

# ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ



ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ - ΤΕΥΧΟΣ 30 - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2006

## Desiro

τα τρέινα  
της νέας εποχής

το τέλος  
της ατμοκίνησης  
στην Ελλάδα

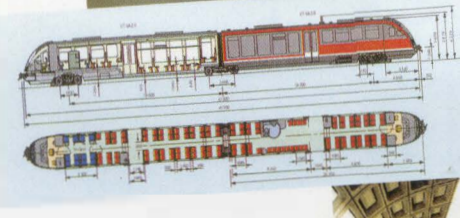
φωτογραφίζοντας στο  
**ΚΙΩΝΙ**

**μετρική  
γραμμή**  
στη γενέτειρα  
των Ολυμπιακών  
αγώνων

το μετρό της  
**Θυάσιγκτων**

ο ΣΦΣ  
& η Κοινωνία  
της Πληροφορίας





**Εξώφυλλο:**

Η εμπορική αμαξοστοιχία 80740 (Αμύνταιο-Θεσσαλονίκης) στον Σ.Σ. Έδεσσας. Επικεφαλής οι πρόσφατα ανακαινισμένες MLW A462-A458 25 Ιανουαρίου 2006 (φωτογραφία: Νίκος Παπαλέτσος)

**Σελόνι:**

Το νέο ηλεκτροκίνητο Desiro στις πρώτες του δοκιμές στο Πρόχωμα. 18 Μαΐου 2004 (φωτογραφία: Νίκος Παπαλέτσος)

# περιεχόμενα

λόγια του Συρμού **5** editorial

δραστηριότητες ΣΦΣ **6** our activities

σιδηροδρομικά νέα **8** railway news

ο ΣΦΣ & η Κοινωνία της Πληροφορίας **12** SFS joins the "Info Society" Program

6 ερωτήματα προς την ΕΡΓΟΣΕ **14** 6 questions to ERGOSE management

Desiro - τα τραίνα της νέας εποχής **15** Desiro - trains of the new era

ΟΑΣΑ **19** OASA

η νέα γραμμή Ικονίου **21** a new line to Ikonio

στη γενέτειρα των Ολυμπιακών Αγώνων **25** to the birthplace of the Olympics

το μετρό της Washington **35** the Washington metro

το τέλος της ατμοκίνησης στην Ελλάδα **40** the end of steam in Greece

η εταιρία μουσειακών σιδηροδρόμων **43** the hellenic museum railways

φωτογραφίζοντας στο χιόνι **46** photography in the snow

από τη Ρωσία με αγάπη **49** from Russia with love

μεγάλο χωριό (μοντελιστικό) **53** megalochorio (railway modelling)

βιβλίο **59** new book

γράμματα αναγνωστών **60** reader's letters

# index



# ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ  
ΤΕΥΧΟΣ 30/ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2006

Εκδότης - Διευθυντής  
Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου  
Σιώκου 4, 104 43 Αθήνα  
τηλ/fax: 210 51 30 300  
e-mail: info@sfs.gr

Συντακτική Ομάδα  
Σπύρος Κωνσταντόπουλος  
Γιώργος Τόγιας  
Σπύρος Φασούλας  
Νίκος Φώτης  
Γιώργος Χανδρινός

Συνεργάτες τεύχους  
Μιχάλης Αναστασάκης  
Στέφανος Γουλιάκος  
Μαρία Θεολογίδου  
Νίκος Καντήρης  
Παναγιώτης Κάσαρης  
Βασίλης Κοροβέσης  
Σταμάτης Κουτσούκος  
Μπάμπης Μαλούχος  
Λευτέρης Παπαδημητρίου  
Νίκος Παπαλέτσος  
Σπύρος Παπανδρεάδης  
Α.Ι.Φ.  
Steve Flint  
Timothy Hills  
William D. Middleton  
Niek Opdam  
Barry Ward

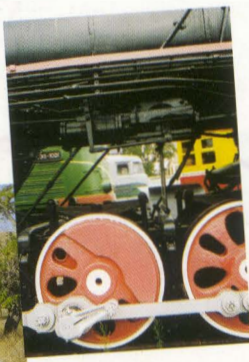
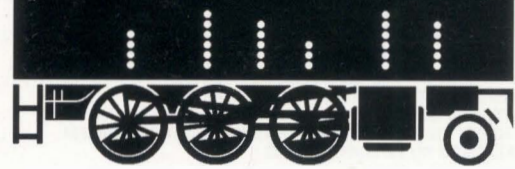
Συνεργασίες - Επικοινωνία  
Περιοδικό Σιδηροτροχιά  
Σιώκου 4, 104 43 Αθήνα  
τηλ/fax: 210 51 30 300

ΣΦΣ on line  
<http://www.sfs.gr>

Μελέτη/Σχεδιασμός  
Ελεάννα Πανοπούλου, τηλ.: 210 6548555

Εκτύπωση  
Λιθοτυπική, τηλ: 210 5143113

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



**Ο**ι κινητοποιήσεις και οι διαμαρτυρίες εναντίον κάθε νέου έργου, απανταχού της Ελλάδος, από Δήμους, «ομάδες πολιτών», «οικιστών», «πολιτιστικών συλλόγων» εν ενεργεία ή υποψηφίων Βουλευτών, Δημάρχων, Νομαρχών, Δημοτικών και Νομαρχιακών Συμβούλων και άλλων τινών, έχουν πάρει τελευταία την μορφή χιονοστιβάδας, με κύριο χαρακτηριστικό μία αρνητικότητα η οποία δεν εδράζεται σε μελέτη και γνώση του θέματος, ούτε και λαμβάνει υπ' όψη της το συμφέρον του συνόλου. Και δεν εννοούμε βέβαια τις κινητοποιήσεις που είναι επιβεβλημένες για την προάσπιση πραγματικών συμφερόντων των πολιτών. Ετσι, η επιβεβλημένη και αναγκαία παρέμβαση των πολιτών που συμπληρώνει την θεσμική λειτουργία του Δημοκρατικού Πολιτεύματος, καθ' όσον οδηγεί προς μία αμεσότερη και πύο συμμετοχική Δημοκρατία υποβιβάζεται, τις περισσότερες φορές, σε μία οργανωμένη πίεση διαφόρων ομάδων, για την εξυπηρέτηση στενών, τοπικών, ή συντεχνιακών συμφερόντων εις βάρος, τις περισσότερες φορές, των πραγματικών συμφερόντων του συνόλου. Τόσο, που πολλοί ειδικοί επιστήμονες να μιλούν για «αρνησιομανία» των Ελλήνων, όταν δεν υποκρύπτεται εξυπηρέτηση των συμφερόντων που προαναφέραμε.

Το φαινόμενο έχει πάρει ευρύτατες διαστάσεις, πολλές φορές δε οι επιπτώσεις είναι αρνητικές τελικά και για τους ίδιους τους «εξευγερμένους». Μία τέτοια κλασική περίπτωση αρνησιομανίας, που έβλαψε κυρίως τους ίδιους τους αρνητές, είναι η περίπτωση της Αγίας Παρασκευής, όχι βέβαια της Αγίας της Εκκλησίας, αλλά του γνωστού σε όλους μας προαστίου, στην κεντρική πλατεία του οποίου προγραμματιζόταν η κατασκευή σταθμού της γραμμής 3 του μετρό και ο οποίος δεν κατασκευάστηκε λόγω των διαμαρτυριών του τότε Δημάρχου και ορισμένων κατοίκων, οι οποίοι ισχυρίζονταν ότι ο σταθμός θα κατέστρεφε το προάστιο, παραπειθώντας περί αυτού και πολλούς άλλους. Και βέβαια όταν έγινε ορατή η ζημία για την Αγία Παρασκευή, ήταν πλέον αργά. Εμείς βέβαια, όπως άλλωστε είναι φυσικό, θα επικεντρωθούμε σήμερα στις αντιδράσεις σε έργα που αφορούν τα μέσα σταθερής τροχιάς. Διαβάζουμε λοιπόν κάθε μέρα στον τύπο ότι ασκούνται πιέσεις από Δημάρχους και άλλους παράγοντες, για την απομάκρυνση των σταθμών από την πόλη τους ή για την απομάκρυνση των γραμμών ή για την υπογειοποίησή τους. Ετσι κάτοικοι της Λάρισας ζητούν να μεταφερθεί ο σιδηροδρομικός σταθμός κάποια χιλιόμετρα έξω από την πόλη, αδιαφορώντας για το πως θα εξυπηρετηθούν οι συμπολίτες τους και οι επισκέπτες της πόλης, ή για το αν, κατόπιν αυτού, θα έχει επιβάτες και άρα λόγο υπάρξεως ο σιδηρόδρομος. Κάτοικοι Κοζάνης ζητούν να μην υπάρχει σιδη-

ρόδρομος προς την πόλη τους, ως περίπου άχρηστος(!), ο Δήμαρχος Καλαμπάκας να μεταφερθεί ο σιδηροδρομικός σταθμός έξω από την πόλη, Δήμαρχοι, πολιτευτές, κάτοικοι και άλλοι «παράγοντες» της περιοχής της Αθήνας να υπογειοποιηθούν οι γραμμές του Ο.Σ.Ε. για περίπου 30 χιλιόμετρα(!) δηλαδή από τον Ρέντη μέχρι τον Αγιο Στέφανο και ο «ωραιότερος» όλων, ο μη επανεκλεγείς Δήμαρχος Βόλου που ζήτησε, ούτε λίγο ούτε πολύ, μετακίνηση του σταθμού του Βόλου στο Λατομείο, δηλαδή 15 περίπου χιλιόμετρα(!) έξω από την πόλη. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι, αν γίνονταν όλες οι ζητούμενες υπογειοποιήσεις, τότε θα έπρεπε να κατασκευασθούν πάνω από 100 χιλιόμετρα υπόγειας γραμμής(!) σε όλη την Ελλάδα, αφού και οι περισσότερες πόλεις και τα περισσότερα χωριά της Αιγαλίας ζητούν υπογειοποίηση της γραμμής προς την Πάτρα.

Και καλά, δεν ταξίδεψαν και δεν ξέρον, όλοι αυτοί, τι γίνεται σε όλες τις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, όπου οι σταθμοί βρίσκονται στο κέντρο της πόλης, όχι απλώς «μέσα» στην πόλη, όπως εδώ, διότι μόνο έτσι εξυπηρετείται το σύνολο, δηλαδή οι περισσότεροι και όχι μία μειοψηφία. Οι έχοντες όμως στα χέρια τους τις τύχες μας, Δήμαρχοι και άλλοι αρμόδιοι, δεν ρώταγαν πριν πάρουν θέση στο θέμα; Διότι όταν κατέχεις ένα αξίωμα οφείλεις να γνωρίζεις τις δυνατότητες τις επιπτώσεις και άλλα τινά επί του θέματος πριν τοποθετηθείς, εκτός και αν απλώς ψηφοθηρείς, υποσχόμενος «ποτάμια και γεφύρια».

Δυστυχώς ο χώρος δεν επαρκεί για την παράθεση όλων των επιχειρημάτων μας κατά των προαναφερθέντων διεκδικήσεων, ή και άλλων που δεν αναφέραμε. Αν και για ορισμένα από τα θέματα αυτά, όπως για αντιδράσεις για την γραμμή από τον Πειραιά στο Μενίδι, έχουμε γράψει επανειλημμένως και επομένως οι θέσεις μας είναι γνωστές. Απλώς σήμερα θέλουμε να διξουμε ένα γενικότερο θέμα, το κατά πόσον δηλαδή, κάποιες τοπικές αντιδράσεις, ακόμη και αν υποτεθεί ότι δεν είναι παράλογες ή ανεδαφικές, μπορούν να βλάπτουν το σύνολο και να εμποδίζουν την σωστή λειτουργία της πόλης. Διότι σε μία οργανωμένη κοινωνία όλοι οφείλουμε να ανεχόμαστε οχλήσεις ή ζημίες, απαραίτητες για την εξυπηρέτηση των πολλών. Μία πόλη δεν είναι δυνατόν να στερείται βασικών λειτουργιών της, όπως είναι οι Δημόσιες Υπηρεσίες, τα Δικαστήρια, τα θέατρα και οι άλλες πολιτιστικές δραστηριότητες, τα Μουσεία, οι σταθμοί τραίνων και λεωφορείων, κ.λ.π., προς χάριν ολίγων, όταν μάλιστα η όχληση δεν είναι σοβαρή, ή την γνώριζαν πριν εγκατασταθούν εκεί. Μηπως θα έπρεπε να ξέρον ότι η ανεξέλεγκτη αύξηση της κυκλοφορίας και της μόλυνσης, που συνεπάγεται η κατάργηση μιάς σιδηροδρομικής γραμμής, οχλούν και βλάπτουν περισσότερο το σύνολο;



## Εκδρομή του ΣΦΣ στην Δυτική Μακεδονία

Το τριήμερο του Αγίου Πνεύματος, δηλαδή στις 10-12 Ιουνίου 2006, διοργανώθηκε, όπως κάθε χρόνο, η ετήσια εκδρομή του Συλλόγου μας. Αυτή την φορά, προορισμός μας η Δυτική Μακεδονία και συγκεκριμένα η περιοχή Έδεσσας-Κοζάνης, όπου η σιδηροδρομική γραμμή ανακαινίστηκε πρόσφατα. Η αναχώρηση έγινε την Παρα-



φωτογραφίες: Π. Κόσσης



σκευή 9 Ιουνίου με την αμαξ. 504 η οποία μας οδήγησε στη Θεσσαλονίκη νωρίς το πρωί. Από εκεί ξεκινήσαμε, λίγο πριν την 07:00, για την Έδεσσα με μισθωμένη αμαξοστοιχία αποτελούμενη από την Δ/Η MLW A.470 και τρεις επιβατάμαξες, οι δύο εκ των οποίων ήταν τα γνω-

στά βαγόνια της CIWL. Ύστερα από δυο σταθμεύσεις στην Βέροια και στη Σκύδρα για διασταυρώσεις, συνεχίσαμε το ταξίδι μας φτάνοντας στην Έδεσσα όπου έγιναν και οι δύο διανυκτερεύσεις. Για τους φωτογράφους του ΣΦΣ η εκδρομή συνεχίστηκε μέχρι το Αμύνταιο με φωτο-στοπ στα ωραιότερα σημεία της διαδρομής (κοιλαδογέφυρες της Έδεσσας και του Άγρα κ.α.) και με τον καιρό να εναλλάσσεται πότε σε συννεφιά και πότε σε λιακάδα. Ύστερα από μια μικρή στάση στο Αμύνταιο για ξεκούραση και φαγητό ξεκινήσαμε το ταξίδι της επιστροφής για Έδεσσα όπου φτάσαμε αργά το απόγευμα. Το ίδιο βράδυ, ο Σύλλογος μας παρέθεσε δείπνο στην καταπληκτική ταβέρνα του Σ.Σ. Έδεσσας.

Την επόμενη ημέρα η εκδρομή συνεχίστηκε για τη Κοζάνη, εγκαινιάζοντας έστω και ανεπίσημα την ολοκαίνουργια πλέον γραμμή, αφού από τότε που έκλεισε (πριν 4-5 χρόνια) για να ανακαινιστεί δεν είχε ξαναπεράσει επιβατική αμαξοστοιχία. Η άφιξη έγινε το μεσημέρι όπου ακολούθησε φαγητό και βόλτα στη πόλη της Κοζάνης. Κατά τη διάρκεια της επιστροφής έγιναν αρκετά φωτο-στοπ (στην περιοχή της ΔΕΗ, στον Κόμανο και στην Πτολεμαΐδα) και έτσι ήταν πλέον βράδυ όταν φτάσαμε στην Έδεσσα.

Τη Δευτέρα το πρωί, τελευταία ημέρα της εκδρομής, αναχωρήσαμε από την Έδεσσα με την αμαξ. 738 για Θεσσαλονίκη και στη συνέχεια επιβιβαστήκαμε στην 501 επιστρέφοντας στην Αθήνα.

## Τιμή στους μελετητές του τραμ της Αθήνας

Την Τετάρτη 5 Ιουλίου διοργανώθηκε η ετήσια εορτή του ΣΦΣ, η οποία συνέπεσε με την συμπλήρωση 125 χρόνων από την έναρξη κατασκευής του πρώτου δικτύου τραμ της Αθήνας. Για τον λόγο αυτό, ο σύλλογος μας αποφάσισε να τιμήσει τα μέλη της επιτροπής εμπειρογνομώνων του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου για το τραμ της Αθήνας σε μια ειδική τελετή στο προαύλιο του Σιδηροδρομικού Μουσείου. Η εν λόγω επιτροπή του ΕΜΠ αποτελούσαν οι: ο Αντιπρόεδρος ΕΜΠ κ. Ιωάννης Πολύζος (Πρόεδρος της επιτροπής), ο ομότιμος καθηγητής ΕΜΠ κ. Αθανάσιος Αραβαντινός, ο αναπληρωτής καθηγητής ΕΜΠ κ. Αθανάσιος Βλαστός, η εντεταλμένη λέκτορας κ.



φωτογραφίες: Γ. Τόγιας

Μαρία Καλατζοπούλου, ο επίκουρος καθηγητής ΕΜΠ κ. Μάριος Κονταράτος, η καθηγήτρια ΕΜΠ κ. Μαίρη Μαντούβαλου, ο λέκτορας ΕΜΠ κ. Νίκος Μπελαβίλας, ο καθηγητής ΕΜΠ κ. Γεώργιος Σαρηγιάννης, ο ομότιμος καθηγητής ΕΜΠ κ. Ιωάννης Φραντζεσκάκης και ο ειδικός συνεργάτης της επιτροπής αρχιτέκτων-μηχανικός κ. Γιώργος Προβελέγγιος Τιμήθηκε, επίσης και ο σεισμολόγος, και πρόεδρος της «Ευωνύμου Οικολογικής Βιβλιοθήκης» κ. Σάκης Κουρουζίδης.

Εκ μέρους του Συλλόγου μίλησε ο πρόεδρος Πέτρος Ράλλης, ενώ από τους τιμηθέντες οι κ. Πολύζος, Βλαστός και Κουρουζίδης αναφέρθηκαν στους λόγους για τους οποίους χρειάζεται η Αθήνα ένα σύγχρονο τραμ, στα πλεονεκτήματά του, αλλά και στα διάφορα προβλήματα που αντιμετωπίζει αυτό, με κυριότερο το ζήτημα της μη εφαρμογής του «πράσινου κύματος» στην κυκλοφορία των συρμών. Οι ομιλήσαντες δεν παρέλειψαν άλλωστε να αναφερθούν στον αείμνηστο Αντώνη Τρίτση, έναν από τους πρώτους οραματιστές για τη δημιουργία τραμ στην Αθήνα. Της ομιλίας έκλεισε ο Γενικός Διευθυντής της TRAM ΑΕ κ. Αναστασόπουλος ο οποίος αναφέρθηκε στις σχεδιαζόμενες επεκτάσεις του τραμ προς την Βούλα και τον Πειραιά. Η εκδήλωση συνεχίστηκε με προβολή του ηχοράματος-ντοκουμανταίρ του ΣΦΣ με θέμα το τραμ, ακολούθησε μικρή συναυλία με τραγούδια για το τρένο και το τραμ, η όμορφη δε αυτή βραδιά έκλεισε με πλούσιο μπουφέ και πολύ κέφι.

## Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος

Με αφορμή τον εορτασμό της Παγκόσμιας Ημέρας Περιβάλλοντος, ο Δήμος Αθη-



φωτογραφία: Γ. Τόγιας



## Εκδρομή του ΣΦΣ στην Δυτική Μακεδονία

Το τριήμερο του Αγίου Πνεύματος, δηλαδή στις 10-12 Ιουνίου 2006, διοργανώθηκε, όπως κάθε χρόνο, η ετήσια εκδρομή του Συλλόγου μας. Αυτή την φορά, προορισμός μας η Δυτική Μακεδονία και συγκεκριμένα η περιοχή Έδεσσας-Κοζάνης, όπου η σιδηροδρομική γραμμή ανακαινίστηκε πρόσφατα. Η αναχώρηση έγινε την Παρα-



φωτογραφίες: Π. Κόσσης



σκευή 9 Ιουνίου με την αμαξ. 504 η οποία μας οδήγησε στη Θεσσαλονίκη νωρίς το πρωί. Από εκεί ξεκινήσαμε, λίγο πριν την 07:00, για την Έδεσσα με μισθωμένη αμαξοστοιχία αποτελούμενη από την Δ/Η MLW A.470 και τρεις επιβατάμαξες, οι δύο εκ των οποίων ήταν τα γνω-

στά βαγόνια της CIWL. Ύστερα από δυο σταθμεύσεις στην Βέροια και στη Σκύδρα για διασταυρώσεις, συνεχίσαμε το ταξίδι μας φτάνοντας στην Έδεσσα όπου έγιναν και οι δύο διανυκτερεύσεις. Για τους φωτογράφους του ΣΦΣ η εκδρομή συνεχίστηκε μέχρι το Αμύνταιο με φωτο-στοπ στα ωραιότερα σημεία της διαδρομής (κοιλαδογέφυρες της Έδεσσας και του Άγρα κ.α.) και με τον καιρό να εναλλάσσεται πότε σε συννεφιά και πότε σε λιακάδα. Ύστερα από μια μικρή στάση στο Αμύνταιο για ξεκούραση και φαγητό ξεκινήσαμε το ταξίδι της επιστροφής για Έδεσσα όπου φτάσαμε αργά το απόγευμα. Το ίδιο βράδυ, ο Σύλλογος μας παρέθεσε δείπνο στην καταπληκτική ταβέρνα του Σ.Σ. Έδεσσας.

Την επόμενη ημέρα η εκδρομή συνεχίστηκε για τη Κοζάνη, εγκαινιάζοντας έστω και ανεπίσημα την ολοκαίνουργια πλέον γραμμή, αφού από τότε που έκλεισε (πριν 4-5 χρόνια) για να ανακαινιστεί δεν είχε ξαναπεράσει επιβατική αμαξοστοιχία. Η άφιξη έγινε το μεσημέρι όπου ακολούθησε φαγητό και βόλτα στη πόλη της Κοζάνης. Κατά τη διάρκεια της επιστροφής έγιναν αρκετά φωτο-στοπ (στην περιοχή της ΔΕΗ, στον Κόμανο και στην Πτολεμαΐδα) και έτσι ήταν πλέον βράδυ όταν φτάσαμε στην Έδεσσα.

Τη Δευτέρα το πρωί, τελευταία ημέρα της εκδρομής, αναχωρήσαμε από την Έδεσσα με την αμαξ. 738 για Θεσσαλονίκη και στη συνέχεια επιβιβαστήκαμε στην 501 επιστρέφοντας στην Αθήνα.

## Τιμή στους μελετητές του τραμ της Αθήνας

Την Τετάρτη 5 Ιουλίου διοργανώθηκε η ετήσια εορτή του ΣΦΣ, η οποία συνέπεσε με την συμπλήρωση 125 χρόνων από την έναρξη κατασκευής του πρώτου δικτύου τραμ της Αθήνας. Για τον λόγο αυτό, ο σύλλογος μας αποφάσισε να τιμήσει τα μέλη της επιτροπής εμπειρογνομώνων του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου για το τραμ της Αθήνας σε μια ειδική τελετή στο προαύλιο του Σιδηροδρομικού Μουσείου. Η εν λόγω επιτροπή του ΕΜΠ αποτελούσαν οι: ο Αντιπρόεδρος ΕΜΠ κ. Ιωάννης Πολύζος (Πρόεδρος της επιτροπής), ο ομότιμος καθηγητής ΕΜΠ κ. Αθανάσιος Αραβαντινός, ο αναπληρωτής καθηγητής ΕΜΠ κ. Αθανάσιος Βλαστός, η εντεταλμένη λέκτορας κ.



φωτογραφίες: Γ. Τόγιας

Μαρία Καλατζοπούλου, ο επίκουρος καθηγητής ΕΜΠ κ. Μάριος Κονταράτος, η καθηγήτρια ΕΜΠ κ. Μαίρη Μαντούβαλου, ο λέκτορας ΕΜΠ κ. Νίκος Μπελαβίλας, ο καθηγητής ΕΜΠ κ. Γεώργιος Σαρηγιάννης, ο ομότιμος καθηγητής ΕΜΠ κ. Ιωάννης Φραντζεσκάκης και ο ειδικός συνεργάτης της επιτροπής αρχιτέκτων-μηχανικός κ. Γιώργος Προβελέγγιος Τιμήθηκε, επίσης και ο σεισμολόγος, και πρόεδρος της «Ευωνύμου Οικολογικής Βιβλιοθήκης» κ. Σάκης Κουρουζίδης.

Εκ μέρους του Συλλόγου μίλησε ο πρόεδρος Πέτρος Ράλλης, ενώ από τους τιμηθέντες οι κ. Πολύζος, Βλαστός και Κουρουζίδης αναφέρθηκαν στους λόγους για τους οποίους χρειάζεται η Αθήνα ένα σύγχρονο τραμ, στα πλεονεκτήματά του, αλλά και στα διάφορα προβλήματα που αντιμετωπίζει αυτό, με κυριότερο το ζήτημα της μη εφαρμογής του «πράσινου κύματος» στην κυκλοφορία των συρμών. Οι ομιλήσαντες δεν παρέλειψαν άλλωστε να αναφερθούν στον αείμνηστο Αντώνη Τρίτση, έναν από τους πρώτους οραματιστές για τη δημιουργία τραμ στην Αθήνα. Της ομιλίας έκλεισε ο Γενικός Διευθυντής της TRAM ΑΕ κ. Αναστασόπουλος ο οποίος αναφέρθηκε στις σχεδιαζόμενες επεκτάσεις του τραμ προς την Βούλα και τον Πειραιά. Η εκδήλωση συνεχίστηκε με προβολή του ηχοράματος-ντοκουμανταίρ του ΣΦΣ με θέμα το τραμ, ακολούθησε μικρή συναυλία με τραγούδια για το τρένο και το τραμ, η όμορφη δε αυτή βραδιά έκλεισε με πλούσιο μπουφέ και πολύ κέφι.

## Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος

Με αφορμή τον εορτασμό της Παγκόσμιας Ημέρας Περιβάλλοντος, ο Δήμος Αθη-



φωτογραφία: Γ. Τόγιας

ναίων σε συνεργασία με την Ειδική Επιτροπή Περιβάλλοντος της Βουλής διοργάνωσε τριήμερη εκδήλωση (3-5 Ιουνίου) στην Πλατεία Συντάγματος. Συμμετείχαν, με ειδικά περίπτερα, πολλές γνωστές περιβαλλοντικές οργανώσεις, αλλά και ο ΣΦΣ, το περίπτερο του οποίου προκάλεσε το ενδιαφέρον πολλών επισκεπτών, κυρίως μαθητών κ.α.

### Ο ΣΦΣ στην Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης

Κατά τη διάρκεια της 71ης ΔΕΘ 2006, που διεξήχθη από 8 έως 17 Σεπτεμβρίου, ο Σύλλογος μας, κατόπιν προσκλήσεως από τον ΟΣΕ, συμμετείχε στο περίπτερο του



φωτογραφίες: Α. Παπαδημητρίου, Μ. Μαλούκος

Οργανισμού. Ήταν η πρώτη φορά που ο ΣΦΣ φιλοξενήθηκε από έναν μεγάλο οργανισμό σε μία μεγάλη και διεθνούς φήμης έκθεση, αφήνοντας άριστες εντυπώσεις για όσους επισκέφθηκαν το περίπτερο του ΟΣΕ. Από τη πλευρά του Συλλόγου

διανεμήθηκε στους επισκέπτες το τελευταίο τεύχος της «Σιδηροτροχιάς» το οποίο είχε εξαντληθεί από της πρώτες κιόλας μέρες. Τα εγκαίνια του περιπτέρου έγιναν από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μιχάλη Λιάπη ο οποίος, συνοδευόμενος από ανώτατα στελέχη του ΟΣΕ, συνομίλησε για αρκετή ώρα με τον Πρόεδρο και μέλη του ΣΦΣ, συγχαίροντας μας για το έργο που επιτελούμε. Κατά την διάρκεια της έκθεσης, μοιράσαμε εκατοντάδες αντίτυπα του τελευταίου τεύχους της Σιδηροτροχιάς, που έγινε κυριολεκτικά ανάρπαστο. Μετά το τέλος της έκθεσης η HELEXPO AE απένευσε στο περίπτερο του ΟΣΕ το 1ο Ειδικό Βραβείο Οργανωμένης Παρουσίας στην 71η ΔΕΘ 2006. Ήταν μια δικαίωση για το σημαντικό έργο που επιτελεί ο ΟΣΕ τα τελευταία χρόνια, αλλά και για τα ευμενή σχόλια των χιλιάδων επισκεπτών για το όμορφο και λειτουργικό περίπτερο του. Χαϊρόμαστε ειλικρινά που, με την συμμετοχή μας στο περίπτερο αυτό, συμβάλαμε και εμείς λιγάκι στην ενημέρωση του κόσμου.

### Σιδηροδρομική γιορτή στο Κωσταλέξι

Το Δημοτικό Διαμέρισμα Κωσταλεξίου του Δήμου Λαμίας αποφάσισε να γιορτάσει τα 100 χρόνια της σιδηροδρομικής σύνδεσης της περιοχής, διοργανώνοντας, την Κυριακή 30 Οκτωβρίου 2006, ειδική εκδήλωση. Το ιστορικό της γραμμής ζητήθηκε από τους διοργανωτές να το αναπτύξει ο ΣΦΣ και έτσι ορίσαμε ομιλητή τον κ. Σ.



Φασούλα, οργανώνοντας, συγχρόνως, και ημερήσια εκδρομή για τα μέλη του. Ανταποκριθήκαν 23 άτομα τα οποία μετέβησαν σιδηροδρομικώς στο Λιανοκλάδι και από εκεί στο Κωσταλέξι με αστικό λεωφορείο που είχε εκμισθώσει ο Δήμος Λαμιαίων. Η γιορτή έγινε στον χώρο του μικρού Σιδηροδρομικού Μουσείου Κωσταλεξίου, που εδώ και χρόνια έχει ιδρύσει και λειτουργεί με ιδιαίτερο μεράκι ο φίλος και μέλος μας Δημήτρης Κανατάς, πρώην Πρόεδρος της Κοινότητας Κωσταλεξίου. Παρέστησαν εκπρόσωποι των τοπικών Αρχών, ο Δήμαρχος Λαμιαίων και πολλοί κάτοικοι.

### Σιδηροδρομική ημερίδα του ΤΕΕ στην Θεσσαλονίκη

Μεταξύ 20 και 24 Σεπτεμβρίου 2006, στην αποθήκη Δ του ΟΛΘ στη Θεσσαλονίκη, πραγματοποιήθηκε έκθεση φωτογραφίας, με σπάνιο και αρχαιακό υλικό για του ελληνικούς σιδηροδρόμους, από τις συλλογές του Μουσείου Φωτογραφίας Δήμου Καλαμαριάς Χρήστος Καλεμκερής. Στα πλαίσια της έκθεσης αυτής το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος / Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας διοργάνωσε ημερίδα με θέμα Η πολιτική ανάπτυξης του σιδηροδρόμου στη Βόρεια Ελλάδα, κατά την διάρκεια της οποίας παρουσιάστηκαν ενδιαφέρουσες εισηγήσεις, όπως π.χ. Η σιδηροδρομική Εγνατία, Ένα στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης σιδηροδρομικών μεταφορών, Μελέτες Δυτικών επεκτάσεων και συγκεκριμένα στα τμήματα Καλαμπάκας - Γιάννενα, Γιάννενα - Ηγουμενίτσα, Καλαμπάκα - Κοζάνη - Καστοριά και Γιάννενα - Αντίρριο κ.α. Οι ομιλητές προέρχονταν από ΤΕΕ, το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ. Εκ μέρους του ΣΦΣ, συμμετείχε και μίλησε στην ημερίδα ο κ. Σ. Φασούλας.

### Εκδρομή του ΣΦΣ στην Πιερία

Το διήμερο 18-19 Νοεμβρίου ο ΣΦΣ διοργάνωσε εκδρομή στην περιοχή του αρχαίου Δίου, Πιερίας. Η αναχώρηση έγινε το Σάββατο 18 Νοεμβρίου με την αμαξοστοιχία IC 70 για Κατερίνη, στην συνέχεια δε μεταβήκαμε στον αρχαιολογικό χώρο του Δίου, με μισθωμένο λεωφορείο. Η επιστροφή έγινε αργά το απόγευμα στο Λιτόχωρο όπου και διανυκτερεύσαμε. Την επόμενη μέρα Κυριακή 19 Νοεμβρίου οι εκδρομείς ανέβηκαν στον Όλυμπο, συγκεκριμένα στη θέση «Πριόνια», όπου χάρηκαν το περπάτημα στις κατάφυτες κοντινές πλαγιές του ψηλότερου βουνού της Ελλάδος. Στην συνέχεια, κατηφορίσαμε προς την Κατερίνη, από όπου, με την αμαξοστοιχία IC 55, επιστρέψαμε στην Αθήνα.



## Νέα Νέα Νέα Νέα Νέα Νέα Νέα Νέα

### Εγκρίθηκε η επέκταση του Ηλεκτρικού μέχρι τον Άγιο Στέφανο

Ένα πάγιο αίτημα των κατοίκων των βορείων προαστίων της Αττικής φαίνεται να εισέρχεται στη φάση υλοποίησης. Η γραμμή των ΗΣΑΠ, που σήμερα κάνει τέρμα στην Κηφισιά, θα επεκταθεί μέχρι τον Άγιο Στέφανο με επτά νέες στάσεις.

Η περιοχή που θα εξυπηρετείται από την εν λόγω επέκταση είναι οι δήμοι Κηφισιάς και Νέας Ερυθραίας, καθώς και οι κοινότητες Κρουονερίου, Διονύσου, Ανοιξης, Δροσιάς, Αγ. Στεφάνου, Ροδόπολης και Σταμάτας. Τα χαρακτηριστικά των περιοχών αυτών είναι η πυκνή δόμηση, η συνεχιζόμενη αύξηση του πληθυσμού, καθώς και ο μεγάλος αριθμός μετακινήσεων από και προς το κέντρο της Αθήνας.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του ΟΑΣΑ, το έργο θα κατασκευαστεί σε δύο φάσεις. Στην πρώτη φάση θα κατασκευαστεί το τμήμα μήκους 6,5 χλμ. που αρχίζει από το σταθμό ΚΑΤ και καταλήγει στο 20ό χλμ. της εθνικής οδού Αθηνών-Λαμίας. Στο τμήμα αυτό προβλέπεται να κατασκευασθούν πέντε υπόγειοι σταθμοί, στην Κηφισιά, (υπογειοποιείται ο σημερινός σταθμός), επί της Τατοΐου στο ύψος του αθλητικού ομίλου Κηφισιάς, στη Νέα Ερυθραία, στο Καστρί και στο 20ό χλμ εθνικής οδού Αθηνών-Λαμίας. Στο σταθμό αυτό προβλέπεται να κατασκευασθεί χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων, ώστε να εξυπηρετείται ο κόσμος που φθάνει στην Αθήνα μέσω της εθνικής οδού, καθώς και αμαξοστάσιο για τους συρμούς.

Στην δεύτερη φάση θα κατασκευαστεί το τμήμα, μήκους 4,6 χλμ. που θα αρχίζει από τον σταθμό της εθνικής οδού και θα καταλήγει στον Άγιο Στέφανο, με δύο επίσης υπόγειους σταθμούς στη λεωφόρο Μαραθώνος στην κοινότητα Άνοιξης και στον Άγιο Στέφανο, παράπλευρα του σημερινού σταθμού ΟΣΕ.

Δεν έγιναν γνωστά ούτε το χρονοδιάγραμμα κατασκευής του έργου ούτε η μέθοδος χρηματοδότησης του.

### Κλιματιστικά στους Η.Σ.Α.Π.

Δροσερό υπόσχεται ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος ότι θα είναι το ερχόμενο καλοκαίρι για τους επιβάτες του, καθώς ξεκινά η εγκατάσταση κλιματιστικών συστημάτων στους συρμούς.

Πρόκειται για έργο συνολικού προϋπολογισμού 9,7 εκατ. ευρώ. Στο πλαίσιο της σχετικής σύμβασης θα τοποθετηθούν συστήματα κλιματισμού στο σύνολο των 238 βαγονιών του ΗΣΑΠ, που υπολογίζεται ότι καθημερινά εξυπηρετούν περισσότερους από 450.000 επιβάτες.

Στο παρελθόν είχε επιχειρηθεί δύο φορές να τοποθετηθεί η σχετική υποδομή και είχαν προκηρυχθεί δύο διαγωνισμοί το 2002 και το 2005, που όμως κηρύχθηκαν άγονοι.

### Δύο άτομα συνελήφθησαν για τις φθορές στις γραμμές του ΟΣΕ

Στα μέσα Οκτωβρίου συνελήφθησαν δύο νεαρά άτομα, που ενέχονται, σύμφωνα με την Αστυνομία, στις σοβα-

### Γραμμή Φλώρινας

Στις 28 Οκτωβρίου 2006, ανήμερα την εθνικής μας εορτής ξεκίνησαν επιτέλους τα επιβατικά δρομολόγια προς τη Φλώρινα. Είχαν προηγηθεί την προηγούμενη τα επίσημα εγκαίνια της γραμμής από τον υπουργό μεταφορών κύριο Λιάπη παρουσία της διοίκησης του ΟΣΕ. Τη γραμμή πέραν του σταθμού της Εδέσσης εξυπηρετούν πλέον πέντε ζευγάρια αμαξοστοιχιών ημερησίως, οι οποίες πραγματοποιούνται με τις νέες αυτοκινητάμαξες MAN - Ελληνικών Ναυπηγείων. Η πληρότητα των περισσότερων αμαξοστοιχιών είναι κάτι παραπάνω από ικανοποιητική, ενώ σε συγκεκριμένες αμαξοστοιχίες υπάρχουν και όρθιοι. Ευχή μας είναι, με την επικείμενη αλλαγή των δρομολογίων να προστεθούν και νέα δρομολόγια για τη Φλώρινα και να ανοίξει επιτέλους και η γραμμή προς Κοζάνη.



ρές φθορές που έγιναν το περασμένο καλοκαίρι στις γραμμές του ΟΣΕ και οι οποίες είχαν αποδοθεί σε δολιοφθορά, αναστατώνοντας τις δικτυικές αρχές.

Οι δύο κατηγορούνται κυρίως για διακεκριμένες κλοπές από τα εργοτάξια της ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ και της ΕΡΓΟΣΕ που είναι εργοληπτρίες εταιρίες κατασκευής του Προαστιακού και δικτύου του ΟΣΕ.

Συγκεκριμένα, το Μάιο και Ιούνιο του 2006 κατηγορούνται ότι είχαν κλέψει από τα εργοτάξια της εταιρίας ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ στη Νέα Ζωή Ασπροπύργου, καλώδια χαλκού οπτικών ινών και άλλων τύπων, αξίας 173.000 ευρώ.

Στο ίδιο διάστημα φέρεται να είχαν κλέψει καλώδια μήκους 2,5 χιλιομέτρων από τον Προαστιακό, στο ύψος της Μεταμόρφωσης, ενώ στην Ελευσίνα φέρεται να έκλεψαν καλώδια, να προκάλεσαν φθορές στο σύστημα μετρητών αξόνων, και να έκωσαν τους αγωγούς σιδηρογραμμών του ΟΣΕ στη γέφυρα Βαρυμπόμπης, για να κλέψουν τα καλώδια. Οι ζημιές ανέρχονται σε δεκάδες χιλιάδες ευρώ.

Ανάλογες κλοπές φέρονται να έχουν διαπράξει στο Μενίδι και σε άλλα σημεία με σκοπό να κάψουν τα καλώδια και στη συνέχεια να πωλήσουν το χαλκό σε εμπόρους παλαιών σιδηρικών.

### Νέα Τεχνική Επισκευαστική Βάση των Η.Σ.Α.Π.

Ο ΗΣΑΠ ανακοίνωσε την υπογραφή της σύμβασης μελέτης για την κατασκευή της νέας Τεχνικής Επισκευ-

αστικής Βάσης στον Πειραιά.

Πρόκειται για έργο υποδομής με στόχο την αμεσότερη και αποτελεσματικότερη συντήρηση των οχημάτων της Η.Σ.Α.Π. Α.Ε., καλύπτοντας έτσι τις υπάρχουσες αυξημένες ανάγκες των 243 οχημάτων. Με την αυξανόμενη επιβατική κίνηση και με τη συνεχόμενη αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό των υποδομών της ΗΣΑΠ Α.Ε., το έργο αυτό θα μπορέσει να υπερκαλύψει τις αυξανόμενες θέσεις οχημάτων για τη συντήρησή τους και την επισκευή τους.

Η νέα Τεχνική Επισκευαστική Βάση αποτελεί χώρο υψηλής εξειδίκευσης τόσο για την ελαφρά όσο και για τη βαριά συντήρηση των οχημάτων. Στους χώρους των 25.600 τ.μ. και σε οικοδομικά τετράγωνα συνολικής έκτασης 35.300 τ.μ (ΟΤ 81 και 98) της ιδιοκτησίας της ΗΣΑΠ Α.Ε. θα περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, ηλεκτρικό και ηλεκτρονικό τμήμα, αίθουσα κατεργασίας τροχών, χώρος υποσταθμού, ξυλουργείο, αεριοστάσιο, λεβητοστάσιο, αίθουσες βαφής, χώρος μηχανικών επισκευών, συνεργείο εξαρτημάτων πεπιεσμένου αέρα, συνεργείο συστημάτων μετάδοσης, αποθήκες, χώροι πλυντηρίων, χώροι γραφείων και χώροι υποστήριξης.

Η Τεχνική Επισκευαστική Βάση που υφίσταται σήμερα είναι από τις αρχές του 19ου αιώνα. Η νέα Τεχνική Επισκευαστική Βάση θα μεταβάλλει θεαματικά και θα δημιουργήσει τις καλύτερες δυνατές συνθήκες εργασίας στους εργαζομένους της εταιρείας. Η νέα Τεχνική Επισκευαστική Βάση του Πειραιά θα ολοκληρωθεί σε δύο



## Σε 3,5 ώρες Αθήνα - Θεσσαλονίκη με το τρένο από το 2013

Κατά τη διάρκεια επίσκεψης του ΥΜΕ στα έργα της σήραγγας Καλλιδρόμου παρουσιάστηκαν από την ΕΡΓΟΣΕ τα αναλυτικά στοιχεία ολοκλήρωσης του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης με χρονικό ορίζοντα το 2012. Ειδικότερα τα έργα αυτά αφορούν την κατασκευή:

### α. Νέα γραμμή Τιθορέας-Λιανοκλαδίου

Το έργο αυτό αντικαθιστά το ορεινό κομμάτι της μονής γραμμής από Τιθορέα έως Λιανοκλαδί (όρος Μπράλος), μήκους 56 χιλιομέτρων, με νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων μήκους 54 χιλιομέτρων. Η νέα χάραξη διασχίζει το όρος Καλλιδρόμο με δίδυμη σήραγγα μήκους εννέα (9) χιλιομέτρων η κάθε μία και ακολουθώντας χάραξη μέσω της πεδιάδας του ποταμού Σπερχειού καταλήγει στο σιδηροδρομικό σταθμό (Σ.Σ) Λιανοκλαδίου. Έχει σχεδιασθεί για ταχύτητα 200 χλμ/ώρα και ενώ μειώνει τη διαδρομή κατά 2 χιλιόμετρα ελαττώνει το χρόνο της διαδρομής Αθηνών - Θεσσαλονίκης κατά 25 λεπτά. Το έργο συνολικού κόστους 694,05 εκατομμυρίων ευρώ συγχρηματοδοτείται κατά 50% από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και κατά 50% από τις Δημόσιες Επενδύσεις και θα παραδοθεί σε κυκλοφορία το Μάρτιο του 2011.

### β. Νέα γραμμή Λιανοκλαδίου-Δομοκού

Το έργο αυτό αντικαθιστά το ορεινό κομμάτι της μονής γραμμής από το σιδηροδρομικό σταθμό Λιανοκλαδίου έως το σιδηροδρομικό σταθμό Δομοκού μήκους 54 χιλιομέτρων με νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή μήκους 52 χιλιομέτρων.

Η νέα χάραξη διασχίζει το όρος Όθρυς με δίδυμη σήραγγα μήκους 6.380 μέτρων η κάθε μία και ακολουθώντας πεδινή διαδρομή μέσω της αποξηραμένης λίμνης Ξυνιάδας ανέρχεται τον ορεινό όγκο του Δομο-

κού μέχρι τον ομώνυμο σιδηροδρομικό σταθμό. Έχει σχεδιασθεί για ταχύτητα 160 χλμ/ώρα και μειώνει την διαδρομή κατά 2 χιλιόμετρα και το χρόνο διαδρομής κατά 30 λεπτά.

Το έργο συνολικού κόστους 706 εκατομμυρίων Ευρώ συγχρηματοδοτείται κατά 50% από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και κατά 50% από τις Δημόσιες Επενδύσεις και θα παραδοθεί σε κυκλοφορία το Δεκέμβριο του 2012.



στάδια:

Το πρώτο είναι η υπογραφή της σύμβασης της μελέτης 3.000.000 ευρώ που έγινε στις 27 Σεπτεμβρίου 2006 από τη διοίκηση της εταιρείας ΗΣΑΠ Α.Ε. και θα ολοκληρωθεί το πολύ σε οκτώ μήνες, και το δεύτερο στάδιο θα είναι ο διαγωνισμός για την κατασκευή του έργου και υπολογίζεται ότι σε επτά μήνες θα υπάρξει ανάδοχος και έναρξη εργασιών.

### Επέκταση του Προαστιακού στο Λαύριο

Την επέκταση του Προαστιακού στο Λαύριο ανακοίνωσε στις 23 Νοεμβρίου 2006 ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ.Μιχάλης Λιάπης, σε ειδική εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στην πόλη του Λαυρίου.

Πρόκειται για την επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής από το σταθμό Κορωπίου μέχρι την πόλη και το λιμάνι του Λαυρίου. Η νέα γραμμή θα έχει μήκος 33 χιλιόμετρα. Το έργο θα έχει πολύπλευρο ρόλο και προορίζεται να καταστεί σημαντικότερος μοχλός ανάπτυξης της ευρύτερης περιφέρειας Ανατολικής Αττικής και ιδιαίτερα της Λαυρεωτικής.

