ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ - ΤΕΥΧΟΣ 31 - ΙΟΥΝΙΟΣ 2007

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

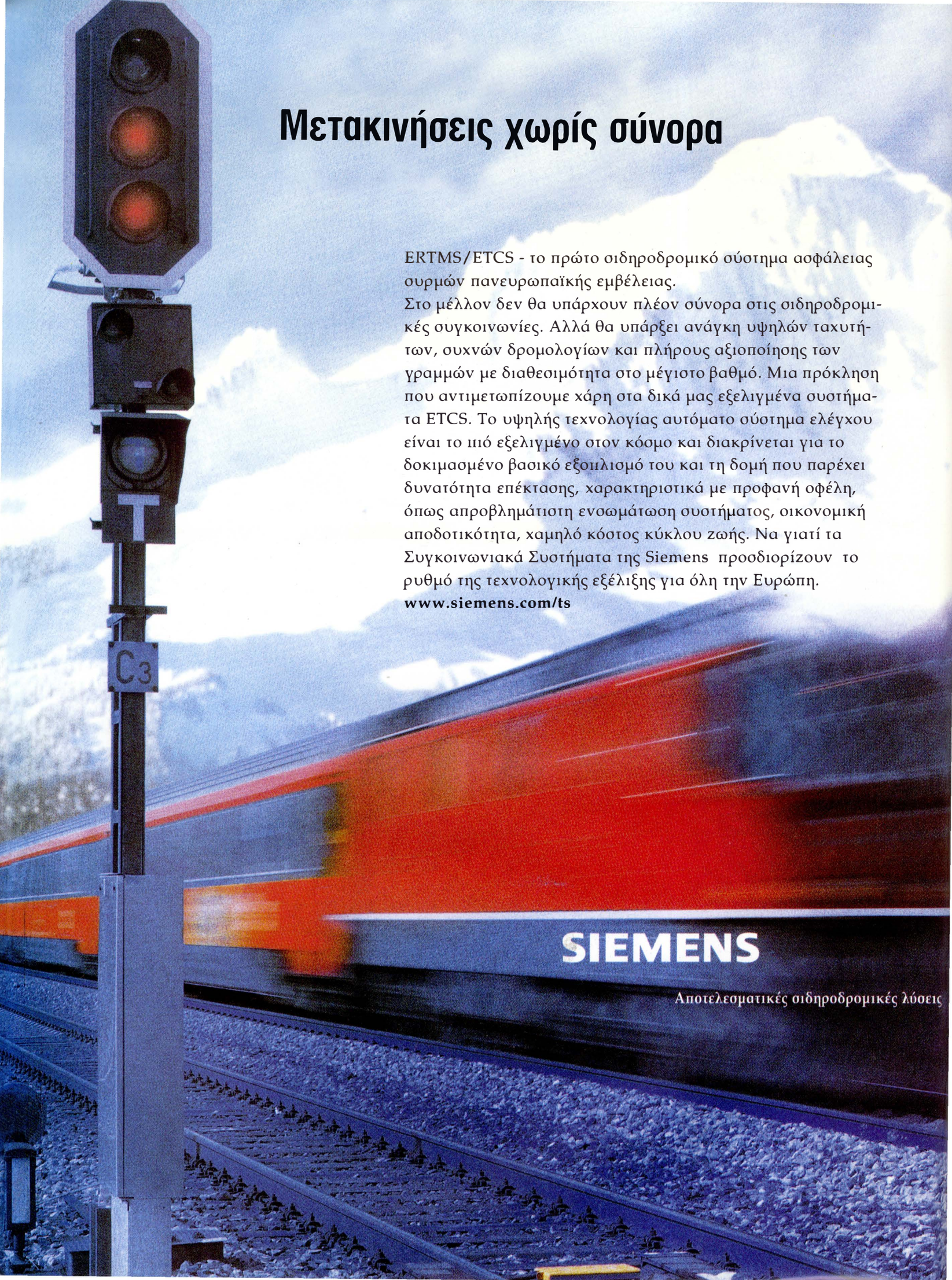
σιδηρόδρομοι ΟΤΟ Κόσοβο

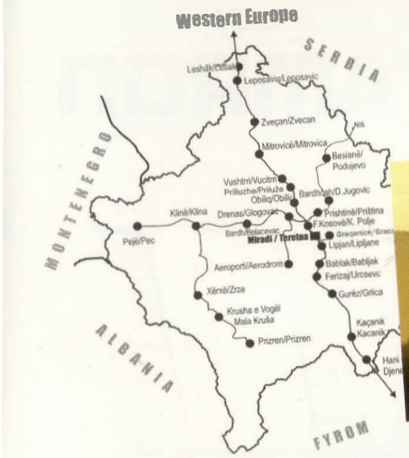
A/A MAN 2000

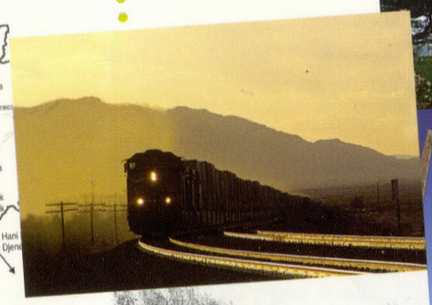
INTERMODAL
συνδυασμένες μεταφορές
από το καράβι στον πελάτη

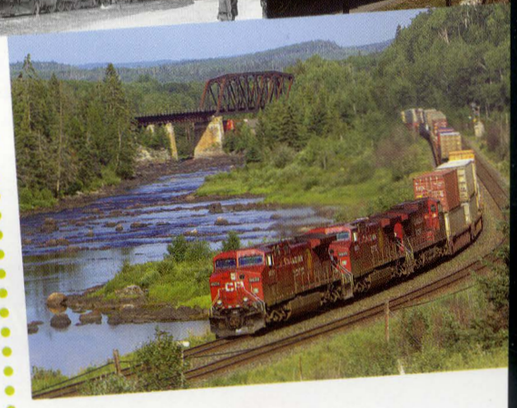
οδοντωτός
οι νέες αυτοκινητάμαξες

η ιστορία των "ελληνικών" 141R


Μετακινήσεις χωρίς σύνορα
ERTMS/ETCS - το πρώτο σιδηροδρομικό σύστημα ασφάλειας συρμών πανευρωπαϊκής εμβέλειας.
Στο μέλλον δεν θα υπάρχουν πλέον σύνορα στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες. Αλλά θα υπάρξει ανάγκη υψηλών ταχυτήτων, συχνών δρομολογίων και πλήρους αξιοποίησης των γραμμών με διαθεσιμότητα στο μέγιστο βαθμό. Μια πρόκληση που αντιμετωπίζουμε χάρη στα δικά μας εξελιγμένα συστήματα ETCS. Το υψηλής τεχνολογίας αυτόματο σύστημα ελέγχου είναι το ιιιό εξελιγμένο στον κόσμο και διακρίνεται για το δοκιμασμένο βασικό εξοιιλισμό του και τη δομή που παρέχει δυνατότητα επέκτασης, χαρακτηριστικά με προφανή οφέλη, όπως απροβλημάτιστη ενσωμάτωση συστήματος, οικονομική αποδοτικότητα, χαμηλό κόστος κύκλου ζωής. Να γιατί τα Συγκοινωνιακά Συστήματα της Siemens προσδιορίζουν το ρυθμό της τεχνολογικής εξέλιξης για όλη την Ευρώπη.
www.siemens.com/ts
C3
SIEMENS
Αποτελεσματικές σιδηροδρομικές λύσεις







Εξώφυλλο:
Αυτοκινητάμαξα τύπου MAN-2000 στο Σ.Σ. Βόλου, 29 Σεπτεμβρίου 2006 (φωτογραφία: Γιώργος Τόγιας)

Σαλόνι:
Συρμός μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της BNSF στο Williams Jct, Arizona, Η.Π.Α. (φωτογραφία: John Benner)

περιεχόμενα

λόγια του Συρμού **5** *editorial*

δραστηριότητες ΣΦΣ **6** *our activities*

σιδηροδρομικά νέα **10** *railway news*

Intermodal: συνδυασμένες μεταφορές **14** *Intermodal*

η ιστορία των "ελληνικών" 141R **24** *the Class 141R in Greece*

σιδηρόδρομοι στο Κόσοβο **34** *railways in Kosovo*

οι νέες Α/Α MAN 2000 **41** *the new MAN 2000 DMU*

φωτογραφίζοντας: από την Τρίπολη στον Δεσύλλα **46** *photography: from Tripolis to Desyllas*

ανάπτυξη δικτύου τραμ στον Πειραιά **52** *tram goes to Pireaus*

οδοντωτός: οι νέες αυτοκινητάμαξες **56** *Kalavryta: the new Rack DMU's*

βιβλίο **59** *new book*

επέκταση της γραμμής 3 του Μετρό **60** *Metro's line 3 extension*

index

ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ
ΤΕΥΧΟΣ 31/ΙΟΥΝΙΟΣ 2007

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

Συντακτική Ομάδα
Αρτέμης Κλώνος
Σπύρος Κωνσταντόπουλος
Σπύρος Νικολόπουλος
Γιώργος Τόγιας
Σπύρος Φασούλας
Νίκος Φώτης
Γιώργος Χανδρινός

Συνεργάτες τεύχους
Στέφανος Γουλάκος
Νίκος Καντήρης
Νίκος Παπαλέτσος
Α.Ι.Φ.
Ιωσήφ Σιμαντώφ
Βασίλης Χωριάτης
John Benner
Erich Charwat
Richard Hart
David Kamerman
John Rice
Dave Toussaint

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.

λόγιατουσυρμού

Αγαπητοί συνταξιδιώτες...

Πάνε περίπου είκοσι χρόνια από την πρώτη επίσκεψη που πραγματοποίησα σιδηροδρομικώς σε ευρωπαϊκή χώρα. Αυτό που είχα αντικρίσει ήταν πρωτόγνωρο: τεράστιοι σταθμοί, ηλεκτροκινούμενα τρένα, μετρό, τραμ, προαστιακός, ένα πραγματικό "πολιτισμικό σοκ" για κάποιον που μέχρι τότε γνώριζε μόνο την ελληνική πραγματικότητα στον τομέα των μεταφορών. Εκείνο που μου είχε κάνει επίσης εντύπωση ήταν κάποια περίεργα πολύχρωμα σχέδια σε τοίχους, αργότερα σε μηχανές, σε βαγόνια, σε σταθμούς...

Graffiti έμαθα πως ονομαζόταν αυτή η μόδα, δηλαδή όποιος θέλει παίρνει μερικά χρώματα σε σπρεϊ και αρχίζει να "ζωγραφίζει" ότι του κατέβει, όπου βρει. Έκανα μια σκέψη, λες να έρθει αυτή η μόδα και στη χώρα μου, α μπα δε νομίζω...

Δυστυχώς διαψεύστηκα. Σήμερα όχι μόνο αυτή η μόδα ήρθε και καθιερώθηκε, αλλά απέκτησε και παραβατικό χαρακτήρα. Συστήνονται ολόκληρες ομάδες, από νεαρούς κυρίως (δεν χρησιμοποιώ τον όρο συμμορίες), παρακολουθούν τους στόχους τους, ειδικά τα σιδηροδρομικά οχήματα, και επιτίθενται. Αυτή τη στιγμή η κατάσταση είναι εκτός ελέγχου, δεν υπάρχει σχεδόν ούτε ένα βαγόνι στον ΟΣΕ που να μην έχει "βιασθεί" από τους γκραφιτάδες. Πολλοί ευσυνείδητοι υπάλληλοι του ΟΣΕ προσπάθησαν, όπου αντιλήφθηκαν να γίνονται τέτοιες πράξεις, να τις εμποδίσουν θέτοντας τους εαυτούς τους σε κίνδυνο, μιας και όπως είπαμε, πρόκειται για ομάδες. Εισέπραξαν πέτρες, απειλές, βρισιές, προπηλακισμούς.

Άραγε, μπορούμε πλέον να υποστηρίζουμε ότι ο σιδηρόδρομος "δένει" απόλυτα με το περιβάλλον, αφού η προσωπικότητα των οχημάτων έχει αλλοιωθεί με μουντζούρες, καρικατούρες, συνθήματα και χίλια δυο άλλα κωμικοτραγικά σχέδια?

Άραγε, μπορούμε να απολαύσουμε το ταξίδι που όλοι δικαιούμαστε, όταν το παράθυρο που στεκόμαστε, αντί να είναι πύλη εικόνων και συναισθημάτων από τη μαγεία που απλόχερα προσφέρει το ελληνικό τοπίο, απλά δεν βλέπουμε τίποτα γιατί κάποιος το έβαψε?

Δεν θα ξεχάσω πρόσφατα στο σταθμό του Μενιδίου ένα μηχανοδηγό να προσπαθεί με στουπιά και πετρέλαιο να καθαρίσει μια δηζελάμαξα εμπορικής αμαξοστοιχίας που μόλις είχε "τραυματιστεί" από τις υπογραφές κάποιων (ΔΗ 507). Μπράβο σου φίλε Αντώνη...

Η όλη αυτή κατάσταση οφείλει να αντιμετωπιστεί γενικότερα και με γενναίες αποφάσεις.

Οφείλουμε στο σημείο αυτό να συγχαρούμε την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕ για την πολιτική που πρώτη εφάρμοσε (και την οποία ακολουθεί αυτή τη στιγμή και ο ΗΣΑΠ και το ΤΡΑΜ): όχημα με graffiti δεν κινείται...αποσύρεται και καθαρίζεται άμεσα.

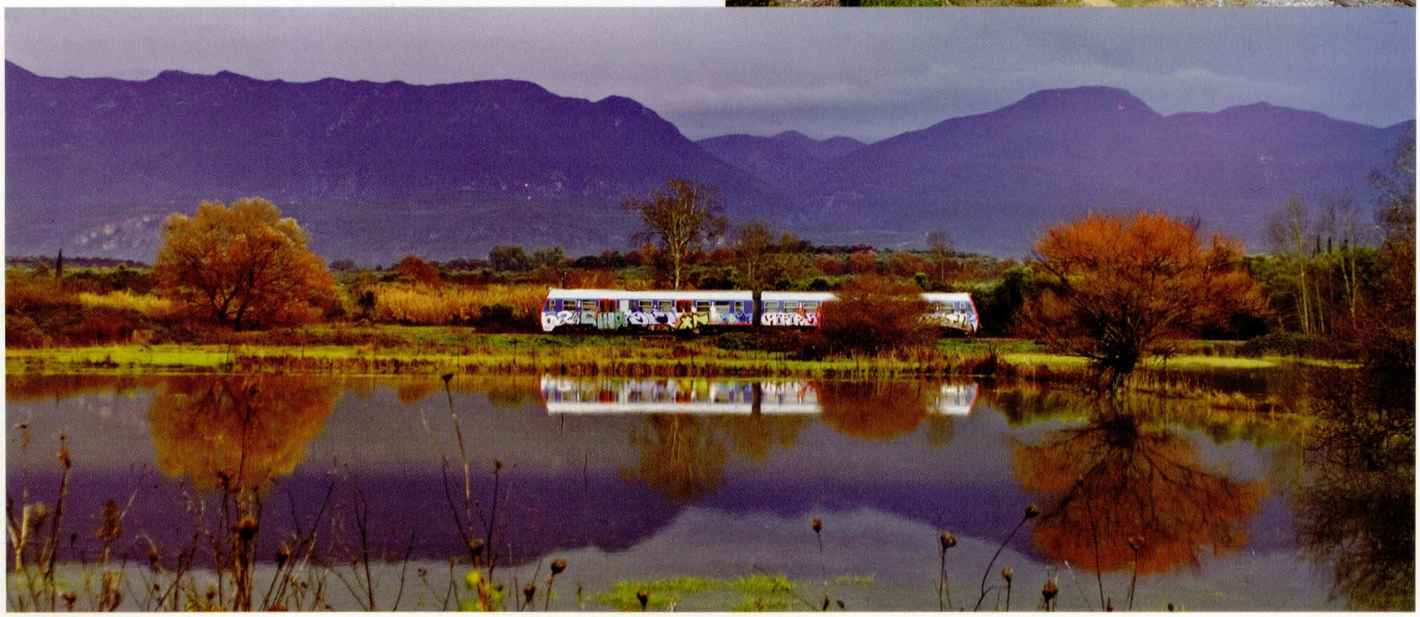
Μόνο ο ΟΣΕ παρέμεινε έρμαιο και θύμα της κατάστασης αυτής.

Πρέπει ο ΟΣΕ αλλά και η Πολιτεία γενικότερα να προστατεύσει το υλικό του, το προσωπικό του, αλλά και τους άμυαλους αυτούς γκραφιτάδες που, για να πετύχουν το σκοπό τους αδιαφορούν για τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν (κινήσεις συρμών, ύπαρξη ρεύματος)

Αυτές τις σκέψεις μου ήθελα να μοιραστώ μαζί σας αγαπητοί συνταξιδιώτες. Ελπίζω να μη σας κούρασα και κάποιοι, κάποτε, να ευαισθητοποιηθούν και να δώσουν μια λύση.

ο πρόεδρος του ΔΣ

Παναγιώτης Κακαβάς



Εκλογές ΣΦΣ

Οι καθιερωμένες ετήσιες αρχαιρεσίες του συλλόγου μας για την ανάδειξη του νέου Διοικητικού Συμβουλίου, διεξήχθησαν με επιτυχία και σε ήρεμο εκλογικά κλίμα την Κυριακή 21 Ιανουαρίου 2007.

Η συμμετοχή των μελών μας ήταν εντυπωσιακή, μετά την καταμέτρηση των ψήφων και την κατανομή των αρμοδιοτήτων, το Διοικητικό Συμβούλιο διαμορφωθεί ως εξής: Παναγιώτης Κακαβάς (πρόεδρος), Σπύρος Παπανδρεάδης (αντιπρόεδρος), Βασίλης Χωριάτης (γραμματέας), Στέφανος Πολυκράτης (ταμίας), Γιώργος Χανδρινός (μέλος) και Ιωάννης Μεταξάς (αναπληρωματικό μέλος). Ο απελθών αλλά και μακροβιότερος πρόεδρος του συλλόγου (6 χρόνια) Πέτρος Ράλλης μέσα σε φορτισμένη συγκινησιακά ατμόσφαιρα και καταχειροκροτούμενος, ευχήθηκε κάθε επιτυχία στο νέο Δ.Σ. και υπεσχέθη την αμέριστη συμπαράστασή του.

Στιγμιότυπο από τη Γενική Συνέλευση της 21ης Ιανουαρίου.
Φωτογραφία: Σπύρος Νικολόπουλος

Η βράβευση του Κου Μακαντάση και της Κας Κουτρουμπά.
Φωτογραφίες: Σπύρος Νικολόπουλος

Ίδρυση νέου Συλλόγου

Ο σύλλογός μας το Σάββατο 4 Φεβρουαρίου 2007, παρευρέθη τιμής ένεκεν στην ίδρυση του νέου συλλόγου Φίλων Του Οδοντωτού με έδρα το Διακοφτό. Τον σύλλογό μας εκπροσώπησε το μέλος μας Σπύρος Νικολόπουλος ο οποίος και μετέφερε τις ευχές του Δ.Σ. του Σ.Φ.Σ., καθώς και την αμέριστη υποστήριξη στο έργο τους από τον σύλλογό μας. Δυστυχώς το Δ.Σ. του συλλόγου μας δεν μπόρεσε να παραβρεθεί διότι την επομένη ημέρα είχε προγραμματισθεί η ετήσια κοπή της πίτας του συλλόγου μας στο Λουτράκι και ο φόρτος οργάνωσης της εκδήλωσης-εκδρομής ήταν υψηλός. Είμαστε όμως σε συνεχή επαφή με τον νέο σύλλογο και φυσικά κοινές εκδηλώσεις.

Φίλοι του Οδοντωτού στην ίδρυση του ομώνυμου συλλόγου.
Φωτογραφία: Αρτέμης Κλώνος

Ετήσιο κοπή πίτας - Εκδρομή του ΣΦΣ στο Λουτράκι

Με επιτυχία διεξήχθη η ετήσια κοπή πίτας-εκδρομή και αυτή την χρονιά στο πανέμορφο Λουτράκι. Η εκδήλωση έγινε την Κυριακή 5 Φεβρουαρίου 2007 σε κοσμικό κέντρο της πόλης στην οποία ο σύλλογός μας έφτασε με νοικιασμένη αμαξοστοιχία του μετρικού δικτύου τύπου ΜΑΝ 1. Παραβρέθηκαν άνω των 200 μελών του συλλόγου μας καθώς και πλήθος προσκεκλημένων. Με την παρουσία τους μας τίμησαν ο Κος Μακαντάσης, Διευθύνων Σύμβουλος ΕΔΙΣΥ, η Κα Κουτρουμπά, Διευθύνουσα σύμβουλος ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο τέως Γενικός Δ/ντής Επιβατών Κος Φροσύνης, καθώς και εκπρόσωποι των σωματείων Μηχανοδηγών και Ηλεκτρολόγων του ΟΣΕ. Το Δ.Σ. του συλλόγου μας , τιμώντας τους με αυτόν τον τρόπο για το έργο τους στον ΟΣΕ ,απέδωσε αναμνηστικές πλακέτες στον Κο Μακαντάση και την Κα Κουτρουμπά και τους ευχαρίστησε για την πολύτιμη βοήθεια και συνεργασία τους μαζί μας .Ετιμήθει επίσης και το αξιόλογο μέλος μας Κος Καραμάνης, γνωστό σε όλους μας για την πολύχρονη σιδηροδρομική ιστορική έρευνα που διεξάγει. Η επιστροφή στην Αθήνα έγινε αργά το απόγευμα.

Διαγωνισμός EcoCity

Στις αρχές Μαΐου ολοκληρώθηκε ο διαγωνισμός του ECOCITY με θέμα την ευαισθητοποίηση των μαθητών γυμνασίου και λυκείου για οικολογική μετακίνηση. Ο σύλλογός μας, για την πολύτιμη συνεισφορά του, έγινε αποδέκτης αναμνηστικής πλακέτας και διπλώματος.

Εκδήλωση Δήμου Κηφισιάς

Την Κυριακή 20 Μαΐου, ο σύλλογός μας με δικό του περίπτερο συμμετείχε σε εκδήλωση-έκθεση του δήμου Κηφισιάς που έλαβε χώρα στο πάρκο μπροστά από σταθμό του ΗΣΑΠ. Πλήθος κόσμου επισκέφθηκε το περίπτερό μας και το ενδιαφέρον του για τα σιδηροδρομικά θέματα καθώς και για τις δραστηριότητές μας υπήρξε έντονο. Την παράσταση όμως έκλεψε η μεγάλη σιδηροδρομική μακέτα που είχαμε στο περίπτερο καθώς πολλά παιδάκια είχαν την πρώτη τους εμπειρία με ένα τραίνο-παιχνίδι. Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε θερμά τον δήμο Κηφισιάς για την πρόσκλησή του καθώς και τον Ιωάννη Χαζάπη για τον δανεισμό της μακέτας.

Εκδρομή Αγίου Πνεύματος

Με επιτυχία έγινε η εκδρομή που οργάνωσε ο Σ.Φ.Σ. το τριήμερο του Αγίου Πνεύματος στην Φλώρινα-Λίμνες Πρέσπες και Κοζάνη. Οι εκδρομείς αναχώρησαν το

Το περίπτερο του ΣΦΣ στο Άλσος Κηφισιάς. Φωτογραφία: Σπύρος Νικολόπουλος

βράδυ της Παρασκευής 25 Μαΐου με την αμαξ/χία 504 για Θεσσαλονίκη. Το πρωί του Σαββάτου 26 Μαΐου, ναυλωμένη αμαξ/χία αποτελούμενη από την μουσειακή ντηζελάμαξα ALSTHOM A-367, μία φορτάμαξα και δύο επιβατάμαξες αναχώρησε για την πόλη της Φλώρινας. Έπειτα από την τακτοποίησή μας στο ξενοδοχείο, η εκδρομική αμαξ/χία αναχώρησε για τον ακριτικό σταθμό του Νέου Καύκασου όπου και παρέμεινε για αρκετή ώρα. Το βράδυ της ίδιας ημέρας ο σύλλογος παρέθεσε γεύμα στους εκδρομείς σε ταβέρνα στο χωριό Αμμοχώρι. Τα πλούσια εδέσματα, το άφθονο κρασί αλλά και η "ζωντανή" μουσική γρήγορα ανέβασε το κέφι στα ύψη σε όλους μας.

Την Κυριακή 27 Μαΐου πραγματοποιήθηκαν δυο εκδρομές.

Η πρώτη ήταν καθαρά σιδηροδρομικής φωτογράφησης, για τους εραστές του τραίνου, με προορισμό την Κοζάνη, με ενδιάμεσες φωτογραφικές στάσεις και γεύμα στην πόλη της Κοζάνης. Η επιστροφή στην πόλη της Φλώρινας έγινε αργά το απόγευμα.

Η δεύτερη ήταν καθαρά περιηγητικού χαρακτήρα και είχε ως προορισμό τις πανέμορφες Πρέσπες. Με μισθωμένο λεωφορείο, οι εκδρομείς επισκέφθηκαν το νησάκι του Αγίου Αχιλλείου, τα χωριά Ψαράδες και Άγιος Γερμανός για να καταλήξουν σε γραφικό ταβερνάκι στις όχθες της Μικρής Πρέσπας.

Ακολούθησε γεύμα που παρέθεσε ο σύλλογος και σχετικό γλέντι. Η επιστροφή στην πόλη της Φλώρινας έγινε αργά το απόγευμα.

Την Δευτέρα ανήμερα του Αγίου Πνεύματος έγινε η επιστροφή των εκδρομέων αργά το απόγευμα στην Αθήνα με τις αμαξ/χίες 738 και 501. Οι εκδρομείς αποχώρησαν ενθουσιασμένοι και με αίτημα να επαναληφθεί λίαν συντόμως ανάλογη εκδρομή.

Το Δ.Σ. του συλλόγου ευχαριστεί θερμά την Διοίκηση του ΟΣΕ για την άμεση ανταπόκριση τους για την διεξαγωγή της εκδρομής, καθώς και το προσωπικό της εκδρομικής αμαξ/χίας για την εξυπηρέτηση των εκδρομέων. Επίσης ευχαριστούμε θερμά τους Κους Πέτρο Ράλλη και Κώστα Καζαντζίδη για την ουσιαστική βοήθειά τους στην επιτυχή οργάνωση της εκδρομής.

Εκδρομείς ποζάρουν για τις καθιερωμένες αναμνηστικές φωτογραφίες μπροστά από την A-367 (πάνω) και μπροστά από τον σημαφόρο στα σύνορα Ελλάδος-FYROM (κάτω). Φωτογραφίες: Βασίλης Χαριάτης

Τέλος θα θέλαμε να τονίσουμε πως ο αριθμός των εκδρομέων υπερέβαινε τους 70, με την πλειοψηφία εξ αυτών από την πόλη της Αθήνας, αλλά και με συμμετοχές από την Θεσσαλονίκη, την Ζάκυνθο, το Ξυλόκαστρο και την μακρινή Αλεξανδρούπολη.

Πρόγραμμα της Κοινωνίας της Πληροφορίας

Ολοκληρώθηκε με επιτυχία από τον σύλλογό μας η 1η φάση του 1ου υποέργου για το πρόγραμμα της κοινωνίας της πληροφορίας στις 15 Φεβρουαρίου 2007. Το έργο έχει περάσει στην φάση της διεξαγωγής διαγωνισμού και στην κατάθεση προσφορών για το 2ο μέρος που αφορά την ψηφιοποίηση- αρχειοθέτηση- κωδικοποίηση του υλικού που παρέδωσε ο σύλλογός μας.

Το 2ο υποέργο θα λάβει σάρκα και οστά στο κυλικείο του κλειστού σταθμού Πελοποννήσου, ο οποίος έχει διαμορφωθεί κατάλληλα, χώρο τον οποίο έχει επινοικιάσει ο σύλλογός μας και θα διαρκέσει 18 μήνες.

Το πρόγραμμα τής Κοινωνίας τής Πληροφορίας στον Σύλλογό μας

Προς ικανοποίηση καλών μας φίλων, αλλά προς απογοήτευση κάποιων άλλων 'φίλων', το πρώτο υποέργο τού Προγράμματος τής Κοινωνίας τής πληροφορίας (Συλλογή, κωδικοποίηση και επιστημονική τεκμηρίωση τού πολιτιστικού υλικού τού ΣΦΣ), στο οποίο την κύρια ευθύνη είχε ο Σύλλογός μας, μπορούμε να πούμε ότι ολοκληρώθηκε!

Είναι γεγονός ότι πέρασαν κάποιοι μήνες όχι απλώς έντονης εργασίας, αδημονίας, άγχους και ψυχοπίεσης, αλλά, όπως λέει κι ο λαός μας, τέτοιο πράγμα ούτε στον εχθρό σου! Οι τεκμηριωτές και οι ερευνητές να τρέχουν συνέχεια σ'όλη τη χώρα για

φωτογραφήσεις, να ερευνούν για στοιχεία τής σιδηροδρομικής ζωής στην πατρίδα μας να ψάχνουν για τεκμηριωτικό υλικό, να ξεσκαλίζουν για έγγραφα ντοκουμέντα, να ψάχνουν για βιβλία και για πίνακες ζωγραφικής. Για, για ! Πιστεύουμε όμως ότι άξιζε τον κόπο. Ο Σιδηρόδρομος δεν είναι κάτι το κοινότυπο, κάτι σαν τα ελληνάδικα ή την ευτελή καθημερινότητα τής ασφάλτου. Ο Σιδηρόδρομος συνάδει με την τέχνη, την ιστορία, την τεχνολογία, την αισθητική, μεταφέρει μνήμες και όπως έχει πεί ένας φίλος και μέλος μας, ο Σιδηρόδρομος είναι κάτι σαν την Αρχαία Αγορά, όπου πήγαινες και συναντούσες ανθρώπους, συζητούσες, παρατηρούσες, αντάλλασσες απόψεις, άντε έπινες και κάνα τσιπουράκι! Τελικά, ο Σιδηρόδρομος δεν είναι για τον 'πάσα ένα'. Ο Σιδηρόδρομος είναι γι'αυτούς που έχουν νου, που σκέπτονται και που τους αγγίζει κάτι άλλο, πέρα από την κενότητα τής κλούβιας καθημερινότητας όπως κάποιοι την έχουν διαμορφώσει. Εγώ προσωπικά πιστεύω ότι οι άνθρωποι που αποφασίζουν να γίνουν μέλη τού Συλλόγου μας, είναι διαφορετικοί από τους άλλους. Δεν τους έχω ποτέ ακούσει να συζητούν για ψευδεπίγραφα κομματικά, ούτε για τσικιρικιτζίδικα ποδοσφαιρικά. Μιλούν για διαδρομές, για κοινωνικούς προβληματισμούς, για λαογραφία, για τεχνολογία, για μοντελισμό, για φωτογραφία και άλλα. Για όλους λοιπόν αυτούς τους λόγους έπρεπε να γίνει σωστή εργασία και πιστεύουμε ότι έγινε.

Αποτυπώθηκαν λοιπόν τα σιδηροδρόμια όλων τών δικτύων, εργασία που καλύπτει σταθμούς, μηχανοστάσια, γέφυρες, τεχνικά έργα, ατμάμαξες, ντηζελάμαξες, αυτοκινητάμαξες, βαγόνια, εγκαταστάσεις, ιστορικά δεδομένα κτλ. Αυτό σημαίνει ότι προκρίθηκαν, ταξινομήθηκαν και τεκμηριώθηκαν περί τις 17.000 φωτογραφίες όπως και άλλες 5.500, περίπου, για βιβλία. Επίσης αποτυπώθηκαν, τίτλοι ή αυτούσια, δεκάδες κινηματογραφικά, λογοτεχνικά, θεατρικά, μουσικά έργα, μαρτυρίες, έγγραφο και έντυπο υλικό, τύπος, σχέδια και αφίσες, πίνακες ζωγραφικής, παλαιά εισιτήρια κτλ. Όταν θα γίνει η αποτίμηση όλης αυτής της προσπαθείας, θα αναφερθούν τα μέλη που εργάστηκαν και ο χώρος δράσης καθενός. Επίσης θα αναφερθούν μέλη και φίλοι μας που διέθεσαν υλικό από τις προσωπικές τους συλλογές.. Βέβαια, η απόφαση των νέων προϊσταμένων τού Μουσείου του ΟΣΕ για την αναμόρφωση της αίθουσας πολλαπλών χρήσεων, ενώ συνιστά μιαν ενέργεια πολύ σοβαρή και αξιόλογη, με τον τρόπο που έγινε μας δημιούργησε σοβαρά προβλήματα, δεδομένου ότι την αίθουσα την χρησιμοποιούσαμε ως χώρο ταξινόμησης υλικού και εργασίας για το πρόγραμμα. Φρονούμε λοιπόν, ότι σ'ένα επίπεδο σύγχρονης εργασιακής αντίληψης και αξιοπρεπούς κοινωνικής προσέγγισης, τη στιγμή μάλιστα που στο πρόγραμμα συνεργαζόταν και ο ΟΣΕ, θα έπρεπε να είχαν έλθει σε επαφή μαζί μας, ώστε η μεταφορά τού πολύμορφου και ήδη ταξινομημένου υλικού να πραγματοποιείτο μεθοδευμένα και με την συμμετοχή τών συντονιστών τού προγράμματος. Έτσι όμως που ενήργησαν, άθελά τους ίσως, απαξίωσαν εργασία πολλών δεκάδων ωρών και με κάποιες φράσεις τους εξέπεμψαν μία προσβλητικότητα προς τον Σύλλογο.

Ανεξάρτητα από τα προηγούμενα, οφείλουμε εδώ να αναφέρουμε τα ονόματα κάποιων μελών και άλλων φίλων, που χωρίς να συμμετέχουν στην ομάδα εργασίας προσέφεραν αφιλοκερδώς σοβαρές πλαισιακές υπηρεσίες, άλλος περισσότερο κι άλλος λιγότερο. Αυτοί οι πραγματικά ενεργοί πολίτες είναι η κυρία Ελένη Οικονόμου (Γραμματεύς Διευθύνσεως), που κάλυψε τη δημιουργική και λειτουργική γραμματειακή υποστήριξη όλων τών φάσεων τού Προγράμματος, η κυρία Κατερίνα Σταματοπούλου (Δικηγόρος), η οποία συνέβαλε σε νομικά θέματα και συμμετείχε στην επιτροπή αξιολόγησης τεκμηριωτών ως και στην Επιτροπή αξιολόγησης προσφορών, η κυρία Διονυσία Κορδοπάτη (Μεταλλειολόγος Μηχανικός), που κάλυψε την επιμέλεια και γραμματειακή υποστήριξη τής Επιτροπής αξιολόγησης προσφορών, ο κύριος Δημήτριος Καπετσώνης (τ. Εφέτης), ο οποίος συμμετείχε ενεργώς στην αναφερθείσα Επιτροπή αξιολόγησης τεκμηριωτών, ο κύριος Γιώργος Νικάκης (Προϊστάμενος Υπηρεσίας/ΟΣΕ), ο οποίος ως σύνδεσμος συνέβαλε αποτελεσματικώς στην αποκατάσταση επαφών με τις διάφορες, κατά περίπτωση, τεκμηριωτικές πηγές τού ΟΣΕ, ο κύριος Ζήσης Πρωτόπαπας (Συγγραφεύς/τ.Σταθμάρχης), που βοήθησε στον εντοπισμό ιστορικού υλικού, ο κύριος Νίκος Σμπαρούνης (Πολ.Μηχανικός/Στέλεχος 'ΜΕΤΡΟ'), που προσέφερε πληροφοριακή τεχνογνωσία ως και τεκμηριωτικό υλικό και τέλος ο κύριος Δημήτρης Φιλιππουπολίτης (Μεταφραστής), που συνέβαλε στον εντοπισμό και μετάφραση στοιχείων σχετικών με το θέατρο, τον κινηματογράφο και τη μουσική. Τους ευχαριστούμε.

