

ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ - ΤΕΥΧΟΣ 34 - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2008

«
ΑΛΙΒΕΡΙ
»

**ΤΟ ΜΕΤΡΟ
ΤΗΣ ΛΟΖΑΝΗΣ**

ΤΗΛΑΧΙΑΡΙ
τραίνα, βουνά και ερημος

**το Δερβενάκιο και ο διαχρονικός
Σιδηροδρομικός Σταθμός της Νεμέας**

Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι
ώρα 0

περιεχόμενα

- λόγια του συρμού 04
δραστηριότητες ΣΦΣ 05
σιδηροδρομικά νέα 08
Ελληνικοί σιδηρόδρομοι ώρα 0 16
το μετρό της Λωζάννης 26
ανακατασκευή μετρικής ALCO-
DL543 30
Αλιβέρι 32
υποδαπέδιος τόννος στο Κ.Ε.Π. 42
Tehachapi 44
τα Δερβενάκια και ο διαχρονικός
σιδηροδρομικός σταθμός της
Νεμέας 54
μέρες σιδηροδρόμου 2008 στην
Νέα Ιωνία 66
πριν 25 χρόνια 68
βιβλίο 69
ηλεκτράμαξες ΗΣΑΠ 31-32 70



*Εξώφυλλο: Η Ηλεκτράμαξα 120017 έλκοντας την αμαξοστοιχία 501 έχοντας περάσει τα Τέμπη κατευθύνεται προς τον ΣΣ της Λάρισας.
Φωτογραφία: Πάνος Νακούδης*

*Σαλόνι: Συρμός με άδεια βαγόνια λιγνίτη κατευθύνεται προς τα ορυχεία Μπρινιά.
Ο διάδρομος αυτός χρησιμοποιείται από την περιφερειακή οδό Αλιβερίου.
Φωτογραφία: Ron Cox, συλλογή Alan Bowler*



ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ
ΤΕΥΧΟΣ 34 / ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 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

Συνεργάτες τεύχους
Γιώργος Γεωργίου
Κώστας Κακαβάς
Νίκος Καντήρης
Γρηγόρης Καραθανάσης
Παναγιώτης Κάσαρης
Νίκος Κολιόπουλος
Βασίλης Κοροβέσης
Γιάννης Μαγαλιός
Νώντας Μωυζές
Πάνος Νακούδης
Νίκος Παπαλέτσος
Σπύρος Παπανδρεάδης
Ιωσήφ Συμαντώφ
Μάνος Τζεβελεκάκης
Αντώνης Φιλιππουπολίτης
Γιώργος Χαραλαμπίδης

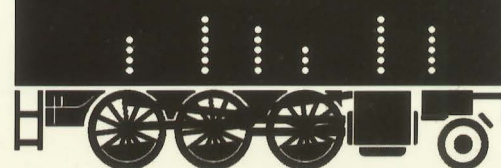
Συνεργασίες - Επικοινωνία
Περιοδικό Σιδηροτροχιά
Σιώκου 4, 104 43 Αθήνα
τηλ/fax: 210 51 30 300

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.



Αγαπητές φίλες και φίλοι,

Ο σύλλογος μας κλείνοντας έναν επιτυχημένο κύκλο προσπαθειών, των πρώτων 25 χρόνων της παρουσίας του, ανοίγει ένα νέο κεφάλαιο στην ιστορία του. Σήμερα, περισσότερο από ποτέ και ειδικότερα στην πατρίδα μας τα μέσα σταθερής τροχιάς, έχουν ακόμα πολύ δρόμο να διανύσουν για να πλησιάσουν τα Δυτικο-Ευρωπαϊκά επίπεδα προσφοράς. Κανείς δεν θα αρνηθεί τα βήματα, άλλοτε μικρά και άλλοτε μεγαλύτερα, που έγιναν τα προηγούμενα χρόνια. Όμως πρέπει να γίνουν πολλά ακόμα γιατί όπως λέει και μια λαϊκή έκφραση «θα χάσουμε το τραίνο». Δεν θα σταθώ για μια ακόμα φορά για να απαριθμήσω τα πλεονεκτήματα των μέσων σταθερής τροχιάς αλλά θα αναφέρω μόνο ένα. Ποιότητα ζωής.

Αυτή την ποιότητα ζωής που έχουν τα εκατομμύρια επιβάτες που χρησιμοποιούν καθημερινά το μετρό, τον «ηλεκτρικό», τον προαστιακό, το τραμ και τον αρτηριακό σιδηρόδρομο. Σε αυτή την ποιότητα ζωής που δεν έχουν όσοι βρίσκονται μακριά και δεν έχουν πρόσβαση, δεν μπορούν να είναι χρήστες στις εύκολες, γρήγορες και καθαρές καθημερινές μετακινήσεις που προσφέρει ο σιδηρόδρομος μέσα στις πόλεις και τα άνατα, πολιτισμένα, ασφαλή και ανθρώπινα ταξίδια που απολαμβάνει κάποιος με ένα υπεραστικό τραίνο.

Στο τείχος που κρατάτε στα χέρια σας, η επιστημονική ομάδα των μελών του συλλόγου μας καταθέτει, μέσα από την εμπειρία και την ουσιαστική έρευνα, τις απόψεις μας πάνω στα προβλήματα που έχουν συσσωρευτεί στον βασικό φορέα του σιδηρόδρομου της χώρας μας, τον ΟΣΕ παράλληλα με το σχέδιο ανασυγκρότησης που εξήγγειλε το ΥΜΕ τον περασμένο Αύγουστο. Σε πολλά συμφωνούμε, όμως είναι πολύ περισσότερα αυτά που διαφωνούμε και τα αιτιολογούμε απόλυτα. Γνωρίζουμε ότι δεν είμαστε εμείς που έχουμε την ευθύνη των αποφάσεων, αλλά οι απόψεις μας είναι απολύτως υπεύθυνες. Ακόμα πιστεύουμε ότι πολλές φορές οι «ερασιτέχνες» μπορεί να έχουν περισσότερο επαγγελματισμό, γιατί πέραν της εργασίας υπάρχει η αγάπη και το μεράκι που πολλές φορές σε οδηγούν λίγο παραπέρα στα μονοπάτια της γνώσης. Όμως δεν κάνουμε μόνο κριτική αλλά καταθέτουμε και πλήρως τεκμηριωμένες προτάσεις που οποιαδήποτε στιγμή μπορούμε να τις αναλύσουμε.

Το σημαντικό όμως πρόβλημα δεν είναι αυτό του ΟΣΕ που κάποια στιγμή θα λυθεί έτσι και αλλιώς. Το σημαντικότερο πρόβλημα είναι ότι σε σιδηροδρομικές υποδομές και ανάπτυξη είμαστε πολλά χρόνια πίσω. Πρέπει να τρέξουμε πολύ για να καλύψουμε το χαμένο έδαφος και δυστυχώς η αίσθηση μας είναι ότι δεν υπάρχει το ανάλογο όραμα. Μπαίνουμε στο 2009 και ακόμα η Θεσσαλονίκη δεν έχει μετρό. Οι μεγάλες πόλεις που στο σύνολό τους αντέγραψαν την δομή της άσχημης πλευράς των Αθηνών, ούτε καν φαντάζονται την ανώτερη ποιότητα ζωής που θα τους έδιναν μερικές γραμμές Τράμ. Και ακόμα το αρτηριακό υπεραστικό δίκτυο παραμένει μικρό και ανεπαρκές ενώ εδώ και αρκετά χρόνια θα έπρεπε όχι μόνο να έχει ολοκληρωθεί ο κεντρικός άξονας αλλά να έχει εμπλουτισθεί με νέες γραμμές που υπό τύπον πλέγματος να έχουν δώσει καλύτερη ποιότητα ζωής και σε άλλες πόλεις που ποτέ δεν είχαν τις υπηρεσίες αυτού του αγαθού.

Θέλουμε να πιστεύουμε και ελπίζουμε ότι κάποια στιγμή σε αυτόν τον τόπο θα πρωτανευτεί ο κοινός νους και η ελάχιστη λογική. Ακόμα και στις πλέον αντισιδηροδρομικής φιλοσοφίας χώρες όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες πληθαίνουν οι φωνές υπέρ του σιδηροδρόμου και οι σιδηροδρομικές επενδύσεις, αστικές και υπεραστικές, εξελίσσονται με ραγδαίους ρυθμούς, έτσι που σε λιγότερο από τα επόμενα 25 χρόνια θα έχουν διπλασιάσει το υπάρχον δίκτυο. Πρέπει λοιπόν και εμείς, αφού δεν μπορούμε να πρωτοπορήσουμε, να αντιγράψουμε σωστά τα ελάχιστα, να σκεφτούμε περισσότερο Ευρωπαϊκά και να δουλέψουμε λίγο παραπάνω. Αν το κάνουμε, δεν θα χάσουμε, βρέ αδερφέ, και την εθνική μας ταυτότητα, τουλάχιστον σε αυτό το κομμάτι του πολιτισμού.

Γιατί ο σιδηρόδρομος εκτός όλων των άλλων ήταν και είναι βασικός μεταφορέας του πολιτισμού.

Καταλήγοντας θα επανέλθω στην πολυδιαφημισμένη ποιότητα ζωής που ο σημερινός άνθρωπος απαιτεί. Εμείς στον Σύλλογο φίλων του Σιδηροδρόμου, πιστεύουμε ότι, σημαντικό κομμάτι στο πάζλ της ποιότητας ζωής του ανθρώπου, είναι ο σιδηρόδρομος σε όλες του τις μορφές, και θα πρέπει να τον υποστηρίξουμε και να αγωνιστούμε για την εξάπλωση του όλοι μας. Ακόμα και αυτοί που τον έχουν δεδομένο και καθημερινό να τους υπηρετεί, πρέπει να βοηθήσουν περισσότερο, γιατί αυτοί καταλαβαίνουν καλύτερα από τον καθένα τι έχουν κερδίσει και τι χάνουν όταν πχ οι εργαζόμενοι του μετρό απεργούν και αυτό δεν λειτουργεί.

Με βάση τα παραπάνω ο Σύλλογος φίλων του σιδηροδρόμου θα συνεχίσει να προάγει την σιδηροδρομική ιδέα και θα προσπαθεί να προωθεί την κουλτούρα των μέσων σταθερής τροχιάς. Η συσσωρευμένη εμπειρία θα είναι η βάση της προσπάθειάς μας να εργαστούμε και μείς από την πλευρά μας για μια καλύτερη ποιότητα ζωής.

*Πρόεδρος του συλλόγου φίλων του σιδηροδρόμου
Παναγιώτης Κακαβάς*



Το καλωσόρισμα του 2008 στην αμαξοστοιχία IC 74 το βράδυ της 31ης προς 1η Ιανουαρίου.

Πρωτοχρονιά 2008

Φτάνοντας το 2008 συνάντησε πολλά από τα μέλη μας να το υποδέχονται στο IC 74 με πορεία προς την συμπρωτεύουσα, λίγο πριν την Λάρισα και σε μισθωμένη κλινάμαξα από τον ΣΦΣ. Το πρωτοχρονιάτικο γλέντι έγινε στο όχημα-εστιατόριο της αμαξοστοιχίας και προκλήθηκαν σε αυτό όλοι οι επιβάτες του τριανού οι οποίοι έζησαν μια απρόσμενη και αξέχαστη εμπειρία.

Ο εκπρόσωπος του Ελληνικού Σιδηροδρομικού Ιστού, Αμνίζια, (www.amnizia.com), κ. Δημήτρης Γιαννιός, παραλαμβάνει το κομμάτι της πίτας. (φωτ. Γιώργος Χαραλαμπίδης).



Εκλογές ΣΦΣ

Όπως κάθε χρόνο, έτσι και φέτος έγινε η ετήσια γενική συνέλευση του ΣΦΣ. Μια ηλιόλουστη μέρα καλωσόρισε στις 20 Ιανουαρίου τα μέλη στον χώρο του ΣΦΣ, τα οποία ενέκριναν τον απολογισμό του απερχόμενου Δ.Σ. Μετά τα διάφορα θέματα που συζητήθηκαν από την ολομέλεια ακολούθησαν εκλογές, οι οποίες χαρακτηρίστηκαν άσφογες και το ΔΣ για το 2008 αποτελείται από τα ακόλουθα μέλη:

Παναγιώτης Κακαβάς (πρόεδρος)
Σπύρος Νικολόπουλος (αντιπρόεδρος)
Δόμνα Γαργαρώνη (γραμματέας)
Παντελής Αντωνίου (ταμίας)
Μέλος ΔΣ ορίστηκε ο Βασίλης Χωριάτης, και αναπληρωματικοί οι Στέφανος Πολυκράτης και Ιωάννης Μεταξάς.

Κοπή πίτας ΣΦΣ

Πριν τις εκλογές είχε οριστεί το πρόγραμμα για την ετήσια κοπή της πίτας του ΣΦΣ Αθηνών στις 3 Φεβρουαρίου. Αυτή τη φορά ο ΣΦΣ είχε προορισμό το Κιάτο, με αφορμή την άφιξη της γραμμής κανονικού εύρους μερικούς μήνες πριν στον νέο σταθμό. Το τρένο που χρησιμοποιήθηκε ήταν ένα διπλό railbus GTW2/6 (δυστυχώς σε άθλια κατάσταση από το γραφίτι), και ο καιρός ήταν σκανδαλωδώς καλός, σε βαθμό που πολλοί είπαν ότι θα ήταν καλύτερα η εκδήλωση να ήταν υπαίθρια. Το κέντρο αναψυχής στο οποίο φιλοξενήθηκε η εκδήλωση έγινε το αδιαχώρητο από κόσμο, ενώ τίμησαν τον ΣΦΣ με τη παρουσία τους προσκεκλημένοι από το Μετρό, τον ΟΣΕ και τον ΗΣΑΠ. Το φαγητό ήταν εξαιρετικό και σε θηριώδεις μερίδες (πολλοί χρειάστηκαν χωνευτικές σόδες μετά), ενώ το ΔΣ έκανε ανακοινώσεις για τις δραστηριότητες που προγραμματίστηκαν για το νέο έτος.



Από τις εκλογές του Συλλόγου μας.



Από την κοπή της πίτας στο Κιάτο.

Το ΔΣ του ΣΦΣ. Από αριστερά προς τα δεξιά, Χωριάτης Βασίλης, Σπύρος Νικολόπουλος, Δόμνα Γαργαρώνη, Γ. Γραμματέας, Παναγιώτης Κακαβάς, Πρόεδρος, και Παντελής Αντωνίου, Ταμίας.

Είκοσι πέντε χρόνια ΣΦΣ!

Τα ιδρυτικά μέλη του ΣΦΣ μάλλον δεν θα το πίστευαν ούτε οι ίδιοι όταν τον ίδρυσαν, αλλά στις 2 Ιουλίου 2008, ο ΣΦΣ σε πανηγυρική εκδήλωση γιόρτασε τα 25 του χρόνια!

Ο χώρος της εκδήλωσης ήταν το Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων (οδός Ακαδημίας), μία αίθουσα του οποίου αφιερώθηκε σε έκθεση ζωγραφικής του μέλους μας Γ. Χανδρινού και έκθεση φωτογραφίας, με περιεχόμενο υλικό που εντασσόταν στο πρόγραμμα της Κοινωνίας της Πληροφορίας. Παρά την έντονη ζέση, υπήρξε μεγάλη προσέλευση κόσμου, και στο αμφιθέατρο για τις ομιλίες επεκράτησε το αδιαχώρητο.

Η όλη εκδήλωση έγινε υπό την αιγίδα του Υπουργού Μεταφορών Κωστή Χατζηδάκη, ο οποίος εγκαινίασε την έκθεση, και απεύθυνε χαιρετισμό στην εκδήλωση, θίγοντας αρκετά θέματα σιδηροδρομικής επικαιρότητας. Στην εκδήλωση έγινε διανομή

Ο κ. ΥΜΕ Κωνσταντίνος Χατζηδάκης εγκαινιάζει την έκθεση ζωγραφικής και φωτογραφίας στο Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων.





του επετειακού τεύχους της "Σιδηροτροχιάς" για τα 25 χρόνια του ΣΦΣ, με πλούσια φωτογραφική ύλη, ενώ προβλήθηκε και το ηχώγραμμα του Αντώνη Φιλιππουπολίτη με τίτλο: 'Σιδηρόδρομος: σταυροδρόμι τεχνολογίας και πολιτισμού'. Έγινε επίσης παρουσίαση του προγράμματος της Κοινωνίας της Πληροφορίας από προσωπικό της εταιρείας που ανέλαβε την υλοποίηση του έργου.

Υπενθυμίζουμε ότι η επετειακή "Σιδηροτροχιά", επειδή είναι επετειακό τεύχος και έξω από τη κανονική σειρά τευχών, θα χρεώνεται για 5 Ευρώ το τεύχος για μη μέλη του ΣΦΣ και για 3 Ευρώ για μέλη.



Από την εκδήλωση για τα 25 χρόνια του ΣΦΣ στο Πνευματικό κέντρο του Δήμου Αθηναίων στο βήμα ο Πρόεδρος του ΣΦΣ κ. Π. Κακαβός προσφέρει αναμνηστικό δώρα στον Υπουργό κ. Χατζηδάκη.

Εκδρομή Αγ. Πνεύματος

Η καθιερωμένη ετήσια εκδρομή του Αγίου Πνεύματος έγινε το τριήμερο 14 με 16 Ιουνίου, και αυτή τη φορά το επίκεντρο ήταν η Ολυμπία μετά από καιρό απουσίας από τα μετρικά χώματα. Παρά τα σημάδια από τις φονικές πυρκαγιές του 2007 νοτίως του Πύργου, η εκδρομή άφησε ένα μήνυμα αισιοδοξίας στους εκδρομείς.

Στα πλαίσια της εκδρομής υπήρξε μια παρουσίαση στον Πύργο του προγράμματος της Κοινωνίας της Πληροφορίας που υλοποιεί ο ΣΦΣ, αφήνοντας ιδιαίτερα θετικές εντυπώσεις στο κοινό.

Πέρα από τις τυπικές εξορμήσεις, η συγκεκριμένη εκδρομή συμπεριέλαβε μια φωτογραφική εξόρμηση μέχρι τη Κυπαρισσία με μισθωμένη αυτοκινητάμαξα MAN και επιστροφή στην Ολυμπία. Αυτή η εξόρμηση, παρά τη μικρή προσέλευση οπαδών κρίθηκε πετυχημένη, και αποτέλεσε συνέχεια μιας ανάλογης εκδρομής από τη Κόρινθο προς Πάτρα και αντίστροφα στις 5 Απριλίου, η οποία έγινε με συννεφιασμένο καιρό και άφθονα φωτοστόπ. Δυστυχώς και στις δύο περιπτώσεις, η αυτοκινητάμαξα που παραχωρήθηκε από τον ΟΣΕ ήταν τίγκα στο γραφίτι, με αποτέλεσμα τα μέλη της εκδρομής να μπουνέ στον κόπο να βάψουν ώστε να συμμαζευτεί κάπως η κατάσταση.

Μέλη του ΣΦΣ από την εκδρομή στην διαδρομή Κόρινθος-Πάτρα.



Εκδρομή με MAN-άκι στην Κυπαρισσία.



Από τις εκδηλώσεις προβολής του προγράμματος της Κοινωνίας της Πληροφορίας στο πνευματικό κέντρο του Πύργου.

Κοινωνία της Πληροφορίας: το πρόγραμμα του ΣΦΣ βαίνει προς ολοκλήρωση - www.sfs.gr

Μετά από μια περίοδο προεργασίας και εγκατάστασης του εξοπλισμού και του υλικού προς ψηφιοποίηση στον σταθμό Πελοποννήσου (σε χώρο που παραχώρησε ο ΟΣΕ για το πρόγραμμα), τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές το πρόγραμμα πλησιάζει στην ολοκλήρωσή του.

Ο όγκος του υλικού που μαζεύτηκε για ψηφιοποίηση γέμισε δύο τοίχους ενός δωματίου (χωρίς να υπολογίζονται τα τεκμήρια που ήταν ήδη σε ψηφιακή μορφή), και περιλαμβάνει πάνω από 20.000 φωτογραφίες και άλλα ντοκουμέντα, τα οποία διασταυρώνονται και κατηγοριοποιούνται με πολλούς συσχετισμούς. Η πληροφορία που εισάγεται για τις φωτογραφίες και το λοιπό υλικό επιτρέπει την προσπέλαση με πολλά διαφορετικά κριτήρια αναζήτησης (π.χ. με γεωγραφικά κριτήρια, με βάση το τροχαίο υλικό, ή το είδος της υποδομής). Όλο το υλικό ήδη μπαίνει σταδιακά στο ανανεωμένο site του ΣΦΣ (www.sfs.gr), και είναι προσπελάσιμο σε κάθε χρήστη του Internet.

Αξίζει να επισημανθεί ότι ο νέος δικτυακός τόπος δεν θα παραμείνει στατικός, αλλά θα ενημερώνεται από τα μέλη του ΣΦΣ και τρίτους, με τη βοήθεια εκπαιδευμένων μελών του ΣΦΣ και της εταιρείας Data Concept, που έχει αναλάβει την υλοποίηση του έργου. Το νέο site είναι ακόμα υπό δοκιμή, και όσα λάθη και προβλήματα ανακύπτουν είναι επιθυμητό να επισημανθούν και να έρθουν σε επαφή οι χρήστες με τους υπεύθυνους του προγράμματος μέσω του site.

Μέρος του προγράμματος της Κοινωνίας της Πληροφορίας αποτελεί και η κοινοποίησή του στην Ελλάδα, και για αυτό ο ΣΦΣ έκανε μια σειρά εκδηλώσεων μέχρι τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές. Παρουσιάσεις του προγράμματος έχουν γίνει σε Λάρισα, Τρίκαλα, Πύργο και Αθήνα, ενώ θα ακολουθήσουν και άλλες.



Μεγάλη εκδρομή στη Ρουμανία

Με αφορμή την αργία της 28ης Οκτωβρίου, η οποία φέτος έτυχε Τρίτη, οργανώθηκε εκδρομή στο Βουκουρέστι της Ρουμανίας. Οι εκδρομείς ξεκίνησαν τη Παρασκευή 24 Οκτωβρίου το μεσημέρι με το 502, και η επιστροφή έγινε το βράδυ της 28ης Οκτωβρίου. Η εκδρομή περιλάμβανε εξορμήσεις σε πολλά και ενδιαφέροντα μέρη, και πολλοί από τους συμμετέχοντες γέμισαν τις κάρτες μνήμης των φωτογραφικών μηχανών τους και το μυαλό τους με εικόνες από μέρη που πριν μια δεκαετία ήταν μεγάλη περιπέτεια να τα επισκεφτεί κάποιος.

Αναμνηστική φωτογραφία των μελλών μας από την εκδρομή στο Βουκουρέστι. (φωτ. Νίκος Καντήρης).

Ατμός 2008 στη Μαγνησία

Το Σαββατοκύριακο 1-2 Νοεμβρίου έγινε η καθιερωμένη εξόρμηση των τρενόφιλων στο βουνό των Κενταύρων. (Η ΕΜΟΣ παρατάχθηκε όπως πάντα με την αειθαλή Linke-Hoffman, προσφέροντας μια βόλτα στη διαδρομή Βελεστίνο - Αερινό, και πλησιάζοντας ακόμη περισσότερο τον Παλαιοφάρσαλο χάρη στην εθελοντική εργασία που προσφέρουν τα μέλη της ΕΜΟΣ.

Μέλη του ΣΦΣ από την εκδρομή στην διαδρομή του Πηλίου με την ατμάμαξα.



Εξωτερικός χώρος του πνευματικού κέντρου της Ν. Ιωνίας που πραγματοποιήθηκαν οι "μέρες Σιδηροδρόμου 2008"



"Μέρες σιδηροδρόμου" στη Νέα Ιωνία - ο σιδηρόδρομος γιορτάζει!

Ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου με την ευκαιρία συμπλήρωσης των 25 χρόνων του, οργάνωσε πολυεκήλωση στο Συνεδριακό Κέντρο του Δήμου Ν. Ιωνίας Αττικής από 8/11/2008 έως 16/11/2008. Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης 'έτρεχαν' εκθέσεις φωτογραφίας, ζωγραφικής και μοντελισμού, σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος, προβολές ηχογραμμάτων και ταινιών.

Την Δευτέρα 10/11/2008 οργανώθηκε ημερίδα-συζήτηση στρογγυλής τραπέζης, με θέμα: "Το μέλλον του Ελληνικού Σιδηροδρόμου, μετά το σχέδιο ανασυγκρότησης του Ο.Σ.Ε", το οποίο εξήγγειλε ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωστής Χατζηδάκης. Εκλήθησαν να παραστούν ο ίδιος ο Υπουργός ΥΜΕ, οι Διευθύνοντες Σύμβουλοι Ο.Σ.Ε και ΕΡΓΟΣΕ, ειδικοί επιστήμονες, εκπρόσωποι συλλόγων φίλων του σιδηροδρόμου, σχετικοί δημοσιογράφοι ως και άλλοι ασχολούμενοι με αντίστοιχα θέματα.

Η εκδήλωση έκλεισε πανηγυρικά την 16/11/2008 με την άφιξη του μουσειακού ξύλινου συρμού στο σταθμό ΗΣΑΠ της Ν. Ιωνίας. (Περισσότερα για την πολυεκήλωση της Νέας Ιωνίας στις σελίδες 66 και 67).

Ο Μουσειακός Ξύλινος συρμός του "Ηλεκτρικού" που τίμησε τις "Μέρες Σιδηροδρόμου 2008".



νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα



Από την μεταφορά των Ντιζελ Desiro.
(Φωτ. Γιώργος Χαραλαμπίδης)

Τέλος για το ντιζελ Desiro στην Ελλάδα, ονοκοτοτάξεις στο δίκτυο του Προαστιακού

Μετά από μια τετραετία στην Ελλάδα, τα ντιζελ Desiro έπαψαν να κυκλοφορούν στην Ελλάδα. Η άφιξή τους ήταν επεισοδιακή, καθώς οι τεράστιες καθυστερήσεις στην υλοποίηση των προγραμματικών συμφωνιών του ΟΣΕ από τις Ελληνικές κοινοπραξίες τις ανάγκασαν σε αυτοσχεδιασμούς ώστε να αποφευχθούν οι ποινικές ρήτρες. Η Siemens, ως επικεφαλής μίας από τις κοινοπραξίες, παρέδωσε στον ΟΣΕ οκτώ δίδυμες αυτοκινητάμαξες ντιζελ Desiro δωρεάν για δύο έτη, και μετά το πέρας της διετίας παρκάρανε για 10 μήνες στον Ρέντη, με τον ΟΣΕ να χρεώνει 5 εκατ. Ευρώ για τέλη αποθήκευσης. Αργότερα, ο ΟΣΕ τις ενοικίασε, αλλά οι εφημερίδες αποκάλυψαν ότι το κόστος ενοικίασης ήταν στο ύψος των 850.000 Ευρώ το μήνα ή 6,8 εκατ. Ευρώ για την 8μηνη περίοδο που έληξε το Νοέμβριο 2007, με αποτέλεσμα να μην ανανεωθεί η σύμβαση και τα τρέινα να επιστρέψουν στη Ρουμανία.

