηρισμό «Ζ» και καταλαμβάνουν τους τελευταίους αριθμούς Ζ 7861-8000. Η ολοκλήρωση της κατασκευής τους έγινε στην Studénka, ενώ ο διαμοιρασμός στις δύο περιφέρειες γίνεται με 50 οχήματα στην Α' και 90 στην Β'.

Το πλαίσιο των οχημάτων αυτών αποτελείται από σύμπλεγμα χαλύβδινων δοκών διατομής

Κ και γωνιακών, ενωμένων μεταξύ τους με ηλώσεις. Στα απέδητα οχήματα (Ζ) έχει μήκος 7700 mm, και καταλαμβάνεται από το αμάξωμα (κιβώτιο) του οχήματος, ενώ στα πεδούμενα (Ζτ) έχει μήκος 8400 mm, με τα επιπλέον 700 mm να αποτελούν τον εξώστη της φυλακίδας του τροχοπέδη. Και στις δύο περιπτώσεις, στις παραπάνω κατά μήκος δοκού σταθεροποιούνται 37 ξύλινες σανίδες πάχους 45 mm που αποτελούν το δάπεδο του οχήματος με επιφάνεια φόρτωσης 20,40 m<sup>2</sup>, ενώ στην δεύτερη, υπάρχουν 3 επιπλέον σανίδες για το δάπεδο του εξώστη. Στις εξωτερικές δοκού σταθεροποιούνται -επίσης με ηλώσεις- και οι κάθετες δοκοί του κιβωτίου.

Μετωπικά και πλευρικά του σκελετού του κιβωτίου, προσαρτάται η ξυλεία (σανιδώματα), η οποία στο ύψος των αρμών είναι λοξοτομημένη, η σφήνωση δε των σανιδών μεταξύ τους με νευρώσεις και εγκοπές εξασφαλίζει την στεγανότητα του κιβωτίου από τα όμβρια και λοιπά ύδατα. Για λόγους ενίσχυσης, το κιβώτιο είναι εξοπλισμένο εσωτερικά με τέσσερις ρυθμιζόμενες αρμοκλείδες (2 ανά παρεία) διαμέτρου Ø22mm, που συνδέουν τις μετωπικές γωνιακές δοκούς, με αυτές του πλαισίου προς το κέντρο του.

Σε κάθε παρεία του κιβωτίου και στο μέσο του βρίσκεται από μία συρόμενη πόρτα φορτώσεως-εκφορτώσεως, αποτελούμενη από περιμετρικό πλαίσιο εκ γωνιακών προφίλ μορφοσιδήρου και ξυλείας. Τον ρόλο της ενίσχυσης της διάταξης αυτής έχουν (εσωτερικά) δύο κάθετες διακεκομμένες επίπεδες δοκοί πλάτους 50 mm. Αντίστοιχα, εξωτερικά της πόρτας δύο δοκοί μήκους 2289 mm, επίπεδες διατομής 50x66 mm είναι τοποθετημένες χιαστί και αποτελούν ένα από τα κυριότερα αναγνωριστικά των εν λόγω φορταμαζών. Κυλιόμενη προς τα δεξιά με τροχίσκους διαμέτρου κυλίσεως 80 mm σε σιδηροτροχιά η πόρτα, μπορεί να αποκαλύψει πλήρως το άνοιγμα της, μήκους 1800 mm, και να ασφαλισθεί είτε πλήρως ανοικτή, είτε πλήρως κλειστή, είτε σε δύο ενδιάμεσες, σχεδόν κλειστές θέσεις. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται δύο μάνδαλα, ένα επί του κιβωτίου (πόρτα πλήρως ανοικτή) και ένα πάνω στην πόρτα με τρεις διαφορετικές θέσεις ασφάλισης, ενώ υπάρχει και θηλιά μολυβδοσφραγίσεως. Για αποφυγή εκτροχίασης της πόρτας ή λοιπών ζημιών (στρεβλώσεις, θραύσεις κλπ) των εξαρτημάτων της σε τυχόν δυνατό άνοιγμα, το κιβώτιο φέρει έναν αναστολέα με ελικοειδές ελατήριο, ενώ για να διευκολύνεται η από εδάφους ανάβαση στο εσωτερικό του οχήματος, υπάρχει ξύλινο σκαλοπάτι, μήκους 1900 mm, στερεωμένο στο πλαίσιο με 2 στηρίγματα.

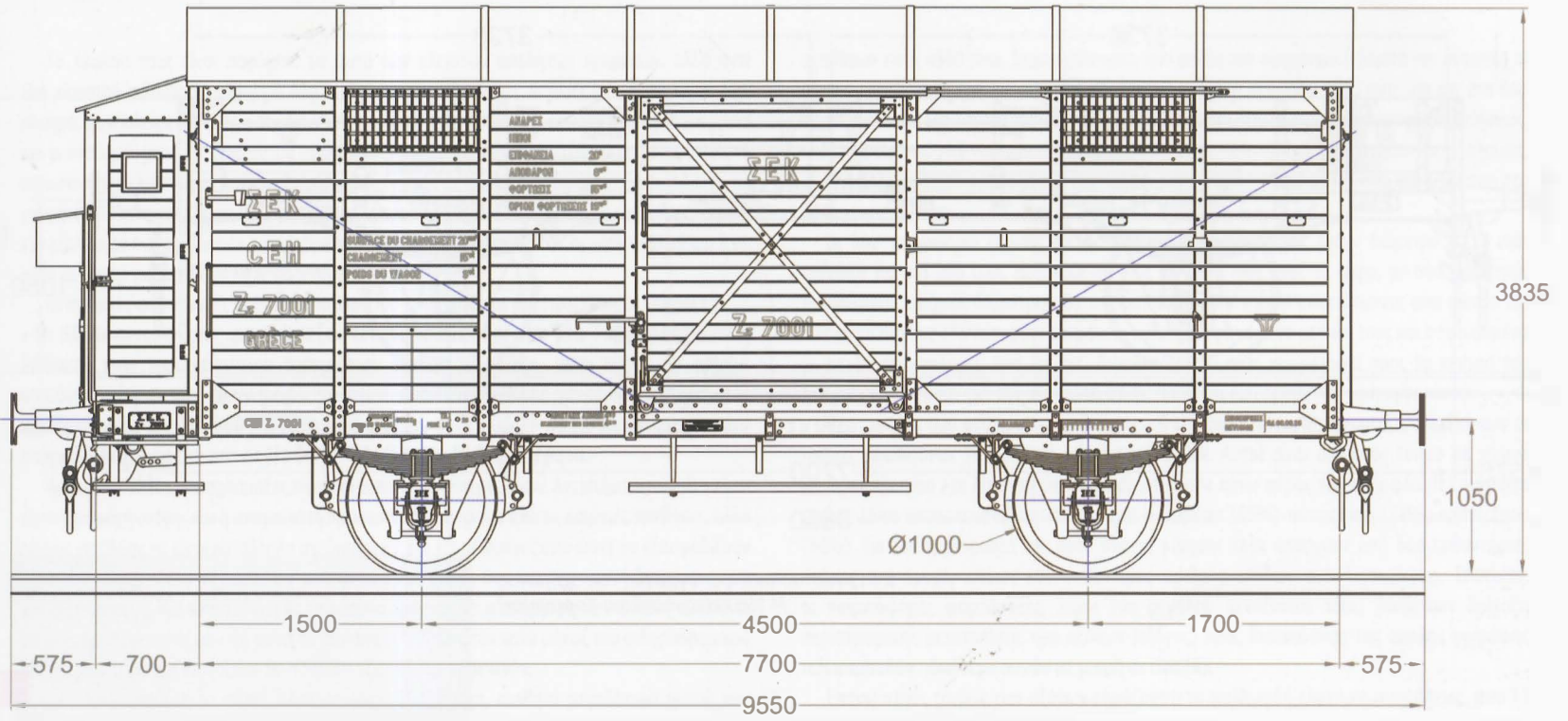
Για τον επαρκή αερισμό του φορτίου, κάθε παρεία φέρει από τρεις στρεπτούς εξαεριστήρες, δύο διαδοχικούς στα αριστερά εκ των οποίων ένας ακραίος και ένας κινγκλιδωτός και έναν κινγκλιδωτό στα δεξιά, συμμετρικά του αριστερού ομοειδούς του. Αποτελούμενοι από σταθεροποιημένο σύνολο τριών σανίδων, πάχους 28 mm έκαστος, και παραμένοντας στην κλειστή τους θέση με την χρήση διάταξης ασφαλιστικού μοχλού και αλυσίδας, εφαρμόζουν στις παρείες του κιβωτίου αποτελώντας πρακτικά και αισθητικά μέρος του. Με την βοήθεια συρτών όμως, μπορούν να ανοίξουν αποκαλύπτοντας τα ανοίγματα αερισμού μήκους 824 και 895 mm αντίστοιχα για τον ακραίο και τους κινγκλιδωτούς εξαεριστήρες.

Το ανώτερο τμήμα του κιβωτίου αποτελούν οι 9 καμπυλωτές δοκοί που υποστηρίζουν την κατά μήκος τοποθετημένη ξυλεία της οροφής. Η σχετικά μεγάλη καμπυλότητά της, ως αποτέλεσμα της σχετικά μικρής της ακτίνας (R=2426 mm), αυξάνει την χωρητικότητα του κιβωτίου (44.66 m<sup>3</sup>), ενώ σε συνδυασμό με την μεταλλική της επένδυση (από 8 ελάσματα) και την προεξοχή της (γείσο) στα άκρα του αμαξώματος, διευκολύνει την απορροή των υδάτων, εμποδίζοντας, όσο το δυνατόν, την εισροή τους στους αρμούς της ξυλείας, προστατεύοντας έτσι τόσο την ίδια την ξύλινη κατασκευή, όσο και το περιεχόμενο του οχήματος. Εσωτερικά του κιβωτίου, υπάρχουν και 12 κρικοί (6 σε κάθε παρεία) για την πρόσδεση ζώων.

Οι κλειστές φορτάμαξες Ζτ και Ζ έχουν απόβαρο ίσο με 9570 και 8500 kg αντίστοιχα, με όριο φορτώσεως 19000 και 20000 kg αντίστοιχα.

• Οι 250 ανοικτές φορτάμαξες χαμηλών παρειών είναι όλες απέδητες και αριθμούνται ως Μ 16551-16800. Οι 90 πρώτες διατέθηκαν στην Α' Περιφέρεια οι δε υπόλοιπες 160 στην Β' Περιφέρεια.

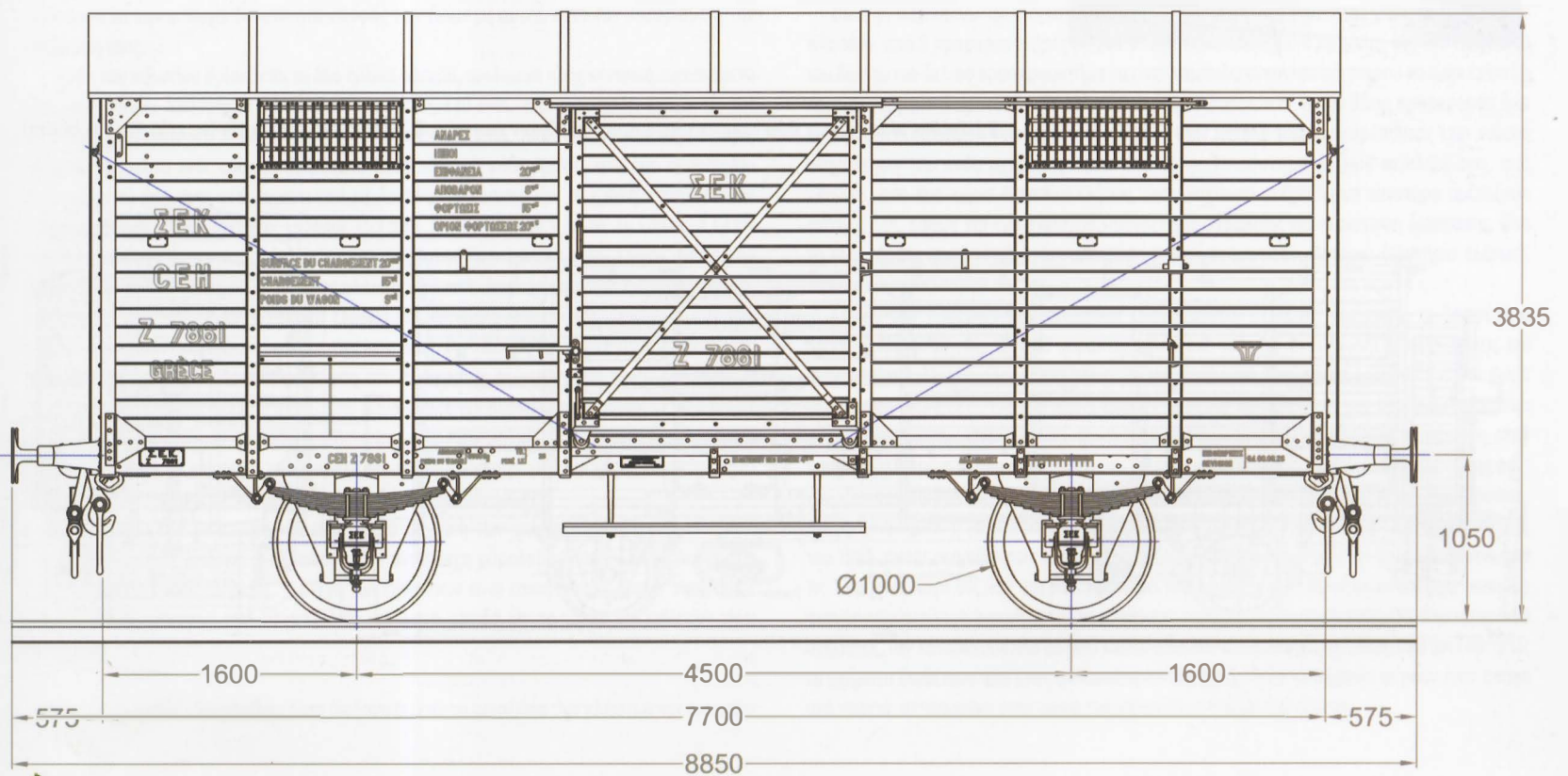
Σ | Σχέδιο κλειστής φορτάμαζας Ζτ 7001-7860 (σχ. Ι. Ζώρζος)



Σ | Εργοστασιακή φωτογραφία του οχήματος Ζτ 7583 (εργοστάσιο Κορινθίσις)

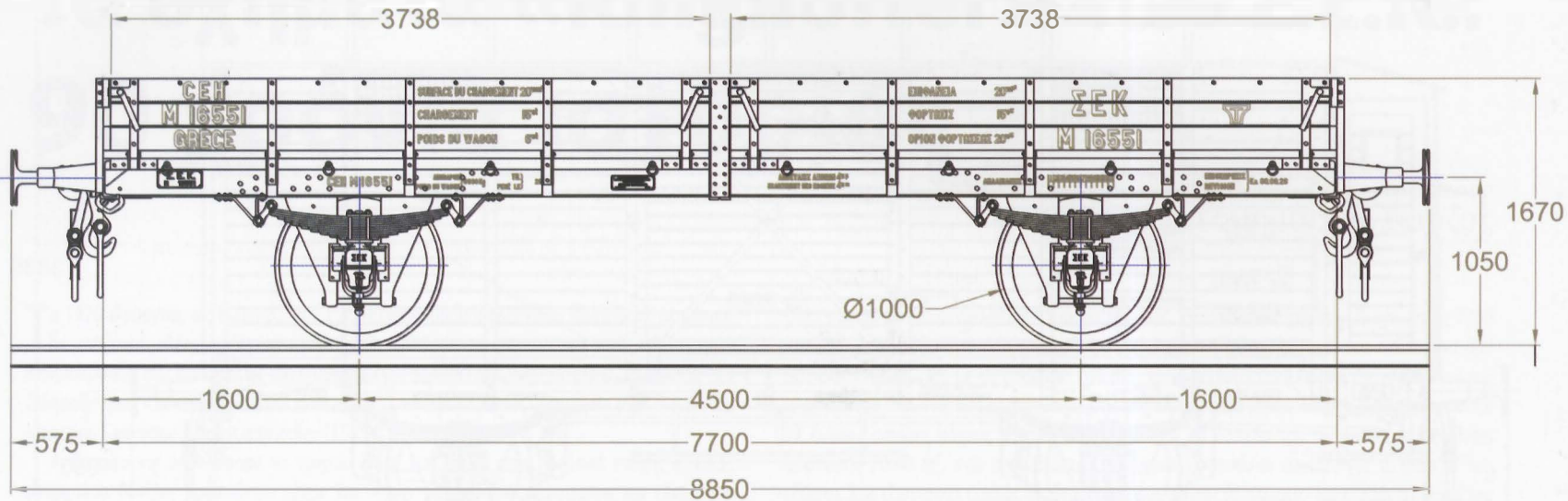


Σ | Απέδηκτη κλειστή φορτάμαζα Ζ 7968 (συλλογή Φ. Έλλιουτ)



Σ | Σχέδιο κλειστής φορτάμαζας Ζ 7861-8000 (σχ. Ι. Ζώρζος)

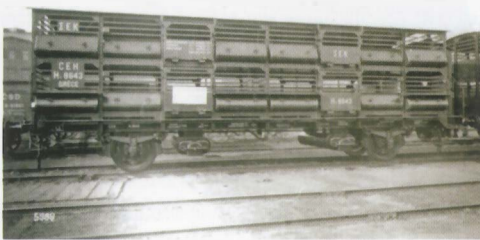
Σ | Σχέδιο ανοικτής φορτάμαξας αναστρεφόμενων παρειών Μ 16551-16800 (σχ. Ι. Ζώρζος)



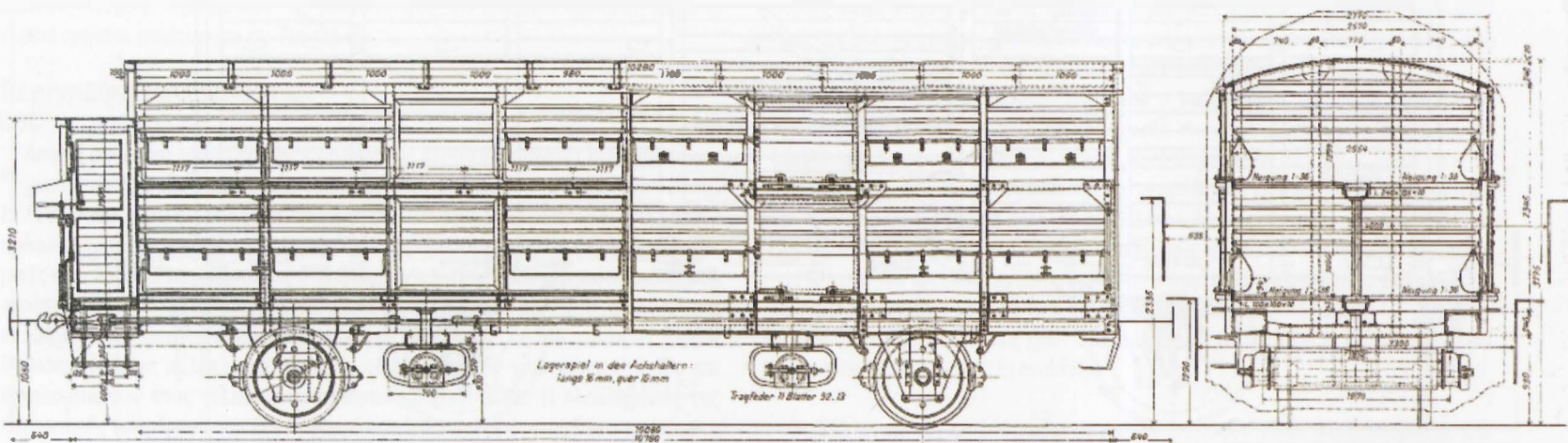
Σ | Εργοστασιακή φωτογραφία του οχήματος Μ 16630 (εργοστάσιο Κορίνθις)



Σ | Εργοστασιακή φωτογραφία του ποιμνιοφόρου οχήματος Ητ 8643 (αρχείο Hermann Heless-Paul Scheller)



Σ | Σχέδιο μίας εκ των δύο πρωτότυπων ποιμνιοφόρων φορταμαξών σχεδιασμού Garlik (αρχείο Paul Scheller)



Το πλαίσιο τους είναι παρόμοιο με αυτό των κλειστών απέδητων οχημάτων, αλλά αντί του κλειστού κιβωτίου, υπάρχουν δύο αναστρεφόμενες χαμηλές παρειές ύψους 450 mm ανά πλευρά, μανδλωμένες σε δύο σημεία, ένα σε κάθε άκρο της παρειάς. Τόσο οι παρειές αυτές, όσο και οι σταθερές μετώπες (του αυτού ύψους) είναι κατασκευασμένες με την ίδια τεχνολογία του κιβωτίου των κλειστών οχημάτων (πλαίσιο από δοκούς με ξύλινα σανιδώματα), το δε δάπεδο με επιφάνεια φόρτωσης ίση με 20,10 m<sup>2</sup> αποτελείται από 38 σανίδες πάχους 50 mm. Περιμετρικά και εξωτερικά των οχημάτων αυτών βρίσκονται επίσης και 20 κρικοί (8 σε κάθε παρεία και 2 σε κάθε μετώπη) για την ασφαλή πρόσδεση του φορτίου.

Οι ανοικτές φορτάμαξες Μ έχουν απόβαρο ίσο με 7100 kg με όριο φορτώσεως 20000 kg.

**• Οι 50 ποιμνιοφόρες φορτάμαξες είναι διδάπεδες, σαν μία Τσεχοσλοβακική έκδοση των πρωτότυπων οχημάτων τύπου «Garlik», που είχαν εξ αρχής σχεδιαστεί για την μεταφορά χοίρων. Διαθέτουν όλες χειροτροχοπέδη και αριθμούνται ως Ητ 8601-8650. Από αυτές, οι Ητ 8601-8612 κατανεμήθηκαν στην Α' Περιφέρεια και οι Ητ 8613-8650 στην Β' Περιφέρεια.**

Αυτού του τύπου οι φορτάμαξες είναι και οι πολυπλοκότερες όλων. Αντικείμενο τους δεν είναι μόνο η παροχή στέγης και η απαραίτητη προστασία του φορτίου από τις καιρικές συνθήκες, αλλά πρέπει επιπλέον να είναι κατάλληλα σχεδιασμένες και εξοπλισμένες έτσι ώστε να εξασφαλίζουν τόσο την σίτιση και το πότισμα των μεταφερόμενων ζώων, όσο και την σωστή διαχείριση των αποβλήτων τους. Και τούτο, διότι θα έπρεπε να αποφευχθεί η απόρριψη των αποβλήτων πάνω στην γραμμή, γεγονός που όχι μόνο θα ρύπαINE ό,τι βρισκόταν κατά μήκος του σιδηροδρομικού διαδρόμου, αλλά και θα αύξανε τον κίνδυνο εξάπλωσης ασθενειών.

Στις ποιμνιοφόρες το μήκος πλαισίου είναι 10800 mm, αισθητά μεγαλύτερο αυτού των κλειστών και των ανοικτών φορταμαξών, ενώ τα 700 mm από αυτά καταλαμβάνονται από την φυλακίδα του τροχοπεδητή. Επίσης μακρύτερο είναι και το μεταξόνιο τους (6500 mm έναντι 4500 mm των κλειστών και ανοικτών), συνδυασμός που αυξάνει την απαιτούμενη αντοχή του πλαισίου, έναντι υπερβολικής κάμψης του. Για τον λόγο αυτό, είναι και κατάλληλα ενισχυμένο, καθ' εαυτό, αλλά και με την χρήση εξ' ολοκλήρου μεταλλικού αμαξώματος αντί ξύλινου. Ο μεταλλικός σκελετός, δηλαδή, δεν καλύπτεται, πλευρικά και μετωπικά από ξύλινα σανιδώματα, αλλά από μεταλλικά ελάσματα, ενώ πρόσθετες μεταλλικές λάμες στις παρειές και στις μετώπες σχηματίζουν ανοίγματα (χαραμάδες) για τον επαρκή αερισμό των ζώων.

Κάθε όχημα διαθέτει, συνολικά, 8 ασφαλιζόμενες, συρόμενες πόρτες (2 ανά όροφο ανά παρεία), ανοίγματος 1050 mm, που κυλιούνται σε σιδηροδοκούς με τροχίσκους, είναι δε ειδικά σχεδιασμένες έτσι ώστε να παρέχουν την μέγιστη δυνατή στεγανότητα και να αποφεύγεται διαρροή των αποβλήτων έξω από το όχημα. Καθ' όλο το μήκος του, και στους δύο ορόφους βρίσκονται, συνολικά, 24 φάτνες για την σίτιση και το πότισμα των ζώων. Είναι κατασκευασμένες από μεταλλικά ελάσματα πάχους 4 mm και λειτουργούν με χειροκίνητη ώθηση ή έλξη με την χρήση κρικοειδών χειρολαβών, ασφαλίζουν δε με σύρτες σε δύο θέσεις (εσωτερική – εξωτερική), έτσι ώστε να μην υπάρχει δυνατότητα επαφής των ζώων με αυτές, κατά τον καθαρισμό ή την πλήρωσή τους.

Εντός του κιβωτίου βρίσκονται τα δύο ξύλινα δάπεδα, κεκλιμένα προς κεντρικά ευρισκόμενο διάμηκες αυλάκι διατομής U και διαστάσεων 240x85x10 mm, που χρησιμεύει ως κανάλι της διάταξης απορροής και συγκέντρωσης των ούρων των ζώων. Από αυτό το κανάλι, τα ούρα, οδηγούνται, μέσω ενός αγωγού διαμέτρου Ø100 mm για κάθε όροφο, στα δύο ουροδοχεία του οχήματος που είναι αναρτημένα από τις δοκούς του πλαισίου με τη χρήση 2 κατά πλατος τοποθετημένων δοκών διατομής C ύψους 165 mm. Χωρητικότητας 0,46 m<sup>3</sup> το καθένα έχουν καμπυλωτό σώμα κατασκευασμένο από ελάσματα πάχους 3mm και μετωπικές πλάκες αυξημένου πάχους που φέρουν άνοιγμα εκκένωσης πλάτους 250 mm. Ασφαλιζόμενο με πιστοειδές πώμα, καλύπτεται από εξωτερικό μεταλλικό έλασμα για την προστασία του προσωπικού από την ορμητική ροή των εκκενούμενων περιεχομένων, ενώ ο σχεδιασμός του καθίσματος της βαλβίδας επιτρέπει τη λείανση και αναδιαμόρφωση του ανοίγματος σε περίπτωση τυχόν διαρροής. Ο χειρισμός της βαλβίδας εκκένωσης, μέσω χειρομοχλού και περικόχλιου, επιτυγχάνεται μόνο με τη χρήση ειδικού κλειδιού, που αποθηκεύεται σε ειδικό κιβώτιο (κλειδουχείο) στο εσωτερικό της φυλακίδας. Αυτό, με την σειρά του, ασφαλίζεται με μολυβδοσφραγίδα και χρησιμοποιείται μόνο από το αρμόδιο προσωπικό στις εγκαταστάσεις λοιμοκαθαρητηρίων.

Η φυλακίδα των ποιμνιοφόρων είναι όμοια με αυτή των φορταμαξών Ζτ, ενώ στο άλλο άκρο του οχήματος υπάρχει σκαλοπάτι με την αντίστοιχη χειρολαβή, για την διευκόλυνση του κλειδούχου κατά τους ελιγμούς. Η στέγη των οχημάτων είναι επίσης παρόμοια με αυτή των Ζ και Ζτ, επενδύεται όμως από 10 μεταλλικά ελάσματα, επειδή και το μήκος του κιβωτίου είναι αυξημένο.

Όλες οι φορτάμαξες «Ringhoffer» είναι διαξονικές, ενώ το μεταξόνιο των κλειστών και ανοικτών

οχημάτων είναι 4500 mm. Στην περίπτωση των απέδητων οχημάτων (κλειστά και ανοικτά) οι άξονες είναι τοποθετημένοι συμμετρικά, επομένως έχουν πρόβολο 1600 mm, ίσο και στα δύο άκρα. Αντίθετα, για λόγους πιο ομοιόμορφης κατανομής του βάρους στο σύστημα αιωρήσεως, οι άξονες των πεδούμενων φορταμαξών είναι τοποθετημένοι ασύμμετρα σε σχέση με το πλαίσιο, με αποτέλεσμα άνισο πρόβολο στα δύο άκρα, 2200 mm στο άκρο με εξώστη και 1700 mm στο άκρο χωρίς εξώστη.

Οι δύο τροχοφόροι άξονες, στο μεταξύ των τροχών τμήμα, έχουν διάμετρο Ø135 mm κεντρικά και για 200 mm, αυξανόμενης έως τα Ø145 mm προς τα άκρα, με δύο συμπαγείς χαλύβδινους τροχούς διαμέτρου Ø1 m ο κάθε ένας. Οι τροχοί αποτελούνται από σώτρο και επίσωτρο πάχους 135 mm στην επιφάνεια κύλισης, σφηνωμένα μεταξύ τους και ασφαλισμένα με στεφάνη (κορδόνι). Δύο τρύπες, διαμέτρου Ø50 mm, συμμετρικά προς το κέντρο του τροχού χρησιμεύουν για την ανύψωση και μετακίνηση των τροχών με χρήση γερανού.

Οι στροφείς των αξόνων έχουν διάμετρο Ø115 mm επάνω δε σε αυτούς ολισθαίνουν οι τριβείς ολισθήσεως (κουζινέτα) των λιποκιβωτίων. Αυτοί είναι διμερούς τύπου με χαλινό υπολιποκιβωτίου και λίπανση με ψήκτρες μόνο στο κάτω μέρος του στροφέα. Η επιφάνεια τριβής είναι κατασκευασμένη από κράμα μολύβδου (65%) - αντιμονίου (21%) - κασιτέρου (14%). Για τον περιορισμό της κατά πλάτος κίνησης τους υπάρχουν από δύο ευθυντήριες πλάκες ανά τροχό, καθώς και αντίστοιχος αριθμός ωτίδων ανά λιποκιβώτιο. Επιπλέον, οι ποιμνιοφόρες φορτάμαξες, λόγω του μεγάλου μεταξονίου τους, διαθέτουν διάταξη περιστροφικής μετατόπισης των αξόνων (τζόγος) προς διευκόλυνση της ομαλής εγγραφής των καμπυλών, ιδιαίτερα αυτών με μικρή ακτίνα (R).

Επάνω στους τριβείς των αξόνων εδράζονται τα φυλλοειδή ελατήρια αιωρήσεως, από 11 φύλλα πάχους 13 mm, που σταθεροποιούνται μεταξύ τους με νευρώσεις και εγκοπές, μεταξύ δε 2 πλακών, με 4 μπουλόνια στους τριβείς. Στα άκρα τους στηρίζεται το αμάξωμα με τη βοήθεια συμπαγών ενωτίων στις φορτάμαξες «Ζ», «Ζτ» και «Μ» ή κρικοειδών στις φορτάμαξες «Ητ».

Όλα τα οχήματα φέρουν σωλήνες επικοινωνίας πέδης πεπιεσμένου αέρος (λευκό αγωγό). Τα πεδούμενα φορτηγά «Ζτ» και «Ητ» φέρουν όμως, επιπλέον, σύστημα κοχλιοφόρου χειροτροχοπέδης, σχεδιασμένο με τρόπο που να μπορεί, μελλοντικά, να υποδεχθεί σύστημα αυτομάτου πέδης κενού «Hardy» ή πεπιεσμένου αέρος «Westinghouse». Ο χειρισμός της χειροτροχοπέδης γίνεται από την αντίστοιχη φυλακίδα του τροχοπεδητού, η οποία, είναι ξύλινης κατασκευής, πλήρως κλειστού τύπου με στέγη κεκλιμένη προς το άκρο του οχήματος. Σε κάθε παρεία υπάρχει από μία στρεπτή πόρτα που ασφαλίζει εσωτερικά ή εξωτερικά με μάνδαλο, διαθέτει δε από ένα τετράγωνο παράθυρο 210x210 mm με γιάλινο τζάμι πάχους 15 mm. Εσωτερικά, και στην επιφάνεια με την οποία συνορεύει το κιβώτιο, βρίσκεται ένα αναδιπλούμενο ξύλινο κάθισμα για τον τροχοπεδητή, απέναντι του δε το χειριστήριο της χειροτροχοπέδης, καλυμένο εξωτερικά της φυλακίδας με ημικυλινδρικό μεταλλικό έλασμα.

Όλες οι παραπάνω φορτάμαξες, διαθέτουν στερεωμένους σε κάθε μετωπική δοκό του πλαισίου, από 2 προσκρουστήρες με ένα σπειροειδές ελατήριο ο καθένας. Με την επιφάνεια του δίσκου του δεξιού προσκρουστήρα να είναι καμπυλωτή και του αριστερού να είναι επίπεδη κατά τα γερμανικά πρότυπα, εξασφαλίζεται όσο το δυνατόν σε τυχόν βίαιη πρόσκρουση δύο οχημάτων, η σφήνωση των προσκρουστήρων τους μεταξύ τους, αποτρέποντας έτσι πιθανή αναρρίχηση του ενός οχήματος πάνω στο άλλο. Το σύστημα έλξεως περιλαμβάνει, ανά μετώπη, από ένα κύριο άγκιστρο έλξεως, έναν κοχλιωτό ρυθμιζόμενο ταυτήρα συζεύξεως αντοχής 50t, καθώς και ένα άγκιστρο / συνδετήρα ασφαλείας για περίπτωση διάσπασης. Όλα τα εξαρτήματα αυτά, διαθέτουν, από κοινού, ένα σπειροειδές ελατήριο (ελατήριο έλξεως), εσωτερικά του πλαισίου του οχήματος.

Επάνω στο αμάξωμα των οχημάτων αναγράφονται με λευκά γράμματα τα βασικότερα στοιχεία ταυτοποίησης, τεχνικά χαρακτηριστικά και στοιχεία συντήρησης (επιθεωρήσεις και αναλιπάνσεις). Οι επιγραφές που αφορούν την αριθμηση, ιδιοκτησία («ΣΕΚ-ΣΕΗ») και χώρα ιδιοκτησίας («GRÉCE»), επί του αμαξώματος / παρειών των κλειστών και ανοικτών οχημάτων φέρουν και σκίαση, ώστε να δίδουν την εντύπωση ότι είναι τρισδιάστατες. Όλα τα οχήματα, στην αριστερή πλευρά του πλαισίου φέρουν μεταλλική χυτή πινακίδα 280x110 mm που αναγράφει τον ιδιοκτήτη («Σ.Ε.Κ.») και την αριθμηση του οχήματος. Αυτή είναι και η πρώτη εμφάνιση, στους Σ.Ε.Κ., μιας τέτοιας τακτικής, η οποία επρόκειτο να συνεχιστεί μέχρι και τις παραλαβές του 1965, οπότε οι αριθμήσεις των Σ.Ε.Κ. αρχίζουν να καταργούνται και να αντικαθίστανται από τις 12ψήφιας κατά UIC/RIV και RIC. Αριστερά του κέντρου του πλαισίου, αντίστοιχη πινακίδα αναγράφει την πλήρη ονομασία του προμηθευτή, το εργοστάσιο κατασκευής του συγκεκριμένου οχήματος, τον κατασκευαστικό αριθμό και την χρονολογία κατασκευής. Τέλος, όλα ανεξαρτήτως τα οχήματα διαθέτουν από έναν φανοστάτη ανά μετώπη, τα δε πεδούμενα φέρουν έναν ακόμα ανά παρεία, στερεωμένο στην γωνία του κιβωτίου στο άκρο του εξώστη.

## Εκμετάλλευση και μετασκευές κατά τα πρώτα χρόνια

Δυστυχώς, δεν έχουν μέχρι σήμερα γίνει γνωστές λεπτομερείς πληροφορίες για το μεταφορικό έργο των φορταμαζών κατά τα πρώτα χρόνια τους. Παρ' όλα αυτά, φαίνεται πως ήταν ιδιαίτερα επιτυχείς και απετέλεσαν από τις πρώτες επιλογές για τις μετασκευές που απαιτούνταν για τις κατά καιρούς ανάγκες του δικτύου. Σε αυτό βέβαια, συντελεί σημαντικά και η πλέον πολύ μεγαλύτερη δύναμη τέτοιων οχημάτων των Σ.Ε.Κ. -ιδιαίτερα των κλειστών- η οποία μάλιστα, το 1928-1929 ενισχύεται ακόμη περισσότερο, με την προμήθεια 175 οχημάτων «Ζπτ» Βελγίου (τα λεγόμενα «Στρατιωτικά»).

Στα τέλη της δεκαετίας του '30 προστίθεται σύστημα αυτομάτου πέδης κενού σε 23 από τις κλειστές φορτάμαζες Ζτ (πλέον Ζκτ). Την ίδια περίοδο, οι Σ.Ε.Κ. συμμετέχουν με την Εθνική Τράπεζα και τους Σ.Π.Α.Π. στην ίδρυση της «Ανωνώμου Εταιρείας Εξαγωγής Νωπών Οπωρών», σε αυτά δε τα πλαίσια γίνεται (περίπου το 1932) και η πρώτη μετασκευή. Πρόκειται για την μετατροπή 40 πεδούμενων κλειστών φορταμαζών (Ζτ) σε διδάπεδα αεριζόμενα οχήματα μεταφοράς οπωρών (λαχανικά, φρούτα κλπ). Με την προσθήκη 12 νέων εξαεριστήρων 520x550 mm (4 ανά παρειά, 2 ανά μετώπη) δημιουργείται το απαιτούμενο ρεύμα αέρα που εξασφαλίζει την διατήρηση των μεταφερόμενων νωπών προϊόντων. Τα νέα οχήματα (αρχικά Ζ0τ, μετέπειτα 0τ) αριθμούνται τελικά ως 0τ 8930-8969.



Σ | Ο ελληνο-ιταλικός πόλεμος έχει μόλις ξεσπάσει και οι στρατιώτες μας αναχωρούν για το μέτωπο με την αεριζόμενη φορτάμαξα 0τ 8940. Το δεύτερο δάπεδο φαίνεται να έχει αφαιρεθεί (Αρχείο Εθνικού Ιστορικού Μουσείου)

Οι ανοικτές φορτάμαζες χρησιμοποιούνται για την μεταφορά κάθε είδους εμπορευμάτων και υλικών μη ευπαθών στις καιρικές συνθήκες. Εντονή είναι η παρουσία τους και στις υπηρεσιακές αμαξοστοιχίες έργων και μεταφοράς υλικών συντήρησης και στρώσης της γραμμής, όπως π.χ. από τα σκυρωρυχεία του Υπάτου και του Δομοκού, χρήσεις στις οποίες θα παραμείνουν και μέχρι το τέλος της κυκλοφορίας τους περί τα 70 χρόνια αργότερα. Γύρω στο 1929, αποκτούν και 4 θήκες και οδηγούς ορθοστατών ανά παρειά, με αφαίρεση 2 κρίκων προσδέσεως ανά παρειά και συμπλήρωση των ανοιγμάτων με ηλώσεις. Από το γεγονός ότι στοιχεία που να επιβεβαιώνουν την χρήση των ορθοστατών δεν έχουν βρεθεί μέχρι στιγμής, συμπεραίνουμε πως η χρήση αυτή ήταν βραχύβια.

## ΤΑ ΕΚΔΡΟΜΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

### α) Η προπολεμική περίοδος.

Μέσα στην ίδια δεκαετία όμως, και συγκεκριμένα το 1935, ανοίγει ένα άλλο, μεγαλύτερο κεφάλαιο για τους Σ.Ε.Κ.: τα εκδρομικά οχήματα. Ένα πρόγραμμα μετασκευής μιας ποσότητας κλειστών φορταμαζών σε επιβατάμαξες θερινού τύπου προδιαγραφών 3ης θέσης, για τις καλοκαιρινές εκδρομές και τα λουιρά των λαϊκών στρωμάτων σε διαδρομές όπως Αθήνα-Χαλκίδα και Θεσσαλονίκη-Πλαταμώνας. Έτσι, δίνεται η ευκαιρία σε μεμονωμένα άτομα και οικογένειες, αλλά και συλλόγους, σωματεία, ποδοσφαιρικές ομάδες, προσκόπους και σχολεία, να ταξιδέψουν με πολύ φθηνό εισιτήριο, π.χ έναντι 4, 5, 10, 20 δρχ. για Χαλκίδα με επάνοδο.

Η μετασκευή των οχημάτων ανατέθηκε στο Κεντρικό Εργοστάσιο Πειραιώς, όπου, αρχικά, οι τεχνίτες των Σ.Ε.Κ. αφαίρεσαν τις δυο συρόμενες πόρτες και στην θέση τους τοποθέτησαν κγκλιδώμα, που το τμήμα του προς το άκρο με την φυλακίδα ανοίγει προς τα μέσα. Δύο σκαλοπάτια μικρότερου μήκους από τα αυθεντικά, κάνουν ευκολότερη την είσοδο των επιβατών στα οχήματα. Ανοίχτηκαν, με την αφαίρεση 7 σανίδων του κιβωτίου 8 συνολικά παράθυρα (4 ανά παρειά) που κλείνουν με τη χρήση ενός παραθυρόφυλλου, συρόμενου μεταξύ δύο διαδοχικών ανοιγμάτων. Κάθε όχημα διαθέτει 37 συνολικά θέσεις Γ' σε μορφή 7 ξύλινων πάγκων με μεταλλικά στηρίγματα που είναι τοποθετημένοι κατά πλάτος (2 εξάθεσοι στα άκρα και 5 πενταθέσοι ενδιάμεσα) με πλευρικό διάδρομο. Πάνω από τα παράθυρα υπάρχουν και κανάλια αποσκευών. Ορισμένα, μάλιστα, οχήματα διαθέτουν και δικό τους σύστημα ηλεκτροφωτισμού (αυτόφωτα) με γεννήτρια και συσσωρευτές, ενώ κατασκευάστηκε και όχημα αναψυκτήριο («BAR»).

Στις 23/04/1935 γίνονται τα εγκαίνια της πρώτης αμαξοστοιχίας με τα εκδρομικά οχήματα, με επιβάτες -μεταξύ άλλων- τον Δήμαρχο Αθηνών Κ. Κοτζιά, τον λογοτέχνη Παύλο Νιρβάνα καθώς και πολλούς δημοσιογράφους. Το όλο εγχείρημα στέφεται με μεγάλη επιτυχία, κάτι που φαίνεται από το ότι π.χ. μόνο την Πρωτομαγιά του 1935 εκδόθηκαν 1570 «εκδρομικά» εισιτήρια.

Η επιτυχία αυτή δεν μπορεί παρά να ωθήσει τους Σ.Ε.Κ. για περαιτέρω εξελίξεις και βελτιώσεις και έτσι ήδη μέσα στο 1935 κάνει την εμφάνισή του και ένας νέος σχεδιασμός εκδρομικών, αυτή την φορά χειμερινού τύπου. Αυτά, θα προέλθουν από την μετασκευή αυθεντικών πεδούμενων Ζτ «Ringhoffer», αλλά ίσως και από κάποια εκ των ήδη μετασκευασμένων σε θερινά οχήματα. Αυτή την φορά, όλες τις εργασίες (πού διάρκεσαν μέχρι το 1938) αναλαμβάνει το Εργοστάσιο Οχημάτων Θεσσαλονίκης.

Σ | Εκδρομείς ποζάρουν μπροστά στην Θερρινή άμαξα Θ 818 στον Σ.Σ. Λιανοκλαδίου. 21/6/1937 (συλλογή Κ. Πιπίνη)



Επειδή τα οχήματα αυτά επρόκειτο να χρησιμοποιηθούν και κατά τους χειμερινούς μήνες, το

άνοιγμα της πόρτας σφραγίζεται με δοκό και σανιδώματα, η δε επιβίβαση/αποβίβαση των επιβατών γίνεται πλέον μέσω της φυλακίδας του τροχοπεδητή. Οι πόρτες της φυλακίδας αφαιρούνται, αλλά μία νέα, συρόμενη πόρτα με εσωτερικό παράθυρο συνδέει τον εξώστη με τον χώρο των επιβατών. Πέραν των 8 παραθύρων κατά μήκος της κάθε παρειάς (συμπεριλαμβανομένων 2 παραθύρων στο σημείο όπου βρισκόταν η πόρτα), τα συγκεκριμένα οχήματα διαθέτουν από 2 παράθυρα και σε κάθε μετώπη. Όλα τα παράθυρα, διαθέτουν ανεξάρτητη διάταξη ανοίγματός τους, με τα δύο ημίσεια τους να ανοίγουν, καθέτως συρόμενα το ένα μπροστά από το άλλο.

Οι χειμερινές εκδρομικές επιβατάμαξες προσφέρουν ένα ακόμη πλεονέκτημα: την δυνατότητα επικοινωνίας μεταξύ των ομοειδών οχημάτων. Για το σκοπό αυτό, ανοίγεται και στο άλλο άκρο του οχήματος μία εσωτερικός συρόμενη πόρτα με παράθυρο. Η μετωπική πλευρά της φυλακίδας αφαιρείται εντελώς, με το χειριστήριο της χειροτροχοπέδης να μετατοπίζεται στο άκρο της και τον οριζοντίως περιστρεφόμενο μοχλό να αντικαθίσταται από κυκλικό χειροστρόφαλο (τιμόνι) κάθετα τοποθετημένο για εξοικονόμηση χώρου, αλλά και για λόγους ασφαλείας. Αμφότερα τα άκρα του οχήματος διαθέτουν γέφυρα επικοινωνίας, καθώς και από ένα πτυσσόμενο κιγκλιδώμα. Αυτό, φράζει την δίοδο έξω από το όχημα όσο η γέφυρα είναι ανεβασμένη, ενώ όταν αυτή πέφτει, περιστρέφεται αναπτυσσόμενο κατά μήκος στα αριστερά αυτής και με την βοήθεια πείρου σταθεροποιείται στην μετώπη του άλλου οχήματος. Έτσι, κατά την σύνδεση δύο τέτοιων οχημάτων, με την βοήθεια του κιγκλιδώματος στη μία πλευρά του καθενός, η δίοδος μέσω της γέφυρας προστατεύεται και από αριστερά και από δεξιά, προσφέροντας όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ασφάλεια στους διερχόμενους επιβάτες.

Η εσωτερική διάταξη των καθισμάτων είναι επίσης ανανεωμένη, με 7 τριθέσιους και 11 διθέσιους ξύλινους πάγκους που αποδίδουν σύνολο 43 θέσεων Γ' καθώς και κεντρικό διάδρομο.

Η συνολική δύναμη των εκδρομικών οχημάτων χωρίζεται σε 4 σειρές, 3 εκ των οποίων προέρχονται από φορτηγά «Ringhoffer»:

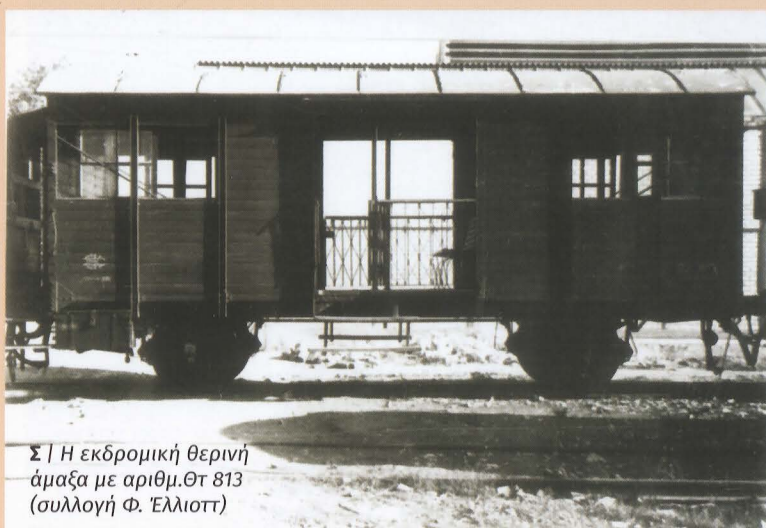
- Θτ 801-850 (50 μονάδες) θερινού τύπου 37 θέσεων μετασκευής Κ. Ε. Π.
- Θτ 851 (1 μονάδα) θερινό αναψυκτήριο (BAR) μετασκευής Κ. Ε. Π.
- Θτ 861-910 (50 μονάδες) χειμερινού τύπου 43 θέσεων μετασκευής Ε.Ο.Θ.
- Θτ 995 (1 μονάδα) χειμερινό αναψυκτήριο (BAR) μετασκευής Ε.Ο.Θ., εκ μετασκευής της φορτάμαξας RM με αριθμό Ζτ 5172

Από το σύνολο των εκδρομικών οχημάτων, 45 θερινά, το θερινό «BAR» και 25 χειμερινά ανήκουν στην δύναμη της Διευθύνσεως Έλξεως, ενώ τα υπόλοιπα 25 χειμερινά, 5 θερινά και το χειμερινό «BAR» στην δύναμη της Διευθύνσεως Περιφέρειας, χωρίς να είναι γνωστός ο λόγος αυτού του διαχωρισμού. Όλα τα εκδρομικά οχήματα έχουν πράσινο χρωματισμό, πλην των BAR που είναι μάλλον λευκά.

Από το σημείο αυτό, όπου η αρχική δύναμη έχει διαμορφωθεί και σταδιακά, με το πέρασμα του χρόνου έως την δεκαετία του 1950 τα εκδρομικά οχήματα εξελίσσονται περαιτέρω, με μικρά βήματα – προσθήκες σε μικρό αριθμό οχημάτων κάθε φορά, όπως η προσθήκη αγωγών διοχετεύσεως κενού πέδης (λευκός αγωγός) ή η προσθήκη συστήματος αυτομάτου πέδης κενού. Αποτέλεσμα είναι, πολλά εκ των αρχικών ομοίων οχημάτων τελικά να διαφοροποιηθούν.