Η εξυπηρέτηση του λιμανιού του Λαυρίου με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο είναι έργο μητροπολιτικής εμβέλειας του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας. Προβλέπεται να αναβαθμίσει θεαματικά τη προσβασιμότητα του λιμανιού και να το καταστήσει ιδιαίτερα ελκυστικό, διασφαλίζοντας έτσι το στόχο της αποσυμφόρησης του λιμανιού του Πειραιά, παράλληλα με τη

σημαντική βελτίωση της προσβασιμότητας του νησιωτικού συμπλέγματος των Κυκλάδων και ευρύτερα του Αιγαίου, που αποτελούσε και πάγιο αίτημα των φορέων της ακτοπλοΐας.

Ταυτόχρονα θα διασυνδέσει τους οικισμούς των Μεσογείων και της Λαυρεωτικής, τόσο μεταξύ τους όσο και με το Λεκανοπέδιο Αθήνας, καθώς και με το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Οι κυρίως οικισμοί που θα εξυπηρετούνται, πέρα από το Κορωπί είναι το Μαρκόπουλο, τα Καλύβια, ο Κουβαράς, η Κερατέα και το Λαύριο, ενώ ενδιάμεσες στάσεις θα προβλεφθούν εκεί όπου θα υπάρξει μελλοντικά αξιόλογη ζήτηση μετακινήσεων.

Διασφαλίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο ένας ακόμα πολύτιμος κρίκος στο πλέγμα των μέσων σταθερής τροχιάς και γενικότερα στο σύστημα των δημόσιων συγκοινωνιών του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας με ευεργετική επίδραση στη μάχη για την απεξάρτηση από το ΙΧ και τη διασφάλιση αξιόπιστης εναλλακτικής επιλογής για μετακίνηση με δημόσια μεταφορικά μέσα. Παράλληλα εξετάζεται και η δυνατότητα διασύνδεσης της νέας γραμμής με τον εμπορευματοικό λιμένα Λαυρίου για τη διακίνηση φορτίου κατά τις νυχτερινές ώρες.

Σε γενικές γραμμές η νέα σιδηροδρομική γραμμή θα παρακολουθήσει την οδευση της παλιάς γραμμής Λαυρίου, η οποία εξυπηρετούσε τους ίδιους οικισμούς. Η ακριβής πορεία της νέας γραμμής αποτελεί αντικείμενο διερεύνησης και συγκριτικής αξιολόγησης στο πλαίσιο της μελέτης που βρίσκεται ήδη υπό εκπόνηση. Στόχος του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών είναι η εξεύρεση της καλύτερης δυνατής χάραξης, η οποία θα εξυπηρετεί πιο αποτελεσματικά τους κατοίκους και δε θα δημιουργεί προβλήματα στους οικισμούς. Γι αυτό το λόγο ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κάλεσε τις τοπικές κοινωνίες να καταθέσουν τις προτάσεις τους σχετικά με την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση του έργου και την αποτελεσματικότερη χάραξη. Οι πρώτες μελέτες προβλέπεται να ολοκληρωθούν εντός του έτους. Η χρηματοδότηση του έργου μπορεί να γίνει είτε με ένταξη του στο 4ο Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης, είτε με Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), είτε με συνδυασμό αυτών.

### «Βυθίζεται» ο ΗΣΑΠ από το Νέο Φάληρο μέχρι τον Πειραιά

Υπόγειο θα γίνει το δίκτυο του Ηλεκτρικού Σιδηρο-





### Ηλεκτροκίνητα Desiro στην Αθήνα

Στις 9 Νοεμβρίου 2006 κυκλοφόρησε για πρώτη φορά ηλεκτροκίνητος συρμός του ΟΣΕ στη γραμμή του Προαστιακού. Προκειται για την πρώτη δοκιμή ηλεκτροκίνητης Α/Α τύπου Desiro Electric κατασκευής Siemens-Ελληνικά Ναυπηγεία. Η Α/Α μεταφέρθηκε από το ΜΑΙ στο σταθμό της Νερατζιώτισσας από Δ/Η και στη συνέχεια εκτέλεσε δοκιμές στο κομμάτι που έχει ολοκληρωθεί η ηλεκτροκίνηση, δηλ από Νερατζιώτισσα ως το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος.



Φωτογραφίες:  
Στέφανος Γουλάκος



δρόμου από το Νέο Φάληρο μέχρι τον Πειραιά. Στο τμήμα αυτό, ακριβώς πάνω από τη νέα υπόγεια σήραγγα του ηλεκτρικού, πρόκειται να περάσουν οι γραμμές της επέκτασης του τραμ από το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας (ΣΕΦ) ως τον Πειραιά.

Το μήκος των γραμμών του ηλεκτρικού που θα «βυθιστούν» υπολογίζεται σε περίπου 2,5 χλμ., ενώ το συνολικό κόστος του έργου εκτιμάται ότι θα ανέλθει σε περίπου 15 εκατομμύρια ευρώ.

Στο νέο υπόγειο δίκτυο του ΗΣΑΠ -και ειδικότερα μεταξύ των σταθμών του Νέου Φαλήρου και του Πειραιά- για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού σχεδιάζεται να προστεθεί άλλος ένας σταθμός (θα είναι και αυτός υπόγειος), ακριβώς στο ύψος του εργοστασίου της καπνοβιομηχανίας Κεράνης.

#### Σύνδεση της Καβάλας με το Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Σε τοπική εφημερίδα της Καβάλας δημοσιεύθηκε η είδηση ότι, όπως ανακοινώθηκε από τον Υπουργό Μακεδονίας - Θράκης, θα ενταχθεί στα νέα έργα του Ο.Σ.Ε. και η σύνδεση της Νέας Καβάλας, όπου και το νέο λιμάνι της Καβάλας, με τους Τοξότες σιδηροδρομικώς. Ο σταθμός των Τοξοτών βρίσκεται πάνω στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης, στην έξοδο της κοιλάδας του Νέστου. Είναι ένα έργο που είχε αρχικά ενταχθεί στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, αλλά αφαιρέθηκε αργότερα.

#### Σύνταγμα - Αιγάλεω σε σε έξι λεπτά με το Μετρό από τον ερχόμενο Απρίλιο

Τον ερχόμενο Απρίλιο προβλέπεται να δοθεί προς χρήση η επέκταση της γραμμής του Μετρό από το Μοναστηράκι στο Αιγάλεω, που θα εξυπηρετεί ημερησίως 80.000 επιβάτες.

Η επέκταση περιλαμβάνει τρεις σταθμούς, το Βοτανικό, τον Ελαιώνα και το Αιγάλεω. Η διαδρομή Αιγάλεω - Σύνταγμα θα καλύπτεται σε έξι λεπτά. Το έργο βρίσκεται πλέον στο τελικό του στάδιο και από τον Ιανουάριο, ξεκινούν οι δοκιμές των ηλεκτρολογικών συστημάτων.

### Χωρίς ηλεκτροκίνηση στην Ειδομένη

Το μεσημέρι του Σαββάτου της 23ης Σεπτεμβρίου σε φυλασσομένη διάβαση λίγο πριν την είσοδο του σταθμού της Ειδομένης, ανατρεπόμενο φορτηγό αυτοκίνητο διέσχισε τη διάβαση χωρίς να έχει χαμηλώσει την ανατροπή του με αποτέλεσμα να κοπεί η γραμμή επαφής και να υποστούν σημαντικές ζημιές πυλώνες και μονωτήρες. Ο οδηγός δεν ειδοποίησε κανένα για τη ζημιά αυτή με αποτέλεσμα τοπικός εμπορικός συρμός με επικεφαλής την Α-204 που διέρχονταν από την περιοχή εκείνη την ώρα, να πέσει επάνω στα καλώδια και να τα παρασύρει προξενώντας ακόμη μεγαλύτερες ζημιές.

Το αποτέλεσμα ήταν να μην κυκλοφορούν ηλεκτράμαξες στη γραμμή για περίπου τέσσερις εβδομάδες, οπότε και αποκαταστάθηκε η βλάβη. Η αλλαγή αυτή έδωσε σε πολλούς από εμάς τη δυνατότητα να φωτογραφίσουμε δηζελάμαξες στη γραμμή αυτή, ενώ λόγω της έλλειψης δηζελαμαξών Adtranz, όλοι οι επιβατικοί συρμοί κυκλοφορούσαν με δηζελάμαξες MLW και 07, οι οποίοι θύμισαν σε όλους μας τις παλιές εποχές του σιδηροδρόμου.



Η Δ/Η Α-456  
επικεφαλής της  
διεθνούς  
αμαξοστοιχίας 441  
στην Ειδομένη,  
02 Οκτωβρίου 2006.  
Φωτογραφία:  
Νίκος Παπαλέτσος

#### Το Τραμ πάει Πειραιά

Αποφασίσθηκε να επισπευσθεί η επέκταση του τραμ προς τον Πειραιά, ένα έργο απαραίτητο για την ανακούφιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης,



## Ανακατασκευή κινητήριων μονάδων ελιγμών

Εκτός από την ευρείας κλίμακας ανακατασκευή των κινητήριων μονάδων κατασκευής MLW, ο ΟΣΕ προχωρά και στη μερική ανακατασκευή μονάδων όπως οι A-223 και A-224. Πρόσφατα ανακατασκευασμένες μονάδες, οι μηχανές ελιγμών A-114 και A-162, φωτογραφήθηκαν στο ΜΑΙ (με τα νέα λογότυπα του ΟΣΕ), από τον Στέφανο Γουλάκο στις 15 Νοεμβρίου 2006.



αλλά και για την εξυπηρέτηση, τόσο των δυτικών προαστίων του (Κερατσίνι, Πέραμα κ.λ.π.) όσο και των συνοικιών του της Φρεατιύδας και του Χατζηκυριάκειου, προς τα οποία προβλέπεται ότι θα επεκταθεί τράμ. Η διαδρομή του προς το κέντρο του Πειραιά και μέσα στην πόλη προβλέπεται να είναι η εξής: Ν. Φάληρο, Ομηρίδου Σκυλίτση - Γούναρη - Πλατεία Καραϊσκάκη - Γεωργίου Α - Λαμπράκη - Ν. Φάληρο. Εν τω μεταξύ, στις αρχές του νέου έτους προβλέπεται η ολοκλήρωση και της επέκτασης της γραμμής του τράμ μέχρι τη Βούλα.

Οι επιβάτες που διακινούνται σήμερα με το τράμ συνέχεια αυξάνονται και ήδη ανέρχονται σε περισσότερους από 55.000 την ημέρα, κατά μέσο όρο, όταν οι αρχικές προβλέψεις ήταν για 35.000 την ημέρα και για μεγάλο χρονικό διάστημα δεν υπερέβαιναν τους 25.000 την ημέρα. Σημειωτέον ότι το καλοκαίρι οι επιβάτες του τράμ έφθασαν τους 63.000 την ημέρα.

**Νέα εμπλοκή στην κατασκευή του έργου ΣΣ Λαρίσης-**

### Τρεις Γέφυρες

Στην ακύρωση της κοινής υπουργικής απόφασης, με την οποία δόθηκε «πράσινο φως» στην κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής του Προαστιακού, κατά τη διέλευσή του από τον Δήμο Αθηναίων, προχώρησε η Ολομέλεια του Συμβουλίου της Επικρατείας. Πρόκειται για το τμήμα Τρεις Γέφυρες - Σταθμός Λαρίσης, για το οποίο είχαν γίνει προσφυγές από κατοίκους και το Δήμο Αθηναίων, που ζητούσαν την υπογειοποίηση της γραμμής. Το Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο έκανε δεκτή την προσφυγή του Δήμου Αθηναίων, διαπιστώνοντας πλημμέλεια στην εξέταση εναλλακτικών λύσεων εκ μέρους των αρμοδίων, οι οποίοι κακώς - κατά την κρίση του ΣτΕ - απέκλεισαν την υπογειοποίηση του έργου. Σύμφωνα με την άποψη της πλειοψηφίας, «η επίκληση οικονομικών και τεχνικών λόγων δεν αποτελεί επαρκή αιτιολόγηση του αποκλεισμού της βέλτιστης, από περιβαλλοντικής πλευράς και κατ' αρχήν εφικτής, σύμφωνα με τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, τεχνικής λύσης της υπογειοποίησης». Η

Ολομέλεια εκτιμά ότι ο χαρακτηρισμός του έργου, ως έργου μεσοπρόθεσμης στόχευσης, το οποίο θα καλύψει τις ανάγκες βελτίωσης και εκσυγχρονισμού του συγκεκριμένου τμήματος του σιδηροδρομικού δικτύου έως το 2015, δεν απαλλάσσει τους αρμοδίους από την ευθύνη που τους αναλογεί, καθώς - ούτως ή άλλως - οι εκτεταμένες παρεμβάσεις που συνεπάγονται (όπως οι ανισόπεδοι κόμβοι και άλλες εργασίες) θα αλλάξουν τη φυσιογνωμία της περιοχής, αποκόπτοντας τις δυτικά των γραμμών περιοχές. Κατά την άποψη της μειοψηφίας, με την οποία τάχθηκε και ο πρόεδρος του ΣτΕ κ. Γ. Παναγιωτόπουλος, η σχετική προσφυγή έπρεπε να απορριφθεί, καθώς, από τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων συνάγεται ότι συνεκτιμήθηκαν τα οφέλη του έργου, όχι μόνο ως προς το περιβάλλον, αλλά και προς την κατεύθυνση της μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων, ενώ η υπογειοποίηση «που είναι ασφαλώς η βέλτιστη λύση» - όπως τονίζουν οι πέντε δικαστές - αξιολογήθηκε ως ιδιαίτερα δαπανηρή.

### 50 χρόνια χωρίς την "τρίτη θέση" στους σιδηροδρόμους

Πέρασαν κιάλας 50 χρόνια από το 1956, όταν τα Ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα, μεταξύ των οποίων και τα Ελληνικά της εποχής, κατέργησαν την τρίτη θέση στους συρμούς των δικτύων τους. Αυτό σηματοδότησε και το τυπικό τέλος μίας εποχής. Της εποχής δηλαδή της χλιδής, την οποία όμως μόνο λίγοι μπορούσαν να την απολαύσουν. Διότι, στην πραγματικότητα, η χλιδή της πρώτης θέσης ήταν αυτή που καταργήθηκε, αφού η νέα πρώτη θέση υποβαθμίστηκε, στην ουσία, στο επίπεδο περίπου της παλαιάς δεύτερης θέσης, όσον αφορά την πολυτέλεια και τις παρεχόμενες υπηρεσίες, η δέ τρίτη θέση, ως δεύτερη πλέον, αναβαθμίστηκε σταδιακά. Ακόμα και η τιμή της δεύτερης θέσης παρέμεινε περίπου στο ίδιο επίπεδο με την τιμή της παλαιάς τρίτης θέσης, ενώ η πρώτη θέση εκόστιζε πλέον όσο, περίπου, η παλαιά δεύτερη.

Πενήντα χρόνια όμως μετά, πολλοί είναι εκείνοι που αναπολούν, ίσως λίγο ρομαντικά, τα πολυτελή τρέινα εκείνης της εποχής, της οποίας η ακμή οριοθετείται μεταξύ του τέλους του 19ου αιώνα και των αρχών του 20ου, όπως το "Orient Express" ή το "Simplon Orient Express", τα "τρέινα των βασιλέων" ή τους "βασιλείς των τρέινων", όπως τα αποκαλούσαν στην εποχή τους έστω και αν αυτά μόνο όσοι μπορούσαν, ή επιτρέπονταν, να ταξιδεύσουν στην πρώτη θέση τα απολάμβαναν.

Ο Σύλλογός μας δεν έχει απλώς ανθρώπους που αγαπούν τον Σιδηρόδρομο, που τους αρέσει να βλέπουν τα τρένα να περνούν, αλλά κι εκείνους που πιστεύουν ότι μόνον τέτοιοι άνθρωποι, που ξεφεύγουν από την τετριμμένη καθημερινότητα, που δεν είναι εσικανουολιστές, μπορούν να ενεργήσουν και να προσεγγίσουν θέματα και καταστάσεις πέραν από τη συνήθη πορεία των πραγμάτων. Έτσι λοιπόν, ο ΣΦΣ προσπάθησε και πέτυχε να υπαχθεί στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα Κοινωνία της Πληροφορίας (ΚτΠ), γεγονός για το οποίο κυριολεκτικώς σεμνύνεται, καθ' όσον σ' αυτό το πρόγραμμα έχουν υπαχθεί ηγέτορες του ελληνικού πολιτιστικού στερεώματος. Το Μουσείο Μπενάκη, το Κρατικό Θέατρο Βορείου Ελλάδος, το Ίδρυμα Γουλανδρή, το Κρατικό Ωδείο Θεσσαλονίκης, η Ευώνυμος Οικολογική Βιβλιοθήκη, το ΑΣΚΙ, το Κέντρο Διάδοσης Επιστημών και Μουσείο Τεχνολογίας, το Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού, είναι κάποιοι από τους διαλάμποντες αστέρες δίπλα από τους οποίους και με διακριτικότητα θα ήθελε ο Σύλλογός μας να σταθεί συμμετέχοντας και αυτός, στο μέτρο των δυνατοτήτων του, στο κίνημα του πολιτιστικού καμβά της χώρας μας.

- θ. Θεατρικά έργα
- ι. Κινηματογραφικά έργα
- ια. Μουσικά έργα
- ιβ. Αποδελτίωση ημερήσιου και περιοδικού τύπου
- ιγ. Αποδελτίωση ειδικού τύπου
- ιδ. Προφορικές μαρτυρίες
- ιε. Σιδηροδρομικοί σταθμοί
- ιστ. Τροχάιο υλικό, έλκον και ελκόμενο

Για την πραγμάτωση του προγράμματος, στα πλαίσια του Συλλόγου έχει συσταθεί μία ημιαυτόνομη μονάδα, η ΣΦΣ / ΚτΠ, η οποία θα στελεχωθεί:

- από έναν Λειτουργικό Συντονιστή
- από έναν Διοικητικό Υπεύθυνο (τον Πρόεδρο του Συλλόγου)
- από επτά Τεκμηριωτές
- από τους, κατά περίπτωση, αναγκαίους Ερευνητές.

Όλοι οι αναφερθέντες επιλέγονται από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΣΦΣ κάτω από

## ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου και η "Κοινωνία της Πληροφορίας" (ΚτΠ)

Δεν παραγνωρίζουμε τη δυσχέρεια του εγχειρήματος αυτού. Κάθε άλλο. Εμείς όμως θα προσπαθήσουμε, και θα παρακαλούσαμε για τη συμπαράσταση όλων των μελών μας αλλά και τρίτων. Βέβαια δεν έλειψαν οι διάφορες επιθετικές κριτικές (δυστυχώς και από μέλη μας), τα οποία αντί να πλαισιώσουν αυτήν την προσπάθεια, επικεντρώθηκαν σε μια στείρα αποδομητική κριτική νομίζοντας ότι έτσι ανυψώνουν εαυτούς. Παράλληλα υπήρξαν και κάποια αναίτια και κακόβουλα πυρά διαφόρων λασπολόγων μιάς προσωπικής ανούσιας καθημερινότητας. Όμως, ας είναι. Όλα είναι ανθρώπινα κι εμείς ας επανέλθουμε στο θέμα μας.

Τι είναι λοιπόν η Κοινωνία της Πληροφορίας; Είναι ένα από τα ουσιαστικά ευρωπαϊκά προγράμματα και αποσκοπεί στη διάδοση διακεκριμένων πολιτιστικών στοιχείων προς τον κόσμο. Υποστηρίζει τη δημιουργία ολοκληρωμένων ψηφιακών συλλογών γενικότερης πολιτισμικής και εκπαιδευτικής αξίας αποσκοπούσαν στην επιστημονική και εκπαιδευτική χρήση από το ευρύτερο κοινό.

Με την ένταξη του ο Σύλλογός μας αποβλέπει στη διάσωση της σιδηροδρομικής κληρονομιάς της χώρας μας, σε οποιοδήποτε την νομότυπη ιδιοκτησία και να υπάγεται. Ο ΟΣΕ, ο ΗΣΑΠ, το Μετρό, το Τραμ, ο ίδιος ο Σύλλογός μας, ιδιώτες, επαγγελματίες, μουσεία, πολιτιστικοί φορείς κ.α., διαμορφώνουν το πεδίο έρευνας στο οποίο αναδιψεί ο ΣΦΣ για τον εντοπισμό του πολύτιμου υλικού που θα δομήσει την εργασία μας. Βασική βέβαια προϋπόθεση συνιστά η ύπαρξη του υπ όψιν υλικού στη χώρα μας, δηλαδή η επιτόπια παρουσία του, ή η έστω και ευκαιριακή σε κάποιον παρελθόντα χρόνο ή ακόμα και η εν δυνάμει ελλαδική μελλοντική παρουσία του. Η μορφή του σιδηροδρομικού αυτού υλικού μπορεί να είναι αυτούσια, είτε σχεδιαστική, φωτογραφική, ακουστική κτλ. Λαμβανομένης δε υπ όψιν της πολυφασματικότητας του σιδηροδρόμου, και της, κατά συνέπεια, χρονοβόρου συλλεκτικής, τεκμηριωτικής και αποτυπωτικής διαδικασίας, είναι εύλογο ότι, τουλάχιστον στην αρχή, θα προηγούνται τα στοιχεία που παρουσιάζουν ευχερέστερες δυνατότητες εντοπισμού τους.

Το υλικό στο οποίο ο ΣΦΣ στοχεύει και έχει ήδη ξεκινήσει τη διαδικασία εντοπισμού και τεκμηρίωσης, αναφέρεται, ενδεικτικώς, στα ακόλουθα:

- α. Υφιστάμενο φωτογραφικό υλικό.
- β. Υφιστάμενο κινηματογραφικό υλικό
- γ. Τεχνικά σχέδια διαφόρων μορφών και τύπων (δομικά, μηχανολογικά κτλ)
- δ. Εντυπα, prospectus, ανακοινώσεις, διαφημιστικά
- ε. Δρομολόγια, εγχειρίδια, κανονισμοί
- στ. Εισιτήρια, τιμολόγια, συνοδευτικά έντυπα
- ζ. Βιβλία
- η. Μελέτες, μονογραφίες, έρευνες κτλ



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ



ανοικτές διαδικασίες και με πρωτεύοντα στοιχεία αξιολόγησης τα βιογραφικά τους σημειώματα, την γνώση και την εμπειρία γύρω από σιδηροδρομικά θέματα, την ζητούμενη αμοιβή και φυσικά την επαγγελματική τους αξιοπιστία. Ευνόητο δε είναι ότι η οποιαδήποτε ενέργεια του ΣΦΣ/ΚτΠ ανακινώνεται προς όλα τα μέλη ως και προς τρίτους με ανάρτηση στην προθήκη ανακοινώσεων του εντευκτηρίου μας, με γνωστοποίηση μέσω της ιστοσελίδας του Συλλόγου ως και με σχετική δημοσίευση.

Το όλο έργο κατανέμεται σε τρία υποέργα, ως ακολούθως:

- α. Συλλογή, κωδικοποίηση και τεκμηρίωση του υλικού, με αυτεπιστασία (20% του έργου): Ευρώ χωρίς ΦΠΑ: 120.000 και με ΦΠΑ: 142.800
- β. Προμήθεια εξοπλισμού, ψηφιοποίηση, τεκμηρίωση, διαδικτυακή προβολή, με ανάθεση δια διεθνούς διαγωνισμού (72% του έργου): Ευρώ χωρίς ΦΠΑ: 430.000 και με ΦΠΑ: 511.700
- γ. Διάδοση των αποτελεσμάτων του έργου, επίσης με διεθνή διαγωνισμό (8% του έργου): Ευρώ χωρίς ΦΠΑ: 50.000 και με ΦΠΑ: 59.500

Ήτοι, γενικό σύνολο χωρίς τον ΦΠΑ: 600.000 ευρώ και με ΦΠΑ: 714.000 ευρώ

Όπως εκτίθεται στα προηγούμενα, ποσοστό του έργου της τάξεως του 80% θα ανατεθεί σε τρίτους ύστερα από διεθνή διαγωνισμό και αυτό συνιστά συμβατική υποχρέωση, και μόνον το 20% θα πραγματοποιηθεί ευθέως από τον Σύλλογό μας δι' αυτεπιστασίας. Υπενθυμίζουμε δε ότι όλες οι διαδικασίες είναι ανοικτές και ο οποιοσδήποτε σοβαρός και αξιοπρεπής έλεγχος είναι δεκτός και επιθυμητός.

Γίνεται, φρονούμε, αντιληπτό ότι το έργο αυτό δεν είναι εύκολο, δεδομένου μάλιστα ότι ο ΣΦΣ δεν διαθέτει οργανωμένες διοικητικές και λογιστικές υπηρεσίες. Κάτω από αυτές τις συνθήκες και για να καταστεί δυνατή η επιτυχής έκβασή του, είναι αναγκαία η θετική συμπαράσταση όλων των μελών μας, ουσιαστική και ηθική. Κάποιες δε ανοησίες σαν αυτές που αναφέραμε στην αρχή, πρέπει δυναμικά να αντιμετωπίζονται και να μη δεχόμαστε στον χώρο μας ανόητους συμπλεγματούς να διαβρώνουν μian τέτοια προσπάθεια. Πάντως εμείς πιστεύουμε ότι τελικά θα τα καταφέρουμε παρ' όλες τις εμφανιζόμενες αντιξοές συνθήκες.

Τελειώνοντας λοιπόν αυτήν την συνοπτική ενημέρωση θα θέλαμε και δημοσίως να εκφράσουμε τις θερμές μας ευχαριστίες στον Γενικό Διευθυντή του ΟΣΕ κ. Β. Μακαντάση για την αμέριστη συμπαράστασή του, και στις κυρίες της ΚτΠ: Βάσω Κολυβά για την όλη της προσπάθεια και το επιστημονικό της κύρος, Ελένη Μπαλτά για την προσήνεια και την τεχνοκρατική και εμπειριστατωμένη ενημέρωσή μας και Άντρη Τόσκα για την υψηλή επαγγελματική της κατάρτιση και την αμεσότητα συνεργασίας.

## ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

### «ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΛΗΨΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΥΛΛΟΓΗΣ, ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ»

Ο ΣΦΣ έχοντας υποβάλλει αίτηση και τεχνικό δελτίο έργου στο πλαίσιο του Μέτρου 1.3-πρόσκληση 161- του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Κοινωνία της Πληροφορίας» (ΕΠ ΚτΠ), με φορέα χρηματοδότησης το Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών /Γενική Γραμματεία Επικοινωνιών και με τη συμπαράσταση του Γενικού Διευθυντή του ΟΣΕ κ. Β. Μακαρνάτση, βρίσκεται στην ευχάριστη θέση να γνωρίσει στο κοινό, στα μέλη του αλλά και σε κάθε φίλο των τραίνων, ότι εγκρίθηκε η αίτησή μας για την ένταξη στο ΕΠ ΚτΠ και τη χρηματοδότηση της Πράξης:

#### «Προβολή και αξιοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου».

Το προκείμενο έργο (πράξη) κατανέμεται στα ακόλουθα Υποέργα:

- Συλλογή, κωδικοποίηση και επιστημονική τεκμηρίωση πολιτιστικού υλικού του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου.
- Προμήθεια εξοπλισμού, ψηφιοποίηση, τεκμηρίωση και διαδικτυακή προβολή ψηφιακού πολιτιστικού υλικού του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου.
- Δράσεις διάδοσης των αποτελεσμάτων του έργου.

Προκειμένου, ο Σύλλογός μας να υποδομήσει και να αξιοποιήσει κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο την ένταξη του έργου του στο ΕΠ ΚτΠ, αποφάσισε τη δημιουργία μίας υποστηρικτικής του έργου Μονάδας υπό μορφή Business Unit, ως φορέως σχεδιασμού και παρακολούθησης των εργασιών υλοποίησης του έργου. Σημειώνεται, ότι σε κάθε περίπτωση ανώτατη αρχή και μοναδικό όργανο λήψης αποφάσεων είναι το Διοικητικό Συμβούλιο του ΣΦΣ.

Κατόπιν αυτών, το υπ. αριθ. 1 Υποέργο θα υλοποιηθεί με τη διαδικασία που καθορίζεται στο τεχνικό δελτίο του έργου (ως συνημμένου στη σχετική απόφαση ένταξης του έργου στο ΕΠ ΚτΠ), προσδιοριζόμενη ως «**με ίδια μέσα**».

Προς το σκοπό αυτό, το ΔΣ του Συλλόγου ενέκρινε την υλοποίηση του υποέργου 1 με «**ίδια μέσα**», (**αριθμός απόφασης ΔΣ 3 πρακτικό ΔΣ 14/3/2006**), η οποία κοινοποιήθηκε στην Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Κοινωνία της Πληροφορίας» (ΕΥΔΕΠ ΚτΠ).

Με βάση την ανωτέρω διαδικασία και προκειμένου να υλοποιηθούν οι εργασίες του Υποέργου 1: «Συλλογή, κωδικοποίηση και επιστημονική τεκμηρίωση πολιτιστικού υλικού του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου»,

#### **ο ΣΦΣ, ενημερώνει με την παρούσα,**

όλους όσους ενδιαφέρονται να αναλάβουν τμήματα του συνόλου των σχετικών εργασιών που περιλαμβάνουν ενδεικτικά, φωτογραφίες, αποτυπώσεις, συνεντεύξεις, συλλογή

μαρτυριών, αποδελτιώσεις, καταγραφή εντύπων & βιβλίων, κωδικοποίηση και τεκμηρίωση του συλλογής του ΣΦΣ κλπ, να υποβάλλουν:

#### **1. Αίτηση συμμετοχής προς το Διοικητικό Συμβούλιο του Συλλόγου**

#### **2. Βιογραφικό τους σημείωμα με το οποίο να τεκμηριώνονται τα ακόλουθα:**

- α) Εργασίες και δραστηριότητες που οι ίδιοι αυτόνομα ή συμμετέχοντας σε μίαν ομάδα, έχουν πραγματοποιήσει με θέμα τα μέσα σταθερής τροχιάς (σιδηρόδρομος, τραμ) ή και
- β) Ερευνητική ιστορική περιήγηση σχετικά με δραστηριότητα ή και
- γ) Επαγγελματική συνάφεια με το αντικείμενο των υπό ανάθεση εργασιών (ιστοριογράφοι, ερευνητές, συγγραφείς, σύμβουλοι, στελέχη επιχειρήσεων και οργανισμών, μελετητές, σιδηροδρομικοί, φωτογράφοι, κλπ) ή και
- δ) Συμμετοχή σε συλλόγους, σωματεία ή και άλλους φορείς που αποσκοπούν στην ενασχόληση περί τα μέσα σταθερής τροχιάς, ή και
- ε) Σχετική δημιουργική δραστηριότητα όπως συγγραφική, κινηματογραφική, ζωγραφική, φωτογραφική, μοντελιστική κλπ, ή και
- στ) Ότι άλλο έχει σχέση με το σιδηρόδρομο και το τραμ.

Παρατηρείται, ότι οι υποψήφιοι δεν απαιτείται να καλύπτουν όλες τις προηγούμενες ενότητες (α έως και στ), και ότι η επιλογή τους θα πραγματοποιηθεί μετά από αξιολόγηση (με συγκεκριμένο σύστημα βαθμολόγησης), με βάση τη συνολική εικόνα που θα διαμορφωθεί στους αξιολογητές από το βιογραφικό τους σημείωμα, από τις απαντήσεις τους κατά τη διάρκεια σχετικής συνέντευξης και από τις ειδικές ανάγκες για την υλοποίηση του έργου.

Η παρούσα πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ισχύει **μέχρι 10 Ιανουαρίου 2007** και η επιλογή των υποψηφίων θα γίνει από το Διοικητικό Συμβούλιο του Συλλόγου μετά από εισήγηση των ορισθησμένων αξιολογητών.

Όσοι επιλεγούν θα συνάψουν σύμβαση έργου με τον ΣΦΣ για την εκτέλεση των συγκεκριμένων τμημάτων του έργου.

Στην παρούσα, επισυνάπτεται αναλυτική περιγραφή των εργασιών του Υποέργου 1, σύμφωνα με την σχετική απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΣΦΣ, (**αριθμός απόφασης ΔΣ 3, πρακτικό ΔΣ 14/3/2006**), η οποία κοινοποιήθηκε στην Ειδική Υπηρεσία του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Κοινωνία της Πληροφορίας» από την οποία έγινε αποδεκτή.

Παρακαλούμε όλους τους ενδιαφερόμενους να αποστείλουν τα απαιτούμενα (αίτηση και βιογραφικό τους σημείωμα), με επιστολή ή ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, ή FAX, ή να τα επιδώσουν ιδιοχείρως στις συντεταγμένες του ΣΦΣ, που είναι οι ακόλουθες:

**Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου**

Οδός Σιώκου 4, 104 43 Αθήνα

τηλ./fax: 210 5130300

e-mail: info@sfs.gr, http://www.sfs.gr

## ΧΕΙΡΟΠΟΙΗΤΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΟΥΜΕΝΑ - ΗΟ (κατόπιν παραγγελίας)



**1. ΕΗΣ Μεταλλικός δίδυμος συρμός  
5ης και 6ης παραλαβής**



**2. ΣΠΑΠ, DWF MAN 1937**

**Σωτήρης Πέτρου**

τηλ: 210 6440889

6934 016994

**1** Η ηλεκτροκίνηση των τμημάτων του Π.Α.Θ.Ε., Αχαρνές-Τιθορέα και Δομοκός-Θεσσαλονίκη αναβάλλεται συνεχώς. Θα μπορούσατε να μας αναφέρετε τους λόγους των αναβολών αυτών και να μας ενημερώσετε για το χρονοδιάγραμμα της έναρξης της λειτουργίας της ηλεκτροκίνησης σε κάθε τμήμα του Π.Α.Θ.Ε. μεταξύ Αχαρνών και Θεσσαλονίκης;  
Θα μπορούσατε να μας ενημερώσετε για την πρόοδο των εργασιών της ηλεκτροκίνησης στα τμήματα του Π.Α.Θ.Ε. μεταξύ Αχαρνών και Θεσσαλονίκης καθώς επίσης και για το χρονοδιάγραμμα της έναρξης της λειτουργίας της.

**4** Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η κατασκευή της σηματοδότησης, της αμφίδρομης τηλεδιοίκησης και του προγράμματος της ασφαλείας των συρμών κατά μήκος του Π.Α.Θ.Ε.;

Όσον αφορά τον άξονα ΣΚΑ-Θεσσαλονίκη, έχει ολοκληρωθεί και παραδοθεί σε χρήση η αμφίδρομη σηματοδότηση με τηλεδιοίκηση στα τμήματα Αχαρνές-Τιθορέα και Δομοκός-Θεσσαλονίκη, εκτός από τη σηματοδότηση του Σιδηροδρομικού Σταθμού Παλαιοφάρσалу και του τμήματος Ν. Πόροι-Λεπτοκαρυά, όπου οι σχετικές εργασίες βρίσκονται σε εξέλιξη και αναμένεται να ολοκληρωθούν στα τέλη του 2007 και στα μέσα του 2008 αντίστοιχα.

## 6 ερωτήματα προς την ΕΡΓΟΣΕ

*Προκειμένου οι αναγνώστες μας να ενημερωθούν για τα νέα έργα της ΕΡΓΟΣΕ, η "Σ" διατύπωσε κάποιον βασικά ερωτήματα στον Κο Νικόλαο Κούρεντα, διευθύνοντα σύμβουλο της ΕΡΓΟΣΕ, τα οποία είχε την καλοσύνη να μας απαντήσει.*

Έχουν ήδη ολοκληρωθεί τα βασικά έργα των μονίμων εγκαταστάσεων για την ηλεκτροκίνηση της γραμμής στα τμήματα Αχαρνές-Τιθορέα, Δομοκός-Ευαγγελισμός, Λεπτοκαρυά-Θεσσαλονίκη, δηλαδή η γραμμή επαφής και οι υποσταθμοί έλξης.

Όμως, απομένει η εκτέλεση κάποιων άλλων εργασιών, που αποτελούν προϋπόθεση για την λειτουργία της ηλεκτροκίνησης στα ανωτέρω τμήματα του ΠΑΘΕ, όπως: η κατασκευή των έργων σύνδεσης των υποσταθμών έλξης με το δίκτυο της ΔΕΗ, η προστασία των παρακείμενων εγκαταστάσεων από τις επιδράσεις της ηλεκτροκίνησης, η ανακατασκευή 3 ανισόπεδων διαβάσεων στο τμήμα Αχαρνές-Οινόη, για τις ανάγκες της ηλεκτροκίνησης. Οι εργασίες αυτές, έχουν ήδη ανατεθεί και βρίσκονται σήμερα σε φάση υλοποίησης.



Επίσης, ως εποικοδόμημα της συμβατικής σηματοδότησης, πρόκειται να εφαρμοστεί σύγχρονο σύστημα Αυτόματης Προστασίας Συρμών ETCS Level 1 στον άξονα ΠΑΘΕ/Π. Συγκεκριμένα, πρόκειται για δύο συστήματα με τα οποία θα εξοπλιστεί τόσο μεγάλο μέρος του τροχαίου υλικού του ΟΣΕ (ETCS on board), όσο και η υφιστάμενη υποδομή σηματοδότησης του άξονα (ETCS on line). Τα δύο αυτά έργα βρίσκονται σε φάση δημοπράτησης με αναμενόμενο χρόνο συμβασιοποίησης το πρώτο εξάμηνο του 2007 και ολοκλήρωσης έως τα τέλη του 2009.

Η σηματοδότηση καθώς και η εφαρμογή του ETCS-Level I στο ορεινό τμήμα Τιθορέα-Δομοκός, θα υλοποιηθεί μετά την ολοκλήρωση των έργων υποδομής-επιδομής στο τμήμα αυτό.

Όσον αφορά τον άξονα προς Πάτρα, η σηματοδότηση και η εφαρμογή του ETCS-Level I της νέας διπλής γραμμής κανονικού εύρους μέχρι την Κόρινθο είναι πλήρως λειτουργική και έχει αποδοθεί στην κυκλοφορία. Στο δε τμήμα Κόρινθος-Πάτρα, οι εργασίες σηματοδότησης και ETCS θα υλοποιηθούν μετά την ολοκλήρωση των έργων υποδομής-επιδομής.

Επίσης, το έργο της ηλεκτροκίνησης του τμήματος Ευαγγελισμός-Λεπτοκαρυά βρίσκεται σε φάση δημοπράτησης και αναμένεται να συμβασιοποιηθεί, σύμφωνα με τα ως τώρα δεδομένα, το Μάρτιο του 2007.

Με τον τρέχοντα, λοιπόν, προγραμματισμό, η λειτουργία της ηλεκτροκίνησης στο σύνολο του σιδηρικού άξονα ΠΑΘΕ (εκτός από το ορεινό τμήμα Τιθορέα-Δομοκός) θα ολοκληρωθεί στα τέλη του 2008, αλλά θα υπάρξουν τμήματα που θα καταστούν λειτουργικά νωρίτερα.

**5** Ποια έργα είναι σε εξέλιξη και ποια προβλέπονται να δημοπρατηθούν στο μέλλον στον σιδηροδρομικό άξονα Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης, πότε προβλέπεται η αποπεράτωση τους και τι όφελος θα έχουν από αυτά οι χρήστες του σιδηροδρόμου;

Η ΕΡΓΟΣΕ, στον άξονα αυτό μελετά δύο έργα:

1. Αναβάθμιση υφιστάμενης σιδηρικής γραμμής Θεσσαλονίκης-Προμαχώνα (περιοχή Καστανούσας)
  2. Παράλληλες χάραξης σε εντοπισμένα τμήματα του σιδηρικού άξονα Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης (τμήμα Μέστη-Αλεξανδρούπολη)
- Παράλληλα, ο ΟΣΕ προωθεί μελέτες σε άλλα τμήματα του εν λόγω άξονα (τμήματα Λευκοθέα-Φωτολίβος, Ίασμος-Πολύανθος κλπ).

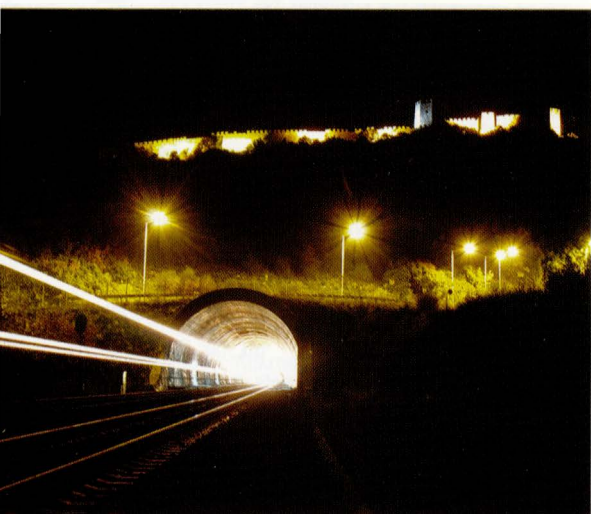
Η εκτέλεση των ανωτέρω έργων εξαρτάται από την ένταξή τους ή μη στα προγράμματα της επόμενης προγραμματικής περιόδου (2007-2013).

Τα οφέλη για τους χρήστες του σιδηροδρόμου, μετά την ολοκλήρωση των ανωτέρω έργων, αφορούν στην μείωση του χρόνου διαδρομής και την ουσιαστική βελτίωση της ασφάλειας και της άνεσής τους.

**6** Οι μελέτες και η κατασκευή της νέας προαστιακής γραμμής προς το Λαύριο θα γίνουν από την ΕΡΓΟΣΕ και αν ναι πότε προβλέπεται η πρώτη δημοπράτηση και από που θα χρηματοδοτηθεί το έργο;

Η α φάση μελετών για το έργο εκπονείται σήμερα από την ΕΡΓΟΣΕ με πιστώσεις που έχουν διατεθεί από το Ταμείο Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Η σύμβαση για την εκπόνηση της Β' φάσης, με την οποία ολοκληρώνεται το σύνολο των μελετών, εκτιμάται να συμβασιοποιηθεί τον Οκτώβριο του 2008 και να ολοκληρωθεί, συμπεριλαμβανομένων και των τευχών δημοπράτησης της κατασκευής το α' τρίμηνο 2010.

Το έργο της κατασκευής της σιδηρικής γραμμής Κορωπί-Λαύριο έχει προταθεί για χρηματοδότηση από τους πόρους της επόμενης προγραμματικής περιόδου (2007-2013). Στην περίπτωση που εγκριθεί η χρηματοδότηση του έργου, η δημοπράτηση της πρώτης εργαλαβίας προγραμματίζεται για το καλοκαίρι του 2010 και της τελευταίας το καλοκαίρι του 2012.



*Η νέα σύρραγα των Πλαταιμένων (φωτ. Ν. Παπαλέξους)*

**2** Γνωρίζουμε ότι έχει δημοπρατηθεί η κατασκευή ηλεκτροκίνησης στην γραμμή Σ.Κ.Α.-Κόρινθος. Μπορείτε να μας ενημερώσετε για το αν έχει επιλεγεί ο κατασκευαστής και πότε προβλέπεται η αποπεράτωση του έργου;

Έχει αναδειχθεί προσωρινός μειοδότης η Κ/Ε ALSTOM TRANSPORT S.A. -J & P ΑΒΑΕ. Στην παρούσα περίοδο εξετάζονται οι ενστάσεις των άλλων συμμετεχόντων. Εκτιμώμενη ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης μετά από όλες τις ελεγκτικές διαδικασίες είναι εντός του Α' τριμήνου του 2007. Η διάρκεια της σύμβασης είναι 22 μήνες.

**3** Οι μελέτες για την ηλεκτροκίνηση της γραμμής από την Θεσσαλονίκη στον Προμαχώνα έχουν ανατεθεί; και αν ναι προβλέπεται σύντομη δημοπράτηση του έργου;

Προκειμένου να υλοποιηθεί η ηλεκτροκίνηση του τμήματος, πρέπει να προηγηθούν εργασίες βελτίωσης της χάραξης και αναβάθμισης της γραμμής στην περιοχή Καστανούσας, οι οποίες έχουν προταθεί να χρηματοδοτηθούν από πιστώσεις της επόμενης προγραμματικής περιόδου (2007-2013). Στην περίπτωση που αυτές εγκριθούν, η ηλεκτροκίνηση του τμήματος, που χρονικά έπεται, προγραμματίζεται να δημοπρατηθεί στα τέλη του 2011. Σήμερα εκπονείται η μελέτη ενεργειακής επάρκειας για την ηλεκτροκίνηση του τμήματος.



# Desiro

## τα τραίνα της νέας εποχής

**Σ**τα πλαίσια του εκσυγχρονισμού του δικτύου αλλά και της συνεχώς αυξανόμενης επιβατικής κίνησης, ο ΟΣΕ παρήγγειλε το 1997 με την προγραμματική συμφωνία Νο 33α από την κοινοπραξία SIEMENS AG - ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε. - ΣΗΜΕΝΣ ΑΕ 20 5δυμες ηλεκτροκίνητες Α/Α τύπου DESIRO ELECTRIC με κύρια αποστολή τη σύνδεση του Σ.Σ. Αθηνών (Λαρίσης) με το νέο αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, καθώς και για προαστιακά δρομολόγια μικρών ή μεσαίων αποστάσεων.

