



# ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ - ΤΕΥΧΟΣ 33 - ΙΟΥΝΙΟΣ 2008

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

1983-2008

25 ΧΡΟΝΙΑ  
ΣΦΣ

**ΣΦΣ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ:****25 ΧΡΟΝΙΑ ΣΕ ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΡΑΓΕΣ...**

Με αφορμή τον εορτασμό των **25 χρόνων** από την ίδρυση του ΣΦΣ, η Συντακτική Ομάδα της "**ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑΣ**" ανέλαβε την προετοιμασία ενός ειδικού, επετειακού τεύχους. Από την πρώτη στιγμή, αντιληφθήκαμε ότι στους ώμους μας πέφτει ένα πολύ μεγάλο βάρος. Βάρος ευθύνης απέναντι στα μέλη μας και, κυρίως, απέναντι σε όλους όσους, επώνυμα ή ανώνυμα, στάθηκαν στο πλάι του συλλόγου όλα αυτά τα χρόνια και βάρος ευθύνης σε όλους εκείνους που διαβάζουν και αγαπούν το περιοδικό μας.

Και οι ιδέες άρχισαν να πέφτουν στο τραπέζι... Να γράψουμε αυτό, να γράψουμε εκείνο, να κάνουμε αφιέρωμα στις ατμάμαξες των Ελληνικών σιδηροδρόμων ή μάλλον να αχοληθούμε με την ιστορία του δικτύου κλπ, κλπ. Και εκεί που άρχισε το πελάγυμα, η λύση βρέθηκε!

Στο τεύχος που κρατάτε στα χέρια σας, θα σας ταξιδέψει σε.. "παράλληλες ράγες". Ακολουθώντας πιστά την χρονολογική σειρά οι νεώτεροι θα μάθουν και οι παλιοί θα θυμηθούν, από την μιά την 25χρονη ιστορία του ΣΦΣ και από την άλλη τα σημαντικότερα σιδηροδρομικά γεγονότα που συνέβησαν στην χώρα μας στην διάρκεια της ίδιας χρονικής περιόδου. Και όλα αυτά, διανθισμένα με πλούσιο φωτογραφικό υλικό από το αρχείο μας. Έχουμε πλήρη επίγνωση ότι μια τέτοια παρουσίαση έχει πολλά ρίσκα και κυρίως αυτό της υποκειμενικότητας και της (αθέλητης πάντως) αποσιώπησης κάποιων γεγονότων που, ένα άλλο μάτι, θα θεωρούσε σημαντικότερα από αυτά που εμείς καταγράψαμε. Είναι σαφές ότι όλα αυτά τα 25 χρόνια ο ΣΦΣ έχει να επιδείξει έναν τεράστιο όγκο ποιοτικού και ποσοτικού έργου, που, ασφαλώς, ήταν αδύνατον να χωρέσει στις σελίδες ενός και μόνου τεύχους. Για την πλήρη παρουσίαση του έργου μας ευελπιστούμε σε μια ειδική έκδοση κάτι που ίσως υλοποιηθεί στο άμεσο μέλλον.

Για να γίνει το επετειακό αυτό τεύχος, περάσαμε αμέτρητες ώρες στην οθόνη του υπολογιστή, ξενυχτήσαμε πολλά βράδια, τσακωθήκαμε με τις γυναίκες μας, αφήσαμε τις δουλειές μας... Ευτυχώς είχαμε συνεχώς πολύ μεράκι, κέφι και την πεποίθηση ότι κάναμε το καλύτερο δυνατόν. Ελπίζουμε να κρίνετε με επιείκεια το αποτέλεσμα των κόπων μας...

Ευχαριστούμε θερμά όλους όσους βοήθησαν στην σύνταξη και παραγωγή του συλλεκτικού αυτού τεύχους της "Σ". Ραντεβού στην ... πεντηκοστή επέτειο!

Η Συντακτική Ομάδα

**περιεχόμενα**

Λόγια του Συρμού .....	<b>3</b>
Έργα και ημέρες Ελληνικών Σιδηροδρόμων / ΣΦΣ (Χρονολόγιο 1983-2008) .....	<b>4</b>
Αφιέρωμα στους <i>A. Luft</i> και <i>D. Dixon</i> .....	<b>58</b>
Γνωρίστε τους Φωτογράφους μας .....	<b>70</b>
Χρονολόγιο - Ευρητήριο Περιοδικού "Σιδηροτροχιά" .....	<b>76</b>

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ

ΤΕΥΧΟΣ 33 / ΙΟΥΝΙΟΣ 2008

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  
Βασίλης Χωριάτης

Συνεργασίες - Επικοινωνία

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

ΣΦΣ on line

<http://www.sfs.gr>

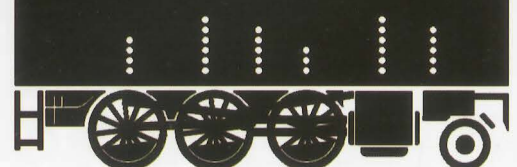
Μελέτη - Σχεδιασμός

Κων/να Λατουσάκη, τηλ: 211 11 83 346

Εκτύπωση

Λιθοτυπική, τηλ: 210 51 43 113

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.



## ΓΙΝΑΜΕ ΚΙΟΛΑΣ 25 ΧΡΟΝΩΝ

### "....Φίλοι του σιδηροδρόμου;

Ποιοι είστε δηλαδή και τι ακριβώς κάνετε;...", μας ρωτάει συχνά ο κόσμος, καμιά φορά, μάλιστα, με κάποια δόση λεπτής ειρωνείας.

Η απάντηση: Είμαστε δικηγόροι και τεχνίτες, ελεύθεροι επαγγελματίες και δημόσιοι υπάλληλοι, οικονομολόγοι και μηχανικοί, επιχειρηματίες και συνταξιούχοι....Είμαστε γυναίκες και άντρες, κάθε ηλικίας από 10 και πάνω... Είμαστε, στην μεγάλη πλειονότητα, Έλληνες, αν και έχουμε και αρκετά μέλη σε άλλες χώρες...Είμαστε ενεργοί πολίτες που ψηφίζουμε τα κόμματα της αρεσκείας μας και φανατιζόμαστε με την ποδοσφαιρική ομάδα που αγαπάμε... Είμαστε, όμως, όλοι δεμένοι με ένα κοινό δεσμό: τη μεγάλη μας αγάπη για τον σιδηρόδρομο ή, καλύτερα, για όλα τα μέσα συγκοινωνίας που κινούνται σε σιδηρένιες ράγες (τραίνα, τροχιόδρομοι, μετρό κ.λ.π.).

Ήταν αυτή ακριβώς η αγάπη που το 1983, μετουσίωσε την αρχική ιδέα μιας μικρής ομάδας ανθρώπων στην πρώτη μη κρατική οργάνωση στην Ελλάδα με αντικείμενο το σιδηρόδρομο. Έτσι απλά ιδρύθηκε ο "Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου" που με γνώμονα την αγάπη και το άσβεστο μεράκι για κάθε τι το σιδηροδρομικό στην χώρα μας, σβήνει εφέτος τα κεράκια των 25 του χρόνων. 25 ολόκληρα χρόνια, αλλά τι χρόνια!!! Χρόνια με χαρές και μεγάλες επιτυχίες, αλλά και με πίκρες για όσα δεν καταφέραμε. Με συνεχείς αγώνες και πολυσχιδή δράση για να σωθούν πολύτιμα κειμήλια και αντικείμενα της σιδηροδρομικής μας ιστορίας και κληρονομιάς. Με τεκμηριωμένες προτάσεις και παρεμβάσεις στα καθημερινά σιδηροδρομικά δρώμενα, αλλά και με "ακτιβιστικές" πρωτοβουλίες για να διορθωθούν τα κακώς κείμενα. Με την δημιουργία ενός πλουσιότατου σιδηροδρομικού αρχείου, αλλά και με την ανεμελιά της συμμετοχής σε δεκάδες σιδηροδρομικές εκδρομές ανά την Ελλάδα (συχνά και εκτός αυτής). Με αμέτρητες προσπάθειες ευαισθητοποίησης του κόσμου, ιδίως των μαθητών, για τον σιδηρόδρομο: το οικολογικότερο, ασφαλέστερο, οικονομικότερο, ταχύτερο και, προ πάντων, ανθρωπινότερο συγκοινωνιακό μέσο.

Αυτό το τελευταίο κάνει όλους εμάς εδώ στον ΣΦΣ ιδιαίτερα υπερήφανους. Και αυτό γιατί στον τομέα της ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κόσμου έχουμε αιχμή του δόρατος τη "ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ", το μοναδικό στην Ελλάδα αμιγώς σιδηροδρομικό περιοδικό, που εκδίδουμε δυο φορές τον χρόνο και μοιράζουμε δωρε-

άν στα μέλη μας και στον καθένα που αγαπάει και ενδιαφέρεται για τα μέσα σταθερής τροχιάς. Είναι δε μεγάλη μου χαρά που, με αφορμή τα 25α γενέθλια του συλλόγου μας, σας παρουσιάζω αυτό το ειδικό τεύχος της "Σ", που με πολλές εξτρά σελίδες, πλούσια εικονογράφηση και ειδική βιβλιοδεσία -αληθινό βιβλίο!-, κινείται σε παράλληλες ράγες. Καταγράφει, τολμώ να πώ, με μεγάλη ευρηματικότητα αλλά και με εντελώς χαρακτηριστικό τρόπο, αφενός την ιστορία του ΣΦΣ από την πρώτη μέρα ύπαρξής του και αφετέρου τα σιδηροδρομικά γεγονότα της τελευταίας 25ετίας στην Ελλάδα. Στο επετειακό τεύχος που κρατάτε στα χέρια σας θα βρείτε ακόμη ένα ειδικό αφιέρωμα στους Alfred Luft και David Dixon, δυο φίλους φωτογράφους από το εξωτερικό που οι καταπληκτικές τους φωτογραφίες, καμωμένες με το μεράκι του καλλιτέχνη και την επιμονή του ερευνητή, κατέγραψαν την Ελληνική σιδηροδρομική ιστορία της δεκαετίας του '60.

Σε λίγο τελειώνει η πρώτη δεκαετία του 21ου αι. Ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα, μετά από πολλά χρόνια εγκατάλειψης και παρακμής βρίσκει την θέση που του αξίζει. Με προβλήματα και καθυστερήσεις, αλλά και με μεγάλα τεχνικά έργα σε εξέλιξη. Όπως γινόταν όλα αυτά τα 25 χρόνια, ο ΣΦΣ θα βρίσκεται συνεχώς στην πρώτη γραμμή για να επικροτεί τα θετικά και να κριτικάρει τα αρνητικά. Πάντοτε καλόπιστα, πάντοτε με τεκμηριωμένες απόψεις και θέσεις, πάντοτε με άσβεστη την αγάπη και το μεράκι για τον σιδηρόδρομο, τους ανθρώπους του, την ιστορία του.

Εκ μέρους του Δ.Σ. ευχαριστώ πολύ τόσο την Συντακτική Ομάδα της "Σ", όσο και όλους εκείνους, επώνυμους ή ανώνυμους, που συνέβαλαν στην κοπιαστική προετοιμασία του επετειακού αυτού τεύχους και στην τόσο άρτια εμφάνισή του. Κυρίως, όμως, ευχαριστώ θερμότατα όλα ανεξαιρέτως τα μέλη μας που για τόσα πολλά χρόνια στηρίζουν αφιλοκερδώς τον ΣΦΣ και τον κρατάνε ζωντανό και ενεργό. Είμαι απόλυτα σίγουρος ότι θα συνεχίσουν να στέκονται δίπλα μας και για τα επόμενα 25 χρόνια, τότε πού μια ακόμη πιο σύγχρονη Ελλάδα θα έχει επί τέλους αποκτήσει έναν αληθινά σύγχρονο σιδηρόδρομο. Αυτόν που αξίζει σε όλους μας. Μέχρι τότε όμως, συνεχίστε να μην "μεταφέρεστε με το τραίνο, αλλά να ταξιδεύετε με αυτό...".

Ο Πρόεδρος του Δ.Σ.  
**Π. Κακαβάς**

- Με την 2625/83 απόφαση του Πρωτοδικείου Αθηνών εγκρίνεται το καταστατικό του "Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου". Οι ΣΦΣ ξεκινά τα πρώτα του βήματα, με έδρα του το Σιδηροδρομικό Μουσείο...

Ιδρυτικά μέλη:

Μιχάλης Κωνσταντινίδης  
(πρώτος πρόεδρος +)

Ιωσήφ Σιμαντώφ

Μιχάλης Κουγιουμτζόγλου

Κώστας Παπαθανασίου

Ιωάννης Παπανδρεάδης

Ευθύμιος Σμπαρούνης (+)

Θόδωρος Κωνσταντέλος

Γιώργος Τσούρτης (+)

Παναγιώτης Καραμάνης

Νικόλαος Πολυζώης

Κωνσταντίνος Πολυζώης

Κωνσταντίνος Λάσκαρης

Ευάγγελος Παναγιωτάκος

Δημήτριος Κορωνάκης

Οδυσσέας Πουλημένος

Αθανάσιος Κουπαρούσος

Νικόλαος Κωνσταντινίδης

Χαράλαμπος Τρεχαντζάκης

Γιώργος Κανατούλας

Γιώργος Σιακαντάρης



**1** ΟΣΕ προμηθεύεται από την Ουγγαρία 11 δηζελάμαξες κατασκευής Ganz-Mavag τύπου M41 που εντάσσονται στη σειρά A251-261. Παράλληλα προμηθεύεται και 10 επιβατικά οχήματα με διαμέρισμα σκευοφόρου και ιθυντήριο θάλαμο οδήγησης, τύπου Push-Pull, τα οποία δυστυχώς ελάχιστες φορές χρησιμοποιήθηκαν με αυτόν τον τρόπο.

**2** Παραδίδεται στην κυκλοφορία το τμήμα διπλής γραμμής Δομοκού-Παλιοφαρσάλου - Αρχίζει η παραλαβή από τους ΗΣΑΠ των πεντάδυμων συρμών SIEMENS-MAN 8ης παραλαβής (των επωνομασθέντων "Κολούμπια") - Το Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος (ΥΧΟΠ) προτείνει, στα πλαίσια του υπό εκπόνηση νέου Ρυθμιστικού

Σχεδίου για την Αθήνα, την δημιουργία ενός συνδυασμένου δικτύου μέσω σταθερής τροχιάς, υπόγειων και επίγειων, με υιοθέτηση του συστήματος Light Rail Transit (σύγχρονου τραμ και συμβατού με αυτό ελαφρού μετρό και προμετρό που σταδιακά μπορεί να εξελίσσεται και σε πλήρες μετρό, ανάλογα με την αύξηση της ζήτησης).



**1**η Τακτική Γεν. Συνέλευση (11 Μαρτίου).  
 Διοικητικό Συμβούλιο:  
 Πρόεδρος: Μιχάλης Κωνσταντινίδης  
 Αντιπρόεδρος: Σπύρος Παπανδρεάδης  
 Γενικός Γραμματέας: Νίκος Σμπαρούνης  
 Ταμίας: Κώστας Παπαθανασίου  
 Μέλος: Μιχάλης Κουγιουμτζόγλου  
 - 1η εκδρομή του ΣΦΣ στα Καλάβρυτα (Νοέμβρης, 84).

**2**η έγγραφη παρέμβαση του ΣΦΣ στον ΟΣΕ για την διάσωση των 72 ατμαμαξών που επρόκειτο να εκποιηθούν.  
 - Μεταφορά, μετά από πρωτοβουλία μελών μας (Ν. Σμπαρούνης, Σπ. Παπανδρεάδης, Γ. Νάθενας), στο Σιδηροδρομικό Μουσείο, 2 ατμαμαξών "Ντεκωβίλ" ("Βαρβάρα", "Τσαγκλή"), 1 ντηζελίτσας DEUTZ, της ατμάμαξας "Μαίρη" του παλαιού ατμοτροχιοδρόμου Βόλου και 3 τροχιοδρομικών οχημάτων των ΗΣΑΠ (Παραλίας, Περάματος).



# ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ 1984

1983-2008

- Ανακοινώνεται ότι το μεταφορικό έργο του ΟΣΕ το 1983, αυξήθηκε κατά 16,1% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, με παράλληλη αύξηση των ανηγμένων εσόδων του κατά 4,1%.

**1** Παραδίδεται στην κυκλοφορία το τμήμα της διπλής γραμμής Λεβάδειας-Τιθορέας.

**2** Συνεχίζεται η παραλαβή των νέων συρμών των ΗΣΑΠ από τις εταιρείες SIEMENS-MAN ("Κολούμπια") και ξεκινάει και η προμήθεια των τετράδωμων συρμών LEW (τα επωνομασθέντα "Σογιούζ"). Συνάπτεται σύμβαση με τη SIEMENS για τον εκσυγχρονισμό του συστήματος σηματοδότησης των ΗΣΑΠ.



1



**Διοικητικό Συμβούλιο:**

Πρόεδρος: Μιχάλης Κουγιουμτζόγλου

Αντιπρόεδρος: Νίκος Σμπαρούνης

Γενικός Γραμματέας: Σπύρος Παπανδρεάδης

Ταμίας: Χαράλαμπος Τρεχαντζάκης

Μέλος: Κώστας Κακαβάς



**1** Σειρά επιμορφωτικών διαλέξεων και ομιλιών, στο Σιδηροδρομικό Μουσείο, με θέματα Ελληνικού και διεθνούς σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος ("Η ιστορία του Οριάν Εξπρές", "Τα τραμ τότε και σήμερα", "Οι Αυστριακοί Σιδηρόδρομοι").

- 1η συνέντευξη στο ραδιόφωνο (Δεύτερο Πρόγραμμα: Γ. Νάθενας στη Μάρτιον Μιχελουδάκη, εκπομπή "Μέρα Μεσημέρι").

- Αντιπροσωπεία του ΣΦΣ μεταβαίνει στον Βόλο για να συμπαρασταθεί στις κινητοποιήσεις των Βολιωτών για την μη αποξήλωση της γραμμής Πηλίου και την επαναλειτουργία του μικρού ιστορικού τριάνου.



- Αποξηλώνεται αυθαίρετα από τον Νομόρχη Μαγνησίας η γραμμή του σιδηροδρόμου του Πηλίου, μεταξύ Αγριάς-Σχολείων Κάτω Λεχωνίων για να διαπλατυνθεί ο δρόμος που συνδέει το Βόλο με το Ανατολικό Πήλιο. Στο Βόλο ξεκινούν κινητοποιήσεις για την επαναστρωση της γραμμής και την επαναλειτουργία του τράινου του Πηλίου. Από τις κινητοποιήσεις αυτές προκύπτει η ίδρυση του Συλλόγου Φίλων του Τραίνου του Πηλίου, που στη συνέχεια έπαιξε καταλυτικό ρόλο για την επιτυχή κατάληξη της σχετικής καμπάνιας και προπαντός για την κήρυξη του μικρού τράινου ως διατηρητέου μνημείου από την Υπουργό Πολιτισμού Μελίνα Μερκούρη, λίγο καιρό αργότερα.

- Δίδεται στην κυκλοφορία το τμήμα της νέας διπλής γραμμής Αλιάρτου-Λεβάδειας.

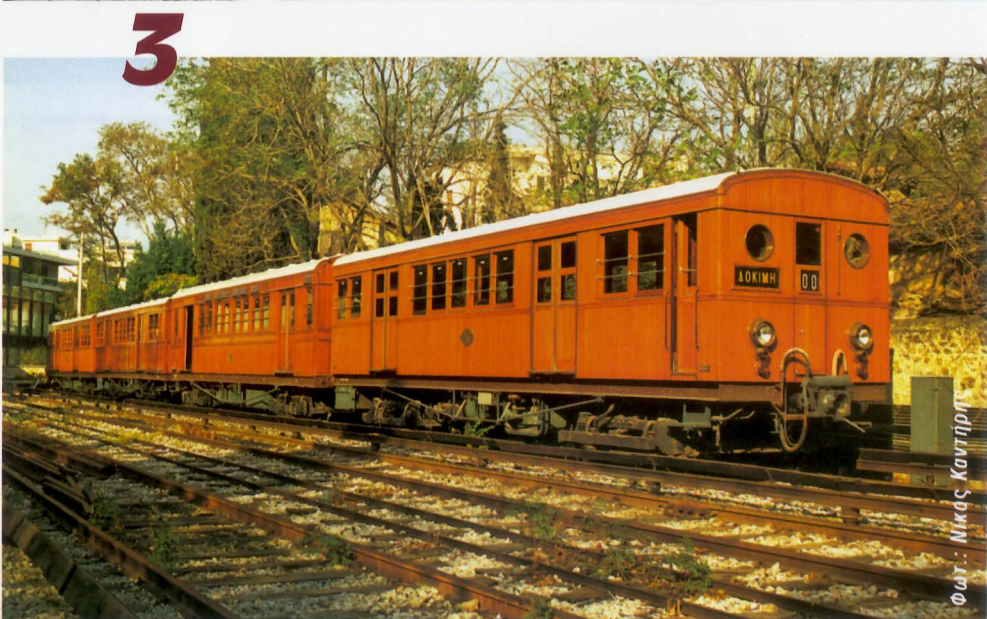
- Γίνεται η προμήθεια 11 τριδύμων αυτοκινηταμαξών μετρικής γραμμής από την ουγγρική εταιρεία Ganz Mavag (τα γνωστά και ως GMN), τα οποία δρομολογούνται αρχικά στα δρομολόγια υπερταχείας 303 / 314 Πατρών-Πειραιώς-Πατρών και αργότερα στη γραμμή Πειραιώς-Τριπόλεως-Καλαμών, όπου μείωσαν το χρόνο διαδρομής κατά μισή ώρα.

- Δρομολογούνται για πρώτη φορά κλινάμαξες στη μετρική γραμμή Πελοποννήσου (νυχτερινά δρομολόγια 301, 316 Πειραιώς-Πατρών-Καλαμάτας). Χρησιμοποιήθηκαν εκ μετασκευής επιβατάμαξες ρουμανικής κατασκευής Βφπτ.

**1** Υπογράφεται σύμβαση μεταξύ ΔΕΗ και ΟΣΕ για την σιδηροδρομική μεταφορά πετρελαίου από τα Ελληνικά Διυληστήρια Ασπροπύργου στον ΑΗΣ Μεγαλόπολης.

**2** Αποσύρονται από την ενεργό δράση οι ιστορικοί ξύλινοι συρμοί του ηλεκτρικού, ενώ επιστρέφονται στο μετρό του Ανατολικού Βερολίνου, οι δανεικοί συρμοί που είχαν μισθωθεί το 1982, τα επωνομασθέντα "καναρίνια".

**3** Αποσύρεται από την κυκλοφορία και η τελευταία εν ενεργεία δηζελάμαξα κανονικής γραμμής SIEMENS.



Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Μιχάλης Κουγιουμτζόγλου

Αντιπρόεδρος: Βασίλης Κακάτσιος

Γενικός Γραμματέας:

Σπύρος Παπανδρεάδης

Ταμίας: Γιώργος Φλώρος

Μέλος: Κώστας Κακαβάς

**1** Εκδίδεται, το Φεβρουάριο, το 1ο τεύχος της "ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑΣ", που παραμένει, έκτοτε, το μοναδικό αμιγώς σιδηροδρομικό περιοδικό στην Ελλάδα.

**2** Συνεχίζεται, η σειρά εκδηλώσεων στο Σιδηροδρομικό Μουσείο με θέματα Ελληνικού και διεθνούς σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος:

Οι Δημόσιες Συγκοινωνίες τής Βουδαπέστης

Η ιστορία τού Οδοντωτού Σιδηροδρόμου

Οι Αυστριακοί Σιδηρόδρομοι από το 1945 μέχρι σήμερα

- Συμμετοχή στον σχεδιασμό και τα εγκαίνια (με ομιλίες και προβολές) του Σιδηροδρομικού Πάρκου - Μουσείου Καλαμάτας, με πρόσκληση του δημάρχου της πόλης Στ. Μπένου.



**2**



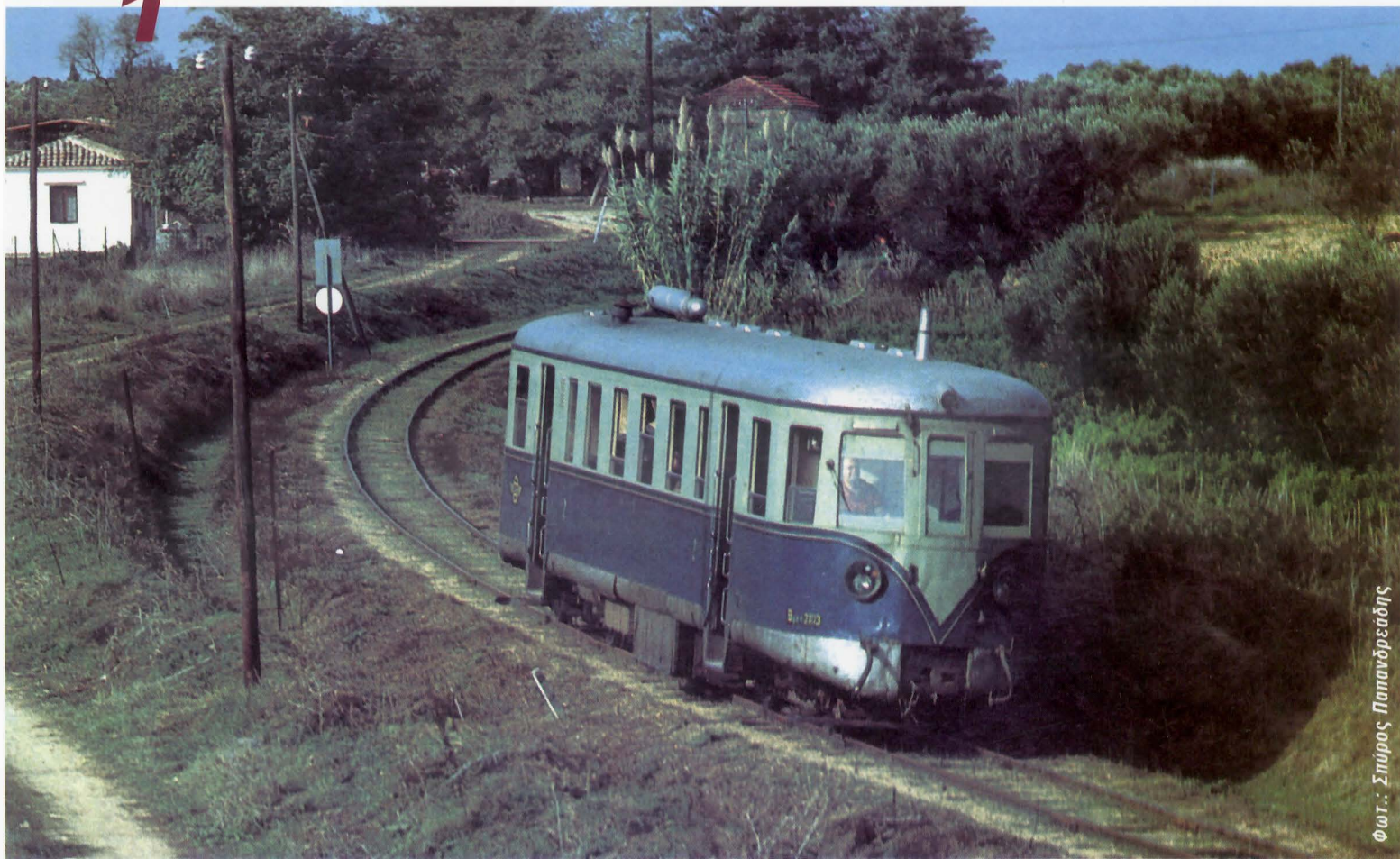
# ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ 1986

1983-2008

**1** Τελευταία χρονιά λειτουργίας των απλών αυτοκινηταμαξών "UERDINGEN-DWF-MAN" (σειρά 2101-2106), στα δρομολόγια Καβάσιλα-Κυλλήνη και Πάτρα-Κυπαρισσία. Μέχρι τον Μάιο είχαν αντικατασταθεί από τις τριπλές αυτοκινητάμαξες "ESSLINGEN-MERCEDES" (σειρά 6001-6007), που και αυτές όμως σταδιακά αντικαθίστανται στα δρομολόγια της γραμμής Τριπόλεως, λόγω της έλευσης των τριπλών αυτοκινηταμαξών "Ganz Mavag".

**2** Συμμετοχή στον σχεδιασμό και τα εγκαίνια (με ομιλίες και προβολές) του Σιδηροδρομικού Πάρκου - Μουσείου Καλαμάτας, με πρόσκληση του δημάρχου της πόλης Στ. Μπένου. Με πρωτοβουλία του Δημάρχου, δημιουργείται στην πόλη, σε χώρο που παρεχώρησε ο ΟΣΕ (πρώην Σ.Σ. Λιμένος), το Δημοτικό Πάρκο Σιδηροδρόμων Καλαμάτας. Το Πάρκο παίρνει τη μορφή ανοικτού Σιδηροδρομικού Μουσείου όπου εκτίθεται τροχιαίο υλικό των ΣΠΑΠ, ΣΒΔΕ, ΕΗΣ, ΣΘ.

- Επαναστρώνεται το αποξηλωθέν τμήμα της γραμμής Πηλίου (Αγριά- Κ. Λεχώνια).
- Αποφασίζεται από τον ΟΣΕ η προμήθεια τροχιαίου υλικού (συρμών υψηλών ταχυτήτων και ανέσεων τύπου Intercity, προαστιακών αυτοκινηταμαξών, επιβαταμαξών και φορταμαξών), με εγχώρια προστιθέμενη αξία (συμπαγωγή ξένων εταιρειών με τα "Ελληνικά Ναυπηγεία" και τα "Ναυπηγεία Ελευσίνας").





1



Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος:

Μιχάλης Κουγιουμτζόγλου (1 μήνας), Γιώργος Νάθενας (11 μήνες)

Αντιπρόεδρος:

Γιώργος Νάθενας (1 μήνα), Ανδρέας Τζετζεβέλης (11 μήνες)

Γενικός Γραμματέας: Σπύρος Παπανδρεάδης

Ταμίας: Δημήτρης Κουτελίδης

Μέλος: Γιάννης Ζαρταλούδης

- Ο ΣΦΣ προτείνει την μεταφορά των προσφάτως αποξηλωθέντων σηματοφόρων Γερμανικού τύπου κανονικής γραμμής στο δίκτυο της

Πελοποννήσου που σηματοδοτείται ελλιπώς ή και καθόλου.

- Ο ΣΦΣ χαιρετίζει με ικανοποίηση την ίδρυση του ΣΦΣ Θεσσαλονίκης.

-Στα πλαίσια του «Ευρωπαϊκού Έτους Περιβάλλοντος 1987», ο ΣΦΣ συμμετέχει ενεργά με διοργάνωση πολλών εκδηλώσεων, συμμετοχή σε 3 ημερίδες, αποστολή ανοιχτής επιστολής στον Πρωθυπουργό της χώρας, οργάνωση συνεντεύξεων στα ΜΜΕ σχετικά με την καμπάνια του με θέμα «Σιδηρόδρομος και Τραμ: Οικολογικά μέσα μεταφοράς». Η καμπάνια αυτή επιλέγεται μαζί με άλλα 100 σχετικά προγράμματα και επιδοτείται από την Εθνική Επιτροπή του Έτους Περιβάλλοντος, με κοινοτικά κονδύλια. Στα πλαίσια αυτά, ο ΣΦΣ εκδίδει (Οκτώβρης) ειδικό, «εκτός σειράς», τεύχος της «Σ», αφιερωμένο εξ ολοκλήρου στο θέμα «Σιδηρόδρομος και Περιβάλλον».

1 Ομάδα εργασίας του ΣΦΣ (Νάθενας, Σμπαρούνης, Κουτελίδης, Κουρμπέλης) προτείνει στις αρμόδιες αρχές την μελέτη υλοποίησης ενός αστικού και προαστιακού σιδηροδρομικού και τροχιοδρομικού δικτύου για την περιοχή Αθηνών-Πειραιώς-Περιχώρων-Αττικής, που προσομοιάζει αρκετά με το δίκτυο τραμ, μετρό και προαστιακού που άρχισε να υλοποιείται πολλά χρόνια αργότερα

- Αντιπροσωπεία του ΣΦΣ συμμετέχει επίσημα στα εγκαίνια της πρώτης επαναλειτουργίας του τραίνου του Πηλίου, εντός του αστικού τμήματος της γραμμής (Βόλος-Αναυρος). Οργανώνεται εκδρομή στους Μύλους Ναυπλίου (επίσκεψη στο παλιό μηχανοστάσιο).