Θα θέλαμε δε παραλλήλως να τονίσουμε, ότι όλη αυτή η προσπάθεια τού προγράμματος θα έπρεπε να είχε ξεκινήσει-πραγματοποιηθεί πριν από πολλά χρόνια και μάλιστα από τον ίδιο τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων. Αλλά η συγκυρία και οι άμεσες λειτουργικές εργασίες, προφανώς δεν το επέτρεψαν. Όμως, η παρούσα συμπαράσταση και συμμετοχή τού ΟΣΕ στο τρέχον πρόγραμμα, αναιρεί την παλαιότερη εικόνα σχετικής αδιαφορίας και επικουρεί στη διατύπωση ουσιαστικών και θερμών συγ-

Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου Λάρισας

Στέγη για το Σιδηροδρομικό Μουσείο Λάρισας

Ευχήθηκαν τα μέλη του συλλόγου κατά την εκδήλωση κοπής της πίτας

Για τέταρτη χρονιά παραμένει άστεγο το Σιδηροδρομικό Μουσείο Λάρισας, φιλοξενούμενο στο οίκημα ιδιοκτησίας του ΟΣΕ στην οδό Παλαιολόγου 37, που νοίκιασε από τον Οργανισμό το Πολιτιστικό Κέντρο Σιδηροδρομικών Λάρισας. Η ευχή αυτή δόθηκε ομόφωνα μαζί με τις ευχές τους για τη νέα χρονιά από όλους τους ομιλητές χθες το βράδυ κατά την εκδήλωση κοπής της πρωτοχρονιάτικης πίτας και τη γενική συνέλευση των μελών του συλλόγου "Φίλων του Σιδηροδρόμου Λάρισας". Η ελπίδα να γίνει το 2007 χρονιά ορόσημο με την απόκτηση στέγης εκφράστηκε κατά σειρά : Από τον πρόεδρο κ. Γιάννη Πολυμέρου, τον πρόεδρο του Πολιτιστικού Κέντρου Σιδηροδρομικών κ. Βάιο Γκουτζιό και τα μέλη κ. Τριαντάφυλλο Οικονόμου, Δημήτριο Κιο, Στέργιο Ταρκάση, Γεώργιο Άννη, Αλ. Τσακμάκη, Ευάγ. Τσικριτσή ως και από τον πρόεδρο της Γ.Σ. Βασίλειο Λέτσικα.

Η συνέλευση ανέδειξε χθες δύο βασικούς στόχους : Τη δημιουργία Σιδηροδρομικού Μουσείου στη Λάρισα, ανάλογου με αυτό που λειτουργεί σε άλλες πόλεις, τη δημιουργία μουσείου δρεζινών και αξιοποίηση της παλιάς γραμμής Τεμπών-Ραψάνης, σε συνεργασία με το Πολιτιστικό Κέντρο με το οποίο υπάρχει ταύτιση απόψεων και ενεργειών το οποίο και ευχαρίστησαν.

Στον απολογισμό της χρονιάς ο κ. Πολυμέρου ανέφερε ότι για τη στέγαση και ανάπτυξη του Σιδηροδρομικού Μουσείου Λάρισας ο παραχωρηθείς χώρος δεν επαρκεί. Τα συγκεντρωθέντα παλιά εκθέματα (φωτογραφίες, στολές, τηλεγραφήματα, φανάρια, σημαίες κ.λπ.) τοποθετήθηκαν προς φύλαξη σε δωμάτιο και διάδρομο του ισογείου του κτηρίου της οδού Παλαιολόγου 37, γιατί δεν υπάρχει άλλος χώρος ελεύθερος, δεδομένου ότι τα τμήματα του ΠΚΣ Λάρισας είναι πολλά και καλύπτουν όλους τους χώρους.

Σήμερα λειτουργούν τμήματα εκμάθησης Η/Υ, ζωγραφικής, παραδοσιακοί χοροί, αθλητικό (μπάσκετ - ποδόσφαιρο), μουσικής (θεωρίας - οργάνων), αντισφαίρισης, εκδρομικό, βιβλιοθήκη, σκάκι, τάβλι, προβολή ταινιών, εντευκτήριο και αίθουσα συγκεντρώσεων, ενώ ο ΟΣΕ χρησιμοποιεί το χώρο και για εκπαίδευση των υπαλλήλων του.

Ο σύλλογός μας προ διετίας προέβλεψε ότι ο χώρος δεν επαρκεί για τη στέγαση και ανάπτυξη του Σιδηροδρομικού Μουσείου Λάρισας, γι' αυτό και ζήτησε από τη διοίκηση του ΟΣΕ την παραχώρηση χώρου 100 τ.μ. στον 1ο όροφο του κτηρίου με εκμίσθωση ή με επέκταση του ισχύοντος σήμερα μισθωτηρίου συμφωνητικού στο Πολιτιστικό Κέντρο Σιδηροδρομικών με αποκλειστικό σκοπό τη στέγαση του Σιδηροδρομικού Μουσείου Λάρισας, χωρίς μέχρι σήμερα, παρά τις κατά καιρούς γραπτές και προφορικές οχλήσεις, να δοθεί κάποια απάντηση, Γι' αυτό πρότεινε όπως η γενική συνέλευση εκδώσει ψήφισμα με το οποίο να ζητείται η παραχώρηση στο Σιδηροδρομικό Μουσείο Λάρισας χώρος του Α΄ ορόφου του κτηρίου ιδιοκτησίας ΟΣΕ της οδού Παλαιολόγου 37.

Στη συνέχεια εγκρίθηκαν τα πεπραγμένα και έγιναν εκλογές για τη νέα διοίκηση, που έχει ως ακολούθως: Πρόεδρος Πολυμέρου Ιωάννης, αντιπρόεδρος Οικονόμου Τριαντάφυλλος, γραμματές Κιος Δημήτριος, ταμίας Σαξώνης Αθανάσιος, υπεύθ. Δημοσίων σχέσεων Σαλμάς Στυλιανός. Στην εξελεγκτική επιτροπή εξελέγησαν οι Άννης Γεώργιος, Κακάτσιος Βασίλειος και Ταρκάσης Στέργιος.

χαρητηρίων προς τον Διευθύνοντα Σύμβουλο κύριον Διονύσιο Χιόνη για την άμεση περί συμμετοχής απόφαση που εξέδωσε, την Γενική Διευθύντρια κυρία Φανή Κουτρουμπά και τον Γενικό Διευθυντή κύριον Βασίλη Μακαντάση για το ειλικρινές και εναργές ενδιαφέρον τους για το πρόγραμμα και την σχετική ανέλιξή του.

Μετά λοιπόν από το προηγουμένως αναφερθέν πρώτο υποέργο, ακολουθεί το δεύτερο: "Προμήθεια εξοπλισμού, ψηφιοποίηση, τεκμηρίωση και διαδικτυακή προβολή ψηφιακού πολιτιστικού υλικού τού Συλλόγου τών Φίλων τού Σιδηροδρόμου". Αυτό το β΄ υποέργο, σύμφωνα με την απόφαση ένταξης στο Μέτρο 1.3 τού επιχειρησιακού προγράμματος "Κοινωνία τής Πληροφορίας 2000-2006", θα ανατεθεί, ύστερα από σχετικό διεθνή διαγωνισμό, σε ανάδοχο, με κριτήριο επιλογής τη συμφερότερη προσφορά. Η διάρκεια τού υποέργου αυτού ανέρχεται στους 9 μήνες από την ημερομηνία υπογραφής τής συμβάσεως. Για την πραγματοποίηση των ανωτέρω, συντάχθηκε τεύχος προκήρυξης ανοικτού διεθνούς διαγωνισμού εξ 105 σελίδων, το οποίο απεστάλη στην Επίσημη Εφημερίδα των ΕΚ (ΕΕΕΚ) στις 25 Φεβρουαρίου 2007. Επίσης έγινε δημοσίευση στον ημερήσιο ελληνικό τύπο στις 3 Μαρτίου 2007 και η προκήρυξη παρουσιάστηκε στην ιστοσελίδα τού ΣΦΣ. Από δε τις 7 τού ιδίου μηνός, κάθε Δευτέρα, Τετάρτη και Παρασκευή, μέλη μας ευρίσκοντο στα γραφεία τού Συλλόγου για τη διάθεση τευχών προκηρύξεως σε ενδιαφερομένους. Τελικώς διετέθησαν 24 τεύχη σε ισάριθμες επιχειρήσεις, και με σκοπό την εκτίμηση τών στη συνέχεια υποβληθεισών προσφορών, συνεστήθη Επιτροπή αξιολόγησης, η οποία συνήλθε κατά την ημέρα υποβολής 18 Απριλίου 2007 στα γραφεία τού Συλλόγου μας, απαρτιζόμενη από τα ακόλουθα μέλη:

α. Σπύρος Φασούλας, Δικηγόρος και μέλος τού ΣΦΣ ως Πρόεδρος, και ως μέλη:
β. Δημήτρης Δούκας, Ηλ/γος-Μηχ/γος ΕΜΠ και Μηχανικός Η/Υ ΕΜΠ
γ. Παναγής Κακαβάς, ηλεκτροδηγός και εκπαιδευτής στο Μετρό, Πρόεδρος του ΣΦΣ
δ. Σπύρος Νικολόπουλος, επιχειρηματίας και μέλος τού ΣΦΣ
ε. Κατερίνα Σταματοπούλου, δικηγόρος και μέλος τού ΣΦΣ

Κατά την πιο πάνω ημέρα προσήλθαν και κατέθεσαν προσφορά οι ακόλουθες πέντε επιχειρήσεις:

1. INNEWS Α.Ε.
2. DATA CONCEPT Α.Ε.
3. SINGULARLOGIC INTERGRATOR Α.Ε.
4. ADVANCED SERVICES GROUP Α.Ε.
5. CABLE LINC (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

Μετά την πραγματοποιούμενη από τους συμμετέχοντες διακρίβωση τού νομοτύπου τών υποβληθέντων στοιχείων ως και την τεχνική και οικονομική αξιολόγηση τών προσφορών, που θα επακολουθήσει, από την Επιτροπή, θα πραγματοποιηθεί η ανάθεση τής εργασίας τού β΄ υποέργου. Με το πέρας δε και τού τρίτου υποέργου τής διάδοσης και προβολής, θα διαμορφωθεί, προσδοκούμε, μία ικανοποιητική τεκμηριωτική πηγή σχετικά με τα σιδηροδρομικά πράγματα. Είναι βέβαια πρόδηλο, ότι το σύστημα θα έχει τη δυνατότητα συνεχούς εμπλουτισμού, βελτιώσεων και, γιατί όχι, διορθώσεων. Για να είναι δε ποιοτικώς και ποσοτικώς ενήμερο, θα παρακαλούσαμε όσους εντοπίζουν αβλεψίες, σφάλματα ή παραλείψεις να το γνωρίζουν το συντομότερο δυνατόν στα κατά περίπτωση αρμόδια μέλη μας (Ας μη μας διαφεύγει ότι, όπου γίνεται εργασία εμφιλοχωρούν και σφάλματα). Για να επιτευχθεί αυτή η δυναμική στο σύστημα, θα εκπαιδευθούν σχετικά κάποια μέλη μας ώστε να μπορούν να το ενεργοποιούν και να το διατηρούν σε πλήρη και συνεχή ετοιμότητα.

Τελειώνοντας, επιθυμούμε να τονίσουμε πως θεωρούμε ότι η ιστοριογραφία διαμορφώνει μία από τις σημαντικότερες ενασχολήσεις κάθε σκεπτόμενου ανθρώπου δεδομένου ότι μέσω αυτής διαιωνίζεται η κοινωνική μας υπόσταση. Πιστεύουμε λοιπόν ότι η προκείμενη εργασία δεν συνιστά τίποτα περισσότερο ή λιγότερο από μία τεκμηριωτική και ιστοριογραφική αποτύπωση που φτάνει μέχρι τις μέρες μας και που θα εξακτινούται και προς το μέλλον, πράγμα για το οποίο ο Σύλλογός μας θα μπορούσε να αισθάνεται μια σοβαρή ηθική ικανοποίηση.

Συνυποίτιος ο ΟΣΕ γιο ατύχημα σε αφύλακτη διάβαση, κρίνει ο Αρειος Πάγος

Ο ΟΣΕ έχει υποχρέωση να εγκαταστήσει σε όλες τις αφύλακτες σιδηροδρομικές διαβάσεις τα σύγχρονα, αυτοματοποιημένα ηχοσυστήματα έγκαιρης προειδοποίησης των διερχόμενων οδηγών. Και αυτό γιατί απόφαση του Αρείου Πάγου καταλογίζει στον Οργανισμό σημαντικό μερίδιο ευθύνης για ατύχημα που συνέβη πριν από μερικά χρόνια σε μια τέτοια αφύλακτη διάβαση της Πιερίας.

Σύμφωνα με το σκεπτικό της απόφασης, ο ΟΣΕ δεν είναι παντελώς ανεύθυνος για τα ατυχήματα που γίνονονται στις γραμμές τους. Το Ανώτατο Δικαστήριο, συνεκτιμώντας τις συνθήκες του ατυχήματος, καταλόγισε μερίδιο ευθύνης 40% στον ΟΣΕ για την παράλειψή του να τοποθετήσει, όπως είχε υποχρέωση, τα φωτεινά ηχοσυστήματα.

Το Δικαστήριο απέρριψε τον ισχυρισμό των υπευθύνων του Οργανισμού ότι η παράλειψη αυτή στην τοποθέτηση των προστατευτικών συστημάτων οφείλεται σε οικονομικούς λόγους. Οπως έκριναν οι ανώτατοι δικαστές (συμφωνώντας με προηγούμενη απόφαση του εφετείου), δεν μπορεί η επίκληση οικονομικής αδυναμίας ή η μη παροχή από το Δημόσιο των οικονομικών μέσων να αποτελέσει νόμιμο λόγο απαλλαγής για τη διασφάλιση των διερχόμενων οχημάτων και των οδηγών τους από τις αφύλαχτες διαβάσεις.

Σύμφωνα με την απόφαση, ο οδηγός ευθύνεται σε ποσοστό 60%, γιατί δεν επέδειξε τη δέουσα προσοχή και επιμέλεια. Στην αφύλακτη διάβαση που έγινε η σύγκρουση της αμαξοστοιχίας με το αυτοκίνητο είχαν τοποθετηθεί προειδοποιητικές πινακίδες. Ομως δεν υπήρχαν ούτε κινητά φράγματα, ούτε φωτεινά ηχοσήματα που να απαγορεύουν στους οδηγούς να περάσουν τις γραμμές λίγο πριν από τη διέλευση του τρένου. Ο οδηγός, λίγο πριν περάσει τη διασταύρωση, προέβη σε έλεγχο, αντιλήφθηκε την αμαξοστοιχία μόλις άρχισε να περνά τις γραμμές. Βλέποντάς την να έρχεται προς το μέρος του, πανικοβλήθηκε και, αντί να επιταχύνει, ακινητοποίησε το αυτοκίνητό του. Το τρένο παρέσυρε το αυτοκίνητο σε απόσταση 300 μέτρων, αλλά ευτυχώς ο οδηγός του βγήκε σώος.

Στον Πλαταμώνα λέμε ΝΑΙ...

Δημοσιεύτηκε (ΦΕΚ 358/Β/21-3-2005), η υπουργική απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΝΣΑΚ/Γ/7196/195/25-22005, σύμφωνα με την οποία χαρακτηρίζονται ως ιστορικός τόπος και μνημείο η παλιά γραμμή εκατέρωθεν του Σ.Σ. Πλαταμώνα. Η απόφαση αφορά το τμήμα της γραμμής από την χ.θ. 404,431 (από εκεί δηλ. που βρίσκεται η σημερινή σύγχρονη σήραγγα), μέχρι την χ.θ. 401,555 (πασάγιο Πλαταμώνα, δίπλα στο Κέντρο Υγείας), την παλιά σήραγγα κάτω από το κάστρο, τα πολυβολεία κ.α., καθώς και όλο το συγκρότημα του σταθμού (κυρίως κτίριο, υδατόπυργος κ.α.). Όλοι εμείς εδώ στον Σ.Φ.Σ. χαιρετίζουμε με ικανοποίηση το γεγονός αυτό. Ευελπιστούμε δε ότι οι καθ' ύλην αρμόδιοι και η τοπική αυτοδιοίκηση θα σεβαστούν απόλυτα την απόφαση αυτή και θα την υπερασπιστούν απέναντι στους πανταχού παρόντες καταπατητές.

Γραμμή Αμύνταιου -Κοζάνης

Στις 19 Ιανουαρίου 2007 ξεκίνησαν και πάλι δρομολόγια στη γραμμή Αμύνταιο-Κοζάνη. Σε πρώτη φάση εκτελούνται καθημερινά τρία ζεύγη δρομολογίων στη διαδρομή Θεσσαλονίκη-Κοζάνη.

Αντ΄θετα με τη διεθνή πρακτική καθώς και με την αγάπη που δείχνουν άλλες περιοχές στον σιδηρόδρομο, η τοπική αυτοδιοίκηση της Κοζάνης συνεχίζει να ζητά την απομάκρυνση του σιδηροδρομικού σταθμού από την πόλη.

Υπόγειος ο Προαστιακός στην περιοχή Σεπολίων

Συνεχίζονται οι διαβουλεύσεις μεταξύ του Δήμου Αθηναίων, του ΥΜΕ και του ΟΣΕ για την ολοκλήρωση των έργων στη σιδηροδρομική γραμμή στα όρια του Δήμου Αθηναίων. Σύμφωνα με τη σχετική ανακοίνωση του Δήμου Αθηναίων, μετά από συνάντηση του ΥΜΕ Μιχάλη Λιάπη και του Δημάρχου Αθηναίων Νικήτα Κακλαμάνη τον Φεβρουάριο, εξετάζονται τα εξής:

1. Η υπογειοποίηση τμήματος του Σιδηροδρομικού Διαδρόμου στην περιοχή Σεπολίων. Ο επίγειος χώρος πάνω από τα έργα υπογειοποίησης θα χρησιμοποιηθεί ως χώρος αναψυχής, στάθμευσης και κάθετης κυκλοφορίας οχημάτων.
2. Η κατασκευή της νέας Ανισόπεδης Κάτω Οδικής Διάβασης Δομικού πλησίον της οδού Σεπολίων με δύο λωρίδες κυκλοφορίας για την οδική απρόσκοπτη ενοποίηση των εκατέρωθεν περιοχών.
3. Η κατασκευή του νέου Ανισόπεδου Κόμβου στην οδό Πέλοπος στην περιοχή της συμβολής των οδών Δηληγιάννη - Κωνσταντινουπόλεως - Λένορμαν με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση. Ως αποτέλεσμα θα καταργηθεί η υπάρχουσα Ισόπεδη Διάβαση Οχημάτων στην οδό Λένορμαν.
4. Η κατασκευή δέκα νέων Άνω Διαβάσεων πεζών στο τμήμα μεταξύ Τριών Γεφυρών και Ρούφ. Η μία Άνω Διάβαση Πεζών στην περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών θα επεκταθεί πάνω από την οδό Δηληγιάννη μέχρι τον χώρο αθλοπαιδιών του Δήμου Αθηναίων.
5. Η κατασκευή νέας Κάτω Διάβασης Πεζών στον χώρο του Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών για την πλήρη και ευχερή ενοποίηση των εκατέρωθεν περιοχών με άμεση

Επαναλειτουργία της ενωτικής γραμμής Αξιού - Γέφυρας

Με τη διέλευσή της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80903 Ειδομένης - AIP στις 22 Ιανουαρίου ξεκίνησε και τυπικά η επαναλειτουργία της ενωτικής γραμμής μεταξύ των Σ.Σ. Αξιού και Σ.Σ. Γέφυρας. Είχε προηγηθεί η χρήση της, για λίγες μόνο ώρες, όταν λόγω εκτροχίασης του IC71 στο Σ.Σ. Σίνδου στις 16 Ιανουαρίου είχε κλείσει η γραμμή Αθηνών Θεσσαλονίκης.

Αρχικά το δρομολόγιο πραγματοποιείτο καθημερινά από Θεσσαλονίκη προς Ειδομένη και στη συνέχεια προς Αθήνα ενώ δεν υπήρχε απ' ευθείας επιστροφή για Ειδομένη. Από της 17 Μαρτίου το παραπάνω δρομολόγιο τροποποιήθηκε έτσι ώστε να υπάρχει πλέον απ' ευθείας σύνδεση της Αθήνας με την Ειδομένη και στην επιστροφή. Η εμπορική αμαξοστοιχία 80910 ξεκινάει καθημερινά στις 11:15 από τον σταθμό του AIP για Ειδομένη και επιστρέφει σε αυτόν ως αμαξοστοιχία 80911 χωρίς να χρειάζεται να εισέλθει στην Θεσσαλονίκη.

Με την επαναλειτουργία της ενωτικής αποσυμφορήθηκε μερικώς ο σταθμός της Διαλογής Θεσσαλονίκης από φορτία που δεν χρειάζεται να εισέλθουν σε αυτόν, ενώ και τα εμπορεύματα φθάνουν γρηγορότερα στον προορισμό τους.

Η A507 στην περιοχή του Αξιού επικεφαλής του εμπορικού συρμού 80901 στις 31 Ιανουαρίου 2007, Φωτογραφία: Νίκος Παπαλέτσος

Κανονικά τα δρομολόγια στη γραμμή Βόλου-Λάρισας

Στις 16 Μαρτίου 2007 αποκαταστάθηκε η κυκλοφορία στη σιδηροδρομική γραμμή Βόλου- Λάρισας, μετά την ολοκλήρωση των εργασιών στη γέφυρα του Ξηριά, η οποία ήταν εκτός λειτουργίας από την πλημμύρα της 9ης Οκτωβρίου 2006 και τα δρομολόγια στη γραμμή Βόλου- Λάρισας ξεκινούσαν από το σιδηροδρομικό σταθμό του Βελεστίνου. Φωτογραφία: Γιώργος Τόγιας

σύνδεση με το ΜΕΤΡΟ και πρόσβαση στις αποβάθρες. Ο Δήμος Αθηναίων θα εξετάσει από την πλευρά του την ένταξη του χώρου του ΟΣΕ στο Σ.Σ. Αθηνών σε Ζώνη Ελεγχόμενης Ανάπτυξης, και ο ΟΣΕ θα παραχωρήσει στο Δήμο τη χρήση κτιριακών χώρων, για να στεγάσει δραστηριότητές του προς όφελος του κοινωνικού συνόλου.

Ξεκινούν τα έργα για τους σταθμούς Μετρό σε Χολαργό, Νομισματοκοπείο και Αγ. Παρασκευή

Υπεγράφη η σύμβαση για την κατασκευή των σταθμών του Μετρό Χολαργός, Νομισματοκοπείο και Αγία Παρασκευή, ένα έργο συνολικού προϋπολογισμού 90 εκατ. ευρώ.

Από τους τρεις νέους σταθμούς, που θα ολοκληρωθούν σταδιακά από το καλοκαίρι του 2008 μέχρι το καλοκαίρι του 2009, αναμένεται να εξυπηρετούνται καθημερινά περισσότεροι από 60.000 επιβάτες, οι οποίοι θα μπορούν να μετακινούνται από το Νομισματοκοπείο στο Μοναστηράκι σε μόλις 13 λεπτά.

Ανάδοχος κοινοπραξία του έργου είναι η ΑΕΓΕΚ-IMPREGILO S.p.A.-ALSTOM Transport S.A., η οποία ανέλαβε την ολοκλήρωση κατασκευής των σταθμών Χολαργός και Νομισματοκοπείο, καθώς και την μελέτη και κατασκευή του σταθμού Αγία Παρασκευή για τον οποίο ωστόσο δεν είχε κατασκευαστεί εξ' αρχής κέλυφος.

Αυτό σημαίνει ότι στη διάρκεια κατασκευής του θα χρειαστεί να διακοπεί για λίγους μήνες η λειτουργία της γραμμής 3 του Μετρό από τον σταθμό Εθνικής Αμυνας και μετά.

Ο σταθμός Χολαργός είναι ο αμέσως επόμενος από εκείνον της Εθνικής Αμυνας, υπογείως της λεωφώρου Μεσογείων, στη συμβολή με την οδό Φανερωμένης και αναμένεται να ολοκληρωθεί περί τα τέλη του 2008.

Ο αμέσως επόμενος σταθμός Νομισματοκοπείο βρίσκεται ακριβώς δίπλα από το Εθνικό Νομισματοκοπείο, επί της λεωφώρου Μεσογείων στη συμβολή με την οδό Ίριδος και θα είναι έτοιμος το καλοκαίρι του 2008. Σε αυτόν, εκτός από τα έργα αποπεράτωσης, θα γίνουν και έργα κατασκευής σταθμού μετεπιβίβασης από και προς λεωφορειακές γραμμές καθώς και υπόγειου χώρου στάθμευσης συνολικής χωρητικότητας 470 οχημάτων.

Ενώ στους δύο πρώτους σταθμούς έχουν ολοκληρωθεί μεγάλα τμήματα έργων, ωστόσο για τον σταθμό Αγία Παρασκευή δεν έχει ούτε καν ανοιχτεί κέλυφος. Ο σταθμός, που είναι τρίτος σε σειρά από την Εθνική Αμυνα προς το Χαλάνδρι, θα κατασκευαστεί σε επιφάνεια περίπου 4 στρεμμάτων μεταξύ των οδών Αγίας Παρασκευής, Πολυδούρη, Θεσσαλονίκης και Εθνάρχου Μακαρίου, στα όρια των Δήμων Αγίας Παρασκευής και Χαλανδρίου και σε απόσταση περίπου 700 μέτρων από την πλατεία Αγίας Παρασκευής.

Θα έχει δύο εισόδους εκατέρωθεν της οδού Αγίας Παρασκευής (συνδέει την πλατεία Αγίας Παρασκευής με την πρώην πλατεία Κένεντι στο Χαλάνδρι) και θα αναπτυχθεί σε 4 επίπεδα, ενώ θα τεθεί σε λειτουργία το καλοκαίρι του 2009.

Γραμμή Οινόη - Χαλκίδα

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, ανακοίνωσε ότι προκείμενου να ξεκινήσουν ευρείας έκτασης έργα εκσυγχρονισμού της υποδομής στη διαδρομή Αθήνα - Οινόη- Χαλκίδα, από την 18η Ιουνίου 2007 ημέρα Δευτέρα, η σιδηροδρομική επιβατική μεταφορά στην παραπάνω γραμμή θα διεξάγεται μόνο μέχρι το σταθμό της Οινόης, μέχρι νεωτέρας.

Ο Οργανισμός προκειμένου να εξυπηρετήσει το επιβατικό κοινό, στους Σταθμούς Οινόης και Χαλκίδας θα δρομολογήσει λεωφορεία ανά μία ώρα (από 06.00 π.μ - 22.00 μ.μ.) από τους παραπάνω δύο σταθμούς.

Με 8 νέους σταθμούς θα φθάσει ο προαστιακός στο Λαύριο το 2012

Οκτώ καινούργιους σταθμούς που θα εξυπηρετούν τους κατοίκους της Ανατολικής Αττικής, περιλαμβάνει το σχέδιο επέκτασης του προαστιακού σιδηροδρόμου από το Κορωπί μέχρι το Λαύριο.

Συγκεκριμένα, ο σχεδιασμός για την επέκταση του προαστιακού προς το Λαύριο προβλέπει τη δημιουργία διπλής γραμμής και σταθμούς - στάσεις στο Μαρκόπουλο, τα Καλύβια, τον Κουβαρά, την Κερατέα, το Δασκαλειό, το Θορικό, την πόλη και το λιμάνι του Λαυρίου.

Ξεκίνησαν διαβουλεύσεις με τις τοπικές κοινωνίες, προκειμένου να οριστικοποιηθούν οι λεπτομέρειες της χάραξης στις κατοικημένες περιοχές. Η γραμμή του προαστιακού από το Κορωπί μέχρι το Λαύριο κατά 80% θα κινηθεί στην παλιά χάραξη.

Ήδη εκπονούνται οι περιβαλλοντικές μελέτες. Στη συνέχεια, θα αρχίσει η μελέτη του έργου, η οποία θα έχει οριστικοποιηθεί μέσα σ' έναν χρόνο. Η δημοπράτηση του έργου, σύμφωνα με τον Υπουργό Μεταφορών κ. Λιάπη, αναμένεται να γίνει την άνοιξη του 2008. Η χρηματοδότηση της επέκτασης του προαστιακού μέχρι το λιμάνι του Λαυρίου είναι εξασφαλισμένη από το Δ' ΚΠΣ με το ποσό των 140 εκατομμυρίων ευρώ. Εάν όλα εξελιχθούν ομαλά, η επέκταση αυτή θα λειτουργήσει μετά το 2012.

Ο Προαστιακός στον Πειραιά

Στις 23 Μαρτίου 2007 ο πρώτος δοκιμαστικός συρμός κανονικού εύρους (7307 Ρουφ-ΑΙΡ-Λευκα-Πειραιάς) έφτασε στον υπό ανακατασκευή σταθμό Πελοποννήσου στον Πειραιά. Ενδιάμεσα έκανε σταθμεύσεις στους νέους σταθμούς Ρέντη και Λεύκας. Η επίσημη λειτουργία του προαστιακού στον Πειραιά έγινε στις 4 Ιουνίου ενώ η κανονική λειτουργία ξεκίνησε την επόμενη με δύο δρομολόγια την ώρα, ένα προς Κόρινθο και ένα προς το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Φωτογραφίες: Στέφανος Γουλάκος.

Γραμμή Πύργου-Κατάκωλου

Ύστερα από αρκετά χρόνια εγκατάλειψης η γραμμή Πύργου-Κατάκωλου, η αρχαιότερη στην Ελλάδα, ξαναλειτούργησε στις 27 Απριλίου 2007. Χρειάστηκαν δύο χρόνια εργασιών από τον ίδιο τον ΟΣΕ ώστε να επιστρέψει σε λειτουργική κατάσταση η γραμμή.

Η επαναλειτουργία ξεκίνησε με τη δοκιμαστική διαδρομή ενός συρμού αποτελούμενου από δύο αυτοκινητάμαξες τύπου railbus στη διαδρομή από το Κατάκωλο ως την Αρχαία Ολυμπία.

Στην Αρχαία Ολυμπία είχε ετοιμαστεί τελετή στην οποία παρευρέθηκε ο τοπικός Μητροπολίτης, βουλευτές, ο Νομάρχης Ηλείας, εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης καθώς και της διοίκησης του ΟΣΕ και αρκετός κόσμος.

Στο επόμενο διάστημα θα ξεκινήσουν και τα τακτικά δρομολόγια στη γραμμή, αφού διορθωθούν και οι τελευταίες ατέλειες.

Αίτημα πλέον της τοπικής κοινωνίας η επίσπευση των εργασιών για τη συνολική αναβάθμιση του σιδηροδρόμου στην Ηλεία καθώς και η επαναλειτουργία μιας ακόμη γραμμής, Καβάσιλα-Βαρθολομιό-Κυλλήνη.

Αναδιοργάνωση του ΟΣΕ

Σε συνέχεια της αναδιοργάνωσης του ΟΣΕ και του διαχωρισμού της σιδηροδρομικής υποδομής από την εκμετάλλευση, βάσει των σχετικών Ευρωπαϊκών Οδηγιών, ενσωματώνονται οι εταιρείες Προαστιακός και Εμπορευματικά Κέντρα στις ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΓΑΙΑΟΣΕ αντιστοίχως, με στόχο την καλύτερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία τους.

Μετά την αναδιανομή των αρμοδιοτήτων οι διοικήσεις στον Όμιλο είναι οι ακόλουθες :

ΟΣΕ: Πρόεδρος Ανδρουλιδάκης Αγγελος,
Διευθύνων Σύμβουλος Ψιλιανός Σοφοκλής,

ΤΡΑΙΝΟΣΕ: Πρόεδρος Αλαφογιάννης Κωνσταντίνος,
Διευθύνων Σύμβουλος Κουτρουμπά Φωτεινή,

ΕΔΙΣΥ: Πρόεδρος Τζοβλάς Γεώργιος,
Διευθύνων Σύμβουλος Μακαντάσης Βασίλειος,

ΓΑΙΑΟΣΕ: Πρόεδρος Βαμβακόπουλος Δημήτριος,
Διευθύνων Σύμβουλος Χειμωνιάδης Παύλος.

Νέες ράγες στη γραμμή της Μεσσήνης

Μετά τη επαναλειτουργία της γραμμής Πύργος-Κατάκωλο σε μια ακόμη γραμμή του Πελοποννησιακού δικτύου ξεκίνησαν εργασίες ανακατασκευής. Συγκεκριμένα στη γραμμή Απρόχωμα-Μεσσήνη, στα τέλη Φεβρουαρίου συνεργεία του ΟΣΕ άρχισαν να ξηλώνουν τις παλιές ράγες και τους πολυκαιρισμένους στρωτήρες. Σε επόμενη φάση θα ανακαινιστεί ριζικά η γραμμή των 5 χιλιομέτρων καθώς και οι γέφυρες αυτής ώστε να αποτελέσει η γραμμή τμήμα του αρκετά επιτυχημένου προαστιακού δικτύου της Καλαμάτας.

Το έργο γίνεται, όπως και στην περίπτωση της γραμμής Πύργος-Κατάκωλο, από τον ίδιο τον ΟΣΕ.

Νέες εμπορικές διακλαδώσεις

Σε διάστημα λιγότερο του ενός έτους προστέθηκαν δύο ακόμη εμπορικές διακλαδώσεις στο σύμπλεγμα γραμμών της ΒΙ.ΠΕ. Σίνδου. Συγκεκριμένα με την επέκταση της γραμμής περιμετρικά της ΒΙ.ΠΕ. εξυπηρετούνται πλέον οι κεντρικές αποθήκες της αλυσίδας καταστημάτων Plus, ενώ μία νέα γραμμή συνδέει τον Σ.Σ. Αγχιάλου με της αποθήκες της μεταφορικής εταιρίας Schenker. Τέλος ολοκληρώνεται η περιμετρική γραμμή που θα συνδέει τους Σ.Σ. Σίνδου και Αγχιάλου.

Οι ενέργειες αυτές αποδεικνύουν όχι μόνο την επιστροφή πολλών εταιριών στο σιδηρόδρομο λόγω των πλεονεκτημάτων που προσφέρει, αλλά και την αποφασιστικότητα του Οργανισμού να μην αφήνει πλέον ευκαιρίες για αύξηση της εμπορευματικής κίνησης να πάνε χαμένες.