Με την αγορά αυτή ο ΟΣΕ άνοιγε ένα νέο κεφαλαίο στις σιδηροδρομικές μεταφορές, μιας και η πετυχημένη σειρά οχημάτων προ-

στίου τύπου της SIEMENS είχε χρησιμοποιηθεί με μεγάλη επιτυχία σε πολλά δίκτυα με κυριότερες της Γερμανίας και της Αγγλίας. Οι αυτοκινητάμαξες αποτελούνται από 5 οχήματα πλήρως κλιματιζόμε-

να, εκ των οποίων τα δύο είναι κινητήρια Β' θέσης, ένα μεσαίο όχημα Β' θέσεως και τα άλλα δυο οχήματα Β' θέσεως με WC. Η αρίθμηση των συρμών είναι 460.101-460.120 για το πρώτο

όχημα, 460.201-460.220 για το δεύτερο όχημα, 460.301-460.320 για το τρίτο όχημα, 460.401-460.420 για το τέταρτο όχημα και 460.501-460.520

για το πέμπτο όχημα. Η πρώτη αυτοκινητάμαξα βγήκε από το εργοστάσιο των Ελληνικών ναυπηγείων τον Ιανουάριο του 2004 και μεταφέρθηκε τμηματικά στο μηχανοστάσιο του ΟΣΕ στη Λεύκα, όπου ενώθηκε σε συρμό. Η επίσημη παρουσίαση έγινε στις 4

**Βασίλης Κοροβέσης  
& Λευτέρης Παπαδημητρίου**

*Το νέο Desiro στο Σ.Σ. Θεσσαλονίκης (φωτ: Ν. Παπαλέσιος)*



*Πάνω: Το νέο ηλεκτροκίνητο Desiro σε δοκιμή στο Πρόχωμα  
(φωτ: Ν. Παπαλέτσος)  
Δίπλα: Η αμαξοστοιχία 882 στην Καρνά (φωτ. Γ. Χανόρνος)*



Φεβρουαρίου 2004 στη Λεύκα και στη συνέχεια μεταφέρθηκε στη Θεσσαλονίκη, όπου και ξεκίνησαν οι δόκιμες και η εκπαίδευση του προσωπικού στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Ειδομένη. Η ολοκλήρωση της παραγγελίας έγινε το 2005 με τους περισσότερους συρμούς να βρίσκονται στους χώρους του μηχανοστασίου Θεσσαλονίκης, μιας και ήταν αδύνατη η στάθμευση όλων των συρμών στο νέο ηλεκτραμαξοστάσιο του ΟΣΕ στην περιοχή της Μενεμένης. Βεβαίως δεν αποτράπηκαν και οι περιποιήσεις από τους γκραφιτάδες της συμπρωτεύουσας στα περισσότερα οχήματα.

Οι πρώτες δοκιμές στην Αθήνα ξεκίνησαν στην ηλεκτροκίνητη γραμμή του αεροδρομίου στις 9 Νοεμβρίου 2006 και συνεχίζονται σε σχεδόν καθημερινή βάση, τόσο για τους μηχανοδηγούς όσο και για τους μηχανικούς, ενώ οι στάθμευση τους γίνεται στο μηχανοστάσιο του Ρέντη. Οι συρμοί θα χρησιμοποιηθούν από τη νέα



Πάνω: Συρμός Desiro του Προαστιακού.  
Πάνω δεξιά: Στα εγκαίνια του πρώτου ηλεκτροκίνητου συρμού Desiro στις 23 Νοεμβρίου 2006 (φωτ: Σ. Κανστατιόπουλος)

δρομολογιακή περίοδο στο κομμάτι Νερατζιώτισσα - Αεροδρόμιο.

Αν και η παράδοση των συρμών ήταν να γίνει πολύ νωρίτερα από την έναρξη των Ολυμπιακών αγώνων, αυτές τελείωσαν μόλις το 2005, υποχρεώνοντας την κοινοπραξία σε ποινικές ρήτρες. Για το λόγο αυτό παραχωρήθηκαν δωρεάν ως αντιστάθμιση της καθυστέρησης παράδοσης το Φεβρουάριο του 2004 στον ΟΣΕ 8 δηλεοκίνητοι συρμοί τύπου DESIRO CLASSIC σειράς VT 642 για 2 χρόνια. Οι συρμοί ήρθαν από το εργοστάσιο κατασκευής τους στην Γερμανία, με αρίθμηση 660.101-660.108 για το πρώτο όχημα και 660.201-660.208 για το δεύτερο όχημα. Τα κύρια χαρακτηριστικά και των δυο τύπων αυτοκινηταξών παρέχουν υψηλό βαθμό άνεσης των επιβατών χάρη στο χαμηλό δάπεδο και στον εργονομικό σχεδιασμό του εσωτερικού, ο οποίος παραπέμπει σε χαρακτηριστικά λειτουργίας συρμών υψηλών ταχυτήτων, αμάξωμα αλουμινίου, υψηλή διαθεσιμότητα εξαιτίας της χρήσης δοκιμασμένων εξαρτημάτων μαζί-

#### ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ Α/Α DESIRO Electric

Τύπος κατασκευής	Πεντάδμη αρθρωτή αυτο/άμαξα
Συνολικό μήκος μεταξύ προσκρουστήρων	89340 mm
Διαταξη τροχοφόρων αξόνων (DIN 30 052)	Bo'Bo'2'2'Bo'Bo'
Πλάτος γραμμής	1435mm
Ύψος δαπέδου Ανόδου-καθόδου (από κεφαλή σιδηροτροχιάς)	800mm
Θέσεις καθυμένων επιβατών	313
Μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα	160 km/h
Μέγιστη επιτάχυνση	1,0 m/s <sup>2</sup>
Συνθήκες περιβάλλοντος	
- Μέγιστη θερμοκρασία	45°C
- Ελάχιστη θερμοκρασία	-20°C
- Μέγιστη σχετική θερμοκρασία αέρα	95%
- Μέγιστο υψόμετρο από την επιφάνεια τηςθάλασσας	760m
Βάρος (εμφορτο)	185
Μέγιστη δύναμη έλξης εκκίνησης	195kN
Μέγιστη ηλεκτρική δύναμη πέδησης	195kN
Μέγιστη ισχύς στο επίσωτρο, πορεία / πέδη	3000KW/3000KW
Διαρκής ισχύς στο επίσωτρο	2000KW
Ονομαστική τάση παροχής ενέργειας	Τάση / συχνότητα 25Kv/50Hz
Περιοχή τάσης λειτουργίας για την ονομαστική ισχύ του οχήματος	19-27,5kV
Αριθμός παντογράφων	2
Ηλεκτρικό σύστημα μετάδοσης κίνησης	Πλευρά δικτύου με μετατροπείς τεσσάρων τεταρτημορίων, ενδιάμεσο κύκλωμα με τάση, πλευρά κινητήρα με μεταλλάκτη εύρο παλμών, αερόψυκτο ηλεκτρονικό σύστημα ισχύος με κρυσταλλολυχνίες υψηλής τάσης IGBT, ασύγχρονοι κινητήρες τριφασικού ρεύματος
ηλεκτρονικό σύστημα οδήγησης ελέγχου	SIBAS 32
Πλήθος ηλ. μετατροπέων έλξης	4
Πλήθος ηλεκτροκινητήρων έλξης	8
Ηλεκτρική πέδη	Επαναφορά στο δίκτυο σε περίπτωση διακοπής λειτουργίας αυτόματη ενεργοποίηση πνευματικής πέδης



κής βιομηχανικής παραγωγής, κατάλληλα για πολλαπλή πορεία, σύστημα αναγγελίας επιβατών με δυνατότητα επέκτασης - αναβάθμισης, αρθρωτή διαμόρφωση εσωτερικού.

Όσον αφορά τα DESIRO CLASSIC είναι φιλικό προς το περιβάλλον σύστημα κίνησης, με δηζελοκινητήρες που συμμορφώνονται πλήρως με τις διατάξεις EURO 2 σχετικά με τις εκπομπές ρύπων.

Τα δηζελοκίνητα DESIRO χρησιμοποιήθηκαν στα περισσότερα δρομολόγια Αθήνας - Χαλκίδας και για μικρό χρονικό διάστημα εκτέλεσαν τα δρομολόγια 882-883 Αθήνας - Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας. Το καλοκαίρι του 2004 και στα πλαίσια των Ολυμπιακών αγώνων της Αθήνας νοικιάστηκαν από την εταιρεία Προαστιακός ΑΕ για τα δρομολόγια από και προς το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, τα οποία και συνεχίστηκαν μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου 2006,

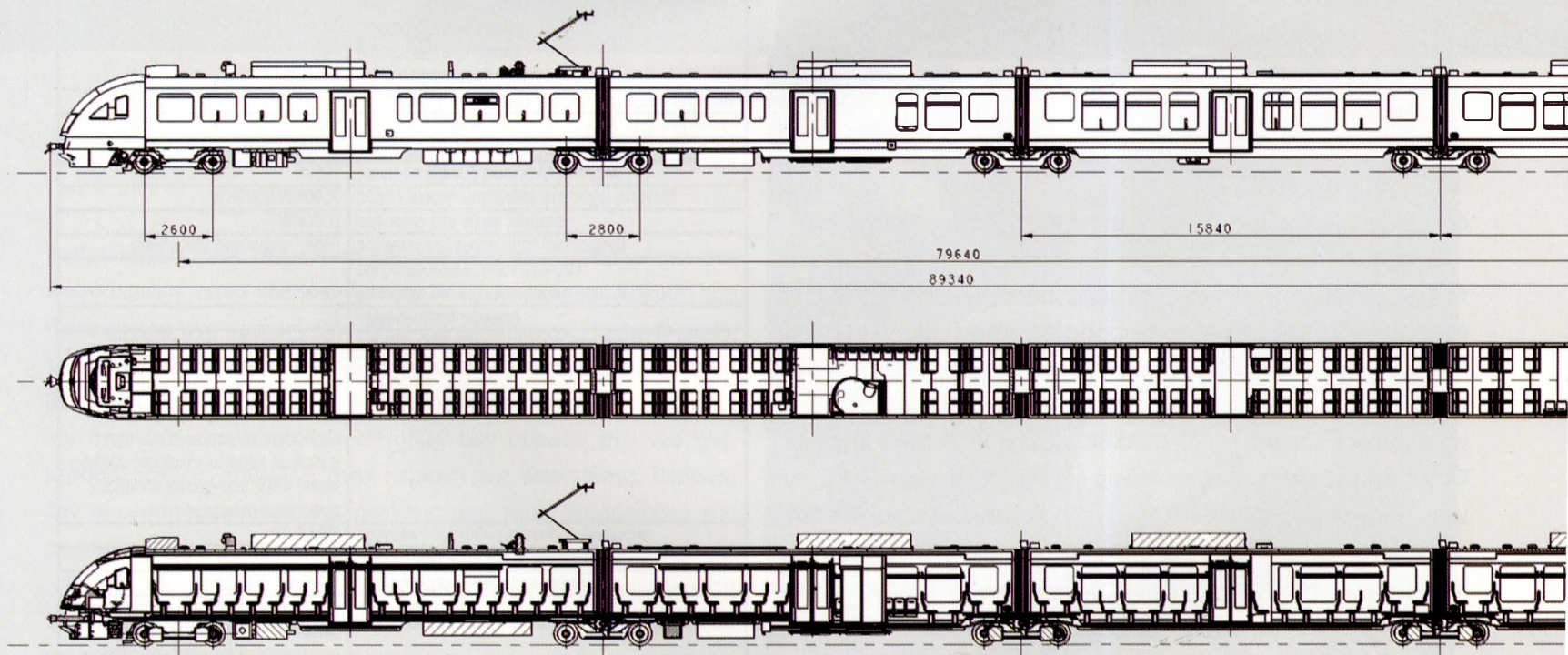
φωτογραφία: Γ. Τόγιας



οπότε και έληξε η περίοδος της δωρεάν παραχώρησης.

Ευχαριστούμε την SIEMENS α.ε. για την παραχώριση πληροφοριακού υλικού για την παρουσίαση αυτή.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ Α/Α DESIRO CLASSIC type VT 642	
Περιτύπωμα οχήματος	UIC 505-1
Διάταξη τροχοφόρων αξόνων	B' (2) B''
Πλάτος γραμμής	1435mm
Συνολικό μήκος μεταξύ προσκρουστήρων	41700 mm
Μέγιστο ύψος οχήματος από κεφαλή σιδηροτροχιάς:	
- Χαμηλό δάπεδο	575 mm
- Υψηλό δάπεδο	1250 mm
Αριθμός θέσεων	
- 1' θέση	12
- 2' θέση	111
- από τις οποίες ανακλινόμενες	13
Αριθμός όρθιων επιβατών	90
Εμβαδόν χώρου πολλαπλής χρήσης	10m <sup>2</sup>
Χωρητικότητα δεξαμενών καυσίμων	2 X 600lt
Μέγιστη επιτάχυνση χρήσης	1,1m/s <sup>2</sup>
Σύστημα κίνησης	2 κινητήρια φορεία και ένα φέρον τύπου Jacobs
Διάμετρος τροχών	
- καινούργιων	770 mm
- με φθορά	710 mm
Κινητήρες	2 εξακύλινδροι κινητήρες υπερτροφοδοτούμενη με εναλλάκτη θερμότητας έκαστος ισχύος 275 KW (EURO 2) στις 1900 rpm
Μετάδοση κίνησης	Αυτόματα κιβώτιο 5 σχέσεων με ενσωματωμένο μετατροπέα ροπής και μειωτήρα
Προσκρουστήρες και ζεύξη	Αυτόματη κεντρική ζεύξη
Ηλεκτρολογικός εξοπλισμός	Πολλαπλός έλεγχος έως και τριών μονάδων, ηλεκτρική παροχή 24V DC Διο σερ συσσωρευτών 24V DC, έκαστο 225 Ah
Αποβαρο (DIN 25 008)	68,2 t
Μέγιστο βάρος (DIN 25 008)	86,7 t





# ας διαλέξουμε το εισιτήριό μας για το μέλλον!

**Τ**α τελευταία 40 χρόνια η ζωή μας έχει αλλάξει δραματικά. Οι ρυθμοί εργασίας, οι καταναλωτικές μας συνήθειες, ο τρόπος που μετακινούμαστε και γενικά ο τρόπος που διαμορφώνουμε το αστικό μας περιβάλλον δεν φαίνεται να οδηγεί στη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων που ζούμε.

Αυτό γίνεται ιδιαίτερα αντιληπτό στα μεγάλα αστικά κέντρα που υποφέρουν από υψηλά επίπεδα κυκλοφοριακής συμφόρησης, ρύπανση και υπόβαθμιση των συνθηκών διαβίωσης.

Η ανάγκη για μετακίνηση είναι από τις βασικότερες του σύγχρονου ανθρώπου γιατί προσφέρει πρόσβαση στην εργασία, στη μόρφωση, στην υγεία, στην ψυχαγωγία και στην κοινωνική επαφή. Είναι λοιπόν αναγκαίο να βρεθεί μια ισορροπία ανάμεσα στις ατομικές ανάγκες μετακίνησης και στα περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα που αυτές προκαλούν, έτσι ώστε να επιτευχθεί ένα επίπεδο βιώσιμης ανάπτυξης.

Οι τρεις πυλώνες στους οποίους στηρίζεται η βιώσιμη ανάπτυξη είναι η κοινωνική ισοτιμία, ο σεβασμός στο περιβάλλον, η οικονομική ανάπτυξη, έννοιες σύμφυτες με την παροχή των υπηρεσιών των αστικών συγκοινωνιών.

## **Κοινωνική Ισοτιμία**

Οι άνθρωποι μετακινούνται περισσότερο και σε μεγαλύτερες αποστάσεις συγκριτικά με 40 χρόνια πριν, όμως ο χρόνος που δαπανούν παραμένει περίπου ο ίδιος. Με λίγα λόγια έχουμε ανάγκη για περισσότερη και γρηγορότερη μετακίνηση. Οι υπάρχουσες υποδομές δεν επαρκούν για την κάλυψη της ανάγκης αυτής και κτίζοντας νέους δρόμους δε λύνουμε το πρόβλημα. Οι άνθρωποι μετακινούνται και η κυκλοφοριακή συμ-

φόρηση καθιστά τα επίγεια μέσα μετακίνησης λιγότερα αξιόπιστα και ελκυστικά. Όσοι έχουν τη δυνατότητα, μετακινούνται με το ΙΧ τους, το οποίο είναι πολύ πιο ακριβό, περίπου το ίδιο αργό, αλλά πολύ περισσότερο άνετο. Σαν αποτέλεσμα περιθωριοποιούνται οι οικονομικά αδύνατοι και επίσης αυξάνει ο κίνδυνος από ατυχήματα.

Στις περιοχές που κυριαρχεί το ΙΧ αυτοκίνητο, η ύπαρξη μεγάλων οδικών αξόνων οδηγεί στην απομόνωση περιοχών και κοινοτήτων, ενώ αντίθετα ένα καλό δίκτυο Αστικών Συγκοινωνιών θα υποστήριζε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την κάλυψη της ανάγκης για μετακίνηση χωρίς να απομονώνει τις τοπικές κοινωνίες.

Η ασφάλεια είναι ένας άλλος σημαντικός παράγοντας και δυστυχώς υπάρχει η λανθασμένη αντίληψη ότι η μετακίνηση με το ΙΧ είναι σχετικά πιο ασφαλής.

Η οδική κυκλοφορία επηρεάζει γενικότερα τον τρόπο ζωής μας και κυρίως τα παιδιά που χάνουν τη δυνατότητα να παίζουν με ασφάλεια και οδηγούνται στην απομόνωση, στον περιορισμό της σωματικής άσκησης και εν τέλει αναπτύσσουν μη υγιείς συνήθειες μετακίνησης.

Ένα περιβάλλον που ενθαρρύνει το περπάτημα και τη χρήση των αστικών συγκοινωνιών βοηθά στην ανθρώπινη αλληλεπίδραση, δεν επιτρέπει τον κοινωνικό αποκλεισμό και διδάσκει τα παιδιά να μην εξαρτούν τη μετακίνησή τους από το ΙΧ.

Δείχνοντας περισσότερη προσοχή στα γενικότερα θέματα υγείας ουσιαστικά αναγνωρίζουμε μια επιπλέον αξία στην αστική συγκοινωνία και προστατεύουμε τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες.

**Μαρία Θεολογίδου**  
Επιχ. Ερευνήτρια - Marketeer  
Προϊστ. Δ/σης Μάρκετινγκ ΟΑΣΑ

## Σεβασμός στο περιβάλλον

Οι μεταφορές είναι ο πιο ενεργοβόρος τομέας της ανθρώπινης δραστηριότητας. Η όλο και μεγαλύτερη εξάρτηση από πηγές που συνεισφέρουν στην αύξηση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα εντείνει το φαινόμενο του θερμοκηπίου, οδηγεί σε ανεπανόρθωτες βλάβες στο περιβάλλον και ευθύνεται για πολλές ασθένειες.

Το γεγονός αυτό καθιστά ελκυστικές τις Αστικές Συγκοινωνίες, γιατί διασφαλίζουν κατ' άτομο καλύτερη αποδοτικότητα όσον αφορά την κατανάλωση ενέργειας. Η μετακίνηση με τις αστικές συγκοινωνίες είναι η μόνη που επιβαρύνει λιγότερο το περιβάλλον, δεδομένου ότι παράγει ανά επιβατοχιλιόμετρο 95% λιγότερο μονοξείδιο του άνθρακα, 90% λιγότερες οργανικές ενώσεις, και σχεδόν 45% λιγότερο διοξείδιο του άνθρακα και οξείδιο του αζώτου.

Βεβαίως η χρήση diesel με χαμηλότερη περιεκτικότητα σε θείο, καταλυτών, άλλων πηγών ενέργειας (υδρογόνο, ηλεκτρική ενέργεια) βελτιώνουν την κατάσταση, αλλά δεν είναι δυνατό να την αναστρέψουν.

Ένας άλλος πόρος που επίσης καταναλώνουμε απερίσκεπτα είναι η γη, ο λεγόμενος αστικός χώρος, ο οποίος είναι συγκεκριμένος και δεν επιδέχεται αύξησης. Είναι χρήσιμο να το συνειδητοποιήσουμε αυτό για να αποφασίσουμε να αλλάξουμε τον τρόπο που τον χρησιμοποιούμε. Τα τραίνα, τα λεωφορεία, το τραμ μετακινούν έναν μεγάλο αριθμό ανθρώπων καταλαμβάνοντας τον ελάχιστο δυνατό αστικό χώρο. Επίσης κάθε μέσο μαζικής μεταφοράς κινείται συνεχώς μετακινώντας ανθρώπους και σταθμεύει 4-5 ώρες κάθε ημέρα, ενώ το αντίστροφο ακριβώς συμβαίνει με το ΙΧ.

Ο θόρυβος επίσης αποτελεί μια ακόμη μορφή ρύπανσης, με τα παιδιά να είναι η πιο ευπαθής πληθυσμιακή ομάδα.

## Οικονομική ανάπτυξη

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση δεν έχει μόνο υψηλό περιβαλλοντικό κόστος, αλλά ταυτόχρονα μειώνει την οικονομική ευεξία μιας χώρας αυξάνοντας συνολικά τις δαπάνες για μεταφορές. Οι δυσάρεστες συνθήκες διαβίωσης στα κέντρα των πόλεων οδηγούν τους ανθρώπους να ζουν μακριά από αυτά συντελώντας στο μεγαλύτερο κόστος διασύνδεσης των περιοχών αυτών με το κέντρο και άλλα σημεία της πόλης.

Οι μεταφορές προκαλούν άμεσα και έμμεσα κόσθη. Άμεσα είναι αυτά που πληρώνει το άτομο για εισιτήρια, καύσιμα, φόρους, αγορά, συντήρηση και είναι εύκολο να ποσοτικοποιηθούν. Τα έμμεσα κόσθη είναι δύσκολο να μετρηθούν και αντιπροσωπεύουν τα κόσθη που πληρώνονται από το κοινωνικό σύνολο (και όχι αυτούς που τα προκαλούν) και είναι η κατα-

σκευή και συντήρηση των οδικών υποδομών, η στάθμευση, η διαχείριση της κυκλοφορίας, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η περιβαλλοντική ρύπανση, η ηχορρύπανση, τα τροχαία ατυχήματα, η καταστροφή των μνημείων, η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.



Η ποσοτικοποίηση και η αξιολόγηση του βαθμού της σημαντικότητάς τους συχνά γίνεται αντικείμενο αντιπαράθεσης, όμως το κόστος της συμφόρησης, των ατυχημάτων και της χρήσης γης είναι ευρέως αποδεκτά. Και στα τρία αυτά, συγκρινόμενη η αστική συγκοινωνία με το ΙΧ αυτοκίνητο, κερδίζει λόγω της μαζικής της φύσης, της ασφάλειας που προσφέρει και της αποδοτικής χρήσης του αστικού χώρου.

Το κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι πολλαπλάσιο του κόστους λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών. Και επίσης κάτι άλλο που πρέπει να ξέρουμε είναι ότι η αστική συγκοινωνία δημιουργεί πολύ περισσότερες ευκαιρίες εργασίας ανά επιβάτη ανά χιλιόμετρο από την ιδιωτική

μετακίνηση. Η επένδυση στις αστικές συγκοινωνίες μπορεί να είναι ακριβή, αλλά τα οφέλη που προκύπτουν από αυτή είναι πολύ περισσότερα.

## Ευθύνη όλων

Οι έννοιες της βιώσιμης ανάπτυξης και κινητικότητας είναι έννοιες που αφορούν στην ίδια την επιβίωσή μας. Η πρόκληση έγκειται στο να αναπτύξουμε ως κοινωνία εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης, αλλά και να υιοθετήσουμε ως άτομα τους τρόπους αυτούς.

Η διασφάλιση ενός καλύτερου μέλλοντος απαιτεί ισότιμη αντιμετώπιση όλων των μεταφορικών μέσων και δέσμευση όλων των κοινωνικών εταίρων (πολιτεία, επιχειρήσεις) στην υλοποίηση πολιτικών που θα βελτιώσουν ή θα αλλάξουν τάσεις και πρότυπα. Χωρίς την ουσιαστική αλλαγή των συνηθειών μας η οικονομική πρόοδος θα εμποδίζεται, η περιβαλλοντική υποβάθμιση θα συνεχίζεται, ο κοινωνικός αποκλεισμός ομάδων θα εντείνεται οδηγώντας στη σταδιακή μείωση των πλεονεκτημάτων του αστικού περιβάλλοντος.

Η βιώσιμη ανάπτυξη μπορεί να επιτευχθεί μόνον όταν κάθε επίπεδο της κοινωνίας συμμετέχει στη διαδικασία και αλλάζει τα πρότυπα της μετακίνησής του.

Οι τρεις αυτές πλευρές της βιώσιμης ανάπτυξης (κοινωνική ισότητα, περιβαλλοντική ισορροπία, οικονομική ανάπτυξη) δείχνουν ότι οι αστικές συγκοινωνίες δεν είναι μόνο μέρος της περιβαλλοντικής λύσης, αλλά αποτελούν ένα δυναμικό κοινωνικό εταίρο για το βιώσιμο μέλλον των πόλεων.



# Η ΝΕΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ **Νέου Ικονίου** ΜΕ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ **Θριάσιου πεδίου**

**Μιχάλης Αναστασάκης**  
**Πολιτικός Μηχανικός Προϊστάμενος**  
**Περιβαλλοντικών και πολεοδομικών θεμάτων της ΕΡΓΟΣΕ**

## ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Αθόρυβα, χωρίς τυμπανοκρουσίες, ρεπορτάζ εφημερίδων, επισκέψεις Υπουργών κλπ., λίγα μόνο χιλιόμετρα από την Ομόνοια, στις δυτικές (και μη ορατές από το Λεκανοπέδιο Αθηνών) υπώρειες του Όρους Αιγάλεω και του Ποικίλου Όρους ένα μεγάλο σιδηροδρομικό έργο βρίσκεται σε προχωρημένη φάση υλοποίησης. Πρόκειται για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή σύνδεσης του εμπορικού λιμένα του Πειραιά στο Νέο Ικόνιο με το σιδηροδρομικό συγκρότημα Θριάσιου Πεδίου, με μήκος περίπου 19 χιλιόμετρα, που μελετήθηκε και κατασκευάζεται με μέριμνα της ΕΡΓΟΣΕ, της θυγατρικής εταιρίας του ΟΣΕ.

Με τη λειτουργία του έργου στις αρχές του 2009 θα συνδεθεί ξανά μετά από 20 χρόνια το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά με το σιδηρόδρομο και θα ανακουφιστεί το οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής από εκατοντάδες διελεύσεις φορτηγών αυτοκινήτων την ημέρα. Αρχικά τα εμπορευματοκιβώτια και στη συνέχεια τα αυτοκίνητα που φτάνουν με εμπορικά πλοία στον Πειραιά θα μπορούν να μεταφορτώνονται σε συρμούς που θα τα μεταφέρουν στο Συγκρότημα Θριάσιου Πεδίου. Εκεί είτε θα αποθηκεύονται περιμένοντας τους παραλήπτες τους από την ευρύτερη περιοχή Αττικής, είτε θα συνεχίζουν σιδηροδρομικώς προς προορισμούς στην υπόλοιπη Ελλάδα, αλλά και σε γειτονικές χώρες.

Η προμελέτη για τη νέα γραμμή ανατέθηκε το 1995 από τον ΟΣΕ. Στη συνέχεια η διαχείριση των μελετών μεταφέρθηκε από τον ΟΣΕ στη θυγατρική του ΕΡΓΟΣΕ, η οποία ολοκλήρωσε τις τεχνικές και περιβα-

λοντικές μελέτες, διεξήγαγε τις απαραίτητες συνεννοήσεις με πλήθος εμπλεκομένων φορέων, εξασφάλισε χρηματοδότηση του έργου από την Ε.Ε., κήρυξε τις απαλλοτριώσεις και δημοπράτησε το έργο.

Η χάραξη της νέας γραμμής έπρεπε να αντιμετωπίσει τη μεγάλη υψομετρική διαφορά από το λιμάνι μέχρι τα Άνω Λιόσια, όπου συνδέεται με τη νέα γραμμή Αθήνας - Κορίνθου, και το έντονο εδαφικό ανάγλυφο του Όρους Αιγάλεω και του Ποικίλου Όρους, να λάβει υπόψη τα υφιστάμενα και τα προβλεπόμενα συγκοινωνιακά έργα, τις γραμμές υψηλής τάσης της ΔΕΗ, τον αγωγό υψηλής πίεσης της ΔΕΠΑ, τις απαιτήσεις και τις προδιαγραφές του Πολεμικού Ναυτικού, τις ζώνες αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, τους οικισμούς και τις βιομηχανίες.

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η νέα γραμμή θα είναι μονή με συνολικό πλάτος του καταστρώματος της υποδομής 8,00m. Η διατομή αυτή επιτρέπει την εγκατάσταση σε οποιαδήποτε πλευρά της γραμμής φορέα καλωδίων σηματοδότησης και τηλεπικοινωνιών καθώς και στύλων ηλεκτροκίνησης, περίφραξης και αντιθоруβικών πετασμάτων.

Η ταχύτητα μελέτης, δηλαδή η μέγιστη ταχύτητα που θα μπορεί να αναπτύσσει ένας συρμός στη γραμμή, θα είναι τουλάχιστον 90 km/h. Η ταχύτητα αυτή είναι ικανοποιητική για εμπορικούς συρμούς που άλλωστε θα είναι οι μόνοι που θα κυκλοφορούν στη γραμμή. Φυσικά εντός της λιμενικής ζώνης η ταχύτητα μελέτης είναι χαμηλότερη.

Η μέγιστη κατά μήκος κλίση είναι 14 ‰. Εντός σηράγγων η κλίση

*Φωτογραφία: Κοιλαδογένερα 178μ στα Νεόκτιστα Ασπρόπυργου*



*Κοιλαδογέφυρα 178μ στα Νεόκτιστα Ασπρόπυργου*

περιορίζεται σε 12,5

Όλες οι διασταυρώσεις με οδούς θα είναι ανισόπεδες. Συνολικά προβλέπονται πάνω από 10 άνω και κάτω διαβάσεις οδών.

Λόγω του εδαφικού αναγλύφου σε συνδυασμό και με τα υφιστάμενα και προβλεπόμενα οδικά έργα και τις διαμορφωμένες οικιστικές και βιομηχανικές αναπτύξεις προβλέπονται πολλά και μεγάλα τεχνικά έργα (σήραγγες και γέφυρες). Συνολικά προβλέπεται η κατασκευή υπογείων έργων (σηράγγων και cut and cover) μήκους άνω των 6,4 km και μεγάλων γεφυρών μήκους άνω των 1.400m, δηλαδή σχεδόν στο μισό της διαδρομής της νέας γραμμής.

Προβλέπεται η ίδρυση επιλιμένιου σταθμού στο χώρο του ΟΛΠ στο Νέο Ικόνιο, όπου θα γίνεται η φορτοεκφόρτωση των συρμών. Δεν προβλέπονται ενδιάμεσοι σταθμοί.

Η γραμμή προβλέπεται σε τελική φάση να είναι ηλεκτροκινούμενη. Τα έργα ηλεκτροκίνησης θα υλοποιηθούν σε μελλοντικό χρονικό ορίζοντα, όταν αυτό κριθεί τεχνικοοικονομικά σκόπιμο.

Τέλος η γραμμή θα διαθέτει σύγχρονη σηματοδότηση και τηλεπικοινωνίες.

#### **ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΧΑΡΑΞΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ**

Η αρχή του έργου δηλαδή η χιλιομετρική θέση (Χ.Θ.) 0+000 βρίσκεται στην περιοχή του εμπορικού λιμένα Νέου Ικονίου στη βάση του λεγόμενου Δεύτερου Προβλήτα Εμπορευματοκιβωτίων, όπου θα ιδρυθεί επιλιμένιος σταθμός. Στην περιοχή του σταθμού σήμερα βρίσκεται ένα μεγάλο υπόστεγο, το λεγόμενο κτίριο CFS, το οποίο θα καθαιρεθεί και οι λειτουργίες του θα μεταφερθούν σε άλλη θέση ανατολικότερα. Από τον σταθμό αυτόν, όπου θα εκτελείται και το κύριο έργο φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, θα συνεχίζει μια γραμμή προς τα ανατολικά μέχρι περίπου την περιοχή της Καρβουνόσκαλας Κερατσίνιου, όπου θα ιδρυθεί δεύτερος μικρός σταθμός για να φορτοεκφορτώνονται αυτοκίνητα. Εντός της λιμενικής ζώνης θα ανεγερθούν κτίρια εξυπηρέτησης του σιδηροδρόμου, όπως σταθμαρχείο και γραφεία. Το συνολικό μήκος κύριας γραμμής εντός της λιμενικής ζώνης θα υπερβαίνει τα 2 χιλιόμετρα.

Μετά το δυτικό άκρο του επιλιμένιου σταθμού η χάραξη της γραμμής στρέφει βόρεια και στη Χ.Θ. 0+675 εισέρχεται στην μεγάλη



*Κοιλαδογέφυρα 143μ, υπό κατασκευή στην περιοχή Σκαρμαγκαλά*

σήραγγα Περάματος που αποτελείται από μικρό τμήμα ανοιχτής εκσκαφής (cut and cover) μήκους 39 m και συνεχίζει με υπόγεια εκσκαφή κάτω από τις κύριες οδούς εισόδου - εξόδου στο Πέραμα (Δημοκρατίας και Ειρήνης) τον ασβεστολιθικό ορεινό όγκο. Το συνολικό μήκος της σήραγγας είναι 3.458 m. Η σήραγγα έχει συνεχή ανηφορική κλίση γεγονός που δυσχέρανε τη διάνοιξή της από το βόρειο μέτωπο (ανάγκη συνεχούς άντλησης των εισρεόντων υδάτων). Υπάρχει μια σήραγγα διαφυγής προς την επιφάνεια και μια έξοδος προς υπόγειο θάλαμο ασφαλείας, ο οποίος διαθέτει ιδιαίτερο φρέαρ αερισμού και μπορεί να φιλοξενήσει σε έκτακτη ανάγκη το ολιγομελές προσωπικό ενός εμπορικού συρμού. Η έξοδος της κύριας σήραγγας αλλά και της σήραγγας διαφυγής βρίσκεται εντός του χώρου του Πολεμικού Ναυτικού (περιοχή Ναυτικού Οχυρού και Παλάσκα). Η χάραξη συνεχίζει εντός της ναυτικής ζώνης συγκλίνοντας προς τη Λεωφόρο Σχιστού, την οποία διασταυρώνει λοξά με υπόγειο έργο συνδυασμό cut and cover και σήραγγας συνολικού μήκους 450m περί τη Χ.Θ 5+500. Η έξοδος του τεχνικού είναι ορατή με τη μορφή αναδυόμενης γαλαρίας δεξιά της Λεωφόρου Σχιστού για τον κινούμενο από το Κερατσίνι προς το Σκαρμαγκαλά.

Από το σημείο αυτό η χάραξη συνεχίζει ανηφορικά στη δασωμένη πλαγιά του Όρους Αιγάλεω έναντι του οικισμού Σκαρμαγκαλά που ανήκει στο Δήμο Χαϊδαρίου. Στο τμήμα αυτό προβλέπεται μια σήραγγα μήκους 262m και τρεις κοιλαδογέφυρες μήκους 143, 85 & 116 m.

Περί την Χ.Θ. 8+325 η γραμμή με υψηλή κοιλαδογέφυρα μήκους 296 m διέρχεται πάνω από την Εθνική Οδό Αθήνας - Κορίνθου και την κοιλάδα που χωρίζει το Αιγάλεω από το Ποικίλο Όρος που ακολουθούσε και η αρχαία Ιερά Οδός. Το σημείο αυτό είναι ακριβώς στη



μέση της απόστασης από τη Μονή Δαφνίου μέχρι τον οικισμό Αφαίας Σκαρμαγκά. Λόγω του ύψους της γέφυρας (περίπου 35m από το έδαφος), των μεγάλων ανοιγμάτων που επιβλήθηκαν από την ύπαρξη της εθνικής οδού, ρέματος και ιχνών της αρχαίας Ιεράς Οδού, της οριζοντιογραφικής καμπύλης της χάραξης στο σημείο αυτό, αλλά και λόγω της θέας της από χιλιάδες διερχόμενους κάθε ημέρα, επιλέχθηκε η λύση της προβολοδόμησης, που οδηγεί σε λεπτούς και αισθητικά αποδεκτούς φορείς γεφυρών. Τέτοια γέφυρα είναι για παράδειγμα η νέα σιδηροδρομική γέφυρα πάνω από τη Διώρυγα της Κορίνθου στον Ισθμό. Όλες οι άλλες κοιλαδογέφυρες του έργου κατασκευάζονται με προκατασκευασμένα δοκάρια ανοίγματος περίπου 30 m.

Στη συνέχεια περί τη Χ.Θ. 8+550 η γραμμή εισέρχεται στη δεύτερη σημαντικότερη σήραγγα του έργου, τη σήραγγα Δαφνίου, που έχει μήκος 970m. Εξερχόμενη από τη σήραγγα η γραμμή συγκλίνει προς τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Αιγάλεω και κινούμενη ανάντη αυτής διασχίζει ασταθή από γεωλογική άποψη περιοχή, όπου επιλέχθηκε η λύση κατασκευής μεγάλης γέφυρας μήκους 272m στη Χ.Θ. 10+545 αντί επιχώματος που θα επιβάρυνε το υπέδαφος.

Συνεχίζοντας ανηφορικά η γραμμή κινείται πλέον έναντι του οικισμού Νεόκτιστα του Δήμου Ασπροπύργου, όπου κατασκευάζονται μια κοιλαδογέφυρα μήκους 288 m και μια σήραγγα μήκους 209 m περί την Χ.Θ. 11+500. Ακολουθεί τμήμα με εναλλαγή ορυγμάτων - επιχωμάτων, πάντα παράλληλα και έναντι της λεωφόρου, η οποία προσφέρεται για όποιον επιθυμεί να παρακολουθήσει την πρόοδο του έργου. Στο τμήμα αυτό υπάρχει άλλη μια κοιλαδογέφυρα μήκους 172 m.

Στη Χ.Θ. 15+500 η χάραξη του έργου συναντά το αρχαίο τείχος "Δέμα", το οποίο εκτείνεται από το Ποικίλο Όρος μέχρι την Πάρνηθα και προστάτευε το Λεκανοπέδιο της Αθήνας από εισβολή από το Θριάσιο Πεδίο. Το τμήμα του τείχους που βρίσκεται στην περιοχή

#### *Κοιλαδογέφυρα 116μ. υπό κατασκευή στην περιοχή Σκαρμαγκά*

της Λεωφόρου NATO και της υφιστάμενης γραμμής προς Πελοπόννησο έχει καταστραφεί, αλλά στα τμήματα που διασταυρώνονται από την Αττική Οδό και τη νέα διπλή γραμμή προς Κόρινθο το τείχος διατηρείται και κατασκευάστηκαν σήραγγες αντί ορυγμάτων (σήραγγες Μαύρης Ώρας). Για την προστασία του τείχους επιβλήθηκε από την Αρχαιολογική Υπηρεσία η διέλευση της με σήραγγα υπόγειας διάνοιξης κάτω από το τείχος. Το μήκος της σήραγγας αυτής είναι 155m.

Αμέσως μετά η γραμμή κάμπει δυτικά και διέρχεται με τεχνικό cut and cover μήκους 325m κάτω από τη Λεωφόρο NATO και την υφιστάμενη γραμμή προς Πελοπόννησο και με σήραγγα μήκους 575m κάτω από την Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Αιγάλεω και τις αθλητικές εγκαταστάσεις του Δήμου Άνω Λιοσίων στα αποκατεστημένα πρώην Λατομεία Σιακανδάρη.

Εξερχόμενη από την τελευταία σήραγγα η γραμμή συγκλίνει προς τη νέα διπλή γραμμή Αθήνας - Κορίνθου και περί τη Χ.Θ. 17+000 ενώνεται με αυτήν με ειδική διάταξη επικαμπύλιων αλλαγών τροχιάς αμέσως πριν την είσοδο της κύριας γραμμής στη σήραγγα Μαύρης Ώρας.

Η χιλιόμετρηση του έργου που αναφέρεται παραπάνω είναι η χιλιόμετρηση της μελέτης χάραξης. Όταν λειτουργήσει το έργο, θα υπάρξει νέα ενιαία χιλιόμετρηση με αρχή (Χ.Θ. 0+000) στη διακλάδωση επί της κύριας γραμμής και πέρας στο άκρο των παρακαμπτηρίων γραμμών φόρτωσης αυτοκινήτων.

#### **ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ**

Το τμήμα Λιμένας Ν. Ικονίου - Χ.Θ. 6+000, δηλαδή μέχρι και τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Σχιστού άρχισε να κατασκευάζεται το 2001 και έχει ολοκληρωθεί.



*Πάνω: Χάρτης της περιοχής με την χάραξη του έργου.  
Αριστερά: Καιλαδογέφυρα 172μ μεταξύ Νεοκτιστών Ασπρόπυργου και Άνω Λιοσίων  
Δεξιά: Η έξοδος της σήραγγας στο χώρο του λιμένα Νέων Ικονίων*

Το επόμενο τμήμα δηλαδή από τη Χ.Θ. 6+000 μέχρι τη Λεωφόρο NATO στα Άνω Λιόσια, με εξαίρεση την υψηλή γέφυρα Δαφνίου και τη γέφυρα στην περιοχή κατολίσθησης, άρχισε να κατασκευάζεται το 2004 και βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη εργασιών.

Στο προσεχές μέλλον θα αρχίσει η κατασκευή του τελευταίου τμήματος στην περιοχή Άνω Λιοσίων, των δύο μεγάλων γεφυρών (Δαφνίου και στην περιοχή κατολίσθησης) και των έργων υποδομής και κτιρίων εντός της λιμενικής ζώνης. Θα ακολουθήσει η φύτευση των πρανών του έργου, η στρώση της επιδομής, οι ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες στις σήραγγες, η τηλεπικοινωνίες και η σηματοδότηση.

Το έργο θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2008.

#### **ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ**

Το κόστος του έργου θα φτάσει τα 134.000.000 ευρώ. Το έργο χρηματοδοτείται από το Γ'ΚΠΣ (Ταμείο Συνοχής).



# μετρική γραμμή

**Η** επίσκεψή μου στην Πελοπόννησο ήταν, δυστυχώς, πολύ σύντομη και έτσι κατάφερα να ρίξω μια επιφανειακή μόνον ματιά στους σιδηροδρόμους του δικτύου Πειραιά-Αθήνας-Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ). Ακόμα κι έτσι όμως, έφυγα με μόνιμα χαραγμένες στη μνήμη μου τις ωραίες εντυπώσεις από αυτό το σύστημα των 900χιλμ. στενού εύρους.

Πρώτα απ' όλα, εντυπωσιάστηκα από τον όγκο κίνησης τον οποίο καταφέρνει να μεταφέρει το μετρικό αυτό δίκτυο, όγκος που αντιστοιχούσε σχεδόν σε αρτηριακό σύστημα κανονικού εύρους. Εκτός από το στενό εύρος, οι ΣΠΑΠ προσπαθούν να τα καταφέρουν με ένα σύστημα αποκλειστικά μονής γραμμής και μάλιστα χωρίς βοηθήματα όπως π.χ. σύγχρονη σηματοδότηση, κεντρικό έλεγχο κυκλοφορίας κ.α. Άλλα εμπόδια είναι οι εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες λειτουργίας στις ορεινές περιοχές (βουνά) και οι περιορισμοί των κινητηρίων μονάδων, με μέσο όρο λιγότερους από 400hp /ανά μηχανή. Παρά τα εμπόδια αυτά, στο συγκεκριμένο δίκτυο κυκλοφορούν,

**στη** Κείμενο-Φωτ.: William D. Middleton  
Μετάφραση/Απόδοση: Νίκος Φώτης

## γενέτειρα των Ολυμπιακών Αγώνων

*Η Δ.101 είναι μία από τις οχτώ Mikado που κατασκευάστηκαν στο Wilkes-Barre της Pennsylvania το 1947, 1/10/1961*





*Η αυτοκινητάμαξα 94, Καλαμάτας-Πειραιά, με μίγμα Γερμανικών και Γαλλικών οχημάτων, διασχίζει τη γέφυρα του Ισθμού της Κορίνθου, 4/10/1961*

σήμερα, 26 επιβατικά τρέινα τη ημέρα, καθώς και ένας ικανός αριθμός εμπορικών αμαξοστοιχιών, ιδιαίτερα στο τμήμα Αθηνών-Κορίνθου.

Η δεύτερη μεγάλη μου εντύπωση προήλθε από την ποικιλία των μηχανών έλξης και τον εξοπλισμό του δικτύου. Από τη παλαιότερη ως τη νεότερη, οι ατμάμαξες των ΣΠΑΠ κυκλοφορούν για πολλές δεκαετίες και αποτελούνται τόσο από παμπάλαιες μηχανές ελιγμών, όσο και μεταπολεμικές Αμερικανικές Μικάδο (διάταξη 2-8-2) που κινούνται με μαζούτ. Στο νεότερο επιβατικό στόλο του δικτύου είδα μια σειρά από αρθρωτές αεροδυναμικές αυτοκινητάμαξες που φτιάχτηκαν το 1959. Ο σιδηρόδρομος ενσωματώνει ήδη τη σύγχρονη Ευρωπαϊκή τεχνολογία, όπως οι πολύστροφοι νηζελοκινητήρες, οι υδραυλικές μεταδόσεις κ.ά.

Οι ΣΠΑΠ θα είχαν ενδιαφέρον σε οποιοδήποτε γεωγραφικό χώρο και τοπίο, αλλά ριζωμένοι στο θαυμάσιο σκηνικό της Πελοποννήσου είναι απλώς ακαταμάχητοι. Η Πελοπόννησος είναι μια όμορφη περιοχή, με έκταση περίπου 21469χλμ<sup>2</sup>. Βρίσκεται στα νότια της Ελληνικής χερσονήσου, θα μπορούσε δε να χαρακτηριστεί και νησί αφού χωρίζεται από αυτήν με το Κανάλι της Κορίνθου μήκους 6.4χλμ. (ολοκληρώθηκε το 1893) και το οποίο τέμνει τον Ισθμό στη μέση, παρέχοντας έτσι ένα σύντομο δρόμο στα πλοία που κινούνται ανά-

μεσα στο Ιόνιο και το Αιγαίο πέλαγος. Πέρα από τα τοπία -τα οποία εκτείνονται από τις παραλίες και τα γραφικά ψαροχώρια μέχρι το αλπικό μεγαλείο της ορεινής ενδοχώρας- η Πελοπόννησος είναι γενναϊόδωρα προικισμένη με μερικές από τις πιο αξιοσημείωτες ιστορικές κι αρχαιολογικές τοποθεσίες, όπως π.χ. η Ολυμπία, η Σπάρτη και η Κόρινθος. Και οι ΣΠΑΠ το γνωρίζουν αυτό.

Η κύρια γραμμή, μήκους 98χλμ., ενώνει τη μητροπολιτική περιοχή Αθηνών-Πειραιώς με την Πελοπόννησο. Ξεκινώντας από τον παράκτιο τερματικό σταθμό του Πειραιά, η μετρική γραμμή τρέχει παράλληλα με τη γραμμή κανονικού εύρους των Σιδηροδρόμων Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ) μέχρι την Αθήνα, λίγο δε μετά το κέντρο της πόλης, στρίβει ξετυλίγοντας τη διαδρομή της προς τα δυτικά, κατά μήκος της βραχώδους ακτής στα βόρεια του Σαρωνικού κόλπου, προς τον Ισθμό της Κορίνθου. Στο Καλαμάκι, όπου εφεδρικές ατμάμαξες ώθησης περιμένουν να βοηθήσουν τα εμπορικά τρέινα, η γραμμή ξεκινά μια απότομη ανηφόρα επάνω στη ράχη του Ισθμού και την γέφυρα που διασχίζει το στενό χάσμα του Καναλιού της Κορίνθου, φέρνοντας έτσι το σιδηρόδρομο στη Πελοπόννησο.