1



Φωτ.: Νίκος Καντήρης

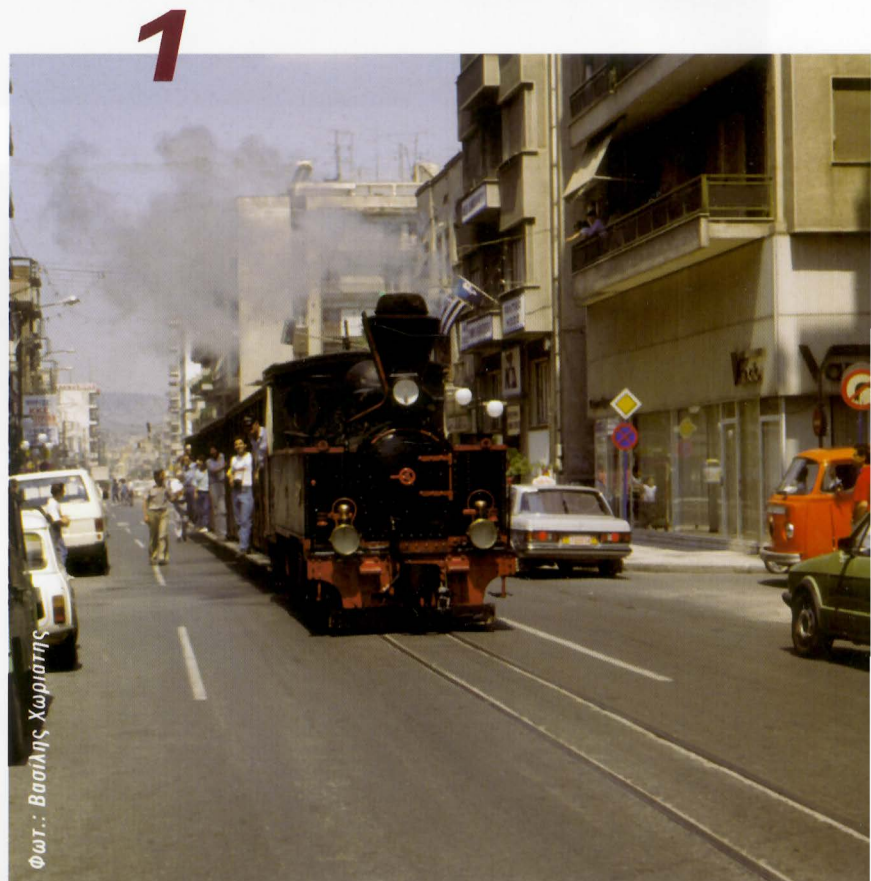
- Αποφασίζεται από τον ΟΣΕ η μετατροπή των γραμμών του δικτύου Πελοποννήσου από μετρικό σε κανονικό εύρος. Σε πρώτη φάση, ορίζεται ότι τα έργα θα ξεκινήσουν από τα τμήματα Πειραιώς-Αθηνών-Πατρών-Πύργου, Κορίνθου-Αργούς-Ναυπλίου και Ισθμού-Λουτρακίου.

- Εκποιείται και αποξηλώνεται η τροχιοδρομική γραμμή Περάματος, πλην του ενωτικού τμήματος Σταθμού ΗΣΑΠ-σύνδεσης με γραμμή ΟΣΕ (οδός Μεθώνης).

- Ξεκινά η κατασκευή της πιλοτικής σήραγγας του νέου μετρό της Αθήνας στο τμήμα Σεπόλια-Αττική. Παράλληλα προκηρύσσεται ο διαγωνισμός για το υπόλοιπο έργο του μετρό (το "κυρίως έργο") που περιλαμβάνει 20 χλμ σηράγγων, 21 σταθμούς, 1 αμαξοστάσιο και 28 συρμούς.

- Παραδίδεται στην κυκλοφορία το τμήμα Οινόης-Θήβας με διπλή γραμμή και νέα χάραξη.

1 Ανακατασκευάζονται 3 επιβατάμαξες και 1 ατμάμαξα ("Μηλέαι") του τρένου του Πηλίου και στις 29 Αυγούστου το ιστορικό τρένακι εκτελεί το πρώτο, μετά την κατάργησή του (το1971), δρομολόγιο στη διαδρομή Σταθμός Βόλου-Άναυρος.



Φωτ.: Βασίλης Χωριάτης

Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Βασίλης Κακάτσιος

Αντιπρόεδρος: Γιώργος Νάθενας

Γενικός Γραμματέας:

Απόστολος Κουρμπέλης

Ταμίας: Δημήτρης Κουτελίδης

Μέλος: Νίκος Σμπαρούνης

- Κοπή της πίτας στα Κιούρκα (10 Ιανουαρίου).
- Ολοκληρώνεται, από μέλη του ΣΦΣ, η πλήρης καταγραφή (σε όλο το δίκτυο) 1200 τουλάχιστον οχημάτων όλων των τύπων, τα οποία ο ΟΣΕ προ-όριζε για εκποίηση και διάλυση. 150 από αυτά, αξιολογήθηκαν πλήρως και κρίθηκαν ως διατηρητέα, αλλά τελικά ο ΟΣΕ αποφάσισε να διασώσει από την εκποίηση 90 από αυτά.

1 Συμμετοχή πολυμελούς αντιπροσωπείας του

ΣΦΣ, στις εκδηλώσεις, στην συμπρωτεύουσα, για την επέτειο των 100 χρόνων σύνδεσης Θεσσαλονίκης -Ευρώπης (4-19/6/88).

- Εκδρομές του ΣΦΣ στην γραμμή Λαμίας - Στυλίδας με Ferrostaal (A/A 82 + P189) (3/4/88) και στο Ναύπλιο με A/A Esslingen (ABKθπτ 6005).

2 Εισήγησή μας για την σιδηροδρομική ανάπτυξη στο Α' Αναπτυξιακό Προσυνέδριο της Νομαρχίας Πειραιώς.

1



2



1



# ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ 1988

1983-2008

- Δρομολογείται, μεταξύ Αθηνών-Θεσσαλονίκης, επιβατική αμαξοστοιχία τύπου "νυχτερινού ξενοδοχείου", αρχικά μόνο με κλινοθέσια οχήματα και κλινάμαξες, αργότερα δε και με όχημα μεταφοράς ΙΧ αυτοκινήτων των επιβατών.

- Εκδηλώσεις στην Θεσσαλονίκη για τον εορτα-

σμό των 100 χρόνων σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης-Ευρώπης. Ο ΣΦΣ Θεσσαλονίκης απονέμει τιμητική πλακέτα στον ΣΦΣ. Με αφορμή τις εκδηλώσεις αυτές επαναλειτούργησε η ατμάμαξα Λβ 962, επικεφαλής επετειακού συρμού, στη διαδρομή Θεσσαλονίκη-Αξιός-Γέφυρα-Θεσσαλονίκη.

- Παραδίδονται στην κυκλοφορία τα τμήματα διπλής γραμμής Θηβών-Αλιάρτου και Κραννώνα-Λάρισας.

**1** Παραδίδεται από τα "Ελληνικά Ναυπηγεία" στον ΟΣΕ η πρώτη φορτάμαξα ελληνικής κατασκευής.

**2** Έρχεται για δοκιμές στην Ελλάδα ντηζελάμαξα σειράς 221 των DB.



1



Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Αρτέμης Κλώνος

Αντιπρόεδρος: Παναγιώτης Καραμάνης

Γενικός Γραμματέας: Νίκος Σμπαρούνης

Ταμίας: Δημήτρης Κουτελίδης

Μέλος: Κώστας Κακαβάς

**1** Κοπή της πίτας στο κέντρο Θράκα (16 Φεβρουαρίου).

**1** Επίσκεψη μελών του ΣΦΣ στην γραμμή Καλαμπάκας - Κοζάνης (που δεν κατασκευάστηκε ποτέ) για την καταγραφή των ιχνών της. Άλλη ομάδα (Κουτελίδης - Χωριάτης), καταγράφει παλιές βιομηχανικές γραμμές (μεταλλεία, ορυχεία, εργοστάσια κ.ά.) σε διάφορα μέρη της ηπειρωτικής και νησιώτικης Ελλάδας.

**2** Συμμετοχή του ΣΦΣ σε ημερίδα του ΟΑΣΑ στην Αθήνα (9/10/89), με

2



θέμα την αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας, στα εγκαίνια των Intercity στην Χαλκίδα και στα εγκαίνια των σταθμών των ΗΣΑΠ Ταύρου και ΚΑΤ.

- Σύνταξη και υποβολή προτάσεων προς τον ΟΣΕ για την καλύτερη εκμετάλλευση των νεοπαρηλθόντων τότε συρμών INTERCITY και πρόταση για ονομασία του πρώτου δρομολογίου σε "ΑΙΟΛΟΣ" που έγινε αποδεκτή.  
- Καθιερώνονται, από τον ΟΣΕ, οι νέες γραμματοσειρές που κατασκευάσε και πρόσφερε μέλος μας, για το βάψιμο της αρίθμησης των ντηζελαμαξών.

**3** Εκδρομές του ΣΦΣ: στους Μύλους και στο Ναύπλιο με την A/A De Dietrich (ABKθπτ 6405) (2/7/89) και σε Φλώρινα -Μοναστήρι.

- Συμμετοχή μας στην Οργανωτική Επιτροπή και στην ημερίδα του ΤΕΕ για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα όπου πραγματοποιήθηκαν εισηγήσεις από μέλη μας.

3





2 - Παρουσιάζεται, στις Βρυξέλλες από τον Κοινοτικό Επίτροπο για τις Μεταφορές Carol Van Miert, το σχέδιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την ανάπτυξη του "Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου Υψηλών Ταχυτήτων", μήκους 30000 χλμ, στο οποίο συμπεριλαμβάνονται και οι ελληνικοί σιδηροδρομικοί άξονες Πειραιώς-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ειδομένης και Αθηνών-Πατρών. Αργότερα συμπεριελήφθη και ο κλάδος Θεσσαλονίκης-Προμαχώνα, για να ολοκληρωθεί το λεγόμενο ΠΑΘΕΠ.

- Εγκαινιάζεται ο σταθμός των ΗΣΑΠ Ταύρος-Ελ. Βενιζέλος, που για πρώτη φορά έχει σχεδιαστεί εξ' αρχής με οργανωμένο χώρο στάθμευσης - μετεπιβίβασης (Park and Ride) και ανελκυστήρες για ΑΜΕΑ. Λίγο αργότερα εγκαινιάζεται και ο σταθμός των ΗΣΑΠ στο ΚΑΤ.

- Τοποθετείται νέο ακυρωτικό σύστημα εισιτηρίων στους σταθμούς των ΗΣΑΠ.

- Δρομολογείται, την θερινή περίοδο, η διεθνής αμαξοστοιχία "ΑΤΤΙΚΑ EXPRESS" μεταξύ Αθηνών-Μονάχου, αποκλειστικά με κλινόμενες και κλινοθέσια οχήματα

1 Παραλαμβάνονται από τον ΟΣΕ οι πρώτες αεροδυναμικές αυτοκινητάμαξες υψηλών ταχυτήτων και ανέσεων τύπου Intercity (κατασκευής "AEG"/ "LEW") με τις οποίες θεσπίζονται τα πρώτα δρομολόγια αμαξοστοιχιών ποιότητας Intercity στο ελληνικό δίκτυο. Το πρώτο ζεύγος που δρομολογήθηκε μεταξύ Αθηνών-Θεσσαλονίκης με χρόνο διαδρομής 6 ώρες και 10 λεπτά, ονομάστηκε αμαξοστοιχία "ΑΙΟΛΟΣ", κατόπιν προτάσεως του ΣΦΣ προς τον ΟΣΕ. Ακολούθησε λίγο αργότερα η δρομολόγηση της αμαξοστοιχίας Intercity "ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ" Αθηνών-Βόλου.

- Παραλαμβάνονται από τον ΟΣΕ οι πρώτες αυτοκινητάμαξες προαστιακού τύπου κανονικής γραμμής (τύπου MAN2) κατασκευής "Ελληνικών Ναυπηγείων" / "MAN", που δρομολογούνται κατ' αρχήν στην γραμμή Πειραιώς-Αθηνών-Χαλκίδος.

2 Γίνεται επίσης η παραλαβή των 20 μεταχειρισμένων ντιζελαμαξών τύπου V200 από τους DB (γνωστά ως "UFO"), που ταξινομούνται ως σειρά A.411.



# 1990

ΣΦΣ  
1983-2008

## 1



Διοικητικό Συμβούλιο:  
Πρόεδρος: Αντώνης Φιλιππουπολίτης  
Αντιπρόεδρος: Γιώργος Νάθενας  
Γενικός Γραμματέας: Αρτέμης Κλώνος  
Ταμίας: Δημήτρης Κουτελιδης  
Μέλος: Κώστας Κακαβάς

1 Κοπή της πίτας στην Χαλκίδα.

- Ψήφισμα διαμαρτυρίας του ΣΦΣ για την περιφρονητική αντιμετώπιση του σιδηροδρόμου από την Πολιτεία, τους ΟΤΑ κ.α.

- Συνεχίζονται οι προσπάθειες για την απόκτηση στέγης.

- Εκδίδεται το 1ο ημερολόγιο του ΣΦΣ με φωτογραφίες μελών μας.

- Μέλη του ΣΦΣ βοηθούν ενεργά στην επισκευή, βάψιμο κ.ά. και στην μουσειακή επαναλειτουργία της, Αμερικανικής κατασκευής, μετρικής ατμάμαξας Δα7108 ("Μακάρθου").



**1** Επαναλειτουργεί, για εκδρομικά μόνο δρομολόγια, μουσειακή ατμήλατη αμαξοστοιχία των τέως ΣΠΑΠ, διανύοντας την διαδρομή Πάτρας-Αθήνας. Την αποτελούσαν η ατμάμαξα VULKAN Δα 7108 (γνωστές ως "Μακάρθουρ" ή "Νάυλον"), κατασκευής ΗΠΑ (1947) και οι επιβατάμαξες ΒΒΔ869, ΒΒΔ883 (προέλευσης ΣΠΑΠ, κατασκευής 1907 και 1914) και ΑΑΔ0035 (γνωστή ως "Πολεμιστής", προέλευσης ΣΑ, κατασκευής 1925). Η πρώτη σχετική εκδρομή γίνεται ένα χρόνο αργότερα για λογαριασμό του αμερικάνικου "National Railway Historical Society of Illinois" σε συνεργασία με τον ΣΦΣ, στην διαδρομή Πειραιάς-Αθήνα-Ναύπλιο (παλαιός σταθμός).



**2** Σταματά, ύστερα από ευδόκιμη υπηρεσία 38 ετών, η τακτική κυκλοφορία των τριπλών αρθρωτών αυτοκινηταμαξών "DE DIETRICH" στο δίκτυο Πελοποννήσου. Διατηρείται μία μονάδα (η 6402) για μουσειακά εκδρομικά δρομολόγια, η οποία, παρ'όλα αυτά, χρησιμοποιήθηκε (το 1993) ορισμένες φορές και σε τακτικά δρομολόγια Καλαμάτας-Κυπαρισσίας, λόγω έλλειψης τροχαίου υλικού.



- Οι ΗΣΑΠ ανακατασκευάζουν ένα ξύλινο συρμό για μουσειακή δρομολόγηση.

- Παραλαμβάνεται από τον ΟΣΕ η πρώτη προαστιακού τύπου αυτοκινητάμαξα μετρικής γραμμής, κατασκευής "Ελληνικών Ναυπηγείων"/ "ΜΑΝ" και δρομολογείται στη γραμμή Βόλου-Καλαμπάκας.

- Καταργείται η υπηρεσία λεωφορείων εσωτερικού του ΟΣΕ και παραμένουν σε λειτουργία μονάχα τα δρομολόγια των λεωφορείων του εξωτερικού.

**3** Καταργούνται τα δρομολόγια της γραμμής Καλαμάτας-Κυλλήνης την χειμερινή περίοδο. Η γραμμή έκτοτε θα λειτουργεί μονάχα την θερινή περίοδο.



Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Βασίλης Γκολφινόπουλος (2 μήνες),

Αντώνης Φιλιππουπολίτης (10 μήνες)

Αντιπρόεδρος: Αρτέμης Κλώνος

Γενική Γραμματέας: Καλίνα Σταμπούλου

Ταμίας: Γιώργος Αρβανιτίδης

Μέλος: Αντώνης Φιλιππουπολίτης

- Κοπή της πίας στις παιδικές κατασκηνώσεις του ΟΣΕ, στην Σφενδάλη.

- Συνέχιση των προσπαθειών για την διάσωση παλιού τροχιάου υλικού μουσειακής / ιστορικής αξίας.

- Ξαναρχίζουν, στους χώρους του Σιδηροδρομικού Μουσείου, εκδηλώσεις σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος ( προβολές διαφανειών, ομιλίες, ανοιχτές συζητήσεις κ.α.).

- Εκδρομή Πρωτομαγιάς και εορτή στις παιδικές κατασκηνώσεις του ΟΣΕ, στην Σφενδάλη.

**1** Διαδρομή με τον ξύλινο συρμό του ΗΣΑΠ και στη συνέχεια ξενάγηση στις εγκαταστάσεις του "Ηλεκτρικού", ως προσκεκλημένοι του NRHS (3 Νοεμβρίου).

- Συνδιοργάνωση, με το "National Railway Historical Society of Illinois", εκδρομής στο Ναύπλιο (παλιός σταθμός). Η εκδρομή γίνεται με την μουσειακή ατμάμαξα Δα7108 και τα ιστορικά οχήματα των ΣΠΑΠ ΒΒΔ869, ΒΒΔ886 και των ΣΑ/ΣΠΑΠ 0035 ("Πολεμιστής") (14 Νοεμβρίου).

- Συνέντευξη τύπου του ΣΦΣ στην αίθουσα Ανταποκριτών Ξένου Τύπου με θέματα τις απόψεις μας για τις αστικές συγκοινωνίες, τον Σιδηρόδρομο και την εθνική πολιτική μεταφορών. Παρευρέθησαν 18 δημοσιογράφοι, ένας π. Υπουργός, στελέχη ΗΣΑΠ και ΟΣΕ, και διανεμίμαμε έκδοσή μας με εκτενή ανάλυση τής υφιστάμενης

κατάστασης ως και αντίστοιχες προτάσεις μας.

**2** Εκδήλωση του ΣΦΣ στο Σιδηροδρομικό Μουσείο προς τιμήν τού ιδρυτή του κ. Χριστόδουλου Χριστοδούλου.

- Επιτόπια και δυναμική κίνηση (καμπάνια) για την επαναλειτουργία τού τραίνου στο Λουτράκι (επαφές με τοπικούς παράγοντες, Δήμαρχο, αφισκολήσεις, διανομή εντύπων, πικέτα κτλ).

- Συμμετοχή μας με ομιλία και προτάσεις στην εκδήλωση που έγινε στα Καλάβρυτα για την αναβάθμιση τού Οδοντωτού.

**3** Οργάνωση εκδήλωσης διαμαρτυρίας (σε συνεργασία με την ΠΟΣ και τους Δήμους Λουτρακίου και Χαλκίδας) στον σταθμό Λαρίσης, ενάντια στην απότομη αύξηση των προαστιακών εισιτηρίων των γραμμών Λουτρακίου και Χαλκίδας κατά 80% ύστερα από πιέσεις των ΚΤΕΛ στην τότε κυβέρνηση.



**1** Παραλαμβάνονται και οι υπόλοιπες αυτοκινητάμαξες μετρικής γραμμής προαστιακού τύπου (MAN1) από τα "Ελληνικά Ναυπηγεία". Από τις 10 συνολικά, οι 5 διατίθενται στο Θεσσαλικό δίκτυο και οι άλλες 5 στο δίκτυο Πελοποννήσου.

**2** Επαναλειτούργει η γραμμή Ισθμού-Λουτρακίου με 5 ζεύγη δρομολογίων Αθηνών-Λουτρακίου-Αθηνών που εκτελούνται από τις νέες αυτοκινητάμαξες τύπου MAN1.

**3** Επαναλειτούργει, για επιβατικά δρομολόγια, και η γραμμή Λιανοκλαδίου-Στυλίδας, με επέκταση των δρομολογίων 1520/1521 από/προς Αθήνα, εκτελούμενων από αυτοκινητάμαξα

MAN2. Αργότερα θα προστεθεί και δεύτερο ζεύγος δρομολογίων από Αθήνα.

- Καταργείται το "HELLAS EXPRESS" και στη θέση του δρομολογείται, σε ολόκληρη την χρονική περίοδο, η διεθνής αμαξοστοιχία ποιότητας (κλινάμαξες, κλινοθέσια) "ΑΤΤΙΚΑ". Καταργείται επίσης το "VENEZIA EXPRESS" και στη θέση του δρομολογείται η διεθνής αμαξοστοιχία 334/335 μέχρι την Βουδαπέστη.

- Επαναλειτούργει, περιστασιακά, με δοκιμαστικά και εκδρομικά δρομολόγια το τμήμα Σ.Σ. Βόλου-Αγριάς του τράινου του Πηλίου.

- Υπογράφεται η σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Κοινοπραξίας "ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ

ΜΕΤΡΟ" για την κατασκευή του μετρό της Αθήνας. Παράλληλα, με τον ν.1955/91, ιδρύεται η "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε." ως ο φορέας, που για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου, θα έχει την ευθύνη για την μελέτη, επίβλεψη και παραλαβή των έργων του μετρό, καθώς και για την εκμετάλλευση, λειτουργία και περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος.

- Ολοκληρώνεται η μελέτη Master Plan για το Προαστιακό Σιδηροδρομικό Δίκτυο Αθήνας-Αττικής, που εκπονήθηκε από τον Οργανισμό Αθήνας. Παράλληλα με τροποποίηση του νόμου του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών (ΡΣΑ), θεσμοθετούνται στον χάρτη του ΡΣΑ οι γραμμές του μετρό και του προαστιακού σιδηροδρόμου.



## 2 ΜΙΑ ΚΥΡΙΑΚΗ ΑΠΟΓΕΥΜΑ ΣΤΑ ΔΙΟΔΙΑ ΤΟΥ ΙΣΘΜΟΥ



Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Γιώργος Αρβανιτίδης

Αντιπρόεδρος: Παναγιώτης Χονδρόπουλος

Γ.Γραμματέας: Χαράλαμπος Τρεχαντζάκης

Ταμίας: Γιώργος Μουνδρέας

Μέλος: Γιώργος Νάθενας

- Κοπή της πίτας στο Λουτράκι (2 Φεβρουαρίου).
- Ο ΣΦΣ εγκαθίσταται στα πρώτα του γραφεία (Κωνσταντινουπόλεως 88). Συντάσσεται και ψηφίζεται ο "Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας", που προβλέπει 5 Τομείς Λειτουργίας: Οργάνωσης, Δημοσιότητας, Τεκμηρίωσης, Μουσειακού και Μοντελισμού.
- Συμμετοχή του ΣΦΣ σε ημερίδες και εκδηλώσεις για την σιδηροδρομική σύνδεση της Ηπείρου, για την ιστορία των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων, για το Σιδηροδρομικό Μουσείο της Αθήνας, για το μέλλον του οδοντωτού σιδηροδρόμου, για τις Μεταφορές και την Τοπική Αυτοδιοίκηση κλπ.
- Συμμετοχή μας και ομιλία μελών μας στο Συνέδριο της ΔΑΚΕ Σιδηροδρομικών σε συνδυασμό με προβολή βίντεο και διαφανειών.

- Ανακήρυξη τού Συλλόγου μας ως οργανικού μέλους τού ΤΙCСIΗ (Ελληνικού Τμήματος τής Διεθνούς Επιτροπής για τη διάσωση τής βιομηχανικής κληρονομιάς).

**1** Εκδρομή με την De Dietrich στο Διακοφτό και ακολούθως στο Μέγα Σπήλαιο (31 Μαΐου).

**2** Εκδρομή με ατμήλατη αμαξοστοιχία (Νοσταλγία Εξπρές) στο Λουτράκι με επί κεφαλής την ατμάμαξα "Δα 7108" (18 Οκτωβρίου).

- Ο ΣΦΣ μαζί με τον Σύνδεσμο Σιδηροδρομικών Πελοποννήσου και τον Δήμο Ναυπλίου οργανώνουν αφισσοκόλληση, καθώς και μία πολυπληθή εκδήλωση στο ανοιχτό θέατρο του παλαιού ΣΣ Ναυπλίου με θέμα "Να έλθει τώρα το Τραίνο στο Ναύπλιο", για την άμεση επαναλειτουργία της γραμμής που κωλυσιεργούσε ο τότε Υπουργός Μεταφορών λόγω της αντίδρασης των ΚΤΕΛ. Εκδίδεται ψήφισμα διαμαρτυρίας μαζί με ΟΤΑ, βουλευτές, λοιπούς τοπικούς φορείς.

- Συμμετοχή στο πένθος για τον θάνατο του δημάρχου και οραματιστή του τραμ της

Αθήνας Αντώνη Τρίτση, με έκδοση δελτίου τύπου, συμμετοχή στην κηδεία του και καταβολή συμβολικού ποσού στον λογαριασμό που ανοίχτηκε στη μνήμη του για το τραμ.

- Συμμετοχή του ΣΦΣ στην επιτυχή εκστρατεία για την διάσωση του ιστορικού κτιρίου των Ανατολικών Σιδηροδρόμων στην Θεσσαλονίκη (παλιός σταθμός), που επρόκειτο να γκρεμιστεί για να φτιαχτεί η "Δυτική είσοδος" της πόλης.

- Συμμετοχή στη συναυλία κλασσικής μουσικής στο κινηματοθέατρο ΠΑΛΛΑΣ με θέμα την "σιδηροδρομική συμφωνία" PACIFIC 231, με οργάνωση έκθεσης μοντελισμού στο φουαγιέ. Συμμετοχή στις εκθέσεις μοντελισμού της IPMS με διακρίσεις των μελών του.



# ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ 1992

1983-2008

- Εναρξη των κυρίως κατασκευαστικών έργων του μετρό στο σταθμό "Λάρισα".

1 Παραλαβή από τον ΟΣΕ των πρώτων αυτοκι-

νηταμαξών υψηλών ανέσεων μετρικής γραμμής τύπου Intercity, από την κοινοπραξία "Ελληνικών Ναυπηγείων"/ "MAN". Εναρξη

κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών ποιότητας τύπου Intercity στις διαδρομές Πειραιά-Αθήνας-Πάτρας και Πειραιά-Αθήνας-Πάτρας-Πύργου.



2



1



Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Αντώνης Φιλιππουπολίτης

Αντιπρόεδρος: Αρτέμης Κλώνος

Γενικός Γραμματέας: Δημήτρης Καρατόλος

Ταμίας: Κώστας Κακαβάς

Μέλος: Σπύρος Φασούλας

**1** Κοπή της πίτας στη Χαλκίδα (31 Ιανουαρίου).  
"Μέρες Σιδηροδρόμου" στο Πνευματικό Κέντρο Δήμου Αθηναίων: Πολυεκδήλωση με έκθεση σιδηροδρομικού μοντελισμού και φωτογραφίας καθώς και την διοργάνωση δυο ημερίδων με ευρεία συμμετοχή Ελλήνων και ξένων επιστημόνων. Πρώτη παρουσίαση του Ηχοράματος του Αντ. Φιλιππουπολίτη «Σιδηρόδρομος: σταυροδρόμι τεχνολογίας και πολιτισμού». (15-30 Ιουνίου).

- Εορτή για τα 10 χρόνια του ΣΦΣ, με απονομή, εκ μέρους του ΟΣΕ τιμητικής πλακέτας για την προσφορά του συλλόγου. Τιμητική βράβευση των ιδρυτικών μελών του ΣΦΣ.

- Ο ΣΦΣ αποκτά την "δική του" στέγη: ο ΟΣΕ παραχωρεί στον σύλλογο, έναντι συμβολικού μισθώματος, τον επάνω όροφο του τέως Κέντρου Εκπαίδευσης, στον χώρο του Σιδηροδρομικού Μουσείου (Σιώκου 4).

**2** Μέλη του ΣΦΣ βοηθούν ενεργά στην συντήρηση, καθαρισμό, βάψιμο κ.ά. της ατμάμαξας Breda Ma1002 που χρησιμοποιήθηκε στο "Τραίνο του Στρατού και του Πολιτισμού", στο οποίο συμμετείχε και ο ΣΦΣ με εκθεσιακό βαγόνι και το οποίο περιόδευσε σε όλη την Ελλάδα.

- Εκδρομή του ΣΦΣ στον Βόλο.

- Συμμετοχή μας σε ημερίδα του Δήμου Στυλίδας και άλλων φορέων με θέμα: "Πορεία - προβλήματα - προοπτικές σιδηροδρομικής σύνδεσης Ανατολικής Φθιώτιδας - Αθήνας".

- Συμμετοχή μας σε διημερίδα του ΣΣΒΕ και ανάπτυξη του θέματος: "Η συμβολή του Σιδηροδρόμου στην ανάπτυξη της Μακεδονίας-Θράκης".

- Συμμετοχή μας σε ημερίδα του ΤΕΕ με την ανάπτυξη του θέματος: "Σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου? υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές".

- Συμμετοχή μας στη διημερίδα των Δήμων Ηπείρου στην Άρτα με έκθεση σιδηροδρομικής φωτογραφίας και ανάπτυξη του θέματος: "Σιδηροδρομική σύνδεση Δυτικής Ελλάδος".

- Συμμετοχή μας στην ημερίδα των ΠΟΣ και ΓΣΕΕ για την σιδηροδρομική ανάπτυξη.

- Συμμετοχή μας στο Ε' παγκόσμιο Πανεπιστημιακό Συνέδριο στην Πρέβεζα με ανάπτυξη από τον Πρόεδρο ΣΦΣ του θέματος "Σιδηροδρομική σύνδεση Ηπείρου".

- Εισηγήσεις του Προέδρου ΣΦΣ και ενός μέλους μας στο συνέδριο Ν.Α. Αττικής στον Δήμο Μαρκοπούλου.



# ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ 1993

1983-2008

**1** Επαναλειτουργεί, ύστερα από 31 χρόνια, η γραμμή Άργους - Ναυπλίου. Δρομολογούνται δύο ζεύγη συρμών Πειραιά-Αθήνας-Ναυπλίου και 4 ζεύγη τοπικών τρένων Άργους-Ναυπλίου ημερησίως.

- Εκπονείται η "Στρατηγική Μελέτη Αναδιάρθρωσης των Ελληνικών Σιδηροδρόμων" από την αγγλική εταιρεία συμβούλων "TRANSMARK", στα πλαίσια της οποίας προτείνεται μεταξύ άλλων η κατάργηση ορισμένων δευτερευόντων κλάδων του δικτύου.

**2** Παραλαμβάνονται τα δύο Μηχανήματα Ολομέτρης Κοπής για την υπόγεια διάνοιξη των σηράγγων του μετρό της Αθήνας (πιο γνωστά ως TBM ή "μετροπόντικες").

- Ολοκληρώνεται εξαμήνη εκπαίδευση μηχανοδηγών στην οδήγηση ατμαμαξών της γραμμής Πηλίου. Στο διάστημα αυτό, το τραινάκι του Πηλίου κυκλοφορεί σχεδόν σε καθημερινή βάση μεταξύ Σ.Σ. Βόλου-Αγριάς, ανακαλώντας στους Βολιώτες, εικόνες από το παρελθόν.

**3** Αποσύρονται από την ενεργό δράση οι τριπλές αρθρωτές αυτοκινητάμαξες του δικτύου Πελοποννήσου "ESSLINGEN" / "MERCEDES", οι οποίες όταν είχαν παραληφθεί το 1959, είχαν φέρει επανάσταση στα σιδηροδρομικά δρομολόγια εκτελώντας τις πρώτες υπερταχείες του δικτύου.



# 1994

ΣΦΣ  
1983-2008



#### Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Σπύρος Φασούλας

Αντιπρόεδρος: Γιώργος Αρβανιτίδης

Γενικός Γραμματέας: Δημήτρης Καρατόλος

Ταμίας: Γιώργος Βασιλειάδης

Μέλος: Αντώνης Βράϊλας

- Κοπή της πίτας στο Ναύπλιο (6 Φεβρουαρίου).

- 1η επίσημη συνέντευξη Τύπου του ΣΦΣ (9/6/94).

1 - Επίσημα εγκαίνια της γραφείων / Λέσχης του ΣΦΣ (25/6/94), παρουσία του τότε Υπουργού Μεταφορών κ. Τσούρα.

- Συνδιοργάνωση με τον Δ. Μαρκοπούλου, των εγκαινίων του ανακαινισθέντος Σ.Σ. Μαρκοπούλου, με έκθεση ζωγραφικής, φωτογραφίας και μοντελισμού και μουσική συναυλία του Δ. Σαββόπουλο.