Νέος Σταθμός Προαστιακού Πεντέλης

Στις 21 Φεβρουαρίου, ο υπουργός Μεταφορών Μιχάλης Λιάπης παρέδωσε σε λειτουργία τον νέο σταθμό του προαστιακού "Πεντέλη", που βρίσκεται στη συμβολή της Αττικής οδού με τη λεωφόρο Πεντέλης και έχει εισόδους εκατέρωθεν της λεωφόρου. Ο σταθμός αυτός θα εξυπηρετεί κυρίως τους κατοίκους των περιοχών Χαλανδρίου, Βριλησσίων, Μελισσίων, Πεντέλης και Αμαρουσίου. Εκτιμάται ότι σε πρώτο στάδιο θα εξυπηρετεί περίπου δύο χιλιάδες επιβάτες ημερησίως.

Η είσοδος του σταθμού Πεντέλη. Φωτογραφία: Αρτέμης Κλώνος

Αρχαίο ποτάμι στο σταθμό Μοναστηράκι

Κλειδωμένο με λουκέτο και κρυμμένο πίσω από ένα «τείχος» βρισκόταν εδώ και τρία χρόνια ένα από τα σημαντικότερα τεχνικά έργα της αρχαιότητας στα «σωθικά» της Πλατείας Μοναστηρακίου, δίπλα στην αποβάθρα του Ηλεκτρικού: η εγκιβωτισμένη (καλυμμένη με πλίνθινη καμάρα) κοίτη του Ηριδανού - ένα από τα τρία μεγάλα ποτάμια της Αθήνας - όταν το «άτακτο» ποτάμι της πόλης είχε μετατραπεί σε υπόνομο. Στις αρχές Μαρτίου ο αρχαιολογικός χώρος των 300 τ.μ. έγινε προσπελάσιμος στο κοινό. Οι τοίχοι έχουν βαφεί στο χρώμα της ώχρας, οι αρχαιότητες έχουν φωτιστεί, η γυάλινη πεζογέφυρα από ανοξείδωτο χάλυβα μήκους 24 μ. διασχίζει τη μία άκρη της αίθουσας ενώ η γιγαντοαφίσα που διακοσμεί την άλλη πλευρά περιέχει τα επεξηγηματικά κείμενα. Το νερό του ποταμού συνεχίζει ακόμη και σήμερα να ρέει κάτω από τα πόδια των επισκεπτών δημιουργώντας την αίσθηση μιας όασης στην καρδιά της πολύβουης πλατείας. *Φωτογραφία: Γιώργος Τόγιας*

Μήνυση στον αντιδήμαρχο Βόλου από τον ΟΣΕ

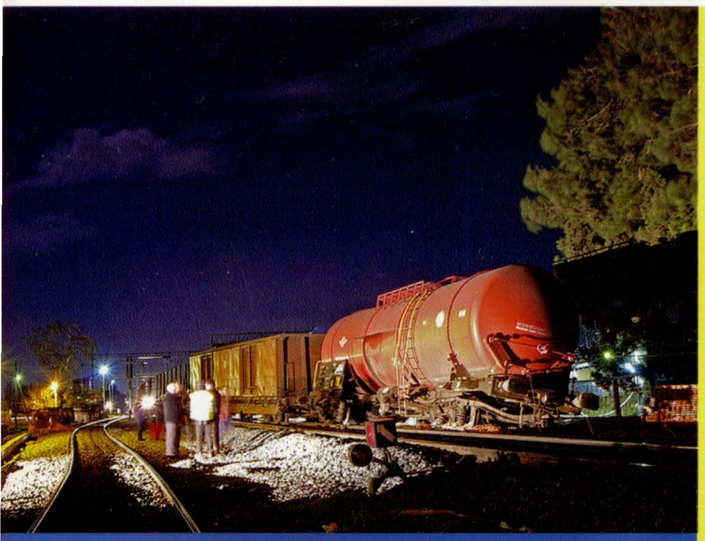
Μια σπάνια είδηση δημοσιεύτηκε στον τοπικό τύπο της Μαγνησίας, την εφημερίδα Θεσσαλία:

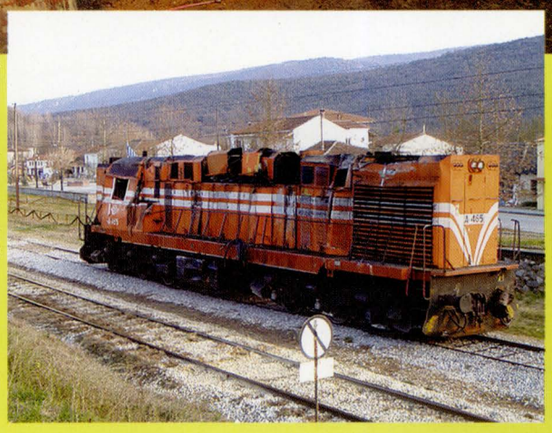
Μήνυση κατά του αντιδημάρχου Βόλου και αρμοδίου για το Πράσινο και την Καθαριότητα κ. Ευάγγελου Καπούλα κατέθεσε χθες το απόγευμα ο ΟΣΕ διά του Τεχνικού προϊσταμένου του κ. Ι. Αντωνιάδη.

Όπως είπε ο κ. Αντωνιάδης «η μήνυση κατατέθηκε διότι ο κ. Καπούλας με συνεργείο, έκανε επίχωση των σιδηροδρομικών γραμμών τοποθετώντας φυτόχωμα, μπροστά από το Δημαρχείο Βόλου. Η σιδηροδρομική γραμμή αυτή είναι χαρακτηρισμένη ως μνημείο ιδιαίτερης πολιτιστικής αξίας».

Διαφήμιση ΟΣΕ

Το νέο τηλεοπτικό σποτ του ΟΣΕ για τα ατυχήματα στις ισόπεδες διαβάσεις έχει ήδη προκαλέσει μεγάλη





Φωτογραφίες: Νίκος Παπαλέτσος

Εκτροχιασμοί

Μορφή επιδημίας έχουν λάβει οι εκτροχιάσεις αμαξοστοιχιών στα δίκτυα της Βορείου Ελλάδος κατά τους πρώτους μήνες του 2007. Συγκεκριμένα στις 3 Ιανουαρίου εκτροχιάσθηκε η εμπορική αμαξοστοιχία 80740 Αμυνταίου - Θεσσαλονίκης στην αλλαγή τροχιάς της είσοδο του Σ.Σ. Σίνδου. Δύο εβδομάδες αργότερα, στις 16 Ιανουαρίου, στο ίδιο ακριβώς σημείο εκτροχιάζεται το IC71 για Αθήνα. Στην πρώτη περίπτωση η γραμμή Θεσσαλονίκης - Αθηνών παρέμεινε κλειστή, ενώ στη δεύτερη όλες οι αμαξοστοιχίες εκτράπηκαν στην γραμμή προς Ειδομένη και στη συνέχεια στην ενωτική του Αξιού.

Στις 25 Φεβρουαρίου η εμπορική αμαξοστοιχία 23672 Δράμας - Αλεξανδρούπολης εκτροχιάζεται στην είσοδο του κλειστού σταθμού Νεοχωρίου με αποτέλεσμα η μηχανή της αμαξοστοιχίας να ντελαπάρει και να υποστεί σοβαρές ζημιές, ενώ σοβαρές ζημιές υπέστησαν και τα θωρακισμένα οχήματα του στρατού που μετέφερε η αμαξοστοιχία. Λόγω της εκτροχίασης η γραμμή Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης παρέμεινε κλειστή για 12 περίπου ώρες ενώ η δηζελάμαξα Α465 μεταφέρθηκε για ανακατασκευή στο ΚΕΠ. Τα αίτια του τελευταίου εκτροχιασμού αποδίδονται στην κακή ποιότητα της γραμμής και στην παλαιότητα - ακαταλληλότητα των οχημάτων που χρησιμοποιήθηκαν για τη μεταφορά των τεθωρακισμένων.

Το κερασάκι στην τούρτα αποτέλεσε ο εκτροχιασμός στον Άσπρο της αμαξοστοιχίας 45214 το βράδυ της 8ης Μαΐου 2007. Το ατύχημα είχε ως αποτέλεσμα την ανάφλεξη του φορτίου καυσίμων της αμαξοστοιχίας καθώς και το προσωρινό κλείσιμο της γραμμής Θεσσαλονίκης-Ειδομένης και τη διακοπή της ηλεκτροκίνησης.Ακολούθησε καταιγισμός δημοσιευμάτων στον τύπο και τα τηλεοπτικά κανάλια ενώ τα αίτια του ατυχήματος διερευνώνται.

αίσθηση. Μετά το προηγούμενο παρόμοιο διαφημιστικό, όπου πρωταγωνιστούσε ο αγαπητός μας Θανάσης Βέγγος, έρχεται μια νέα σκηνοθετική ομάδα (με επικεφαλής τον κ. Β. Λυμπερόπουλο) που βασιζόμενη σε ένα έξυπνο σενάριο, χρησιμοποιώντας μία αληθινή αμαξοστοιχία και άψογα οπτικά εφέ, μας δίνει ένα εξαιρετικό σποτάκι που εντυπωσιάζει. Ο ΣΦΣ συγχαίρει, τον ΟΣΕ, την διαφημιστική εταιρεία Leo Burnett και όλους τους συντελεστές της προσπάθειας αυτής. Είμαστε βέβαιοι, ότι το μήνυμα που αποπνέει το σποτ αυτό θα συμβάλλει ουσιαστικά στο να συνετιστούν, επιτέλους, όσοι ανεγκέφαλοι οδηγοί παίζουν, κυριολεκτικά, με τον θάνατο στις ισόπεδες διαβάσεις, αγνοώντας το τραίνο που πλησιάζει.

Η Ελληνική Τεχνοδομική ανέλαβε το έργο της σιδηροδρομικής γραμμής Λιανοκλάδι - Δομοκός

Υπεγράφη μεταξύ της Ακτωρ ΑΤΕ (θυγατρικής εταιρίας της Ελληνική Τεχνοδομική ΤΕΒ ΑΕ) και της ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΕ, η σύμβαση κατασκευής της υποδομής της Νέας Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλών Ταχυτήτων Λιανοκλάδι - Δομοκός από ΧΘ 14+000 έως τη ΧΘ 25+000. Το έργο περιλαμβάνει κατασκευή πέντε σιδηροδρομικών γεφυρών συνολικού μήκους 1.976 μ., σηράγγων συνολικού μήκους περί τα 16.000 μ. και έργων οδοποιίας.

Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση, ο προϋπολογισμός κατά τη μελέτη του έργου ανέρχεται σε 324 εκατ. ευρώ και ο χρόνος περάτωσης είναι 48 ημερολογιακοί μήνες.

130 χρόνια ΟΣΕ

Σε εορταστική εκδήλωση που έγινε στο μέγαρο του ΟΣΕ στην οδό Καρόλου στις 9 Ιανουαρίου 2007, ξεκίνησαν οι εορταστικές εκδηλώσεις για τα 130 χρόνια από την ίδρυση των Ελληνικών Σιδηροδρόμων. Στη τελετή παρευρέθησαν η διοίκηση του ΟΣΕ καθώς και ο ΥΜΕ Μιχάλης Λιάπης. Μέχρι στιγμής δεν έχουν αναφερθεί άλλες εκδηλώσεις για τη συμπλήρωση των 130 χρόνων.

Ο Προαστιακός στο Κιάτο

Το πρώτο δοκιμαστικό δρομολόγιο του Προαστιακού στο τμήμα της νέας διπλής γραμμής υψηλών ταχυτήτων Κόρινθος - Κιάτο έγινε στις 14 Ιουνίου 2007 με επιβάτη τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών κ Μιχάλη Λιάπη.

Η κανονική λειτουργία της γραμμής αναμένεται να ξεκινήσει τον Ιούλιο.

Δήλωση Δικτύου από την ΕΔΙΣΥ

Η εταιρία διαχείρισης του Σιδηροδρομικού δικτύου ΕΔΙΣΥ, δημοσίευσε στο διαδίκτυο, στα Ελληνικά και Αγγλικά, κείμενο με τα στοιχεία του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Στην ίδια ιστοσελίδα (http:\\www.ose.gr) είναι διαθέσιμος και ο ισολογισμός του ΟΣΕ για το 2005.

Μετρό Θεσσαλονίκης

Ξεκίνησε ως μάλλον μια ακόμη υπερβολή των φοιτητικών παρατάξεων του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου αναφορικά με το αν καλύπτεται ή όχι από το πανεπιστημιακό άσυλο το εργοτάξιο (και μετέπειτα ο σταθμός) του μετρό, αλλά σύντομα απέκτησε και την αίγλη της κάλυψης του πρυτανικού συμβουλίου.

Σε συνεδρίαση του, αρχές Μαΐου το πρυτανικό συμβούλιο του ΑΠΘ αποφάσισε ότι η κατασκευή του μετρό της Θεσσαλονίκης θα δημιουργήσει σειρά προβλημάτων στη λειτουργία του πανεπιστημίου και ζητά την αλλαγή χάραξης.

Ως κύρια επιχειρήματα αναφέρονται η προστασία του ασύλου, η στατική επάρκεια των κτηρίων του ΑΠΘ, η ασφάλεια των μελών της πανεπιστημιακής κοινότητας, και η συνολική όχληση από τα έργα κατασκευής του μετρό.

Στη σχετική ψηφοφορία στην Σύγκλητο του ΑΠΘ οι 43 από τους 45 παριστάμενους ψήφισαν υπερ της διέλευσης της γραμμής και τη δημιουργία δύο σταθμών κάτω από τους χώρους του πανεισπτημίου.

intermodal

συνδυασμένες μεταφορές:

από το καράβι στον πελάτη

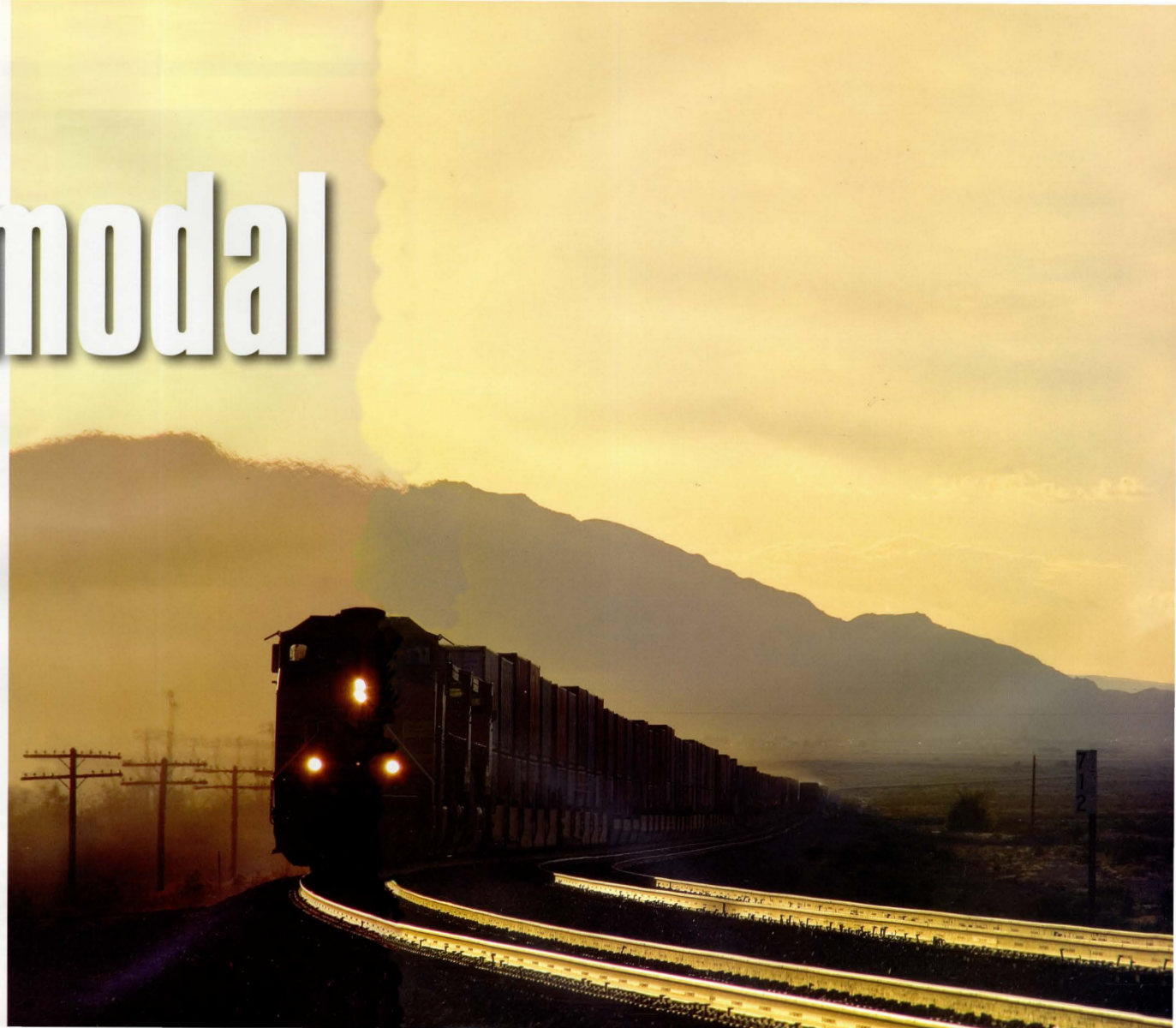
του Ν. Φώτη

Από την παραγωγή στην κατανάλωση, γρήγορα

Με τον όρο "intermodal" εννοούμε τις συνδυασμένες μεταφορές από σημείο σε σημείο, με χρήση διαφορετικών μεταφορικών μέσων π.χ. καράβι και τραίνο, τραίνο και αυτοκίνητο κ.α. Ο αδιαφιλονίκητος κυρίαρχος στις συνδυασμένες μεταφορές είναι το εμπορευματοκιβώτιο (container) καθώς μόνον αυτό παρέχει ευκολία διακίνησης και λογικούς χρόνους μεταφόρτωσης.

Οι κύριες μέθοδοι μεταφοράς container είναι το τραίνο, το καράβι και το φορτηγό αυτοκίνητο (που συνήθως αναλαμβάνει τη διανομή στον τελικό αποδέκτη). Το τραίνο είναι ιδιαίτερα οικονομικό στη μεταφορά μεγάλου όγκου εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις (μόνο το καράβι το ξεπερνάει) και έτσι συχνά χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτό από τα λιμάνια για αποστολή σε κέντρα αποθήκευσης και διανομής στην ενδοχώρα. Ειδικά στις ΗΠΑ τα τραίνα χρησιμοποιούνται σαν ένα είδος χερσαίας γέφυρας ανάμεσα στα λιμάνια της Δυτικής ακτής (Los Angeles, Long Beach, Portland, κτλ.) και τα εμπορικά κέντρα στις Ανατολικές ΗΠΑ, σε αποστάσεις πάνω από 3500 χλμ. Η επιτυχία της αγοράς αυτής αντικατοπτρίζεται στο γεγονός ότι ενώ το 1980 μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικά 3.100.000 container κι επικαθήμενα οχήματα από νταλίκες (trailers), το 2002 ο αριθμός είχε αυξηθεί στα 9.300.000 (πηγή: "Association of American Railroads").

Καθώς τα τούνελ σε πολλά σιδηροδρομικά δίκτυα των ΗΠΑ έχουν



Σύρμος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της BNSF στο Newhetty Springs της California, Η.Π.Α., 8 Οκτωβρίου 2006. Φωτογραφία: Dave Toussaint

Οι δώδεκα μεγαλύτερες εταιρείες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων παγκόσμια (κατάταξη με αριθμό πλοίων και συνολική χωρητικότητα σε TEU)

Εταιρεία	Αριθμός πλοίων	Εταιρεία	TEUs
Maersk Line (+ Safmarine)	387	Maersk Line (+ Safmarine)	1.036.582
Mediterranean (MSC)	257	Mediterranean (MSC)	681.334
CMA CGM	185	P&O Nedlloyd *	460.203
P&O Nedlloyd *	162	Evergreen	439.538
Evergreen	153	CMA CGM	412.007
COSCO	118	APL	315.879
China Shipping C.L. (CSCL)	111	Hanjin-Senator	298.173
NYK Line	105	China Shipping C.L. (CSCL)	290.089
APL	99	COSCO	289.800
Pacific International Lines	97	NYK Line	281.722
Zim Integrated Shipping Service	93	OOCL	237.318
CSAV Group	83	CSAV Group	215.992
Πηγή: BRS-Alphaliner			

* Σημειωσή: Από τον Φεβρουάριο του 2006, η Maersk και η P&O έχουν συγχωνευτεί στη Maersk Line

μεγάλο ύψος, είναι εφικτό το στοίβαγμα δυο container στο ίδιο βαγόνι (doublestack), διπλασιάζοντας έτσι την μεταφορική ικανότητα και μειώνοντας δραστικά τη κατανάλωση καυσίμων και το λειτουργικό κόστος ανά container (το νεκρό βάρος μειώνεται μέχρι και 40%). Χρησιμοποιώντας αρθρωτά βαγόνια (τυπικά σε πεντάδες), η αντίσταση στη κύλιση μειώνεται κατά πολύ (πέντε αρθρωτά βαγόνια έχουν έξι φορεία, αντί για δέκα που έχουν τα αντίστοιχα συμβατικά), όπως και ο τζόγος ανάμεσα σε βαγόνια (slack), πράγμα που συνεπάγεται λιγότερο απότομες μετακινήσεις. Η τεχνική αυτή καθιερώθηκε από τη Southern Pacific το 1984 σε συνεργασία με την APL και σήμερα αποτελεί πλέον ρουτίνα για τους Αμερικάνικους σιδηρόδρομους. Ας σημειωθεί ότι μία τυπική εμπορική αμαξοστοιχία στις ΗΠΑ ξεπερνάει συχνά τα 140 βαγόνια, φτάνει σε μήκος τα 2 μίλια και μεταφέρει σχεδόν 300 κοντέινερ. Από την εισαγωγή των doublestacks, ο όγκος του συγκεκριμένου τμήματος της αγοράς έχει εκατονταπλασιαστεί, φτάνοντας το 70% του συνολικό όγκου συνδυασμένων μεταφορών στις ΗΠΑ. Η αποτελεσματικότητα του όλου συστήματος φαίνεται από το γεγονός ότι το πρώτο τραίνο αναχωρεί σε 3.5 ώρες από τη στιγμή που θα δέσει το καράβι, και φτάνει από τα λιμάνια του Los Angeles στο Σικάγο (απόσταση 3000+ χλμ) σε λιγότερο από 4 ημέρες (φυσικά εισπράττεται ειδικά υψηλή τιμή για αυτή τη ταχύτητα). Στην Ευρώπη, οι μικρότερες διαστάσεις των τούνελ συγκριτικά με τις ΗΠΑ και η ύπαρξη εναέριου καλώδιου ηλεκτροκίνησης δεν επιτρέπουν το double stacking (με εξαίρεση τη νέα διαδρομή Betweweroute από το Rotterdam προς Γερμανία), οπότε τοποθετείται ένα container ανά πλατφόρμα (σπάνια θα συναντήσει κάποιος αρθρωτές πλατφόρμες για κοντέινερ στην Ευρώπη, παρά το πλεονέκτημα της χαμηλότερης αντίστασης στη κύλιση). Εξαιτίας του δυτικοευρωπαϊκού αγκίστρου υπάρχουν περιορισμοί στο μέγεθος συρμών (τυπικά γύρω στους 1.400 τόννους, όταν ο τυπικός συρμός στις ΗΠΑ ξεπερνάει τους 12.000), οπότε σπάνια βλέπει κάποιος στην Ευρώπη συρμούς με περισσότερα από 50-60 container. Υπάρχει πάντως η δυνατότητα δημιουργίας εξειδικευμένων συρμών κλειστής κυκλοφορίας με σύνδεσμους Ρωσικού τύπου (SA-3/Willison) που επιτρέπουν 6.000+ τόννους ανά συρμό (αυτό βέβαια απαιτεί ανάλογους συνδέσμους και στις μηχανές έλξης).

Μια (προφανής αν το καλοσκεφτεί κανείς) μέθοδος είναι η μεταφορά των επικαθήμενων οχημάτων σε πλατφόρμες (piggyback, trailer on flat car, TOFC), που επινοήθηκε και πάλι στις ΗΠΑ το 1936 από την Chicago & Great Western και εφαρμόστηκε σε μεγάλη κλίμακα από τη Canadian Pacific από το 1956 και μετά. Σε αυτή τη περίπτωση χρειάζεται μια μεγάλη ράμπα φορτοεκφόρτωσης παράλληλα με το τραίνο "πρόσωπο" με τη πλατφόρμα, ώστε να μπαινοβγαίνουν οι τράκτορες από το πλάϊ (circus loading). Το σοβαρότερο μειονέκτημα (πέρα από τις μόνιμες ράμπες) είναι ότι χρειάζεται μεγάλο περιτύπωμα στη γραμμή που θα φιλοξενεί τις πλατφόρμες με τα φορτηγά (στη περίπτωση που μεταφέρονται νταλίκες μεγάλου ύψους)

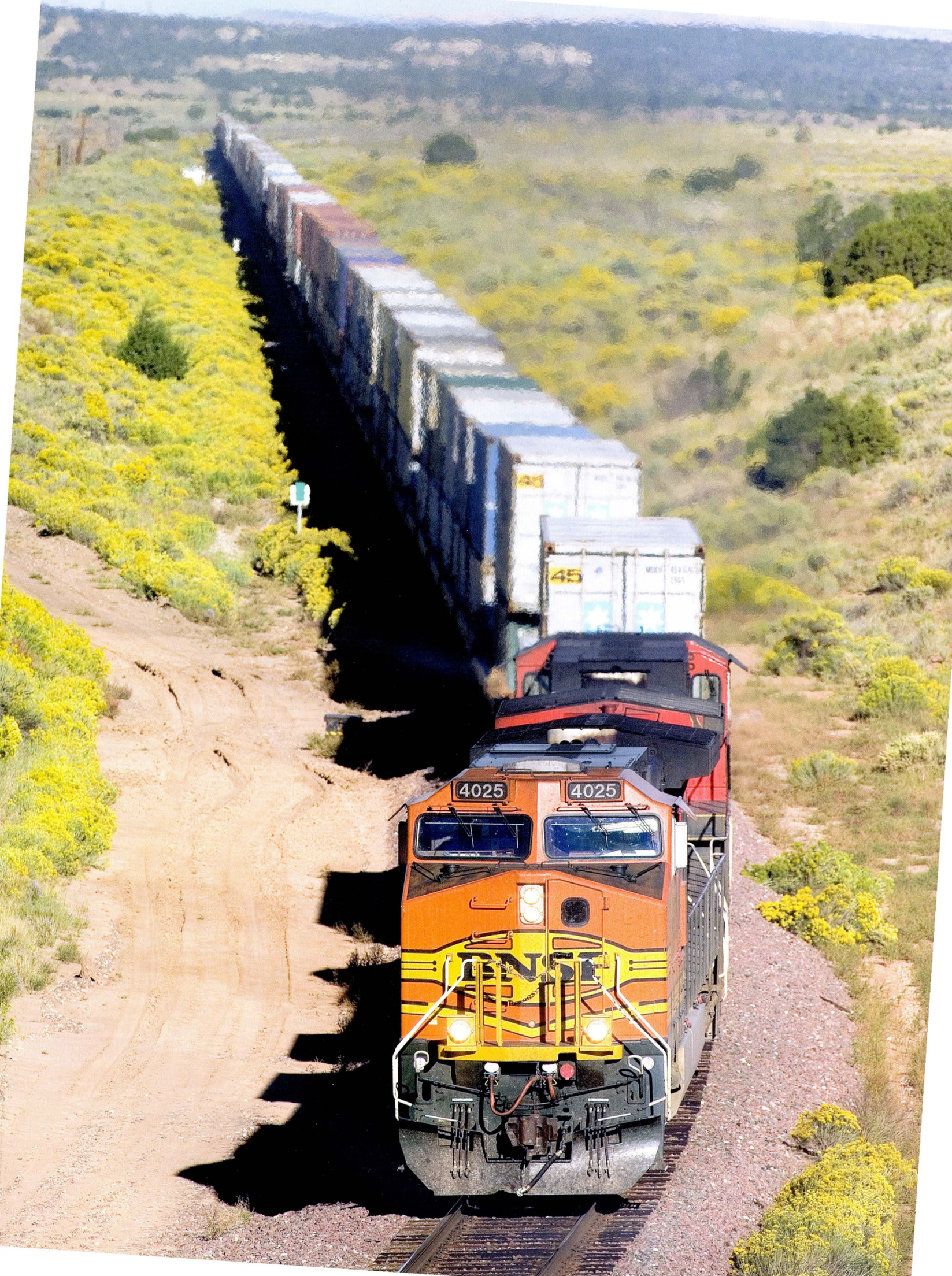
Στην Κεντρική Ευρώπη εφαρμόζεται η εκδοχή του "κυλιόμενου αυτοκινητόδρομου" (Rollende Landstrasse ή RoLa), κατά την οποία οι νταλίκες φορτώνονται σε ειδικά χαμηλοδάπεδα βαγόνια από μια ράμπα στην αρχή του συρμού, ενώ οι οδηγοί τους επιβιβάζονται σε κλινάμαξες ή απλές επιβατάμαξες μέχρι να φτάσουν σε ένα κέντρο διανομής όπως πχ. το Μανχάϊμ, ξεκινώντας από το Μιλάνο. Αυτή η μέθοδος είναι ιδιαίτερα δημοφιλής στην Ελβετία, στην οποία αποθαρρύνεται συστηματικά η διέλευση βαρέων φορτηγών αυτοκινήτων από τους αυτοκινητόδρομους των Άλπεων, για λόγους προστασίας από την ρύπανση και την αποφυγή της φθοράς των δρόμων. Το μειονέκτημα της είναι πως απαιτεί ειδικά (κι ακριβά) οχήματα με μικρούς τροχούς, καθώς και μεγάλες διαστάσεις στα τούνελ της διαδρομής, περιορίζοντας τη χρήση της σε επιλεγμένες διαδρομές στη Κεντρική Ευρώπη, ενώ υπάρχει πολύ νεκρό βάρος (πλατφόρμα και τράκτορας) που μεταφέρεται, σπαταλώντας ενέργεια και καύσιμα. Το πλεονέκτημα είναι πως οι εγκαταστάσεις στους τερματικούς σταθμούς είναι εξαιρετικά απλές: μία (φορητή) ράμπα μήκους 4-5 μ. ανά μόρτα αρκεί.

Συρμός μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της Canadian Pacific στο Thunder Bay του Ontario Καναδάς, 27 Ιουλίου2006, Φωτογραφία: JohnRice

Εκτός από τα εμπορευματοκιβώτια και τα συμβατικά επικαθήμενα οχήματα, υπάρχει και το "roadrailer". Πρόκειται για μια εξαιρετικά ενδιαφέρουσα μέθοδο, στην οποία τα επικαθήμενα οχήματα είναι και σιδηροδρομικά βαγόνια που κάθονται κατευθείαν σε αφαιρούμενα φορεία. Αυτά συνδέονται μεταξύ τους σε συρμό και έλκονται από μια μηχανή σαν κανονικό τραίνο. Με αυτή τη μέθοδο δεν χρειάζονται ψηλά τούνελ (άρα λειτουργεί άνετα σε όλη την Ευρώπη), περιορίζεται σημαντικά το νεκρό βάρος (αφού καταργείται η πλατφόρμα και ο τράκτορας), μειώνεται σημαντικά η αεροδυναμική αντίσταση καθώς τα βαγόνια είναι πολύ κοντά και στο ίδιο ύψος, κτλ. Το κύριο μειονέκτημα είναι πως τα επικαθήμενα πρέπει να είναι ειδικής κατασκευής, άρα χρειάζεται να αποκτηθεί ένας νέος στόλος οχημάτων. Η συγκεκριμένη λύση πάντως έχει αρχίσει να κερδίζει έδαφος και στην Ευρώπη, με τη Wabash National να είναι η κυριότερη εταιρεία που δραστηριοποιείται στο τομέα. Στις ΗΠΑ, η πιο πετυχημένη εταιρεία που χρησιμοποιεί roadrailers είναι η "Triple Crown Service" (θυγατρική της Norfolk Southern), η οποία λειτουργεί όπως μια τυπική εταιρεία μεταφορών, παρουσιάζοντας έναν μοναδικό λογαριασμό στον τελικό πελάτη. Στη περίπτωση που υπάρχει εγγυημένη ελάχιστη κίνηση (τυπικά 35 οχήματα) μεταξύ δύο προορισμών που συνδέονται σιδηροδρομικά, η Triple Crown μισθώνει μηχανές από τη Norfolk Southern και στέλνει τα Roadrailers σιδηροδρομικά, αλλιώς κινούνται σαν συμβατικά φορτηγά.

Intermodal και τραίνο στην Ελλάδα - μεγάλες προοπτικές;

Οι συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα, πέρα από τη περίπτωση των πλοίων, δεν έχουν κατακτήσει μεγάλο ποσοστό της εμπορευματι-


4025
4025
BNSF
45

Συρμός μεταφοράς trailer της Norfolk Southern στο Thompsontown της Pennsylvania, Η.Π.Α., 6 Απριλίου 2007. φωτογραφία: Richard Hart

κής κίνησης. Ένας σημαντικός λόγος είναι πως η Ελλάδα δεν είναι διαμετακομιστική (transit) χώρα στις χερσαίες μεταφορές όπως πχ. η Γερμανία ή η Ελβετία λόγω γεωγραφίας. Από την άλλη, τα Ελληνικά λιμάνια αποτελούν ιδιαίτερα ελκυστική πύλη εισόδου για τη Βαλκανική ενδοχώρα σε συνδυασμό με οδικές και σιδηροδρομικές προσβάσεις: ο γράφων πιστεύει πως οι συνδυασμένες μεταφορές θα έπρεπε να αποτελέσουν κύριο άξονα μίας εθνικής στρατηγικής μεταφορών, καθώς τα λιμάνια μας αποτελούν ένα μεγάλο γεωπολιτικό πλεονέκτημα που η χώρα μας οφείλει να το εκμεταλλευτεί επιθετικά.

Από στατιστική σκοπιά, ο Πειραιάς έχει μια αρκετά υπολογίσιμη κίνηση σε containers: από 426.000 TEUs (1990) ανέβηκε στα 1.161.000 (2000), στα 1.196.000 (2001) και στα 1.405.000 (2002) TEUs. Βέβαια, η σύγκριση με τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης είναι συντριπτική, π.χ. το Ρότερνταμ έφτασε 6.515.000 TEU το 2002, με το Αμβούργο να ακολουθεί από κοντά με 5.374.000 (πηγή: Eurostat, 2004). Μέχρι σήμερα, όλα τα containers και οι νταλίκες μεταφέρονται με φορτηγά αυτοκίνητα όταν βγαίνουν από το πλοίο, ή μεταφέρονται σε άλλο πλοίο που θα πάει πιο κοντά στο προορισμό τους, όπως γίνεται π.χ. στο Νέο Ικόνιο.