Στη πόλη της Κορίνθου η γραμμή διαχωρίζεται σε δύο ξεχωριστές διαδρομές, δημιουργώντας σχεδόν έναν κύκλο γύρω από μεγάλο μέρος της Πελοποννήσου που συνενώνονται πάλι για να καταλήξουν σε ένα κοινό τερματικό σταθμό, στην Καλαμάτα, μια πόλη-λιμάνι, πρωτεύουσα της Μεσσηνίας. Η μία διαδρομή ακολουθεί την ακτή του Κορινθιακού Κόλπου και του Ιονίου Πελάγους, διασχίζοντας την



Πάτρα, τον Πύργο και το Καλόνερο, μέχρι την Κυπαρισσία. Η άλλη, ακολουθεί μια λίγο-πολύ ευθεία πορεία προς την Τρίπολη και την Καλαμάτα, μέσα από την ορεινή ενδοχώρα. Προκειμένου να ξεπεράσουν τα τραχιά βουνά της Αρκαδίας, όπου η γραμμή φτάνει το μέγιστο υψόμετρο των 814μ., οι κατασκευαστές του σιδηροδρόμου κατέφυγαν σε κλίσεις μέχρι 2.5%, καμπύλες 13 μοιρών, πολλές στροφές, γεφύρια κ.α. Στον Αχλαδόκαμπο, κοντά στη Τρίπολη, σε ένα από τα πιό εντυπωσιακά μέρη της διαδρομής αυτής, οι γραμμές ανηφορίζουν στην ανατολική πλευρά μίας κοιλάδας που στενεύει συνεχώς, αντιστρέφουν κατεύθυνση στο τέλος μίας μόρτας, για να συνεχίσουν την ανηφορική του διαδρομή, αυτήν την φορά στο δυτικό τμήμα της κοιλάδας.

Πέρα από τις δύο αυτές κύριες γραμμές, στο δίκτυο των ΣΠΑΠ υπάρχουν και μερικές διακλαδώσεις. Στην ηπειρωτική Ελλάδα υπάρχει μια αποκλειστικά εμπορική γραμμή που προχωράει νότια της Αθήνας προς το Λαύριο και μια απομονωμένη διαδρομή (οι παλιοί ΣΒΔΕ) ανάμεσα Κρουονέρι και Αγρίνιο στην κεντρική Ελλάδα, διαδρομή προσβάσιμη μόνο με ατμόπλοιο των ΣΠΑΠ από την Πάτρα. Στην ίδια την Πελοπόννησο, ένας αριθμός μικρών διακλαδώσεων φτάνουν σε σημαντικές πόλεις όπως η Μεσσήνη, η Μεγαλόπολη και η Ολυμπία.

Παρεμπιπτόντως, ο σταθμός της Ολυμπίας είναι ένας από τους πιό γοητευτικούς και ήρεμους σταθμούς που έχω συναντήσει ποτέ. Το κτίριο, κατασκευασμένο στην δεκαετία του 1890, οπότε φτιάχτηκε η

*Η αυτοκινητάμαξα 73, από Πειραιά για Κυπαρισσία, σκαρφαλωμένη στην απότομη νότια παραλία του Κορινθιακού Κόλπου, κοντά στον Ψαδόπυργο, 6/10/1961*

συγκεκριμένη διακλάδωση, είναι ένα καθαρό, ασπροβαμμένο οίκημα σε κλασικό αρχαιοπρεπές στυλ που ενσωματώνει στην κατασκευή του κεφαλές αρχαίων στηλών κι άλλα διακοσμητικά στοιχεία προφανώς σωσμένα από αρχαία Ελληνικά ερείπια που είναι κοινά στη περιοχή (πρόκειται για την τοποθεσία των πρώτων, αυθεντικών Ολυμπιακών Αγώνων). Ο σταθμός βρίσκεται σε ένα άλσος από μεγάλα δέντρα στην άκρη της κωμόπολης περιζώνεται δε από πολλά λουλούδια και εσπεριδοειδή δένδρα. Το μικρό τραίνο που συνδέει το σταθμό κι έρχεται ξεφυσώντας από τον κόμβο με τη κύρια γραμμή πίσω από μια μικρούλα ατμάμαξα 2-4-0, ταιριάζει αξιοθαύμαστα με το ειδυλλιακό σκηνικό.

Η έλλειψη χρόνου με απέτρεψε από το να επισκεφτώ την (τουλάχιστον όπως λένε οι φήμες) πιό ενδιαφέρουσα γραμμή των ΣΠΑΠ. Πρόκειται για την οδοντωτή γραμμή εύρους 75cm, που διακλαδώνεται από τη κύρια γραμμή στο Διακοφτό (στον Κορινθιακό Κόλπο) και πάει νότια προς Καλάβρυτα. Η γραμμή ανηφορίζει μέσα από το φαράγγι του Βουραϊκού, το οποίο έχει περιγραφεί σαν ένα από τα αγριότερα και πιό εντυπωσιακά σε όλη την Ελλάδα. Ο πίνακας επιβατικών δρομολογίων για τη γραμμή αυτή δίνει μια ένδειξη για το είδος του αναγλύφου που θα συναντήσουμε. Οι ντζέλ αυτοκινητάμαξες χρειάζονται 1.5ώρα για την άνοδο των 22.5 χιλμ., ενώ οι ατμάμαξες



*Ατμός στη παραλία: η 2-8-0 Ε.725 περνά δίπλα στον Ψαθόπηργο, επικεφαλής εμπορικής αμαξοστοιχίας προς την Κόρινθο, 6/10/1961*

σχεδόν 2 ώρες, γεμάτες. Οι Γαλλικής κατασκευής ("Billard", 1958) Δ/Η αυτοκινητάμαξες έχουν κινητήρα Mercedes κι εκτελούν τα περισσότερα επιβατικά δρομολόγια, ενώ παρέχουν πλήρεις υπηρεσίες μπαρ και μπουφέ. Δύο ημερήσια επιβατικά ζεύγη δρομολογίων και τα εμπορικά τρέινα εξυπηρετούνται από μισή ντουζίνα χαριτωμένες ατμάμαξες 0-6-2Τ. Πέντε από αυτές έχουν κατασκευαστεί στη Γαλλία, ενώ η έκτη, λίγο-πολύ ακριβές αντίγραφο, κατασκευάστηκε στις εγκαταστάσεις των ΣΠΑΠ το 1952.

Η κατασκευή της πρώτης γραμμής των ΣΠΑΠ, δηλαδή η κύρια γραμμή Πειραιά-Κορίνθου, ξεκίνησε το 1882, όλο δε το δίκτυο τελείωσε το 1900. Η απόφαση να κατασκευαστεί η γραμμή με στενό εύρος υπαγορεύτηκε από το έντονο ανάγλυφο του εσωτερικού της Πελοποννήσου. Το σύστημα, επί του παρόντος κρατική ιδιοκτησία, αρχικά ήταν ιδιωτική επιχείρηση. Πρώτα εθνικοποιήθηκε το 1920, μετά επέστρεψε σε ιδιωτικά χέρια δύο χρόνια αργότερα, για να καταλήξει σύντομα σε χρεωκοπία και μόνιμη επιστροφή στο Κράτος. Μέχρι τα τέλη του 1963, όταν συγχωνεύτηκε με τους, επίσης κρατικούς, Σ.Ε.Κ. για να διαμορφώσουν το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, το μετρικό

σύστημα λειτουργούσε χωριστά.

Οι επιβάτες, όπως και στο δίκτυο κανονικού εύρους της ηπειρωτικής Ελλάδας, αποτελούν την κύρια πηγή εσόδων για τους σιδηροδρόμους της Πελοποννήσου. Πέρα από την κανονική κυκλοφορία, η Πελοπόννησος, επειδή είναι ιδιαίτερα προικισμένη με τοπία και ιστορικές κι αρχαιολογικές τοποθεσίες, προσελκύει ένα σημαντικό όγκο τουριστικής κίνησης. Οι ΣΠΑΠ φτάνουν σε πολλά από τα κύρια αυτά τουριστικά μέρη καταφέροντας έτσι να καρπωθούν ένα σεβαστό μέρος αυτής της κίνησης. Αεροδυναμικές ντήζελ αυτοκινητάμαξες - εξοπλισμένες με ανέσεις, όπως καθίσματα πρώτης θέσης και χώρους μπαρ και μπουφέ, εκτελούν γρήγορα δρομολόγια από τον Πειραιά και την Αθήνα προς κάθε κύρια πόλη που διαθέτει σιδηροδρομική σύνδεση. Επί πλέον, δρομολόγια με λεωφορεία "πούλμαν", ιδιοκτησίας των ΣΠΑΠ, εξυπηρετούν τη μετακίνηση προς τους περισσότερους σημαντικούς τουριστικούς προορισμούς που δεν εξυπηρετούνται άμεσα από το τρέινο.

Ασυνήθιστο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι αυτοκινητάμαξες που εκτελούν την πλειοψηφία των δρομολογίων των ΣΠΑΠ στην κύρια γραμμή. Ο τομέας έλξης της εταιρείας ευνοεί την αρχή της αρθρωτής σύνδεσης και σχεδόν όλος ο σχετικός εξοπλισμός εκπροσωπείται από συμμετρικές αυτοκινητάμαξες με διπλή καμπίνα, αυτόνομη λει-



*Με περισσότερο από μισό αιώνα συνεχούς λειτουργίας, η Ζ.545 των 275hp ίππων, με διάταξη αξόνων 2-6-0Τ, κατευθύνεται προς την Πάτρα, περνώντας τον Ψαδόπηργο, στις 6/10/1961. Ο γαϊδάρκος κοιτά απορημένος το φωτογράφο.*

τουργία και δύο ή τρία βαγόνια, κυρίως Γαλλικής και Γερμανικής προέλευσης. Οι περισσότερες είναι μεταπολεμικής κατασκευής. Τα πιο πρόσφατα αποκτήματα είναι επτά κομψές τριπλές ντήζελ-υδραυλικές αυτοκινητάμαξες που κινούνται με ένα ζευγάρι κινητήρων Mercedes-Maybach. Αυτές παραδόθηκαν από την Esslingen της Δ.Γερμανίας το 1959.

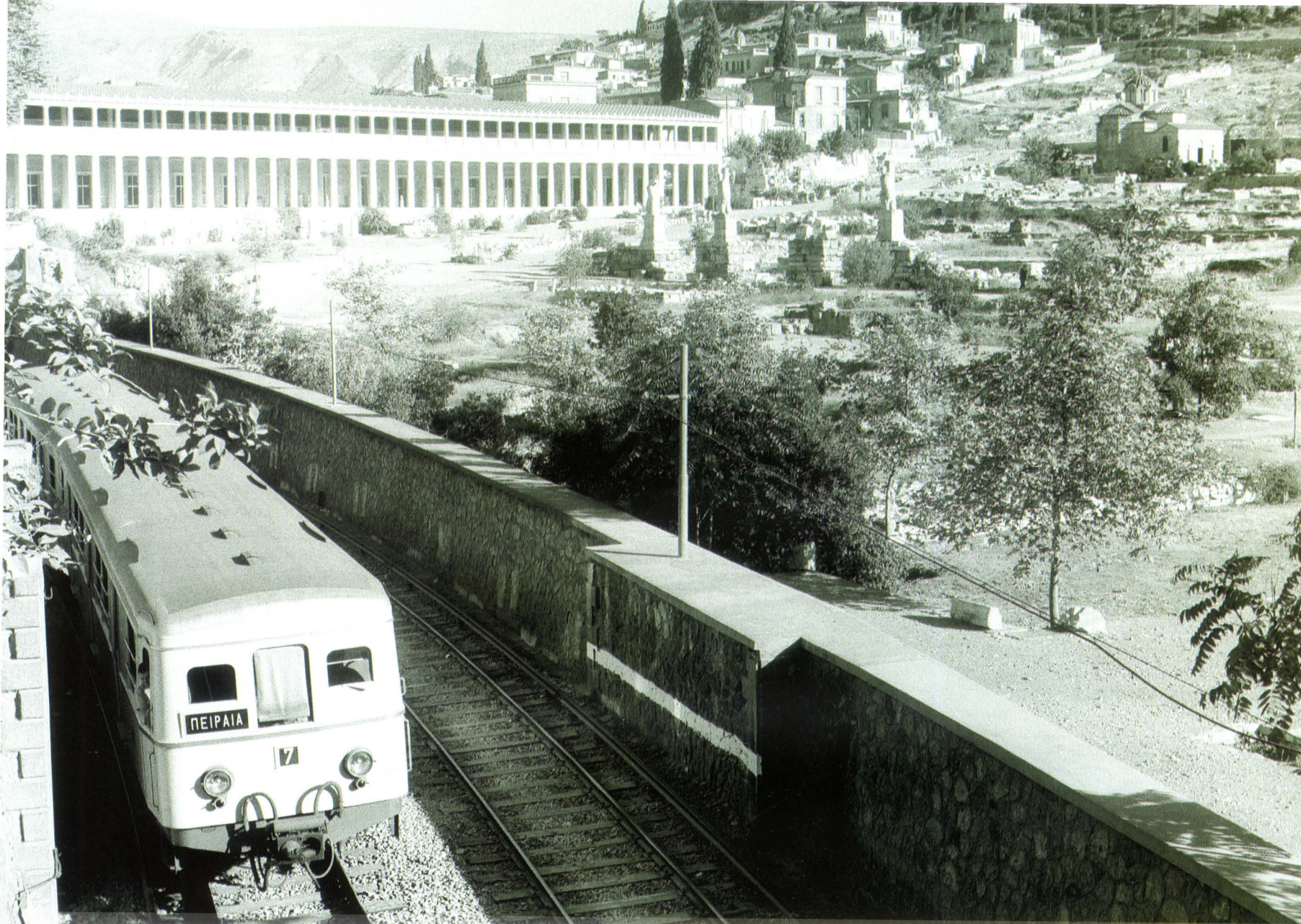
Επιπρόσθετα, και παρά τις αυτοκινητάμαξες των ΣΠΑΠ, υπάρχουν σε λειτουργία ακόμα 70 ατμάμαξες σε όλο το δίκτυο. Δύο ημερήσια ζεύγη δρομολογίων στη κύρια γραμμή, η πλειοψηφία των δρομολογίων στις διακλαδώσεις κι όλα τα εμπορικά τρέινα χρησιμοποιούν ακόμα ατμό. Οι περιποιημένες και μικρούλες Γερμανικές ατμάμαξες 2-6-0 και 2-8-0 που κυριαρχούν στον κατάλογο με εντυπωσίασαν.

Όπως όμως καταλαβαίνετε, ήμουν ιδιαίτερα απορροφημένος με τους μοναδικούς "Γιάνκηδες" στον κατάλογο - οχτώ ατμάμαξες 2-8-2, της σειράς Δ, που καίνε μαζούτ. Αυτές οι καθαρές και με σωστές αναλογίες μικρές Μικαδό, με εμφανείς καταβολές από την Β.Αμερική, φτιάχτηκαν από τη Vulcan Iron Works στο Wilkes-Barre της

Pennsylvania το 1947. Οι ΣΠΑΠ τις χρησιμοποιούν τόσο σε εμπορικές όσο και σε βαριές επιβατικές αμαξοστοιχίες. Με 875hp, κατ'εκτίμηση, μαζί με 10 Ιταλικές Μικαδό κατασκευασμένες από την Breda με παρόμοιες προδιαγραφές, είναι οι ισχυρότερες ατμάμαξες στο σύστημα.

Ήδη πάντως, οι ΣΠΑΠ σχεδιάζουν να ξεκινήσουν τη νητζελοκίνησή τους. Το τμήμα έλξης έχει ετοιμάσει την προκήρυξη για μια δωδεκάδα νητζελάμαξες. Οι προδιαγραφές καλούν για μια μηχανή πορείας που θα μπορεί να τραβάει ένα τρέινο 225t σε κλίση 2.5% και ταυτόχρονα σε καμπύλες 12-μοιρών, με ελάχιστη ταχύτητα 40 χλμ./ώρα, κάτι που υποδεικνύει μια μηχανή γύρω στους 2000hp. Με αυτές, οι ΣΠΑΠ προσδοκούν να αυξήσουν το μέγιστο βάρος συρμών από τους 200 στους 225t τόνους και να αυξήσουν την επιβατική χωρητικότητα ελκόμενων συρμών από τις 300 στις 400 θέσεις. Το αν θα πάρουν Ευρωπαίοι ή Αμερικανοί κατασκευαστές την παραγγελία δεν έχει ακόμη αποφασιστεί.

Ευτυχώς όμως, η πλήρης νητζελοκίνηση θα χρειαστεί ακόμα αρκετό χρονικό διάστημα για να καθιερωθεί. Οι υπεύθυνοι του σιδηροδρόμου εκτιμούν ότι θα χρειαστούν 50, συνολικά, μηχανές έλξης για να αντικαταστήσουν τις 70 ατμάμαξες. Οι δώδεκα νέες μονάδες θα επιτρέψουν στους ΣΠΑΠ να αποσύρουν τις 21 παλιότερες ατμάμαξες.



Πάνω: Συρμός των ΗΣΑΠ στην Αρχαία Αγορά, 28/09/1961

Κάτω: Το Τραμ των Περάμειος, 1/10/1961

Μια προγραμματισμένη δεύτερη παραγγελία, όταν το επιτρέψουν τα οικονομικά, θα αντικαταστήσει άλλες 20. Σε κάθε περίπτωση, είτε ντήζελ είτε ατμός, το μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου αξίζει μια επίσκεψη. Πιστέψτε με, ακόμα και αν οι φωτογραφίες αυτού του άρθρου δεν σας πείσουν.

Σημ. "Σ": Το άρθρο αυτό δημοσιεύτηκε στο περιοδικό "Trains" (Ιούλιος 1964). Ευχαριστούμε θερμά την εκδοτική εταιρεία "KALMBACH Publ. Co" για την άδεια αναδημοσίευσης.

Copyright (C) 1964, TRAINS Magazine, reprinted with permission.

### Για τους λάτρεις της ηλεκτροκίνησης

Μαζί με τους ατμοκίνητους σιδηρόδρομους και το μετρικό εύρος, η Ελλάδα έχει κάτι και για τους λάτρεις της ηλεκτροκίνησης. Τα εκτεταμένα δίκτυα τραμ που λειτουργούσαν μεταπολεμικά στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη (το τελευταίο, παρεμπιπτόντως, χρησιμοποίησε έναν αριθμό από προπολεμικά Brill με μετάδοση στο ένα φορείο) έχουν εξαφανιστεί πλέον, αλλά μια σημαντική ηλεκτροκίνητη γραμμή παραμένει στη μητροπολιτική περιοχή Αθηνών-Πειραιώς.

Η κύρια ηλεκτρική γραμμή είναι ένα αστικό σύστημα με παροχή τρίτης σιδηροτροχιάς σε διπλή γραμμή, που διαχειρίζονται οι "Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι" (ΕΗΣ). Η γραμμή εκτείνεται κάπου 22.5 χιλμ. από το λιμάνι του Πειραιά μέσω της πλατείας Ομονοίας, στο κέντρο της Αθήνας, προς το προάστιο της Κηφισιάς. Εκτός από 3.2χιλμ. υπόγειας διαδρομής, βόρεια και νότια της πλατείας Ομονοίας, η γραμμή βρίσκεται σε αποκλειστικό διάδρομο ή σε ανοιχτό όρυγμα.

Η πλειοψηφία του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται στο Μετρό (όπως είναι γνωστό τοπικά), αποτελείται από μοντέρνα τρένα με δύο βαγόνια, Γερμανικής μεταπολεμικής κατασκευής. Αλλά οι αρχαιοδίφες μπορούν να δουν ακόμα αρκετά τρένα από τον αρχικό εξοπλισμό της γραμμής - τετράγωνα βερνικωμένα ξύλινα οχήματα με απωθητική μάλλον εμφάνιση - βρίσκονται ακόμα σε καθημερινή λειτουργία.

Συνδεδεμένη με το Μετρό στον μεγάλο παραθαλάσσιο τερματικό σταθμό του Πειραιά είναι η δεύτερη ηλεκτρική γραμμή - μια προαστιακή διαδρομή που εκτείνεται περίπου 7.3χιλμ. προς το κοντινό Πέραμα -, την οποία επίσης διαχειρίζεται η ΕΗΣ. Αυτή η ημι-προαστιακή γραμμή είναι κυρίως μονή, με συχνές παρακαμπτήριες. Μοντέρνα οχήματα με διπλά χειριστήρια, παντογράφο και δυνατότητα πολλαπλής έλξης εκτελούν τα συχνά επιβατικά δρομολόγια.

# Οι Συγκοινωνίες σε τροχιά εξέλιξης

## Ολοκλήρωση του Σιδηροδρομικού Δικτύου

Κατασκευή 700 χλμ. διπλής ηλεκτροκινούμενης γραμμής υψηλών ταχυτήτων στον άξονα Πάτρα - Αθήνα - Θεσ/νίκη - Ειδομένη/Προμαχώνας, με στόχο τη μείωση του χρόνου ταξιδιού από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη σε 3 ώρες και 50 λεπτά και από Αθήνα προς Πάτρα σε 2 ώρες και 30 λεπτά.



## Αναβάθμιση του Αεροδρομίου Θεσ/νίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»

Επέκταση του διαδρόμου προσγείωσης - απογείωσης και κατασκευή παράλληλου τροχοδρόμου για την υποδοχή υπερ-ατλαντικών πτήσεων.

## Αναδιοργάνωση ΟΣΕ

Εκσυγχρονισμός και μετεξέλιξη του ΟΣΕ, βάσει των οδηγιών της Ε.Ε., σε μια βιώσιμη και ανταγωνιστική επιχείρηση παροχής σιδηροδρομικού έργου.



## Ολοκλήρωση του Δικτύου Αστικών Συγκοινωνιών

Κατασκευή δικτύου Τραμ, εκσυγχρονισμός του στόλου Λεωφορείων και Τρόλεϊ και αναβάθμιση της γραμμής του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου στην πρωτεύουσα.

## Προαστιακός Σιδηρόδρομος

Δημιουργία δικτύου Προαστιακού Σιδηροδρόμου για τη σύνδεση της πρωτεύουσας με δορυφορικές πόλεις.



## Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας

Κατασκευή κέντρων εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων και τακτικών οδηγών.

## Επέκταση του Αεροδρομίου Ηρακλείου «Ν. Κазαντζάκης»

Κατασκευή νέων κτιρίων αφίξεων και αναχωρήσεων και διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου για την καλύτερη εξυπηρέτηση μεγαλύτερου αριθμού επιβατών.



## Η Ελλάδα επιβιβάζεται σε ένα καλύτερο επίπεδο ζωής!

Με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ, ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ, ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ που υλοποιεί το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών με τη συνδρομή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ζωή μας διευκολύνεται όλο και περισσότερο. Τώρα μπορούμε να μετακινούμαστε με τα πιο σύγχρονα και ασφαλή μέσα μεταφοράς. Συνολικά 2.588 εκ. ευρώ (50% χρηματοδοτούμενα από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης) θα δαπανηθούν στα πλαίσια του Γ' Κ.Π.Σ., προκειμένου να αποκτήσει η Ελλάδα ένα σύγχρονο δίκτυο μεταφορών Ευρωπαϊκών προδιαγραφών, προηγμένες αστικές συγκοινωνίες και καλύτερη οδική ασφάλεια. Έτσι, οι συγκοινωνίες όλης της χώρας μπαίνουν σε τροχιά εξέλιξης!



Οι Οργανισμοί Ελβετικών Σιδηροδρόμων ( SBB/CFF/FFS) έθεσαν σε τμηματική εμπορική λειτουργία το σύστημα ATLASTM - Επίπεδο 2 της ALSTOM στη νέα γραμμή Mattstetten-Rothrist, ένα ιδιαίτερα «δύσκολο» τμήμα της γραμμής Βέρνη - Ζυρίχη που συνδέει και τις πόλεις Βασιλεία και Λουκέρνη. Η γραμμή αυτή αποτελεί τμήμα του έργου «Σιδηρόδρομοι 2000» των Ελβετικών Σιδηροδρόμων που έχει στόχο την λειτουργία συστήματος ERTMS, Επίπεδο 2 σε όλο το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας.

# ALSTOM

## Λειτουργία ERTMS Επίπεδο-2 για τους Ελβετικούς Σιδηροδρόμους

Μετά τη γραμμή Ρώμη - Νάπολη, την πρώτη γραμμή υψηλών ταχυτήτων που εξοπλίστηκε με σύστημα ERTMS, Επίπεδο 2, το ATLASTM της ALSTOM, η γραμμή στην Ελβετία αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο έργο που αναπτύχθηκε μέχρι σήμερα στην Ευρώπη και περιλαμβάνει τον εξοπλισμό 468 τρένων και 45χλμ γραμμής. Το τροχαίο υλικό των Ελβετικών Σιδηροδρόμων αποτελείται από 10 διαφορετικούς τύπους τρένων ενώ οι γραμμές φέρουν εξοπλισμό σηματοδότησης και άλλων κατασκευαστών. Ο συνδυασμός όλων αυτών των συστημάτων, ο εξοπλισμός επί συρμού και επί γραμμής και η λειτουργία του συστήματος ATLASTM, Επίπεδο 2 από την ALSTOM αποτελεί ένα πολύ σημαντικό τεχνολογικό επίτευγμα.

Το σύστημα ATLASTM της ALSTOM: η λύση που σχεδιάστηκε για να υποστηρίξει και τα 3 επίπεδα εφαρμογής του προτύπου ERTMS  
Επίπεδο-1: Η πληροφορία μεταδίδεται στον συρμό μέσω των Eurobalises/ραδιοφάρων οι οποίοι συνδέονται με τις ηλεκτρονικές μονάδες (Lineside Electronic Unit-LEU) που είναι εγκατεστημένες πλευρικά της σιδηροδρομικής γραμμής. Το Επίπεδο-1 αντικαθιστά τα

υπάρχοντα συστήματα σηματοδότησης ή χρησιμοποιείται σαν σύστημα εφεδρείας για την εγκατάσταση του Επιπέδου-2.

Επίπεδο-2: Εξασφαλίζεται ο συνεχής διάλογος μεταξύ του συρμού και της γραμμής μέσω του ραδιοσυστήματος GSM-R. Ο οδηγός βρίσκεται σε συνεχή και άμεση επικοινωνία με το Κέντρο Ελέγχου το οποίο γνωρίζει συνεχώς την ακριβή θέση του συρμού και αποφασίζει για τις κινήσεις του.

Η τεχνολογία Επιπέδου-3 είναι υπό ανάπτυξη με σκοπό να βελτιώσει ακόμα περαιτέρω την ασφάλεια του δικτύου και να μειώσει τον εξοπλισμό επί της γραμμής δηλ να μειώσει το κόστος εγκατάστασης και συντήρησης.

Με το αυτόματο σύστημα ελέγχου ATLASTM, επιτυγχάνεται μηδενική πιθανότητα σύγκρουσης μεταξύ συρμών γεγονός που προσφέρει τη μέγιστη ασφάλεια για τους επιβάτες.

Το σύστημα ATLASTM της ALSTOM λειτουργεί σε γραμμές υψηλών ταχυτήτων, σε συμβατικές γραμμές, σε γραμμές προαστιακής και εμπορευματικής χρήσης σε όλη την Ευρώπη.

Με παρουσία σε 70 χώρες και 69000 εργαζομένους, η ALSTOM σχεδιάζει, κατασκευάζει και υποστηρίζει προϊόντα και συστήματα υψηλής τεχνολογίας για ενεργειακά και σιδηροδρομικά έργα υποδομής σε παγκόσμια κλίμακα.

Ο Τομέας Σιδηροδρόμων της ALSTOM, είναι ένας από τους τρεις μεγαλύτερους προμηθευτές σιδηροδρομικής εξοπλισμού στον κόσμο. Το Οικ. Έτος 2005/06 κατέγραψε πωλήσεις της τάξεως των 5,1δισ Ευρώ, συνολικές παραγγελίες προς εκτέλεση αξίας 14δισ Ευρώ και απασχολεί 26000 εργαζομένους.





**Σταμάτιος Κουτσούκος**  
 Χημικός Μηχανικός ΕΜΠ  
 MBA American University (Ουάσιγκτων, DC, ΗΠΑ)  
 Μέλος ΣΦΣ

*Πολλά δίκτυα μητροπολιτικού  
 σιδηροδρόμου προέρχονται από  
 μετατροπή παλαιών*

*σιδηροδρομικών δικτύων.*

*Τα παλαιότερα αναπτύχθηκαν μαζί  
 με τις πόλεις που εξυπηρετούν.*

*Εδώ θα εξετάσουμε ένα δίκτυο το οποίο  
 κατασκευάστηκε εκ του μηδενός  
 σε μία πόλη που είχε ήδη αναπτυχθεί  
 και η οποία μάλιστα αποτελεί την  
 πρωτεύουσα της χώρας όπου  
 αναπτύχθηκε η "κουλτούρα του  
 αυτοκινήτου".*

*Θα ασχοληθούμε με το Μετρό της  
 Ουάσιγκτων, καθώς και με  
 το πώς η λογική ανάλυση ώθησε στην  
 επιλογή του μητροπολιτικού  
 σιδηροδρόμου για μία πόλη που  
 αναζητούσε λύση στο κυκλοφοριακό  
 της πρόβλημα.*

**Η** Ουάσιγκτων (Washington) είναι η πρωτεύουσα των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Αποτελεί περιφέρεια με ειδικό καθεστώς, μη υπαγόμενη σε κάποια πολιτεία, υπό το όνομα Περιφέρεια της Κολομβία (District of Columbia, DC) και συνορεύει με τις πολιτείες της Βιργίνιας (Virginia) και του Μαίριλαντ (Maryland). Ο πληθυσμός της είναι 563.384 άτομα (το 2003), αλλά μαζί με τα προάστια της αυτός ξεπερνά τα 4,7 εκατομμύρια. Το όνομα της πόλης δόθηκε προς τιμήν του πρώτου Προέδρου των Ηνωμένων Πολιτειών, Γεωργίου Ουάσιγκτων.

Η πόλη ιδρύθηκε το 1790, ως αποτέλεσμα συμβιβασμού για τη θέση της πρωτεύουσας των ΗΠΑ. Ως εκ τούτου, δεν προκρίθηκε κάποια καταλληλότερη γεωγραφικά ή χωροταξικά θέση, αλλά μία ελώδης περιοχή στις όχθες του ποταμού Ποτόμακ (Potomac), η οποία διαμορφώθηκε σε πόλη με πολύ κόπο και κατόπιν δαπανηρών έργων. Ο Γάλλος αρχιτέκτονας Πέτρος Κάρολος Λ' Ανφάν (Pierre Charles L'Enfant) σχεδίασε την πόλη κατά το ιπποδάμειο σύστημα, με οδούς διατεταγμένες ορθογωνικά. Οι βασικοί άξονες μετακίνησης εντός της πόλης είναι οι πενήντα λεωφόροι της, οι οποίες έχουν διαγώνια διάταξη και λαμβάνουν τα ονόματά τους από τις πολιτείες των ΗΠΑ (νέες λεωφόροι διανοίγονται όταν νέες πολιτείες εισέρχονται στις ΗΠΑ). Το σχέδιο του Λ' Ανφάν ακολουθήθηκε σχεδόν κατά γράμμα και χάρει γενικής εκτίμησης.

Η Ουάσιγκτων, ως έδρα της ομοσπονδιακής κυβέρνησης των ΗΠΑ διαθέτει πολυάριθμες κρατικές υπηρεσίες, καθώς και κτίρια γραφείων ιδιωτικών επιχειρήσεων. Ως εκ τούτου, ένα μεγάλο ποσοστό του εργατικού δυναμικού απασχολείται στο κέντρο της πόλης, καθώς και σε κάποια κέντρα εμπορικής δραστηριότητας στα προάστια. Οι υπάλληλοι γραφείου εργάζονται σε συντριπτικό ποσοστό τις ίδιες ώρες, οπότε οι ώρες αιχμής χαρακτηρίζονται από πολύ μεγάλες αιχμές ζήτησης μεταφορικής δυναμικότητας από και προς την πόλη. Εκτός αυτού, η Ουάσιγκτων ελκύει έναν μεγάλο αριθμό τουριστών, τόσο από

τις ΗΠΑ, όσο και από το εξωτερικό, αλλά και επισκεπτών για λόγους εργασίας. Η τουριστική κίνηση είναι σταθερή κάθε εποχή (λόγω και των πολυάριθμων μουσείων του Σμισθονείου Ιδρύματος), αλλά και παρουσιάζει περιοδικές αιχμές, όπως σε ορκωμοσίες Προέδρων των Ηνωμένων Πολιτειών, εθνικές εορτές και διαδηλώσεις.

### Μέσα σταθερής τροχιάς πριν το μετρό

Τα τραμ πρωτοέκαναν την εμφάνισή τους στους δρόμους της Ουάσιγκτων το 1862 και μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1880 τα ιππήλατα τραμ διέτρεχαν ένα αρκετά εκτεταμένο δίκτυο εντός της πόλης. Η ηλεκτροκίνηση των τραμ ξεκίνησε το 1888 και το 1890 εμφανίστηκαν και καλωδιοκίνητα τραμ. Τα τελευταία αντικαταστάθηκαν οριστικά από ηλεκτροκίνητα μετά το 1897. Από το 1900, η αύξηση του δικτύου ήταν εκρηκτική και έφερε μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας. Δεν είναι υπερβολή να ισχυριστεί κάποιος ότι τα τραμ ήταν ένας σημαντικός παράγοντας για τη μεταβολή της Ουάσιγκτων από κωμόπολη σε πόλη. Στις πρώτες δύο δεκαετίες του 20ού αιώνα, τραμ κάθε είδους και χρήσης (κλειστά επιβατικά, ταχυδρομικά, ανοιχτά) διέσχισαν με μεγάλη συχνότητα τους δρόμους της πόλης.

Τη δεκαετία του 1920, τα λεωφορεία άρχισαν ν' ανταγωνίζονται τα τραμ, τα οποία και άρχισαν ν' αντικαθιστούν σε ορισμένες γραμμές. Οι εταιρείες των τραμ συνενώθηκαν προκειμένου ν' αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό των λεωφορείων αποτελεσματικότερα. Η νέα εταιρεία, η Capital Transit Company, ιδρύθηκε το 1933 και ξεκίνησε τη δύσκολη προσπάθεια να διασώσει το δίκτυο των τραμ, το οποίο ασφυκτιούσε υπό το βάρος του (εν πολλοίς αθέμιτου) ανταγωνισμού. Το 1936 παρήλφθησαν τα πρώτα από τα περίφημα τραμ PCC (από τα αρχικά της Επιτροπής Συνδιάσκεψης Προέδρων Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων, στα αγγλικά Electric Railways Presidents' Conference Committee). Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου τα τραμ είχαν την τελευταία αναλαμπή τους, με πολύ μεγάλη επιβατική κίνηση που ώθησε την Capital Transit Company να θέσει σε κυκλοφορία πρακτικά οτιδήποτε μπορούσε να κυλίσει πάνω σε ράγες, ώστε ν' ανταποκριθεί. Μετά τον πόλεμο όμως, ο ανταγωνισμός στα τραμ προερχόταν πια και από τα ΙΧ αυτοκίνητα. Μετά από μία περίοδο διαρκούς παρακμής, το τελευταίο τραμ κινήθηκε στους δρόμους της Ουάσιγκτων την 27η Ιανουαρίου 1962. Για 14 χρόνια η αστική συγκοινωνία στην Ουάσιγκτων θα παρεχόταν αποκλειστικά από λεωφορεία.

### Σχεδιασμός και κατασκευή του μετρό

Ο πρώτος υπόγειος σιδηρόδρομος στην Ουάσιγκτων κατασκευάστηκε το 1906 και ένωσε το Καπιτώλιο (την έδρα του Κογκρέσου των ΗΠΑ) με το Κτίριο Γραφείων της Γερουσίας. Η πρώτη πρόταση για κατασκευή δικτύου γενικής χρήσης ήρθε την 5η Δεκεμβρίου 1909 σε άρθρο της εφημερίδας Washington Post. Παρά την ευνοϊκή της απήχηση, η πρόταση αυτή δεν είχε συνέχεια. Το 1944 προτάθηκε η υπογειοποίηση των γραμμών του τραμ στο κέντρο της πόλης και η κατασκευή υπόγειων σταθμών μετεπιβίβασης (και πάλι χωρίς συνέχεια).

Το 1954 το Μαίριλαντ, η Βιρτζίνια και η Περιφέρεια της Κολούμπια ίδρυσαν μία Μικτή Επιτροπή Μεταφορών, η οποία θα ερευνούσε προτάσεις για τις μεταφορές στην ευρύτερη περιοχή της Ουάσιγκτων. Η νομική υπόσταση και ονομασία του φορέα αυτού θα άλλαζε μερικές φορές τα επόμενα χρόνια. Όμως, η ποιότητα των μελετών της θα ήταν καθοριστική για το μέλλον των μεταφορών στην περιοχή. Η πρώτη πρόταση της Επιτροπής υπέρ της κατασκευής μητροπολιτικού σιδηροδρόμου υπεβλήθη στον Πρόεδρο των Ηνωμένων Πολιτειών Ντουάιτ Αϊζενχάουερ την 1η Ιουλίου 1959. Η πρώτη ώθηση είχε ήδη δοθεί.

Με νομοθετική πλέον υποστήριξη, η επιτροπή (με νέα μορφή πια), υπέβαλε σειρά νέων προτάσεων στον Πρόεδρο Κέννεντυ και στο Κογκρέσο, όλες διακρινόμενες για την ισχυρή θεωρητική τους βάση και τη λογική τους. Όμως, ήδη δια-



Εξόδομος συρμός αναχωρεί από τον σταθμό Rhode Island Avenue-Brentwood

φαίνονταν οι πηγές αντίδρασης. Το λόμπυ υπέρ των οδικών μεταφορών έβλεπε στο σχεδιαζόμενο δίκτυο μετρό έναν ανταγωνιστή του δικτύου των Διαπολιτειακών Αυτοκινητοδρόμων που προβλέπονταν για την περιοχή της Ουάσιγκτων. Η δεκαετία του 1960 χαρακτηρίστηκε από το διορισμό στην υπηρεσία σχεδιασμού του μετρό ανθρώπων που μπορούσαν να επιχειρηματολογήσουν πειστικά υπέρ της λογικής των μεσων σταθερής τροχιάς. Τελικά, την 20ή Φεβρουαρίου 1967 ιδρύθηκε η Αρχή Μεταφορών Μητροπολιτικής Περιοχής Ουάσιγκτων (Washington Metropolitan Area Transit Authority, WMATA), ως φορέας υλοποίησης και λειτουργίας του μετρό, με συμμετοχή των τριών κρατικών αρχών που ενδιαφέρονταν (Μαίριλαντ, Βιρτζίνια και Περιφέρειας Κολούμπια).

Με την ίδρυση της WMATA, το σχέδιο για την κατασκευή μετρό πήρε νέα ώθηση (όπως και οι εναντίον του κινήσεις). Για πρώτη φορά στα χρονικά κατασκευής αστικών σιδηροδρόμων, αρχιτέκτονες προσκλήθηκαν να συμμετάσχουν στον σχεδιασμό του, μαζί με τους μηχανικούς. Εν όψει των δυσκολιών που διαφαίνονταν λόγω των ενεργειών του αντισιδηροδρομικού λόμπυ, η WMATA χρειαζόταν έναν Γενικό Διευθυντή που μπορούσε να έχει τόσο γνώσεις, όσο και πυγμή και αποφασιστικότητα. Προσελήφθη γι' αυτή τη θέση ο Τζάκσον Γκρέηαμ (Jackson Graham), Υποστράτηγος Ε.Α. του Σώματος Μηχανικού του Στρατού των ΗΠΑ. Η σπουδή με την οποία αφομοίωσε τις ιδιαιτερότητες της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, η ηγετική του ικανότητα στη διοίκηση μίας εμβρυικής υπηρεσίας και ο δυναμισμός με τον οποίο υποστήριξε τον αστικό σιδηρόδρομο έχουν μείνει ονομαστές. Η WMATA πέτυχε ήδη μία κεφαλαιώδη νίκη. Είχε βρει τον κατάλληλο ηγέτη.

Η WMATA συνέχισε με μία άνευ προηγουμένου εκστρατεία προσέγγισης των τοπικών κοινωνιών και παραγωγικών δυνάμεων. Εναλλακτικές προτάσεις παρουσιάζονταν σε δημόσιες συζητήσεις. Η δουλειά που γινόταν μακριά από τα μάτια του κόσμου από το 1954 έδειξε την αξία της πέραν πάσης αμφιβολίας. Την 1η Μαρτίου 1968 παρουσιάστηκε το οριστικό σχέδιο του δικτύου, μήκους 156,4 km, γνωστό ως Εγκεκριμένο Περιφερειακό Σύστημα ή ΕΠΣ (Adopted Regional System, ARS). Επίσης επελέγη το όνομα του δικτύου. Θα ήταν απλά "Metro" ("Μετρό").

Ακόμα και τις ημέρες πριν την έναρξη κατασκευής του δικτύου, το αντισιδηροδρομικό λόμπυ στο Κογκρέσο πίεσε για να δοθούν τα χρήματα υπέρ της κατασκευής αυτοκινητοδρόμων στην Ουάσιγκτων. Η WMATA πέτυχε μία συμβιβαστική λύση για τη χρηματοδότηση των έργων (τα έργα των αυτοκινητοδρόμων ακυρώθηκαν οριστικά μετά την πετρελαϊκή κρίση του 1973 και τις αντιδράσεις των κατοίκων - οι δημόσιες συζητήσεις της WMATA είχαν γοητεύσει την κοινή λογική των κατοίκων). Στην εύρεση χρηματοδότησης η WMATA βοηθήθηκε σημαντικά από την παρουσίαση σοβαρής μελέτης της εταιρείας Development Research Associates, σύμφωνα με την οποία για κάθε \$1 που θα επενδυσόταν στην κατασκευή του Μετρό, το κοινωνικό σύνολο θα απολάμβανε οφέλη αξίας \$8,80. Ο κύβος οριστικά είχε ριφθεί. Η κατασκευή του Μετρό ξεκίνησε την 9η Δεκεμβρίου 1969.



**Ο σταθμός Rhode Island Avenue-Brentwood, τυπικός ανυψωμένος σταθμός του Μετρό**

Η κατασκευή του Μετρό ήταν ένας τεχνικός άθλος. Όπως προαναφέρθηκε, η περιοχή της Ουάσιγκτων είναι ελώδης. Έτσι, για να βρεθεί σταθερό υπέδαφος, οι σήραγγες χρειάστηκε να εκσκαφούν σε μεγάλο βάθος. Επίσης, δεν ήταν λίγες οι περιπτώσεις όπου οι σήραγγες συνάντησαν πεπαιλωμένα υδραγωγεία και υπονόμους. Ένα σημαντικό επίσης κεφάλαιο ήταν και οι ενισχύσεις ή ακόμα και μετακινήσεις ιστορικών κτιρίων που θα επηρεάζονταν από την κατασκευή του Μετρό. Η ικανότητα της ηγεσίας της WMATA έφερε όμως το επιθυμητό αποτέλεσμα. Το πρώτο τμήμα του δικτύου, μήκους 6,8 km, εγκαινιάστηκε με ενθουσιώδη συμμετοχή του κοινού την 27η Μαρτίου 1976.

Ας σημειωθεί ότι ο στρατηγός Γκρέημ αποσύρθηκε από τη WMATA δύο μήνες πριν τα εγκαίνια του δικτύου, ώστε ν' αφήσει τόπο στη γενιά των ανθρώπων που θα λειτουργούσε το Μετρό, θεωρώντας ότι το δικό του έργο είχε πια ολοκληρωθεί.

#### **Το δίκτυο και η εκμετάλλευσή του**

Το ΕΠΣ υπέστη τροποποιήσεις κατά καιρούς, με μικρές αναχαράξεις γραμμών και τοπικές επεκτάσεις. Στην τελική του μορφή απέκτησε μήκος 165,8 km και 84 σταθμούς σε 5 γραμμές. Το τελευταίο τμήμα του άνοιξε την 13η Ιανουαρίου 2001. Το συνολικό κόστος κατασκευής του ήταν \$9,4 δισεκατομμύρια, ενώ η αξία του το 2001 ήταν \$21 δισεκατομμύρια. Μετά το 2001 η WMATA άρχισε την κατασκευή νέων επεκτάσεων που δεν προβλέπονταν από το ΕΠΣ, καθώς και σταθμών σε θέσεις εντός των υπαρχουσών γραμμών. Σήμερα το δίκτυο έχει μήκος 170,6 km και 86 σταθμούς.

Οι πέντε γραμμές του δικτύου διακρίνονται με χρώματα. Αυτές οι γραμμές είναι η κόκκινη, η πορτοκαλί, η μπλε, η κίτρινη και η πράσινη. Οι γραμμές χαρακτηρίζονται από τα μεγάλα τμήματα κοινής κυκλοφορίας τους (η κόκκινη γραμμή είναι η μόνη που δε μοιράζεται τμήμα της με κάποια άλλη). Η κίνηση των συρμών, λόγω των διακλαδώσεων, ήταν επιτακτικό να εξασφαλιζόταν μέσω συστήματος ATC (Automatic Train Control). Το ATC επίσης επέτρεψε τις πολύ μικρές χρονολογήσεις μεταξύ των συρμών.

Οι γραμμές είναι στο κέντρο της πόλης υπόγειες, όπως και σε κάποια από τα προάστια. Μάλιστα, κάποια από αυτά είχαν την όψη επαρχιακών οικισμών προτού το Μετρό τα συνδέσει με την πόλη, ενώ κάποιοι υπόγειοι σταθμοί είχαν εξόδους που έβγαζαν τους επιβάτες κυριολεκτικά σε χωράφια, όταν πρωτοάνοιξαν. Συνολικά 83 km γραμμών είναι υπόγεια, όπως και 52 σταθμοί. Σε τμήματα μακριά από



**Πινακίδα ανακοίνωσης επερχομένων συρμών στον σταθμό Grosvenor-Strathmore.**

**Από αριστερά προς το δεξιό δείχνει το χρώμα της γραμμής (εδώ RD = Red = Κόκκινη), τον αριθμό των οχημάτων, τον σταθμό προορισμού και τον χρόνο άφιξης σε λεπτά.**

το κέντρο της Ουάσιγκτων οι γραμμές βγαίνουν στην επιφάνεια του εδάφους, ενώ δεν είναι ασυνήθιστες οι ανυψωμένες γραμμές και σταθμοί. Ο ποταμός Ποτόμακ διασχίζεται από το Μετρό σε δύο σημεία, στο ένα με σήραγγα και στο άλλο με γέφυρα.