- Μετά από εξέταση του πλήρως τεκμηριωμένου φακέλου που συνέταξαν και υπέβαλαν μέλη του ΣΦΣ, το Υπ. Πολιτισμού κυρήσσει (3/11/94) ως προστατευόμενα μνημεία της νεώτερης πολιτιστικής μας κληρονομιάς, όλα τα οχήματα της τέως CIWL, του περιήφημου "Σεμπλόν Οριάν Εξπρές".

- 3ήμερη εκδρομή του ΣΦΣ και του "Πολιτιστικού Κέντρου Σιδηροδρομικών Ν. Αττικής" στην Έδεσσα (24-27/3/94).

- Με αίτημα του ΣΦΣ οι ΗΣΑΠ εξαιρούν από την εκποίηση δύο ιστορικές ηλεκτράμαξες (20, 41) που παραχωρούνται στον ΣΦΣ, αλλά δυστυχώς δεν έρχονται στο Σιδ. Μουσείο και σήμερα βρίσκονται στον ΣΣ Ελαιώνα εγκαταλελειμένες.

2 - Οργάνωση εκδρομής στο Ναύπλιο (παλιό ΣΣ) με τη μουσειακή αυτοκινητάμαξα De Dietrich 6402, όπου συνδιοργανώθηκε με τους Φίλους του Παλαιού Αυτοκινήτου (ΦΙΛΠΑ) το Πρωτο Φεστιβάλ Παλαιού Μεταφορικού Μέσου.

- Πρώτη παρουσίαση από τον ΣΦΣ στην Ελλάδα (στο ξενοδοχείο Hilton) των τραινών πλευρικής εξισορρόπησης (TILTING), X2000 της ASEA BROWN BOVERI και PENDOLINO ETR 460 της FIAT FERROVIARIA.

- Ύστερα από πρόσκληση της ΠΟΣ, συμμετοχή μας στο διεθνές συνέδριο στο Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης με θέμα: "Εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών. Οι επιπτώσεις της απελευθέρωσης". Σχετικά παρέμβαση πραγματοποίησε ο Πρόεδρος μας.

- Συνδιοργάνωση με το Δήμο Ολυμπίας, εκδήλωσης με θέμα «σχέδιο ανακήρυξης της Ολυμπίας ως πόλης ήπιας κυκλοφορίας με βασικό άξονα πρόσβασης το τρένο» (πρόταση επεξεργασμένη από τον ΣΦΣ).

- Ύστερα από πρόσκληση της Βρετανικής Πρεσβείας, συμμετοχή μας στη διημερίδα "Βρετανικοί Σιδηρόδρομοι και το αναπτυξιακό πρόγραμμα του ΟΣΕ".

- Κοινή εκδήλωση με τους ΗΣΑΠ και το Δήμο Κηφισιάς για τα 50 χρόνια από την έναρξη των έργων του ηλεκτρικού Αττική-Κηφισιά και για το αντίο των μεταλλικών συρμών 5ης παραλαβής (δρομολογήθηκε ένας τέτοιος επετειακός συρμός, μαζί με τον ξύλινο συρμό, με στολισμό που επιμελήθηκαν οι μοντελιστές του ΣΦΣ).



**1** Οι ΗΣΑΠ προμηθεύονται 10 πενταπλούς συρμούς (10ης παραλαβής) από την κοινοπραξία "Ελληνικά Ναυπηγεία"/ "MAN-AEG"/ "SIEMENS". Επίσης διαμορφώνουν τους τετραπλούς συρμούς τους 9ης παραλαβής ("LEW") σε εξαπλούς.

- Κατασκευάζεται μια σημαντική παραλλαγή της μετρικής γραμμής στην έξοδο των Μεγάρων προς Πανόραμα, με αξιοποίηση της ευκαιρίας από τα έργα διάνοιξης της Νέας Εθνικής Οδού.

- Ο Δήμος Αθηναίων παρουσιάζει μελέτη που επιμελήθηκε η Κοινοπραξία "SEMALY"/ "TRENDS"/ "BECHTEL FINANCING" για δημιουργία δικτύου τραμ με δύο γραμμές (Άνω Πατήσια-Κέντρο-Δέλτα Φαλήρου μέσω Πατησίων, Πανεπιστημίου και Συγγρού, καθώς και κυκλική γραμμή γύρω από το ιστορικό κέντρο της Αθήνας). Παράλληλα και ο Δήμος Πειραιά παρουσιάζει δική του μελέ-

τη για δημιουργία δικτύου τραμ δύο γραμμών, που θα συνδέεται με το δίκτυο της Αθήνας στο Δέλτα Φαλήρου.

- Ο Δήμος Βόλου, ύστερα από υπομνήματα της "Μοτοσυγκλετικής Λέσχης Βόλου", σκεπάζει με άσφαλο την γραμμή του τραίνου του Πηλίου, στην κεντρική λεωφόρο του Βόλου ( οδός Δημητριάδος).

- Αποσύρονται από την κυκλοφορία οι A/A FIAT πρώτης παραλαβής.



Φωτ.: Β. Λησ Χωριάτης

1



Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Γιώργος Νάθενας

Αντιπρόεδρος: Βασίλης Γκολφινόπουλος

Γενική Γραμματέας: Αθηνά Βουγιούκα

Ταμίας: Δημήτρης Κουτελίδης

Μέλος: Παύλος Αγατζάς

- Κοπή της πίτας στην Λέσχη μας.
- Συμμετοχή του ΣΦΣ : σε ημερίδα του ΕΜΠ για το τραμ με ομιλία, προβολή σχετικής ταινίας που έφτιαξαν μέλη του και έκθεση φωτογραφίας (4/4/95), σε εκδήλωση για το μετρό (28/4/95), στην Ελευσίνα για τον Προαστιακό (4/5/95), στην Καλαμάτα για την προοπτική των σιδηροδρόμων Πελοποννήσου (3/6/95), στο Αγρίνιο για την επαναλειτουργία της γραμμής των τέως ΣΒΔΕ (30/9/95), σε ημερίδα στο Λαγονήσι με τους ΟΤΑ Μεσογείων για την επαναλειτουργία του Λαυρεωτικού Σιδηροδρόμου κ.α.

1



- Πολυεκδήλωση "Μέρες Σιδηροδρόμου" στο Μουσείο Γουναρόπουλου, στους Ζωγράφου, με έκθεση φωτογραφίας, μοντελισμού, προβολές ηχογραμμάτων κ.ά.
- Συμμετοχή του ΣΦΣ, με δικό του περίπτερο, στο Φεστιβάλ ΚΝΕ -Οδηγητή (14-17/9/95).
- Ξεκινά, από ομάδα μελών του ΣΦΣ, στοιχειώδης αποκατάσταση τμήματος της γραμμής Λαυρίου, μήκους 2χλμ. από τα Καλύβια μέχρι την θέση "Πέτα".

1 «3ήμερη εκδρομή του ΣΦΣ στην Πελοπόννησο (με την Α/Α De Dietrich), εκδρομή στο Λουτράκι και την δωρύγα, 2ήμερη εκδρομή στην Στυλίδα, με συνδιοργάνωση εκδηλώσεων για τον σιδηρόδρομο με τον τοπικό Δήμο (10-11/6/95) και 2ήμερη εκδρομή σε Βόλο-Καλαμπάκα, με την Α/Α Linke Hofmann, ξαναβαμμένη στα χρώματα του «Ιπτάμενου Αμβουργιανού»(27-28/10/95).

- Υποβολή μνημονίου στον ΟΣΕ για την διάσωση και αξιοποίηση του μουσειακού τροχαίου υλικού του.

-Κοινή εκδήλωση με τους ΗΣΑΠ και το Δήμο Κηφισιάς για τα 50 χρόνια από την έναρξη των έργων του ηλεκτρικού Αττική-Κηφισιά και για το αντίο των μεταλλικών συρμών 5ης παραλαβής.

- Συνεργασία με το δήμαρχο Αθηναίων κ. Αβραμόπουλο για το νέο τραμ της Αθήνας και συμμετοχή στις πολιτιστικές εκδηλώσεις του Δήμου Πειραιά «Το Φάληρο χτες και σήμερα». Ενεργός συμμετοχή στη συγγραφή του αφιερώματος της ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ για τους Ελληνικούς Σιδηροδρόμους (ένηετο «Επτά Ημέρες»).



1



Φωτ.: Κώστας Κακαβας

**1** Παραλαμβάνονται από τον ΟΣΕ 8 πεντάδυμοι συρμοί τύπου Intercity (πάλι από την "AEG"). Τα εγκαίνιά τους συνδυάζονται με την επαναδραστηριοποίηση του Σ.Σ. Πειραιά (Αγ. Διονύσιος), ως αφετηρία των αμαξοστοιχιών ποιότητας προς την Θεσσαλονίκη.

**2** Αποσύρονται από την κυκλοφορία οι πρώτοι μεταλλικοί συρμοί των ΗΣΑΠ (5ης παραλαβής, κατασκευής "SIEMENS"/ "MAN").

- Κατασκευάζονται 5 παραλλαγές χάραξης στη γραμμή Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης.
- Αποσύρονται από την ενεργό δράση οι πρώτες αυτοκινητάμαξες "FIAT" (παλαιού τύπου), κανονικής γραμμής, κατασκευής 1950.
- Δίδεται στην κυκλοφορία το τμήμα της νέας διπλής γραμμής Λεπτοκαρυά-Κατερίνη.

2



Φωτ.: Νίκος Καντιπας

Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Σπύρος Φασούλας

Αντιπρόεδρος: Δημήτρης Καρατόλος

Γενικός Γραμματέας: Πέτρος Ράλλης

Ταμίας: Δημήτρης Κουτελιδης

Μέλος: Ιωάννης Μεταξάς

- Κοπή της πίτας στην Χαλκίδα με την ALCO A302 και τα οχήματα της CIWL.

- 3ήμερες εκδηλώσεις (7-9/6/96), με πρωτοβουλία της Σχολής "Ι.Μ. Παναγιωτοπούλου", με θέμα την γραμμή του Λαυρίου.

- Συμμετοχή του ΣΦΣ σε ειδική ημερίδα του ΟΣΕ στην Λαμία (8/6/96), με θέμα "Ευρωπαϊκοί Άξονες Ταχείας Κυκλοφορίας" και στις εκδη-

λώσεις για τα 100 χρόνια από τον θάνατο του Χ. Τρικούπη (20-21/12/96).

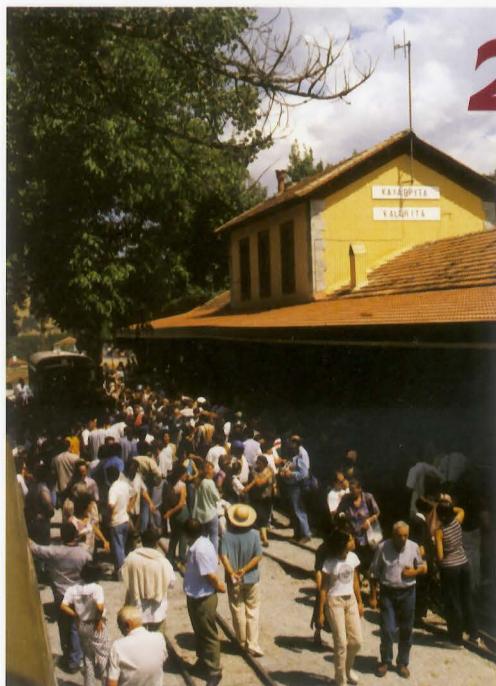
- Μεγάλη έκθεση μοντελισμού στο Σιδηροδρομικό Μουσείο σε μνήμη του αιμνήστου Γ. Βασιλειάδη, που έφυγε τόσο νωρίς από κοντά μας.

1 Συνδιοργάνωση, με τον ΟΣΕ και τον Δήμο Καλαβρύτων, πολλαπλών εκδηλώσεων για τα 100 χρόνια του οδοντωτού (πολιτιστικές εκδηλώσεις με προβολή του Ηχοράματος του Αντ. Φιλιππουπολίτη "Οδοντωτός: το τραινάκι του Βουραϊκού", οργάνωση ημερίδας για την ανάπτυξη του οδοντωτού, όπου μετακαλέσαμε για συμμετοχή τον Πρόεδρο της Achenseebahn, φημισμένου ατμήλατου οδοντωτού από την Αυστρία κλπ).

2 Μέλη του ΣΦΣ (Ντ. Βασιλόπουλος, Ι. Ζαρταλούδης, Φ. Λυκομήτρος, Σπ. Παπανδρεάδης) συμβάλλουν μαζί με τους συνταξιούχους του ΟΣΕ ουσιαστικά στην πλήρη αποκατάσταση της ατμάμαξας ΔΚ 8001 και την πανηγυρική κυκλοφορία της. Έκδοση (26/8/96) ειδικού, επετειακού τεύχους της "Σ", αφιερωμένου εξ ολοκλήρου στον οδοντωτό.

- 3ήμερη εκδρομή του ΣΦΣ στην Αν. Μακεδονία και Θράκη (24-26/3/96) με συμμετοχή στις εορταστικές εκδηλώσεις για τα 100 χρόνια της γραμμής Θεσ/νίκης - Αλεξανδρούπολης και 3ήμερη εκδρομή σε Βόλο και Πήλιο (18-20/10/96).

- Ο ΣΦΣ αποκτά δυο δραιοζίνες του ΟΣΕ, για την γραμμή του Λαυρίου.



3



Φωτ.: Βασίλης Χαυρίτης

1



Φωτ.: Νίκος Καττήρης

2



Φωτ.: Βασίλης Χαυρίτης

- Εγκαθίσταται αμφίδρομη αυτόματη ηλεκτρική σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση στα τμήματα Οινόης-Τιθορέας και Δομοκού-Λάρισας.
- 1 Εγκαινιάζεται η τακτική-περιοδική επαναλειτούργια του ορεινού τμήματος της γραμμής του τραίνου του Πηλίου (Ανω Λεχώνια-Μηλίες). Το γραφικό τραινάκι, ύστερα από 25 χρόνια σιωπής, ανηφορίζει και πάλι τις πλαγιές του Πηλίου, και το σφύριγμα των ατμαμαξών "ΜΗΛΕΑΙ" και "ΙΑΣΩΝ" αντηχεί και πάλι στον Σ.Σ. Μηλεών.
- 2 Εορτάζεται με λαμπρότητα η επέτειος των 100 χρόνων της ιστορικής γραμμής του οδοντωτού σιδηροδρόμου Διακοφτού-Καλαβρύτων, ο οποίος την ίδια χρονιά είχε κηρυχθεί διατηρητέο μνημείο με απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού. Στις σχετικές εκδηλώσεις που συνδιοργανώνουν οι Δήμοι Καλαβρύτων και Διακοφτού, ο ΣΦΣ και ο ΟΣΕ, συμμετέχει και η ατμάμαξα ΔΚ1 (κατασκευής "Cail", 1891 - Paris) που κίνησε τον συρμό των επισήμων μεταξύ Διακοφτού-Καλαβρύτων. Οι εορτασμοί, ολοκληρώθηκαν με ειδική ημερίδα στα Καλάβρυτα.
- Δημοσιοποιείται η αρχική εκδοχή του Επιχειρηματικού Σχεδίου (Business Plan) του ΟΣΕ, που έχει εκπονηθεί από την κοινοπραξία "PlanOSE".
- Ξεκινούν με τον ν.2414/96 και το ΠΔ 324 οι θεσμικές αλλαγές στον ΟΣΕ για σταδιακή εφαρμογή των Κοινοτικών Οδηγιών για την σιδηροδρομική μεταρρύθμιση (εφαρμογή της Οδηγίας 91/440 για διαχωρισμό υποδομής από εκμετάλλευση, μελλοντική δυνατότητα πρόσβασης στην υποδομή και άλλων λειτουργιών κλπ)
- Ανατίθεται στην "AdTranz" το έργο της ηλεκτροκίνησης της γραμμής Πειραιά-Θεσσαλονίκης.
- Εγκαινιάζεται το νέο κτίριο επιβατών του Σ.Σ. Νέας Ορεστιάδας, ενώ υλοποιούνται έργα για νέες βελτιωτικές παραλλαγές στον άξονα Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη.
- Ο μετροπόντικας "Περσεφόνη" (ΤΒΜ2) που διανοίγει την σήραγγα της γραμμής 3 έχοντας ξεκινήσει από τον Σταθμό Κατεχάκη, φτάνει στο Σύνταγμα.
- Ο ΟΣΕ δρομολογεί τουριστικό τράινο στα Στενά του Νέστου.
- Ολοκληρώνεται το μεγάλο έργο της σήραγγας Ενιπέα και η διπλή γραμμή Ορφανών-Δοξαρά.
- 3 Εκτελείται το τελευταίο τακτικό δρομολόγιο στη γραμμή Καβασιλών-Κυλλήνης. Η γραμμή τίθεται υπό αναστολή κυκλοφορίας (με εξαίρεση ένα εκδρομικό δρομολόγιο που διεξήχθη το 1997).

# 1997

ΣΦΣ  
1983-2008

Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Δημήτρης Καρατόλος

Αντιπρόεδρος: Σπύρος Παπανδρεάδης

Γενικός Γραμματέας: Πέτρος Ράλλης

Ταμίας: Παναγιώτης Κακαβάς

Μέλος: Παναγιώτης Καραμάνης

**1** Κοπή της πίτας στους Μύλους, από κοινού με τον ΣΦΣ Μεσσηνίας(8/2/97).

- Συμμετοχή του ΣΦΣ σε ημερίδα στην Καρδίτσα για το μέλλον του σιδηροδρόμου στην Θεσσαλία (25/1/97), σε ημερίδα στην Καλαμάτα (15/3/97), σε ημερίδα του ΟΣΕ στην Αθήνα με θέμα τον Προαστιακό (31/5/97) και σε ημερίδα για τον Λαυρεωτικό (13/12/97).

**2** Πρωτομαγιά του '97 γίνονται τα επίσημα

εγκαίνια του μουσειακού τράινου - δρεζινοσυρμού που επαναλειτούργησαν μέλη του ΣΦΣ στη γραμμή Λαυρίου μαζί με το Δήμο Καλυβίων.

- Συνδιοργάνωση, με τον ΣΕΣ, μεγάλου διεθνούς συνεδρίου στον Βόλο (15-16/5/97), με θέμα "Σιδηροδρομικές Μεταφορές το 2000" και συνδιοργάνωση, με τον Δήμο Αθηναίων, ανοικτής συζήτησης για την επαναλειτουργία του τραμ (14/10/97).

- Συμμετοχή του ΣΦΣ, με δικό του περίπτερο, στο Φεστιβάλ νεολαίας του ΣΥΝ (28/9/97).

**3** Κυκλοφορεί, από τις εκδόσεις "Μίλητος", το λεύκωμα "Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι". Είναι συλλογικό έργο 6 μελών του ΣΦΣ (Αντ.

Φιλιππουπολίτης, Ι. Ζαρταλούδης, Δ. Κουτελίδης, Δ. Καρατόλος, Γ. Νάθενας, Σπ. Φασούλας ) και, ουσιαστικά, πρόκειται για το πρώτο στην Ελλάδα βιβλίο- λεύκωμα όπου, σε 308 έγχρωμες σελίδες, καταγράφεται συνοπτικά η πλήρης ιστορία των σιδηροδρόμων και τροχιοδρόμων της χώρας μας.

- 3ήμερη εκδρομή του ΣΦΣ σε Φλώρινα και Έδεσσα (13-16/5/97).

- Συμμετοχή από κοινού με το Δήμο Καλυβίων στη Διεθνή Εκθεση Θεσσαλονίκης σε περίπτερο με θέμα "Σιδηρόδρομος Αθηνών-Λαυρίου" και στην ημερίδα της Εταιρείας Μελετών Λαυρεωτικής με θέμα την επαναλειτουργία της γραμμής Λαυρίου.





# ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ 1997

1983-2008

- Εγκαθίσταται σύστημα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στις γραμμές Πλατύ-ΤΧ1 και ΤΧ1-Προμαχώνας.
  - Δρομολογείται η υπερταχεία "ΕΡΜΗΣ EXPRESS" Αθηνών-Θεσσαλονίκης, άνευ ενδιάμεσων σταθμεύσεων ("hop stop"), με χρόνο διαδρομής 5 ώρες και 45 λεπτά. Στο δρομολόγιο αυτό καθιερώθηκε και η καινοτομία παροχής γεύματος, με τιμή ενσωματωμένη στο εισιτήριο του τρένου, όπως γίνεται στα αεροπλάνα.
  - Ολοκληρώνεται η ανακατασκευή των κτιρίων επιβατών των Σ.Σ. Αγριάς, Άνω Λεωνίων, Άνω Γατζέας και Μηλεών, με πιστή αναπαράσταση (ρέπλικα) της αρχικής αρχιτεκτονικής τους που είχε αρχικά σχεδιάσει ο Evaristo De Chirico και οι συνεργάτες του.
  - Ανακατασκευάζονται και εκσυγχρονίζονται οι Σ.Σ. Λάρισας, Πλατέος και Σίνδου, ενώ κατασκευάζεται νέος επιβατικός Σ.Σ. Παλαιοφαρασάλου.
  - Κατασκευάζεται νέο υπόστεγο μηχανοστασίου στο σιδηροδρομικό συγκρότημα Αλεξανδρούπολης.
- 1 Ο ΟΣΕ παραλαμβάνει από την "SIEMENS" τις πρώτες

ηλεκτράμαξες στην ιστορία των (υπεραστικών) ελληνικών σιδηροδρόμων. Οι "HELLAS SPRINTER" H561-566, μηχανές σχεδιασμένες κατά το πρότυπο των γνωστών ηλεκτράμαξών "EURO SPRINTER" αρχίζουν να φθάνουν στην Θεσσαλονίκη από τον Νοέμβριο, εισάγοντας τον ΟΣΕ σε μια νέα εποχή.

- Κατασκευάζονται νέες παραλλαγές χαράξεως στη γραμμή Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης, παραδίδεται στην κυκλοφορία η νέα διπλή γραμμή στο τμήμα Αιγίνιο-Πλατύ, ενώ σε πλήρη εξέλιξη βρίσκονται τα έργα των σιδηροδρόμων στα Τέμπη, η ολοκλήρωση των έργων της διπλής γραμμής νοτίως Λεπτοκαρυάς και τα έργα υποδομής για την διαπλάτυνση της μετρικής γραμμής Παλαιοφαρασάλου-Καλαμπάκας.

- Ιδρύεται, ως θυγατρική του ΟΣΕ, η εταιρεία "ΕΡΓΟΣΕ", υπεύθυνη για την διαχείριση των έργων εκσυγχρονισμού που χρηματοδοτούνται από τα Κοινοτικά Ταμεία.

- Υπογράφονται μεταξύ του ΟΣΕ και κοινοπραξιών ελληνικών και ξένων εταιρειών Προγραμματικές Συμφωνίες

για την προμήθεια νέου τροχαίου υλικού που θα περιλαμβάνει μεταξύ άλλων 15 διδύμες ντιζελοκίνητες προαστιακές αυτοκινητάμαξες κανονικής γραμμής, 24 ηλεκτράμαξες, 20 πεντάδυμες αρθρωτές ηλεκτρικές προαστιακές αυτοκινητάμαξες, 185 κλιματιζόμενες επιβατάμαξες κανονικής γραμμής για 200 χλμ/ώρα, 10 ντιζελάμαξες πορείας κανονικής γραμμής, 400 φορτάμαξες κανονικής γραμμής, 200 βυτιοφόρα οχήματα κανονικής γραμμής, 29 αυτοκινητάμαξες τύπου Railbus κανονικής και μετρικής γραμμής, 8 δώροφα κλειστά αυτοκινητοφόρα οχήματα, 31 υβριδικά οχήματα σιδηροτροχιάς / οδού, ανακατασκευή 107 επιβαταμαξών κανονικής γραμμής κλπ.

2 Η "Αττικό Μετρό ΑΕ" παραλαμβάνει 4 υπηρεσιακές ηλεκτροντιζελάμαξες ("μηχανάμαξες"), ενώ ο πρώτος μετροπόντικας (TBM1 ή "Ιάσων") που διανοίγει τη σήραγγα της γραμμής 2 φτάνει στο Σύνταγμα.

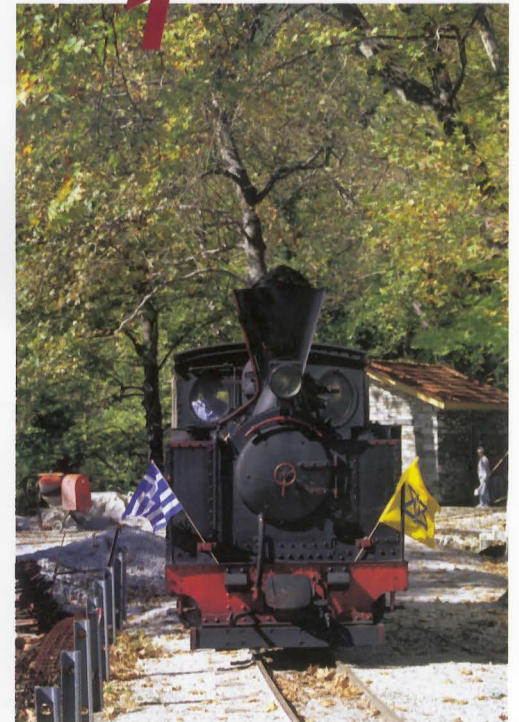
3 Αποσύρονται της κυκλοφορίας οι περίφημες ντιζελάμαξες ALCO σειράς A301 ("World Locomotives" ή "πούλιμαν"). Διατηρείται, για μουσειακή χρήση, μονάχα η A302.



Φωτ.: Αρτέμις Κλώνος

Φωτ.: Βασίλης Χοριανής

Φωτ.: Αρτέμις Κλώνος



Διοικητικό Συμβούλιο:  
 Πρόεδρος: Βασίλης Γκολφινόπουλος  
 Αντιπρόεδρος: Γιάννης Τσακλάνος  
 Γενικός Γραμματέας: Ματθαίος Δημητρίου  
 Ταμίας: Θεοχάρης Αποστολάτος  
 Μέλος: Παναγιώτης Καραμάνης

- Κοπή της πίτας στα Καλύβια (15/2/98).
- Συμμετοχή του ΣΦΣ σε ημερίδες για το μέλλον του δικτύου της Πελοποννήσου στην Τρίπολη (12/3/98) και στην Πάτρα (28/3/98), στο συνέδριο του ΣΕΣ στην Αθήνα (15-16/6/98) και σε ημερίδα του ΤΕΕ Θεσσαλίας στον Βόλο, με θέμα το μέλλον του σιδηροδρόμου στην Θεσσαλία (10/7/98).

- Συνεχίζονται με εντατικούς ρυθμούς τα έργα αποκατάστασης τμήματος της γραμμής του Λαυρεωτικού από ομάδα μελών του ΣΦΣ. Εγκατάσταση νέου εργοταξίου στην Κερατέα και απόκτηση, από τον ΣΦΣ, 3 οχημάτων των ΣΠΑΠ / ΣΒΔΕ, για τις ανάγκες του συγκεκριμένου προγράμματος.
- 2ημερη εκδρομή του ΣΦΣ σε Βόλο και Πήλιο (24-25/10/98).
- Οργάνωση Συνέντευξης Τύπου (19-5-98) από τον ΣΦΣ με θέμα "Το μέλλον των Ελληνικών Σιδηροδρόμων. Θέσεις και Προτάσεις του ΣΦΣ στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΟΣΕ και τις Κυβερνητικές Αποφάσεις", με μεγάλη δημοσιότητα,

όπου αντικρούστηκαν τεκμηριωμένα οι προτάσεις του Business Plan του ΟΣΕ για συρρικνωση του δικτύου.

- Εισήγηση του Συλλόγου μας σε ημερίδα του ΟΣΕ στην Καρδίτσα σχετικά με το μέλλον του σιδηροδρόμου Θεσσαλίας και Δ. Ελλάδος.
- Συμμετοχή μας στην ημερίδα για το μέλλον του Πελοποννησιακού, που οργάνωσε ο ΟΣΕ στην Καλαμάτα
- Εκπροσώπησή μας στη συνάντηση νομαρχών και εκπροσώπων της ΤΑ Πελοποννήσου με τη διοίκηση του ΟΣΕ, με θέμα: "Εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου".



Φωτ.: Αρτέμις Κλώνας



Φωτ.: Αρτέμις Κλώνας



Φωτ.: Πηλο Κατήρης

**1** Παραλαμβάνονται από τον ΟΣΕ οι νέες ντηζελάμαξες πορείας, κανονικής γραμμής, σειράς A 471, κατασκευής "AdTranz".

- Ολοκληρώνεται, στο μηχανουργείο "ΗΦΑΙΣΤΟΣ" της Θεσσαλονίκης, η ανακατασκευή των ατμαμαξών Λβ 962 και Λβ 964, που ξεκινούν δοκιμαστικές διαδρομές προς Ειδομένη και Δράμα.

- Μετά από 114 χρόνια συνεχούς λειτουργίας και προσφοράς, σταματά οριστικά η εκμετάλλευση της μετρικής γραμμής των ιστορικών "Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας" (Βόλου-Καλαμπάκας), προκειμένου να επιταχυνθούν οι εργασίες κατασκευής της νέας κανονικής γραμμής Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας.

- Αντίστοιχα, μετά από 115 χρόνια λειτουργίας, αναστέλλεται η κυκλοφορία και τα δρομολόγια της γραμμής Πύργου-Κατακόλου, λόγω επικινδυνότητας της γραμμής, που όμως οφειλόταν σε έλλειψη συντήρησης και ενδιαφέροντος.

- Παραλαμβάνονται στο αμαξοστάσιο Σεπολίων οι πρώτοι συρμοί του νέου μετρό της Αθήνας, κατασκευής "AdTranz" / "SIEMENS".

- Με αφορμή την επέτειο για τα 125 χρόνια σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης-Σκοπίων έγινε μια πολιτικο - επιχειρηματική εξόρμηση φιλίας προς την Π.Γ.Δ.Μ., με δρομολόγηση ενός συρμού Intercity του ΟΣΕ μεταξύ Θεσσαλονίκης-Σκοπίων. Το έκτακτο αυτό δρομολόγιο ονομάστηκε "Ζορμπάς".

-Αποσύρονται από την κυκλοφορία οι αυτο-

κινητάμαξες "FIAT" νέου τύπου (του 1958), εκτός από την AA32 που παρέμεινε για μουσειακή χρήση. Αποσύρονται επίσης οι αυτοκινητάμαξες "FERROSTAAL" (που όταν πρωτοήρθαν το 1962/3, εγκαινίασαν τα πρώτα δρομολόγια υπερταχείων αμαξοστοιχιών Αθήνας-Θεσσαλονίκης σε χρόνο κάτω των 7 ωρών), καθώς και οι ντηζελάμαξες κανονικής γραμμής "ALCO" (σειρά A 321), "Electroputere Craiova" (σειρά A. 551), "Alsthom" (σειρά A 351) και "Krauss Maffei" (σειρά A 411). Τέλος, "αποστρατεύονται"

και οι θρυλικές επιβατάμαξες της τέως Διεθνούς Εταιρείας Κλιναμαξών (CIWL), που συνέδεσε το όνομά της με το φημισμένο "Σεμπλόν Οριάν Εξπρές". Επρόκειτο για τα τελευταία οχήματα αυτής της οικογενείας που ο ΟΣΕ χρησιμοποιούσε σε τακτική κυκλοφορία με τις αμαξοστοιχίες 500/501.

**2** Καταργείται η θέρμανση ατμού στις επιβατικές αμαξοστοιχίες του ΟΣΕ και καθιερώνεται πλέον η ηλεκτρική θέρμανση.

**3** Ηλεκτράμαξα των CFR εκτελεί δοκιμές στη γραμμή Θεσσαλονίκη-Ειδομένη.

1



Διοικητικό Συμβούλιο:  
 Πρόεδρος: Σπύρος Φασούλας  
 Αντιπρόεδρος: Δημήτρης Κουτελιδής  
 Γενικός Γραμματέας: Πέτρος Ράλλης  
 Ταμίας: Θέμης Ζαχαρίου  
 Μέλος: Φώτης Λυκομήτρος

- Κοπή της πίτας στο Λουτράκι (31/1/99).  
 Εγκαινιάζεται η ιστοσελίδα του ΣΦΣ, με πλήθος σχετικών πληροφοριών για τις δραστηριότητες του συλλόγου, τους Ελληνικούς σιδηροδρόμους κ.α.

- Συμμετοχή του ΣΦΣ σε ημερίδα της ANE Δ. Αθηναίων με θέμα "Πόλεις χωρίς ΙΧ" (5/2/99), σε εκδήλωση στην Πάτρα (13/3/99) και στο Πέραμα για την επαναλειτουργία του τραμ.

3



- Διοργάνωση, στον χώρο του Σιδηροδρομικού Μουσείου, 3 εκθέσεων ζωγραφικής (8/3-21/4/99).