Σ | Η εκδρομική θερινή άμαξα - αναψυκτήριο - BAR, με αριθμ. Θτ 851 (συλλογή Φ. ΈλλιOTT)



Σ | Η εκδρομική θερινή άμαξα με αριθμ.Θτ 813 (συλλογή Φ. ΈλλιOTT)



Σ | Η εκδρομική χειμερινή άμαξα με αριθμ. Θτ 869 (συλλογή Φ. ΈλλιOTT)

Σε ότι, τέλος, αφορά τα ποιμνοφόρα, ενώ (όπως αναφέρθηκε ήδη) ο αρχικός σχεδιασμός τους προοριζόταν κυρίως για την μεταφορά χοίρων, είναι προφανές πως στην Ελλάδα τα «ΗΤ» χρησιμοποιήθηκαν κυρίως για μεταφορά αιγοπροβάτων, οι πληθυσμοί των οποίων είναι πολύ μεγαλύτεροι στη χώρα μας και, εκείνη την εποχή, εξ ολοκλήρου νομαδική. Το 1939 γίνεται και η πρώτη μετασκευή της σειράς. Σε 11 οχήματα αφαιρούνται οι φάτνες και προστίθεται ένας επιπλέον ενδιάμεσος, τρίτος όροφος που αυξάνει την επιφάνεια φόρτωσης στα 60 m<sup>2</sup>. Μάλλον λίγα χρόνια αργότερα, 6 ακόμα οχήματα μετασκευάζονται σε μονοδάπεδες με επιφάνεια φόρτωσης 25,5 m<sup>2</sup>.

Δυστυχώς, δεν είναι γνωστές άλλες λεπτομέρειες για τις εργασίες μετασκευής, αλλά ούτε και για το εμπνευματικό έργο των μετασκευασμένων οχημάτων. Παρ' όλα αυτά, η διάταξη των οχημάτων της πρώτης περίπτωσης, ίσως παραπέμπει σε οχήματα μεταφοράς πουλερικών, ενώ η δεύτερη περίπτωση ίσως αφορά την μεταφορά βοοειδών ή άλλων μεγάλων ζώων.

## Β' Παγκόσμιος Πόλεμος

Η περίοδος του Β' Π.Π. και της Κατοχής στην Ελλάδα αποτελεί από μόνη της ένα από τα σημαντικότερα κεφάλαια της ελληνικής σιδηροδρομικής ιστορίας, αφού σ' αυτή την περίοδο ο σιδηρόδρομος διαδραματίζει έναν σημαντικά επιβαρυνόμενο ρόλο.

Τόσο κατά την περίοδο του ελληνο-ιταλικού πολέμου και της γερμανικής εισβολής, αλλά και κατά την 4ετή κατοχή (1941-44), δεν υπήρξε κανενός είδους μεταφορά στην οποία να μη συμμετείχε η υπεράριθμη δύναμη φορταμαξών «Ringhoffer» που διαθέτουν οι ΣΕΚ: από μεταφορές βόμβακος και αραβοσίτου μέχρι στρατιωτών, ζώων, πυρομαχικών και αρμάτων καθώς και λοιπών πολεμοφοδίων. Επι πλέον, είναι πολύ πιθανόν κάποιες από τις κλειστές αυτές φορτάμαξες να χρησιμοποιήθηκαν και στα διαβόητα «Τραίνα του Θανάτου» για τις μεταφορές των Ελλήνων Εβραίων στα στρατόπεδα εξόντωσης, χωρίς ωστόσο αυτό να είναι πλήρως τεκμηριωμένο, λόγω έλλειψης των σχετικών πληροφοριών.

Ταυτόχρονα όμως, οι Σ.Ε.Κ. (και όχι μόνον αυτοί) αποτέλεσαν και ένα από τα κυριότερα θύματα του πολέμου, απαριθμώντας καθ' όλη τη διάρκειά του, ανυπολόγιστες καταστροφές σε όλους τους τομείς. Ενδεικτικά, όσον αφορά τις φορτάμαξες «Ringhoffer», τον Αύγουστο του 1945 -χωρίς δηλαδή να υπολογίζονται οι καταστροφές του Εμφυλίου - αναφέρονται ως απωλεσθείσες, 700 κλειστές (587 Ζτ και 113 Ζ), 139 ανοικτές Μ και 24 ποιμνοφόρες Ητ, δηλαδή το 70%, 55,6% και 48% (συνολικά 66,4%) των αρχικών ποσοτήτων αντίστοιχα. Από αυτές, σημαντικός αριθμός τελικά θα αποκατασταθεί, με τις υπεράνθρωπες προσπάθειες του προσωπικού των -επίσης κατά μεγάλο ποσοστό- κατεστραμμένων εργοστασίων των Σ.Ε.Κ. (κυρίως στον Πειραιά και την Θεσσαλονίκη) κατά τις δεκαετίες του '40 και '50.

Διευκρινίζεται, πως όταν αναφερόμαστε σε απολεσθείσες φορτάμαξες, εννοούμε είτε οχήματα με πολύ σοβαρές βλάβες ή ζημιές, είτε οχήματα που αφαιρέθηκαν από την δύναμη των Σ.Ε.Κ. επειδή έτυχε κατά την λήξη του πολέμου να βρίσκονται σε άλλη χώρα όπου και παρέμειναν ή καταστράφηκαν ή που λαφυραγωγήθηκαν εσκεμμένα. Μια τέτοια χαρακτηριστική περίπτωση συνέβη στις 21/1/1975 όταν κατά την υποδοχή της αμαξοστοιχίας 63967 στον εμπορευματικό σταθμό Θεσσαλονίκης, διαπιστώθηκε από τεχνικούς του Ο.Σ.Ε. ότι η φορτάμαξα υπ' αριθμόν 1195665 των J.Z. (Γιουγκοσλαβικοί Σιδηρόδρομοι) ήταν μία από τις αφαιρεθείσες κλειστές «Ringhoffer» των Σ.Ε.Κ. Τα καλύματα των λιποκιβωτίων της είχαν επικαλυφθεί από στρώμα σιδηρόστοκου, αποκρύπτοντας έτσι την ανάγλυφη επιγραφή «ΣΕΚ». Όπως και σε κάποιες ακόμα αντίστοιχες περιπτώσεις, την σχετική επικοινωνία μεταξύ των δύο χωρών ακολούθησε ο επαναπατρισμός του συγκεκριμένου οχήματος.

## Τα μεταπολεμικά χρόνια (1945-1970)

Κατά τα μεταπολεμικά χρόνια φαίνεται να καταγράφεται μία μεγαλύτερη έμφαση στην διεύρυνση της χρήσης των κλειστών φορταμαξών. Μία από τις βασικές εργασίες που πραγματοποιούνται σε όσες από τις Ζ και Ζτ βρίσκονται ακόμη σε κυκλοφορία είναι η προσθήκη αντιθυρίδων, η οποία είχε μεν ξεκινήσει προπολεμικά, ξαναρχίζει όμως πάλι το καλοκαίρι του 1957 στο Ε.Ο.Θ. Κάθε όχημα φέρει από δύο αντιθυρίδες που χρησιμεύουν για την μεταφορά φορτίων χύδην. Την ίδια, περίπου, εποχή αφαιρούνται και οι πασίγνωστες επιγραφές «ΑΝΔΡΕΣ-ΙΠΠΟΙ».

Παρά τον πολύ μεγάλο αριθμό των φορταμαξών «Ringhoffer» που απωλέστηκαν ή

καταστράφηκαν κατά τον Β' Π.Π. και τον, επίσης, μεγάλο αριθμό αυτών που έχουν μετασκευαστεί, ο στόλος αυτών που παραμένουν στην κυκλοφορία ως «Ζ» και «Ζτ» παραμένει ακόμα μεγάλος. Αυξάνει, μάλιστα, περισσότερο περί το 1962, όταν γίνεται και η επαναφορά όσων αεριζόμενων οχημάτων «Οτ» είχαν απομείνει μέχρι τότε. Αυτά, επανερχόμενα στην αρχική τους σειρά με την αφαίρεση του δεύτερου δαπέδου και των πρόσθετων εξαεριστήρων λαμβάνουν ξανά τους αρχικούς τους αριθμούς. Τελικώς, την δεκαετία του '60 η δύναμη των Σ.Ε.Κ. σε διαθέσιμες φορτάμαξες Ζ και Ζτ ανέρχεται σε 495 οχήματα.



Σ | Γερμανοί στρατιώτες χαλαρώνουν μπροστά στην φορτάμαξα με αριθμό Ζτ7047, στο Μ.Α.Ι. Η γερμανική επιγραφή στην πόρτα δηλώνει ότι πρόκειται για άνδρες του 11ου Τμήματος Μηχανοστασίων (Feldeisb. Masch. Abtl. 11) που είχε έδρα του το Μ.Α.Ι. Μάρτιος 1944 (συλλογή Ι. Ζώρζου)



Σ | Κατεστραμμένα από βομβαρδισμούς γερμανικών αεροπλάνων οχήματα στον Σ.Σ. Δομοκού. Στα δεξιά διακρίνονται δύο κλειστές φορτάμαξες «Ringhoffer». 24/4/41 (συλλογή Γ. Χανδρινού)

## ΤΑ ΕΚΔΡΟΜΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

### β) Η μεταπολεμική περίοδος

Με τους Σ.Ε.Κ. αλλά και ολόκληρη την χώρα ακόμα σε περίοδο ανάκαμψης από τα δεινά του Β' Π. Π., στις αρχές της δεκαετίας του '50 επανέρχονται στο προσκήνιο τα εκδρομικά οχήματα, η χρήση των οποίων κατά τον πόλεμο είχε βεβαίως αλλάξει. Πριν από την επαναφορά αυτή όμως, έπρεπε να προηγηθούν οι ουκ ολίγες εργασίες ανάταξης και ανανέωσης της δύναμης, έργο όχι απλό, αλλά σημαντικά πιο εύκολο και οικονομικό από την οποιαδήποτε αγορά νέου επιβατικού τροχαίου υλικού.

Το πρώτο σκέλος της ανάταξης αυτής αφορούσε, βεβαίως, την επισκευή όσων περισσότερων από τα διασωθέντα εκδρομικά οχήματα, αλλά και της αναβάθμισής του με εργασίες όπως:

- Αφαίρεση μίας ή δύο θέσεων για την προσθήκη αποχωρητηρίου, με νιπτήρα, λεκάνη με αγωγή αποχέτευσης επί της γραμμής, ημιδιαφανείς υαλοπίνακες στο παράθυρο και υδαταποθήκη χωρητικότητας 0,30 m<sup>3</sup> περίπου. Αυτή βρίσκεται γωνιακά στο άκρο της χειροτροχοπέδης, ενώ στον εξώστη προστίθεται και κάθετη κλίμακα για την πλήρωσή της από το στόμιο που βρίσκεται επί της οροφής του οχήματος.
- Εξ ολοκλήρου αντικατάσταση των φυλλοειδών ελατηρίων αιωρήσεως με μεγαλύτερα (για χρήση σε επιβατάμαξες), έτσι ώστε να βελτιωθεί η –μέχρι τότε– άβολη για τους επιβάτες, κύλιση των βαγονιών.
- Σύστημα θέρμανσης ατμού.
- Αντικατάσταση του συστήματος αυτομάτου πέδης κενού από σύστημα πέδης πεπιεσμένου αέρος (σε πολύ λίγα οχήματα).

Την περίοδο αυτή επίσης καταργείται και ο θερινός τύπος, επομένως οι εργασίες περιλαμβάνουν και ορισμένες μετατροπές οχημάτων από θερινά σε χειμερινά.

Το δεύτερο σκέλος της ανάταξης αποτελεί η εκ νέου μετασκευή οχημάτων σε εκδρομικά.

Η μεταπολεμική περίοδος έδειξε επίσης οι τότε απαιτήσεις σε ποιμιοφόρα οχήματα δεν ήταν μεγάλες, αφού ο πόλεμος επέδρασε αρνητικά ακόμα και στην αναπτυγμένη κάποτε νομαδική κτηνοτροφία. Ακόμα και όταν παρυσιαζόταν κάποιο συγκεκριμένο έργο και οι ανάγκες αυξάνονταν, αυτό ήταν βραχύβιο. Επι πλέον, πολλές φορές οι μεταφορές ζώων ικανοποιούνταν και με την χρήση κοινών κλειστών φορταμαζών Ζ, οι οποίες είχαν μεν το μειονέκτημα της μικρότερης χωρητικότητας σε ζώα και ούτε ήταν εξειδικευμένες για τέτοιου είδους μεταφορές, είχαν όμως το πλεονέκτημα ότι σε περίπτωση που το έργο μεταφοράς ζώων ολοκληρωνόταν, τα οχήματα δεν περιέρχονταν σε ακινησία, αλλά χρησιμοποιούνταν για άλλα φορτία. Αντίστοιχα, και στην περίπτωση των ποιμιοφόρων «Ringhoffer», όταν το 1951 παραλαμβάνονται οι 25 νέες ποιμιοφόρες φορτάμαξες Ιταλίας (κατ. Ο.Μ.Σ.Σ.Α.) Ηπτ 8801-8825 σύμβασης 1048/2.6.1950, η χρήση των παλαιότερων περιορίζεται σημαντικά και έτσι αποτελούν πλέον και αυτές, από τις πρώτες υποψήφιες για μετασκευές.

Αντίστοιχα λοιπόν, 25 από τις ποιμιοφόρες Τσεχοσλοβακίας επιλέγονται για να μετασκευαστούν σε εκδρομικές, οι δε εργασίες ξεκινούν το 1952. Παράλληλα, μετασκευάζεται σε εκδρομικά και ένας αριθμός διαζονικών κλειστών φορταμαζών της UNRRA / Αμερικάνικης Βοήθειας, οι λεγόμενες και «κόντρα πλακέ».

Το κιβώτιό τους αφαιρείται εντελώς και την θέση του παίρνει ένα εξ ολοκλήρου νέο αμάξωμα με σκελετό από σύμπλεγμα ξύλινων δοκών επενδεδυμένο με μεταλλικά ελάσματα. Για την ανάκτηση της, μετά την αφαίρεση του κιβωτίου, απωλεσθείσης ισχύος του πλαισίου, αυτό ενισχύεται κατάλληλα με χαλύβδινες δοκούς τοποθετημένες σε τριγωνική διάταξη κεντρικά και σε κάθε πλευρά.

Το αμάξωμα φέρει, σχεδόν στο κέντρο του, και από μία στρεπτή θύρα ανά πλευρά, προσβάσιμη μέσω δύο σκαλοπατιών. Κατά την επιβίβαση στο όχημα, κάποιος εισέρχεται πρώτα στον προθάλαμό του (στο μήκος των θυρών) και έπειτα σε έναν εκ των δύο χώρων επιβατών (ένος σε κάθε άκρο). Οι δύο αυτοί χώροι φέρουν κεντρικό διάδρομο και 26 ξύλινους διθέσιους πάγκους (12 και 14 θέσεων αντίστοιχα στους δύο χώρους) που αποτελούν το σύνολο των 52 θέσεων Γ' ανά όχημα, ενώ σε κάθε δύο πάγκους αντιστοιχεί και από ένα ολόσωμο παράθυρο, κάθετα ανοιγόμενο προς τα κάτω. Ο μεγαλύτερος από τους δύο χώρους επιβατών διαθέτει επίσης και αποχωρητήριο με το δικό του παράθυρο και εξοπλισμό παρόμοιο με αυτών των υπόλοιπων «Θ». Μετωπικά στο ένα άκρο και στο πλάτος του προσκρουστήρος υπάρχει κάθετη σκάλα που καταλήγει σε εξέδρα και διάδρομο πάνω στη στέγη του οχήματος, μέχρι το μήκος του αποχωρητηρίου, έτσι ώστε να είναι δυνατή η πλήρωση της υδατοδεξαμενής του. Σε κάθε μετώπη υπάρχει και από μία στρεπτή θύρα ανοιγόμενη εσωτερικά καθώς επίσης και αναδιπλούμενη γέφυρα επικοινωνίας με πιεσόμενο κηκλίδωμα ασφαλείας



Σ | Εκδρομική αμαξοστοιχία με άμαξες σειράς Θπτ-Θπτα 801-825 εκ μετασκευής ποιμιοφόρων «Ringhoffer» (συλλογή Ι. Ζώρζου).



Σ | Μία από τις ελάχιστες έγχρωμες φωτογραφίες εκδρομικών οχημάτων εκ μετασκευής ποιμιοφόρων Ητ (σειρά Θπτ/Θπτα 801-825) στην σύνθεση αμαξοστοιχίας στην 1η γραμμή του Σ.Σ.Αθηνών, λίγο πριν την αναχώρηση της. Αύγουστος 1962 (Μ. Dahlström, συλλογή Α. Καπακλή)

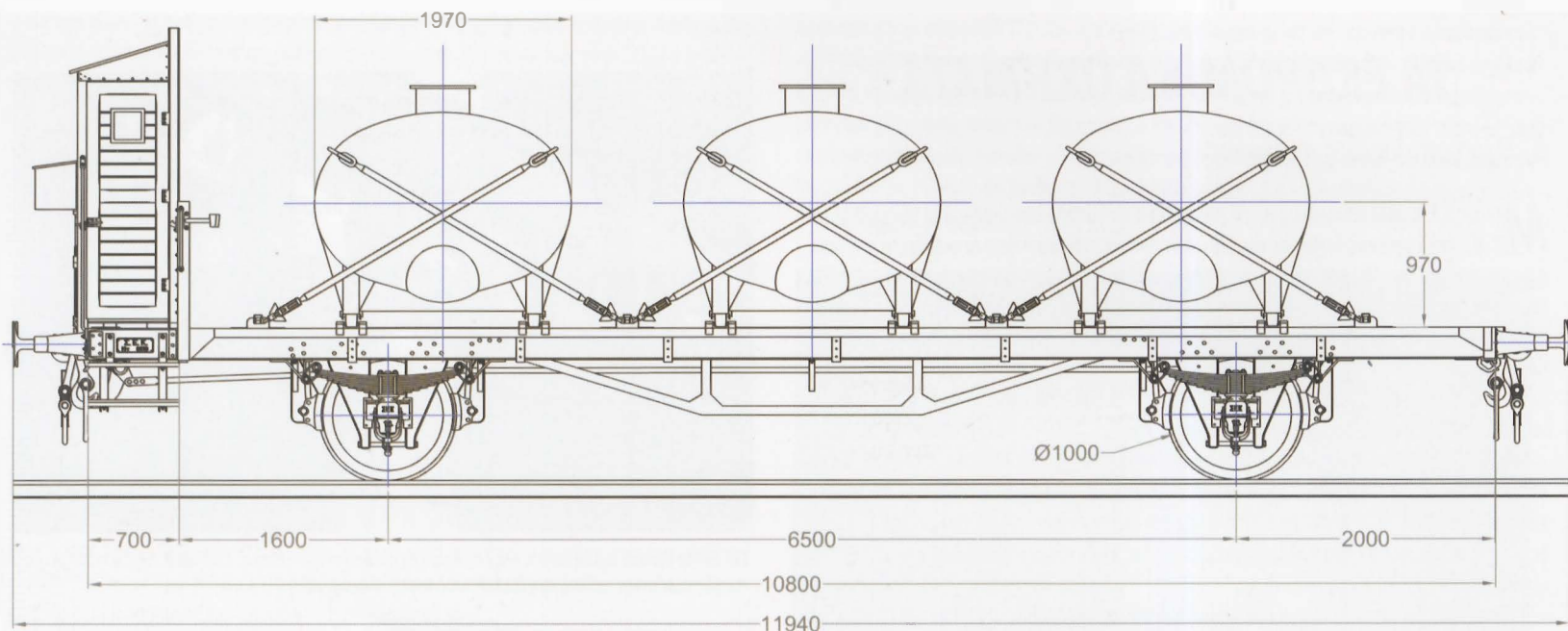
όπως περιγράφεται παραπάνω.

Τα φυλλοειδή ελατήριά τους αντικαθίστανται από νέα μεγαλύτερα, για χρήση σε επιβατάμαξες. Ο μοχλός του χειροστηρίου της κοχλιοφόρου χειροτροχοπέδης αντικαθίσταται από καθέτως περιστρεφόμενο κυκλικό χειροστρόφαλο (τιμόνι), ενώ προστίθεται σύστημα αυτομάτου πέδης πεπιεσμένου αέρος «Westinghouse» και σύστημα θέρμανσης ατμού. Σε 17 από τα 25 οχήματα εγκαθίσταται και διάταξη ηλεκτροφωτισμού με γεννήτρια και συσσωρευτές (αυτόφωτα).

Το 1956 τελειώνουν οι μετασκευές του συνόλου των 25 νέων εκδρομικών. Αυτά λαμβάνουν τις αριθμήσεις Θπτ/Θπτα 801-825 με το στοιχείο «α» («=αυτόφωτον») να χρησιμοποιείται για πρώτη και τελευταία φορά στην ιστορία. Οι μονάδες με μονό αριθμό διατίθενται στην Δ.Π.Α. (Διεύθυνση Περιφέρειας Αθηνών) ενώ αυτές με ζυγό αριθμό διατίθενται στην Δ.Π.Θ. (Διεύθυνση Περιφέρειας Θεσσαλονίκης), τακτική που αρκετές δεκαετίες αργότερα θα χρησιμοποιηθεί και για τον διαμοιρασμό των Βαρέων Μηχανημάτων Γραμμής του ΟΣΕ.

Όπως είναι αντιληπτό, το πεδίο αριθμήσεως των «νέων εκδρομικών» (801-825) καλύπτει και μέρος του πεδίου των θερινών οχημάτων (801-850). Αυτό είναι ένα πολύ σπάνιο φαινόμενο, και η εν λόγω περίπτωση αποτελεί ένα από τα απειροελάχιστα παραδείγματα που εφαρμόστηκε. Σε αυτό πάντως, συντελεί και το ότι μετά τον Β' Π.Π. τα εκδρομικά οχήματα θερινού τύπου (801-850) καταργούνται ολοκληρωτικά. Ορισμένα από αυτά φαίνεται πως τροποποιήθηκαν σε χειμερινού τύπου, ενώ τα υπόλοιπα επανήλθαν σε κλειστές φορτάμαξες συμβατικού τύπου Ζτ και επανεντάχθηκαν στην αρχική τους σειρά με τους αρχικούς τους αριθμούς.

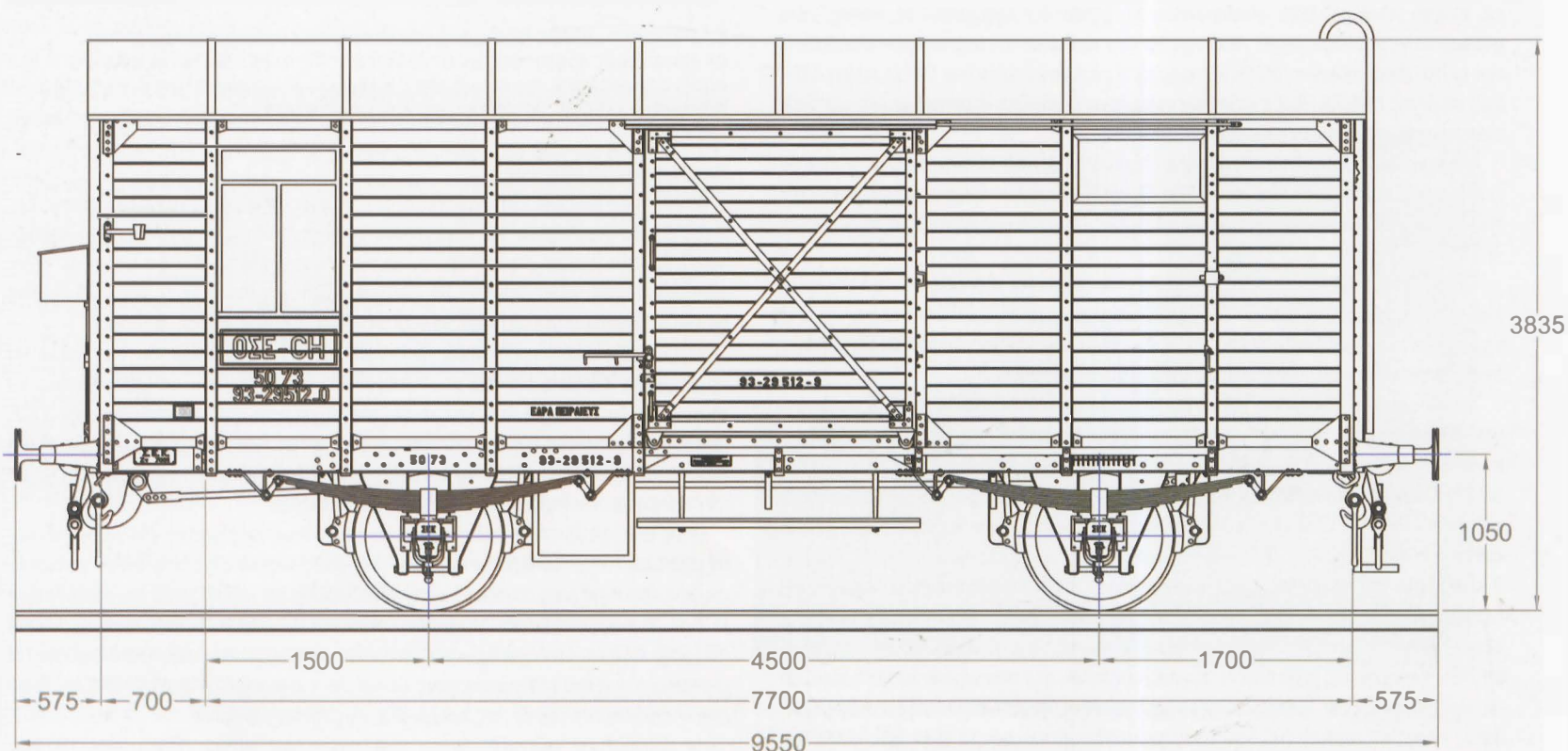
Σ | Σχέδιο φορτάμαξας μεταφοράς υγρών καυσίμων και εμπορευματοκιβωτίων εκ μετασκευής ποιμνιοφόρου Ητ. (σχ. Ι. Ζώρζος)



Σ | Εγκαταλελειμμένες φορτάμαξες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σ.Σ. Στρυμόνα. 3/6/2002 (Γ. Χανδρινός)



Σ | Ληλατημένη σκευοφόρος 50 73 93-29 511-2 (τέως Δ(π)τ 1756) εκ μετασκευής της κλειστής φορτάμαξας Ζτ 7277. Λαχανόκηποι 26/4/2008 (Ι. Ζώρζος)



Σ | Σχέδιο σκευοφόρου Δ(π)τ εκ μετασκευής κλειστής φορτάμαξας Ζτ. (σχ. Ι. Ζώρζος)

Την δεκαετία του '60 γίνονται και οι τελευταίες τρεις μετασκευές οχημάτων «Ringhoffer» όσο αυτά βρίσκονταν ακόμα στην εμπορευματική κυκλοφορία.

• Περί το 1964 μετασκευάζονται 8 από τις εναπομείνουσες ποιμινοφόρες Ητ σε «οχήματα μεταφοράς υγρών καυσίμων», όχι όμως ως βυτιοφόρα με σταθερή δεξαμενή, αλλά ως φορείς βυτιοδεκτών. Οι βυτιοδέκτες δύνανται να φορτωθούν ή να αφαιρεθούν ανά πάσα στιγμή και να συνεχίσουν το ταξίδι τους πάνω σε άλλα οχήματα-φορείς, σιδηροδρομικούς ή οδικούς.

Λόγω της αφαίρεσης του κιβωτίου, το πλαίσιο ενισχύεται κατάλληλα σε κάθε πλευρά και μεταξύ των αξόνων, με δύο κάθετες χαλύβδινες δοκούς C, μεταξύ δε αυτών με μία οριζόντια ανισοσκελή δοκό «U» (70x70x40xt). Η ένωση σε κάθε της άκρο σταθεροποιείται από μία επιπλέον διαγώνια δοκό, έτσι ώστε η όλη διάταξη ενίσχυσης να σχηματίζει ένα ορθογώνιο παραλληλόγραμμο κεντρικά και από ένα ορθογώνιο τρίγωνο στα άκρα αυτού. Όλες οι ενώσεις της ενίσχυσης είναι συγκολλητές.

Το πλαίσιο φέρει δάπεδο από μεταλλικά ελάσματα, πάνω του δε, 6 δοκοί «U» χρησιμεύουν ως διάδρομοι-κανάλια για την κύλιση των τροχίσκων 3 βυτιοδεκτών κατά την φόρτωση/εκφόρτωση, και τον περιορισμό της κατά μήκος του οχήματος κίνησής τους. Οι βυτιοδέκτες στερεώνονται με την ανάρτηση χιαστί, 2 ταυτήρων ανά πλευρά βυτιοδέκτη που συσφίγγονται με περικόχλια, που τα άκρα τους αγκιστρώνονται στη δεξαμενή του βυτιοδέκτη και σε ειδικούς σιδηροχαλύβδινους γάντζους (στο πλαίσιο του οχήματος) στους οποίους ασφαλιζονται με μάνδαλο.

Και πάλι, τα μετασκευασμένα οχήματα χωρίζονται σε δύο διαφοροποιημένους τύπους: η διαφορά έγκειται στο σημείο του πλαισίου που τοποθετούνται οι δύο ακριανοί βυτιοδέκτες. Σε 5 από αυτά, τοποθετούνται ακριβώς πάνω από τους τροχοφόρους άξονες της φορτάμαξας, ενώ στα υπόλοιπα 3 λίγο πιο κεντρικά του πλαισίου. Όλα ανεξαιρέτως, διατηρούν την φυλακίδα του τροχοπεδητή και το σύστημα κοχλιοφόρου χειροτροχοπέδης, και αποτελούν την σειρά Φτ 20301-20308. Πέρα από την μεταφορά βυτιοδεκτών (B1 και B2), από κάποια στιγμή και έπειτα, χρησιμοποιούνται και για την μεταφορά κοινών εμπορευματοκιβωτίων «Ρ», των κατηγοριών Α1 και Α2 («Σαρακάκη»).

• Από το 1965, περίπου, μετασκευάζονται και 13 κλειστές φορτάμαξες Ζτ σε σκευοφόρους συνοδείας εμπορικών αμαξοστοιχιών. Οι εργασίες περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την αντικατάσταση ενός εκ των παραθύρων αερισμού ανά πλευρά με προεξέχον παράθυρο και επέκταση του κιβωτίου μέχρι το άκρο του εξώστη, έτσι ώστε ο χειρισμός της χειροτροχοπέδης να μην πραγματοποιείται πλέον από ξεχωριστή φυλακίδα, αλλά εντός του αμαξώματος της σκευοφόρου. Φέρουν επίσης νέα μεγαλύτερα ελατήρια επιβαταμαξών, ηλεκτροφωτισμό, θέρμανση ατμού και νέους αναβαθμούς με κικκλίδωμα για τους ελιγμούς. Φυσικά, γίνεται και η σχετική διαμόρφωση της εσωτερικής διάταξης, ενώ, μέχρι το 1968 ολοκληρώνεται και η επιπλέον προσθήκη αυτομάτου πέδης πεπιεσμένου αέρα σε όλες τις μονάδες πλην μίας. Από την σειρά αυτή, Δ(π)τ 1751-1763 οι 6 πρώτες διατίθενται στην Δ.Π.Θ. και οι υπόλοιπες 7 στην Δ.Π.Α.

Το 1966 αρχίζουν να εμφανίζονται διεθνώς και οι 12ψήφριες αριθμήσεις της UIC, όπως ορίζονται μέσω των συμφωνητικών R.I.V. («Διεθνής Ένωση Φορταμαξών») και R.I.C. («Διεθνής Ένωση Επιβαταμαξών & Σκευοφόρων»), με την προοπτική σύντομα να ενταχθούν στις απαραίτητες προϋποθέσεις που οφείλει να πληρεί ένα ελκόμενο σιδηροδρομικό όχημα, έτσι ώστε να είναι αποδεκτή η διεθνής κυκλοφορία του. Από την πλευρά τους οι Σ.Ε.Κ. ξεκινούν το όλο πρόγραμμα αναρίθμησης όσων οχημάτων προορίζονται για διεθνή κυκλοφορία και όσων άλλων αυτή κρίνεται σκόπιμη. Οι κλειστές και ανοικτές φορτάμαξες «Ringhoffer» είναι και οι παλαιότερες κατασκευές -πέραν των συνεργείων- που συμπεριλαμβάνονται. Οι Ζ και Ζτ αναμειγνύονται σε μία κοινή σειρά που λαμβάνει αριθμήσεις ξεκινώντας από το 20 73 107 7 400, με τύπο Gg1m για τα Ζ και Gg1m-v για τα Ζτ, με το «-v» να έχει καθοριστεί από τους Σ.Ε.Κ. ως ότι «το όχημα φέρει κοχλιοφόρο χειροτροχοπέδη». Το πρόγραμμα αναρίθμησης επεκτείνεται διαρκώς σε όλες τις υπό κυκλοφορία μονάδες και ενδεικτικά, στο τέλος του 1971, έχει ήδη φτάσει στον αριθμό 107 7 913. Με την ίδρυση του Ο.Σ.Ε., τα οχήματα λαμβάνουν και κώδικα διανομής Ζ1, ενώ από τον Φεβρουάριο του 1970 απαγορεύεται η κυκλοφορία τους στο εξωτερικό, επειδή κρίνεται πως δεν πληρούν πλέον τις προϋποθέσεις που ορίζει το R.I.V.

Αντίστοιχα, τα Μ αναμειγνύονται με τα βέλγικα πεδούμενα ομοειδή τους (Μπτ) αποτελώντας πλέον μαζί την σειρά 20 73 317 0 000 έως 173 με τύπο Κ1m10 (Μ Τσεχοσλοβακίας) και Κ1m10-v (Μπτ Βελγίου), η οποία συμπληρώνεται το 1970-1971. Με την ίδρυση του Ο.Σ.Ε., λαμβάνουν κώδικα διανομής Ν2.

Και στις δύο αυτές περιπτώσεις, όλες οι αναριθμήσεις ακολουθούν τυχαία σειρά, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει κάποια αριθμητική ακολουθία στις αντιστοιχίσεις παλαιών-νέων αριθμήσεων.

Πέραν αυτών, το 1966 παραλαμβάνονται και οι μεταχειρισμένες από τους γερμανικούς σιδηροδρόμους (D.B.) 50 τριαξονικές επιβαταμαξές (Βρπτ) τύπου Β3yg, οι οποίες αποτελούν και το τέλος της 30ετούς ιστορίας των εκδρομικών οχημάτων. Κατά τα πρώτα χρόνια της παρουσίας τους το έργο των αυθεντικών εκδρομικών περιορίζεται κατά μεγάλο βαθμό. Χρησιμοποιούνται σπανίως ως εκδρομικά για μικρές αποστάσεις (π.χ. Λιανοκλάδι-Στυλίδα) ή και σε αμαξοστοιχίες μεταφοράς προσωπικού (π.χ. ΚΕΠ-Αθήνα-ΚΕΠ ή Πτολεμαΐδα-Κόμανος-Πτολεμαΐδα). Σταδιακά πάντως, τίθενται σε ακινησία, και περί το 1972, 6 από τα Θπ/Θπτα (εκ Ητ) διαμορφώνονται στο Ε.Ο.Θ ως σκευοφόροι (μόνον εσωτερικά), διατηρώντας τους αριθμούς τους,

ενώ κάποια από τα Θτ/Θπτ (εκ Ζτ) επαναφέρονται σε οχήματα κλειστού τύπου. Κατά την επαναφορά αυτή τα οχήματα, πέραν της αποκατάστασης της ξυλίας στο ύψος των παραθύρων και αναδιαμόρφωσης των ανοιγμάτων αερισμού. Επίσης, αποκτούν και πάλι συρόμενες πόρτες, νεότερου τύπου που διαφέρουν από τις αυθεντικές, χωρίς δηλαδή το χαρακτηριστικό «X» που αναφέρθηκε στην περιγραφή. Τέλος, η φυλακίδα, φέρει ακόμα την δια στροφάλου κοχλιοφόρο χειροτροχοπέδη και επομένως δεν φέρει το δί' ελασμάτων προεξέχον κάλυμμά της. Λόγω αυτών των δύο χαρακτηριστικών οι εξ επαναφοράς Ζτ ξεχωρίζουν οπτικά σχετικά εύκολα από τις πιο αυθεντικές. Επανεντάσσονται στην αρχική τους, πλέον αναριθμημένη σειρά 107 7 400 επεκτείνοντας και ολοκληρώνοντας την ένωσή τους στο 107 7 925.



Σ | Εκφόρτωση κλειστών φορταμαξών σε σταθμό. Σε πρώτο πλάνο η Ζτ 7410 (διακρίνεται κλειστή η πλευρική αντιθυρίδα) και στο βάθος η Ζτ 7668 (συλλογή Α. Κουρμπέλη)

## Ο επίλογος

Την δεκαετία του '70, οι φορτάμαξες «Ringhoffer» πλησιάζουν το πεντηκοστό έτος από την κυκλοφορία τους. Η χρήση τους ακόμα παραμένει σε βασικότατος και ποικίλους ρόλους των εμπορευματικών μεταφορών και όχι μόνο, τα σημάδια της ταλαιπωρίας όμως εμφανίζονται όλο και εντονότερα, ιδιαίτερα όταν συνδυάζονται και με την ελλιπή συντήρηση και κακή χρήση. Ενδεικτικά, μόνο το 1974 συμβαίνουν 4 εκτροχιάσεις που τελικά αποδίδονται σε ανομοιομορφη κατανομή του φορτίου στους τροχούς, επιδεινωθείσα συνεπεία ανίσου βέλους κάμψης μεταξύ των ελατηρίων αιωρήσεως, ή ενίοτε και επιπλέον διαφοράς 1-1,5 cm μεταξύ των μηκών των ενωτίων (αναρτήρων) των ελατηρίων. Τέτοια περιστατικά καθώς και η παλαιότητα της τεχνολογίας

τους, με την μικρή μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα των 80 χλμ/ώρα στην καλύτερη περίπτωση, καταλήγουν στο να δυσχεραίνουν την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών, αλλά και να μην είναι πλέον αρεστές στο προσωπικό. Επιπροσθέτως, την δεκαετία του '70 παραλαμβάνεται από τον Ο.Σ.Ε. πολύ μεγάλος αριθμός νεότερων, σύγχρονων μεταλλικών φορταμαξών (κλειστών, ανοικτών, επίπεδων, ανατρεπόμενων, κυλιόμενων στεγών, σιτοφόρων κλπ.), αντικαθιστώντας ουσιαστικά, μέρος του παλαιότερου υλικού, που τίθεται πια εκτός κυκλοφορίας.

Στην περίπτωση αυτή εμπίπτουν και περισσότερα από 200 φορτηγά Τσεχοσλοβακίας που δεν είχαν αποσυρθεί. Μετά τις τελευταίες τους περιοδικές επιθεωρήσεις στο Ε.Β. και στο Ε.Θ. την περίοδο 1977-1981, αποσύρονται στις αρχές-μέσα της δεκαετίας του '80, ενώ όλο και περισσότερες μονάδες προστίθενται στις ήδη από καιρό, «σιωπηλές» μετασκευές οχημάτων «Ringhoffer» σε συνεργεία. Οι κλειστές φορτάμαξες καθώς και οι πομινοφόρες που είχαν μετασκευαστεί σε ΘΠ/ΘΠΑ, τροποποιούνται από τις κατά τόπους υπηρεσίες και τμήματα έτσι ώστε να χρησιμοποιούνται πλέον ως υπνωτήρια, αποθήκες, οχήματα βοήθειας και άλλα υπηρεσιακά οχήματα, αντικαθιστώντας άλλα, ακόμα παλαιότερου τύπου, που κατείχαν αυτές τις θέσεις. Πέραν της εσωτερικής διαμόρφωσης με τον απαραίτητο εξοπλισμό ανάλογα τη χρήση (π.χ ράφια, κλίνες, αποχωρητήριο, σόμπα κλπ.), συνήθεις τροποποιήσεις είναι η προσθήκη οικιακών θυρών και παραθύρων με σκαλοπάτια και κιγκλιδώματα, η επένδυση του αμαξώματου με ξυλεία «φραμποτέ» καθώς και ο –συνήθως- γκρι χρωματισμός.

Η χρήση τους ως συνεργεία είναι όμως και η τελευταία τους. Πολλά από τα οχήματα που δεν την υπέστησαν έχουν ήδη εκποιηθεί από την δεκαετία του 1980 -το κεφάλαιο των εκποιήσεων δεν αναλύεται στο παρόν άρθρο- ενώ σύντομα και για τα υπόλοιπα φτάνει η ώρα της κρίσης τους ως «άχρηστο τροχαίο υλικό» την οποία ακολουθεί η εκποίηση και διάλυσή τους.

Έτσι πέφτει η αυλαία στην ιστορία μίας πορείας 80+ χρόνων στις ράγες των ελληνικών σιδηροδρόμων, μίας εκ των πιο επιτυχών και ίσως της πλέον εμβληματικής σειράς φορταμαξών που γνώρισε ποτέ η χώρα μας. Σε πείσμα του καιρού, μέχρι τις μέρες μας σε διάφορες γωνιές του σιδηροδρομικού μας δικτύου έχει απομείνει σε εγκατάλειψη μικρός αριθμός αυθεντικών και μετασκευασμένων οχημάτων «Ringhoffer» με την ελπίδα ότι κάποια από αυτά θα επισκευαστούν, και θα φιλοξενηθούν σε μουσεία, έστω ως στατικά εκθέματα.

## Βιβλιογραφία

1. Μαντζαρίδης Πρόδρομος. *Συνοπτικό Ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων. Β' έκδοση Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος. Αθήνα. 1996.*
2. Παπαδημητρίου Δημήτρης. *Οι Σιδηρόδρομοι στον Βορειοελλαδικό Χώρο (1871-1965). Μουσείο Φωτογραφίας Δήμου Καλαμαριάς «Χρήστος Καλεμερκής». Καλαμαριά. 2005.*
3. Χανδρινός Γεώργιος. «Τα τραίνα του θανάτου». *Από την Θεσσαλονίκη στο Άουσβιτς. Σιδηροτροχιά. 2013. 43-44:18-32.*
4. Ritter von Garlik. G. *Oberbaurat in Wien. Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens. 1918: 277, Tafeln 48-49.*

## Ευχαριστίες

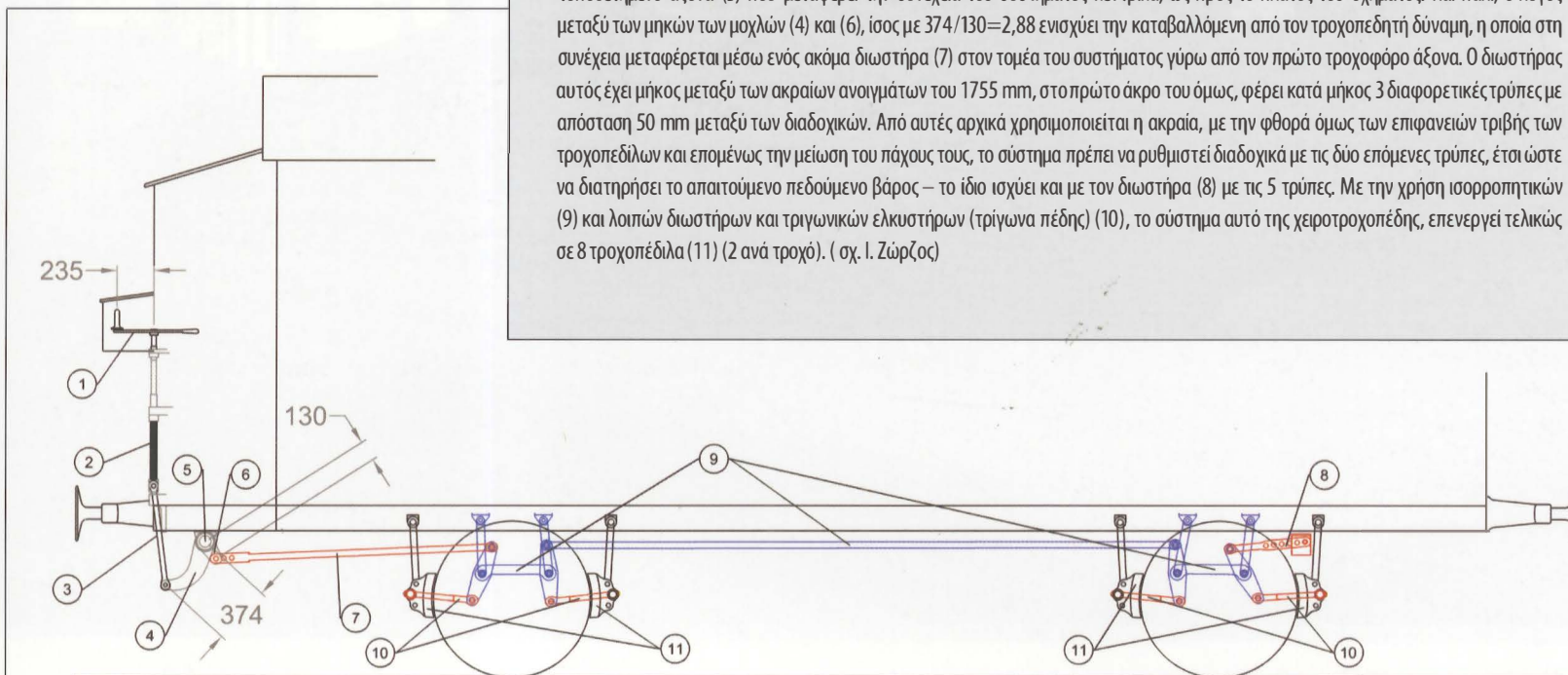
Θερμές ευχαριστίες στον «Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (Ο.Σ.Ε.) και στην «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού» (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ.) για την άδεια πρόσβασης στο αρχείο τους και φωτογράφισης του σχετικού υλικού, στον «Σύλλογο Φίλων του Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης» (Σ.Φ.Σ.Θ.), στους υπεύθυνους του «Εθνικού Ιστορικού Μουσείου» για την άδεια δημοσίευσης φωτογραφίας από το αρχείο του και στους υπεύθυνους της ιστοσελίδας [www.vademecum.archives.cz](http://www.vademecum.archives.cz), για την παραχώρηση των κατασκευαστικών φωτογραφιών των οχημάτων. Πολλές ευχαριστίες στους Φραγκίσκο Έλλιott, Απόστολο Κουρμπέλη και Γιώργο Χανδρινό για την πολύτιμη βοήθειά τους στην συγκέντρωση πληροφοριών για το παρόν άρθρο και για την παραχώρηση φωτογραφιών από τις συλλογές τους, στον Γιάννη Παπούλια για την άδεια δημοσίευσης φωτογραφίας του, στον Ανδρέα Καπακλή για την άδεια δημοσίευσης της φωτογραφίας του Marc Dahlström από την συλλογή του, στον Paul Scheller για την αποστολή της τεχνικής περιγραφής και της φωτογραφίας των πρωτότυπων πομινοφόρων οχημάτων τύπου «Garlik» και στους Hermann Heless και Κυριάκο Πιπίνη για παραχώρηση φωτογραφιών από τις συλλογές τους. Τέλος, ευχαριστώ πολύ τους Μάνθο Κωνσταντινίδη και Ιωσήφ Βιδάλη για την πολύτιμη συμβολή τους στην ηλεκτρονική καταχώρηση του έγγραφου υλικού.

Σ | Μετασκευασμένα οχήματα συνεργείων του Τμήματος Μεταλλικών Κατασκευών Η πρώτη και η τρίτη είναι μετασκευασμένες κλειστές φορτάμαξες Ringhoffer. Σ.Σ.Λιανοκλαδίου. 14/12/2013 (Ι. Ζώρζος)



## Η τροχοπέδη των οχημάτων.

Για την πέδηση του οχήματος, ο τροχοπεδητής περιστρέφει δεξιόστροφα έναν χειροστρόφαλο (1) που βρίσκεται 22 mm από το κέντρο ως προς το πλάτος του οχήματος. Αυτός, περιστρεφόμενος οριζοντίως σε ακτίνα  $r=235$  mm, γυρίζει με τη σειρά του κοχλιοφόρο άξονα (2) διαμέτρου 33 mm ή 40 mm συμπεριλαμβανομένης της κοχλιώσεως, με τον λόγο αυτό των δύο ακτινών ( $> 1$ ) να ενισχύει την καταβαλλόμενη δύναμη. Ο άξονας, περιστρεφόμενος σε σταθερό ύψος, ανυψώνει την άκρη ενός ελκυστήρα (3) μήκους 635 mm μεταξύ των κέντρων των ανοιγμάτων του, ο οποίος μέσω του καμπυλωτού μοχλού (4) με τη σειρά του περιστρέφει έναν κατά πλάτος τοποθετημένο άξονα (5) που μεταφέρει την συνέχεια του συστήματος κεντρικά, ως προς το πλάτος του οχήματος. Και πάλι, ο λόγος μεταξύ των μηκών των μοχλών (4) και (6), ίσος με  $374/130=2,88$  ενισχύει την καταβαλλόμενη από τον τροχοπεδητή δύναμη, η οποία στη συνέχεια μεταφέρεται μέσω ενός ακόμα διωστήρα (7) στον τομέα του συστήματος γύρω από τον πρώτο τροχοφόρο άξονα. Ο διωστήρας αυτός έχει μήκος μεταξύ των ακραίων ανοιγμάτων του 1755 mm, στο πρώτο άκρο του όμως, φέρει κατά μήκος 3 διαφορετικές τρύπες με απόσταση 50 mm μεταξύ των διαδοχικών. Από αυτές αρχικά χρησιμοποιείται η ακραία, με την φθορά όμως των επιφανειών τριβής των τροχοπέδων και επομένως την μείωση του πάχους τους, το σύστημα πρέπει να ρυθμιστεί διαδοχικά με τις δύο επόμενες τρύπες, έτσι ώστε να διατηρήσει το απαιτούμενο πεδούμενο βάρος – το ίδιο ισχύει και με τον διωστήρα (8) με τις 5 τρύπες. Με την χρήση ισοροπητικών (9) και λοιπών διωστήρων και τριγωνικών ελκυστήρων (τριγώνα πέδης) (10), το σύστημα αυτό της χειροτροχοπέδης, επενεργεί τελικώς σε 8 τροχοπέδιλα (11) (2 ανά τροχό). (σχ. Ι. Ζώρζος)



Σ | Η υπ' αριθμόν 107 7 601-9 φορτάμαξα στον Σ.Σ. Αχαρνών. 1990 (Ι. Παπούλιας)



Σ | Η Ζ536 επικεφαλής αμαξοστοιχίας που ετοιμάζεται για αναχώρηση από τον Σ.Σ Καλαμάτας. Οι Ζ αποτελούσαν την πιο πολυάριθμη και μακροβιότερη σειρά ατμαμαξών των Σ.Π.Α.Π. 31/7/1959 (Α. Luft- Αρχείο ΣΦΣ)



# Η πολιτική των Σ.Π.Α.Π. σχετικά με τις προμήθειες των ατμαμαξών τους

Κείμενο: Κώστας Ανδρουλιδάκης

## Η περίοδος 1883-1902.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου κατασκευάστηκε τμηματικά από διάφορες τεχνικές Εταιρίες, που παρέδιδαν τα κατά καιρούς κατασκευασμένα τμήματα της διαδρομής στους Σ.Π.Α.Π., οι οποίοι αποτελούσαν την Εταιρία Εκμεταλλεύσεώς της. Τα επί μέρους αυτά τμήματα ήταν: Πειραιάς-Κόρινθος-Πάτρα, Κόρινθος-Μύλοι, Διακοφτό-Καλάβρυτα, Πάτρα-Πύργος, Πύργος-Κυπαρισσία-Μελιγαλάς και Καλαμάτα-Τρίπολη-Μύλοι, στα οποία συμπεριλαμβάνονταν και μικρότερες διακλαδώσεις.