Οι σήραγγες του Μετρό είναι συνήθως δίδυμες μονές και σπάνια διπλές. Η επιδομή είναι εντός των σηράγγων σταθερή, επί πλακών σκυροδέματος. Εκτός των σηράγγων χρησιμοποιούνται ξύλινοι στρωτήρες, αλλά τα νεώτερα τμήματα έχουν κατασκευαστεί και αυτά με σταθερή επιδομή. Η κύλιση των συρμών είναι εξαιρετικά άνετη και εντυπωσιάζει τον επισκέπτη. Το εύρος της γραμμής είναι 1.435 mm (κανονικό εύρος) και η ηλεκτροδότηση γίνεται μέσω τρίτης τροχιάς, η οποία τροφοδοτεί τους συρμούς με συνεχές ρεύμα τάσης 700 V.

Τα τεχνικά έργα του δικτύου έχουν μία ιδιαίτερη αρχιτεκτονική, η οποία αποτελεί οπωσδήποτε το εντυπωσιακότερο στοιχείο του. Χρησιμοποιείται κατά κόρον το γυμνό σκυρόδεμα, ακολουθώντας τις επιταγές της αρχιτεκτονικής τεχνολογίας του μπρουταλισμού. Οι υπόγειοι σταθμοί είναι κυλινδρικής διατομής και περιβάλλονται από κέλυφος σκυροδέματος. Το κέλυφος αυτό έχει τυπικά ένα επαναλαμβανόμενο μοτίβο ορθογώνιων κοιλωμάτων με στρογγυλεμένες γωνίες (στους νεώτερους σταθμούς το μοτίβο αποτελείται από επιμήκη ρητά κοιλώματα κατακόρυφης διάταξης). Στους σταθμούς όπου διασταυρώνονται γραμμές τα κελύφη των δύο επιπέδων, συνδυάζονται και το αποτέλεσμα προξενεί θαυμασμό (σε όποιον έχει τον χρόνο να το παρατηρήσει!). Ο φωτισμός επίσης των υπογείων σταθμών είναι έμμεσος, δηλαδή τα φωτιστικά σώματα βλέπουν προς τα άνω και βρίσκονται κρυμμένα στις στήλες με την ονομασία του σταθμού και δίπλα στις ηλεκτροφόρες τροχιές το φως αντανακλάται στην καμπύλη οροφή του σταθμού και μοιάζει να μην προέρχεται από συγκεκριμένη πηγή. Ο έμμεσος φωτισμός αναδεικνύει ιδανικά την αρχιτεκτονική των σταθμών.

Οι αποβάθρες όλων των σταθμών έχουν μήκος 190 m, ώστε να μπορούν να δεχθούν οκτάδυμους συρμούς (για το τροχαίο υλικό βλέπε παρακάτω). Οι σταθμοί κατασκευάστηκαν έτσι εξ αρχής, παρ' ότι οκτάδυμοι συρμοί δεν προβλεπόταν να κυκλοφορήσουν για πολλά χρόνια (πρωτοκυκλοφόρησαν το 2002). Λόγω του μεγάλου βάθους των σταθμών, οι κυλιόμενες σκάλες έχουν πολύ μεγάλο μήκος (έως 70 m), ενώ στον σταθμό Φόρεστ Γκλεν (Forest Glen), το βάθος είναι τέτοιο (60 m) που δεν επέτρεψε άλλη μέθοδο για την είσοδο και έξοδο των επιβατών πλην των ανελκυστήρων.

Ένα στοιχείο του δικτύου που προκαλεί μειδιάματα και βλέμματα απορίας στους επισκέπτες της πόλης είναι οι εντυπωσιακά μεγάλες ονομασίες των σταθ-

μών. Τυπικά, ένας σταθμός του Μετρό παίρνει το όνομά του από οποιοδήποτε κοντινό σημείο αναφοράς, κάτι που έγινε σε πολλές περιπτώσεις για λόγους πολιτικής ορθότητας (αρχικά οι ονομασίες των σταθμών ήταν απλούστερες και λογικότερες). Έτσι, εμφανίστηκαν συν τω χρόνω σταθμοί με ονόματα όπως "U Street / African-American Civil War Memorial / Cardozo", ή "Ronald Reagan Washington National Airport" κ.ά. Επίσης, σε κάποιες περιπτώσεις, ιδρύματα παρακείμενα στους σταθμούς πλήρωσαν μεγάλα ποσά στη WMATA ώστε να προσθέσουν την επωνυμία τους στους σταθμούς.

Ενώ πολλά τμήματα του δικτύου ανήκουν ταυτόχρονα σε δύο γραμμές, η σήμανση της γραμμής στην οποία ανήκει ο επερχόμενος συρμός σε κάθε σταθμό δεν ήταν επαρκής μέχρι πριν από λίγα χρόνια. Ο επιβάτης έπρεπε να προσέξει την επιγραφή στο μέτωπο του συρμού, καθώς και στα πλάγια κάθε οχήματος. Επίσης, ο οδηγός κάθε συρμού ανακοινώνει το δρομολόγιο σε κάθε σταθμό αφού ανοίξουν οι πόρτες του συρμού μέσω μεγαφώνων, τα οποία βρίσκονται και στην εξωτερική πλευρά του οχήματος. Το 2000 ξεκίνησε η εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρονικών ενδείξεων στους σταθμούς που έδειχναν σε πόσα λεπτά θα έφτανε στον σταθμό ο επόμενος συρμός, σε ποιά γραμμή αυτός ανήκει, τον σταθμό προορισμού, καθώς και πόσα οχήματα έχει (ώστε οι επιβάτες να εξαπλωθούν κατάλληλα στην αποβάθρα). Μετά από τις δοκιμές του συστήματος, αυτό τροποποιήθηκε, ώστε να μπορεί να δείχνει τα στοιχεία αυτά για μέχρι τρεις επερχόμενους συρμούς.

Ένα στοιχείο το οποίο είναι ίσως μοναδικό στην Ουάσιγκτων είναι η ύπαρξη υπηρεσιακών στάσεων, κυρίως σε αμαξοστάσια εκτός πόλης. Αυτές έχουν τη μορφή ξύλινων καλυβών με προεξέχον "μπαλκονάκι" εν είδει αποβάθρας. Ο συρμός σταματά τότε σε σημείο ώστε η καλύβα να ταιριάζει με μία από τις θύρες του συρμού. Τότε ο εισερχόμενος ή εξερχόμενος υπάλληλος της WMATA ανοίγει και κλείνει την πόρτα του συρμού με ειδικό κλειδί.

Οι τιμές των εισιτηρίων είναι μάλλον μεγάλες, ακόμα και για τα μέτρα των ΗΠΑ. Οι επιβάτες χρεώνονται ανάλογα με τη διανυθείσα απόσταση, με την ελάχιστη χρέωση στα \$1,35 και τη μέγιστη στα \$3,90. Το εισιτήριο μπορεί να "γεμίσει" με ποσό από \$1,35 μέχρι \$40. Στο σταθμό αναχώρησης οι επιβάτες διέρχονται από θύρες εισόδου, οι οποίες ανοίγουν με την εισαγωγή του εισιτηρίου σε ειδική υποδοχή. Στον σταθμό προορισμού οι επιβάτες διέρχονται από ίδια θύρα. Αν το χρηματικό υπόλοιπο στο εισιτήριο είναι χαμηλότερο από την αξία του εισιτηρίου, το απαραίτητο ποσό συμπληρώνεται σε ειδικό μηχάνημα κι έτσι οι πύλες ανοίγουν. Η χρέωση είναι υψηλότερη τις ώρες αιχμής. "Εξυπνες" κάρτες είναι επίσης διαθέσιμες, ενώ τα εκδοτήρια εισιτηρίων (όλα αυτόματα) δέχονται κέρματα από 5¢ μέχρι \$1, χαρτονομίσματα από \$1 μέχρι \$20 και πιστωτικές κάρτες και δίνουν ρέστα.

Σε καθημερινή βάση, το δίκτυο του Μετρό μεταφέρει κατά μέσον όρο 520.000 επιβάτες, με σταθερή αυξητική τάση λόγω της αύξησης των τιμών των καυσίμων. Το ρεκόρ επιβατικής κίνησης σημειώθηκε την 9η Ιουνίου 2004, ημέρα της κηδείας του Προέδρου Ρόναλντ Ρήγκαν, όταν το Μετρό μετέφερε 850.636 επιβάτες.

### Τροχαίο υλικό

Ο σχεδιασμός του Μετρό ήταν από πολλές απόψεις υποδειγματικός και πολλά θέματα που αφορούσαν την κατασκευή και λειτουργία του είχαν αναλυθεί εξαντλητικά πολύ πριν αυτό εγκριθεί προς κατασκευή. Το τροχαίο υλικό του ήταν και αυτό ένα στοιχείο που διαμορφώθηκε ευθύς εξ αρχής.

Οι σχεδιαστές του Μετρό προτίμησαν ένα φουτουριστικό σχέδιο για τα οχήματα. Αυτά θα είχαν μήκος 22.860 mm το καθένα και θα ήταν μόνιμα συνεζευγμένα σε δίδυμους συρμούς, οι οποίοι θα ήταν δυνατό να κυκλοφορήσουν και σε πολλαπλές συνθέσεις. Το πλάτος των συρμών είναι 3.048 mm, το ύψος τους 3.597 mm και η χωρητικότητά τους 175 επιβάτες. Συνολικά έχουν τεθεί σε



Εσωτερικό ανακαινισμένης αυτοκινητάμαξας σειράς 2000

κυκλοφορία 958 οχήματα, ενώ άλλα 182 βρίσκονται υπό παράδοση. Οι κατασκευαστές και οι χρόνοι παράδοσης των συρμών έχουν ως εξής:

Σειρά	Κατασκευαστής	Έτη κατασκευής
1000-1299	Rohr Industries (Η.Π.Α.)	1973-1976
2000-2075	Breda Costruzioni Ferroviarie (Ιταλία)	1981-1983
3000-3289	Breda Costruzioni Ferroviarie (Ιταλία)	1984-1988
4000-4099	Breda Costruzioni Ferroviarie (Ιταλία)	1991-1993
5000-5191	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) (Ισπανία)	2001-2004
6000-6181	Alstom (Ισπανία)	2005-2008

Παρατηρούμε ότι με την εξαίρεση της πρώτης παραγγελίας, οι συρμοί παράγονται σε ευρωπαϊκές εταιρείες. Μάλιστα, η WMATA είναι πολύ ευχαριστήμενη από τους ευρωπαϊκούς συρμούς, οι οποίοι έχουν ανώτερα ηλεκτρονικά από τους αμερικανικούς της σειράς 1000.

Οι διάφοροι τύποι συρμών είναι εξωτερικά σχεδόν πανομοιότυποι και μόνο από μερικές διαφορές στο εσωτερικό τους μπορούσε κάποιος να ξεχωρίσει τη σειρά 1000 από τις υπόλοιπες. Σήμερα κάτι τέτοιο είναι δυσκολότερο, καθώς οι συρμοί βρίσκονται υπό ανακατασκευή, ώστε να φτάσουν τις προδιαγραφές της σειράς 5000.

Η μέγιστη ταχύτητα των συρμών αναφέρεται ως 105 km/h. Τέτοιες τάξης ταχύτητες αναπτύσσονται στα επίγεια και υπέργεια τμήματα του δικτύου και ιδίως στο δυτικό τμήμα της πορτοκαλί γραμμής, όπου αυτή διατρέχει τη νησίδα του Διαπολιτειακού Αυτοκινητοδρόμου I-66. Ο γράφων, καθημένος δίπλα στον θάλαμο οδήγησης, μπόρεσε να δει κατ' εξακολούθησιν ταχύτητες ανώτερες και των 105 km/h, με μέγιστη τα 119 km/h.

Οι θάλαμοι οδήγησης των συρμών του Μετρό είναι διαρρυθμισμένοι έτσι ώστε μετά την άφιξη στον τερματικό σταθμό ο οδηγός να κλειδώνει τα χειριστήρια και το μεγαλύτερο τμήμα του θαλάμου οδήγησης να είναι διαθέσιμο στους επιβάτες (2 θέσεις συν χώρος ορθίων). Επίσης, στους ευρωπαϊκούς συρμούς η οπτική επαφή με τον θάλαμο οδήγησης από τις όπισθεν αυτού θέσεις είναι πολύ εύκολη (αυτές οι θέσεις προσφέρουν αρκετά καλή θέα της ανοιχτής γραμμής και είναι προσφιλείς στα παιδιά και στους σιδηροδρομόφιλους).

Οι συρμοί πλέον δεν κυκλοφορούν σε δίδυμες συνθέσεις, αλλά μόνο σε τετράδυμες και άνω. Πλέον συνήθεις είναι οι εξαδύμες, ενώ τις ώρες αιχμής και σε σπουδαία γεγονότα και αθλητικές εκδηλώσεις δρομολογούνται οκτάδυμες. Η διάταξη των ηλεκτροφόρων τροχιών στις αλλαγές τροχιάς είναι τέτοια, εξ άλλου,



**Συρμός του μετρό της Ουάσιγκτων στο σταθμό Roslin. Αύγουστος 2003**

που ένας δίδυμος συρμός κινδυνεύει, λόγω της διάταξης των πεδίων ρευματοληψίας, να μείνει ακίνητος, αν δεν έχει μία ελάχιστη ταχύτητα όταν διέρχεται από τις αλλαγές.

Τέλος, υπάρχει και μία πλειάδα υπηρεσιακών οχημάτων που χρησιμοποιούνται στο Μετρό, όπως μηχανάμαξες και οχήματα έργων. Ξεχωρίζει ένας συρμός, σχεδόν πανομοιότυπος εξωτερικά με τους συρμούς επιβατών, ο οποίος χρησιμοποιείται για τη συλλογή των χρημάτων από τις εισπράξεις των σταθμών και τη μεταφορά τους σε ειδική αποβάθρα κάτω από το κτίριο της WMATA. Ο συρμός αυτός είναι γνωστός ως "Money Train" ("Τραίνο του Χρήματος").

### Μελλοντικά σχέδια

Εκτός του ΕΠΣ, ήδη από τη δεκαετία του 1960 είχαν χαραχθεί επεκτάσεις του δικτύου σε περιοχές πέριξ της πόλης, καθώς και σε πολύ απομακρυσμένα οικιστικά κέντρα. Αυτά τα σχέδια δεν έχουν υλοποιηθεί, πλην μίας μικρής επέκτασης με δύο σταθμούς το 2004, της πρώτης εκτός των σχεδίων του ΕΠΣ. Όμως, η κατασκευή των υπαρχουσών γραμμών έχει λάβει υπ' όψιν κατά γράμμα τις προθέσεις επέκτασης και ένας οξύς παρατηρητής μπορεί να εντοπίσει στη γραμμολογία κάποιων ακραίων σταθμών, τη διάταξη των διαδρόμων και κάποια "τυφλά" μέτωπα σηράγγων τους άζονες μελλοντικών επεκτάσεων.

Μέχρι σήμερα, η μόνη περαιτέρω επέκταση η οποία έχει εγκριθεί είναι αυτή προς τον Διεθνή Αερολιμένα Τζων Φόστερ Ντάλλες, ο σταθμός του οποίου μάλιστα κατασκευάστηκε ως πιλοτικό σχέδιο τη δεκαετία του 1970. Η γραμμή προς το αεροδρόμιο θα πάρει το αργυρό χρώμα και θα κινείται σε μεγάλο μήκος στη νησίδα του αυτοκινητοδρόμου VA-267. Η αργυρή γραμμή θα αρχίσει να κατασκευάζεται το 2006, με προοπτική να ανοίξει το 2011 και να ολοκληρωθεί σε όλο της το μήκος το 2015. Σε πλήρη ανάπτυξη θα προσθέσει ακόμα 11 σταθμούς στο δίκτυο.

Ένα χρόνο πρόβλημα του δικτύου είναι αυτό της μικρής δυναμικότητάς του, ως προς τη ζήτηση τις ώρες αιχμής. Ο γράφων παρατηρούσε σε καθημερινή βάση ότι οι εξάδμοι συρμοί της κόκκινης γραμμής αδυνατούσαν ν' ανταποκριθούν το 2005 στη ζήτηση, ακόμα και με χρονοαποστάσεις ενός λεπτού επί αρκετά λεπτά! Με τις παραδόσεις των συρμών των σειρών 5000 και 6000, το πρόβλημα αντιμε-

τωπίζεται μερικά. Εν τω μεταξύ, η WMATA πειραματίζεται με την αφαίρεση καθισμάτων από κάποιους συρμούς, ώστε ν' αυξήσει το χώρο ορθίων.

Σε άλλα σχέδια, η WMATA ξεκίνησε την κατασκευή μίας γραμμής ελαφρού μετρό (ταχείος τραμ) μήκους 4,3 km, με προοπτική ολοκλήρωσης το φθινόπωρο του 2006. Αυτή η γραμμή είναι πιλοτική για ένα σχέδιο μελλοντικής κατασκευής δικτύου ελαφρού μετρό. Επίσης, έχει ληφθεί ήδη απόφαση για την αναβίωση των συμβατικών τραμ στην πόλη και μάλιστα στις ίδιες γραμμές που υπήρχαν το 1870. Νέες γραμμές μετρό (μωβ γραμμή) προτείνονται κι εξετάζονται και η WMATA δείχνει έτοιμη να πειραματιστεί με διάφορους τύπους οχημάτων σταθερής τροχιάς, από DMU μέχρι υβριδικά τραμ (στην πιλοτική γραμμή ελαφρού μετρό).

### Επίλογος

Αναμφισβήτητα, το Μετρό της Ουάσιγκτων αποτέλεσε υπόδειγμα όσον αφορά τη σύλληψη

του, την τεκμηρίωση της αναγκαιότητάς του, τον σχεδιασμό και κατασκευή του, καθώς και τη διαχείρισή του μέσα σε ένα κατά καιρούς εχθρικό περιβάλλον προς τα μέσα σταθερής τροχιάς. Πλέον, ξεκινώντας την τέταρτη δεκαετία της ζωής του, αντιμετωπίζει τις προκλήσεις του παρόντος και του μέλλοντος. Η εξασφάλιση της χρηματοδότησης για τα μελλοντικά έργα, η συντήρηση του ηλικιωμένου πια δικτύου και η αντιμετώπιση των αναγκών του πληθυσμού της περιοχής απαιτούν καλό σχεδιασμό και ταξινόμηση προτεραιοτήτων, καθώς και άρτια οργάνωση του ανθρωπίνου δυναμικού της WMATA. Επίσης, κάποιος παράγοντας που πρέπει (δυστυχώς) να ληφθούν υπ' όψιν ανήκουν εντελώς εκτός της λογικής της σιδηροδρομικής εκμετάλλευσης καθ' αυτής. Μετά την 11η Σεπτεμβρίου του 2001 οι οδηγοί μέσω ανακοινώσεων, καθώς και αφίσες στους συρμούς και τους σταθμούς υπενθυμίζουν ότι οι επιβάτες πρέπει να έχουν τα μάτια τους ανοιχτά για ύποπτα αντικείμενα και κινήσεις εντός του δικτύου. Τα τελευταία χρόνια, από τους χάρτες του δικτύου που υπήρχαν σε κάθε όχημα ένας έχει αντικατασταθεί με διάγραμμα εκκένωσης σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης. Ο επισκέπτης της πόλης παρατηρεί αυτά τα χαρακτηριστικά με αρκετή περίσκεψη.

Αυτή την εποχή το Μετρό προσπαθεί ν' αντιμετωπίσει όχι μόνο τα προβλήματα της συντήρησης κι επέκτασής του, αλλά και το αντίτιμο της ίδιας του της επιτυχίας. Το επιβατικό κοινό γίνεται πολυαριθμότερο και απαιτητικότερο. Η καλύτερη εξασφάλιση για αυτό το κοινό είναι η συνεχής αφοσίωση και ο απαράμιλλος επαγγελματισμός του προσωπικού της WMATA.

Πέραν τούτου, εναπόκειται στον κάθε αναγνώστη μας να εξάγει τα δικά του συμπεράσματα για το ποιά χαρακτηριστικά της επιτυχίας του Μετρό θα ήταν επιθυμητό να είχαμε δει (ή να δούμε στο μέλλον) και στα δίκτυα μετρό της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

### Πηγές

- 1) Washington Metropolitan Area Transit Authority, Metro at 25: Celebrating the Past, Building the Future. Washington, DC, 2001.
- 2) Wikipedia: Λήμμα στο Διαδίκτυο για το μετρό της Ουάσιγκτων ([http://en.wikipedia.org/wiki/Washington\\_Metro](http://en.wikipedia.org/wiki/Washington_Metro))
- 3) [www.wmata.com](http://www.wmata.com) (επίσημη ιστοσελίδα της WMATA)



# φωτογραφίζοντας το τέλος της ατμοκίνησης στην Ελλάδα

**Μ**ετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η τεχνολογική εξέλιξη των σιδηροδρόμων αλλάζει δραματικά, τουλάχιστον στις ανεπτυγμένες χώρες. Πολλά δίκτυα, ιδιωτικά και κρατικά, εγκαταλείπουν γρήγορα την ατμοκίνηση και προχωρούν στην πετρελαιοκίνηση, αλλά και στην ηλεκτροκίνηση των τραινών τους. Αυτό είχε ήδη ξεκινήσει από την δεκαετία του '30, αλλά ο συνεχώς αυξανόμενος ανταγωνισμός με το αυτοκίνητο και το αεροπλάνο από τα πρώτα κίολας μεταπολεμικά χρόνια, επέβαλαν την ανάγκη καθιέρωσης νέων, γρήγορων και "καθαρών" τραινών, που ταυτόχρονα θα περιέκοπταν τις ανάγκες σε προσωπικό, έξοδα συντήρησης κ.ά., που απαιτούσαν οι ατμάμαξες και η τεχνολογία τους.

Η οριστική εγκατάλειψη του ατμού κορυφώθηκε, στις περισσότερες χώρες, την δεκαετία του '60 και στις αρχές του '70 και ήταν σ' αυτήν ακριβώς την περίοδο που πολλοί φωτογράφοι τραινών, σιδηροδρομόφιλοι, λάτρεις των ατμαμαξών κ.ά. άρχισαν μία αγωνιώδη προσπάθεια καταγραφής των τελευταίων ατμαμαξών σε λειτουργία. Πολλοί απ' αυτούς περιορίστηκαν στις δικές τους χώρες αποτυπώνοντας σε φιλμ τα τελευταία δρομολόγια των δικτύων τους, υπήρξαν

**Κείμενο - Φωτογραφίες: N. Ordam  
Μετάφραση - εισαγωγή: Γ. Χανδρινός**

όμως και πολλοί άλλοι που άρχισαν να ταξιδεύουν στο εξωτερικό (συντά σε μακρινούς προορισμούς), φωτογραφίζοντας ή απλά χαζεύοντας τις αγαπημένες τους ατμάμαξες που και εκεί αποσύρονταν σταδιακά.

Δεν αποτελεί έκπληξη το ότι και η Ελλάδα αποτέλεσε προσηφιλή προορισμό για τους ιδιότυπους αυτούς τουρίστες: αδιαφορώντας για τα αρχαιολογικά μας μνημεία ή τις παραλίες μας, πολλοί ξένοι σιδηροδρομόφιλοι (κυρίως Άγγλοι, και Γερμανοί), ήρθαν στην χώρα μας αυτές τις δύο δεκαετίες, γνωρίζοντας ήδη ότι ακόμα και εδώ είχε αρχίσει η αντίστροφη μέτρηση για την ατμοκίνηση στον σιδηρόδρομο. Ορισμένοι από αυτούς πέτυχαν τους Ελληνικούς σιδηροδρόμους σχεδόν σε πλήρη ατμό. Άλλοι, όμως, έφτασαν λίγο αργά, όταν δηλαδή οι πρώτες νηζελάμαξες ALCO είχαν πλέον κυριαρχήσει, στα αρτηριακά τουλάχιστον, δρομολόγια και οι παλαιότερης κατασκευής ατμάμαξες γέμιζαν, παροπλισμένες και άψυχες, τις μόρτες της Θεσσαλονίκης, του Αγ. Ι. Ρέντη κ.α.

Στην τελευταία αυτή κατηγορία ανήκει και ο Ολλανδός Niek Ordam, που επισκέφτηκε την Ελλάδα στο τέλος της Απριλιανής δικτατορίας, καταγράφοντας το "κύκνειο άσμα" της ατμοκίνησης των Ελληνικών σιδηροδρόμων σε μια σειρά από 150, περίπου, φωτογραφίες, στην πλειοψηφία τους ασπρόμαυρες και αφήνοντας σε όλους

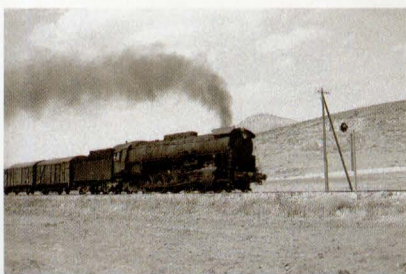
*Φωτογραφία πάνω: Το μηχανοστάσιο Αγ. Ιωάννη Ρέντη.*

εμάς ένα πολύτιμο ντοκουμέντο μιας εποχής πού τέλειωσε για πάντα.

Ο Ν. Ordam γεννήθηκε, το 1956, στο Άμστερνταμ. Σπούδασε στο Πανεπιστήμιο του Nymegen και σήμερα είναι οδοντίατρος. Από μικρό παιδί, οι γονείς του, μανιώδεις ταξιδιώτες, του εμφύσησαν την αγάπη για τον σιδηρόδρομο, ιδιαίτερα δε για τις ατμάμαξες. Άρχισε νωρίς την φωτογράφιση και σταδιακά κατάφερε να αποτυπώσει τον ατμό στα δίκτυα της, τότε, Δυτ. Γερμανίας, αλλά πολλών άλλων χωρών (Ιταλία, Αυστρία, Τσεχοσλοβακία, Γιουγκοσλαβία κ.α.). Μετά την πτώση του τείχους, επισκέφθηκε πολλές φορές την Ανατολική Γερμανία και την Πολωνία, ενώ το 1985, πραγματοποίησε το μεγάλο του όνειρο, επισκεπτόμενος την Κίνα.

Στην Ελλάδα, ο Ordam, ήρθε δύο φορές: το 1973, σε ηλικία μόλις

17 ετών, και το 1974. Στο κείμενο πού ακολουθεί και πού το έγραψε ο ίδιος για την "Σ", μας δίνει μια πολύ σύντομη περιγραφή των δύο αυτών επισκέψεων του στην χώρα μας και τις εντυπώσεις του από τις ατμάμαξες που φωτογράφησε και είδε, από τον Πύργο, Ηλείας μέχρι την Καλαμπάκα και την Δράμα.



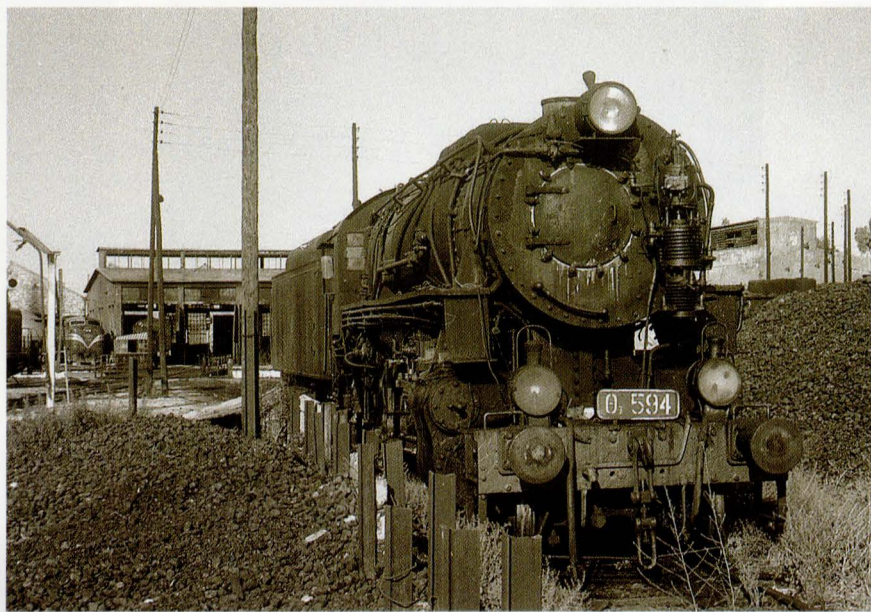
### Οι επισκέψεις μου στην Ελλάδα και οι ατμάμαξες του "Ο.Σ.Ε."

Το πρώτο μου ταξίδι στην Ελλάδα έγινε το 1973. Έφτασα, με τους γονείς μου, με πλοίο στην Πάτρα. Από εκεί και για μια περίοδο δύο εβδομάδων ξεκινήσαμε για τους Δελφούς και κατόπιν πήγαμε στην Καλαμπάκα. Κατόπιν στην Αθήνα και από εκεί στο Ναύπλιο, στον Πύργο και επιστρέψαμε στην Πάτρα, από όπου φύγαμε και πάλι με το πλοίο. Τότε δεν ήξερα σχεδόν τίποτε για την ατμοκίνηση στην Ελλάδα και έτσι, πολύ διστακτικά, τράβηξα λίγες μόνον φωτογραφίες, από τις οποίες οι σημαντικότερες είναι αυτή με την τεράστια ατμάμαξα (αργότερα έμαθα ότι ανήκει στην σειρά Μα) επικεφαλής εμπορικής αμαξοστοιχίας, μεταξύ Αλιάρτου και Θήβας (28/7/73), καθώς και αυτή με την ατμάμαξα E.7721, σε ελιγμούς στον Σ.Σ. Πύργου. (2/3/73). Εκεί, φωτογράφησα και αρκετές παροπλισμένες ατμάμαξες της σειράς Β (5/8/73).

Επιστρέφοντας στην Ολλανδία, διάβασα λίγο περισσότερο για τους Ελληνικούς σιδηρόδρομους και έχοντας ήδη σχεδιάσει μια δεύτερη επίσκεψη, έγραψα επιστολή στον "Ο.Σ.Ε.", ζητώντας άδεια φωτογράφισης. Λόγω της δικτατορίας, φοβόμουν ότι δεν είχα πολλές ελπίδες, ευτυχώς όμως διαψεύστηκα, όταν ο ταχυδρόμος μας μού έφερε έναν φάκελο με ωραία γραμματόσημα, που, προς μεγάλη μου έκπληξη και χαρά, περιείχε την πολυπόθητη άδεια.

Φτάσαμε και πάλι στην Πάτρα με το πλοίο, στις 24/7/74. Εκεί δια-

πιστώσαμε ότι η πολιτική κατάσταση ήταν πολύ ρευστή, ενώ υπήρχε ήδη πολλή ένταση με την Τουρκία. Σκεφτήκαμε, προς στιγμήν, να γυρίσουμε πίσω, αλλά είχαμε προπληρώσει το ταξίδι και μαθαίνοντας ότι η δικτατορία είχε καταρρεύσει και κάποιος Κ. Καραμανλής



Πάνω αριστερά: Ατμάμαξα της σειράς Μα στη Θήβα.

Πάνω δεξιά: Η Ογ 594 στο μηχανοστάσιο του Αγ. Ιωάννη Ρέντη.

Κάτω: Η ατμάμαξα Jung 44 στην περιφερειακή πλάκα του Σ.Σ. Καλαμπάκας.

είχε μόλις αναλάβει πρωθυπουργός, αποφασίσαμε να συνεχίσουμε τις διακοπές μας. Δεν μετανιώσαμε καθόλου: οι Έλληνες ήταν ιδιαίτερα χαλαροί και φιλόξενοι και καθώς οι περισσότεροι τουρίστες είχαν ήδη φύγει φοβούμενοι, ακόμα και τα πιο πολυσύχναστα μέρη ήταν ήσυχα. Επί πλέον, η άδεια του "Ο.Σ.Ε." πού είχα στα χέρια μου με διευκόλυνε πολύ, αν και παντού όπου πήγαμε, οι Έλληνες σιδηροδρομικοί ήταν φιλικόι και ευγενέστατοι.

Η πρώτη μου ουσιαστική επαφή με ατμάμαξες στην Ελλάδα έγινε την επομένη ημέρα, κατά την επίσκεψη μας στο Μηχανοστάσιο Πατρών. Η 7101, μία Mc Arthur, της σειράς Δα, είχε μόλις αφιχθεί από δρομολόγιο και έκανε ελιγμούς. Στις παρακαμπτήριες του μηχανοστασίου μία ακόμα ατμάμαξα της ίδιας σειράς (η Δα 7107) καθώς



Πάνω αριστερά: Το μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης.  
Πάνω δεξιά: Η ατμάμαξα Jung 43 στους Σοφάδες. Κάτω: Στο λιμάνι της Πάτρας.

και η E. 7724, μία Linke Hofmann του 1924. Ήταν και οι δύο σβηστής, αλλά, όπως μου είπαν, έτοιμες για λειτουργία, σε αντίθεση με τις E 7712, Ζς 7535, Ζς 7541, Δ 7117 και Δ 7120, πού σκουριασμένες είχαν πλέον εγκαταλειφθεί στην τύχη τους.

Αργά το απόγευμα της ίδια ημέρας φτάσαμε στην Αθήνα. Πήγαμε αμέσως στο Μηχανοστάσιο του Πελοποννησιακού δικτύου. Εδώ, ο ατμός είχε πιά οριστικά καταργηθεί και μόνον δυο παλιές Ζς (7505 και 7539), έστεκαν παροπλισμένες. Στο Μηχανοστάσιο του Αγ.Ι. Ρέντη σταθήκαμε πιο τυχεροί. Η Λγ 997, μια Αμερικάνικη Baldwin, μόλις έφτανε στον σταθμό, ενώ αργότερα έκανε μερικούς ελιγμούς και πήγε για ανεφοδιασμό. Φωτογράφισα επίσης άλλες τρεις ατμάμαξες σε λειτουργία: τις Λγ 994, Λγ 997, Δα 63 καθώς και τις Δα 68, Θγ 594 και Θγ 576, σβηστής, αλλά σε λειτουργική κατάσταση. Τέλος, κατέγραψα με το φακό μου και καμιά 20ριά ατμάμαξες, όλες πλέον παροπλισμένες και σκουριασμένες ( Δα 62, 67, 69, 70, Λα 921, 923, 925, 926, 930, 938, Λβ 954, 956, 957, 958, 961, 965, Λγ 993 - στραπατσαρισμένη μάλλον από ατύχημα - και Μα 1001, 1002, 1005).

Αφού μείναμε τρεις ημέρες στην Αθήνα, πήγαμε στους Δελφούς και από εκεί στην Καλαμπάκα. Στην Λαμία, φωτογράφισα την Θγ 559 σε

ελιγμούς και κατόπιν επικεφαλής μικρής εμπορικής αμαξοστοιχίας για το Λιανοκλάδι. Λίγο αργότερα, κοντά στους Σοφάδες, διασταυρωθήκαμε με τη ατμάμαξα 43 επικεφαλής επιβατικής αμαξοστοιχίας: ήταν η πρώτη μου εμπειρία από τους Θεσσαλικούς Σιδηρόδρομους. Το απόγευμα στην Καλαμπάκα, έφτασε μία μικτή αμαξοστοιχία, με την ατμάμαξα 44. Μετά από μερικούς ελιγμούς, η μικρή ατμάμαξα μπήκε στην χειροκίνητη περιστροφική πλάκα και αφού γύρισε φορά οδηγήθηκε στο μηχανοστάσιο για το βράδυ.

Στις 29/7/74 φτάσαμε στην Θεσσαλονίκη. Στο μηχανοστάσιο, μαζί με Αμερικάνικες και Γαλλικές ντζελάμαξες, υπήρχαν σε λειτουργική κατάσταση οι: Θγ 525, 535 και 571, Λβ 952 και 960 καθώς και η Δα 53.

Σε εφεδρικές γραμμές ήταν παροπλισμένες (μάλλον για πάντα) οι: Θγ 587, 592, Λβ 951, 963, Κβ 817, 828, Δα 51 και Μα 1003, 1013, 1017, 1019.

Η επόμενη πόλη που επισκεφτήκαμε ήταν η Δράμα, όπου (στις 5 & 6/8/74) φωτογράφισα την Δα 61, να κάνει ελιγμούς στον σταθμό, όλη, σχεδόν την ημέρα.

Τέλος, στις 7/8/74 γυρίσαμε πάλι στην Θεσσαλονίκη. Αυτήν την φορά, πήγαμε στον Εμπορικό Σταθμό, όπου η μόνη ατμάμαξα που λειτουργούσε, εκτελώντας ελιγμούς, ήταν η Δα 53. Εκείνο όμως πού με εντυπωσίασε, ήταν το θέαμα 43 ατμαμαξών, πού παρατημένες σε κάποιες μόντες, έστεκαν σκουριασμένες ανάμεσα στα αγριόχορτα, θλιβερά απομεινάρια μιάς παλιότερης εποχής. Ήταν οι: Κβ 810, 813, 815, 816, 822, 827, 831, 832, 834, 838, 840, 842, 847, 848, 850, 852, 853, 854, 856, 857 και 860, Κγ 864, 865, 866, 867 και 879, Λα 905, 909, 910, 913, 916, 921, 929, 934, 939 και 940, Θγ 522, 524, 528, 534 και 537.

Αυτό ήταν το σύντομο οδοιπορικό μου στην Ελλάδα. Παρά την ολιγόημερη παραμονή μου, τόσο το 1973 όσο και το 1974, διατηρώ ακόμα ωραίες αναμνήσεις από όμορφη αυτή χώρα και τους φιλόξετους κατοίκους της. Χαίρομαι, εξ' άλλου ιδιαίτερα, που κατάφερα να φωτογραφίσω, σχεδόν στο "παρά πέντε", το τέλος της ατμοκίνησης στους Ελληνικούς σιδηροδρόμους, κάτι που, όπως έμαθα αργότερα, ελάχιστοι άλλοι φωτογράφοι το είχαν επίσης καταφέρει.





# η Εταιρία Μουσειακών Σιδηροδρόμων

*"τα ντουμάνια  
στον τραίνου τις γραμμές  
σου δείχνουνε το χτες  
δες δεν δες..."*

*("Πολιτική κουζίνα", στίχος του Τάσου Μπουλμέτη)*

φωτογραφίες: Σ. Παπανδρεάδης, Σ. Κωνσταντόπουλος

Όταν πριν από 26 περίπου χρόνια ξεκίνησε η δημιουργία του σιδηροδρομικού μουσείου, για μια ομάδα ατόμων που αγαπούσαν τα τρένα έγινε το δεύτερο σπίτι τους. Είχαν αρχίσει επί τέλους να βλέπουν ότι κάτι ξεκίνησε που θα συγκέντρωνε το διάσπαρτο αξιόλογο μουσειακό υλικό μέσα από το οποίο θα αναδεικνυόταν και η ιστορία του Ελληνικού σιδηροδρόμου. Όμως η ιστορία είναι και πολιτισμός και έτσι η πολιτιστική αυτή κίνηση που ξεκίνησε με την ίδρυση του σιδηροδρομικού μουσείου, ήταν ο σπόρος για τη δημιουργία και άλλων χώρων, αλλά και κινήσεων που θα αναδείκνυαν τη σημαντικότητα του πολιτισμού που αποπνέει ο σιδηρόδρομος. Μέσα στο χώρο αυτό, η μικρή τότε ομάδα των εραστών του σιδηροδρόμου, δημιούργησε το Σύλλογό μας. Τα χρόνια πέρασαν και αυτή η μικρή ομάδα έφτασε να έχει σήμερα περισσότερα από 600 μέλη. Όμως στην πορεία της τα θέματα που την "απασχολούσαν", πλήθυναν, όπως πλήθυναν και αυτοί που είχαν το πάθος με τα μουσειακά θέματα. Έπρεπε λοιπόν να βρεθεί μια διέξοδος όπου θα διοχετευόταν η ενέργειά τους. Η πρώτη διέξοδος δόθηκε με την ομάδα που ασχολήθηκε με την αναβίωση του Λαυρεωτικού. Η δεύτερη δόθηκε με την παύση της κανονικής κυκλοφορίας στη γραμμή του Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας. Εδώ τα πράγματα ήταν πιο ρεαλιστικά. Υπήρχε τροχαίο υλικό και υπήρχε και μια μεγάλη μήκος γραμμή και εγκαταστάσεις. Όμως πάνω από όλα υπήρχε το όραμα και ο ενθουσια-

σμός. Και ήταν εύκολο να οραματιστούμε τη δημιουργία ενός μουσειακού σιδηροδρόμου, αφού όλα ήταν διαθέσιμα. Έλειπε μόνο η οργάνωση. Σιγά - σιγά ήρθε και αυτή. Τα πρώτα τρία χρόνια διάφορες ομάδες από μέλη του Συλλόγου μας ανέβαιναν στο Βελεστίνο και κάποια στιγμή προς το τέλος του 2002, αποφασίζουμε να συστήσουμε το φορέα που θα ασχοληθεί με τη δημιουργία του Μουσειακού Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας (ΜΣΘ), ονομασία που ακούγεται τότε για πρώτη φορά.

Έτσι λοιπόν γίνεται μια συγκέντρωση, υπό την αιγίδα του ΣΦΣ, στην οποία καλούνται όλοι όσοι έχουν ασχοληθεί με τον ΜΣΘ, με σκοπό να δηλώσουν, αν επιθυμούν να συμμετάσχουν σε μια μη κερδοσκοπική εταιρεία που θα αναλάμβανε το έργο. Όσοι δήλωσαν ότι ήθελαν να συμμετάσχουν αποτέλεσαν την ομάδα της Εταιρείας Μουσειακών Σιδηροδρόμων, ή εν συντομία ΕΜΟΣ, όπως ονομάστηκε. Βέβαια σαν μέλη του ΣΦΣ, δε διανοηθήκαμε να αποκοπούμε από αυτόν και γι' αυτό ο ΣΦΣ ήταν το πρώτο μέλος αυτής της εταιρείας.

Έτσι η ΕΜΟΣ, που αποκτά σάρκα και οστά τον Ιανουάριο του 2003, απαρτίζεται από ανθρώπους με ιδιαίτερη αγάπη για το σιδηρόδρομο. Όλα σχεδόν τα μέλη της προέρχονται από τον ΣΦΣ, έχοντας πολυετή προσφορά στο έργο του. Έχουν άριστη τεχνογνωσία και θέληση για εργασία για την επίτευξη των στόχων της. Η σύσταση της ΕΜΟΣ κάλυψε έναν τομέα δραστηριοτήτων, ξελαφρώνοντας την ΣΦΣ από πολλά θέματα γύρω από τα μουσειακά.



Η βασική αρχή της, είναι η διατήρηση και ανάδειξη της ιστορίας των σιδηροδρόμων που αποτελεί μέρος της Βιομηχανικής Αρχαιολογίας και Κληρονομιάς και που αποβλέπει στην Ανάπτυξη του Πολι-

τιστικού Τουρισμού που προσφέρει ο Μουσειακός Σιδηρόδρομος. Η βασική αρχή της, είναι η διατήρηση και ανάδειξη της ιστορίας των σιδηροδρόμων που αποτελεί μέρος της Βιομηχανικής Αρχαιολογίας και Κληρονομιάς και που αποβλέπει στην Ανάπτυξη του Πολι-

με με έξοδα δικά μας. Όλες οι εργασίες γίνονται εθελοντικά και έχουμε ιδιόκτητο τροχαίο υλικό με επί κεφαλής τη δηζελάμαξα Nirron Sharyo με την οποία μετακινούνται τα οχήματα και ο συρμός έργων. Επίσης στη γραμμή του Θεσσαλικού ευρίσκεται και το τροχαίο υλικό του ΣΦΣ που είναι δυο δρεζίνες και μια επιβατάμαξα. Τελικός σκοπός μας είναι η επισκευή μια ατμάμαξας και η λειτουργία ενός ατμήλατου τραίνου στη μουσειακή γραμμή του ΣΘ.

Οι πόροι για την υλοποίηση του προγράμματός της, προέρχονται από χορηγίες, από συνδρομές των μελών της, από δωρεές, από τη δρομολόγηση μουσειακών τραίνων και γενικά από κάθε θεμιτή και νόμιμη πηγή.

#### ΟΜΑΔΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΟΥ ΜΣΘ

Από την αρχή που συστήσαμε την ΕΜΟΣ, πρόθεσή μας ήταν να προσελκύσουμε όσα περισσότερα άτομα από τον ΣΦΣ ή έξω από αυτόν, θα ήθελαν να απολαύσουν αυτή την τόσο ευχάριστη ενασχόληση, συμμετέχοντας προσωπικά ή απλά στηρίζοντας την κίνησή μας.

Αν ρίξουμε μια ματιά στα ευρωπαϊκά μικρά μουσειακά δίκτυα, θα δούμε ότι τα περισσότερα από αυτά, στηρίζονται και μερικά οφείλουν την ύπαρξή τους, σε άτομα που τα στηρίζουν οικονομικά ή τους προσφέρουν εθελοντική εργασία.

Τα δίκτυα αυτά διαθέτουν την ομάδα διαχείρισης (συνήθως μη κερδοσκοπική εταιρεία), που έχει όλο το συντονιστικό έργο και παράλληλα την ομάδα υποστήριξης, η οποία μπορεί να αριθμεί χιλιάδες μέλη (!!!) από όλο τον κόσμο, οι οποίοι με την απλή συνδρομή τους καλύπτουν οικονομικά αυτά τα δίκτυα.