1 Συνδιοργάνωση, με τον σύλλογο συν/χων ΗΣΑΠ, εορταστικών εκδηλώσεων για τα 95 χρόνια της ηλεκτροκίνησης στην Αθήνα.

2 Συνδιοργάνωση, με τον Δήμο Τρίπολης, το τοπικό ΤΕΕ τους ΣΦΣ Μεσσηνίας και Αρκαδίας κ.α., διημερίδας στην Τρίπολη με θέμα το μέλλον του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο (16-17/10/99).  
 Συνδιοργάνωση, με τον ΟΣΕ και τον ΣΕΣ, επιστημονικής ημερίδας στην Αθήνα, με θέμα "Σύγχρονες Σιδηροδρομικές Μεταφορές: Συνεργασία Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα" (5/11/99).

2



3 Διοργάνωση ειδικής εκδήλωσης για τα 20 χρόνια από την ίδρυση του Σιδηροδρομικού Μουσείου.

- Συμμετοχή αντιπροσωπείας του ΣΦΣ στο Παγκόσμιο Συνέδριο "ECOVAPOR XXI" για τους ατμήλατους και τουριστικούς σιδηροδρόμους, που έγινε στην Κούβα (θέρος 1999).

- 3ήμερη εκδρομή του ΣΦΣ στην Κατερίνη (19-21/3/99), πρωτομαγιάτικη εκδρομή στον Γοργοπόταμο και 3ήμερη εκδρομή στην Αλεξ/πολη και στο Δέλτα Έβρου (29-31/5/99).

# ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ 1999

1983-2008

**1** Εγκαινιάζεται η ηλεκτροκίνηση στη γραμμή Θεσσαλονίκης-Ειδομένης.

- Ξεκινούν τα έργα εκσυγχρονισμού των ΗΣΑΠ (νέο σύστημα σηματοδότησης και ασφαλείας με ATP, αναβάθμιση σταθμών κλπ).
- Έναρξη δοκιμών των συρμών του μετρό και ολοκλήρωση των έργων επιδομής.

**2** Στα πλαίσια ανταπόδοσης επίσκεψης φιλίας των Τουρκικών Σιδηροδρόμων (TCDD) στην Ελλάδα με το "Τραίνο της Φιλίας", η Διοίκηση του ΟΣΕ οργανώνει έκτακτο δρομολόγιο φιλίας στην Κωνσταντινούπολη, με αυτοκινητάμαξα τύπου Intercity.

- Εντάσσονται στο Γ'ΚΠΣ έργα εκσυγχρονισμού του δικτύου του ΟΣΕ συνολικού (προϋπολογιζόμενου) ύψους 1 τρις. δρχ. Στο πρόγραμμα αυτό, συμπεριλαμβάνονται για πρώτη φορά και τα έργα για τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο της Αθήνας.

**3** Έρχεται, από το τοπικό γερμανικό δίκτυο HLB, για δοκιμές στο δίκτυο του ΟΣΕ μία αυτοκινητάμαξα τύπου Railbus ίδιας μάρκας με την υπό προμήθεια από τον ΟΣΕ (GTW 2/6).

- Ξεκινούν πρόδρομες εργασίες για το μετρό Θεσσαλονίκης.



1



## Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Σπύρος Φασούλας

Αντιπρόεδρος: Πέτρος Ράλλης

Γενικός Γραμματέας: Θέμης Ζαχαρίου

Ταμίας: Ανδρέας Καπακλής

Μέλος: Φώτης Λυκομήτρος

- Κοπή της πίτας στο Ναύπλιο (13/2/00).
- Συμμετοχή εκπροσώπων του ΣΦΣ στο επίσημο έκτακτο δρομολόγιο IC του ΟΣΕ στην Κωνσταντινούπολη (21-22/1/00).
- Συμμετοχή του ΣΦΣ σε επίσημη εκδήλωση του ΟΣΕ στον Βόλο για τις νέες νηζελάμαξες του Πηλίου (26/2/00) και στα επίσημα εγκαίνια της πλήρως ανακαινισμένης γραμμής Παλαιοφαρσάλου-Καρδίτσας (4/3/00).
- Διοργάνωση, στον χώρο του Σιδηροδρομικού Μουσείου, τιμητικής εκδήλωσης για τον Στέλιο Μαυρομάτη τον "ζωγράφο των τραινών" (3/6/00) και έκθεσης σιδηροδρομικής φωτογραφίας των μελών μας (23/9/00), σε μνήμη του αείμνηστου Δ. Κουτελιδή που έφυγε τόσο πρόωρα από κοντά μας.
- Συμμετοχή του ΣΦΣ σε εκδήλωση του Δήμου Χαλκιδέων για τον σιδηρόδρομο (23/6/00) και σε ημερίδα του Δήμου Διακοφτού για τα έργα κατασκευής της νέας κανονικής γραμμής στην περιοχή (29/11/00).
- Μέλη του ΣΦΣ ξαναβάφουν την μουσειακή ALCO A302 στο αρχικό (μπλε) χρώμα της.
- 3ήμερες εκδρομές του ΣΦΣ σε Θεσσαλονίκη και Ειδομένη (14-16/4/00) και σε Δράμα, Ξάνθη, Αλεξανδρούπολη, με την ατμάμαξα Λβ964 (17-19/5/00). 2ήμερη εκδρομή στην Ολυμπία (4-5/11/00).



**1** Εγκαινιάζεται το νέο μετρό της Αθήνας. Σε πρώτη φάση λειτουργούν τα τμήματα Σύνταγμα-Εθνική Άμυνα και Σύνταγμα-Σεπόλια (θέση σε εμπορική λειτουργία 14 σταθμών).

- Εγκαινιάζεται η λειτουργία των 2 ντηζελαμαζών στη γραμμή Πηλίου. Στο εξής οι ατμάμαξες θα χρησιμοποιούνται μόνον εκτάκτως και κατόπιν σχετικού αιτήματος όσων ενδιαφέρονται να τις μισθώσουν.

- Εγκαινιάζεται η νέα κανονική γραμμή στο τμήμα Παλαιοφάρσαλος-Καρδίτσα. και δρομολογείται αμαξοστοιχία Intercity από Αθήνα απ'ευθείας για Δ. Θεσσαλία.

- Σε κοινή συνεδρίαση της Επιτροπής Μεγάλων Έργων και της Διυπουργικής Επιτροπής, αποφασίζεται, ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, η δημιουργία ενός νέου δικτύου σύγχρονου τραμ για την Αθήνα (περί τα 22 χλμ), η έναρξη υλοποίησης του Νέου Προαστιακού Σιδηροδρόμου της Αθήνας με κατασκευή κατά προτεραιότητα του κλάδου ΣΚΑ-Αεροδρόμιο "Ελ. Βενιζέλος" και τέλος η άμεση επέκταση του μετρό μέχρι Περιστέρι, Άγιο Δημήτριο, Δουκίσσης Πλακεντίας (Σταυρό) από όπου θα συνδέεται με την γραμμή του Προαστιακού προς το Αεροδρόμιο.

- Το μετρό εγκαινιάζει την εμπορική λειτουργία του μέχρι τη Δάφνη.

**2** Ολοκληρώνονται τα έργα ανάπλασης του σταθμού ΗΣΑΠ Πειραιά.

Ο ΟΣΕ εισάγει καινοτομίες στις προσφορές του προς το επιβατικό κοινό, όπως δυνατότητα προμήθειας εισιτηρίου IC με τηλεφωνική κλήση μέσω courier, δυνατότητα πληρωμής εισιτηρίου μέσω πιστωτικής κάρτας στους μεγάλους σταθμούς του δικτύου κλπ).

- Παραδίδεται στην κυκλοφορία η νέα διπλή γραμμή Κατερίνης-Αιγινίου.

- Μετά την διακοπή τους, αποφασίζεται η συνέχιση των εργασιών στη γραμμή Κρουονερίου-Αγρινίου (τ. ΣΒΔΕ) με προοπτική επαναλειτουργίας της.

- Εντάσσονται για χρηματοδότηση στα ΠΕΠ διάφορα έργα τοπικών βελτιώσεων των περιφερειακών δικτύων Πελοποννήσου και Μακεδονίας-Θράκης.

- Αποφασίζεται οριστικά η στρώση διπλής κανονικής γραμμής στην νέα υπό κατασκευή Σιδηροδρομική Γραμμή Υψηλών Ταχυτήτων (ΣΓΥΤ) Αθηνών-Κορίνθου.

- Ξεκινά, μεγάλο πρόγραμμα εγκατάστασης Αυτόματων Συστημάτων Ασφαλείας Ισόπεδων Διαβάσεων (ΑΣΙΔ) σε περίπου 450 ισόπεδες διαβάσεις του δικτύου.

- Ιδρύεται, ως θυγατρική του ΟΣΕ, η εταιρεία "ΓΑΙΑ-ΟΣΕ", με αρμοδιότητα



Φωτ.: Αρτεμης Κλώνος

την αξιοποίηση της μεγάλης ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ.

- Αρχίζει η παραλαβή των νέων βυτιοφόρων οχημάτων του ΟΣΕ από το εργοστάσιο της εταιρείας "Κιολείδης Α.Ε." στο Βόλο.

- Ολοκληρώνεται στο ΚΕΠ, η πιλοτική ανακατασκευή της ντηζελάμαξας A 461 ("MLW"). Μετά την ανακατασκευή η μηχανή εξωτερικά θυμίζει τις ντηζελάμαξες "MLW" της σειράς A 501. Σταδιακά όλες οι μηχανές της σειράς A 451 θα υποστούν ανάλογη ανακατασκευή.

- Παραδίδονται στον ΗΣΑΠ οι πρώτοι εξάδικοι συρμοί (11ης παραλαβής), κατασκευασμένοι στα "Ελληνικά Ναυπηγεία", σε συνεργασία με την "AdTranz" και την "SIEMENS".



Φωτ.: Νίκος Καπληρής

Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Πέτρος Ράλλης

Αντιπρόεδρος: Σπύρος Κωνσταντόπουλος

Γενικός Γραμματέας: Θέμης Ζαχαρίου

Ταμίας: Ανδρέας Καπακλής

Μέλος: Γιώργος Χανδρινός

- Κοπή της πίτας στην Χαλκίδα (4/2/01).

- Συμμετοχή αντιπροσωπείας του ΣΦΣ στα επίσημα εγκαίνια της γραμμής Παλαιο-

φαρσάλου -Καλαμπάκας (27/1/01).

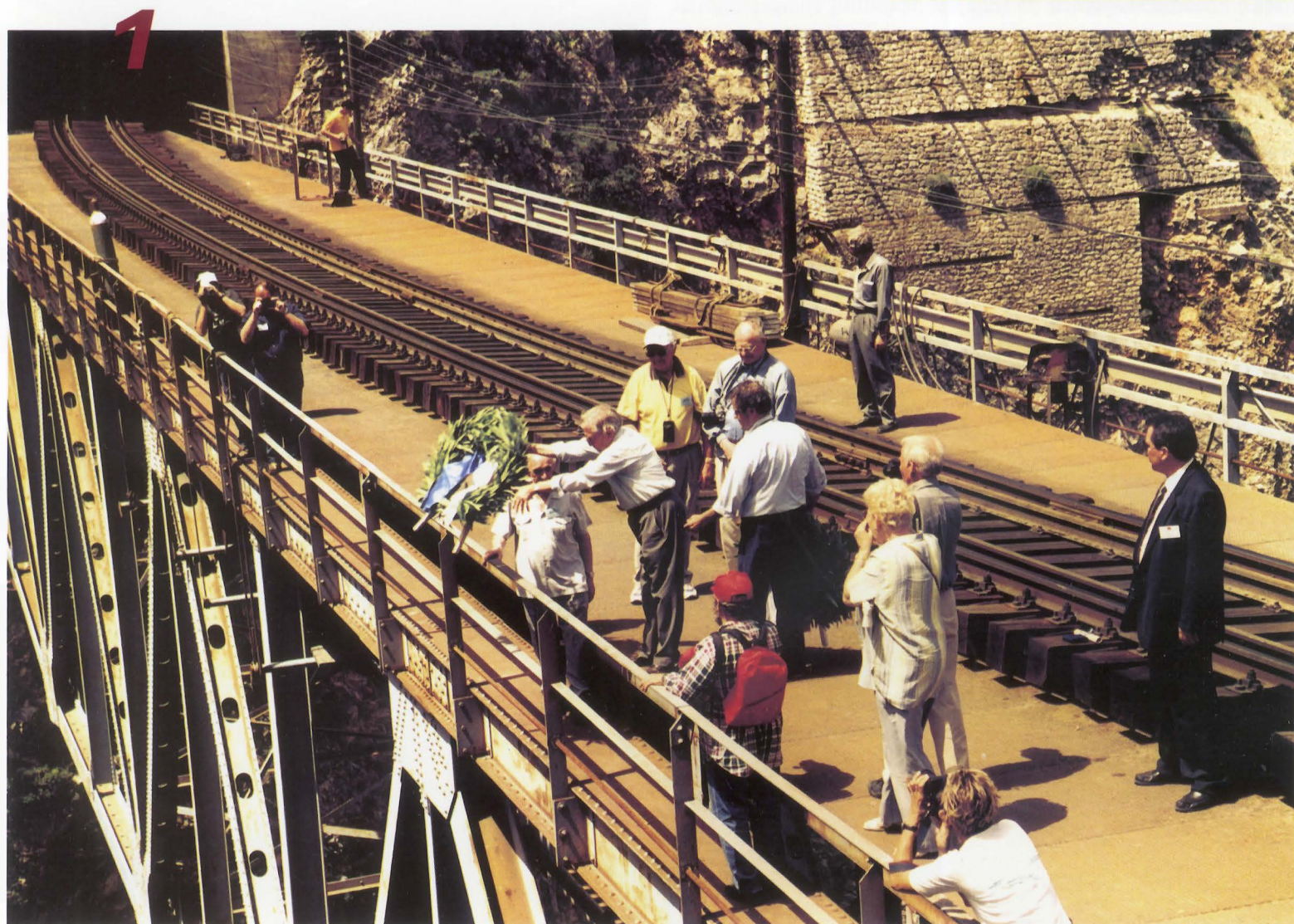
- Συμμετοχή του ΣΦΣ σε ειδική εκδήλωση στον Σ.Σ. Κορίνθου (11/3/01), στην έκθεση "Festirail 2001", στην Λίλλη της Γαλλίας (28-29/4/01) και σε ειδική εκδήλωση για το τραμ στο Δημαρχείο Βούλας (19/9/01).

1 - Διοργάνωση ειδικής τιμητικής εκδήλωσης για την επέτειο της ανατίναξης της γέφυρας Ασωπού. Απονομή αναμνηστικών σε πρωτα-

γωνιστές του επεισοδίου. (18/5/01).

- Συνδιοργάνωση, με τον ΟΑΣΑ, εορταστικής εκδήλωσης, στο Σιδηροδρομικό Μουσείο, με θέμα "120 χρόνια αστικών συγκοινωνιών στην Αθήνα"(20/6/01).

- 3ήμερη εκδρομή του ΣΦΣ στην Καλαμπάκα (2-4/6/01) και 2ήμερες εκδρομές στην Καλαμάτα (22-23/9/01) και σε Κοζάνη-Φλώρινα-Πρέσπες (17-18/11/01).





# ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ 2001

1983-2008

**1** Με τα νέα δρομολόγια, οι αμαξοστοιχίες Intercity Express Αθηνών-Θεσσαλονίκης, διανύουν πλέον την διαδρομή αυτή σε δρομολογιακό χρόνο 5 ωρών και 30 λεπτών.

-Καθιερώνεται προαστιακή σιδηροδρομική εξυπηρέτηση μεταξύ Έδεσσας-Θεσσαλονίκης, με πύκνωση και συντόμευση των δρομολογίων.

- Υπογράφεται σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της κοινοπραξίας "TERNA"/ "IMPREGILO" για την κατασκευή του νέου τραμ της Αθήνας.

**2** Η ντηζελάμαξα "MLW" A 504 που τον προηγούμενο χρόνο είχε μεταβεί στις ΗΠΑ (Ιλλινόις) για πλήρη ανακατασκευή στις εγκαταστάσεις της ιστορικής "ALCO" (νυν

"NREC"), επιστρέφει στο ελληνικό δίκτυο πλήρως ανακαινισμένη. Ακολουθεί η ανακατασκευή και των υπόλοιπων 7 μηχανών σειράς A 501 στο ΚΕΠ, με οδηγό την αμερικάνικη τεχνολογία της "NREC" και επίβλεψη από τεχνικούς της.

- Ολοκληρώνονται τα έργα ανάπλασης του σταθμού Αγίου Ελευθερίου των ΗΣΑΠ.

**3** Εγκαινιάζεται το τμήμα Καρδίτσας-Τρικάλων-Καλαμπάκας της νέας κανονικής γραμμής Παλιοφαρσάλου-Καλαμπάκας, που αντικατέστησε την μετρική γραμμή των υπεραιωνόβιων "Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας".

- Ιδρύεται η εταιρεία "ΤΡΑΜ ΑΕ", ως θυγατρική της "Αττικό Μετρό ΑΕ", για να αναλάβει την περαιτέρω μελέτη, επίβλεψη και

διοίκηση των έργων σύγχρονου τροχιοδρόμου στην περιοχή Αθηνών και την λειτουργία και εκμετάλλευση του νέου δικτύου τραμ της Αθήνας.

- Ξεκινά η κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης Θριασίου Πεδίου-Λιμένα Ικονίου/Κερατσινίου/Περάματος, που θα περάσει από τις δυτικές πλαγιές του Ποικίλου όρους και του όρους Αιγάλεω. Το έργο αυτό θεωρείται καθοριστικής σημασίας για τις συνδυασμένες μεταφορές πλοίου-σιδηροδρόμου και την αναβάθμιση της σημασίας του λιμένος Ικονίου (ΟΛΠ) και του συναφούς Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ).



1



Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Πέτρος Ράλλης

Αντιπρόεδρος: Σπύρος Κωνσταντόπουλος

Γενικός Γραμματέας: Θέμης Ζαχαρίου

Ταμίας: Γρηγόρης Καραθανάσης

Μέλος: Γιώργος Χανδρινός

- Κοπή της πίτας στο Ναύπλιο (10/2/02).

- Συμμετοχή του ΣΦΣ σε ειδικές εκδηλώσεις για το τραμ, στον Δήμο Π.Φαλήρου (4/2/02) και στην Ν. Σμύρνη, σε ημερίδα της ΤΕΔΚ Αρκαδίας στην Τρίπολη με θέμα τον εκσυγχρονισμό του δικτύου στην Πελοπόννησο 927/6/020 και σε ημερίδα του ΟΣΕ στην Ολυμπία 914/9/02).

- Συμμετοχή του ΣΦΣ, με δικό του περίπτερο, στην γιορτή Περιβάλλοντος στο Ζάππειο (5-9/6/02) και στο Φεστιβάλ της νεολαίας του ΠΑΣΟΚ (26-30/6/02).

1 Εγκαίνια της γέφυρας Πέτα, στην γραμμή του Λαυρεωτικού (19/05/02), που ανακατασκευάστηκε από ομάδα μελών του ΣΦΣ.

- Επίσημη πρόσκληση στον ΣΦΣ να συμμετέχει στις εργασίες της Επιτροπής Παρακολούθησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος "Σιδηρόδρομοι-Αεροδρόμια-Αστικές Συγκοινωνίες", των Υπουργείων Οικονομικών και Μεταφορών.

2 3ήμερες εκδρομές του ΣΦΣ στην Δράμα (21-24/1/02) και στο Βόλο-Πήλιο (26-28/10/02) και ημερήσια εκδρομή στο Αίγιο, με την A/A De Dietrich (7/4/02).

2



**1** Αποσύρονται από την κυκλοφορία οι ιστορικοί μεταλλικοί συρμοί των ΗΣΑΠ (6ης και 7ης παραλαβής), ύστερα από ανελλιπή υπηρεσία 44 ετών.

- Υπογράφεται σύμβαση μεταξύ της "Αττικό Μετρό ΑΕ" και της κοινοπραξίας "HANWA-ROTEM" / "MITSUBISHI" για την προμήθεια 21 νέων συρμών, εκ των οποίων οι 7 θα είναι διρρευματικοί (750 VDC και 25KVAC) με διπλή ρευματοληψία (από τρίτη ρευματοφόρο τροχιά και από εναέρια γραμμή επαφής). Μία από τις καινοτομίες των νέων 21 συρμών (που λόγω προέλευσης επεκράτησε να αποκαλούνται "τα κορεάτικα" τραίνα) είναι η αρθρωτή αρχιτεκτονική τους, με διαδρόμους ενδοεπικοινωνίας ("φυσούνες") μεταξύ όλων των οχημάτων.

- Θεσπίζονται τα 160 χλμ/ώρα ως ανώτερη επιτρεπόμενη ταχύτητα στα υπό λειτουργία τμήματα διπλής γραμμής της ΣΓΥΤ Αθηνών-Θεσσαλονίκης. Κατόπιν αυτού τα δρομολόγια των υπερταχειών αμαξοστοιχιών IC Αθηνών-Θεσσαλονίκης περιορίζουν το χρόνο διαδρομής τους σε 5 ώρες και 14 λεπτά, ενώ στη διαδρομή Αθήνα-Αλεξανδρούπολη σε 10 ώρες και 53 λεπτά.

**2** Επαναρχίζει η σιδηροδρομική συγκοινωνία προς Αρχαία Ολυμπία, που είχε διακοπεί για αρκετό χρονικό διάστημα, λόγω έργων ανακαίνισης της γραμμής.

- Παραλαμβάνονται τα νέα κλειστά διδύκωπα αυτοκινητοφόρα βαγόνια του ΟΣΕ από το εργοστάσιο "Κιολεΐδης Α.Ε.", στο Βόλο.

- Ξεκινά η στρώση σταθερής επιδομής τύπου Rheda σε μήκος 7 χλμ περίπου της νέας ΣΓΥΤ Αθηνών-Θεσσαλονίκης, στο τμήμα των σπράγγων των Τεμπών (τμήμα μεταξύ Σ.Σ. Ευαγγελισμού- Σ.Σ. Ραψάνης). Είναι η πρώτη φορά που ο ΟΣΕ εφαρμόζει την συγκεκριμένη τεχνική (είχαν προηγηθεί τα έργα του μετρό).

**3** Ξεκινούν με ταχύ ρυθμό οι εργασίες κατασκευής του νέου τραμ της Αθήνα: 42 χρόνια μετά την κατάργηση του τελευταίου τραμ στην Αθήνα, ξαναστρώνεται γραμμή τραμ, με πρώτο πιλοτικό τμήμα στις λεωφόρους Β. Όλγας και Αρδηττού.

- Διακόπτεται η λειτουργία της γραμμής Έδεσσα-Αμύνταιο-Κοζάνη, προκειμένου να ξεκινήσουν οι εργασίες ανακαίνισης, ενώ στο τμήμα Αμύνταιο-Φλώρινα είχε διακοπεί από τον προηγούμενο χρόνο για τον ίδιο λόγο.

**3**



Φωτ.: Νίκος Κωνσταντίνου

**1**



Φωτ.: Σπύρος Νικολόπουλος

**2**



Φωτ.: Βασίλης Καρπίτης



1



Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Πέτρος Ράλλης

Αντιπρόεδρος: Γιώργος Χανδρινός

Γενικός Γραμματέας: Θέμης Ζαχαρίου

Ταμίας: Αποστόλης Λαμπρόπουλος

Μέλος: Βασίλης Μουστάκης

1 Κοπή της πίτας στον Γοργοπόταμο (9/2/03).

- Ιδρύεται μη κερδοσκοπική εταιρεία με τίτλο "Εταιρεία Μουσειακών Σιδηροδρόμων" (ΕΜΟΣ). Στην ΕΜΟΣ συμμετέχει και ο ΣΦΣ, στόχος δε της είναι η προώθηση, ανάπτυξη και λειτουργία μουσειακών σιδηροδρόμων στην Ελλάδα.

- Συμμετοχή του ΣΦΣ σε εκδήλωση του τμήματος Οικολογίας του ΣΥΝ, στην Αθήνα για το τραμ (10/2/03), σε εκδήλωση του Κέντρου Σοσιαλιστικών Μελετών για τις συγκοινωνίες στην Ελλάδα και σε διεθνές συνέδριο του Παν/μίου Πατρών και του ΣΕΣ για το σύγχρονο τραμ (19-20/3/03).

- Μεγάλη εορταστική εκδήλωση για τα 20 χρόνια του ΣΦΣ, στο Σιδηροδρομικό Μουσείο (1/7/03), με την παρουσία του Υπ. Μεταφορών, του προέδρου του ΣΥΝ, ανώτατων στελεχών του ΟΣΕ, των ΗΣΑΠ, της Τραμ ΑΕ κ.α. και πολλών φίλων μας.

- Συμμετοχή του ΣΦΣ στους εορτασμούς για τα 100 χρόνια της γραμμής του Πηλίου και της ατμάμαξας ΜΗΛΕΑΙ στον Βόλο (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας στα πλαίσια του Κοινοτικού Προγράμματος CULTURE 2000 - SteamRail.Net Project, 15/11/03). Συνυπογραφή μνημονίου συνεργασίας του ΣΦΣ, του ΣΦΣ Θεσσαλονίκης, της ΕΜΟΣ, και της "Εταιρείας Διατήρησης του Σιδηροδρόμου Πηλίου", με την Ευρωπαϊκή οργάνωση "FEDECRAIL" (Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Μουσειακών και Τουριστικών Σιδηροδρόμων).

- Εκδρομές του ΣΦΣ στην Αρχαία Ολυμπία (12-13/4/03), με την Α/Α De Dietrich, σε Φλώρινα-Μοναστήρι-Οχρίδα (14-16/6/03) και στην Κομοτηνή-Πύθιο (26-28/10/03).

**1** Η Αθήνα υποδέχεται τα πρώτα βαγόνια τραμ του νέου της δικτύου, ακριβώς 63 χρόνια μετά την παραλαβή των τελευταίων οχημάτων του παλαιού της δικτύου, των "κίτρινων τραμ". Κατά σύμπτωση και οι δύο παραλαβές έφεραν την υπογραφή του ίδιου κατασκευαστικού οίκου: τότε "ERNESTO BREDA" / "OM" / "CGE", τώρα ως ενιαία εταιρεία (κατόπιν συγχώνευσης) "ANSALDO-BREDA".

- Παραδίδεται σε εμπορική εκμετάλλευση το τμήμα Σύνταγμα-Μοναστηράκι της γραμμής 3 του μετρό.

- Ανακαινίζεται ο καλωδιοκίνητος σιδηρόδρομος του Λυκαβητιού.

- Αρχίζει η παραλαβή των νέων σύγχρονων επιβαταμαξών του ΟΣΕ, που κατασκευάζονται στα πλαίσια των Προγραμματικών Συμφωνιών του 1997.

- Ολοκληρώνεται η ανάπλαση των σταθμών των ΗΣΑΠ Μοσχάτο, Καλλιθέα, Πετράλωνα, Ομόνοια, Άγιος Νικόλαος, Νέα Ιωνία.

**2** Κατασκευάζεται ο νέος σταθμός του Προαστιακού στο Αεροδρόμιο "Ελ. Βενιζέλος"

**3** Παραλαμβάνονται οι πρώτοι συρμοί κορεατικής κατασκευής ("ROTEM").

- Ο ΟΣΕ υποδέχεται τις πρώτες προαστιακές αυτοκινητάμαξες τύπου Railbus (GTW 2/6) από την ελβετική "STADLER". Οι αυτοκινητάμαξες αυτές, είναι οι πρώτες του δικτύου του ΟΣΕ που διαθέτουν αυτόματη ζεύξη (Schafenberg).

- Ιδρύεται η "ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΑΕ", ως θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, για να προετοιμάσει την λειτουργία και να αναλάβει την εκμετάλλευση του νέου δικτύου του Προαστιακού Σιδηροδρόμου της Αθήνας.

- Παραδίδεται στην κυκλοφορία η παραλλαγή Αξιού της ΣΓΥΤ Αθηνών-Θεσσαλονίκης, που συμπεριλαμβάνει τις νέες γέφυρες Αξιού και Βαρδαρόβασι.

- Παραδίδεται σε κυκλοφορία ο ένας κλάδος της ΣΓΥΤ μέσα από την νέα σήραγγα των Τεμπών. Η διάσχιση της πανέμορφης Κοιλάδας με τρένο, περνά πλέον στην ιστορία.

- Διακόπτεται η κυκλοφορία αμαξοστοιχιών στο τμήμα Άργους-Διαβολιτσίου, προκειμένου να αρχίσουν εκτεταμένα έργα συνολικής ανακαίνισης της γραμμής.

- Ο ΟΣΕ προχωρά στην ενοίκιαση ντηζελαμαξών από τους Βουλγαρικούς ΒΔΖ. Πρόκειται για μονάδες της περίφημης σειράς 07 ( γνωστές ως "Ludmilla") και της σειράς 55 ("Faur").



1



Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Πέτρος Ράλλης

Αντιπρόεδρος: Γιώργος Χανδρινός

Γενικός Γραμματέας: Θέμης Ζαχαρίου

Ταμίας: Βασίλης Κοροβέσης

Μέλος: Γιώργος Τόγιας

- 1 Κοπή της πίτας στο Μεταλλευτικό Πάρκο Φθιώτιδας (8/2/03).
- Συμμετοχή του ΣΦΣ σε ειδικές εκδηλώσεις στο Κέντρο Βιβλίου (Αθήνα, 3/2/04), στο Παρανέστι (28/5/04), καθώς και σε εκδηλώσεις περιβαλλοντικών/ πολιτιστικών ΜΚΟ (με προβολές ηχογραμμάτων, ομιλίες, διαλέξεις κ.α.), στην Αθήνα και στην επαρχία.
  - Συμμετοχή στις εορταστικές εκδηλώσεις του Δήμου Χαλκιδέων για τα 100 χρόνια της σιδηροδρομικής σύνδεσης Αθήνας -Χαλκίδας (19/6/04).
  - Έκτακτη Γεν. Συνέλευση (27/6/04) με θέμα "Η πορεία του ΣΦΣ".
- 2 3ήμερη εκδρομή του ΣΦΣ στις Σέρρες, με την ατμάμαξα Λβ964 (29-31/5/04) και 4ήμερη εκδρομή στην Βουλγαρία (27-31/10/04).

2



# ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ 2004

1983-2008

- Παραδίδεται στην κυκλοφορία η παραλλαγή Στρυμώνα της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρουπόλεως. Το τμήμα αυτό διέρχεται πλέον από τη νέα γέφυρα Στρυμώνα και η ιστορική πεντάτοξη, μεταλλική γέφυρα εγκαταλείπεται.
- Εγκαινιάζεται ο νέος προαστιακός σιδηρόδρομος της περιοχής Καλαμάτας, με δρομολόγια (ανά ώρα) προς ΤΕΙ ή Διαβολίτσι ή Κυπαρισσία. Στα δρομολόγια αυτά χρησιμοποιούνται οι νεοπαρηλθθείσες αυτοκινητάμαξες μετρικής γραμμής τύπου Railbus.
- Παραλαμβάνονται, ως δανεικές μέχρι την ολοκλήρωση της κατασκευής των ηλεκτροκίνητων προαστιακών αυτοκινηταμαξών (EMU) Desiro, 8 διπλές αρθρωτές ντιζελοκίνητες προαστιακές αυτοκινητάμαξες του ίδιου τύπου από την "SIEMENS".
- Παραλαμβάνονται οι πρώτες ηλεκτράμαξες των Προαγραμματικών Συμφωνιών.
- Ολοκληρώνονται όλα τα έργα ανάπλασης των σταθμών των ΗΣΑΠ, ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων. Κατασκευάζεται, σε χρόνο ρεκόρ, και ο διπλός σταθμός (για τους ΗΣΑΠ και τον Προαστιακό) Νερατζιώτισσας.

**1** Εγκαινιάζεται το νέο δίκτυο τραμ της Αθήνας, μήκους 24 χλμ περίπου, μαζί με την ημερησιακή γραμμή προς το αμαξοστάσιο στο Ελληνικό. Οι 3 δρομολογιακές γραμμές που εξυπηρετούνται είναι : Σύνταγμα-Γλυφάδα, Σύνταγμα-ΣΕΦ και Γλυφάδα-ΣΕΦ.

- Εγκαινιάζεται και ο νέος Προαστιακός Σιδηρόδρομος της Αθήνας με δρομολόγια στη διαδρομή Αθήνα-Αεροδρόμιο "Ελ. Βενιζέλος" και τοπικά "Νερατζιώτισσα-Πλακεντία" (στο διάστημα διεξαγωγής των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων) και "Νερατζιώτισσα-Αεροδρόμιο "Ελ. Βενιζέλος" στη συνέχεια. Τα δρομολόγια εκτελούνται από αυτοκινητάμαξες Railbus (GTW 2/6 της "STADLER") και τις δηζελοκίνητες αυτοκινητάμαξες (DMU) Desiro.