Οι κατασκευαστικές εταιρίες προμηθεύονταν οι ίδιες τις ατμάμαξες που τους ήταν απαραίτητες για τις κατασκευές των έργων, αλλά εκτός από αυτές προμηθεύονταν και κάποιες άλλες, βάσει των συμβάσεων που είχαν υπογράψει με την Κυβέρνηση, τις οποίες, μαζί με τις δικές τους ατμάμαξες έργων, παραχωρούσαν στους Σ.Π.Α.Π., μετά την ολοκλήρωση του κάθε τμήματος της γραμμής που είχαν αναλάβει.

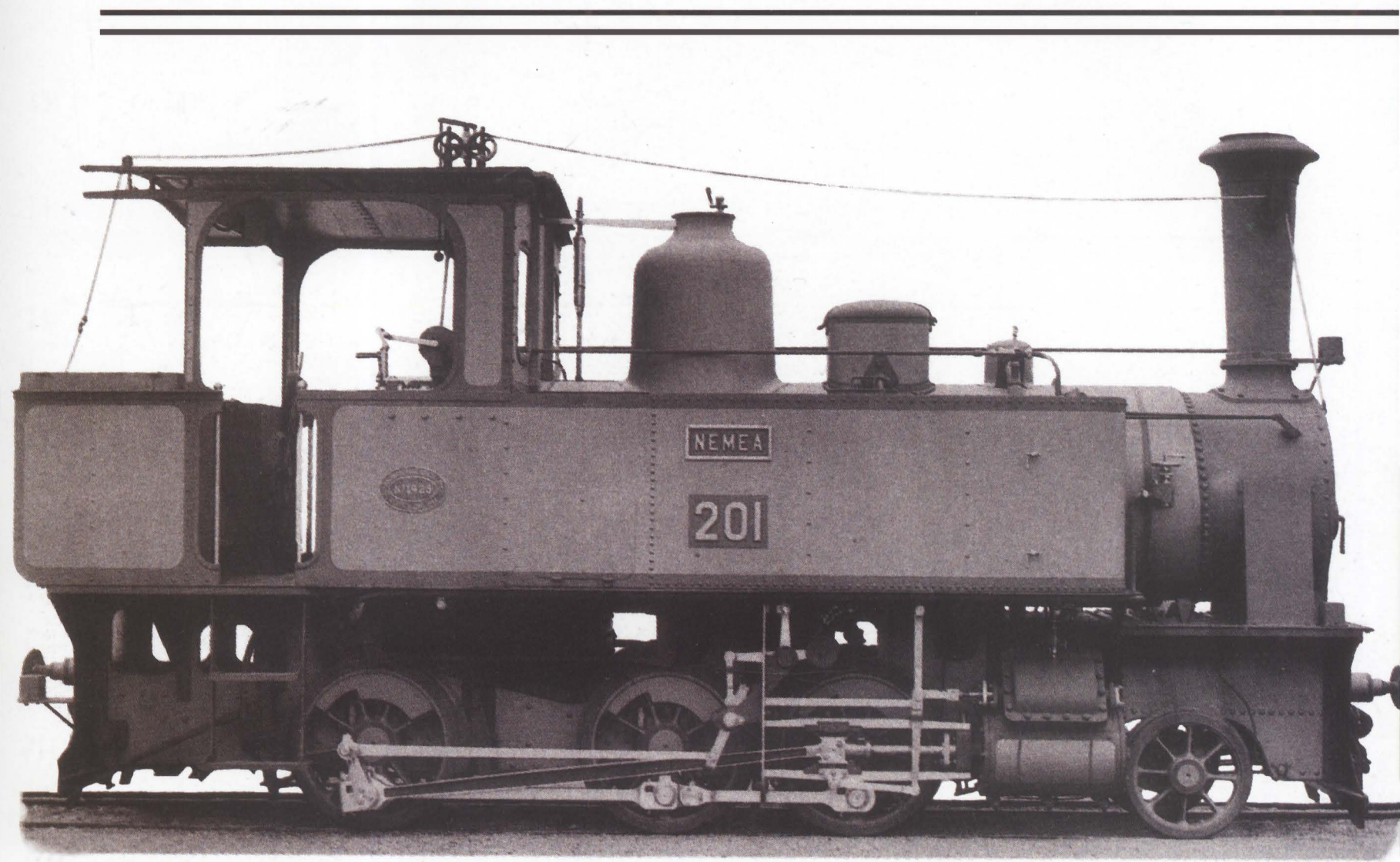
Δεν ήταν όμως δυνατόν οι εταιρίες κατασκευής να προβλέψουν όλες τις ανάγκες της εκμεταλλεύσεως, και ούτε ανήκε στην αρμοδιότητά τους να τις προβλέψουν. Έτσι, η έλλειψη ατμαμαξών για την εκτέλεση των δρομολογίων παρουσιάστηκε από πολύ νωρίς, και οι πρώτες παραγγελίες ξεκίνησαν από τους Σ.Π.Α.Π. στις αρχές του 1886. Την περίοδο που ακολούθησε, συνεχίζονταν οι εργασίες για την ολοκλήρωση του δικτύου, τουλάχιστον επί μία ακόμη δεκαπενταετία, οπότε σε όλο αυτό το χρονικό διάστημα παρουσιάστηκε μια έντονη προσπάθεια των σιδηροδρόμων Πελοποννήσου για την προμήθεια νέων ατμαμαξών, για να

συμπληρωθούν οι συνεχώς ανάγκες εντεινόμενες εκμεταλλεύσεως στο κάθε καινούργιο τμήμα διαδρομής που ολοκληρωνόταν. Το 1902 ολοκληρώθηκε το νοτιοδυτικό και τελευταίο τμήμα του πελοποννησιακού δικτύου, οπότε, η συνολική διαδρομή των Σ.Π.Α.Π. διέσχισε πλέον περιμετρικά όλη την Πελοπόννησο.

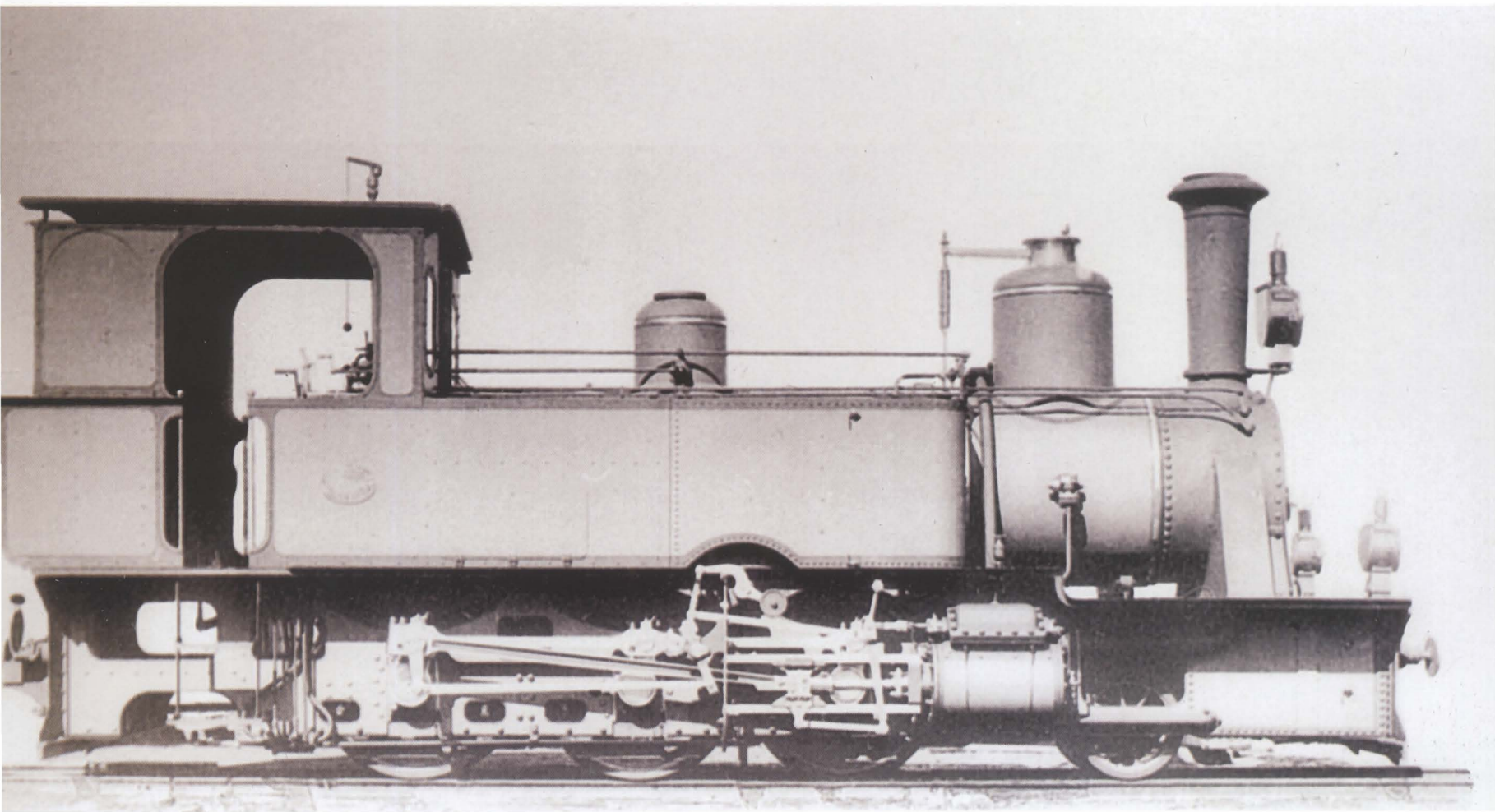
Την περίοδο λοιπόν 1886-1902, αλλά και μερικά χρόνια αργότερα, παρατηρούμε μια ποικιλία παραγγελιών σε ατμάμαξες διαφόρων τύπων από διάφορα κατασκευαστικά εργοστάσια της δυτικής Ευρώπης. Τα εργοστάσια κατασκευής σιδηροδρόμων, όπου οι Σ.Π.Α.Π. έκαναν τις παραγγελίες τους, ήταν από τα καλύτερα της εποχής και το υλικό τους ήταν κατά κανόνα πολύ ικανοποιητικής ποιότητας. Αλλά, οι παραγγελίες γίνονταν συνήθως εσπευσμένα, λόγω των επειγουσών αναγκών, χωρίς ένα γενικότερο μακρόπνοο πρόγραμμα, το οποίο εξάλλου δεν μπορούσαν να προβλέψουν τόσο πρόωρα.

Οι λόγοι εξαιτίας των οποίων αυξάνονταν συνεχώς οι παραγγελίες ήταν οι επόμενοι:

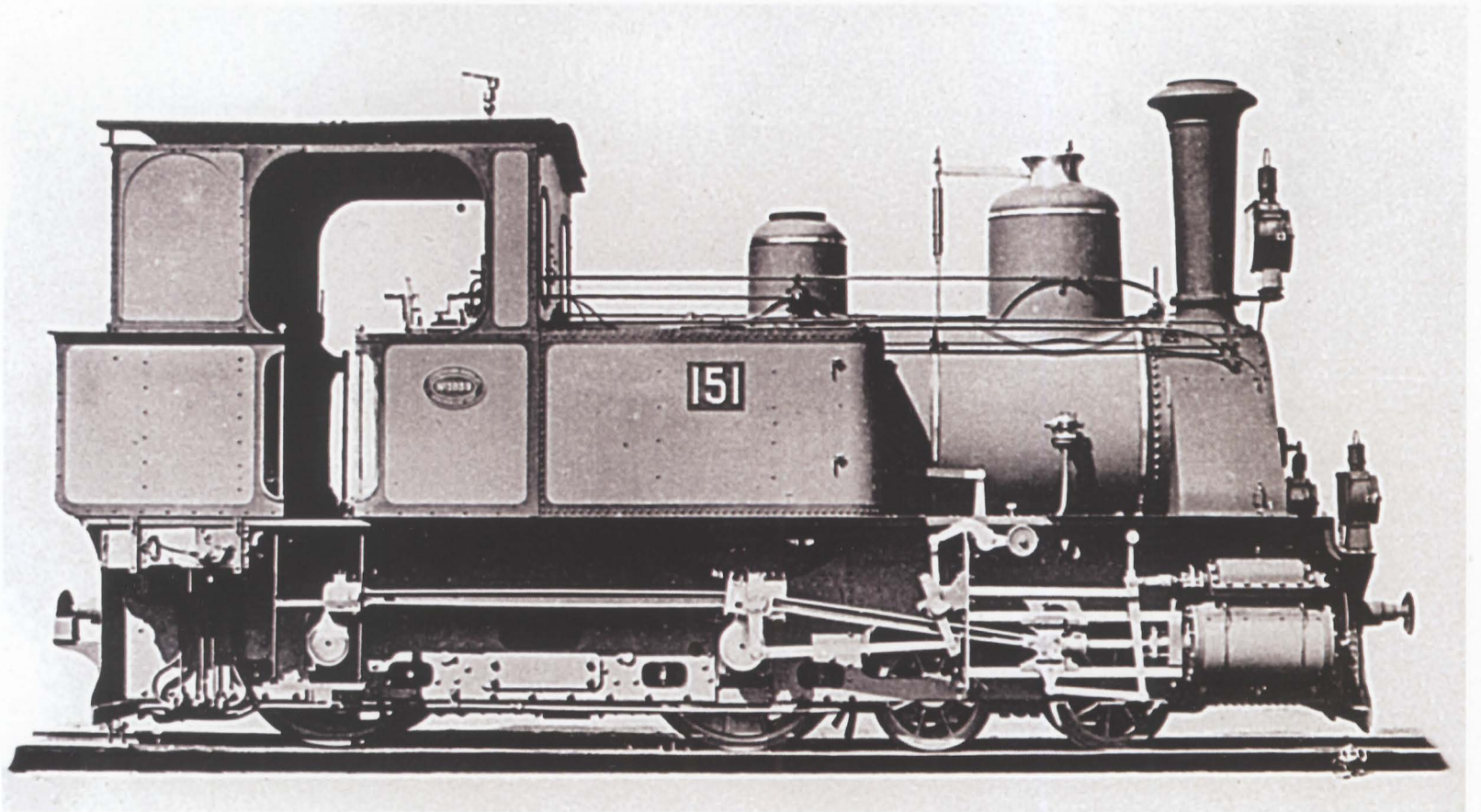
- Οι κατασκευαστικές εταιρίες των τμημάτων του δικτύου δεν χρειάζονταν μεγάλες ατμάμαξες, αλλά μικρής ισχύος, απλώς για να μεταφέρονται τα υλικά των κατασκευών. Μετά το τέλος των έργων, οι ατμάμαξες αυτές παραχωρούνταν, όπως είπαμε, στην εταιρία εκμεταλλεύσεως, δεν επαρκούσαν όμως για την κάλυψη της εμπορευματικής και επιβατικής κινήσεως που συνεχώς αυξανόταν, διότι δεν είχαν τη δυνατότητα μεταφοράς μεγάλων φορτίων, αλλά ούτε και μπορούσαν να αναπτύξουν μεγάλες ταχύτητες. Έτσι, κάθε τόσο, οι Σ.Π.Α.Π. αγόραζαν και καινούργιες ατμάμαξες, για να καλύψουν τις ποικίλες νέες ανάγκες τους.
- Οι πρώτες ατμάμαξες, έχοντας διανύσει ήδη μια 15ετία συνεχούς λειτουργίας, είχαν φθαρεί



Σ | Εργοστασιακές φωτογραφίες ατμαμαξών της Α' περιόδου (1883-1902)  
Η Νο 201 («NEMEA») της σειράς Γ201-5 (Krauss, 1886) (επάνω) και η Δ251 της σειράς Δ251-2 (Krauss, 1887) (κάτω)

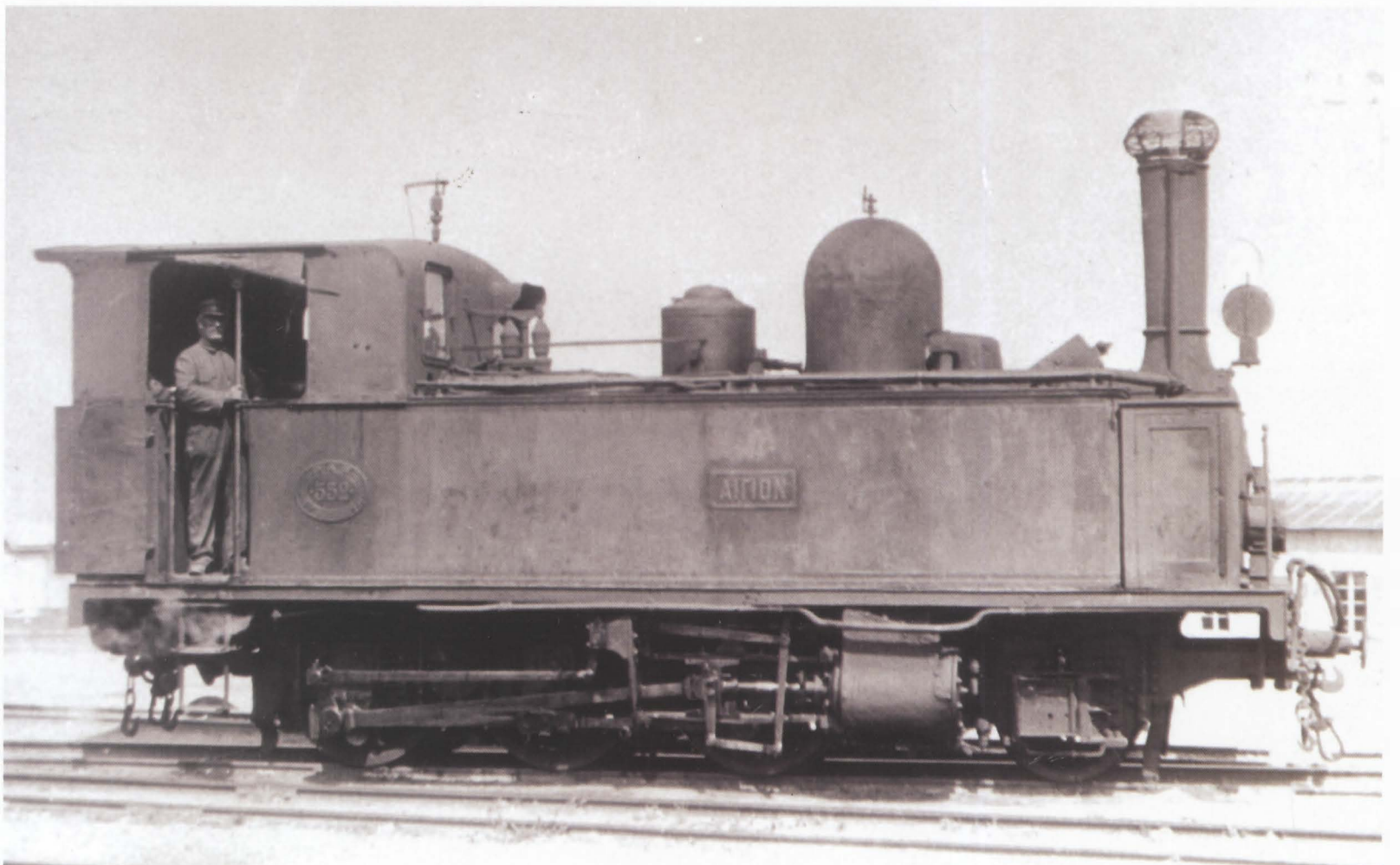






Σ | Εργοστασιακές φωτογραφίες ατμαμαξών της Α' περιόδου (1883-1902)

Κάτω: η E151 της σειράς E151-2 (Krauss, 1887) (επάνω) και η H552 ("ΑΙΓΙΟ") της σειράς H551-2 (St.Leonard, 1891) (κάτω)  
(A.Dewhurst) (συλλ. Φ.Έλλιωτ και Γ.Χανδρινού)



και δύσκολα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν πια.

- Επί πλέον, η συνεχής κυκλοφορία των ατμαμαξών είχε ως αποτέλεσμα να χρειάζονται συστηματική και επιμελημένη συντήρηση, άρα ήταν ανάγκη τα συνεργεία συντηρήσεως να επανδρώνονται με περισσότερα άτομα, γεγονός όμως που δεν έφερνε καλύτερα ποιοτικά αποτελέσματα, διότι οι μηχανές ήταν ήδη παλαιές. Αντίθετα, όταν αγοράζονταν νέες ατμάμαξες, οι εργασίες συντηρήσεως πραγματοποιούνταν σε καινούργιο υλικό, πιο ομαλά και πιο συστηματικά, με λιγότερη βιασύνη και με καλύτερα αποτελέσματα.

- Την εποχή εκείνη, η εκμετάλλευση του όλου δικτύου γινόταν κυρίως τμηματικά, με τοπικά δρομολόγια: Πάτρα-Πύργος, Πύργος-Κυπαρισσία, Καλαμάτα-Τρίπολη, Τρίπολη-Κόρινθος κλπ. Καθένα όμως από τα τμήματα αυτά, χρειαζόταν συνήθως το «δικό του» τροχαίο υλικό, ανάλογα με τη δική του εδαφική διαμόρφωση και τις ιδιαίτερες κυκλοφοριακές του ανάγκες.

- Επειδή οι ελλείψεις της εκμεταλλεύσεως ήταν πιστικές, υπήρχε περίοδος που δίνονταν επείγουσες παραγγελίες ταυτόχρονα σε διάφορα δυτικο-ευρωπαϊκά εργοστάσια, και έτσι παρατηρείτο στο δίκτυο μια μεγάλη ποικιλία τύπων ατμαμαξών. Το βασικό κριτήριο ήταν φυσικά το οικονομικό, δηλαδή να γίνονται συμφέρουσες αγορές, αλλά, εκτός αυτό, μεγάλο ρόλο έπαιζε και το κατά πόσο ένα κατασκευαστικό εργοστάσιο είχε τη δυνατότητα να παραδώσει εγκαίρως το υλικό που του παράγγελλαν.

- Ωστόσο, με την πάροδο των δεκαετιών, οι συγκοινωνιακές συνθήκες άλλαξαν. Προτιμήθηκαν δρομολόγια που βαθμιαία κάλυπταν μεγαλύτερες διαδρομές, όπως π.χ. Πειραιάς-Κόρινθος-Πάτρα-Καλαμάτα, ή Πειραιάς-Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα, οπότε οι συρμοί έπρεπε να γίνονται συνεχώς μεγαλύτεροι και οι ατμάμαξες ισχυρότερες, και επομένως βαρύτερες. Αυτή η αλλαγή νοοτροπίας μπορούμε να πούμε ότι ξεκίνησε σιγά-σιγά από το 1900, και γι' αυτό από τότε άρχισαν να γίνονται παραγγελίες ισχυρότερων ατμαμαξών.

- Η αύξηση όμως του βάρους των ατμαμαξών είχε και δυσάρεστες συνέπειες. Οι βαριές ατμάμαξες δεν μπορούσαν να περάσουν χωρίς κίνδυνο πάνω από τις παλαιές γέφυρες οι οποίες είχαν αμφίβολη αντοχή. Γι' αυτό έπρεπε να γίνει ενίσχυσή τους σε διάφορα σημεία των διαδρομών. Το πρόβλημα εντοπιζόταν κυρίως στις γέφυρες που είχε κατασκευάσει μια βελγική εταιρία στο τμήμα Μύλοι-Καλαμάτα. Εκεί αναγκάστηκαν οι μηχανικοί των Σ.Π.Α.Π. να κάνουν συστηματικές μελέτες αντοχής, στις οποίες επεστράτευσαν και τον Ελβετό μηχανικό Σνάιντερ που ήταν ειδήμων στις σιδηρές κατασκευές. Ιδιαίτερα τον χρειάστηκαν για τη μεγάλη γέφυρα του Αχλαδοκάμπου.

## Η περίοδος 1902-1910.

Η περίοδος αυτή ήταν μεταβατική, ανάμεσα στην ολοκλήρωση της κατασκευής του δικτύου και στην απόκτηση συστηματικής εμπειρίας για την εκμετάλλευσή του. Στο χρονικό αυτό διάστημα, μετά παρέλευση είκοσι πέντε χρόνων από την έναρξη της σιδηροδρομικής λειτουργίας και μετά την πείρα όλων αυτών των χρόνων, οι Σ.Π.Α.Π. συνειδητοποίησαν κατά βάθος τα μειονεκτήματα της υπηρεσίας έλξεως και προσπάθησαν να τα διορθώσουν συστηματικά. Τα ελαττώματα αυτά ήταν βασικά τρία:

α) Μεγάλη ποικιλία τύπων ατμαμαξών, που δεν αποτελούνταν από ομοιόμορφο υλικό, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η συντήρηση και η επισκευή τους, διότι απαιτούνταν ποικίλα ανταλλακτικά χωρίς εναλλαξιμότητα.

β) Οι ελκτικές μονάδες είχαν διαφορετική ελκτική ικανότητα. Αυτό δυσκόλευε την οργάνωση των δρομολογίων επειδή οι ατμάμαξες δεν είχαν από πλευράς ισχύος τις ίδιες δυνατότητες, και επομένως το κάθε είδος διαδρομής ήθελε και διαφορετικού τύπου ατμομηχανές.

γ) Οι πιστικές ανάγκες για τη λειτουργία ενός δικτύου που συνεχώς μεγάλωνε, σε συνδυασμό με την έλλειψη μεγάλης τεχνικής πείρας, ανάκαζε τους Σ.Π.Α.Π. να προβαίνουν σε βιαστικές αγορές ατμαμαξών, χωρίς βέβαια σπατάλες, αλλά και χωρίς ορθολογική οργάνωση για τη βελτίωση της εκμεταλλεύσεως.

Αυτά τα ελαττώματα συνειδητοποιήθηκαν ουσιαστικά προς τα τέλη της δεκαετίας του 1900, όταν Γενικός Διευθυντής του δικτύου ανέλαβε ο μηχανικός Αντώνιος Μάτσας, ιδιαίτερα πεπειραμένος, γνώστης στα θέματα της σιδηροδρομικής έλξεως και εκμεταλλεύσεως. Ήταν αυτό που λέμε «σιδηροδρομικός» με την πιο ουσιαστική έννοια του όρου. Προηγούμενης τη θέση αυτή την κατείχε επί πολλά χρόνια ένα άτομο ικανό μεν, αλλά μόνο με οικονομικές γνώσεις. Αμέσως μόλις ανέλαβε ο καινούργιος Γ. Διευθυντής, εκπόνθησε ένα λεπτομερειακό ορθολογικό πρόγραμμα αναδιοργανώσεως όλου του δικτύου. Ειδικά στα θέματα της υπηρεσίας έλξεως που μας ενδιαφέρουν εδώ, ασχολήθηκε συστηματικά τόσο με το σταθερό, όσο και με το τροχαίο

υλικό.

Όσον αφορά το σταθερό υλικό, κατ' αρχήν εξοπλίστηκε κατά το δυνατόν πληρέστερα το κεντρικό μηχανοστάσιο του Πειραιά, αλλά και τα άλλα μικρότερα μηχανοστάσια, τα οποία ήταν κατανεμημένα σε κατάλληλους κομβικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς, σε όλο το μήκος του πελοποννησιακού δικτύου. Τα μηχανοστάσια αυτά απόχτησαν όλα τα απαραίτητα μηχανήματα και εργαλεία. Ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στα μηχανήματα του υδροκαθαρισμού, διότι η σκληρότητα του νερού αποτελούσε έναν από τους μεγαλύτερους κινδύνους φθοράς των ατμαμαξών. Στα μηχανοστάσια αυτά έδρευαν, κατά κανόνα, οι μικρές ατμάμαξες, οι οποίες έκαναν μεν και τοπικά δρομολόγια, αλλά προπάντων ήταν εφεδρικές για να χρησιμοποιηθούν σε περίπτωση άμεσης ανάγκης, όταν θα χρειαζόταν να αντικαταστήσουν κάποια άλλη ατμάμαξα, μεγαλύτερου δρομολογίου, η οποία πάθαινε βλάβη στην περιοχή τους.

Όσον αφορά το τροχαίο υλικό, αποτελείτο, όπως ξέρουμε, από κινητήριο (ατμάμαξες) και ρυμουλκούμενο, (επιβατάμαξες και φορτάμαξες). Για το ρυμουλκούμενο υλικό, απαιτούνταν τόσα τεμάχια, ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες τις εμπορικής εκμεταλλεύσεως για το άμεσο και το ορατό μέλλον, όσες βέβαια ανάγκες μπορούσαν να προβλεφθούν, ανάλογα με τα δεδομένα της εποχής. Ο Γ. Διευθυντής επιτηρούσε ο ίδιος τις προμήθειες του ρυμουλκούμενου υλικού, επισκεπτόμενος πολλές φορές επί τόπου τα εργοστάσια της κατασκευής του.

Σχετικά με τις ατμάμαξες, οι οποίες είναι και το θέμα του άρθρου μας, έγινε συστηματική μελέτη. Τα δύο βασικά κριτήρια που επεκράτησαν ήταν η ανανέωση των ατμαμαξών σύμφωνα με τα καινούργια συγκοινωνιακά δεδομένα, και ο περιορισμός της πληθώρας των τύπων τους. Στα πλαίσια της οργάνωσης αυτής ανήκε και η ορθολογικότερη κατανομή του αριθμού των μηχανοδηγών στις ατμάμαξες, ανάλογα με το είδος και το μήκος του δρομολογίου τους.

Λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα της εκμεταλλεύσεως της εποχής, οι απαιτούμενες ατμάμαξες μπορούσαν να χωριστούν σε τέσσερις μεγάλες κατηγορίες, I έως IV. Το είδος της κάθε κατηγορίας, χαρακτηριζόταν ως εξής:

- A) Κατηγορία I. Μεγάλες ατμάμαξες ορεινών διαδρομών, όπως οι Mallet.
- B) Κατηγορία II. Κανονικού τύπου ατμάμαξες, όπως της σειράς Z.
- Γ) Κατηγορία III. Για πεδινά δρομολόγια της διαδρομής Πατρών-Πύργου-Κυπαρισσίας.
- Δ) Κατηγορία IV. Για ελιγμούς και μικρές τοπικές αμαξοστοιχίες.

Θα εξεταστεί λεπτομερέστερα η κάθε κατηγορία: πόσες ατμάμαξες υπήρχαν και πόσες απαιτούνταν για την αποδοτικότερη λειτουργία του δικτύου.

Από την κατηγορία I, δηλαδή από τις μηχανές που μπορούσαν να αντεπεξέλθουν σε δρομολόγια ορεινών περιοχών, όπως οι Mallet, οι οποίες είχαν αγοραστεί το 1908, απαιτούνταν 5, αλλά υπήρχαν μόνο 3. Αυτές όμως παρουσίαζαν ελαττώματα δυσκινησίας και βάρους, κυρίως λόγω τοπικών ιδιομορφιών. Για το λόγο αυτό, η Εταιρία Krauss έφτιαξε καινούργια σχέδια ώστε να αποφεύγονται τα ελαττώματα, αλλά ήταν σχέδια πολύ διαφορετικά από τα προηγούμενα, και επομένως χανόταν το πλεονέκτημα της εναλλαξιμότητας των ανταλλακτικών. Γι' αυτό το λόγο, και επειδή προβλεπόταν αύξηση της εμπορευματικής κινήσεως από τον Πειραιά, ήταν ανάγκη να μελετηθεί ένας εντελώς νέος τύπος μεγάλων ατμαμαξών.

Από την κατηγορία II, των κανονικών τύπων ατμαμαξών, απαιτούνταν συνολικά 34, από τις οποίες οι 30 που θα χρησιμοποιούνταν για την εκτέλεση δρομολογίων, θα μπορούσαν να είναι της σειράς Z, ενώ οι υπόλοιπες που θα χρησίμευαν ως εφεδρικές, θα προέρχονταν από τις 19 ατμάμαξες των σειρών Δ, Γ, Bbis και Η, από τις οποίες θα επιλέγονταν οι περισσότερο κατάλληλες.

Από την κατηγορία III, για εκτέλεση δρομολογίων σε πεδινές περιοχές, απαιτούνταν συνολικά 20 ατμάμαξες. Δυστυχώς, από τις 14 των σειρών Β, Bbis και Ε που υπήρχαν, μόνο οι 4 Bbis ήταν χρησιμοποιήσιμες, διότι οι υπόλοιπες ήταν παλαιές, ηλικίας πάνω από είκοσι ετών. Έπρεπε λοιπόν να παραγγελθούν 16 νέες ατμάμαξες, εντελώς νέου τύπου διότι καμία από τις υπάρχουσες δεν πληρούσε τις απαιτήσεις της εκμεταλλεύσεως.

Τέλος, από την κατηγορία IV, για ελιγμούς και μικρά τοπικά δρομολόγια, απαιτούνταν μόνο 6, που θα μπορούσαν να καλυφθούν από τις ήδη υπάρχουσες.

## Περίοδος 1910-1922.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1900, η οικονομική θέση των Σ.Π.Α.Π. δεν ήταν ευχάριστη. Το Σ.Δ.Σ. είχε ξεκινήσει έναν αγώνα για να βρει δάνεια από το εξωτερικό, για τα οποία όμως συναντούσε δυσκολίες. Ωστόσο, παρά τη δυσάρεστη αυτή κατάσταση υπήρχαν και θετικά στοιχεία. Οι πελοποννησιακοί σιδηρόδρομοι είχαν αρκετές ατμάμαξες, έστω και όχι απόλυτα

κατάλληλες, τόσες όμως ώστε να μη βιάζονται να αποχτήσουν καινούργιες. Έτσι είχαν το χρόνο να μελετήσουν λεπτομερικά την αποτελεσματικότητα των ελκτικών τους μονάδων, και να σκεφτούν με περισσότερη ηρεμία και ψυχραιμία, ποιο τύπο ατμαμαζών τούς εξυπηρετούσαν καλύτερα. Παράλληλα, είκοσι πέντε χρόνια μετά την έναρξη λειτουργίας του δικτύου, η τεχνολογία είχε προοδεύσει, και κατασκευάζονταν ατμάμαζες κατάλληλες για κάθε είδος σιδηροδρομικής εκμετάλλευσης. Ειδικά στη Γερμανία υπήρχαν τρεις αξιόλογες Εταιρίες που ανταγωνίζονταν μεταξύ τους, η Krauss, η Borsig και η Henschel.

Έτσι, ο Γεν. Διευθυντής ξεκίνησε να υλοποιεί την αναδιοργάνωση του δικτύου και οι προσπάθειές του άρχισαν να αποδίδουν. Μετά από πέντε χρόνια από τη στιγμή που είχε αναλάβει αυτό το αξίωμα, ήταν σε θέση να ανακοινώσει στο Δ. Σ. τα θετικά αποτελέσματα των ενεργειών του. Δύο χρόνια μετά το 1910, παρά το γεγονός ότι ήταν η περίοδος των Βαλκανικών Πολέμων, 1912-13, η εμπορική κίνηση των Σ.Π.Α.Π. είχε αναπτυχθεί, τα έσοδα ήταν ικανοποιητικά, τα δάνεια της Εταιρίας πληρώνονταν κανονικά και με άνεση, ενώ το νέο οργανωτικό πρόγραμμα προχωρούσε με ευνοϊκές προοπτικές. Ιδιαίτερα οι αγορές των ατμαμαζών από τις Krauss, Borsig και Henschel πραγματοποιούνταν με συμφέροντες οικονομικούς όρους, ενώ η ποιότητά τους ήταν ικανοποιητική. Η αναδιοργάνωση του δικτύου μπορεί να γίνει καλύτερα κατανοητή όταν εξεταστούν με λεπτομέρειες οι παραγγελίες του κάθε τύπου ατμαμαζών σε συνδυασμό με τις ανάγκες των εποχών κατά τις οποίες πραγματοποιήθηκαν.

Οστόσο, ο Γεν. Διευθυντής αντιμετώπισε αντιδράσεις. Παρά τη γενική εκτίμηση και εμπιστοσύνη της πλειοψηφίας του Δ.Σ., κάποιοι Σύμβουλοι, στυγνοί τραπεζίτες, δεν μπορούσαν να αντιληφθούν τη σκοπιμότητα της αναδιοργάνωσης του δικτύου. Τους ήταν εντελώς ξένη η έννοια της τεχνολογικής επένδυσης, δεν ήταν σε θέση να προβλέψουν τα μελλοντικά οικονομικά πλεονεκτήματα της εκμετάλλευσης, και γι' αυτό προέβαλλαν προσκόμματα. Υπήρχαν διαρροές στον τύπο ότι ο Γεν. Διευθυντής δεν ακολουθούσε το πνεύμα της οικονομίας που επεδίωκε η Διοίκηση, λες και ήταν ανεξέλεγκτος και δεν ακολουθούσε τις αποφάσεις του Δ.Σ. Ακόμη, σε περίπτωση που κάποια ατμάμαξα παρουσίαζε βλάβη, οι Σύμβουλοι αυτοί, χωρίς να εξετάζουν τις αιτίες της, τον κατηγορούσαν πως οι ελκτικές μονάδες που παραγγέλνονταν ήταν κακής ποιότητας και ζητούσαν την παραίτησή του. Τελικά, για να κατευναστούν οι αντιδράσεις, το Δ. Σ. αποφάσισε να ορίσει, ως θητεία του Γεν. Διευθυντή τη χρονική διάρκεια των έξι ετών, και μετά την παρέλευσή της, θα αποφαιζόταν αν θα συνέχιζε να παρα-μένει στη θέση αυτή ή αν θα τον αντικαθιστούσαν.

Δυστυχώς όμως, το πρόγραμμα αναδιοργάνωσης του δικτύου ανακόπηκε εξαιτίας του Α' Παγκοσμίου Πολέμου. Τα επόμενα χρόνια, από το 1916 ως το 1922, δεν γινόταν καν λόγος για

καινούργιες προμήθειες ατμαμαζών.

## Η κατάσταση του δικτύου μετά τον Α' Πόλεμο

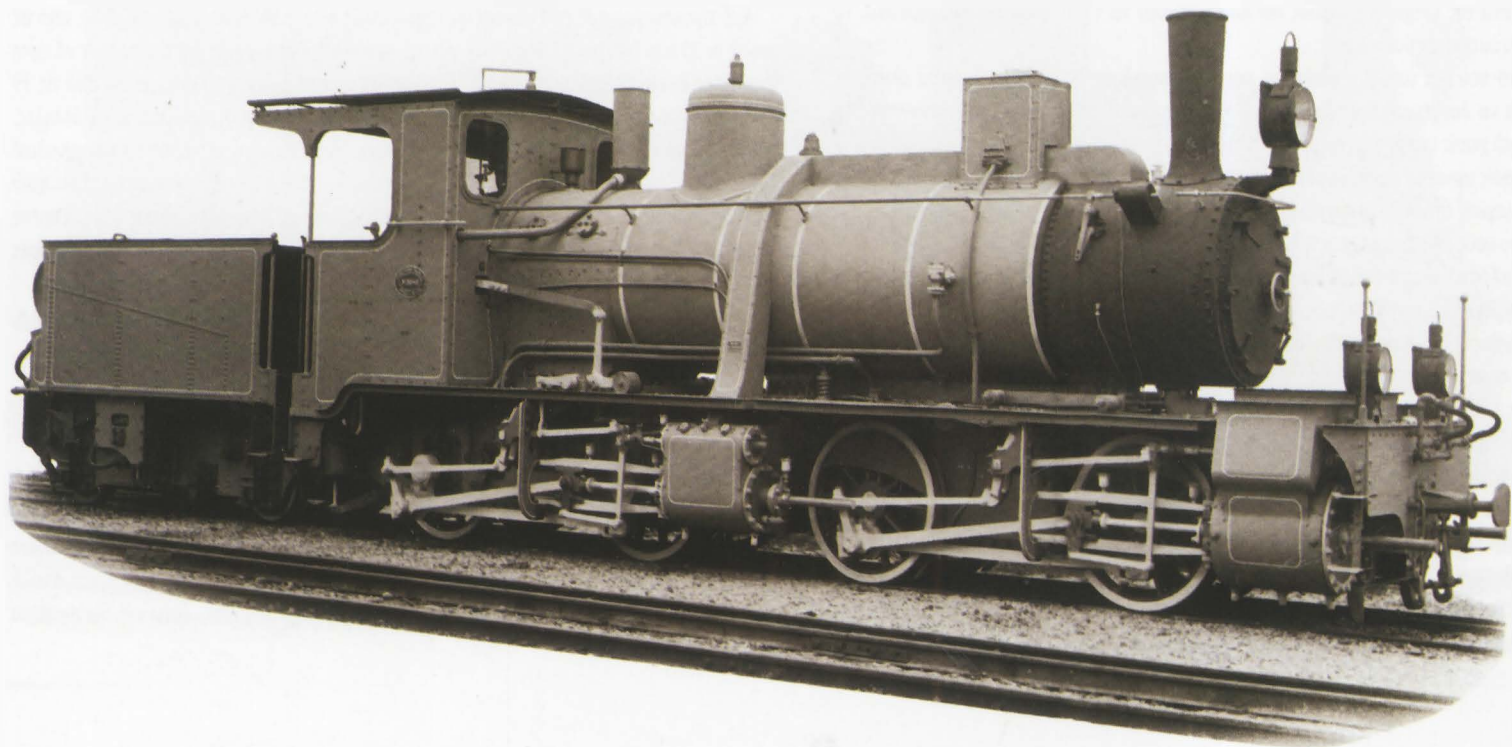
Μετά τη λήξη του πολέμου, επικρατούσε στους Σ.Π.Α.Π. ανησυχία και ταραχή, διότι δυσκολεύονταν να ξαναμπούν σε ομαλή περίοδο σιδηροδρομικής εκμεταλλεύσεως. Η κατάσταση του δικτύου ήταν εξαιρετικά άσκημη. Προσπαθούσαν να συνέλθουν από τις ζημιές που τους είχε προξενήσει ο πόλεμος, ζημιές οι οποίες προέρχονταν τόσο από φανερά όσο και από λιγότερο φανερά αίτια. Γιατί δεν ήταν μόνο οι δυσάρεστες συνέπειες από τη μείωση της εμπορικής κινήσεως που οφειλόταν, εκτός των άλλων, και στην έλλειψη των καυσίμων. Μεγάλες, άμεσα ή έμμεσα αρνητικές συνέπειες, προκάλεσε και η επίταξη του δικτύου από το Κράτος, από το 1918 και μετά, τουλάχιστον για μια τριετία. Κατά την επίταξη το δίκτυο είχε εντελώς παραμεληθεί. Το Δημόσιο δεν ενδιαφερόταν καθόλου για το σιδηρόδρομο, πολύ περισσότερο αφού η εσωτερική πολιτική κατάσταση δεν ήταν απλώς ρευστή, αλλά και επικίνδυνη, έχοντας ήδη είχε οδηγήσει και στον Εθνικό Διχασμό. Κυρίως όμως, το Κράτος χρησιμοποιούσε αυθαίρετα το τροχαίο υλικό για τις πολεμικές ανάγκες. Μια από τις χαρακτηριστικές περιπτώσεις ήταν η μεταφορά τριών ατμαμαζών και δέκα πέντε φορταμαζών των Σ.Π.Α.Π. στη Μικρά Ασία για την εξυπηρέτηση του εκεί ελληνικού στρατού, υλικό που φυσικά καταστράφηκε ή χάθηκε. (Οι ατμάμαζες προέρχονταν από τη σειρά Γbis 206-213 που είχαν διατεθεί στους Σ.Π.Α.Π. από την κατασκευαστική Εταιρία της γραμμής Μύλοι-Καλαμάτα).

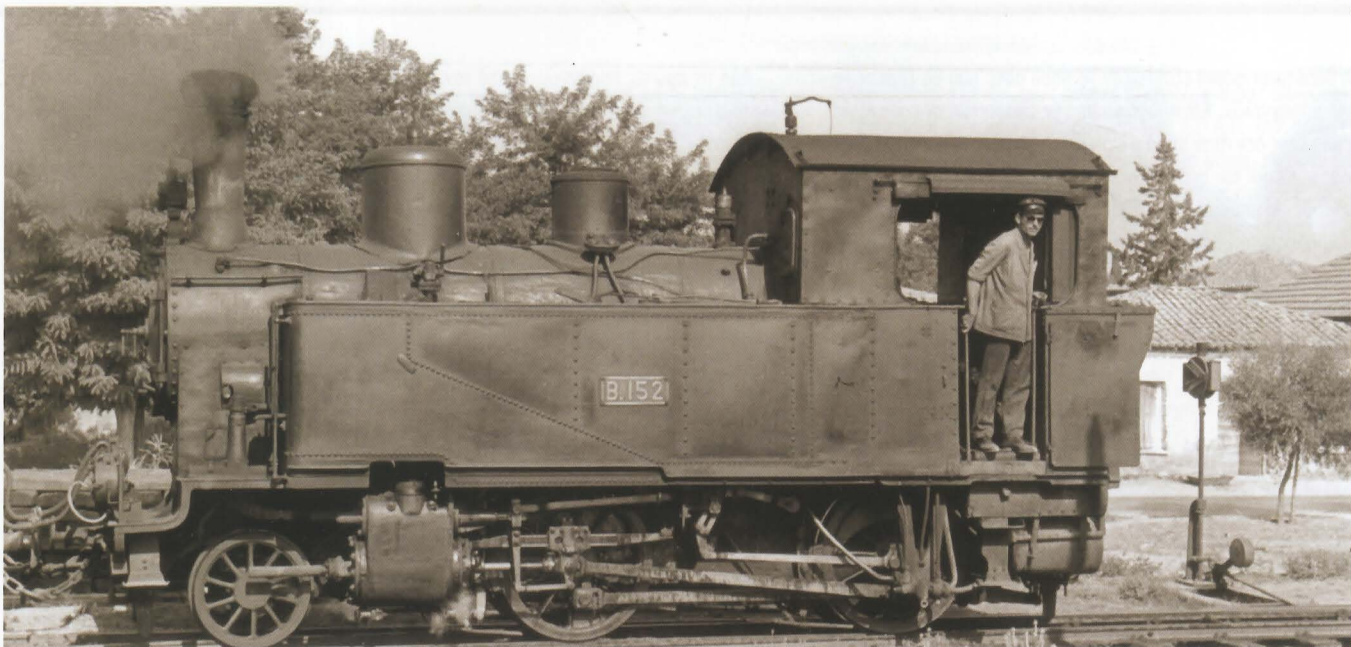
Μετά τον πόλεμο, όταν ύστερα από την επίταξη ξεκίνησε μια συστηματική επιθεώρηση για να διαπιστωθούν οι φθορές, τότε φανερώθηκε η δραματική κατάσταση του δικτύου, διότι μέχρι εκείνη τη στιγμή κανένας δεν μπορούσε να διαπιστώσει σε βάθος το μέγεθος των ζημιών.

Κατ' αρχήν, οι σιδηροδρομικές γραμμές είχαν καταντήσει επικίνδυνες. Προκαλούνταν πολλές θραύσεις σιδηροτροχιών και μόνο η φιλότιμη συντήρησή τους από το προσωπικό, αλλά προπάντων η τύχη, βοηθούσαν για να μη συμβαίνουν ατυχήματα. Έπειτα, το μέγιστο μέρος του τροχαίου υλικού ήταν πολύ παλαιό, και είχε παρέλθει το επιτρεπόμενο όριο της ζωής του, ενώ η συνεχής εντατική χρήση του ήταν άγνωστο σε τι νέους κινδύνους θα κατέληγε. Έλεγαν μάλιστα χαρακτηριστικά ότι «στο σιδηρόδρομο η συνεχής χειροτέρευση καλπάζει σαν επιδημία πυρετού».