Το 2006 ο ΟΣΕ ανακοίνωσε την υπογραφή μνημονίου με τον ΟΛΠ

Αριστερή σελίδα: Συρμός μεταφορας εμπορευματοκιβωτίων της BNSF στο New Mexico, Η.Π.Α. Φωτογραφία: John Benner.
Πάνω: Όχημα-φορείο μεταφοράς trailer (Roadrailer) της Norfolk Southern στο Birmont Junction της Atlanta, Georgia. Η.Π.Α., 30 Ιουνίου 2006.
Κάτω: Συρμος μεταφοράς trailers της Norfolk Southern στο Berea του Ohio, Η.Π.Α., 19 Μαρτιου 2005, Φωτογραφια: David Kamerman

για σιδηροδρομική σύνδεση του ΣΕΜΠΟ (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων) στο Ν. Ικόνιο, με τον υπό κατασκευή χώρο διαλογής containers του ΟΣΕ στο Θριάσιο πεδίο (πηγή: "Σιδηροτροχιά", τ. 30). Αντίστοιχα, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει ήδη σιδηροδρομική σύνδεση, και προβλέπεται να αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό η κίνηση στο μέλλον, λόγω των διαφαινόμενων προθέσεων των Κινέζων να το χρησιμοποιήσουν για μεταφορές προς την Βαλκανική ενδοχώρα. Ήδη ένα πλοίο ξεφορτώνει κάθε εβδομάδα πάνω από 500 εμπορευματοκιβώτια από τη Κίνα τόσο στον Πειραιά (πηγή: "Εφοπλιστής" Μαίου 2006) όσο και στην Θεσσαλονίκη. Εκτιμάται ότι η κίνηση αυτή θα αυξηθεί δραματικά στο άμεσο μέλλον.

Με τους τρέχοντες περιορισμούς του ΟΣΕ (μήκος παρακαμπτήριων, μέγιστο βάρος συρμών λόγω αγκίστρου κ.α.), μια εμπορική αμαξοστοιχία δύσκολα μπορεί να μεταφέρει πάνω από 60 TEU σε 25 τετραξονικές πλατφόρμες, άρα για να εξυπηρετηθεί το φορτίο που αδειάζει ένα καράβι (γύρω στα 500 TEU) χρειάζονται 9 τραίνα στο 24ωρο (και άλλα τόσα άδεια πρέπει να επιστρέφουν στο ίδιο 24ωρο για την επόμενη μέρα). Αυτό σημαίνει ότι η σύνδεση του Νέου Ικόνιου με το ΣΕΜΠΟ είναι δώρον άδωρον αν δεν ολοκληρωθεί επιτέλους η κατασκευή της διπλής γραμμής Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Ενδεικτικό του όγκου κίνησης που μπορεί να παράγει μία μονή ηλεκτροκίνητη γραμμή σε ένα λιμάνι είναι το μικρό λιμάνι του Koper (πρώην Capodistria) στη Σλοβενία, όπου σε ένα 24ωρο διακινήθηκαν 700+ βαγόνια με containers σε 22 ζεύγη αμαξοστοιχιών. Η γραμμή εκεί έχει κλίση 2.5% στο τμήμα προς την ενδοχώρα, στο λιμάνι καταλήγουν τρεις γραμμές μήκους 670μ. η καθεμιά, και οι συρμοί είναι "σάντουιτς" ανάμεσα σε 2-3 μηχανές, ώστε να αποτραπεί η θραύση των αγκίστρων. Αντίθετα, η γραμμή Θεσσαλονίκης-Ειδομένης έχει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης εμπορευματικού έργου (καθώς δεν έχει ουσιαστική επιβατική κίνηση), αλλά το συνολικό της μήκος δεν είναι αρκετό ώστε να αποφέρει πολλά έσοδα στον ΟΣΕ, όπως η κύρια αρτηρία Αθήνας-Θεσσαλονίκης. Αλλο ένα πρόβλημα είναι ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν αποτελεί (ακόμα) σημαντικό προορισμό για containerships.

Η δυνατότητα του ΟΣΕ να ενώσει σιδηροδρομικώς όλα τα μεγάλα λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας (Πειραιάς, Πάτρα, Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη, κτλ.) τόσο μεταξύ τους όσο και με το εξωτερικό είναι μια σοβαρότατη προοπτική που δεν θα πρέπει να μείνει ανεκμετάλλευτη. Ας μην ξεχνάμε άλλωστε ότι η σιδηροδρομική πρόσβαση στα μεγάλα λιμάνια κάθε χώρας αποτελεί σήμερα και επιταγή της Ε.Ε Παράλληλα βεβαίως, θα πρέπει να γίνουν έργα βελτίωσης των συνθηκών κυκλοφορίας στο δίκτυο. Στις συνδυασμένες μεταφορές η ταχύτητα είναι ουσιαστικός παράγοντας ανταγωνιστικότητας (για να μπορέσει να γίνει απόσβεση των μεγάλων επενδύσεων που γίνονται στον τομέα με τις ανάλογες τιμές). Μια αμαξοστοιχία μεταφοράς containers θα πρέπει να εγκαταλείπει τα βόρεια Ελληνικά σύνορα σε λιγότερο από 12 ώρες από τη στιγμή που αρχίζει η φόρτωσή του στην Αθήνα, αν θέλει να είναι ανταγωνιστικό με τις ιταλίκες

Δυστυχώς τα τεχνικά χαρακτηριστικά και περιορισμοί στις υπάρχουσες γραμμές του ΟΣΕ (π.χ. πολλά τούνελ με χαμηλό προφίλ όπως στον Αγιο Στέφανο και τη κοιλάδα του Νέστου) κάνουν ανέφικτη την εφαρμογή των μεθόδων "piggyback" ή "doublestack" στους Ελληνικούς σιδηρόδρομους (με μόνη εξαίρεση ίσως τη γραμμή Θεσσαλονίκης- Ειδομένης). Η σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων ΠΑΘΕ υπό κατασκευή ελπίζεται ότι θα ξεπεράσει πολλούς από αυτούς τους περιορισμούς. Επίσης, το εναπομείναν μετρικό δίκτυο θα μπορούσε να παίξει έναν τροφοδοτικό ρόλο με πλατφόρμες μεταφοράς containers από το λιμάνι του Ναύπλιου και της Καλαμάτας προς το κύριο δίκτυο (λόγω του χαμηλού αξονικού βάρους της μετρικής γραμμής, μόνο ένα πλήρως φορτωμένο κοντέϊνερ των 20 ή 40 ποδιών μπορεί να μπει ανά βαγόνι). Εκτιμάται εξάλλου ότι μετά την ολοκλήρωση των έργων κανονικοποίησης της γραμμής μέχρι την Πάτρα, σε συνδυασμό με την αναβάθμιση του λιμανιού της, η εμπορευματική κίνηση του ΟΣΕ στη Πελοπόννησο θα αυξηθεί σημαντικά.

Πάνω: Συρμός μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της Green Cargo στη Στοκχόλμη, 14 Αυγούστου 2004. Φωτογραφία: Σπύρος Νικολόπουλος

Δεξιά: Συρμός μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και trailers της BNSF στο Eagle Nest της Arizona, Η.Π.Α.. Φωτογραφία: John Benner

References:
http://www.eia-ngo.com/ - European Intermodal Association
http://en.wikipedia.org/wiki/Containerization
http://en.wikipedia.org/wiki/Intermodal_freight_transport
http://en.wikipedia.org/wiki/Container_ship
http://en.wikipedia.org/wiki/Container_%28cargo%29

Πλοίο μεταφοράς εμπορεματοκιβωτίων στο Νέο Ικόνιο, Απρίλιος 2005.
Φωτογραφία: Γιώργος Τόγιας

Πενήντα Χρόνια containers: μια καθιερωμένη επανάσταση στις μεταφορές

Ως πρωτοπόρος του container, που αποτέλεσε μια επανάσταση στη διαχείριση εμπορευμάτων στον 20ο αι., θεωρείται ο ιδιοκτήτης εταιρείας φορτηγών Malcolm McLean. Μέχρι τότε, η ταχύτερη μέθοδος φορτοεκφόρτωσης ήταν οι γνωστές μας παλέτες, που είχαν εμφανιστεί στον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο. Ο McLean αγόρασε αρχικά μια μικρή εταιρεία πετρελαιοφόρων πλοίων με την ονομασία Pan Atlantic και ξεκίνησε τη διαδικασία μετατροπής δυο πλοίων της για να μεταφέρει ρυμούλκες χωρίς τροχούς. Το πρώτο πλοίο της εταιρείας απέπλευσε για το Τέξας στις 26 Απριλίου 1956 με 58 κιβώτια που τα μεταφόρτωναν σε πλατφόρμες. Η εταιρεία πήγε εξαιρετικά καλά, και αργότερα μετονομάστηκε στη γνωστή Sea-Land Corporation, η οποία μετέφερε σημαντικό όγκο προμηθειών για τις ΗΠΑ στον πόλεμο του Βιετνάμ. Προκειμένου να γεμίσει τα άδεια containers στο ταξίδι της επιστροφής στις ΗΠΑ, η εταιρεία άρχισε να τα γεμίζει με αγαθά από το Χονγκ-Κονγκ, τη Ταϊβάν και την Ιαπωνία, ανοίγοντας έτσι ένα τεράστιο κεφάλαιο στο παγκόσμιο εμπόριο. Παράλληλες προσπάθειες έγιναν από άλλες εταιρείες όπως π.χ. ο μετρικός σιδηρόδρομος White Pass & Yukon στην Αλάσκα, που απέκτησε το πρώτο πλοίο container (Clifford J.Rogers) το 1955, και ορυκτά από την Αλάσκα μεταφέρονταν σε containers με τραίνα της εταιρείας ήδη από το 1956. Με την προτυποποίηση των διαστάσεων πριν πενήντα χρόνια από τον ISO (International Organization for Standardization) υπάρχει πλέον η εγγύηση οτι ένα container μπορεί εύκολα να χρησιμοποιηθεί σε διαφορετικά μεταφορικά μέσα, οδηγώντας σε συνεχή αύξηση της χρήσης τους.

Ένα ατσάλινο container μπορεί να μεταφερθεί με ειδικά καράβια, σιδηροδρομικά βαγόνια, και φορτηγά αυτοκίνητα. Υπάρχουν πέντε βασικά μήκη: 20 πόδια (6.1 μ.), 40 πόδια (12.2 μ.), 48 πόδια (14.6 μ.) και 53 πόδια (16.2 μ.). Η μονάδα μέτρησης χωρητικότητας πλοίων, λιμανιών κτλ. είναι το ισοδύναμο των 20 ποδιών (twenty-foot equivalent units, TEU), με διαστάσεις (σε πόδια) 20x8x8.5 (μχπχυ), το οποίο σε μέτρα είναι 6.1x2.44x2.59 (όγκος 39 κ.μ. περίπου). Τα περισσότερα containers έχουν μήκος 40 πόδια (= 2 TEU). Στις ΗΠΑ τα τυπικά μεγέθη είναι 48 και 53 πόδια (εμφανίζονται κυρίως σε δρομολόγια ανάμεσα ΗΠΑ και Ασία), αλλά και τα δύο αναφέρονται σαν ισοδύναμα με δύο TEU. Το μέγιστο μικτό βάρος ενός container 20 ποδιών είναι 24 τόννοι, ενώ για ένα 40ρι είναι 30,4 τόννοι. Κάθε container διαθέτει τον δικό του μοναδικό αριθμό και μια λίστα με τα περιεχόμενα και τον προορισμό του (bill of lading). Ήδη έχουν αρχίσει να εμφανίζονται και ηλεκτρονικές εκδοχές της λίστας, με ενσωματωμένους αισθητήρες κι οδηγίες για τη περίπτωση επικίνδυνου φορτίου (π.χ. χημικά). Με τη χρήση γραμμωτού κώδικα (barcode) ήδη κάποιοι οραματίζονται τη κατάργηση της κλασικής αποθήκης και την αντικατάστασή της από ένα πλοίο που έρχεται από την Ασία, παρέχοντας ότι χρειάζεται η γραμμή παραγωγής ή ο έμπορος τη στιγμή που φτάνει στο λιμάνι, με το container να παραδίδεται κατευθείαν στο μαγαζί αντί να πάει σε αποθήκες. Ο τελικός πελάτης μπορεί να παρακολουθεί τη πορεία του εμπορεύματος σε 24ωρη βάση χάρη στο Internet και να ορίζει τιμές κτλ. ανάλογα με τη προσφορά και ζήτηση της στιγμής (spot market).

Σήμερα, περίπου το 90% των εμπορευμάτων που δεν είναι φορτία χύδην, μεταφέρεται σε containers με τεράστια ειδικά πλοία που οργώνουν τους ωκεανούς και φτάνουν σε μέγεθος τα σουπερτάνκερς. Με βάση στατιστικές του 2005, περίπου 18.000.000 containers (αρκετά για να υψωθεί ένας τοίχο ύψους 2.4 μ. γύρω από τον ισημερινό της Γης 2.7 φορές!) πραγματοποιούν 200.000.000 δρομολόγια το χρόνο (το 26% προέρχονται από τη Κίνα). Υπάρχουν πλοία χωρητικότητας άνω των 10.000 TEU και ήδη σχεδιάζονται ακόμη μεγαλύτερα.

Η διάδοση των containers επηρέασε και τα άλλα συστήματα μεταφοράς, με αποτέλεσμα να βλέπουμε φορτία όπως βυτία αερίου, γάλακτος, ψυγεία τροφίμων και φρούτων κτλ. να σχεδιάζονται στις ίδιες διαστάσεις με τα containers, επιτρέποντας την εύκολη μεταφορά τους σε σιδηροδρομικά βαγόνια και νταλίκες. Τα "swap bodies", όπως αποκαλούνται στη διεθνή ορολογία, έχουν ελαφρύτερη κατασκευή, αποτρέποντας το στοίβαγμα που εφαρμόζεται στα κλασικά containers, αν και μερικά πλοία διαθέτουν συρταρωτές υποδοχές που σηκώνουν το βάρος καθενός κιβώτιου χωριστά από τα άλλα. Σε κάθε περίπτωση, η όλη διαδικασία μειώνει τους χρόνους μεταφόρτωσης, τις ζημιές στο εμπόρευμα, καθώς και το συνολικό χρόνο μεταφοράς. Επίσης βελτιώνεται η ασφάλεια του εμπορεύματος, καθώς αυτό παραμένει σφραγισμένο σε όλη τη διαδικασία μεταφοράς του.

η ιστορία των "ελληνικών" 141R

Κείμενο: Olivier Constant, Φωτογραφίες: Jean Louis Poggi, Μετάφραση-Σχόλια: Ιωσήφ Σιμαντώφ

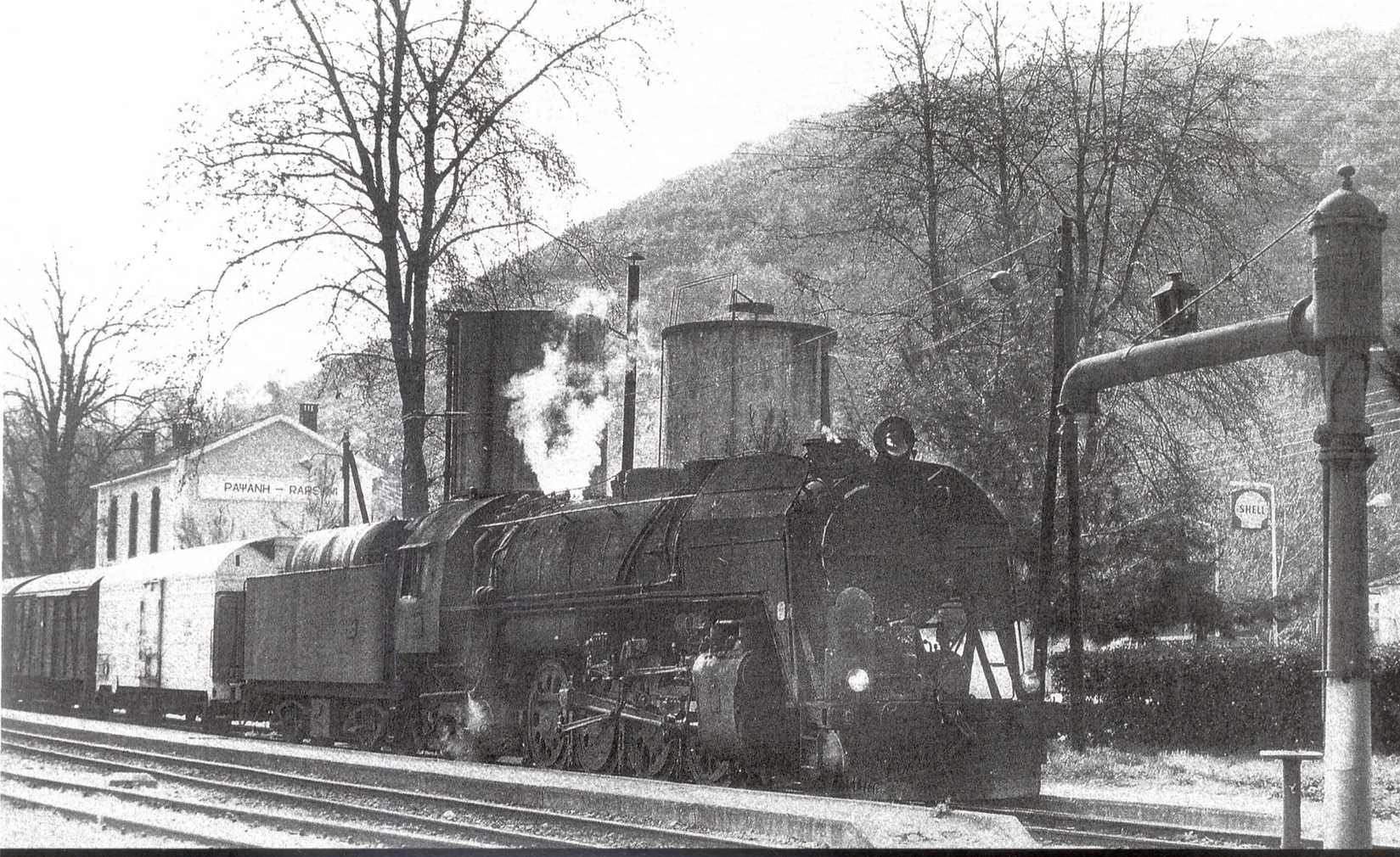
Η ενοικίαση κινητηρίων μονάδων από ξένα δίκτυα για την αντιμετώπιση περιστασιακών αναγκών και ανεπαρκειών δεν είναι ούτε πρόσφατο ούτε μεμονωμένο φαινόμενο. Πολλές φορές τυχαίνει κινητήριες μονάδες να βρίσκονται προσωρινά ή μόνιμα εκτός λειτουργίας για πολλούς και διάφορους λόγους, όπως ο περιοδικός έλεγχος, οι βλάβες, η έλλειψη ανταλλακτικών κ.α. Αυτό επίσης συμβαίνει συχνά, όταν ο υπερβολικός φόρτος εργασίας (συνήθως εποχιακός) ενός δικτύου συνδυάζεται με την ανεπάρκεια ή την έλλειψη εφεδρικών μονάδων. Το φαινόμενο αυτό είναι εξαιρετικά συχνό στις Η.Π.Α., όπου μικρές και μεγάλες σιδηροδρομικές εταιρίες κατέφυγαν πολλές φορές στην λύση της ενοικίασης κινητηρίων μονάδων από άλλες, συνήθως μεγαλύτερες εταιρίες, με αποτέλεσμα την κυκλοφορία πολύχρωμων συρμών με αλλοπρόσαλλη σύνθεση.

Οι "Σ.Ε.Κ."/"Ο.Σ.Ε." δεν θα μπορούσαν να αποτελέσουν την εξαίρεση αυτού του κανόνα και κάποιες φορές, στο πρόσφατο παρελθόν, αναγκάστηκαν να νοικιάσουν, για μικρά ή μεγάλα χρονικά διαστήματα, κινητήριες μονάδες από ξένα δίκτυα για την κάλυψη, εμπορευματικών κυρίως, αναγκών.

Μέχρι τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο το φαινόμενο ήταν σχεδόν ανύπαρκτο στα Ελληνικά δίκτυα. Από την αρχή τής δεκαετίας τού ΄20 οι πολυάριθμες ατμάμαξες των σειρών Κβ, Κγ και Λα, επέτρεπαν μία αξιόπιστη εκμετάλλευση των σχετικά περιορισμένων αναγκών, ενώ η παρουσία πολλών εφεδρικών μηχανών κάλυπτε με επάρκεια την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών.

Η κατάσταση όμως άλλαξε ριζικά στα μεταπολεμικά χρόνια. Οι νέες ατμάμαξες των σειρών Λβ, Λγ και Θγ, μαζί με όσες ατμάμαξες από τις παλιότερες σειρές είχαν επιβιώσει των καταστροφών της κατοχικής περιόδου, κάλυπταν, κατ' αρχήν ικανοποιητικά τις ανάγκες τού δικτύου ενός ανασυγκροτούμενου κράτους, ενώ στα μέσα της δεκαετίας του '50, ήλθαν και οι τεράστιες ατμάμαξες της σειράς Μα, που

Η 1144 επικεφαλής αμαξοστοιχίας προερχόμενης από την Γιουγκοσλαβία, έχει μόλις περάσει τον Σ.Σ.Καστανά και κατευθύνεται προς την Θεσσαλονίκη. Ο σημαφόρος, όπως και όλοι στο δίκτυο κανονικού εύρους της Ελλάδας, είναι Γερμανικής προέλευσης



Η 1123 σταθμεύει για λίγο στον Σ.Σ. Ραψάνης, στην βόρεια άκρη των Τεμπών, επικεφαλής αμαξοστοιχίας Λάρισας - Θεσσαλονίκης. Η ατμάμαξα κατασκευάστηκε στις Η.Π.Α. και ανήκει στην Γαλλία, ο γερανός ύδρευσης είναι Γερμανικής κατασκευής, ενώ το βενζινάδικο διαθέτει καύσιμα Ολλανδικής εταιρείας

παρά τα "προβλήματα" που εμφάνιζαν, βοήθησαν σημαντικά στην εξυπηρέτηση των αναγκών των "Σ.Ε.Κ.", στην διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων. Ο κυκλοφοριακός φόρτος όμως συνεχώς μεγάλωνε και έτσι, για πρώτη φορά οι "Σ.Ε.Κ." αποφάσισαν την ενοικίαση από το εξωτερικό ενός αριθμού καταξιωμένων κινητηρίων μονάδων. Επρόκειτο για 13 Αυστριακές ατμάμαξες τής σειράς 258, (δεν πήραν αρίθμηση των "Σ.Ε.Κ.") και οι οποίες ήταν πανομοιότυπες με αυτές της σειράς Λα. Οι ατμάμαξες αυτές ήταν μια τονωτική ένεση στο καταπονημένο δίκτυο των "Σ.Ε.Κ.", ιδίως σε μια περίοδο που η απόσυρση και ο παροπλισμός πολλών σειρών παλαιοτέρων μηχανών είχαν ήδη αρχίσει σε μεγάλη κλίμακα. Οι ατμάμαξες αυτές επέστρεψαν στην Αυστρία το 1959, μετά την παραλαβή από την Ιταλία 25 ακόμα μονάδων της σειράς Θγ.

Στις αρχές της δεκαετίας του '60, συμβαίνει ένα σημαντικό γεγονός: παραλαμβάνονται και δρομολογούνται, αρχικά σε επιβατικές αρτηριακές αμαξοστοιχίες, οι πρώτες ντιζελάμαξες κανονικού εύρους (σειρές Α-201 και Α-301). Λίγο αργότερα, με την διαδοχική άφιξη των ντιζελαμαξών της σειράς Α-321 και αυτών της σειράς Α-351, οι "Σ.Ε.Κ." κατέχουν πλέον ένα στόλο από σχετικά σύγχρονες, ισχυρές, και αξιόπιστες κινητήριες μονάδες, με αποτέλεσμα την αρχή του τέλους της ατμοκίνησης στην Ελλάδα. Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '60, οι Αυστριακής προέλευσης ατμάμαξες ανήκουν, με ελάχιστες εξαιρέσεις, στο παρελθόν.

Παρ' όλα αυτά, στις αρχές της δεκαετίας τού '70, οι ντιζελάμαξες τού Ο.Σ.Ε. αρχίζουν ήδη να δείχνουν σημεία κόπωσης. Τρεις νέες σειρές παραγγέλθηκαν από τις Η.Π.Α, αλλά το οριστικό κλείσιμο της "ALCO" και ή μεταφορά των δικαιωμάτων κατασκευής στην Καναδική "M.L.W." δυσκόλεψαν την ταχεία παράδοση των νέων αυτών μονάδων. Μοιραία, ο "Ο.Σ.Ε." επανέφερε, προσωρινά, στην κυκλοφορία κάποιες ατμάμαξες, ενώ για την προσωρινή κάλυψη των ελλείψεων, στράφηκε προς την ενοικίαση συμπληρωματικών μηχανών .

Το δικτατορικό καθεστώς της εποχής όμως απέκλειε την δυνατότητα ενοικιάσεως μηχανών από τις γειτονικές Βαλκανικές χώρες και στράφηκε προς την Δυτική Ευρώπη. Κανένα δίκτυο όμως δεν διέθετε, την εποχή εκείνη, αρκετές ντιζελάμαξες σε εφεδρεία, έτσι ώστε να είναι εφικτή η ενοικίαση, έστω και για μικρό χρονικό διάστημα. Εξ άλλου, οι κινητήριες μονάδες των περισσοτέρων δικτύων της Δύτικής Ευρώπης ήταν ήδη εφοδιασμένες με αυτόματα συστήματα ελέγχου, η προσωρινή αποσύνδεση των οποίων για χρήση σε ένα δίκτυο με χειροκίνητο έλεγχο, ήταν χρονοβόρα και ασύμφορη. Έτσι, οι ατμάμαξες της σειράς 141R της Γαλλικής "SNCF" ήταν μια φυσιολογική επιλογή, επειδή τότε (αν και είχαν μόλις αποσυρθεί) ήταν οι μοναδικές ίσως δυτικοευρωπαϊκές ατμάμαξες σε καλή κατάσταση, πού μπορούσαν να κινηθούν σε γραμμές αξονικού φορτίου 16 - 18t, όπως αυτές τού "Ο.Σ.Ε.".

Το άρθρο του έγκριτου Γαλλικού περιοδικού "Voies Ferres" που ακολουθεί, περιγράφει με λεπτομέρειες και τεχνικά στοιχεία την σύντομη περίοδο της ενοικίασης των 141R στην Ελλάδα, κάτι που δεν είναι ιδιαίτερα γνωστό σε πολλούς από εμάς. Ένα πρόσθετο ενδιαφέρον είναι το ότι το άρθρο αυτό αναφέρεται σε μία περίοδο που στην Ελλάδα υπήρχαν ελάχιστοι φίλοι τού σιδηροδρόμου και ο κίνδυνος σύλληψης όσων βρίσκονταν στις εγκαταστάσεις τού "Ο.Σ.Ε." με φωτογραφικές μηχανές κ.α. ήταν πραγματικός...

Το αίτημα και οι πρώτες διαδικασίες

Η ιστορία των 141R που νοίκιασε ο "Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας" ("Ο.Σ.Ε.") ξεκινά στις αρχές Αυγούστου 1973. Την εποχή εκείνη, η "Γαλλική Εταιρεία Μελετών και Σιδηροδρομικών Κατασκευών" ("SOFRERAIL") πληροφορήθηκε από το κλιμάκιο βοηθείας της στον "Ο.Σ.Ε." για τα πολλά προβλήματα που προκαλούσαν στο δίκτυο οι πολυάριθμες ακινητοποιήσεις ντιζελαμαξών . Προκειμένου να ανταποκρι-

Μαρτυρία του Andre Deymier, αρχιμηχανικού έλξεως του Μηχανοστασίου της Narbonne

Ο Andre Deymier, αρχιμηχανικός έλξεως στο Μηχανοστάσιο της Narbonne, μαζί με άλλους δύο συναδέλφους του, ενός μηχανικού πορείας και ενός προϊσταμένου ομάδας συντηρήσεως, παρουσιάσθηκαν εθελοντικά για να εκπαιδεύσουν το προσωπικό έλξεως του "Ο.Σ.Ε.". Τον Απρίλιο του 2004, ο κ. Deymier μας εμπιστεύθηκε μερικές από τις αναμνήσεις του ταξιδιού του στην Ελλάδα.

" Η παραμονή μου στην Ελλάδα κράτησε τέσσερεις εβδομάδες, όσο χρειάστηκε για να εκπαιδεύσουμε δέκα ομάδες πορείας (μηχανοδηγούς και θερμαστές) στην οδήγηση των 141R. Μόνο ο προϊστάμενος συντηρήσεως έμεινε έναν ακόμα μήνα, για να εμβαθύνει στην εκπαίδευση των ομάδων συντηρήσεως του "Ο.Σ.Ε.". Ένας διοικητικός υπάλληλος του "Ο.Σ.Ε." ήταν στην διάθεση μας ως διερμηνέας. Στην γραμμή Θεσσαλονίκης- Ειδομένης, οι 141R χρησιμοποιήθηκαν για την έλξη συρμών μεταφοράς πετρελαιοειδών της τάξεως των 1300-1400t. Στο τμήμα Θεσσαλονίκη-Λάρισα, διαδρομή με μονή γραμμή στην οποίαν επίσης χρησιμοποιήθηκαν οι γαλλικές ατμάμαξες, το προφίλ ήταν πιο δύσκολο, με μεγαλύτερες κλίσεις, κλειστές καμπύλες κ.α.. Ωστόσο, όλα τα δρομολόγια πραγματοποιήθηκαν με απλή έλξη και με μέγιστη ταχύτητα 60 χλμ/ώρα.

Οι συνάδελφοι μας των Ελληνικών Σιδηροδρόμων έμειναν πολύ ικανοποιημένοι από την συμπεριφορά των 141R στους εμπορικούς συρμούς. Ο μηχανές αυτές ήταν πολύ ισχυρές, αλλά και απλές, για τον λόγο δε αυτό και εύκολες στην οδήγηση. Αντίθετα με τις 150 ατμάμαξες που διέθετε τότε ο "Ο.Σ.Ε.", οι γαλλικές παρουσίασαν καλή εγγραφή στις καμπύλες. Αν εξαιρέσει κανείς την βλάβη σε μία γεννήτρια, δεν αντιμετωπίσαμε κανένα άλλο πρόβλημα αξιοπιστίας των μηχανών μας, κατά την διάρκεια της παραμονής μας στην Ελλάδα.

Ας προστεθεί εδώ, ότι κρίθηκαν αναγκαίες ορισμένες μετατροπές προκειμένου να προσαρμοστούν οι ατμάμαξες στο νέο τους δίκτυο. Έτσι, τους τοποθετήθηκε ένας μεγάλος προβολέας πάνω από την θύρα του καπνοθαλάμου και ένας εξ' ίσου εντυπωσιακός λιθοδιώκτης. Στην καμπίνα μηχανοδήγησης προστέθηκε μία συσκευή ραδιοτηλεφώνου, της οποίας η κεραία εγκαταστάθηκε στην άκρη της οροφής του θαλάμου (στην πλευρά του εφοδιοφόρου), προστατευμένη από ένα κάλυμμα. Τέλος, ένας ανακλαστήρας και ένα αντηλιακό παραπέτασμα τοποθετήθηκαν πάνω από τα συρόμενα παράθυρα.

Σύμφωνα με πληροφορίες μου, οι ατμάμαξες επεστράφησαν στην Γαλλία από Ελληνικό προσωπικό."

θεί στις ανάγκες έλξεως, ο "Ο.Σ.Ε." εξέταζε την πιθανότητα να νοικιάσει μονάδες από ένα ξένο δίκτυο και αυτό μέχρι την παραλαβή της παραγγελίας νέων μηχανών, πού είχε προβλεφθεί για τις αρχές τού 1974 .

Η "SNCF" ερωτήθηκε λοιπόν κάτω από ποιους όρους θα ήταν διατεθειμένη να νοικιάσει στον "Ο.Σ.Ε." ατμάμαξες 141R, καύσης μαζούτ, πού εκείνη την εποχή βρίσκονταν σε εφεδρεία. Ήδη, στις 6/8/1973, οι σχετικές πληροφορίες διαβιβάσθηκαν από το Γαλλικό δίκτυο στην αποστολή της "SOFRERAIL" στην Αθήνα, με τέλεξ πού ανέφερε τούς οικονομικούς όρους της ενοικιάσεως, καθώς και το πρόγραμμα επαναφοράς των μηχανών σε λειτουργική κατάσταση. Το πλάνο προέβλεπε τρεις μηχανές την εβδομάδα.

Στο μεταξύ η κατάσταση στην Ελλάδα είχε χειροτερέψει και ο τότε υποδιοικητής του "Ο.Σ.Ε." έστειλε, μέσω της "SOFRERAIL", στις 22 Σεπτεμβρίου, νέο τέλεξ με το οποίο ζητούσε την ενοικίαση τεσσάρων μηχανών με τούς ίδιους όρους της 6ης Αυγούστου.

Επειδή η κατάσταση ήταν επείγουσα, το τέλεξ περιλάμβανε δύο ακόμα σημεία τα οποία αναφέρουμε εδώ λεπτομερειακά: "...Σας παρακαλούμε να κάνετε ότι είναι δυνατόν για την άμεση αποστολή των εν λόγω μηχανών, των οποίων η μεταφορά μέσω Vallorbe, Domodossola, Sezana, Gevgelija στο μηχανοστάσιο της Θεσσαλονίκης αποτελεί το αντικείμενο του παρόντος φακέλου. Παρακαλείσθε να μας τηλεγραφήσετε την ακριβή ημερομηνία και τον αριθμό της αμαξοστοιχίας με την οποία θα πραγματοποιηθεί η μεταφορά και να γνωστοποιήσετε το επείγον της μεταφοράς στα δίκτυα μέσω των οποίων θα πραγματοποιηθεί αυτή... ".

Δύο ημέρες αργότερα, η "SOFRERAIL" έστειλε επιστολή προς την Διεύθυνση Υλικού της "SNCF", ζητώντας να ληφθούν όλα τα κατάλληλα μέτρα έτσι ώστε να ικανοποιηθεί το αίτημα του "Ο.Σ.Ε.". Εκτός από τον καθορισμό της ημερομηνίας, ζητήθηκε ακόμα:

- Να ληφθούν μέτρα για την συνοδεία των μηχανών μέχρι τον προορισμό τους.
- Να ληφθεί απόφαση για το προσωπικό έλξης πού θα έπρεπε να αποσπαστεί για να βοηθήσει τους μηχανοδηγούς τού "Ο.Σ.Ε.". Τα σχετικά έξοδα θα τα ανελάμβανε η "SOFRERAIL".
- Να αποσταλούν, ταυτόχρονα με τις μηχανές, τα συνήθη ανταλλακτικά (πέδιλα φρένων, εγχυτήρες, διάφοροι σύνδεσμοι κ.α.), απαραίτητα για την συντήρηση των ατμαμαξών την περίοδο της ενοικιάσεως, πού εκτιμήθηκε ότι θα διαρκούσε έξη μήνες.

Η όλη επιχείρηση εξελίχθηκε χωρίς προβλήματα, και στις 2 Οκτωβρίου εκδόθηκε αγγελία μεταφοράς ειδικού φορτίου, που ίσχυε μέχρι την αποπεράτωση τής μεταφοράς. Το αντικείμενο της αγγελίας ήταν η κυκλοφορία δέκα ατμαμαξών της σειράς 141R μαζί με τους εφοδιοφόρους τους (τύπου 30R) καθώς και ένα όχημα συνοδείας ως "ελκόμενο φορτίο". Οι σταθμοί αποστολής ήταν τα μηχανοστάσια του Mans και του Vierzon (τρεις ατμάμαξες το καθένα) και της Narbonne, για τις υπόλοιπες τέσσερεις. Όλες οι ατμάμαξες θα συγκεντρώνονταν στην Vallorbe, από όπου θα γίνονταν η μεταφορά τους στην Ελλάδα. Η διαδρομή πού είχε προβλεφθεί για τις ατμάμαξες του Mans ήταν: Le Mans, Ch?teau-du-Loir, Saint-Pierre-des-Corps,Villefranche-sur-Cher και Vierzon. Από εκεί οι ατμάμαξες, μαζί με αυτές του Vierzon, θα συνέχιζαν ακολουθώντας την διαδρομή Bourges,Saincaize, Nevers, Etang, Montchanin, Beaune, Gevrey-Triage, Auxonne και Dole.