- Εγκαινιάζονται οι επεκτάσεις του μετρό Εθνική Άμυνα-Δούκισσα Πλακεντία-Αεροδρόμιο "Ελ. Βενιζέλος" (στο τμήμα Πλακεντία-Αεροδρόμιο πάνω στη γραμμή του Προαστιακού), Δάφνη-Άγιος Δημήτριος και Σεπόλια-Άγιος Αντώνιος.

- Τα μέσα σταθερής τροχιάς, όπως και ολόκληρο το Σύστημα Αστικών και Προαστιακών Συγκοινωνιών της Αθήνας, παίρνουν "το χρυσό μετάλλιο" για την άψογη εξυπηρέτηση των εκατοντάδων χιλιάδων επισκεπτών της Ολυμπιάδας. Οι ημερησίες μετακινήσεις με τους ΗΣΑΠ έφτασαν τις μέρες εκείνες τις 650000, ενώ με το μετρό τις 700000. Το τραμ, αν και κυκλοφόρησε χωρίς δοκιμαστική περίοδο, μετέφερε στο χρονικό διάστημα που διήρκεσαν οι Αγώνες περισσότερους από 1 εκατομμύριο επιβάτες, ενώ ο επίσης νεότευκτος Προαστιακός μετέφερε 600000 επιβάτες περίπου, χωρίς καμία ιδιαίτερη προετοιμασία.

- Την ίδια περίοδο, είχαμε και στην Περιφέρεια θετικές επιδόσεις από πλευράς σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης. Στην γραμμή Πύργου-Αρχαίας Ολυμπίας, την ημέρα διεξαγωγής του αγωνίσματος της σφαιροβολίας στο Αρχαίο Στάδιο, δρομολογήθηκαν



14 δρομολόγια μετέπανόδου με αυτοκινητάμαξες τύπου Railbus, που μετέφεραν 2000 επισκέπτες. Στην ολυμπιακή πόλη του Βόλου, με την ευκαιρία των Αγώνων, επαναλειτούργησε το τρανάκι του Πηλίου και στο παραλιακό τμήμα Άναυρος-Αγριά, μεταφέροντας το δίμηνο Αυγούστου-Σεπτεμβρίου 2500 επιβάτες-περιηγητές. Στο δρομολόγιο αυτό, που έκτοτε λειτουργεί μόνο τους θερινούς μήνες, χρησιμοποιούνται οι θερινές (ανοιχτές) επιβατάμαξες της γραμμής, που κάποτε ανήκαν στον παλιό ατμοτροχιόδρομο του Βόλου.

**2** Γίνεται, με αυτοκινητάμαξα DMU Desiro, η πρώτη δοκιμαστική διαδρομή στην ΣΓΥΤ ΚΑ-Κόρινθος, με χρόνο διαδρομής από Αθήνα 1 ώρα και 15 λεπτά.

- Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων καταδικάζει την Ελλάδα γιατί δεν κοινοποίησε τυχόν εθνικά μέτρα που έπρεπε να είχε θεσπίσει, με βάση τις οδηγίες της δέσμης μέτρων για τις Σιδηροδρομικές Υποδομές, πιά γνωστής και ως Πρώτης Δέσμης Μέτρων (αφορούν την εξασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο Εμπορευματικών Μεταφορών με διαφανείς και δικαίους κανόνες, καθώς και με τήρηση κοινών αρχών για τον καθορισμό του τέλους χρήσης της υποδομής).

**2**



Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Πέτρος Ράλλης

Αντιπρόεδρος: Γιώργος Χανδρινός

Γ. Γραμματέας: Λευτέρης Παπαδημητρίου

Ταμίας: Βασίλης Κοροβέσης

Μέλος: Ιωάννης Μεταξάς

θέμα "Ανάπτυξη Σιδηροδρομικών Μεταφορών".

- Συνδιοργάνωση, με τον Όμιλο UNESCO Αμαρουσίου, μεγάλης πολυεκδήλωσης, στο Πολιτιστικό Κέντρο "Δαΐς", στο Μαρούσι (28/3-7/4/05). Η πολυεκδήλωση αυτή με τίτλο "Μέρες Σιδηροδρόμου", περιελάμβανε έκθεση σιδηροδρομικής ζωγραφικής (Γ. Χανδρινός), έκθεση σιδηροδρομικής φωτογραφίας από το αρχείο του ΣΦΣ, σιδηροδρομικό μοντελισμό, προβολές ηχογραμμάτων / ντοκιμαντέρ, μουσική εκδήλωση, ομιλίες κ.ά., καθώς και ειδική ημερίδα με θέμα "Τα

μέσα σταθερής τροχιάς στις αστικές και υπεραστικές μετακινήσεις". Την πολυεκδήλωση παρακολούθησε, συνολικά, πολύς κόσμος, συμπεριλαμβανομένων και πολλών σχολείων.

- Διοργάνωση φωτογραφικού διαγωνισμού με θέμα "Σιδηρόδρομος και τέσσερις εποχές" (Νοέμβρης, 2005).

## 1 Κοπή της πίτας στο Σοφικό (6/2/05).

- Συμμετοχή του ΣΦΣ σε εκδηλώσεις στον Σ.Σ. Πειραιά ( Αγ. Διονύσιος)(1/10/05), στην Καλαμπάκα (18-19/11/05) και σε ημερίδα του ΣΕΣ στην Αθήνα (1-2/12/05) με

## 2 Εκδρομές του ΣΦΣ στα Στενά του Νέστου, με την ατμάμαξα Λβ964 (23-25/3/05) και στην Κωνσταντινούπολη (26-28/10/05).

25-02-2005

Με την Υπουργική Απόφαση ΥΠ.ΠΟ./ΔΙΝΣΑΚ/Γ/7196/195 (Φ.Ε.Κ. 358, τ. Β', 21-03-2005) κηρύσσεται ως ιστορικός τόπος η παλαιά σιδηροδρομική γραμμή του Πλαταμώνα λόγω του ιδιαίτερου ιστορικού, τεχνικού και επιστημονικού ενδιαφέροντος και του πλούσιου φυσικού περιβάλλοντος και ως μνημεία το σύνολο των κτιρίων που συνθέτουν τον παλιό Σ.Σ. Πλαταμώνα, η σήραγγα και η ανοιχτή γαλαρία στη βάση του βράχου του Κάστρου του Πλαταμώνα, τα γεφύρια που κατασκευάστηκαν για τις ανάγκες λειτουργίας της γραμμής, οι δύο πύργοι και τα τρία πολυβολεία που οικοδομήθηκαν κατά την περίοδο του Β' Παγκοσμίου Πολέμου για τις ανάγκες φύλαξης της σιδηροδρομικής γραμμής και το σύνολο του μηχανολογικού εξοπλισμού της σιδηροδρομικής γραμμής, που περιλαμβάνει γεράνο ύδρευσης για τον ανεφοδιασμό των ατμομηχανών, σηματοδότες, πλάστιγγα, μηχανισμό ρύθμισης σηματοφόρων.

29-07-2006

Οι δρεζίνες των Τεμπών σφυρίζουν ξανά στον παλιό Σ.Σ. Τεμπών για να μας ταξιδέψουν σε μια άλλη εποχή, αφού είχαν ήδη προηγηθεί οι απαραίτητες δοκιμαστικές διαδρομές. Μετά από βετή αγώνα του Πολιτιστικού Κέντρου Σιδηροδρομικών Λάρισας και του Σ.Φ.Σ. Λάρισας η παλιά παραποτάμια γραμμή «Ευαγγελισμός – Ραψάνη» ζωντανεύει, με απώτερο σκοπό την δημιουργία του πρώτου Μουσείου Δρεζινών.



## 2





# ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ 2005

1983-2008

**1** Σταματά η λειτουργία δύο ιστορικών και εμβληματικών σταθμών των τέως ΣΠΑΠ, στον Πειραιά και στην Αθήνα. Τέλος εποχής για τους πάλαι ποτέ θρυλικούς ΣΠΑΠ.

- Χάρη στην αξιοποίηση του νεοπαρηλθέντος τμήματος Ευαγγελισμός-Λεπτοκαρυά της ΣΓΥΤ Αθηνών-Θεσσαλονίκης (που περιλαμβάνει τη διέλευση μέσα από τις νέες μεγάλες σήραγγες Τεμπών και Πλαταμών), ο χρόνος διαδρομής με τις υπερταχείες Intercity Express 50 και 51, μειώνεται σε 4 ώρες και 15 λεπτά.

**2** Δρομολογείται η διεθνής νυχτερινή αμαξοστοιχία ποιότητας "ΦΙΛΙΑ" / "DOSTLUK EXPRESS" Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινούπολης, που αποτελείται από κλιματιζόμενες κλινάμαξες των ελληνικών και των τουρκικών σιδηροδρόμων.

- Δρομολογούνται επίσης δύο διεθνείς αμαξοστοιχίες ποιότητας για την καθημερινή σύνδεση Θεσσαλονίκης-Σόφιας (στη μία προστίθεται και κλινάμαξα από Αθήνα).

- Οι ΗΣΑΠ ανακοινώνουν ότι, στο εξής, επιτρέπεται εκ νέου η μεταφορά ποδηλάτων με τους συρμούς τους, τις ώρες εκτός αιχμής.

- Εγκαινιάζεται στον σταθμό των ΗΣΑΠ στον Πειραιά, το Μουσείο των Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων, Τροχιοδρόμων και (Πράσινων) Λεωφορείων των ΣΑΠ-ΕΗΣ-ΗΣΑΠ. Το Μουσείο αυτό, που ιδρύθηκε με πρωτοβουλία του Προέδρου των Συνταξιούχων των ΗΣΑΠ Μανώλη Φωτόπουλου και συναδέλφων του, φιλοξενεί μια σπάνια συλλογή από εξαρτήματα, φωτογραφίες και άλλα κειμήλια από την 138χρονη ιστορία του

αστικού ηλεκτρικού σιδηροδρόμου.

- Η ΕΡΓΟΣΕ προχωρά στην προκήρυξη ανοικτού διαγωνισμού για την προμήθεια και επιχειρησιακή λειτουργία του διαλειτουργικού τηλεπικοινωνιακού συστήματος κινητών επικοινωνιών για σιδηροδρόμους GSM-R.

**3** Ξεκινούν τα δρομολόγια του Προαστιακού μεταξύ Αθηνών-Κορίνθου, μέσω της νέας ΣΓΥΤ. Λόγω των υπό εξέλιξη έργων στο ΣΚΑ, τα δρομολόγια εκτελούνται με παλινδρόμηση μέσω Νερατζιώτισσας, κάτι που επιβαρύνει τον αρχικά υπολογισθέντα χρόνο διαδρομής κατά 15 περίπου λεπτά.

- Αποσύρεται από την κυκλοφορία και η τελευταία ντηζελάμαξα Alstom της σειράς A 9201 ("Γαλλίδες") του δικτύου Πελοποννήσου.





Διοικητικό Συμβούλιο:

Πρόεδρος: Πέτρος Ράλλης

Αντιπρόεδρος: Γιώργος Χανδρινός

Γ. Γραμματέας: Λευτέρης Παπαδημητρίου

Ταμίας: Βασίλης Κοροβέσης

Μέλος: Σπύρος Παπανδρεάδης

- Κοπή της πίτας στο Βραχάτι (5/2/06)

- Συμμετοχή του ΣΦΣ σε ειδικές εκδηλώσεις στο Κωσταλέξι (τοπικό Σιδηροδρ. Μουσείο) (30/10/06), και σε ημερίδα του ΤΕΕ στην Θεσσαλονίκη (20-24/9/06) με θέμα "Η πολιτική ανάπτυξης του σιδηροδρόμου στην Β. Ελλάδα".

- Συμμετοχή του ΣΦΣ, με δικό του περίπτερο στην Πλ. Συντάγματος για την "Ημέρα Περιβάλλοντος" (3-5/6/06) και στο περίπτερο του ΟΣΕ κατά την διάρκεια της 71ης ΔΕΘ (8-17/9/06).

**1** Με αφορμή τα 125 χρόνια από την έναρξη κατασκευής του τραμ στην Αθήνα, διοργάνωση ειδικής εκδήλωσης, στο Σιδηροδρομικό Μουσείο, όπου ο ΣΦΣ απένειμε τιμητικούς επαίνους στα μέλη της επιτροπής εμπειρογνομώνων του ΕΜΠ για το τραμ (5/7/06).

- Ανανέωση- βελτίωση της ιστοσελίδας του ΣΦΣ και υλοποίηση προγράμματος οργάνωσης / ψηφιοποίησης του φωτογραφικού του αρχείου.

**2** Εκδρομές του ΣΦΣ σε Στυλίδα-Λιανοκλάδι-Δομοκό (15/4/06), στην Δυτ. Μακεδονία (10-12/6/06) και στην Πιερία (18-19/11/06).

- Ο ΣΦΣ υπάγεται στο Κοινωνικό Πρόγραμμα "Κοινωνία της Πληροφορίας". Στα πλαίσια του προγράμματος αυτού, με τίτλο "Προβολή και Αξιοποίηση της Πολιτιστικής Κληρονομιάς του ΣΦΣ", ο σύλλογος μας αναλαμβάνει το δύσκολο, αλλά αξιόλογο, έργο της συλλογής, κωδικοποίησης, ψηφιοποίησης, τεκμηρίωσης και διαδικτυακής προβολής του πολιτιστικού του υλικού / αρχείου, καθώς και την υποχρέωση της ηλεκτρονικής διάδοσης του έργου αυτού.

2



**1** Αρχίζει η παραλαβή των νέων δίδυμων νη-ζελοκίνητων κλιματιζόμενων προαστιακών αυτοκινηταμαξών τύπου MAN2000 (κατασκευής "Bombardier"/ "Ελληνικά Ναυπηγεία"). Με την έλευση των μονάδων αυτών, αποσύρονται οριστικά της κυκλοφορίας οι αυτοκινητάμαξες GanzManag κανονικής γραμμής, πλην μιας που διατηρείται ως μουσειακή.

- Μετά το πέρας των εργασιών ανακαίνισης, που συμπεριέλαβαν και το τμήμα Μεσσηνίου-Νέου Καυκάσου, παραδίδεται σε κυκλοφορία η γραμμή Έδεσσας-Αμυνταίου-Φλώρινας.

- Ιδρύονται δύο νέες θυγατρικές εταιρείες του Ομίλου ΟΣΕ: ο "ΕΔΙΣΥ" ("Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής") που είναι υπεύθυνος για την διαχείριση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής (συντήρηση, βελτίωση, επέκταση, κατανομή χωρητικότητας και επιβολή / είσπραξη τέλους χρήσης της υποδομής από τους διάφορους λειτουργούς) και η "ΤΡΑΙΝΟΣΕ" που είναι υπεύθυνη για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών επιβατών και φορτίου (εμπορευμάτων).

- Ξεκινούν τα έργα για την επέκταση του μετρό στο Ελληνικό, την Ανθούπολη Περιστερίου και το Χαϊδάρι.

- Οι σταθμοί του Προαστιακού Παλλήνη, Κάντζα και Κορωπί, αναμορφώνονται από την ΑΜΕΛ, έτσι ώστε να μπορούν να σταθμεύουν και σ'αυτούς οι διρρευματικοί συρμοί του μετρό που εξυπηρετούν το Αεροδρόμιο.

- Παραδίδονται στο κοινό για χρήση οι νέοι σταθμοί του Προαστιακού Μαγούλα, Ασπρόπυργος και Άνω Λίδια, στη γραμμή Αθηνών-Κορίνθου.

- Εκτεταμένες πλημμύρες στο βόρειο τμήμα του Ν. Έβρου, προκαλούν σοβαρά προβλήματα στην σιδηροδρομική υποδομή της περιοχής.

- Το πρώτο ηλεκτρικό τρένο του ΟΣΕ στη νότια Ελλάδα, μία ηλεκτρική προαστιακή αυτοκινητάμαξα Desiro, εκτελεί επιτυχή δοκιμή υπό τάση στο δίκτυο του Προαστιακού Νερατζιώτισσα-Αεροδρόμιο.

- Αρχίζει η εγκατάσταση κλιματιστικών στους συρμούς των ΗΣΑΠ.

- Το Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ) με απόφασή του (κατόπιν προσφυγής περιοίκων και δημοτικών συμβούλων του Δήμου Αθηναίων), αναστέλλει τα εν εξελίξει έργα του Προαστιακού (αναβάθμιση-ανισοπεδοποίηση σιδηροδρομικού διαδρόμου ΟΣΕ Πειραιάς-Τρεις Γέφυρες και κατασκευή του Νέου Ενιαίου Επιβατικού Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών), στα όρια του Δήμου Αθηναίων.

**2** Αποσύρεται από την τακτική κυκλοφορία και η τελευταία τριπλή αυτοκινητάμαξα Ganz Manag Πελοποννήσου.

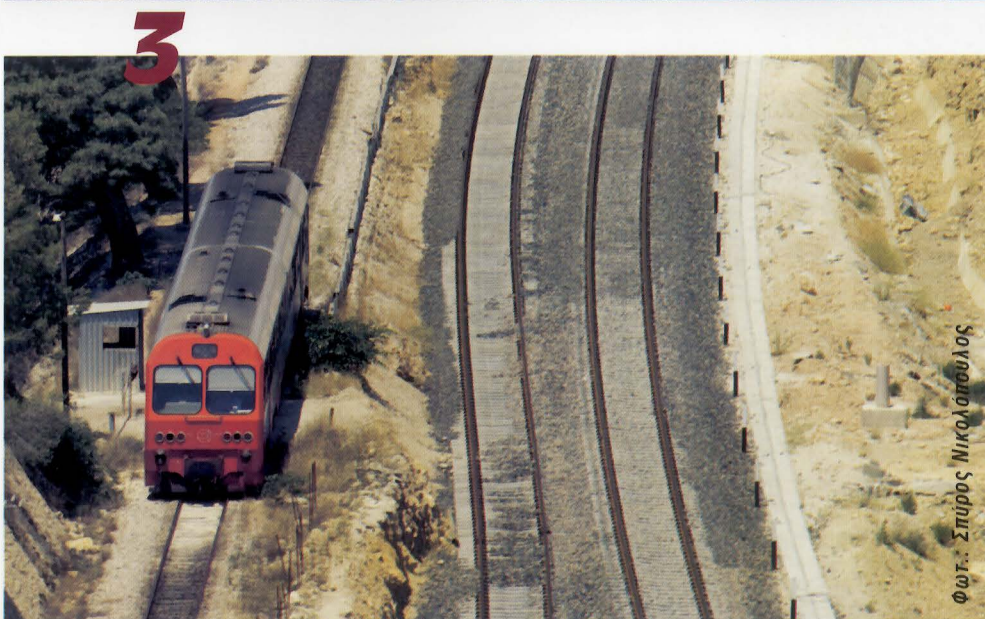
**3** Διακόπτονται τα σιδηροδρομικά δρομολόγια Αθηνών (Αγίων Αναργύρων)-Λουτρακίου μέσω της μετρικής γραμμής.



Φωτ.: Νίκος Παπαδόπουλος



Φωτ.: Σπύρος Νικολαοπούλος



Φωτ.: Σπύρος Νικολαοπούλος

# 2007

ΣΦΣ  
1983-2008



Διοικητικό Συμβούλιο:  
Πρόεδρος: Παναγιώτης Κακαβάς  
Αντιπρόεδρος: Σπύρος Παπανδρεάδης  
Γενικός Γραμματέας: Βασίλης Χωριάτης  
Ταμίας: Στέφανος Πολυκράτης  
Μέλος: Γιώργος Χανδρινός

1 Κοπή της πίτας στο Λουτράκι (5/2/07)

2 Συμμετοχή του ΣΦΣ στην εκδήλωση, στο Διακοφτό, για την ίδρυση του συλλόγου "Φίλοι του Οδοντωτού" (4/2/07) και, με δικό του περίπτερο, σε ειδική εκδήλωση- έκθεση του Δήμου Κηφισιάς (20/5/07).

- Εορταστική εκδήλωση του ΣΦΣ (5/7/07) στον χώρο του κυλικείου του σταθμού Πελοποννήσου στην Αθήνα, πού μας παραχωρήθηκε από τον ΟΣΕ για τις ανάγκες του Προγράμματος Κ. τ. Π.

3 Εκδρομές του ΣΦΣ σε Φλώρινα-Κοζάνη-Πρέσπες (25-28/5/07), στην Κακιά Σκάλα (μετρική γραμμή)(6/10/07) και σε Βόλο-Πήλιο (7-9/12/07).

4 Στα πλαίσια του προγράμματος "Κοινωνία της Πληροφορίας" και για την "Προβολή και Αξιοποίηση της Πολιτιστικής Κληρονομιάς του ΣΦΣ", ο σύλλογος μας και το σύνολο των μελών του εργάζεται πάνω στην συλλογή, κωδικοποίηση, ψηφιοποίηση, τεκμηρίωση και διαδικτυακή προβολή του πολιτιστικού του υλικού / αρχείου, καθώς και στην υποχρέωση της ηλεκτρονικής διάδοσης του έργου αυτού.

# ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ 2007

1983-2008

- Αρχίζει η κυκλοφορία ηλεκτρικών προαστιακών αυτοκινηταμαξών Desiro στα δρομολόγια του Προαστιακού Νερατζιώτισσα-Αεροδρόμιο.

- Ο Προαστιακός επεκτείνεται στον Πειραιά, στον ανακατασκευασμένο σε σύγχρονο τερματικό, παλιό Σταθμό Πελοποννήσου.

- Ο Προαστιακός επεκτείνεται μέχρι τον νέο Σ.Σ. Κιάτου.

- Παραδίδεται στην κυκλοφορία ο νέος σταθμός του Προαστιακού στην λεωφόρο Πεντέλης.

- Το μετρό φτάνει στον σταθμό Αιγάλεω, μειώνοντας έτσι την απόσταση από το Σύνταγμα σε 6 λεπτά.

**1** Επαναλειτουργεί η ενωτική γραμμή μεταξύ των Σ.Σ. Αξίου και Σ.Σ. Γέφυρας.

- Μετά το πέρας των εργασιών ανακαίνισης, επαναλειτουργεί και η γραμμή Αμυνταίου-Κοζάνης.

- Αρχίζουν οι ουσιαστικές εργασίες για την κατασκευή του Μετρό Θεσσαλονίκης. Το μετρό της συμπρωτεύουσας σχεδιάστηκε με τεχνολογικές καινοτομίες σε σχέση με το μετρό της Αθήνας.

**2** Διακόπτεται η λειτουργία του κλάδου Οινόης-Χαλκίδας, με σκοπό την πλήρη ανακαίνιση της γραμμής.

- Διακόπτεται, επίσης, η κυκλοφορία αμαξοστοιχιών στο τμήμα Λιανοκλάδι-Στυλίδα, με σκοπό την ανακαίνιση της γραμμής, καθώς

και η λειτουργία του οδοντωτού για να ολοκληρωθούν τα ημιτελή από το 2004 έργα ανακαίνισης της επιδομής και ενίσχυσης των γεφυρών.

**3** Παραλαμβάνονται, από τον ελβετικό οίκο "STADLER", οι 4 νέες τριπλές αρθρωτές αυτοκινητάμαξες του οδοντωτού.

- Παραδίδεται στην κυκλοφορία η επέκταση του τραμ από το Κολυμβητήριο Γλυφάδας μέχρι το Ασκληπιείο Βούλας.

- Ξεκινούν τα έργα της ΣΓΥΤ στην διάβαση της Όθρυος (Λιανοκλάδι-Δομοκός).

- Κατασκευάζονται νέες εμπορευματικές διακλαδώσεις στη ΒΙΠΕ Σίνδου.

- Ξεκινούν τα έργα για την ηλεκτροκίνηση της γραμμής ΣΚΑ-Κιάτο.

- Η "ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΑΕ" συγχωνεύεται με την "ΤΡΑΙΝΟΣΕ".

- Ξεκινούν έργα ανάπλασης στον Επιβατικό Σταθμό Θεσσαλονίκης.

- Επαναλειτουργεί η γραμμή Πύργου-Κατακώλου, με δρομολόγια εκτελούμενα από αυτοκινητάμαξες τύπου Railbus, που συνδέουν το λιμάνι του Κατακώλου με την Αρχαία Ολυμπία.

- Επαναλειτουργεί η γραμμή Καλαμάτας- Ασπροχώματος-Μεσσήνης, με 16 ζεύγη δρομολογίων την ημέρα (εκτελούμενα από προαστιακές αυτοκινητάμαξες MAN1).



2



Διοικητικό Συμβούλιο:  
Πρόεδρος: Παναγιώτης Κακαβάς  
Αντιπρόεδρος: Σπύρος Νικολόπουλος  
Γ.Γραμματέας: Δόμνα Γαργαρώνη  
Ταμίας: Παντελής Αντωνίου  
Μέλος: Βασίλης Χωριάτης

- Κοπή της πίτας στο Κιάτο (3/2/08).

1 Εκδήλωση στην Λάρισα, στα Τρίκαλα και στον Πύργο στα πλαίσια της προβολής του Προγράμματος της κοινωνίας της πληροφορίας.

2 Ημερήσια φωτογραφική εκδρομή με MAN στην διαδρομή Κόρινθος-Πάτρα-Κόρινθος.

3 Τριήμερη εκδρομή του συλλόγου μας στην Αρχαία Ολυμπία με συνδυασμό φωτογραφικών εκδρομών στα τμήματα Ολυμπία-Κυπαρισσία και Ολυμπία-Κατάκολο.

- Προκήρυξη του πρώτου διαγωνισμού μοντελιστών στον Σταθμό Πελοποννήσου που θα λάβει χώρα στις αρχές Οκτωβρίου.

- Συμμετοχή στη Δημόσια συζήτηση που οργάνωσε το Δίκτυο ΕΠΙΒΑΤΗΣ στην αίθουσα του ΤΕΕ με θέμα «Σιδηρόδρομος και Βιώσιμη Κινητικότητα στην Ελλάδα σήμερα: διάσταση λόγων και έργων».

1



3



# ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ 2008

1983-2008

- Για 3 σχεδόν χρόνια, συνεχίζονται, με μεγάλες πάντως καθυστερήσεις, τα έργα ανακαίνισης στη γραμμή Αλεξανδρούπολης-Ορμενίου-Σβίλεγκραντ. Εξακολουθεί η διακοπή της κυκλοφορίας στο τμήμα αυτό.

- Συνεχίζονται τα έργα βελτίωσης της χάραξης σε διάφορα τμήματα του άξονα Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης και τα έργα της νέας χάραξης στο τμήμα Πολύκαστρο-Ειδομένη, με την κατασκευή νέας γέφυρας στον Αξιό κ.ά.

- Μετά από τα πρώτα δοκιμαστικά δρομολόγια αναμένεται η επαναλειτουργία της γραμμής Κορίνθου-Ναυπλίου/Τρίπολης (αρχικά)-Ζευγολατιού. Αναμένεται επίσης και η επαναλειτουργία της γραμμής του οδοντωτού.

**1** Αποφασίστηκε ολιγόμηνη διακοπή της λειτουργίας της γραμμής 3 του μετρό, στο τμήμα Εθνική Αμυνα-Αεροδρόμιο, έτσι ώστε να ολοκληρωθεί η κατασκευή των 3 νέων σταθμών του μετρό.

**2** Αναμένεται ολιγόμηνη διακοπή της λειτουργίας της μετρικής γραμμής Κιάτο-Πάτρα, για να διευκολυνθούν τα έργα της ΣΓΥΤ, στα σημεία επικάλυψης των δύο γραμμών.



**2**

Φωτ. Χρήστος Ζαχαριάς





**ALFRED LUFT  
ΚΑΙ DAVID  
DIXON:  
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΑ  
ΝΤΟΚΟΥΜΕΝΤΑ  
ΑΠΟ ΤΗΝ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ  
ΕΛΛΑΔΑ ΤΟΥ**

**'60**

του Γ. Χανδρινού

*D. Dixon Η ατμομηχανή "Πήλιον" εισέρχεται στην πόλη του Βόλου προερχόμενη από Μηλιές 30 Μαρτίου 1962*



Στην δεκαετία του '60 η Ελλάδα δείχνει να έχει πλέον ισορροπήσει. Οι προσπάθειες ανασυγκρότησης από τις καταστροφές της Κατοχής και του εμφύλιου βοήθησαν την οικονομία να ορθοποδήσει ξανά και χωρίς, ασφαλώς, να έχουν επιλυθεί όλα τα σοβαρά κοινωνικοοικονομικά προβλήματα, η χώρα αρχίζει και πάλι να εμφανίζεται στο διεθνές στερέωμα, ως ένας ιδανικός τόπος προορισμού για διακοπές. Οι ξένοι "ανακαλύπτουν" σιγά-σιγά τα Αιγαιοπελαγίτικα νησιά, οι συγκοινωνίες λειτουργούν πλέον σχετικά καλά, οι πρώτες μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες αρχίζουν να εξυπηρετούν τους επισκέπτες, οι αρχαιολογικοί χώροι αναβαθμίζονται, πολλοί ξένοι διανοούμενοι υμνούν και πάλι την χώρα των θεών, ενώ η πνευματική και καλλιτεχνική ζωή του τόπου ανθίζει πραγματικά.

Πολλοί, από τους ξένους επισκέπτες μας είναι φωτογράφοι. Το ιδιαίτερο ελληνικό φως, ο πλούτος των θεμάτων (τοπία, ιστορικοί χώροι, λαϊκός πολιτισμός κ.α.), καθώς και οι πάντοτε φιλόξενοι κάτοικοι, προσφέρουν άπειρες ευκαιρίες για φωτογράφιση ακόμη και στους πιο απαιτητικούς του χώρου. Ανάμεσα, μάλιστα, σε αυτούς είναι και όσοι ασχολούνται με την σιδηροδρομική φωτογραφία ή απλώς θέλουν να έρθουν στην χώρα μας για να δουν από κοντά το σιδηροδρομικό της δίκτυο. Όπως, εξ' άλλου, έχουμε ήδη αναφέρει, εκείνη την εποχή, στο Ελληνικό δίκτυο κυριαρχούσαν ακόμη οι ατμάμαξες και ήταν αρκετοί εκείνοι που επιθυμούσαν να καταγράψουν στο φιλμ μια εμπειρία τόσο διαφορετική από αυτήν των χωρών τους όπου η ατμοκίνηση των σιδηροδρόμων έφτανε ήδη στο τέλος της ( Σιδηροτροχιά, τ.30).

Δυο από αυτούς τους φίλους φωτογράφους παρουσιάζουμε στο παρόν αφιέρωμα. Πρόκειται για τον Alfred Luft και τον David Dixon, που, περίπου την ίδια περίοδο (1959-1963) επισκέφτηκαν, ο καθένας για λογαριασμό του, την Ελλάδα. Τριγύρισαν όλο σχεδόν το δίκτυο και κατέγραψαν σε σειρά (κυρίως ασπρόμαυρων) φωτογραφιών τα σιδηροδρομικά τους ταξίδια και δρώμενα μιας εποχής που έχει παρέλθει οριστικά.

Ο Alfred Luft γεννήθηκε το 1936 και είναι φαρμακοποιός στην Βιέννη. Ασχολείται ακόμη με τον σιδηρόδρομο και την φωτογραφία, παραμένει δε ενεργό μέλος σε αρκετούς συλλόγους σιδηροδρομοφίλων της πατρίδας του, αλλά και άλλων χωρών. Έχει γράψει αρκετά βιβλία και άρθρα για τα τρένα, ενώ δεκάδες φωτογραφίες του έχουν δημοσιευτεί σε έργα άλλων. Ο A. Luft είναι πολύ γνωστός στον ΣΦΣ, επειδή πολλές από τις ελληνικές του φωτογραφίες έχουν κατά καιρούς δημοσιευτεί στην "Σ", σε ημερολόγια, στο λεύκωμα του ΣΦΣ "Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι" (εκδόσεις "Μίλητος, 1997), στο κλασσικό βιβλίο του J. Schenkel "Die Eisenbahnen Griechenlands" ( εκδόσεις Pospischill, 1986) κ.α.

Ο David Dixon, γεννήθηκε στο Suffolk της Μ. Βρετανίας το 1942. Σπούδασε στο Southend-on-Sea, στο Rugby και στην Οξφόρδη και ολοκλήρωσε την καριέρα του ως στέλεχος διαφόρων μεγάλων μεταφορικών/συγκοινωνιακών εταιρειών. Έχει και αυτός πλούσια αρθρογραφία για τον σιδηρόδρομο και για άλλα μέσα μεταφοράς. Δεν είναι ευρύτερα γνωστός στην Ελλάδα, αν και οι ερευνητές της ιστορίας των ελληνικών σιδηροδρόμων γνωρίζουν τις κλασσικές του εργασίες για τις ατμάμαξες των ΣΠΑΠ (Continental Railway Journal, 1964, 1965), τον κατάλογο των ατμαμαξών της Ελλάδας (Continental Railway Journal, 1976, 1978, 1983), καθώς και το πολύ ενδιαφέρον άρθρο του για τους σιδηροδρόμους στην Θεσσαλία (Railway World, 1965).