Στις προηγμένες σιδηροδρομικά χώρες και στη συνήθη σιδηροδρομική πρακτική, αποταμιεύονταν το 7% των εισπράξεων για την αντικατάσταση του παλαιού υλικού. Στους

Σ | Η μοναδική στην Ελλάδα ατμάμαξα τύπου Malett, η M801, της σειράς M801-3 (Krauss, 1908) (συλλ. Γ. Χανδρινού)

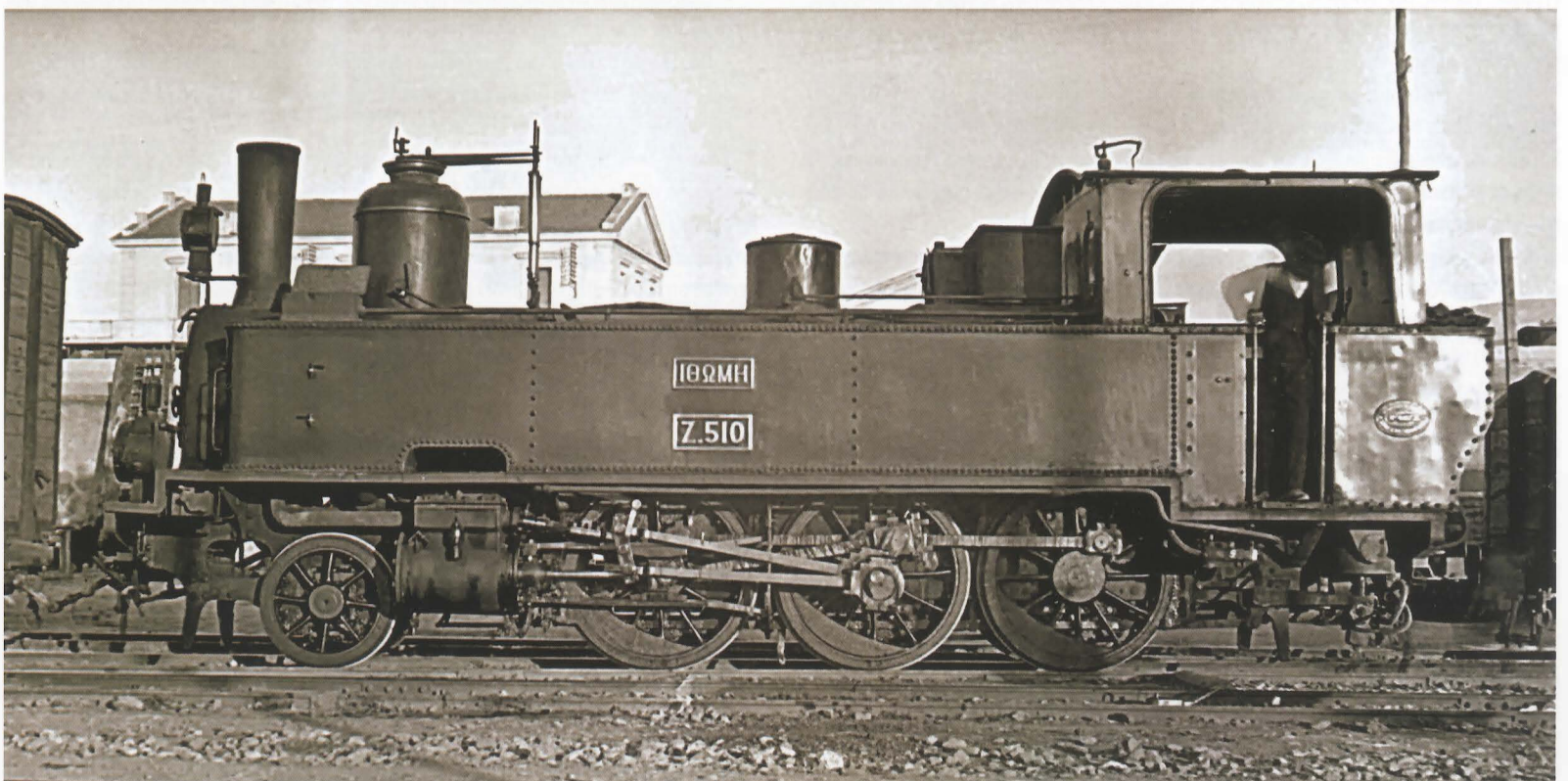




Σ | Φωτογραφίες ατμαμαξών διαφόρων περιόδων  
 Η Β152, της σειράς Β151-55 (Henschel, 1912)  
 (Καβάσιλα, 31/7/1959, Α.Λυft - Αρχείο ΣΦΣ)  
 (επάνω)

Η Ε721, της σειράς Ε721-25) (Linke Hoffmann, 1925) (Μέγαρα, 30/7/1959, Α.Λυft - Αρχείο ΣΦΣ) (κέντρο)

Η Ζ510 («ΙΘΩΜΗ»), της σειράς Ζ509-11 (Soc. Alsacienne, 1899) (Αρχείο ΣΦΣ) (κάτω)



Σ.Π.Α.Π. δεν γινόταν το ίδιο. Οι βαρύτατοι φόροι εξανέμιζαν το ποσό αυτό που θα έπρεπε να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για παραγγελίες. Και σύμφωνα με την άποψη των αρμοδίων για τα σιδηροδρομικά έσοδα, η Εταιρία τους δεν ήταν παρά ο εισπράκτορας των φόρων, από τους πολίτες προς το Κράτος. Εξάλλου, οι Νόμοι και οι Υπουργικές αποφάσεις συντελούσαν ώστε, για λόγους πολιτικών εξυπηρετήσεων, να υπάρχει στους Σ.Π.Α.Π. προσωπικό περισσότερο από όσο απαιτείτο. Όταν όμως η σιδηροδρομική Εταιρία αναγκαζόταν να κάνει μειώσεις μισθών ή προσωπικού, όλοι της επιτίθεντο ότι ήταν αντεργατική.

Χωρίς να θέλουμε να εξωραϊσουμε τη συμπεριφορά της Εταιρίας, η οποία ήταν πολλές φορές αυστηρή προς το προσωπικό και αποσκοπούσε προφανώς πάντα σε κέρδος, όλοι υπερθεματίζουν σε κατηγορίες ότι θησαύριζε υπερβολικά σε βάρος των εργαζομένων. Και επειδή η Διοίκηση της αποτελείτο από κεφαλαιοκράτες και ήταν συντηρητικών πολιτικών απόψεων, προσκείμενη πάντα προς το βασιλικό πολίτευμα, όλες οι βενιζελικές κυβερνήσεις υπερέβαλλαν τα κέρδη της και αποσιωπούσαν τα έξοδά της. Είχε ακόμη το «μειονέκτημα» να αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες ιδιωτικές επιχειρήσεις της εποχής, οπότε το Κράτος, κάθε φορά που απομακρυνόταν ο βασιλιάς από την εξουσία, δεν έχανε την ευκαιρία να προσπαθεί να προσπορίσει τα κέρδη της, επιζητώντας να την κρατικοποιήσει.

Εκτός από αυτά, από την αρχή του μεσοπολέμου ακολούθησε μια ρευστή πολιτική κατάσταση, άλλοτε με την κατάργηση της βασιλείας και άλλοτε με εναλλασσόμενες κυβερνήσεις διαφόρων ιδεολογικών κατευθύνσεων, ακόμη και με δικτατορία ή με πολιτικούς προερχόμενους συνήθως από το στρατό. Οι κατά καιρούς κυβερνήσεις ήταν ανίκανες να βοηθήσουν στην οικονομική ανόρθωση της χώρας. Οι αντιφατικοί νόμοι ψηφίζονταν ο ένας μετά τον άλλον, και οι κυβερνητικές αποφάσεις άλλαζαν συχνότατα, έτσι ώστε, αν κάποια από αυτές ήταν θετική, καθώς άλλαζε ξαφνικά, κατέληγε να προκαλεί καινούργια οικονομικά προβλήματα. Πάνω από όλα, υπήρχε και το μεγάλο θέμα της αποκαταστάσεως των μικρασιατών προσφύγων. Τελικά, η μεγάλη φορολογία που επιβαλλόταν στους Σ.Π.Α.Π. κατέληγε σταγόνα στον ωκεανό μέσα στο πλήθος των κρατικών εξόδων, μη αποφέροντας τα αναμενόμενα έσοδα στο Δημόσιο.

Όσον αφορά τα εσωτερικά των Σ.Π.Α.Π. στα χρόνια του μεσοπολέμου, τα διοικητικά δεδομένα της σιδηροδρομικής λειτουργίας είχαν μεταβληθεί. Η επίταξη, αν και έληξε το 1922, είχε φέρει πολλές αλλαγές. Η εταιρία δεν είχε πλέον ελευθερία και ευελιξία όπως πριν από τον πόλεμο. Είχε παραμείνει ένα έντονο κατάλοιπο κρατικής κυριαρχίας που εκδηλωνόταν με μια «αυστηρή», θα λέγαμε, κρατική συμπεριφορά κατά της σιδηροδρομικής εταιρίας.

Αναφέρουμε μια περίπτωση που κατέληγε σε φαύλο κύκλο. Επειδή είχε παρουσιαστεί πληθώρα βλαβών στο τροχαίο υλικό λόγω της εγκαταλείψεως του στη διάρκεια της επίταξης, οι Σ.Π.Α.Π. ζητούσαν εσπευσμένα ανταλλακτικά από εργοστάσια του εξωτερικού. Τα εργοστάσια όμως αρνούνταν να στείλουν, εξαιτίας της ρευστής μεταπολεμικής οικονομικής καταστάσεως, και ζητούσαν επίσημες εγγυήσεις από το ελληνικό Κράτος. Τότε, μία αντιπροσωπεία του Δ.Σ. της πελοποννησιακής εταιρίας επισκέφτηκε τον Υπουργό Συγκοινωνίας και τον παρακάλεσε να εγγυηθεί. Εκείνος, δεν αρνήθηκε, επανέφερε όμως, σχεδόν εκβιαστικά, το θέμα της επιστροφής της εταιρίας τους υπό κρατική Διοίκηση. Οι Σ.Π.Α.Π. αρνούνταν να κρατικοποιηθούν και έτσι, οι παραγγελίες καθυστερούσαν.

Ένα άλλο γνώρισμα αυταρχικού κρατικού παρεμβατισμού ήταν ότι, από το 1922, το Υπουργείο όρισε έναν κυβερνητικό επίτροπο, ο οποίος συμμετείχε στις εργασίες του Δ.Σ. των Σ.Π.Α.Π. και ενημέρωνε συνεχώς τον Υπουργό για κάθε απόφαση και ενέργεια της διοίκησης. Ο πνιγηρός εναγκαλισμός του Κράτους δια της παρουσίας του εκπροσώπου ήταν μια κατάσταση που διήρκεσε πολλά χρόνια, έχοντας καταντήσει θεσμός.

Τελικά, η λύση που βρέθηκε για τις προμήθειες από το εξωτερικό, ήταν να συνομολογηθεί μεταξύ Υπουργείου και Σ.Π.Α.Π. σύμβαση που καθόριζε τις υποχρεώσεις της σιδηροδρομικής εταιρίας, προκειμένου να πετύχει από το Υπουργείο την περίφημη εγγύηση. Στην πραγματικότητα, η σύμβαση υποχρέωνε την εταιρία των Σ.Π.Α.Π. για μεγαλύτερες εισφορές προς το Κράτος. Στο Υπουργείο υπήρχε μια πάγια υποψία ότι η εταιρία είχε έσοδα πολύ μεγαλύτερα από αυτά που παρουσίαζε. Μάλλον στα πλαίσια αυτής της δυσπιστίας βγήκε και η κρατική εντολή να γίνονται, όπως θα δούμε, δημόσιες δημοπρασίες προμήθειας των σιδηροδρομικών υλικών, ώστε να μην υπάρχει τίποτα που να κινεί την υποψία για ύποπτες συμφωνίες.

## Η περίοδος 1923-1932

Από το 1923, όταν πια η ειρήνη είχε παγιωθεί, ξεκινούν πάλι οι προσπάθειες για προμήθειες από το εξωτερικό. Τώρα όμως Γεν. Διευθυντής δεν είναι πια ο Α.Μάτσας, και οι διάδοχοί του δεν έχουν τις δικές του ικανότητες και το δικό του κύρος. Έχει παρέλθει πια η εποχή της αυθεντίας, και ακολουθούν μάλλον άτολμες συλλογικές αποφάσεις, υπό την εποπτεία του Κράτους.

Από τις πρώτες παραγγελίες μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, καθιερώθηκε μια σχολαστικά λεπτομερειακή διαδικασία για την πραγματοποίηση των προμηθειών του τροχαίου υλικού. Οι μεταγενέστεροι Γεν. Διευθυντές, έπρεπε τώρα να καλέσουν σε πολλές συσκέψεις τους υφισταμένους τους, ώστε να βγει τελικά κάποια κοινή απόφαση. Πάντως, γενικά ακολουθείτο σε κάποιο βαθμό ο προγραμματισμός Μάτσας, διότι ήταν λογικά ο καλύτερος. Μετά τις συσκέψεις, τα προς προμήθεια υλικά περιγράφονταν λεπτομερειακά από τις αρμόδιες σιδηροδρομικές υπηρεσίες, των οποίων οι εκθέσεις διαβιβάζονταν στη Γεν. Διεύθυνση προς υπογραφή, και στη συνέχεια στο Δ. Σ. προς έγκριση. Από εκεί αναλάμβανε η νομική υπηρεσία των Σ.Π.Α.Π. να συντάξει την προκήρυξη των δημοπρασιών, με όλους τους απαιτούμενους νομικούς όρους προς εξασφάλιση της εταιρίας έναντι των προμηθευτών. Πολλές φορές ζητούσαν και τη γνώμη των ειδικών επιτροπών της Ένωσης Ελλήνων Επιστημόνων Μηχανικών.

Η προκήρυξη των δημοπρασιών, μετά την έγκριση του Δ. Σ., έπρεπε να γίνει δεκτή και από τον κυβερνητικό επίτροπο για να πάει μετά στο Υπουργείο, το οποίο, με τη σειρά του θα πρότεινε τις δικές του αλλαγές, κομμένες και ραμμένες σε πολιτικά συμφέροντα. Μετά τις τελευταίες αυτές τροποποιήσεις, ακολουθούσε η ίδια διαδικασία από την αρχή. Σύνταξη νέων εκθέσεων από τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, νέα υπογραφή του Γεν. Διευθυντή, νέα έγκριση από το Δ.Σ. και από τον κυβερνητικό επίτροπο, ώστε να αποφασίσει τελικά το Υπουργείο να δώσει την περιφέρημη τελική άδεια για τη δημοπρασία.

Η νέα αυτή διαδικασία των προμηθειών άρχισε να υλοποιείται από το 1924. Οι πρώτες προμήθειες έγιναν τη διετία 1925-26, αλλά στη συνέχεια σταμάτησαν εντελώς για δέκα χρόνια. Το σταμάτημα οφείλεται στο γεγονός πως παρουσιάστηκαν δυσχέρειες στη σύναψη δανείων, λόγω της δυσάρεστης οικονομικής κατάστασης των Σ.Π.Α.Π., παρόλο που οι ατιμάμαξες ακόμη και των τελευταίων προμηθειών, των ετών δηλαδή 1925-26, δεν μπορούσαν να καλύψουν ούτε και τις τρέχουσες κυκλοφοριακές ανάγκες. Παράλληλα, θα πρέπει να έχουμε πάντα υπόψη μας ότι οι παλαιότερες ατιμάμαξες συνέχιζαν να χρησιμοποιούνται εντατικά και παρουσίαζαν συχνές βλάβες, έτσι ώστε η συντήρησή τους να έχει καταντήσει ασύμφορη. Μη έχοντας τη δυνατότητα για καινούργιες προμήθειες, το Δ.Σ., από το τέλος του 1926, περιοριζόταν απλά σε συζητήσεις με ποιο τρόπο θα λυθεί το πρόβλημα. Εκτέθηκαν και πάλι οι λόγοι για την ανάγκη αγοράς νέων ατμαμαξών, και αποφασίστηκε και πάλι να γίνει μία συστηματική μελέτη για καινούργιο κινητήριο υλικό που θα έδινε απάντηση στα επόμενα ερωτήματα:

- Πόσες και ποιες ατιμάμαξες έπρεπε να αποσυρθούν από την κυκλοφορία, λόγω παλαιότητας, επειδή η συντήρησή τους προκαλούσε τόσες δαπάνες, ώστε ήταν συμφερότερο να αγοραστούν καινούργιες.
- Πόσες και τι είδους καινούργιες ατιμάμαξες θα χρειαζόταν για την πλήρη κάλυψη των συνολικών αναγκών του δικτύου.
- Τι τύπου έπρεπε να είναι αυτές, ώστε να παρέχεται πλήρης ασφάλεια κατά την κύλιση τους στις σιδηροτροχιές αλλά και κατά τη διέλευσή τους πάνω από τις γέφυρες.
- Ποια οικονομία υπολογίζεται από την ανανέωση των ατμαμαξών και από την απόδοσή τους χάρη στην καινούργια τεχνολογία τους.
- Παράλληλα θα έπρεπε να γίνει έρευνα για νεότερου τύπου κινητήριες μονάδες, όχι τόσο για άμεση αγορά, αλλά για μελλοντικά σχέδια, για να έχουν οι Σ.Π.Α.Π. μια εικόνα σχετικά με την εξέλιξη της σιδηροδρομικής τεχνολογίας.

Κατά τη δεκαετία του 1920 η τεχνολογία είχε αναπτυχθεί εξαιρετικά, με αποτέλεσμα να παράγονται στα εργοστάσια εντελώς διαφορετικού τύπου σιδηροδρομικές κινητήριες μηχανές, όπως ντηζελάμαξες αλλά και αυτοκινητάμαξες. Οι τελευταίες αυτές περιλάμβαναν την κινητήρια μηχανή μέσα στα επιβατικά οχήματα, γεγονός που είχε προξενήσει μεγάλη εντύπωση. Ας μην ξεχνάμε ότι παράλληλα, κατά τη δεκαετία αυτή, είχε διαδοθεί πολύ και η χρήση του αυτοκινήτου.

Οι Σ.Π.Α.Π. θεωρούσαν ακόμη πολύ πρόωπη τη χρησιμοποίηση κινητήριων μηχανών εσωτερικής καύσεως, αλλά εξαναγκάζονταν να ενημερώνονται για τις νέου τύπου μονάδες, αφού υπήρχαν πιέσεις και εκ μέρους του Υπουργείου για αγορά ντηζελαμαξών. Κι όχι βέβαια επειδή το Κράτος ενδιαφερόταν για την πρόοδο των σιδηροδρόμων, αλλά επειδή υπήρχαν διασυνδέσεις πολιτικών προσώπων με αντιπροσώπους κατασκευαστικών οίκων ντηζελαμαξών.

Κατά την τριετία που ακολούθησε, 1927-1929, συνεχίστηκαν οι προσπάθειες του Δ. Σ. των Σ.Π.Α.Π., για νέες παραγγελίες, τόσο για τροχαίο υλικό όσο και για υλικό της γραμμής. Ειδικά για το τροχαίο υλικό, το Μάρτιο του 1928 αναφέρεται ότι οι ανάγκες πια ήταν τόσο μεγάλες, ώστε η κατάσταση είχε φτάσει στο απροχώρητο. Οριζόνταν απανωτά επιτροπές και έβγαναν αποφάσεις να μελετηθούν τρόποι άμεσης παραγγελίας ατιμάμαξών νεοτάτου τύπου. Παρόμοιες αποφάσεις επαναλαμβάνονταν συχνά τα τρία αυτά χρόνια, αλλά δεν υλοποιούνταν. Επίσης άρχισε να ερευνάται συστηματικά και το θέμα της προμήθειας αυτοκινητάμαξών, αφού, από την εποχή των προ τριετίας προηγούμενων συζητήσεων, η εξέλιξη των ωτομοτρών είχε προχωρήσει πάρα πολύ, και ήδη κατασκευάζονταν και τύποι κατάλληλοι για το πελοποννησιακό δίκτυο. Σε αυτήν την κρίσιμη εποχή, ξέσπασε δυστυχώς η παγκόσμια οικονομική κρίση του 1929, οπότε ήταν αδύνατον

να βρεθούν δάνεια από το εξωτερικό, και όσες μεγάλες παραγγελίες σχεδιάζονταν, απόμειναν στα χαρτιά. Συνεχίστηκαν μόνο κάποιες μικρές προμήθειες εξαρτημάτων ατμαμαζών, ίσα-ίσα για να πραγματοποιείται η συντήρησή τους, παραγγελίες που κι αυτές πραγματοποιούνταν με δυσκολία.

## Η περίοδος 1933-1940

Η προσπάθεια για προμήθεια καινούργιου τροχαίου υλικού ξανάρχισε όταν η οικονομική κρίση είχε κάπως περάσει, από το 1933 και μετά. Τώρα όμως είχε αλλάξει και η σιδηροδρομική πρακτική. Η χρησιμοποίηση των αυτοκινηταμαζών είχε γενικευθεί στο εξωτερικό, η ποιότητα τους ήταν, όπως είπαμε, εξαιρετικά βελτιωμένη, και όλες οι σοβαρές τεχνικές σιδηροδρομικές εταιρίες της Ευρώπης ασχολούνταν με την κατασκευή τους. Έτσι οι Σ.Π.Α.Π., μετά από καινούργιες μελέτες, αποφάσισαν να χρησιμοποιούν για τις εμπορευματικές μεταφορές όσες από τις παλαιότερες ατμάμαζες ήταν ικανές να κυκλοφορήσουν, ενώ για τις επιβατικές να χρησιμοποιούν αυτοκινητάμαζες. Μάλιστα, την εποχή εκείνη θέσπισαν αύξηση των εισιτηρίων κατά 2% για την αγορά νέου τροχαίου υλικού, και ειδικά αυτοκινηταμαζών.

Ήδη, μετά από πολλές προσπάθειες, κατορθώθηκε να βρεθεί δάνειο από το εξωτερικό, οπότε άρχισε να ετοιμάζεται μια μεγάλη παραγγελία τροχαίου υλικού. Στις 25 Οκτωβρίου 1935 πραγματοποιήθηκε η μεγαλύτερη δημοπρασία που είχε ποτέ προκηρυχθεί στους Σ.Π.Α.Π., με αντικείμενο την προμήθεια, ατμαμαζών, αυτοκινηταμαζών, επιβαταμαζών, φορταμαζών και δραιζινών. Η σοβαρότερη προμήθεια ήταν αυτή των αυτοκινηταμαζών, που περιλάμβανε συνολικά δέκα έξι κινητήρια οχήματα, μονά και διπλά, και τέσσερα ρυμουλκούμενα. Πρόκειται για την προμήθεια όλων των προ του Β' Παγκοσμίου Πολέμου αυτοκινηταμαζών των Σ.Π.Α.Π. Οι ατμάμαζες θα ήταν μόνο τρεις και μέχρι την έναρξη του πολέμου δεν έγιναν άλλες προμήθειες, διότι η προσπάθεια των Σ.Π.Α.Π. ήταν να εκμεταλλευθούν όσο γινόταν καλύτερα τις αυτοκινητάμαζες. Οι σύγχρονες αυτές μονάδες ήταν το μόνο σιδηροδρομικό μέσο που θα μπορούσε να ανταγωνιστεί τα λεωφορεία, των οποίων ο ανταγωνισμός προς τα επιβατικά τραίνα είχε αρχίσει να γίνεται οξύς, ενώ τα φορτηγά αυτοκίνητα δεν αποτελούσαν ακόμη αξιόλογο ανταγωνιστή των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

## Η νέα διοικητική μορφή των Σ.Π.Α.Π.

Οι Σ.Π.Α.Π. δεν είχαν ποτέ ιδιαίτερη οικονομική άνεση. Σε κάθε βήμα προόδου τους υποχρεώνονταν να ζητούν δάνεια είτε από ελληνικές είτε, κυρίως, από ξένες τράπεζες, ωστόσο, επί πολλά χρόνια μπορούσαν να ταχτοποιούν κανονικά τις οικονομικές τους υποχρεώσεις. Η κατάσταση άρχισε να χειροτερεύει από τη φοβερή δεκαετία 1912-1922, όταν συνέπεσαν διαδοχικά οι Βαλκανικοί Πόλεμοι, ο Α' Παγκόσμιος και η μικρασιατική καταστροφή. Κατά την δεκαετία του 1920, η κατάσταση χειροτέρευσε αισθητά, δεδομένου ότι οι Σ.Π.Α.Π. δεν είχαν καν την οικονομική δυνατότητα να επισκευάσουν τη σιδηροδρομική τους γραμμή, η οποία ήταν παραμελημένη επί σειράν ετών. Έτσι, αγόραζαν μεν καινούργιο τροχαίο υλικό, αλλά η κυκλοφορία του δεν ήταν ασφαλής. Οι γραμμές επισκευάζονταν περιστασιακά, και μόνο στα πιο επικίνδυνα σημεία. Όταν κατά το τέλος της ίδιας δεκαετίας, ξεκίνησαν κάποια πιο συστηματική προσπάθεια για τη βελτίωση της γραμμής, κατά κακή τους τύχη ξέσπασε, όπως είδαμε, η οικονομική κρίση του 1929, και κάθε εργασία βελτιώσεων σταμάτησε.

Οι καινούργιες προσπάθειες ξεκίνησαν από το 1933 και μετά. Τότε όμως τα οικονομικά των Σ.Π.Α.Π. ήταν σε χειρότερη κατάσταση παρά ποτέ. Κατά την περίοδο 1931-36 οι εισπράξεις παρουσίαζαν ελλείμματα τα οποία συνεχώς μεγάλωναν, και αν το 1936 έγινε η μεγάλη προμήθεια του τροχαίου υλικού, η επιτυχία αυτή οφειλόταν αποκλειστικά σε δάνειο. Την ίδια εποχή, παρουσιάστηκε και ο κίνδυνος ανταγωνισμού από τη χρήση των λεωφορείων, η οποία ξεκίνησε ουσιαστικά από το τέλος του Α' Πολέμου, αλλά μετά το 1930 επεκτάθηκε πάρα πολύ, ώστε τα λεωφορεία αποτελούσαν πια ισχυρό ανταγωνιστή του σιδηροδρόμου. Οι Σ.Π.Α.Π. αμύνθηκαν με πολλούς τρόπους. Ένα από τα πρώτα μέτρα ήταν, όπως είδαμε, να προμηθευτεί αυτοκινητάμαζες, με ταυτόχρονη μείωση των εισιτηρίων των επιβατών τους. Στη συνέχεια, η Εταιρία απευθύνθηκε στο Κράτος υπερασπιζόμενη το δικαίωμά της και ζητώντας να απαγορευτούν δρομολόγια λεωφορείων σε διαδρομές παράλληλες προς τις σιδηροδρομικές γραμμές. Το Κράτος ανταποκρίθηκε θετικά, αποδέχτηκε, μάλιστα, να προμηθευτούν και οι Σ.Π.Α.Π. στόλο λεωφορείων για να κυκλοφορήσουν στις παράλληλες διαδρομές, ώστε να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τον ανταγωνισμό. Τα λεωφορεία των πελοποννησιακών σιδηροδρόμων κυκλοφορούσαν, άλλοτε ανταγωνιζόμενα και άλλοτε

συνεργαζόμενα με ιδιωτικές αυτοκινητιστικές εταιρίες διαφόρων περιοχών της Πελοποννήσου.

Ωστόσο η οικονομική κατάσταση των Σ.Π.Α.Π. δεν άλλαξε προς το καλύτερο. Στο τέλος της δεκαετίας του 1930, οι καθυστερούμενοι φόροι, που δεν μπορούσαν να πληρωθούν, είχαν φτάσει τα 20 εκατομμύρια δρχ., τα χρέη προς τους πιστωτές, μεταξύ των οποίων και το Δημόσιο, έφταναν τα 200 εκατομμύρια, ενώ οι δαπάνες που απαιτούνταν για μια ουσιαστική βελτίωση του δικτύου έφταναν τα 300 εκατομμύρια. Προφανώς οι Σ.Π.Α.Π. υστερούσαν σε σχέση προς τα λεωφορεία, διότι ήταν υποχρεωμένοι να συντηρούν οι ίδιοι την τεράστια υποδομή του δικτύου τους, ενώ τα λεωφορεία δεν είχαν κανένα τέτοιο έξοδο. Με αυτά τα δεδομένα και παρά τις προσπάθειες να αυξήσουν με κάθε τρόπο τα έσοδά τους, οι σιδηρόδρομοι δεν μπορούσαν να ανταποκριθούν. Εξάλλου, και οι διεθνείς προοπτικές δεν ήταν ευοίωνες. Είχαν αρχίσει να συγκεντρώνονται στον ορίζοντα τα σύννεφα του πολέμου.

Αυτή η κατάσταση οδήγησε την κυβέρνηση Μεταξά να λάβει δραστικά μέτρα. Το Κράτος δεν ήθελε να καταργηθούν οι πελοποννησιακοί σιδηρόδρομοι για δύο βασικούς λόγους: κοινωνικούς και εθνικούς. Κοινωνικούς, διότι ο σιδηρόδρομος ήταν το βασικότερο μέσο μαζικής μεταφοράς, επιβατικής και εμπορευματικής, της εποχής εκείνης, τόσο για το εσωτερικό, όσο και για το εξωτερικό. Υπήρχε μικτή συγκοινωνία σιδηροδρόμου με πλοία που ένωνε την Πελοπόννησο με τα μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης. Οι εθνικοί λόγοι αφορούσαν την εν γένει οικονομική ανάπτυξη της χώρας, αλλά και τις στρατιωτικές μεταφορές σε πολεμικές περιόδους.

Για να βοηθήσει σ' αυτήν την κατάσταση, το Κράτος θέσπισε στις 8 Ιουνίου του 1940 τον Α.Ν.2378. Ο νόμος αυτός έθετε ως βασικό κριτήριο τη συνέχιση της λειτουργίας των Σ.Π.Α.Π., ενώ προέβλεπε τα επόμενα στάδια ενεργειών:

- Θα γινόταν καταμέτρηση και αξιολόγηση όλης της περιουσίας του δικτύου ώστε να γνωρίζουν ποια είναι η συνολική αξία του. Η χρονική διάρκεια της καταμετρήσεως δεν θα υπερέβαινε το ένα έτος.
- Κατά τη διάρκεια της καταμετρήσεως, το δίκτυο θα λειτουργούσε υπό την αιγίδα του Κράτους, σαν να βρισκόταν υπό πτώχευση. Οι υπηρεσίες του δεν θα καταργούνταν ούτε θα γίνονταν απολύσεις του προσωπικού.
- Μετά από ένα έτος, θα γινόταν πλειστηριασμός όλου του δικτύου, σε τιμή κάπως κατώτερη από την συνολική του αξία. Θα είχε καθοριστεί σαφώς ένα κατώτατο όριο για την εκκίνηση του πλειστηριασμού, ο οποίος θα πραγματοποιείτο ως σύνολο, και με κανένα τρόπο τμηματικά, διότι διαφορετικά το δίκτυο θα κατακερματιζόταν και δεν επρόκειτο να ξαναλειτουργήσει. Αντίθετα, η κρατική προσπάθεια ήταν να συνεχιστεί οπωσδήποτε η λειτουργία του. Εξάλλου θα είχε δεσμευτεί και ο πλειοδότης για την αδιάλειπτη λειτουργία των Σ.Π.Α.Π.
- Αν ο πλειστηριασμός δεν είχε αποτέλεσμα, θα επαναμβανόταν σε τακτό χρονικό διάστημα, με ακόμη μικρότερες τιμές εκκινήσεως, δίνοντας στους πλειοδότες μια τελευταία ευκαιρία να συμμετάσχουν.
- Αν και αυτός ο πλειστηριασμός απέβαινε άκαρπος, τότε οι Σ.Π.Α.Π. θα αναλαμβάνονταν πλήρως από το Κράτος.

Ο Α.Ν.2378 άρχισε να ισχύει από τον Ιούνιο του 1940. Δεν πρόφτασε όμως να γίνει η καταμέτρηση της περιουσίας του πελοποννησιακού δικτύου διότι άρχισε ο Ελληνο-ιταλικός πόλεμος και η κατοχή, οι δε κατοχικές κυβερνήσεις, πιεζόμενες προφανώς από τους κατακτητές, ανέβαλλαν συνεχώς τη διορία καταμετρήσεως και πλειστηριασμών. Εξάλλου, οι πολλαπλές ζημιές εμπόδιζαν την αξιολόγηση του δικτύου.

## Η περίοδος 1941-1954

Στα χρόνια της κατοχής (1941-1944), όλες οι προμήθειες σιδηροδρομικού υλικού είχαν, βεβαίως, νεκρωθεί. Τα μόνα έργα που γίνονταν ήταν οι αποκαταστάσεις, από τις κατοχικές αρχές, των ζημιών που προξένησαν οι Άγγλοι κατά την αποχώρησή τους, τις παραμονές της εισβολής των γερμανικών στρατευμάτων, και ιδιαίτερα η αποκατάσταση της γέφυρας της διώρυγας του Ισθμού της Κορίνθου, μετά την αγγλική ανατίναξη. Κατά τη διάρκεια της κατοχής, οι συρμοί κυκλοφορούσαν για την εξυπηρέτηση των κατακτητών, ενώ για την συντήρηση χρησιμοποιούνταν τα απολύτως απαραίτητα υλικά και οι εργασίες γίνονταν χωρίς προοπτικές ποιότητας και διάρκειας. Την περίοδο αυτή, επειδή δεν ήταν δυνατόν να γίνει καταμέτρηση της περιουσίας των πελοποννησιακών σιδηροδρόμων, οι Σ.Π.Α.Π. βρισκόταν διαρκώς σε μια κατάσταση διοικητικά και οικονομικά απροσδιόριστη, ενώ και οι πλειστηριασμοί, όπως είπαμε, αναβλόγγονταν συνεχώς.

Τον Οκτώβριο του 1944, κατά την αποχώρησή τους, τα γερμανικά στρατεύματα έκαναν καταστροφές μεγάλης εκτάσεως στο πελοποννησιακό δίκτυο. Έτσι, την επόμενη πενταετία, το κύριο μέλημα των Σ.Π.Α.Π. ήταν να αποκαταστήσουν τις ζημιές, οι οποίες αφορούσαν τόσο

τη γραμμή και τα έργα υποδομής της, δηλαδή τις γέφυρες, όσο και το τροχαίο υλικό. Από αυτό το τελευταίο, μεγάλες ποσότητες καταστράφηκαν, και ένα μεγάλο μέρος είχε ριφθεί είτε στη διώρυγα του Ισθμού είτε στα βράχια της Κακιάς Σκάλας, δίπλα από την οποία περνούσαν οι σιδηροδρομικές γραμμές. Στις αποκαταστάσεις των ζημιών και στην ανασυγκρότηση του δικτύου βοήθησαν οι άγγλοι και αμερικανοί σύμμαχοι.

Είναι προφανές, ότι κατά τη δεκαετία του 1940 δεν μπορούσε να γίνει λόγος για κανονική προμήθεια ατμαμαξών με δημοπρασίες. Ωστόσο, οι Σ.Π.Α.Π. παρέλαβαν δέκα οχτώ ατμάμαξες, από τις οποίες οι οχτώ, αμερικανικής κατασκευής, με τη φροντίδα της U.N.N.R.A., ενώ οι υπόλοιπες δέκα, ιταλικής κατασκευής, βάσει του σχεδίου Μάρσαλ, με τις λεγόμενες ιταλικές επανορθώσεις. Τέλος, το 1954 κατασκευάστηκε στο σιδηροδρομικό εργοστάσιο του Πειραιά και μία ατμάμαξα του οδοντωτού σιδηροδρόμου Διακοφτού-Καλαβρύτων, όμοια με τις υπάρχουσες παλαιότερες.

## Η περίοδος 1955-1970

Η δεκαετία αυτή ήταν μια κατ'εξοχήν μεταβατική περίοδος για τους Σ.Π.Α.Π., τόσο από τεχνολογική όσο και από διοικητική άποψη. Από τεχνολογική, έχουμε μία μεγάλη στροφή. Δεν γίνεται καμία προμήθεια ατμαμαξών, αλλά όλο το βάρος ρίχνεται στις αυτοκινητάμαξες. Παραγγέλλονται νέες ωτομοτρίδες τόσο για τη μετρική γραμμή, όσο και για τη γραμμή του οδοντωτού.

Παράλληλα, ακμάζει και η κυκλοφορία και εκμετάλλευση λεωφορείων από τους Σ.Π.Α.Π., έτσι ώστε, τόσο με τις αυτοκινητάμαξες όσο και με τα λεωφορεία να αντιμετωπιστεί ο σκληρός ανταγωνισμός των ιδιωτικών αυτοκινητιστικών Εταιριών. Τα στοιχεία που υπάρχουν για τις αρχές της δεκαετίας του 1960 παρουσιάζουν ότι υπήρχαν πολλά λεωφορειακά δρομολόγια των Σ.Π.Α.Π. στον άξονα Αθήνα-Πάτρα, με διακλαδώσεις προς τα νότια της Πελοποννήσου, ενώ υπήρχε και επέκταση των λεωφορειακών δρομολογίων με ανταποκρίσεις πλοίων προς τα Επτάνησα.

Αλλά η μεγαλύτερη αλλαγή αφορούσε τον τρόπο διοικήσεως των πελοποννησιακών σιδηροδρόμων. Το 1929 ενσωματώθηκε στους Σ.Π.Α.Π. ο κλάδος των «Σιδηροδρόμων Αττικής». Επομένως, όταν το 1930 μιλάμε για Σ.Π.Α.Π., εννοούμε και αυτόν τον κλάδο. Το 1951 ενσωματώνεται στους Σ.Π.Α.Π. και ο «Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατακόλου» (Σ.Π.Κ). Το δίκτυο, των «Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδας» (Σ.Β.Δ.Ε.) πτωχεύει το 1952 και κατάσχεται από το Δημόσιο, το οποίο πιέζει τους Σ.Π.Α.Π. να το απορροφήσουν και αυτό. Οι τελευταίοι αρνούνται διότι και αυτή η καινούργια ενοποίηση θα τους ζημιώσει, όπως εξάλλου έγινε και με τον Σ.Π.Κ. Τελικά όμως, το 1953 αναγκάζονται να δεχτούν.

Η διαδικασία της εκκαθάρισης του πελοποννησιακού δικτύου βάσει του Α.Ν. 2378 /40 συνεχίστηκε μέχρι τον Ιούνιο του 1955. Από το μήνα αυτό και μετά, σταματάει η περίοδος της εκκαθαρίσεως και η εκμετάλλευση των Σ.Π.Α.Π περιέρχεται στο Κράτος. Δεν αναφέρεται ότι σε αυτήν την περίοδο έγιναν πλειστηριασμοί, από αυτό δε μπορούμε να συνάγουμε ότι μάλλον τότε εκδόθηκε κυβερνητική απόφαση που κρατικοποίησε τους Σ.Π.Α.Π. χωρίς να παρεμβληθεί η διαδικασία πωλήσεως σε ιδιώτη. Επίσης, από τον Ιούνιο του 1955 φέρονται κρατικοποιημένοι, μαζί με τους Σ.Π.Α.Π., και οι Σ.Β.Δ.Ε. Το 1962 οι Σ.Π.Α.Π. ενοποιούνται με τους Σ.Ε.Κ. Έκτοτε, δεν γίνονται πλέον προμήθειες ατμαμαξών, αλλά μόνο παραγγελίες νηζελαμαξών. Λίγα χρόνια μετά, το 1970, ιδρύεται ο Ο.Σ.Ε., ο ενοποιημένος φορέας όλων των υπεραστικών σιδηροδρόμων μας, τόσο της κανονικής όσο και της μετρικής γραμμής. Η εποχή της ατμοκίνησης στην χώρα μας είχε ήδη παρέλθει οριστικά.

Προμήθειες ατμαμαξών από τους Σ.Π.Α.Π.*			
Σειρά και αριθμηση	Τεμάχια	Εργοστάσιο κατασκευής	Χρονολογία κατασκευής
<b>Περίοδος 1883-1902</b>			
Γ 201-205	5	Krauss	1886
Δ 251-252	2	Krauss	1887
Ε 151-152	2	Krauss	1887
Δ 253-254	2	Krauss	1888
Ζ 501-504	4	Soc. Alsacienne	1890
Η 551-552	2	St Leonard	1891
Θ 601-603	3	Krauss	1892
Ζ 505-508	4	Soc. Alsacienne	1892
Ζ 509-511	3	Soc. Alsacienne	1899
Ζ 512-517	6	Soc. Alsacienne	1901
<b>Περίοδος 1902-1910</b>			
Z <sup>comp</sup> 518-520	3	Krauss	1902
Z <sup>comp</sup> 521-523	3	Krauss	1903
Z <sup>comp</sup> 524-526	3	Krauss	1906
Μ 801-803	3	Krauss	1908
<b>Περίοδος 1910-1922</b>			
Z <sup>s</sup> 530-533	4	Krauss	1911
E <sup>s</sup> 701-702	2	Borsig	1912
B <sup>s</sup> 151-155	5	Henschel	1912
E <sup>s</sup> 711-713	3	Borsig	1915
<b>Περίοδος 1923-1932</b>			
E <sup>s</sup> 721-725	5	Linke-Hofmann	1925
ΔΚ11	1	Krupp	1925
Z <sup>s</sup> 540-542	3	Krauss	1926
<b>Περίοδος 1933-1940</b>			
E <sup>s</sup> 726-728	3	Henschel	1937
<b>Περίοδος 1941-1954</b>			
Δ <sup>α</sup> 101-108	8	Vulcan Iron Works	1947
Δ <sup>ι</sup> 111-120	10	Breda	1951
ΔΚ5	1	Εργοστάσιο Πειραιά	1954

\* Στον πίνακα περιλαμβάνονται οι ατμάμαξες που αγοράστηκαν μόνο από τους Σ.Π.Α.Π. κατά τη διάρκεια της εκμεταλλεύσεως του δικτύου, και όχι εκείνες που αγοράστηκαν από τις κατασκευαστικές των διαφόρων τμημάτων του. Επίσης, δεν περιλαμβάνονται ούτε και οι ατμάμαξες που ανήκαν στα άλλα μετρικά δίκτυα τα οποία τελικά ενσωματώθηκαν στους Σ.Π.Α.Π.

Σ | Η ατμάμαξες της σειράς FDr20-578 ήταν, στην ουσία, μεταπολεμική μετεξέλιξη της σειράς IS για την έλξη επιβατικών αμαξοστοιχιών. Εδώ, η FDr20-578 (ίσως η μόνη διασωθείσα της σειράς) ως στατικό έκθεμα κοντά στον Σ.Σ. Κιέβου. Αύγουστος 2005.



# Luganskteplovoz: 120 χρόνια σιδηροδρομικής ιστορίας

Κείμενο και φωτογραφίες:  
Γεράσιμος Μανιάτης

**Λ**ουγκάνσκ, ανατολική Ουκρανία. Μια βιομηχανική πόλη περίπου 400.000 κατοίκων κοντά στα σύνορα με τη Ρωσία, σε ένα σχεδόν πεδινό τοπίο με μουντές εργατικές πολυκατοικίες και παλαιά κτήρια. Ένας τυπικός τουρίστας δε θα έβρισκε κάποιο ιδιαίτερο λόγο για να το επισκεφτεί. Αντίθετα, για τους σιδηροδρομόφιλους, είναι ένας τόπος με ιδιαίτερο ιστορικό ενδιαφέρον, γιατί εδώ βρίσκεται το Luganskteplovoz, που υπήρξε το μεγαλύτερο εργοστάσιο νηζελαμαξών της Αν. Ευρώπης και πατρίδα κάποιων πασίγνωστων μηχανών όπως η M62 και η «Λουντμίλλα».

## Η Ουκρανία και το σιδηροδρομικό της δίκτυο

**Η** ιδέα για το άρθρο αυτό προέκυψε από ένα ταξίδι στο Λουγκάνσκ, το 2007 και την σπάνια ευκαιρία που μας δόθηκε για επίσκεψη στο σιδηροδρομικό εργοστάσιο. Αν και δεν καταφέραμε να δούμε τους χώρους παραγωγής, επισκεφτήκαμε το ιδιωτικό μουσείο του εργοστασίου και μάθαμε από πρώτο χέρι την ιστορία του. Φέτος, μάλιστα, συμπληρώνονται 120 χρόνια από την ίδρυση του και η επέτειος μας δίνει την καλύτερη ευκαιρία για να παρουσιάσουμε τη μακρόχρονη πορεία του.

Το ταξίδι αρχίζει από τη μετάβασή μας αεροπορικά στο Κίεβο. Πόλη ιστορική, πράσινη, με

αρκετά αξιόλογα μνημεία. Σε αντίθεση με τη λανθασμένη αντίληψη που έχουν πολλοί από εμάς στην Ελλάδα, η Ουκρανία είναι χώρα απόλυτα ασφαλής (με εξαίρεση σήμερα τη θερμή περιοχή του Ντονμπάς) οι δε κάτοικοί της είναι στη μεγάλη τους πλειονότητα φιλόξενοι και εργατικοί. Από το Κίεβο, το Λουγκάνσκ απέχει περί τα 800χλμ. και έτσι η καλύτερη λύση για να πάμε εκεί ήταν το βραδινό τρένο. Εδώ υπάρχουν τρεις επιλογές: βαγόνια-κοιτώνες, τετραπλά κλινοθέσια και οι αρκετά ακριβότερες κλινάμαξες. Μόλις τα τελευταία χρόνια δρομολογήθηκαν και αμαξοστοιχίες intercity, που συνδέουν τα μεγάλα αστικά κέντρα σε λιγότερο από το μισό χρόνο σε σχέση με τα απλά τρένα. Τα εισιτήρια εδώ αναγράφουν το όνομα του επιβάτη, αρκετές δε φορές για επιβεβαίωση ζητείται και το διαβατήριο, απομεινάρι, ίσως, κάποιων παλαιότερων εποχών. Το μεγαλύτερο εμπόδιο για ένα ξένο είναι η έλλειψη γλωσσομάθειας, ακόμη και στα εκδοτήρια του σταθμού της πρωτεύουσας, αν και πρόσφατα, οι ουκρανικοί σιδηρόδρομοι «Ukrzaliznytsia-UZ» προσφέρουν πλέον και on-line αγορά εισιτηρίων μέσω της ιστοσελίδας τους [uz.gov.ua/en](http://uz.gov.ua/en).

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ουκρανίας εκτείνεται σε μήκος 22.000km περίπου, σχεδόν δε το μισό είναι ηλεκτροδοτημένο. Ουσιαστικά πρόκειται για τμήμα ενός αχανούς δικτύου εύρους 1520mm, που εκτείνεται από την Πολωνία μέχρι τον Ειρηνικό Ωκεανό και τον Αρκτικό Κύκλο. Οι κρατικοί σιδηρόδρομοι απασχολούν περί τους 350.000 εργαζομένους, των οποίων η ιεραρχία είναι στρατιωτικής μορφής, με στολές και ανάλογα διακριτικά, επίσημο ύμνο και ειδική εορτή

στις 4 Νοεμβρίου, που έχει καθιερωθεί ως «Ημέρα του Σιδηροδρομικού». Το δίκτυο χωρίζεται σε 6 περιφέρειες, ο στόλος αποτελείται από περίπου 4000 κινητήριες μονάδες όλων των τύπων και παρά τις δύσκολες οικονομικές συγκυρίες, η εταιρία καταφέρνει να κάνει συνεχώς μικρά βήματα εκσυγχρονισμού. Το τρένο είναι το κυρίως μεταφορικό μέσο των Ουκρανών για μεγάλες αποστάσεις, για αυτό και αμαξοστοιχίες με περισσότερες των 15 επιβαταμαξών είναι απόλυτα συνηθισμένες. Αντίστοιχα, στις εμπορικές αμαξοστοιχίες οι συνθέσεις είναι ακόμη πιο... χορταστικές με, συνήθως, περισσότερα από 60-70 βαγόνια! Το εξωτερικό των επιβαταμαξών ίσως να μην είναι εντυπωσιακό, αλλά εσωτερικά τα οχήματα είναι περιποιημένα, καθαρά, με καλή ηχομόνωση και γενναίοδωρο περιτύπωμα που προσφέρει επιπλέον άνεση στον ύπνο. Σε κάθε όχημα υπάρχουν δύο συνοδοί που προσφέρουν εμφιαλωμένο νερό και ζεστό τσάι.

Το τοπίο είναι μονότονο με απέραντες πεδιάδες και χωράφια που σου δημιουργούν την ψευδαίσθηση ότι βρίσκεσαι συνεχώς στο ίδιο σημείο. Η μονοτονία αυτή διασπάται κάθε τόσο από μικρά χωριά, βιομηχανικές μονάδες και σταθμούς με παρακαμπτήριες γεμάτες εμπορικά βαγόνια. Η ταχύτητα των απλών αμαξοστοιχιών δεν ξεπερνά συνήθως τα 80km/h, όχι λόγω της κατάστασης της επιδομής, αλλά λόγω του μεγάλου μεγέθους των συρμών που αναγκάζουν τις μηχανές να φτάνουν στα όρια της ελκτικής τους δύναμης. Πάντως, κανείς δε φαίνεται να βιάζεται.