Αυτό οδήγησε στη προσωρινή χρήση αυτοκινηταμαξών τύπου AEG InterCity στη διαδρομή Αθήνα-Κιάτο (με αναστροφή στη Κηφισιάς), ώστε να καλυφθούν κάπως τα κενά, και ταυτόχρονα έγινε αναδιάταξη στο τροχαίο υλικό στις άλλες γραμμές. Σήμερα η γραμμή καλύπτεται από αυτοκινητάμαξες GTW2/6 και MAN κλάσης 621.

Απευθείας σύνδεση Αθήνα-Βουκουρέστι, αλλαγές στις διεθνείς συνδέσεις

Από τις 9 Δεκεμβρίου, ο ΟΣΕ δρομολόγησε κλινάμαξα ανάμεσα σε Αθήνα και Βουκουρέστι. Το ταξίδι κρατούσε λιγότερες από 24 ώρες, και το βαγόνι στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη ήταν πίσω από τα τρέινα 602/603 (τα οποία αργότερα ανεστάλη η

κυκλοφορία τους, με αποτέλεσμα το συγκεκριμένο βαγόνι των Ρουμανικών σιδηροδρόμων να τερματίζει στη Θεσσαλονίκη).

Στο ενδιάμεσο, τα τρέινα "Transbalkan" D460/D461 (Θεσσαλονίκη-Βουδαπέστη) και "Ολυμπός" D410/D11 (Θεσσαλονίκη-Λουμπλιάνα) καταργήθηκαν, καθώς άνοιξε νέα σύνδεση μέσω Βελιγραδίου.

Από τις 6 Ιουνίου έως 22 Σεπτεμβρίου επίσης υπήρξε ένα εβδομαδιαίο βαγόνι από Θεσσαλονίκη για Μόσχα, μέσω Βελιγραδίου.

Ανακατασκευές και αλλαγές δικτύου

Από το χειμώνα που μας πέρασε, το μοναδικό επιβατικό τρέινο που κινούνταν βορείως Αλεξανδρούπολης ήταν το διεθνές "Φιλία Εξπρές" για Τουρκία, με όλα τα τρέινα να έχουν αντικατασταθεί με λεωφορεία. Ο λόγος είναι η ανακατασκευή της γραμμής Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο, η οποία έχει κυριολεκτικά διαλύσει τα δρομολόγια στον άξονα αυτό, και η κατάσταση αυτή κρατάει σχεδόν τρία χρόνια. Αλλά και η γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη δεν έμεινε αλώβητη, καθώς εκτεταμένες μονογραμμίσεις της διπλής γραμμής για ανακατασκευή (αλλαγή με σκύρο ψηλής ποιότητας, αντικατάσταση αλλαγών, τοποθέτηση εναέριου αγωγού ρεύματος, κτλ.) αποδιοργάνωσαν τελείως τα δρομολόγια (με κυριότερο θύμα τα προαστιακά δρομολόγια Θεσσαλονίκη - Κατερίνη). Σε κάποιο σημείο τουλάχιστον 200 χιλιόμετρα διπλής γραμμής ήταν ταυτόχρονα μονοδρομημένα, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις που ξεπερνούσαν την ώρα, και αναφέρθηκαν επεισόδια με εξεγερμένους επιβάτες που αρνήθηκαν να πληρώσουν εισιτήριο λόγω των καθυστερήσεων.

Στις 3 Απριλίου ξεκίνησε λειτουργία και ο απευθείας κλάδος που συνδέει το κόμβο ΣΚΑ με τη γραμμή προς Κιάτο, επιτρέποντας απευθείας δρομολόγια Αθήνα-Κιάτο, και καταργώντας τη παλινδρόμηση μέχρι τη Κηφισιάς. Το αποτέλεσμα είναι χρονικό κέρδος 15 λεπτά. Στο μεταξύ, η ανακαίνιση της διακλάδωσης Οινόη - Χαλκίδα καρκινοβατεί, έχοντας ξεπεράσει τον ενάμιση χρόνο από το κλείσιμό της, χωρίς έχει γίνει τίποτα όσον αφορά την ηλεκτροκίνηση της γραμμής. Από την άλλη, στο συγκεκριμένο κομμάτι άρχισε από τις 21 Μαΐου η διάθεση προτυπωμένων εισιτηρίων, με ακύρωση σε αυτόματα μηχανήματα προέλευσης ΗΛΠΑΠ, αλλά λείπουν ακόμα τα αυτόματα μηχανήματα διάθεσης εισιτηρίων στους μη επανδρωμένους σταθμούς, με αποτέλεσμα οι συνοδοί να χρησιμοποιούν ακόμα το

απαρχαιωμένο χειρόγραφο σύστημα με το μπλοκάκι.

Αλλαγές στο μετρικό δίκτυο

Στις 21 Απριλίου, ο ΟΣΕ ανακοίνωσε στις εφημερίδες την έναρξη δοκιμαστικών δρομολογίων στην ανακαινισμένη γραμμή Κόρινθος - Άργος - Τρίπολη. Η γραμμή είχε κλείσει σχεδόν μια πενταετία για ανακατασκευή, και το πρώτο railbus GTW2/6 ανέβηκε Τρίπολη στις 22 Απριλίου. Δυστυχώς, μέχρι την ώρα που γράφονταν αυτές οι γραμμές, παρά το γεγονός ότι ο ΕΔΙΣΥ παρέδωσε επίσημα τη γραμμή, η ΤΡΕΝΟΣΕ δεν έχει ξεκινήσει δρομολόγια, επικαλούμενη έλλειψη προσωπικού και τροχαίου υλικού.

Στα τέλη Σεπτεμβρίου, άρχισε η ανακαίνιση της γραμμής Καλαμάτα - Ζευγολατιό, με δραστική μείωση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και αντικατάσταση με λεωφορεία. Δεν είναι ακόμα γνωστό πότε θα ανοίξει και πάλι. Ενδιάμεσα, έχει αρχίσει η αντικατάσταση της γέφυρας του Σαφλά κοντά στους Χράνους, η οποία θα επιτρέψει βαριά μετρικά τρέινα νοτίως της Τριπόλεως. Το μόνο ερωτηματικό παραμένει ένα τούνελ που θεωρείται εμπόδιο στη διέλευση των μετρικών railbus GTW2/6.

Μέχρι τη στιγμή που γράφονταν αυτές οι γραμμές, δεν είναι ξεκάθαρο τι θα γίνει με τη μετρική γραμμή Κιάτο - Πάτρα. Οι τελευταίες φήμες λένε ότι για ένα δίμηνο η γραμμή θα κλείσει, προκειμένου να επιταχυνθούν τα έργα στο παραλιακό κομμάτι Πλάτανος - Διακοφτό, στα οποία η νέα χάραξη συμπίπτει με τη παλιά ή είναι τόσο κοντά που υπάρχει σοβαρός κίνδυνος κατολισθήσεων (ήδη στη περιοχή του Πλατάνου είχε διακοπεί η κυκλοφορία για 3 ημέρες την άνοιξη για αυτό τον λόγο). Στη περίπτωση κλεισίματος της γραμμής, οι επιβάτες που θα θέλουν να πηγαίνουν πέρα από το Κιάτο θα επιβιβάζονται σε λεωφορεία.

Από τις δοκιμές στην ανακατασκευασμένη γραμμή Κορίνθου-Τρίπολεως. (Φωτ. Χρήστος Ζαχαρίας)





Μια άσχημη μέρα για τον ΗΣΑΠ

Στις 22 Φεβρουαρίου 2008, ένας τρίδυμος συρμός έφυγε από τη θέση του στο μηχανοστάσιο Πειραιά, και απέκτησε αρκετή ταχύτητα ώστε να γκρεμίσει το προστατευτικό στο τέρμα της γραμμής και τη μάντρα, βγαίνοντας στο πεζοδρόμιο δίπλα σε μια μεγάλη στάση λεωφορείου. Ευτυχώς μόνο ένας άστεγος σκοτώθηκε (και έξι τραυματίστηκαν), αν το τραίνο έβγαине σε άλλη γραμμή πιθανότατα θα θρηνούσαμε αρκετά θύματα.

Κατά τη στιγμή της πρόσκρουσης, οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι ο συγκεκριμένος συρμός είχε αναπτύξει ταχύτητα 40 χλμ/ώρα. Οι έρευνες έδειξαν ότι έγινε λάθος χειρισμός από το προσωπικό καθαρισμού, που απελευθέρωσε τα φρένα του παρκαρισμένου συρμού.

Από το ατύχημα των ΗΣΑΠ στον σταθμό του Πειραιά.
(Φωτ. Γιώργος Χαραλαμπίδης)



Το τραμ επεκτείνεται προς Πειραιά

Μετά από μια ιδιαίτερα επεισοδιακή δημοτική συνέλευση, ο Δήμος του Πειραιά ενέκρινε στις 5 Ιουνίου τη νεότερη μελέτη επέκτασης του τραμ στον Πειραιά. Μέχρι να ληφθεί η σχετική απόφαση, είχαν απορριφθεί ήδη δύο διαδρομές.

Εταιρικές αναδιατάξεις στον όμιλο ΟΣΕ

Στις 18 Δεκεμβρίου 2007 εμφανίστηκαν δημοσιεύματα σε εφημερίδες για πιθανή επανένωση στον ΟΣΕ των ΕΔΙΣΥ (Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής) και ΕΡΓΟΣΕ, ενώ οι ΤΡΕΝΟΣΕ και Προαστιακός θα παρέμεναν χωριστές. Αυτή η αλλαγή προέκυψε μετά τα προβλήματα συντονισμού που προέκυψαν λόγω της πολυδιάσπασης του ΟΣΕ στις αρχές του 2007, αλλά τελικά δεν υλοποιήθηκε.

Τον Μάρτιο 2008 ορίστηκαν νέες διοικήσεις στον όμιλο ΟΣΕ. Ο κ. Νίκος Εμπέογλου ορίστηκε πρόεδρος, και ο κ. Γιώργος Γιαννούσης εκτελεστικός διευθυντής του ομίλου. Για τη ΤΡΕΝΟΣΕ ορίστηκε πρόεδρος ο κ. Ηλίας Καβαλιεράκης, ενώ προσωρινός εκτελεστικός διευθυντής ορίστηκε ο κ. Γιάννος Μιχόπουλος. Η ΓΑΙΑΟΣΕ έχει τον κ. Παύλο Χειμωνιάδη ως γενικό διευθυντή, ενώ ο ΕΔΙΣΥ έχει ως γενικό διευθυντή τον κ. Μακαντάση.

Στις 30 Ιουνίου προστέθηκαν νέοι γενικοί διευθυντές στη ΤΡΑΙΝΟΣΕ: ο πρώην οικονομικός διευθυντής της Lannet, κ.

Χαράλαμπος Ρογκάκος (διευθυντής διοίκησης), η προερχόμενη από την Cosmote και το Τραμ, κ. Εριφύλη Γαλλή (διευθύντρια επικοινωνίας), ο προερχόμενος από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, κ. Δημήτρης Βαμβακόπουλος (διευθυντής εμπορευμάτων) και ο κ. Γρηγόρης Φροσύνης (διευθυντής επιβατών).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε χρηματοδότηση σιδηροδρόμων στην Ελλάδα

Στις 15 Ιανουαρίου 2008, η Ε.Ε. ενέκρινε διάφορα έργα που σχετίζονται με τους Ελληνικούς σιδηροδρόμους:

Εξέλιξη του σιδηροδρομικού άξονα 22 (Αθήνα - Σόφια - Βουδαπέστη - Βιέννη - Πράγα - Νυρεμβέργη - Δρέσδη), με τις ακόλουθες εταιρείες να συμμετέχουν: ΟΣΕ/ΕΡΓΟΣΕ (Ελλάδα), NRIC (Βουλγαρία), CFR (Ρουμανία), M?V (Ουγγαρία). Η Ευρωπαϊκή συμμετοχή είναι 6.5 εκατ. Ευρώ, από τα οποία τα 2 αντιστοιχούν στην Ελλάδα

Τελική μελέτη της σύνδεσης Ιωάννινα - Αντίριο (άξονας 29), αρμοδιότητας ΕΔΙΣΥ, με συνεισφορά της Ε.Ε. ύψους 21.5 εκατ. Ευρώ. Τελική μελέτη της μετατροπής σε κανονικό εύρος της γραμμής Πάτρα - Πύργος - Καλαμάτα και σύνδεση στη βιομηχανική περιοχή Πατρών. Η ΕΡΓΟΣΕ είναι υπεύθυνη για το έργο, και η Ε.Ε. συνεισφέρει 15.5 εκατ. Ευρώ.

Σηματοδότηση (GSM-R, ETCS) και τηλεδιοίκηση της γραμμής Πλατύ - Φλώρινα, με συνεισφορά της Ε.Ε. ύψους 6 εκατ. Ευρώ.

Βαρυχειμωνιά στην Αθήνα

Μπορεί για τη Β.Ελλάδα τα χιόνια να μην αποτελούν είδηση, αλλά το Σ/Κ 16-17 Φεβρουαρίου ένας ισχυρός χιονιάς σκέπασε την νότια Ελλάδα (και την Αττική). Ακόμα και τη Δευτέρα 18 Φεβρουαρίου τα χιόνια έκαναν εξαιρετικά δύσκολη τη μετακίνηση στην Αττική, και η γραμμή του ΗΣΑΠ είχε μεγάλο πρόβλημα επαφής στη τρίτη τροχιά λόγω συσσώρευσης πάγου βόρεια της Ειρήνης.

SPENO rail grinders

Τους πρώτους μήνες του 2008 ένας συρμός λείανσης σιδηροτροχιών με επικεφαλής τη Vossloh 1001444 κατέβηκε στην Αττική, περνώντας τη γραμμή νοτίως Οινόης και προς Κιάτο.

Ενιαίο εισιτήριο στην Αθήνα, επέκταση ωραρίου λειτουργίας των ΜΜΜ

Από την 1η Μαρτίου το ΥΜΕ όρισε ότι στο Λεκανοπέδιο Αττικής όλα τα αστικά εισιτήρια θα αντικατασταθούν από ένα ενιαίο εισιτήριο των 0,80 Ευρώ (1 Ευρώ από το 2009), θέτοντας τέρμα στο χάος των 15+ εισιτηρίων που ισχύανε. Το νέο εισιτήριο ισχύει για 90 λεπτά της ώρας σε όλα τα μέσα (Μετρό, ΗΣΑΠ, Τραμ, Λεωφορεία, Προαστιακός), και συνδυάστηκε με μείωση του κόστους των μηνιαίων εισιτηρίων, ώστε να ενθαρρυνθεί ο κόσμος προς μια



νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

συστηματική χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Ορίστηκε και νέο εισιτήριο με επέκταση προς το Κορωπί, ώστε να καλύπτονται οι επιβάτες από τα Μεσόγεια. Επίσης, μετά από μια δοκιμαστική περίοδο, στις 9 Απριλίου ανακοινώθηκε η επέκταση των ωρών λειτουργίας του Μετρό και του ΗΣΑΠ μετά τα μεσάνυχτα της Παρασκευής και του Σαββάτου. Υπήρξε έντονη εντίδραση από το προσωπικό του Μετρό, καθώς δεν ήταν σαφές ποιός θα πληρώσει την επιβάρυνση στο λειτουργικό κόστος.

Τραίνο χωρίς τροχούς!

Μετά από δύο χρόνια ακυρωμένων διαγωνισμών για προμήθεια τροχών (οι οποίοι μπλοκαρίστηκαν στο Υπουργείο Ανάπτυξης), ο ΟΣΕ αναγκάστηκε να προβεί σε περικοπές δρομολογίων, και μάλιστα τη καλοκαιρινή περίοδο αιχμής. Πάνω από τις μισές Adtranz/Bombardier αναγκάστηκαν να ακινητοποιηθούν λόγω φθοράς στους τροχούς, όπως και σχεδόν τα μισά από τα νέα επιβατικά βαγόνια. Παρόμοια, αρκετές αυτοκινητάμαξες AEG InterCity υποβιβάστηκαν σε δρομολόγια στον άξονα Αθήνα-Οινόη.

Σε κοινοβουλευτική επερώτηση, το ΥΜΕ στις 5 Μαρτίου ανέφερε ότι εγκρίθηκε κονδύλι ύψους 999.600 Ευρώ για προμήθεια τροχών, και ο ΟΣΕ ετοιμάζε τη προκήρυξη σχετικού διαγωνισμού. Ήδη το ιδιαίτερα δημοφιλές ζεύγος 602/603 σταμάτησε να κυκλοφορεί, ενώ πολλά ελκόμενα τρένα λειτουργούν με μειωμένες συνθέσεις. Σε συνδυασμό με τη πρόσφατα δημοφιλή πρακτική της παροχής αδειών στο προσωπικό της ΤΡΕΝΟΣΕ τον Αύγουστο (που είναι περίοδος αιχμής), η διαθεσιμότητα δρομολογίων ήταν εξαιρετικά άσχημη.

Το πρόβλημα των τροχών έχει επηρεάσει και τις εμπορικές μηχανές, με αποτέλεσμα εξαιρετικά μειωμένη εμπορευματική κίνηση. Επίσης, από τις 18 Ιουνίου μπήκε απαγόρευση για εμπορικά τρένα στο ορεινό τμήμα Τιθορέα - Δομοκός, καθώς προέκυψαν εστίες φωτιάς πίσω από ένα εμπορικό τρένο που κατέβαινε Λειανοκλάδι. Η κατάσταση έγινε τόσο άσχημη, που για μια περίοδο οι Ουγγρικοί σιδηρόδρομοι δεν δεχόντουσαν τρένα για Ελλάδα (παρκαρισμένα μέχρι Σεβρία).

Μια άσχημη μέρα στο μετρικό δίκτυο

Μερικές φορές είναι να απορείς πραγματικά αν υπάρχει όντως 'μάτι'. Στις 20 Ιουνίου η αυτοκινητάμαξα MAN4 6505 πήρε φωτιά σε ένα κινητήρα πριν την αναχώρηση από το Κιάτο. Μετά την έγκαιρη επέμβαση της Πυροσβεστικής, άλλη μετρική A/A κλήθηκε από Κόρινθο, κάνοντας 2.5 ώρες(!), και το αποτέλεσμα ήταν τρομερό στρίμωγμα των

επιβατών. Το απόγευμα, μια ντιζελάμαξα ALCo πήρε τη καμένη A/A για Πάτρα, αλλά έμεινε στην Ακράτα. Το προσωπικό προσπάθησε να ξεκινήσει την A/A με το δεύτερο κινητήρα, αλλά και πάλι έμεινε, και τελικά η ALCo ξαναξεκίνησε και το τρένο έφτασε αργά το βράδυ στη Πάτρα...

Δελτίο συγκρούσεων και ατυχημάτων



Από το ατύχημα του εκτροχιασμού στο Μεζούρλο. (Φωτ. Γιάννης Μογολιός)

Η φετινή χρονιά ήταν πάλι ιδιαίτερα άσχημη για τον ΟΣΕ όσον αφορά τα διάφορα σιδηροδρομικά ατυχήματα. Για παράδειγμα, το βράδυ της 8ης Μαρτίου ο συρμός (Adtranz 220 003 και 5 βαγόνια) που εκτελούσε το IC74 εκτροχιάστηκε ολόκληρος σε μεγάλη ταχύτητα (πάνω από 140 χλμ/ώρα), καθώς πλησίαζε τη Λάρισα. Στην είσοδο της διαλογής του Μεζούρλου ένα ψαλίδι ήταν σε θέση για παρακαμπτήριο αντί στην ευθεία, και ο ΟΣΕ ανακοίνωσε στις 23 Μαρτίου ότι οι σταθμάρχες στο Μεζούρλο και τον Παλαιοφάρσαλο παραβίασαν τους κανονισμούς κυκλοφορίας, ενώ η σηματοδότηση ήταν εκτός λειτουργίας λόγω της ανακαίνισης γραμμής στη περιοχή. Αλγείνη εντύπωση προξένησε η εξαφάνιση επί 48 ώρες του σταθμάρχη Μεζούρλου μετά το ατύχημα (με απολογισμό 23 τραυματίες), και υπήρξαν κατηγορίες ότι έπινε εν ώρα υπηρεσίας.

Στις 15 Μαρτίου, μια μετρική αυτοκινητάμαξα IC συγκρούστηκε στο Επιτάλιο με τετραξονικό φορτηγό (του οποίου ο οδηγός σκοτώθηκε), και μετά επέπεσαν μαζί σε μια ταβέρνα δίπλα στη διάβαση (η οποία ήταν με αυτόματα φωτισήματα).

Στις 26 Φεβρουαρίου ένας ταξιτζής σκοτώθηκε στη διάβαση μπροστά στο Σιδηροδρομικό Μουσείο όταν το ταξί του εγκλωβίστηκε στη γραμμή λόγω μπουτιλιαρίσματος στη Λιοσίων και ο κινητήρας του έσβησε ενώ πλησίαζε ανερχόμενο εμπορικό τρένο από Αθήνα. Το φυλάκιο της διάβασης (που δεν ήταν επανδρωμένο εκείνη την ώρα) έπαθε αρκετές ζημιές, καθώς το ταξί όπως παρασύρθηκε έπεσε επάνω του.

Επίσης, στις 24 Απριλίου, ένα βαρύ φορτηγό συγκρούστηκε σε ατύχημα στη



Σύγκρουση με φορτηγό στο Επτάλειο Ηλείας. (Φωτ. Ν. Κολιόπουλος)

Μακεδονία με εμπορικό τρένο που ήταν επικεφαλής η MLW A-510. Η μηχανή είχε μόνο επιφανειακές ζημιές, το φορτηγό 'κατεδαφίστηκε' και ο οδηγός του σκοτώθηκε.

Το ατύχημα της χρονιάς;

Αλλά το βραβείο της σαιζόν σίγουρα ανήκει στο αλλόκοτο ατύχημα της νύχτας 13ης με 14ης Ιουλίου (το 'κακό μάτι' που λέγαμε). Το ανερχόμενο εμπορικό 80502, μετά τον Ασωπό 'έχασε' 27 βαγόνια(!) όταν αποσυνδέθηκε ο σύνδεσμος σε ένα απότομο φρενάρισμα καθώς το τρένο κατηφόριζε προς την Αρπίνη όπου και θα διασταυρωνόταν με το 605. Το περίεργο είναι ότι μόνο το πίσω μέρος του συρμού ακινητοποιήθηκε, χωρίς να το πάρουν είδηση οι μηχανοδηγοί, που συνέχισαν με 6 μηχανές (οι 4 ψυχρές) και 5 βαγόνια επικεφαλής μέχρι τη παρακαμπτήριο της Αρπίνης. Όταν ο έλεγχος κυκλοφορίας παρατήρησε ότι η γραμμή ήταν κατειλημμένη και ζήτησε έλεγχο ακεραιότητας συρμού, οι μηχανοδηγοί έδωσαν προφορική επιβεβαίωση χωρίς να τηρήσουν τη σχετική διαδικασία. Όταν πέρασε το 605 κι άρχισε να ανεβαίνει προς Ασωπό, είχε ταχύτητα 45 χλμ/ώρα όταν ο μηχανοδηγός αντιλήφθηκε τα βαγόνια και πάτησε ακαριαία πέδη, αλλά ήταν πλέον αργά. Η σύγκρουση ευτυχώς δεν είχε νεκρούς, και μόνο ένας μηχανοδηγός και 18 επιβάτες τραυματίστηκαν. Η Adtranz που ήταν επικεφαλής στο 605 έπαθε σοβαρές ζημιές, και μεταφέρθηκε στο ΚΕΠ για ανακατασκευή.

Το ατύχημα αποδείχθηκε καταστροφικό για τον ΟΣΕ. Σε μια 'νεκρή' ειδησεογραφικά



περίοδο, οι εφημερίδες έστησαν πανηγύρι με πρωτοσέλιδα για μια εβδομάδα, και η σύγκριση και οι αλληλοκατηγορίες στο προσωπικό του ΟΣΕ για το τι συνέβη και το τραίνο βρέθηκε με διπλάσια βαγόνια(!) στον Ασωπό από αυτά που ανέγραφε το φύλλο πορείας, καταρράκωσαν το ήδη χαμηλό γόητρο του ΟΣΕ. Μέχρι και φήμες για 'μαύρα' βαγόνια και λαθρεμπόριο τσιγάρων δημοσιεύτηκαν, οι οποίες τελικά αποδείχτηκαν ανυπόστατες. Η αλήθεια πάντως φαίνεται ότι ήταν πιά απλή (και πιά ταπεινωτική). Το 80502 ήταν να φύγει με 2 μηχανές επικεφαλής, 4 ψυχρές, και 16 κενά βαγόνια. Στη διαλογή του Ρέντι όμως υπήρχαν και 16 βαγόνια που προορίζονταν για Θριάσιο (έχοντας μόλις κατεβεί από Θεσσαλονίκη), τα οποία προστέθηκαν στο 80502, ανεβάζοντας το βάρος στους 1613 τόννους και 138 άξονες αντί για τους προγραμματισμένους 720 τόννους και 82 άξονες (το όριο από τον κανονισμό είναι 1250 τόννοι).

Σε μια κίνηση χωρίς προηγούμενο, ο ΟΣΕ δημοσιοποίησε το πόρισμα για το ατύχημα, στο οποίο 'δείχνονται' πάνω από δέκα υπάλληλοι ότι δεν έκαναν σωστά τη δουλειά τους σύμφωνα με τους κανονισμούς, οδηγώντας σε προβληματισμούς για διάχυτη έλλειψη πειθαρχίας στο προσωπικό και σύγκριση με τη Πελοπόννησο, που παρά την απουσία σηματοδότησης δεν έχει τέτοιου είδους προβλήματα (οι ισόπεδες διαβάσεις εξαίρονται).