Γιατί λοιπόν να μην εφαρμόσουμε και εμείς αυτό τον τρόπο λειτουργίας;

Για το λόγο αυτό δημιουργήσαμε την άτυπη ΟΜΑΔΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΟΥ ΜΟΥΣΕΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, ή πιο απλά "Ομάδα ΜΣΘ", στην οποία μπορούν να εγγραφούν όλοι όσοι επιθυ-

τιστικού Τουρισμού που προσφέρει ο Μουσειακός Σιδηρόδρομος. Με αυτή την αρχή σαν άξονα, η ΕΜΟΣ ενεργεί για την:

- Υποβολή προτάσεων προς κάθε αρμόδιο ή ενδιαφερόμενο, για τη δημιουργία ή την αξιοποίηση οιοδήποτε σιδηροδρομικού μουσειακού θέματος.
- Πραγματοποίηση συμβουλευτικών παρεμβάσεων σε μουσειακά σιδηροδρομικά θέματα.
- Σύνταξη μελετών για την υλοποίηση μουσειακών σιδηροδρόμων
- Ανάδειξη μουσειακών σιδηροδρομικών μηχανών και οχημάτων για τη λειτουργία τους αλλά και για τη στατική έκθεσή τους σε μουσειακούς χώρους.
- Λειτουργία μουσειακών τραίνων και δικτύων με σκοπό την αναψυχή και τον πολιτισμό.
- Προβολή των μέσων σταθερής τροχιάς, ως των πλέον φιλικών προς τον άνθρωπο και το περιβάλλον.

Ο κύριος στόχος της ΕΜΟΣ αυτή την στιγμή, είναι η δημιουργία του Μουσειακού Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας, (ΜΣΘ) με την ανάδειξη της γραμμής Βόλου - Παλαιοφαρσάλου σε μουσειακή, με την κυκλοφορία μουσειακών τραίνων και τη δημιουργία μουσειακού χώρου, με παράλληλη εφαρμογή παρουσίασης ενός περιβαλλοντικού προγράμματος σε μαθητές και σπουδαστές όλων των βαθμίδων εκπαίδευσης για την προσφορά των μέσων σταθερής τροχιάς στη ζωή μας.

Μέχρι στιγμής έχουμε καταφέρει να κρατήσουμε ζωντανή την γραμμή και έχουμε διασώσει αρκετά οχήματα με ναυαρχίδα την αυτοκινή-τάμαξα Linke-Hofmann, την οποία έχουμε επισκευάσει και συντηρού-



μούν να βοηθήσουν για να επιτευχθεί ο επιθυμητός στόχος. Η μόνη υποχρέωση των μελών της "Ομάδας ΜΣΘ" είναι η συνδρομή τους που ανέρχεται σε 40 Ευρώ το χρόνο. Όμως αν θέλουν μπορούν να επισκέπτονται το έργο και να προσφέρουν εθελοντική εργασία, ή ακόμη να συνδράμουν στις προσπάθειες προβολής του έργου ή στι-δήποτε άλλο πιστεύουν ότι μπορεί να βοηθήσει στις εργασίες για τις οποίες θα τηρούνται ενήμεροι.

#### ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Στα πλαίσια των δραστηριοτήτων μας έχουμε υποβάλει προτάσεις προς τον ΟΣΕ, αλλά και προς άλλους, οι κυριότερες από τις οποίες είναι οι ακόλουθες.

##### **Μουσειακό τραμ Αθήνας**

Στην πρώην Δήμαρχο Αθηναίων Ντόρα Μητσοτάκη, υποβάλαμε πρόταση πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες, για τη δημιουργία ενός μουσειακού τραμ στην διαδρομή Ομόνοια - Θησείο. Η κα Δήμαρχος μας απάντησε ότι η υπέροχη αυτή πρόταση δεν μπορούσε να υλοποιηθεί τότε λόγω των επικείμενων Αγώνων και ευελπιστούσε ότι ίσως υπάρξει δυνατότητα για το μέλλον.

##### **Βαρθολομιό - Λουτρά Κυλλήνης**

Η δημιουργία ενός Μουσειακού -Εκδρομικού Σιδηροδρόμου (ΜΕΣ), ο οποίος θα κινείται στην εκτός λειτουργίας σήμερα, γραμμή από το Βαρθολομιό έως τα Λουτρά Κυλλήνης στην Ηλεία με τη δυνατότητα σύνδεσης του εκεί μεγάλου τουριστικού συγκροτήματος με την αρχαία Ολυμπία. Την πρόταση αυτή την υποβάλαμε στον επιβλέποντα μηχανικό του ιδιοκτήτη της τουριστικής επιχείρησης.

##### **Τέμπη**

Η παλαιά παραποτάμια γραμμή, η οποία είναι αποκομμένη από το δίκτυο, να παραμείνει λειτουργική και να χρησιμοποιηθεί σαν τουριστική με δρεζινοσυρμούς. Ήδη σήμερα, με πρωτοβουλία του Πολιτιστικού Συλλόγου Υπαλλήλων του ΟΣΕ Λάρισας και ιδιαίτερα του μηχανοδηγού Τριαντάφυλλου Οικονόμου που είναι η ψυχή όλης

αυτής της κίνησης, έχουν μεταφερθεί στη γραμμή δυο δρεζίνες και διατρέχουν τη γραμμή για λόγους επίσκεψης και επίβλεψης. Η πρόταση υποβλήθηκε στη Διευθύνουσα Σύμβουλο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, κα Φανή Κουτρομπά η οποία έδειξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για αυτό το θέμα.

##### **Βόλος: Πανελλήνιο ζωντανό σιδηροδρομικό μουσείο**

Η πρόταση υποβλήθηκε στον ΟΣΕ και στο Δήμο Βόλου και προέβλεπε να γίνει ο Βόλος κέντρο σιδηροδρομικών μουσειακών δραστηριοτήτων. Το σημαντικότερο στοιχείο για αυτό, είναι τα τρία πλάτη γραμμής που υπάρχουν στο τμήμα από τον ΣΣ Βόλου μέχρι το πάρκο του Αγίου Κωνσταντίνου. Βέβαια υπάρχει ενδιαφέρον μουσειακό υλικό αλλά και όλες οι υποστηρικτικές υπηρεσίες όπως μηχανοστάσια, αμαξοστάσια κ.ά.



# Φωτογραφίζοντας στο

# ΧΙΩΝΙΣΜΕΝΟ

# ΧΙΩΝΙΣΜΕΝΟ

του  
**Νίκου Παπαλέτσου**  
φωτογραφίες:  
**Νίκος Παπαλέτσος,**  
**Νίκος Καντήρης**

**Μ**ε την έλευση του χειμώνα, πολλοί από εμάς που ασχολούμαστε με τη σιδηροδρομική φωτογραφία αρχίζουμε και ονειρευόμαστε τη στιγμή που θα χιονίσει. Τι είναι όμως αυτό που κάνει το χιόνι τόσο ξεχωριστό; Σε γενικές γραμμές είναι, κατ' αρχήν, σπάνιο. Ιδιαίτερα στον Ελλαδικό χώρο, όπου ο χειμώνας είναι σύντομος και οι χιονοπτώσεις όχι και τόσο συχνές, η σιδηροδρομική φωτογραφία είναι κάτι το πολύ ιδιαίτερο και ξεχωριστό. Οι φωτογραφίες με τρένα στα χιόνια θεωρούνται σπάνιες, ιδιαίτερα σε εμάς που όλοι, σχεδόν, ζούμε σε πόλεις και θέλουμε πολύ να μας δίνεται η ευκαιρία για χιονισμένες εικόνες. Επίσης, είναι η ομορφιά του τοπίου, είτε κατά τη διάρκεια της χιονόπτωσης είτε όταν βγει ο ήλιος. Φωτογραφίες μίας αμαξοστοιχίας σε διέλευση κάτω από πυκνή χιονόπτωση, η αντίθεση μεταξύ του χιονισμένου τοπίου, του τρένου και του γαλάζιου ουρανού, όχι μόνο μαγεύουν εμάς που έχουμε το μεράκι αυτό, αλλά εντυπωσιάζουν ακόμη και αυτούς που τις βλέπουν, ακόμα και αν δεν αγαπούν το τρένο όπως εμείς. Το χιόνι έχει και το μεγάλο πλεονέκτημα ότι καλύπτει τα πάντα, μεταμορφώνοντας έτσι ένα μέτριο φωτογραφικό τοπίο σε ένα λευκό παράδεισο και εξαφανίζοντας τις όποιες ατέλειές του.

Το χιόνι λοιπόν είναι μία λαμπρή ευκαιρία για να βγάλει κανείς πραγματικά ξεχωριστές φωτογραφίες. Λόγω όμως αυτής της ιδιαιτερότητας χρειάζεται και μία ξεχωριστή προετοιμασία, καθώς και αυξημένη προσοχή όταν είμαστε εκεί έξω. Το χιόνι δεν είναι μόνο χαρά αλλά και κίνδυνος, γι αυτό, λοιπόν, καλό θα είναι να λάβουμε κάποια μέτρα.

Κατ' αρχήν, ντυθείτε σωστά. Ζεστά μεν ελαφριά δε. Δε χρειάζεται να ντυθείτε "σαν κρεμμύδι" και να ιδρώσετε μετά από ένα πεντάλεπτο ποδαρόδρομο. Εάν υπάρχει η δυνατότητα, προτιμήστε αδιάβροχο παντελόνι και μπουφάν, σκούφο, γιατί ο αέρας ξυλιάζει τα αυτιά, και πάντα ψηλά ορειβατικά παπούτσια ή αρβύλες. Καλό θα είναι επίσης και ένα ζευγάρι γάντια. Άχρηστα όταν βγάζεις φωτογραφία γιατί δυσκολεύεσαι, πολύ χρήσιμα όμως, όταν η εμπορική αμαξοστοιχία που περιμένουμε έχει καθυστερήσει και παγώνουν τα δάκτυλά σου!

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το χιόνι καλύπτει τα πάντα. Αυτό είναι καλό για τη φωτογραφία, κρύβει όμως κινδύνους για το φωτογράφο. Εμπόδια στο έδαφος όπως τρύπες, κορμοί δέντρων, καλώδια και ότι άλλο είναι παρατημένο κοντά στις σιδηροδρομικές γραμμές είναι πολύ εύκολο να μας προξενήσουν ατύχημα. Το φαινομενικά αφράτο χιόνι μπορεί από κάτω του να κρύβει στρώματα πάγου από την προηγούμενη νύχτα τα οποία караδοκούν για να γλιστρήσετε πάνω τους. Μεγάλη προσοχή λοιπόν ιδιαίτερα σε γέφυρες και τούνελ, ανοίγματα δηλαδή που φυσάει παγωμένος αέρας. Το ίδιο ισχύει και αν σκαρφαλώνετε σε πλαγιές ή βράχια. Ο πάγος βρίσκεται



παντού, απλά δε φαίνεται εύκολα.

Ποτέ μην πάτε μόνος για να βγάλετε φωτογραφίες, ιδιαίτερα εάν το μέρος που έχετε επιλέξει είναι απομονωμένο. Επειδή το χιόνι κρύβει κινδύνους και πολλές παγίδες, καλό είναι να έχετε κάποιον μαζί σας. Μην ξεχνάτε άλλωστε, ότι λόγω των χαμηλών θερμοκρασιών, ένα στραβοπάτημα, κάταγμα ή χτύπημα μπορεί και να αποβεί μοιραίο, αν κανείς δεν μπορεί να σας βοηθήσει εκεί που βρίσκεστε. Αν τελικά επιλέξετε τη μοναξιά ενημερώστε κάποιον που πάτε και περίπου τι ώρα θα γυρίσετε. Καλά τα κινητά τηλέφωνα, αλλά σε πολλά σημεία δεν έχουν σήμα.

Κατά τη διάρκεια της χιονόπτωσης πάλι, όχι μόνο επικρατεί χαμηλή ορατότητα, αλλά, το πλέον σημαντικό, κακή μετάδοση του ήχου. Είναι πολύ πιθανό το τραίνο που έρχεται να μην ακουστεί πριν να είναι αργά! Για το λόγο αυτό μην περπατάτε ποτέ επάνω στις γραμμές και κρατηθείτε μακριά από το περιτύπωμα. Αν θέλετε να διασχίσετε τις γραμμές, πρώτα ακούστε προσεκτικά και μετά περάστε. Καλύτερα αργά και σίγουρα, παρά βιαστικά και με κίνδυνο.

Ποτέ μην υπερεκτιμάτε τις ικανότητές σας και προπαντός την αντοχή σας. Το περπάτημα σε βαθύ χιόνι είναι εξαντλητικό, πόσο μάλλον το σκαρφάλωμα σε χιονισμένες πλαγιές. Δεν υπάρχει κανείς από εμάς που, ακόμα και αν έχει καλή εμπειρία στο χιόνι, να μπορεί να τα κάνει όλα μόνος του. Θα το ξαναγράψουμε γιατί είναι σημαντικό. Πάρτε κάποιον φίλο μαζί σας. Μοιραστείτε με κάποιον αυτήν την καταπληκτική εμπειρία. Η παρέα κάνει το χρόνο να κυλά γρηγορότερα, βρίσκει καλύτερα μέρη και τρόπους για φωτογραφία, ανταλλάσσει ιδέες και τεχνικές, κάνει το περπάτημα ή το σκαρφάλωμα λιγότερο κουραστικό, αλλά προπαντός είναι ασφάλεια. Ακόμη και αν ο φίλος δεν είναι φωτογράφος θα ευχαριστηθεί την εμπειρία αυτή. Μια βόλτα στα χιόνια είναι για όλους χαρά.

Προστατέψτε τη μηχανή σας από το κρύο. Η συνεχής έκθεση της σε χαμηλές θερμοκρασίες εξαντλεί τις μπαταρίες πολύ γρήγορα, ακόμα και αν η μηχανή είναι κλειστή. Κρατήστε την μέσα στην τσάντα της ή μέσα στο μπουφάν σας, βγάζοντάς την λίγο πριν φωτογραφίσετε. Έχετε πάντοτε

μαζί σας εφεδρικές μπαταρίες γιατί στον Άγρα, την Παπαδιά ή το Νέστο τα περίπτερα σπανίζουν



και τζάμπα θα πάει ο κόπος σας. Εάν χιονίζει μπορείτε να προστατέψτε τη μηχανή από την υγρασία βάζοντάς την μέσα σε μία σακούλα polybag και αφήνοντας ανοίγματα για το φακό και το οφθαλμοσκόπιο. Ακόμη καλύτερα, στερεώστε τη σακούλα με ένα - δυο λαστιχάκια αφού πρώτα βεβαιωθείτε ότι έχετε την ευχέρεια να κάνετε όλες της απαραίτητες ρυθμίσεις. Ποτέ μη φυσάτε το φακό για να απομακρύνετε το χιόνι. Αφ' ενός μεν ο φακός θα θολώσει και αφ' ετέρου η υγρασία από την εκπονή σας τείνει να γίνει πάγος επάνω στο φακό και αυτό είναι κάτι που δεν πρέπει να συμβεί.

Αφήσαμε τελευταία τα της φωτογραφίας αφού η ασφάλεια είναι η πρώτη προτεραιότητα. Εδώ χρειάζεται λίγο προσοχή. Πολλά έχουν γραφτεί για την φωτογράφιση στο χιόνι. Τα πιο σημαντικά ίσως είναι τα ακόλουθα:

**Εστίαση:** "Εάν φωτογραφίζετε κατά τη διάρκεια χιονόπτωσης, ιδιαίτερα εάν αυτή είναι έντονη, προσπαθήστε να βρείτε ένα σταθερό και αν γίνεται "καθαρό" σημείο για να εστιάσετε.

Χρησιμοποιήστε την προεστίαση για να είστε σίγουροι ότι αυτή η ωραία 500αρα δεν θα σας βγει λίγο φλού και πάει τζάμπα το περπάτημα. Οι αυτόματες μηχανές έχουν την τάση να μην βρίσκουν το στόχο κάτω από τέτοιες συνθήκες. Η προεστίαση λύνει το πρόβλημα αυτό. Και να θυμάστε ότι κάλλιο μία και καλή παρά δέκα και ανετάριστες.

Επίσης, καλό θα είναι να αποφεύγετε εστίαση στους προβολείς του τραίνου. Υπάρχουν μεγάλες πιθανότητες η μηχανή όχι μόνο να μην μπορέσει να εστιάσει, αλλά και σίγουρα δεν θα φωτομετρήσει σωστά.

Τέλος, μπορείτε να τοποθετήσετε τη μηχανή σας στο πρόγραμμα συνεχούς εστίασης (continuous focus). Με τον τρόπο αυτό μπορείτε να ακολουθείτε την αμαξοστοιχία καθώς πλησιάζει εστιάζοντας





συνεχώς αυτό όμως δεν σας εξασφαλίζει ότι θα μπορέσει η μηχανή να νετάρει την κατάλληλη στιγμή και η προσωπική μου εμπειρία είναι μάλλον αποκαρδιωτική στο θέμα αυτό.

**Έκθεση:** Εάν έχετε ψηφιακή μηχανή τότε τραβήξτε μία δοκιμαστική φωτό, κοιτάξτε για καμένα ριχελς και ελέγξτε το ιστόγραμμα. Όταν φωτογραφίζετε με ηλιοφάνεια σε μία περιοχή σκεπασμένη από χιόνι, θα πρέπει το ιστόγραμμα να τείνει προς τα δεξιά έτσι ώστε και τα σκιερά, ή λιγότερο φωτεινά, σημεία να φαίνονται καθαρά αλλά και το φωτεινό κομμάτι να μην έχει καεί έτσι ώστε να διακρίνονται οι λεπτομέρειες.

Καλό θα ήταν να βγάζετε τις φωτογραφίες σε μορφή RAW έτσι ώστε να μπορεί να βελτιωθεί η έκθεση και η φωτεινότητα της φωτογραφίας χωρίς αυτό βέβαια να αποτελεί πανάκεια.

Προτιμήστε τη σημειακή ή κεντροβαρική εστίαση γιατί με τον τρόπο αυτό αναγκάζεται τη μηχανή σας να επικεντρώνεται στο κυρίως θέμα και να είναι λιγότερο επιρρεπής σε μία λάθος φωτομέτρηση.

Επιλέγοντας σημειακή ή κεντροβαρική φωτομέτρηση, οι γενικοί κανόνες που ισχύουν σε αναλογικές αλλά και ψηφιακές μηχανές είναι οι ακόλουθοι:

1. Εάν φωτογραφίζετε με ήλιο και το χιόνι κυριαρχεί στο τοπίο, τότε φωτομετρήστε στο λευκό και προσθέστε 2 στοπ.
2. Εάν το χιόνι φωτίζεται πλαγίως (πρωινές ή απογευματινές ώρες) και υπάρχει μεγάλη λεπτομέρεια στο χιόνι τότε θα πρέπει να προσθέσετε 1, 1/3 έως 1, 1/2 στοπ φωτεινότητας.
3. Εάν έχουμε λιακάδα και το χιόνι είναι σε σκιά τότε προσθέτουμε έως και 1 στοπ.
4. Εάν τραβάμε με συννεφιά ή χιονόπτωση τότε προσθέτουμε έως και 2, 1/2 στοπ.



Σημειωτέον, ότι οι παραπάνω οδηγίες είναι γενικές και ενδεικτικές και δεν είναι σίγουρο ότι θα σας δώσουν το αποτέλεσμα που επιθυμείτε. Κάθε φωτογραφική μηχανή είναι διαφορετική και το ίδιο συμβαίνει με τις διαφορετικές μάρκες αρνητικών ή θετικών. Χρειάζεται λοιπόν να πειραματιστείτε αρκετά στην έκθεση και στην εστίαση προκειμένου να πάρετε τα καλύτερα αποτελέσματα από τη συγκεκριμένη φωτογραφική μηχανή και το συγκεκριμένο φιλμ που χρησιμοποιείτε. Ο υπογράφων χρησιμοποιεί για τα χιόνια, αυτόματη μηχανή με φιλμ ταχύτητας 100 ASA και κεντροβαρική φωτομέτρηση. Φωτογραφίζοντας από πυκνή χιονόπτωση έως λαμπερό ήλιο, ποτέ δε χρειάστηκε να υπερφωτίσω ή να υποφωτίσω κάποια φωτογραφία μου.

Τελειώνοντας θα ήθελα για μία ακόμη φορά να θέσω το θέμα της ασφάλειας. Η φωτογραφία είναι χαρά και μία μέρα στο χιόνι είναι υπέροχη. Πολύ προσοχή λοιπόν, και καλές φωτογραφίες και καλά χιόνια.

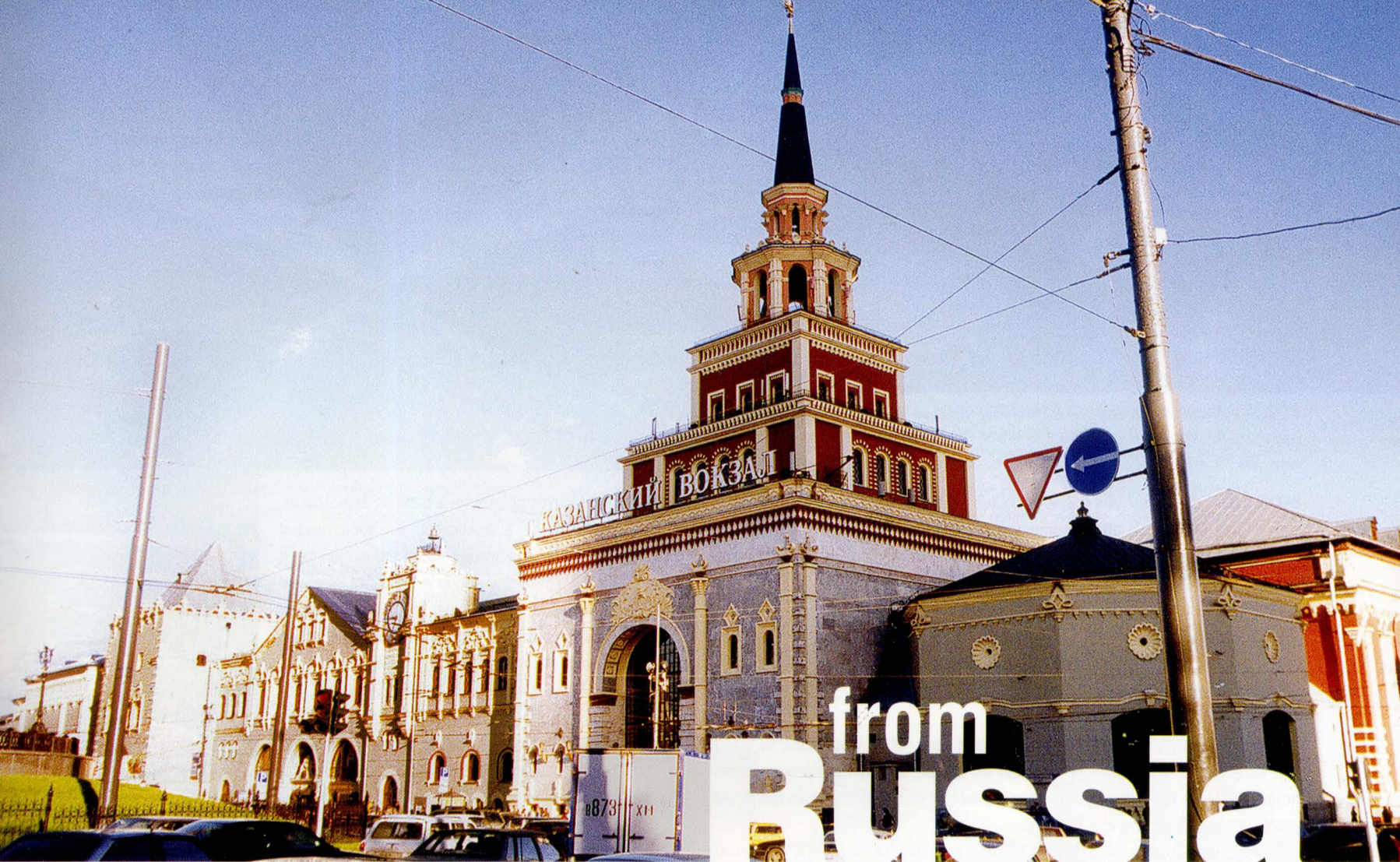
Όσοι επιθυμούν περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη φωτογράφιση στο χιόνι μπορούν να βρουν πολλές και καλές συμβουλές στις παρακάτω ηλεκτρονικές διευθύνσεις:

<http://www.grumpysworld.com/photoguide/photoguide.htm>

[http://photo.net/bboard/q-and-a-fetch-msg?msg\\_id=0061Fj&tag=](http://photo.net/bboard/q-and-a-fetch-msg?msg_id=0061Fj&tag=)

<http://www.outdooreyes.com/photo18.php3>

<http://www.outdooreyes.com/photo17.php3>



Κείμενο-Φωτογραφίες:  
Σπύρος Κωνσταντόπουλος

# with love...

**Η** Ρωσία καλύπτεται από το εκτεταμένο σιδηροδρομικό δίκτυο των RZD (Rossiyskiye Zheleznye Dorogi) με το οποίο μπορείς να ταξιδέψεις οικονομικά και ξεκούραστα, αρκεί να έχεις αρκετό χρόνο και να συνοδεύεσαι από ένα Ρώσο φίλο ο οποίος θα σου επιλύει το πρόβλημα της επικοινωνίας. Ελάχιστοι είναι οι Ρώσοι που ομιλούν άλλη γλώσσα πλην της μητρικής τους. Σε όλους αρέσουν τα σιδηροδρομικά ταξίδια, για πολλούς δε είναι η ευκαιρία της ζωής τους διότι μπορούν να ταξιδέψουν οπουδήποτε θελήσουν είτε στην εξοχή είτε σε πολλές και διαφορετικές πόλεις και να γνωρίσουν κάθε είδους ανθρώπους. Τα νυκτερινά τρένα είναι πιο άνετα από τα αντίστοιχα του υπόλοιπου κόσμου και η πλειονότητα των δρομολογίων χαρακτηρίζεται από συνέπεια. Σε ένα τυπικό δρομολόγιο μακράς διάρκειας τα τρένα αναχωρούν από κάθε σταθμό στην ώρα τους κάτι που πολλά άλλα σιδηροδρομικά δίκτυα σε όλο τον υπόλοιπο κόσμο δύσκολα επιτυγχάνουν. Οι μηχανοδηγοί όπως και οι σταθμάρχες λαμβάνουν επίδομα αναχωρήσεων και αφίξεων σε περίπτωση όμως καθυστέρησης καταβάλουν το ανάλογο πρόστιμο, οπότε εάν το τρένο που ταξιδεύεις σταματήσει χωρίς προφανή λόγο στο... πουθενά, απλώς συμβαίνει τις περισσότερες φορές να έχει προπορεία. Σίγουρα όμως στον επόμενο σταθμό θα φτάσει στην ώρα του.

Το εύρος των σιδηροδρομικών γραμμών στη Ρωσία είναι 1,520μ.το δε συνολικό μήκος του δικτύου φτάνει τα 87.400χλμ. περίπου. Από αυτά, τα 18.800 έχουν ηλεκτροκίνηση με τάση 3.000 Volt και τα 22.000 έχουν 25kV 50Hz. Στα υπόλοιπα 46.600χλμ. τα τρένα είναι πετρελαιοκίνητα.

Οι αμαξοστοιχίες στη Ρωσία χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες:

1. Τις πολύ ταχείες (express - προφέρεται "εξπρέσι")
2. Τις ταχείες (προφέρεται "σκόριε")
3. Τα απλά επιβατικά για μακρινά δρομολόγια και με στάσεις σε όλους τους σταθμούς (προφέρεται "πασαζίρσκιε") και τέλος,

*Πάνω: Ο Σταθμός των Καζάν. Στη μέση: Το εθνόσημο της Ρωσίας.*



4. Τα προαστιακά, τα οποία κινούνται περίξ των πόλεων (προφέρεται "πριγκορόντινγιε")

Η κράτηση θέσεων είναι υποχρεωτική σε όλα τα τρένα πλην των προαστιακών. Επιπλέον, λόγω των μεγάλων αποστάσεων που διανύουν οι σιδηρόδρομοι στη Ρωσία, τα περισσότερα βαγόνια διαθέτουν κουκέτες-κρεβάτια. Πολύ προσοχή χρειάζεται στο συνολικό προγραμματισμό του σιδηροδρομικού ταξιδιού μιας και αρκετές πρακτικές διαφέρουν αρκετά από αυτές των χωρών της Δυτικής Ευρώπης. Χαρα-

κτηριστικά αναφέρουμε ότι η κάθε πληροφορία στα

γκισέ των σιδηροδρομικών σταθμών χρεώνεται, καθώς και το ότι υπάρχει άλλο τιμολόγιο για τους ντόπιους και άλλο για τους αλλοδαπούς. Σε αρκετές περιπτώσεις η διαφορά αυτή φτάνει και στο τριπλάσιο της τιμής του εισιτηρίου. Επίσης χρειάζεται αρκετή προσοχή στην κατανάλωση υγρών και φαγητών από τα εστιατόρια-καντίνες των τρένων μεγάλων αποστάσεων. Δεν είναι ασυνήθιστη η εικόνα των ντόπιων που κουβαλούν μαζί τους τα τρόφιμα και όλα τα απαραίτητα για το ταξίδι. Ο ταξιδιώτης πρέπει να έχει μαζί του, τουλάχιστον, εμφιαλωμένο νερό.

Την εποχή της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας όλοι οι δρόμοι οδηγούσαν, που αλλού, ασφαλώς στη Ρώμη, έτσι και στη Ρωσία όλα τα τρένα καταλήγουν στη Μόσχα. Ακόμη και για διαδρομές που φαίνεται να είναι πιο σύντομες με απευθείας σύνδεση, η παράκαμψη μέσω Μόσχας είναι επιβεβλημένη.



Πάνω: Ο Σταθμός του Μετρό του Κιέβου (έτος κατασκευής 1954).  
Πάνω δεξιά: Ο Σταθμός της Μόσχας.  
Δεξιά κάτω: Το Σιδηροδρομικό Μουσείο στην Αγ. Πετρούπολη.



**ΜΟΣΧΑ:** Η περιέργεια μας έφερε στο τέλος του καλοκαιριού του 2005, σχεδόν 15 χρόνια μετά την αλλαγή από τον υπαρκτό σοσιαλισμό, στη Μόσχα, το κέντρο της σημερινής Ρωσίας, της μεγάλης αυτής χώρας που αναζητά ακόμη μέσα από την πανσπερμία λαών και θρησκειών την ταυτότητά της.

Στις πραγματικά φαρδιές λεωφόρους κινούνται με υπερβολικές ταχύτητες BMW, JEEP, MERCEDES, CHRYSLER με σκούρα τζάμια και πολλούς... ίππους, αλλά και LADA, VOLGA, MOSCOVICH, ICARUS (λεωφορεία) και άλλα αξιοπερίεργα οχήματα των οποίων οι οδηγοί προσπαθούν να διασπάσουν το "μποτιλιάρισμα" το οποίο κάνει εκείνο της Αθήνας να χωριά μπροστά του.

Μεγάλες διαφημιστικές αφίσες με πολύχρωμα φώτα "νέον" διαφημίζουν τα τελευταία επιτεύγματα των δυτικών βιομηχανιών σε ένδυση, κίνηση, ηλεκτρονικά, καπνό, ποτά. Οι βιτρίνες των καταστημάτων είναι γεμάτες με πολυτελή καταναλωτικά προϊόντα τα οποία προέρχονται από τη δύση.

Η σημερινή Μόσχα των περίπου 10.000.000 κατοίκων και των 47.000χλμ<sup>2</sup>, είναι κτισμένη σε μια περιοχή με λόφους στο κέντρο της Ευρωπαϊκής Ρωσίας, στις όχθες του πλωτού ποταμού Μόσκοβα με μέση θερμοκρασία το χειμώνα -10°C και το καλοκαίρι 17°C.

Η Μόσχα, μια από τις μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου, είναι το σημαντικότερο βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο της Ρωσίας, έγινε επίσης προοδευτικά σημαντικότερος συγκοινωνιακός κόμβος με μεγάλη κίνηση στο σιδηρόδρομο. Διαθέτει 10 σιδηροδρομικούς άξονες οι οποίοι συνδέουν ακτινωτά την πόλη με τις χώρες της κεντρικής, της δυτικής Ευρώπης, τις Σκανδιναβικές χώρες προς βορά καθώς και με τις περιοχές της κεντρικής και της δυτικής Ασίας και την Άπω Ανατολή. Εκτός από τα γνωστά μνημεία της Κόκκινης Πλατείας, το Θέατρο Μπολσόι και τις τραγικές πολυώροφες πολυκατοικίες, δεν θυμίζει τίποτε την εποχή της πάλαι ποτέ κραταιάς Σοβιετικής Ένωσης. Παντού επικρατεί αλλαγή. Από τη μία πλευρά τα μνημεία του υπαρκτού σοσιαλισμού και από την άλλη τα αμέτρητα Καζίνο, erotic shows, τράπεζες, ανταλλακτήρια. Οικονομικός οργασμός, άλλα και πολλή φτώχεια...

#### - Οι Σιδηροδρομικοί Σταθμοί / Βοκσάλοφ

Κυκλοφορώντας στην τεράστια πόλη με μετρό, με τροχιόδρομο, με τρόλλει, με λεωφορείο ή με τα πόδια και κατευθυνόμενοι Β.Α. του Κρεμλίνου, συναντάμε την Κομσομόλσκαγια Πλάσαντ (Πλατεία της Κομμουνιστικής Νεολαίας) ή Πλόσαντρεχ Βοκσάλοφ (Πλατεία των Τριών Σιδηροδρομικών Σταθμών). (βλ. Σημείωση 1)

Ο παλαιότερος σιδηροδρομικός σταθμός της πόλης ονομάζεται Λενινγκράνσκι (πρώην Νικολάγεφσκι, από το όνομα του τσάρου Νικολάου, κατασκευής του 1851. Ο σταθμός αυτός ενώνει τη Μόσχα με την Αγία Πετρούπολη (πρώην Λένινγκραντ), το Μούρμανσκ στον αρκτικό κύκλο και τις Σκανδιναβικές χώρες. Αρχιτέκτονας του σταθμού ήταν ο Κωνσταντίνος Τον, ο ίδιος που σχεδίασε και το κτιριακό συγκρότημα του Κρεμλίνου.

Ο αρχιτέκτονας Φιοντόρ Σεχτέλ ασχολήθηκε με τον σταθμό Γιαρουσλάφσκι (1902). Το κτίριο είναι πολύχρωμο με μία ασυνήθιστη και απότομη σε κλίση στέγη κι εξυπηρετεί την Βορειοανατολική Ρωσία και τις πόλεις του "Χρυσού Δακτύλιου" (βλ. Σημείωση 2). Από εδώ ξεκινούν και τα τρένα που διανύουν τη διαδρομή-θύλος του Υπερσιβηρικού. Ο Αλεξέι Σουτέφ ήταν ο αρχιτέκτονας του σταθμού Καζάνσκι (1926), ενός σταθμού εξίσου προκλητικού, ο οποίος εξυπηρετεί τα Ουράλια, τη Σιβηρία και την κεντρική Ασία. Το όνομά του προέρχεται από την πόλη του Καζάν.

Βόρεια της Μόσχας βρίσκονται ο Σταθμός Σαβιολόφσκι, ο οποίος καλύπτει το Σαβιολόσσκοβο και προαστιακούς συρμούς του Βορρά. Η αντίστοιχη στάση του μετρό είναι η στάση Σαβιολοβσκαγκα της γραμμής Νο 9. Στη συνέχεια συναντάμε το σταθμό Ρίζσκι (Ρίγας) ο οποίος εξυπηρετεί τη Λετονία και προαστιακές γραμμές. Η αντίστοιχη στάση του μετρό είναι η στάση Ρίζσκαγια της γραμμής Νο 6.

Δυτικά της Μόσχας συναντάμε το σιδηροδρομικό σταθμό του Μπιελερούσκι (Λευκορωσίας) με την επιβλητική κεντρική είσοδο. Σ' αυτόν το σταθμό, έχουν ανταπόκριση τα τρένα προς Λευκορωσία, Πολωνία, Λιθουανία και άλλες χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Το μετρό φθάνει εδώ με τις γραμμές Νο 2 & Νο 5 από το σταθμό Μπιελορούσκαγια. Πολύ κοντά, βρίσκεται ο σταθμός Κιέφσκι (Κιέβου) που εξυπηρετεί Τσεχία, Ουγγαρία και Ουκρανία. Κι εδώ υπάρχει ανταπόκριση μετρό με τις γραμμές Νο 3 & Νο 5 από τον σταθμό Κιέφσκαγια. (βλέπε Σημείωση 3)

Νότια της μεγάλης πόλης, ο σταθμός Παβελέτσκι εξυπηρετεί την νότια Ρωσία. Οι γραμμές Νο 2 & Νο 5 του μετρό από το σταθμό Παβελέτσκαγια καλύπτουν αυτό το σταθμό. Από το σταθμό Κούρσκι, νοτιοανατολικά της Μόσχας, αναχωρούν τα τρένα για Ουκρανία και νότια Ρωσία. Οι επιβάτες μπορούν να φθάσουν ως εδώ με τις γραμμές Νο 3 & Νο 5 του μετρό από το σταθμό Κούρσκαγια.

Οι επτά από τους εννέα σιδηροδρομικούς σταθμούς της Μόσχας εξυπηρετούνται από τη γραμμή Νο 5 (περιμετρική), αλλά κι άλλες εναλλακτικές γραμμές, όπως τη Νο 1, τη Νο 3 και την Νο 6.

*Σημείωση 1: Στην πραγματικότητα, μαζί με τη στάση του μετρό, Κομσομόλσκαγια, οι σταθμοί είναι συνολικά τέσσερεις*

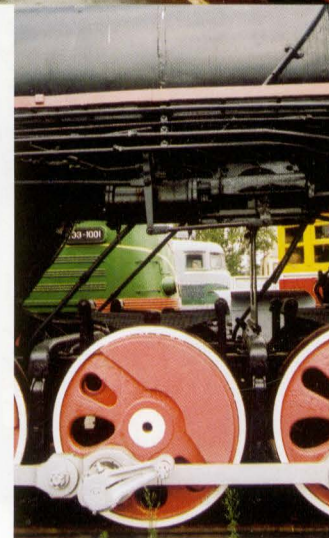
*Σημείωση 2: Το 1960 μία περιοχή Β.Α. της Μόσχας, λόγω της μεγάλης ιστορικής & θρησκευτικής της σημασίας, ονομάστηκε "Χρυσός Δακτύλιος"*

*Σημείωση 3: Τα ονόματα των σιδηροδρομικών σταθμών στη Μόσχα υποδηλούν κυρίως την πόλη προορισμού τους.*

#### - Το Μετρό

Η ιδέα για την κατασκευή του υπόγειου σιδηρόδρομου ξεκίνησε το 1902 με αρκετά αργούς ρυθμούς. Ο Νικίτα Χρουστώφ και ο Λοζάρ Καγκόνοβιτς ανέλαβαν τη δεκαετία του 1930 την εποπτεία της κατασκευής του δικτύου, που αφ' ενός λόγω της αύξησης του πληθυσμού, αφ' ετέρου λόγω και της ανάλογης βιομηχανικής ανάπτυξης ήταν πλέον απαραίτητο για την εύρυθμη ζωή της πόλης

Ολόκληρο το έργο αποτέλεσε καύχημα του σοσιαλισμού κι επίτευγμα ανδρών και γυναικών χωρικών, νεολαίων, εργατών και μελών του Κόκκινου Στρατού. Οι εργασίες ξεκίνησαν το 1931 και μέχρι τη 15η Μαΐου του 1935 υπήρχαν 22 σταθμοί οι οποίοι εξυπηρετούσαν ένα εκατομμύριο επιβάτες. Τα υλικά μεταφέρθηκαν από διαφορετικά μέρη της Σοβιετικής Ένωσης, όπως τα Ουράλια, τον Καύκασο, την Ουκρανία και την κεντρική Ασία. Οι καλύτεροι καλλιτέχνες της εποχής προσελήφθησαν για να διακοσμήσουν τους σταθμούς-μουσεία του δικτύου σύμφωνα με το Σοβιετικό τρόπο ζωής, επιλέγοντας θέματα από την Οκτωβριανή Επανάσταση, την εθνική άμυνα, ευτυχισμένους αγρότες (!!!) και αθλητικούς αγώνες. Πολλοί σταθμοί που κατασκευάστηκαν





μεταξύ των ετών 1940 και 1950 εκθειάζουν τα έργα και τις ημέρες του Στάλιν, με στόχο την προπαγάνδα του κόμματος. Τον καιρό του πολέμου, λόγω του μεγάλου βάθους στο οποίο είχαν κατασκευασθεί οι σταθμοί, πολλοί από αυτούς χρησιμοποιήθηκαν ως καταφύγια. Δύο μάλιστα σταθμοί, οι Μαγιακόφσκαγια και Μυρόφσκαγια, υπήρξαν έδρες στρατιωτικών επιτελείων.

Το μετρό της Μόσχας έχει 10 γραμμές. Περιλαμβάνει 172 σταθμούς και καλύπτει 260 χλμ. σιδηροδρομικού δικτύου σε βάθος 71-87m. Η μέση ταχύτητά του είναι 90χλμ. και μεταφέρει καθημερινά 9 εκατομμύρια επιβάτες με συχνότητα διελεύσεων ανά 90" σε ώρες αιχμής, είναι δε από τα πλέον σύγχρονα δίκτυα του κόσμου. Οι περισσότεροι σταθμοί είναι μνημεία τέχνης και κάποιοι από αυτούς θεωρούνται και τουριστικοί προορισμοί. Οι αποβάθρες με τα μωσαϊκά και τα γλυπτά, τα ψηφιδωτά και τους πολυελαίους μοιάζουν με μικρά υπόγεια παλάτια-μουσεία. Το μετρό της Μόσχας όπως και της Αγίας Πετρούπολης είναι το γρηγορότερο, φθηνότερο αλλά και καθαρότερο μεταφορικό μέσο και στις δύο πόλεις.

Οι κυριότεροι (και ωραιότεροι) σταθμοί του δικτύου είναι:

Κοσμομόλσκαγια (1935) και Μπιελαρούσκαγια (1952). Στην κύρια αίθουσα τα μωσαϊκά απεικονίζουν την αγροτική ζωή, ενώ το δάπεδο είναι στρωμένο με πλάκες που θυμίζουν παραδοσιακό τάπητα της Λευκορωσίας.

Μαγιακόφσκαγια (1938 - από το όνομα του ποιητή Βλαδίμηρου Μαγιακόφσκι). Στην οροφή του σταθμού απεικονίζονται αεροπλάνα κι αθλητικά γεγονότα φτιαγμένα από μωσαϊκό.

Κιέφσκαγια (1937-1954). Στους τοίχους του μπορεί κάποιος να δει εντυπωσιακό μωσαϊκό με θέμα την Ρώσο-Ουκρανική φιλία και την αγροτική ζωή της Σοβιετικής Ένωσης.

Τεατράλναγια (1940) και Νοβοκουτσέντσαγια (1943) με ανάγλυφο θέμα που απεικονίζει στρατιώτες που πολεμούν κατά τον μεγάλο πατριωτικό πόλεμο, 1941 - 1945.

Άλλοι σταθμοί-μουσεία είναι οι Ντυναμό (1938), Αεροπόρτ (1938), Σοκόλ (1938), Ταγκάνσκαγια (1950) και Αβιαμοτορναγια (1979). Ένας σταθμός αρκετά εντυπωσιακός είναι ο σταθμός του μετρό με το όνομα Κοσμομόλσκαγια (κοσμομόλ = οργάνωση κομμουνιστικής νεολαίας). Κατασκευάστηκε με τη βοήθεια της νεολαίας του κόμματος "εθελοντικά" το έτος 1935 και καλύπτει τις γραμμές Νο 1 και Νο 5 (περιμετρική).

**ΑΓΙΑ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ (Η πόλη κόσμημα):** Ο πλέον βολικός, πρακτικός αλλά και οικονομικός τρόπος για να ταξιδέψει ο περιηγητής από τη Μόσχα στην Αγία Πετρούπολη είναι ο σιδηρόδρομος.

Ακριβώς τα μεσάνυχτα, το Κόκκινο Βέλος, το ιστορικό τρένο της σοβιετικής εποχής, αναχωρεί από τον σιδηροδρομικό σταθμό Λενινγκράτσκι της πλατείας Κοσμομόλσκαγια της Μόσχας. Οι όμορφες κυρίες που αποτελούν το προσωπικό θα τακτοποιήσουν τους επιβάτες στα πανέμορφα διαμερίσματα που είναι ντυμένα με κοζάκια χαλιά και κόκκινες κουρτίνες. Το Κόκκινο Βέλος διαθέτει πολυτελή διαμερίσματα των δύο ατόμων με πλήρη εξυπηρέτηση σε κρεβάτια (κουκέτες), κρύα τροφή - πρωινό, ρώσικες εφημερίδες, ζεστό καφέ ή τσάι, αναψυκτικό ή νερό. Επίσης, διαθέτει κουπέ τεσσάρων ή έξι ατόμων, καθώς και σειρές καθισμάτων. Μετά από οκτώ ώρες και είκοσι εννέα λεπτά, η αμαξοστοιχία φθάνει στο σιδηροδρομικό σταθμό Μοσκόφσκι της Αγίας Πετρούπολης αφού έχει διανύσει τα 650χλμ. που χωρίζουν τις δύο πόλεις.

Βέβαια, υπάρχουν και ημερήσια τρένα, όπως το "Аurora" (αυγή), το οποίο εξυπηρετεί όσους προτιμούν να απολαμβάνουν τη Ρώσικη φύση με τα πανέμορφα δάση σημίδας, τα ποτάμια και τις λίμνες. Καθημερινά, πραγματοποιούνται τουλάχιστον δώδεκα δρομολόγια ανά κατεύθυνση μεταξύ των δύο πόλεων.

Η Αγία Πετρούπολη είναι η δεύτερη σε μέγεθος πόλη της Ρωσίας μετά τη Μόσχα με 4.500.000 κατοίκους, κτισμένη το 1703 πάνω σε περισσότερα από 140 νησιά από τον Τσάρο Πέτρο τον Μέγα, στο Φινικό κόλπο (Βαλτική Θάλασσα), στο δέλτα των εκβολών του ποταμού Νέβα, ο οποίος είναι πλωτός και συνδέεται με εκτεταμένο δίκτυο καναλιών το οποίο συνδέει την πόλη με το Βόλγα και το Δνεπίερο και τη διώρυγα της Βαλτικής Θάλασσας με τη Λευκή Θάλασσα.