Όσο για το αγαπημένο μας «άθλημα» της φωτογράφισης και εφόσον τηρούμε μια στοιχειώδη διακριτικότητα, δεν υπάρχει κανένα απολύτως πρόβλημα, με εξαίρεση συνοριακούς σταθμούς και στρατιωτικά τρένα. Μερικές φορές προκαλούσαμε την περιέργεια των περαστικών που καλόπιστα έρχονταν να ρωτήσουν «τι ενδιαφέρον βρίσκετε σε αυτά τα παλιά μηχανήματα;». Δυστυχώς, από την εποχή εκείνη του ταξιδιού μέχρι σήμερα, κάποια πράγματα έχουν αλλάξει δραματικά. Η περιοχή του Ντονμπάς, όπου βρίσκεται το Λουγκάνσκ, έγινε το 2014 πεδίο βίαιων ένοπλων συγκρούσεων με χιλιάδες θύματα και σοβαρές υλικές καταστροφές. Μέχρι τη στιγμή που γράφεται αυτό το άρθρο, οι συγκρούσεις έχουν αποκλιμακωθεί, αλλά τα όπλα δεν έχουν σιγήσει τελείως και έτσι, σε πλήρη αντίθεση με την υπόλοιπη χώρα, η περιοχή αυτή δε θεωρείται ασφαλής. Επιπλέον, λόγω της έκρυθμης κατάστασης, αλλά και μετά τις καταστροφές που έγιναν

στο δίκτυο, το Ντονμπάς έχει αποκοπεί σιδηροδρομικά από την υπόλοιπη Ουκρανία χωρίς να απευθείας σύνδεση με το Κίεβο, πλην κάποιων περιορισμένων τοπικών δρομολογίων.

### Το σιδηροδρομικό εργοστάσιο Luganskteplovoz.

Στα μέσα του 19ου αι., στις όχθες του ποταμού Λουγκάν, έχουν ήδη κατασκευαστεί οι πρώτες μεταλλουργικές εγκαταστάσεις, με σκοπό να καλύψουν τις στρατιωτικές ανάγκες της τότε Ρωσικής Αυτοκρατορίας στη Μαύρη Θάλασσα. Τα εργοστάσια επεκτείνονται, το ίδιο και οι οικισμοί των χιλιάδων βιομηχανικών εργατών που συρρέουν από τις γύρω περιοχές. Τη δεκαετία του 1890, το Λουγκάνσκ, που παίρνει το όνομά του από τον ομώνυμο ποταμό, έχει ήδη μετατραπεί σε κανονική πόλη, είναι το μεγάλο βιομηχανικό κέντρο της περιοχής με περισσότερα από 30 συγκροτήματα και έχει αποκτήσει σιδηροδρομική σύνδεση.

Αυτή την περιοχή επιλέγει το 1896 ο γερμανός επιχειρηματίας Gustav Hermann για να ιδρύσει σιδηροδρομική βιομηχανία με την επωνυμία «Ρωσική Εταιρία Κατασκευής Μηχανών του Hermann στο Lugansk». Η ανέγερση του εργοστασίου, που γίνεται με δυτικοευρωπαϊκά κεφάλαια και γοργούς ρυθμούς, διαρκεί 4 χρόνια και η πρώτη ατμάμαξα (Σειρά OD), παραδίδεται το 1900. Στα επόμενα χρόνια, το εργοστάσιο παράγει διαφόρων τύπων ατμάμαξες, τόσο για επιβατικές όσο και για εμπορικές αμαξοστοιχίες, σχεδόν πάντα κατά παραγγελία της Ρωσικής Αυτοκρατορίας. Σε λίγα χρόνια, η παραγωγή ατμάμαξών αυξάνεται φτάνοντας τα επίπεδα παραγωγής των υπολοίπων μεγάλων ρώσικων εργοστασίων. Μέχρι την έναρξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, η μεγάλη αυτή μονάδα συνεχίζει να αναπτύσσεται απασχολώντας (το 1916) 5000 εργαζομένους, καταφέρνει δε να συνεχίσει τη λειτουργία της ακόμη και κατά τη διάρκεια του πολέμου. Μετά την Οκτωβριανή Επανάσταση, το εργοστάσιο, όπως και όλες οι βιομηχανικές μονάδες στη σοβιετική επικράτεια, κρατικοποιείται. Ακολουθούν μεγαλεπήβολα σχέδια επέκτασής του που σχεδόν τετραπλασιάζουν το μέγεθός του, ενώ χρειάστηκε ακόμη και η μετατόπιση της κοίτης του ποταμού Λουγκάν. Στη δεκαετία του '30 έφτασε να γίνει το μεγαλύτερο σιδηροδρομικό



Σ | Ουκρανικά γραμματόσημα με ατμάμαξες κατασκευής του εργοστασίου Luganskteplovoz και φάκελος 1ης ημέρας κυκλοφορίας (6/6/2008) των Ουκρανικών Ταχυδρομείων για τα 100 χρόνια του Luganskteplovoz. Απεικονίζονται 4 από τις πιο επιτυχημένες σειρές ντιζελαμαξών κατασκευής του εργοστασίου.



Σ | Ατμήλατη αμαξοστοιχία στον κεντρικό Σ.Σ.Κιέβου με επικεφαλής ατμάμαξα της σειράς Εγ. Πρόκειται για τουριστικό δρομολόγιο γύρω από την πόλη. (24/5/ 2013)

Σ | Προαστιακή Α/Α της σειράς ΕΡΛ9Τ εισέρχεται στον κομβικό Σ.Σ. Γκρεμπίγκα. (9/6/2007)





εργοστάσιο στην Ευρώπη. Η πόλη του Λουγκάνσκ μετονομάζεται πλέον σε Voroshilovgrad, ενώ η επωνυμία του εργοστασίου αλλάζει σε «Εργοστάσιο Οκτωβριανής Επανάστασης του Voroshilovgrad» - είναι η γνωστή συντομογραφία Β30Ρ-ΥΖΟΡ που συναντά κανείς σε πολλές πινακίδες κινητηρίων μονάδων.

Η πρώτη ατμάμαξα που κατασκευάστηκε το 1932, στο ανακαινισμένο πλέον εργοστάσιο, είναι η Σειρά FD, («Felix Dzerzhinsky») που αποτέλεσε κατασκευαστικό άθλο για τα μέτρα της εποχής, αφού σχεδιάστηκε σε μόλις 100 ημέρες και το πρωτότυπο ολοκληρώθηκε σε 170 ημέρες. Επρόκειτο για ατμάμαξα έλξης εμπορικών αμαξοστοιχιών, με διάταξη αξόνων 2-10-2, ισχύ 3000hp και βάρος, μαζί με την εφοδιοφόρο, σε τάξη πορείας 245t. Οι 3200 μονάδες που παρήχθησαν ήταν προορισμένες να καλύψουν τις αυξανόμενες μεταφορικές ανάγκες της Ε.Σ.Σ.Δ. που είχε μπει σε πορεία εντατικής εκβιομηχάνισης. Μετά την κατάργηση της ατμήλατης έλξης, στα μέσα της δεκαετίας του '50, περίπου 1000 από αυτές τις επιτυχημένες ατμάμαξες μετατράπηκαν σε κανονικού εύρους και συνέχισαν την καριέρα τους στους Κινεζικούς Σιδηροδρόμους. Το 2014, η FD20-1679 ανακατασκευάστηκε σε πλήρως λειτουργική κατάσταση και πλέον εκτελεί μουσειακά δρομολόγια στη Ρωσία.

Λίγο αργότερα, παράγεται και μια παραλλαγή της Σειράς FD, αυτή τη φορά για έλξη επιβατικών αμαξοστοιχιών, η περίφημη Σειρά IS («Ιωσήφ Στάλιν») με διάταξη αξόνων 2-8-4. Στις αρχές της δεκαετίας του '50 η σειρά, για ευνόητους λόγους, μετονομάστηκε σε FDr. Σήμερα, το μόνο ίσως δείγμα της σειράς που σώζεται, η FDr20-587, εκτίθεται πάνω σε μια τεράστια βάση, λίγο έξω από το Σ.Σ. Κιέβου.

Εκτός από τις σειρές μαζικής παραγωγής, δεν έλειψαν και οι πειραματισμοί: Μια παραλλαγή της IS με αεροδυναμικό σχεδιασμό για υπερταχείες αμαξοστοιχίες. Η φουτουριστική μηχανή 6998 του 1938, που έμοιαζε με τορπίλη πάνω σε τροχούς και (σύμφωνα με τους Ρώσους) λέγεται πως κατέχει το ρεκόρ ταχύτητας με ατμήλατη έλξη (σε γραμμή εύρους 1520mm), φτάνοντας τα 175km/h, αλλά όπως φαίνεται η παραγωγή της δεν εγκρίθηκε ποτέ. Αποτυχημένη ήταν επίσης και η κατασκευή (1934) μιας θηριωδών διαστάσεων ατμάμαξας (σειρά AA 20 «Andrey Andreyev») με την μοναδική στον κόσμο διάταξη αξόνων 4-14-4. Πρόκειται για την μεγαλύτερη

μη αρθρωτή ατμάμαξα που κατασκευάστηκε στην Ευρώπη, ήταν όμως τόσο βαρεία (αξονικό βάρος 20t) και που κατέστρεφε την γραμμή στις κλειστές καμπύλες και έτσι αποσύρθηκε και διαλύθηκε.

Το ξέσπασμα του Β' Π.Π. αναγκάζει το εργοστάσιο να προσαρμόσει την παραγωγή του στις ανάγκες του πολέμου: κατασκευάζει πλέον ατμάμαξες για στρατιωτική χρήση, όπλα, πολεμικό εξοπλισμό, εξαρτήματα τεθωρακισμένων κλπ. Κατά την προσφιλή τακτική των Σοβιετικών, μέρος του εξοπλισμού του εργοστασίου αποζηλώνεται και μεταφέρεται σε ασφαλέστερες τοποθεσίες στη Σιβηρία. Το τέλος του πολέμου βρίσκει το εργοστάσιο σχεδόν ισοπεδωμένο από τους βομβαρδισμούς και πολλούς εργαζομένους που δεν επέστρεψαν από τα μέτωπα. Για να τιμήσουν τους νεκρούς αυτούς, εντός του εργοστασίου κατασκευάστηκε μεγάλο μνημείο με τα ονόματα των πεσόντων.

Παρά τις καταστροφές, το 1945 ξεκινά και πάλι η παραγωγή ατμαμαξών με «μόλις» 50 μηχανές για αυτή τη χρονιά. Μέχρι το 1956, έτος κατάργησης του ατμού, από τη γραμμή παραγωγής του εργοστασίου είχαν κατασκευαστεί, συνολικά, 12.000 ατμάμαξες. Παράλληλα, ακολουθώντας τις εξελίξεις της εποχής, ξεκινά η παραγωγή ντηζελαμαξών, με πρώτη τη Σειρά TE3 (TE είναι η ρωσική συντομογραφία της ντηζελοηλεκτράμαξας), με ισχύ 2000hp και μέγιστη ταχύτητα 100km/h. Οι μηχανές αυτές κυκλοφορούσαν πάντα σε ζεύγη. Θεωρείται ότι ο δίχρονος ντηζελοκινητήρας 2D100 που τις κινούσε ήταν σοβιετικό αντίγραφο προπολεμικού αμερικανικού κινητήρα υποβρυχίων. Από το 1956 μέχρι το 1973 είχαν κατασκευαστεί συνολικά 11.893 μονάδες, αριθμός πραγματικά απίστευτος.

Λίγο αργότερα, κατασκευάστηκε η Σειρά TE10, που συνέχισε μάλιστα να παράγεται (με διάφορες βελτιώσεις) μέχρι το 2005. Επρόκειτο για ντηζελάμαξα ελαφρύτερη και ισχυρότερη από την TE3 με πιο συμπαγές αμάξωμα. Ένα πρωτοποριακό πείραμα που έγινε το 1987 ήταν μια παραλλαγή της μηχανής αυτής με καύσιμο το υγροποιημένο φυσικό αέριο. Αποτελούνταν από 3 οχήματα, τα δύο ακραία ήταν τα κινητήρια ενώ το μεσαίο περιείχε την κρουγενική δεξαμενή του αερίου. Κατασκευάστηκαν μόνο δύο πρωτότυπα και το σχέδιο εγκαταλείφτηκε.

Το Luganskteplovoz μπορούσε να παράγει στις εγκαταστάσεις του σχεδόν όλα τα τμήματα



Σ | Ο χρόνος φαίνεται να έχει σταματήσει στην κεντρική πύλη του εργοστασίου. (4/6/ 2007)



Σ | Αναμνήσεις μιας άλλης εποχής μπροστά στην είσοδο των γραφείων του Luganskteplovoz. (4/6/ 2007).

των μηχανών: αμάξωμα, φορεία, ψυγεία, ηλεκτρικούς πίνακες κλπ. Εξαιρεση ήταν οι ίδιοι οι νηζελοκινητήρες που παράγονταν σε άλλα εργοστάσια. Διέθετε επίσης σχεδιαστικό τμήμα και τμήμα δοκιμών.

Το 1965, οι «Ουγγρικοί Σιδηρόδρομοι» («ΜΑΝ») ανέθεσαν στην Ε.Σ.Σ.Δ. μια παραγγελία νέων εμπορικών Δ/Η και έτσι σχεδιάστηκε η περίφημη M62, η πιο διάσημη σοβιετική νηζελάμαξα. Ήταν 6-αξονική, ισχύος 2000hp με μέγιστη ταχύτητα 100km/h, δίπλα χειριστήρια και ειδικά μελετημένο σχεδιασμό για να αντέχει στις πιο ακραίες κλιματικές συνθήκες, από το πολικό ψυχός της Σιβηρίας μέχρι τους καλοκαιρινούς καύσωνες. Ενώ το Luganskteplovoz έστειλε μηχανές στην Ουγγαρία, ήρθε και μια ακόμη μεγάλη παραγγελία 1200 μηχανών ίδιου τύπου για τους «Πολωνικούς Σιδηροδρόμους» («PKP»), που αποτέλεσαν τη σειρά ST44, με τα χαρακτηριστικά

μεγάλα φανάρια. Για το δίκτυο εύρους 1520mm βγήκαν επίσης και οι εκδόσεις με δύο και τρία τμήματα, προς αντικατάσταση των παλαιών TE3. Οι M62 κατέκτησαν τελικά όλο σχεδόν το κομμουνιστικό μπλοκ της εποχής αφού, εκτός από την Ουγγαρία και την Πολωνία, εξήχθησαν και στην Ανατολική Γερμανία, Τσεχοσλοβακία, Μογγολία, Βόρεια Κορέα και Κούβα. Με διάφορες παραλλαγές και βελτιώσεις, συνέχισαν να παράγονται μέχρι το 2001.

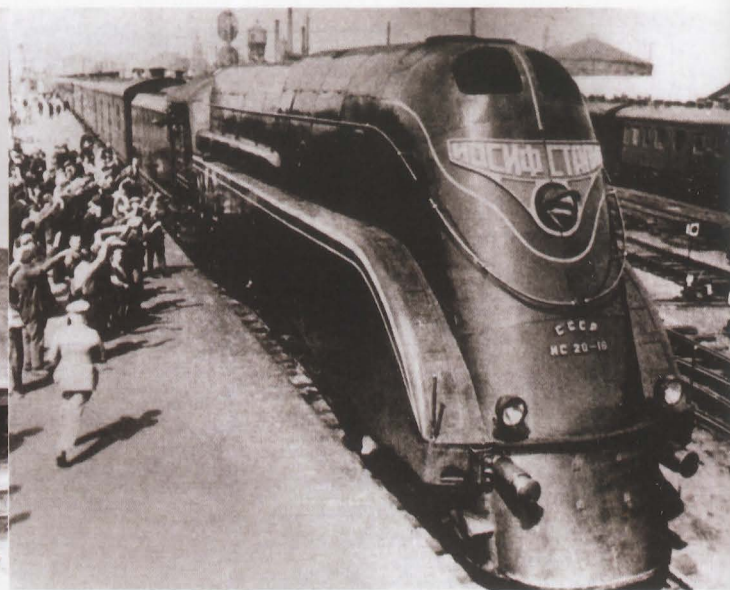
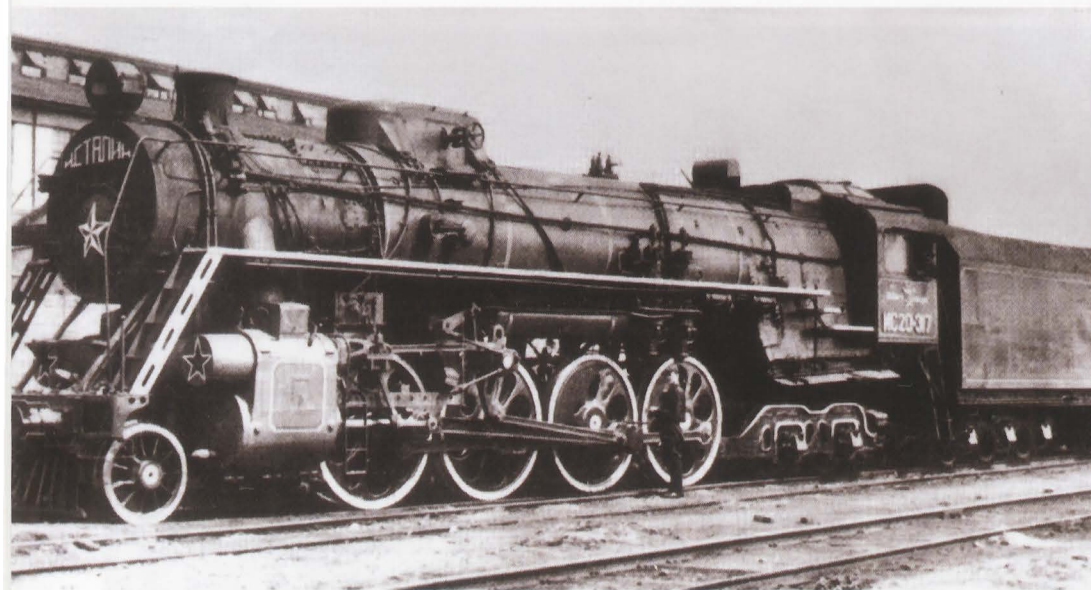
Η κινητήρια μονάδα των μηχανών αυτών ήταν ο 12-κύλινδρος 14D40 από το γνωστό ρωσικό εργοστάσιο της «Κολοπνα». Ο δίχρονος, αργόστροφος αυτός κινητήρας απέκτησε κακή φήμη για τη μεγάλη κατανάλωσή του σε καύσιμα και λιπαντικά, ενώ ήταν και εξαιρετικά θορυβώδης. Ο κινητήρας και η κακή ποιότητα κύλισης στιγμάτισαν τις M62, αν και γενικά αποδείχτηκαν αρκετά στιβαρές και εύκολες στη συντήρηση. Με τα σημερινά δεδομένα, είναι εντελώς παρωχημένες



Σ | Μία από τις αίθουσες του Μουσείου που βρίσκεται εντός των εγκαταστάσεων της μονάδας του Luganskteplovoz. (4/6/ 2007)



Σ | Αναμνηστικό σοβιετικό μετάλλιο «στη μνήμη της βράβευσης της πόλης με το παράσημο της Οκτωβριανής Επανάστασης» που δόθηκε στην πόλη του Λουγκάνσκ το 1970 για την εξαιρετική της παραγωγικότητα. Όπως φαίνεται, το εργοστάσιο Luganskteplovoz έπαιξε σημαντικό ρόλο στην κατάκτηση αυτού του τίτλου



Σ | Η IS20-317, μία από τις περίφημες ατμάμαξες που κατασκευάστηκαν προπολεμικά στο Lugansktepλοvoз κυρίως για την έλξη επιβατικών αμαξοστοιχιών. Είχαν διάταξη αξόνων 2-8-4 και έφεραν το όνομα «Ιωσήφ Στάλιν». Δεξιά, ατμάμαξα της ίδιας σειράς στη μοναδική και αποτυχημένη σοβιετική προσπάθεια κατασκευής αεροδυναμικών ατμαμαξών

τεχνολογίας, για αυτό και αρκετές χώρες είτε τις απέσυραν μαζικά, είτε έχουν προχωρήσει σε εκσυγχρονισμό τους με αντικατάσταση του κινητήρα και των ηλεκτρικών συστημάτων. Η πιο «ακραία» ανακατασκευή είναι αυτή της πολωνικής «Newag» όπου ουσιαστικά, το μόνο που διατηρείται από την παλιά M62 είναι το πάτωμα και τα φορεία.

Το 1967 είναι η χρονιά που παρουσιάζεται το νέο μοντέλο TE109, η γνωστή σε όλους «Λουντμίλλα» που αποτελεί τη «νέα γενιά» της σοβιετικής σιδηροδρομικής τεχνολογίας. Είναι μια 6-αξονική Δ/Η, με μετάδοση AC/DC και τετράχρονο κινητήρα V16, τύπου 1-5D49 της «Κολομνα». Το μοντέλο δεν κυκλοφόρησε στο δίκτυο των 1520mm, αλλά το 1970 εξήχθη σε έκδοση κανονικής γραμμής στην τότε Ανατολική Γερμανία ως σειρά DR 130. Διέθετε κινητήρα 3000hp και μέγιστη ταχύτητα 140km/h, που όμως ποτέ δεν αξιοποιήθηκε αφού η μηχανές δεν είχαν εξοπλισμό ηλεκτρικής θέρμανσης και ήταν συνεπώς ακατάλληλες για επιβατικές αμαξοστοιχίες. Η επόμενη παρτίδα, της Σειράς 131, ήρθε με διαφορετική σχέση μετάδοσης και ταχύτητα 100km/h μόνο για έλξη εμπορικών αμαξοστοιχιών. Το 1973, ολοκληρώθηκε επιτέλους αυτό που οι Ανατολικογερμανοί ζητούσαν από την αρχή, μια ντζελάμαξα γενικού σκοπού με ηλεκτρική θέρμανση και δυναμική πέδη, οπότε και η παραγγελία ήταν πολυπληθής: 725 μονάδες της Σειράς 132. Λίγο αργότερα, παραδόθηκαν και 6 μηχανές με μεγαλύτερο κινητήρα 4000hp, που στην εποχή τους ήταν οι ισχυρότερες ντζελάμαξες μονού κινητήρα στην Ευρώπη. Με την ενοποίηση της Γερμανίας, οι μηχανές αυτές πέρασαν στους DB ως σειρές 232 και 240. Αρκετές από αυτές πωλήθηκαν σε ιδιωτικά δίκτυα, κυρίως στην Πολωνία.

Επόμενος παραλήπτης 90 τέτοιων μηχανών ήταν οι «Βουλγαρικοί Σιδηρόδρομοι» («BDZ») που τις ταξινόμησαν ως Σειρά 07, είχαν δε τα ίδια χαρακτηριστικά με τις γερμανικές 131.



Σ | Ντζελάμαξα της σειράς 2TE116 μπροστά στο κολοσιαίο χαλυβουργικό συγκρότημα του Αλτσιέφσκ, κοντά στο Λουγκάνσκ. (5/6/2007)



Σ | Στον κεντροευρωπαϊκό ρυθμό Σ.Σ. Λβιβ, η αμαξοστοιχία με προορισμό το Κίεβο είναι έτοιμη για αναχώρηση. Το δρομολόγιο εξασφαλίζουν δύο ντζελάμαξες της σειράς 2M62, με επικεφαλής την 2M62-1036. (30/5/2011)

Ασφαλώς όλοι μας θυμόμαστε τις μηχανές αυτές να κυκλοφορούν και στις ελληνικές ράγες, όταν μισθωμένες από τους BDZ, ανέλαβαν έλξη αποκλειστικά εμπορικών αμαξοστοιχιών κυρίως στη Βόρεια Ελλάδα.

Το 2004 παρουσιάστηκε μια μοντέρνα εκδοχή της Σειράς TE109, η TEP150 με πιο αεροδυναμικό σχεδιασμό, ηλεκτρική θέρμανση, ψηφιακό σύστημα ελέγχου, πλήρως ανασχεδιασμένα χειριστήρια και μέγιστη ταχύτητα 160km/h, με τον ίδιο όμως ντζελοκινητήρα. Παρά το φιλόδοξο σχέδιο παραγωγής τους, κανένα δίκτυο δεν ενδιαφέρθηκε να τις αποκτήσει και έτσι κατασκευάστηκαν μόνο 4 πρωτότυπα που χρησιμοποιούνται από τους «UZ».

Εκτός από τις παραπάνω κύριες σειρές, το εργοστάσιο του Λουγκάνσκ παρήγαγε δεκάδες άλλες μικρότερες σειρές ή παραλλαγές για συγκεκριμένες χρήσεις, με ηλεκτρική ή υδραυλική μετάδοση, τις οποίες θα ήταν άτοπο και κουραστικό να αναφέρουμε. Το συνολικό άθροισμα από το 1956 μέχρι σήμερα αριθμεί 45.700 ντζελάμαξες. Οι αναγνώστες που επιθυμούν να αναζητήσουν περισσότερα στοιχεία, μπορούν να βρουν τον πλήρη κατάλογο στην ιστοσελίδα του εργοστασίου [www.lugansktepλοvoз.com](http://www.lugansktepλοvoз.com), δυστυχώς μόνο στη ρωσική γλώσσα.

Καθώς η υπεύθυνη του μουσείου μας διηγείται την ιστορία του εργοστασίου, η νοσταλγία και η περηφάνια για τις «περασμένες δόξες» δεν κρύβονται. Θα μας πει για τους 35.000 εργαζομένους που ολοκλήρωναν μέχρι και 6 μηχανές την ημέρα, τις βραβεύσεις τους, τους συλλόγους τους, την κοινωνική φροντίδα. Θα μας πει για την παρουσία και τις βραβεύσεις σε διεθνείς εκθέσεις, τις εξαγωγές σε 12 χώρες, τους επαίνους για την παραγωγικότητα. Θα μας τονίσει τέλος ότι εκτός από σιδηροδρομικές μηχανές, έχουν κατασκευάσει επίσης αμφίβια στρατιωτικά οχήματα, γεωργικά μηχανήματα και σιδηροδρομικά οχήματα για πολύ ειδικά και βαριά φορτία όπως

γεννήτριες υδροηλεκτρικών και πυραύλους.

Με τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης το 1989, το εργοστάσιο περνά στο Ουκρανικό κράτος και παίρνει τη σημερινή του επωνυμία, «PJSC Luganskterplovoz», αλλά τη δεκαετία του '90 εμφανίζονται τα πρώτα μαύρα σύννεφα στον ουρανό. Το πρώην ανατολικό μπλοκ, που αποτελούσε το συνήθη αγοραστή των μηχανών, βρίσκεται σε δύσκολη οικονομική κατάσταση και οι πολυάριθμες παραγγελίες είναι πια παρελθόν. Η αγορά είναι πλέον ανοιχτή και ανταγωνιστική. Η τεχνολογία και οι μέθοδοι παραγωγής του εργοστασίου έχουν μείνει πίσω στη δεκαετία του '80 και δε μπορούν να ανταγωνιστούν τους κατασκευαστές της Δυτικής Ευρώπης.

Μετά το 2000, γίνονται κάποιες προσπάθειες για να εισέλθουν στο, άγνωστο για αυτούς, πεδίο της ηλεκτρικής έλξης. Το 2001, ξεκινά η κατασκευή 50 οκτάδωμων ηλεκτροκίνητων προστασιακών αυτοκινηταμαξών σειράς EPL2T και EPL9T για τους «UZ». Λίγο αργότερα γίνεται η πρώτη απόπειρα παραγωγής ηλεκτραμαξών, με τις Σειρές 2EL4 και 2EL5 που είναι αντίγραφα των πιο σύγχρονων ρωσικών ηλεκτραμαξών με κινητήρες AC, χωρίς όμως να καταφέρουν να επιτύχουν μαζική παραγωγή. Την περίοδο 2006-07, το εργοστάσιο βρίσκεται ένα βήμα πριν το κλείσιμο με μεγάλες μειώσεις προσωπικού και διακοπή της παραγωγής, ενώ οι μόνες εργασίες που εκτελούνται πλέον είναι συντηρήσεις τροχαίου υλικού.

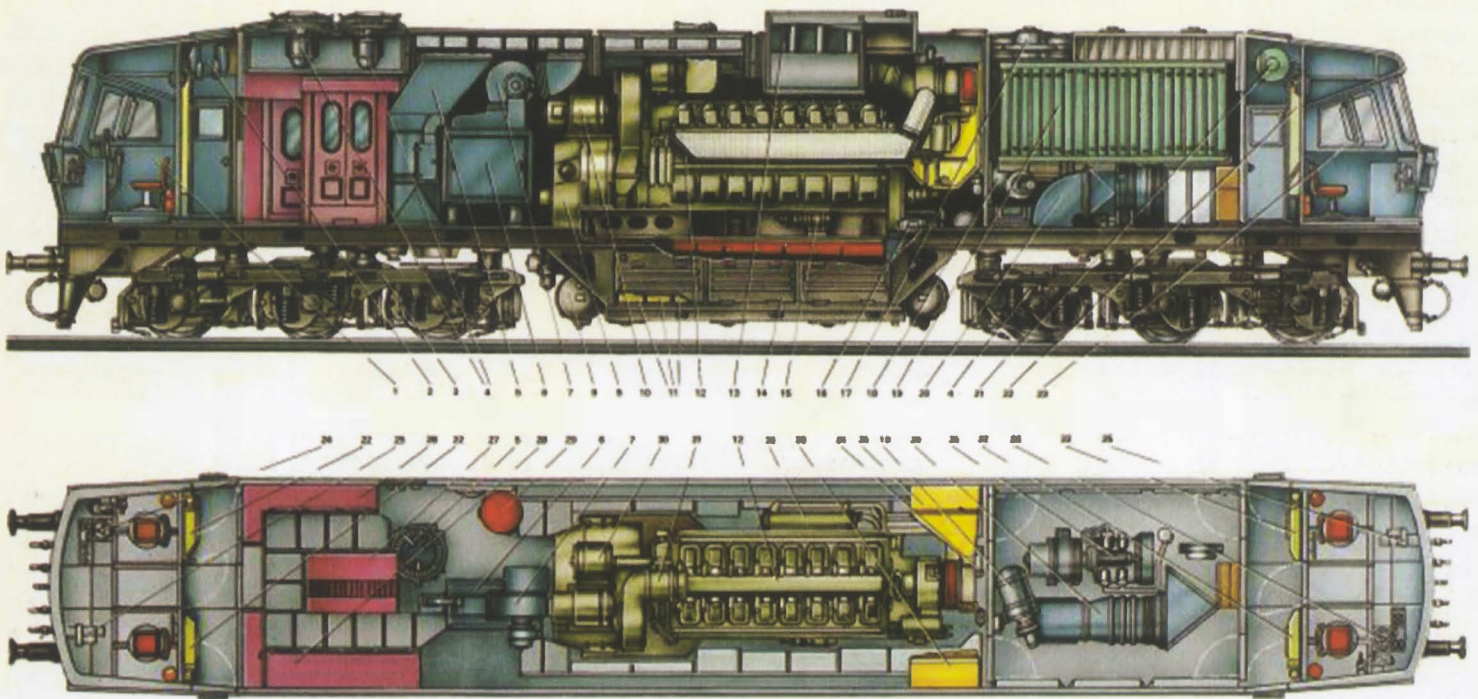
Τελικά, η πολυπόθητη ανάσα σωτηρίας ήρθε το 2008 με την ανάθεση της κατασκευής 680 Δ/Η τύπου 2TE116V για τους «Ρωσικούς Σιδηροδρόμους» (RZD). Πρόκειται για μηχανές 6-αξονικές, δύο τμημάτων, ισχύος 2x3604hp που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητους DC με ψηφιακό έλεγχο. Το 2012 κατασκευάστηκε και η παραλλαγή 2TE116YD, με κινητήρα «General Electric» 4200hp και αναβαθμισμένο ηλεκτρικό εξοπλισμό.

Τελικά, το 2010, το εργοστάσιο πωλείται στο ρωσικό σιδηροδρομικό όμιλο «Transmashholding». Είχε προηγηθεί (το 2006) μια κίνηση αποκρατικοποίησης και πώλησης σε ρωσική εταιρία, η οποία ακυρώθηκε από την επόμενη κυβέρνηση, κάτι που προκάλεσε μεγάλο πολιτικό σκάνδαλο στην Ουκρανία. Το επόμενο μεγάλο χτύπημα ήρθε το 2014 με το ξέσπασμα των ένοπλων συγκρούσεων στο Ντονμπάς. Η πόλη του Λουγκάνσκ και οι γύρω περιοχές έγιναν πεδίο μάχης με ανυπολόγιστο αριθμό θυμάτων και πολλές υποδομές κατεστράφησαν.

Αν και έχουν περάσει δύο χρόνια από τη σύγκρουση αυτή, η περιοχή βρίσκεται ακόμη σε αναβρασμό. Για αυτό, κανείς δε μπορεί ακόμη να προβλέψει με ασφάλεια ποιο θα είναι το μέλλον του Λουγκάνσκ. Θα κρατήσουμε μόνο την απάντηση των υπευθύνων του εργοστασίου κατά την επίσκεψή μας το 2007, όταν τους ρωτήσαμε για την κατάσταση που αντιμετωπίζουν: «Τα πράγματα είναι δύσκολα, αλλά ελπίζουμε ότι στο τέλος θα τα καταφέρουμε.»

## Πηγές-ευχαριστίες:

Η συγγραφή της συνοπτικής αυτής ιστορίας του Luganskterplovoz έγινε αντλώντας πληροφορίες από διαδικτυακές ιστοσελίδες, επίσημες και μη, πληροφοριακά έντυπα του εργοστασίου και ιστορικά στοιχεία που μας έδωσε η διευθύντρια του μουσείου, Vera Trubachona κατά την επίσκεψή μας και την οποία ευχαριστούμε θερμά.



### ARRANGEMENT OF EQUIPMENT ON THE TE109 LOCOMOTIVE

1 — driver's cab; 2 — control line air bottle; 3 — bogie; 4 — electro-dynamic brake fan; 5 — traction motor fan; 6 — power rectifier; 7 — power rectifier fan; 8 — main air cylinder; 9 — traction generator; 10 — starter-generator; 11 — battery; 12 — diesel; 13 — muffler; 14 — fuel tank; 15 — oil

booster pump; 16 — fuel booster pump; 17 — cooling chamber fan; 18 — water heating unit; 19 — cooling chamber section; 20 — fan for bogie motors; 21 — water tank; 22 — sand bin; 23 — driver's cab; 24 — control console; 25 — cab heating and ventilating unit; 26—28 — electric equipment chambers; 29 — fire fighting unit tank; 30 — exciter; 31 — traction generator fan; 32 — heat exchanger; 33, 35 — air filters; 34 — fuel heater; 36 — compressor.

### SPECIFICATION OF VOROSHILOVGRAD DIESEL LOCOMOTIVES

Type	M62	TE109	TE114
Main application	freight	passenger	freight
Type of electric drive, current	d.c.	d.c./a.c.	d.c./a.c.
Track gauge, mm	1,435	1,435	1,435
Power, hp	2,000	3,000	2,600—2,800
Wheel arrangement	3 <sub>0</sub>	3 <sub>0</sub>	3 <sub>0</sub>
Weight, ready for road, tons	116.5 ± 3%	120 ± 2%	120 ± 2%
Axle load on rails, tons	19.4 ± 3%	21 ± 2%	20 ± 2%
Specific fuel consumption, g/bhp/h	165 ± 5%	151 ± 5%	158 ± 5%

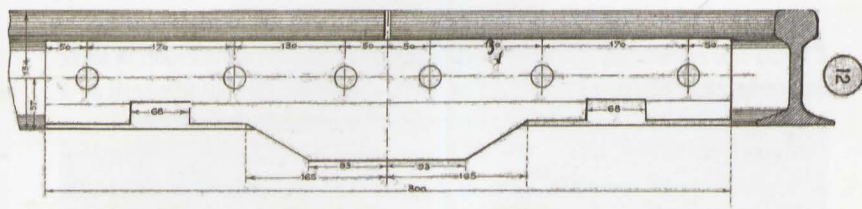


Σ | Χάρτης 1: Η γραμμή Πειραιώς - Δεμερλί - Συνόρων (Παπαπούλι) (Συλλογή Κ. Ανδρουλιδάκη)

# Η κατασκευή της ενωτικής γραμμής Παπαπούλι-Πλατύ

Κείμενο: Κώστας Ανδρουλιδάκης

*Lasche für Schienen 34 kg Belgischer Typ (1914)*  
 ΑΜΦΙΔΕΤΗΣ ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑΣ 34 x/ΓΡ. ΒΕΛΓΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ (1914)  
 Nosstadt: 8  
 ΚΑΙΜΑΣ 114



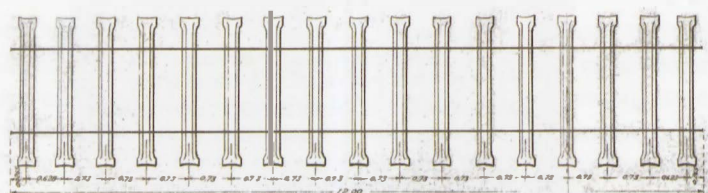
Σ | Τεχνικά σχέδια από την μελέτη κατασκευής της γραμμής (1914), με λεπτομέρειες της επιδομής (Συλλογή Φ. Έλλιουτ)



Σ | Λεπτομέρειες τμήματος σιδηροτροχιάς και αμφιδέτη (γκανάτσα) με ανάγλυφη την επιγραφή « VI 1914 PAPAPOULI - PLATI » (Φ. Έλλιουτ)

*Gleisbauung mit Schienen von 34 kg von Belgischem Typ (1914)*

ΣΤΡΩΣΙΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑΣ 34 x/ΓΡ ΒΕΛΓΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ (1914)  
 in gerader Linie und in Kurven  
 ΕΠ' ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΑ ή ΚΑΜΠΥΛΗ > 500"



56



## Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι μέχρι την κατασκευή της ενωτικής γραμμής.

Πριν από τους Βαλκανικούς Πολέμους, τα πρώτα μας σιδηροδρομικά δίκτυα δεν περιλαμβάνονταν σε έναν ενιαίο φορέα, αλλά διοικούνταν από ιδιωτικές εταιρίες. Κατά την πρώτη περίοδο της σιδηροδρομικής του πολιτικής, την 10ετία του 1880, ο Χαρίλαος Τρικούπης, επεδίωξε να κατασκευαστούν πολλά δίκτυα τοπικού χαρακτήρα, που θα συνέδεαν τις αγροτικές περιοχές της ενδοχώρας με τα πλησιέστερα μεγάλα λιμάνια. Τα δίκτυα αυτά θα ήταν μετρικής γραμμής για να μην έχουν μεγάλο κόστος κατασκευής και ο σκοπός ήταν να αναπτύξουν την εσωτερική οικονομία της κάθε περιοχής που μέχρι τότε ήταν δυσπρόσιτη και δεν μπορούσε να μεταφέρει για να διαθέσει εύκολα τα προϊόντα της. Τέτοιοι σιδηρόδρομοι έγιναν στην Πελοπόννησο (οι Σ.Π.Α.Π. και ο Σ.Π.Υ.Κ.), στη δυτική Στερεά Ελλάδα, (ο Σ.Β.Δ.Ε.), στην ανατολική, (οι Σ.Α.), και στη Θεσσαλία, οι Σ.Θ. Κατά τη δεύτερη σιδηροδρομική περίοδο, που άρχισε από τα τέλη της 10ετίας του 1880, ο Τρικούπης αποφάσισε να κατασκευάσει κανονική γραμμή – διεθνούς εύρους – με απώτερο σκοπό να συνδεθεί η χώρα σιδηροδρομικά με τα οθωμανικά Βαλκάνια και κατ' επέκταση με την Ευρώπη. Ξεκίνησε λοιπόν την κατασκευή της γραμμής Πειραιάς – Αθήνα – Δεμερλή – Σύνορα, που θα συνέδεε την πρωτεύουσα με τη Λάρισα και το Παπαπούλι, δηλαδή τα τότε ελληνοτουρκικά σύνορα λίγο βορειότερα της κοιλάδας των Τεμπών. Η γραμμή αυτή (που έμεινε γνωστή ως Σ.Π.Δ.Σ., αλλά και «Λαρισαϊκός Σιδηρόδρομος»), μετά από πολλές αναβολές λόγω της πτωχεύσεως του Κράτους το 1893, ολοκληρώθηκε το 1909, αρκετά χρόνια μετά το θάνατο του Τρικούπης. Βέβαια, από το 1869 λειτουργούσε και ένα άλλο δίκτυο κανονικής γραμμής, ο «Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηρόδρομος», που ένωσε την πρωτεύουσα με το επίνειό της, αλλά χωρίς απαιτήσεις υπεραστικού μεταφορικού μέσου.

Από την εποχή που ολοκληρώθηκε η γραμμή μέχρι τα σύνορα, η οποία ανήκε στην Εταιρία Ελληνικών Σιδηροδρόμων (Ε.Ε.Σ.), η επίμονη προσπάθεια των ελληνικών Κυβερνήσεων, ήταν να συνδεθεί το Παπαπούλι με τα οθωμανικά δίκτυα που βρίσκονταν βορειότερα, ώστε να ενωθεί σιδηροδρομικά η Ελλάδα με τη δυτική Ευρώπη. Αυτή η προσπάθεια όμως προσέκρουε πάντα στην κακόβουλη άρνηση των οθωμανικών αρχών.

Έτσι, αμέσως μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους, και παρόλο που είχαν προσαρτηθεί στην ελληνική επικράτεια τα οθωμανικά δίκτυα της Μακεδονίας – τα οποία σημειωτέον διοικούνταν από δυτικοευρωπαϊκές Εταιρίες – πέρασε ακόμη λίγος καιρός κατά τον οποίο, μη έχοντας

συνδεθεί η γραμμή της Ε.Ε.Σ. Σ. με τους πρώην οθωμανικούς σιδηροδρόμους, η Ελλάδα ήταν συνεχώς χωρισμένη σιδηροδρομικά στα δύο. Στο νότο λειτουργούσαν τα τοπικά μετρικά δίκτυα, ενώ στο βορρά η γραμμή κανονικού εύρους από Πειραιά προς Λάρισα δεν είχε προχωρήσει πέρα από το Παπαπούλι.

## Η κατάσταση στη Διοίκηση της Ε.Ε.Σ.

Η πρώτη φάση της κατασκευής της γραμμής από τον Πειραιά στη Λάρισα και μέχρι τα σύνορα, ξεκίνησε με βάση τη σύμβαση που υπέγραψε η Κυβέρνηση, τον Ιούλιο του 1889, με τον αγγλικό όμιλο κεφαλαίου Eckersley, Godfrey & Liddelow. Το έργο ξεκίνησε τον επόμενο χρόνο, αλλά, λόγω των δυσχερειών στην εξεύρεση δανείων, διακόπηκε τελικά το 1893, με την πτώχευση του Κράτους, και δεν γίνθηκε πια λόγος για συνέχιση των σιδηροδρομικών αυτών κατασκευών. Ωστόσο, λίγα χρόνια αργότερα, μετά τον ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897, γίνεται κατονητή η σημασία μιας σιδηροδρομικής γραμμής προς τα σύνορα, που θα εξυπηρετούσε πρώτα απ' όλα τις στρατιωτικές μεταφορές. Την αποπεράτωση του έργου αναλαμβάνει τώρα μια άλλη εταιρία με την επωνυμία «Συνδίκαιο κατασκευής σιδηροδρόμων εν Ανατολή». Η σχετική σύμβαση υπογράφεται την άνοιξη του 1900, ενώ πίσω από το Συνδίκαιο βρίσκεται η γαλλική κατασκευαστική εταιρία Batignolles. Το νέο έργο ξεκινάει το φθινόπωρο του 1900, και η παράδοση της γραμμής γίνεται τμηματικά. Όλη η γραμμή, μέχρι το Παπαπούλι ολοκληρώθηκε το καλοκαίρι του 1909 (Χάρτης 1.).

Η εταιρία εκμεταλλεύσεως του δικτύου προς τα σύνορα ιδρύθηκε την άνοιξη του 1902. Παρά την επωνυμία της, «Εταιρία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» (Ε.Ε.Σ.), ήταν κάθε άλλο παρά ελληνική. Το ενδεκαμελές Διοικητικό της Συμβούλιο αποτελείτο από Άγγλους και Γάλλους εκπροσώπους των χρηματοδοτών και κατασκευαστών, με μια μικρή μειοψηφία Ελλήνων συμβούλων, διορισμένων από την Κυβέρνηση. Παρά τη σύμβαση που υποχρέωνε την Ε.Ε.Σ. να έχει την έδρα της στην Αθήνα, διοικείτο ουσιαστικά από ολιγομελή Διοικητική Επιτροπή, με έδρα το Παρίσι. Το γεγονός αυτό προκαλούσε συνεχείς προστριβές μεταξύ Ελλήνων και ξένων συμβούλων.

Αλλά οι προστριβές αυτές συνεχίζονταν και στις κατώτερες βαθμίδες της ιεραρχίας, όπου υπηρετούσαν και Έλληνες και ξένοι υπάλληλοι. Παρά την αυστηρότητα που αποτελούσε κοινό γνώρισμα όλων των παλαιών σιδηροδρομικών μας δικτύων, η Ε.Ε.Σ. φερνόταν με μεγάλη σκασιότητα προς τους Έλληνες υπαλλήλους, ενώ μεροληπούσε φανερά υπέρ των ξένων. Και αυτό

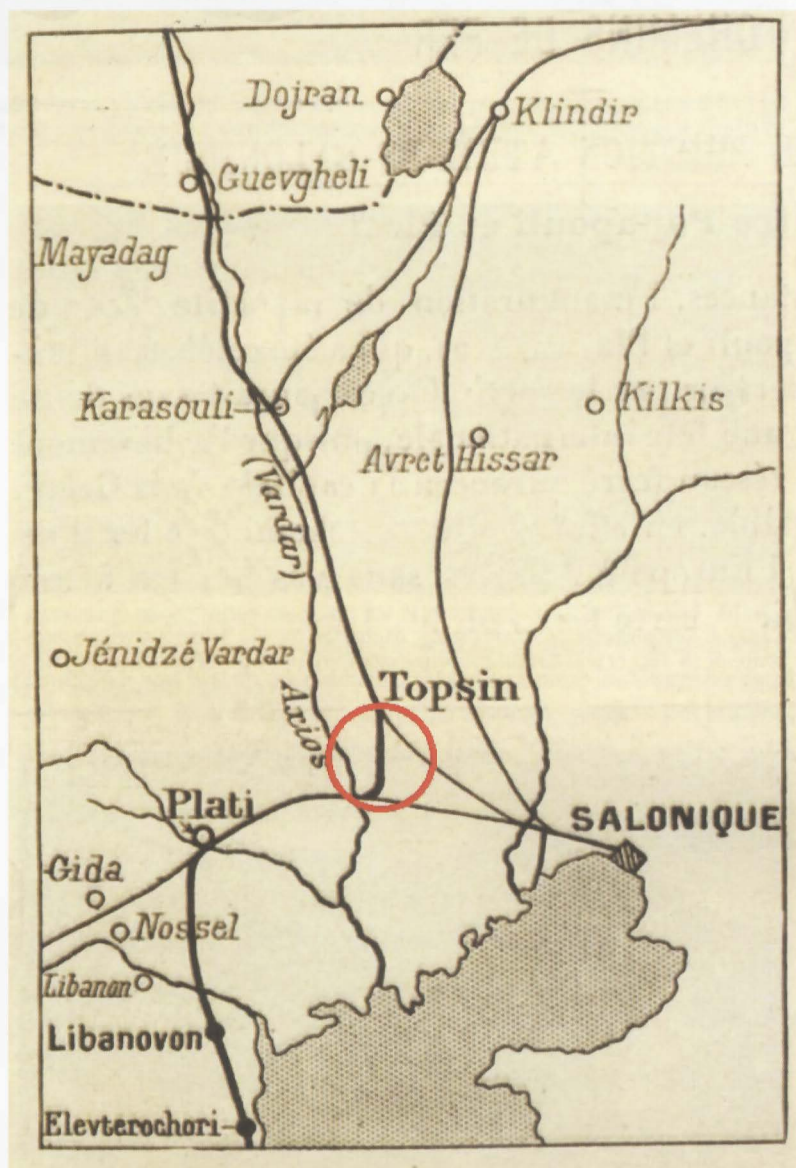




Σ | Όπως ρητώς αναφέρεται και στην σύμβαση, στὰ έργα κατασκευής της γραμμής χρησιμοποιήθηκαν οι δυο ατμάμαξες «Etat» και η «MAPINA». Αριστερά, μια «Etat» σε δοκιμές στο Σχηματάρι (1903) (Χ. Καλεμκερής) και, δεξιά, η «MAPINA» στο ΜΑΙ, σε μεταγενέστερη φωτογραφία (Αρχείο ΟΣΕ).