Τις ίδιες μέρες (τυχαία;) υπήρξαν και δημοσιεύσεις για εκποίηση υλικού για σκραπ, με αντιγραφή της υπογραφής του Γ. Διευθυντή της ΤΡΕΝΟΣΕ σε παραποιημένες συμβάσεις, όπου αναφερόταν τιμή εκποίησης 0.057 Ευρώ ανά τόννο, σε αντίθεση με την τρέχουσα τιμή των 0.35 Ευρώ/τόννο, ενώ και οι ποσότητες ήταν αυξημένες, οδηγώντας στη καταστροφή του ενός τρίτου του τροχαίου υλικού. Ήδη ο ΥΜΕ Κ. Χατζηδάκης παράγγειλε εισαγγελική έρευνα για τη συγκεκριμένη υπόθεση, ενώ στο εσωτερικό του ομίλου συνεχίζονται οι έρευνες για πιθανές παρατυπίες.

Η ανακατασκευασμένη Α-208 κατά την διάρκεια δοκιμών, με το παρατσούκλι "πλούτο". (Φωτ. Γιώργος Χαραλαμπίδης)



Ανακατασκευές μηχανών

Παρά το βαρύ κλίμα στον ΟΣΕ, οι εργασίες συνεχίζονται στις παραγωγικές εγκαταστάσεις του ΚΕΠ (Κεντρικό Εργοστάσιο Πειραιώς) στη Λεύκα. Μετά τις επείγουσες εργασίες επισκευής μηχανών από συγκρούσεις, στις 8 Ιουλίου βγήκε από το ΚΕΠ η ανακατασκευασμένη Α-208 με κομμένη μούρη και μονοκόμματο τζάμι. Η καμπίνα του μηχανοδηγού έχει φτιαχτεί από την αρχή, έχει τοποθετηθεί κλιματιστικό και ολοκαίνουργιος δκύλινδρος κινητήρας. Ήδη η μηχανή έχει αποκτήσει το παρατσούκλι 'Πλούτο' (από τον ομώνυμο σκύλο του Ντίσνεϊ) λόγω της μάλλον αποτυχημένης αισθητικά επέμβασης στη μύτη, αλλά από μηχανική άποψη είναι αισθητή η βελτίωση στις επιδόσεις, καθώς και στην ορατότητα στους ελιγμούς. Ήδη η Α-210 έχει μπει στο 'χειρουργείο' για ανάλογη επέμβαση, καθώς είναι μεγάλη η ανάγκη του ΟΣΕ για μηχανές ελιγμών και απελευθέρωση των μεγάλων μηχανών για δρομολόγια στη κύρια γραμμή. Επίσης, η πρώτη μετρική ΑLCο, Α-9101 βγήκε από το ΚΕΠ μετά από μια ριζική ανακατασκευή στα πρότυπα των MLW.

Απο τον Σύλλογο Φίλων του Οδοντωτού



Από την επίσκεψη στα έργα της αντικατολισθητικής σήραγγας. (Φωτ. Χρήστος Ζαχαρίας)

Στις 4 Σεπτεμβρίου 2008, ο Σύλλογος Φίλων Οδοντωτού πραγματοποίησε εκδήλωση στο Διακοφτό, με σκοπό την ενημέρωση και την άσκηση πίεσης για την ολοκλήρωση των εργασιών και της επαναλειτουργίας του οδοντωτού σιδηροδρόμου Διακοφτού-Καλαβρύτων.

Στα πλαίσια της εκδήλωσης πραγματοποιήθηκε επίσκεψη στην αντικατολισθητική σήραγγα (Χ.Σ. 6+800ΔΚ) με Α/Α Billard. Εκεί ο πρόεδρος του Συλλόγου Γιάννης Καραπαναγιώτης ενημέρωσε τους καλεσμένους για την εξέλιξη των εργασιών. Τέλος στην επιστροφή δόθηκε συνέντευξη τύπου σε ξενοδοχείο του Διακοφτού. Στην εκδήλωση πέρα από την συμμετοχή του Δ.Σ. και των μελών του Συλλόγου Φίλων Οδοντωτού, έλαβαν μέρος οι Δήμαρχοι Διακοφτού και Καλαβρύτων, Παν. Βασιλείου και Αθ. Παπαδόπουλος αντίστοιχα.

Εκδρομικό τραίνο με 'Γαλλίδα'

Μετά από σχεδόν ένα εξάμηνο συζητήσεων και διαπραγματεύσεων, οι χρήστες του Ελληνικού δικτυακού φόρουμ για σιδηροδρομικά θέματα www.amnizia.com κατόρθωσαν τη δρομολόγηση εκδρομικού τραίνου με τη μουσειακή Alstom A-367 (η μοναδική του είδους της που είναι σε λειτουργία) στη διαδρομή Αθήνα-Λειανοκλάδι και πίσω. Η σύνθεση του συρμού περιλάμβανε τρία μη κλιματιζόμενα βαγόνια (ένα πρώην DB κρεμ-λαδί Βm, ένα πράσινο Βc κατασκευής VEB κι ένα εστιατόριο Πολωνικής κατασκευής). Η εκδρομή έγινε στις 31 Μαΐου, και κρίθηκε ιδιαίτερα πετυχημένη από τους συμμετέχοντες, αν και χρειάστηκαν ηρωϊκές προσπάθειες από τους οργανωτές για βάψιμο των βαγονιών που ήταν σε άθλια κατάσταση εξωτερικά από τους 'καλλιτέχνες'.



Από την μεγάλη ημερησια εκδρομή του φιλοσιδηροδρομικού φόρουμ www.amnizia.com με την μοναδική Γαλλική Δηζελαμαξο που έχει διασωθεί Α-367. (Φωτ. Χρ. Ζαχαρίας)

Μέλη του ΣΦΣ και του Amnizia ξαναβάφουν τα γραφισμαρισμένα βαγόνια. (Φωτ. Γιώργος Χαραλαμπίδης)





Η πρώτη Ηλεκτράμαξα στον ΣΣ Λάρισα.
(φωτ. Παναγιώτης Νακουδής)

Τα Σιδηροδρομικά ΕΡΓΑ και η εξέλιξή τους

των: Γρηγόρη Καραθανάση και Μανώλη Τζεβελεκάκη

ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ

Από τα μέσα Αυγούστου ξεκίνησαν οι προετοιμασίες για να παραδοθεί σε χρήση η ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Λιτόχωρο - Λάρισα μήκους 71 περίπου χιλιομέτρων. Με την ολοκλήρωση των έργων ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Ευαγγελισμός - Λεπτοκαρυά, ουσιαστικά στις παραλλαγές των Τεμπών και του Πλαταμώνα, ολοκληρώνεται η ηλεκτροκίνηση στο Βόρειο τμήμα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, δηλαδή στο Δομοκός - Θεσσαλονίκη, μήκους 222 χιλιομέτρων.

Τη βδομάδα του δεκαπενταύγουστου παρουσιάστηκαν διάφορα προβλήματα κλοπής ηλεκτροφόρου καλωδίου σε αρκετά σημεία του υπό παράδοση τμήματος, οι βλάβες όμως αντιμετωπίστηκαν και στις 1-9-2008 έγιναν οι πρώτες δοκιμές με ηλεκτράμαξα. Από τις 2-9 άρχισαν οι εμπορικές αμαξοστοιχίες να έλκονται από Ηλεκτράμαξα στο τμήμα Λάρισα - Θεσσαλονίκη, με πρώτη την αμαξοστοιχία 80502 και ακολούθησε η αμαξοστοιχία 80504. Την ίδια μέρα το απόγευμα η 80503 εκτελέστηκε με ηλεκτράμαξα και αποτέλεσε και τη δοκιμή ηλεκτροκίνησης έλκοντας φορτίο 1200 τόνων.

Το ίδιο βράδυ η πρώτη επιβατική αμαξοστοιχία που κυκλοφόρησε με έλξη από ηλεκτράμαξα ήταν η 605 με την 120 013, και ακολούθησε η 505.

Στις 3-9 έγινε δοκιμή με διπλή έλξη Desiro EMU από Θεσσαλονίκη για Λάρισα και η 503 εκτελέστηκε και αυτή με την Η/Α 120 011 επικεφαλής της ΔΗ 220 007.

Στη συνέχεια ακολούθησαν τα επίσημα εγκαίνια και η κυκλοφορία πλέον διεξάγεται με 12 ζεύγη "προαστιακών" δρομολογίων από Θεσσαλονίκη για Λάρισα και αντίστροφα με Desiro EMU, ενώ όλες οι ταχείες, ήτοι 500,501,502,503,504,505,604, και 605 αλλάζουν μηχανή στη Λάρισα. Τα εμπορικά επίσης αλλάζουν μηχανές στη Λάρισα. Αναμένεται ότι από το Δεκέμβριο θα παραδοθεί η ηλεκτροκίνηση και στο τμήμα Λάρισα - Δομοκός και η αλλαγή μηχανών, η οποία θα γίνεται στο Δομοκό, θα επεκταθεί και στα Intercity δρομολόγια.

Από την λειτουργία της ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Θεσσαλονίκη-Λάρισα
(φωτ. Γιάννης Μαγαλιός)

ΕΡΓΑ

Ξεκινώντας από τον Πειραιά, σταδιακά η εξέλιξη των σιδηροδρομικών έργων προχωράει με γοργούς ρυθμούς...

Τμήμα Πειραιάς - Τρεις Γέφυρες

Η σηματοδότηση προχωράει κανονικά. Φωτιστήματα είναι ήδη τοποθετημένα στο σταθμό του Πειραιά, στο Ρουφ και αλλού. Προβλήματα με την αρχαιολογία υπήρχαν πριν το σταθμό του Ρουφ, ερχόμενοι από Πειραιά, αλλά τελευταία οι ανασκαφές σταμάτησαν και το έργο αναμένεται να ξεκινήσει ξανά. Επίσης στύλοι ηλεκτροκίνησης πλέον είναι τοποθετημένοι από τον Πειραιά έως τον Άγιο Ιωάννη Ρέντη.

Στο Σταθμό Αθηνών οι εργασίες άρχισαν και πάλι, κατασκευάζονται οι υπόλοιπες αποβάθρες και η κεντρική κάτω διάβαση. Η μισή μεταλλική παλιά γέφυρα πλέον έχει γκρεμισθεί. Επίσης η γέφυρα στην οδό Σιδηροδρόμων αποτελεί πλέον παρελθόν και οι εργασίες προχωράνε και εκεί με γοργούς ρυθμούς. Δημιουργήθηκαν διάφορα προβλήματα με περιοίκους και προσφυγές για την κοπή κάποιων δέντρων, αλλά το θέμα αντιμετωπίζεται προς το παρόν.

Στο τμήμα Σταθμός Αθηνών - Τρεις γέφυρες δεν γίνεται καμία εργασία.





Συρμός με ηλεκτράμαξα επί κεφαλής στην περιοχή των Τερπών.
(φωτ. Νωντας Μωυζες)

Τμήμα Τρεις Γέφυρες - Σ.Κ.Α.

Ο σταθμός των Αγίων Αναργύρων έχει προχωρήσει πάρα πολύ, αποβάθρες έχουν κατασκευαστεί και έχει αρχίσει η τοποθέτηση στεγάστρων. Το ένα cut & cover από τον Πύργο Βασιλίσσης μέχρι τους Αγ. Αναργύρους έχει ολοκληρωθεί και πληροφορίες αναφέρουν ότι μέσα στο μήνα αναμένεται να αρχίσει και η στρώση γραμμών. Από τον Πύργο Βασιλίσσης μέχρι το ΣΚΑ εξακολουθούν να γίνονται εκτροπές κυκλοφορίας σταδιακά είτε στους νέους κλάδους που έχουν κατασκευαστεί, είτε σε τμήματα των υφιστάμενων -παλαιών γραμμών ανόδου και καθόδου. Το έργο προχωράει κανονικά, κατασκευάζονται γέφυρες για τις κάτω διαβάσεις των κάθετων δρόμων καθώς επίσης και αποβάθρες του σταθμού της Λυκοτρύπας, πριν το ΣΚΑ. Στο ΣΚΑ ολοκληρώνονται τα έργα στρώσης γραμμής στην είσοδο από Αθήνα, ενώ η κυκλοφορία προς Πελοπόννησο γίνεται μέσω του κλάδου Πελοποννήσου από τον προηγούμενο Ιούλιο. Έργα ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης, αλλά και έργα πολιτικού μηχανικού συνεχίζονται σε όλη την έκταση του ΣΚΑ. Το επίχωμα για τον απευθείας κλάδο Θριάσιο - Θεσσαλονίκη έχει στρωθεί ήδη.

Σταθμός Μεταμόρφωσης

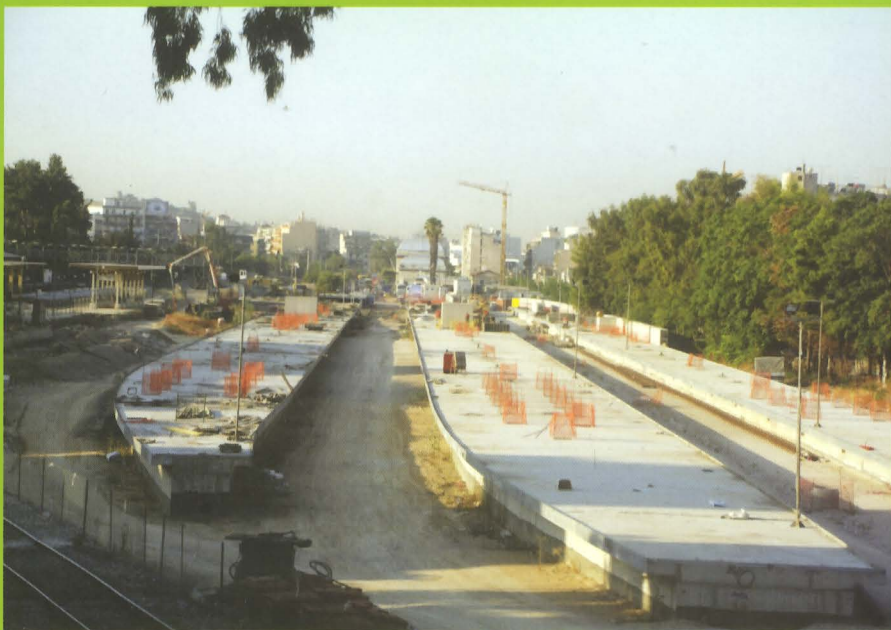
Οι εργασίες κατασκευής του σταθμού Μεταμόρφωσης συνεχίζονται κανονικά και αναμένεται μέσα στον Νοέμβριο να δοθεί σε εκμετάλλευση. Στο σταθμό μένει και ένα τμήμα που δεν έχει τοποθετηθεί ηλεκτροκίνηση.

Κλάδος ενωτικός Λυκοτρύπα Β' - Λιόσια

Στο ενωτικό αυτό τμήμα ολοκληρώνονται οι εργασίες ηλεκτροκίνησης και έχουν τοποθετηθεί τα μεγάλα άκαμπτα πλαίσια στον "πενταπλό" διάδρομο πριν το cut & cover Ζεφυρίου, στο σημείο δηλαδή που συγκλίνει η ενωτική γραμμή από Αεροδρόμιο με τον τετραπλό διάδρομο από ΣΚΑ. Σε μεγάλο τμήμα του έργου έχει ήδη αναρτηθεί η γραμμή επαφής.

Ηλεκτροκίνηση ΣΚΑ - Κιάτο

Αυτήν την περίοδο έχει μονογράμηση στο τμήμα Άγιοι Θεόδωροι - Κόρινθος όπου λαμβάνουν χώρα κανονικά οι εργασίες κατασκευής - σκυροδετήσεις των θεμελίων των στύλων ηλεκτροκίνησης καθώς



Από την εξέλιξη των έργων στον ΣΣ Αθηνών.
(φωτ. Μάνος Τζεβελεκακης)

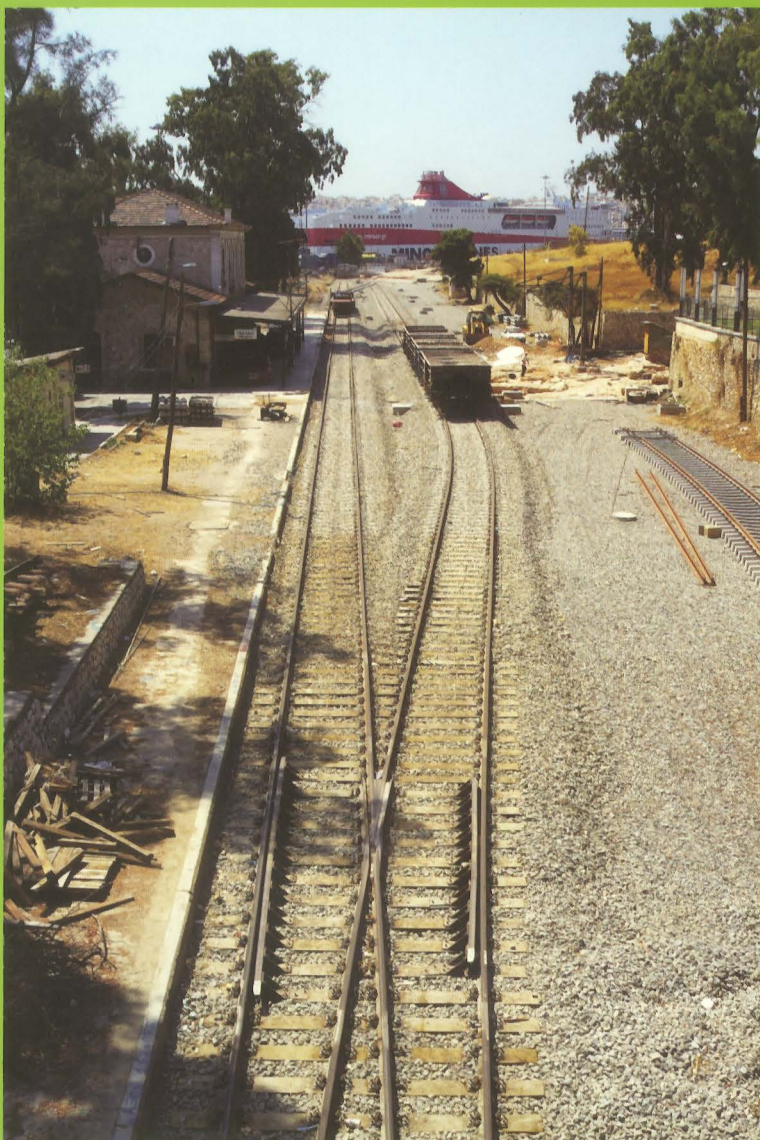
επίσης και η τοποθέτησή τους. Ενδεικτικά ετοιμες είναι οι βάσεις στην γραμμή καθόδου από Αγ. Θεόδωρους μέχρι και την πρώτη σπραγγα της Κακίας Σκαλας. Για το έργο αυτό απασχολούνται δύο συρμοί για κατασκευή σκυροδέματος, οι οποίοι έλκονται από Δ/Η ADtranz. Στύλοι έχουν αναρτηθεί σε πολλά σημεία της διαδρομής, από το ΣΚΑ μέχρι και λίγο μετά την Μαγουλα (με εξαίρεση κάποια άκαμπτα πλαίσια στον εν λόγω σταθμό), καθώς και στο κομμάτι Κορινθός-Κιάτο. Αξίζει να αναφερθεί ότι η κατασκευή της άνω διάβασης στην περιοχή του Ζευγολατιού Κορινθίας προχωράει καθώς επίσης και οι εργασίες για την κατασκευή των κρηπιδωμάτων της στάσης Ζευγολατιού

Εμπορευματικός Σταθμός Θριάσιου

Με εντατικούς ρυθμούς προχωράνε οι εργασίες κατασκευής της Α' φάσης της 1ης εργολαβίας κατασκευής του εμπορευματικού σταθμού στο Θριάσιο. Έχουν στρωθεί τμήματα των δεσμών του σταθμού και συνεχίζεται η στρώση ανάλογα με τον ρυθμό παράδοσης στρωτήρων από οπλισμένο σκυρόδεμα για τις αλλαγές τροχιάς που έχουν ήδη



Από την εξέλιξη των έργων στο ΣΚΑ
(φωτ. Μάνος Τζεβελεκακης)



Σταθμός Αγ. Διονυσίου στον Πειραιά.
(φωτ. Μάνος Τζεβελεκάκης)

αγορασθεί από εταιρεία της Γερμανίας και της Τσεχίας. Εργασίες μπουραρίσματος και σκυρόστρωσης των κατασκευασμένων δεσμών συνεχίζονται κανονικά.

Γραμμή Ικονίου

Μεγάλο τμήμα των έργων πολιτικού μηχανικού, έχει ολοκληρωθεί ή ολοκληρώνεται. Απομένουν βέβαια κάποια τμήματα χωματουργικών, αλλά και οι γέφυρες του Δαφνίου, που θα διασχίζει την Εθνική Οδό Αθηνών - Κορίνθου, και η γέφυρα της "Κατολίσθησης". Πρόκειται για δύο μεγάλα και πολύπλοκα έργα, τα οποία τους επόμενους μήνες θα αρχίσουν να κατασκευάζονται.

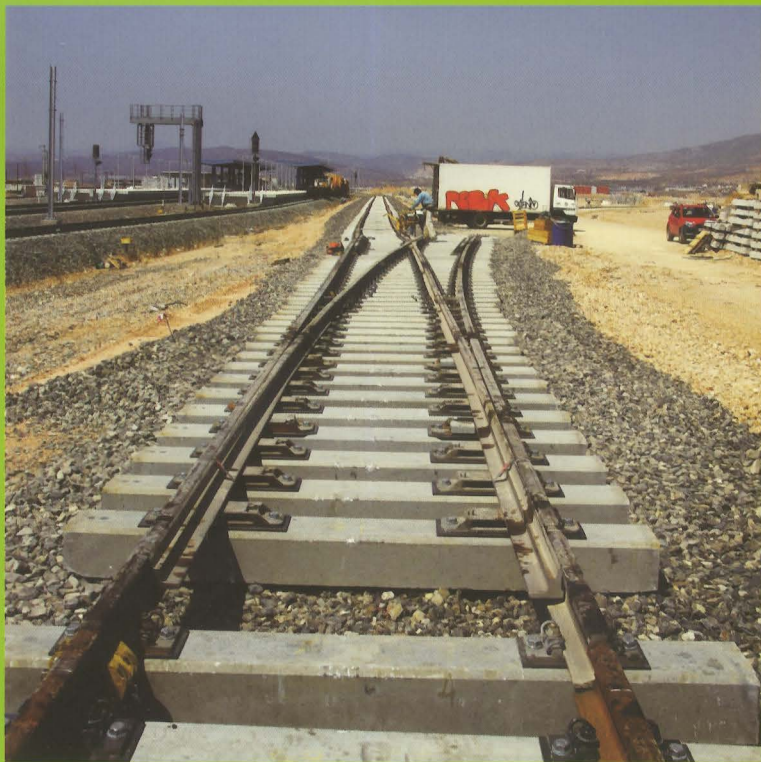
Τμήμα Κιάτο - Ροδοδάφνη

Σχεδόν σε ολόκληρη τη Βόρεια ακτή της Πελοποννήσου, ένα τεράστιο εργοτάξιο κάνει πλέον εμφανές το μέρος από όπου θα διέρχεται η νέα σιδηροδρομική γραμμή. Ξεκινώντας από τον Ν.Σ.Σταθμό στο Κιάτο, οι χωματουργικές εργασίες συνεχίζονται μέχρι τη σήραγγα του Μελισσίου. Έχουν κατασκευαστεί σχετοί, διευθετήσεις συλλεκτήριων αγωγών υδάτων, και είναι σε εξέλιξη η κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων. Επίσης έχει δοθεί σε κυκλοφορία η πρώτη παράκαμψη της μετρικής γραμμής έτσι ώστε να διεξάγεται ανενόχλητα η κυκλοφορία των μετρικών συρμών κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου. Το cut & cover στην είσοδο της σήραγγας Μελισσίου κάτω από την εθνική οδό Κορίνθου - Πατρών έχει ήδη ολοκληρωθεί καθώς επίσης και μεγάλο μέρος της κυρίως σήραγγας.



ΣΓ10. Κατασκευή γέφυρας με προώθηση.
(φωτ. Μάνος Τζεβελεκάκης)

Στην περιοχή Ξυλοκάστρου έχει ολοκληρωθεί η νέα γέφυρα πάνω από τον ποταμό και έχουν αρχίσει εργασίες κατασκευής του επιχώματος. Προχωρώντας πιο κάτω πέραν από τα επιχώματα που κατασκευάζονται, συναντάμε τις μεγάλες σήραγγες του Δερβενίου και την γέφυρα ανάμεσα τους η οποία έχει ήδη ολοκληρωθεί. Η διάνοιξη και αυτών των σηράγγων προχωράει με κανονικούς ρυθμούς. Στο τμήμα μεταξύ Δερβενίου και Αιγείρας το τοπίο αλλάζει καθημερινά. Τοίχοι αντιστήριξης, τεχνικά έργα, οχετοί, γέφυρες και επιχώματα, δημιουργούν πλέον μία εικόνα ενός απέραντου εργοταξίου. Μέσα υφιστάμενο Σ.Σ. Ακράτας το έργο συνεχίζεται με γοργούς ρυθμούς και από τις 3 Νοεμβρίου θα υπάρξει διακοπή κυκλοφορίας των μετρικών συρμών μεταξύ Κιάτου - Διακοπτού για να ολοκληρωθούν εργασίες εντός του Σ.Σ. Ακράτας αλλά και στο τμήμα του έργου αμέσως μετά στον "Ποταμίτικο Γιαλό", μέχρι τον Σταθμό του Πλατάνου.



Στρώση αλλαγής τροχίας, σε μπετόν στρωτήρες, στο συγκρότημα του θριάσιου πεδίου.
(φωτ. Μάνος Τζεβελεκάκης)



Στην διακοπή αυτή της κυκλοφορίας προβλέπεται να κατεδαφισθεί και το υφιστάμενο κτίριο επιβατών του Σ.Σ. Ακράτας.