### **Οι φωτογραφίες**

Οι σιδηροδρομικές φωτογραφίες που οι δύο συγκεκριμένοι φωτογράφοι τράβηξαν στην Ελλάδα ανέρχονται, συνολικά, σε λιγότερες από 300, στην μεγάλη δε πλειονότητα τους είναι ασπρόμαυρες, οι δε υπόλοιπες έγχρωμα σλάνιτς. Για την φωτογράφιση, ο μεν A. Luft, χρησιμοποίησε μια παλιά "Leica", με ασπρόμαυρο φιλμ Ilford Pan F, καθώς και μια φωτογραφική μηχανή "Retina", με την οποία έβγαλε μερικά σλάνιτς Agfa CT18, ο δε D. Dixon διέθετε, στην αρχή, μια Αγγλική αναδιπλούμενη φωτογραφική μηχανή "Ensign" που χωρούσε 16 αρνητικά σε 120αρι φιλμ, αργότερα δε μια 35mm "Zeiss /Jena" Werramat με φιλμ Kodak (ασπρόμαυρο Tri-X των 400 ASA). Σε γενικές γραμμές, η θεματολογία, το στυλ και το ύφος των δύο φωτογράφων είναι παρόμοιο, κυρίως λόγω του ότι οι περισσότερες φωτογραφίες τους τραβήχτηκαν μέσα ή πολύ κοντά σε σταθμούς, κατά την διάρκεια των ταξιδιών τους με το τρένο ( μερικές δε και μέσα από το ίδιο το τρένο). Έτσι, υπάρχουν ελάχιστα ή καθόλου εικόνες με το τρένο στο τοπίο ή σε μακρινά πλάνα, ενώ, κυριαρχούν τα πορτραίτα των διαφόρων ατμαμαξών, αφού αυτός ήταν ο κύριος στόχος των δυο φωτογράφων. Οι φωτογραφίες του D. Dixon, πάντως, καλύπτουν μια σαφώς μεγαλύτερη θεματική γκάμα, κυρίως από τον Βόλο, τους ΣΒΔΕ κ.α. Αυτό οφείλεται τόσο στο ότι είχε περισσότερο χρόνο στην διάθεση του από ότι ο A. Luft, κυρίως όμως στο ότι, στα πλαίσια της μεταπτυχιακής του εργασίας για τις συγκοινωνίες στην Ελλάδα, μελέτησε καλύτερα το δίκτυο της εποχής.

Από το υλικό που έχουμε στα χέρια μας προκύπτει σαφώς, πως παρά το ότι αμφότεροι ήταν ερασιτέχνες φωτογράφοι, οι φωτογραφίες τους είναι, στην πλειονότητα τους, ιδιαίτερα προσεγμένες: τα πλάνα τους είναι καλά ζυγισμένα, οι γωνίες λήψης καλά επιλεγμένες και ο φωτισμός ικανοποιητικός, όπου, βεβαίως, οι συνθήκες το επέτρεπαν. Συνολικά, πρόκειται για σχεδόν άρτιο, από τεχνική άποψη, υλικό, που συνάμα διαθέτει και υψηλή αισθητική προσέγγιση.

Εκείνο, όμως, που κάνει τους δύο αυτούς φωτογράφους ιδιαίτερα σημαντικούς, είναι το ότι οι φωτογραφίες που μας άφησαν αποτελούν ένα εξαιρετικής σημασίας ντοκουμέντο για την ελληνική σιδηροδρομική (αλλά και φωτογραφική) ιστορία. Σε μια εποχή, όπου, με εξαίρεση τον αείμνηστο Ι.



*D. Dixon Η ατμομηχανή Z.541 επί κεφαλής του τοπικού συρμού 711 προερχόμενη από Άργος στον ΣΣ Ναυπλίου, 24 Μαρτίου 1962*

*D. Dixon Η ατμομηχανή Θγ 573 στο μηχανοστάσιο της Λάρισας, 18 Μαΐου 1964*





A. Luft Το Τράμ Νο 3 της γραμμής 17 στον Πειραιά, 29 Ιουλίου 1959

Λάμπρου, κανείς Έλληνας δεν ενδιαφερόταν για τη φωτογράφιση των τρένων, οι A. Luft και D. Dixon (και ορισμένοι άλλοι ξένοι) ήρθαν στην χώρα μας για να χαρούν και να φωτογραφίσουν αυτό ακριβώς που άλλοι συνάδελφοι τους έμοιαζαν να περιφρονούν ως φωτογραφικό θέμα Έτσι, από μεράκι και μόνο, κατάφεραν αλλά και πρόλαβαν να τεκμηριώσουν στα φιλμ τους έναν ολόκληρο κόσμο και μια εποχή που πέρασε οριστικά. Αρκετές, μάλιστα, από τις φωτογραφίες τους, ιδιαίτερα αυτές του D. Dixon, καταγράφουν σπανιότατα θέματα, για τα οποία, εξ όσων γνωρίζουμε, δεν υπάρχουν καθόλου φωτογραφίες άλλων. Κάτω από αυτό το πρίσμα, χωρίς το σπουδαίο αυτό φωτογραφικό υλικό, θα ήμασταν πολύ φτωχότεροι σε γνώσεις και αισθητική απόλαυση.

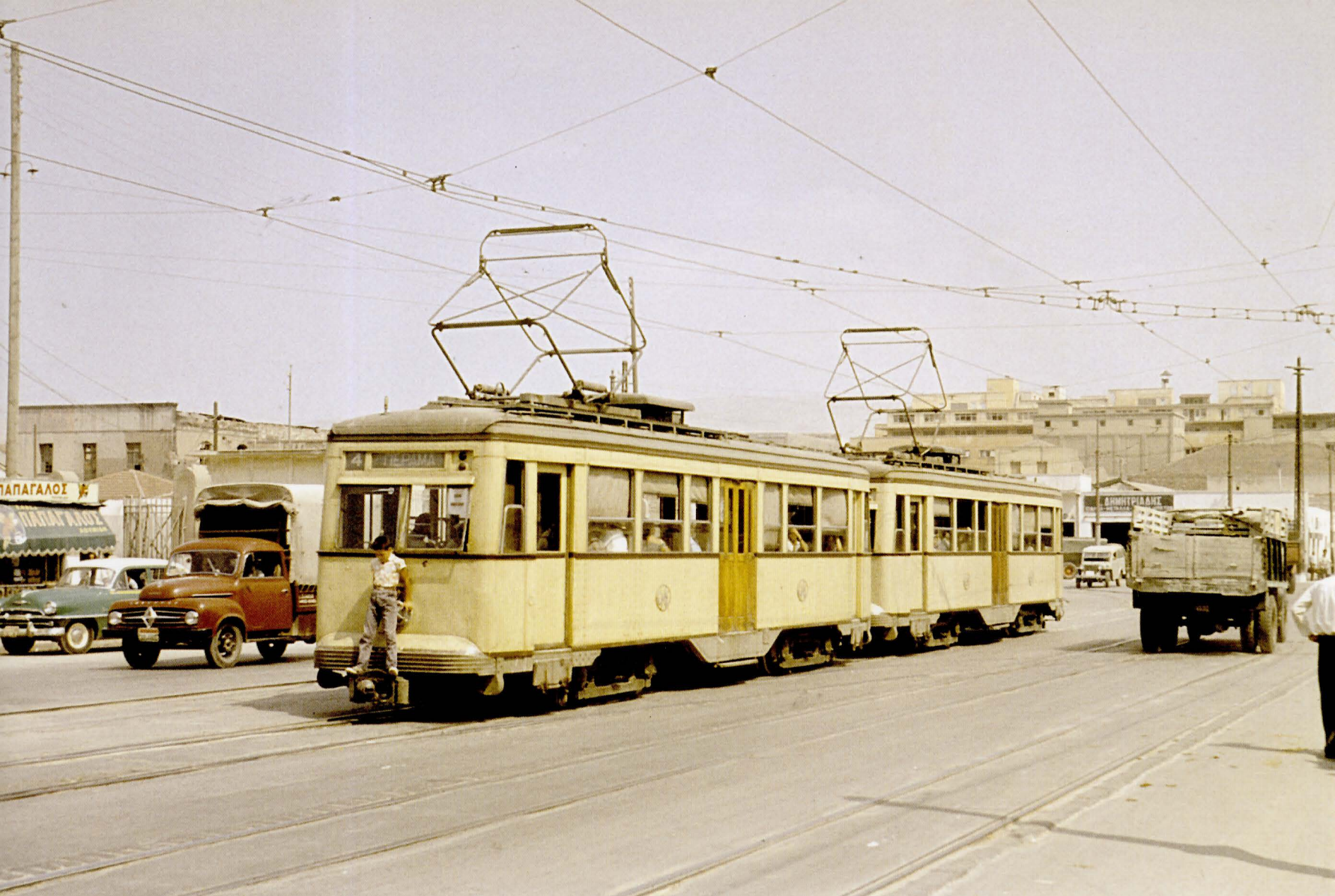
Η Συντακτική Ομάδα της "Σ", αισθάνεται ιδιαίτερη τιμή και χαρά, που οι δύο αυτοί φίλοι μας αποδέχτηκαν το αίτημα μας να δημοσιεύσουν στο ειδικό αυτό τεύχος, τις εμπειρίες τους από την χώρα μας, συνοδευόμενες από μια, ελάχιστη μόνον, επιλογή των σιδηροδρομικών τους φωτογραφιών από την Ελλάδα του '60. Τους ευχαριστούμε θερμά και "... καλό μας ταξίδι...".

#### **Ένας αυστριακός φωτογράφος στην Ελλάδα του '60 του Alfred Luft**

(μετάφραση- απόδοση: Dr. Erich Charwat - Γ. Χανδρινός)

Το καλοκαίρι του 1959, όταν ήμουν ακόμη φοιτητής στα 23 μου, αποφάσισα να ταξιδέψω σιδηροδρομικώς στην Ελλάδα, μαζί με τον καλό μου φίλο Harald Nav? (που δυστυχώς σκοτώθηκε πρόσφατα σε αεροπορικό ατύχημα). Διασχίσαμε λοιπόν την νότια Αυστρία και την Γιουγκοσλαβία, χρησιμοποιώντας τρένα, λεωφορεία, κάνοντας ωτο-στοπ ή απλώς περπατώντας. Φτάσαμε τελικά στην Μπίτολα (Μοναστήρι), όπου μάθαμε ότι για να μπούμε στην Ελλάδα πρέπει να πάρουμε το τρένο από την Κρεμένιτσα. Με το τοπικό δρομολόγιο από την Μπίτολα φτάσαμε τελικά στον μικρό αυτό μεθωριακό σταθμό, για να διαπιστώσουμε όμως με μεγάλη απογοήτευση ότι το τρένο μας είχε μόλις αναχωρήσει για την Φλώρινα. Επειδή υπήρχε ένα μόνο δρομολόγιο ανά ημέρα και μη έχοντας άλλη λύση, αποφασίσαμε να ξεκινήσουμε για την Ελλάδα πεζή.

Ήταν μια πολύ ζεστή ημέρα, η πορεία μας ήταν δύσκολη και είχαμε κιάλας κουραστεί, όταν για καλή μας τύχη εμφανίστηκε ένα μεγάλο αυτοκίνητο με ελληνικές πινακίδες. Ο οδηγός σταμάτησε και μας ρώτησε που πάμε. "Πάμε στην Ελλάδα..." του είπαμε και έτσι, αντί για την Φλώρινα, μετά



A. Luft Τροχιοδρομικά οχήματα Νο 77 και Νο 74 της γραμμής Περάματος το 1959

από ένα ολονύκτιο ταξίδι, βρεθήκαμε πρωί-πρωί στην ...Αθήνα. Μείναμε εδώ για δύο ημέρες, τριγυρίσαμε πολλά αξιοθέατα και, βέβαια, βγάλαμε πολλές σιδηροδρομικές φωτογραφίες με τρένα των ΣΕΚ, των ΣΠΑΠ, των ΗΣΑΠ αλλά και φωτογραφίζοντας τα διάφορα τραμ του τροχιοδρομικού δικτύου της Αθήνας και του Πειραιά.

Από την Αθήνα φύγαμε για την Πελοπόννησο στην οποία αφιερώσαμε τρεις ημέρες, γυρνώντας με τρένο όλο σχεδόν το δίκτυο της. Ταξιδέψαμε επίσης και στην οδοντωτή γραμμή Διακοφτού-Καλαβρύτων, όπου κυκλοφορούσαν ατμήλατοι συρμοί, αλλά και οι νέες Γαλλικές ντηζελομηχανές. Στην κάθοδο μας, μάλιστα, παραλίγο να χάσουμε το τρένο μας: είχαμε σταματήσει στον Σ.Σ. Ζαχλωρούς για μια διασταύρωση και, νομίζοντας ότι προλαβαίνουμε, κατεβήκαμε για φωτογράφιση. Για κάποιο λόγο όμως, το τρενάκι μας αναχώρησε αμέσως και χρειάστηκε πολύ τρέξιμο (και η καλοσύνη του μηχανοδηγού που έκοψε ταχύτητα) για να σκαρφαλώσουμε στο βαγόνι μας.

Σε όλη την διάρκεια του ταξιδιού μας στην Πελοπόννησο, προσπαθήσαμε να βγάλουμε όσο περισσότερες φωτογραφίες μπορούσαμε στους διάφορους σταθμούς όπου σταματούσαν τα τρένα μας. Συχνά μας βοηθούσε το ότι περιμέναμε κάποια διασταύρωση ή το ότι η ατμάμαξα μας έπρεπε να ανεφοδιαστεί με νερό, να κάνει ελιγμούς, να "κόψει" βαγόνια κ.α. Αρκετές φορές πάντως, οι σταθμάρχες ή οι μηχανοδηγοί, γελώντας με τους δυο τρελούς ξένους που τους άρεσε να φωτογραφίζουν τρένα, καθυστερούσαν για μερικά δευτερόλεπτα την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας, αφήνοντας μας λίγο παραπάνω χρόνο για να επιβιβαστούμε ξανά πίσω στο βαγόνι μας. Δυστυχώς όμως, με αυτό τον τρόπο δεν μπορέσαμε να φωτογραφίσουμε έξω, στην τόσο όμορφη ύπαιθρο.

Επόμενη στάση μας ήταν η Πάτρα. Εκείνα τα χρόνια, το λιμάνι άρχιζε αμέσως δίπλα από τις γραμμές του σιδηροδρομικού σταθμού, χωρίς ενδιάμεσο μαντρότοιχο.

Από εκεί, έχοντας επικεφαλής μια μικρή ατμάμαξα της σειράς Ζς, φτάσαμε στην Καλαμάτα, όπου μείναμε για λίγο. Με το πρώτο δρομολόγιο συνεχίσαμε για την Κόρινθο, μέσω Τρίπολης, σε αυτό δε το δύσκολο, ορεινό τμήμα εντύπωση μας προξένισαν οι μεγάλες ατμάμαξες που αγκομαχούσαν στις ανωφέρειες. Εδώ είδαμε και τις (τότε) σύγχρονες αυτοκινητάμαξες De Dietrich και Esslingen, Γαλλικής και Γερμανικής κατασκευής αντίστοιχα, που διέθεταν οι ΣΠΑΠ.

Μετά τον Ασπρόπυργο και καθώς πλησιάζαμε στην Αθήνα, καταλάβαμε ότι το τρένο μας πήγαινε όλο και πιο αργά. Είχε ήδη νυχτώσει και σκύβοντας έξω από το παράθυρο, είδα μπροστά μας ένα



Ο Alfred Luft σε πρόσφατη φωτογραφία του



Α. Luft Η αυτοκινητάμαξα ΖΑΚ-640-13 με την αμαξοστοιχία 76 στο Διακοφτό 30 Ιουλίου 1959

κόκκινο φως που εκκείτο. Πλησιάζοντας, διαπίστωσα με μεγάλη έκπληξη ότι επρόκειτο για μια προπορευόμενη αμαξοστοιχία, την οποία και ακολουθήσαμε για πολλή ώρα σε απόσταση αναπνοής, χωρίς καμία ανησυχία εκ μέρους των μηχανοδηγών για την παράβαση των κανόνων ασφαλείας.

Την επομένη ημέρα πήραμε το τρένο για τον Παλαιοφάρασο και από εκεί, το τοπικό δρομολόγιο για τον Βόλο. Καβαλήσαμε στο τρένακι για το Πήλιο, αλλά, δυστυχώς, φτάσαμε μόνον μέχρι τα Άνω Λεχώρια επειδή έπρεπε να προλάβουμε το δρομολόγιο της επιστροφής μας στον Παλιοφάρασο. Από εκεί πήγαμε στην Θεσσαλονίκη και με μια αυτοκινητάμαξα φτάσαμε στην Ειδομένη, με σκοπό να περάσουμε στην Γιουγκοσλαβία. Δεν μας το επιτρέψαν όμως λέγοντας μας ότι πρέπει να επιστρέψουμε στο Πολύκαστρο για να επιβιβαστούμε στην αμαξοστοιχία που εκτελούσε το διεθνές δρομολόγιο. Έτσι επιστρέψαμε στην Βιέννη έχοντας τις καλύτερες αναμνήσεις από αυτό το σύντομο, αλλά πολύ ενδιαφέρον σιδηροδρομικό ταξίδι μας στην Ελλάδα.

Σε όλη την διάρκεια της παραμονής μας στην Ελλάδα δεν αντιμετωπίσαμε, από τους αρμόδιους, προβλήματα στη φωτογράφιση των τρένων, εκτός από λίγες περιπτώσεις. Στον Σ.Σ. Δομοκού π.χ. είδαμε από μακριά να πλησιάζει ένα τρένο με επικεφαλής μια τεράστια ατμάμαξα της σειράς Μα. Ήταν μια βαριά αμαξοστοιχία και η ατμάμαξα αγκομαχούσε βγάζοντας ένα τεράστιο σύννεφο καπνού. Δεν κατάλαβα για ποιόν ακριβώς λόγο δεν μας επέτρεψαν να την φωτογραφίσουμε, αλλά ακόμη και σήμερα θυμίζω το τόσο εντυπωσιακό αυτό θέαμα που, δυστυχώς, δεν μπόρεσα να αποτυπώσω στο φιλμ. Στο Μηχανοστάσιο της Θεσσαλονίκης επίσης, ενώ ο θυρωρός μας άφησε να μπούμε και να φωτογραφίσουμε ότι θέλαμε, μετά από λίγο κάποιος άλλος υπάλληλος ήρθε και μας έδιωξε. Ευτυχώς, είχαμε προλάβει να βγάλουμε κάποιες καλές φωτογραφίες. Μαθαίνω πάντως, ότι το ίδιο συμβαίνει ακόμη και σήμερα.

Ξαναγύρισα στην Ελλάδα το 1962 για το γαμήλιο μου ταξίδι, όπου, βεβαίως, δεν είχα πολύ χρόνο για σιδηροδρομικές φωτογραφίες. Από τότε έχω ξανάρθει στην Ελλάδα αρκετές ακόμη φορές ( συνήθως για διακοπές στα νησιά), η δε τελευταία μου επίσκεψη έγινε το 2000, όταν πήρα μέρος σε μια από τις σιδηροδρομικές εκδρομές που οργάνωσε τότε ο φίλος Hans-Bernhard Schoenborn. Όπως είναι φυσικό, αυτό που είδα στο σημερινό ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν εντελώς διαφορετικό από αυτά που είχα απολαύσει πριν 50, σχεδόν, χρόνια.

Έχω ακούσει ότι οι φωτογραφίες μου από τους ελληνικούς σιδηροδρόμους του '60 άρεσαν στους Έλληνες φίλους και αυτό με χαροποιεί ιδιαίτερα.

#### **Οι αναμνήσεις μου από τους ελληνικούς σιδηροδρόμους του David Dixon**

(Μετάφραση - απόδοση: Γ. Χανδρινός)

Την άνοιξη του 1962, τρεις συμφοιτητές μου και εγώ αποφασίσαμε να ξεκινήσουμε ένα σιδηροδρομικό ταξίδι με προορισμό την Γιουγκοσλαβία και την Ελλάδα. Θα ξεκινούσαμε από το Λονδίνο και, μέσω του φέρυ Ντρόμπερ - Οστάνδης, θα φτάναμε στο Μόναχο και από εκεί θα συνεχίζαμε για το Jesenice, το Βελιγράδι και την Ειδομένη. Υπολογίζαμε ότι, αναχωρώντας από το Σ.Σ. Βικτώριας (Λονδίνο) στις 14.30 της πρώτης ημέρας, θα φτάναμε στην Αθήνα γύρω στις 07.33 μετά από τέσσερις ημέρες. Η αμαξοστοιχία μας, με επικεφαλής μια ατμάμαξα της σειράς Θγ, ξεκίνησε από την Ειδομένη αργά το απόγευμα και έτσι όταν φτάσαμε στην Θεσσαλονίκη είχε κιόλας βραδύσει. Σε λίγο είδαμε με έκπληξη μια τεράστια ατμάμαξα να πλησιάζει με την όπισθεν για να δέσει στο τρένο μας. Ήταν η μεγαλύτερη ατμάμαξα που είχα δει ποτέ στην ζωή μου και επειδή εκείνα τα χρόνια δεν γνωρίζαμε παρά ελάχιστα πράγματα για τους σιδηροδρόμους της Ελλάδας, δεν είχα ποτέ ξανακούσει για τις Μα. Τι εντυπωσιακή μηχανή ήταν αυτή!!! Ταξιδέψαμε όλη την νύχτα με την Μα να μου κρίζει ασταμάτητα (στην Λάρισα μια άλλη Μα τέθηκε επικεφαλής) και φτάσαμε στην Αθήνα το πρωί. Ακόμα και η μεγάλη χαρά μας όταν πρωτοείδαμε την Ακρόπολη δεν θα με κάνει να ξεχάσω το ταξίδι μας αυτό, με το ρυθμικό σκαπαμέντο της Μα, καθώς σκαρφάλευνε στα βουνά και μπαγιόγαινε στις γαλιερές, να ηχεί στα αυτιά μου για πολλές ημέρες.

Ήταν μόνον η αρχή ενός ενδιαφέροντος σιδηροδρομικού ταξιδιού στην υψίλα Ελλάδα. Πήγαμε στην Κόρινθο, στο Άργος και στην Ολυμπία. Από τα τείχη των Μικηνών χαζεύαμε τον κανό από τα τρένα που περνούσαν χαμηλά στην κοιλάδα. Σκαρφαλώσαμε στο Μέγα Σπήλαιο, διασχίσαμε το καταπράσινο Πήλιο και περάσαμε τον Θεσσαλικό κάμπο πηγαινόντας στα Φάρσαλα και στα Μετέωρα, πάντοτε με ατημέλητα τρένα. Περάσαμε ώρες στον Βόλο χαζεύοντας μικρά, μεσαίου μεγέθους και μεγάλα τρένα να κυκλοφορούν στην πόλη. Και αποχαρτίσαμε αυτήν την υψίλα χώρα, ταξιδεύοντας από την Φλώρινα μέχρι την Κρεμνίτσα σε ένα μόνο βαγόνι που το οδηγούσε μια, Αυστριακής κατασκευής, ατμάμαξα της σειράς Κβ.



A. Luft - Η ατμάμαξα Β.152 με τον τοπικό σιμρμό 624 εισέρχεται στα Καβάσιλα 31 Ιουλίου 1959  
Τα τελευταία βαγόνια του σιμρμου είναι του τρένου των Λουτρών Καλλιθέης

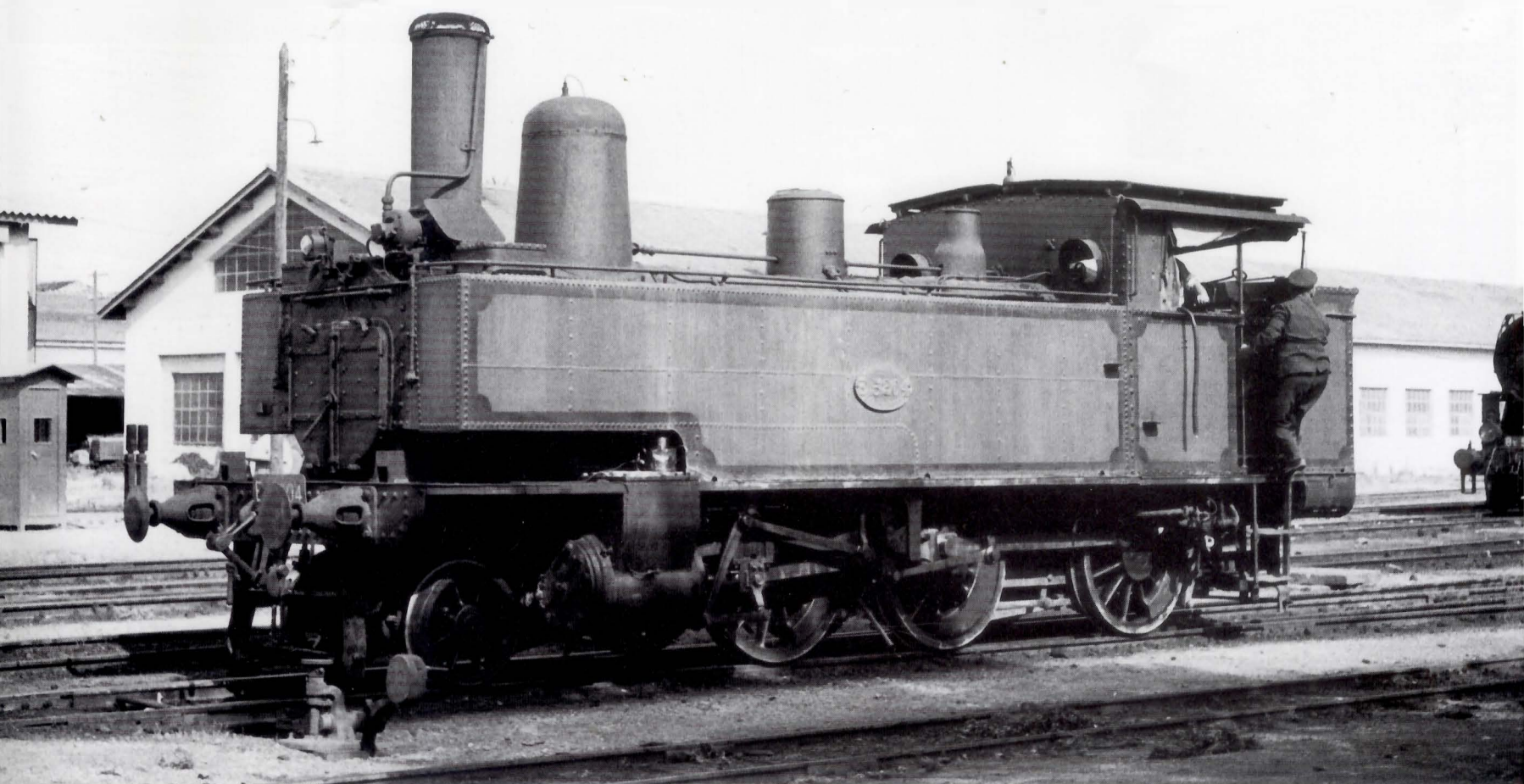


D.Dixon Η ατμομηχανή Z.507 "Καλαμαί" στην Κόρινθο, 23 Μαρτίου 1962

Ένα χρόνο αργότερα και προβληματιζόμενος για την επαγγελματική μου αποκατάσταση μετά την αποφοίτηση από το Πανεπιστήμιο, βρήκα τυχαία ένα έντυπο που περιέγραφε σπουδές στο εξωτερικό. Χωρίς πολλή σκέψη, βρέθηκα τον Οκτώβρη του 1963, ξανά στην Ελλάδα, έχοντας εξασφαλίσει μια 10μηνη υποτροφία για μεταπτυχιακές σπουδές με θέμα τις συγκοινωνίες της χώρας αυτής. Ήταν μια καταπληκτική ευκαιρία που με βοήθησε να ταξιδέψω και να μελετήσω ολόκληρο το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και να δω πράγματα που δεν καταφέραμε να δούμε στην πρώτη μας επίσκεψη. Για να βοηθήσουν την μελέτη μου, οι υπεύθυνοι των ΣΕΚ είχαν την καλοσύνη να μου χορηγήσουν δωρεάν ειδικό εισιτήριο για όλη την χώρα, εισιτήριο που μάλιστα μου επέτρεπε να ταξιδεύω, αν το επιθυμούσα, και στους θαλάμους μηχανοδήγησης των ατμαμαξών. Οι ΣΠΑΠ είχαν μόλις ενσωματωθεί στους ΣΕΚ, αλλά τίποτε δεν έδειχνε να είχε αλλάξει στην Πελοπόννησο. Το ίδιο συνέβη και με τους ΣΘ, που είχαν επίσης ενσωματωθεί στους ΣΕΚ λίγα χρόνια πριν: η μόνη αλλαγή που είδα εδώ ήταν η κανονική γραμμή που τώρα πλέον ένωνε την Λάρισα με τον Βόλο. Αυτοκινητάμαξες κυκλοφορούσαν σε όλο το δίκτυο, ενώ και οι πρώτες 20 ντζελάμαξες (σειρές Α201-10 και Α301-10), δούλευαν ήδη σε αρτηριακά και εμπορικά δρομολόγια στην κύρια γραμμή Πειραιώς-Θεσσαλονίκης. Σε όλο το υπόλοιπο δίκτυο κυριαρχούσαν ακόμη οι ατμάμαξες.

Υπήρχαν μεγάλες διαφορές μεταξύ των διαφόρων τμημάτων του δικτύου των ΣΕΚ. Είναι αυτονόητο ότι ο άξονας Βορά - Νότου δεχόταν την μεγαλύτερη κυκλοφορία. Η γραμμή Πειραιά - Θεσσαλονίκης, ακόμη μονή και με μεγάλες ανωφέρειες, ήταν δύσκολη. Οι ατμάμαξες (σειρές Μα, Λγ και Θγ) των εμπορικών αμαξοστοιχιών δεν ήταν σε καλή κατάσταση και τα δρομολόγια γίνονταν πάντοτε με μεγάλες καθυστερήσεις. Ένοιωθα πάντως μεγάλη περηφάνια, όταν οι μηχανοδηγοί μου έλεγαν πόσο τους άρεσαν οι, Αγγλικής κατασκευής, Λβ που τότε δούλευαν στα δίκτυα Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης και Θεσσαλονίκης- Κοζάνης.

Το μετρικό δίκτυο των τέως ΣΠΑΠ μου άρεσε ιδιαίτερα. Κάθε ατμάμαξα είχε τον "δικό" της μηχανοδηγό που την αγαπούσε και την φρόντιζε με κάθε επιμέλεια. Οι ατμάμαξες των σειρών Ε, Δα και Δ1 είχαν ως βάση τους το Μηχανοστάσιο Πειραιά, από εκεί δε δούλευαν κυκλικά ταξιδεύοντας τόσο μέχρι την Καλαμάτα (μέσω Τρίπολης), όσο και μέχρι την Πάτρα, έλκοντας είτε επιβατικές είτε εμπορικές αμαξοστοιχίες. Εντύπωση, πάντως, μου προξένησε το ότι το προσωπικό έλξης θεωρούσε τις



*D.Dixon Η ατμομηχανή Εα 5204 εκτελεί ελιγμούς στο σταθμό του Βόλου. Πίσω της διακρίνεται η Θγ 591, 9 Ιουνίου 1964*

πλαισιωμένη κατασκευή ατμάμαξης (τις Γερμανικές 2-8-0 της σειράς Ες) πολύ καλύτερες και αποδοτικότερες από τις μεταπολεμικές Ιταλικές και Αμερικανικές 2-8-2. Οι μικρόσωμες Ζς 2-6-0Τ ήταν επίσης πολύ αξιόπιστες και τις χρησιμοποιούσαν σε κάθε είδους ελκτικά καθήκοντα, σε όλο το δίκτυο. Σύντομα, ανέπτυξα φιλία με τον Νίκο Ηλιακόπουλο, μηχανοδηγό της 7711, μαζί του δε ταξίδεψα σε όλο το δίκτυο της Πελοποννήσου.