Η σύμβαση για την κατασκευή «Ενωτικού σιδηροδρόμου μεταξύ της γραμμής της Εταιρίας των Ελληνικών Σιδηροδρόμων και των γραμμών Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου και Θεσσαλονίκης-Σκοπίων» αποτελείται από 28 άρθρα, ενώ η συνημμένη τεχνική συγγραφή υποχρεώσεων, από άλλα 30. Από ελληνικής πλευράς υπογράφει πληρεξούσιος Υπουργός της Κυβερνήσεως και από την Εταιρία Batignolles ο Πρόεδρος του Διοικητικού της Συμβουλίου G. Gouin. Ενοείται ότι η σύμβαση περιλαμβάνει κάθε οικονομικής και τεχνικής φύσεως λεπτομέρεια της κατασκευής, με πιο χαρακτηριστικά σημεία τα επόμενα:

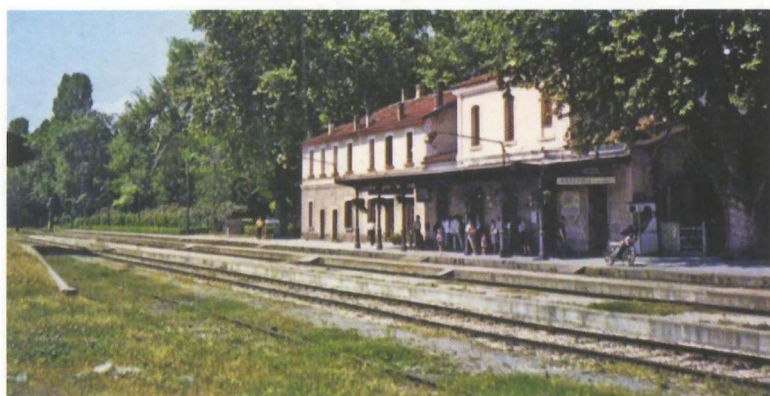
- Η συνολική αξία του έργου ανέρχεται σε 12 εκατομμύρια φράγκα, χωρίς να επιτρέπεται καμία υπέρβαση για οποιοδήποτε λόγο.
- Η προθεσμία για την ολοκλήρωση του έργου ορίζεται σε 18-20 μήνες. Η όποια παράταση θα δικαιολογηθεί μόνο εφόσον συντρέχουν λόγοι ανωτέρας βίας.
- Η γραμμή θα είναι διεθνούς εύρους (1,43μ.), θα ξεκινάει από το τέρμα της υπάρχουσας γραμμής στο Παπαπούλι, θα διέρχεται από την Κατερίνη και θα καταλήγει σ' ένα σημείο της γραμμής Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου, το οποίο θα επιλεγεί ανάμεσα στο Σ.Σ.Γιδά (Αλεξάνδρεια) και στη σιδηροδρομική γέφυρα του ποταμού Λουδία. Τελικά, ως σημείο σύνδεσης επιλέγεται ο Σ.Σ.Πλατέος.
- Για τις ανάγκες του έργου η κατασκευαστική εταιρία θα χρησιμοποιήσει τις δύο ατμάμαξες Etat No 301-302 (μετέπειτα Σ.Ε.Κ. Γα21-22), καθώς και την ατμάμαξα «MAPINA» ( μετέπειτα Σ.Ε.Κ. Δα51). Στη σύμβαση, μάλιστα, οι Etat αναφέρονται στην ελληνική τους μετάφραση (Etat = Κράτος). Οι τρεις αυτές μονάδες ανήκουν στην Ε.Ε.Σ., αλλά επειδή η εταιρία αυτή αγοράστηκε από το ελληνικό Δημόσιο, μετά την ολοκλήρωση του έργου θα επιστραφούν στο Κράτος. Επίσης, η κατασκευαστική εταιρία θα προμηθευτεί 30 καινούργιες ανοιχτές φορτάμαξες για τη μεταφορά του σιδηροδρομικού υλικού, οι οποίες, μετά το πέρας του έργου, θα αγοραστούν κι αυτές από το ελληνικό κράτος.
- Κατά μήκος της γραμμής, η εταιρία Batignolles αναλαμβάνει την υποχρέωση να κατασκευάσει τους επόμενους οχτώ σταθμούς και στάσεις: Λεποκαρυά (στάση), Λιτόχωρο (σταθμός 3ης τάξεως), Καρίτσα (στάση), Κατερίνη (σταθμός 2ας τάξεως), Τούζλα (στάση), Ελευθεροχώρι(στάση), Λιμπάνοβο (σταθμός 3ης τάξεως) και Πλατύ (σταθμός 2ας τάξεως) (Πίνακας 1). Τόσο οι στάσεις όσο και οι σταθμοί θα είναι εξοπλισμένοι με κτίρια επιβατών και αποθήκες εμπορευμάτων, με τους απαραίτητους πύργους υδρεύσεως ατμαμαξών, γερανούς φορτώσεως και γεφυροπλάστιγγες. Ειδικά στο Πλατύ θα υπάρχει περιστροφική πλάκα, καθώς και μηχανοστάσιο και αμαξοστάσιο για τη συντήρηση των ατμαμαξών και των βαγονιών, αντίστοιχα.
- Στο κείμενο της τεχνικής συγγραφής υπάρχει επίσης και λεπτομερειακή περιγραφή όλων των τεχνικών στοιχείων της νέας γραμμής: το μέγεθος των κλίσεων, οι ακτίνες καμπυλότητας, οι γέφυρες, οι σήραγγες, οι ανισόπεδες ή ισοπέδες διαβάσεις, κλπ.
- Τέλος, προβλέπεται η κατασκευή και μιας άλλης μικρής ενωτικής γραμμής, που θα ξεκινάει από τη γέφυρα του Αξιού της γραμμής Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου και θα καταλήγει στο Σ.Σ. Τοψίν(Γέφυρα) της γραμμής Θεσσαλονίκης-Σκοπίων (Χάρτης 2).



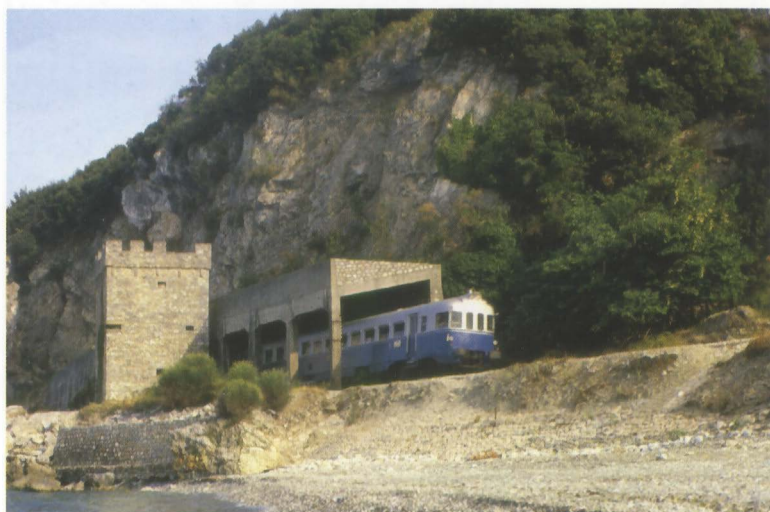
Σ | Χάρτης 2: Η ενωτική γραμμή Αξιού-Τοψίν (Γέφυρας)



Σ | Το Παπαπούλι, τερματικός σταθμός στα παλαιά σύνορα της Ελλάδος με την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Απο εδώ ξεκίνησε η κατασκευή της ενωτικής γραμμής μέχρι το Πλατύ. Η φωτογραφία, που απεικονίζει το μεταγενέστερο Κ.Ε., τραβήχτηκε λίγο πριν την οριστική κατάργηση της χάραξης στο τμήμα αυτό (Ν.Παπαλέτσος)



Σ | Ο Σ.Σ. Κατερίνης σε φωτογραφία της δεκαετίας του '60. Ήταν ο μεγαλύτερος σταθμός (Β' Τάξης) που κατασκευάστηκε στη γραμμή Παπαπούλι-Πλατύ (Αρχείο Σ.Φ.Σ.)



Σ | Η σήραγγα του Πλαταμώνα (βόρειο άκρο) με τον γερμανικό οχυρωματικό πύργο και την μεταγενέστερη αμυντική στοά. Μετά την κατασκευή της νέας ΣΓΥΤ, το τμήμα αυτό έχει καταργηθεί. 1977. (Αρχείο ΟΣΕ)



Σ | Η γέφυρα του Αλιάκμονα ήταν το μεγαλύτερο τεχνικό έργο της γραμμής Παπαπούλι-Πλατύ. Εδώ η γέφυρα πού, στην δεκαετία του '20, αντικατέστησε την αρχική, ξύλινη κατασκευή (Συλλογή Κ. Ανδρουλιδάκη)

Πίνακας Σταθμών και Στάσεων της διαδρομής Παπαπούλι - Πλατύ *			
Χιλιομετρική Θέση**	Υψόμετρο (μ.)	Όνομασία Σταθμού ή Στάσεως***	Υψηραιακή κατάταξη****
394,026	6,60	Παπαπούλι	Στάση
401,610	7,10	Πλαταμών	Στάση
406,000	9,50	Σκουτίνα	Στάση
410,660	11,50	Λεπτοκαρνά	Στάση
416,115	21,40;	Πλάκα	Στάση
422,196	4,80	Λιτόχωρο	Σταθμός Γ'
428,795	4,80	Καρίτσα (Δίον)	Στάση
434,899	25,80	Κατερίνη	Σταθμός Β'
441,450	16,00	Κορινός	Στάση
448,747	6,00	Τούζλα (Αλυκή)	Στάση
454,522	30,00;	Μακρίγιαλος	Στάση
460,758	28,00	Ελευθεροχώρι (Μεθώνη)	Στάση
464,000;	23,00;	Αιγίνιο	Στάση
468,075	18,00	Λιμπάνοβο (Κολινδρός)	Σταθμός Γ'
471,405	15,50;	Αλιάκιων	Στάση
475,025	13,00;	Κορυφή (Ταινάφορον)	Στάση
482,567	7,30	Πλατύ	Σταθμός Β'
486,405	7,00	Λουδίας	Στάση

**Παρατηρήσεις**

\* Στα μεταγενέστερα χρόνια προστέθηκαν και άλλοι σταθμοί και στάσεις, πέραν των προβλεπόμενων στην αρχική σύμβαση, και τελικά ο αριθμός τους διπλασιάστηκε.

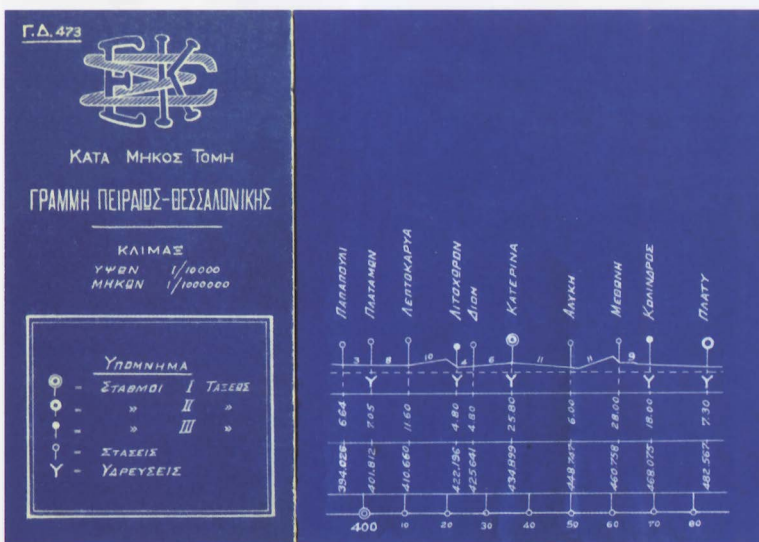
\*\* Η έναρξη των χιλιομετρικών μετρήσεων της διαδρομής είναι από τον Πειραιά.

\*\*\* Εκτός παρενθέσεων αναγράφονται οι αρχικές ονομασίες, ενώ μέσα στις παρενθέσεις οι μεταγενέστερες.

\*\*\*\* Η υπηρεσιακή κατάταξη δεν παραμένει σταθερή. Κατά τη διάρκεια της λειτουργίας των σταθμών μπορεί να γίνει αναβάθμιση ή υποβάθμιση τους στην πλησιέστερη ανώτερη ή κατώτερη κατηγορία. Στις στάσεις υποβάθμιση σημαίνει κατάργηση.

Σ | Πίνακας 1. Κατάλογος των σταθμών και στάσεων της γραμμής Παπαπούλι-Πλατύ (Κ. Ανδρουλιδάκης)

Σ | Μηκοτομή του τμήματος Παπαπούλι-Πλατύ (ΣΕΚ, Απρίλιος 1931) (Συλλογή Κ. Ανδρουλιδάκη)



## Η κατασκευή της γραμμής Παπαπούλι-Πλατύ

Οι κατασκευαστικές εργασίες ξεκίνησαν με εντατικό ρυθμό, την άνοιξη του 1914, και επειδή το μήκος της ενωτικής γραμμής ήταν μόλις 90 χλμ. αλλά και η στρώση της γραμμής δεν απαιτούσε μεγάλα τεχνικά έργα, το έργο θα μπορούσε να ολοκληρωθεί άνετα μέσα στη συμβατική προθεσμία. Δυστυχώς όμως, τον Αύγουστο ξέσπασε ο πανευρωπαϊκός πόλεμος που εξελίχθηκε

ΠΑΠΑΠΟΥΛΙ - ΠΛΑΤΥ: ΚΥΡΙΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ			
Χ.Θ.	ΕΡΓΟ	ΜΗΚΟΣ / ΑΝΟΙΓΜΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
394+543	Γέφυρα μεταλλική	1 X 20μ	Παπαπούλι
400+783	Γέφυρα μπετον αρμέ	2 X 8μ.	
403+266	Γέφυρα μπετον αρμέ	1 X 10μ.	
403+630	Σήραγγα	184,80μ (171μ.) *	Πλαταμώνας
405+761	Γέφυρα μπετον αρμέ	2 X 8μ.	
407+629	Γέφυρα μπετον αρμέ	4 X 8μ.	
411+227	Γέφυρα μπετον αρμέ	2 X 10μ.	
414+771	Γέφυρα μπετον αρμέ	3 X 10μ.	
423+617	Γέφυρα μεταλλική	1 X 20μ	Χειλοπόταμος
427+293	Γέφυρα μεταλλική	3 X 5μ.	Ποτόκι
429+439	Γέφυρα μεταλλική	2 X 35μ.	Μαυρονέρι
430+547	Γέφυρα μεταλλική	2 X 35,5μ.	
434+234	Γέφυρα μεταλλική	1 X 10μ.	
439+515	Γέφυρα μεταλλική	5 X 2μ.	
441+128	Γέφυρα μεταλλική	1 X 150μ.	
444+417	Γέφυρα μπετον αρμέ	5 X 3,5μ.	
464+910	Γέφυρα μεταλλική	1 X 20μ	
472+169	Γέφυρα μεταλλική	2 X 45,3μ.	Αλιάκιονας
		1 X 60μ.	
		6 X 50μ.	

\* Αρχικό και μεταγενέστερο μήκος

Σ | ΠΙΝΑΚΑΣ 2 Κύρια τεχνικά έργα της γραμμής Παπαπούλι -Πλατύ (πηγή: Σ.Ε.Κ. Υπηρεσία Συντηρήσεως & Έργων. Αριθμ. Σχεδίου 2666/ 25-8-1948)

σε παγκόσμιο, με αποτέλεσμα να προκαλεί στην κατασκευή συνεχή και μεγάλα εμπόδια. Οι επιστρατεύσεις μείωναν το προσωπικό των εργοστασίων και των εργοταξίων. Άλλοτε γίνονταν επιθέσεις ή εισβολές των εχθρών σε γαλλικά εργοστάσια όπου κατασκευάζονταν μεταλλικά εξαρτήματα, σιδηροτροχιές, στρωτήρες και άλλο σταθερό σιδηροδρομικό υλικό. Κι ακόμη υπήρχε ακαταστασία και καθυστερήσεις στις θαλάσσιες μεταφορές. Το ελληνικό Κράτος, ανησυχώντας πολύ γι' αυτήν την κατάσταση, παρενέβη και έκανε το ίδιο παραγγελίες υλικού από την Αμερική. Έδωσε εντολή επίσης να αντικατασταθούν οι προγραμματισμένες μεταλλικές κατασκευές στις γέφυρες των ποταμών με άλλες ξύλινες, προσωρινές. Οι κατασκευαστικές εργασίες είχαν ξεκινήσει μόλις πριν τέσσερις μήνες από την έκρηξη του πολέμου, και επομένως, όταν ξέσπασε ο πόλεμος, το έργο βρισκόταν ακόμη στο αρχικό του στάδιο. Αλλά, έστω και υπό αυτές τις συνθήκες, χάρη στα προσωρινά μέτρα που ελήφθησαν, κατορθώθηκε να παραδοθεί η γραμμή με καθυστέρηση μόνο πεντέμισι μηνών πέρα από την προθεσμία που προέβλεπε η σύμβαση.

Από τεχνική άποψη, το τμήμα Παπαπούλι-Πλατύ, μήκους, όπως είπαμε, 90 χλμ. – μαζί με τη ενωτική γραμμή των 3 χλμ. ανάμεσα στις γραμμές Θεσσαλονίκη-Μοναστήρι και Θεσσαλονίκη-Σκόπια – παρουσιάζει τεχνικά χαρακτηριστικά όμοια με τη γραμμή Πειραιάς-Παπαπούλι, της οποίας αποτελεί προέκταση. Δηλαδή, ελάχιστη ακτίνα καμπυλών γραμμής τα 300μ. και μέγιστη κλίση 20%, αλλά αυτά τα όρια σπάνια τα πετύχαιναν. Η γραμμή στρώθηκε με μεταλλικούς στρωτήρες.

Από τα πιο ενδιαφέροντα τεχνικά έργα που παρουσιάζει διαδρομή, είναι μια σήραγγα κάτω από το ενετικό κάστρο στην παραλία του Πλαταμώνα, στην είσοδο του Θερμαϊκού. Επίσης, άλλα έργα είναι η διέλευση των ελών στα οποία καταλήγουν το Μαυρονέρι και τα ρέματα Μαυρόλογος και Ψάρι (μετέπειτα γνωστά ως Ποτόκι και Χειλοπόταμος), που κατεβαίνουν από τον ορεινό όγκο του Ολύμπου και περιβάλλουν την πεδιάδα νότια της Κατερίνης.

Άλλο μεγάλο τεχνικό έργο ήταν το πέρασμα του ποταμού Αλιάκιονα (που έφερε

Σ | Ανάμεσα σε υπουργούς και πλήθος επισήμων ο βασιλιάς Κωνσταντίνος τοποθετεί συμβολικά τον τελευταίο αμφιδέτη εγκαινιάζοντας επίσημα της λειτουργία της γραμμής Παπαπούλι-Πλατύ. Λιμπάνοβο (Κολινδρός) – 9 (25)/5/1916. (Αρχείο ΟΣΕ)



Σ | Η γραμμή Παπαπούλι-Πλατύ συνέβαλε τα μέγιστα στην εξυπηρέτηση των συμμαχικών δυνάμεων της Ανταντ στον πόλεμο 1917-8. Εδώ, αμαξοστοιχία με πολεμικό υλικό αναχωρεί από τον Σ.Σ Κατερίνης για την Λάρισα. (Χ. Καλεμκερής)



Σ | Το σημείο από όπου ξεκινά η ενωτική γραμμή Αξιού-Γέφυρας, βρίσκεται στο ανατολικό άκρο της γέφυρας του Αξιού. Δεξιά, αμαξοστοιχία με εμπορευματοκιβώτια και προορισμό την Ειδομένη εισέρχεται στην ενωτική ενω, αριστερά, η αμαξοστοιχία IC50 κατευθύνεται προς την Θεσσαλονίκη. 11/8/2015. (Ν. Παπαλέτσος)

επίσης τα ονόματα Βιστρίτσα και ή Ιντέ Καρα-σού), πάνω στον οποίο είχε προβλεφθεί μια γέφυρα ανοίγματος 150 μ. με τρία μεταλλικά τμήματα μεταξύ των βάθρων, η οποία όμως αντικαταστάθηκε προσωρινά με ξύλινη.

Η θεμελίωση των στηριγμάτων αυτού του σοβαρού έργου, παρουσίασε πολλές δυσκολίες, εξαιτίας των συχνών πλημμυρών που ανέβαζαν για μερικές ώρες το επίπεδο των υδάτων κατά 3 ή 4 μ. Παρά τη δυσμενή αυτή κατάσταση, και παρά το σχετικά μεγάλο βάθος στο οποίο βρίσκεται το στέρεο έδαφος κάτω από ένα στρώμα μετακινούμενης άμμου, τα θεμέλια αυτά κατασκευάστηκαν σε ανοιχτό ουρανό, με προστασία μόνο από στοιχειώδη υπόστεγα που στερεώνονταν πρόχειρα με μεταλλικές δοκούς. Αλλά και τα θεμέλια της γέφυρας μήκους 71,43μ. στο Μαυρονέρι, όπου υπήρχαν πολλοί βάλτοι, κατασκευάστηκαν υπό ανάλογες συνθήκες.

Τα 30 βαγόνια-πλατφόρμες που είχε παραγγείλει η Batignolles ήρθαν και παραδόθηκαν αργοπορημένα, λόγω πολέμου, περί τα τέλη του 1915, ενώ το πρώτο τμήμα της ενωτικής γραμμής, από το Παπαπούλι μέχρι την Κατερίνη, άρχισε να λειτουργεί από τον Ιανουάριο του 1916, μετά από επίμονες πιέσεις του στρατού. Η γραμμή ολοκληρώθηκε τέσσερις μήνες αργότερα.

Μετά την αγορά όλων των μετοχών της Batignolles από το ελληνικό Κράτος, τον Ιανουάριο του 1914, η μόνη δέσμευση που είχε πλέον η γαλλική εταιρία προς το ελληνικό Δημόσιο ήταν η σύμβαση για την κατασκευή της ενωτικής γραμμής. Όμως, μετά την κήρυξη του πολέμου, οι συνθήκες γίνονται όλο και δυσμενέστερες γι' αυτήν την συνεργασία, και η Batignolles επιδιώκει να απαλλαγεί όσο γίνεται γρηγορότερα.

Με την πάροδο του χρόνου, και ιδίως μετά το φθινόπωρο του 1915, όταν οι δυνάμεις της Αντάντ αποβίβαστηκαν στη Θεσσαλονίκη και δημιούργησαν το Μακεδονικό Μέτωπο, η

σοβαρότερη αιτία αντιθέσεων των Συμμάχων προς ελληνικό Κράτος είναι η αντισυμμαχική συμπεριφορά του φιλογερμανού βασιλιά Κωνσταντίνου, η οποία η οποία αποχτούσε διαρκώς μεγαλύτερη ένταση, με αποτέλεσμα καταλήξει στον «Εθνικό Διχασμό» και στη μετέπειτα απομάκρυνση του βασιλιά από το θρόνο. Η κατασκευή της ενωτικής γραμμής μέσα σ' αυτό δυσμενές περιβάλλον, και η υποχρέωση της Batignolles να εργάζεται μέσα σε μία χώρα με καθεστώς εχθρικό προς τους μαχόμενους συμπατριώτες της, την ανάγκαζαν να επιδιώκει την απεμπλοκή της όσο το δυνατόν γρηγορότερα. Υπάρχουν γραπτές μαρτυρίες ότι, σχεδόν πριν ολοκληρωθεί η κατασκευή της ενωτικής γραμμής, η γαλλική εταιρία διακόπτει τις εργασίες της, και το έργο ολοκληρώνεται, κυρίως οι τελευταίες στρώσεις των γραμμών, από ελληνικά στρατιωτικά τεχνικά συνεργεία.

Ο βασιλιάς της Ελλάδας εγκαινίασε τη νέα γραμμή, στις 9/ 22.5.1916, με κάποια επισιμότητα. Τον συνόδευαν οι υπουργοί Ράλλης και Γούναρης και γύρω στους 100 επίσημους προσκεκλημένους. Είχε ήδη στρωθεί η γραμμή από το Παπαπούλι μέχρι τη στάση του Λιμπάνοβου (Κολινδρού) κι από εκεί μέχρι το Πλατύ. Απέμενε ένα μικρό τμήμα χωρίς σιδηροτροχιές, σε απόσταση περίπου 15 χλμ. πριν από το Πλατύ. Κατά τη διάρκεια της τελετής των εγκαινίων οι ομάδες των στρατιωτικών συνεργείων έστρωσαν τις τελευταίες αυτές σιδηροτροχιές και τους στρωτήρες τους, παρουσία του βασιλιά, και στη συνέχεια ο Κωνσταντίνος τοποθέτησε τον τελευταίο αμφιδέτη και ο ίδιος, μαζί με το διάδοχο, τον συνέδεσαν βιδώνοντας από ένα τιρφόني.

Κατόπιν, αφού σταθεροποιήθηκε η σύνδεση από τα συνεργεία, το τρένο των εγκαινίων μετέφερε τους προσκεκλημένους μέχρι το Λιμπάνοβο, όπου παρατέθηκε γεύμα και εκφωνήθηκαν οι επίσημοι λόγοι. Στη συνέχεια, το τρένο τους μετέφερε μέχρι το Πλατύ.

Το 1916 προχωρούσε και η κατασκευή του μικρού τμήματος, μήκους 3 χλμ, που θα ένωνε

τη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη-Σκόπια με τη γραμμή Θεσσαλονίκη-Μοναστήρι στην περιοχή του Τοψίν. Ωστόσο οι Γάλλοι είχαν καταλάβει τον Σ.Σ. Τοψίν και δυσχεραίναν τα έργα στρώσεως των σιδηροτροχιών. Πάντως, μετά από διαμαρτυρίες του Υπουργείου Συγκοινωνίας, η γραμμή τελικά στρώθηκε.

Παρά το μικρό της μήκος, η ενωτική αυτή γραμμή, είχε μεγαλύτερη σημασία από όση εκ πρώτης όψεως μπορούμε να υποψιαστούμε. Σε καιρό ειρήνης, θα διευκολυνόταν η μετάβαση επιβατών από τη Σερβία στην Αθήνα και αντίστροφα, διότι η αμαξοστοιχία θα προχωρούσε κατ' ευθείαν στο δρομολόγιό της, χωρίς να είναι υποχρεωμένη να εισέλθει στη Θεσσαλονίκη. Η γραμμή αυτή μείωνε την απόσταση της διαδρομής κατά 40 χλμ. και ταυτόχρονα αποφεύγονταν οι καθυστερήσεις σταθμεύσεως στο σιδηροδρομικό σταθμό της Θεσσαλονίκης.

Αλλά και κατά την περίοδο του πολέμου, η θέση της μικρής αυτής γραμμής ήταν τέτοια που διευκόλυνε τις μετακινήσεις των Συμμάχων. Οι Γάλλοι, των οποίων η πολεμική αρμοδιότητα εκτεινόταν στις δύο γραμμές, Θεσσαλονίκη-Γευγελή και Θεσσαλονίκη-Μοναστήρι, μπορούσαν να μετακινηθούν εύκολα από τη μία διαδρομή στην άλλη, χωρίς να μπλεχτούν με το στρατιωτικό συνωστισμό της πόλης της Θεσσαλονίκης. Διευκολύνονταν όμως και οι Άγγλοι, διότι μπορούσαν, από τους χώρους της δικής τους πολεμικής αρμοδιότητας στην περιοχή της Καλινδοίας, να μεταφερθούν ευκολότερα, στη διαδρομή Καλινδοία-Πολύκαστρο-Τοψίν-Πλατύ, για μία πιθανή μεταφορά τους προς τη νότια Ελλάδα.

## Η σημασία της σιδηροδρομικής συνδέσεως με τη Θεσσαλονίκη και την Ευρώπη.

Αν η σιδηροδρομική γραμμή Παπαπούλι-Πλατύ, είχε κατασκευαστεί υπό διαφορετικές και όχι πολεμικές συνθήκες, τα επίσημα εγκαίνια της, από τον έλληνα βασιλιά, θα είχαν θεωρηθεί γεγονός πανευρωπαϊκής – αν όχι διεθνούς – σημασίας. Η ολοκλήρωση αυτού του έργου πρόσφερε τη δυνατότητα σιδηροδρομικής επικοινωνίας κάθε σημείου της Ευρώπης με την Αθήνα, χωρίς την παρεμβολή θαλάσσιας διαδρομής. Αυτό πράγματι ισχυρίζονται και τα ξενόγλωσσα τεχνικά σιδηροδρομικά περιοδικά της περιόδου. Η ωφέλεια δεν προέκυψε από το ότι συνδέθηκε μια ακόμη πρωτεύουσα με το πανευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά γιατί, όπως εξηγούν αναλυτικά τα περιοδικά αυτά στα κείμενά τους, η γεωγραφική θέση της Ελλάδας έχει ιδιαίτερη σημασία.

Για παράδειγμα, ξεκινώντας από το Παρίσι, ο επιβάτης για να φτάσει στον Πειραιά, δεν θα είναι πια υποχρεωμένος να επιβιβαστεί σε πλοίο στη Μασσαλία, στο Πρίντεζι ή στη Θεσσαλονίκη, αλλά θα μπορεί να ακολουθήσει μια απευθείας χερσαία διαδρομή Παρίσι-Αθήνα, όπως έκανε μέχρι πριν από τον Πόλεμο με τη διαδρομή Παρίσι - Κωνσταντινούπολη. Πάντως οι διαδρομές είναι λίγο διαφορετικές, 3.270 χλμ., στην πρώτη, έναντι 3.164 χλμ., στη δεύτερη.

Επίσης, μπορεί να αναρωτηθεί κανείς, όταν η κυκλοφορία στο ελληνικό έδαφος θα έχει πια αποκατασταθεί, μήπως, αντί της διαδρομής Καλαί-Πρίντεζι-Πορτ-Σάιντ, θα μπορούσε να προτιμηθεί, για τις μεταφορές προς τις Ινδίες, η διαδρομή Καλαί-Πειραιάς-Πορτ-Σάιντ, και να μην περιμένουν τη διαδρομή Καλαί-Κωνσταντινούπολη -Βαγδάτη. Είναι ενδιαφέρον να σημειώσουμε ότι η πρώτη διαδρομή περιλαμβάνει 2.230 χλμ. στη στεριά, και 1.741 χλμ. στη θάλασσα, ενώ η δεύτερη περιλαμβάνει 3.568 χλμ. στη στεριά, αλλά μόνο 1.148 χλμ., στη θάλασσα. Αν θεωρήσουμε ότι οι ταχύτητες είναι στη στεριά 50 χλμ./ώρα και στη θάλασσα 25χλμ./ώρα., η διάρκεια της πρώτης διαδρομής, μέσω Πρίντεζι, είναι 115 ώρες, και της δεύτερης, μέσω Πειραιά είναι 118 ώρες. Η διαφορά είναι μεν ασήμαντη, αλλά, στο ταξίδι Καλαί-Πειραιάς-Πορτ-Σάιντ, η θαλάσσια διαδρομή από τον Πειραιά στο Πορτ-Σάιντ διαρκεί 46 ώρες, ενώ από το Πρίντεζι στο Πορτ-Σάιντ, 70 ώρες, δηλαδή, η πρώτη διαδρομή έχει διάρκεια θαλάσσιας διαδρομής μικρότερη κατά 24 ώρες. Αυτή η διαφορά είναι σημαντική για τα άτομα που υποφέρουν από ναυτία στα θαλάσσια ταξίδια, και γι' αυτό δεν θα προτιμούσαν τη διαδρομή μέσω Πρίντεζι.

Πάντως, αν λάβουμε υπόψη τη νοοτροπία που θα επικρατούσε για αρκετό χρόνο μετά τον πόλεμο, η προτίμηση δια μέσου της Αθήνας θα καθυστερούσε, διότι, κυρίως οι Άγγλοι, δεν θα ήθελαν να διασχίσουν τις τότε εχθρικές αυτοκρατορίες της κεντρικής Ευρώπης. Έτσι, τη μεταβατική εκείνη περίοδο, η ικανοποίηση για τη διαδρομή μέχρι την Αθήνα θα ανήκε στους αντιπάλους μας, δηλαδή στις κεντρικές ευρωπαϊκές δυνάμεις, διότι οι ταξιδιώτες θα διέρχονταν από τη Βιέννη, το Βελιγράδι και τη Νις, όπως γινόταν μέχρι τότε και με τη διαδρομή προς τη Κωνσταντινούπολη (Χάρτης 3.).

Ωστόσο, η ενωτική γραμμή Παπαπούλι-Πλατύ, θα ήταν από τότε χρήσιμη και για τους συμμάχους της Αντάντ, γιατί ήδη κατείχαν τη Θεσσαλονίκη, οπότε θα υπήρχε γρήγορη σιδηροδρομική συγκοινωνία ανάμεσα σ' αυτήν την πόλη και στη νότια Ελλάδα. Εξάλλου, μετά τη λήξη του «Εθνικού Διχασμού», το καλοκαίρι του 1917, υπήρχε αθρόα μεταφορά συμμαχικών στρατευμάτων από τον Πειραιά προς τη Μακεδονία και αντίστροφα. Όταν μάλιστα δημιουργήθηκε και το συμμαχικό αποβατήριο την Ιτέα, οι Σύμμαχοι κατευθύνονταν προς το μακεδονικό μέτωπο, πρώτα οδικά μέχρι το Μπράλο και μετά σιδηροδρομικά μέχρι τη βόρεια Ελλάδα.

Στις 1/7/1920 φτάνει στην Αθήνα, προερχόμενη από το Παρίσι και μετά από ταξίδι διάρκειας 75 ωρών, η αμαξοστοιχία «Simplon Orient Express». Είναι το πρώτο διεθνές σιδηροδρομικό δρομολόγιο που καταγράφεται στη χώρα μας, σηματοδοτώντας την οριστική πλέον είσοδο της Ελλάδας στο χάρτη των διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων. Χωρίς την κατασκευή της ενωτικής γραμμής Παπαπούλι-Πλατύ, λίγα χρόνια νωρίτερα, η ιστορική αυτή στιγμή ίσως να είχε καθυστερήσει για πολύ.



Σ | Χάρτης 3: Στην Νις, η σιδηροδρομική γραμμή χωρίζεται σε δύο κλάδους: νότια προς Θεσσαλονίκη και Αθήνα και ανατολικά προς Σόφια και Κωνσταντινούπολη. Αμφότεροι οι κλάδοι εξυπηρετούσαν τα δρομολόγια του περιήμου «S.O.E.»

## Ευχαριστίες

Τα πληροφοριακά στοιχεία και οι φωτογραφίες ειδικά για τη στρώση της γραμμής Παπαπούλι-Πλατύ, μάς δόθηκαν από τον αγαπητό φίλο Φραγκίσκο Έλλιott, τον οποίο και ευχαριστούμε θερμά.

## Βιβλιογραφία:

- Anon. *Der Anschluss Griechenlands an das europäische Eisenbahnnetz. Archiv für Eisenbahnenwesen. 1919: 1062-1074.*
- A.D. *La ligne de jonction Athènes –Salonique entre Papapouli et Plati. Le Genie Civil. 1916. LXVIII, No 24:373-375.*
- Ανδρουλιδάκης, Κώστας. *Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδας (1869-1969). Φωτογραφικό Μουσείο Δήμου Καλαμαριάς «Χ. Καλεμκερής». Καλαμαριά. 2005.*
- Σ.Ε.Κ. *Υπηρεσία Συντηρήσεως & Έργων. Αριθμ. Σχεδίου 2666/25-8-1948)*



# Η συμβολή του σιδηροδρόμου στην αναπτυξιακή προοπτική της Ελλάδας

Κείμενο: Θεόδωρος Τσέκερης

Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ)

## Εισαγωγή

Στο παρόν άρθρο, το οποίο βασίζεται κυρίως σε αποσπάσματα πρόσφατου βιβλίου του συγγραφέα (Τσέκερης, 2016), καταγράφονται και αναλύονται τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του σιδηροδρομικού και οι ευκαιρίες και προοπτικές που διαφαίνονται για την αξιοποίηση και την περαιτέρω συμβολή που δύναται να έχει στην ανάπτυξη της Ελλάδας. Επιπροσθέτως, καταγράφονται πιθανά προβλήματα, περιορισμοί και κίνδυνοι που σχετίζονται με την προώθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα. Τέλος, αναφέρονται συμπεράσματα σχετικά με διάφορες πρωτοβουλίες και πολιτικές οι οποίες θα μπορούσαν να συνδράμουν στον αναπτυξιακό ρόλο του σιδηροδρόμου στην ελληνική οικονομία.

## Πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου

Τα μεταφορικά συστήματα που είναι βασισμένα στον σιδηρόδρομο θεωρούνται καθιερωτικά για την προώθηση της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας των χωρών στις οποίες λειτουργούν. Η Ελλάδα, λόγω του συγκριτικού πλεονεκτήματός της, γεωγραφικής της θέσης μεταξύ Ανατολικής-Δύσης και Βορρά-Νότου, καθώς και άλλων παραγόντων, αντιστοιχεί ταυτάχιστα συνέχεα, από τελέει μαγαζα που μπορεί να τριετείτη αναπτυξιακή της σε τέτοιου συστήματα. Είναι χαρακτηριστικό όλοι οι μεγαλύτεροι θαλάσσια εμπορευματικοί κόμβοι στην Ευρώπη δεν βασίζονται σε δραστηριότητες αναδιανομής, αλλά κυρίως σε λιμενικές υπηρεσίες υποδοχής, εισόδου και εξόδου φορτίων (gateway hubs), που μεταφέρονται συνδυασμένα με χρήση σιδηροδρομικών ή/καπιταμωμένων πλοίων/από την ενδοχώρα.

Συγκεκριμένα στην Ελλάδα, η σιδηροδρομική μεταφορά εμφανίζει σχετικά χαμηλή διαπεριφερειακή μεταβλητότητα κόστους (μεταφερόμενη ποσότητα ανά ευρώ), σε σύγκριση με τα οδικά μέσα, γενικότερα, με τους υπολοιποις τρόπους μεταφοράς (πλην ελαχίστων εξαιρέσεων) για όλες τις κατηγορίες προϊόντων. Το γεγονός αυτό αποτιμώται το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του σιδηροδρόμου για τη μεταφορά προϊόντων, ειδικότερα, πρώτων υλών, καυσίμων, και βιομηχανικών αγαθών. Το πλεονέκτημα αυτό σχετίζεται κυρίως με τις αυξημένες οικονομίες κλίμακας που δημιουργούνται και την αποτελεσματικότητα κόστους με ταφωρές για διαδρομές με μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων (>300χλμ.), ιδιαίτερα συγκριτικά με τα οδικά μέσα.

**Πίνακας 1. Προγραμματική χρηματοδότηση (σε εκατ. €) του Ε.Π. ΥΜΠΕΡΑΑ για τους Άξονες Προτεραιότητας σχετικούς με τις μεταφορές και εκτιμώμενες επιδόσεις, 2014-2020.**

Άξονας Προτεραιότητας	Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (εκατ. ευρώ)	Συνολική χρηματοδότηση (εκατ. ευρώ)	Επιδόσεις (χλμ δικτύου)*
1. Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο (ΤΣ)	281,25	330,88	21,0
1. Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο (ΕΤΠΑ)	173,00	216,25	84,5
3. Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο & Οδική Ασφάλεια (ΤΣ)	430,00	505,88	190,7
4. Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο (ΕΤΠΑ)	100,00	125,00	27,0
5. Περιφερειακή Κιν/ητα & Συνδ/τητα Νησιωτ. & Απομακρ. Περιοχών	49,50	61,87	50,0
6. Θαλάσσιες Μεταφορικές Υποδομές & Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας (ΤΣ)	50,05	58,88	
7. Αεροπορικές Μεταφορικές Υποδομές & Ασφάλεια Αεροναυτιλίας (ΤΣ)	72,50	85,29	
8. Καθαρές Αστικές Μεταφορές (ΕΤΠΑ)	670,56	838,20	
9. Καθαρές Αστικές Μεταφορές & Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ)	448,33	527,45	
<b>Σύνολο</b>	<b>2275,18</b>	<b>2749,70</b>	

Πηγή: Τσέκερης (2016) από επεξεργασία στοιχείων του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης. Σημειώσεις: (\*) Εκτιμήσεις για το μήκος νέου ή αναβαθμισμένου δικτύου, με τελικό χρονικό ορίζοντα το 2023. ΤΣ: Ταμείο Συνοχής. ΕΤΠΑ: Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας.

**Ευκαιρίες ανάπτυξης**

Ο σιδηρόδρομος, μαζί με την εσωτερική ναυσιπλοΐα, τις συνδυασμένες μεταφορές και τις νέες τεχνολογίες των μεταφορών και της εφοδιαστικής αποτελούν βασικά εργαλεία των στρατηγικών δράσεων και πολιτικών της Ε.Ε. για τη μείωση της περιβαλλοντικής μόλυνσης και την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, διατηρώντας την πρόοδο του διεθνούς εμπορίου. Οι υφιστάμενες κοινοτικές πολιτικές ( βλ. Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές και Ευρώπη, 2020) δίνουν έμφαση στην ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και του Ενιαίου Σιδηροδρομικού Χώρου, με την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και τις σιδηροδρομικές συνδέσεις αναπτυξιακών πόλων και κύριων λιμένων.

Στην Ελλάδα, οι προτεραιότητες αυτές λαμβάνονται υπόψη στο εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ), το οποίο υποστηρίζει και πλαισιώνει τις επενδύσεις που περιλαμβάνονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές, Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (Ε.Π.ΥΜΠΕΡΑΑ), όπου οι επενδύσεις στον σιδηρόδρομο στοχεύουν στην κατασκευή/αναβάθμιση του δικτύου κατά 106 χλμ (Πίνακας 1). Ειδικότερα, οι προτεραιότητες αναφέρονται στην ανάπτυξη της υποδομής και της ποιότητας του σιδηροδρομικού συστήματος και την ολοκλήρωση του άξονα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας/Ειδομένη (ΠΑΘΕΠ). Όσον αφορά στη χωρική κατανομή του προϋπολογισμού έργων/δράσεων του ΣΠΕΜ, το μεγαλύτερο ποσό έχει προγραμματιστεί να κατανεμηθεί στις περιφέρειες κατά μήκος του αναπτυξιακού άξονα (ΠΑΘΕ/Π) της ηπειρωτικής χώρας και, συγκεκριμένα, κατά 84% για τον σιδηρόδρομο. Επιπρόσθετες ευκαιρίες χρηματοδότησης προκύπτουν από το Πρόγραμμα «Συνδέοντας την Ευρώπη» και το «πακέτο Juncker» (European Fund for Strategic Investments).

Οι προς υλοποίηση και υπό σχεδιασμό επενδύσεις στον σιδηρόδρομο δημιουργούν προϋποθέσεις για υποκατάσταση των αναδιακινούμενων θαλάσσιων ροών από ροές σιδηροδρομικής διαμετακόμισης (transit) φορτίων μέσω της ελληνικής ενδοχώρας (από τον Πειραιά, και, μελλοντικά, άλλους λιμένες) προς γειτονικές/βαλκανικές χώρες, όπως την Τουρκία και τη Ρουμανία, και, κατ' επέκταση, την Ουκρανία και τη Ρωσία, παρακάμπτοντας την ανάγκη διέλευσης (και συνεπακόλουθες καθυστερήσεις) από τα στενά του Βοσπόρου. Επιπλέον οι υπερεσίες σιδηροδρομικής διαμετακόμισης φορτίων στην ελληνική ενδοχώρα θα μπορούσαν

να αποτελέσουν σκέλος εφοδιαστικών δικτύων που έχουν ως προέλευση ή προορισμό χώρες της Νότιας Ευρώπης (π.χ., Ιταλία), και σήμερα χρησιμοποιούν τον Πειραιά ως κόμβο αναδιακίνησης. Πιο συγκεκριμένα, τέτοιες ροές θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν από τη σιδηροδρομική διαμετακόμιση φορτίων μεταξύ των λιμένων Πειραιά-Πάτρας (αποφεύγοντας τον περίπλοκο της Πελοποννήσου), Θεσσαλονίκης-Πειραιά, και, μελλοντικά, μεταξύ άλλων ζευγών λιμένων ενδιάμεσων προελεύσεων - προορισμών (π.χ., μεταξύ Ηγουμενίτσας-Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας-Καβάλας, Ηγουμενίτσας-Αλεξανδρούπολης, κ.ά.).

Εφόσον εκσυγχρονιστεί καταλλήλως στις προδιαγραφές των διεθνών σιδηροδρόμων υψηλών ταχυτήτων, ο σιδηρόδρομος δύναται να προσφέρει μια αποτελεσματική λύση για την (απευθείας) μεταφορά προϊόντων από την Ελλάδα προς τις χώρες της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης (Γερμανία, Γαλλία, Ολλανδία, Βέλγιο, Ελβετία, Ουγγαρία, Τσεχία). Επιπροσθέτως, το οδικό σκέλος στην ελληνική ενδοχώρα των συνδυασμένων (οδικών-θαλασσιών) μεταφορών από/προς Ιταλία θα μπορούσε εν μέρει να υποκατασταθεί από τον σιδηρόδρομο.

Παράλληλα, η (συνδυασμένη) σιδηροδρομική μεταφορά προϊόντων θα μπορούσε να προσελκύσει ένα σημαντικό μερίδιο από την υφιστάμενη αγορά της αμιγούς οδικής μεταφοράς προϊόντων, η οποία επικεντρώνεται κυρίως στις χώρες των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ., το 2012, οι εισαγωγές προϊόντων που εκτελούνται αποκλειστικά με φορτηγά αυτοκίνητα επικεντρώνονται στις γειτονικές χώρες κατά 87% (από τη Βουλγαρία 40%, την ΠΓΔΜ 32%, και την Τουρκία 15%), και σε πολύ μικρότερα ποσοστά προέρχονται από την Κεντρική Ευρώπη (8%) και την Ανατολική Ευρώπη (5%). Ωστόσο, οι μικρότερες μέσες διανυόμενες αποστάσεις καθιστούν την συγκεκριμένη αγορά λιγότερο ευαίσθητη στην εκτροπή μέσω μεταφοράς από το φορτηγό αυτοκίνητο στον σιδηρόδρομο.

Η αγορά των εξαγωγών προϊόντων με αποκλειστική χρήση φορτηγών αυτοκινήτων είναι υπερδιπλάσια σε μέγεθος (όγκο εμπορίου) και πολύ περισσότερο γεωγραφικά διευρυμένη. Συγκεκριμένα, η αγορά αυτή καλύπτεται σε ποσοστό 45% από τις γειτονικές χώρες (κυρίως, την ΠΓΔΜ, την Τουρκία, τη Βουλγαρία και την Αλβανία), 28% από χώρες της Ανατολικής Ευρώπης (Ρωσία, Ουκρανία, Πολωνία), 21% από χώρες της Κεντρικής Ευρώπης (Αυστρία, Σλοβακία), και 7% από τη Συρία. Συνεπώς, στη συγκεκριμένη αγορά, υπάρχουν μεγαλύτερες προοπτικές υποκατάστασης των αμιγώς οδικών μεταφορών από τις (συνδυασμένες) σιδηροδρομικές μεταφορές, ιδιαίτερα από την Ελλάδα προς τις χώρες της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης.



Σ / Αμαξοστοιχία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με προορισμό τον Σ.Σ. Στριμόνα, διέρχεται από τον Σ.Σ Μουριων .30/3/2016. (Ν.Παπαλέτσος)

Σ / Ομοιογενής αμαξοστοιχία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με κατεύθυνση την Ειδομένη, διασχίζει την περιοχή μεταξύ Γέφυρας και Καστανά. 9/6/2002 (Γ. Χανδρινός).



**Πίνακας 2.** Μερίδια (%) μεταφερόμενου φορτίου (σε τονο-χιλιόμετρα) με τον σιδηρόδρομο στην ΕΕ και άλλες χώρες, 2005-2012.

Χώρα	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ΕΕ-27	17,7	18,0	17,9	17,9	16,6	17,1	18,3	18,2
Βέλγιο	13,4	14,2	15,3	15,9	12,8	14,5	15,2	17,5
Βουλγαρία	25,4	27,1	25,1	20,5	11,9	10,7	11,4	8,9
Γαλλία	16,0	15,7	15,7	15,9	15,0	13,5	14,9	15,2
Γερμανία	20,3	21,4	21,9	22,2	20,9	22,2	23,0	23,1
Ελλάδα	2,5	1,9	2,9	2,7	1,9	2,0	1,7	1,3
Ισπανία	4,7	4,6	4,2	4,3	3,6	4,2	4,6	4,8
Ιταλία	9,7	11,4	12,3	11,7	9,6	9,6	12,2	14,0
Κροατία	23,1	24,3	25,2	21,8	20,6	21,2	20,2	19,8
Ολλανδία	4,4	4,8	5,5	5,4	4,9	4,7	5,0	5,1
ΠΓΔΜ	8,7	6,9	11,6	15,7	11,0	11,0	8,2	7,8
Ρουμανία	21,7	19,4	18,9	19,0	19,4	23,5	28,0	24,2
Σλοβενία	22,7	21,8	20,8	17,8	16,0	17,7	18,6	17,9
Τουρκία	5,2	5,1	5,1	5,5	5,4	5,6	5,3	5,3

Πηγή: EUROSTAT

**Πίνακας 3.** Επιμέρους δείκτες διευκόλυνσης εμπορίου σχετικά με τις υποδομές των μεταφορών και σχετική θέση στην παγκόσμια κατάταξη (στην παρένθεση) της Ελλάδας, 2008-2014.

Έτος	Ποιότητα οδικών υποδομών	Ποιότητα σιδηροδρομικών υποδομών	Ποιότητα λιμενικών υποδομών	Ποιότητα αεροπορικών μεταφορικών υποδομών
2014	4,2 (58)	2,7 (60)	4,5 (52)	5,3 (42)
2012	4,0 (62)	2,6 (68)	4,1 (65)	5,4 (42)
2010	4,1 (49)	2,9 (58)	4,1 (62)	5,5 (36)
2008	4,2 (43)	3,1 (46)	4,4 (45)	5,5 (32)

Πηγή: Τσέκερης (2016) από επεξεργασία στοιχείων των The Global Enabling Trade Reports 2014, 2012, 2010, 2008.

Σημείωση: Οι τιμές στους δείκτες έχουν εύρος από 1 έως 7 (βέλτιστη τιμή).

Επιπλέον, οι αναφερόμενες επενδύσεις θα ενισχύσουν τη θέση της Ελλάδας στα σχέδια ανάπτυξης εμπορευματικών διαδρόμων παγκόσμιας κλίμακας, όπως ο Ευρω-Ασιατικός διατροπικός (οδικός/σιδηροδρομικός) διάδρομος μεταξύ του λιμένα της Ηγουμενίτσας (με επέκταση προς Ιταλία) και της Σαγκάης, καθώς και άλλων λιμένων της Κίνας και κομβικών περιοχών της Άπω Ανατολής και της Κεντρικής Ασίας. Ο διάδρομος αυτός μπορεί να βασιστεί στον υπό κατασκευή Υπερ-Καυκάσιο σιδηροδρομικό άξονα ή «Χερσαίο Δρόμο του Μεταξιού» (Silk Railroad).