Από τον Σ.Σ. Ακράτας μέχρι τον Πλάτανο, ολοκληρώνεται η κατασκευή κάποιων γεφυρών και προχωράει η κατασκευή του cut & cover. Μετά τον Πλάτανο η διάνοιξη της σήραγγας Πλατάνου και της σήραγγας Τράπεζας προχωράνε επίσης. Ανάμεσα τους θα κατασκευαστεί η γέφυρα του Λαδοπόταμου.

Μετά το Διακοπτό η πρόοδος των έργων είναι στάσιμη έως ανύπαρκτη για κάποια χιλιόμετρα. Εκκρεμούν ακόμα κάποια θέματα χαράξεων. Στην περιοχή του Ν.Σ.Σταθμού Αιγίου είναι πλέον εμφανής ο χώρος που θα καλύπτεται από τις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις και η σήραγγα του Αιγίου είναι σε προχωρημένο στάδιο. Η έξοδος της προς Πάτρα είναι πλέον εμφανής και το έργο σταματάει κοντά στην υφιστάμενη στάση Ροδοδάφνης.

Τμήμα Τιθορέα - Λειανοκλάδι

Στο τμήμα αυτό η σήραγγα Καλλιδρόμου διανοίγεται κανονικά. Ήδη στο ένα μέτωπο το πέτρωμα δεν είναι πλέον άργιλος και η διάνοιξη μπορεί αν γίνεται με πολύ πιο γοργούς ρυθμούς, με αποτέλεσμα μέχρι στιγμής να έχει διανοιχθεί περίπου το 60% της σήραγγας.

Ο σταθμός του Μώλου επίσης ολοκληρώνεται, κτιριακές εγκαταστάσεις και αποβάθρες.

Έχουν παραδοθεί και οι δύο κλάδου της νέας γέφυρας της Εθνικής οδού που διέρχεται πάνω από την νέα σιδηροδρομική γραμμή κοντά στη Λαμία. Η διευθέτηση της κοίτης του Σπερχειού καθώς επίσης και ο "μεριστής", (είδος φράγματος για τη συγκράτηση της ορμής των νερών του ποταμού), έχουν κατασκευαστεί. Επίσης το επίχωμα προχωράει γρήγορα καθώς και άλλες γέφυρες μικρές και μεγάλες.

Τμήμα Λειανοκλάδι - Δομοκός

Στο τμήμα αυτό τα έργα μπορούν να χωριστούν σε δύο υπομήματα α) Λειανοκλάδι - Σήραγγα Όθρυος

Εδώ κατασκευάζεται επίχωμα και πολλές γέφυρες, άλλες από τις οποίες αποτελούν άνω ή κάτω διαβάσεις οδών, άλλες γεφυρώνουν ρέματα και άλλες οχετούς. Επίσης κατασκευάζονται αρκετές σήραγγες εκ των οποίων η ΣΣ1 είναι ήδη διανοιγμένη. Ένα πολύ μεγάλο τεχνικό έργο είναι η ΣΓ10, η οποία κατασκευάζεται στην περιοχή των Στυρφακών με προώθηση. Ήδη βρίσκεται σε πολύ προχωρημένο στάδιο σκυροδέτησης και το αποτέλεσμα είναι πράγματι εντυπωσιακό. Στη συνέχεια η μεγάλη σήραγγα της Όθρυος, η διάνοιξη της οποίας συνεχίζεται επίσης κανονικά.

β) Σήραγγα Όθρυος - Δομοκός

Στο τμήμα αυτό έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί οι εργασίες σε δύο σήραγγες και αυτή τη στιγμή κατασκευάζονται παράλληλα και κάποιες κοιλαδογέφυρες. Ορισμένες θα κατασκευαστούν με τη μέθοδο της προώθησης. Ήδη πολλά βάθρα και κεφαλόδεσμοι είναι σκυροδετημένοι. Χωματουργικές εργασίες βρίσκονται επίσης σε εξέλιξη.

Τμήμα Πολύκαστρο - Ειδομένη

Σε αυτό το τμήμα, που ουσιαστικά αποτελεί την παράκαμψη της παραποτάμιας διαδρομής της υφιστάμενης γραμμής δίπλα στον ποταμό Αξιό, έχουν ολοκληρωθεί κάποια τεχνικά και ένα cut & cover. Επίσης το μεγάλο και εντυπωσιακό έργο της κατασκευής της νέας γέφυρας του Αξιού έχει σχεδόν ολοκληρωθεί.

Οδοντωτός ΔΚ

Τελειώνουν και τα έργα ανακατασκευής της γραμμής του Οδοντωτού με την ολοκλήρωση της κατασκευής της αντικατολισθητικής σήραγγας στο 6+800 Km, και την τοποθέτηση των τελευταίων τμημάτων της οδόντωσης.



Παράλληλη της παλαιάς γραμμής στα έργα του Καλιδρόμου. (φωτ. Γιώργος Γεωργίου)



Σταθμός Αθηνών. Η γέφυρα της οδού Σιδηροδρομων δεν υπάρχει πλέον. Οκτώβριος 2009. (φωτ. Μάνος Τζεβελεκακης)



Τα έργα της αντικατολισθητικής σήραγγας του Οδοντωτού. (φωτ. Χρήστος Ζαχαρίας)

Μετά την καλοκαιρινή εκδήλωση του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου, η οποία έλαβε χώρα στο Πνευματικό κέντρο του Δήμου Αθηναίων για την συμπλήρωση 25 ετών δημιουργικών προσπαθειών του Συλλόγου μας και έγινε υπό την αιγίδα του ΥΜΕ κ. Χατζηδάκη και με την προοπτική μετά από πολλά χρόνια για τον εκσυγχρονισμό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, ο Σύλλογος μας έστειλε στον κ. Υπουργό ανοικτή επιστολή με τις θέσεις και απόψεις του.

Ανοικτή επιστολή προς τον ΥΜΕ κ. Χατζηδάκη

Κύριε Υπουργέ και εν δυνάμει μελλοντικό μέλος του Συλλόγου μας κατά δήλωσή σας, ως μέλη του Συλλόγου των Φίλων του Σιδηροδρόμου, μετά τις τελευταίες εξελίξεις και τα γεγονότα που ήρθαν στο φως της δημοσιότητας τις τελευταίες ημέρες, θα θέλαμε να κάνουμε μερικές επισημάνσεις και να εκθέσουμε κάποιες απόψεις μας, πάνω στο σιδηροδρομικό πρόβλημα της πατρίδος μας. Το πρόβλημα βέβαια δεν εντοπίζεται στο σύνολο του σιδηροδρόμου και των μέσων σταθερής τροχιάς, αλλά στο τμήμα το οποίο εποπτεύει και διαχειρίζεται ο πολλαπλά προβληματικός σήμερα ΟΣΕ και που είναι και το μεγαλύτερο σε έκταση. Ο ΟΣΕ από την πρώτη στιγμή της δημιουργίας του, το 1972, ποτέ δεν είχε καθορισμένους στόχους, πολύ δέ περισσότερο, ποτέ δεν λειτούργησε με σύγχρονα επιχειρηματικά κριτήρια ως όφειλε βάσει της ιδρυτικής του διακήρυξης. Αντιθέτως πάντα ήταν ασφυκτικά εναγκαλισμένος και καταπιεσμένος από το στενά εννοούμενο κράτος, αναγκασμένος να εκτελεί τις εντολές της εκάστοτε κομματικής ηγεσίας και, για να γίνουμε πιο συγκεκριμένοι, του εκάστοτε αρμόδιου υπουργού. Όλες οι κυβερνήσεις χρησιμοποίησαν τον ΟΣΕ για να βολέψουν κομματικούς ημετέρους σε όλες τις θέσεις και κλιμάκια. Το δαιδαλώδες, ύποπτο σκοπιμότητας σε ορισμένες περιπτώσεις και αποσπασματικό επενδυτικό πρόγραμμα για τις νέες γραμμές και τον εκσυγχρονισμό του, σχεδιάστηκε χωρίς βάσεις και συγκεκριμένους στόχους και τεμαχίστηκε έντεχνα σε πολλαπλές εργολαβίες, με αποτέλεσμα τα κόστη και κατ'επέκτασιν οι μίζες να εκτοξευθούν στα ύψη και να είναι μακράν τα υψηλότερα της Ε.Ε. για αναλόγου ποιότητας έργα. Καμία κυβέρνηση ποτέ μέχρι σήμερα δεν τόλμησε και επομένως ποτέ δεν προσπάθησε να τον εξυγιάνει, να τον εκσυγχρονίσει και να επιβάλει ελεγκτικούς μηχανισμούς.

Αποτέλεσμα όλων αυτών για μια ακόμη φορά, μετά και από άλλες ΔΕΚΟ, είναι να γίνονται πρωτοσέλιδο τα σκάνδαλα, οι απάτες, η διαφθορά και οι «υψηλές» αμοιβές κάποιων εργαζομένων, για τις οποίες δεν φτάνει οι εργαζόμενοι που τις εισπράττουν αλλά αυτοί που σε περιβάλλον «ελεύθερης αγοράς» τις καταβάλλουν. Ακόμα, να γίνεται υποχείριο των κακών οπαδών του κάθε κόμματος (άτομα ανίκανα, αγράμματα, κοινωνικώς φοβισμένα). Αυτά τα άτομα μεταμορφώνονται σε Γκαουλάιτερ και δημιουργούν την ψευδή εικόνα ότι είναι τάχα αναντικατάστατα. Τέλος δέ να είναι η μοναδική επιχείρηση παγκοσμίως που δεν μπορεί αλλά και δεν προσπαθεί να καλύψει την ζήτηση σε εισιτήρια και παροχή εμπορευματικού έργου. Παρ' όλα αυτά, επειδή γνωρίζουμε πολύ καλά τον χώρο, επιμένουμε ότι το μεγάλο σύνολο των πραγματικά εργαζομένων στον ΟΣΕ, που είναι και οι μόνοι που νοιάζονται, έχει και τις λιγότερες έως μηδαμινές ευθύνες.

Διαβάζοντας τα παραπάνω θα μπορούσε κάποιος να μας χαρακτηρίσει συμμάχους ή έστω υποστηρικτές του ΟΣΕ. Όχι, σε καμία περίπτωση δεν ισχύει αυτό. Εμείς το μόνο που κάνουμε είναι να εντοπίζουμε τα αίτια που οδήγησαν ένα μεγάλο τμήμα του Οργανισμού σ' αυτά τα χάλια και να επιθυμούμε (ως χρέος απέναντι στις επερχόμενες γενεές) να μην επαναληφθούν τα ίδια εγκλήματα. Εμείς, τα μέλη του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου, είμαστε υπέρ του σιδηροδρόμου και όποιον θετικών μπορεί να προσφέρει στο κοινωνικό σύνολο και στην ανάπτυξη της οικονομίας της πατρίδας μας. Όποιον θετικών προσφέρει παγκοσμίως, σε όλες τις χώρες του κόσμου, στην οικολογία, την ασφάλεια και την ανάπτυξη. Οποσδήποτε λοιπόν επικροτούμε οποιαδήποτε κίνηση και προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό και την εξέλιξη του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα.

Καιρός είναι να ασκηθεί επιτέλους αυστηρός, δημιουργικός και παραγωγικός έλεγχος, έστω κι αν αυτό απαιτεί ριζική επανίδρυση βάσει των επιτυχημένων εμπειριών αναλόγων σιδηροδρομικών οργανισμών της Ευρώπης. Προσοχή, όχι με άτομα του ίδιου του Οργανισμού, αλλά με άτομα εξειδικευμένα στις επιχειρηματικές, κοινωνικές και λειτουργικές ιδιαιτερότητές του. Σε τελευταία ανάλυση, εάν δεν υπάρχουν τέτοια πρόσωπα στον ευρύτερο δημόσιο τομέα,

προσλάβετε κανονικούς επιχειρηματίες από την ελεύθερη αγορά με ολιγόμηνη σύμβαση και θα δείτε θεαματικά αποτελέσματα.

Δεν θα μπορέσουμε όμως να δικαιολογήσουμε οποιαδήποτε ενέργεια η οποία υπό το πρόσχημα του εκσυγχρονισμού και της εξυγιάνσης θα περιορίσει μέρος του δικτύου, το οποίο για παραπάνω από 110 χρόνια δεν έχει εξελιχθεί όπως θα έπρεπε για ένα κράτος μέλος της Ε.Ε. Πολύ περισσότερο δεν θα δεχθούμε περιορισμό των δρομολογίων με την αστεία δικαιολογία των «ζημιωγόνων». Είναι παγκοίμως γνωστό ότι σε καμία χώρα της Ευρώπης δεν υπάρχει μη ελλειμματική συγκοινωνία. Από τα ιδιωτικά-επιδοτούμενα ΚΤΕΛ της ελληνικής περιφέρειας μέχρι το TGV των 570 km/h, όλα τα συγκοινωνιακά συστήματα είναι ελλειμματικά και επιδοτούμενα στο σύνολό τους. Βέβαια κάποια επιμέρους πράγματα, ειδικότερα στον τομέα των συγκοινωνιών, μπορεί κατ' αρχάς να φαίνονται ζημιωγόνα, αλλά τελικά αυτό το ζημιωγόνο κομμάτι είναι η βάση για πολύ μεγαλύτερα συνολικά κέρδη σε επίπεδο εθνικής οικονομίας. Αυτό βέβαια σε καμία περίπτωση δεν δικαιολογεί το χάλι του ΟΣΕ. Απλώς δείχνει ότι η πολιτεία, που είναι ανίκανη εδώ και πολλά χρόνια να διαχειριστεί τον σιδηρόδρομο, δεν πρέπει με κανέναν τρόπο να ενεργήσει κατά την λαϊκή ρήση «πονάει δόντι, κόβει κεφάλι», συνεχίζοντας την ίδια τριτοκοσμική νοοτροπία.

Μπορούμε να δεχθούμε την ολοκλήρωση και επέκταση του υπάρχοντος επενδυτικού προγράμματος, χωρίς καμία περικοπή, φτάνει να πραγματοποιηθεί με γνώμονα την κοινή λογική και την ίδια κοστολογική αξία βάσει των εμπειριών αναλόγων προγραμμάτων της Ε.Ε., η οποία σημειωτέον ότι από το 2000 επιδοτεί πλουσιοπάροχα κυρίως τα σιδηροδρομικά έργα και τον σιδηρόδρομο. Γιατί ο σιδηρόδρομος έχει δώσει λύσεις και είναι η μοναδική απάντηση στα αδιέξοδα που έχουν αρχίσει να δημιουργούνται παντού, όπως και στην πάντα καθυστερημένη σε ανάπτυξη πατρίδα μας. Και πρέπει να βρεθεί ασφαλιστικός μηχανισμός ώστε τα χρήματα που προορίζονται για τον σιδηρόδρομο θα ξοδεύονται πράγματι γι' αυτό το κοινωνικό αγαθό και δεν θα βρίσκονται σε ελβετικούς λογαριασμούς.

Κύριε Υπουργέ, είστε ο πρώτος που αποφασίζει να συγκρουσθεί με ένα κατεστημένο το οποίο μέχρι σήμερα κανείς άλλος δεν τόλμησε να αντιμετωπίσει. Είστε ο πρώτος που δεν νοιάζεται για το περιβόητο πολιτικό κόστος, γι' αυτό που εξ αιτίας του έχουμε χάσει πάρα πολλά σαν λαός. Ελπίζουμε η μακρά ευρωπαϊκή θητεία σας να σας οδηγήσει σε πιο ευρωπαϊκό τρόπο σκέψης. Γνωρίζετε ότι, πέραν όλων των άλλων, ο σιδηρόδρομος φέρνει και πολιτισμό στους λαούς. Μην παρασυρθείτε στο όνομα της κάθαρσης και της εξυγιάνσης και περικόψετε το ελάχιστο έργο που κάποιοι επιτρέπουν να προσφέρει ο σιδηρόδρομος στην πατρίδα μας σήμερα. Και εσείς ως Ευρωβουλευτής το 1994 είχατε εκφράσει τις ανησυχίες σας και είχατε διαμαρτυρηθεί με παρέμβασή σας στην Ευρωβουλή επειδή οι σιδηρόδρομοι στην Ελλάδα και στην Ιρλανδία αντιμετώπιζαν μειωμένο ενδιαφέρον και μικρότερη χρηματοδότηση σε σχέση με τα διευρωπαϊκά δίκτυα, πράγμα που και σήμερα ισχύει.

Ο ελληνικός σιδηρόδρομος στο σύνολο του μπορεί να αναπτυχθεί πολύ περισσότερο και να έχει ελάχιστο λειτουργικό κόστος, εάν οι κινήσεις είναι ορθολογιστικά σχεδιασμένες, το περιβάλλον ελέγχεται συνεχώς και επικρατεί ο επαγγελματισμός και η αξιοκρατία. Εμείς ως Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου βρισκόμαστε δίπλα σας και η βοήθεια μας, με όλο το σχετικό επιστημονικό δυναμικό των μελών μας, είναι αυτονόητη. Πολύ σύντομα μάλιστα θα σας αποστείλουμε ένα υπόμνημα με τα ουσιώδη σημεία στήριξης ώστε να συνδράμουμε και εμείς στην παρούσα δημιουργική προσπάθειά σας. Δεν επιτρέπεται μια «παραγοκειδής» μόλυνση να εξαπλωθεί σε πολιτειακό επίπεδο. Φτάνει πια.

από το Δ.Σ.
Αθήνα 23 Ιουλίου 2008



Η αναγκαιότητα ύπαρξης ενός διαρκώς αναπτυσσόμενου σιδηροδρόμου στην Ελλάδα βασίζόμενου στην συνολική οικονομική ωφέλεια του συστήματος

Είναι σε παγκόσμιο επίπεδο αποδεκτό, ότι ο σιδηροδρόμος ως σύστημα μεταφορών παρουσιάζει μια συνολική ωφέλεια στο κοινωνικό σύνολο. Η ωφέλεια αυτή αντανακλάται σε διαφορετικούς τομείς της κοινωνίας, βασικότεροι των οποίων είναι η οικονομία, η ενέργεια, το περιβάλλον, οι ίδιες οι μεταφορές. Οι ωφέλειες αυτές θα μπορούσαν να διακριθούν στις «εξωτερικές» που δεν έχουν άμεσο αποτέλεσμα στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αλλά στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο και στις «εσωτερικές» που έχουν να κάνουν καθαρά με την οικονομική βιωσιμότητα, τη λειτουργία και διαρκή ανάπτυξη του σιδηροδρόμου.

Οι εξωτερικές ωφέλειες του σιδηροδρόμου

Σε αυτήν την κατηγορία θα μπορούσαν να ενταχθούν ωφέλειες που προκαλεί ο σιδηρόδρομος στο εξωτερικό του περιβάλλον και δεν αντανακλώνται άμεσα στο ίδιο το σύστημα.

Ορισμένα παραδείγματα τέτοιων ωφελειών θα μπορούσαν να είναι:

- η ανάπτυξη βιομηχανικών δραστηριοτήτων σε περιοχές όπου διέρχεται μια σιδηροδρομική γραμμή,
- η επίσης αντίστοιχη τουριστική και οικιστική ανάπτυξη των περιοχών αυτών (αξιοπίστη προσβασιμότητα σε σπάνια ομορφιάς περιοχές, δημιουργία real estate σε κεντρικά σημεία του σιδηροδρόμου),
- η λειτουργία ενός μεγάλου εύρους επιχειρήσεων που έχουν να κάνουν με την κατασκευή και λειτουργία του σιδηροδρόμου (κατασκευαστικές εταιρείες, προμηθευτές), συμβάλλοντας έτσι στην αύξηση της απασχόλησης,
- η θετική επίδραση στο περιβάλλον από τη μειωμένη εκπομπή ρύπων σε αντιστοιχία με το οδικό μεταφερόμενο φορτίο, καθώς και η αποφυγή της μόλυνσης του υδροφόρου ορίζοντα από τη συνεχή φθορά των ελαστικών των οδικών μέσων,
- η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων με τις γνωστές επιπτώσεις τους στο κοινωνικό σύνολο και στις εθνικές οικονομίες,
- η μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου των οδικών αρτηριών και της αναγκαιότητας μιας αένης οδικής ανάπτυξης, ακόμα και της συντήρησης των υπαρχόντων αυτοκινητοδρόμων. Ειδικά η τελευταία δράση είναι αυτή που υποκινεί εταιρείες διαχείρισης μεγάλων αυτοκινητοδρόμων (Ιταλία – Γαλλία) να ζητούν εκτροπή των βαρέων φορτίων στις σιδηροδρομικές μεταφορές κ.α.

Όμως αυτές οι ωφέλειες, είναι εξαιρετικά δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν και κατά συνέπεια επίσης πολύ δύσκολο μπορούν να αποφέρουν χρηματικά έσοδα στο σιδηρόδρομο σε μια ευκρινή λογιστική μορφή.

Οι εσωτερικές ωφέλειες του σιδηροδρόμου

Αυτές οι ωφέλειες αφορούν το άμεσο επιχειρηματικό περιβάλλον του σιδηροδρόμου και είναι αυτές που προκαλούν συγκρινόμενες με τα κόστη του το οικονομικό του αποτέλεσμα.

Τέτοιες ωφέλειες που ταυτόχρονα αποτελούν και πλεονεκτήματα έναντι των ανταγωνιστικών του μέσων, μπορούν να χαρακτηριστούν:

- Η εγγενής ασφάλεια της λειτουργίας του ως μέσο,
- Το χαμηλό κόστος μεταφοράς ανά μονάδα μεταφερόμενου προϊόντος (άμεσο λειτουργικό κόστος),
- Η ταχύτητα του που καθιστά τη χρήση του ελκυστική, σε ορισμένες δε περιπτώσεις ακόμα και σε σύγκριση με το αεροπλάνο,
- Η άνεση και γενικά το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών που παρέχει στους επιβάτες του,
- Η συχνότητα δρομολογίων που μπορεί να προσφέρει στους χρήστες.

Η ελληνική πραγματικότητα

Είναι γεγονός ότι η χώρα μας ακόμα και μετά τις προσπάθειες που έγιναν τα τελευταία χρόνια για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου, ακόμα υστερεί σημαντικά σε πολλούς τομείς εξυπηρέτησης χρηστών σε σχέση με την ευρωπαϊκή πραγματικότητα.

Η έλλειψη μιας ενιαίας πολιτικής – στρατηγικής στην ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στη χώρα, παρουσιάζει στην πράξη την εικόνα ο σιδηρόδρομος να κινείται ένα βήμα μπρος και δύο πίσω. Πολιτική, η οποία σύμφωνα με αυτά που βιώνει ο σιδηρόδρομος έχει να κάνει με ακόμα πιο θεμελιώδη ερωτήματα όπως: **Θέλει αυτή η χώρα σιδηρόδρομο;**

Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια (2000-2007) οι κυβερνήσεις έχοντας κατανοήσει την αναγκαιότητα λειτουργίας ενός σύγχρονου σιδηροδρόμου στην

Ελλάδα και το σύνολο των ωφελειών που παρέχει ως μέσο, έστρεψαν ένα μεγάλο μέρος χρηματοδοτήσεων στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου. Επενδύθηκαν για το σκοπό αυτό περισσότερα από 6 δις ευρώ από κοινοτικές χρηματοδοτήσεις και συναφθέντα δάνεια από τον ίδιο τον Οργανισμό, σε μια προσπάθεια η οποία είχε τα τελευταία χρόνια να αποδίδει καρπούς. Το βασικό δίκτυο (ΠΑΘΕ/Π) έχει εκσυγχρονιστεί σημαντικά, ενώ και το περιφερειακό δίκτυο έχει αποκτήσει στο μεγαλύτερο ποσοστό του υποδομή με ποιοτικά χαρακτηριστικά ενός γρήγορου και ασφαλούς σιδηροδρόμου. Η δε εικόνα των στοιχείων καθιστούσε αναμφισβήτητο γεγονός την αυξανόμενη τάση τόσο στις επιβατικές, όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη και η κρυφή ζήτηση. Πραγματικά τα τελευταία χρόνια ο ελληνικός σιδηρόδρομος έζησε ιστορικές στιγμές, παρουσιάζοντας μια εικόνα μη ανταπόκρισης στην ολοένα αυξανόμενη ζήτηση.

Παρόλα αυτά ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα είχε ακόμα να διανύσει πολλά βήματα για να καταστεί εφάμιλλος των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Η ανάπτυξη σε τομείς που έχουν να κάνουν κυρίως με την εξυπηρέτηση πελατών, παρουσιάζει χρονική υστέρηση και αυτή αποδίδεται στην αρχικά στην έλλειψη ανθρώπινων πόρων σε βασικά κομβικά σημεία του συστήματος, αλλά και στην υστέρηση πολιτικής βούλησης να προωθήσει εκείνες τις λύσεις που θα βελτιώναν την εικόνα και τις προσδοκίες όλων όσων υπηρετούν το σύστημα.

Εν κατακλείδι η εικόνα που παρουσιάζει σήμερα ο σιδηρόδρομος και η οποία επιβεβαιώνεται και από το «Σχέδιο Ανασυγκρότησης του ΟΣΕ» που παρουσίασε τον προηγούμενο Αύγουστο η Κυβέρνηση, δείχνει πως η όλη προσπάθεια που έχει καταβληθεί τα τελευταία χρόνια για την ανάπτυξη, στρέφεται πλέον στην αντίθετη φορά και οδηγεί με μαθηματική βεβαιότητα στη συρρίκνωση των παρεχομένων σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Στρατηγικές και Διοικητικές αδυναμίες

Είναι γεγονός ότι ο ελληνικός σιδηρόδρομος διανύει μια περίοδο χωρίς ξεκάθαρη προοπτική. Αυτό θα μπορούσε να υποστηρίξει κάποιος, αν θέλει να κάνει μια εντελώς ουδέτερη πολιτική προσέγγιση. Καθημερινά ο κάθε απασχολούμενος γίνεται κοινωνός μιας κατάστασης που επιβεβαιώνει την παραπάνω προσέγγιση. **Το μοντέλο διαχωρισμού** (vertical separation) υποδομής – εκμετάλλευσης που ακολουθήσε ο ΟΣΕ, έδειξε από την αρχή να παρουσιάζει εγγενείς αδυναμίες. Δημιουργήθηκαν πολλές εταιρείες με διακριτούς ρόλους στη λειτουργία τους, αλλά σε αρκετές περιπτώσεις ο χειρισμός θεμάτων που απαιτούσαν κοινή εμπλοκή παρουσίαζε δυσχέρειες διεπαφής και απόδοσης εν τέλει των κατάλληλων λύσεων. Θα λέγαμε ότι ο στόχος κάθε εταιρείας στράφηκε περισσότερο στα αποτελέσματά της παρά στην κοινή ωφέλεια. Παράλληλα σοβαρά θεσμικά ζητήματα που απαιτούσαν νομοθετικές ρυθμίσεις, αφέθηκαν κυριολεκτικά στην τύχη τους, ενώ ένα άλλο βασικό θέμα, αυτό της στελέχωσης θέσεων με κεντρικό ρόλο στις καθημερινές λειτουργίες αντιμετωπίστηκε με περισσή νωχελικότητα. Σε αυτά να προτεθεί και η παραπομπή στο απώτερο μέλλον των προσλήψεων ειδικά του προσωπικού πρώτης γραμμής, που θα αποτελούσαν έστω και μια μικρή ανάσα στις παραγωγικές δραστηριότητες του Οργανισμού. Η Κυβέρνηση που αποτελεί το ρυθμιστή του συστήματος στην παρούσα φάση, δείχνει να έχει υστερήσει σημαντικά στην αφενός κατανοήση των δυσχερειών αυτών και αφετέρου στην προώθηση λύσεων.