Από το 1712 μέχρι το 1914, το όνομα της πόλης ήταν Σάνκτ Πέτερσμπουργκ. Από το 1914 μέχρι το 1924, το όνομα ήταν Πέτρογκραντ και από το 1924 μέχρι το 1990 Λένινγκραντ προς τιμή του Λένιν. Το 1990, έλαβε και πάλι το αρχικό της όνομα Σάνκτ

Πέτερσμπουργκ, δηλ. Αγία Πετρούπολη. Ο ρόλος της σαν μεγάλο λιμάνι και η σιδηροδρομική σύνδεση με τη Μόσχα από το 1851 διευκόλυναν την οικονομική άνοδο της πόλης από τα τέλη του 19ου αιώνα, οπότε έγινε πνευματικό, εμπορικό και σπουδαίο βιομηχανικό κέντρο. Στη πόλη διαδραματίστηκαν και τα κυριότερα γεγονότα των κινήματος των Μπολσεβίκων και το 1905 και το 1917.

Από το ένδοξο αλλά σύντομο παρελθόν της η Αγία Πετρούπολη διατηρεί θαυμάσια μνημεία, τα περισσότερα σε ρυθμό μπαρόκ, ροκοκό καθώς και νεοκλασικό με τα οποία ξεχωρίζει από τις υπόλοιπες ρωσικές πόλεις. Από τα γνωστότερα μνημεία είναι το φρούριο των Αγίων Πέτρου και Παύλου, ο Μητροπολιτικός Ναός του Αγίου Ισαάκ, το Θερινό και Χειμερινό Ανάκτορο του Τσάρου (όπου το 1917 εισέβαλαν οι μπολσεβίκοι με μια κάθοδο που πραγματοποίησαν στην οδό Νιέφσκι). Η Μητρόπολη του Καζάν, το Μουσείο του Ερμιτάζ (για το οποίο απαιτούνται από 5 ώρες τουλάχιστον μέχρι τα υπόλοιπα 40 χρόνια της ζωής ενός .....επισκέπτη για να απολαύσει τα 2,8 εκατομμύρια εκθέματα). Γενικώς η Αγία Πετρούπολη, είναι μια πανέμορφη πόλη γεμάτη ιστορία και μουσεία για όλα τα γούστα, όπως και δύο μουσεία των σιδηροδρόμων.

Η Αγία Πετρούπολη διαθέτει πέντε σιδηροδρομικούς σταθμούς, τέσσερις προς νότο και δυτικά κι έναν προς βορρά. Οι σταθμοί είναι:

Μοσκόβσκι, με προορισμό τη Μόσχα (σταθμός μετρό Μαγιακόφσκαγια)

Βιτέμσκ, με προορισμό την Ουκρανία και τη Λευκορωσία (σταθμός μετρό Πουσκίνσκαγια - ένα εξαιρετικό δείγμα αρχιτεκτονικής)

Βαρσάβσκι (Βαρσοβίας), με προορισμό την Πολωνία και πολλές δυτικές χώρες



### ΣΧΗΜΑ ΣΑΝΚΤ-ΠΕΤΕΡΒΟΥΡΓΣΚΟΓΟ ΜΕΤΡΟΠΟΛΙΤΕΝΑ



Πάνω: Το Σιδηροδρομικό Μουσείο της Μόσχας στην Αγ. Πετρούπολη.  
Κάτω: Ο χάρτης του Μετρό της Αγ. Πετρούπολης.



Πάνω: Ο Σταθμός Βαρσοβίας στην Αγ. Πειρούπολη.  
Δεξιά: Το Σιδηροδρομικό Μουσείο στην Αγ. Πειρούπολη.  
Κάτω δεξιά: Το Μετρό της Μόσχας.



Μπαλτίσκι (Βαλτικής), με προορισμό τις Λετονία, Εσθονία και Λιθουανία

(Οι δύο τελευταίοι σταθμοί έχουν κοινό σταθμό μετρό, το Μπαλτίσκαγια)

Φινλιάνσκι (Φινλανδίας), βόρεια του ποταμού Νέβα, με προορισμό τις Φινλανδία, Σουηδία και Νορβηγία. Καθημερινά, πραγματοποιούνται δύο δρομολόγια προς Ελσίνκι (σταθμός μετρό Λένινα)

Όλοι οι σταθμοί καλύπτονται από την κόκκινη γραμμή του μετρό, τη γραμμή Νο 1.

Στον πλέον διάσημο σταθμό της πόλης, τον σταθμό Φινλιάνσκι (Φινλανδία) έφθασε στις 3 Απριλίου του 1917 από την Ελβετία ο Βλαντιμίρ Λένιν ταξιδεύοντας κρυμμένος σ' ένα βαγόνι. Το 1926 ανήγειραν έξω από τον σταθμό ένα άγαλμα που παρουσιάζει τον Λένιν να εκφωνεί το λόγο του.

Ο σημερινός σταθμός άρχισε να λειτουργεί τη δεκαετία του 1960. Στην πέμπτη αποβάθρα υπάρχει μέσα σε γυάλινη προθήκη η ατμομηχανή με τον αριθμό 293, με την οποία είχε ταξιδέψει ο Λένιν όταν εξορίστηκε για δεύτερη φορά τον Ιούλιο του 1917. Με το ίδιο τρένο επέστρεψε από τη Ρωσική Φινλανδία το φθινόπωρο του ίδιου έτους και κήρυξε την Οκτωβριανή επανάσταση.

#### - Μουσεία Σιδηροδρόμων (Μουζέι ζελεζνανταρόζναβα τρανσπόρτα)

Η Αγία Πετρούπολη διαθέτει δύο σιδηροδρομικά μουσεία. Το πρώτο βρίσκεται σ' ένα κτιριακό συγκρότημα στην πλατεία Σένονγκα με 6.000 περίπου εκθέματα από την ιστορία των ρωσικών σιδηροδρόμων (έτος έναρξης κατασκευής του δικτύου το 1813). Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει το τμήμα με τα παλαιά τρένα που συνέδεαν την Αγία Πετρούπολη με το Τσάρσκογιε Σέλο (1837) και τη Μόσχα (1851). Στα εκθέματα αυτού του μουσείου περιλαμβάνονται μοντέλα ατμομηχανών που κατασκευάστηκαν το 1834, καθώς και ένα θωρακισμένο τρένο που χρησιμοποίησε ο Λέον Τρότσκι κατά τη διάρκεια της επανάστασης (1917-1927). Το μουσείο εξυπηρετείται από τις γραμμές Νο 2 και Νο 4 του μετρό στη στάση Sennaya Pl/Sadovaya.

Στη στάση Baltiyskaya της γραμμή Νο 1 του μετρό, συναντάμε το κεντρικό μουσείο του Οκτωβριανού σιδηροδρόμου (βλ. Σημείωση 1). Το μουσείο αυτό βρίσκεται σε φυσικό σιδηροδρομικό χώρο, μεταξύ των σιδηροδρομικών σταθμών Βαρσόβσκι (Βαρσοβίας) και Μπαλτίσκι (Βαλτικής). Σ' αυτό το μουσείο υπάρχει η ιστορία των Ρωσικών, αλλά και Σοβιετικών σιδηροδρόμων. Εδώ συναντάμε μηχανές του Α' Παγκόσμιου Πολέμου, μηχανές που έσυραν τα βαγόνια που μετέφεραν το Λένιν και το Στάλιν, θωρακισμένα τρένα με πυροβόλα, μηχανές με τα εμβλήματα της 22ης Ολυμπιάδας της Μόσχας του 1980, κ.ά.

Σημείωση 1: Η διεύθυνση του Μουσείου είναι OCTOBER RAILWAY CENTRAL MUSEUM, 114 NAB, OBNODNOGO KANALA, SAINT PETERSBURG 198052, RUSSIA, Tel.: \* (0812) 1682137 & (0812) 168 2063.

#### -Μετροπολιτένα Πετρούπολης

Με ένα ζετόν (μεταλλικό νόμισμα) το οποίο μπορεί κάποιος ν' αγοράσει από οποιοδήποτε σταθμό του μετρό, εισέρχεται στο δίκτυο του υπόγειου σιδηροδρόμου (το ζετόν χρησιμοποιείται και στα τηλέφωνα για το κοινό). Βέβαια, υπάρχουν και μαγνητικές κάρτες που ισχύουν, ανάλογα με την αξία τους, από δέκα μέχρι απεριόριστο αριθμό διαδρομών και για όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Στην Αγία Πετρούπολη, όπως και στη Μόσχα, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί θεωρούνται τουριστικά αξιοθέατα. Ο Στάλιν θεωρούσε τους εντυπωσιακούς αυτούς σταθμούς "παλάτια του λαού". Αυτοί οι σταθμοί σχεδιάστηκαν από τους καλύτερους αρχιτέκτο-

νες της Σοβιετικής Ένωσης. Τεράστιοι τόνοι από γرانίτη, μάρμαρο κι ασβεστόλιθο χρησιμοποιήθηκαν, ενώ επώνυμοι καλλιτέχνες φιλοτέχνησαν γλυπτά μωσαϊκά και πολυελαίους.

Το 1955, λειτούργησε η πρώτη γραμμή με οκτώ σταθμούς. Σήμερα το δίκτυο διαθέτει 58 σταθμούς σε διάφορους ρυθμούς, όπως ο Κιρόφσκι Ζαβόντ που μοιάζει με μεγάλο ναό τύπου Βασιλικής ή ο σταθμός Αφτόβα με μωσαϊκό και γυάλινες κολόνες. Άλλος σταθμός είναι ο Μουζεστβά, Ουντέλναγια Μοσκόβσκαγια (σταθμός για το αεροδρόμιο του Пулково). Οι τέσσερις γραμμές του μετρό είναι η κόκκινη Περβάγια, η γαλάζια Βτόραγια, η πράσινη Τρέτγια και η πορτοκαλί Σετφέραγια. Οι γραμμές αυτές ξεκινούν από τα προάστια. Βορράς, Νότος, Ανατολή, Δύση, διέρχονται από το κέντρο της πόλης όπου διασταυρώνονται τουλάχιστον σε έναν από τους έξι κεντρικούς σταθμούς. Το μετρό της Αγίας Πετρούπολης είναι λιγότερο μαγευτικό από το μετρό της Μόσχας, ενώ οι συρμοί διέρχονται από τους σταθμούς κάθε 3' έως 6' από τις 05:30 το πρωί μέχρι τα μεσάνυχτα.





του Barry (Πάρη) Ward *η ελληνική μακέτα ενός* Μετάφραση: Ν.Φώτης  
*άγγλου μοντελιστή*

**Ε**ξακολουθώ, συχνά, να αναρωτιέμαι "Μα, γιατί αποφάσισες να φτιάξεις μακέτα με μοντέλα των Ελληνικών σιδηροδρόμων", χωρίς η απάντηση να είναι ακόμα ξεκάθαρη. Ίσως να βρίσκεται σε μια σχέση αγάπης που διατηρώ με αυτή τη χώρα, αγάπη που ξεκίνησε το 1970 και συνεχίζεται, με αυξανόμενη μάλιστα ένταση, μέχρι σήμερα. Τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια ζω σε ένα νησί μακριά από ένα Ελληνικό σιδηρόδρομο, χώρια που οφείλω να ομολογήσω ότι η μοναδική άμεση εμπειρία μου σε σιδηροδρομικά ταξίδια και σχετική έρευνα στην Ελλάδα έχει περιοριστεί σε ένα σύντομο ταξίδι στη Πελοπόννησο και την περιστασιακή μου επίσκεψη στην Αθήνα.

Η όλη ιστορία ξεκίνησε, ουσιαστικά, εδώ κι έξι χρόνια, όταν (μετά από 45 χρόνια ενασχόλησης με το χόμπι, ανάμεσα στα οποία βοήθησα στη διοργάνωση του Model Railway Show στο York και χειριζόμουνα τις μακέτες άλλων) αποφάσισα πως ήταν καιρός να φτιάξω μια δική μου μακέτα που θα ήταν κατάλληλη για επιδείξεις. Στη Βρετανία υπάρχει μια έκθεση μοντελισμού σχεδόν κάθε σαββατοκύριακο. Ήθελα, λοιπόν, να δείξω στον κόσμο ότι η Ελλάδα έχει ένα πολύ ενδιαφέρον σιδηροδρομικό σύστημα.

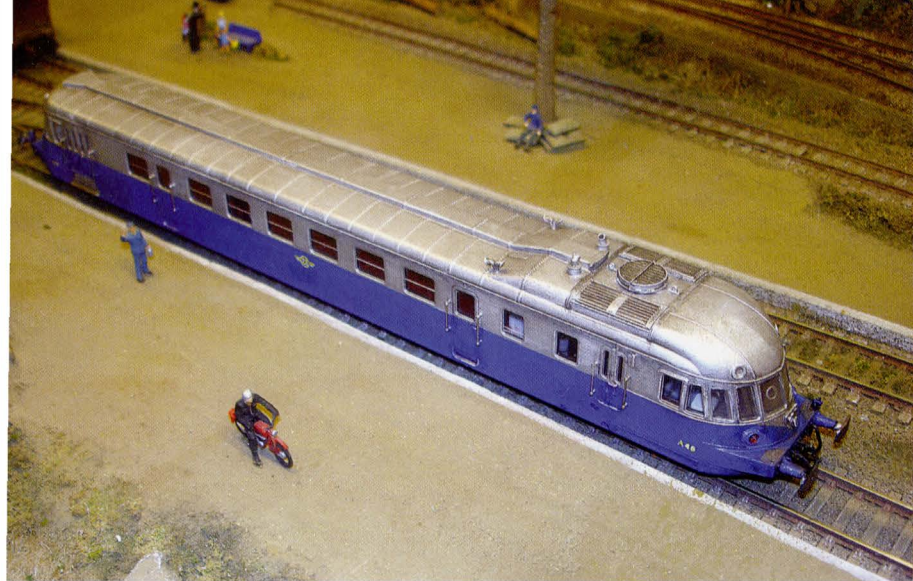
Η ιδιωτική έκδοση του βιβλίου "The Railways of Greece" του αείμνηστου W.Simms, καθώς και η αγορά ενός, περιορισμένης έκδοσης, μοντέλου νηζελάμαξας "Ganz-Mavag" σε Ελληνικά χρώματα (μετά από μια παρουσίαση στο περιοδικό "Continental Modeller") συνέβα-

# μεγάλο χωριό

λαν ώστε να πάρω την οριστική μου απόφαση!

Ήρθα, τέλος σε επαφή με τον Χρήστο Γεωργαντίδη της "Balkan Models", από τον οποίο δέχτηκα μεγάλη βοήθεια και καθοδήγηση στη σωστή κατεύθυνση για τη προμήθεια τροχαίου υλικού και την διευκρίνηση πολλών άλλων λεπτομερειών. Τα επόμενα χρόνια ξεδούτηκαν με αυτή την ιδιαίτερα απολαυστική απασχόληση (χωρίς τη βοήθεια του διαδικτύου), καθώς σχεδίαζα τη γραμμολογία και κατασκεύαζα τις βάσεις της μακέτας. Αποφάσισα, επίσης, να εστιάσω στην εποχή του νηζελ, κάνοντας έτσι μια πλήρη αλλαγή σε σχέση με τα προσωπικά μου ενδιαφέροντα, με τη προοπτική να χρησιμοποιήσω τους θαυμάσιους αργόστροφους μηχανισμούς από Αμερικανικά κι Ευρωπαϊκά μοντέλα που έχουν πλέον γίνει κοινός τόπος σήμερα. Ο κύριος στόχος μου ήταν να δημιουργήσω μια ρεαλιστική εντύπωση κι ατμόσφαιρα.

*Η ALCo A-206 κάνει ελιγμούς. Ένα τυπικό τρίκυκλο περιμένει. Το κωπαρίτσι, οι φοινικίες και η αλόη ψήνονται στον ήλιο. (φωτογραφία: Steve Flint)*



Πάνω: Η ανοικτηντάμαξα κατασκευής Renault (φωτογραφία: Tim Hills)

Δεξιά: Μια γενικότερη θέα του σταθμού του Μεγάλου Χωριού, με την Μ.Λ.Χ. έτοιμη να αναχωρήσει με ένα τρένο για Θεσσαλονίκη. Ένα βαγόνι με καθρόνια αντιστήριξης πλησιάζει το ορuxείο. Αυτή η γωνία είναι καταστροφική για την συγχώνευση του ακηνικού στο φόντο, αλλά αυτό είναι πολύ δύσκολο να περιοριστεί όταν η μακέτα μπορεί να ιδωθεί από πολλή διαφορετικές γωνίες. (φωτογραφία: Steve Flint)



**Το σχέδιο της μακέτας:** Στην αρχή, δεν είχα τη παραμικρή ιδέα για τις μεθόδους και πρακτικές του πρωτότυπου (Ελληνικοί σιδηρόδρομοι), αλλά είχα τα δικά μου αγαπημένα στοιχεία.

Ένα είδος εργοστασιακού κτιρίου ήταν απαραίτητο ως μια πηγή της σιδηροδρομικής μου κυκλοφορίας και για να δικαιολογήσει περίπλοκους ελιγμούς. Σκέφτηκα ότι μια τσιμεντοβιομηχανία θα ήταν ότι πρέπει, αλλά, δυστυχώς, μου είπαν ότι στην Ελλάδα το τσιμέντο δεν μεταφέρεται με τρένα. Κατόπιν, επέλεξα το λιγνιτωρυχείο, που εμφανίζεται σε μερικές από τις πρώτες φωτογραφίες, αλλά και αυτό αντικαταστάθηκε, πρόσφατα, από ένα σπαστήρα νταμαριού παραγωγής σκύρου. Απο εκεί θα φόρτωναν τα τρένα μου.

Αρχικά, η μακέτα είχε μόνο δύο τμήματα με σκηνικό (σανίδες 2 και 3), με μια παρασκηνιακή περιοχή δεξιά που λειτουργούσε με ένα σύστημα κασέτας, ώστε να μπορώ, ταυτόχρονα, να χειρίζομαι τη μακέτα από μπροστά, να επιδεικνύω βαγόνια και να μιλάω στον κόσμο. Αυτή την περιοχή, την έχω τώρα μετατρέψει σε χώρο με δεξαμενές πετρελαίου έξω από τη κύρια γραμμή, πάνω από τις οποίες βρίσκεται μια στενή γραμμή από τον σπαστήρα και η οποία συνεχίζει μέσα από ένα τούνελ προς ένα υποτιθέμενο ορuxείο. Πίσω από αυτό το τοπίο κρύβονται παρακαμπτήριες, όπου αφαιρούμενα φορτία βαγονιών μπορούν να μεταφερθούν ανάμεσα στη διακλάδωση και τον επεξεργαστή χαλικιών. Το χωριό προστέθηκε στην αριστερή πλευρά, (σανίδα 1), μετατρέποντας το Μεγάλο Χωριό σε ένα διαμπερή σταθμό, με τη γραμμή από κάτω να αποτελεί τμήμα μιας συνεχόμενης διαδρομής προς ένα μεγάλο παρασκηνιακό χώρο πίσω από τη μακέτα (Σχέδιο ..).

Η ηλεκτρική καλωδίωση είναι πολύ απλή, με πέντε μόνον διακόπτες τμήματος σε ένα κουτί από βιντεοκασέτα. Μια σύνδεση από εκεί μπαίνει σε ένα βύσμα κάτω από τη σανίδα 3 και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για έλεγχο από την μπροστινή και την πίσω όψη. Χρησιμοποιούνται φορητά χειριστήρια ελέγχου (για το παρασκήνιο, για τη γραμμή του σπαστήρα και για την περιοχή του σταθμού - η τελευταία μπορεί να ελεγχθεί από μπροστά κι από πίσω). Οι αναγκαίες συνδέσεις ανάμεσα στις σανίδες γίνονται με μπρούτζινες βέργες και σωληνώσεις, οι οποίες βοηθούν και στην ευθυγράμμιση των γραμμών. Δεν υπάρχουν ηλεκτρικές διασυνδέσεις ανάμεσα στις σανίδες, και τα κενά λειτουργούν σαν μονωτές. Η γέφυρα προς τον σπαστήρα, που διασχίζει την ένωση ανάμεσα σε σανίδες, αφαιρείται πριν τη μεταφο-

ρά της μακέτας και κουμπώνει σε τέσσερα σημεία με μπρούτζινες σωλήνες για ευθυγράμμιση και παροχή ρεύματος.

**Βάσεις & επίδειξη:** Τίποτα το ασυνήθιστο εδώ: χρησιμοποίησα ένα μίγμα από ξύλο MDF, σανίδες προφίλ 25x50 χιλιοστά, κόντρα-πλακέ, νοβοπάν, πινέζες και κόλλα - όλα με στόχο να είναι όσο γίνεται πιο ελαφριά. Για διευκόλυνση του στησίματος και της αποσυναρμολόγησης, οι σανίδες 2 και 3 στηρίζονται σε ένα πλαίσιο μήκους 2μ. με αναδιπλούμενα πόδια, που μπορεί να ρυθμιστεί με ρυθμιστές στα πόδια. Κάθε σανίδα έχει ένα φύλλο στερεωμένο με μεντεσέ στην πρόσοψη, που ανασκώνεται για προστασία στη μεταφορά, ενώ διπλώνει προς τα κάτω, κατά τη διάρκεια της έκθεσης.

Για τη μεταφορά, βρήκα ξύλινα καπάκια με αναδιπλούμενα άκρα που μπαίνουν συρταρωτά στο φόντο και τα φύλλα της πρόσοψης και κουμπώνουν στα πλάγια με λεβιέδες από βαλίτσες, δημιουργώντας ένα κουτί. Κάθε σανίδα έχει δύο τροχούς διαμέτρου 10cm. στη μία πλευρά, πράγμα που επιτρέπει την εύκολη μεταφορά τους σαν καρτσάκι. Οι σανίδες 1 και 4 έχουν ένα σετ από αναδιπλούμενα πόδια και απλά θηλυκώνουν στις σανίδες 2 και 3 με τη βοήθεια τρυπών και ξύλινων σφηνών. Επειδή βαρέθηκα να παιδεύομαι με μπουλόνια και πεταλούδες για να κρατάω τις σανίδες μαζί, τα αντικατέστησα με σφιγκτήρες, που, τελικά, λειτουργούν ικανοποιητικά. Οι βάσεις για το φωτισμό (που είναι σε κάθετη γωνία και φτιαγμένες από κοντραπλακέ και σανίδα) είναι αναδιπλούμενες σε ζεύγη, ώστε να περικλείουν



και να προστατεύουν τα ακριβά φώτα σε σειρά κατά τη μεταφορά. Όλα αυτά, μπαίνουν σε τέσσερις κρεμαστές βάσεις στη πίσω πλευρά των σανίδων.

**Σιδηροτροχιές:** Η εμπειρία μου με οδήγησε να χρησιμοποιήσω το αξιόπιστο σύστημα της "Peco". Η πρώτη σκέψη ήταν η σειρά Fine Scale (με μικρό ύψος σιδηροτροχιάς), αλλά η προαναφερθείσα νη-ζελάμαξα "Ganz Mavag" είχε μεγάλο νύχι τροχών, με αποτέλεσμα να αναπηδάει στους στρωτήρες και να ακούγεται σαν καβουρδιστήρι, οπότε διάλεξα τη ψηλότερη Code 100 γραμμή. Η αξιοπιστία της και η απλότητά της ήταν σημαντικά κριτήρια, ιδιαίτερα για συνθήκες εκθέσεων. Ξέρω δε ότι μπορεί να φτιαχτεί πολύ ωραία με ελάχιστη προσπάθεια. Η εμπειρία μου σε άλλες μακέτες και το μέγεθος των στρωτήρων της "Peco" με απέτρεψαν από τη παραδοσιακή μέθοδο της χρήσης τριμμάτων γρανίτη και αραιωμένης Ατλακόλ. Μπορεί να είναι στέρεη κατασκευή, αλλά πιστεύω πως είναι πολύ συμπαγής (σε αντίθεση με το αληθινό σκύρο), και πολύ θορυβώδης. Η σοφίτα μου έχει μια δοκιμαστική διαδρομή τοποθετημένη σε πλαστική αφρώδη βάση της "Peco", με εξαιρετικά αποτελέσματα και αθόρυβη. Νομίζω πως η ενδοτικότητα της πλαστικής βάσης βοηθάει την επαφή του τροχού με τη γραμμή, η οποία είναι ουσιώδης για στρωτή λειτουργία. Το πρόβλημα είναι βέβαια πως να κρύψει κάποιος την "πλαστική"-σχεδόν ψεύτικη- εμφάνισή της.

Η λειτουργία των ψαλιδιών, λόγω της απέχθειάς μου για τα ηλεκτρονικά, γίνεται με σύρμα 2mm μέσα σε σωλήνωση 3mm και ένα-δυό στροφαλούς. Τούς αγόρασα από ένα κοντινό μαγαζί που ειδικεύεται σε τηλεκατευθυνόμενα μοντέλα. Τα σύρματα βγαίνουν από τις μπροστινές και πίσω όψεις μέσα σε εσοχές (για να αποφευχθεί ζημιά), και έχουν λυγιστεί προς τα πάνω για να σχηματίσουν μια λαβή. Οι λαβές είναι όσο γίνεται κοντύτερα στη θέση του χειριστή, αλλά επειδή δε βρήκα τρόπο να ξεπεράσω τις ενώσεις των σανίδων, ο χειριστής πρέπει να περπατήσει λίγο κατά μήκος της μακέτας. Το σύρμα στέκεται στη θέση του με τη βοήθεια ηλεκτρικών συνδέσμων που βιδώνουν στο κάτω μέρος της σανίδας και πιάνουν τη σωλήνωση. Μια απλή, κάθετη γωνία στο σύρμα καταλήγει στη κεντρική τρύπα του ψαλιδιού, κι εδώ τα ελατηριωτά ψαλίδια της Peco βοηθάνε πολύ.

**Σκηνικά και κτίρια:** Ακολούθησα και εδώ, τις πασίγνωστες μεθόδους και υλικά, με κάποιες, βεβαίως, εξαιρέσεις:

Για βράχους, τaráτσες και μερικά εφέ στην κάλυψη του εδάφους χρησιμοποίησα τα κατάλοιπα από μια σακούλα τσιμέντο που βρέθηκε εγκαταλειμμένη στο δρόμο μου. Για τη κατασκευή των φοινίκων πρέπει να ευχαριστήσω ένα κοπάδι Καναδόχηνες που ζούνε στο τοπικό πάρκο. Ψαλιδισμένα στη κατάλληλη μορφή, φτερά από αυτά τα πουλιά βάφτηκαν με ακρυλικό χρώμα σε αποχρώσεις του πράσινου και της ώχρας. Μετά τά έμπηξα σε ένα σκαλισμένο και τρυπημένο κομμάτι ξύλου μπάλας κολλημένου επάνω σε ένα κορμό επίσης από μπάλας, που τον είχα τρίψει με γυαλόχαρτο σε σχήμα ράβδου και τον είχα χαράξει, με ξυράφι, σε ένα ρομβοειδές σχέδιο. Ήθελα ναβάλω περισσότερους φοινίκες, αλλά, από ό,τι γνωρίζω, τα δέντρα

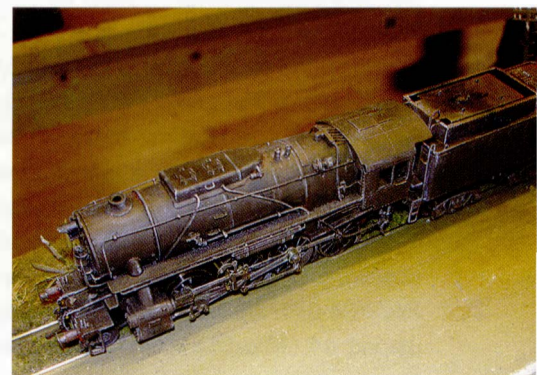
αυτά είναι σπάνια στην Β. Ελλάδα. Θα πρέπει δηλαδή να είμαστε προσεκτικοί και συνεπείς π.χ. η σκηνή που οι ντόπιοι περιποιούνται τα ελαιόδεντρα κοντά στο παρεκκλήσι: είναι εποχή κλαδέματος (χειμώνας) ή συλλογής ελαιοκάρπου (Νοέμβριος), ενώ τα δέντρα ανθίζουν (Απρίλιος);

Το εκκλησάκι με το δέντρο του, είναι ευδιάκριτο στην απέναντι πλευρά του κόλπου από το μπαλκόνι του παλιού σπιτιού μου στην Τήλο. Σε αυτή τη περίπτωση ένα κομμάτι καμπυλωμένου ξύλου μπάλας, δεν ταιριάζει με το ιδιαίτερο στυλ της Θεσσαλίας ή της Μακεδονίας, την οποία η μακέτα υποτίθεται ότι αναπαριστά. Ίσως ο παπάς που στέκεται να δει τη γυναίκα που σκουπίζει ή ο άλλος που κηρύττει στη γυναίκα, το παιδί και το αρκουδάκι στην πλατφόρμα του σταθμού ταιριάζουν καλύτερα... Προσαρμοσμένες από φιγούρες της "Preiser" με ράσα και καλλιμαύχι φτιαγμένα από εποξικό στόκο "Milliput", η μακέτα μάλλον χρειάζεται τουλάχιστον άλλους είκοσι. Ο υδατόπυργος, η αποθήκη και τα κτίρια του σταθμού είναι από κιτ της Ιταλικής "Lima" και, κρίνοντας από φωτογραφίες, μοιάζουν αρκετά με τα Ελληνικά πρωτότυπα. Σημειώστε, ότι χρησιμοποίησα τις βάσεις των κιτ αφού τις ανάμιξα με το έδαφος και τις πλατφόρμες, καθώς τα κτίρια κουμπώνουν σφιχτά σε αυτές κι έτσι μπορούν να αφαιρούνται για καθαρισμό και μεταφορά χωρίς φόβο για ζημιές. Το συγκρότημα του σταθμού φτιάχτηκε από ένα (πολύ τροποποιημένο) κιτ της "Walthers" (το "New River Mine"), με περιφερειακά κτίσματα από ένα κιτ της "DPM" για ένα εργοστάσιο μεταλλοτεχνίας. Τα διάφορα σκουπίδια είναι από το κουτί με τα υπόλοιπα από άλλα κιτ, η σιδηροδρομική γέφυρα είναι από τη "Dapol" και η οδική γέφυρα από τη "Peco".

Επιστρέφοντας στο θέμα της γραμμής, η οποία είχε μείνει με την αφρώδη πλαστική βάση, χρησιμοποίησα το ματ σκούρο γαιώδες χρώμα της "Humbrol" σε μορφή σπρέι, αφού πρώτα μασκάρισα την περιοχή με τις λάμες από τα ψαλίδια. Ευτυχώς, οι γραμμές σε δευτερεύουσες διακλαδώσεις στην Ελλάδα ήταν αρκετά χορταριασμένες (τουλάχιστον μέχρι πρόσφατα), οπότε η χρήση λεπτοτριμμένου φελλού, πλαστικής βάσης και διασκορπισμός με Ατλακόλ βοήθησε στο κρύψιμο των κενών ανάμεσα στη βάση και τους μαγνήτες απόζευξης. Βάφοντας τα πλαϊνά των σιδηροτροχιών με ακρυλικό χρώμα σκουριάς (burnt sienna) μειώνει δραστικά το υποκειμενικό ύψος τους.

*Πάνω αριστερά:  
Η "Baby ALCo" A-206 βγαίνει από τη διακλάδωση με τα άδεια βαγόνια από το θερμοηλεκτρικό σταθμό. Ο ίκνυλλιος σύζευξης φαίνεται μπροστά στη μηχανή.  
(φωτογραφία: Steve Flint)*

*Δεξιά: Η αιμάμαξα της σειράς Θγ (πρώην USATC S-160)  
(φωτογραφία: Tim Hills)*



Το πέρασμα με στεγνό πινέλο και γκρι-λευκό ακρυλικό χρώμα μειώνει κατά ένα μαγικό τρόπο την ένταση του χρώματος, ενώ, ταυτόχρονα, αναδεικνύει τις λεπτομέρειες. Αυτή η μέθοδος εφαρμόστηκε επίσης στις βραχώδεις περιοχές, κι ένα πολύ-πολύ ελαφρύ στρώμα ακρυλικό ματ σε σκούρο γαιώδες χρώμα περάστηκε με σπρέι πάνω στο έδαφος, τα δέντρα και τα κτίρια για να δώσει την ψευδαίσθηση ότι όλα είναι σκονισμένα. Η ίδια τεχνική του στεγνού πινέλου εφαρμόστηκε κι εδώ. Η παλαιώση είναι μια λεπτή υπόθεση και πρέπει να γίνει σιγά-σιγά και σταδιακά. Μπορείτε να προσθέσετε φθορές κ.α. εκ των υστέρων, αλλά το αντίστροφο είναι πολύ δύσκολο. Η αλήθεια είναι πως σε μερικά σημεία το παράκανα λίγο.

#### **Τροχαίο Υλικό**

**1) ΝΤΗΖΕΛΛΑΜΑ=ΕΣ:** Η κατασκευή μοντέλων Ελληνικών μηχανών και

βαγονιών αποδείχθηκε μια όχι και τόσο απλή διαδικασία όσο αρχικά νόμισα. Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι είχαν περίπου 15 διαφορετικές σειρές μηχανών, αλλά εδώ περιγράψω αυτές που κυκλοφορούν προς το παρόν στο Μεγάλο Χωριό μέχρι σήμερα. Δεν είμαι μοντελιστής υψηλής ακρίβειας, έτσι ο στόχος ήταν να δώσω την καλύτερη εντύπωση μέσα στους περιορισμούς χρόνου, χρημάτων και των δυνατοτήτων μου.

**Μηχανή ελιγμών:** Πρόκειται, απλά για μια μηχανή ελιγμών "General Electric" των 70 τόννων, της "Bachmann", με την καμπίνα του μηχανοδηγού χαμηλωμένη σε πιά Ευρωπαϊκό προφίλ. Οι Αμερικανικοί σύνδεσμοι αφαιρέθηκαν και προστέθηκαν συγκρουστήρες. Είναι θαυμάσια μηχανή και με δύο μηχανοκίνητα φορεία, εύκολα σπρώχνει 12 βαγόνια επάνω στην μεγάλη κλίση προς τον σπαστήρα. Από όσο γνωρίζω, οι μηχανές αυτές ποτέ δεν χρησιμοποιήθηκαν στην Ελλάδα, αλλά θα μπορούσαν να υπάρχουν σε κάποιες μεγάλες βιομηχανικές μονάδες.

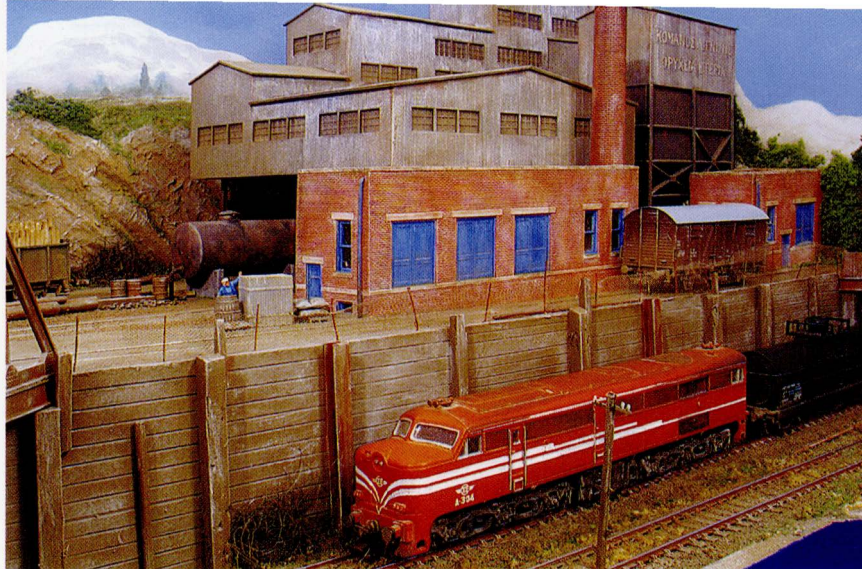
**Σειρά A-201 (A-206):** Η υπερκατασκευή προέρχεται από μια "Powerline" της "NSW" ("New South Wales"), σειρά 48, που αγοράστηκε από την Αυστραλία (η οποία έκανε έξι μήνες να μου παραδοθεί, περνώντας πρώτα από την Νέα Υόρκη !!! και πίσω στην Αυστραλία!). Η μπροστινή και πίσω βαρδαμάνια έγιναν κοντύτερες, η τρύπα για το σύνδεσμο στη κεντρική βάση σκεπάστηκε και προστέθηκαν συγκρουστήρες. Η σειρά 48 είναι εξαξονική (διάταξη A1A-A1A), οπότε δανείστηκα το σασσί από μια "Baldwin" S12 της "Athearn" που το λιμάρισα, ώστε να ταιριάζει στην υπερκατασκευή, ενώ οι δεξαμενές καυσίμου φτιάχτηκαν από φύλλο πλαστικού και μπρούτζινες σωληνώσεις. Η απόσταση ανάμεσα στους άξονες περιστροφής των φορειών είναι κατά 2mm κοντύτερη, αρχικά δε τα πλαϊνά τους ήταν λανθασμένα.

**Σειρά A-221 (A-231):** Πάλι χρησιμοποιήθηκε το σασσί μιάς μηχανής ελιγμών "Athearn", το οποίο λιμαρίστηκε και απέκτησε δεξαμενές καυσίμων από φύλλο πλαστικού. Η υπερκατασκευή φτιάχτηκε από το κάλυμμα μιάς "Model Power" "Alco" 1000 με χειροποίητη καμπίνα, συγκρουστήρες και σιδεριές. Δεν πρόκειται με κανένα τρόπο για μοντέλο ακριβείας, καθώς βασίστηκε σε δικά μου σχέδια και φωτογραφίες. Το γεγονός είναι ότι πρόκειται για την πρώτη μου προσπάθεια κατασκευής μηχανής και αυτό φαίνεται. Σκοπεύω, πάντως, να την ανακατασκευάσω σύντομα παρά το γεγονός ότι της έχω αδυναμία.

**Σειρά A-251 (A-253):** Η πρώτη μου Ελληνική μηχανή !!! Κατασκευασμένη από τη "Fuggerth" για την "Balkan Models", αποτελεί μια περιορισμένη έκδοση στα Ελληνικά χρώματα της Ουγγρικής πανομοιότυπης σειράς M41. Πέρα από παλαιώση, χρησιμοποιείται όπως είναι από το κουτί της και δουλεύει καλά με τη μετάδοση σε ένα φορείο. Μια βελτιωμένη έκδοση με κεντρικό μοτέρ, που οδηγεί τα δύο φορεία, έχει ήδη προστεθεί στη συλλογή.

**Σειρά A-301 (A-304):** Πρόκειται για μοντέλο της Αυστραλέζικης σειράς 44 (Alco DL500C) κατασκευασμένο από τη "Lima". Έχει το τυπικό μοτέρ "τηγανίτα", αλλά δουλεύει καλά με τη βοήθεια πρόσθετων επαφών ρεύματος με νικέλινες λουρίδες. Μικροαλλαγές έγιναν στα σκαλοπάτια, στα φώτα και τις χωνευτές γρίλιες του ψυγείου σε κάθε πλευρά. Αυτές οι μηχανές σίγουρα δικαίωσαν την επωνυμία "World Locomotives", καθώς δούλεψαν σε όλο τον κόσμο. Ένα νέο και βελτιωμένο μοντέλο προσφέρεται ήδη από τη "Trainorama" στην Αυστραλία, και είναι πιθανό ότι θα εμφανιστεί και σε Ελληνική έκδοση. Επίσης, η Ισπανική "Electrotren" θα παρουσιάσει, ίσως σύντομα, μια υψηλής ποιότητας DL500C.

**Σειρά 411 (411):** Πρόκειται για μοντέλο της "Fleischman" που δε χρειάζεται αλλαγές πέρα από το να σκουρύνει κάποιος το τουρκουάζ-μπλε χρώμα των DB και να προσθέσει τα λογότυπα του ΟΣΕ και τους αριθμούς. Υπάρχει επίσης ανάλογο μοντέλο από τις "M?rklin/Trix", που μαζί με τη "Fleischman" είναι πολύ ανώτερα από το αντίστοιχο



*Πάνω: Η ALCo "World Locomotive" A-304 περνάει το ορχειό με ένα τρένο με πειραιοφόρα οχήματα. Η επιγραφή του εργοστασίου έχει γίνει με το χέρι και γράφει "ΚΟΜΑΝΟΣ ΑΙΓΝΙΤΗΣ ΟΡΥΧΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ".*

*Δεξιά σελίδα: Μια γενική θέα της λειτουργίας του ορχειού, καθώς η General Electric A-231 φτάνει στη κύρια γραμμή με το φορτηγό τρένο. Η λούπα σύνδεσης μπορεί να φανεί στο μπροστινό μέρος της μηχανής, ενώ τα χοιράκια κρύβουν το μαγνήτη αποσύνδεσης στη δίπλανη γραμμή. (φωτογραφίες: Steve Flint)*

μοντέλο της "Lima".

**Σειρά A-451 (A-461):** Το κιτ της "Balkan Models" αποτελείται από χαραγμένα φύλλα μπρούτζου κι ένα μεταλλικό σασσί. Συναρμολογήθηκε για μένα από έναν φίλο, περιλαμβάνει δε ένα κεντρικά τοποθετημένο μοτέρ "Mashima", δίδυμους σφόνδουλους, με φορεία και γρανάζια που προέρχονται από την σειρά 80 των "N.S.W.", που κατασκευάζει η "Austrains" (δική μου ιδέα). Αυτό το σασσί είναι σημαντική βελτίωση σε σχέση με την αρχική έκδοση, πού είχε τη μετάδοση σε ένα φορείο.

**Σειρά A-451 (A-461):** Έχω μια δεύτερη μηχανή από την ίδια πηγή, αλλά με κομμένη μούρη, όπως γίνεται ήδη και στις πρωτότυπες μηχανές του ΟΣΕ.

**Σειρά A-101 (A-117):** Υπάρχουν εκδόσεις από τη "Fleischman" και την "Roco". Η δική μου, η A-117, προέρχεται από τη "Roco".

**Σειρά A-321:** Αυτές οι μηχανές μοιάζουν πολύ με την Αυστραλέζικη "N.S.W.", σειρά 45. Η "A.R.Kits" παράγει ένα έτοιμο μοντέλο που χρειάζεται πολύ λίγες αλλαγές. Η δική μου χρειάζεται βάψιμο και παλαιώση.

Υπάρχουν όμως, και άλλα μοντέλα, τα οποία δε με ενδιαφέρουν αυτή τη στιγμή. Πρόκειται για τις 26 νέες νηζελάμαξες "Adtranz" DE2000 νηζελάμαξες της σειράς A-471 (συν τις δέκα που ακολούθησαν με την αρίθμηση 220-027/036), οι οποίες διατίθενται ήδη στο εμπόριο από την "Alpha Trains". Προσθέστε επίσης και τις έξη ηλεκτράμαξες "Siemens" της σειράς H-561 (που συνοδεύτηκαν από άλλες 24 με την αρίθμηση 120-007 έως 030) και οι οποίες δουλεύουν στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Ειδομένη. Το μοντέλο τους βασίζεται στην "Eurosprinter" κατασκευάστηκε από τη "Lima", αλλά θα χρειαζόταν ένα βάψιμο στα εντυπωσιακά χρώματα του ΟΣΕ, επειδή η περιορισμένη έκδοση της "Lima" με τα Ελληνικά χρώματα έχει πλέον εξαντληθεί.

Υπάρχουν, τέλος, και άλλες μηχανές γαλλικής, Καναδικής και Ρουμανικής προέλευσης, αλλά αυτές απαιτούν φτιάξιμο από την αρχή, κάτι πού απαιτεί ιδιαίτερο ταλέντο. Το άρθρο του Γιάννη Λύκου στο "Continental Modeller"..... θα σας δώσει μια καλή ιδέα για μια τέτοια προσπάθεια.

## 2) ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΜΑΞΕΣ

**AA71:** Τα πρωτότυπα ήταν είκοσι νηζελ/υδραυλικές μονάδες σε διάταξη B-2 (μετάδοση σε ένα φορείο) κατασκευής "Esslingen" του



Ο ΟΣΕ είχε πολλές άλλες ενδιαφέρουσες αυτοκινητάμαξες από σχέδια των "Florisdorf" και "M.A.N". του 1937, με προϊόντα της "Fiat" και της "Ganz-Mavag" μέχρι τις σημερινές μονάδες που φτιάχτηκαν από τα Ελληνικά Ναυπηγεία σε συνεργασία με τις "M.A.N." και "A.E.G".

**Επιβατάμαξες:** Άλλο ένα θέμα για το οποίο παραδέχομαι ότι ξέρω λίγα πέρα από αυτά που έχω σταχυολογήσει από διάφορες φωτογραφίες, του Χρήστου, εκτυπώσεις από το Web site του Γιάννη Λύκου και τις προσωπικές μου εμπειρίες.

Στη μεταπολεμική περίοδο, πολλές επιβατάμαξες ήταν Γερμανικής προέλευσης, έτσι άρχισα με αυτά μαζεύοντας ότι μεταχειρισμένο έβρισκα που φαινόταν να ταιριάζει. Από τότε, έχουν εμφανιστεί περιορισμένες εκδόσεις, στα χρώματα του ΟΣΕ, των "Halberstadt" τύπου Υ, από τη "Saschenmodelle" για λογαριασμό της "Balkan Models". Ένα κόκκινο κλινοθέσιο, η κρεμ-κόκκινη σκευοφόρος/Β' θέσης και η πράσινη σκευοφόρος/Β' θέσης αποτελούν το "τραίνο που έρχεται από την Αθήνα". Η πράσινη σκευοφόρος ήταν διαθέσιμη, πριν από καιρό, σαν μέρος ενός "Balkan set" από τη "Saschenmodelle". Σήμερα τα πράγματα είναι πολύ ευκολότερα χάρη στην ύπαρξη μοντέρνων επιβαταμαξών του ΟΣΕ από τη "Heris" και την "Alpha Trains", ενώ η "Balkan Models" γυρίζει το ρολόι πίσω με παλιότερα βαγόνια όπως τα Ιταλικά από τη "Breda" που προηγούνται μια γενιά από τα τωρινά.