Έργα για την αναβάθμιση των περιφερειακών δικτύων σιδηροδρομικής υποδομής και τεχνολογίας, όπως συνδέσεις του σερβικού σιδηροδρομικού δικτύου με γειτονικές χώρες (Κροατία, ΠΓΔΜ, Βουλγαρία και Μαυροβούνιο ως τον λιμένα του Μπαρ) καθώς και με σερβικούς λιμένες στον ποταμό Δούναβη, αναμένεται να προωθήσουν τις συνδυασμένες σιδηροδρομικές-ποτάμιες μεταφορές, μαζί με τη δημιουργία (δικτύων) εμπορευματικών σταθμών και ελεύθερων εμπορικών ζωνών. Ευνοϊκές προοπτικές δημιουργούνται επίσης με την αύξηση της διακίνησης LNG από τους ελληνικούς λιμένες, ιδιαίτερα αυτούς της Βόρειας Ελλάδας και το ενδεχόμενο της χερσαίας διαμετακόμισής του με συνδυασμένο τρόπο, δηλαδή, με τον συνδυασμό θαλάσσιων και σιδηροδρομικών μεταφορών, προς την Βαλκανική ενδοχώρα. Για τους παραπάνω λόγους, καθίστανται αναγκαία η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των σιδηροδρομικών υποδομών και του τροχαίου υλικού, με ειδικά κατασκευασμένα και εξοπλισμένα βαγόνια που θα επιτρέψουν τη (συνδυασμένη) σιδηροδρομική μεταφορά ενός μεγάλου εύρους κατηγοριών εμπορευμάτων (π.χ., φορτηγά βαγόνια για μοναδοποιημένα φορτία, βαγόνια για χύδην ξηρό φορτίο-πρώτες ύλες, και βαγόνια δεξαμενές για χύδην υγρό φορτίο-καύσιμα). Η πρόσφατη αγορά της «TRAINOSE» από την ιταλική «F.S.» αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στην προώθηση του ανταγωνισμού στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

## Προβλήματα και κίνδυνοι

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας είναι γεωγραφικά περιορισμένης έκτασης και επιρροής. Η φωτεινή ηλεκτρική σηματοδότηση, η ηλεκτροκίνηση υψηλών ταχυτήτων και η κεντρική διαχείριση της κυκλοφορίας («τηλεδιοίκηση») εφαρμόζονται σε συγκεκριμένα-μεμονωμένα τμήματα του δικτύου, ενώ σημαντική είναι η έλλειψη συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών. Ο σιδηρόδρομος διατηρεί διαχρονικά ένα πολύ μικρό ποσοστό στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών, το οποίο έχει και φθίνουσα πορεία (από 2,5% το 2005 στο 1,3% το 2012), σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μέσο όρο της ΕΕ (18,2% το 2012), αλλά και τα αντίστοιχα μερίδια άλλων χωρών των Βαλκανίων και της Τουρκίας (Πίνακας 2). Σύμφωνα με το Global Enabling Trade Report (Πίνακας 3), μεταξύ 2008-2014, η βαθμολογία της ποιότητας των οδικών υποδομών στην Ελλάδα δεν μεταβλήθηκε, ενώ αυτή των σιδηροδρομικών υποδομών μειώθηκε (από τη θέση 46 στη θέση 60). Ειδικότερα σε σχέση με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και, συνεπώς, συνδυασμένων μεταφορών που βασίζονται στον σιδηρόδρομο, η Ελλάδα υπολείπεται σημαντικά έναντι άλλων χωρών που αποτελούν δυνητικά ανταγωνίστριες για την υποδοχή και προώθηση φορτίων προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Οι τάσεις διεθνούς ανταγωνισμού στον σιδηρόδρομο αυξάνονται και αναμένεται να ενταθούν περαιτέρω με την ολοκλήρωση σημαντικών έργων μεταφορικής υποδομής στα Δυτικά Βαλκάνια, τις παρευξινίες χώρες και την Τουρκία.

Σημειώνεται ότι το μερίδιο των φορτίων που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς με διατροπικές μεταφορικές μονάδες –είτε με μοναδοποιημένα κιβώτια (E/K) ή με κινητά αμαξώματα (swar bodies)– είναι αμελητέο σε σχέση με το σύνολο του χερσαίου εμπορευματικού έργου. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι, μεταξύ 2004-2012, το ποσοστό των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων με διατροπικές μεταφορικές μονάδες στο σύνολο του σιδηροδρομικού εμπορευματικού έργου μειώθηκε από το 26,8% στο 13,6% ως προς το μεταφερθέν βάρος, ήτοι, από το 0,19% στο 0,05% του συνολικού χερσαίου (οδικού και σιδηροδρομικού) εμπορευματικού έργου. Αντιστοίχως, η μείωση αυτή ήταν από το 18,8% στο 14,5% ως προς τους χιλιόμετρικούς τόνους, ήτοι, από το 0,47% στο 0,15% του συνολικού χερσαίου εμπορευματικού έργου. Σημειώνεται επιπλέον ότι η μόνη σιδηροδρομική διακίνηση θαλασσίως αφικνούμενου φορτίου στη χώρα (μέχρι τον Απρίλιο του 2014) εκτελούνταν μέσω του λιμένα της Θεσσαλονίκης. Επιπροσθέτως, οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων παρουσίαζαν μειωμένη παραγωγικότητα (κατά περίπου -50% μεταξύ 2008-2013), λόγω της συρρίκνωσης του αντίστοιχου εμπορευματικού έργου, παρά τη σημαντική σταδιακή μείωση του προσωπικού στον «ΟΣΕ». Η συνεισφορά του σιδηρόδρομου στις εξαγωγές της χώρας είναι πάρα πολύ

μικρή και μειούμενη τα τελευταία έτη, τόσο σε σχέση με τη συνολική αξία (0,8%) όσο και τη συνολική ποσότητα (0,9%) το 2013. Μεταξύ άλλων, οι τάσεις αυτές αποτυπώνουν την αυξημένη αβεβαιότητα με την οποία συνδέονται οι εξαγωγές με τον σιδηρόδρομο ή/και την αδυναμία διαχείρισης του βραχυπρόθεσμου ρίσκου. Τέλος, επισημαίνεται ότι, στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, οι κλάδοι που επλήγησαν περισσότερο κατά την περίοδο 2008-2013 ως προς τον αριθμό των απασχολούμενων ήταν αυτοί της αποθήκευσης (από 1.916 σε 691 απασχολούμενοι) και των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων (από 1.213 σε 567 απασχολούμενοι).

## Συμπεράσματα και προτάσεις

Η αξιοποίηση των ευκαιριών που διανοίγονται για την χρήση του σιδηροδρόμου είναι ποικίλες για την Ελλάδα. Η επέκταση, η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού εξοπλισμού και δικτύου της χώρας καθίστανται αναγκαία για την ανάδειξη της χώρας σε ένα διεθνούς εμβέλειας διαμετακομιστικό κέντρο, την προώθηση των εξαγωγών και, συνολικότερα, του διεθνούς και του διαπεριφερειακού εμπορίου, τη μείωση των διαπεριφερειακών ανισοτήτων, την προώθηση του τουρισμού, την περιφερειακή ανάπτυξη και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Ελλάδας. Οπωσδήποτε αντιληπτό, η επιλογή και αξιολόγηση επενδυτικών προγραμμάτων για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού συστήματος δεν μπορεί απλά να βασιστεί σε αυστηρά οικονομικά κριτήρια κόστους-οφέλους, αλλά να λάβει υπόψη τις ευρύτερες οικονομικές, κοινωνικές και γεωπολιτικές επιδράσεις για τη χώρα, στο πλαίσιο του διεθνούς ανταγωνισμού και της ασφάλειας στην ευρύτερη περιοχή.

Οι προτεινόμενες δράσεις μπορούν να βοηθήσουν στην αναβάθμιση της χώρας ως εμπορευματικής πύλης στα Βαλκάνια και τη Μαύρη Θάλασσα, σε συντονισμό με τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς των εταίρων χωρών, τους διαχειριστές κέντρων αποθήκευσης και διανομής, και τις εταιρείες στόλων φορτηγών οχημάτων για μεταφορά από πόρτα-σε-πόρτα. Συμπληρωματικές επενδύσεις για τις χερσαίες συνδέσεις αποτελούν αυτές για την προστασία του τροχαίου υλικού και εξοπλισμού της σιδηροδρομικής υποδομής, ιδιαίτερα στις διασυνοριακές περιοχές, και τη συμβατότητα με τα λειτουργικά συστήματα των σιδηροδρόμων γειτονικών χωρών. Οι συνδέσεις του σιδηροδρομικού δικτύου με βιομηχανικές περιοχές και διεθνείς λιμένες συμπεριλαμβάνοντας εκείνους που εξυπηρετούν διεθνείς θαλάσσιους διαδρόμους (Θεσσαλονίκη, Βόλο, Αλεξανδρούπολη, Ηγουμενίτσας, Πάτρας) θα ενισχύσουν τις συνδυασμένες μεταφορές, τους βαθμούς πληρότητας των μεταφορικών μονάδων και τη διαφοροποίηση υπηρεσιών μεταφοράς αγαθών.

Εκτιμάται ότι η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ δύναται να μειώσει το κόστος της μεταφοράς εμπορευμάτων στο τμήμα Αθήνα-Θεσσαλονίκη άνω του 50%, συγκριτικά με το αντίστοιχο κόστος οδικής μεταφοράς. Σημαντικές επίσης αναμένεται να είναι οι επιδράσεις της «Σιδηροδρομικής Εγνατίας» (αναμένεται να ολοκληρωθεί κατά τουλάχιστον τα 3/5 μέχρι το 2020) ως προς τη μείωση του κόστους μεταφοράς/εξαγωγής αγαθών και την αύξηση της προσπελασιμότητας προς/από τις διεθνείς αγορές, και την ολοκλήρωση τοπικών αγορών, ιδιαίτερα στη Βόρεια Ελλάδα. Μέχρι το 2020, η αύξηση των συνδυασμένων (θαλάσσιων-σιδηροδρομικών) μεταφορών, σε συνδυασμό με τη λειτουργία εμπορευματικών κέντρων και σιδηροδρομικών συνδέσεων υψηλών ταχυτήτων, και υπό την πρόβλεψη μιας μέσης ετήσιας αύξησης κατά 10% του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου που θα εξυπηρετηθεί από το εθνικό χερσαίο μεταφορικό σύστημα, εκτιμάται ότι μπορεί να δημιουργήσει τουλάχιστον 23.000 άμεσες θέσεις εργασίας στους κλάδους των θαλάσσιων, των οδικών και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

## Αναφορές:

Τσέκερης, Θ. Εμπορευματικές Μεταφορές και Ανάπτυξη Διεθνών Εφοδιαστικών Κόμβων στην Ελλάδα. Εκθέσεις, Αρ. 74, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα, 2016

# Ρύθμιση της κυκλοφορίας στους ελληνικούς σιδηροδρόμους (υπεραστικό και προαστιακό δίκτυο)

Κείμενο: Βασίλης Κοροβέσης

Είναι γνωστό ότι τα τελευταία ιδιαίτερος χρόνια οι σιδηροδρομικές μεταφορές κερδίζουν παγκοσμίως έδαφος εξαιτίας του ότι υπερέρχουν συγκριτικά με τους άλλους τρόπους μετακίνησης (αεροπλάνο, οδική μεταφορά κλπ) στα λεγόμενα εξωτερικά κόστη (ρύπανση περιβάλλοντος, αλλοίωση φυσικού τοπίου κ.α). Επίσης, ένα ακόμη χαρακτηριστικό που ξεχωρίζει την σιδηροδρομική μεταφορά είναι η ασφάλεια στην κυκλοφορία, η οποία ρυθμίζεται όχι από τους οδηγούς των αμαξοστοιχιών αλλά από συγκεκριμένη υπηρεσία με βάση λεπτομερείς εγκυκλίους και πάγιες διαταγές στις οποίες κυριαρχεί η ασφάλεια των επιβατών, του τροχαίου υλικού και του φορτίου. Εδώ και χρόνια, μάλιστα, η ασφάλεια στους σιδηροδρόμους έχει ωφεληθεί τα μέγιστα, από την αλματώδη ανάπτυξη της τεχνολογίας των ηλεκτρονικών υπολογιστών. Αυτή η ανάπτυξη έχει επιτρέψει στις εταιρίες να κατασκευάσουν υπερούγχρονα συστήματα ελέγχου και παρακολούθησης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, συστήματα που ρυθμίζουν την παραμικρή λεπτομέρεια αναφορικά π.χ με την σηματοδότηση, την χρονομέτρηση των δρομολογίων και εν γένει την πλήρη, συντονισμένη και συνεχή παρακολούθηση των συρμών σε τοπικό, περιφερειακό η και εθνικό δίκτυο.

Σ | Η ασφάλεια της κυκλοφορίας είναι το πρωταρχικό ζήτημα σε κάθε σιδηροδρομικό δίκτυο. Εδώ, δύο αμαξοστοιχίες σε παράλληλη πορεία στην αρχή της ενωτικής γραμμής στην γέφυρα του Αγίου. 9/2/2016 (N. Παπαλέτσος)

Ας δούμε, πολύ συνοπτικά, πως οι πρακτικές αυτές εφαρμόζονται και στην Ελλάδα, συγκεκριμένα δε πως γίνεται η ρύθμιση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και, γενικότερα, της κίνησης των αμαξοστοιχιών στα δίκτυα Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης, στον προαστιακό Κιάτο-Αεροδρόμιο και στα υφιστάμενα τμήματα της Πελοποννήσου. Σημειωτέον, ότι βρισκόμαστε σε ένα κομβικό σημείο, αναμένοντας ριζικές αλλαγές εν όψει της ολοκλήρωσης των έργων εκσυγχρονισμού και της εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων τηλεδιοίκησης και ελέγχου της κυκλοφορίας. Έτσι, καθώς γράφεται το άρθρο αυτό, ο έλεγχος και η παρακολούθηση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας στη χώρα μας εξακολουθεί να γίνεται – σε ένα μεγάλο ποσοστό – με παλαιότερες τεχνολογίες και μεθόδους. Σε επόμενο άρθρο, θα ασχοληθούμε με την ρύθμιση της κυκλοφορίας στα αστικά δίκτυα σταθερής τροχιάς των Αθηνών, δηλαδή το Μετρό, τον ΗΣΑΠ και το τραμ.

Σήμερα, λειτουργούν τέσσερα κέντρα ρύθμισης της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών: από ένα στην Αθήνα, στην Θεσσαλονίκη και στο Λιανοκλάδι, ενώ το τέταρτο, που βρίσκεται στο Σ.Κ.Α., αυτή την στιγμή, λειτουργεί παρακολουθώντας την κυκλοφορία αποκλειστικά και μόνο στο τμήμα Κιάτο-Αεροδρόμιο.

Ο ρυθμιστής κυκλοφορίας Αθηνών (Ρ.Κ.Α.), που στεγάζεται στο κτίριο του Ο.Σ.Ε. στην οδό Καρόλου, παρακολουθεί την κυκλοφορία όλων των αμαξοστοιχιών που κινούνται καθημερινά στο τμήμα Πειραιάς-Θεσσαλονίκη, καταγράφοντας σε ειδικό πίνακα επι 24ωρου βάσεως την πλήρη και πραγματική πορεία κάθε συρμού. Το Κέντρο Αθηνών λειτουργεί συνεχώς με τρεις βάρδιες, ο δε ρυθμιστής υπηρεσίας ενημερώνεται τηλεφωνικά από τους ανοικτούς σταθμούς για τον ακριβή χρόνο κλπ της διέλευσης κάθε αμαξοστοιχίας. Ειδικά, πάντως, για το τμήμα Τιθορέα-Δομοκός, η ενημέρωση γίνεται από την Υπηρεσία Τηλεδιοίκησης του Σ.Σ Λιανοκλαδίου.

Η Υπηρεσία Τηλεδιοίκησης Λιανοκλαδίου παρακολουθεί και κατευθύνει και συντονίζει την κυκλοφορία-λόγω μονής γραμμής-στο τμήμα Τιθορέα-Δομοκός. Αυτή αποφασίζει σε ποιόν σταθμό θα γίνουν οι διασταυρώσεις των αντιθέτως κινουμένων αμαξοστοιχιών, παρεμβαίνει με τηλεχειριζόμενες εντολές στην σηματοδότηση και στις αλλαγές τροχιάς (ψαλιδία) κλπ. Σε αυτήν ανήκει η γενικότερη ευθύνη της εξασφάλισης της ομαλότητας και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας σε αυτό το δυσκολότερο τμήμα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, όπου το έντονο ανάγλυφο, οι πολλές γαλαρίες, οι κλειστές στροφές κλπ σε συνδυασμό με την μονή γραμμή απαιτούν πολύ μεγάλη προσοχή και εγρήγορση τόσο από το προσωπικό της κάθε αμαξοστοιχίας, όσο και από τον ρυθμιστή της κάθε βάρδιας.

Τέλος, όπως και στην Αθήνα, ο ρυθμιστής κυκλοφορίας Θεσσαλονίκης, (Ρ.Κ.Θ.) είναι αυτός που παρακολουθεί και συντονίζει την κυκλοφορία στα τρία τμήματα της Βόρειας Ελλάδας,

δηλαδή Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη, Θεσσαλονίκη – Ειδομένη και Θεσσαλονίκη – Φλώρινα. Σημειωτέον, ότι η λειτουργία των ΤΧ (για τα οποία βλ. «Σ» τεύχος 41-42, σ 66-69) έχει, εδώ και λίγα χρόνια, ουσιαστικά σταματήσει και έτσι ο Ρ.Κ.Θ., αν και δεν επεμβαίνει στην κίνηση εντός του σιδηροδρομικού συμπλέγματος Θεσσαλονίκης, έχει αναλάβει μέρος της γενικότερης εποπτείας στον πολύβουο αυτό χώρο.

Πέραν των ανωτέρω ρυθμιστικών κέντρων της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, υπάρχει και μια ακόμη υπηρεσιακή μονάδα: πρόκειται για την Διεύθυνση Κυκλοφορίας η οποία συντάσει το ημερήσιο πρόγραμμα κυκλοφορίας που αποστέλλεται σε όλες τις εμπλεκόμενες υπηρεσιακές μονάδες (σταθμοί, μηχανοστάσια, υπηρεσιακές διευθύνσεις κλπ) προς ενημέρωση και, πιθανές, ενέργειες τους. Επι πλέον, η εν λόγω υπηρεσία δέχεται τα αιτήματα για την κυκλοφορία πάσης φύσεως αμαξοστοιχιών (πέραν των αναγραφόμενων τακτικών ημερήσιων επιβατικών). Τα αιτήματα για την κυκλοφορία τέτοιων αμαξοστοιχιών προέρχονται συνήθως από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», αλλά και από τον «ΟΣΕ», ενώ αναμένεται πως όταν κάποια από τις άλλες δυο εταιρίες που έχουν λάβει άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης ξεκινήσουν δρομολόγια, τότε η Διεύθυνση Κυκλοφορίας θα δέχεται αιτήματα και από αυτές.

Οι παραπάνω διευθύνσεις και υπηρεσίες ανήκουν οργανικά στον «ΟΣΕ», αφού αυτός είναι ο, κατά το νόμο, αρμόδιος διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής στην Ελλάδα.

Επισημαίνεται, τέλος, ότι η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» έχει εγκαταστήσει κλιμάκιο στον χώρο που βρίσκεται ο Ρ.Κ.Α. το οποίο έχει σαν αποκλειστική αρμοδιότητα την παρακολούθηση της κυκλοφορίας με σκοπό την άμεση παρέμβαση σε περίπτωση συμβάντων κατά την πορεία μιάς αμαξοστοιχίας (ενημέρωση μηχανοστασίων για αποστολή εφεδρικής κινητήριας μονάδας, εύρεση λεωφορείων για μεταφορά επιβατών, διευκόλυνση των μηχανοδηγών με τηλεφωνικές συνηγορίες με παρακείμενα μηχανοστάσια κ.α.).

Καθώς γράφονταν αυτό το άρθρο, πληροφορηθήκαμε ότι εκδόθηκε ένα νέο βιβλίο για όσους ενδιαφέρονται να μάθουν περισσότερα για τις τεχνολογίες ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας στην χώρα μας και όχι μόνο. Το εξαιρετικό αυτό βιβλίο με τίτλο «Συστήματα Σηματοδότησης και Ελέγχου Κυκλοφορίας Σιδηροδρόμων» γράφθηκε από τον φίλο Α. Λαμπρόπουλο και εκδόθηκε από την Διεύθυνση Κυκλοφορίας του Ο.Σ.Ε. είναι δε διαθέσιμο ηλεκτρονικά, αλλά και σε έντυπη μορφή.

## Ευχαριστίες

Θερμές ευχαριστίες στον κο Χαρ. Τσετσέκο, προϊστάμενο τμήματος της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας/ΟΣΕ, για την φιλοξενία του και τις πληροφορίες που μας έδωσε.



Σ | Ο Σταθμάρχης και Προϊστάμενος του Κέντρου Ρυθμίσης Κυκλοφορίας Αθηνών, κ. Ιωάννης Τασσαλιδής σημειώνει την πορεία κάποιας αμαξοστοιχίας στον γραφικό πίνακα (Α. Κουρμπέλης)

# «Ο Οδοντωτός Διακοφτού-Καλαβρύτων 120 Χρόνια»



Ός γνωστόν, το 2016 συμπληρώθηκαν 120 χρόνια από την έναρξη λειτουργίας του οδοντωτού σιδηροδρόμου Διακοφτού-Καλαβρύτων. Με αφορμή την επέτειο αυτή, έλαβαν χώρα διάφορες εκδηλώσεις και υλοποιήθηκαν πρωτοβουλίες πολλές εκ των οποίων έφεραν τη σφραγίδα του Σ.Φ.Σ., που είτε τις διοργάνωσε σε συνεργασία με τον Ο.Σ.Ε, είτε συμμετείχε σε αυτές ενεργά και ουσιαστικά. Μία από αυτές τις πρωτοβουλίες ήταν και η έκδοση του βιβλίου: «Ο Οδοντωτός Διακοφτού-Καλαβρύτων-120 Χρόνια» του Γ. Νάθενα.

Ο υπότιτλος του βιβλίου «Ιστορία-Παρουσίαση-Περιήγηση» περιγράφει ακριβώς και το περιεχόμενο του: πρόκειται για μια αποτύπωση της ιστορίας του οδοντωτού από την εποχή της κατασκευής του (και τα προ αυτής) μέχρι σήμερα, μια παρουσίαση αυτού του μοναδικού στη χώρα μας σιδηροδρόμου (τεχνικά χαρακτηριστικά, τροχαίο υλικό κλπ) και, τέλος, μια περιήγηση στην πανέμορφη διαδρομή που διασχίζει το οδοντωτό τριανάκι, καθώς σκαρφαλώνει από την παραλία του Διακοφτού στα μαρτυρικά Καλάβρυτα, διασχίζοντας το φαράγγι του Βουραϊκού. Μέσα από τις 200 σελίδες του βιβλίου, ο συγγραφέας, λάτρης αλλά και μελετητής του οδοντωτού, μας δίνει μια πλήρη εικόνα όχι μόνο του ίδιου του τριανού, της ιστορίας του, των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του κλπ, αλλά και του ρόλου που έπαιξαν (και ακόμη παίζουν) στην λειτουργία του οι σιδηροδρομικοί και οι κάτοικοι της περιοχής, που –δικαίως– καμαρώνουν για το «τριανάκι τους», καθώς και το αποτύπωμα του τριανού αυτού στην λογοτεχνία.

Τα κείμενα του βιβλίου διανθίζονται από μεγάλο αριθμό παλαιότερων και σύγχρονων φωτογραφιών, σχεδίων, διαγραμμάτων κλπ, που, όμως, λόγω του πλήθους τους και των μικρών διαστάσεων του βιβλίου, έχουν τυπωθεί σε μικρό μέγεθος, χάνοντας έτσι, δυστυχώς, πολλή από την αισθητική, τεκμηριωτική κλπ αξία τους.

Η πρώτη έκδοση του βιβλίου, έγινε από την εταιρία «Black Light» σε περιορισμένο αριθμό αντιτύπων εκτός εμπορίου, ενώ, λίγο αργότερα, το βιβλίο επανεκδόθηκε (στο ίδιο σχήμα - μέγεθος και με μικρές βελτιώσεις) από τις εκδόσεις «Μίλητος», με πρωτοβουλία του ίδιου του συγγραφέα.

# Τα εγκαίνια του «Μουσείου Κυπριακού Σιδηροδρόμου»

Σ | Ο Σ.Σ. Ευρύχου σε λειτουργία (δεκαετία του '20)



Τελέστηκαν στις 9 Σεπτεμβρίου 2016 με μεγάλη επιτυχία, τα εγκαίνια του Μουσείου Κυπριακού Σιδηρόδρομου στην Ευρύχου, παρουσία του Υπουργού Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων και αξιωματούχων του κράτους, εκπροσώπων πολιτικών κομμάτων, πρεσβευτών και πλήθους κόσμου. Στα εγκαίνια μίλησαν ο Υπουργός Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων κος Μάριος Δημητριάδης, η Διευθύντρια του Τμήματος Αρχαιοτήτων Κύπρου Δρ Μαρίνα Σολομίδου-Ιερωνυμίδου, ο Πρόεδρος του Κοινοτικού Συμβουλίου Ευρύχου κος Ξενοφών Ξενοφώντος και ο Άγγλος ειδήμων και εκ των δωρητών του Μουσείου κος Michael Radford, ο οποίος στο τέλος της ομιλίας του χάρισε στο Μουσείο ένα αντίτυπο του βιβλίου του «Οι Σιδηρόδρομοι της Κύπρου». Οι ομιλητές τόνισαν την σημαντική συμβολή του Μουσείου στην αφύπνιση της συλλογικής μνήμης για μια ξεχασμένη πτυχή της σύγχρονης Κυπριακής ιστορίας που υπήρξε σταθμός στην τεχνολογική, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη του νησιού. Όπως είπε ο Υπουργός, «...Ο σιδηρόδρομος ήταν για την Κύπρο ένα ιστορικό γεγονός που σηματοδότησε την έξοδο του νησιού από την προβιομηχανική εποχή και δημιούργησε νέα οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα...», ενώ εξήρε την πολύπλευρη συμβολή του Τμήματος Αρχαιοτήτων Κύπρου στην διατήρηση και ανάδειξη της πολύτιμης κληρονομιάς της Κύπρου.

Τα εγκαίνια συνεχίστηκαν με ξενάγηση των επισήμων και του κοινού στους χώρους του Μουσείου και ακολούθησε δεξίωση με μουσική. Η εκδήλωση ολοκληρώθηκε με την προβολή μιας σύντομης, νοσταλγικής ταινίας με τίτλο «Αναμνήσεις από τον Κυπριακό Κυβερνητικό Σιδηρόδρομο».

Η Διευθύντρια του Τμήματος Αρχαιοτήτων Κύπρου ανέλυσε το ιστορικό της ίδρυσης του

Μουσείου, τον χαρακτήρα και τους στόχους του, που συνοψίζεται στα εξής:

Όταν το Τμήμα Αρχαιοτήτων Κύπρου κήρυξε πριν από 16 χρόνια σε Αρχαίο Μνημείο αυτό το κτίριο, τίποτε δεν θύμιζε την αρχική του χρήση ως ο νότιος τερματικός σταθμός του Κυπριακού Κυβερνητικού Σιδηρόδρομου από το 1915 μέχρι το 1932. Από τις αρχικές εγκαταστάσεις σωζόταν μόνο το κυρίως κτίριο του σταθμού, σε κακή κατάσταση.

Το 2005 το Τμήμα Αρχαιοτήτων Κύπρου ξεκίνησε τις εργασίες στον χώρο, σε μια προσπάθεια να αποκατασταθεί η αρχική εικόνα, αν όχι ολόκληρου του σταθμού, τουλάχιστον των πιο βασικών του στοιχείων. Το κτίριο επισκευάστηκε με μεγάλη φροντίδα και τα χαμένα στοιχεία του αποκαταστάθηκαν βάσει φωτογραφικών ντοκουμέντων. Ο εξωτερικός χώρος διαμορφώθηκε με τρόπο που να παραπέμπει σε αυλή σταθμού, με τη σιδηροδρομική γραμμή από αυθεντικές ράγες, την πλατφόρμα επιβίβασης, τα βαγόνια και το μεταλλικό στέγαστρο που κατασκευάστηκε σύμφωνα με αυθεντικό σχέδιο της εποχής της Αγγλοκρατίας. Στη νότια πλευρά δημιουργήθηκε κήπος με τριανταφυλλίες και γρασίδι που του δίνουν μια «βρετανική» νότα.

Το υλικό της έκθεσης προέρχεται από δωρεές και αποτελείται από αυθεντικά σχέδια και έγγραφα, φωτογραφίες και αντικείμενα που σχετίζονται με τον Σιδηρόδρομο της Κύπρου, καθώς και μοντέλα σταθμών και τροχαίου υλικού. Η έκθεση, που σχεδιάστηκε ειδικά για τους χώρους του παλιού σιδηροδρομικού σταθμού, χωρίστηκε σε θεματικές ενότητες που καλύπτουν τις διαφορετικές πτυχές του σιδηρόδρομου: Κατασκευή και πορεία, Σταθμοί, Ατμάμαξες, Αμαξοστοιχίες και Επιβατικές Υπηρεσίες, Προσωπικό, Ταχυδρομικές Υπηρεσίες, Μεταλλευτικός Σιδηρόδρομος, και το Τέλος του Κυπριακού Κυβερνητικού Σιδηρόδρομου.

Σ | Ο Σ.Σ. Ευρύχου σήμερα μετά τις εργασίες συντήρησης και αποκατάστασης από το Τμήμα Αρχαιοτήτων Κύπρου (Π. Κάσσαρης)





Σ / Στιγμιότυπο από την τελετή των εγκαινίων

## Μουσείο Κυπριακού Σιδηρόδρομου

Περίπου 2 χλμ δυτικά του χωριού Ευρύχου, στο Τρόδος.

Από Λευκωσία: Δρόμος Β29 προς Τρόδος - Ευρύχου.

**Από Λεμεσό:** Δρόμος Β28 από Πολεμίδα προς Τρόδος και Β29 προς Κακοπετριά-Ευρύχου μέσω Σαϊττά.

Από την είσοδο της Ευρύχου μέχρι το Μουσείο υπάρχουν καθοδηγητικές καφέ πινακίδες στις οποίες αναγράφεται

**Μουσείο Κυπριακού Σιδηρόδρομου.**

### Ώρες λειτουργίας:

Θερινό ωράριο (16 Απριλίου - 15 Σεπτεμβρίου)

Δευτέρα - Κυριακή: 9:30 - 17:00

Χειμερινό ωράριο (16 Σεπτεμβρίου - 15 Απριλίου)

Δευτέρα - Κυριακή: 08:30 - 16:00

# «ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ» 1986-2017: 31 ΧΡΟΝΙΑ - 50 ΤΕΥΧΗ

**Η** «ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ», το περιοδικό του Σ.Φ.Σ., γιορτάζει φέτος διπλά: αφ' ενός μεν γίνεται 31 ετών, αφ' ετέρου δε συμπληρώνει τα 50 της τεύχη.

Η «Σ» γεννήθηκε τον Φεβρουάριο του 1986. Το πρώτο τεύχος (όπως και τα επόμενα επτά) δεν ήταν παρά ταπεινά, ασπρόμαυρα, δακτυλογραφημένα 8σέλιδα (σε σχήμα Α5), που αρχικά αναπαράγονταν σε απλές φωτοτυπίες. Ο σύλλογος ήταν ακόμη νέος, με λίγα μέλη και πενιχρούς – σχεδόν ανύπαρκτους – οικονομικούς πόρους, αλλά η φλόγα και η ανάγκη διάδοσης της σιδηροδρομοφιλίας ήταν μεγάλη και δυνατή. Ο Σ.Φ.Σ., άλλωστε, έπρεπε να έχει τη δική του φωνή για να μπορεί να παρεμβαίνει υπέρ του σιδηροδρόμου, σε εκείνους δε τους καιρούς που δεν υπήρχε ακόμη το διαδίκτυο κλπ, η έκδοση ενός εντύπου ήταν μονόδρομος.

Μονόδρομος μεν, αλλά πολύ σύντομα αποδείχθηκε ότι η απόφαση του τότε Δ.Σ. για την έκδοση ενός «δικού μας» περιοδικού, ήταν απόλυτα σοφή. Σε αυτά τα 31 χρόνια που μεσολάβησαν έκτοτε, η «Σ», αργά αλλά σταθερά, κατέκτησε επάξια τη θέση του καλύτερου και εγκυρότερου σιδηροδρομικού περιοδικού στην Ελλάδα, αφού όλα τα υπόλοιπα που κυκλοφορούσαν τότε ήταν είτε εκδόσεις συνδικαλιστικών σιδηροδρομικών φορέων, είτε εκδοτικές απόπειρες του Ο.Σ.Ε., που, δυστυχώς, δεν ευδοχώθηκαν. Τα τελευταία, μάλιστα, χρόνια, η «Σ» είναι το μοναδικό σιδηροδρομικό περιοδικό που εξακολουθεί να εκδίδεται στη χώρα μας, καλύπτοντας έτσι ένα σοβαρό κενό στην σχετική βιβλιογραφία.

Η «Σ» είναι ένα περιοδικό εξειδικευμένο μεν, αλλά ανοιχτό σε όλους. Με εξαίρεση λογοτεχνικά κείμενα (πεζογραφία, ποίηση κλπ), δέχεται προς δημοσίευση οτιδήποτε αφορά στον σιδηρόδρομο και, γενικότερα, τα μέσα σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό κλπ) με έμφαση, φυσικά, στην Ελλάδα, αλλά και διεθνώς. Ξεφυλλίζοντας κάποιος τα 50 αυτά τεύχη του περιοδικού, θα διαπιστώσει ότι, εκτός από τις μόνιμες σελίδες μας («Δραστηριότητες του Σ.Φ.Σ.» και «Σιδηροδρομικά Νέα»), στην «Σ» έχουν δημοσιευτεί περισσότερα από 370 άρθρα – όλα πρωτότυπα – γραμμένα από έγκυρους ειδικούς επιστήμονες και γνώστες του αντικείμενου, Έλληνες και ξένους, στην πλειονότητα τους μέλη του Σ.Φ.Σ. Η πλούσια αυτή ύλη, καλύπτει όλη την γκάμα των σιδηροδρομικών θεμάτων: άρθρα ιστορικά, τεχνικά, ταξιδιωτικά, αναμνήσεις και μαρτυρίες σιδηροδρομικών, βιβλιοπαρουσιάσεις κλπ. καθώς και κείμενα γνώμης και τεκμηριωμένων θέσεων του Σ.Φ.Σ. για τις σιδηροδρομικές εξελίξεις στην Ελλάδα, ενώ σε 3 περιπτώσεις με την έκδοση αντίστοιχων ειδικών τευχών, η «Σ» παρουσίασε ολοκληρωμένα θεματικά αφιερώματα: «Σιδηρόδρομος και Περιβάλλον» (1987) και «Οδοντωτός» (1996 και 2016).

Πέραν, ωστόσο, της αρθρογραφίας, το άλλο μεγάλο πλεονέκτημα της «Σ» είναι η εξαιρετική της εικονογράφηση, προκειμένου δε η εικονογράφηση αυτή να τονίζεται ιδιαίτερα, αποφασίστηκε (2004) να αυξηθούν οι διαστάσεις του περιοδικού, που τώρα κυκλοφορεί σε μέγεθος 24,5 X 32 εκ.. Στα 30 αυτά χρόνια, πολλά μέλη και φίλοι του Σ.Φ.Σ. εξελίχθηκαν σε σπουδαίους σιδηροδρομικούς φωτογράφους και έτσι το περιοδικό μας καθιερώθηκε ως το κατ' εξοχήν εργαλείο για την ανάδειξη του πλούσιου έργου των ανθρώπων αυτών. Ταυτόχρονα, στο περιοδικό δημοσιεύονται και φωτογραφίες παλαιότερων εποχών, πολλές από τις οποίες είναι ιδιαίτερα σπάνιες, δυσεύρετες ή δημοσιεύονται για πρώτη φορά. Έτσι, εκτός από την αισθητική τους αρτιότητα, στην πλειονότητα τους οι φωτογραφίες που θα δει κάποιος στην «Σ» αποτελούν ταυτόχρονα και ντοκουμέντα τεκμηρίωσης της ιστορίας, του τροχαίου υλικού, των ανθρώπων του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα κλπ. Υπό αυτή την έννοια, οι φωτογραφίες, αλλά και η υπόλοιπη πρωτότυπη εικονογράφηση της «Σ» (πίνακες, εικονογραφήσεις, σχέδια, διαγράμματα, χάρτες κλπ) αποτελούν, μαζί με την αρθρογραφία ή και ξεχωριστά, μοναδική πηγή πληροφόρησης για κάθε μελετητή ή σιδηροδρομοφιλή.

Η έκδοση της «Σ», η οποία ως γνωστόν δεν κυκλοφορεί στο εμπόριο, είναι αποτέλεσμα της συλλογικής προσπάθειας πολλών ανθρώπων. Πρόκειται για ένα επίπονο, χρονοβόρο και κοστοβόρο έργο, στο οποίο συμμετέχουν, για τρεις ολόκληρες δεκαετίες, δεκάδες μέλη του Σ.Φ.Σ. Παρ' όλα αυτά, από τα πρώτα σχεδόν τεύχη, η επιμέλεια της ύλης του περιοδικού ήταν και είναι ευθύνη μιας ολιγομελούς Συντακτικής Ομάδας, τα μέλη της οποίας αφιλοκερδώς, εθελοντικά και χωρίς να είναι επαγγελματίες, παρήγαγαν και εξακολουθούν να παράγουν ένα περιοδικό

εξαιρετικής ποιότητας, μεγάλης επιστημονικής αξίας και υψηλής τεχνικής αρτιότητας. Μεταξύ αυτών που θήτευσαν στο μετερίζι αυτό και ως ελάχιστο φόρο τιμής και ευχαριστιών απέναντί τους, θεωρούμε καθήκον μας να αναφέρουμε τους: Γρ. Καραθανάση, Α.Κλώνο, Απ. Κουρμπέλη, Δ. Κουτελίδη †, Σ. Κωνσταντόπουλο, Επ. Μωύτζε, Γ. Νάθενα, Σ. Νικολόπουλο, Κ.Πιπίνη, Γ. Τόγια, Ν. Φώτη και Β. Χωριάτη.

Η παρούσα Συντακτική Ομάδα της «ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑΣ» ευχαριστεί από βάθους καρδιάς όλους εκείνους τους επώνυμους και ανώνυμους, Έλληνες και ξένους, μέλη και φίλους του Σ.Φ.Σ. που συνέβαλαν στο παρελθόν και συμβάλλουν ακόμη στην συνέχιση της έκδοσης αυτού του μοναδικού σιδηροδρομικού περιοδικού στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένου και του Ο.Σ.Ε. που βοηθά ποικιλοτρόπως στην επίτευξη του στόχου αυτού. Η δική μας φιλοδοξία είναι να ανεβάσουμε τον πήχυ της ποιότητας του περιοδικού μας ακόμη πιο ψηλά. Έτσι κι αλλιώς πάντως, την τελευταία λέξη την έχετε όλοι εσείς που μας διαβαζετε και που η κριτική και η συνεργασία σας είναι όχι μόνο επιβεβλημένη, αλλά και ευπρόσδεκτη.

Στις σελίδες που ακολουθούν θα βρείτε ένα πλήρες ευρετήριο όλων των τευχών της «Σ» (1-50), με αναλυτική παρουσίαση των τίτλων των άρθρων και των συγγραφέων τους, όπως δημοσιεύτηκαν σε κάθε τεύχος.

Η Συντακτική Ομάδα :

Ι. Ζαρταλούδης

Ι. Ζώρζος

Ν.Καντήρης

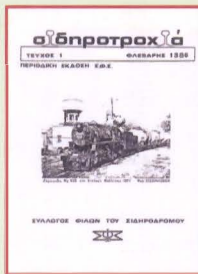
Σ. Φασούλας

Γ. Χανδρινός

σιδηροτροχιά

σιδηροτροχια

ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ



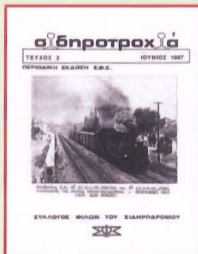
**Τεύχος 1 (2/1986)**

A/A Esslingen-ΣΠΑΠ (Γ. Νάθενας) ..... σ.4-5  
 Οισωζόμενες ατμαμαξες των ελληνικών  
 σιδηροδρόμων ..... σ.6-7  
 Βιβλιοπαρουσίαση: "Railways of the French Alps"  
 και "Ιστορικό των ελληνικών σιδηροδρόμων" ..... σ.6



**Τεύχος 4 (4/1988)**

Σκεψεις για το μετρό της Αθήνας (Γ. Νάθενας)..... σ.4-6  
 A/A BREDA A1 - A14 (Δ. Κουτελίδης) ..... σ.8-9  
 Η διατήρηση των παλιών οχημάτων (ΣΦΣ)..... σ.12-13  
 Βιβλιοπαρουσίαση: "Die Thessalische Eisenbahn"... σ.16



**Τεύχος 2 (6/1987)**

Το ξήλωμα της γραμμής Περάματος (ΣΦΣ) ..... σ.4-5  
 Δ/Η Electroputere-Craiova (Α. Κλώνος) ..... σ.6-7  
 Βιβλιοπαρουσίαση: "Last Steam Locomotives  
 of Spain and Portugal" ..... σ.12



**Τεύχος 5 (7/1988)**

H DB 221 133-2 στην Ελλάδα (Α. Κλώνος) ..... σ.6-7  
 Δ/Η MLW A451 - A470 (Α. Κουρμπέλης) ..... σ.8-9  
 Οι ατμάμαξες βοηθητικής ωθήσεως  
 των συρμών (Μ. Κωνσταντινίδης) ..... σ.10  
 Ατμάμαξα Λβ951-966  
 (Β. Κακάτσιος-Δ. Κουτελίδης-Α. Κουρμπέλης) ..... σ.12-13



**Έκτακτο Τεύχος (10/1987)**

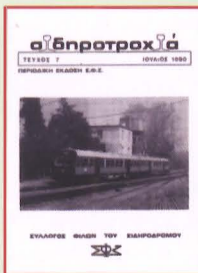
**Αφιέρωμα: Σιδηρόδρομος & Περιβάλλον**

Μεταφορές και περιβάλλον (Β. Προφυλλίδης) .... σ.8-12  
 Ημερίδα για το τραμ και το Μετρό  
 στη Θεσσαλονίκη (Β. Προφυλλίδης) ..... σ.13-16  
 Η δεύτερη νεότητα των ελαφρών αστικών  
 σιδηροδρόμων και τροχιοδρόμων και  
 η συμβολή τους στην προώθηση των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών  
 και της ποιότητας της ζωής στις πόλεις (Γ. Νάθενας) ..... σ.19-29  
 Πρόταση για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου  
 αστικού-προαστιακού περιφερειακού / τοπικού σιδηροδρομικού  
 δικτύου στην ευρεία μητροπολιτική περιοχή  
 Αθηνών-Πειραιώς-περιχώρων Αττικής (ΣΦΣ)..... σ.31-47  
 Συγκοινωνιακό Κέντρο Μενιδίου: Ένας ζωτικός κόμβος  
 μετεπιβίβασης για την συνδυασμένη αστική, προαστιακή  
 και υπεραστική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση (Κ. Ζέκος) ..... σ.49  
 Ενεργειακά και περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα  
 των σιδηροδρόμων (Ν. Σμπαρούνης)..... σ.50-51  
 Το τρενακι του Πηλίου: Οι προτάσεις του ΣΦΣ ..... σ.52-53  
 Οι ομορφιές των ελληνικών σιδηροδρόμων (Γ. Νάθενας) ..... σ.54-60



**Τεύχος 6 (2/1989)**

Ηλεκτρική A/A Billard Αβδφπτ 3001-3003  
 (Γ. Νάθενας-Α. Κουρμπέλης) ..... σ.8-9  
 Το πρώτο Ελληνικό βαγόνι (Α. Κλώνος) ..... σ.12-13



**Τεύχος 7 (7/1990)**

Πελοπόννη-σος (ΣΦΣ) ..... σ.4-7  
 Δ/Η ALCO A201-A210 (Α. Κουρμπέλης) ..... σ.8-9



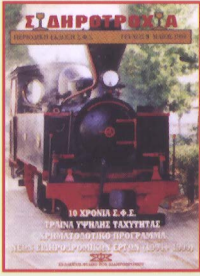
**Τεύχος 3 (12/1987)**

ΗΣΑΠ- MAN/Siemens 901-937 ..... σ.6-7  
 1937-1987: Μισός αιώνας A/A MAN (Δ. Κουτελίδης)... σ.8-9  
 Βιβλιοπαρουσίαση: "Die Eisenbahnen  
 Griechenlands" ..... σ.12



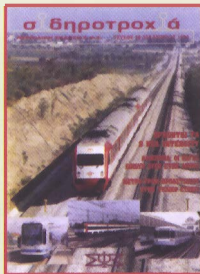
**Τεύχος 8 (3/1991)**

ΙΣ: μια καλή αρχή για τον ελληνικό σιδηρόδρομο  
 (Α. Κουρμπέλης) ..... σ.4-5  
 Δ/Η ALSTHOM 9201-9210 (Α. Κουρμπέλης)..... σ.8-9



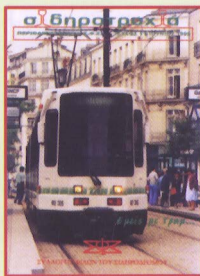
### Τεύχος 9 (5/1994)

**Ο ατιμήλατος τροχιόδρομος του Βόλου (Γ. Νάθενας)** ... σ.7  
**Λες και ήταν χτες (Γ. Νάθενας)** ... σ.8-9  
**Σιδηρόδρομος στο Άγιον Όρος (Ι. Νιώτης)** ... σ.11  
**Τα τρέινα υψηλής ταχύτητας (Γ. Νάθενας)** ... σ.12-15  
**50 χρόνια από την απόβαση στην Νορμανδία:**  
**Η συμβολή του σιδηροδρόμου (Α. Βράϊλας)** ... σ.16-17  
**Η σειρά 40-45 των ΣΘ (Ν. Σμπαρούνης)** ... σ.21  
**Συστήματα σηματοδότησης & ελέγχου κυκλοφορίας των συρμών (Κ. Λυμπεράς)** ... σ.22-24  
**Οδοιπορικό στην κοιλάδα του Νεστου (Δ. Καρατόλος)** ... σ.25-27  
**Τα τραμ της Αλεξάνδρειας (Μπ. Τρεχαντζάκης)** ... σ.28-29



### Τεύχος 10 (12/1994)

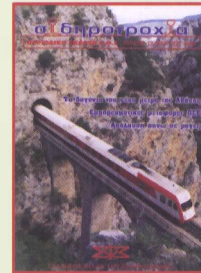
**Νητζελοηλεκτράμαξα ALCO A321-A327 (Φ. Έλλις)** ... σ.8-9  
**Πως αγάπησα και πως θυμάμαι τα τρέινα και τα τραμ (Γ. Νάθενας)** ... σ.10-14  
**Μια γραμμή που δεν λειτούργησε ποτέ (Σ. Φασούλας)** ... σ.15-16  
**Οι ράγιες δίνουν την λύση στην Αθήνα (ΣΦΣ)** ... σ.17-30  
**β.Ο προαστικός σιδηρόδρομος (Τομέας Τεκμηρίωσης του ΣΦΣ)** ... σ.17-30  
**γ.Το τραμ της Αθηνάς**  
**Το τρένο των "πετρελαίων" της Μεγαλόπολης (Β. Χωριάτης)** ... σ.31-33  
**Το ντεκωβίλ των συμριδορυχείων της Νάξου (Σ. Κωνσταντόπουλος)** ... σ.33  
**Τα τραμ, εμείς και οι άλλοι (Α.Φιλιππουπολίτης)** ... σ.34-36  
**Το τρενάκι του Πηλίου (Δ. Κουτελίδης)** ... σ.37-40  
**Μηχανές ντήζελ (Τ. Λαμπρόπουλος)** ... σ.42-44



### Τεύχος 11 (6/1995)

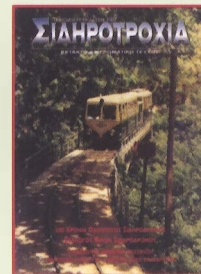
**"Τις εστίν σιδηροδρομόφιλος"; (Μ. Τρεχαντζάκης)** ... σ.6  
**Τραίνο και marketing (1) (Α.Φιλιππουπολίτης)** ... σ.7  
**Αυτοκινητάμαξα FIAT A-A 11-26 (Α. Κουρμπέλης-Γ. Νάθενας)** ... σ.8-9  
**Οι θησαυροί των ΗΣΑΠ (Γ. Νάθενας)** ... σ.10-12  
**Σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές: η περίπτωση των ΗΠΑ (Ι. Νιώτης)** ... σ.13  
**Η λείανση των σιδηροτροχιών στο τμήμα Οινόη-Τιθορέα (Σ. Γουλάκος)** ... σ.14  
**Ο Σ.Σ. Αγ. Διονυσίου αναβαθμίζεται (Πειραιώτης)** ... σ.15  
**Ο σιδηρόδρομος του Εβρου (Δ. Παπαδημητρίου-Γ. Νάθενας-Ν. Σμπαρούνης)** ... σ.16-22  
**Decauville, όπως σιδηρόδρομος 60 cm (Ι. Ζαρταλούδης)** ... σ.23-26