Σε όλη αυτή την κατάσταση πρέπει κάποιος απαραίτητα να προσθέσει τη διαρκή αλλαγή ηγετικών στελεχών, η οποία και αυτή δεν έγινε συντονισμένα. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα, να χάνεται πολύτιμος χρόνος στην ενημέρωση και κατανόηση των δυσχερειών αντί της προώθησης λύσεων. Και όλα αυτά όταν συμβαίνουν υπό τη σκέπη της ίδιας κυβέρνησης τα τελευταία πέντε περίπου χρόνια, αφενός αποδεικνύουν την έλλειψη **στρατηγικής** για τον ελληνικό σιδηρόδρομο και αφετέρου οδηγούν τελικά στο παραπάνω διατυπωθέν θεμελιώδες ερώτημα:

Θέλει τελικά αυτή η χώρα σιδηρόδρομο;

Η παρούσα κατάσταση – Το Σχέδιο Ανασυγκρότησης του ΥΜΕ

Με την γενική εικόνα στο πεδίο της στρατηγικής και διοικητικής κατεύθυνσης που παρουσιάζεται συνοπτικά στην προηγούμενη ενότητα και την εξειδικευμένη έλλειψη σοβαρού αριθμού ανθρώπινων πόρων, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι το προσωπικό σε κλάδους αιχμής παρουσιάζει βιολογικό μέσο όρο της τάξης των 50 ετών και ασφαλιστικό μέσο όρο περίπου στα 30 έτη, η συνέχιση της παροχής του συνόλου των δραστηριοτήτων των ελληνικών σιδηροδρόμων παρουσιάζεται αβέβαιη.

Και σαν τέτοια την αντιμετωπίζει συνολικά το ανακρινόμεν Σχέδιο Ανασυγκρότησης του ΥΜΕ, που παρουσιάστηκε τον προηγούμενο Αύγουστο. Η προσέγγιση στο θεμελιώδες ερώτημα δείχνει να είναι καθαρά μοιρολατρική και με **μοναδικό προσημασμένο επιχείρημα το υψηλό λειτουργικό κόστος που γεννούν οι εντοπισμένες ελλείψεις προσωπικού**, οδηγεί μαθηματικά τον ελληνικό σιδηρόδρομο στον περιορισμό των δραστηριοτήτων του.

- Το περιφερειακό δίκτυο σε αντίθεση με τις πρακτικές των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, θα βιώσει βάσει σχεδίου τον συγκοινωνιακό μαρασμό. Αρχικά θα επιχειρηθεί έντονη περικοπή δρομολογίων, που μετά ως επόμενο βήμα θα οδηγήσει στην περικοπή στο ακέραιο καθολικών υπηρεσιών, αφού είναι βέβαιο ότι το πλεονέκτημα της συχνότητας θα πάψει να υφίσταται. Ο σιδηρόδρομος προσελκύει πελάτες λόγω της τακτικότητας των δρομολογίων του. Όπου αυτό παραβιάστηκε, το αποτέλεσμα ήταν άμεσο.
- Η προτεινόμενη διοικητική δομή, που προβλέπει αλλαγή του ρόλου της ΕΡΓΟΣΕ και μετατροπή της σε εταιρεία με φυσικό αντικείμενο διαφορετικό από το επιτελούμενο, δείχνει να ετοιμάζεται ακόμα μια βουτιά στα βαθιά, χωρίς προϋποθέσεις επιτυχίας της νέας αποστολής της.
- Η επενδυτικές δραστηριότητες περιορίζονται σοβαρά, σε αντίθεση με τις ανάγκες του συστήματος για τη βελτίωση των λειτουργικών και οικονομικών δεδομένων του.
- Η γενική κατεύθυνση που παρουσιάζει το σχέδιο, σε συνδυασμό με την έλλειψη εναλλακτικών λύσεων στην σιδηροδρομική λειτουργία και παροχή μεταφορικών υπηρεσιών, δείχνει το θεμελιώδες ερώτημα να έχει αρνητική απάντηση.

Η Οικονομική κατάσταση των ελληνικών σιδηροδρόμων

Στα οικονομικά στοιχεία του ΟΣΕ για τα οποία έγινε πολύς λόγος πρόσφατα και είδαν το φως της δημοσιότητας, γίνεται λόγος για συσσωρευμένο χρέος της τάξης τω 7 δις Ευρώ, το οποίο με τους σημερινούς ρυθμούς αυξανόμενο με εκθετική μορφή, εκτιμάται από τις ίδιες πηγές ότι το 2010, θα αγγίξει τα 12,3 δις Ευρώ. Η επικοινωνιακή διάσταση αυτού του δεδομένου ήταν χαρακτηριστική: Ο σιδηρόδρομος καθημερινά στοιχίζει στον φορολογούμενο 2 δις Ευρώ.

Όμως είναι αυτή η πραγματικότητα; Και είναι μόνο η Ελλάδα ή χώρα που αντιμετωπίζει αυτό το κόστος;

Η ακόλουθη ανάλυση του Καθηγητή κ. Μπαλάτ, η οποία εκπονήθηκε την περίοδο που διετέλεσε Πρόεδρος του ΔΣ του ΟΣΕ, αποδεικνύει ότι αν θέλαμε να συγκρίνουμε δίκαια τον σιδηρόδρομο με τα άλλα οδικά μέσα μεταφοράς, τα οποία δεν επιβαρύνονται άμεσα με το κόστος κατασκευής και συντήρησης των οδικών αρτηριών, θα καταλήγαμε στο συμπέρασμα, ότι η επιβάρυνση αυτή του δημοσίου θα ήταν σχεδόν ανάξια λόγου. Παρατίθεται η ανάλυση του οικονομικού αποτελέσματος του έτους 2004:

Ποια είναι η πραγματική εικόνα των οικονομικών του ΟΣΕ; (Ανάλυση του Καθηγητή κ. Ν. Μπαλάτ)

Η εξυγίανση των οικονομικών του Οργανισμού και η μείωση της εξάρτησης από τις κρατικές επιδοτήσεις για τη λειτουργία του, αποτελεί επιχειρησιακό στόχο πρώτης προτεραιότητας. Αυτό άλλωστε αποτελεί επιταγή της Ευρωπαϊκής Ένωσης που υιοθετήθηκε με την έκδοση του Π.Δ. 41/07.03.2005, σύμφωνα με το οποίο δεν επιτρέπεται στο εξής η επιδότηση του τομέα Εκμετάλλευση από εθνικούς και φυσικά από κοινοτικούς πόρους. Η εξέλιξη αυτή θα έχει ευεργετικές επιδράσεις τόσο σε εκείνους που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες του ΟΣΕ, όσο και για τους φορολογούμενους που μέχρι τώρα πληρώνουν τα ελλείμματα.

Το συνολικό έλλειμμα του Οργανισμού κατά το έτος 2004 διαμορφώθηκε στα 576 εκ. Ευρώ. Στο ως άνω έλλειμμα ο τομέας Υποδομή συμβάλλει περίπου κατά 70% και ο τομέας Εκμετάλλευση κατά 30%. Με δεδομένες τις κοινοτικές οδηγίες και το Νόμο 2671/98 του Οργανισμού που ορίζει ότι η Υποδομή μπορεί να χρηματοδοτείται από το κράτος, έπεται ότι το λειτουργικό έλλειμμα του Οργανισμού είναι περίπου 170 εκ. Ευρώ. Με βάση τα ανωτέρω, το λειτουργικό έλλειμμα του Οργανισμού ανέρχεται σε 170 εκ. Ευρώ (30% των 576 εκ. Ευρώ), ενώ πρέπει να σημειωθεί ότι περίπου 140 εκ. Ευρώ αποτελούν δαπάνες για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Πρόκειται για δρομολόγια που είναι οικονομικά ασύμφορα για την επιχείρηση αλλά είναι αναγκαία για την εξυπηρέτηση κοινωνικών ομάδων που ζουν στην περιφέρεια. Η σύναψη συμβολαίων παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ της Πολιτείας και της σιδηροδρομικής επιχείρησης αποτελεί μία καινοτομία που προβλέπεται από τους κανονισμούς της Ε.Ε. που για πολλά χρόνια, όμως, δεν εφαρμόστηκαν στη χώρα μας. Η υιοθέτηση από το κράτος του μέτρου αυτού διασφαλίζει διαφάνεια και ανταγωνισμό μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς με ίσους όρους, που τελικά θα αποβεί προς όφελος των επιβατών, ενώ συγχρόνως θα αυξάνεται το μεταφορικό έργο των σιδηροδρόμων. Είναι προφανές ότι η εικόνα που εμφανίζεται για τα λειτουργικά ελλείμματα του ΟΣΕ δεν απεικονίζει την

πραγματική εικόνα στο σύνολό της. Με βάση τα ανωτέρω, το πραγματικό λειτουργικό έλλειμμα για τον ΟΣΕ για το 2004 ανέρχεται σε 30 εκ. Ευρώ. περίπου (170 – 140 εκ. Ευρώ). Τέλος, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι στο ως άνω λειτουργικό έλλειμμα συμβάλλει και το γεγονός ότι τα βασικά εισιτήρια του Οργανισμού παραμένουν σταθερά από τον Οκτώβριο του 2000.

Διαβάζοντας κάποιος λοιπόν προσεκτικά την παραπάνω ανάλυση, αντιλαμβάνεται ότι η υπόθεση καταβολής στον ΟΣΕ των ΥΔΥ για την εξυπηρέτηση του κοινωνικού του ρόλου σε περιοχές όπου τα έσοδα από τις παρεχόμενες υπηρεσίες υστερούν σημαντικά, αποτελεί πάγιο και διαρκές αίτημα, το οποίο δεν έχει μέχρι σήμερα ικανοποιηθεί. Το αντίστοιχο δεν συμβαίνει βέβαια προς άλλες μεταφορικές υπηρεσίες π.χ. οδικές, ναυτιλιακές. Η όλη επιχειρηματολογία λοιπόν του ΥΜΕ για τα οικονομικά δεδομένα, δεν έχει να κάνει παρά με την καθαρή ευθύνη της κυβέρνησης, η οποία ακολουθεί διαφορετική πολιτική για κάθε μέσο. Παρουσιάζεται ο σιδηρόδρομος ως μια δημοσιονομική μαύρη τρύπα ή βόμβα, σύμφωνα με τις χαρακτηριστικές δηλώσεις, του ίδιου του Υπουργού, αγνοώντας χαρακτηριστικά τη συνολική ωφελιμότητα του μέσου "the total value of railways". Και εδώ επαναλαμβάνεται το θεμελιώδες ερώτημα:

Θέλει τελικά αυτή η χώρα σιδηρόδρομο;

Θα ήταν θεμιτό, η τοποθέτηση της πολιτικής ηγεσίας στο θέμα τω οικονομικών δεδομένων να γινόταν επί της ίδιας βάσεως με τα ανταγωνιστικά προς το σιδηρόδρομο μέσα, η ακόμα καλύτερα αξιολογώντας ορθά τα οικονομικά στοιχεία των άλλων ευρωπαϊκών χωρών που παρετέθηκαν στο σχέδιο ανασυγκρότησης. Σε πολλές από τις χώρες που αναφέρονται τα ΥΔΥ, αποτελούν **έσοδο**, ενώ αντίθετα στην Ελλάδα αποτελούν έξοδο και επειδή και αυτά καλύπτονται από δανεισμό, αποτελούν **χρεος!**

Η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου είναι μονόδρομος

Μερικά δεδομένα:

- Στις πρόσφατες δημοσιεύσεις στοιχείων των ελληνικών αρχών Δημόσιας Τάξης, εμφανίζεται το τελευταίο έτος ραγδαία αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων παρά την ισχύ του νέου Κ.Ο.Κ. Εμφανής αιτία ανάμεσα σε άλλες και η ανεπάρκεια των οδικών αξόνων, παρά τους πόρους που έχουν δαπανηθεί για την κατασκευή νέων δρόμων.
- Από την άλλη πλευρά τις τελευταίες ημέρες γίνεται αντίστοιχα λόγος για τη μη τήρηση της συμφωνίας του Κιότο από ελληνικής πλευράς για τη μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων, για μια σειρά αδυναμιών.
- Το γεγονός ότι ο πλανήτης ζει τις επιπτώσεις μιας παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, που στην παρούσα φάση δεν επιτρέπει την εφαρμογή ακραίων φιλελεύθερων λύσεων και επιχειρηματικών ρίσκων από ιδιώτες οι οποίοι εάν εμπλακούν ειδικά στην περίπτωση του ελληνικού σιδηροδρόμου να οδηγηθούμε σε ένα αβέβαιο καθεστώς για μακροχρόνιες επενδύσεις.
- Οι τιμές των καυσίμων προ της κρίσης έλαβαν εκρηκτικές διαστάσεις που επηρέασαν και τις μεταφορές ειδικά τις αεροπορικές (περιορισμός πτήσεων σε διεθνές επίπεδο).

Αυτά τα γεγονότα είτε σε παγκόσμια, είτε σε εγχώρια κλίμακα, αποτελούν από την άλλη πλευρά και τις ωφέλειες που παρέχει ο σιδηρόδρομος ως συγκοινωνιακό μέσο μαζικής μεταφοράς.

Από την άλλη πλευρά η δημιουργία στρατηγικών συμμαχιών αεροπορικών εταιρειών με σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με σκοπό την κατάργηση, ή περιορισμό των εσωτερικών πτήσεων (Γαλλία – Γερμανία), όπως επίσης η στροφή των μεγάλων και βαρέων οδικών φορτίων στο σιδηρόδρομο από τις ίδιες τις οδικές εταιρείες (Ιταλία – Γαλλία), αποδεικνύουν ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο το θεμελιώδες για την Ελλάδα ερώτημα που διατυπώνεται από τη θεώρηση της σημερινής πολιτικής ηγεσίας των μεταφορών, έχει λάβει μια κραυγαλέα απάντηση: Σιδηρόδρομος.

Επίσης γεγονότα όπως ο πολύ πρόωρος κορεσμός μεγάλων και σχετικά νέων οδικών αρτηριών (Αττική οδός, Εθνική οδός), των οποίων η εικόνα σήμερα οδηγεί σε συγκοινωνιακό αδιέξοδο, αποτελούν επίσης τεκμηριωμένη απάντηση. Η άποψη ότι «όσο κατασκευάζονται δρόμοι αυξάνεται ο αριθμός των αυτοκινήτων» έχει λάβει και στην Ελλάδα μορφή αξιώματος.

Για όλους αυτούς τους λόγους, και η Ελλάδα πρέπει να στρέψει τον συγκοινωνιακό της προσανατολισμό στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Το αναπτυξιακό πρόγραμμα που υλοποιείται τα τελευταία χρόνια, πρέπει να ολοκληρωθεί με ταχύτερους ρυθμούς ώστε ο πολίτης να ενστερνιστεί την ύπαρξη του σιδηροδρόμου ως το πρωτεύον μέσο εξυπηρέτησης στις μετακινήσεις του. Και πρέπει σταδιακά και με βάση τις δυνατότητες της εθνικής οικονομίας, σε συνδυασμό με τις κοινοτικές επιχορηγήσεις να εξαπλωθεί σε κάθε πλευρά της χώρας, όπως αντίστοιχα συμβαίνει στο ευρωπαϊκό περιβάλλον.

Ο σιδηρόδρομος δεν πρέπει να χάσει το τρένο της ανάπτυξης του σιδηροδρόμου για μια σειρά από μικροσκοπιμότητες, ή εσφαλμένες αιτιάσεις. Η Κυβέρνηση οφείλει να αναγνωρίσει τις συνολικές του ωφέλειες και να προσανατολιστεί στη διαρκή ανάπτυξη του.

Την 13η Αυγούστου ο ΥΜΕ στο πλαίσιο συνέντευξης Τύπου, η οποία εδόθη στο χώρο του Υπουργείου, παρουσίασε «Σχέδιο για τη διάσωση του Ο.Σ.Ε.» και την επόμενη μέρα του στην ελληνική κοινωνία:

Ύστερα από διάστημα ενός περίπου μηνός και με προσεκτική ανάγνωση του «Σχεδίου» αυτού, αλλά και έπειτα από μια σειρά ενεργειών που συντελούνται στο περιβάλλον του Ομίλου, ερχόμαστε να εκφράσουμε ανοικτά τη δυσπιστία μας, στις πολιτικές προθέσεις του ΥΜΕ για την μελλοντική πορεία του σιδηροδρόμου στη χώρα μας.

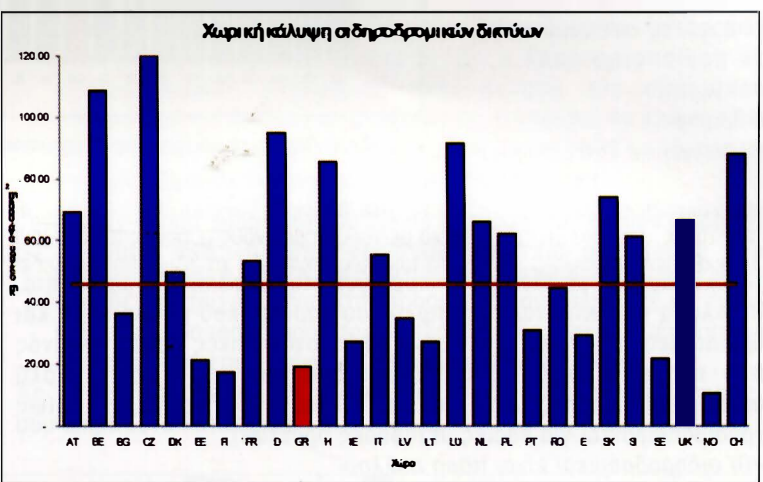
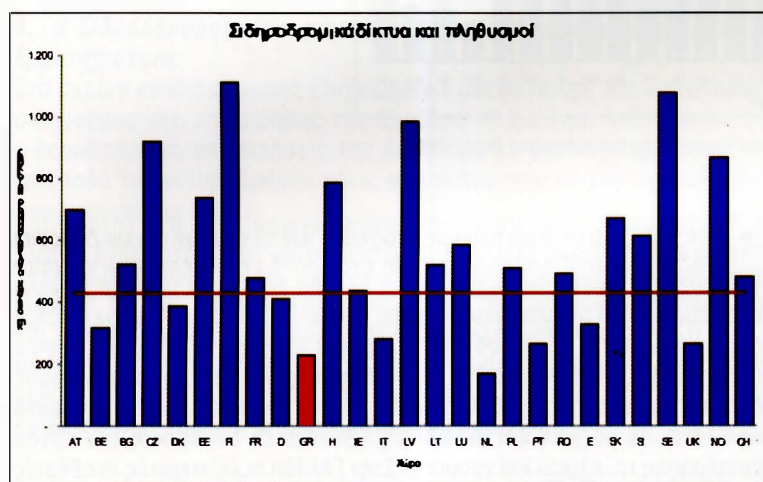
Η διαρκής εμμονή σε οικονομικά μεγέθη αφήνει σε όλους εμάς την εντύπωση, ότι κάθε μελλούμενη ενέργεια, στρέφεται αποκλειστικά στον παράγοντα μείωσης κόστους και αναλύοντας τις προτεινόμενες εξειδικευμένες δράσεις, εμπεδώνουμε την πεποίθηση ότι αυτό

επιχειρείται να υλοποιηθεί μέσα από μια σειρά ανορθόδοξων διαδικασιών που αποκλειστικούς στόχο έχουν, τη συρρίκνωση των δραστηριοτήτων του σιδηροδρόμου.

1. Μήκος και γεωγραφική κάλυψη δικτύου:

Το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα, έχει μήκος 2.730 km, από τα οποία σήμερα βρίσκονται σε εκμετάλλευση περί τα 2.500 χλμ.

Το ελληνικό σιδηροδρομικό, και έχει αναφερθεί πολλές φορές αυτό, είναι από τα αραιότερα στην Ευρώπη σε σχέση με τον πληθυσμό και την έκταση της χώρας μας και μάλιστα με πρακτικά γραμμική μορφή αντί της μορφής πλέγματος που έχει σε όλες τις άλλες χώρες



2. Το μεταφορικό έργο

Το μεταφορικό έργο του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα παρουσιάζει μία μικτή εικόνα:

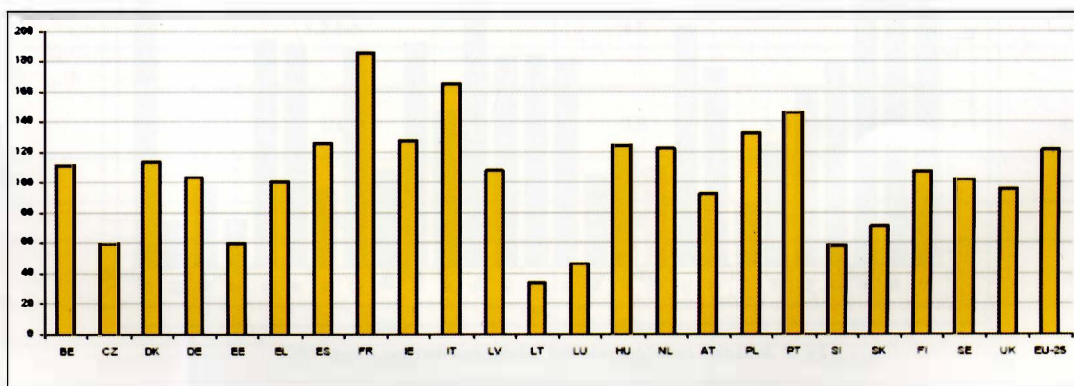
Το εμπορευματικό έργο παρουσίαζε τουλάχιστον έως το 2007 μία σημαντική άνοδο κάθε έτος

Το επιβατικό έργο παρουσιάζει μία ανορθόδοξη πορεία που πιθανότατα οφείλεται στο defacto περιορισμό του δικτύου λόγω έργων (γραμμή Τριπόλεως, Οδοντωτού και κυρίως Χαλκίδας, εκτεταμένα έργα και διακοπές στη γραμμή Θεσ/νίκης-Δικαίων), στη μη διάθεση του αναγκαίου

τροχαίου υλικού ώστε να καλύπτεται η ζήτηση αλλά πιθανώς και στις ασαφείς στατιστικές καταγραφές των επιβατών και εσόδων του προαστιακού σιδηροδρόμου

3. Μύθοι γύρω από το σιδηρόδρομο στην Ελλάδα

Μετά και όσα προηγήθηκαν της αναγγελίας του σχεδίου αναδιάρθρωσης του σιδηροδρόμου, εδραιώθηκαν ευρύτερα και στην κοινή γνώμη μερικές εσφαλμένες αντιλήψεις για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες και το έργο του σιδηροδρόμου



Σχ. 1: Μέσος αριθμός επιβατών ανά αμαξοστοιχία (Πηγή: Eurostat)

3.1. «Τα τρέινα είναι άδεια»

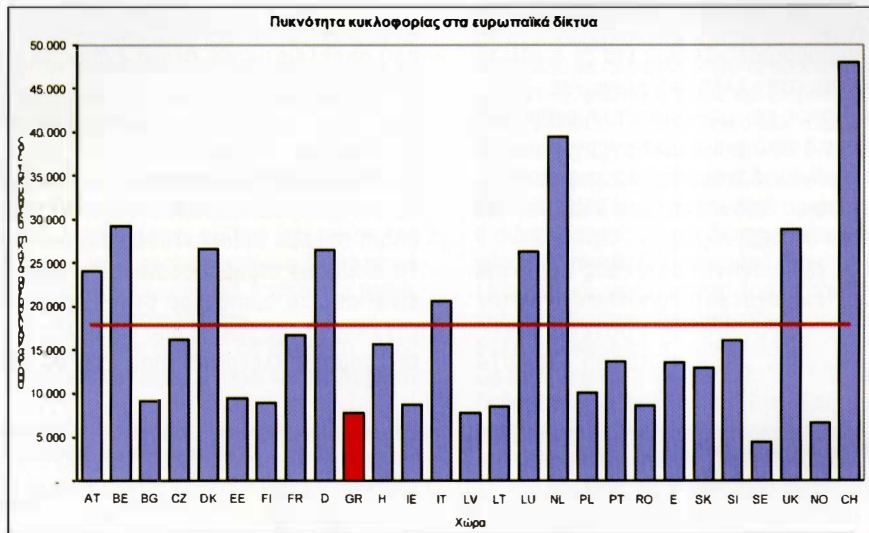
Τα επιβατικά τρέινα στην Ελλάδα μεταφέρουν κατά μ.ο. 101 επιβάτες το καθ' ένα με το μέσο ευρωπαϊκό όρο στους 122 επιβάτες. Χώρες όπως η Γερμανία ή το Η.Β. μεταφέρουν ανά αμαξοστοιχία 104 ή 95 επιβάτες

αντίστοιχα. Καθώς η ελληνικές αμαξοστοιχίες είναι κατά τεκμήριο μικρότερες από αυτές των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, είναι φανερό ότι τα ελληνικά τρέινα εμφανίζουν φαινόμενα υπερ-πλήρωσης



3.2. «Τα τρέινα είναι πολλά»

Όπως φαίνεται και στο ακόλουθο διάγραμμα:



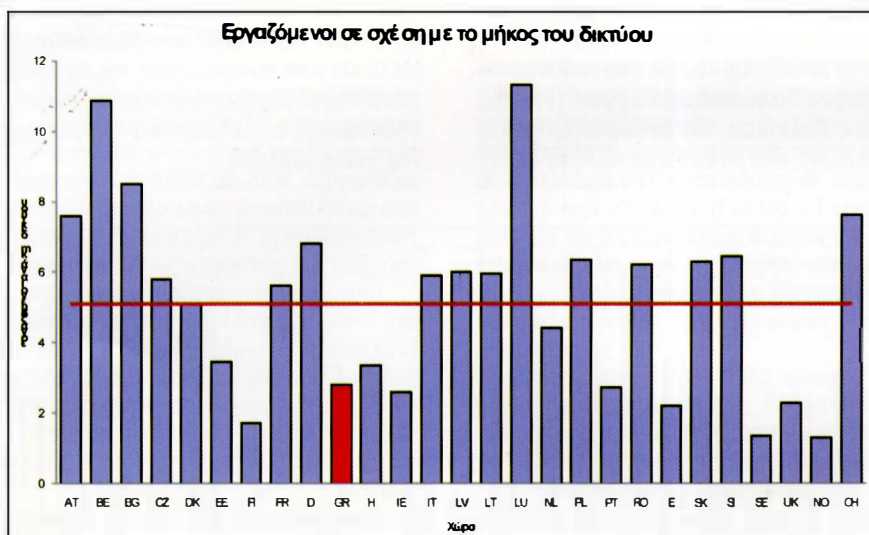
Σχ. 2: Πυκνότητα κυκλοφορίας σε ευρωπαϊκά δίκτυα (μέσος όρος και ανά χώρα) (πηγή: UIC)

τα τρέινα που κυκλοφορούν στο δίκτυό μας (σε όρους τρέινο-χιλιόμετρα ανά χιλιόμετρο δικτύου) μόνο ως «πολλά» δεν μπορούν να χαρακτηριστούν, με βάση την επικρατούσα στην Ευρώπη πραγματικότητα. Η Ελλάδα υπολείπεται κατά πολύ του ευρωπαϊκού μέσου όρου και αραιότερες υπηρεσίες έχουν μόνο δύο σκανδιναβικές χώρες, γεγονός που εξηγείται από τις ιδιομορφίες αυτών των χωρών (πολύ αραιοκατοικημένες, στις πολιτικές περιοχές οι γραμμές κυρίως χρησιμοποιούνται για βαριές μεταφορές ορυκτών)

«Οι σιδηροδρομικοί είναι πάρα πολλοί»

Μία κοινή πεποίθηση που διατρέχει την αντίληψη του κοινού απέναντι στις δημόσιες επιχειρήσεις είναι αυτή των υπερ-στελεχωμένων και αντιπαραγωγικών επιχειρήσεων. Μολονότι κανείς δεν θα

επιχειρηματολογήσει υπέρ ενός παραγωγικού ΟΣΕ, στο ζήτημα της στελέχωσης η κοινή αντίληψη αντιβαίνει στην πραγματικότητα. Όπως φαίνεται στο ακόλουθο διάγραμμα η Ελλάδα βρίσκεται σχετικά χαμηλά στον ευρωπαϊκό πίνακα απασχόλησης στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (εκμετάλλευσης και υποδομής). Παρότι υπάρχει μία ομάδα χωρών (Σκανδιναβία, Ην. Βασίλειο λ.χ.) οι οποίες δείχνουν αρκετά χαμηλότερους δείκτες σε σχέση με την Ελλάδα αλλά και τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, αυτό οφείλεται σε μαζικές και μεθοδικές εξωτερικές αναθέσεις του έργου συντήρησης τρ. υλικού και γραμμής. Στην Ελλάδα οι εξωτερικές αναθέσεις είναι περιορισμένες, σποραδικές και ο παραπάνω πίνακας δείχνει ότι ο ελληνικός σιδηρόδρομος είναι μάλλον υποστελεχωμένος.