Το μικρό, απομονωμένο δίκτυο των ΣΒΔΕ ήταν επίσης γοητευτικό. Το κεντρικό τους μηχανοστάσιο στο Μεσολόγγι ήταν ένας πραγματικός θησαυρός από παλιές μηχανές και βαγόνια, η δε γραφική αυτή πόλη θαρρείς πως ανέπνεε ακόμη τον αέρα της ηρωικής εξόδου και την ιστορία του Λόρδου Βύρωνα. Όσο για την Θεσσαλία, ακόμη θυμάμαι την μεγάλη εντύπωση που μου είχε προξενήσει το πλήθος και η ποικιλία των ατμαμαξών για ένα τόσο μικρό σε μήκος δίκτυο. Σύντομα δε έμαθα ότι άλλοι τύποι ατμαμαξών χρησιμοποιούνταν το καλοκαίρι και άλλοι τον χειμώνα.

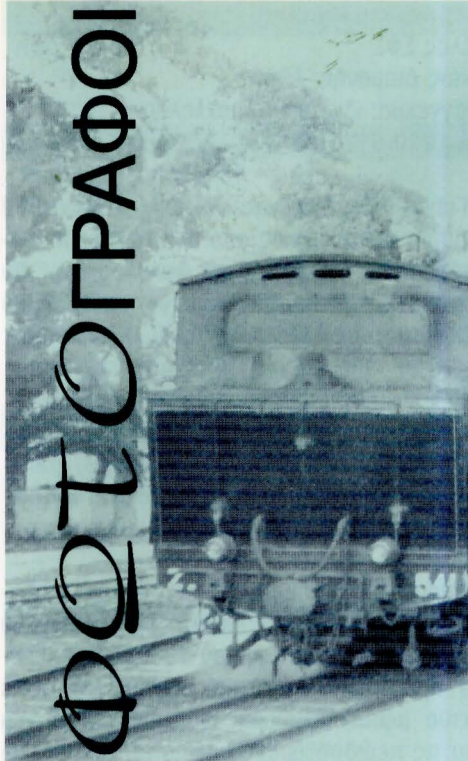
Η Ελλάδα είχε τότε σχετικά μικρό σιδηροδρομικό δίκτυο και πολλά γεωγραφικά διαμερίσματα δεν διέθεταν τρένο. Έτσι, χάρηκα όταν λίγα χρόνια πριν την άφιξη μου, η Κοζάνη είχε συνδεθεί σιδηροδρομικά όχι όμως με την Καλαμπάκα (όπως είχε αρχικά αποφασιστεί), αλλά με την Θεσσαλονίκη, μέσω Αμυνταίου. Μετά την αναχώρησή μου, κατασκευάστηκαν επίσης η γραμμή Στρυμώνα - Κουλάτας καθώς και η παράκαμψη της Αδριανούπολης, έτσι ώστε τα ελληνικά τρένα να μην διέρχονται από Τουρκικό έδαφος. Πολλά όνειρα των ελλήνων σιδηροδρομικών της εποχής μου όμως παρέμειναν ανεκπλήρωτα: ο σιδηρόδρομος δεν έφτασε ποτέ στην Σπάρτη, ούτε στα Ιωάννινα (είτε από το Αγρίνιο είτε από την Καλαμπάκα μέσω των βουνών), ούτε δούλεψε η διακλάδωση της Αμφίπολης. Στην σημερινή εποχή, όπου κυριαρχεί το ΙΧ και οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι, αμφιβάλλω αν τα τμήματα αυτά θα κατασκευαστούν ποτέ. Γνωρίζω πάντως, ότι σήμερα η Αθήνα διαθέτει σύγχρονο μετρό και προαστιακό, το τραμ εμφανίστηκε και πάλι στην πρωτεύουσα, η γραμμή Παλαιοφάρσαλου - Καλαμπάκας έγινε κανονικού εύρους, το δίκτυο εκσυγχρονίζεται και ηλεκτροδοτείται και ότι ήδη μελετάται σοβαρά η επέκταση της γραμμής προς την Ήπειρο. Υπάρχει λοιπόν σαφής πρόοδος.

Χαίρομαι που η τύχη με βοήθησε να γνωρίσω τους ελληνικούς σιδηροδρόμους όπως ήταν πριν 40 και πλέον χρόνια. Ελπίζω δε ότι οι φωτογραφίες μου θα βοηθήσουν ιδιαίτερα τους νεότερους σιδηροδρομικούς να ταξιδέψουν νοερά στην εποχή εκείνη.





# ΦΩΤΟΓΡΑΦΟΙ



Λένε πως μία φωτογραφία αξίζει όσο χίλιες λέξεις και αυτό εμείς εδώ στον ΣΦΣ το πιστεύουμε απόλυτα. Ο σύλλογος μας διαθέτει μια πολυάριθμη ομάδα μελών που ασχολούνται, μερικοί για πολλά χρόνια, με την σιδηροδρομική φωτογραφία σε όλες της τις εκφάνσεις. Κάποιοι από εμάς φωτογραφίζουν το τραίνο ή τις μηχανές. Άλλοι εστιάζουν τον φακό τους στα σιδηροδρομικά τοπία, στους παλιούς γραφικούς σταθμούς, στις σκουριασμένες ατμάμαξες, στα περίτεχνα πέτρινα γεφύρια κλπ. Από την Καλαμάτα μέχρι το Ορμένιο και από την Φλώρινα μέχρι τον Βόλο, ο σιδηρόδρομος προσφέρει τόσο πλούσια θεματογραφία που οι φωτογράφοι μας δεν χορταίνουν να αποτυπώνουν στο φιλμ ή στον αισθητήρα. Σε αυτά τα 25 χρόνια που πέρασαν από την ίδρυση του ΣΦΣ, οι φωτογράφοι μας ήταν πάντοτε στην πρώτη γραμμή. Οι φωτογραφίες τους, δυνατές, λυρικές, ατμοσφαιρικές ή τεκμηριωτικές προσφέρουν αφιλοκερδώς στον σύλλογο τις εικόνες που χρειάζεται για να προωθησει έναν από τους σημαντικότερους στόχους του: την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κόσμου στον σιδηρόδρομο και τα πλεονεκτήματά του. Μέσα από την "ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ", τα βιβλία μας, τα ημερολόγια, τα διάφορα φυλλάδια και τις αμέτρητες εκδηλώσεις που έχουν γίνει μέχρι σήμερα, οι εκατοντάδες φωτογραφίες τους βοήθησαν σημαντικά τον κόσμο να γνωρίσει καλύτερα τον σιδηρόδρομο και να τον αγαπήσει.

Σε σχέση με παρόν επετειακό τεύχος, η Συντακτική Ομάδα της "Σ", θεώρησε ως ελάχιστο χρέος της προς τους ανθρώπους αυτούς, να σας παρουσιάσει το μικρό αυτό αφιέρωμα στους φωτογράφους -μέλη μας, δίνοντας σας τα ονόματα τους καθώς και όσα μικρά βιογραφικά μπορέσαμε να συγκεντρώσουμε στον χρόνο που είχαμε στην διάθεση μας. Τους ευχαριστούμε θερμά όλους και ζητάμε εκ των προτέρων συγγνώμη εάν ξεχάσαμε κάποιον.

## Αναστασιάδης Απόστολος

Μέλος ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1976

Επάγγελμα: Έμπορος

Τόπος διαμονής: Κηφισιά Κοκκινάκη 16

Τηλ.: 210-8083847, 6945-492403

Email: apanast@yahoo.gr

Ο Τόλης Αναστασιάδης φωτογραφίζει σιδηρόδρομο από το 2004.

Έχει αρχείο με 5.000 φωτογραφίες από όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδος.

Φωτογραφίες και άρθρα του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

## Γεωργίου Γεώργιος

Μέλος ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1979

Επάγγελμα: Ιδιωτικός υπάλληλος

Τόπος Διαμονής: Αθήνα – Γαλάτσι

Τηλ.: 6974-419627 210-2222758

Email: Ziltoid07@hotmail.com

Ο Γιώργος Γεωργίου φωτογραφίζει τραίνα από το 2005. Έχει στην κατοχή του περίπου 1.000 φωτογραφίες από το δίκτυο της κανονικής και κυρίως από την διαδρομή του Μπράλου-Δομοκού και της Σφενδάλης – Οινόης.

## Γιαννιός Δημήτρης

Μέλος ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1964

Τόπος Διαμονής: Αθήνα

Επάγγελμα: Τραπεζικός υπάλληλος

Τηλ.: 210-2013943

Email: dgiannios@oyenet.gr

Ο Δημήτρης Γιαννιός ασχολείται με την σιδηροδρομική φωτογραφία από το 2005. Στο αρχείο του έχει φωτογραφίες από το σιδηροδρομικό δίκτυο της κανονικής γραμμής καθώς και σταθμούς με εγκαταστάσεις.

## Γουλάκος Στέφανος

Μέλος ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1968

Επάγγελμα: Τοπογράφος - Μηχανικός

Τόπος Διαμονής:

Χολαργός - Ιωάννου Θεολόγου 36-38

Τηλ.: 210-6512414

Email: sgioulakos@ath.forthnet.gr

Ο Στέφανος Γουλάκος φωτογραφίζει και βασικά αποτυπώνει σιδηροδρομικά θέματα πάσης φύσεως από το 1992. Έως το 2003 που ξεκίνησε την φωτογραφία με ψηφιακή μηχανή είχε στο αρχείο του 2.000 φωτογραφίες, πολλές εξ

αυτών A/M δικής του εμφάνισης. Με την ψηφιακή έχει καταγράψει σε χιλιάδες φωτογραφίες, πάρα πολλά στάδια από την κατασκευή και εξέλιξη των κατά τόπους σιδηροδρομικών έργων. Φωτογραφίες και άρθρα του έχουν δημοσιευθεί στα περιοδικά "Today's Railways", "LOK Magazin", "LOK Report", "EISENBahn-REVUE International" καθώς και στο περιοδικό του ΣΦΣ, Σιδηροτροχιά.

## Ζαχαρίας Χρήστος

Μέλος του ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1979

Επάγγελμα: Ιδιωτικός Υπάλληλος

Τόπος διαμονής: Ξυλόκαστρο Κορινθίας

Τηλ.: 6946-149351 2743-025275

Email: christoszacharis@yahoo.gr

Φωτογραφίζει από το 1990, με κύριο θέμα την ΣΠΑΠ (τροχαίο υλικό-σταθμοί) και μέχρι σήμερα έχει στο αρχείο του, από την φωτογραφική μηχανή του 16.000 φωτογραφίες. Από το 2003 άρχισε να βιντεοσκοπεί ότι έχει απομείνει από το δίκτυο της Πελοποννήσου. Φωτογραφίες του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

### **Κακαβάς Κωνσταντίνος**

Μέλος ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1965

Επάγγελμα: ιδιωτικός υπάλληλος

Τόπος κατοικίας: Πειραιάς

Τηλέφωνο: 6998-334561

Email: kostaskakavas@yahoo.gr

Σιδηροδρομόφιλος από τη βρεφική ηλικία ξεκίνησε τη σιδηροδρομική φωτογράφιση από τα δεκατέσσερα το 1979. Μέχρι στιγμής το αρχείο του περιλαμβάνει 24.000 αναλογικές και 10.000 ψηφιακές φωτογραφίες. Οι φωτογραφίες του είναι κυρίως απεικονιστικές τροχαίου υλικού αλλά και φωτογραφίες σιδηροδρομικού τοπίου. Δεκάδες φωτογραφίες του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά καθώς και σε έντυπα του ΟΣΕ. Μέλος της ομάδας συγγραφέων που εξέδωσε το 2003 το Σιδηροδρομικό φωτογραφικό λεύκωμα Η ΕΛΛΑΔΑ ΤΩΝ ΤΡΑΙΝΩΝ (εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα).

Οι φωτογραφίες του είναι κυρίως από την Ελλάδα, υπάρχουν όμως και αρκετές από Ευρωπαϊκά δίκτυα τη δεκαετία του 80 και 90.

### **Καντήρης Νίκος**

Μέλος ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1965

Επάγγελμα: Πληροφορική.

Τόπος διαμονής: Αθήνα - Ν. Ηράκλειο

Τηλ.: 6993002000

E-mail: kantirism@gmail.com

Ο Νίκος Καντήρης φωτογραφίζει το σιδηρόδρομο από το 1985, στην Ελλάδα και σε αρκετές Ευρωπαϊκές χώρες και ΗΠΑ.

Η συλλογή του περιλαμβάνει 13.000 φωτογραφίες, περίπου από όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδος και όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς καθώς και φωτογραφίες από τις πολιτείες Καλιφόρνια, Αριζόνα και Νεβάδα των ΗΠΑ.

Επίσης στη συλλογή του περιλαμβάνεται και σιδηροδρομικό βίντεο, από το 1990 και μετά, συνολικής διάρκειας άνω των 50 ωρών.

Φωτογραφίες του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά στο Railways Today και στα βιβλία, Spoorwegen 2008 και Drehscheibe. Αρθρογραφεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

### **Καπακλής Ανδρέας**

Μέλος ΣΦΣ και ΣΦΣ Μεσσηνίας

Έτος γέννησης: 1980

Τόπος γέννησης: Καλαμάτα

Επάγγελμα: Οινολόγος

Τόπος διαμονής: Geisenheim, Γερμανία

Email: kapaklis@yahoo.co.uk

Ο Ανδρέας Καπακλής φωτογραφίζει σιδηρόδρομο από το 1992. Έχει μια μεγάλη συλλογή φωτογραφιών με όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδος αλλά και της κεντρικής Ευρώπης. Φωτογραφίες του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά και Lok Magazin και Lok Report. Έχει αρθρογραφήσει στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

### **Καραθανάσης Γρηγόρης**

Μέλος: ΣΦΣ

Τόπος Διαμονής: Σοφίας Σλήμαν 26-28 Αθήνα

Τηλέφωνο: 6974-771736

Email: grships@yahoo.com

Φωτογραφίζει σιδηροδρομικά θέματα από το 1994 και έχει στο αρχείο του θέματα από όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας και τα υπό κατασκευή έργα, καθώς επίσης και του τροχαίου υλικού του ΟΣΕ. Έχει επίσης σειρά φωτογραφιών από τα Ευρωπαϊκά κράτη, πλην πρώην Σοβιετικών Δημοκρατιών, Ολλανδίας και Σκανδιναβικών χωρών. Ανταποκριτής για την Ελλάδα στα περιοδικά Railvolution και TransUrban. Έχει αρθρογραφήσει για το περιοδικό Σιδηροτροχιά.

### **Κάσσαρης Παναγιώτης**

Μέλος του ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1974

Επάγγελμα: Ηλεκτροδηγός ΗΣΑΠ

Τόπος διαμονής: Αθήνα - Αγ. Ανάργυροι

Τηλ.: 6976-385828

Email: pkassarism@yahoo.com

Ο Παναγιώτης Κάσσαρης φωτογραφίζει σιδηρόδρομο από το 1991. Έχει αρχείο με 4.000 φωτογραφίες περίπου με θέματα από όλον τον Ελλαδικό χώρο καθώς και από χώρες του εξωτερικού (Βουλγαρία, Τουρκία, Σλοβενία, Σερβία, Ρουμανία, Γερμανία, Ελβετία, Ισπανία) καθώς και μουσειακά τραίνα. Φωτογραφίες του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

### **Καραγκούνης Αναστάσιος**

Μέλος του ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1976

Επάγγελμα: Ιδ. υπάλληλος

Τόπος διαμονής: Χολαργός

Τηλ.: 6976-893243

Email: gallidakias@yahoo.gr

Ο Τάσος Καραγκούνης φωτογραφίζει σιδηρόδρομο από τα τέλη της δεκαετίας του 1990. Έχει στο αρχείο του Video και περίπου 20.000 φωτογραφίες από όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδος. Φωτογραφίες του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

### **Καραγιάννης Ιωάννης**

Μέλος ΣΦΣ

Τόπος Διαμονής: Αθήνα

Επάγγελμα: ιδιωτικός υπάλληλος.

Τηλ.: 210-6129155

Ο Γιάννης Καραγιάννης έχει αρχείο με 1.000 περίπου φωτογραφίες από όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδος. Φωτογραφίες του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

### **Κουρμπέλης Απόστολος**

Έτος γέννησης: 1953

Κατοικία: Γλυφάδα, Λεβαδείας 28 τκ 16561

Email: tangalos2002@yahoo.gr

Ο Απόστολος Κουρμπέλης φωτογραφίζει σιδηρόδρομο στην Ελλάδα και στο εξωτερικό από τα μέσα της δεκαετίας του 1980. Έχει πλούσιο προσωπικό αρχείο με όλα τα ελληνικά δίκτυα μέσων σταθερής τροχιάς καθώς και από τις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες και την Κούβα. Είναι ένας εκ των συγγραφέων του βιβλίου "από τα Παμφορεία στο Μετρό". Ακόμα διαθέτει αρχείο με παλαιές φωτογραφίες από τραμ και λεωφορεία όλων των εποχών. Φωτογραφίες και άρθρα τού έχουν δημοσιευθεί κατά το παρελθόν στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

### **Κλώνος Αρτέμης**

Μέλος του ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1965

Επάγγελμα: Φωτογράφος

Τόπος διαμονής: Αθήνα Κονίτσης 29Α, 163 45

Ηλιούπολη

Τηλ.: 210-9708429 6944-277780

Email: artemisklonos@hotmail.com

Ο Αρτέμης Κλώνος έχει το καλύτερα οργανωμένο σιδηροδρομικό φωτογραφικό αρχείο από το 1981 έως και σήμερα. Φωτογραφίζει τραίνα όλων των τύπων, μέσα σταθερής τροχιάς, σταθμούς, εγκαταστάσεις και σιδηροδρομικά έργα. Η φωτογραφική αποτύπωση είναι κυρίως από τον Ελλαδικό χώρο, την Ευρώπη (όπου έχει επισκεφθεί σχεδόν όλες τις χώρες) αλλά και την Αφρική. Από το 1990 ασχολείται ημιεπαγγελματικά με την σιδηροδρομική φωτογράφιση και από το 2004 επαγγελματικά. Πάνω από 900 σιδηροδρομικές φωτογραφίες του έχουν δημοσιευτεί από το 1987 μέχρι σήμερα, σε πάνω από 30 διαφορετικά περιοδικά, βιβλία και άλλες έντυπες εκδόσεις, σε 9 διαφορετικές χώρες, εκτός της Ελλάδας. Σήμερα έχει στο αρχείο του, μαζί με τον αδερφό του Νίκο, πάνω από 50.000 φωτογραφίες (ψηφιακές, αρνητικά και διαφάνειες σε μορφή 135 & 120). Έχει υπάρξει αρχιουντάκτης του περιοδικού

# ΦΩΤΟΓΡΑΦΟΙ

Σιδηροτροχιά στην οποία αρθρογραφεί ανελλιπώς.

## Κλώνος Νίκος

Έτος γέννησης: 1967  
Κατοικία: Αθήνα Αχαρνών 135, 104 46

Ο Νίκος Κλώνος φωτογραφίζει τραίνα από το 1985. Η φωτογραφική αποτύπωση είναι κυρίως από τον Ελλαδικό χώρο αλλά και την Ευρώπη, όπου έχει επισκεφθεί σχεδόν όλες τις χώρες. Σήμερα έχει στο αρχείο του, μαζί με τον αδερφό του Αρτέμη, πάνω από 50.000 φωτογραφίες (ψηφιακές, αρνητικά και διαφάνειες σε μορφή 135 & 120). Φωτογραφίες του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

## Κοροβέσης Βασίλης

Μέλος ΣΦΣ  
Τόπος Διαμονής: Αθήνα  
Επάγγελμα: Τραπεζικός υπάλληλος  
Τηλ.: 210-3342693 6945-804163

Ο Βασίλης Κοροβέσης φωτογραφίζει σιδηροδρομο από το 1998. Το αρχείο του περιέχει 2.000 φωτογραφίες από όλο το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Έχει αρθρογραφεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

## Κωνσταντόπουλος Σπύρος

Μέλος ΣΦΣ  
Έτος γέννησης: 1951  
Επάγγελμα: Ιδιωτικός Υπάλληλος  
Διαμονή: Βούλα

Ο Σπύρος Κωνσταντόπουλος ασχολείται συστηματικά με τη σιδηροδρομική φωτογραφία από το 1967. Η συλλογή του περιέχει φωτογραφίες από την Ελλάδα και πολλές χώρες του εξωτερικού. Καταγράφει σιδηροδρομικά και τροχιοδρομικά δίκτυα και πολλές φωτογραφίες έχουν δημοσιευτεί στο περιοδικό του ΣΦΣ "Σιδηροτροχιά".

## Λυκομήτρος Φώτης

Μέλος του ΣΦΣ  
Έτος Γεννήσεως 1958  
Επάγγελμα: Ιδιωτικός Υπάλληλος  
Τόπος διαμονής: Αθήνα - Αγ. Στέφανος  
Τηλ.: 6947-600547  
Email: fotlikom@yahoo.gr

Ο Φώτης Λυκομήτρος φωτογραφίζει σιδηρόδρομο από το 1995. Στο αρχείο του που αποτελείται από περίπου 10.000 φωτογραφίες έχει θέματα από όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδος και όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς.

## Μαγαλιός Γιάννης

Έτος γέννησης: 1982  
Τόπος διαμονής: Λάρισα, Σαμου β' Παροδος 4  
Τ.Κ 41 334  
Τηλ.: 6945 637080 και 2410 610775  
Email: magalios1982@yahoo.gr

Ο Γιάννης Μαγαλιός κατάγεται από σιδηροδρομική οικογένεια και φωτογραφίζει σιδηρόδρομο από το 2005. Έχει αρχείο με 8.000 φωτογραφίες από όλο το δίκτυο της κανονικής γραμμής. Φωτογραφίες του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

## Μανουσαρίδου Βασιλική

Μέλος του ΣΦΣ  
Επάγγελμα: Βιβλιοπώλης  
Τόπος διαμονής: Αθήνα - Χαλάνδρι  
Τηλ.: 211-7504836  
Email: vicky@promith.gr

Η Βασιλική Μανουσαρίδου φωτογραφίζει σιδηροδρομικά θέματα από το 1990. Στην συλλογή της έχει περίπου 12.000 φωτογραφίες με θέματα από όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδος και όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς. Ακόμα έχει φωτογραφίες από δίκτυα του Εξωτερικού (Βαλκάνια και κεντρική Ευρώπη).

## Νακούδης Παναγιώτης

Έτος γεννήσεως: 1994  
Επάγγελμα: μαθητής γυμνασίου  
Κάτοικος: Τρικάλων

Ο Παναγιώτης Νακούδης φωτογραφίζει σιδηρόδρομο από το 2005. Είναι ο Βενιαμίν των φωτογράφων που ασχολούνται με την σιδηροδρομική φωτογραφία στην χώρα μας. Στο αρχείο του έχει 6.500 φωτογραφίες από όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδος.

## Νέλας Ηλίας

Μέλος ΣΦΣ  
Επάγγελμα: υπάλληλος ΔΟΥ Ορεστιάδας  
Τόπος διαμονής: Αναγεννήσεως 81 682 00 Ορεστιάδα  
Τηλ.: 25520 28569 6977356556  
Email: nellas1@yahoo.gr

Ο Ηλίας Νέλας εργάστηκε στον ΟΣΕ κατά τα έτη 1984 έως και το 1998. Φωτογραφίζει σιδηροδρομικά θέματα από το 1990 και στην συλλογή του που περιέχει πάνω από 20.000 φωτογραφίες έχει θέματα από την Στερεά, Θεσσαλία, Μακεδονία και Θράκη. Φωτογραφίες του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

## Μωυζές Επαμεινώντας

Μέλος του ΣΦΣ  
Έτος Γεννήσεως 1981  
Επάγγελμα: Ιδιωτικός Υπάλληλος  
Τόπος διαμονή : Αθήνα  
Τηλ.: 210-5283349 6944382558  
Email: nondmoyz3@yahoo.com

Ο Νώντας Μωυζές φωτογραφίζει σιδηρόδρομο από το 1999. Στο αρχείο του έχει 2000 φωτογραφίες από όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδος. Ακόμα έχει φωτογραφίες από δίκτυα της κεντρικής Ευρώπης. Φωτογραφίες και άρθρα του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

## Νάθενας Γιώργος

Μέλος: ΣΦΣ, ΣΕΣ, και δικτύου ΕΠΙΒΑΤΗΣ  
Έτος γεννήσεως: 1957  
Επάγγελμα: Μαθηματικός-Συγκοινωνιολόγος.  
Κάτοικος: Αθηνών  
Τηλ.: 6974-795761  
Email: genathenas@yahoo.gr

Ο Γιώργος Νάθενας έχει φωτογραφίσει για πρώτη φορά σιδηρόδρομο το 1964. Στο αρχείο του που αποτελείται από περίπου 4000 φωτογραφίες έχει αποτυπώσει όλα τα σιδηροδρομικά / τροχιοδρομικά καθώς και δίκτυα από την κεντρική και δυτική Ευρώπη, Τουρκία και Κούβα της Ελλάδος καθώς και δίκτυα από την κεντρική Ευρώπη. Είναι συλλέκτης με πλουσιότατο αρχείο σιδηροδρομικών θεμάτων και φωτογραφιών. Έχει συμμετοχή ως συγγραφέας στα βιβλία α) Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι β) το τραϊνάκι του Πηλίου γ) Από τα Παμφορεία στο Μετρό δ) 130 Χρόνια ΗΣΑΠ ε) Die PillionBahn und ihre Schwestern. Ακόμα έχει πλούσια αρθρογραφία στον Ελληνικό και Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό τύπο. Φωτογραφίες και άρθρα του έχουν δημοσιευτεί και στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

## Νικολόπουλος Σπύρος

Μέλος του ΣΦΣ  
Έτος γέννησης: 1956  
Επάγγελμα: Επιχειρηματίας  
Τόπος διαμονής: Αθήνα - Χαλάνδρι  
Τηλ.: 210-6085231  
Email: snkl@otenet.gr

Ο Σπύρος Νικολόπουλος φωτογραφίζει και σιδηροδρομικά θέματα από το 2002. Έχει συλλογή με περίπου 25.000 φωτογραφίες από όλα τα δίκτυα της Ελλάδος, καθώς και από τις Νορβηγία, Σουηδία, Αγγλία, Γερμανία, Ελβετία, Γαλλία, Ιταλία, ΗΠΑ και Καναδά. Ακόμα έχει Video από τα δίκτυα της Ελλάδος και ΗΠΑ. Έχει εκδώσει 4 σιδηροδρομικά φωτογραφικά λευκώματα:

# ΦΩΤΟΓΡΑΦΟΙ

1) Το ωραιότερο ταξίδι I, με θέμα τα τρένα της Πελοποννήσου

2) Το ωραιότερο ταξίδι II, με θέμα τα τρένα της κανονικής γραμμής της Ελλάδος

3) Ο Ελληνικός Οδοντωτός Σιδηρόδρομος και

4) Ο Σιδηρόδρομος OSLO-BERGEN & FLAM με θέμα την Νορβηγία.

Αρθρογραφεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

## Παπούλιας Ιωάννης

Μέλος ΣΦΣ

Τόπος διαμονής: Αθήνα - Μαρούσι

Τηλ 210-6140804

Ο Γιάννης Παπούλιας φωτογραφίζει σιδηρόδρομο από το 1989. Στην συλλογή του έχει 9.000 φωτογραφίες από όλα τα δίκτυα της Ελλάδος και όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς.

## Παπαδημητρίου Λευτέρης

Μέλος ΣΦΣ

Τόπος διαμονής: Αθήνα - Κάτω Πατήσια

Επάγγελμα: Ιδιωτικός υπάλληλος

Τηλ.: 6944908221

Email: lparadimitriou@yahoo.com

Ο Λευτέρης Παπαδημητρίου ασχολείται με την σιδηροδρομική φωτογράφιση από το 1999. Έχει συλλογή με περισσότερες από 8.000 φωτογραφίες που συμπεριλαμβάνουν όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα και μέσα σταθερής τροχιάς στην Ελλάδα. Φωτογραφίες του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

## Παπαλέτσος Νίκος

Μέλος ΣΦΣ και ΣΦΣ Θεσσαλονίκης

Έτος γέννησης: 1971

Τόπος διαμονής: Θεσσαλονίκη

Επάγγελμα: Ηλεκτρολόγος Μηχανικός

Τηλ.: 2310-411814 6945-204773

Email: nrapaletsos@yahoo.gr

Ο Νίκος Παπαλέτσος φωτογραφίζει σιδηρόδρομο από το 1996. Έχει αρχείο με πάνω από 5.000 φωτογραφίες από όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδος. Φωτογραφίες του έχουν δημοσιευθεί σε Ελληνικά και Ξένα περιοδικά και έχουν συμπεριληφθεί σε σιδηροδρομικά βιβλία. Αρθρογραφεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

## Παπανδρέαδης Σπύρος

Μέλος του ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1964

Επάγγελμα: Τοπογράφος-Μηχανικός

Τόπος διαμονής: Αθήνα

Τηλ.: 210-3302995 6932215880

Email: s.papandreadis@osenet.gr

Ο Σπύρος Παπανδρέαδης φωτογραφίζει σιδηρόδρομο από το 1979. Έχει αρχείο με 700 σπάνιες φωτογραφίες της δεκαετίας 80-90 από όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδος αλλά και του εξωτερικού. Έχει αρθρογραφήσει στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

## Σμπαρούνης Νικόλαος

Ιδρυτικό μέλος ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1963

Επάγγελμα: Πολιτικός Μηχανικός -

Συγκοινωνιολόγος

Τόπος Διαμονής: Αθήνα

Διαδικτυακή πύλη:

<http://www.geocities.com/sbarounis/>

Ο Νίκος Σμπαρούνης ξεκίνησε να φωτογραφίζει σιδηρόδρομο το 1979 και να μαγνητοσκοπεί το 1994. Έχει ένα πολύ μεγάλο αρχείο με σπάνιες και αξιόλογες φωτογραφίες και βίντεο από όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδος. Έχει συμμετάσχει σε πολλές σιδηροδρομικές δημοσιεύσεις στην εφημερίδα «Καθημερινή» στα περιοδικά «Διαδρομές», «Μετρό» «Jahrbuch Schienenverkehr», «Σιδηροτροχιά» και στα βιβλία «από τα Παμφορέα στο Μετρό» και «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι». Έχει κάνει επίσης συμπαραγωγή με τον Πάνο Χονδρόπουλο, δύο ακτιβιστικών video : α) «Οι ράγες δίνουν τη λύση στην Αθήνα», β) «Σιδηρόδρομος Ονείρων».

## Τζεβελεκάκης Μανώλης

Μέλος ΣΦΣ

Τόπος διαμονής: Αθήνα,

Αριστοτέλους 86 Χαλάνδρι

Τηλ.: 6979-721854

Email: manospatras\_346@hotmail.com

Φωτογραφίζει σιδηροδρομικά θέματα από το 2004 και έχει στο αρχείο του θέματα από μεγάλο μέρος του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας και τα υπό κατασκευή έργα, καθώς επίσης και του τροχαίου υλικού του ΟΣΕ.

Έχει επίσης σειρά φωτογραφιών από Ευρωπαϊκά κράτη.

Ανταποκριτής για την Ελλάδα στα περιοδικά Railvolution και TransUrban. Έχει αρθρογραφήσει για το περιοδικό Σιδηροτροχιά.

## Τόγιας Γιώργος

Μέλος ΣΦΣ

Έτος Γεννήσεως: 1966

Επάγγελμα: Τραπεζικός υπάλληλος

Τόπος διαμονής: Χαλάνδρι

Ο Γιώργος Τόγιας ασχολείται περιστασιακά με

την σιδηροδρομική φωτογραφία από τα τέλη της δεκαετίας του 80. Μην έχοντας κάποια συγκεκριμένη προτίμηση φωτογραφίζει οτιδήποτε έχει σχέση με τα σιδηροδρομικά και τροχιοδρομικά δίκτυα στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Συμμετείχε και ως συγγραφέας στο βιβλίο "Οι Τροχιόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς, Πάτρας και Καλαμάτας". Φωτογραφίες και άρθρα του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά καθώς και στο Today's Railways.

## Φιλίππουολίτης Αντώνης

Μέλος του ΣΦΣ

Έτος Γεννήσεως: 1939

Τόπος διαμονής: Αθήνα - Χαλάνδρι

Τηλ.: 210-6722641

Φωτογραφίζει και σιδηρόδρομο από το 1966. Έχει τεκμηριωτικώς όλο το δίκτυο της Πελοποννήσου σε περίπου 6.000 φωτογραφίες.

Καθώς και το δίκτυο του Λαυρεωτικού με έτος αναφοράς το 2003 και περί τις 10.000 φωτογραφίες από όλα τα δίκτυα ταξινομημένες.

Έχει και αρχείο με φωτογραφίες από την ΣΠΑΠ της διετίας 1938-1940 του πατέρα του Ιωάννη.