Ατμάμαξα	Νοέμβριος 1973	Δεκέμβριος 1973	Ιανουάριος 1974	Φεβρουάριος 1974	Μάρτιος 1974	Απρίλιος 1974	Σύνολο
141R1123	3.290	10.040	11.170	8.460	7.600	10.950	51.510 22-10.11 Καί1-25.04
141R1124	4.620	11.040	10.530	11.550	10.680	11.000	59.520 15-30.11 Καί1-24.04
141R1141	3.830	9.980	12.930	9.860	8.160	0	44.760
141R1144	3.510	11.280	11.000	10.620	13.100	5.720	55.230 16-30.11 Καί1-19.04
Σύνολο	15.250	42.340	45.630	40.490	39.540	27.770	211.020

Χιλιομετρικές αποστάσεις που διανύθηκαν στην Ελλάδα από τις 141R

Η επαναφορά των ατμαμαξών της Narbonne σε λειτουργία ξεκίνησε στις 10 Οκτωβρίου . Το πρόγραμμα αποκατάστασης περιλάμβανε έλεγχο των εστιών και επισκευή

εάν αυτό κρινόταν αναγκαίο, πλύσιμο των λεβήτων, δοκιμές υπό πίεση και δοκιμές πριν την αναχώρηση. Δύο μέρες αργότερα και μετά από μια δοκιμαστική διαδρομή μέχρι την Porte-La-Nouvelle οι ατμάμαξες ήταν έτοιμες για την μεταφορά. Μετά την αποσύνδεση των διωστήρων, οι τέσσερες ατμάμαξες μεταφέρθηκαν (στις 12 Οκτωβρίου) με ανώτατη ταχύτητα τα 60χλμ/ώρα στην Dole μέσω N?mes, Le Teil, Peyraud, Givors-Canal, Chasse, Lyon-Guilloti?re, Amberieu, Bourg, Louhans, Gevrey και Auxonne. Η αναχώρηση έγινε στις 06:10 ενώ είχε προβλεφθεί μία στάση για έλεγχο και λίπανση των μηχανών κάθε 300 χλμ. περίπου.

Τελικά, αντί των δέκα ατμαμαξών, στον σταθμό της Dole μεταφέρθηκαν μόνο τέσσερεις. Μία νέα αγγελία μεταφοράς που εκδόθηκε στις 22 Οκτωβρίου, προέβλεπε την μεταφορά στην Ελλάδα των τεσσάρων αυτών μηχανών και των εφοδιοφόρων τους από την Narbonne, σε δύο ομάδες.

Οι επόμενες μέρες αφιερώθηκαν στην διεκπεραίωση των τελευταίων διατυπώσεων. Ο συρμός, συνοδευόμενος από δύο οχήματα A4D και B4D, που χρησίμευαν σαν υπνωτήρια-αναψυκτήρια για το προσωπικό συνοδείας και σαν αποθήκες ανταλλακτικών, είχε προβλεφθεί να ακολουθήσει την διαδρομή Vallorbe, Domodossola, Se?ana, Gevgelija και Ειδομένη . Σημειωτέον ότι στην τελωνειακή δήλωση προσωρινής εξαγωγής η αξία τού οχήματος A4D αναφερόταν σαν ίση με την αξία τριών ατμαμαξών 141R !

Ένα άλλο ενδιαφέρον στοιχείο αναφερόταν στην παράγραφο 4 "Φύση της εργασίας και χρονικό διάστημα εκπληρώσεώς της", όπου είχε δηλωθεί, η "έλξη σιδηροδρομικών συρμών στο δίκτυο των Ελληνικών σιδηροδρόμων για περίοδο τεσσάρων μηνών". Τέλος, το υλικό έπρεπε να επανεισαχθεί μετά από παρέλευση έξη μηνών. Παρόλα αυτά, η "SNCF" δεν απέκλεισε κατ' αρχήν την δυνατότητα πώλησης των ατμαμαξών στο τέλος της περιόδου ενοικιάσεως.

Ένας προϊστάμενος έλξεως, ένας μηχανοδηγός πορείας και ένας εργοδηγός συντηρήσεως, όλοι από το προσωπικό τού μηχανοστασίου της Narbonne, επιλέχθηκαν, εθελοντικά, να συνοδεύσουν τις ατμάμαξες μέχρι την Θεσσαλονίκη, αλλά και να εκπαιδεύσουν τους Έλληνες συναδέλφους τους, με όρους καθορισμένους από συμβόλαιο μεταξύ του "Ο.Σ.Ε." και της "SNCF".

Μία δύσκολη μεταφορά

Στις 27 Οκτωβρίου, δηλαδή τρεις μήνες μετά τις πρώτες επίσημες επαφές, η "SNCF" έδωσε το "πράσινο φως" για την μεταφορά των τεσσάρων 141R,καύσης μαζούτ, στην Ελλάδα. Ο συρμός, που τον αποτελούσαν οι τέσσερεις ατμάμαξες και τα συνοδευτικά οχήματα έκανε, την ίδια εκείνη μέρα μια πρώτη στάση στην Vallorbe. Οι διατυπώσεις όμως για την διέλευση μέσω της Ελβετίας κράτησαν περισσότερο από ότι αναμενόταν, με αποτέλεσμα ο συρμός να αναχωρήσει με καθυστέρηση δύο ημερών. Η διαδρομή Vallorbe-Brig καλύφθηκε χωρίς χρονοτριβή, αλλά στις 31 Οκτωβρίου, μεταξύ του Brig και της Domodossola, παρουσιάστηκε το πρώτο τεχνικό πρόβλημα. Συγκεκριμένα, στην έξοδο της σήραγγας του Simplon, η ατμάμαξα 1124 παρουσίασε πρόβλημα μπλοκαρίσματος της πέδης, κάτι πού οφειλόταν στην ιδιορρυθμία του φρένου 6 ET, αλλά και στον τρόπο πού ο μηχανοδηγός χειρίσθηκε την στρόφιγγα της πέδης. Έτσι, όλος ο μηχανισμός της πέδης του εφοδιοφόρου παρουσίασε βλάβη, για την επισκευή της οποίας χρειάσθηκε να αποσυναρμολογηθεί εντελώς το σύστημα πέδης-εφαρμογής πέδιλων, εργασία πού έγινε στον συνοριακό σταθμό της Domodossola. Και αυτό ήταν μόνον η αρχή

Στο μεταξύ, οι τεχνικές υπηρεσίες των Ιταλικών Σιδηροδρόμων διατύπωσαν επιφυλάξεις πού συνοψίζονται στα εξής τέσσερα κύρια σημεία:

- Το διεθνές περιτύπωμα των ατμαμαξών
- Την επισκευή της πέδης των ατμαμαξών. Αυτές έπρεπε, υποχρεωτικά, να είναι πεδήσιμες.
- Η στερέωση των διωστήρων κινήσεως πάνω στις ποδιές κρίθηκε ανεπαρκής (τα σύρματα πού συνήθως χρησιμοποιούνται φαίνονταν πολύ λεπτά).
- Ζητήθηκε η εφαρμογή αντίβαρων στην θέση των διωστήρων πού είχαν αφαιρεθεί για την μεταφορά.

Μόλις ικανοποιήθηκαν οι απαιτήσεις αυτές, ο συρμός αναχώρησε για την συνέχεια του ταξιδιού του στην καρδιά της Μεσογειακής Ευρώπης. Νέες καθυστερήσεις (π.χ. στην Διαλογή του Μιλάνου κ.α.) επιβράδυναν την πορεία τής αμαξοστοιχίας.

Η είσοδος στην Γιουγκοσλαβία έγινε στις 5 Νοεμβρίου, από τον συνοριακό σταθ-

Στο Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης, η 1124 συναντά μία ακόμη μακρινή εξαδέλφη της, μία Αμερικάνικη ατμάμαξα της σειράς Θγ του ΟΣΕ. Διακρίνονται ευκρινώς οι πινακίδες της SNCF, στην καμπίνα μηχανοδήγησης και στον εφοδιοφόρο, καθώς και η κεραία του ραδιοτηλεφώνου

Η 1141 δέχεται τις πρώτες μετατροπές στο Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης, Διακρίνεται ήδη ο προβολέας, απαραίτητο εξάρτημα των Ελληνικών ατμαμαξών. Ο αριθμός 6, πίσω από τον δεξιό προσκρουστήρα, υποδηλώνει την περιφέρεια "Μεσογείου", όπου ανήκει η μηχανή, σύμφωνα με την αρίθμηση της SNCF

μό της Se?ana. Εκεί ο συρμός χωρίσθηκε στα δύο, κάτι πού δυσκόλευε την φύλαξη, διότι σχηματίσθηκαν δύο εμπορικοί συρμοί στον καθένα δε από αυτούς, ανάμεσα στις δύο ατμάμαξες, μεσολαβούσαν δεκαπέντε εμπορικά βαγόνια. Επί πλέον, το όχημα συνοδείας δεν βρισκόταν πια στην κεφαλή της αμαξοστοιχίας και, κατά συνέπειαν, δεν είχε θέρμανση, παρόλο ότι το χιόνι είχε ήδη αρχίσει να πέφτει. Τέλος, στην διάρκεια των πέντε ημερών που κράτησε η διέλευση από την Γιουγκοσλαβία παρουσιάστηκαν κι άλλες δυσκολίες. Προβλήματα π.χ. εμφανίστηκαν στην πέδη των ατμαμαξών, κύρια σ' αυτήν της 1123, όπου πολλά πέδιλα καταστράφηκαν. Όλα αυτά τα προβλήματα οφείλονταν στον τρόπο που οι Γιουγκοσλάβοι μηχανοδηγοί χρησιμοποιούσαν την πέδη.

Τελικά, στην Διαλογή της Ljubljana, αποφασίσθηκε να απομονωθεί η πέδη σε όλες τις ατμάμαξες και αυτό παρά τις αντιρρήσεις των Γιουγκοσλάβων σιδηροδρομικών. Το ταξίδι, μέσω τής Γιουγκοσλαβίας, ολοκληρώθηκε με δύο διαρρήξεις των οχημάτων συνοδείας, ενώ στην Διαλογή των Σκοπίων οι ατμάμαξες, για πρώτη φορά στην ιστορία των 141R, πέρασαν με διέλευση από επιβραδυντές.

Κατά την διέλευση από τα Ελληνικά σύνορα, στις 11/11/1973, οι τελωνειακοί τοποθέτησαν μια μολυβένια σφραγίδα στο τμήμα εργαλείων και ανταλλακτικών, η οποία αφαιρέθηκε οχτώ ημέρες αργότερα, προκαλώντας έτσι πρόσθετες καθυστερήσεις στις επισκευές των ατμαμαξών.

Στο τέλος των τεσσάρων μηνών της ενοικιάσεως, οι τέσσερεις 141R αντικαταστάθηκαν από τις νέες ντιζελάμαξες, κατασκευής "Alsthom", της σειράς A350, καθώς και από άλλες, κατασκευής "Montreal Locomotive Works" (εταιρεία που επίσης συμμετείχε στην κατασκευή των 141R) . Η οριστική απόσυρση πραγματοποιήθηκε το βράδυ της 25 Απριλίου 1974 (βλ. ένθετο). Αφού αφαιρέθηκαν όλα τα "ελληνικά" εξαρτήματα, οι ατμάμαξες επεστράφησαν σύντομα στον ιδιοκτήτη τους. Οι 1123 και 1141 έφτασαν στο μηχανοστάσιο της Dole στις 29 Μαΐου, ενώ οι 1124 και 1144 την επόμενη ημέρα. Εκεί, τους αφαιρέθηκαν οι πινακίδες και παροπλίσθηκαν τον Ιούνιο του 1974, και αφού παρέμειναν σταθμευμένες για λίγο καιρό, στάλθηκαν στον σταθμό διαλύσεως του Culoz, το δεύτερο εξάμηνο της ίδιας χρονιάς. Ας σημειωθεί, ότι η 141R 1141 βρισκόταν ήδη στον τόπο διαλύσεως του τοπικού εργολάβου στις 19 Αυγούστου και αυτό ενώ η εντολή του παροπλισμού της δεν είχε ακόμα εκδοθεί. Η οριστική διάλυση των ατμαμαξών πραγματοποιήθηκε στα τέλη του 1974 - αρχές 1975.

Η επιλογή των 141R καύσης μαζούτ

Οι 141R που νοίκιασε η Ελλάδα επιλέχθηκαν με πολλή προσοχή, αποτελούσαν δε τμήμα μίας ομάδας μηχανών που είχαν περάσει από γενική επισκευή, επιθεώρηση και πιστοποίηση σχετικά πρόσφατα. Κάτω από διαφορετικές συνθήκες, οι ατμάμαξες μπορούσαν να συνεχίσουν να λειτουργούν μέχρι το 1977, καλύπτοντας έτσι σημαντικό αριθμό επιπλέον χιλιομέτρων. Σε επίπεδο "SNCF" μόνο η 141R 1207 είχε περάσει γενική επισκευή πιο πρόσφατα (Φεβρουάριος 1968), ήταν όμως μηχανή πού έκαιγε κάρβουνο. Όπως όλες οι άλλες μηχανές του μηχανοστασίου της Narbonne, οι ατμάμαξες που ήρθαν στην Ελλάδα συνοδεύονταν από τούς δικούς τους εφοδιοφόρους, καθένας από τους οποίους είχε μία πετρελαιοδεξαμενή 13μ3, κάτι πού εξασφάλιζε μέγιστη αυτονομία.

Οι τέσσερεις συγκεκριμένες ατμάμαξες ήταν τμήμα μίας παρτίδας πού κατασκευάσθηκε στο εργοστάσιο της "ALCO" στο Schenectady, μεταξύ Ιουνίου και Δεκεμβρίου 1946. Ο εργοστασιακός τους τύπος ήταν 43500D.

Από το 1971 μέχρι την αποστολή τους στην Ελλάδα, οι τέσσερες ατμάμαξες ήταν σταθμευμένες στο μηχανοστάσιο του Miramas, σαν "εθνική εφεδρεία" ("R?serve Nationale Froide").

Ατμάμαξα	Έδρα	Χιλιόμετρα	Τελευταία Γενική
141R1123 ALCO 74918	Nimes : 03/47-01/51Nice :01/51 - 01/68Narbonne :01/68->	2.101.012 Συνολικά.51.510 στήν Ελλάδα	10/67-12/67
141R1124 ALCO 74919	Nimes : 03/47-09/51Nice :09/51 - 03/64Marseille :03/64 - 09/66Narbonne :09/66->	1.969.884 Συνολικά 59.520 στήν Ελλάδα	08/67 - 10/67 217.050 χλμ από τήντελευταία γενική
141R1141 ALCO 74936	Nimes : 03/47-12/50Nice :12/50-03/64Marseille :03/64-09/66Narbonne :09/66->	2.059.189 Συνολικά 44.760 στήν Ελλάδα	
141R1144 ALCO 74939	Nimes : 03/47-09/66Narbonne :09/66->	2.083.000 Συνολικά 55.230 στήν Ελλάδα	

Περίληψη των κυριοτέρων ιστορικών στοιχείων για τις τέσσερες ατμάμαξες

Η Θεσσαλονίκη, έδρα των 141R

Ο Jean-Louis Poggi, που έβγαλε τις φωτογραφίες αυτού του άρθρου, ο μοναδικός που, εξ όσων γνωρίζουμε, με τρεις φίλους του κυνήγησε τις 141R στην Ελλάδα, από τις 25 Μαρτίου μέχρι τις 5 Απριλίου 1974, θυμάται ότι είχε εντυπωσιασθεί από την εντατική χρήση των μηχανών της Narbonne. Το καταπληκτικότερο ήταν,

Η 1144 επικεφαλής αμαξοστοιχίας προερχόμενης από την Γιουγκοσλαβία, έχει μόλις περάσει τον Σ.Σ.Καστανά και κατευθύνεται προς την Θεσσαλονίκη

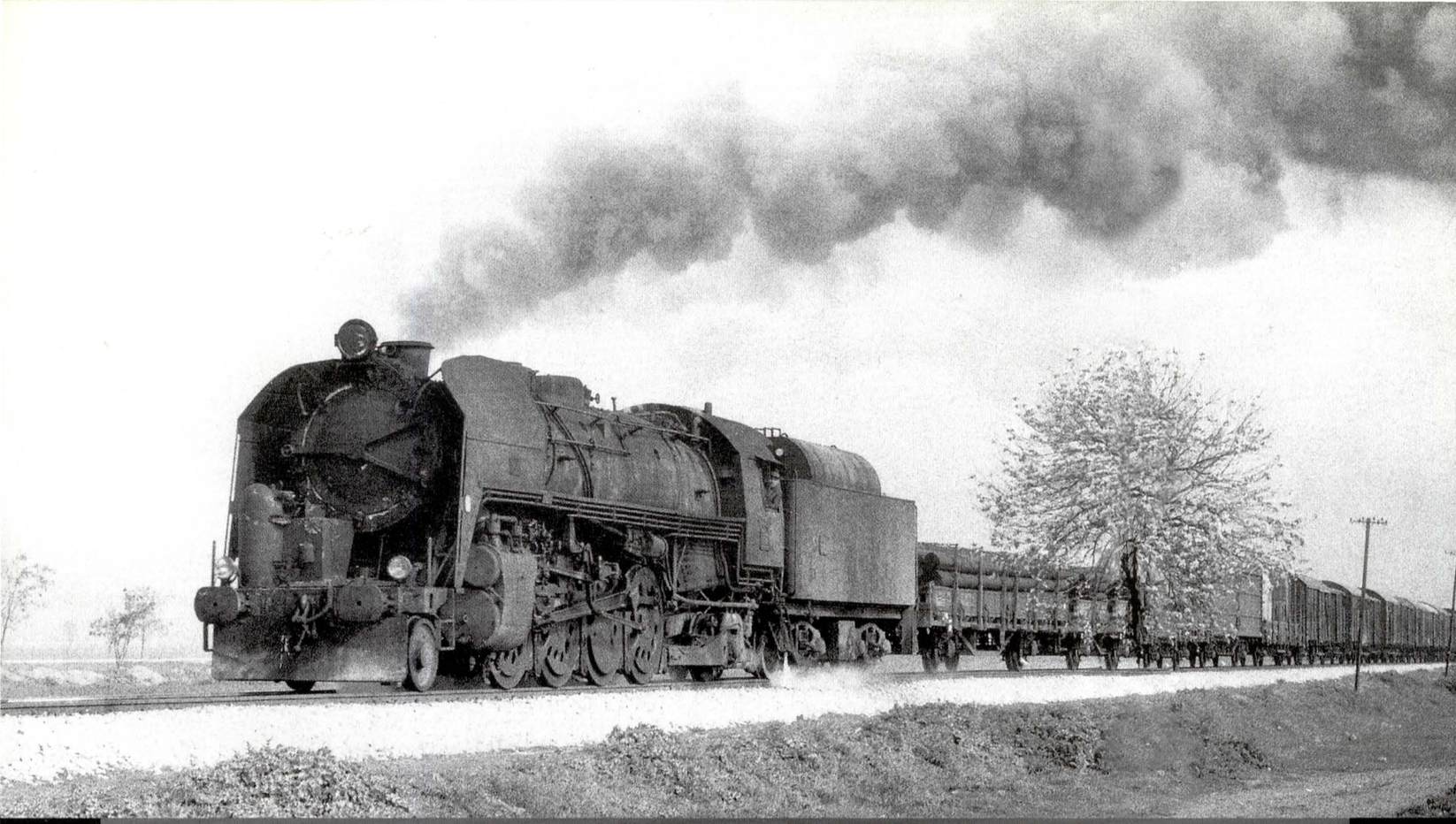
χωρίς αμφιβολία, η παραβίαση των κλειστών σημαφόρων με πλήρη ατμό. Ο ασύρματος έλεγχος της κυκλοφορίας που χρησιμοποιούσαν οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι είχε εφαρμοσθεί επίσης και στις τέσσερεις Γαλλικές ατμάμαξες. Η συμπεριφορά των τεσσάρων ατμαμαξών στις Ελληνικές γραμμές ήταν παραπάνω από ικανοποιητική. Τις περισσότερες φορές, οι ατμάμαξες βρίσκονταν επικεφαλής βαριών αμαξοστοιχιών, στις οποίες περιλαμβάνονταν αμιγείς συρμοί πετρελαιοειδών με προορισμό την Γιουγκοσλαβία. (γύρω στους 1500t.). Σε λιγότερο από έξη μήνες, είχαν διανύσει, συνολικά, πάνω από 200.000 χλμ., δηλαδή 50.000χλμ. για κάθε ατμάμαξα. Το πρόγραμμα κυκλοφορίας ήταν διήμερο, κάτι που έκανε αναγκαία την καθημερινή χρήση τριών ατμαμαξών, ενώ η τέταρτη κυκλοφορούσε περιστασιακά μέχρι τα Γιουγκοσλαβικά σύνορα. Σ'αυτό, περιλαμβάνονταν δύο διαδρομές: Θεσσαλονίκη - Ειδομένη - Θεσσαλονίκη (150χλμ.) και Θεσσαλονίκη - Λάρισα - Θεσσαλονίκη (350 χλμ.).

Γαλλία: η 141R 420, επικεφαλής αμαξοστοιχίας μεταφοράς λιγνίτη, έχει μόλις ξεκινήσει από το Sarreguemines και κατευθύνεται προς το Sarralbe. Πρόκειται για μία από τις τελευταίες φωτογραφίες λίγο πριν από το τέλος της ατμοκίνησης στην Γαλλία, την ίδια εποχή που οι τέσσερεις 141R βρίσκονταν στην Ελλάδα

Το Ελληνικό προσωπικό έλξεως το οποίο εκπαιδεύθηκε στην οδήγηση των ατμαμαξών από τους Γάλλους που συνόδευσαν τις μηχανές μέχρι τα παράλια του Αιγαίου, σχημάτισε τις καλύτερες εντυπώσεις. Παρά το ότι οι ατμάμαξες κάλυπταν περισσότερα από 10.000χλμ./μήνα, που αντιστοιχούσε σε χρήση κατά πολύ εντατικότερη από αυτήν που είχαν στην Γαλλία στα χρόνια πριν την ενοικίαση τους, κατά την διάρκεια της παραμονής τους στην Ελλάδα, δεν παρουσίασαν κανένα σημαντικό πρόβλημα. Μοναδική εξαίρεση ήταν η υπερθέρμανση ενός κινητηρίου άξονα της 1141, γεγονός που οδήγησε στην πρόωρη ακινητοποίηση της ήδη από τις 20/3/1974.

Ας σημειωθεί επίσης ότι οι τρεις 141R, 1123,1124 και 1144 ήταν και οι τελευταίες που εξετέλεσαν εμπορικά δρομολόγια στην Ευρώπη, τον Απρίλιο του 1974. Οι τελευταίες 141R που παρέμειναν στην Γαλλία είχαν ήδη αποσυρθεί από τις 31/3/1974, στο μηχανοστάσιο της Sarreguemines (Λορραίνη).

141.R
1144
6



141R: Οι "Αμερικανίδες"

Les Americaines , Αμερικανίδες ήταν το όνομα με το οποίο οι Γάλλοι σιδηροδρομικοί βάφτισαν τις περίφημες αυτές ατμάμαξες, αν και ο Γαλλικός λαός τις ήξερε περισσότερο ως Liberation δηλαδή απελευθέρωση , μια και η άφιξη τους είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την απελευθέρωση από την Γερμανική κατοχή.

Η επέλαση των Γερμανών, η κατοχή και, αργότερα, η απόβαση στην Νορμανδία και η προέλαση των συμμαχικών δυνάμεων, προξένησαν σοβαρές ζημιές στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Γαλλίας, τόσο στον τομέα των υποδομών, όσο και στο τροχαίο υλικό. Ήδη από το 1943/44 διατυπώθηκε άμεση ανάγκη προμήθειας νέων ατμαμαξών (το 80% του τότε στόλου είχε καταστραφεί). Η παραγγελία δόθηκε στις Η.Π.Α. και στον Καναδά και αφορούσε 1340 ατμάμαξες, διάταξης αξόνων 2-8-2, με πρότυπο τις ελαφρές Μικάδο της USRA, την δε κατασκευή ανέλαβαν από κοινού 5 μεγάλες εταιρείες: η "Lima" 280 ατμάμαξες, η "Baldwin" και η "Alco" από 460 η κάθε μία, η "MLW" 100 και η "Canadian Loco Co." 40. Η παράδοση άρχισε τον Αύγουστο του 1945 και ολοκληρώθηκε στα τέλη του 1947, με μοναδική απώλεια 17 ατμάμαξες που χάθηκαν στον Ατλαντικό όταν βούλιαξε το πλοίο που τις μετέφερε.

Οι 141R, ιδιαίτερα μάλιστα οι τελευταίες χρονολογικά στην γραμμή παράδοσης, είχαν σχεδιαστεί με όλη την τεράστια Αμερικάνικη εμπειρία στις ατμάμαξες Μικάδο. Έτσι, και παρά την εξ ίσου μεγάλη παράδοση των Γάλλων (A. Chapelon κ.α.), οι κομψές Αμερικανίδες γοήτευσαν αμέσως το προσωπικό έλξης και τους τεχνικούς της SNCF. Επρόκειτο για αργοκίνητες μηχανές, πού όμως τραβούσαν άνετα ένα επιβατικό τραίνο 800t. με πάνω από 100χλμ/ώρα ή ένα εμπορικό 1500t με ταχύτητα 50-60χλμ/ώρα. Έτσι, χρησιμοποιήθηκαν σε αμαξοστοιχίες κάθε είδους και σε κάθε μορφής έδαφος, αφού κατανεμήθηκαν σε ολόκληρη την χώρα και δούλεψαν ακατάπαυστα μέχρι το τέλος της ατμοκίνησης, με λίγα μάλιστα τεχνικά προβλήματα και οικονομία στην συντήρηση. Στην πλειοψηφία τους έκαιγαν κάρβουνο, πολλών όμως οι καυστήρες είχαν κατασκευαστεί ή μετατράπηκαν αργότερα για να λειτουργούν με μαζούτ. Αρκετές από τις 141R έχουν διασωθεί, μία δε, τουλάχιστον, από αυτές χρησιμοποιείται σήμερα σε εκδρομικά δρομολόγια.

Από μια πρώτη έρευνα μας, φαίνεται πως ελάχιστοι γνωρίζουν την σύντομη, αλλά σημαντική, αυτή παρουσία των Γαλλικών 141R, στην Β. Ελλάδα, πλην ορισμένων συνταξιούχων σιδηροδρομικών (κυρίως στην Θεσσαλονίκη), που και αυτοί, όμως, διατηρούν πολύ αμυδρές αναμνήσεις από το γεγονός. Και φυσικά, δεν εντοπίσαμε κάμπια άλλη φωτογραφία τους, πλην αυτών της ομάδας των Γάλλων που ήρθαν με σκοπό να τεκμηριώσουν την παρουσία των δικών τους ατμαμαξών σε μια άλλη χώρα (Jos? Banaudo, Dieudonn? - Michel Costes, Geoffrey Nickson και Jean - Louis Poggi). Έτσι, πολλές ενδιαφέρουσες λεπτομέρειες για τις κινήσεις αυτών των ωραίων ατμαμαξών στην Ελλάδα, την απόδοση τους, το προσωπικό (Γάλλοι και Έλληνες) που τις κινούσε και τις συντηρούσε κ.α. δεν θα μαθευτούν ποτέ. Ένα, π.χ. ερώτημα που δεν έχει ακόμα απαντηθεί (δεν υπάρχει ούτε μία έγχρωμη φωτογραφία) είναι ο ακριβής χρωματισμός των τεσσάρων 141R που ήρθαν στην Ελλάδα: στην Γαλλία, οι περισσότερες ήταν μαύρες, αλλά πολλές είχαν βαφτεί σκούρο πράσινο. Είχε έρθει καμιά από αυτές στην χώρα μας; Οι απόψεις διίστανται. Ο φίλος Ε. Κοντόπουλος, του Σ.Φ.Σ.Θ. θυμάται μία σκουροπράσινη ατμάμαξα , χωρίς όμως να είναι απόλυτα βέβαιος. Γνωρίζουμε, πάντως, σήμερα ότι τουλάχιστον μία από τις τέσσερεις (η 1124) ήταν μαύρη (Tim Hills, προσ. επικοιν.). Αν κάποιος από τους αναγνώστες μας γνωρίζει περισσότερες λεπτομέρειες για την παρουσία των 141R στην Ελλάδα, θα χαρούμε πολύ να μας ενημερώσει. ***Γ. Χανδρινός***

Αριστερή σελίδα: Η 1144 σε δοκιμαστικό δρομολόγιο, χωρίς δηλαδή τις πρόσθετες μετατροπές της, σε ζωγραφική απεικόνιση. Ελαιογραφία σε μουσαμά Γ. Χανδρινού (ανήκει στον Σ. Νικολόπουλο).

Προερχόμενη από την Λάρισα, η 1123 οδηγεί μία ακόμα αμαξοστοιχία προς την Θεσσαλονίκη. Εδώ, διακρίνονται με ευκρίνεια, οι μετατροπές που επέβαλαν οι τεχνικοί του ΟΣΕ: λιθοδιώκτης, κεντρικός προβολέας, κεραία ραδιοτηλεφώνου και αντιηλιακό παραπέτασμα στα παράθυρα της καμπίνας μηχανοδήγησης

7636
7636
BNSF
ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

σιδηρόδρομοι στο Κόσοβο

Κείμενο-Φωτογραφίες: Erich Charwat
Μετάφραση: Νικόλαος Φώτης

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Όλοι θυμόμαστε τα θλιβερά γεγονότα στα τέλη της δεκαετίας του '90 που οδήγησαν στην απόσχιση της πρώην αυτόνομης επαρχίας του Κόσοβου από την Γιουγκοσλαβία. Η περιοχή καταλήφθηκε από στρατεύματα του ΝΑΤΟ ("KFOR") τον Ιούνιο του 1999, αργότερα δε παραδόθηκε στον ΟΗΕ με σκοπό να δημιουργηθεί μια νέα διοικητική οργάνωση. Και δυστυχώς, πέρασαν 8 χρόνια και ακόμα συνεχίζονται οι διαβουλεύσεις των εμπλεκομένων και του ΟΗΕ, για το κατά πόσον η πολύπαθη αυτή επαρχία θα αποκτήσει πλήρη ανεξαρτησία ή όχι. Μετά την εγκατάσταση των δυνάμεων του ΝΑΤΟ, ο ΟΗΕ ίδρυσε την "UNMIK" ("United Nations Interim Administration Mission in Kosovo"), ένα τμήμα της οποίας ("UNMIK / Railways"), ανέλαβε την διαχείριση των σιδηροδρόμων της περιοχής, υπό την εποπτεία της τοπικής κυβέρνησης του ΟΗΕ.

Χρειάστηκαν μεγάλες προσπάθειες για την επισκευή του σιδηροδρομικού δικτύου. Η Ιταλία έστειλε ένα Τάγμα Μηχανικού, με ειδίκευση στα σιδηροδρομικά έργα, για τις πρώτες επισκευές. Ακόμα και σήμερα μπορείτε να δείτε κάποιους από αυτούς τους Ιταλούς στρατιώτες να επισκευάζουν π.χ. μια ντηζελάμαξα, έχοντας μαζί και τον οπλισμό τους, συνήθως πιστόλια. Η αρχή ήταν πολύ δύσκολη: οι γραμμές είχαν καταστραφεί σε αρκετά σημεία, σταθμοί είχαν γκρεμιστεί, τροχαίο υλικό και μηχανές έλξης ήταν κατεστραμμένα. Υπήρχαν διαθέσιμα μερικά βαγόνια των Γιουγκοσλαβικών Σιδηροδρόμων (JZ), αλλά σχεδόν τίποτα δεν ήταν σε λειτουργική κατάσταση. Οι περισσότεροι μηχανοδηγοί και άλλοι σιδηροδρομικοί είχαν εγκαταλείψει την περιοχή, ενώ το κεντρικό εργοστάσιο στο Kosovo Polje είχε υποστεί αρκετές ζημιές, η θέρμανση δεν λειτουργούσε, ενώ πολλά μηχανήματα και βασικά εργαλεία είχαν λεηλατηθεί. Για αυτό τον λόγο, οι λιγοστοί τεχνίτες κατάφεραν να επισκευάσουν μόνο μερικές από τις μεγάλες ντηζελάμαξες της σειράς 661 των JZ. Πρόκειται για μονάδες Αμερικανικής κατασκευής General Motors (τύπος G-16), ποy οι Γιουγκοσλάβοι σιδηροδρομικοί τις αποκαλούν "Κένεντυ", επειδή είχαν παραγγελθεί όταν αυτός ήταν Πρόεδρος

Πάνω: Η ντηζελάμαξα NOHAB 006 σύντομα θα απομακρυνθεί από την Πρίστινα, οδηγώντας την αμαξοστοιχία IC4107 μέχρι το Kosovo Polje. Η απόσταση μεταξύ των δύο πόλεων έχει μήκος μόλις 7km: πρόκειται ίσως για την μικρότερη διαδρομή IC στον κόσμο. 28/8/2006.

Κάτω: Όλοι οι επιβάτες του "Τραίνου Ελεύθερης Μετακίνησης" των HK / UNMIK ταξιδεύουν με αυτά τα χειρόγραφα εισιτήρια, που κοστίζουν μόλις 0,50 Ευρώ

Πάνω: Η ντηζελάμαξα, τύπου NOHAB, HK 007, (παλιά αρίθμηση 3 641), επικεφαλής της αμαξοστοιχίας 4302 νότια του Leposavic/Leposavic. 27/8/2006
Αριστερά: Η ατμάμαξα 62 670 εξακολουθεί ακόμα να εργάζεται στον Σ.Σ. Obilic/Obilic. Ο μικρός αυτός σταθμός διαθέτει υδατόπυργο και εγκαταστάσεις ανθράκευσης. 29/8/2006

των Η.Π.Α. Αυτές, αρχικά χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη στρατιωτικών αναγκών, σύντομα όμως, μία από αυτές, με Βρετανικό πλήρωμα, καταστράφηκε σε ατύχημα. Με αφορμή το ατύχημα αυτό, η διοίκηση αποφάσισε να ζητήσει βοήθεια απο την διεθνή κοινότητα.

ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Η έκκληση εισακούστηκε και κάποιες χώρες ανταποκρίθηκαν άμεσα. Η Γαλλία έστειλε 2 ντηζελάμαξες της σειράς BB 63000, η Γερμανία 8 από τις πρώην Ανατολικογερμανικές BR 110 (αργότερα αριθμημένες από τους DB, ως 202), ενώ μια διαξονική μηχανή ελιγμών προήλθε από τη Σουηδική εταιρεία υποδομής "Banverket" (AL 3180). Δυστυχώς, σύντομα όλες οι μονάδες έπαθαν μεγάλες ζημιά λόγω έλλειψης ανταλλακτικών, αλλά και γιατί δεν υπήρχαν εγχειρίδια συντήρησης και χειρισμού. Κανείς τεχνίτης δεν γνώριζε π.χ. πως έπρεπε να προετοιμαστούν οι Γερμανικές μηχανές ενόψει της βαρυχειμωνιάς, με αποτέλεσμα να χαλάσουν όλες από τη παγωνιά. Η σημαντικότερη βοήθεια πάντως ήρθε από τη Νορβηγία, καθώς τον Ιανουάριο του 2001 οι "NSB" έστειλαν όχι απλά τέσσερεις από τις ισχυρές και αξιόπιστες Di3 (πρόκειται για τις διάσημες "NOHAB"), σε πλήρως λειτουργική κατάσταση, αλλά και σεβαστή ποσότητα ανταλλακτικών και πλήρη εγχειρίδια λειτουργίας κι επισκευών, μεταφρασμένα μάλιστα στην Αλβανική. Έτσι, σύντομα οι Αμερικανικής καταγωγής "NOHAB", μαζί με τέσσερεις "Κένεντυ" δημιούργησαν τον πυρήνα των κινητήριων μονάδων των σημερινών σιδηροδρόμων του Κόσοβου. Το 2006, τέλος, προστέθηκε στον στόλο, μια ολοκαίνουργια Vossloh G 1700BB, με κινητήρα Caterpillar 1700 KW, που παραδόθηκε από το Κίελο της Γερμανίας και πήρε τον αριθμό 009.

Στην αρχή, οι κύριες επισκευές γινόνταν στις εγκαταστάσεις των MZ στα Σκόπια και κάποιες δευτερεύουσες στο Ni? της Σερβίας. Παρ΄όλα αυτά, σταδιακά, οι παλιές μηχανές επισκευάστηκαν, βάφτηκαν σε νέα χρώματα και απέκτησαν καινούργια αρίθμηση: οι Αμερικανικές έγιναν HK 002 έως 004 και οι Σκανδιναβικές 005 έως 008. Η 661-128, που επρόκειτο να αριθμηθεί ως 001, ακόμη αναμένει επισκευή της κύριας γεννήτριας της και την αποκατάσταση άλλων βλαβών. Εκτός, πάντως, από τις παραπάνω ντηζελάμαξες, στο δυναμικό των σιδηροδρόμων υπάρχουν και τρείς αυτοκινητάμαξες κατασκευής Fiat 1966, τύπου ALn 668, βαμμένες ακόμα στα χρώματα των FS Trenitalia. Από αυτές, σε λειτουργική κατάσταση είναι μόνον οι δύο, ενώ η τρίτη παραμένει ακινητοποιημένη για να παρέχει διάφορα εξαρτήματα και ανταλλακτικά.

Τέλος, όπως και οι μηχανές έλξης, τα επιβατικά βαγόνια ήταν πολύ σπάνια στην αρχή, μέχρι να εμφανιστεί πάλι βοήθεια από τη Σκανδιναβία. Το 2004, οι Σουηδικοί SJ έστειλαν 12 βαγόνια σε πολύ καλή κατάσταση: αυτά είναι σήμερα τα μοναδικά επιβατικά βαγόνια για τα εσωτερικά δρομολόγια.

ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΕΚΤΕΙΝΟΝΤΑΙ

Από το πρώτο κιόλας χρονικό διάστημα, η σημαντικότερη αποστολή

Μία από τις γαλαρίες στο βόρειο τμήμα του Κοσόβου. Εδώ η αμαξοστοιχία 4300 (το "Τραίνο Ελεύθερης Μετακίνησης") κοντά στο Vallac/Valac. 31/8/2006.

Κάτω: Το πλήρες δίκτυο των ΗΚ, σήμερα (σχεδίαση: E.Charwat).

της διοίκησης των σιδηροδρόμων ήταν η μεταφορά εφοδίων για τα ξένα στρατεύματα. Μία σοβαρή δυσκολία αρχικά, ήταν και η ένταση ανάμεσα στις διαφορετικές εθνότητες του πληθυσμού περιοχής, που πολύ συχνά παρεμπόδιζε την ομαλή διακίνηση των τραίνων. Ένα ακόμα ιδιαίτερο πρόβλημα ήταν η παρουσία Σερβικών ομάδων σε απομονωμένους θύλακες σκορπισμένους στις Αλβανικές περιοχές. Λόγω των εχθροπραξιών, πολλοί Σέρβοι φοβούνταν να μετακινηθούν, ενώ αντίθετα η διοίκηση του ΟΗΕ επιθυμούσε να διευκολύνει τη μετακίνησή τους από τον ένα θύλακα στον άλλο. Για τον σκοπό αυτό, ένα τραίνο άρχισε να πραγματοποιεί τακτικά δρομολόγια από το Zvecan στον (κατοικούμενο κυρίως από Σέρβους) βόρειο τομέα του Κοσόβου προς το Lipljane, έναν Σερβικό θύλακα στο νότο. Τα δρομολόγια γίνονταν δωρεάν και έτσι σύντομα η αμαξοστοιχία αυτή έγινε ιδιαίτερα δημοφιλής. Μετά από λίγο,το δρομολόγιο αυτό επεκτάθηκε σε ολόκληρο τον σιδηροδρομικό άξονα βορρά-νότου και βαφτίστηκε επίσημα ως "Τραίνο Ελεύθερης Μετακίνησης" ή απλώς "τραίνο UNMIK". Το συγκεκριμένο δρομολόγιο ανεβοκατεβαίνει τη χώρα συγκεκριμένες ώρες, επιδεικνύοντας στον κόσμο ότι υπάρχει πολιτική διοίκηση, τάξη, ειρήνη και σταθερότητα. Όταν ήρθαν τα Σουηδικά βαγόνια, μπήκε κι ένας "φόρος πολυτελείας" ύψους 0,50 Ευρώ που πληρώνει κάθε επιβάτης, ανεξάρτητα από την απόσταση που διανύει. Στο βόρειο άκρο της γραμμής, στο Lesak, τα τραίνα της UNMIK συνδέονται με ένα τραίνο των Σερβικών ZS, με προορισμό το Kraljevo και το Βελιγράδι.

Προκειμένου να γίνει διασύνδεση με το Σερβικό χωριό Gracanica (όπου βρίσκεται το περίφημο ορθόδοξο μοναστήρι), καθιερώθηκε ένα δρομολόγιο μικρής απόστασης από το Kosovo Polje, που εκτελείται απο μια Ιταλική αυτοκινητάμαξα. Αυτό το τραίνο πάντως, λειτουργεί μόνο κάθε Δευτέρα και Παρασκευή, πρωΐ και απόγευμα, επειδή δε πληρώνεται από τη διοίκηση του ΟΗΕ, οι επιβάτες ταξιδεύουν δωρεάν.

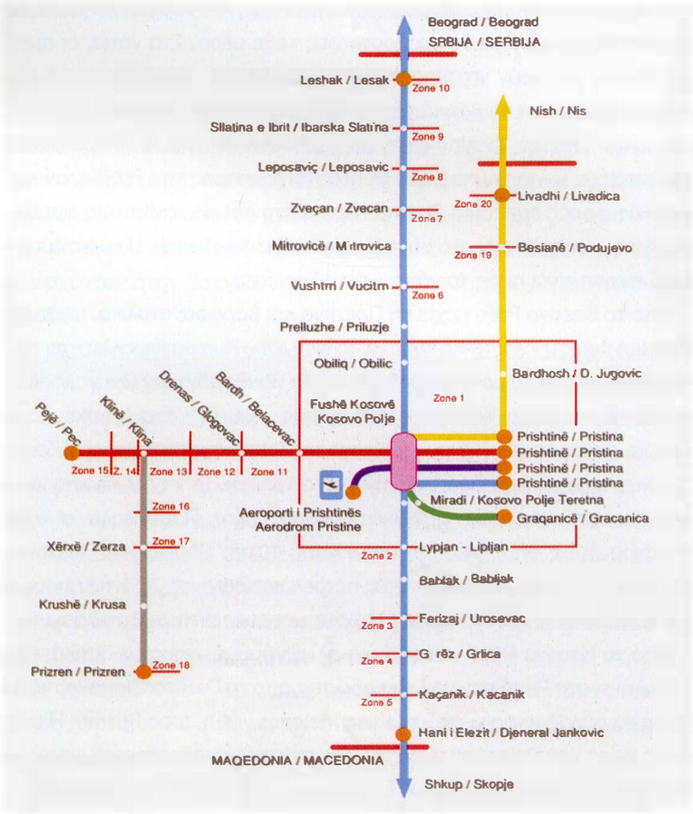
Για κάμποσα χρόνια όλα τα επιβατικά τραίνα προς νότο τερματίζαν στον Σ.Σ. Djeneral Jankovic/Hani i Elezit, κοντά στα σύνορα με την ΠΓΔΜ. Τον Δεκέμβριο του 2005 πάντως, καθιερώθηκε ένα δρομολόγιο Intercity ανάμεσα στις πρωτεύουσες Πρίστινα και Σκόπια, με συχνότητα 2 δρομολόγια τη μέρα και σύνθεση από 2 βαγόνια του Κόσοβου και ένα των MZ, καλύπτοντας την διαδρομή σε 150΄, με τιμή εισιτηρίου 4 Ευρώ.

ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΗΜΕΡΑ

Το σιδηροδρομικό δίκτυο του Κοσόβου έχει μήκος περί τα 500km. Η κύρια γραμμή εκτείνεται από τα σύνορα με τη Σερβία (κοντά στο Lesak), έως τα σύνορα με την ΠΓΔΜ στο νότο (κοντά στο Hani i Elezit/Djeneral Jankovic),ενώ υπάρχουν και μερικές διακλαδώσεις. Το κέντρο του συστήματος είναι το Kosovo Polje/Fushe e Kosoves, όπου είναι εγκατεστημένα η διοίκηση, το μηχανοστάσιο και τα διάφορα εργαστήρια συντήρησης κ.α. Στα νότια του επιβατικού σταθμού βρίσκεται μια μεγάλη διαλογή (Miradi/Teretna), η οποία παρέχει δυνατότητες για φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων κι άλλων εμπορευμάτων. Κατά μήκος της κύριας γραμμής υπάρχουν πολλά εργοστάσια, μερικά από τα οποία

Αρίθμηση ΗΚ	Τύπος, αριθμός παρτίδας, ημ. Κατασκευής	παλιός αριθμός
-1	GM G-16, Co'Co' de, 26255/60	JZ 661-128
2	GM G-16, Co'Co' de, 26259/60	JZ 661-132
3	GM G-16, Co'Co' de, 31832/66	JZ 661-228
4	GM G-16, Co'Co' de, 31835/66	JZ 661-231
5	NSB Di3a, Co'Co' de, NOHAB 1423/58	NSB 3.619
6	NSB Di3a, Co'Co' de, NOHAB 2752/69	NSB 3.633
7	NSB Di3b, (A1A)'(A1A)' de, NOHAB 2416/59	NSB 3.641
8	NSB Di3b, (A1A)'(A1A)' de, NOHAB 2402/58	NSB 3.643
9	MaK G 1700 BB, B'B' dh, Vossloh 5001591/05	-
ALn 668.1528	Fiat Materfer, 1966	FS ALn
ALn 668.1531	Fiat Materfer, 1966	FS ALn
ALn 668.1534	Fiat Materfer, 1966	FS ALn

Πάνω: Η αμαξοστοιχία IC893 διασχίζει μία από τις μεταλλικές γέφυρες σε φαράγγι κοντά στα σύνορα με την ΠΓΔΜ. 28/8/2006.
Κάτω: Διάγραμμα του δικτύου, σύμφωνα με τα μελλοντικά σχέδια των ΗΚ. Προβλέπεται η καθιέρωση 20 ζωνών, με απλή και φτηνή χρέωση για τους επιβάτες (Πηγή: ΗΚ).
Κάτω αριστερά: Πίνακας τροχαίου υλικού.



Η ντιζελάμαξα NOHAB 007 επικεφαλής της αμαξοστοιχίας 4301 για το Lesak. Τα φορτηγά βαγόνια προορίζονται για τα σύνορα με την Σερβία. 28/8/2006

έχουν ξαναρχίσει τη λειτουργία τους.

Η κύρια γραμμή σήμερα βρίσκεται σε πλήρη λειτουργία, με αρκετές επιβατικές και εμπορικές αμαξοστοιχίες κάθε μέρα. Στα νότια, οι αμαξοστοιχίες μπορούν να συνεχίσουν, αφού πρώτα αλλάξουν μηχανές, ενώ στα βόρεια τα επιβατικά τραίνα τερματίζουν στα σύνορα με τη Σερβία, όπου υπάρχει ανταπόκριση με αμαξοστοιχία των JZ. Μέχρι τώρα δεν υπάρχει κίνηση εμπορικών αμαξοστοιχιών προς την Σερβία, αν και μερικές φορές εμπορικά βαγόνια προσδένονται σε επιβατικές αμαξοστοιχίες που φτάνουν στο συνοριακό σταθμό του Lesak. Η κύρια εμπορική κίνηση είναι προς τα νότια (μέσω Σκοπίων).

Από το Kosovo Polje μέχρι τη Πρίστινα και βορειοανατολικά, υπάρχει γραμμή που συνδέει το Κόσοβο με το Nis μέσω Kursumlia, αλλά έχει πια διακοπεί στον πόλεμο του 1999 λόγω του βομβαρδισμού μια γαλαρίας κοντά στα σύνορα Κοσόβου και Σερβίας, που δεν έχει επισκευαστεί ακόμα. Ανάμεσα στο Kosovo Polje και τη Πρίστινα υπάρχουν τρία ζεύγη τραίνων καθημερινά (δύο Intercity κι ένα τοπικό), με την υπόλοιπη κίνηση να αποτελείται απο εμπορικές αμαξοστοιχίες. Παράλληλα, από τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαίου 10km βόρεια της Πρίστινας διακινούνται σεβαστές ποσότητες πετρελαιοειδών: το 70% των εισαγόμενων καυσίμων του Κοσόβου άλλωστε μεταφέρονται σιδηροδρομικώς.

Από το Kosovo Polje υπάρχει μια άλλη γραμμή, προς τα δυτικά, που καταλήγει στο Pec/Peja, με διακλαδώσεις από το Drenas/Glogovac νότια προς το αεροδρόμιο κι από το Kline/Metohija νότια προς Prizren. Η σύνδεση προς Pec/Peja είναι ανοιχτή για εμπορικές αμαξοστοιχίες, με κύριο προϊόν το κάρβουνο προς ένα θερμοηλεκτρικό σταθμό της περιοχής. Η

Αυτοκινητάμαξα Fiat railcar στον κεντρικό Σ.Σ. Kosovo Polje/Fushe e Kosoves. Εδώ βρίσκονται και τα γραφεία της διοίκησης των σιδηροδρόμων. 28.8.2006

διοίκηση επιθυμεί να ξεκινήσουν επιβατικά δρομολόγια προς τη περιοχή όταν όμως βρεθεί δωρητής που θα προσφέρει αυτοκινητάμαξες ντήζελ. Η γραμμή προς το Prizren καταστράφηκε κατά τον πόλεμο, αλλά ακόμα και μετά τη λήξη του οι ντόπιοι λεηλάτησαν τις σιδηροτροχιές κι άλλα υλικά, καθιστώντας έτσι ιδιαίτερα αβέβαιο το μέλλον της γραμμής αυτής. Η γραμμή για το αεροδρόμιο προβλέπεται να αποκτήσει ένα Airport Express από τη βόρεια Πρίστινα, με ντήζελ αυτοκινητάμαξες κάθε μισή ώρα (τουλάχιστον αυτό οραματίζεται η διοίκηση).

Νότια από το Miradi/Teretna (εμπορικός σταθμός του Kosovo Polje),

Η ντιζελάμαξα " Κένενιν" 004, επικεφαλής εμπορικής αμαξοστοιχίας πλησιάζει στον Σ.Σ. Djeneral Jankovic/Hani i Elezit . 29/8/2006

μια βιομηχανική γραμμή προχωράει ανατολικά προς τα ορυχεία της Gracanica. Στα περίχωρα του χωριού, σε μια απλή πλατφόρμα χωρίς στέγαστρο ή άλλες ευκολίες, τερματίζει το "Τραίνο Ελεύθερης Μετακίνησης" από το Kosovo Polje. Τέλος, στο Obilic/Obilia, βόρεια του Kosovo Polje, ένα ανθραχωρυχείο και θερμοηλεκτρικός σταθμός διατηρούν μια ατμάμαξα τύπου 62 για τους ελιγμούς βαγονιών που μεταφέρουν κάρβουνο και πετρέλαιο, ενώ άλλες 2 φυλάσσονται στο μηχανοστάσιο.

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Από το Δεκέμβριο του 2005, ο ΟΗΕ άρχισε να μεταφέρει τις αρμοδιότητες κι ευθύνες λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος στην τοπική κυβέρνηση. Για τον σκοπό αυτό ιδρύθηκε μια νέα εταιρεία: "Kosovo Railways JSC - Hekurudhat e Kosoves - Kosovske Zeleznice" (συντομογραφία ΗΚ). Σταδιακά, η εταιρεία αυτή θα αναλάβει όλο το έργο της σιδηροδρομικής κίνησης στο Κόσοβο, κάτι για το οποίο θα χρειαστεί, βεβαίως, σημαντική βοήθεια από το εξωτερικό για να βελτιώσει τη κατάσταση με το τροχαίο υλικό (αυτή τη στιγμή υπάρχουν μόνο 10 μονάδες έλξης για όλο το δίκτυο!).

Το Κόσοβο είναι ιδιαίτερα πλούσιο σε ορυκτά, π.χ. κάρβουνο, χρώμιο, ψευδάργυρος, μολύβι, σίδηρος, νικέλιο, βωξίτης, μαγνητίτης. Πολλά από τα μεγάλα εργοστάσια έχουν ήδη ξαναρχίσει την λειτουργία τους και τα υπόλοιπα προβλέπεται να ξεκινήσουν σύντομα. Έτσι, οι προοπτικές των σιδηροδρόμων για την ανάληψη εμπορευματικού έργου είναι ιδιαίτερα αισιόδοξες. Η διοίκηση των ΗΚ έχει ήδη καθορίσει τους στόχους της για τα επόμενα χρόνια: όλες οι υπάρχουσες γραμμές θα επανέλθουν σε λειτουργία, θα οριστικοποιηθεί ένα σύστημα χρέωσης εισιτηρίων ανά ζώνες, ενώ σύντομα θα αρχίσει η δρομολόγηση ενός εξπρές από και πρός το αεροδρόμιο. Για όποιον έχει δει με τα μάτια του την τρέχουσα κατάσταση, οι στόχοι αυτοί ακούγονται κάπως σαν όνειρα.

ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Όλοι οι πολίτες της ΕΕ μπορούν να επισκεφτούν το Κόσοβο χωρίς βίζα. Μόνο στα σύνορα του Κόσοβου με την Σερβία μπορεί να υπάρξουν προβλήματα, καθώς η Σερβία δεν αναγνωρίζει στην UNMIK το δικαίωμα να προβαίνει σε μεθοριακούς ελέγχους. Έτσι, συχνά άτομα. που μπαίνουν στο Κόσοβο από την Αλβανία ή την ΠΓΔΜ και κατόπιν εισέρχονται στην Σερβία, μπορεί να κατηγορηθούν για παράνομη είσοδο.

Η μετακίνηση μέσα στο Κόσοβο είναι εύκολη με το τραίνο, αλλά όχι με το αυτοκίνητο. Υπάρχουν αόρατες διαχωριστικές γραμμές ανάμεσα στις διάφορες εθνικές ομάδες, έτσι ώστε αν τύχει να οδηγείτε ένα αυτοκίνητο με λάθος πινακίδες, κάποιοι μπορεί να το καταστρέψουν. Υπάρχουν αρκετά ξενοδοχεία και εστιατόρια, αλλά συχνά οι τιμές είναι πολύ ψηλές για τις υπηρεσίες που προσφέρουν. Το νόμισμα που κυκλοφορεί είναι το Ευρώ και μόνο βόρεια από τη Mitrovica είναι αποδεκτό το Σερβικό δηνάριο.

Η φωτογράφηση των τραίνων είναι εύκολη, ακόμα και μέσα σε σταθμούς, αλλά βεβαίως πρέπει πάντα να αποφεύγουμε τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις που ίσως υπάρχουν εκεί κοντά. Όπως και σε άλλες χώρες, καλό είναι να ρωτάτε πριν αποπειραθείτε να φωτογραφίσετε ανθρώπους.

Η ΕΡΓΟΣΕ ανοίγει δρόμο για το τρένο

Η ΕΡΓΟΣΕ ανακατασκευάζει, εκσυγχρονίζει κι επεκτείνει το σιδηροδρομικό δίκτυο και κάνει το τρένο σύγχρονο, ασφαλές, γρήγορο κι οικονομικό μέσο μεταφοράς. Τα έργα της ΕΡΓΟΣΕ αλλάζουν τα δεδομένα και φέρνουν τις πόλεις μας πιο κοντά, μειώνοντας εντυπωσιακά τους χρόνους διαδρομής. Με επεμβάσεις σε όλο το μήκος των δύο βασικών σιδηροδρομικών αξόνων Πάτρα - Αθήνα και Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη / Προμαχώνας και με το δίκτυο του Προαστιακού, η ΕΡΓΟΣΕ αλλάζει το χάρτη των μετακινήσεων. Όπου ο σιδηρόδρομος συναντά το παρελθόν, με σεβασμό ανακαλύπτει κι αναδεικνύει την Ιστορία και τον Πολιτισμό μας. Με δενδροφυτεύσεις κι αναπλάσεις, η ΕΡΓΟΣΕ κάνει το δρόμο του τρένου μία πράσινη κοιλάδα που διασχίζει την Ελλάδα. Η ΕΡΓΟΣΕ δίνει στα τρένα νέους προορισμούς και στο καθένα μας νέες αφετηρίες για άνετες, ασφαλείς, γρήγορες μετακινήσεις.

ΤΑ ΕΡΓΑ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΟΥ ΟΣΕ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΥΛΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗ ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ) ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ, ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΝΙΣΟΤΗΤΩΝ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Δικτυώνουμε το Μέλλον

ΕΡΓΟΣΕ

Γραμμή για το μέλλον

ΑΥΑ MAN 2000

Κείμενο-Φωτογραφίες: Αρτέμης Κλώνος

Με μεγάλη καθυστέρηση, ξεκίνησε αρχές Μαρτίου του 2006 η παραλαβή των νέων DMU της Προγραμματικής Συμφωνία 33α/1997. Ένας από τους λόγους της καθυστέρησης, εκτός των τότε προβλημάτων των Ελληνικών Ναυπηγείων με την αλλαγή του ιδιοκτησιακού τους καθεστώτος, ήταν και η μετ' έπειτα απόφαση του ΟΣΕ για βελτίωση των μονάδων, ώστε να μετατραπούν από ίδιες με αυτές της σειράς 701-725 που αρχικά είχαν σχεδιαστεί, σε μονάδες με νέα πιο μοντέρνα μετώπη και κλιματισμό. Αναλυτικότερα, η Π.Σ. 33α αφορά την κατασκευή 15 δίδυμων ντιζελοκίνητων προαστιακών αυτοκινηταμαξών κανονικής γραμμής, κατασκευής των Ελληνικών Ναυπηγείων και της Bombardier. Είναι του τύπου MAN, σειράς 701-725 (σήμερα 620 001-620 025), που κατασκευάστηκαν το 1990 από τα Ελληνικά Ναυπηγεία και την MAN (αργότερα έγινε AEG, μετά ADtranz και σήμερα Bombardier).

Αρχική σκέψη τότε στον ΟΣΕ ήταν η κατασκευή 10 τρίδυμων Α/Α μέσων αποστάσεων, όπου ομολογουμένως θα είχαν μεγαλύτερη εμπορική επιτυχία λόγω της αυξημένης χωρητικότητάς τους, αλλά τελικά επιλέχτηκε η λύση των 15 δίδυμων Α/Α λόγω της μεγαλύτερης, όπως

Αυτοκινητάμαξα MAN 2000 στην Έδεσσα

Πάνω: Αυτοκινητάμαξα MAN 2000 στον Σ.Σ. Αμύνταιου
Δεξιά: Χειριστήρια αυτοκινητάμαξας MAN 2000

αναφέρθηκε, αυτονομίας. Η τελική επιλογή για την κατασκευή της βασίστηκε στην πολύ πετυχημένη προκάτοχό της, που αναμφίβολα είναι μία από τις καλύτερες Α/Α που έχουν περάσει από το δίκτυο του ΟΣΕ, στο θέμα της αντοχής και της αξιοπιστίας. Οι νέες Α/Α ουσιαστικά αποτελούν την εξέλιξη του προκατόχου τους και διατηρούν τα βασικά τους χαρακτηριστικά. Οι διαφορές τους είναι ότι οι νέες Α/Α είναι μικρότερης ισχύος, με ότι αυτό συνεπάγεται, και διαθέτουν 3 Δ/Κ για την κίνησή τους αντί για 4, ονομαστικής ισχύος 305 KW ο καθένας στις 2100 στροφές. Στην θέση του 4ου Δ/Κ τοποθετήθηκε ένας (αρκετά θορυβώδης εξωτερικά) ανεξάρτητος Δ/Κ ισχύος 190 KW και μία ηλεκτρογεννήτρια, ισχύος 174 KW, για την όπως προαναφέραμε απαραίτητη εγκατάσταση κλιματισμού στον χώρο των επιβατών και μηχανοδηγών και όλες τις βοηθητικές λειτουργίες. Δεν δόθηκε όμως η πρέπουσα σημασία για τον αεροδυναμικό σχεδιασμό των εξωτερικών συσκευών του κλιματισμού που τοποθετήθηκαν στην οροφή της Α/Α και το αποτέλεσμα δεν είναι καλαίσθητο. Διαθέτει 2 ανεξάρτητους αεροσυμπιεστές και η μετάδοση της κίνησης που είναι υδραυλική επιτυγχάνεται μέσων κιβωτίων VOITH TURBO (T320RZ). Στην επανασχεδιασμένη μετώπη, οι αλλαγές δεν είναι πολύ σημαντικές, και ενώ παραδόθηκε σαν την νεότερη Α/Α, επισκιάζεται από τις προηγούμενες και σχεδιαστικά ανώτερες Α/Α Desiro Electric/Classic και Railbus. Θετική είναι η τοποθέτηση στο εσωτερικό της Α/Α, χωρισμάτων μεταξύ των πλαϊνών θυρών και του χώρου επιβατών για καλύτερη ηχομόνωση και μείωση της απώλειας της θερμοκρασίας κατά το άνοιγμα/κλείσιμο των θυρών.

Στην νέα Α/Α προβλέφθηκε εκ' νέου χώρος για ένα άτομο με κινητικά προβλήματα (ΑΜΕΑ), επανασχεδιάστηκαν προς το καλύτερο οι χώροι αποσκευών, ενώ υπάρχει μόνο ένα σχετικά μικρό WC σε όλη την Α/Α αντί για δύο που είχε η προηγούμενη. Η ποιότητα, ο σχεδιασμός και η διάταξη των καθισμάτων είναι όμοια με την προηγούμενη έκδοση, με μόνη διαφορά τον χρωματισμό που σε συνδυασμό με τις αποχρώσεις του γαλάζιου στο εσωτερικό, δίνουν μία ευχάριστη αίσθηση.

Η επιλογή σχεδίασης του εξωτερικού χρωματισμού της Α/Α δεν είναι μοντέρνα και βασίζεται σε δύο, όχι τόσο ελκυστικές, αποχρώσεις του μπλε με λευκό και γκρίζο στο σασί και την οροφή. Μειονέκτημα αποτελεί η μη διαφοροποίηση βαφής των εξωτερικών θυρών, με έντονο χρωματισμό, όπως αυτό αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό αναγνώρισης όλων των προαστιακών Α/Α. Βασικό επίσης μειονέκτημα είναι η μη τοποθέτηση αυτόματης ζεύξης, όπως σε όλες τις τελευταίας γενιάς Α/Α του ΟΣΕ, όπως τα Railbus και τα Desiro Electric/Classic. Γενικά είναι μία Α/Α που προσφέρει ευχάριστη διαδρομή στον επιβάτη με την καλή ποιότητα κύλισης που διαθέτει, σε συνδυασμό με τον απαραίτητο στην χώρα μας κλιματισμό και το χαμηλό επίπεδο εσωτερικού θορύβου.

Πάνω: Δύο γενιές αυτοκινηταμαξών τύπου MAN στον Σ.Σ. Έδεσσας.
Αριστερά: Αυτοκινητάμαξα τύπου MAN-2000 κατά τη διάρκεια κατασκευής της στα Ελληνικά Ναυπηγεία.
Κάτω: Κύρια χαρακτηριστικά αυτοκινητάμαξας MAN 2000

Κατασκευή	Ελληνικά Ναυπηγεία / Bombardier
Εύρος γραμμής	1435 mm
Αριθμός οχημάτων	15 δίδυμες συνθέσεις
Αρίθμηση ΟΣΕ	621 101 - 115 & 621 201 - 215
Διάταξη αξόνων	Bo' Bo' + 2' Bo'
Ολικό μήκος	47200 mm
Μέγιστο πλάτος	2700 mm
Μέγιστο ύψος	4177 mm
Βάρος σε τάξη πορείας	152 tn
Θέσεις καθημένων	140 (72 + 68)
Θέσεις ΑΜΕΑ	1 (ανά σύνθεση)
Θέσεις ορθίων	116
WC	1 (ανά σύνθεση)
Ύψος δαπέδου	1220 mm
Ύψος σκαλοπατιού	580 mm
Πλάτος εξωτερικών θυρών	1580 mm
Πλάτος εσωτερικών θυρών	580 mm
Διάμετρος τροχών	850 mm
Δηζελοκινητήρες	3 X MAN D2842 ME, 305 KW/2100 σ.
Ανεξάρτ. δηζελοκινητήρας κλιμ/σμού	1 X MAN D2866 TUE, 190 KW
Ηλεκτρογεννήτρια	1 X DKBS49/200-4TS, 174 KW
Πολλαπλή ζεύξη	μέχρι 2 συνθέσεις (=4 οχήματα)
Ονομαστική ισχύς	915 KW / 1244 HP
Ισχύς στο επίσωτρο	768 KW / 1044 HP
Μέγιστη ταχύτητα	125 χλμ/ώ
Μετάδοση κίνησης	Υδραυλική (VOITH TURBO)
Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας	80 m / 120 m
Χωρητικότητα καυσίμων	1260 Lit
Ενδεικτική κατανάλωση καυσίμου	1 Lit / χλμ (σε επίπεδη γραμμή)

Η αρίθμηση των οχημάτων είναι:
Όχημα Β (με ένα κιβώτιο ταχυτήτων) : 621 101 - 621 115
Όχημα Α (με δύο κιβώτια ταχυτήτων) : 621 201 - 621 215
Οι δοκιμές των νέων Α/Α ξεκίνησαν στις 3 Απριλίου του 2006 και ολοκληρώθηκαν στις 3 Ιουλίου του 2006. Το πρόγραμμα περιελάμβανε δοκιμές τύπου για τον έλεγχο όλων των λειτουργιών της Α/Α και πραγματοποιήθηκαν μεταξύ Αθήνας - Τιθορέας με ταχύτητες που έφθασαν τα 150 χλμ/ώ. Δοκιμές πορείας έγιναν με βάση την Έδεσσα, στο ορεινό τμήμα μέχρι το Αμύνταιο. Επίσης με βάση την Λάρισα, έγιναν δοκιμές μέχρι την Καρδίτσα.
Κύρια αποστολή των μονάδων είναι τα τοπικά δρομολόγια μέσων αποστάσεων. Οι Α/Α σήμερα εκτελούν δρομολόγια στην γραμμή Αθήνα-Χαλκίδα, Λάρισα-Βόλος, Θεσσαλονίκη-Φλώρινα/Κοζάνη και Θεσσαλονίκη-Σέρρες. Μέχρι τον Μάϊο του 2007, έχουν παραδοθεί στον ΟΣΕ 13 Α/Α και μέχρι τον Ιούλιο, θα έχει ολοκληρωθεί η παραλαβή όλων των μονάδων.

από την Τρίπολη στον Δεσύλλα

Λένε ότι ή Ελλάδα δεν έχει τραίνο.
Πήραμε το τραίνο από την Καλαμάτα για Άργος.
Τι ταξίδι ήταν αυτό!
Συρθήκαμε πάνω από μικρά πέτρινα γεφύρια,
κάναμε ζιγκ-ζαγκ στους λόφους,
ελισσόμαστε μέσα από τρελά τουνελάκια
και περνούσαμε ξυστά από τρομακτικούς γκρεμούς.
Κι όταν φτάσαμε στην κορυφή,
εκεί ξεδιπλώθηκε μπροστά μας
το πιο όμορφο εκτεταμένο δάσος βαλανιδιάς-οξιάς,
πλιόλουστα ξέφωτα και πλιοκαμένα ρυάκια.

κείμενα και φωτογραφίες: Σπύρος Νικολόπουλος

Αυτές οι λίγες αράδες που έγραψαν σαν ταξιδιωτική εντύπωση, πριν μερικά χρόνια ο Daniel και η Susan, ταξιδευτές από την μακρινή Αυστραλία, περικλείουν όλη την αμαρφιά και την αίσθηση που έχει αυτό το κομμάτι της διαδρομής στην ορεινή Πελοπόννησο και ειδικότερα το τμήμα Τρίπολης - Δεσύλλα.

Σε αυτό το τεύχος θα φωτογραφίσουμε σιδηρόδρομο σε αυτές τις περιοχές της Αρκαδίας. Μέρη που έχουν ιστορία, μνήμες, φυσικές αμαρφιές και αναδεικνύουν μοναδική ατμόσφαιρα. Δεν πρέπει βέβαια να μας διαφεύγει ότι, σε όλο το μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου, εκεί που κάποτε λειτουργούσαν αυτόνομα οι Σ.Π.Α.Π. σαν ξεχωριστή εταιρεία, και στο παράλιο αλλά ακόμα περισσότερο και στο ορεινό τμήμα του δικτύου, ο ταξιδιώτης αλλά και ο φωτογράφος έχει να απο-

Φθινόπωρο στο Λεοντάρι

Στο φαράγγι της Νικολακάκαινας

λαύσει πολλούς ωραίους και μοναδικούς συνδυασμούς.

Το τμήμα Τρίπολης - Δεσύλλα την εποχή της περιπετειώδους κατασκευής του (1888 υπογραφή της σύμβασης - 1899 ολοκλήρωση του έργου) και πριν ενταχθεί στους ΣΠΑΠ άνηκε στην εταιρεία (CHEMIN DE FER DE MYLI A KALAMATA) Σιδηρόδρομος από ΜΥΛΩΝ ΝΑΥΠΛΙΑΣ εις ΚΑΛΑΜΑΣ η οποία είχε αναλάβει, στην αρχή τουλάχιστον και πριν την χρεοκοπία της, αυτόνομα την λειτουργία και εκμετάλλευση για 99 χρόνια της γραμμής, που ξεκινάει από τους Μύλους και μέσω Τριπόλεως καταλήγει στην Καλαμάτα.