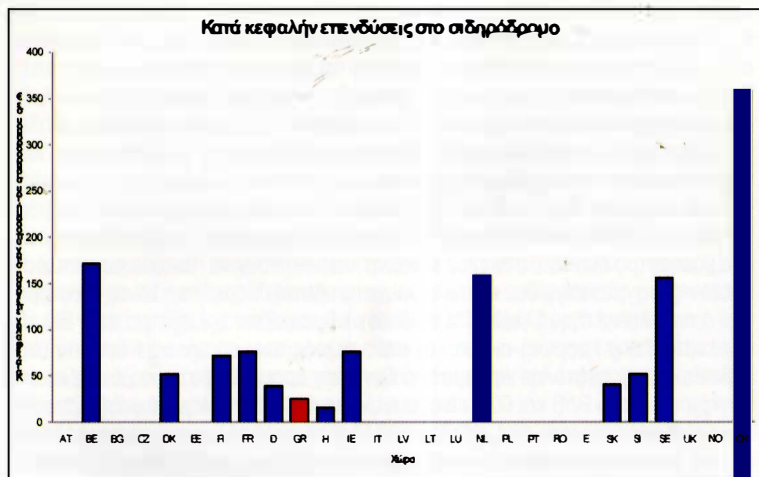


Σχ. 3: Αναλογία εργαζομένων ανά χιλιόμετρο δικτύου (Πηγή: UIC)

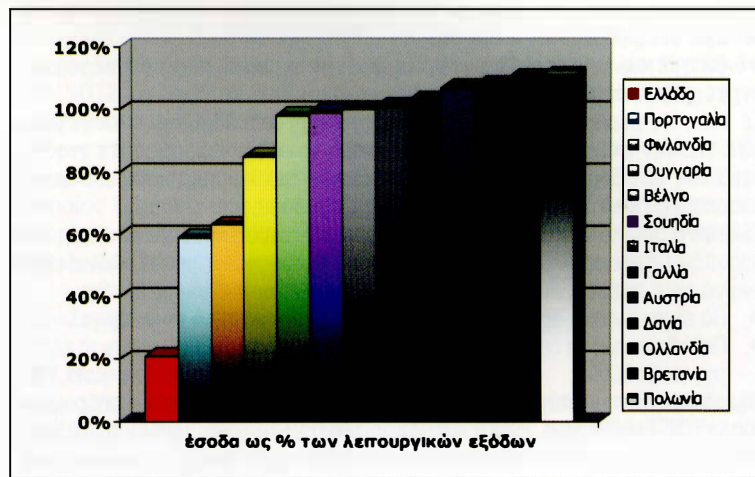
3.3. «Έχουν δαπανηθεί τεράστια ποσά για τον ελληνικό σιδηρόδρομο»

Κανείς δεν αντιλέγει ότι τα τελευταία χρόνια, με την έλευση των λεγόμενων «κοινωνικών κονδυλίων» ο ελληνικός σιδηρόδρομος είδε τις δαπάνες που αφιερώθηκαν σε αυτόν να εκτοξεύονται. Βέβαια η σύγκριση με την ευρωπαϊκή πραγματικότητα είναι καταθλιπτική. Μολονότι οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες διαθέτουν από παλιά ένα οργανωμένο

και εκτεταμένο σιδηροδρομικό σύστημα ενώ ο ελληνικός σιδηρόδρομος προσπαθεί να αναπληρώσει τεράστια κενά (αρκεί η σύγκριση των κεντρικών σταθμών της Αθήνας και οποιασδήποτε άλλης ευρωπαϊκής πρωτεύουσας) στην πραγματικότητα η κατά κεφαλήν δαπάνες για τον ελληνικό σιδηρόδρομο είναι από τις χαμηλότερες στην Ευρώπη.



Σχ. 4: Κατά κεφαλήν δαπάνες στην υποδομή του σιδηρόδρομου το 2007. (Πηγή: Allianz pro Schiene με επεξεργασία στοιχείων της Eurostat)



4. Ο Σιδηρόδρομος: Μία οικονομικά προβληματική επιχειρηματική δραστηριότητα;

Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης επιχειρήθηκε μία σύγκριση της κυριότερης σιδηροδρομικής επιχείρησης της Ελλάδας (Ο.Σ.Ε.) με άλλες «υγιείς» σιδηροδρομικές επιχειρήσεις της Ευρώπης, με βασικό επιχείρημα ότι τα έσοδα του σιδηρόδρομου μόλις που καλύπτουν το 25% των εξόδων προσωπικού και μόνον.

Επίσης γίνεται σύγκριση των οικονομικών αποτελεσμάτων του Ο.Σ.Ε. με άλλες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο σιδηρόδρομο στην Ευρώπη, **όχι κατ' ανάγκην ομοειδείς μεταξύ τους** ως προς την αποστολή και τη διάρθρωση, με προφανή την αναποτελεσματικότητα του Ο.Σ.Ε. Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι ο Ο.Σ.Ε., πράγματι, εξετάζοντας διάφορους δείκτες, δεν συγκαταλέγεται στις ομαλώς και επαρκώς λειτουργούσες επιχειρήσεις. Όμως η επιχειρηματολογία του ΥΜΕ:

- επιχειρεί να καταδείξει ότι η Αγορά των Σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα είναι περιορισμένη, ότι η δραστηριοποίηση σε σιδηροδρομικές μεταφορές στην έκταση του σημερινού σιδηροδρομικού δικτύου είναι μάταιη και ότι πρέπει να επιχειρηθεί μία εξυγίανση δια της επικέντρωσης στον άξονα ΠΑΘΕ με (άμεσα μη διακηρυσσόμενη) συρρίκνωση στο υπόλοιπο δίκτυο.
- Αποκρύπτει κρίσιμα στοιχεία της λειτουργίας των σιδηρόδρομων του Ευρώπης και κυρίως τις επιχορηγήσεις που λαμβάνουν.
- Αποκρύπτει ότι ο τρόπος λειτουργίας των επιχειρήσεων των οποίων παραθέτει στοιχεία είναι έτσι προσαρμοσμένοι ώστε να έχουν αυξημένη προσφορά προς τους Πελάτες τους, μακράν μεγαλύτερη από αυτή που επιτυγχάνει ο ΟΣΕ για αντίστοιχο δίκτυο.

Ας δούμε καλύτερα τον πίνακα του σχεδίου ανασυγκρότησης, συμπληρωμένο κατάλληλα.

Αυτά που μας έπτε το Σχέδιο	Εταιρία	DB BAHN	DB Regio	NMBS/SNCB	Infrabel	ÖBB	SNCF	RFF	Rhätische Bahn	SBB		
	Χώρα	Γερμανία	Γερμανία	Βέλγιο	Βέλγιο	Αυστρία	Γαλλία	Γαλλία	Ελβετία	Ελβετία		
Τύπος	Holding	Μεταφορική Περιφ. δίκτυο-Προαστιακό	Holding-Μεταφορική	Εταιρεία υποδομής	Holding	Μεταφορική	Εταιρεία υποδομής	Καθετοποιημένος σιδηρόδρομος Περιφ.δίκτυο	Καθετοποιημένος σιδηρόδρομος			
Οικ. Έτος	2006	2007	2007	2007	2006	2007	2007	2007	2007			
Έσοδα	25,1 δισ. €	5.2	2.2 δισ. €		5,5 δισ. €	23,6 δισ. €						
Λειτ. κέρδος			43,2 εκ. €		314 εκ. €	1,547 δισ. €						
Καθ. κέρδος	1,35 δισ. €		-116 εκ. €		17 εκ. €	1,109 δισ. €			0.1			
Αυτά που ΔΕΝ μας έπτε το Σχέδιο Αντικατάστασης	Έσοδα από εισιτήρια		1.7	1.2 δισ.		4.9			0.08	2.3		
	Έσοδα από τέλη χρήσης υποδομής				0.5			2.9				
	Κρατική επιχορήγηση εκμετάλλευσης (ΥΓΟΣ/ΥΔΥ)		3.4	0.9		0.6	5.6 δισ.*		0.04	0.4		
	Κρατική επιχορήγηση υποδομής				0.5	1.0		1.5	0.04	0.8		
	Μισθοδοσία		0.9	1.0	0.7	0.9	9.0	0.06	-0	2.2		
Στοιχεία παραγωγής	Αποτελέσματα ΧΩΡΙΣ επιχορηγήσεις		-3δισ.		-1.5 δισ.		-1.6δισ.		-6δισ.		-0.08	-1.1
	Τρανοχλμ. (εκ.)		899		99εκ		140εκ.		492		7.5	174
	Μήκος δικτύου		33897		3374		5818.		29488		382	3619
	TtKm/Μήκος (000)		26.5		29.2		24.1.		16.7		19.6	48
	Πωλούμενο προϊόν-000 (TonKm+Eπιβkm)		165753		18081		27365		122243		414	18081
	Πωλήσεις/km		4900		5400		4700		4100		1100	5000

*Στην Γαλλική περίπτωση παρατηρείται ένα ιδιόρρυθμο σχήμα διαχωρισμού υποδομής από την εκμετάλλευση καθώς και μία ιδιόρρυθμη μεθόδευση ανάληψης των ιστορικών χρεών της SNCF και των εισφορών στα ταμεία συντάξεων.

Ο πίνακας συμπληρώθηκε είτε με τα στοιχεία:

- Είτε σιδηροδρομικών επιχειρήσεων υποδομής
- Είτε με άλλες παγκόσμια αναγνωρισμένες ως επιτυχείς σιδηροδρομικές επιχειρήσεις

Σε όλες τις περιπτώσεις δίδεται η **επιχορήγηση** που λαμβάνει η επιχείρηση είτε για την εκτέλεση έργων και συντήρηση της υποδομής είτε για την εκτέλεση των δρομολογίων του περιφερειακού δικτύου και των προαστιακών υπηρεσιών, όπως επίσης και τα ποσά της μισθοδοσίας.

Είναι φανερό από την παραπάνω ανάλυση ότι εάν στους προϋπολογισμούς των παραπάνω επιχειρήσεων δεν εγγράφονταν οι επιχορηγήσεις, με άλλα λόγια είχαν οικονομικές σχέσεις με το δημόσιο αντίστοιχες με αυτές του ΟΣΕ, τότε:

- Θα είχαν έντονα αρνητικά αποτελέσματα
- Πολλές φορές τα έσοδα από εισιτήρια και κόμιστρα δε θα κάλυπταν τα έξοδα της μισθοδοσίας

Σημειωτέον ότι στα καταγραφόμενα υψηλά ελλείμματα του δημόσιου σιδηροδρομικού τομέα (DB-Ευρώ3.5δισ., SNCF+RFF-Ευρώ6δισ., SNCB+Infrabel-Ευρώ1.5δισ. ÖBB-Ευρώ1.6δισ.) δεν περιλαμβάνονται τα τυχόν τοκοχρεολύσια που θα υποχρεώνονταν να καταβάλουν εάν δανείζονταν για την κάλυψη των ελλειμμάτων

προηγούμενων οικονομικών χρήσεων όπως στην περίπτωση του ΟΣΕ.

Το βασικό στοιχείο που δεν λείπει το Σχέδιο Ανασυγκρότησης όταν συγκρίνει τις οικονομικές επιδόσεις των δικτύων είναι το μέγεθος της παραγωγής τους. Όλα αυτά τα δίκτυα προσφέρουν στους πελάτες τους δρομολόγια (έχουν δηλαδή «τοποθετήσει στο ράφι προϊόντα») τα οποία τους επιτρέπουν να έχουν υψηλές πωλήσεις και άρα **υψηλά έσοδα**. Σε σχέση με το φτωχό μέγεθος των 7800 τρινοχιλιόμετρων ανά χιλιόμετρο δικτύου το έτος στην Ελλάδα, όλα τα υπόλοιπα δίκτυα, κύρια ή περιφερειακά, μεγάλα ή μικρά, παράγουν και πωλούν αναλογικά σχεδόν τριπλάσιο «προϊόν» στους πελάτες τους. Το αποτέλεσμα είναι ανά χιλιόμετρο δικτύου, στο εξωτερικό να καταφέρνουν να πωλούν **πενταπλάσιο** προϊόν (πραγματοποιούμενα/πωλούμενα επιβατοχιλιόμετρα+τονοχιλιόμετρα) από ό,τι πωλείται στην Ελλάδα. Τα επιβατοχιλιόμετρα/τονοχιλιόμετρα στην Ελλάδα υπολείπονται (ελαφρώς) ακόμα και ενός περιφερειακού ορεινού δικτύου στην Ελβετία (με ελάχιστο εμπορευματικό έργο. σε όρους επιβατικού μόνο έργου η σύγκριση μεταξύ RhB και ΟΣΕ είναι συντριπτική για τον ελληνικό σιδηρόδρομο). Είναι ένα στοιχείο που το Σχέδιο του ΥΜΕ συστηματικά αγνοεί με αποτέλεσμα και την κατά τη γνώμη μας λανθασμένη στόχευσή του, μονόπλευρα σε μείωση εξόδων με συρρίκνωση της παραγωγικής βάσης του ΟΣΕ.



● Το Σχέδιο και οι Αδυναμίες του

Το κείμενο του σχεδίου ανασυγκρότησης πέραν της λανθασμένης αφετηρίας του (η δια της συρρίκνωσης εξυγίανση) περιλαμβάνει μία σειρά από παραπειστικές αναφορές καθώς και πρόχειρα διατυπωμένες εύχρες προτάσεις.

5. «Η Ευρώπη των Υψηλών Ταχυτήτων»

Γίνεται φανερό ότι η Ελλάδα βρίσκεται στη χαμηλή πλευρά της κλίμακας των σιδηροδρομικών ταχυτήτων στην Ευρώπη. Εκτός από τις δυτικοευρωπαϊκές χώρες, νέες χώρες της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης εισέρχονται στις πραγματικά υψηλές ταχύτητες, ενώ οι επιλογές που έγιναν στην Ελλάδα την περιορίζουν προς το παρόν στις κάτω των 200 χλμ/ώρα ταχύτητες.

Είναι γεγονός ότι οι σιδηροδρομικές επενδύσεις δεν είναι εύκολα αναστρέψιμες, ειδικά όταν τα έργα βρίσκονται ήδη σε φάση ολοκλήρωσης.

Το κείμενο χρησιμοποιώντας ένα χάρτη της διαδικτυακής εγκυκλοπαίδειας Wikipedia προσπαθεί να απαξιώσει τις επενδύσεις και τη λογική ενός προγράμματος που ακολουθείται πια με συνέπεια από το 2000 και ύστερα, και διαμορφώθηκε σταδιακά από τα τέλη της δεκαετίας του 1980, όταν πια άρχισε η ροή των κεφαλαίων της τότε ΕΟΚ.

Ο χάρτης λοιπόν αυτός απεικονίζει μία τρέχουσα πραγματικότητα. Η Ελλάδα πράγματι απουσιάζει από το χάρτη στον οποίο όμως θα βρεθεί με περίπου το 1/3 του δικτύου της μετά την ολοκλήρωση των εν εξελίξει έργων, καθώς έτσι θα επιτευχθούν ταχύτητες 200km/h, ταχύτητες που αναπτύσσονται σε χώρες όπως η Αυστρία, η Ελβετία και άλλες.

Αυτό που δεν εξηγεί το σχέδιο ανασυγκρότησης είναι ότι η επιλογή ενός τριάνου «πραγματικά υψηλής ταχύτητας» θα σήμαινε πρακτικά κατασκευή μιας εντελώς νέας γραμμής σε όλο το μήκος του άξονα ΠΑΘΕ της οποίας το κόστος θα ήταν αστρονομικό σε σχέση με την τρέχουσα οικονομική κατάσταση της χώρας. Επίσης, θα έπρεπε είτε να διατηρηθεί και η σημερινή χαμηλών επιδόσεων γραμμή για την εξυπηρέτηση των εμπορευματικών συρμών είτε θα έπρεπε ο ελληνικός σιδηρόδρομος να αποσυρθεί πλήρως από την αγορά εμπορευματικών μεταφορών στον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης. Οι συγγραφείς του κειμένου αφήνουν δε να εννοηθεί ότι αν ήταν δυνατόν θα προσπαθούσαν να αναστρέψουν ή να ακυρώσουν αυτή την επιλογή η οποία έχει θεμελιωθεί με σειρά τεχνικοοικονομικών μελετών, σε συνεννόηση και συνεργασία των εκάστοτε διοικήσεων του Σιδηρόδρομου, του ΥΜΕ και των οργάνων της ΕΕ.



Σχ. 5: Πως θα διαμορφωνόταν ο χάρτης της Wikipedia μετά την ολοκλήρωση των έργων στον ΠΑΘΕ

6. «Αύξηση των εσόδων: απαραίτητη προϋπόθεση»

6.1. Αύξηση τιμολογίων

Όπως έχει διαπιστωθεί, το πραγματικό πρόβλημα του ΟΣΕ είναι η χαμηλή παραγωγή του (αραιά δρομολόγια με λίγες διαθέσιμες θέσεις). Επίσης, πράγματι, ο ΟΣΕ έχει προβληματική διάρθρωση τιμολογίων με πάραπολύ χαμηλό βασικό τιμολόγιο. Το σχέδιο ανασυγκρότησης παραθέτει στο κεφάλαιο «Αύξηση των εσόδων: απαραίτητη προϋπόθεση» μόνο μία στρατηγική για την αύξησή τους, δηλαδή την αύξηση των τιμολογίων. Μολονότι, όπως άλλωστε παραθέτει και το Σχέδιο, τα τιμολόγια είναι χαμηλά, δε λαμβάνεται καμία μέριμνα για την αύξηση

των πωλήσεων δηλαδή την αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων και των διαθεσίμων θέσεων, ώρων αναγκαίων για την αύξηση της ελκυστικότητας του μέσου. Σημειώτεον ότι η αύξηση των δρομολογίων από μόνη της (σε συνδυασμό με τον περιορισμό των δρομολογίων που επιχειρείται, είναι σχεδόν βέβαιο, ότι θα οδηγήσει στην αποθάρρυνση της χρήσης του σιδηροδρόμου χωρίς έτσι να επιτευχθεί η προσδοκώμενη αύξηση των εσόδων. Σημειώνεται ότι στην Ευρώπη (όπως αναλύθηκε άλλωστε στο κεφάλαιο των «μύθων για το σιδηρόδρομο» η πρακτική που ακολουθείται είναι αυτή των «μεγάλων» τρενών σε μεγάλες συχνότητες έτσι ώστε οι προσφερόμενες θέσεις ανά συρμό σε συνδυασμό με τη συχνότητα των τρενών (συνήθως ρυθμικά ανά ώρα) να καθιστούν το σιδηρόδρομο μία προφανή, εύκολη και απλή μέθοδο μετακίνησης για τον Πελάτη. Έτσι ο επιβάτης δεν απασχολείται με προβλήματα όπως «να κρατήσω εγχείριση θέση», «το τρένο είναι γεμάτο», «δεν έχει τρένο την ώρα που το χρειάζομαι», προβλήματα που αποθαρρύνουν τον πελάτη να χρησιμοποιήσει το σιδηρόδρομο στρέφοντάς τον σε άλλα μέσα.

Το σχέδιο ανασυγκρότησης, λοιπόν, παραθέτει μία σύγκριση τιμολογίων μεταξύ ΟΣΕ και ΚΤΕΛ για χαρακτηριστικά ζεύγη προέλευσης-προορισμού. Λείπει όμως η διευκρίνιση ότι οι τιμές αυτές αφορούν τις λεγόμενες «απλές» αμαξοστοιχίες και όχι τις αμαξοστοιχίες IC (τιμές που σε πολλές περιπτώσεις είναι υψηλότερες ως πολύ υψηλότερες από αυτές των λεωφορείων). Αυτό που πρέπει να επιστημονηθεί είναι η ανάγκη:

A) οι αυξήσεις αυτές να είναι λελογισμένες (αντίστοιχες δηλαδή των προφερόμενων υπηρεσιών)

B) ότι θα πρέπει να εξορθολογιστεί η δομή του τιμολογίου

Πρέπει δηλαδή να δοθεί προσοχή στο γεγονός ότι τα σημερινά τιμολόγια του ΟΣΕ με τη χρήση των διαφόρων και πολυάριθμων συμπληρωμάτων έχουν οδηγήσει σε ένα σύστημα εισιτηρίων περίπλοκο, ίσως και ακατανόητο στους επιβάτες και, το κυριότερο, στρεβλό με τεράστιες διαφορές μεταξύ τιμών απλών και ταχέων τρενών με αποτέλεσμα και τη στρεβλή διαχείριση ζήτησης μεταξύ των διάφορων τύπων αμαξοστοιχιών του ΟΣΕ.

6.2. Εμπορευματικές μεταφορές

Για τις εμπορευματικές αναφορές το σχέδιο εξαντλείται σε μία ολιγόλογη αναφορά τεσσάρων σειρών:

Διπλασιασμός των εσόδων και από εμπορικές μεταφορές προβλέπεται ότι θα επέλθει με τη μεγιστοποίηση της χωρητικότητας της γραμμής, με εύλογη αύξηση των τιμολογίων και ασφαλώς με την πάταξη της κακοδιαχείρισης, ώστε τα έσοδα να ανέλθουν σε 60 εκ. Ευρώ το 2010 έναντι 30 εκ. Ευρώ το 2007.

Ως προς το πρώτο σκέλος το Σχέδιο ορθώς εντοπίζει ότι σήμερα με τα εκτελούμενα επί της γραμμής έργα καθώς και με τα προβλήματα στελέχωσης σταθμών και των βανδαλισμών εις βάρος της σηματοδότησης είναι αρκετά δύσχερης η αύξηση των κυκλοφορικών εμπορικών αμαξοστοιχιών. Ως προς το δεύτερο σκέλος όμως κρίνοντας και από τα ως τώρα πεπραγμένα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εντός του 2008 η κατεύθυνση είναι μάλλον λανθασμένη.

Στο όνομα της «διαφάνειας» και της «εξυγιάνσης» επιχειρείται η αναδιαπραγμάτευση συμβάσεων μεταφοράς με αύξηση των κομιστρών με αποτέλεσμα τη σταδιακή μεταφορά έργου από το σιδηρόδρομο στα φορτηγά, γεγονός που αντικείται στην πολιτική της Λευκής Βίβλου της ΕΕ για τις μεταφορές. Αυτό που δεν έχει φαίνεται κατανοήσει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και το ΥΜΕ είναι ότι παγκοσμίως τα κόμιστρα των εμπορευματικών μεταφορών **μειώνονται** αντί να αυξάνονται όπως προτείνει το σχέδιο. Αυτό που επιδιώκεται είναι η μείωση του κόστους μεταφοράς με καλύτερη διαχείριση του στόλου των οχημάτων και διεξοδικό σχεδιασμό και βελτιστοποίηση του «σχεδίου μεταφορών» (μεγάθη αμαξοστοιχιών, διάρθρωση του φορτίου και των προορισμών των οχημάτων κ.α.).