Είναι ένας εκ των συγγραφέων του Βιβλίου των Ελληνικών Σιδηροδρόμων και αρθρογραφεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

## Φώτης Νικόλαος

Μέλος ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1966

Επάγγελμα: Μηχανικός Υπολογιστών,

Δημοσιογράφος

Τόπος διαμονής: Χαλάνδρι, Εσπερίδων 16

Τηλ.: 210.6825230

Email: nftotis@otenet.gr

Ο Νίκος Φώτης άρχισε να ασχολείται συστηματικά με τη φωτογραφία από το 1995, και το 1999 άρχισε αντίστοιχα να εστιάζει στη σιδηροδρομική φωτογραφία. Οπαδός του slide film (μετά από αποκαρδιωτικές εμπειρίες με αρνητικά σε Ελληνικά φωτογραφικά καταστήματα), χρησιμοποιεί και μια κόμπακτ ψηφιακή για πειραματισμούς και καταγραφικές φωτογραφίες. Εκτός από άρθρα σε περιοδικά όπως "Σιδηροτροχιά", "ΦΩΤΟγράφος", "Εφοπλιστής", "Today's Railways" (στο οποίο είναι ο ανταποκριτής για Ελλάδα), συμμετείχε στη δημιουργία του συλλογικού φωτογραφικού λευκώματος "Η Ελλάδα των τρένων/Greek Trainscapes". Παράλληλα συμμετέχει σε συλλογικές τρενομοντελιστικές προσπάθειες, όταν δεν είναι στα βουνά κυνηγώντας τρένα με κάμερες ή δεν διαβάζει βιβλία.

# ΦΩΤΟΓΡΑΦΟΙ

## Χαλδαίος Νικόλαος

Μέλος ΣΦΣ

Επάγγελμα: Τραπεζικός υπάλληλος

Κάτοικος: Αθήνα Κορυδαλλός

Ο Νίκος Χαλδαίος φωτογραφίζει σιδηρόδρομο και ειδικότερα το δίκτυο της κανονικής γραμμής. Έχει μια τεράστια ειδικευμένη συλλογή, μέρος της οποίας έχει παραχωρήσει στον ΣΦΣ, με αποτύπωση από τα AEG IC του ΟΣΕ.

## Χανδρινός Γεώργιος

Μέλος ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1954

Επάγγελμα: Ορνιθολόγος

Τόπος διαμονής: Αθήνα

Email: gehandrinos@yahoo.gr

Ο Γιώργος Χανδρινός γεννήθηκε στην Αθήνα το 1954. Εργάζεται ως ορνιθολόγος στην Δασική Υπηρεσία του Υπ. Αγρ. Ανάπτυξης και Τροφίμων. Για σειρά ετών υπήρξε μέλος του Δ.Σ. και Αντιπρόεδρος του ΣΦΣ. Ασχολείται για πολλά χρόνια με την φωτογραφία φύσης, αλλά από το 1995 στράφηκε στην σιδηροδρομική φωτογραφία, έχοντας ήδη στο αρχείο του περί τις 8000 φωτογραφίες από όλο το σιδηροδρομικό μας δίκτυο. Τακτικός αρθρογράφος της "Σ", ενώ συμμετείχε ενεργά στην δημιουργία των βιβλίων "Η Ελλάδα των Τρένων" και "Οι Τροχιοδρόμοι Αθηνών -Πειραιώς". Ασχολείται επίσης με την ζωγραφική τράινων, ενώ διαθέτει και μεγάλη συλλογή σιδηροδρομικών βιβλίων.

## Χαραλαμπίδης Γεώργιος

Μέλος του ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1954

Επάγγελμα: Τραπεζικός υπάλληλος

Τόπος διαμονής: Πειραιάς

Τηλ.: 210-4626428 6976-602456

Email: u21619@otenet.gr

Ο Γιώργος Χαραλαμπίδης φωτογραφίζει σιδηρόδρομο από το 2004. Έχει ασχοληθεί και με το Video 8mm από το 1994. Στο αρχείο του υπάρχουν 12.000 φωτογραφίες από το δίκτυο της κανονικής γραμμής. Φωτογραφίες του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.

## Χωριάτης Βασίλης

Μέλος του ΣΦΣ

Έτος γέννησης: 1966

Επάγγελμα: τραπεζικός υπάλληλος

Τόπος διαμονής: Αθήνα - Ν.Ηράκλειο

Τηλ.: 210-2778671

Email: bchor@yahoo.com

Ο Βασίλης Χωριάτης έχει ένα πλούσιο αρχείο περίπου 75.000 φωτογραφιών (35.000 σε αρνητικό και slides και 40.000 σε ψηφιακή μορφή), ασχολείται ερασιτεχνικά από το 1982. Εξειδικεύεται στο δίκτυο της Πελοποννήσου και στην φωτογραφική αποτύπωση μεταλλείων και βιομηχανικών δικτύων. Επίσης έχει ένα πλούσιο αρχείο σιδηροδρομικών video από το 1990 και μετά. Έχει συμμετάσχει σε διαγωνισμούς φωτογραφίας στην Αθήνα, Καλαμάτα και εξωτερικό με πολλές διακρίσεις. Άρθρα και φωτογραφίες του, έχουν δημοσιευθεί στην εφημερίδα Τα Νέα, Ελευθεροτυπία, περιοδικό Γεωτρόπιο, σε διάφορα επαρχιακά περιοδικά τοπικού ενδιαφέροντος, στο ειδικευμένο σιδηροδρομικό περιοδικό Today's Railways και σε περιοδικά στην Αυστραλία καθώς και καρτποστάλ στις ΗΠΑ. Ακόμα φωτογραφίες και άρθρα του έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό Σιδηροτροχιά.



## ΟΔΗΓΟΣ ΤΕΥΧΩΝ

# "Σιδηροτροχιά"



### Τεύχος 1 (2/86)

- A/A Esslingen-ΣΠΑΠ (Γ.Νάθενας)

### Τεύχος 2 (6/87)

- Δ/Η Electroputere-Craiova (Α.Κλώνος)
- Το ξήλωμα της γραμμής Περάματος

### Έκτακτο τεύχος (10/87)

- Αφιέρωμα: Σιδηρόδρομος & Περιβάλλον (Β. Προφυλλίδης, Γ. Νάθενας, Σπ. Βούγιας, Κ. Ζέκκος, Ν. Σμπαρούνης)

### Τεύχος 3 (12/87)

- ΗΣΑΠ- MAN/Siemens
- Μισός αιώνας Linke-Hoffmann

### Τεύχος 4 (4/88)

- A/A BREDA (Δ.Κουτελίδης)

### Τεύχος 5 (7/88)

- MLW MX627 (Α.Κουρμπέλης)
- Η DB 221 133-2 στην Ελλάδα (Α.Κλώνος)

### Τεύχος 6 (2/89)

- A/A Billard (Διακ.-Καλαβρ.) (Γ.Νάθενας-Α.Κουρμπέλης)
- Το πρώτο Ελληνικό βαγόνι (Α.Κλώνος)

### Τεύχος 7 (7/90)

- ALCO A201-A210 (Α.Κουρμπέλης)



### Τεύχος 8 (3/91)

- ALSTHOM 9 (Α.Κουρμπέλης)
- IC: μια καλή αρχή (Α.Κουρμπέλης)

### Τεύχος 9 (5/94)

- Ο ατιμήλατος τροχιοδρομος Βολου (Γ.Νάθενας)
- Σιδηροδρομος στο Αγιο Ορος(Ι. Νιώτης)
- Τα τρένα υψηλής ταχύτητας (Γ.Νάθενας)
- 50 χρόνια από την απόβαση στην Νορμανδία(Α.Βράιλας)
- Η σειρά 40-45 των ΣΘ (Ν.Σμπαρούνης)
- Οδοιπορικό στα Στενά Νεστου (Δ.Καρατόλος)
- Τραμ Αλεξάνδρειας (Μπ.Τρεχαντζάκης)
- Συστήματα σηματοδότησης & ελέγχου κυκλοφορίας των συρμών (Κ. Λυμπέρης)

### Τεύχος 10 (12/94)

- ALCO A321-A327(Φ.Ελλιοτ)
- Πως αγάπησα τα τρένα (Γ.Νάθενας)
- Μια γραμμή που δεν λειτούργησε ποτέ (Σ.Φασούλας)
- α. Οι ράγες στην Αθήνα
- β. Ο προαστικός σιδηρόδρομος (συλλογικό)
- γ. Το τραμ της Αθηνas
- Το τρένο πετρελαιοων Μεγαλόπολης (Β.Χωριάτης)
- Το ντεκωβίλ ορυχείων Νάξου (Σ.Κωνσταντόπουλος)
- Το τραμ και εμείς (Α.Φιλιππουπολίτης)
- Το τρενάκι του Πηλίου (Δ. Κουτελίδης)
- Μηχανές ντήζελ (Τ. Λαμπρόπουλος)

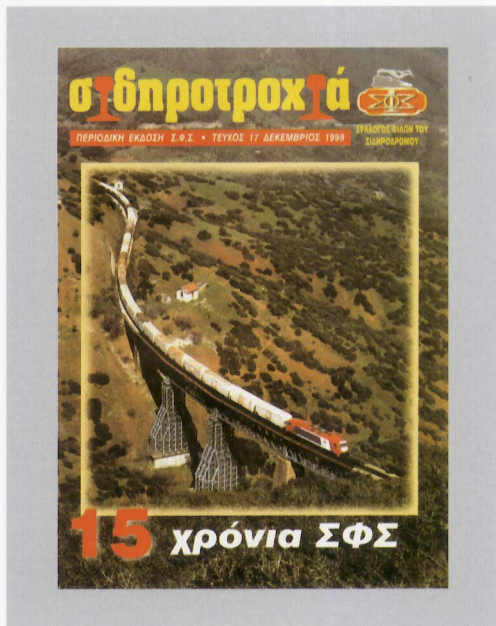


### Τεύχος 11 (6/95)

- A/A FIAT (Α.Κουρμπέλης -Γ.Νάθενας)
- Οι θησαυροί των ΗΣΑΠ (Γ.Νάθενας)
- Οι σιδηρόδρομοι του Εβρου (Δ.Παπαδημητρίου.-Γ.Νάθενας-Ν.Σμπαρούνης)
- Decauville (Ι.Ζαρταλούδης)
- Το μετρό και το τραμ της Πράγας (Δ.Καρατόλος)
- Σιδηρόδρομοι Πύργου-Κατακόλου
- Ανάγκη σιδηρ. σύνδεσης Ηπείρου (Σ.Φασούλας)
- Η γραμμή Ασπροχώματος-Μεσσήνης (Η.Νταίβης)
- Αττικός σιδηρόδρομος (Σ.Κωνσταντόπουλος)
- Η σιδηρ. γέφυρα του Ρεμάγκεν (Α.Βράιλας)
- Οι αγώνες των σιδηροδρ. στην Κατοχή (Σ.Φασούλας-Ντ.Βασιλόπουλος)
- Τραίνο & marketing (1) (Α.Φιλιππουπολίτης)
- Σιδηροδρ. Γραμμή εύκαμπτης & άκαμπτης έδρασης (Ι. Ζαρταλούδης)

### Τεύχος 12 (3/96)

- Τραίνο & marketing (2) (Α.Φιλιππουπολίτης)
- Πολυτέλεια και άνεση στις ράγες(1) (Σ.Φασούλας.-Α.Κλώνος)
- Το σχέδιο ανάπτυξης του ΟΣΕ ( συλλογικό)
- Η αναγέννηση των τοπικών σιδηροδρ. Ευρωπη ( Ν.Σμπαρούνης.-Γ.Νάθενας.-Α.Κλώνος)



- Εμπορευματικές μεταφορές του ΟΣΕ (Γ.Νάθενας)
- Τα βαγόνια του μετρό της Αθήνας (Α.Σταυρόπουλος)

#### Έκτακτο Τεύχος 13 (1996)

- Αφιέρωμα: Διακοπτό - Καλάβρυτα 100 χρόνια Οδοντωτού Σιδηρόδρομου Διακοπτού-Καλαβρύτων (Γ. Νάθενας, Αντ. Φιλιππουπολίτης, Χρ. Πυργίδης, Γ. Μητρόπουλος, Στ. Ασβέστης, Α. Χρόνης, Ντ. Βασιλόπουλος, Κ. Χατζημήτρος)

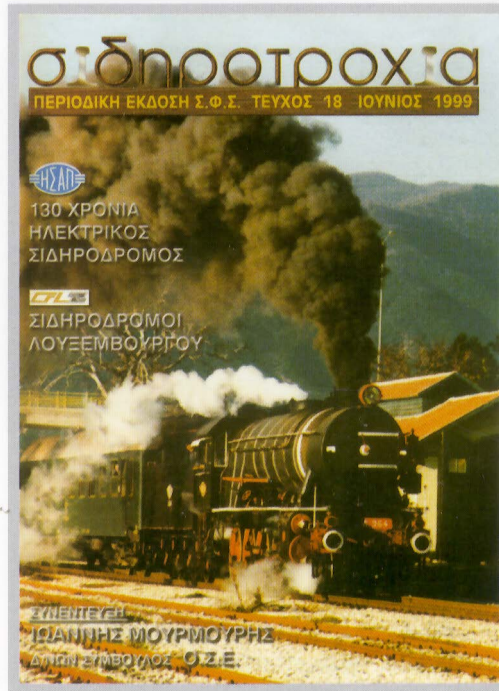
#### Τεύχος 14 (12/96)

- ALCO A301-A310 (Α.Κουρμπέλης)
- Οι ΣΒΔΕ (Σ.Κωνσταντόπουλος)
- Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου: ώρα μηδέν (Τ.Λαμπρόπουλος-Γ.Νάθενας)
- Πολυτέλεια και άνεση στις ράγες (2)
- Το τρενάκι Βόλου-Μηλεών επιστρέφει (συλλογικό)
- Το 757 Τάγμα Σιδηρ.του Αμερ.Στρατού (Α.Βράϊλας)
- Το πέρασμα του Πλαταμώνα (Γ. Νάθενας).
- Υπολογισμός αντίστασης κίνησης σιδηροδρ. οχημάτων (Ι. Ζαρταλούδης).

#### Τεύχος 15 (7/97)

- A/A Ganz-Mavag
- Ιστορικό της γραμμής Μοναστηρίου (Σ.Φασούλας)
- Βασιλικά τρέινα, βασιλικά βαγόνια (Μ.Κωνσταντινίδης)

- Τι απέγιναν οι γραμμές του τραμ? (Α.Κουρμπέλης)
- Η πρώτη Η/Α του ΟΣΕ
- Η αναβίωση του Λαυρίου (συλλογικό).
- Προϊστορία του σιδηροδρόμου (Ι.Ζαρταλούδης)



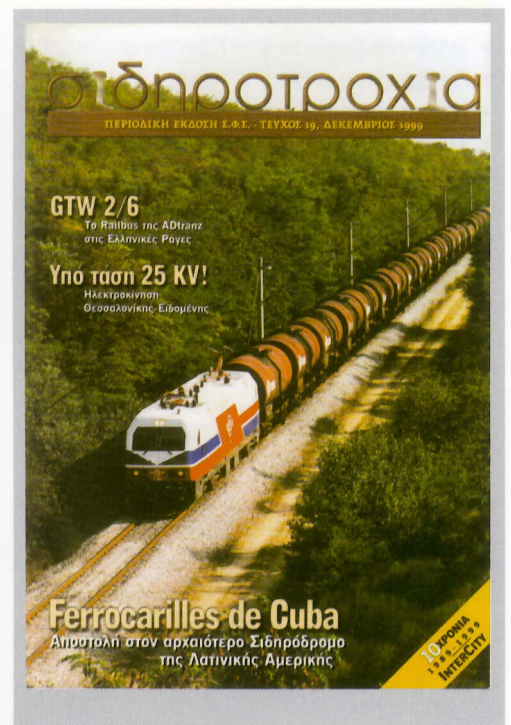
- Ελκτικές μονάδες τριφασικής τεχνολογίας (Ι. Μαγκανάρης)
- Μετρό Αθήνας- φωτισμός/αερισμός σταθμών (Σ. Αντωνάτος)

#### Τεύχος 16 ( 1/98)

- ALCO A9101-A9112 (Φ. Έλλιουτ)
- Τραμ εναντι μετρό (Θ.Βλαστός)
- Τραμ στην Αθήνα (Σ.Φασούλας)
- Ο Χ.Τρικούπης και τα μετρικά σιδηρ. δίκτυα (Σ.Φασούλας)
- Θα ξαναλειτουργήσει το τραμ στον Πειραιά?
- 150 χρονια Ελβετικών σιδηροδρ. (Σ.Κωνσταντόπουλος)
- Επίσκεψη στο εργοστάσιο της Adtranz (Α.Κλώνος)
- Η κοιλάδα του Ασωπού (Δ.Καρατόλος)

#### Τεύχος 17 (12/98)

- Οι ΣΘ διέκοψαν την λειτουργία τους
- Πρωθειται ο προαστιακός στην Αττική
- Οι Baldwins του WDLR στην Ελλάδα (Ι.Ζαρταλούδης)



- Αθήνα 2004: πρόταση για τις μετακινήσεις στην πόλη (Θ.Βλαστός)
- Κριτική στο Business Plan του ΟΣΕ (συλλογικό)
- Αντίδραση των τοπικών κοινωνιών στην συρρίκνωση του σιδηροδρ. (συλλογικό)
- Νυχτερινό τρένο για την Δαμασκό (Κ. Σαραντόπουλος)
- Αναμνήσεις από τους σιδηροδρ. Πελοποννήσου ( Β.Γκολφινόπουλος)

#### Τεύχος 18 (6/99)

- A/A Ferrostaal (Φ. Έλλιουτ-Κ.Κακαβάς)
- 130 χρόνια αστικών σιδηροδρ.Αθ-Πειραιώς
- ΗΣΑΠ:1869-1999-Αφιέρωμα (συλλογικό)
- Η νέα γραμμή τραμ Παρισιού (Κ.Πιπίνης)
- 1829-1999: 170 χρόνια Rocket (Ι.Ζαρταλούδης)
- Οι σιδηρόδρομοι του Λουξεμβούργου (Δ.Κουτελίδης)
- Συνέντευξη Ι.Μουρμούρη-ΟΣΕ
- Οι Δ/Η Α471-Α496: 1 χρόνος στην Ελλάδα (Α.Κλώνος)

#### Τεύχος 19 (12/99)

- MITSUBISHI (Α.Κουρμπέλης)
- Ηλεκτροκίνηση Θεσ/νίκης-Ειδομένης (Ι.Ζαρταλούδης-Α.Κλώνος)
- 1989-1999: 10 χρονια IC (Α.Κλών.- Γ.Νάθενας)



# ΟΔΗΓΟΣ ΤΕΥΧΩΝ

## "Σιδηροτροχιάς"

- Τα τραμ του Muelheim (Κ.Πιπίνης)
- Ferrocarriles de Cuba (Γ.Νάθενας)
- Σιδηροδρ.βοήθεια στο Κόσοβο
- Δοκιμές του GTW
- Αττικό Μετρό
- The railways are dead! Long live the railways (Ι.Ζαρταλούδης)

### Τεύχος 20 (6/00)

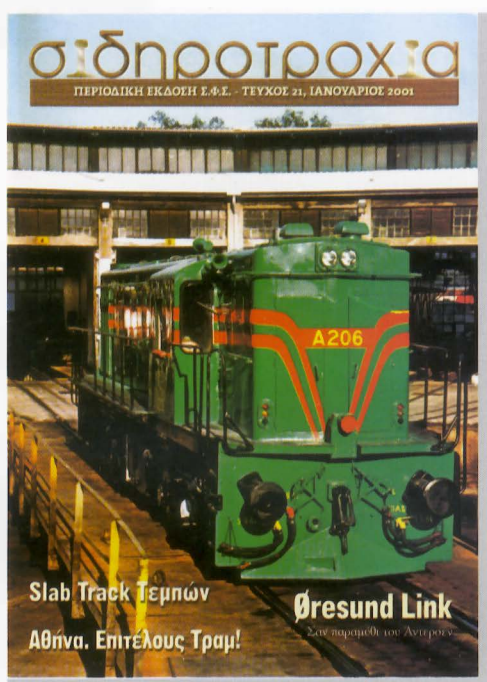
- MLW MX636 (Φ.Έλλιουτ)
- Αττικό Μετρό
- Σιδηροδρομικές συνδέσεις με αεροδρόμια (Γ.Νάθενας)
- Εγκαινία νεας γραμμής προς Καρδίτσα
- Rhatischebahn: η νέα γραμμή (Ι.Ζαρταλούδης)



- 100 χρόνια Παρισινό μετρό (Κ.Πιπίνης)
- Εισαγωγή στον σιδηροδρ. μοντελισμό (Ν.Φώτης)
- Με IC στην Κωνσταντινούπολη (Α.Κουρμπέλης)
- Η ανατίναξη της γέφυρας του Ασωπού (Α.Βράιλας)

### Τεύχος 21 (1/01)

- Δ/Υ KRUPP A101-A130 (Φ.Έλλιουτ)
- Innotrans 2000 (Γ.Καραθανάσης)
- Oresund Link (Τ.Λαμπρόπουλος)
- Τα νέα τραμ του Αννόβερου (Κ.Πιπίνης)
- MLW A504:re-born in the USA (Α.Κουρμπέλης)
- Ανακατασκευή της A461 (Κ.Κακαβάς)
- Στο πιλοτήριο του TGV (Α.Μπίθας)



- Σταθερή επιδομή στα Τέμπε (Α.Καπακλής)
- Μετρό: Σύνταγμα - Δάφνη (Κ.Πιπίνης).

### Τεύχος 22 (12/01)

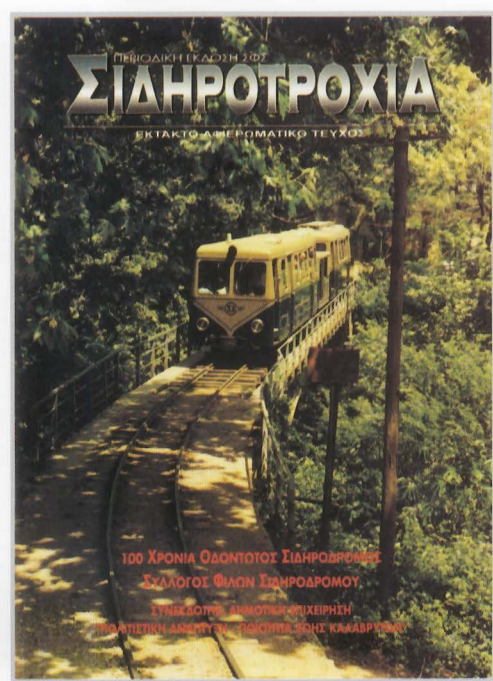
- Nippon Diesel (Φ.Έλλιουτ)
- Τέλος των πετρελαίων Πελοποννήσου (Κ.Κακαβάς - Θ.Αγάσας)
- W.T.Center και σιδηρόδρομοι (Ν.Σμπαρούνης)
- Επιστροφή της A504 (Α.Κλώνος)
- Ο προαστιακός σιδηρ. Θεσ/νικης-Σκύδρας (Χ.Πυργίδης)
- Ο Μουσικακός σιδηρ. Θεσσαλίας (Δ.Καρατόλος)
- Το τραμ της Ρώμης (Κ.Πιπίνης)
- Microsoft Train Simulator (Ν.Φώτης)
- Ο εθνικός σιδηρόδρομος χάνει το τρένο

### Τεύχος 23 (12/02)

- Υβριδικές Δ/Η της Αθήνας (Ν.Σμπαρούνης)
- Οι Βουλγαρικοί σιδηρόδρομοι (Γ.Καραθανάσης)
- Ο "σύρτης" αδειάζει (συλλογικό)
- Τα τραμ του Τορόντο (Κ.Πιπίνης)
- Το τραμ της Αθήνας ετοιμάζεται
- Μουσικακή πολιτική του ΟΣΕ? Ποια πολιτική? (συλλογικό)
- Σιδηροτροχιά : παραγωγή, συγκόλληση, ελαττώματα (Ε.Μωυζές)

### Τεύχος 24 (6/03)

- Δ/Η Ganz Manag (Φ.Έλλιουτ)
- ALCO: η ιστορία μιας μεγάλης σιδηροδρ.βιομηχανίας (Γ.Χανδρινός-Λ.Παπαδημητρίου)
- Οι ?BB στην Μακεδονία (Α.& Ν.Κλώνος)



- Το τραμ της Λισσαβώνας (Α.Κουρμπέλης - Κ.Πιπίνης)
- Στην Καλαμπάκα, στην Καλαμπάκα... (συλλογικό)
- 100 χρόνια τρενάκι Πηλίου (Γ.Νάθενας)
- Μέθοδοι υπολογισμού κυκλοφοριακής ικανότητας σιδηροδρ. γραμμής (Χ.Πυργίδης)

### Τεύχος 25 (12/03)

- GTW 2/6 (Ι.Ζαρταλούδης - Α.Κλώνος)
- Το έργο των Τεμπών (Γ.Καραθανάσης - Ε.Μωυζές)
- Βασιλεία: Η πρωτεύουσα των τραμ (Α.Καπακλής)
- Θόρυβος & δονήσεις στον σιδηρόδρομο (Κ.Βογιατζής)
- Η κεντροευρωπαϊκή πολιτική δρομολόγησης (Τ.Λαμπρόπουλος)

### Τεύχος 26 (12/04)

- Ολυμπιακές μεταφορές (Γ. Τόγιας)
- Η μάχη των σιδηροδρόμων: Τα μεγάλα σαμποτάζ στην Ελλάδα (1941-44) (Γ.Χανδρινός)
- Flambana -Νορβηγία (Σ. Νικολόπουλος)
- Νέοι συρμοί του μετρό για το αεροδρόμιο (Β.Κατσαρέας)
- Φύλλο πορείας μιάς ζωής (1) (Α.Φιλιππουπολίτης)
- Μοντελισμός (Ι.Χαζάπης)
- Όχημα καταγραφής σφαλμάτων μετρικής γραμμής (Σ.Παπανδρέαδης)
- Ομιλείτε σιδηροδρομικά (Ν.Σμπαρούνης)
- Βιβλίο: "Το Τραϊνάκι του Πηλίου"



### Τεύχος 27 (6/05)

- Η νέα γραμμή Αθήνας-Κορίνθου (Β. Χωριάτης-Τ. Καραγκούνης)
- Σιδηρές γέφυρες στο σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου (Κ. Ταρναβά)
- Rheingold: Ο χρυσός του Ρήνου (Ν. Φώτης)
- Ανακατασκευή της MLW σειράς A451 (Β. Κοροβέσης)
- Φύλλο πορείας μιάς ζωής(2) (Α. Φιλιππουπολίτης)
- Τα εύρη των σιδηροδρόμων στον μοντελισμό (Ι. Χαζάπης)
- Φωτογραφίζοντας τρένα : Κορινθιακός-Παπαδιά (Γ. Χανδρινός-Σ. Νικολόπουλος)
- Ομιλείτε σιδηροδρομικά (Ζ. Πρωτόπαπας)
- Βιβλίο: "Το Ωραιότερο Ταξίδι"

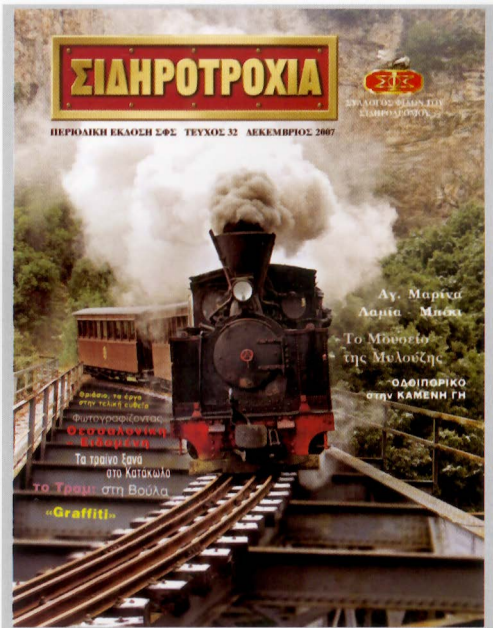
### Τεύχος 28 (12/05)

- Το τραμ ήρθε για να μείνει (Ι. Μεταξάς-Γ. Τόγιας)
- Η ποινική ευθύνη για ατυχήματα στις ισόπεδες διαβάσεις (Γ. Βούλγαρης)
- Φύλλο πορείας μιάς ζωής (3) (Α. Φιλιππουπολίτης)
- 100 χρόνια Μπράλος (Γ. Χανδρινός)
- Bergen Banen (Σ. Νικολόπουλος)
- Trainz 2006 simulator (Ν. Φώτης)
- Ο μύθος των ελλειμάτων του ΟΣΕ (Σ. Φασούλας)
- Η νέα γραμμή Κορίνθου - Πάτρας (Μ. Αναστασιάκης)
- Φωτογραφίζοντας τρένα: Κίρκη-Συκορράχη (Α. Αναστασιάδης)
- Βιβλίο: "Η Ελλάδα των Τρένων"



### Τεύχος 29 (6/06)

- Από τον Πειραιά στις Τρεις Γέφυρες (Σ. Γουλάκος)
- Το Μουσείο των ΗΣΑΠ (ΗΣΑΠ)
- Ο ηλεκτρικός αναβαθμίζεται (ΗΣΑΠ)
- Η χώρα των τεράστιων 2-10-2 (1) (W. Middleton)
- ΟΑΣΑ: εξοικονομώντας ενέργεια (Μ. Θεολογίδου)
- Συστήματα επικοινωνιών GSM-R για σιδηροδρόμους (Ι. Πρωτοπαπας)
- Λουτρά Κυλλήνης (Α. Μανδουλαρά)
- Ο σιδηρόδρομος του Hedjaz (Τ. Hills)
- Φωτογραφίζοντας τρένα :Τα Στενά του Νέστου (Γ. Χανδρινός)



- Μεταλλικός μοντελισμός (Ι. Λύκος)
- Βιβλίο: "Ο Ελληνικός Οδοντωτός Σιδηρόδρομος"

### Τεύχος 30 (12/06)

- Ο ΣΦΣ στην "Κοινωνία της Πληροφορίας"
- Desiro: τα τρένα της νέας εποχής (Β. Κοροβέσης-Λ. Παπαδημητρίου)
- Η νέα γραμμή Ικονίου-Θριασίου Πεδίου (Ι. Αναστασιάκης)
- Μετρική γραμμή στην γενέτειρα των Ολυμπιακών Αγώνων (2) (W. Middleton)
- Το μετρό της Ουάσιγκτον (Σ.Κουτσούκος)
- Φωτογραφίζοντας το τέλος της ατμοκίνησης στην Ελλάδα (Ν. Ordam - Γ. Χανδρινός)
- Η"Εταιρεία Μουσειακών Σιδηροδρόμων" (Σ. Παπανδρεάδης)
- Φωτογραφίζοντας τρένα: Στο χιόνι (Ν. Παπαπλέτσος)
- "From Russia with love..."(Σ. Κωνσταντόπουλος)
- Το "Μεγάλο Χωριό": η ελληνική σιδηροδρομική μακέτα ενός Άγγλου (Β. Ward)
- Βιβλίο: "Η Ιστορία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων"

### Τεύχος 31 (6/07)

- Intermodal: συνδυασμένες μεταφορές στον σιδηρόδρομο (Ν. Φώτης)
- Η ιστορία των "ελληνικών" 141R (Ι. Σιμαντώφ)
- Οι σιδηρόδρομοι στο Κόσσοβο (Ε. Charwat)
- A/A MAN 2000 (Α. Κλώνος)
- Φωτογραφίζοντας τρένα: Τρίπολη - Δεσούλλας (Σ. Νικολόπουλος)
- Το τραμ στον Πειραιά
- Οι νέες A/A του οδοντωτού (Ν. Καντήρης)
- Η επέκταση της γραμμής 3 του μετρό: Αιγάλεω-Χαϊδάρι (Α. Κλώνος)
- Βιβλίο: "Νορβηγία: Ο Σιδηρόδρομος Bergen- Oslo & Flam"

### Τεύχος 32 ( 12/07)

- Ο άγνωστος σιδηρόδρομος Αγ. Μαρίας-Λαμίας-Μπεκή, 1892-1905 (Ζ. Πρωτόπαπας)
- Οδοιπορικό στην καμένη γη (Β. Χωριάτης)
- Η "τέχνη" του graffiti (Σ. Φασούλας)
- Το τραμ στην Βούλα (Σ. Κωνσταντόπουλος)
- Από τον κωλοσουρτή στο Railbus: Πύργος-Κατάκωλο (Γ. Νάθνας)
- Φωτογραφίζοντας τρένα: Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (Ν. Παπαλέτσος)
- Θριάσιο: τα έργα στην τελική ευθεία (Μ. Τζεβελεκάκης)
- Το σιδηροδρομικό μουσείο της Μυλούζης (Σ. Νικολόπουλος)
- Βιβλίο: "Από τα Παμφορεία στο Μετρό"