Η "Fuggerth" πάλι έχει φτιάξει ένα ιθυνητήριο όχημα/Β' θέσης σε Ελληνικά χρώματα (ασμή και μπλε) κι αυτό συναποτελεί ένα μικρό συρμό, μαζί με τα παλιά βαγόνια και τη ντηζελάμαξα της "Ganz-Mavag". Αυτά δούλεψαν για λίγο στη Χαλκίδα, αλλά αργότερα χρησιμοποιήθηκαν σαν κανονικά βαγόνια. Από τη στιγμή που η μακέτα έχει επεκταθεί σε ένα διαμπερή σταθμό με συνεχή κίνηση, τώρα υπάρχει χώρος για μακρύτερα τραίνα και χώρο παρκαρίσματος, οπότε το επιβατικό τροχαίο υλικό θα αυξηθεί.

**Φορτάμαξες:** Προέρχονται από μια παρτίδα βαγονιών "Kleinbahn", "Jouef", "Lima" που αγοράστηκαν για 50 € από τις συνηθισμένες πηγές κι ακόμα αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του τροχαίου υλικού, κυρίως τα βαγόνια κάρβουνου τώρα μεταφέρουν το σκύρο. Στόχος μου ήταν να υπάρξει κάτι σε λειτουργία μέχρι να βρεθούν ακριβέστερα μοντέλα, αν και

1962-3, μαζί με ρυμούλκες. Κατάφερα μια μάλλον περίπλοκη μετατροπή από μια Ιταλική ρυμούλκα της "Lima" (309227). Πρόκειται για συμβιβασμό, καθώς έχει μόνο 9 πλαϊνά παράθυρα αντί για 11 και μερικά δεν είναι στο σωστό μέγεθος. Η κίνηση προέρχεται από τον μηχανισμό μιάς "Model Power" "Alco" RS2. Δυστυχώς, στα τέσσερα χρόνια από τη κατασκευή του έχει αποκτήσει το σχήμα μπανάνας, κι έτσι κάνει μόνο περιστασιακές εμφανίσεις μέχρι να περάσει βαριά ανακατασκευή.

**AA41/49:** Εννέα από τις "Renault" ABJ-9 ντηζελ A/A με μηχανική μετάδοση παραδόθηκαν το 1950. Όλες αποσύρθηκαν και διαλύθηκαν τη δεκαετία του '80. Η "Balkan Models" προμήθευσε το καπάκι της υπερκατασκευής από τη "Mabar" (Ισπανία) σε ρητίνη και το μοντέλο κατασκευάστηκε για μένα από τον John Lundie. Από τότε αντικαταστάθηκε από το θαυμάσιο "Electrotren" μοντέλο της ABJ-7, το οποίο χρειάζεται μερικές μόνο μικροαλλαγές και βάψιμο.

πολλά αποδείχθηκαν ικανοποιητικά για την περίπτωση. Τα πρώτα πραγματικά Ελληνικά εμπορικά βαγόνια που λειτούργησαν στη μακέτα ήταν δύο Z2 κι ένα Z3, κατασκευάστηκαν από τη "Piko" σαν ειδικές εκδόσεις για τη "Balkan Models" και το "Διόραμα". Πρόκειται για τυπικά Γερμανικά βαγόνια, κι έχουν συμπληρωθεί με άλλα, από τα οποία αφαιρέθηκαν τα Γερμανικά σήματα.

Άλλη μια πηγή μοντέλων είναι τα βαγόνια του Αμερικανικού Στρατού ("US Army Transportation Corps"-, USATC) που ήρθαν στην Ευρώπη κατά το 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο. Το Μεγάλο Χωριό τώρα έχει ένα διαξονικό βαγόνι από τη "Klein Modellbahn" (M70002), ένα άλλο από τη "Sachsen" (16153) και τετραξονικά βυτιοφόρα από τη "Roco" (4354C). Τα ψυγεία της "Interfrigo", όπως το μακρύ Ψ3 της "Roco" (47056), ήταν πολύ κοινά τότε και έτσι έχω αρχίσει να συνθέτω μια αμαξοστοιχία από αυτά.

Πρόκειται για μια μακέτα υπό εξέλιξη και κρίνοντας από φωτογρα-



*Πάνω: "Ο Μπλε Παράδεισός μου". Μια γενική όψη της μακέτας, με τον Barry Ward να δουλεύει στη πρόσοψη και τον John Lundie στη πίσω πλευρά. Κάτω μπορείτε να δείτε τα καλύμματα μεταφορές για τη μακέτα.*

*Δεξιά: Γενικές απόψεις του χωριού από κάθε πλευρά. (φωτογραφίες: Tim Hills)*



φίες, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σ' αυτήν, σχεδόν, κάθε μοντέρνο Ευρωπαϊκό βαγόνι. Χαλκομανίες και σήματα για εμπορικά βαγόνια δε διατίθενται στο εμπόριο κι έτσι αναγκάστηκα να αφαιρέσω τα λογότυπα των αρχικών ιδιοκτητών και να προχωρήσω σε έντονη παλαιώση στα συγκεκριμένα σημεία! Λογότυπα του ΟΣΕ για μηχανές κι επιβατικά βαγόνια διαθέτει, πάντως, η "Balkan Models".

**Λειτουργία και έκθεση:** Το ιδανικό θα ήταν να υπάρχουν τρεις χειριστές για τη μακέτα: ένας χειρίζεται τη γραμμή του σπαστήρα (πίσω από τη μακέτα), ένας την περιοχή του σταθμού (η περιοχή επίδειξης στο κοινό μπροστά) και ένας για το παρασκήνιο. Σε δύσκολες καταστάσεις (π.χ. μεγάλη ουρά στο μπαρ), το μοντέλο μπορεί να το χειριστεί ένας μόνος του, αλλά πρέπει να είναι σβέλτος!

Το κύριο χαρακτηριστικό της λειτουργίας είναι η εναλλαγή κυκλοφορίας με το σπαστήρα. Τραίνα με άδεια βαγόνια φτάνουν από τη "διακλάδωση", άλλοι συρμοί με τρία γεμάτα βαγόνια αφαιρούνται και ανταλλάσσονται με τρία γεμάτα που περιμένουν να ανεβούν πάλι για να φορτώσουν σκύρα. Όλο το τρένο μετά αντιστρέφει φορά κι ανεβαίνει επάνω, κάτι που γίνεται δυσκολότερο λόγω της γραμμολογίας και του μικρού περιθώριου ελιγμών.

Μία ακόμη εμπορική αμαξοστοιχία φτάνει, παίρνει κι αφήνει 1-2 βαγόνια, όπως και στην πραγματικότητα. Ανάμεσα σ' αυτά τα τραίνα κινούνται επιβατικοί συρμοί, όποτε, βεβαίως, έχουν διάθεση οι χειριστές.

Οι παρακαμπτήριες του εργοστάσιου και η ανηφόρα ελέγχονται από το χειριστή στην πίσω πλευρά της μακέτας, ο οποίος επίσης ανταλλάσσει βαγόνια ή φορτία. Ο ίδιος στήνει τραίνα στις κρυμμένες παρακαμπτήριες στο παρασκήνιο. Αυτό ουσιαστικά ενώνει δυό μακέτες σε μία, έτσι ώστε να υπάρχει συνεχής κίνηση όλη την ώρα, κάτι σημαντικό για τη διασκέδαση και για το ενδιαφέρον του κοινού.

Εκθέτοντας μια μακέτα, παρά το γεγονός ότι είναι σκληρή δουλειά και εκνευριστική μερικές φορές, είναι μια μεγάλη απόλαυση. Απολαμβάνω να είμαι μπροστά στη μακέτα, έχοντας τη δυνατότητα να μιλάω στους θεατές και να περιγράφω το τρένο που φαίνεται.

Ο σχεδιασμός και η προετοιμασία πριν από κάθε έκθεση είναι απαραίτητα. Είναι τόσο εύκολο να ξεχάσει κανείς κάτι και όταν ξεκινήσει η έκθεση, θα είναι πιά πολύ αργά. Γενικά, η μακέτα και το τροχαίο υλικό λειτουργούν αξιόπιστα και όλη η κατασκευή δένεται και λύνεται εύκολα και μπορεί να μετακινηθεί εύκολα και με ασφάλεια. Καμμιά φορά, η μακέτα λύνεται και πακετάρεται στο φορτηγό για να φύγει από το χώρο της έκθεσης μέσα σε μισή μονον ώρα.

**Τρέχουσες και μελλοντικές εξελίξεις:** Παρά το γεγονός ότι πρόκειται για ένα μοντέλο της εποχής του ντζέλ, λόγω της επιμονής των

Lundie και Hills, έχω, τελικά, εμφανίσει και ατμάμαξες. Πρόκειται για μια Γαλλική 141R (μοντέλο της "Jouef" που έχει υποστεί μικρές μετατροπές και απεικονίζει την εκδοχή καύσης μαζούτ) και μία τροποποιημένη "Roco" G10 0-10-0 (σειρά Κα των ΣΕΚ), που έχουν φτιαχτεί από τον John Lundie. Επίσης, στη μακέτα κυκλοφορεί και μια πρώην Πρωσική P8 4-6-0 (σειρά Ζδ). Σίγουρα μια Βρετανική WD 2-10-0 (σειρά Λβ), μια Αμερικανική USATC S160 2-8-0 (σειρά Θγ) και μια, επίσης Αμερικανική USATC 0-6-0 (σειρά Δα) θα εμφανιστούν στο άμεσο μέλλον, έτσι ώστε με τα κατάλληλα βαγόνια θα μπορούμε να αναπαραστήσουμε διαφορετικές περιόδους της Ελληνικής σιδηροδρομικής ιστορίας.

Υπάρχει, επίσης, και ένα πλάνο να περιστρέψουμε το χωριό 90 μοίρες και να τοποθετήσουμε μια νέα σανίδα στη θέση της τωρινής πρώτης. Αυτή η σανίδα θα περιέχει μια επέκταση του σταθμού με περισσότερες παρακαμπτήριες, ένα μικρό μηχανοστάσιο κι ένα σταθμό μετρικού εύρους. Αυτό θα μπορούσε να δώσει μια αίσθηση δρομολογίων των δικτύων της Θεσσαλίας ή της Πελοποννήσου. Ήδη έχει φτιαχτεί το ανάλογο τροχαίο υλικό, κι ελπίζουμε σύντομα να έχουμε καταφέρει ένα καλό αποτέλεσμα.

Τέλος, πρέπει να ευχαριστήσω τους χειριστές μου. Ο John Lundie μου επισήμανε το πρώτο βιβλίο που είδα ποτέ για Ελληνικούς σιδηρόδρομους και είναι, πιθανόν, ο υπεύθυνος για αυτό το τέρας που μου έφαγε τον ελεύθερο χρόνο μου! Η βοήθειά του με τους υπολογιστές και ο νέος του ρόλος σαν μηχανοδηγός ατμάμαξας είναι ανεκτίμητα.

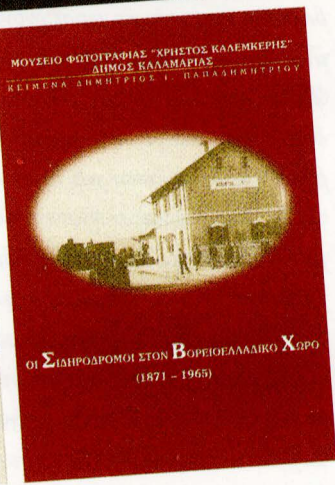
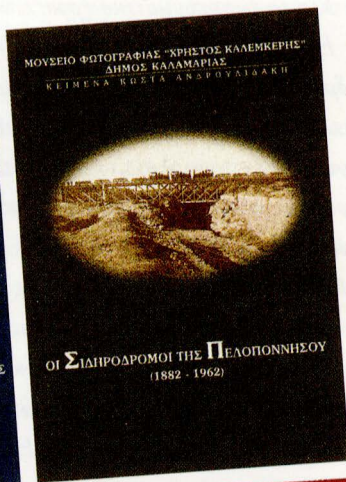
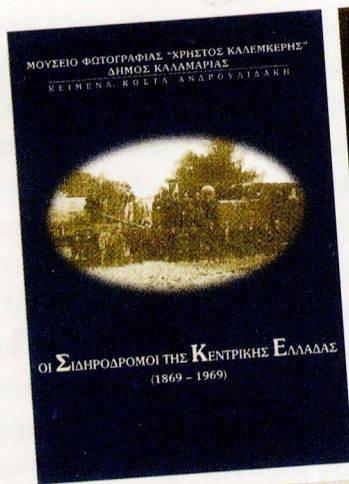
Το ίδιο ισχύει και για τον Tim Hills, του οποίου η συλλογή μοντέλων και η γνώση του για θέματα ΟΣΕ (και ΣΕΚ) τον έχει κάνει αναντικατάστατο σε αυτή την εκκεντρική προσπάθεια.

Ιδιαίτερη ευγνωμοσύνη οφείλω στον Χρήστο Γεωργαντίδη, τόσο προσωπικά όσο και μέσα από τη "Balkan Models", χωρίς τον οποίο πολύ λίγα πράγματα θα μπορούσα να καταφέρω.

Επίσης, ευχαριστώ τους προμηθευτές μου στην Αθήνα (ιδιαίτερα το "Διόραμα" και τον Καλφάκη), την Αυστραλία και την Αγγλία.

Θα χαιρόμασταν να ακούσουμε νέα από όλους εσάς τους μοντελιστές στην Ελλάδα. Ίσως να μπορέσουμε να βοηθήσουμε κάποιους στις μοντελιστικές τους προσπάθειες αλλά, κυρίως, περιμένουμε πληροφορίες, ιδέες κ.α. που θα μπορούσαν να βοηθήσουν τη δική μας προσπάθειά να απεικονίσουμε την υπέροχη χώρα σας και τους σιδηροδρόμους της. Είναι κρίμα που λόγω έλλειψης οικονομικών πόρων δεν είναι εφικτό να δείξουμε το Μεγάλο Χωριό στην Ελλάδα. Εκτός αν κάποιος διαθέτει ένα καράβι κι ένα κοντέινερ.





ΧΡΗΣΤΟΥ ΚΑΛΕΜΚΕΡΗ

# Η ιστορία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων

*«Μουσείου Φωτογραφίας Δήμου Καλαμαριάς» (προς τον οποίον παραχώρησε όλη του την συλλογή), άρχισε να εκθέτει τις φωτογραφίες και να δημοσιεύει σε βιβλία ένα μέρος του μεγάλου του αρχείου, ξεκινώντας από μία ακόμα αγάπη του τα τραίνα, μια και μεγάλο μέρος του υλικού του αποτελείται από σπανιότατες σιδηροδρομικές φωτογραφίες.*

*Είναι αλήθεια ότι, εδώ στον ΣΦΣ, πρωτακούσαμε το όνομα Χρήστος Καλεμκερής μόλις το 2000, όταν κυκλοφόρησε (δυστυχώς σε ελάχιστα βιβλιοπωλεία) το βιβλίο «Τα Τραίνα στον Βορειοελλαδικό Χώρο 1871-1965», σε κείμενα του φίλου Δ. Παπαδημητρίου (Εκδόσεις «Reptote», Θεσσαλονίκη). Ήταν ένα βιβλίο που μας εξέπληξε, γεμάτο σπάνιο φωτογραφικό και αρχαιακό υλικό, αρκετό από το οποίο δημοσιευόταν εδώ για πρώτη φορά. Και ήταν μόνον η αρχή...*

*Ο Χ. Καλεμκερής, προσφυγόπουλο και γνήσιο τέκνο της Καλαμαριάς, είναι ένας από εκείνους τους σπάνιους ανθρώπους που το μεράκι και η αγάπη τους φτάνει στα όρια της, καλώς εννοούμενης, υπερβολής. Υπήρξε για πολλά χρόνια μία από τις μεγαλύτερες μορφές του Ευρωπαϊκού φιλοτελισμού, με αναρίθμητα πρώτα βραβεία σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, σύντομα όμως αφιερώθηκε, ολοκληρωτικά, στην άλλη μεγάλη αγάπη του, την φωτογραφία. Με το μάτι του έμπειρου συλλέκτη και την βαθιά του γνώση για την προϊστορία, ιστορία και εξέλιξη της φωτογραφίας στην Ελλάδα και τα Βαλκάνια κατάφερε, μέσα στα χρόνια, να δημιουργήσει ένα τεράστιο αρχείο με φωτογραφίες (αλλά και βιβλία, λευκώματα, χάρτες, αντικείμενα κ.α.), από τα πρώτα χρόνια της εμφάνισης της στην Ελλάδα, μέχρι, σχεδόν, το σήμερα. Φωτογραφίες καλλιτεχνικές, ή ιστορικές, οικογενειακές ή πολεμικές, πορτραίτα ή παηγύρια, φωτογραφίες ασύμων ή προσωπικοτήτων, φωτογραφίες αγνώστων ή πασίγνωστων φωτογράφων, όλες μαζί συνδέουν ένα σπανιότατο και εξαιρετικά πολύτιμο υλικό το οποίο, προς τιμήν του, ο φανατικός αυτός συλλέκτης δεν το κρατά, αλαζονικά, μόνον για τον εαυτό του. Ιδρυτής και ψυχή του ομώνυμου*

*Έτσι, σε τρία μόλις χρόνια, εκδίδει 4 ογκώδεις τόμους που καλύπτουν ολόκληρη την ιστορία των Ελληνικών σιδηροδρόμων (μέχρι το 1970) και που, με την σειρά του εκδόθηκαν, είναι:*

- «Οι Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι, 1881 - 1955» (2002), 288σ*
- «Οι Σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου, 1881- 1962» (2003), 286σ.*
- «Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδας, 1869 - 1969» (2005), 382σ.*
- «Οι Σιδηρόδρομοι στον Βορειοελλαδικό Χώρο, 1871-1965» (2005), 334σ.*

*Μέσα από εκατοντάδες σπάνιες φωτογραφίες, χάρτες, πίνακες, σχεδιαγράμματα κ.α., υλικό που συνοδεύεται από εξ' ίσου αξιόλογα κείμενα δύο εκ των εγκυρότερων μελετητών του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα: του Κώστα Ανδρουλιδάκη (οι 3 πρώτοι τόμοι) και του Δημήτρη Παπαδημητρίου (ο 4ος τόμος), ο Χ. Καλεμκερής μας προσφέρει μια μνημειώδη έκδοση, μια πραγματική ιστορική εγκυκλοπαίδεια του σιδηροδρόμου στην χώρα μας, που έρχεται να καλύψει ένα μεγάλο κενό στην, ούτως ή άλλως, φτωχή Ελληνική σιδηροδρομική βιβλιογραφία. Και μάλιστα, εκτός από την επιστημονική τους πληρότητα και τον εικονογραφικό τους πλούτο, οι τέσσερις αυτοί τόμοι έχουν δουλεutenί με μεράκι, έτσι ώστε το αισθητικό αποτέλεσμα (εκτύπωση, βιβλιοδεσία κ.α.) είναι εξ' ίσου σημαντικό με την ουσία των βιβλίων. Δεν είναι, λοιπόν τυχαίο ότι, μόλις πρόσφατα, η Ακαδημία Αθηνών ανακοίνωσε την βράβευση του συνολικού αυτού έργου, δικαιώνοντας τον παθιασμένο Καλαμαριώτη συλλέκτη και τους συνεργάτες του, για τις άοκνες προσπάθειες τους. Προσπάθειες που, εντυχώς, δεν σταματούν εδώ, αλλά συνεχίζονται και με νέες εκδόσεις σιδηροδρομικού περιεχομένου, που τις περιμένουμε με αγωνία.*



## Εύγε στο ΟΣΕ!

Οφείλω να το πω... Χρόνια τώρα βλέπω τις ενέργειες του ΟΣΕ στο μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου να έχουν ένα και μοναδικό αποτέλεσμα, την απαξίωσή του με σταθερούς γοργούς ρυθμούς. Το είδαμε να μετατρέπεται από το θρυλικό καινοτόμο και αξιοζήλευτο δίκτυο της ΣΠΑΠ του 1960 σε... 'καρβονιάρη' όπως κατάντησε να αποκαλείται

Φωτογραφία: Ν. Καντήρης



από το επιβατικό κοινό. Σήμερα όμως τα πράγματα δείχνουν να αλλάζουν. Ίσως επιτέλους κατάλαβαν ότι το εύρος της γραμμής είναι άσχετο με την ποιότητα της υπηρεσίας που μπορεί να προσφέρει ο σιδηρόδρομος.

Κάποια λοιπόν αξιέπαινα και 'εμέ' στελέχη του Οργανισμού, αποφάσισαν να μην κλείσουν τη μετρική γραμμή και να ψάξουν να βρουν χρήση. Έτσι έχουμε την επανεργοποίηση της γραμμής Αθηνών-Κορίνθου, την ανακατασκευή μετρικών διζελολομχανών και την προκήρυξη διαγωνισμού για την προμήθεια νέου τροχαίου υλικού. Ωραία πράγματα!

Αυτό όμως που με ενδοσίασε και με ώθησε να γράψω αυτή την επιστολή είναι η απόλυτα λογική, σωστά ιεραρχημένη, στροφή του ΟΣΕ στην εμπορική εκμετάλλευση της γραμμής. Οι παραλογοισμοί και οι πιέσεις του παρελθόντος που κρατούσαν ένα ολόκληρο δίκτυο που περνά έξω από τις περισσότερες βιομηχανικές εγκαταστάσεις της Πελοποννήσου και της Δυτικής Αττικής, μακριά από κάθε εμπορική δραστηριότητα φαίνεται ότι έχουν πάψει να υφίστανται.

Είναι μεγάλη αλήθεια ότι το εμπορευματικό έργο είναι σίγουρο έσοδο για κάθε σιδηρόδρομο και κάθε λογικού επιπέδου καλοσχεδιασμένη επένδυση προς αυτή την κατεύθυνση, αποφέρει πάντα καθαρό κέρδος. Κι αυτό διότι η μεταφορά εμπορευμάτων δεν απαιτεί ούτε υψηλές ταχύτητες ούτε πανάκριβη υποδομή όπως αυτή των επιβατών.

Θα ήθελα λοιπόν να συγχαρώ τον ΟΣΕ που 'το παλεύει'. Ας μου επιτραπεί όμως με την ταπεινή μου ιδιότητα του 'απλού σιδηροδρομόφιλου' (που όμως έχει διαβάσει και δει αρκετά...) να επισημάνω κάποια δέματα και να προτείνω κάποιες σκέψεις μου:

Για το εμπορευματικό έργο:

Εμπορευματικό έργο υπάρχει, ή μπορεί να υπάρξει, πολύ. Ο σιδηρόδρομος περνάει όπως ανέφερα παραπάνω, μέσα ή δίπλα από τις βιομηχανικές περιοχές της Δ. Αττικής και της Πελοποννήσου. Τουλάχιστον λοιπόν πετρέλαια, και σκραπ μέταλλα ή ανακυκλώσιμα υλικά, αγροτικά προϊόντα, μηχανήματα, υλικά διάφορα και δέματα μπορούν να μεταφερθούν άμεσα καθότι δεν χρειάζεται κάποιος ιδιαίτερος τύπος τροχαίου υλικού.

Η δημιουργία ενός κλάδου της γραμμής από το ΣΣ Ελευσίνας μέχρι τη Χαλυβουργική θα προσέθετε και προϊόντα σιδήρου στο εμπορευματικό έργο της γραμμής. Ο παραπάνω κλάδος επίσης θα μπορούσε να φτάσει και μέχρι το λιμάνι της Ελευσίνας. Εκεί ειδικών προδιαγραφών βαγόνια μπορούν να φορτώνονται σε μια απλή κατάλληλα τροποποιημένη με ράγες 'μαούνα' για τη μεταφορά της λυματολάσπης από την Ψιτάλλεια. Ο δόρυβος γύρω από αυτό το υλικό έχει κατακαθήσει όμως δεν νομίζω ότι η σιγή αυτή θα διατηρηθεί... Δεν έχω ακούσει να έχει βρεθεί κάποια λύση για το συγκεκριμένο δέμα.

Η γραμμή καταλήγει σε όλα τα λιμάνια της Πελοποννήσου. Καλαμάτα, Κυλίνη, Πάτρα, Κόρινθος, Ναύπλιο. Η μετρική γραμμή θα μπορούσε να μεταφέρει ακόμα και εμπορευματοκιβώτια (containers) με την προμήθεια κατάλληλου τροχαίου υλικού.

Η μεταφόρτωση κανονικού εύρους βαγονιών σε ειδικές πλατφόρμες στενότερου εύρους είναι κοινή πρακτική και απόλυτα σύννηδες στην Ευρώπη. Η εγκατάσταση που απαιτείται για τη μεταφόρτωση δεν είναι τίποτ' άλλο παρά μία ράμπα ενώ ο χρόνος μεταφόρτωσης δεν είναι παραπάνω από 5 λεπτά ανά βαγόνι. Είναι ένας εξαιρετικός τρόπος να επιτευχθεί ανέξοδα η εμπορευματική ενοποίηση ολοκλήρου του δικτύου.

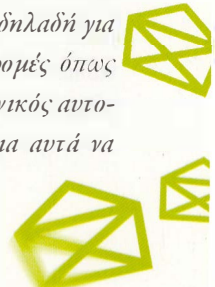
Μεταφορά αυτοκινήτων τέλος δεν είναι κάτι το ανέφικτο, χρησιμοποιείται ευρέως στα μετρικά δίκτυα της Ελβετίας. Με το κατάλληλο τροχαίο υλικό ο σιδηρόδρομος μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τις δεκάδες των αυτοκινητοβιομηχανιών που βρίσκονται στον Ασπρόπυργο και το Θριάσιο για την μεταφορά των οχημάτων στους κατά τόπους αντιπροσώπους τους στην Πελοπόννησο.

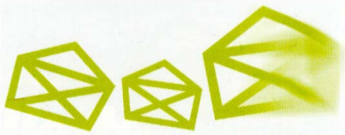
Επιβατικό έργο:

Η κανονικού εύρους υψηλών ταχυτήτων γραμμή κάποια μέρα θα φτάσει στην Πάτρα. Αυτό δεν μειώνει το επιβατικό έργο της υφιστάμενης μετρικής γραμμής που συνδέει όλα τα παραλιακά χωριά και τις πόλεις. Αντιθέτως θα έλεγα, το αυξάνει! Αρκεί να χρησιμοποιηθεί ως συμπληρωματικό, τοπικό δίκτυο, σωστά, με καλές ανταποκρίσεις και εύκολες μετεπιβιβάσεις.

Η ενοποίηση και απλοποίηση (για όνομα του Θεού ας γίνει κάτι γι' αυτό!) των εισιτηρίων είναι μεγίστης προτεραιότητας. Ο επιβάτης θα πρέπει να μπορεί να κόψει ένα εισιτήριο και να κάνει παράλληλα κράτηση της θέσέως του και στα δύο δίκτυα!

Τα rail-bus, κανονικού ή μετρικού εύρους, φαντάζομαι όλοι πλέον έχουμε καταλάβει ότι είναι καλά για αυτό που σχεδιάστηκαν δηλαδή για κοντινές προαστιακές αποστάσεις. Η χρήση τους σε διαδρομές όπως Αθήνα-Κόρινθος ή Κόρινθος-Πάτρα-Καλαμάτα είναι... Ελληνικός αυτοσχεδιασμός. Φαντάζομαι και ελπίζω σύντομα τα δρομολόγια αυτά να





εκτελούνται με κανονικούς ελκόμενους συρμούς με οκενοφόρο, κυλκείο και... τουαλέτα!

Θα πρέπει να ανακατασκευασθούν ή τουλάχιστον να ανακαινισθούν τα παλιά επιβατικά βαγόνια της μετρικής γραμμής. Με αυτόν τον τρόπο μπορούν να σχηματισθούν ελκόμενοι συρμοί ποιότητας που θα δώσουν μια ανάσα στα παραδουλεμένα intercity, έναντι των οποίων έχουν ένα σημαντικό πλεονέκτημα. Είναι μεταβλητού μεγέθους και χωρητικότητας ανάλογα της απαιτήσεων της στιγμής.

Με μεγάλη χαρά υποδεχθήκαμε στο τέλος του καλοκαιριού την επανενεργοποίηση της γραμμής Αθηνών-Κορίνθου και τα 'Λουτράκια'. Ακόμα κι έτσι όπως δούλευαν με τα δύο (!) δρομολόγια και τις εμφανείς δυσκολίες συνέχισης του ταξιδιού στη νέα αφετηρία Αγίων Αναργύρων, κάποιοι τα χρησιμοποιούσαν. Μεταξύ αυτών κι εγώ, τέσσερις φορές, στη διαδρομή Αγ.Αναργύροι-Νέα Πέραμος που κατοικώ. Τα σχόλια των κατοίκων Ν. Πέραμου: "η παλιά γραμμή βολεύει γιατί ο σταθμός είναι 5 λεπτά με τα πόδια σε αντίθεση με τον 'Προαστιακό' που δέλουμε 10 λεπτά με το αυτοκίνητο. Μακάρι όμως να ήταν τα δρομολόγια πιο συχνά. Εάν μάλιστα κατέλγε σε σταθμό 'μετρό' όλοι θα το χρησιμοποιούσαν". Από αυτά ορμώμενος σκέφτομαι πώς θα μπορούσε η μετρική να συνεχίσει από Αγίους Αναργύρους προς κάποιο σταθμό μετρό. Η γραμμή ούτως ή άλλως φτάνει μέχρι τα Μυκωνιάτικα όπου μπορεί να υπάρξει μετεπιβίβαση στο Προαστιακό σιδηρόδρομο. Μήπως από εκεί μπορεί να συνεχίσει ως τραμ (ντήζελ τραμ) κάτω από τη γέφυρα και μέσω της οδού Στρατηγού Καλλάρη να φτάσει έως το σταθμό του ΗΣΑΠ στα Κάτω Πατήσια; Το κόστος θα είναι μικρό, το μόνο που χρειάζεται είναι η στρώση των γραμμών από Μυκωνιάτικα μέχρι Κ. Πατήσια και η αγορά του τροχαίου υλικού που είναι απαραίτητη ούτως ή άλλως. Το όφελος; Άμεση σιδηροδρομική σύνδεση Αγ. Αναργύρων, Λιοσίων, Καματερού, Φυλής, Ασπροπύργου και λοιπών περιοχών μέχρι τα Μέγαρα με το κέντρο της Αθήνας.

Συννδιωμένοι να μουρμουράω και να γκρινιάζω για την απαξίωση του μετρικού δικτύου ακόμα ώρες-ώρες δεν μπορώ να πιστέψω ότι κάτι καλό γίνεται! Ακόμα και τώρα, γράφοντας αυτή την επιστολή, διαβάζοντας την ξανά, διαπιστώνω ανάμεικτα συναισθήματα! Φοβάμαι ότι ο ΟΣΕ έχει πολύ δουλειά να κάνει στο να ανακτήσει το χαμένο όνομα του 'φερέγγυου' συγκοινωνιακού φορέα. Παρά τις καλές προθέσεις θα χρειαστεί μεγάλη προσπάθεια από ολόκληρο το προσωπικό ώστε να φύγει η μουτζούρα του 'μουτζούρη' από το πρόσωπό του. Με άλλα λόγια θα πρέπει να κυνηγήσει τους πελάτες του αυτός, με μεθοδικότητα, διαφήμιση και σωστή αντιμετώπιση και όχι να περιμένει εκείνοι να τον χτυπήσουν την πόρτα. Στην πορεία αυτή εύχομαι οι κύριοι/κυρίες που ξεκίνησαν αυτήν την προσπάθεια να μην καταθέσουν τα όπλα. Εύχομαι να μην κουραστούν να προσπαθούν! Σας παρακαλούμε συνεχίστε να μας εκπλήσετε!

Γιάννης Χαζάπης

Κοιν: Πρόεδρο & Διευθύνοντα Σύμβουλο κυρίο Μπαλλά  
Περιοδικό Σιδηροτροχιά ΣΦΣ Αθηνών  
Θεσσαλονίκη 30 Νοεμβρίου 2006

Κύριοι,

Με την παρούσα θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε για την χρησιμοποίηση φωτογραφιών μας σε επίσημα έντυπα του Οργανισμού σας χωρίς να έχει προηγηθεί καμία συνεννόηση, ούτε να έχει δοθεί η άδειά μας.

Πιο συγκεκριμένα, στα επίσημα διαφημιστικά φυλλάδια του Οργανισμού σας επί τη ευκαιρία της Διεθνούς Εκθέσεως Θεσσαλονίκης υπάρχουν φωτογραφίες μας οι οποίες έχουν δημοσιευθεί χωρίς την συγκατάθεσή μας και χωρίς εμείς να έχουμε παραχωρήσει τις φωτογραφίες αυτές. Το ίδιο συμβαίνει και με την έκδοση του rail and cargo (L&M 7/08/06) στο οποίο υπάρχουν και εκεί φωτογραφίες μας.

Οι φωτογραφίες οι οποίες έχουν χρησιμοποιηθεί αυθαίρετα και χωρίς την άδειά μας είναι οι ακόλουθες:

1. Περιοδικό L&M 7/08/06 στην πρώτη σελίδα. Αναφέρεται ψευδώς ότι οι φωτογραφίες του κειμένου είναι κάποιου κυρίου Γεώργιου Διαμαντιάκη, ενώ η φωτογραφία της πρώτης σελίδας του αφιερώματος στον ΟΣΕ είναι του κυρίου Σπύρου Νικολόπουλου και έχει αντιγραφεί χωρίς έγκριση από το περιοδικό Σιδηροτροχιά τεύχος 27 Ιουνίου 2005 σελίδα 37, έκδοσης του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου Αθηνών.

2. Επίσημο έντυπο του οργανισμού σας επί τη ευκαιρία της Διεθνούς Εκθέσεως Θεσσαλονίκης με τίτλο 'Νέα σύγχρονη αναπτυξιακή πορεία'.

Οι φωτογραφίες του άρθρου 'νέα σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών - Κορίνθου' σελίδες 32-33, έχουν αντιγραφεί χωρίς έγκριση από αντίστοιχο άρθρο του περιοδικού Σιδηροτροχιά τεύχος 27 Ιουνίου 2005 σελίδες 14-17 και χωρίς να ζητηθεί άδεια από τον φωτογράφο κύριο Βασίλη Χωριάτη.

Στο ίδιο έντυπο, στο άρθρο της σελίδας 45 'Το τρένο είναι μέρος της φύσης' η φωτογραφία Νο1 στην κοιλιάδα του Νέστον έχει αντιγραφεί χωρίς έγκριση από το περιοδικό Σιδηροτροχιά τεύχος 29 Ιουνίου 2006 σελίδα 49, αφιέρωμα στην κοιλιάδα του Νέστον και χωρίς πρώτα να έχει ζητηθεί η άδεια από τον φωτογράφο Νικόλαο Παπαλέτο.

Όπως και εσείς γνωρίζετε, σύμφωνα με τον νόμο, η χρησιμοποίηση φωτογραφιών ή κειμένων χωρίς την έγγραφη άδεια του κατόχου τους αποτελεί κλοπή πνευματικής ιδιοκτησίας. Επίσης και στο περιοδικό Σιδηροτροχιά αναφέρεται ρητά ότι απαγορεύεται η μερική ή ολική αναδημοσίευση κειμένων ή φωτογραφιών χωρίς την γραπτή άδεια του εκδότη. Δεν είναι λοιπόν αποδεκτό ο οργανισμός σας να χρησιμοποιεί φωτογραφίες χωρίς πρώτα να έχει ζητήσει την άδεια των κατόχων τους και ακόμα στην αναδημοσίευση που έγινε η ποιότητα της εκτύπωσης των ανωτέρω φωτογραφιών να είναι κάτω του μετρίου.

Ποτέ στο παρελθόν δεν έχουμε αρνηθεί να δώσουμε αφιλοκερδώς φωτογραφίες στον ΟΣΕ ή και σε σωματεία των εργαζομένων του προκειμένου αυτοί να εκδώσουν ημερολόγια, κάρτες ή διαφημιστικά. Το μόνο που ζητάμε ως αντάλλαγμα είναι μία εκ των προτέρων συνεννόηση και η αναγραφή του ονόματος του φωτογράφου. Θεωρούμε ότι οι

**Προς: Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος**

Υπ' όψιν: Τμήματος Δημοσίων σχέσεων





παραπάνω ενέργειες δεν εκφράζουν τον οργανισμό σας αλλά και ούτε αρμόζουν στο κύρος του.

Με δεδομένη την συμπάθειά μας προς τον ΟΣΕ αναμένουμε την απάντησή σας.

Με εκτίμηση

Νικόλαος Παπαλέτσος, Ηλεκτρολόγος Μηχανικός ΤΕΕ  
Σπύρος Νικολόπουλος, Επιχειρηματίας  
Βασίλειος Χωριάτης, Ιδιωτικός Υπάλληλος

## Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός πρέπει να μείνει στην πόλη των Τρικάλων

Εδώ και καιρό στα Τρίκαλα γίνεται κουβέντα για τη μεταφορά της γραμμής και του σιδηροδρομικού σταθμού εκτός της πόλης. Για την προώθηση της λύσης αυτής πρωτοστατεί τελευταία ο δήμαρχος Τρικάλων και μάλιστα διοργάνωσε πρόσφατα σύσκεψη με τους μηχανικούς του ΟΣΕ κ. Μανιάτη και κ. Καρανδενό. Το περίεργο είναι ότι, όπως τουλάχιστον γράφτηκε στον τοπικό τύπο, οι μηχανικοί του ΟΣΕ βιάστηκαν να συμφωνήσουν με τις περιέργες απόψεις του δημάρχου, που στηρίζονται σε ανακριβή στοιχεία και δεν λαμβάνουν υπ' όψη το γεγονός ότι μόλις έξι χρόνια πριν κατασκευάστηκε νέος σταθμός που στοίχισε πάνω από ένα δισεκατομμύριο δραχμές, ενώ τις μέρες αυτές κατασκευάζονται στην πόλη δύο ανισόπεδες διαβάσεις κόστους μερικών ακόμα δισεκατομμυρίων. Η κοπή γνώμη στα Τρίκαλα είναι ανάστατη γιατί όλοι εδώ γνωρίζουν ότι επιχειρείται να προωθηθούν τα ιδιοτελή συμφέροντα των λίγων σε βάρος της εξυπηρέτησης των πολλών. Είναι βέβαιο ότι η απομάκρυνση των γραμμών τελικά θα ζημιώσει την πόλη μας, ενώ δεν θα προσφέρει τίποτα στο θέμα της ασφάλειας, αφού απλά τα ατυχήματα θα εξακολουθήσουν να συμβαίνουν λίγο πιο μακριά από τα σημεία που γίνονται σήμερα. Τα τελευταία δύο θανατηφόρα ατυχήματα συνέβησαν άλλωστε εκτός της πόλης. Το ένα στο Φλαμουλί και το άλλο στα Μεγάλα Καλύβια. Υπάρχει λοιπόν λύση; Η λύση υπάρχει και, ασφαλώς, είναι αυτή που εφαρμόστηκε σε όλο τον προηγμένο κόσμο, δηλαδή η κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων. Ήδη κατασκευάζονται όπως προαναφέρθηκε δύο πολυδάπανες ανισόπεδες διαβάσεις η μία στα Σαράγια και η άλλη στο Γκαζέλο. Όταν ξεκίνησε το έργο της ανακαίνισης της γραμμής, ο ΟΣΕ δέλησε να κατασκευάσει υπερυψωμένη ανισόπεδη διάβαση στην οδό Πύργου, αλλά υπήρξαν τότε αντιδράσεις των περιοίκων και το έργο δεν έγινε ποτέ με αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους τρεις άνθρωποι στη συγκεκριμένη διάβαση ως τώρα. Στο σημείο αυτό υπάρχει και το πρόβλημα του συγχρονισμού των οδικών φαναριών με το σύστημα ΑΣΙΔ, πρόβλημα που ο ΟΣΕ ανεξήγητα αρνείται, παρά την πρόταση του δήμου, να λύσει. Είναι καιρός να ξαναμελετηθεί το θέμα της ανισόπεδης διάβασης του Πύργου με την υπογειοποίηση ίσως της οδού Πύργου. Με τα χρήματα που χρειάζονται για τη μεταφορά της γραμμής έξω από την πόλη και την κατασκευή νέου σταθμού, μπορούν να γίνουν ανισόπεδες όλες οι διαβάσεις που χρησιμοποιούνται σήμερα από τα αυτοκίνητα και να κατασκευαστούν μικρές ανισόπεδες διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων απέναντι σε κάθε κάθετο δρόμο της οδού Μετεώρων, η οποία είναι παράλληλη προς τις γραμμές. Οι διαβάσεις αυτές μπορούν να γίνουν εύκολα γιατί η γραμμή είναι ήδη αρκετά υπερυψωμένη, περίπου δύο μέτρα

σε σχέση με το κατάστρωμα της Μετεώρων. Ακόμα και η υπογειοποίηση της γραμμής στη συγκεκριμένη περιοχή είναι οικονομικά συμφερότερη από τη δημιουργία νέας χάραξης και το κτίσιμο νέου σταθμού εκτός της πόλης.

Σε όλη την Ευρώπη οι σιδηροδρομικοί σταθμοί είναι πάντα κοντά στο κέντρο των πόλεων, γιατί αυτό βοηθάει στη λειτουργία των ίδιων των πόλεων. Οι κάτοικοι είτε με τις αστικές συγκοινωνίες είτε με τα πόδια είτε με τα ποδήλατά τους φθάνουν εύκολα στο σταθμό για να πάνε με το τρένο στην εργασία τους. Τελευταία και ο δήμος Τρικαίων έκανε μία εκδήλωση για να δείξει τον τρόπο που μπορεί να συνδυαστεί το ποδήλατο με το τρένο. Πως όμως θα γίνει αυτό αν πάμε το σταθμό έξι χιλιόμετρα έξω από την πόλη; Το πιθανότερο είναι ότι θα πάρουν αξία τα οικοπέδα σε εκείνη την περιοχή, όπως ακριβώς γίνεται σήμερα στις περιοχές της Αττικής που βρίσκονται κοντά στους σταθμούς του προαστιακού σιδηροδρόμου.

Το τρένο είναι το μεταφορικό μέσο του μέλλοντος. Είναι το πιο οικολογικό, το πιο οικονομικό, το πιο ασφαλές και γενικότερα το πιο ανθρωπινό μεταφορικό μέσο. Μετά από λίγα χρόνια η διαδρομή από τα Τρίκαλα ως το κέντρο της Αθήνας θα γίνεται σε λιγότερο από τρεις ώρες. Σήμερα γίνεται σε τέσσερις ώρες. Από τον ερχόμενο Δεκέμβριο σύμφωνα με πληροφορίες ξεκινούν τα απευθείας δρομολόγια και προς τη Θεσσαλονίκη, τα οποία το καλοκαίρι θα μπορούν οι κάτοικοι της πόλης μας να τα χρησιμοποιούν και για τις ημερήσιες εξορμήσεις τους στις ακτές της Πιερίας όπως κάνουν μέχρι τώρα οι Λαρισαίοι. Η μελλοντική επέκταση της γραμμής προς Γρεβενά Κοζάνη Φλώρινα και προς Γιάννενα Ηγουμενίτσα θα δώσει τη δυνατότητα της εύκολης μετακίνησης και προς αυτές τις περιοχές και θα καταστήσει τα Τρίκαλα συγκοινωνιακό κόμβο με όλες τις αναπτυξιακές προοπτικές που συνεπάγεται το γεγονός αυτό. Αν εμείς αντί να προσπαθήσουμε να εκμεταλλευτούμε τα πλεονεκτήματα που δίνει ο σιδηρόδρομος για την καλύτερευση της ζωής των κατοίκων της πόλης μας, απλά ασχολούμαστε με τη μετακίνηση των γραμμών προς τα έξω είναι βέβαιο ότι θα καταφέρουμε μετά από λίγο να κίτσει μια νέα συνοικία γύρω από το νέο σταθμό και με την ίδια λογική θα λέμε και πάλι ότι οι γραμμές διχοτομούν τη νέα συνοικία και ο φαύλος κύκλος θα συνεχίζεται αιωνίως, χωρίς ποτέ να έχουμε οριστική λύση του προβλήματος. Λένε ότι μετά την κατασκευή της σιδηροδρομικής Εγνατίας θα περνούν από τα Τρίκαλα 60 δρομολόγια ημερησίως. Ακόμα και έτσι να είναι, αν όλες οι διαβάσεις γίνουν ανισόπεδες και η γραμμή ηλεκτροκινήσει, η διέλευση των συρμών από την πόλη θα είναι ότι είναι ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος για την Αθήνα. Εκεί όσοι μένουν κοντά στους σταθμούς του ηλεκτρικού και του προαστιακού αισθάνονται προνομιούχοι γιατί μπορούν να μετακινούνται εύκολα. Το ίδιο εύκολα δέλουν να μετακινούνται και οι κάτοικοι των Τρικάλων και δεν είναι διατεθειμένοι να δεχθούν την απομάκρυνση του σιδηροδρομικού σταθμού από την πόλη, ενέργεια που εξυπηρετεί τα ιδιοτελή συμφέροντα των λίγων σε βάρος των πολλών. Η κοινωνία θα ανυψώσει και ήδη δημιουργείται και στα Τρίκαλα Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου για να εκφράσει τη θέληση των Τρικαλιτών να έχουν το σταθμό τους στο σημείο που λειτουργεί τα τελευταία 120 χρόνια, ώστε να εξακολουθήσει το τρένο να εξυπηρετεί αποτελεσματικά τους ίδιους και την πόλη γενικότερα.

Γκόργος Κρασιάς, Εκπαιδευτικός  
Κώστας Σιδέρης, Έμπορος  
e-mail: gkraniias@sch.gr



# TRAINOSE

## νέες υπηρεσίες

# Freight & Logistics

A stylized illustration of a train. The front engine is orange with blue outlines, and the freight train behind it is also orange with blue outlines. The train is moving from right to left. The background is a light green with a pattern of yellow circles and lines.

- Καθημερινή παράδοση Εμπορευμάτων σε Αθήνα - Θεσ/νίκη στις 5:00π.μ. και καθημερινά δρομολόγια σε όλη την Πελοπόννησο
- Μεταφορές σε όλη την Ελλάδα και το Εξωτερικό
- Παραλαβή/Παράδοση πόρτα - πόρτα
- Δυνατότητα Αποθήκευσης Εμπορευμάτων σε πολλές περιοχές της Ελλάδας
- Ολοκληρωμένες λύσεις αποθήκευσης και μεταφοράς με παρακολούθηση κωδικών ανά στρώση
- Ανταγωνιστικές τιμές

Μικροδέματα express ή τμηματικά, σε όλη την Ελλάδα

Παράδοση την επόμενη μέρα

Παρακολούθηση μικροδεμάτων από την παράδοση μέχρι την παραλαβή

35 εμπορικά δρομολόγια σε όλη την Ελλάδα καθημερινά