7. «Κρατικές εισφορές»

Στο σημείο αυτό, αν κάποιος παραμείνει μόνο στο γραπτό κείμενο δεν έχει παρά να σημειώσει μία σημαντική πρόοδο στα σιδηροδρομικά πράγματα της χώρας. Δυστυχώς όμως μία σειρά παράλληλων δηλώσεων του κ. ΥΜΕ καθώς και η παραθεση κάποιων στοιχείων που είναι αρκετά δύσκολο να ελεγχθούν φανερώνουν ότι οι προθέσεις του ΥΜΕ για «καθολική υπηρεσία» και «επιχορήγηση υποδομής» διακατέχονται από το πνεύμα της συρρίκνωσης των υπηρεσιών στο περιφερειακό δίκτυο. Έχει αναλυθεί προηγουμένως το άτοπο μίας τέτοιας επιλογής.

8. «Αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας»

Στο ίδιο το κείμενο αναγνωρίζεται το δύσκολο του εγχειρήματος της αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας λόγω θεσμικών και κοινωνικών αγκυλώσεων και κρίνουμε ότι θα είναι παρακινδυνευμένο ο ΟΣΕ να βασιστεί τη στρατηγική του στα ενδεχόμενα έσοδα από τέτοιες μεθόδους, όχι βέβαια ότι δε θα πρέπει να επιδιωχθεί μία τέτοια αξιοποίηση.

9. «Διακράτηση πελατών κλπ»

Δε μπορεί κανείς παρά να συμφωνήσει με προτάσεις διεύρυνσης των σημείων πωλήσεων και αξιοποίησης νέων καναλιών όπως το Διαδίκτυο αρκεί φυσικά η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να διαθέτει στα «ράφια» της επαρκές προϊόν (δηλαδή: συχνά τρένα και επαρκείς θέσεις) για να πωλήσει.

Η ίδρυση τουριστικού γραφείου (στον ενικό. Δηλ: μόνο π.χ. στην Αθήνα;) με τον τρόπο που περιγράφεται φαίνεται ως η δοκιμαστική είσοδος σε ένα χώρο ο οποίος ξεφεύγει από την core business της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενώ μάλιστα δεν εκσυγχρονίζεται ο πρωτόγονος τρόπος πώλησης «προϊόντων» της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από ιδιωτικά τουριστικά γραφεία.

10. «Συγκράτηση δαπανών: αναγκαίο βήμα»

10.1. Μείωση του προσωπικού

Ανάμεσα σε διάφορες εύλογες και απόλυτα ορθές προτάσεις με τις οποίες θα μειωθεί το κόστος παραγωγής του βασικού προϊόντος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δηλαδή των τρενών, με μείωση της κανονιστικής αναγκαίας στελέχωσης, το σχέδιο μείωσης των δαπανών προβαίνει σε εκτεταμένες αναφορές μείωσης του προσωπικού του σημερινού ομίλου του ΟΣΕ με παράλληλη χρήση της μεθόδου των εξωτερικών αναθέσεων (outsourcing).

Η μείωση του προσωπικού κατά 3000 θα φέρει τον όμιλο ΟΣΕ να έχει περίπου 4500 υπαλλήλους δηλαδή 1.66 εργαζομένους ανά km δικτύου. Η αναλογία αυτή όπως φαίνεται και στην ανάλυση των «μύθων για το ελληνικό δίκτυο» είναι πάρα πολύ χαμηλή, υποτριπλάσια του ευρωπαϊκού μέσου όρου, συγκρινόμενη μόνο με την κατάσταση που εμφανίζεται στις Σκανδιναβικές χώρες οι οποίες ακολουθούν συνεπή πολιτική εξωτερικών αναθέσεων αλλά και λόγω τοπικών ιδιομορφιών δεν είναι δυνατόν να παράσχουν στο δίκτυό τους πυκνές υπηρεσίες. Αν δε μάλιστα θεωρήσουμε ότι ο Σιδηρόδρομος στην Ελλάδα θα έπρεπε να λειτουργούσε με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο αναλογίας εργαζομένων οι σημερινοί εργαζόμενοι ανταποκρίνονται επαρκώς σε ένα σιδηρόδρομο μήκους 1500km ενώ οι μελλοντικώς προγραμματιζόμενοι 4500 αντιστοιχούν σε 900km δικτύου.

Αλλά ας υποθέσουμε ότι ο στρατηγικός στόχος της δραστηρικής μείωσης του προσωπικού σε 4500 εργαζομένους έχει σταθεροποιηθεί τότε για την υλοποίηση του θα πρέπει να έχουν εκπληρωθεί μία σειρά από προϋποθέσεις:

- Το δίκτυο έχει προοδεύσει τεχνολογικά έτσι ώστε να είναι δυνατόν να διαχειριστεί με λιγότερο προσωπικό. Αυτό σημαίνει ότι τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης έχουν επεκταθεί σχεδόν σε όλο το δίκτυο, κύριο και περιφερειακό.
- Η Ελλάδα έχει ικανή σιδηροδρομική βιομηχανία, ικανή να υποστηρίξει τη συντήρηση τροχαίου υλικού ενώ το ελληνικό νομικό αλλά και κοινωνικο-πολιτικό καθεστώς επιτρέπει την ευχερή κατάρτιση μακροχρόνιων συμβολαίων συντήρησης στους αρχικούς κατασκευαστές τροχαίου υλικού.
- Το μέγεθος του δικτύου του ΟΣΕ επαρκεί ώστε να υπάρχουν εύρωστες ιδιωτικές εταιρείες συντήρησης της υποδομής σε αριθμό τέτοιο που να δημιουργεί συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ τους ώστε στη συνέχεια η τιμή παροχής των υπηρεσιών τους να παραμένει χαμηλή.
- Το απομένον προσωπικό στον ΟΣΕ επαρκεί αριθμητικά, **διαθέτει** και κυρίως **ανανεώνει** την **τεχνογνωσία** του ώστε να διαχειριστεί και επιβλέψει τις παραπάνω συμβάσεις εξωτερικής ανάθεσης.

Στην πραγματικότητα, καμία από αυτές τις προϋποθέσεις δεν εκπληρώνεται ώστε η μείωση του προσωπικού δια της θρυλούμενης εθελουσίας εξόδου να είναι πραγματικά επιτυχή και να μην οδηγήσει στην de facto συρρίκνωση τουλάχιστον των υπηρεσιών του δικτύου αν όχι και του μήκους του ενώ αντί της επιδιωκόμενης μείωσης του κόστους συντήρησης τροχαίου υλικού και υποδομής θα προκύψει αύξηση **του κόστους όπως έχει αποδείξει η διεθνής εμπειρία**.

10.2. Μείωση των δρομολογίων

Φυσικά, κεντρικό ρόλο στη μείωση εξόδων και αναδιάρθρωσης του ΟΣΕ παίζει η αναδιάρθρωση των δρομολογίων. Διαβάζει κανείς: *Επαναθεωρείται στρατηγικά το σύνολο των δρομολογίων, τα οποία προσεγγίζονται πλέον από πελατοκεντρική οπτική με στόχο τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση των υλικών και άυλων πόρων του Ομίλου. Η προσέγγιση αυτή μεταφράζεται σε αραίωση δρομολογίων που δεν προσελκύουν την προτίμηση του επιβατικού κοινού και πυκνωση των δρομολογίων που καταγράφουν υψηλή επιβατική κίνηση. Προτεραιότητα δίνεται στον άξονα ΠΑΘΕΠ και στις Προαστιακές γραμμές Αττικής και Θεσσαλονίκης. Σημειώνεται ότι κατά τον επανασχεδιασμό των δρομολογίων αξιοποιείται η διεθνής εμπειρία και χρησιμοποιούνται ειδικευμένοι σύμβουλοι. Παράλληλα, ο Όμιλος προχωρά σε συνεννοήσεις με τις τοπικές κοινωνίες, με στόχο αφενός να μη θιγεί η υποχρέωση καθολικής υπηρεσίας, αφετέρου να μη δαιμονίζονται δρομολογία 4 ή 6 επιβατών. Το νέο πλέγμα δρομολογίων ξεκινά*

το Δεκέμβριο 2008 και εκτιμάται ότι θα επιφέρει μείωση των λειτουργικών εξόδων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατά 20%.

Στην πραγματικότητα η παραπάνω παράγραφος, με δεδομένο το πόσο αραιά είναι τα σημερινά δρομολόγια, προαναγγέλλει τη συρρίκνωση των υπηρεσιών τόσο στο περιφερειακό όσο και στο κεντρικό δίκτυο (καθώς με βάση και τις ως τώρα πληροφορίες με διάφορες προφάσεις περικόπτονται αριθμητικά και τα δρομολόγια στον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης).

Το ΥΜΕ χρησιμοποιεί αβανταδόρικα επιχειρήματα για δρομολόγια «4 ή 6 επιβατών» ενώ αναφέρεται σε «ειδικευμένους συμβούλους του εξωτερικού» όταν και ο εξοπλισμός κατάρτισης δρομολογίων του ΕΔΙΣΥ είναι πια αρκετά σύγχρονος. Από την άλλη πλευρά με τον τρόπο που γίνεται η μείωση δρομολογίων είναι σχεδόν βέβαιη και η μείωση των εσόδων και, το χειρότερο, η απόσυρση του σιδηροδρόμου από την αγορά των μεταφορών που θα σημάνει και την ακύρωση επίμονων προσπαθειών για ανάκτηση κάποιου μεριδίου. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στη μισθολογικές στρεβλώσεις του ΟΣΕ. Προφανώς υπάρχει περιθώριο βελτίωσης σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση. Σε συνδυασμό όμως με την πρόταση μείωσης του προσωπικού δε θεραπεύεται μία από τις βασικότερες αιτίες των στρεβλώσεων που είναι η υποστελέχωση που υποχρεώνει τον ΟΣΕ στη συστηματική προσφυγή σε υπερωριακή απασχόληση του προσωπικού.

10.3. Γενικό σχόλιο για τις προτάσεις μείωσης του κόστους

Το ΥΜΕ στο κεφάλαιο περί μείωσης του κόστους αρκείται στις εύκολες και τετριμμένες προτάσεις, δηλαδή στη μείωση της παραγωγής και στη μείωση προσωπικού. Όπως έχει εξηγηθεί η παραγωγή του ΟΣΕ συγκρινόμενη με αντίστοιχους οργανισμούς υστερεί κατά πολύ. Με αποτέλεσμα αφ' ενός το χαμηλό μερίδιο αγοράς και αφ' ετέρου τα πολύ χαμηλά έσοδα που συνεπείγονται και υψηλά μοναδιαία κόστη. Έτσι η μεθόδευση συρρίκνωσης των υπηρεσιών του ΟΣΕ σε κάθε τομέα του δικτύου (σημειωτέον ότι η υπόσχεση αύξησης των δρομολογίων του προαστιακού είναι ακόμα ανέφικτη) θα σημάνει περαιτέρω μείωση του μεριδίου του σιδηροδρόμου.

Η μεθόδευση δε μείωσης των παρεχομένων υπηρεσιών, υπό το κάλυμμα του «εξορθολογισμού» βρίσκεται σε πλήρη αντιδιαστολή με τις ανάγκες της χώρας για:

- Περιφερειακή ανάπτυξη
- Πράσινες μεταφορές
- Μείωση των ατυχημάτων

Εκεί που θα είναι το πραγματικό στοίχημα για το ΥΜΕ είναι να δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες και να ασκήσει τις κατάλληλες πιέσεις για αύξηση της παραγωγής του ΟΣΕ με παράλληλη μείωση του κόστους. Ένα πρώτο βήμα πρέπει όλοι να αναγνωρίσουμε ότι γίνεται με την πρότασης μείωσης της κανονιστικής επιβιβλημένης στελέχωσης των αμαξοστοιχιών. Όμως πρέπει να σημειώσουμε ότι πρέπει να γίνουν αρκετά άλλα βήματα για τη μείωση του κόστους και από πλευράς ΕΔΙΣΥ όσο και ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Αυτές περιλαμβάνουν:

- Επέμβαση στη δομή της σιδηροδρομικής αγοράς (άνοιγμα σε άλλες επιχειρήσεις)
- Θεσμικές παρεμβάσεις (κανονιστικό πλαίσιο, διάρθρωση μισθολογίου)
- Τεχνολογικές παρεμβάσεις (συστήματα συλλογής κομίστρου, σηματοδοτήσεις κ.α.)

Πρέπει δε να σημειωθεί ότι περιφερειακά δίκτυα, γραμμές διαφορετικού εύρους, δύσκολες χαράξεις και άλλα στοιχεία που περιγράφονται είτε στο κείμενο του ΥΜΕ είτε αλλού ως οι κατάρες του Ελληνικού σιδηροδρόμου αποτελούν στοιχεία που χαρακτηρίζουν σχεδόν όλους τους ανεπτυγμένους σιδηροδρόμους του κόσμου. Και όλοι αυτοί οι σιδηρόδρομοι δε συρρίκνωσαν τις υπηρεσίες σε αυτές τις γραμμές, αντίθετα επινόησαν τρόπους ώστε να προσφέρουν και σε αυτές τις γραμμές ελκυστικές υπηρεσίες με αποδεκτό κόστος.

11. Εκσυγχρονισμός και Ανάπτυξη υποδομών

Το ΥΜΕ εδώ παραθέτει τις προσδοκώμενες ωφέλειες από την εξέλιξη και ολοκλήρωση των έργων του ΠΑΘΕ (έργων που στην §3.1 υπονοεί ότι είναι περίπου άχρηστα).

Η «καινοτομία» που εισάγει το κείμενο έγκειται στην πρόνοια για ανάπτυξη της γραμμής Λαυρίου μέσω συστήματος ΣΔΙΤ. Τα σχήματα ΣΔΙΤ έχουν προταθεί κατά καιρούς ως η μαγική λύση για την ανάπτυξη υποδομών. Στην περίπτωση των σιδηροδρόμων η διεθνής εμπειρία (ίδια και Railway Gazette 09.2008) δείχνει ότι αρκετές φορές η εκτέλεση συμβάσεων PPP δεν βαίνει όπως προγραμματίζεται καθώς ο παραχωρησιούχος συνήθως πιέζει και συνήθως στο τέλος καταφέρει να αναδιαπραγματευτεί εις βάρος του δημοσίου τη σύμβαση. Επίσης το κείμενο του ΥΜΕ δεν γράφει τίποτα για το θέμα του ανταλλάγματος που θα λάβει ο τυχόν παραχωρησιούχος της γραμμής Λαυρίου, γεγονός που δίνει λαβή σε σενάρια παραχώρησης της λειτουργίας του Προαστιακού της Αττικής (με άλλα λόγια της είσπραξης των επιδοτήσεων για τη λειτουργία του προαστιακού). Δεν είναι μία αναγκαστικά κακή εξέλιξη, αλλά θα πρέπει να δοθεί τεράστια προσοχή σε αυτό.

Βασικό στοιχείο όμως του κειμένου είναι η παντελής απουσία αναφοράς στο περιφερειακό δίκτυο (Δ. και Αν. Μακεδονία, Πελοπόννησος κλπ.). Από το 2000 και ύστερα κατεβλήθη μία σοβαρή προσπάθεια με διάθεση σχετικά αυξημένων (σε σχέση με το παρελθόν πάντα) κονδυλίων ούτως ώστε η υποδομή του περιφερειακού δικτύου να φτάσει σε αξιοπρεπή επίπεδα και για να αντισταθμιστεί η επενδυτική άπνοια πέντε δεκαετιών. Πρέπει αυτή η προσπάθεια να συνεχιστεί, στοχεύοντας πια στις επενδύσεις εκείνες (π.χ. σηματοδότηση) που θα διευκολύνουν την αύξηση της κυκλοφορίας με παράλληλη μείωση των δαπανών για τη διεξαγωγή της.

12. «Τροχαίο υλικό»

Είναι εντυπωσιακό πώς σε ένα τόσο σοβαρό κείμενο για το μέλλον του σιδηροδρόμου, μεγέθους 7000 λέξεων περίπου, αφιερώνεται μία μόνο παράγραφος 86 λέξεων για το τροχαίο υλικό.

Το ζήτημα του τρ. υλικού ταλανίζει τον ελληνικό σιδηρόδρομο εδώ και χρόνια και η έλλειψη του αποτελεί έναν από τους βασικότερους παράγοντες για τη χαμηλή παραγωγή του ΟΣΕ σε όρους διατιθέμενων θέσεων. Το Σχέδιο εκφράζει την ευχή για αποδέσμευση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το άχθος των γραφειοκρατικών διαδικασιών του Υπουργείου Ανάπτυξης. Πράγματι, κρίνοντας και από την ιστορία της έλλειψης τροχών που ταλαιπωρεί τον ΟΣΕ τον τελευταίο καιρό αυτή είναι μία βασική προϋπόθεση για την αύξηση της διαθεσιμότητας του τρ. υλικού. Από την άλλη η αύξηση του διατιθέμενου τρ. υλικού επαφίεται στην επέκταση της ηλεκτροκίνησης ως εάν η αύξηση των διατιθέμενων θέσεων εξαρτάται από τη διάθεση των επιπλέον 13 προαστιακών αυτοκινηταμαξών και 20 ηλεκτραμαξών.

Όμως ο ΟΣΕ σε συνεργασία με το ΥΜΕ μόλις πριν δύο χρόνια καθήρτιζε εκτεταμένο πρόγραμμα προμηθειών που θα αύξανε δραματικά, αμέσως μόλις ολοκληρώνονταν τα έργα σε όλο το δίκτυο την αναγκαία τα διατιθέμενα μέσα για την εκτέλεση εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών με τροχαίο υλικό διαφόρων τύπων. Βασική παράμετρος διαστασιολόγησης του τότε προγράμματος ήταν η προσαρμογή του τρόπου λειτουργίας του ΟΣΕ στα ευρωπαϊκά πρότυπα εκμετάλλευσης με συχνά τραίνα σε όλους τους προορισμούς και με επάρκεια διατιθέμενων θέσεων. Όλο αυτό το πρόγραμμα φαίνεται ότι οι συντάκτες του Σχεδίου αλλά και το ΥΜΕ το αγνοούν ή το ακυρώνουν.

Το γεγονός όμως που προκαλεί μεγάλη ανησυχία είναι η απουσία οποιασδήποτε αναφοράς στο ζήτημα της συντήρησης του τρ. υλικού μίας από τις κεντρικότερες και ζωτικότερες δραστηριότητες κάθε σιδηροδρόμου. Ο τομέας αυτός που μαστιζείται από τη γήρανση και σοβαρή έλλειψη προσωπικού του και από την έλλειψη κατάλληλων εγκαταστάσεων αλλά και την εντελώς ανώμαλη ροή ανταλλακτικών, συνεπεία της γραφειοκρατίας του Υπ. Ανάπτυξης φαίνεται να αφήνεται στην τύχη του, ενώ η πιθανολογούμενη αναζήτηση λύσεων στις εξωτερικές αναθέσεις είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα οδηγήσει σε αύξηση του κόστους συντήρησης του τρ. υλικού. Το γεγονός του αυξημένου κόστους των λύσεων outsourcing έχει πιστοποιηθεί σε πλείστες απόπειρες του ΕΔΙΣΥ να αναθέσει εξωτερικά επισκευές και συντηρήσεις οχημάτων κάθε τύπου, επιβατικού και εμπορευματικού υλικού, όπου διαπιστώθηκαν τιμές από τριπλάσιες ως δεκαπλάσιες από το κόστος που θα δαπανήτο για την





εκτέλεση αυτών των εργασιών από τα υποστελεχωμένα συγκροτήματα του ΟΣΕ.

13. «Εταιρικός Μετασχηματισμός: Μια σημαντική ευκαιρία»

Το κεφάλαιο περί εταιρικού μετασχηματισμού είναι πιθανώς ένα από τα λιγότερο «δουλεμένα» τμήματα του σχεδίου, γεγονός που πιστοποιείται από το ότι ήδη αρκετές από τις προθεσμίες που το σχέδιο θέτει (π.χ. απόσχιση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ την 01.11.2008) δεν έχουν τηρηθεί και οι πληροφορίες συντείνουν στο ότι η τήρησή τους απέχει αρκετά.

Στο σημείο αυτό, το ΥΜΕ αναγνωρίζοντας μία σειρά από δυσλειτουργίες του υφιστάμενου σχήματος προτείνει αντί της ρύθμισης των υφιστάμενων προβλημάτων την ριζική του τροποποίηση, ταλαιπωρώντας το σιδηρόδρομο για δεύτερη φορά μέσα σε 3 χρόνια. Πράγματι με τον εταιρικό μετασχηματισμό βάσει του οποίου λειτουργεί τώρα ο ΟΣΕ εμφανίστηκαν μία σειρά προβλήματα, τα οποία ήταν και αναπόφευκτα αν λάβει κανείς υπ'όψιν πόσο δραστήρια ήταν αυτή η αλλαγή. Τα προβλήματα όμως αυτά βρίσκονταν στη φάση της επίλυσης καθώς είχε δρομολογηθεί η κατάρτιση διεταιρικών συμβάσεων. Παρ' όλα αυτά το σχήμα αυτό τουλάχιστον επιτύγχανε για το μικρό μέγεθος της χώρας μας τη διατήρηση της τεχνολογίας σε έναν ενιαίο όμιλο, επέτρεπε τον καλύτερο έλεγχο των επενδύσεων για την εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου. Το σχήμα δε μίας εταιρείας συμμετοχών είναι γενικά ένα πετυχημένο σχήμα που εφαρμόζεται με διάφορες παραλλαγές π.χ. στην Αυστρία ή τη Γερμανία. Χώρες δε με μικρό μέγεθος επέλεξαν να μη διαχωρίσουν εταιρικά καθόλου την υποδομή από την εκμετάλλευση.

Αντ' αυτού το Σχέδιο προτείνει τον πλήρη διαχωρισμό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε μία ξεχωριστή ΑΕ, με αποκλειστικό μέτοχο το Κράτος (αντί του ΟΣΕ που είναι σήμερα) επιχειρώντας μάλιστα, χωρίς όπως φαίνεται να έχει μελετηθεί διεξοδικά το νόμιμο αυτής της ενέργειας, να προικιστεί αυτή η επιχείρηση με το τροχαίο υλικό που σήμερα ανήκει ιδιοκτησιακά στον ΟΣΕ.

Το Σχέδιο επίσης για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν απαντά καθόλου ούτε αναφέρεται στο γεγονός του έντονου ανταγωνισμού και της συγκέντρωσης δραστηριοτήτων που δημιουργείται στην Ευρώπη σήμερα όπου μεγάλοι σιδηροδρομικοί οργανισμοί επιχειρούν την επέκταση μέσω εξαγορών ή σύναψης joint ventures σε όλη την ήπειρο. Σε αυτό το περιβάλλον η αποκομμένη ΤΡΑΙΝΟΣΕ χωρίς τεχνολογία και επιχειρώντας να αυξήσει τα τιμολόγια δεν έχει κανένα μέλλον, όταν μάλιστα οι μεγάλοι αυτοί οργανισμοί επιχειρούν να διεισδύσουν στις αγορές των γειτόνων μας που ανήκουν στην ΕΕ και που μάλιστα εξασφαλίζουν τη γεωγραφική μας συνέχεια με αυτή.

Στον τομέα της Υποδομής το Σχέδιο επιχειρεί το καινοφανές της ανάθεσης της συντήρησης και της **εκμετάλλευσης** (δηλαδή της λειτουργίας και της διαχείρισης κυκλοφορίας) **μέρους του δικτύου** σε μία εταιρεία που σήμερα ασκεί μόνο project management των συγχρηματοδοτούμενων έργων υποδομής, την ΕΡΓΟΣΕ, επικαλούμενη την ευελιξία που έχει εκ του νόμου αυτή η εταιρεία στη διαχείριση προσωπικού. Προφανώς η ΕΡΓΟΣΕ έχει πια αποκτήσει αρκετή τεχνολογία στη διαχείριση συμβάσεων κατασκευής έργων, ενώ είναι σχεδόν σίγουρο ότι μπορεί να αναθέσει και επιβλέψει μεγάλες συμβάσεις ανακατασκευής ή πολύ βαριών επισκευών της υφιστάμενης υποδομής και των συστημάτων της. Όμως η ΕΡΓΟΣΕ ουδέποτε επέβλεψε την καθημερινή συντήρηση του δικτύου ούτε τη διαχείριση της κυκλοφορίας επ' αυτού. Για μεν τη συντήρηση είναι προφανές ότι το Σχέδιο εναποθέτει τη συντήρηση του δικτύου στη σύναψη συμβάσεων outsourcing ενώ για δε την διαχείριση της κυκλοφορίας είναι φανερό ότι οι συντάκτες του Σχεδίου έχουν μία αρκετά επιδερμική σχέση με τις ανάγκες διαχείρισης της κυκλοφορίας ενός δικτύου, σε οποιαδήποτε τεχνολογική στάθμη και αν αυτό βρίσκεται.