Ξεκινώντας το οδοιπορικό με σκοπό την φωτογράφηση αυτού του σιδηροδρομικού τμήματος, και ειδικότερα από τον σταθμό της Τρίπολης και ακολουθώντας την πορεία της γραμμής προς την Καλαμάτα θα ακολουθήσουμε σε μεγάλο μέρος της την Εθνική οδό Τρίπολης - Καλαμάτας και σε πολλά σημεία θα μπούμε σε κάθετους δρόμους για να πλησιάσουμε την γραμμή πιο κοντά. Οι κωμοπόλεις και τα χωρία που θα συναντήσουμε είναι αρκετά. Σε πολλά από αυτά ο χρόνος έχει σταματήσει στην δεκαετία του 50 και η ατμόσφαιρα που αναδύεται είναι κατάλληλη για να αποτυπώσει ο φωτογράφος, πέραν της διαδρομής του τραίνου αυτού καθ αυτού σε αυτά τα πανέμορφα μέρη και την γενικότερη σιδηροδρομική αχλύ που παρουσιάζεται έντονη και πλέον έχει αρχίσει να σπανίζει σε άλλες περιοχές που διέρχεται ο σιδηρόδρομος. Λίγο τα πανάσχημα "κατενέρ" της ηλεκτροκίνησης, λίγο οι σταθμοί χωρίς προσωπικότητα και στίγμα, λίγο η τσιμεντοποίηση εκεί που παλαιότερα θα υπήρχε η λιθοδομή, λίγο η θεοποιημένη τσαπατσουλιά και τα πασαλείμματα χωρίς καμιά προσοχή στην λεπτομέρεια, η σύνθεση του τοπίου ύστερα από την επέμβαση του ανθρώπου, όλο και πιο πολλές φορές τα τελευταία χρόνια γίνεται αντιαισθητική και βέβαια αυτό δεν συμβαίνει μόνο γύρω από τον σιδηρόδρομο αλλά και σε πάρα πολλά άλλα τμήματα της Ελληνικής περιφέρειας. Για τις πόλεις ας μην το συζητήσουμε καλύτερα, εκεί η αισθητική τουλάχιστον καταστροφή είναι οριστική και μη αναστρέψιμη. Ευτυχώς λοιπόν που ο χρόνος έχει σταματήσει σε αυτή την μεριά της Πελοποννήσου η φύση παραμένει παρθένα σε πολλά σημεία και οι κατασκευές είναι πιο κοντά στον άνθρωπο.

Ο σταθμός της Τρίπολης λοιπόν, βρίσκεται στο κέντρο περίπου του ομώνυμου οροπεδίου στα 660 μέτρα ύψος απο την επιφάνεια της θάλασσας και σε Χλμ απόσταση 220,861 από την Αθήνα (σταθμό Πελοποννήσου), είναι ένας σταθμός Α τάξεως, λιθόκτιστος που περικλείεται από πανύψηλα δένδρα και λειτουργεί αυτόνομα σαν φωτογραφικό θέμα, δίνοντας στον φωτογράφο πέραν της γενικής όψεως πολλές ακόμα επί μέρους γωνίες που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον αν αυτές συνδυαστούν με την εκτεταμένη γραμμολογία και το μηχανοστάσιο.

Αφήνοντας πίσω μας τον σταθμό της Τρίπολης η πορεία μας είναι ανηφορική προς τον σταθμό της Μάκρης η οποία απέχει 20 χλμ και για να φτάσουμε εκεί θα περάσουμε κοντά από το Βαλτέτσι που κατά την διάρκεια της επανάστασης του 1821 έγινε η ομώνυμη μάχη με τους Τούρκους. Μετά την Μάκρη και με συνεχή ανάβαση η γραμμή φτάνει στο Καλογερικό που είναι το υψηλότερο σιδηροδρομικό πέρασμα της χώρας και βρίσκεται στα 810 μέτρα υψόμετρο. Από το Καλογερικό η γραμμή αρχίζει να κατηφορίζει και φτάνει στον σταθμό του Μάναρι. Εδώ ο σταθμός βρίσκεται σε καμπύλη τροχιά και εφάπτεται σχεδόν με την μεγαλύτερη λιθόκτιστη σιδηροδρομική γέφυρα στην Ελλάδα. Έχει οκτώ τόξα και το μήκος της είναι 100 μέτρα. Η σιλουέτα της ξεχωρίζει από μακριά και πλησιάζοντάς την από τον δρόμο σε εντυπωσιάζει ο όγκος της και η λεπτομέρειες της λιθοδομής. Αποτελεί από μόνη της ένα ενδιαφέρον φωτογραφικό θέμα που παράλληλα με την τροχιά που διαγράφει ο ήλιος κατά την διάρκεια της ημέρας το παιχνίδι με τις σκιές πολλαπλασιάζει τις ευκαιρίες της αποτύπωσης με διαφορετική οπτική κάθε φορά.

Συνεχίζοντας η γραμμή περνάει κοντά από τις πηγές του Αλφειού ποταμού και πλησιάζει την εθνική Τριπόλεως - Καλαμάτας που κοντά της υπάρχει ο σταθμός της Ασσέας με τον επιβλητικό υδατόπυργο ο οποίος σου επιτρέπει να σκαρφαλώσεις και να έχεις πανοραμικές λήψεις του χώρου. Λίγο πιο κάτω φτάνουμε στο σταθμό της Μαρμαριάς και δίπλα από τον Αλφειό θα διασχίσουμε το φαράγγι της Νικολακάκενας. Τραχιά περιοχή και δύσκολη που την πλησιάζεις μόνο με τα πόδια αλλά θα αποζημιώσει με το παραπάνω αυτόν που θα περπατήσει κατά μήκος της γραμμής και θα αποτυπώσει την μοναδική διαδρομή που κάνει το τραίνο σε αυτό το σημείο κινούμενο πάνω σε λίθινα τοιχία αντιστήριξης και πέτρινα γεφύρια. Περνώντας το τούνελ που είναι στο τέλος του φαραγγιού το τραίνο συνεχίζει προς το Ανεμοδούρι και ο ορίζοντας μπροστά σου ανοίγει με θέα τον κάμπο της Μεγαλόπολης. Τα χρώματα που παίρνουν τα δάση της περιοχής το φθινόπωρο είναι μαγικά και το θέαμα πρωτόγνωρο.

Μετά τον σταθμό και την στάση του Ανεμουδουρίου το τραίνο διασχίζοντας μια πανύψηλη μεταλλική γέφυρα, κατηφορίζει και περνώντας από τον σταθμό στο Ρούτσι φτάνει στο Λεοντάρι.

Αντίθετα με την μέχρι τώρα δυσκολία που θα αντιμετωπίσει κάποιος στο να

Μάναρι, ο σταθμός

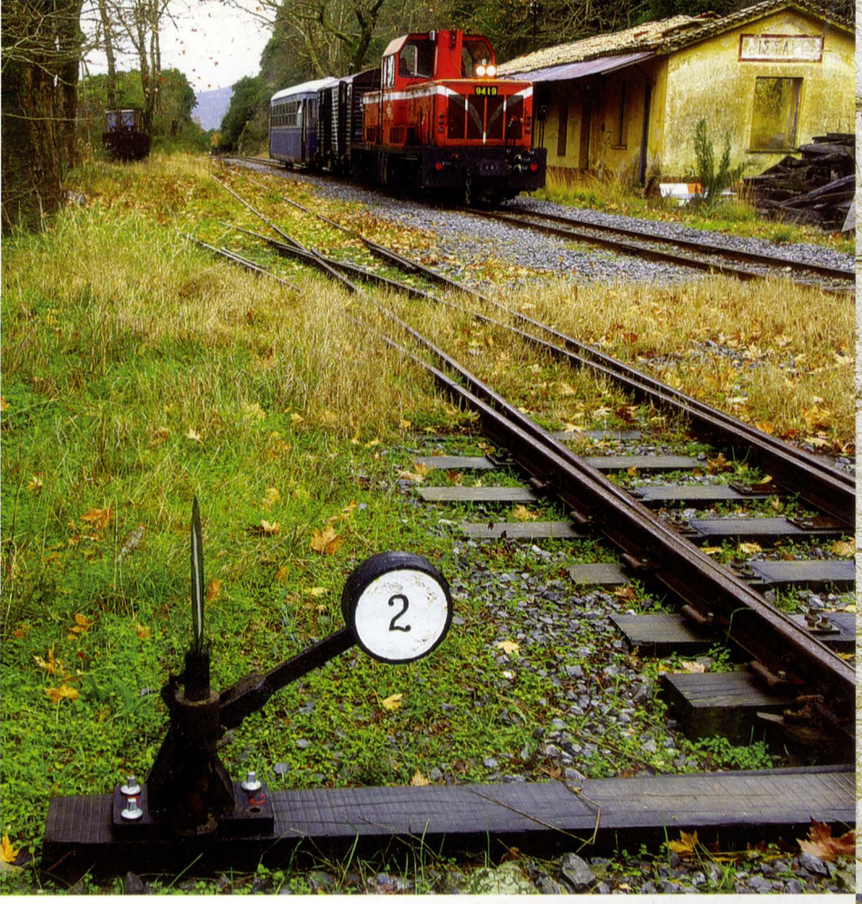
Στις αποβάθρες του σταθμού της Τρίπολης.

βρίσκεται κοντά στην γραμμή και να φωτογραφίζει, ο σταθμός στο Λεοντάρι καθώς και οι υπόλοιπες σιδηροδρομικές υποδομές που υπάρχουν σε αυτό το μέρος (μηχανοστάσιο, αποθήκες, καφενείο του "έλληνα") είναι εύκολα προσβάσιμες. Στο Λεοντάρι το φως συνήθως είναι μαγικό, η ατμόσφαιρα ειδυλλιακή, οι εικόνες πολλές και μοναδικές, και οι ευκαιρίες για πολύ καλές φωτογραφίσεις αρκετές. Σαν χώρος για να τον περιδιαβείς θέλει αρκετές ώρες και εγώ όσες φορές βρέθηκα εκεί προτίμησα να είμαι μόνος μου. Αυτή η ηθελημένη απομόνωση αρκετές φορές βοηθάει στο να δημιουργήσεις και να συνθέτεις κάδρα που αποπνέουν μια διαφορετική αίσθηση.

Από το Λεοντάρι, που παλιότερα υπήρχαν σχέδια για να γίνει σιδηροδρομικός κόμβος, καθόσον από εκεί θα ξεκινούσε η σιδηροδρομική γραμμή προς την Λακωνία, υπάρχει δρόμος που ακολουθώντας τον φτάνεις στο Λεύκτρο, έναν συμπαθητικό σταθμό του δικτύου. Από εκεί ξεκινάει η διακλάδωση για την Μεγαλόπολη. Από το Λεύκτρο που η παλιά του ονομασία ήταν "Μπιλάλι" η γραμμή διασχίζοντας ένα πυκνό και απρόσιτο δάσος αγριοβαλανιδιάς διέρχεται από τον μικρό σταθμό του Τριπόταμου που βρίσκεται δίπλα στον δρόμο για Καλαμάτα και συνεχίζει προς τα Παραδείσια που είναι η μετονομασία του παλιού Δεδέμπεη. Στα Παραδείσια υπάρχει περιστροφική πλάκα και αξίζει κάποιος να αποτυπώσει αυτό το δείγμα της βιομηχανικής ιστορίας.

Αφήνοντας πίσω μας τα Παραδείσια ο σιδηρόδρομος φτάνει στους Χράνους οι οποίοι είναι κτισμένοι σε πανοραμικό σημείο με λόφους γύρω-γύρω και το χωριό ανάμεσα σε δύο υπέροχα πέτρινα σιδηροδρομικά γεφύρια. Το τραίνο περνάει

Στους Χράνους ένα χειμωνιάτικο απόγευμα



Πάνω αριστερά: Ίσσαρις, ο σταθμός
Πάνω δεξιά: Το παλίο παράθυρο του σταθμού Μάναρι. Κόσμημα.
Δεξιά: Στην γέφυρα της Κοκκινόλακας

σχεδόν μέσα από τις αυλές των σπιτιών του χωριού και παλαιότερα αναλόγως του διερχόμενου δρομολογίου οι ντόπιοι υπολόγιζαν την ώρα, όπως βεβαίως συνέβαινε και σε πολλά ακόμα χωριά του τόπου μας. Στους Χράνους έχεις την ευκαιρία να επιλέξεις αρκετά σημεία στους γύρω λόφους για να σταθείς και με την χρήση τηλεφακού να αποτυπώσεις την διαδρομή του τραίνου καθώς αυτό κάνει διέλευση από την ευρύτερη περιοχή. Ειδικότερα στον λόφο που είναι στην άκρη του χωριού και το σχολείο, από τον περίβολο έχεις μία θαυμάσια θέα για πρωινές φωτογραφίες της μεγάλης πέτρινης γέφυρας καθώς και της ευρύτερης περιοχής που οι χωρικοί ονομάζουν "τα δάνεια".

Τα "Δάνεια" είναι η περιοχή που εκτείνεται μετά τους Χράνους προς τον Ίσσαρι και φτάνει μέχρι τον Δεσύλλα. Το ανάγλυφο του εδάφους είναι εντονότατο, η βλάστηση και τα δάση οργιάζουν, τα ρυάκια και τα μικρά ποτάμια ξεφυτρώνουν από παντού. Η πρόσβαση όμως προς την γραμμή, σε αυτή την περιοχή, είναι αδύνατη γιατί αυτή είναι τελείως απομονωμένη μέσα στην φύση και δεν υπάρχει δρόμος για να πλησιάσεις κοντά της. Μπορείς όμως με αφετηρία τον σταθμό των Χράνων να ακολουθήσεις την γραμμή περπατώντας, και αφού διανύσεις μια απόσταση 15,33 χλμ να καταλήξεις στον Δεσύλλα αφού πρώτα περάσεις και από τον σταθμό του Ίσσαρι. Το ευχάριστο είναι ότι η διαδρομή κατηφορίζει και κάποιος που θα το επιχειρήσει (μαζί με παρέα πάντα) δεν θα κουραστεί τόσο όσο νομίζει. Κουβαλώντας τον φωτογραφικό εξοπλισμό μαζί με άλλα εφόδια (νερό, κολατσιό, κουτί α΄ βοηθειών) και περπατώντας χαλαρά η μικρή αυτή περιπέτεια θα ανταμείψει αυτόν που θα την επιχειρήσει με το παραπάνω. Ο περιηγητής θα δει από κοντά και θα φωτογραφίσει, σήραγγες, γέφυρες, γκρεμούς, λίθινες αντιστηρίξεις σε σαθρά εδάφη, φιδογυριστή χάραξη και θα συνειδητοποιήσει γιατί αυτό το τμήμα εξανάγκασε αρκετούς εργολάβους στο στάδιο της κατασκευής του να χρωκοπήσουν. Παλαιότερα αυτή την διαδρομή μπορούσες να την οργανώσεις πολύ πιο εύκολα γιατί αρκούσε να φτάσεις με το αυτοκίνητό σου ή το πρωινό

Πάνω: Στους Χράνους το τραίνο περνάει δίπλα από τις αυλές
Δεξιά: Στα Δάνεια την άνοιξη

τραίνο στους Χράνους, από εκεί να κατέβεις πεζοπορώντας από τα "Δάνεια" στον Δεσύλλα και το απόγευμα με το απογευματινό τραίνο που ερχόταν από την Καλαμάτα να επιστρέψεις στους Χράνους για να επιβιβαστείς στο αυτοκίνητο σου ή να συνεχίσεις προς Τρίπολη - Αθήνα με το τραίνο. Εδώ και 4 χρόνια! που η γραμμή έχει κλείσει για εκσυγχρονισμό η πολυτέλεια! του τραίνου δεν υπάρχει και εάν μια παρέα φίλων θέλει να φωτογραφίσει το σιδηροδρομικό τοπίο της περιοχής (χωρίς βεβαίως κανονικό δρομολόγιο τραίνου) και εάν έχει λίγη τύχη ίσως να συναντήσει και κάποιον συρμό έργων, θα πρέπει να χρησιμοποιήσουν αυτοκίνητο μέχρι τους Χράνους και κάποιος από την παρέα κάνοντας κύκλο πολλών χιλιομέτρων να φτάσει στον Δεσύλλα και να περιμένει τους υπολοίπους. Υπάρχει βέβαια και η λύση της πεζοπόρας επιστροφής αλλά σκεφτείτε το.

Φτάνοντας στον Δεσύλλα τελειώνει το περιπετειώδες περιβάλλον που συντροφεύει τον σιδηρόδρομο σε αυτό το ορεινό τμήμα και το τοπίο αρχίζει να ημερεύει καθώς η γραμμή αρχίζει να ακουμπάει στον Μεσσηνιακό κάμπο. Τα δάση της βαλανιδιάς και της οξιάς παραχωρούν την θέση τους στις καλλιέργειες με τα εκατομμύρια λιόδενδρα και οι εικόνες αλλάζουν. Τα σημεία για φωτογράφηση πολλαπλασιάζονται και οι προσβάσεις κοντά στην γραμμή είναι περισσότερες και πιο εύκολες. Όμως με το τμήμα αυτό θα ασχοληθούμε σε ένα από τα επόμενα τεύχη της Σ .

Κλείνοντας θα ήθελα να σας πω ότι ακόμα και σήμερα που δεν κυκλοφορούν τραίνα, λόγω του παρατεταμένου εκχσυχρονισμού του ορεινού τμήματος, στην περιοχή (η γραμμή θα επαναλειτουργήσει μάλλον στα τέλη του 2007;) οι εικόνες και η ατμόσφαιρα που αναδύονται σε αυτά τα μέρη μαζί με το σιδηροδρομικό τοπίο που υπάρχει κοντά στους σταθμούς στα γεφύρια και στα τούνελ του δικτύου, αξίζουν μια (και δύο και τρεις) ημερήσια φωτογραφική εξόρμηση. Μην περιμένετε την λαμπερή λιακάδα και μόνο, ότι καιρό και αν κάνει, όσο βαριά και ομιχλώδη ατμόσφαιρα και αν έχει, ακόμα και με ψιλοβρόχι οι φωτογραφίες σας, πιστέψτε με, όταν θα τις χαζεύετε μαζί με την παρέα σας θα είναι οι καλύτερες.

Διαμόρφωση της πλατείας Καραϊσκάκη

Ανάπτυξη Δικτύου

τραμ στον Πειραιά

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα στον Πειραιά...

Τα τελευταία χρόνια οι κυκλοφοριακές συνθήκες στον Πειραιά βαίνουν διαρκώς επιδεινούμενες, κυρίως λόγω της αύξησης του αριθμού των ΙΧ οχημάτων. Η επιδείνωση αυτή έχει ως αναπόφευκτο αποτέλεσμα τη χειροτέρευση των συνθηκών λειτουργίας της πόλης, αφού αυξάνεται ο χρόνος μετακίνησης στην εργασία, δημιουργούνται προβλήματα στην ασφαλή κίνηση των πεζών, υποβαθμίζεται το περιβάλλον και δυσκολεύει η πρόσβαση στα εμπορικά καταστήματα. Οι παραπάνω παράγοντες οδηγούν σε υποβάθμιση της καθημερινότητας του πολίτη και συνιστούν σημαντικότατα αντικίνητρα για την επιχειρηματική ανάπτυξη της πόλης.

Με βάση τις προβλέψεις σχετικής μελέτης για τις κυκλοφοριακές συνθήκες στον Πειραιά, το 2008 η μέση ταχύτητα στο οδικό δίκτυο της πόλης θα διαμορφώνεται στα 17 χλμ/ώρα, ενώ το 2013 - δηλαδή σε μία ακόμα πενταετία - σε μόλις 11 χλμ/ώρα, με την εικόνα να δείχνει διαρκώς και σταθερώς επιδεινούμενη για τα επόμενα χρόνια. Αλλά και σήμερα, κατά τις ώρες αιχμής στην πόλη η μέση ωριαία ταχύτητα των ΙΧ δεν ξεπερνά τα 8 χλμ/ώρα. Κατά συνέπεια, είναι απαραίτητη η αναζήτηση λύσεων που θα μπορέσουν να ανταποκριθούν στην ανάγκη για καθημερινές μετακινήσεις, θα εγγυηθούν την αξιόπιστη και ασφαλή μετακίνηση στην πόλη και θα συμβάλουν στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Με βάση την Ελληνική αλλά και Ευρωπαϊκή εμπειρία η επίτευξη των παραπάνω στόχων προϋποθέτει την αναβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της πόλης με την ταυτόχρονη ενθάρρυνση περισσότερων κατόχων ΙΧ στη χρήση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

... και η προβληματική σύνδεση του κέντρου του με την ευρύτερη περιοχή

Τις τελευταίες δεκαετίες η διασύνδεση του κέντρου της πόλης και του Λιμανιού του Πειραιά με τις γύρω περιοχές διαρκώς επιδεινώνεται, με αποτέλεσμα σήμερα να μην υπάρχει φυσική επικοινωνία του κέντρου με την ευρύτερη περιοχή. Στα αίτια αυτού του γεγονότος αναμφισβήτητα συγκαταλέγεται η ανυπαρξία σύγχρονης, άνετης, ασφαλούς και γρήγορης πρόσβασης στο κέντρο.

Σήμερα, περισσότερο από κάθε άλλη φορά, είναι προφανής η αναγκαιότητα αποκατάστασης επαρκούς συγκοινωνιακής διασύνδεσης των πολεοδομικών ενοτήτων κατοικίας (50.000 κάτοικοι) και των μεγάλων προορισμών της Πειραϊκής (Νοσοκομεία Μεταξά και Τζάννειο, Σχολή Ναυτικών Δοκίμων) με το εμπορικό κέντρο του Πειραιά και το Λιμάνι καθώς των δυτικών συνοικιών του Πειραιά, δηλαδή τη Δραπετσώνα, το Κερατσίνι και το Πέραμα, οι οποίες στεγάζουν εκατοντάδες χιλιάδες Πειραιώτες και βρίσκονται σε άμεση λειτουργική εξάρτηση με τον Πειραιά, με το κέντρο του.

Ως μέσο φιλικό στο χρήστη και το περιβάλλον, ασφαλές, σύγχρονο και αξιόπιστο, το τραμ μπορεί να ανατρέψει την εικόνα αυτή!

Η ταχύτητα που επιτυγχάνει το τραμ, η οποία για τις ώρες αιχμής είναι σαφώς υψηλότερη από αυτή των λεωφορείων και των ΙΧ λόγω της κίνησής του σε αποκλειστικό διάδρομο, σε συνδυασμό με τη μικρή χρήση επιφανείας ανά επιβάτη που ανέρχεται σε μόλις 1,4 τ.μ. σε σχέση με τα 5 και τα 20 τ.μ. που απαιτούνται για το λεωφορείο και το ΙΧ αντίστοιχα, υποδεικνύουν ότι το τραμ μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης και τη διασύνδεση του κέντρου του Πειραιά με την ευρύτερη περιοχή της νότιας και του κέντρου της Αθήνας.

Σειρά μελετών που εκπονήθηκαν από αρμόδιους φορείς ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 προτείνουν την εξυπηρέτηση της περιοχής με τη διαμόρφωση δικτύου τραμ. Η ιδέα για την αναβίωση του τραμ γεννήθηκε επί υπουργίας Αντώνη Τρίτση το 1983 και έκτοτε υιοθετήθηκε από όλες τις κυβερνήσεις που ακολούθησαν. Ήδη από το 1994 ο Δήμος Πειραιά είχε προτείνει σε μελέτη τη δημιουργία δικτύου τραμ που θα συνέδεε το κέντρο της πόλης με το Κερατσίνι, το Πέραμα, την Πειραϊκή και τα Νότια προάστια της Αττικής.

Η Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό, που αφορούσε το γενικότερο συγκοινωνιακό σχέδιο του Νομού Αττικής το 2000, επανεξέτασε και επιβεβαίωσε την τεχνική και οικονομική σκοπιμότητα του έργου αυτού.

Η ανάπτυξη δικτύου τραμ στον Πειραιά συνδυάζεται απόλυτα με τις προτάσεις για την ανάπτυξη δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς στην περιοχή και συγκεκριμένα με το ήδη υπάρχον δίκτυο του ηλεκτρικού, την υλοποιούμενη επέκταση του Προαστιακού και βεβαίως τις προβλεπόμενες σε επόμενο χρονικό ορίζοντα επεκτάσεις του μετρό.

Σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα μέσα σταθερής τροχιάς (ηλεκτρικός, προαστιακός, μετρό) το τραμ θα δώσει την δυνατότητα ασφαλούς και άνετης μετακίνησης εντός του Δήμου Πειραιά, ενώ θα συνδέσει τα Νότια Προάστια της Αθήνας και σε επόμενη φάση την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά (Κερατσίνι, Πέραμα, Δραπετσώνα, Πειραϊκή, Χατζηκυριάκειο) με το κέντρο του, με το οποίο οι περιοχές αυτές παραδοσιακά διατηρούσαν ισχυρούς εμπορικούς, επαγγελματικούς και κοινωνικούς δεσμούς. Επιπλέον, σε αντίθεση με τη συνεχή μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων ΙΧ, η οποία δεν ξεπερνά τα 10 χλμ/ώρα σε ώρα αιχμής, το τραμ θα κινείται με μέση ταχύτητα 20 με 23 χλμ/ώρα, χρόνος που θα λειτουργήσει ως κίνητρο για τη χρήση του μέσου από τους οδηγούς των ΙΧ..

Ταυτότητα έργου

Διαδρομή:	Νέο Φάληρο - Μικράς Ασίας - Γρηγορίου Λαμπράκη - Βασιλέως Γεωργίου Α΄ - Λιμάνι (Πλατεία Καραϊσκάκη) - Εθνικής Αντιστάσεως - Τροχιοδρόμων - Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας
Μήκος διαδρομής:	προς Πειραιά: 3,3 χλμ από Πειραιά: 2,3 χλμ
Μέση εμπορική ταχύτητα:	20 - 23 χλμ / ώρα
Χρόνος διαδρομής:	8' από ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ έως Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας (συμπεριλαμβανομένων και των στάσεων)
Αριθμός Στάσεων:	7 νέες στάσεις στη διαδρομή εισόδου 5 νέες στάσεις στη διαδρομή εξόδου
Εκτιμώμενη ετήσια επιβατική κίνηση:	10 - 12 εκ. επιβάτες
Ώρες λειτουργίας:	20 ώρες τις καθημερινές και 24ωρη λειτουργία το Σαββατοκύριακο
Συχνότητα:	6'
Προσβασιμότητα:	Προσβάσιμο σε εμποδιζόμενα άτομα (ΑμεΑ, ηλικιωμένοι, έγκυες) - Πορεία τυφλών - Ράμπες σε αποβάθρες και διαβάσεις πεζών.

Οι εναλλακτικές διαδρομές που μελετήθηκαν...

Στο πλαίσιο διερεύνησης εναλλακτικών λύσεων όδευσης τραμ εξετάστηκαν όλοι οι πιθανοί διάδρομοι σύνδεσης του ΣΕΦ με το Κέντρο και το Λιμάνι του Πειραιά.

Συγκεκριμένα, οι κυριότεροι εναλλακτικοί διάδρομοι που διερευνήθηκαν είναι:

Χάραξη τραμ με διπλή τροχιά μέσω των διαδρομών:

1.Τζαβέλλα - Λαμπράκη - Β. Γεωργίου Α΄- Πλ. Καραϊσκάκη

2.Μικράς Ασίας - 34ου Συντάγματος Πεζικού - Σταθμός ΗΣΑΠ/ΟΣΕ Πειραιά

3.Μικράς Ασίας - Ομηρίδου Σκυλίτση - Σταθμός ΗΣΑΠ/ΟΣΕ Πειραιά

4.Υπόγεια διέλευση (τούνελ) κάτω από Καστέλλα - Βασ. Γεωργίου Α΄- Πλ. Καραϊσκάκη

5.Καστέλλα - Ζέα - Πειραϊκή - Παλατάκι -Χατζηκυριάκειο μέσω Ακτής Μουτσοπούλου και Θεμιστοκλέους

6.Παραλλαγές διελεύσεων από τις οδούς Τσαμαδού και 2ας Μεραρχίας

Χάραξη τραμ με μονή τροχιά:

1.Προς Πειραιά μέσω της διαδρομής:

Μικράς Ασίας - Λαμπράκη - Β. Γεωργίου Α΄- Πλατεία Καραϊσκάκη

2.Από Πειραιά μέσω της διαδρομής:

Πλατείας Καραϊσκάκη - Εθν. Αντιστάσεως - Ομηρίδου Σκυλίτση

Από τις εναλλακτικές αυτές λύσεις όδευσης, επιλέχθηκε από κοινού ο τελευταίος διάδρομος: είσοδος του τραμ μέσω Μικράς Ασίας - Λαμπράκη - Β. Γεωργίου Α' - Πλατείας Καραϊσκάκη με μονή τροχιά και έξοδος μέσω Εθνικής Αντιστάσεως και Ομηρίδου Σκυλίτση επίσης με μονή τροχιά.

...και τα πλεονεκτήματα αυτής που τελικά επιλέχθηκε:

Ο διάδρομος που τελικά προκρίθηκε από κοινού με τους εμπλεκόμενους φορείς (Δήμος, Υπουργείο Πολιτισμού, Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας, κλπ), αποδείχθηκε από τις μελέτες ως η πλέον πρόσφορη λύση για την πόλη με βάση μια σειρά κριτηρίων:

1.Συγκοινωνιακά κριτήρια, δηλαδή εξυπηρετούμενη πυκνότητα του πληθυσμού, χρήσεις γης και διασύνδεση με άλλα μέσα,

2.Τεχνική εφικτότητα, στην οποία εκτός όλων των άλλων υπολογίσθηκε και η πιθανότητα αρχαιολογικών ευρημάτων,

3.Μικρότερη δυνατή όχληση στην πόλη κατά τη διάρκεια της κατασκευής,

4.Ομαλότερη δυνατή ενσωμάτωση στη ζωή των κατοίκων και τις δραστηριότητες της πόλης κατά τη λειτουργία του.

Η διαδρομή του τραμ και η εξυπηρέτηση των τοπικών κινήσεων

Η διαδρομή προβλέπει μονό αποκλειστικό διάδρομο στο μεγαλύτερο μήκος της, με εξαίρεση το τμήμα του δικτύου κατά μήκος της οδού Μικράς Ασίας και Ομηρίδου Σκυλίτση.

Κατά μήκος της χάραξης έχει ληφθεί η κατάλληλη μέριμνα για την τοπική κυκλοφορία, ενώ διασφαλίζεται πλήρως η εξυπηρέτηση των κατοίκων (στάθμευση, πρόσβαση με όχημα, ανεφοδιασμός με καύσιμα), των καταστημάτων (τροφοδοσία) και των αναγκών της πόλης (κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης, αποκομιδή απορριμμάτων).

Ενδεικτικοί χρόνοι διαδρομής:

ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ (Λιμάνι) - ΣΤΑΔΙΟ ΕΙΡΗΝΗΣ & ΦΙΛΙΑΣ	8 λεπτά
ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ (Λιμάνι) - ΦΛΟΙΣΒΟΣ (Π. Φάληρο)	21 λεπτά
ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΤΡΑΚΗ (Γλυφάδα) - ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΟΡΑΗ (Δημοτικό Θέατρο)	39 λεπτά
ΠΛΑΤΕΙΑ Ν. ΣΜΥΡΝΗΣ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΟΡΑΗ (Δημοτικό θέατρο)	34 λεπτά

Διαδρομή εισόδου:

Οδός Μικράς Ασίας (από στάση ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ έως Γρηγορίου Λαμπράκη)

Λίγο μετά τη στάση ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ η γραμμή του τραμ εκτρέπεται βόρεια ώστε να κινηθεί στα δεξιά και επί της γέφυρας της Μικράς Ασίας, όπου και διασταυρώνονται ανισόπεδα οι γραμμές του ΗΣΑΠ και διαμορφώνεται εκεί στάση για τη μετεπιβίβαση στον ηλεκτρικό. Από την είσοδο του στη γέφυρα της Μικράς Ασίας μέχρι και την έξοδο από την ίδια οδό για να εισέλθει στη Γρηγορίου Λαμπράκη, το τραμ εντάσσεται στην κυκλοφορία κινούμενο στη δεξιά λωρίδα, η οποία πλέον θα λειτουργεί ως λωρίδα μικτής κυκλοφορίας. Στάσεις τραμ διαμορφώνονται στο ύψος του γηπέδου Καραϊσκάκη και του παλιού εργοστασίου "ΑΙΓΑΙΟΝ".

Οδός Γρηγορίου Λαμπράκη (από Μικράς Ασίας έως Λεωφόρο Βασιλέως Γεωργίου Α')

Η είσοδος του τραμ στο κέντρο γίνεται με δεξιά στροφή αμέσως μετά τη Γρηγορίου Λαμπράκη προς την οδό Πειραιώς, οπότε το τραμ κινείται επί της Γρηγορίου Λαμπράκη από τη θέση αυτή ακολουθώντας την κατάλληλη κλίση.

Επί της Γρηγορίου Λαμπράκη, η χάραξη κινείται σε αποκλειστικό διάδρομο σε όλο το μήκος της οδού, διατηρώντας τις τρεις (3) λωρίδες για την οδική κυκλοφορία. Σε εφαρμογή της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου Πειραιά, οι 3 λωρίδες κυκλοφορίας λειτουργούν ως εξής:

τμήμα Πειραιώς - Ελευθερίου Βενιζέλου: 1 λωρίδα εισόδου στην πόλη (προς Βασιλέως Γεωργίου Α') και 2 λωρίδες εξόδου (προς Πειραιώς)

τμήμα Ελευθερίου Βενιζέλου - Βασιλέως Γεωργίου Α': 3 λωρίδες εξόδου (προς Πειραιώς)

Επί της Γρηγορίου Λαμπράκη εγκαθίστανται τρεις στάσεις / αποβάθρες. Η πρώτη βρίσκεται στην αρχή της οδού Λαμπράκη στο ύψος της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας. Η δεύτερη μπροστά από το Γηροκομείο στη διασταύρωση με την οδό Πύλης, η οποία θα παρέχει δυνατότητα μετεπιβίβασης στο μετρό, μέσω της μελλοντικής στάσης του ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ. Η τρίτη βρίσκεται στην Πλατεία Δεληγιάννη, μεταξύ των οδών Γορτυνίας και Ολυμπίας.

Επιπλέον κρίθηκε απαραίτητη η εξασφάλιση λωρίδας εξυπηρέτησης των παρόδιων (φορτοεκφορτώσεις, οχήματα ανάγκης κλπ) στο τμήμα μεταξύ των οδών Πύλης και Βασιλέως Γεωργίου Α'. Στο ίδιο μήκος, διαμορφώνονται κατάλληλες διατάξεις για την οργανωμένη στάθμευση των οχημάτων στη δεξιά πλευρά της Γρηγορίου Λαμπράκη στο ρεύμα προς την οδό Πειραιώς, ενώ σε κατάλληλες θέσεις αναπτύσσονται διατάξεις για την εξασφάλιση της αδιάκοπης λειτουργίας του τραμ σε περιπτώσεις έκτακτων συνθηκών, όπως για παράδειγμα σε τυχόν ατύχημα ή βλάβη ενός οχήματος.

Ο αποκλειστικός διάδρομος του τραμ διαχωρίζεται από το πεζοδρόμιο και από τις λωρίδες κίνησης των οχημάτων με κατάλληλα διαχωριστικά.