**Το μετρό και τα τραμ της Πράγας (Δ. Καρατόλος)** ... σ.27-28  
**Ο μονοσιδηρόδρομος στους Έρμονες (Σ. Κωνσταντόπουλος)** ... σ.28  
**Σιδηροδρομική γραμμή εύκαμπτης & άκαμπτης έδρασης (Ι. Ζαρταλούδης)** ... σ.30-33  
**Η αναγκαιότητα σύνδεσης της Ηπείρου με το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο (Σ. Φασούλας)** ... σ.37-39  
**Η σιδηροδρομική γραμμή Ασπροχώματος-Μεσσήνης (Η. Νταΐβις)** ... σ.38-39  
**Αττικός σιδηρόδρομος (Σ. Κωνσταντόπουλος)** ... σ.40-41  
**Η σιδηροδρομική γέφυρα του Ρεμάγκεν (Α. Βράϊλας)** ... σ.42-43  
**Οι αγώνες των σιδηροδρομικών στην Κατοχή (Σ. Φασούλας-Ντ. Βασιλόπουλος)** ... σ.43



### Τεύχος 12 (3/1996)

**Τραίνο & marketing (2) (Α. Φιλιππουπολίτης)** ... σ.6-8  
**Πολυτέλεια και άνεση στις ράγες (μέρος 1ο) (Σ. Φασούλας-Α. Κλώνος)** ... σ.9-13  
**Η ορθή αξιολόγηση των επενδύσεων στον ΟΣΕ (Σ.Φ.Σ.)** ... σ.14-16  
**Το σχέδιο πλαισίου ανάπτυξης του ΟΣΕ (Σ.Φ.Σ.)** ... σ.17-18  
**Η αναγέννηση των τοπικών σιδηροδρόμων (Ν. Σμπαρούνης-Γ. Νάθενας-Α. Κλώνος)** ... σ.21-26  
**Εμπορευματικές μεταφορές ΟΣΕ: Όρα μηδεν (Γ. Νάθενας)** ... σ.29-37  
**Τα τρέινα που έρχονται στο μετρό της Αθήνας (Α. Σταυρόπουλος)** ... σ.42-44



### Τεύχος 13 (1996)

**Αφιέρωμα: Διακοφτό - Καλάβρυτα**

**Βασικά τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδοντωτών σιδηροδρόμων διεθνώς (Χ. Πυργίδης-Γ. Νάθενας)** ... σ.6-14  
**Ο οδοντωτός και η απόφαση κατασκευής του (Α. Φιλιππουπολίτης)** ... σ.15-16  
**Η γραμμή και τα τεχνικά έργα του οδοντωτού (Γ. Νάθενας)** ... σ.18-19  
**Αναμνήσεις-μαρτυρίες** ... σ.20  
**Θυμάμαι (Α. Χρόνης)** ... σ.21-23  
**Πως σώθηκε ο οδοντωτός στις αρχές του 1944 (Α. Χρόνης)** ... σ.23  
**Ταξιδεύοντας με τον οδοντωτό (Α. Φιλιππουπολίτης)** ... σ.24-31  
**Λειτουργία, εκμετάλλευση και τροχαίο υλικό (Γ. Νάθενας)** ... σ.32-41  
**Προτάσεις για την επιβίωση και αναβάθμιση του οδοντωτού Διακοφτού-Καλαβρύτων (ΣΦΣ)** ... σ.42-47  
**Πρόταση για τον χαρακτηρισμό του Χελμού και του Βουραϊκού ως προστατευομένων περιοχών (Η. Αποστολίδης)** ... σ.50-53  
**Από την επισκευή της ατιμάμαξας ΔΚ 8001 (Ντ. Βασιλόπουλος)** ... σ.54-55



**Τεύχος 14 (12/96)**

**H ALCO A301-A310 (Α. Κουρμπέλης)** ..... σ.5-6  
**Ο σιδηρόδρομος της Δυτικής Στερεάς - ΣΒΔΕ**  
*(Σ. Κωνσταντόπουλος)* ..... σ.7-9  
**Το πέρασμα του Πλαταμώνα (Γ. Νάθενας)** ..... σ.11  
**Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου:**  
*ώρα μηδέν (Τ. Λαμπρόπουλος-Γ. Νάθενας)* ..... σ.12-23  
**Πολυτέλεια και απόλαυση πάνω σε ράγιες (μέρος 2ο) (ΣΦΣ)** ..... σ.26-33  
**Το τριανάκι Βόλου-Μηλεών ξανά στις πλαγιές του Πηλίου (ΣΦΣ)** ..... σ.34-35  
**Το 757 Τάγμα Σιδηροδρόμων του Αμερικανικού Στρατού (Α. Βράιλας)** ... σ.36-37  
**Υπολογισμός αντίστασης κίνησης σιδηροδρομικών οχημάτων (Ι. Ζαρταλούδης)** ..... σ.40-43



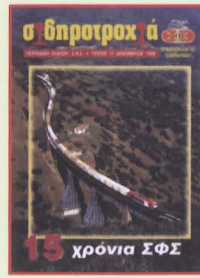
**Τεύχος 15 (7/1997)**

**Η αναβίωση μιας εγκαταλελειμμένης γραμμής (Σ.Φ.Σ.)** .. σ.5-6  
**Ελκτικές μονάδες τριφασικής τεχνολογίας για τον ΟΣΕ (Ι. Μαγκανάρης)** ..... σ.8-12  
**Η πρώτη ηλεκτράμαξα του ΟΣΕ** ..... σ.13  
**A/A Ganz-Mavag A.A.91-100 & 1101** ..... σ.14-15  
**Ιστορικό της γραμμής Μοναστηρίου (Σ. Φασούλας)** ..... σ.16-18  
**Βασιλικά τρέινα, βασιλικά βαγόνια (Μ. Κωνσταντινίδης)** ..... σ.19-21  
**Μετρο Αθήνας: Πίνακες 20kV για την κίνηση των τρέινων και τον φωτισμό / αερισμό των σταθμών (Σ. Αντωνάτος)** ..... σ.22-23  
**Τι απέγιναν οι γραμμές του τραμ? (Α. Κουρμπέλης)** ..... σ.26-33  
**Προσεγγίζοντας την σιδηροδρομική προϊστορία (Ι. Ζαρταλούδης)** ..... σ.34-42



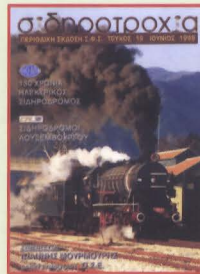
**Τεύχος 16 (1/1998)**

**Επαναλειτουργία του τραμ στην Αθήνα (Σ. Φασούλας)** ..... σ.4-6  
**Ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός της Θεσσαλονίκης (Κ. Πιπίνης)** ..... σ.7  
**Δοκιμάζοντας το ICE-S (Ν. Κλώνος-Α. Κλώνος)** ..... σ.9  
**Τραμ εναντι μετρό στην πρωτεύουσα (Θ. Βλαστός)** ..... σ.10-21  
**Νητζελοηλεκτράμαξα ALCO A9101-A9112 (Θ. Έλλιου)** ..... σ.22-25  
**Ο Χ.Τρικούπης και τα μετρικά σιδηροδρομικά δίκτυα (Σ. Φασούλας)** ... σ.26-29  
**Θα ξαναλειτουργήσει το τραμ στον Πειραιά? (Πειραιώτης)** ..... σ.29-32  
**Από την κατασκευή της πρώτης ελληνικής ατμάμαξας για τους Σ.Α. (Μ. Κωνσταντινίδης)** ..... σ.33-34  
**150 χρόνια Ελβετικών σιδηροδρόμων (Σ. Κωνσταντόπουλος)** ..... σ.35  
**Επίσκεψη στο εργοστάσιο της Adtranz (Α. Κλώνος - Ν. Κλώνος)** ..... σ.36-37  
**Η κοιλάδα του Ασωπού (Δ. Καρατόλος)** ..... σ.38-40  
**Οι πρώτες ηλεκτράμαξες του ΟΣΕ (Α. Κλώνος-Ν. Κλώνος)** ..... σ.41  
**Υπηρεσίες logistics σε σιδηροδρομικό κορμό (Β. Ευμολπίδης)** ..... σ.43



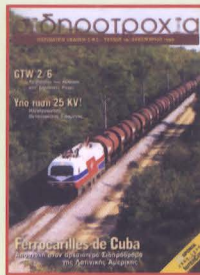
**Τεύχος 17 (12/1998)**

**Νυχτερινό τρέινο για την Δαμασκό (Κ. Σαραντόπουλος)** . σ.7-8  
**Αναμνήσεις από τους σιδηροδρόμους Πελοποννήσου (Β. Γκολφινόπουλος)** ..... σ.9  
**Διέκοψε την λειτουργία του ο ιστορικός Θεσσαλικός Σιδηρόδρομος (ΣΦΣ)** ..... σ.10-12  
**Οι Baldwins του WDLR στην Ελλάδα (Ι. Ζαρταλούδης)** ..... σ.16-19  
**Αθήνα 2004: πρόταση πολιτισμού για τις μετακινήσεις στην πόλη (Θ. Βλαστός)** ..... σ.20-23  
**Κριτική και προτάσεις στο Business Plan του ΟΣΕ (ΣΦΣ)** ..... σ.26-35  
**Αντίδραση των τοπικών κοινωνιών στην συρρίκνωση του σιδηροδρόμου (συλλογικό)**  
**Αναμνήσεις από τους σιδηροδρ. Πελοποννήσου (Β.Γκολφινόπουλος)**



**Τεύχος 18 (6/1999)**

**A/A Ferrostaal -Esslingen (Θ. Έλλιου-Κ. Κακαβάς)** . σ.14-15  
**130 χρόνια αστικού σιδηροδρόμου Αθήνας-Πειραιά (επιμ. Γ. Νάθενας)** ..... σ.16-25  
**Η νέα γραμμή τραμ στο Παρίσι (Κ.Πιπίνης)** ..... σ.30-31  
**1829-1999: 170 χρόνια Rocket (Ι. Ζαρταλούδης)** . σ.32-35  
**Οδοιπορικό στο μικρό δίκτυο του Μεγάλου Δουκάτου (Δ. Κουτελίδης)** ..... σ.36-41  
**Συνέντευξη με τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ Ι.Μουρμούρη** ... σ.42-44  
**Οι Δ/Η Α471-Α496: Ένας χρόνος στην Ελλάδα (Α. Κλώνος)** ..... σ.45-47



**Τεύχος 19 (12/1999)**

**Ηλεκτροκίνηση Θεσσαλονίκης-Ειδομένης (Ι. Ζαρταλούδης-Α. Κλώνος)** ..... σ.16-26  
**Σιδηροδρομική βοήθεια στο Κόσοβο** ..... σ.27  
**Το Railbus GTW 2/6 στις ελληνικές ράγιες (Α. Κλώνος-Ι. Ζαρταλούδης)** ..... σ.28-29  
**1989-1999: 10 χρόνια IC (Α. Κλώνος - Γ. Νάθενας)** ..... σ.32-34  
**Νητζελάμαξα MITSUBISHI 9401-9420 (Α. Κουρμπέλης)** ..... σ.36-37  
**Τα τραμ του Mülheim (Κ. Πιπίνης)** ..... σ.38-39  
**The railway is dead, long live the railway (Ι. Ζαρταλούδης)** ..... σ.40-43  
**Κούβα: Ο σιδηρόδρομος στη χώρα του καπνού και της ζάχαρης (Γ. Νάθενας)** ..... σ.44-53  
**Αττικό Μετρό** ..... σ.54  
**Δοκιμές του GTW**  
**Αττικό Μετρό**



## Τεύχος 20 (6/2000)

**Τα παραλειπόμενα του νέου Μετρο της Αθήνας (Α. Μπίθας)** . . . . . σ.18-26

**Με κανονικό εύρος στην Καρδίτσα (Κ. Πιπίνης)** . .σ.28-29

**Fly & Rail: Σιδηροδρομικές συνδέσεις αεροδρομίων. Η περίπτωση της Αθήνας (Γ. Νάθενας)** . . . . . σ.32-39

**Δηζελοηλεκτράμαξα MLW A501-510 (Φ. Έλλις)** . . . . . σ.40-41

**Rhatische Bahn: η νέα γραμμή Vereina (Ι. Ζαρταλούδης)** . . . . . σ.42-45

**100 χρόνια Παρισινό μετρό (Κ. Πιπίνης)** . . . . . σ.46-48

**Τραμ στο Ηράκλειο (Κ. Πιπίνης)** . . . . . σ.49

**Με το IC του ΟΣΕ στην Κωνσταντινούπολη (Α. Κουρμπέλης)** . . . . . σ.50-51

**Εισαγωγή στον σιδηροδρομικό μοντελισμό (Ν. Φώτης)** . . . . . σ.52-53

**Η ανατίναξη της γέφυρας του Ασωπού (Α. Βράιλας)** . . . . . σ.55-59



## Τεύχος 21 (1/2001)

**Roll out για την ανακατασκευασμένη A461 (Κ. Κακαβάς)** . σ. 14

**Berlin - InnoTrans 2000 (Γ. Καραθανάσης)** . . . . . σ.18-21

**Η ζεύξη του Øresund (Τ. Λαμπρόπουλος)** . . . . . σ.22-25

**Slabtrack: Σταθερή επιδομή στα Τέμπη (Α. Καπακλής)** . σ.28-33

**MLW A504: re-born in the USA (Α. Κουρμπέλης)** . . σ.34-35

**Δηζελάμαξα ελιγμών KRUPP A101-A130 (Φ. Έλλις)** . . . σ.36-37

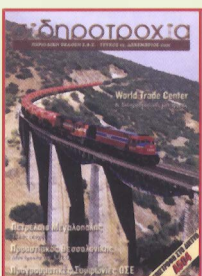
**Μετρό: Σύνταγμα - Δάφνη (Κ. Πιπίνης)** . . . . . σ.38-39

**ÜSTRA TW 2000: το ασημένιο βέλος του Αννόβερου (Κ. Πιπίνης)** . . . . . σ.42-44

**Χαμηλές πτήσεις: Στο πιλοτήριο του TGV (Α. Μπίθας)** . . . . . σ.48-51

**Στο πιλοτήριο του TGV (Α. Μπίθας)**

**Μετρό: Σύνταγμα - Δάφνη (Κ. Πιπίνης)**



## Τεύχος 22 (12/2001)

**Microsoft Train Simulator (Ν. Φώτης)** . . . . . σ.7-9

**Nippon Sharyo Diesel (Φ. Έλλις)** . . . . . σ.10

**Τα πετρέλαια της Μεγαλόπολης: τέλος εποχής (Κ. Κακαβάς - Θ. Αγάσας)** . . . . . σ.14-17

**Η 11η Σεπτεμβρίου και οι σιδηροδρομικές μεταφορές (Ν. Σμπαρούνης)** . . . . . σ.18-21

**A504: Από το Illinois στο Μ.Α.Ι. (Α. Κλώνος)** . . . . . σ.22-25

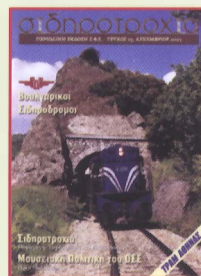
**Λειτουργία προαστιακού σιδηρόδρομου στη γραμμή Θεσσαλονίκης-Σκύδρας (Χ. Πυργίδης)** . . . . . σ.28-38

**Μουσειακός Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας (Δ. Καρατόλος)** . . . . . σ.40

**Viva Roma! (Κ. Πιπίνης)** . . . . . σ.46-48

**Microsoft Train Simulator (Ν. Φώτης)**

**Ο εθνικός σιδηρόδρομος χάνει το τρένο (ΣΦΣ)** . . . . . σ.41-45



## Τεύχος 23 (12/2002)

**Οι Βουλγαρικοί σιδηρόδρομοι (Γ. Καραθανάσης)** . . . σ.12-17

**Σιδηροτροχιά: παραγωγή, συγκόλληση και ελαττώματα (Ε. Μωυζές)** . . . . . σ.20-28

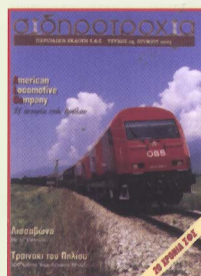
**Υβριδικές Δ/Η του μητροπολιτικού δικτύου της Αθήνας (Ν. Σμπαρούνης)** . . . . . σ.30-31

**Ο "σύρτης" αδειάζει** . . . . . σ.32-35

**Το τραμ της Αθήνας στην τελική ευθεία** . . . . . σ.36-39

**Τορόντο: Τόπος συνάντησης των τραμ (Κ. Πιπίνης)** . . . . . σ.40-42

**Μουσειακή πολιτική του ΟΣΕ: Ποια πολιτική? (ΣΦΣ)** . . . . . σ.43-47



## Τεύχος 24 (6/2003)

**ALCO: Το χρονικό μιας μεγάλης σιδηροδρομικής βιομηχανίας (Γ. Χανδρινός-Λ. Παπαδημητρίου)** . . . . σ.16-22

**Στην Καλαμπάκα, στην Καλαμπάκα... (ΣΦΣ)** . . . σ.26-29

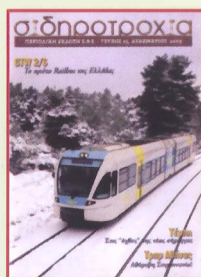
**Οι ÖBB στην Μακεδονία (Α. Κλώνος-Ν. Κλώνος)** . . σ.30-31

**Δ/Υ Ganz Mavag A251-A261 (Φ. Έλλις)** . . . . . σ.32-33

**Μέθοδοι υπολογισμού της κυκλοφοριακής ικανότητας σιδηροδρομικής γραμμής (Χ. Πυργίδης)** . . . . . σ.34-39

**Λισσαβόνα: "Ειέτρικος" στην πόλη των θαυμάτων (Α. Κουρμπέλης-Κ. Πιπίνης)** . . . . . σ.40-43

**100 χρόνια σιδηροδρόμου Άνω Λεχωνίων-Μηλεών (Γ. Νάθενας)** . . . . . σ.44-47



## Τεύχος 25 (12/2003)

**GTW 2/6 (Ι. Ζαρταλούδης - Α. Κλώνος)** . . . . . σ.12-20

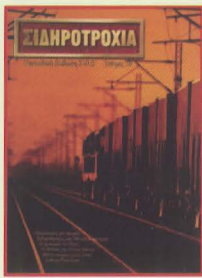
**Το έργο των Τεμπών (Γ. Καραθανάσης-Ε. Μωυζές)** . . σ.28-32

**Διαχρονικές εικόνες στις ράγες (Α. Μπίθας)** . . . . σ.34-35

**Βασιλεία: Η πρωτεύουσα των τραμ (Α. Καπακλής)** . . . σ.38

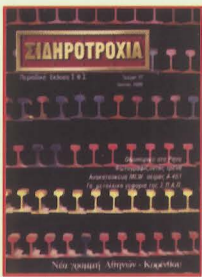
**Διερεύνηση θορύβου & δονήσεων στο τραμ της Αθήνας (Κ. Βογιατζής)** . . . . . σ.39-43

**Η κεντροευρωπαϊκή πολιτική δρομολόγησης και η ελληνική περίπτωση (Τ. Λαμπρόπουλος)** . . . . . σ.44-47



**Τεύχος 26 (12/2004)**

Ολυμπιακές μεταφορές (Γ. Τόγιας) ..... σ.11-16  
 Η μάχη των σιδηροδρόμων: Τα μεγάλα σαμποτάζ της αντίστασης στην κατοχική Ελλάδα (1941-44) (Γ. Χανδρινός) ..... σ.18-22  
 Flambana -Νορβηγία (Σ. Νικολόπουλος)..... σ.24-28  
 Νέο όχημα καταγραφής σφαλαμάτων μετρικής γραμμής (Σ. Παπανδρέαδης) ..... σ.29-30  
 Νέοι συρμοί του μετρό για το αεροδρόμιο της Αθήνας (Β. Κατσαρέας) .. σ.35-37  
 Φύλλο πορείας μιάς ζωής (μέρος 1ο) (Α. Φιλιππουπολίτης) ..... σ.38-42  
 Σιδηροδρομικός μοντελισμός (Ι. Χαζάπης) ..... σ.43-47  
 Ομιλείτε σιδηροδρομικά (1) (Ν. Σμπαρούνης) ..... σ.57-58  
 Βιβλιοπαρουσίαση: "Το Τραϊνάκι του Πηλίου" ..... σ.60



**Τεύχος 27 (6/2005)**

Η νέα γραμμή Αθήνας-Κορίνθου (Β. Χωριάτης-Τ. Καραγκούνης) ..... σ.13-18  
 Σιδηρές γέφυρες στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου (Κ. Ταρναβά) ..... σ.20-24  
 Rheingold: Ο χρυσός του Ρήνου (Ν. Φώτης)..... σ.27-30  
 Ανακατασκευή της MLW σειράς A451 (Β. Κοροβέσης) .. σ.35-37  
 Φύλλο πορείας μιάς ζωής (μέρος 2ο) (Α. Φιλιππουπολίτης) ..... σ.38-43  
 Τα εύρη των σιδηροδρόμων στον μοντελισμό (Ι. Χαζάπης) ..... σ.44-48  
 Φωτογραφίζοντας τρένα (1): Κορινθιακός-Παπαδιά (Γ. Χανδρινός-Σ. Νικολόπουλος) ..... σ.49-54  
 Βιβλιοπαρουσίαση: "Το Ωραιότερο Ταξίδι" ..... σ.55  
 Ομιλείτε σιδηροδρομικά (2) (Ζ. Πρωτόπαπας) ..... σ.57-58



**Τεύχος 28 (12/2005)**

Το τραμ ήρθε για να μείνει (Ι. Μεταξάς-Γ. Τόγιας) .... σ.14-25  
 Η ευθύνη εκ των ατυχημάτων στις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις (Γ. Βούλγαρης) ..... σ.26-27  
 Φύλλο πορείας μιάς ζωής (μέρος 3ο) (Α. Φιλιππουπολίτης) ..... σ.28-31  
 100 χρόνια Μπράλος: 1905-2005 (Γ. Χανδρινός) ..... σ.36-37  
 Bergen Banen: Ο σιδηρόδρομος Bergen-Oslo (Σ. Νικολόπουλος) ..... σ.38-45  
 Trainz 2006 Railroad Simulator (Ν. Φώτης) ..... σ.46-49  
 Ο μύθος των ελλειμμάτων του ΟΣΕ (Σ. Φασούλας)..... σ.52  
 Η νέα σιδηροδρομική γραμμή Κορίνθου- Πάτρας (Μ. Αναστασιάδης).... σ.54-55  
 Φωτογραφίζοντας τρένα (2): Κίρκη-Συκορράχη (Α. Αναστασιάδης) .... σ.56-57  
 Βιβλιοπαρουσίαση: "Η Ελλάδα των Τρένων" ..... σ.59



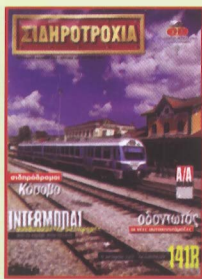
**Τεύχος 29 (6/2006)**

Ο νέος αναβαθμισμένος σιδηροδρομικός διάδρομος: Από τον Πειραιά στις Τρείς Γέφυρες (Σ. Γουλάκος) ..... σ.14-17  
 Το Μουσείο των ΗΣΑΠ (ΗΣΑΠ)..... σ.18-19  
 Ο ηλεκτρικός αναβαθμίζεται (ΗΣΑΠ)..... σ.20-21  
 Η χώρα των τεράστιων 2-10-2 (μέρος 1ο) (W. Middleton) ..... σ.23-30  
 ΟΑΣΑ: Εξοικονομώντας ενέργεια στις αστικές συγκοινωνίες (Μ. Θεολογίδου) ..... σ.31-34  
 Συστήματα κινητών επικοινωνιών GSM-R για σιδηροδρόμους (Ι. Πρωτοπαπός) ..... σ.35-39  
 Λουτρά Κυλλήνης (Α. Μανδουλαρά) ..... σ.40-42  
 Ο σιδηρόδρομος του Hedjaz (Τ. Hills)..... σ.43-48  
 Φωτογραφίζοντας τρένα (3): Τα Στενά του Νέστου (Γ. Χανδρινός)..... σ.49-51  
 Εμπειρίες με τον μεταλλικό μοντελισμό (Ι. Λύκος) ..... σ.54-58  
 Βιβλιοπαρουσίαση: "Ο Ελληνικός Οδοντωτός Σιδηρόδρομος" ..... σ.59



**Τεύχος 30 (12/2006)**

Ο ΣΦΣ στο πρόγραμμα "Κοινωνία της Πληροφορίας" ..... σ.12-13  
 Desiro: τα τρένα της νέας εποχής (Β. Κοροβέσης-Α. Παπαδημητρίου) ..... σ.15-18  
 Η νέα σιδηροδρομική γραμμή σύνδεσης του εμπορικού λιμένα Ικονίου με το Θριάσιο Πεδίο (Μ. Αναστασιάδης) ..... σ.21-24  
 Μετρική γραμμή στην γενέτειρα των Ολυμπιακών Αγώνων (μέρος 2ο) (W. Middleton) ..... σ.25-30  
 Το μετρό της Ουάσιγκτων (Σ. Κουτσούκος)..... σ.35-39  
 Φωτογραφίζοντας το τέλος της ατμοκίνησης στην Ελλάδα (Ν. Ορδαν-Γ. Χανδρινός) ..... σ.40-42  
 Η "Εταιρεία Μουσειακών Σιδηροδρόμων" (Σ. Παπανδρέαδης)..... σ.43-45  
 Φωτογραφίζοντας τρένα (4): Στο χιόνι (Ν. Παπαλέτσος) ..... σ.46-48  
 "From Russia with love..."(Σ. Κωνσταντόπουλος)..... σ.49-52  
 Το "Μεγάλο Χωριό": η ελληνική σιδηροδρομική μακέτα ενός άγγλου μοντελιστή (Β. Ward)..... σ.53-58  
 Βιβλιοπαρουσίαση: "Η Ιστορία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων" ..... σ.59

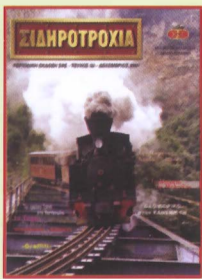


### Τεύχος 31 (6/2007)

**Intermodal. Συνδυασμένες σιδηροδρομικές μεταφορές από το καράβι στον πελάτη (Ν. Φώτης)** . . . . . σ.14-22  
**Η ιστορία των "ελληνικών" 141R (Ι. Σιμαντώφ)** . . . σ.24-31  
**Οι σιδηρόδρομοι στο Κόσοβο (Ε. Charwat)** . . . . . σ.34-39  
**A/A MAN 2000 (Α. Κλώνος)** . . . . . σ.41-43

#### Φωτογραφίζοντας τρένα (5):

**Τρίπολη -Δεσύλλας (Σ. Νικολόπουλος)** . . . . . σ.46-51  
**Ανάπτυξη δικτύου τραμ στον Πειραιά** . . . . . σ.52-55  
**Οδοντωτός: Οινέες αυτοκινητάμαξες (Ν. Καντήρης)** . . . . . σ.56-58  
**Βιβλιοπαρουσίαση: "Νορβηγία: Ο Σιδηρόδρομος Bergen-Oslo & Flam"** . . . σ.59  
**Η επέκταση της γραμμής 3 του μετρό προς Αιγάλεω και Χαϊδάρι (Α. Κλώνος)** . . . σ.60-61



### Τεύχος 32 (12/2007)

**Ο άγνωστος σιδηρόδρομος Αγ. Μαρίας-Λαμίας-Μπεκή, 1892-1905 (Ζ. Πρωτόπαπας)** . . . . . σ.15-17  
**Η "τέχνη" του graffiti (Σ. Φασούλας)** . . . . . σ.20-21  
**Οδοιπορικό στην καμένη γη (Β. Χωριάτης)** . . . . . σ.24-28  
**Το τραμ στην Βούλα (Σ. Κωνσταντόπουλος)** . . . . . σ.30-31

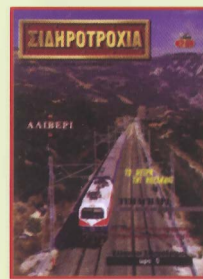
#### Από τον κωλοσούρτη στο Railbus:

**Πύργος-Κατάκωλο (Γ. Νάθνας)** . . . . . σ.34-37  
**Φωτογραφίζοντας τρένα (6): Θεσσαλονίκη -Ειδομένη (Ν. Παπαλέτσος)** . σ.39-43  
**Θριάσιο: τα έργα στην τελική ευθεία (Μ. Τζεβελεκάκης)** . . . . . σ.45-46  
**Το σιδηροδρομικό μουσείο της Μυλούζης (Σ. Νικολόπουλος)** . . . . . σ.48-61  
**Βιβλιοπαρουσίαση: "Από τα Παμφορεία στο Μετρό"** . . . . . σ.62



### Τεύχος 33 (6/2008)

**25 χρόνια του Σ.Φ.Σ. (1983-2008)** . . . . . σ.4-55  
**Alfred Luft & David Dixon: φωτογραφικά ντοκουμέντα από την σιδηροδρομική Ελλάδα του '60 (Γ.Χανδρινός)** . . . . . σ.58-69  
**Οι φωτογράφοι του Σ.Φ.Σ.** . . . . . σ.70-75  
**"ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ": Ευρετήριο κύριων άρθρων** . . . . . σ.76-79

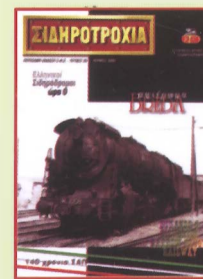


### Τεύχος 34 (12/2008)

**Ελληνικοί σιδηρόδρομοι: Ωρα μηδεν (Σ.Φ.Σ.)** . . . σ.16-25  
**Το μετρό της Λωζάννης (Ι. Σιμαντώφ)** . . . . . σ.26-29  
**Η ανακατασκευή της μετρικής ALCO DL543 (Γ. Χαραλαμπίδης)** . . . . . σ.30-31  
**Αλιβέρι (Σ. Κωνσταντόπουλος)** . . . . . σ.32-34

#### Ο υποδαπέδιος τόνος του μηχανοστασίου

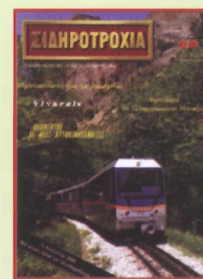
**Κ.Ε.Π. και οι δυνατότητες του (Β.Κοροβέσης)** . . . . . σ.42-43  
**Teleshari: τρένα, βουνά και έρημος (Σ. Νικολόπουλος)** . . . . . σ.44-53  
**Τα Δερβενάκια και ο διαχρονικός Σ.Σ Νεμέας (Α. Φιλιππουπολίτης)** . . . . . σ.54-65  
**25 χρόνια πριν... (Κ.Κακαβάς)** . . . . . σ.68  
**Βιβλιοπαρουσίαση:**  
**"Οι τροχιόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς, Πάτρας και Καλαμάτας" και "Οι τροχιόδρομοι Θεσσαλονίκης, Βόλου και Καρλοβασιών"** . . . . . σ.69  
**Ηλεκτράμαξες ΗΣΑΠ (Π.Κάσαρης)** . . . . . σ.70



### Τεύχος 35 (6/2009)

**Ελληνικοί σιδηρόδρομοι: Ωρα μηδεν (Σ.Φ.Σ.)** . . σ.24-27  
**"Breda". Σειρά Ma1001-1020 (Γ. Χανδρινός-Tim Hills)** . . . . . σ.28-43  
**Desiro Classic (Γ. Καραθανάσης-Μ. Τζεβελεκάκης)** . σ.46-47  
**140 χρόνια σιδηροδρομικής σύνδεσης της Αθήνας με τον Πειραιά (Σ.Φασούλας)** . . . . . σ.48-53

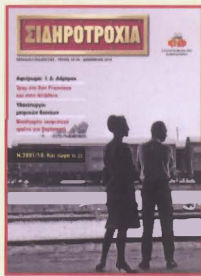
**Τουριστικές και Μουσειακές σιδηροδρομικές γραμμές (Σ.Φ.Σ.)** . . . . . σ.54-55  
**Durango & Silverton Narrow Gauge Railway (Σ. Νικολόπουλος)** . . . . . σ.56-67  
**25 χρόνια πριν... (Κ. Κακαβάς)** . . . . . σ.68-69  
**Βιβλιοπαρουσίαση: "Μπραλος. Το σιδηροδρομικό πέραςμα"** . . . . . σ.70



### Τεύχος 36 (12/2009)

**1-8-2009: μια μαύρη ημέρα στην ιστορία των Ελληνικών σιδηροδρόμων (Σ.Φ.Σ.)** . . . . . σ.20-21  
**Οι νέοι συρμοί του οδοντωτού (Μ. Τζεβελεκάκης)** . . . σ.22-27  
**Το Σιδηροδρομικό Μουσείο: παρόν και μέλλον (Γ. Χανδρινός)** . . . . . σ.28-39  
**Chemin de Fer du Vivarais (Σ. Νικολόπουλος)** . . . . σ.40-53

**20 χρόνια πριν... Κυνηγώντας την τελευταία κεραμιδί ALCO (Β. Χωριάτης)** . . . . . σ.54-58  
**Βιβλιοπαρουσίαση: "Το ωραιότερο ταξίδι II"** . . . . . σ.59  
**Ο Προαστιακός σε τροχιά υλοποίησης στο Λουτρακι (Δ. Καραπατάς)** . . . σ.60-61  
**25 χρόνια πριν... (Κ. Κακαβάς)** . . . . . σ.62-63



**Τεύχος 37 / 38 (12/2010)**

**Οι θέσεις του Σ.Φ.Σ. για το μέλλον του Ελληνικού σιδηροδρόμου (Σ.Φ.Σ.)** . . . . . σ.14-17  
**Υδατόπυργοι μετρικών δικτύων (Β. Χωριάτης)** . . σ.20-29  
**Ιωάννης Λάμπρος. Ο πατέρας της σιδηροδρομικής φωτογραφίας στην Ελλάδα (Γ. Χανδρινός)** . . . . . σ.30-37

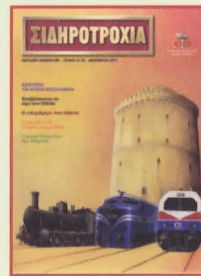
**Βουλγαρία: Ο σιδηρόδρομος στενού εύρους Septemvri-Dobrinishte (Ν. Καντήρης)** . . . . . σ.38-45  
**Τουρκία: το τραμ της Αττάλειας (Ε. Charwat)** . . . . . σ.50-55  
**Η.Π.Α. Τα καλωδιακά τραμ του San Francisco (Σ. Νικολόπουλος)** . . . . . σ.56-67  
**“Simplon Orient Express”: 90 χρόνια στην Ελλάδα (Γ. Χανδρινός)** . . . . . σ.69  
**Σ.Ε.Κ.: 90 χρόνια από την ίδρυση τους (Γ. Χανδρινός)** . . . . . σ.70-71  
**Σκωτία : The Forth bridge (Σ. Νικολόπουλος)** . . . . . σ.72-73  
**Κατακωλο-Αρχαία Ολυμπία και Κρουονερι-Αγρίνιο: μια γραμμή φάντασμα (Π. Κάσσαρης)** . . . . . σ.74-75  
**25 χρόνια πριν... (Κ. Κακαβάς)** σ.76-78  
**Βιβλιοπαρουσίαση: “ Σιδηρόδρομος: Η διαδρομή στην Αρκαδική γή”** . . . σ.79



**Τεύχος 39 / 40 (12/2011)**

**Harald Navé: Ένας σπουδαίος φωτογράφος τρένων (Α. Luft- Γ. Χανδρινός)** . . . . . σ.22-27  
**Ο σιδηρόδρομος στενού εύρους του Sargan στη Mokra Gora ( Π. Κάσσαρης)** . . . . . σ.28-33  
**Μεταφορές πετρελαίου στην**

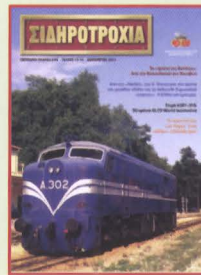
**Δυτική Μακεδονία (Ι. Μαγαλιός)** . . . . . σ.34-39  
**Πριν 40 χρόνια: διακοπές και ατμός στην Ελλάδα του 1972 (Α. Knipring)** . . σ.42-47  
**Βερολίνο: ένας νέος σιδηροδρομικός σταθμός για τη μητρόπολη των μέσων σταθερής τροχιάς (Σ. Κωνσταντόπουλος)** . . . . . σ.48-53  
**BNSF: Burlington Northern Santa Fe: 158 χρόνια ιστορίας (Ν. Φώτης)** σ.54-69  
**Απόσυρση τροχαίου υλικού Πελοποννήσου- Ένα μουσείο των Σ.Π.Α.Π. (Η. Νταίβις)** . . . . . σ.70-73  
**Καβούρια στις ράγες (Η. Πετρόπουλος)** . . . . . σ.74  
**Βιβλιοπαρουσίαση: “Αρχαιολογικές τροchioδρομήσεις: από την Θεσσαλονίκη στον Πλαταμώνα”** . . . . . σ.75  
**25 χρόνια πριν... (Κ.Κακαβάς)** . . . . . σ.76-79



**Τεύχος 41 / 42 (12/2012)**

**Επαναλειτουργία της μετρικής γραμμής Πελοποννήσου (Η. Νταίβις-Ν. Καραγεώργος)** . . . . σ.14-15  
**Οι σιδηρόδρομοι στην Αλβανία (Π. Κάσσαρης)** . . σ. 16-21  
**Θεσσαλονίκη: 100 χρόνια (Γ. Χανδρινός)** . . . . . σ.23-24  
**1912: Η επαφή των εμπολέμων**

**μέσα από τις ράγες των τρένων και η απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης (Δ. Παπαδημητρίου)** . . . . . σ.25-29  
**Το σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης (Γ. Χανδρινός)** . . . . . σ.30-73  
**Σειρα Α201-210: 50 χρόνια από τις πρώτες νητζελάμαξες στην Ελλάδα (Λ. Παπαδημητρίου - Β.Κοροβέσης)** . . . . . σ.74-79  
**Ξαναβρίσκοντας τον ατμό: Οι περιπέτειες μου στην Ελλάδα 1972-73 (Τ. Taylor)** . . . . . σ.80-88  
**Σιδηροδρομική γραμμή Κατάκωλο-Αρχαία Ολυμπία (Ο. Δαββέτα - Γ. Κυρίτση)** . . . . . σ.90-93  
**25 χρόνια πριν... (Κ. Κακαβάς)** . . . . . σ.94



**Τεύχος 43 / 44 (12/2013)**

**Κρουονερι-Αγρίνιο: κυκλοφορία οχημάτων με παρέμβαση του ΣΦΣ (Π. Κάσσαρης)** . . . . . σ.16-17  
**Τα τρένα του θανάτου: Από την Θεσσαλονίκη στο Άουσβιτς (Γ. Χανδρινός)** . . . . . σ. 18-32  
**Από την “Rocket” του G. Stevenson στα τρένα της μεγάλης χλιδής και τα πολυτελή**

**Ευρωπαϊκά “Express”: Η ελληνική εμπειρία (Σ. Φασούλας)** . . . . . σ.34-46  
**Σειρα Α301-310: 50 χρόνια ALCO World Locomotive DL500C στην Ελλάδα (Λ. Παπαδημητρίου-Β.Κοροβέσης)** . . . . . σ.50-59  
**Τα “Σωληνότρενα” (Δ. Παπαδόπουλος)** . . . . . σ.60-65  
**Φωτογραφικό οδοιπορικό στο ξεχασμένο σιδηροδρομικό δίκτυο της Κύπρου (Π. Κάσσαρης)** . . . . . σ.66-70  
**Βιβλιοπαρουσίαση: “Η δόξα των σιδηροδρόμων”** . . . . . σ.71  
**Ελαφρύ μετρο (LRT) για τη σύνδεση Πειραιάς-Κερατσίνι-Πέραμα (Γ. Νάθενας)** . . . . . σ.72-75  
**Μία περίεργη ατμάμαξα των πρώτων ελληνικών σιδηροδρόμων (Γ. Χανδρινός)** . . . . . σ.76-77  
**Το monorail του Las Vegas: Ένας “άλλος” σιδηρόδρομος (Σ. Νικολόπουλος)** . . . . . σ.78-87  
**Η ανακαίνιση της γραμμής 1 του μετρό της Αθήνας (Ι. Ψαραδάκης)** . . . . σ.88-93  
**Ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου στην Κρήτη: Η μελέτη Πρωτονοτάρου (Σ. Σταυρουλάκης)** . . . . . σ.94-95



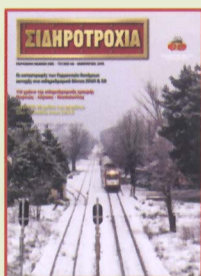
### Τεύχος 45 (6/2014)

**Σ.Π.Α.Π.: 130 χρόνια από το πρώτο τους δρομολόγιο** (Σ. Φασούλας) ..... σ.14-27

**Η ντηζελάμαξα ελιγμών "Evans" A51 των Σ.Ε.Κ.** (Α. Παπαδημητρίου)..... σ.28-29

**Το ταξίδι του Ελβετού Η. Schneeberger στην Ελλάδα** (Ε. Charwat)..... σ.32-39

**Τα πρώτα μεταπολεμικά οχήματα-ψυγεία των Σ.Ε.Κ. και οι μετασκευές τους** (Ι. Ζώρζος)..... σ.40-46



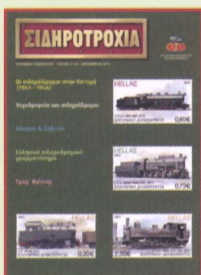
### Τεύχος 46 (1 / 2015)

**Οι καταστροφές που προξένησαν οι γερμανικές δυνάμεις κατοχής στα σιδηροδρομικά δίκτυα της Πελοποννήσου και της Θεσσαλίας κατά την αποχώρησή τους το 1944** (Κ. Ανδρουλιδάκης)..... σ.14-25

**1904-2014: 110 χρόνια της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς-Λάρισας-Θεσσαλονίκης** (Σ. Φασούλας)..... σ.28-35

**1925-2015: 90 χρόνια των οχημάτων "Ganz -Danubius" στους Σ.Π.Α.Π.** (Ι. Ζώρζος) ..... σ.36-41

**Οι αυτοκινητάμαξες "Ganz Mavag" του μετρικού μας δικτύου** (Π. Κάσσαρης)..... σ.42-47



### Τεύχος 47 / 48 (12/2015)

**Η ατμάμαξα ΔΚ8001 ξαναγεννιέται** (Γ. Χανδρινός-Β. Κοροβέσης)..... σ.18-19

**Οι δυνάμεις κατοχής και το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο: 1941-44** (Δ. Παπαδόπουλος)..... σ.20-27

**Η συνεργασία των σιδηροδρόμων με τα Ταχυδρομεία** (Κ. Ανδρουλιδάκης)..... σ.30-35

**Κυπριακού οδοιπορικού συνέχεια...** (Π. Κάσσαρης) ..... σ.36-39

**Τραμ στη Βιέννη: 150 χρόνια ιστορίας** (Ε. Charwat - Γ. Χανδρινός)..... σ.40-43

**Βιβλιοπαρουσίαση: "Sabotage in Greece"**..... σ.44

**Συνδυασμένη σιδηροδρομική μεταφορά στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη: υπηρεσία International Cargo Shuttle (ICS) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ** (Π. Πασιά) . σ.46-47

**Ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα: τότε και τώρα** (Β. Παππάς)..... σ.48-50

**Ένα τρινακι στη Ρόδο** (Σ. Κωνσταντόπουλος) ..... σ.51

**Έχουν και στην Ελβετία τρέινα** (Ν. Καντήρης)..... σ.52-55



### Τεύχος 49 (10/2016)

**Δίγλωσσο επετειακό αφιέρωμα: Οδοντωτός Σιδηρόδρομος: 120 Χρόνια Λειτουργίας**  
**Odontotos, the Rack Railway: 120 Years of Service**

**Σύντομο ιστορικό του οδοντωτού σιδηρόδρομου Διακοφτού -Καλαβρύτων** (Σ. Φασούλας)..... σ.9-10

**Ένα ημερολόγιο της κατασκευής του οδοντωτού** (Κ. Ανδρουλιδάκης)..... σ.12-25

**120 χρόνια οδοντωτός: μια φωτογραφική προσέγγιση της ιστορίας του** (Γ. Χανδρινός) ..... σ.26-61

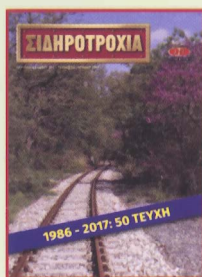
**Το τροχαίο υλικό** (Ι. Ζώρζος) ..... σ.62-79

**Από το Διακοφτά στα Καλάβρυτα** (Γ. Χανδρινός) ..... σ.80-111

**Η αναβίωση του ατμού** (Ν. Καντήρης-Σ. Νικολόπουλος-Ε. Παπαδημητρίου)..... σ. 112-118

**Παράρτημα** ..... σ.119-125

**Βασική βιβλιογραφία** ..... σ. 126



### Τεύχος 50 (6/2017)

**100 χρόνια Υπερσιβηρικός. Δύο Έλληνες ταξιδεύουν από την Μόσχα στο Πεκίνο** (Ι. Μαγαλιός)..... σ. 23

**Ο Υπερσιβηρικός με τον φακό ενός Ρώσου φωτογράφου τρέινων** (Ι. Semyonoff) ..... σ. 32

**Τα οχήματα "Ringhoffer" των Σ.Ε.Κ.: 90 χρόνια**

**ιστορίας** (Ι. Ζώρζος)..... σ. 34

**Η πολιτική των Σ.Π.Α.Π. σχετικά με τις προμήθειες των ατμαμαξών τους** (Κ. Ανδρουλιδάκης)..... σ. 46

**Luganskterplozoz: 120 χρόνια σιδηροδρομικής ιστορίας** (Γ. Μανιάτης) ... σ. 57

**Η κατασκευή της ενωτικής γραμμής Παπαπούλι - Πλατύ** (Κ. Ανδρουλιδάκης) .. σ. 64

**Η συμβολή του σιδηροδρόμου στην αναπτυξιακή προοπτική της Ελλάδας** (Θ. Τσέκερης)..... σ. 74

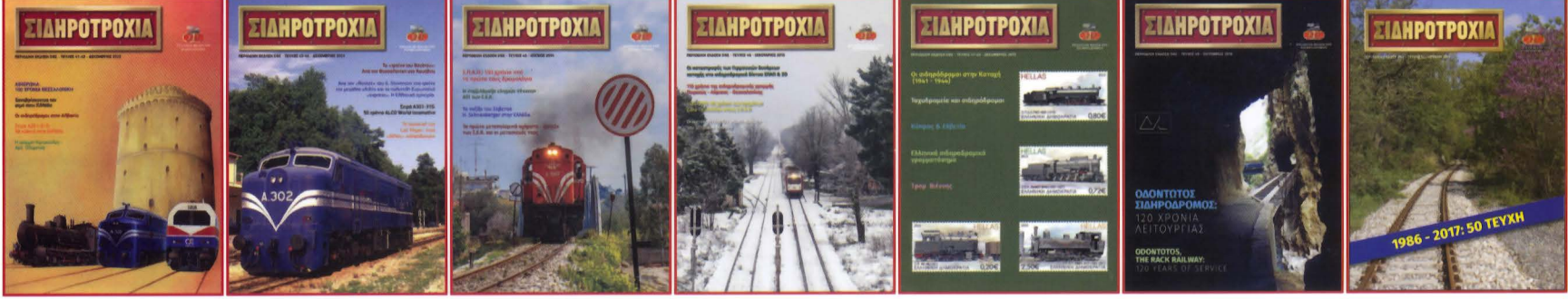
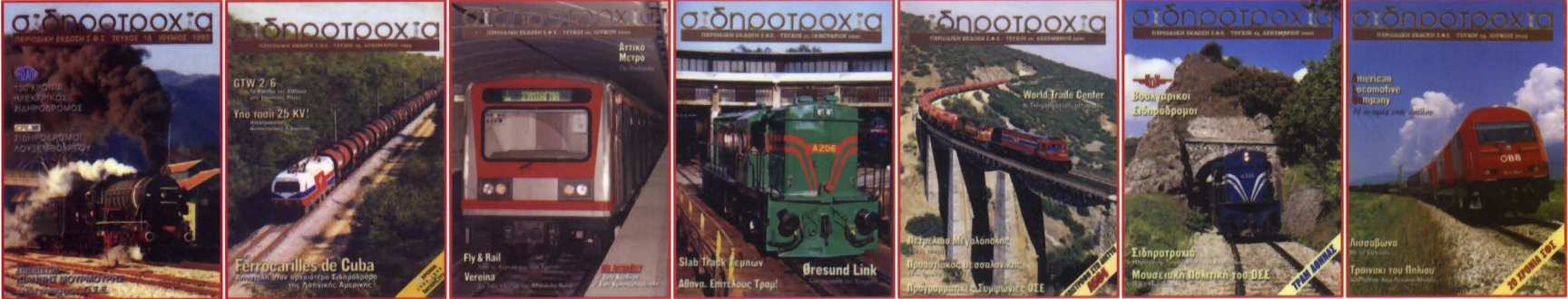
**Ρύθμιση κυκλοφορίας στους ελληνικούς σιδηροδρόμους (υπεραστικό και προαστιακό δίκτυο)** (Β. Κοροβέσης)..... σ. 80

**Βιβλιοπαρουσίαση: "Ο οδοντωτός Διακοφτού-Καλαβρύτων -120 χρόνια"**..... σ. 83

**Τα εγκαίνια του "Μουσείου Κυπριακού Σιδηροδρόμου"** (Τμήμα Αρχαιοτήτων Κύπρου) ..... σ. 84

**«ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ»: Ευρετήριο άρθρων τευχών 1-50** ..... σ. 87

# «ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ» 1986-2017: 31 ΧΡΟΝΙΑ - 50 ΤΕΥΧΗ



1986 - 2017: 50 ΤΕΥΧΗ