Βασιλέως Γεωργίου Α' (από Γρηγορίου Λαμπράκη έως την Πλατεία Καραϊσκάκη)

Από τη Γρηγορίου Λαμπράκη το τραμ ακολουθεί δεξιά στροφή για να εισέλθει στη Λεωφόρο Βασιλέως Γεωργίου Α' και πορεύεται στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος με κατεύθυνση προς το Λιμάνι. Η χάραξη κινείται σε αποκλειστικό διάδρομο σε όλο το μήκος της οδού διασφαλίζοντας 3 λωρίδες κυκλοφορίας στα οχήματα, καθώς με την εφαρμογή της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου Πειραιά η Βασιλέως Γεωργίου Α' από αμφίδρομη οδός 2 + 2 λωρίδων κυκλοφορίας μετατρέπεται σε οδό μιας κατεύθυνσης με ροή προς το Λιμάνι. Κατά μήκος της Βασιλέως Γεωργίου Α' δεν κρίθηκε αναγκαία η δημιουργία λωρίδας εξυπηρέτησης των παρόδιων, καθώς αυτό το ρόλο δύναται να αναλάβουν οι κάθετες στη λεωφόρο οδοί, σε συνδυασμό με κατάλληλα διαμορφωμένες διατάξεις - stopping bays. Στο ύψος του Δημαρχείου στην πλατεία Κοραή τοποθετείται στάση / αποβάθρα επί της Βασιλέως Γεωργίου Α'. Επισημαίνεται ότι η διαμόρφωση αυτή δεν εμποδίζει την πιθανή μελλοντική υπογειοποίηση της οδού Βασιλέως Γεωργίου Α'.

Η πορεία του τραμ ολοκληρώνεται στην Πλατεία Καραϊσκάκη σε κατάλληλα διαμορφωμένο τερματικό σταθμό με δυνατότητα μετεπιβίβασης στον ηλεκτρικό (σταθμός ΗΣΑΠ), σε προαστιακό και υπεραστικό τρένο (σταθμός ΟΣΕ - ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ), σε λεωφορεία (λεωφορειακές γραμμές ΕΘΕΛ) και στο μετρό (μελλοντικός σταθμός της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ).

Η Πλατεία Καραϊσκάκη μετατρέπεται έτσι σε σύγχρονο συγκοινωνιακό κόμβο με έμφαση

Η υλοποίηση της επέκτασης ακολουθεί το εξής χρονοδιάγραμμα:

Σεπτέμβριος 2007	Έγκριση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
Οκτώβριος 2007	Ολοκλήρωση οριστικών μελετών
Δεκέμβριος 2007	Δημοπράτηση του έργου
Ιούνιος 2008	Υπογραφή σύμβασης, έναρξη εργασιών
Ιανουάριος 2010	Ολοκλήρωση έργου - έναρξη δοκιμαστικής λειτουργίας
Μάρτιος 2010	Έναρξη λειτουργίας

στα μέσα σταθερής τροχιάς που δίνουν πλέον λύση σε μια περιοχή υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου.

Διαδρομή εξόδου:

Από την Πλατεία Καραϊσκάκη και μέχρι την οδό Εθνικής Αντιστάσεως, διαμορφώνεται δεύτερη γραμμή για την επιστροφή των οχημάτων του τραμ μέσω των οδών Εθνικής Αντιστάσεως και Ομηρίδου Σκυλίτση προς το ΣΕΦ. Η πορεία αυτή έχει ως συνέπεια τη διαμόρφωση κατάλληλης γραμμολογίας στη διασταύρωση με την Εθνικής Αντιστάσεως, ώστε να εξυπηρετούνται όλες οι κινήσεις.

Ο αποκλειστικός διάδρομος του τραμ διαχωρίζεται από το πεζοδρόμιο και από το διάδρομο κίνησης των τροχοφόρων με κατάλληλα διαχωριστικά.

Οδός Εθνικής Αντιστάσεως (από Βασιλέως Γεωργίου Α' έως πλατεία Ιπποδαμείας)

Από τη Βασιλέως Γεωργίου Α' το τραμ ακολουθεί δεξιά στροφή για να εισέλθει στην Εθνικής Αντιστάσεως και να καταλάβει τη δεξιά πλευρά του καταστρώματος. Στο τμήμα της οδού από τη Βασιλέως Γεωργίου Α' και μέχρι την Ελευθερίου Βενιζέλου το τραμ κινείται σε αποκλειστικό διάδρομο μαζί με τα λεωφορεία. Για την κυκλοφορία των οχημάτων στην Εθνικής Αντιστάσεως που λειτουργεί ως οδός μονής κατεύθυνσης εξόδου από το Λιμάνι, διαμορφώνεται δυτικά του τροχιοδρόμου διάδρομος με δύο λωρίδες κυκλοφορίας. Παράλληλα, στα ανατολικά του τροχιόδρομου διαμορφώνεται λωρίδα εξυπηρέτησης των παρόδιων (φορτοεκφορτώσεις, οχήματα ανάγκης κλπ). Τέλος, στην αριστερή πλευρά του καταστρώματος, διαμορφώνεται λωρίδα στάσης - στάθμευσης. Στη συνέχεια το τραμ συνεχίζει την πορεία του κινούμενο δεξιά της πλατείας για να εισέλθει στην οδό Σκυλίτση. Σημειώνεται ότι οι υφιστάμενες στάσεις των λεωφορείων δε θίγονται και θα λειτουργούν όπως σήμερα. Επί της οδού Εθνικής Αντιστάσεως τοποθετούνται δυο στάσεις. Η πρώτη στην Αγία Τριάδα και η δεύτερη στην πλατεία Ιπποδαμείας, λίγο πριν από την είσοδο του τραμ στην οδό Σκυλίτση.

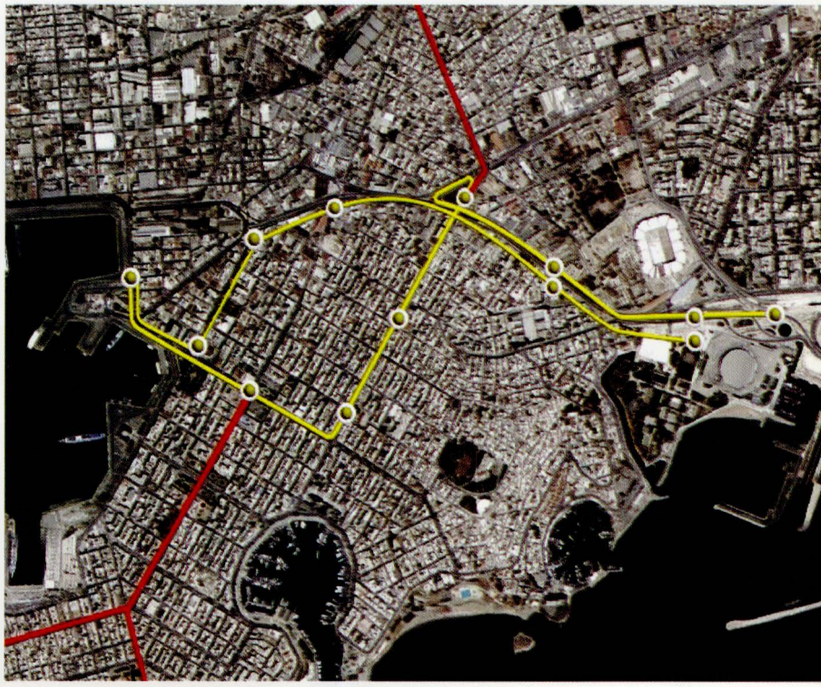
Οδός Ομηρίδου Σκυλίτση (από πλατεία Ιπποδαμείας έως τερματικό σταθμό ΣΕΦ)

Στο τμήμα αυτό, το τραμ εξακολουθεί να κινείται στη δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας της οδού Ομηρίδου Σκυλίτση, σε κοινό διάδρομο με την υπόλοιπη κυκλοφορία , μέχρι το σημείο που εκτρέπεται για να εισέλθει στον υφιστάμενο τερματικό σταθμό του τραμ στο ΣΕΦ. Επί της οδού Ομηρίδου Σκυλίτση διαμορφώνονται δύο στάσεις: η πρώτη αμέσως μετά τη διασταύρωση με την 34ου Συντάγματος Πεζικού και η δεύτερη πριν την οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Αστικός Σχεδιασμός & Νέες διαμορφώσεις

Η κατασκευή τραμ συνοδεύεται από σειρά διαμορφώσεων που έχουν στόχο την ουσιαστική ανάπλαση της περιοχής από την οποία διέρχεται το τραμ και την άνετη κίνηση των πεζών στην καρδιά της πόλης. Για αυτό το σκοπό, διαμορφώνονται με ενιαία επιφανειακά τελειώματα τα πεζοδρόμια, οι δρόμοι τοπικής εξυπηρέτησης και οι τροχιολωρίδες, ενώ οι αποβάθρες των στάσεων ενσωματώνονται στα πεζοδρόμια με προσαρμογές της στάθμης και ενιαίο τελείωμα. Σημαντικό βάρος δίνεται στην αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων από τους οποίους διέρχεται το τραμ με σημαντικές επενδύσεις να πραγματοποιούνται για την ανάδειξή τους. Ενδεικτικά αναφέρονται οι αναδιαμορφώσεις των πλατειών Κοραή, Καραϊσκάκη, Αλικάκου, Δεληγιάννη και της περιοχής του Γηροκομείου (Ευαγγελίστρια).

Στο μεγαλύτερο μήκος της διαδρομής, κυρίως στα σημεία που ο τροχιόδρομος είναι αποκλειστικής κυκλοφορίας, για τη διαμόρφωση των τροχιολωρίδων και των πεζοδρομίων χρησιμοποιείται φυσικός και τεχνητός κυβόλιθος, εγκιβωτισμένος σε λωρίδες επιμελημένου σκυροδέματος. Επιφάνειες επιμελημένου σκυροδέματος χρησιμοποιούνται επίσης για να κατασκευαστούν οι ράμπες για την εξυπηρέτηση εμποδιζόμενων ατόμων (ΑμεΑ, ηλικιωμένοι, έγκυες, κλπ) στις διασταυρώσεις των εγκάρσιων διαβάσεων. Η διαμόρφωση των τροχιολωρίδων και των πεζοδρομίων είναι τέτοια, ώστε να σχηματίζει την εικόνα ενιαίας επιφάνειας, η οποία διαχωρίζεται λειτουργικά στα επί μέρους στοιχεία της με προστατευτικά στοιχεία.



Η ανάπτυξη δικτύου τραμ στον Πειραιά

Για την επέκταση του τραμ στον Πειραιά προβλέπεται η προμήθεια 10 νέων τραμ με πρόβλεψη για επιπλέον προμήθεια (option) 5 ακόμα οχημάτων τραμ.

Συνοδευτικά μέτρα ένταξης του τραμ στην πόλη

Σε συνεργασία με τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας, η ένταξη του τραμ στην περιοχή γίνεται με ταυτόχρονη πρόταση για γενικότερη αναδιάρθρωση του συστήματος αστικών συγκοινωνιών στην πόλη. Η αναδιάρθρωση αυτή αποτελεί αντικείμενο του ΟΑΣΑ.

Ως προς την κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης, επισημαίνεται ότι η ένταξη του τραμ βασίζεται στην εγκεκριμένη από το Δήμο Πειραιά μελέτη κυκλοφοριακής οργάνωσης που προβλέπει μονοδρόμηση των κεντρικών αρτηριών της πόλης, με μικρές μόνο διαφοροποιήσεις. Οι κυριότερες παρεμβάσεις αφορούν:

τη μονοδρόμηση σε ζεύγος των οδών Γρηγορίου Λαμπράκη και Ηρώων Πολυτεχνείου, με φορά εξόδου και εισόδου αντίστοιχα

τη μονοδρόμηση της οδού Βασιλέως Γεωργίου Α' με φορά προς το Κεντρικό Λιμάνι

την αντιστροφή της φοράς μονοδρόμησης της οδού Καραολή Δημητρίου με φορά προς Λαμπράκη, της Ελευθερίου Βενιζέλου με φορά προς Εθνικής Αντιστάσεως και της Ευαγγελιστρίας με φορά προς Λαμπράκη.

Οι επιβάτες του τραμ εκτιμάται ότι θα προέλθουν αφενός από την αποθάρρυνση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων, αφετέρου από το επιβατικό κοινό των λεωφορειακών γραμμών, το δίκτυο των οποίων αναδιοργανώνεται ώστε τα δύο μέσα να λειτουργούν συμπληρωματικά. Συγκεκριμένα, προγραμματίζονται οι παρακάτω τροποποιήσεις, οι οποίες θα οριστικοποιηθούν και θα υλοποιηθούν την κατάλληλη χρονική στιγμή από τον ΟΑΣΑ:

Κατάργηση των γραμμών κορμού Α1 & Ε1 και διατήρηση με μειωμένα δρομολόγια της γραμμής Κορμού Β1 (Πειραιάς-Γλυφάδα)

Διατήρηση των διαδημοτικών γραμμών 101, 130, 217, 218, 229, 232, με ενδεχόμενη αραίωση των συχνοτήτων τους ή και μελλοντικά την κατάργηση τμήματος της γραμμής που έχει επικάλυψη με τη γραμμή του τραμ. Η διαδρομή των διαδημοτικών γραμμών θα προσαρμοστεί κατάλληλα, με αφορμή τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις του Δήμου Πειραιά.

Οι κεντρικές γραμμές 300, 904, 906, 909 και 915 θα διέρχονται από τις οδούς Τσαμαδού ή 2ας Μεραρχίας, στο πλαίσιο υλοποίησης της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου Πειραιά.

Για τη γραμμή 20 του τρόλεϊ εξετάζεται είτε η αλλαγή της διέλευσής του από τη Βασιλέως Γεωργίου Α' στη 2ας Μεραρχίας στη διαδρομή προς ΣΕΦ είτε η κατάργηση του.

Η διέλευση του τραμ από το δίκτυο των κεντρικών αρτηριών του Πειραιά θα έχει ως αποτέλεσμα:

1.τη μείωση των μετακινήσεων με ΙΧ και ταξί κατά 15.000 περίπου την ημέρα

2.τη γενικότερη αναδιοργάνωση του συστήματος αστικών συγκοινωνιών και την εξυπηρέτηση 10-12 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως μέσω ενός μέσου σταθερής τροχιάς

3.την εξασφάλιση σε μεγάλο αριθμό σημερινών επιβατών του τραμ της συνέχισης της μετακίνησής τους προς το κέντρο του Πειραιά χωρίς μετεπιβίβαση σε άλλο μέσο στο ΣΕΦ

4.την παροχή δυνατότητας στους ταξιδιώτες του Λιμανιού να χρησιμοποιήσουν ένα επιπλέον μέσο προς το κέντρο του Πειραιά και τα νότια προάστια, το οποίο μάλιστα λειτουργεί με διευρυμένο σε σχέση με άλλα μέσα ωράριο από Δευτέρα έως Παρασκευή και καθ' όλο το εικοσιτετράωρο το Σαββατοκύριακο

5.την τόνωση της εμπορικής κίνησης στην αγορά του Πειραιά με τη δημιουργία νέων παράγωγων μετακινήσεων

6.τη σημαντική ανάπλαση των ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, όπως των πλατειών Κοραή, Καραϊσκάκη, Αλικάκου και Δεληγιάννη και της περιοχής της Ευαγγελίστριας.

Πόσο θα κοστίσει η έλευση του τραμ στον Πειραιά

Το κόστος υλοποίησης του έργου της Α' Φάσης εκτιμάται σε 68 εκ. Ευρώ. Από το συνολικό προϋπολογισμό του έργου σημαντικό ποσό δαπανάται για τις αναγκαίες συνοδευτικές εργασίες, στις οποίες περιλαμβάνονται:

Οι αναπλάσεις των πλατειών και των κοινόχρηστων χώρων που αποδίδονται στους πεζούς και ο εμπλουτισμός του πρασίνου

Η εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που υλοποιούνται στην κεντρική περιοχή του Δήμου (μονοδρομήσεις οδικών αξόνων, αλλαγές στην φωτεινή σηματοδότηση)

Η διαμόρφωση συστήματος αποκομιδής απορριμμάτων με υπόγειους κάδους συλλογής κατά μήκος της χάραξης του τραμ

Τα παράλληλα συνοδευτικά έργα, δηλαδή η μετατόπιση των δικτύων των οργανισμών κοινής ωφέλειας (ΟΚΩ) και οι σχετικές αρχαιολογικές εργασίες.

Το έργο εντάσσεται στο Π.Ε.Π. Αττικής που χρηματοδοτείται από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Οι επόμενες φάσεις

Η επέκταση του δικτύου του τραμ στον Πειραιά αποτελεί εφαλτήριο για δύο ακόμα φάσεις που ήδη βρίσκονται υπό μελέτη:

Β' ΦΑΣΗ: Το δίκτυο επεκτείνεται για να συνδέσει τα Καμίνια, το Χατζηκυριάκειο και τη Φρεαττύδα με το δίκτυο της Α' ΦΑΣΗΣ. Συγκεκριμένα, προβλέπεται η σύνδεση των Καμινίων με γραμμή μήκους 1,1 χλμ μέσω των οδών Δωδεκανήσου και Φαλήρου. Από την άλλη πλευρά προβλέπεται η σύνδεση του Χατζηκυριάκειου και της Φρεαττύδας μέσω των οδών Ηρώων Πολυτεχνείου - Χατζηκυριακού - Σαχτούρη με γραμμή μήκους 3,2 χλμ.

Γ' ΦΑΣΗ: Η επόμενη φάση προβλέπει την περαιτέρω επέκταση του δικτύου του τραμ προς τα δυτικά προάστια της πόλης, συνδέοντας έτσι συγκοινωνιακά το Κερατσίνι, τη Δραπετσώνα και το Πέραμα με το κέντρο του Πειραιά.

Η διαχείριση της όχλησης

Για τη διαχείριση της όχλησης που αναπόφευκτα θα δημιουργηθεί κατά την κατασκευή των έργων και με στόχο τον περιορισμό της στα ελάχιστα δυνατά επίπεδα, η ΤΡΑΜ Α.Ε. έχει εκπονήσει ολοκληρωμένο και πολυεπίπεδο σχέδιο, το οποίο θα εφαρμόσει σε στενή συνεργασία με το Δήμο Πειραιά και τις τοπικές αρχές. Το σχέδιο αυτό προβλέπει:

Την εφαρμογή προσωρινών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που θα εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των παρόδιων χρήσεων καθ' όλη τη διάρκεια του έργου.

Τον περιορισμό της χρονικής διάρκειας με τη χρήση των πλέον σύγχρονων σε διεθνές επίπεδο μεθόδων προκατασκευής με ιδιαίτερη έμφαση στις διασταυρώσεις.

Τη σταθερή και έγκυρη ενημέρωση των κατοίκων για την πορεία των έργων και την παροχή επίκαιρης πληροφόρησης για κάθε σχετικό θέμα.

οδοντωτός

οι νέες αυτοκινητάμαξες

κείμενο-φωτογραφίες Νίκος Καντήρης

Στα πλαίσια εκσυγχρονισμού του στόλου του, ο Ο.Σ.Ε. από το 1998 έχει ξεκινήσει την έρευνα με σκοπό την αντικατάσταση των πρώτων αυτοκινηταμαξών που κινήθηκαν στις στενές γραμμές του μοναδικού οδοντωτού σιδηροδρόμου στη χώρα μας, που δεν είναι άλλος από τον γνωστό σε όλους ως οδοντωτός των Καλαβρύτων.

Η γραμμή αυτή, ξεκίνησε με τη μεγάλη σιδηροδρομική έξαρση στη χώρα μας το 1896, την εποχή δηλαδή της διακυβέρνησης της χώρας από τον Χαρίλαο Τρικούπη. Εποχή που χαρακτηρίστηκε ως αφετηρία για πολλά σιδηροδρομικά έργα στη χώρα μας.

Τα δρομολόγια, στη αρχή εκτελούνταν, όπως είναι λογικό για την εποχή εκείνη, με ατμοκίνητους συρμούς και το 1959 εμφανίστηκαν οι πρώτες ντιζελοκίνητες αυτοκινητάμαξες τύπου Billard και στη συνέχεια, το 1967 οι DeCauvill. Και οι δύο αυτοί τύποι αυτοκινηταμαξών έμοιαζαν ίδιοι για τον κοινό επιβάτη, αλλά έκρυβαν λεπτομέρειες που μαρτυρούσαν τον διαφορετικό κατασκευαστή τους.

Τα πολύ όμορφα αυτά τραινάκια, έβγαλαν ασπροπρόσωπο τον Ο.Σ.Ε. για σαράντα περίπου χρόνια. Η ηλικία τους άρχισε πλέον να φαίνεται έντονα και μαζί με την ανάγκη εκσυγχρονισμού της γραμμής, έβαλε τον Ο.Σ.Ε. στη σκέψη για αναζήτηση νέου τροχαίου υλικού που θα κάλυπτε τις ανάγκες βελτίωσης των συνθηκών ταξιδιού αλλά και λύση στην έλλειψη οχημάτων, λόγω αμηχανίας.

Η ανάγκη αυτή για ανανέωση των οχημάτων συζητήθηκε για πρώτη φορά το 1998 όπου και προκηρύχθηκε διαγωνισμός για την προμήθεια νέου υλικού. Οι εταιρίες που έδειξαν ενδιαφέρον τότε, ήταν η Ελβετική SLM καθώς επίσης και η Hunslet Barclay από την Αγγλία. Για το λόγο ότι καμιά εταιρία, δεν μπόρεσε να προσφέρει οχήματα με τις τεχνικές προδιαγραφές των απαιτήσεων του Ο.Σ.Ε., ή προμήθεια αναβλήθηκε.

Μια δεύτερη προσπάθεια, προμήθειας έγινε το 2001, με αναπροσαρμογή των τεχνικών χαρακτηριστικών από τον Ο.Σ.Ε. και ειδικά στο θέμα του αξονικού βάρους που ήταν στο όριο των 4,5t και απαραίτητη προσαρμογή του συστήματος οδόντωσης. Μοναδικός ενδιαφερόμενος αυτή τη φορά ήταν η εταιρία STADLER. Και αυτή όμως η προσπάθεια απέτυχε για οικονομικούς λόγους τώρα, αφού η STADLER απαίτησε 8,5 t αξονικό βάρος αλλά και ανάλογη βελτίωση της υποδομής, που σημαίνει σημαντική αύξηση του συνολικού κόστους, που αρχικά υπολόγιζαν.

Το 2002 προκηρύχθηκε και τρίτος διαγωνισμός και με βάση μια ολοκληρωμένη ανακατασκευή της υποδομής με σκοπό την αύξηση του αξονικού βάρους, που έφτασε πλέον στους 12 t. Μοναδικός κατασκευαστής, που παρουσίασε ενδιαφέρον, ήταν και πάλι η STADLER Bussnang AG, όπου και τελικά πήρε την εντολή κατασκευής τεσσάρων νέων συρμών την 12η Μαρτίου 2004 όπου και υπεγράφη η σχετική σύμβαση. Το δε κόστος τους ανέρχεται στο ποσό των 34,8 εκ Ελβετικών φράγκων ή 22 εκ ευρώ. Οι νέες αυτές αυτοκινητάμαξες, κατασκευάστηκαν στο Bussnag της Ελβετίας, που είναι το κεντρικό εργοστάσιο της STADLER, βάσει του Ελβετικού κανονισμού περί οδοντωτών σιδηροδρόμων (AB EBV) όπου και είναι παγκοσμίως μοναδικός.

Έτσι λοιπόν, τα τραίνα που παραγγέλθηκαν, πληρούν όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις και είναι προσαρμοσμένα στις τοπικές κυκλοφοριακές και κλιματολογικές συνθήκες. Πράγμα που σημαίνει σχετικά ψηλές εξωτερικές θερμοκρασίες αλλά και τεχνικές λεπτομέρειες που αφορούν τη μορφολογία της διαδρομής (κλήσεις, καμπύλες, τούνελ κ.τ.λ.)

Τα νέα οχήματα διαθέτουν όλες τις σύγχρονες απαιτήσεις άνεσης και ασφάλειας των επιβατών και με τον απαραίτητο για την χώρα μας κλιματισμό.

Άτομα με κινητικά προβλήματα, θα βρουν το χώρο τους, στο ειδικά διαμορφωμένο τμήμα του μεσαίου βαγονιού, όπως και οι λάτρεις του χειμερινού σκι, θέσεις για τα πέδιλα τους. Τα παράθυρα των οχημάτων, είναι αρκετά μεγάλα, όπως απαιτείται άλλωστε, για ένα τέτοιο τραίνο, τουριστικού χαρακτήρα.

Η αυτοκινητάμαξα αυτή, κινείται από έναν ισχυρό 12 κύλινδρο diesel κινητήρα, προδιαγραφών Euro 2, που αποδίδει 588 KW και παρέχει το απαραίτητο ρεύμα, μέσω της τριφασική γεννήτριας για τους 4 ηλεκτροκινητήρες που κινούν τους άξονες του μεσαίου οχήματος. Ο κινητήρας είναι τοποθετημένος σε ειδικό ηχομονωμένο τμήμα, αφού στο κινητήριο όχημα, υπάρχουν και 16 θέσεις επιβατών.

Οι θύρες και τα χειριστήρια του συρμού, είναι και σε αυτά, όπως και στα προηγούμενα, στην αριστερή πλευρά του συρμού, (ανεβαίνοντας) αφού όλοι οι σταθμοί, βρίσκονται στη ίδια πλευρά. Εξαίρεση αποτελεί η έξοδος κινδύνου, ή οποία βρίσκεται στην άλλη πλευρά του κεντρικού οχήματος.

Ο τύπος των αυτοκινηταμαξών κατά τα ελβετικά πρότυπα, είναι BDmh 2Z+4A/12 και η αρίθμησή τους από 3107 έως 3110.

Το πρώτο τριπλό όχημα, ήταν τελικά έτοιμο τον Ιανουάριο του 2007 και μέχρι τα τέλη Φεβρουαρίου, δοκιμαζόταν στην Oechslebahn της Γερμανίας, ώστε να πάρει το πιστοποιητικό από το BAV (Bundesamt fuer Vehrkehr = Κρατική υπηρεσία μεταφορών) της Ελβετίας.

Στις 2 Μαρτίου, παρουσιάστηκε στον τύπο και στις 13 Μαρτίου, ξεκίνησε το ταξίδι του, πάνω σε τρεις νταλίκες για την Ελλάδα. Το ταξίδι αυτό διήρκεσε περίπου μια βδομάδα και στις 19 Μαρτίου το πρωί, ξεκίνησε η διαδικασία εντροχιασμού του στο Διακοπτό.

Η διαδικασία ήταν δύσκολη και χρονοβόρα. Οι έμπειροι χειριστές των δύο τεράστιων γερανοφόρων οχημάτων και κάτω από τις οδηγίες των Ελβετών τεχνικών της STADLER, μετακινούσαν και τοποθετούσαν με μεγάλη προσοχή το κάθε όχημα πάνω στις γραμμές.

Το συγκεκριμένο γεγονός, από μόνο του ήταν ένα αξιοθέατο που για τη μικρή κοινωνία του Διακοπτού, δεν άργησε να γίνει το θέμα της ημέρας. Ηλικιωμένοι, νοικοκυρές ακόμα και η δασκάλα του σχολείου, έφερε τους μαθητές να παρακολουθήσουν το σημαντικό αυτό γεγονός. Θα ήταν παράληψη να μην αναφέρουμε και την παρουσία του Δημάρχου του Διακοπτού, που με καμάρι παρακολουθούσε την όλη διαδικασία.

Μετά τον εντροχιασμό κάθε μέρους από την τρίδυμη αυτοκινητάμαξα, τη μετα-

HERMES
STADLER
SCANIA

Τα σημαντικότερα τεχνικά χαρακτηριστικά των νέων συρμών

Σύστημα οδόντωσης	Abt
Μέγιστη κλήση ανόδου (κανονική πρόσφυση)	34
Μέγιστη κλήση ανόδου (κανονική πρόσφυση)	152
Ολικό μήκος	34.90 m
Πλάτος	2.20 m
Ύψος	3.10 m
Βάρος καθαρό	55 t
Βάρος μικτό	66 t
Ισχύ κινητήρα	558 KW
Θέσεις καθήμενων επιβατών	64
Ανακλινόμενες θέσεις	4
Μέγιστη ταχύτητα κανονικής πρόσφυσης	60 Km/h
Μέγιστη ταχύτητα σε οδόντωση ανόδου	25 Km/h
Μέγιστη ταχύτητα σε οδόντωση καθόδου	16,5 Km/h

κίνηση του προς το μηχανοστάσιο Διακοπτού, αναλάμβανε ο βοηθητικός συρμός Decauvill (3005) που περίμενε υπομονετικά κάπου κοντά, αν και ήξερε πως βοηθά, αυτόν που ήρθε για να τον αντικαταστήσει.

Τα τρία οχήματα τοποθετήθηκαν κοντά, σε απόσταση ενός περίπου μέτρου, το ένα από το άλλο, όπου την επομένη μέρα και με ανανεωμένες δυνάμεις, οι τεχνικοί της STADLER θα ξεκινήσουν τη μεταξύ τους σύνδεση.

Στις 16 Απριλίου, έφτασαν άλλα δυο (ακριανά) οχήματα από το δεύτερο συρμό, και με την παραλαβή και του κεντρικού, θα ξεκινήσουν και οι δοκιμές του νέου υλικού μέχρι το σημείο που ξεκινά η οδόντωση.

Και οι τέσσερις συρμοί, αναμένεται να παραδοθούν, μέσα στο 2008, κάτι δηλαδή που δεν μας πιέζει χρονικά, αφού για να μπουν σε κανονική λειτουργία, απαιτείται η ανακατασκευή της γραμμής που υπολογίζεται να ολοκληρωθεί σε δυο χρόνια περίπου.

Πάνω: Ο βοηθητικός συρμός μεταφέρει τα τμήματα της αυτοκινητάμαξας στο Μηχανοστάσιο.
Κάτω: Η νέα αυτοκινητάμαξα στον προαύλιο χώρο του Μηχανοστασίου Διακοπτού.

Δοκιμές σε σημεία με οδόντωση, θα γίνουν μόνο μετά την αλλαγή των σιδηροτροχιών και κρεμαγιέρας, που θα είναι πλέον συμβατά με τα νέα οχήματα. Τότε και μόνο τότε, θα γίνει και η επίσημη παράδοση - παραλαβή μεταξύ STADLER και Ο.Σ.Ε.

Μέχρι να ολοκληρωθούν οι εργασίες, αλλαγής και ανακαίνισης των σιδηροτροχιών, η ενίσχυση γεφυρών, αλλά και η διάνοιξη των στενών τούνελ, η γραμμή θα παραμείνει κλειστή για το επιβατικό κοινό. Τα έργα έχουν αρχίσει ήδη και οι μόνοι συρμοί που ανηφορίζουν στο φαράγγι, είναι αυτοί των έργων.

Μελαγχολικά συναισθήματα με πιάνουν στη σκέψη πως δεν θα ακούγεται το γνωστό μας τραινάκι για δύο χρόνια περίπου που θα κρατήσουν τα έργα. Ας ελπίσουμε όμως, πως θα περάσουν γρήγορα και θα ξανασκαρφαλώσουμε και πάλι στο όμορφο αυτό σιδηροδρομικό μονοπάτι και μάλιστα με τα νέα μας αποκτήματα.

ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

"Νορβηγία: ο σιδηρόδρομος BERGEN-OSLO & FLAM"

Και ενώ, όπως έχουμε συχνά επισημάνει, η παραγωγή βιβλίων για τους Ελληνικούς σιδηρόδρομους παραμένει φτωχή -τουλάχιστον σε σχέση με άλλες χώρες- εμφανίζεται ένα βιβλίο έκπληξη.

Ο Σ. Νικολόπουλος, μετά τα δύο του επιτυχημένα βιβλία (για τον οδοντωτό και για την Πελοπόννησο), μας παρουσιάζει μια έκδοση που δεν την περιμέναμε. Αυτήν τη φορά, φεύγει από την ηλιόλουστη Ελλάδα και διανύοντας χιλιάδες χιλιόμετρα μας πηγαίνει στην μακρινή Νορβηγία, δημιουργώντας ένα βιβλίο για την σιδηροδρομική γραμμή Bergen - Oslo και για την τουριστική γραμμή του Flam. Το γιατί, μας το λέει ο ίδιος στην εισαγωγή του: είναι μια πανέμορφη, καταπράσινη χώρα με πολλά νερά, ωραίους και φιλόξενους ανθρώπους και με ένα σύγχρονο, άρτια οργανωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο. Δίκτυο που σκαρφαλώνει σε φιδίσια φιόρδ και καταπράσινες βουνοπλαγιές, πηδάει πάνω από καταρράκτες και ορμητικά ποτάμια, διασχίζει μικρά κουκλίστικα χωριά και μεταφέρει με άνεση και πολιτισμένο τρόπο χιλιάδες ντόπιους και τουρίστες.

Όλα αυτά σε συνδυασμό με το ότι εδώ στην μακρινή αυτή Σκανδιναβική γη, το φως και η ατμόσφαιρα είναι καθαρά σαν "ξυράφι", δημιουργούν μια πραγματική πρόκληση για τον φωτογράφο σιδηροδρομικών θεμάτων, κάτι που ο συγγραφέας εκμεταλλεύτηκε δεόντως και με επιτυχία.

Σε 150 περίπου σελίδες και με πάνω από 80 φωτογραφίες, όλες έγχρωμες, ο κ. Νικολόπουλος μας "ταξιδεύει" στην μήκους 417χλμ. γραμμή πού ξεκινάει από την πρωτεύουσα της Νορβηγίας, το Όσλο, και αφού σκαρφαλώσει στα 1222μ. (στο Finse) καταλήγει στο γραφική και ιστορική πόλη του Bergen. Παράλληλα, μας προσφέρει και ένα επιπλέον ταξίδι, περιγράφοντας και φωτογραφίζοντας την γραμμή Flamsbana. Η γραμμή αυτή είναι ουσιαστικά παρακλάδι της κύριας γραμμής Όσλο - Bergen, συνδέει το Flam με το Myrdal και έχει μήκος μόλις 20,2 χλμ. Παρ' όλα αυτά, μαθαίνουμε ότι είναι μία από τις πιο εντυπωσιακές σιδηροδρομικές χαράξεις στην Ευρώπη, σε μια εντυπωσιακά όμορφη, αλλά δύσβατη περιοχή.

Εξ όσων γνωρίζουμε, είναι η πρώτη φορά που Έλληνας φωτογράφος-συγγραφέας εκδίδει σιδηροδρομικό βιβλίο με θέμα που δεν είναι ελληνικό και μάλιστα σε δίγλωσση έκδοση (Ελληνικά - Αγγλικά). Και επειδή η Νορβηγία βρίσκεται ... λίγο μακριά, ας απολαύσουμε ξεφυλλίζοντας το λεύκωμα αυτό, τις καταπληκτικές φωτογραφίες ενός σιδηρόδρομου τόσο ωραίου και τόσο διαφορετικού από τον δικό μας.

Σπύρος Νικολόπουλος

ΝΟΡΒΗΓΙΑ
Ο Σιδηρόδρομος BERGEN-OSLO & FLAM

ΕΚΔΟΣΕΙΣ
IRON

ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ ΣΤΑ ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΑ
σε Ελληνική και Αγγλική έκδοση