Επίσης ο διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων μεταξύ της ΕΡΓΟΣΕ που θα ελέγχει το «μοντέρνο» δίκτυο και του ΟΣΕ ο οποίος θα διαχειρίζεται την υποδομή στο «παλαιό» (και όπως φαίνεται απαξιωμένο δίκτυο-χωρίς επενδύσεις) μόνο σύγχυση προκαλεί (εκτός από ερωτηματικά όπως ποιος θα είναι τελικά ο Διαχειριστής Υποδομής στην Ελλάδα και ποιος θα εκδίδει τη λεγόμενη «Δήλωση Δικτύου»)

Προτάσεις του ΣΦΣ

1. Να αλλάξει άρδην η για πολλά χρόνια τώρα, πολιτική για τον ελληνικό σιδηρόδρομο.
2. Απαράδεκτο το 2008 να κάνουμε ακόμα ευχολόγια για τις Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας. Να ξεκινήσει άμεσα η επιχορήγηση.
3. Να επισπευστούν οι οργανωτικές αλλαγές (συγχώνευση Ο.Σ.Ε. –ΕΔΙΣΥ) και να καλυφτούν οργανωτικά κενά. Δεν λειτουργούν οι διαδικασίες, δεν είναι σωστά επανδρωμένες οι οργανωτικές μονάδες.
4. Να γίνουν οι απαραίτητες εδώ και χρόνια προσλήψεις. Ειδικά σε προσωπικό 1ης γραμμής. Επίσης χρειάζεται ανακατανομή προσωπικού στις υπάρχουσες ειδικότητες. Οι συνθήκες ωριμάζουν.
5. Κανονιστικές αναδιαρθρώσεις για μείωση προσωπικού λειτουργίας των τρένων, άρα και λειτουργικού κόστους.
6. Ολοκλήρωση και λειτουργία των συστημάτων αυτοματισμού (σηματοδοτήσεις - τηλεδιοικήσεις). Αποκατάσταση άμεσα αυτών που έχουν υποστεί βλάβες. Εξοικονόμηση λειτουργικού κόστους και βελτίωση ασφάλειας.
7. Να εξρθολογιστούν οι δαπάνες. Η διαχείριση των διαθέσιμων πόρων να έχει κατεύθυνση πρωτίστως τις ανάγκες λειτουργίας και παραγωγής έργου.
8. Αν γίνουν τα 5 και 7, αντί να μειωθούν τα ήδη λιγοστά δρομολόγια, να γίνουν προσπάθειες αυτά να αυξηθούν.
9. Να γίνει άνοιγμα σε operators με σαφείς όρους και νόμιμες διαδικασίες, χωρίς να αλλοιωθεί στο κοινωνικό έργο του σιδηρόδρομου.

Ακόμα επειδή κάποια στιγμή σε αυτή την Πατρίδα, πρέπει όλοι μας να σεβαστούμε λίγο περισσότερο και την ιστορία μας:

1. Ζητάμε την ανάληψη πρωτοβουλιών, στις οποίες απαιτούμε να ληφθή υπόψιν η εμπειρία, η άποψη και η γνώση του ΣΦΣ, που έχουν να κάνουν με την υλοποίηση συγκεκριμένων δράσεων για την προστασία της Ελληνικής σιδηροδρομικής πολιτιστικής κληρονομιάς (δημιουργία Εθνικού Σιδηροδρομικού Μουσείου, διάσωση ιστορικού τροχαίου υλικού και κειμηλίων κλπ).
2. Να εξαιρεθούν, όπως ήδη συμβαίνει στην υπόλοιπη Ευρώπη, από τον νόμο πλαίσιο λειτουργίας των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων οι μουσειακές και τουριστικές γραμμές ώστε να γίνει εφικτή η λειτουργία τέτοιων τρένων και στην Ελλάδα.
3. Να θεσμοθετηθεί στον ΟΣΕ θέση-γραφείο για τα μουσειακά θέματα (τροχαίο υλικό, κτίρια, τεχνικά έργα, αντικείμενα κ.α.), ώστε να καταγράφονται, να αξιολογούνται και να διαφυλάσσονται.
4. Το τροχαίο υλικό που προορίζεται για απόσυρση, πολύ πριν καταλήξει για σκράπ, κατ' επιλογήν τμήμα του να πωλείται σε όσους θέλουν να το διαφυλάξουν και το τροχαίο υλικό που έχει ήδη κηρυχτεί μουσειακό είτε από τον ΟΣΕ, είτε από το Υπουργείο Πολιτισμού, να φυλάσσεται σε μέρος ασφαλές ώστε να αποφεύγονται βανδαλισμοί και κίνδυνοι καταστροφής του σαν σκραπ από άγνοια της αξίας των.
5. Να υλοποιηθούν, έστω και μερικώς, προτάσεις που περιλαμβάνονται στην πρόσφατη μελέτη που εκπονήθηκε από ιδιωτική εταιρεία κατ' εντολή του ΟΣΕ, για τουριστική εκμετάλλευση του τροχαίου υλικού του οργανισμού.
6. Το Σιδηροδρομικό Μουσείο να μεταφερθεί στον χώρο του ΜΠΡ και των πέριξ κτηρίων, όπως εξάλλου έχει προταθεί και από τις υπηρεσίες του οργανισμού. Παράρτημα του να λειτουργήσει πέριξ των γραμμών και εντός του ΣΣ Πελοποννήσου Αθηνών και όλο το κτίριο να λειτουργήσει σαν χώρος μνήμης και ανάδειξης της σιδηροδρομικής ιστορίας και τεχνολογίας της χώρας μας.
7. Η γραμμές Πηλίου και Οδοντωτού να κηρυχτούν μουσειακές και εκδρομικές ώστε να μπορούν να λειτουργήσουν με το υπό εξαίρεση από το νόμο πλαίσιο καθεστώς, με σημαντική μείωση του κόστους λειτουργίας τους.

Ο ΣΦΣ μπορεί να προσφέρει εθελοντικά τις γνώσεις και την εμπειρία που έχει σε θέματα μουσειακών σιδηροδρόμων.

(Λόγω πληθώρας ύλης οι παραπάνω περιεκτικές προτάσεις του ΣΦΣ, καθώς και η ανάλυση όλων όσων έχουν να κάνουν με τις όποιες ευθύνες του προσωπικού και των συνδικαλιστών, θα παρατεθούν αναλυτικά στο επόμενο τεύχος.)

από τον Σύλλογο Φίλων του Σιδηρόδρομου



ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΛΩΖΑΝΝΗΣ

υψηλή τεχνολογία σε μια ιστορική πόλη

του Ιωσήφ Σιμαντώφ

Κατά τις δοκιμές ο αυρμός εξέρχεται από το τούνελ.



Τό καντόνι γνωστό με τό όνομα Canton de Vaud ή Waadtkanton είναι τό μεγαλύτερο σε έκταση γαλλόφωνο καντόνι τής Έλβετικής Όμοσπονδίας, τής όποιας άποτελεί τμήμα άπό τό 1803. Πρωτεύουσά του, με 250,000 κατοίκους, ή Λωζάννη, ένα άξιοσημείωτο παράδειγμα πόλης πού συνδυάζει πλούσια ιστορική και πολιτιστική παράδοση με μία προνομιακή γεωγραφική θέση στίς όχθες τής λίμνης τής Γενεύης. Η γεωγραφική άκριβώς θέση τής Λωζάννης, στό σταυροδρόμι δύο ιστορικών έμπορικών δρόμων, είναι αύτή πού συνέβαλε στήν δημιουργία τής σημερινής εικόνας τής πόλης.

Η συγκοινωνιακή σύνδεση τής Λωζάννης με τήν Έλβετία και τήν υπόλοιπη Εύρώπη είναι ιδανική. Τρεις μείζονες σιδηροδρομικοί άξονες, ό πρώτος Vallorbe-Simplon με κατεύθυνση Βορρά-Νότου, πού συνδέει τήν Γαλλία με τήν Ίταλία, ό δεύτερος Γενεύη-St Margrethen με κατεύθυνση Άνατολή-Δύση, και ό τρίτος Γενεύη-Βασιλεία διασταυρώνονται άκριβώς στήν Λωζάννη, με άποτέλεσμα μία σημαντική έμπορική κίνηση πού συνέβαλε και αύτή στήν οικονομικά άνθηρότατη κατάσταση τής πόλης. Άξίζει νά σημειωθεί ότι οί τρεις αύτοί σιδηροδρομικοί άξονες άκολουθούν τήν διαδρομή παλιών έμπορικών δρόμων, κατά μήκος τών όποιών ήδη άπό τούς Ρωμαίους χρόνους διεκινείτο ένα μεγάλο μέρος τού έμπορίου άπό τήν Νότια πρός τήν Βόρεια, και άπό τήν Δυτική πρός τήν Κεντρική Εύρώπη.

Η παραδοσιακή οικονομική ένασχόληση τών κατοίκων τού καντονιού τής Λωζάννης ήταν άπό παλιά ή γεωργία, ή κτηνοτροφία και τό έμπόριο. Άργότερα, ή ανάπτυξη αύτών πού σήμερα θεωρούνται τυπικές γιά τήν Έλβετία

δραστηριότητες, δηλαδή του τουρισμού, της τραπεζικής οικονομίας και της βιομηχανίας συσκευών ακριβείας συνέβαλε ακόμα περισσότερο στη δημιουργία μίας περιοχής όπου το βιοτικό επίπεδο και η ποιότητα ζωής μπορεί να λεχθεί ότι είναι ένα από τα υψηλότερα στον κόσμο.

Πέρα όμως από τις οικονομικές αυτές δραστηριότητες, η Λωζάννη είναι επίσης έδρα πολλών διεθνών Όργανισμών, όπως της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής (ΔΟΕ), ενός σημαντικού Πανεπιστημίου, και ενός από τα καλύτερα Πολυτεχνεία της Ευρώπης (EPFL).

Η άνηρη κατάσταση της πόλης οδήγησε στην ανάπτυξη της ακολουθώντας τα πρότυπα των περισσότερων Ευρωπαϊκών πόλεων, χωρίς όμως να της δώσει ποτέ την εικόνα μίας μεγαλούπολης. Ήδη από το 1896 το δίκτυο τροchioδρόμων (Tramways Lausannois) εξυπηρετούσε την κίνηση από και προς το κέντρο της πόλης. Την μεγαλύτερη ανάπτυξη του τότου δίκτυο τη γνώρισε το 1936 πριν ακολουθήσει την 6η Ιανουαρίου 1964 την μοίρα των περισσότερων δικτύων τροchioδρόμων της Δυτικής Ευρώπης.

Την 1η Ιουνίου του 1874 παραδόθηκε στην κυκλοφορία τό μετρικού πλάτους δίκτυο LEB (Lausanne-Echallens-Bercher). Αρχικά προοριζόταν γιά την διακίνηση αγροτικών προϊόντων στην αγορά της Λωζάννης, αλλά από την 11η Ιανουαρίου 1936 πού ηλεκτροδοτήθηκε μέχρι σήμερα έχει εξελιχθεί σε έναν σημαντικότατο μεταφορέα έπιβατών από τά γύρω χωριά και κωμοπόλεις προς τό κέντρο.

Η ανάπτυξη του τουρισμού και η ανάγκη διακίνησης έπιβατών από τό κέντρο της πόλης προς τό προάστειο Ouchy, στην όχθη της λίμνης, ώδήγησε στην κατασκευή και την παράδοση στην κυκλοφορία την 15η Μαρτίου του 1877 του σχινοκίνητου σιδηροδρόμου (funiculaire) Lausanne-Ouchy (LO). Τό 1959 ό σιδηρόδρομος αυτός ανακατασκευάστηκε σε όδοντωτό σιδηρόδρομο, τό μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής του όποιου ήταν ύπόγειο, ό όποιος παρέμεινε σε λειτουργία μέχρι την 21η Ιανουαρίου 2006. Παρά την ανακατασκευή της, αυτή η γραμμή πού, ως σημειωθεί, ήταν η μικρότερη σε μήκος γραμμή της Ευρώπης, παρέμεινε μέχρι τό τέλος στη μνήμη των κατοίκων της Λωζάννης με τό όνομα "La ficelle" (ό σπάγγος).

Η άλματώδης ανάπτυξη του Πανεπιστημίου και του Πολυτεχνείου της Λωζάννης δημιούργησε μία σημαντική κίνηση φοιτητών από και προς τόν Πανεπιστημιακό χώρο, πού βρίσκεται σε απόσταση 10 περίπου χιλιομέτρων δυτικά της πόλης. Γιά την αντιμετώπιση αυτής της ανάγκης κατασκευάστηκε και παραδόθηκε στην κυκλοφορία την 24η Μαΐου 1991 η γραμμή ελαφρού μετρό Lausanne Flon - Renens. Η γραμμή αυτή, γνωστή σαν TSOL (Tramway du Sud-Ouest Lausannois) έχει μήκος 8 χιλιομέτρων με τρεις ύπόγειους σταθμούς και άνήκει στη εταιρεία δημοσίων συγκοινωνιών της Λωζάννης πού αντικατέστησε την παλιά

εταιρεία τροchioδρόμων. Η μεταπολεμική οικονομική ανάπτυξη σε συνδυασμό με τό υψηλότατο βιοτικό επίπεδο της εύρύτερης περιοχής της Λωζάννης είχε όμως επίσης σαν αποτέλεσμα την κατακόρυφη αύξηση του άριθμού των ιδιωτικών αυτοκινήτων. Η κυκλοφορία και κυρίως η στάθμευση των αυτοκινήτων στον χαρακτηριστικό άμφιθεατρικό χώρο της Λωζάννης στην όχθη της λίμνης άρχισε να γίνεται αίτια καθημερινών συμφορήσεων, με αποτέλεσμα σοβαρές άνησυχίες να άρχίσουν να εκφράζονται από τις άρχές και τόν πληθυσμό γιά την άτμοσφαιρική και ήχητική μόλυνση.

Χαρακτηριστικά μελέτες έδειξαν στη δεκαετία του 1980 ότι ό συνολικός χρόνος διαδρομής των αυτοκινήτων μέσα στην πόλη όλο και αυξανόταν, και ότι τό σύστημα αστικών συγκοινωνιών παρά την άριστη όργάνωση του, βρισκόταν ήδη στα όρια των δυνατοτήτων του. Μία ριζική αντιμετώπιση του φαινομένου ήταν λοιπόν άναγκαία.

Τό 1997 ό Δημόσιος φορέας Metro Lausanne-Ouchy SA (MLO) προέκρηξε διεθνή διαγωνισμό με θέμα την κατασκευή μίας σύγχρονης γραμμής μετρό, πού θα ήταν τό πρώτο βήμα γιά την ανάπτυξη ενός νέου, βελτιωμένου συστήματος μεταφορών. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές του διαγωνισμού, η νέα γραμμή πού όνομάστηκε m2 (Η γραμμή ελαφρού μετρό TSOL είχε ήδη όνομασθεί m1), έπρόκειτο να αποτελέσει την σπονδυλική στήλη του δικτύου μεταφορών της πόλης, και θα έπρεπε να συνδέεται με όλα τά υπάρχοντα δίκτυα : τούς Όμοσπονδιακούς Σιδηροδρόμους, τό δίκτυο των αστικών μεταφορών τρόλλυ και λεωφορείων, τό δίκτυο LEB και τη γραμμή m1. Στην προκήρυξη άναφερόταν χαρακτηριστικά ότι σκοπός της νέας γραμμής ήταν να μειωθεί ό άριθμός των αυτοκινήτων πού κάθε μέρα κυκλοφορούσαν στην πόλη κατά 6000. Γιά να ένθαρρυνθούν οι κάτοικοι να χρησιμοποιήσουν τό νέο μετρό, ό MLO άπαίτησε η τελείως αυτόματη γραμμή να προσφέρει ύψηλή άξιοπιστία και συχνότητα δρομολογίων και ολοκληρωτική ασφάλεια.

Οι άπαιτήσεις της νέας γραμμής ήταν αρκετά άυστηρές. Η ιδιάζουσα θέση της Λωζάννης άπαιτούσε από την νέα γραμμή τό μετρό να εξυπηρετήσει σημεία με ύψομετρα από 373 μέχρι 711 μέτρα, με μέγιστη κλίση γραμμής 12%, πράγμα πού άποτελεί παγκόσμιο ρεκόρ. Η προσφορά της ALSTOM θεωρήθηκε τελικά ότι παρείχε όλες τις άπαραίτητες έγγυησεις πείρας και τεχνογνωσίας, και τελικά επιλέχθηκε τό 2000.

Τό έτος 2002 ήταν καθοριστικό γιά την νέα γραμμή. Άφ'ένός μόν τό συμβόλαιο υπεγράφη, και ταυτόχρονα ξεπεράστηκε και τό μεγαλύτερο πιθανό έμπόδιο. Οι κάτοικοι της Λωζάννης ένέκριναν με δημοψήφισμα την κατασκευή.

Τόν Ιανουάριο του 2006 διακόπηκε η κυκλοφορία του όδοντωτού μετρό, τη διαδρομή του όποιου θα ακολουθούσε η νέα γραμμή. Η κατασκευή της γραμμής προχώρησε γοργά, και

παραδοθείκε στην κυκλοφορία τόν Οκτώβριο του 2008.

Χαρακτηριστικά της νέας γραμμής

Τά χαρακτηριστικά τεχνικά στοιχεία της νέας γραμμής, είναι έντυπωσιακά. Έκτός από την άρχική άπαίτηση της εξυπηρέτησης τερματικών σταθμών με ύψομετρική διαφορά 338 μέτρα σε μία συνολική άπόσταση 7.8 χιλιομέτρων, η γραμμή προβλέφθηκε να κατασκευαστεί ύπόγεια στο 70% της διαδρομής, μιά και οι 14 σταθμοί της θα έπρεπε να εξυπηρετούν την πυκνοκατοικημένη άστική περιοχή της Λωζάννης. Με βάση τις τοποθεσίες των σταθμών, η γραμμή προβλέφθηκε να κατασκευαστεί με μέση κλίση 5.7%, η όποια σε μερικά σημεία φθάνει τό 12%. Σκοπός ήταν η γραμμή να βρίσκεται όσο τό δυνατόν πλησιέστερα στην έπιφάνεια, και αυτό γιά να μειωθεί άφ'ένός μόν τό κόστος κατασκευής, και άφ'έτέρου γιά να γίνει καλύτερη δυνατή έκμετάλλευση των πρικών του λόφου της πόλης με σκοπό την διευκόλυνση της πρόσβασης στις άποβάθρες από πολλαπλά επίπεδα, και την χρησιμοποίηση στα μέτρα του δυνατού, φυσικού φωτισμού.

Οι προβλεπόμενες έπιδόσεις της νέας γραμμής είναι εξ ίσου έντυπωσιακές. Η προβλεπόμενη έπιβατική κίνηση είναι της τάξεως των 25 έκατομμυρίων έπιβατών έτησίως. Ό συνολικός χρόνος διαδρομής προβλέπεται να είναι 18 λεπτά, και η ώριαία κίνηση έπιβατών προβλέπεται με βάση αυτούς τούς άριθμούς να είναι 6000 άτομα προς κάθε κατεύθυνση.

Η νέα γραμμή είναι διπλή σε όλο τό μήκος της, εκτός από ένα τμήμα κάτω από τόν Κεντρικό σιδηροδρομικό Σταθμό, πού γιά λόγους αυξημένου κόστους, κατασκευάστηκε τελικά σαν μονή γραμμή.

Η δρομολογιακή συχνότητα της νέας γραμμής προβλέπεται μεταξύ του Κεντρικού Σιδηροδρομικού σταθμού και του σταθμού La Sallaz να είναι κάθε 3 λεπτά, ενώ η συχνότητα γιά την ύπόλοιπη γραμμή θα είναι κάθε 6 λεπτά.

Η μέγιστη ταχύτητα πού θα πρέπει να αναπτύσσουν οι συρμοί είναι 60χλμ/ώρα.

Με βάση τά παραπάνω τεχνικά χαρακτηριστικά, η Λωζάννη γίνεται η μικρότερη πόλη της Ευρώπης με δίκτυο μετρό (τό προηγούμενο ρεκόρ τό κατείχε η γαλλική πόλη Rennes), και ταυτόχρονα η μοναδική πόλη της όποιας τό μετρό καλείται να άναποκριθεί σε παρόμοιες τεχνικές προδιαγραφές.

Ό έλεγχος της κίνησης είναι τελείως αυτόματοποιημένος, και διοικείται από ένα κεντρικό σύστημα, πράγμα πού εξασφαλίζει χαμηλό κόστος έκμετάλλευσης και ταυτόχρονα ύψηλό βαθμό προσαρμοστικότητας των δρομολογίων στις ώρες άιχμής. Είδικευμένο προσωπικό παρέχει τις ύπηρεσίες του στους έπιβάτες σε όλους τούς σταθμούς, ενώ η πρόσβαση στους συρμούς γίνεται μέσω αυτόματων θυρών στις άποβάθρες πού άνοίγουν ταυτόχρονα με αυτές του συρμού.

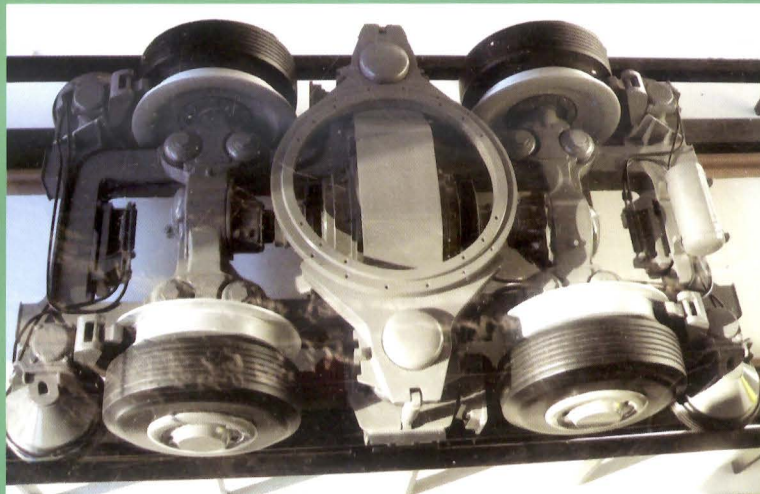
Από την παραλαβή των νέων συρμών.



Εκθεση των νέων συρμών στο κοινό, χωρίς κανείς να φοβάται για τα Γκράφιτι και παλύ περισσότερο για την φωτογράφησή του.



Το φορείο των συρμών του νέου μετρό της Λωζάννης.



Οί συρμοί τής νέας γραμμής

Η τεχνογνωσία και εμπειρία τής εταιρείας ALSTOM σε συνδυασμό με την μακροχρόνια παράδοση τής Γαλλικής Βιομηχανίας στην κατασκευή δικτύων μετρό απέτελεσαν καθωριστικούς παράγοντες για τήν επιλογή τής τεχνικής λύσης για τού συρμούς τής νέας γραμμής.

Οί συρμοί χρησιμοποιούν σύνθετη τεχνολογία ελαστικών και συμβατικών τροχών, παρόμοια με αυτήν που έχει εφαρμοσθεί σε πολλά δίκτυα μετρό στον κόσμο, με πιά γνωστό αυτό τής Παρισινής RATP. Η χρήση τής τεχνολογίας αυτής κρίθηκε αναγκαία προκειμένου να αντιμετωπισθούν οί κλίσεις τής νέας γραμμής, ή αναμενόμενη μεγίστη ταχύτητα και οί αναμενόμενες επιταχύνσεις. Άξιοσημείωτο είναι τό γεγονός ότι στά σημεία μεγίστης κλίσης ή πρόσφυση τών συρμών εξασφαλίζεται κατά μέγιστο λόγο από τούς ελαστικούς τροχούς, ενώ οί παραδοσιακοί χαλύβδινοι τροχοί προσφέρουν συμπληρωματική μόνο πρόσφυση. Ο τύπος τών συρμών είναι βασισμένος στον καταξιωμένο πιά τύπο MP89 τής εταιρείας, που

χρησιμοποιείται εδώ και χρόνια στις γραμμές 1 (κλασική) και 14 (αυτόματη) τού Παρισινού μετρό. Προκειμένου όμως να προσαρμοσθούν οί συρμοί στις απαιτήσεις τής νέας γραμμής τής Λωζάννης, ένας αριθμός τεχνικών μετατροπών κρίθηκε αναγκαίος. Στή θέση τών 6 όχημάτων τών Παρισινών συρμών, οί συρμοί τής Λωζάννης αποτελούνται από δύο οχήματα, με συνεχή διάδρομο επικοινωνίας, καθένα με έξι θύρες και δύο κινητήρια φορεία. Ο άπαραίτητος τεχνολογικός εξοπλισμός κατανέμεται στή στέγη και κάτω από τό δάπεδο τών όχημάτων. Φυσικά, οί καιρικές συνθήκες τής Λωζάννης, συχνά αρκετά σκληρές κατά τή διάρκεια τού χειμώνα, αντιμετωπίζονται με τόν πλήρη κλιματισμό και τή θέρμανση τών όχημάτων.

Τά τεχνικά χαρακτηριστικά τών συρμών

Τύπος οχήματος Άμφιδρομος (bi-directional)
Μήκος οχήματος 15340 mm
Πλάτος οχήματος 2450 mm
Μέγιστο ύψος οχήματος 3473 mm
Έυρος γραμμής 1435 mm
Έλάχιστη καμπύλη έγγραφής 40 m

Ύψος δαπέδου 1130 mm
Ύψος θυρών 1905 mm
Αριθμός θυρών ανά πλευρά 3
Αριθμός θέσεων καθημένων
- μονίμων 36
- άνατρεπομένων (tip-up) 20
Θέσεις άτομων με ειδικές ανάγκες 2
Θέσεις όρθίων (4 άτομα/ m2) 194
Τάση λειτουργίας 750VDC
Διάταξη άξόνων Β'Β'-Β'Β'
Πρόσφυση κινητηρίων άξόνων 100%
Μέγιστη ταχύτητα 60 χλμ/ω

Η χωρητικότητα τών συρμών είναι 222 έπιβάτες (σε βάση 4 έπιβάτες/τετραγωνικό μέτρο), με πλήρη χωρητικότητα 314 έπιβάτες και άνώτατη 406 έπιβάτες.

Ο πρώτος συρμός παραδόθηκε τήν 2α Μαρτίου 2006 στή Λωζάννη. Όλοι οί υπόλοιποι συρμοί (15) παραδόθηκαν έκτοτε, με ρυθμό 2 συρμών τό μήνα.

Ήδη από τό 2007 οί συρμοί κυκλοφορούν κανονικά στήν νέα γραμμή, και υποβάλλονται σε εξαντλητικούς έλέγχους τών συστημάτων άσφαλείας.

Συστήματα ασφαλείας τής νέας γραμμής

Στην νέα γραμμή εγκαταστάθηκε το σύστημα αυτόματου έλεγχου κυκλοφορίας Urbalis 300 τής ALSTOM, το οποίο έχει ήδη εγκατασταθεί και βρίσκεται σε χρήση στην Βορειο-Ανατολική γραμμή τού μετρό τής Σιγκαπούρης από τό 2003. Τό σύστημα άποτελείται άπό ένα κέντρο έλέγχου, ένα σύστημα διαχείρισης δρομολογίων έλεγχόμενο άπό ηλεκτρονικό ύπολογιστή, αυτόματο έλεγχο κυκλοφορίας βασιζόμενο στην τεχνολογία SACEM (Syst?me d'aide ? la Conduite, l'Exploitation et la Maintenance), ραδιοφωνικό σύστημα έπικοινωνίας εύρειας ζώνης, και σηματοδότηση γραμμής. Ή πλήρης άυτοματοποίηση έπιτρέπει τήν λειτουργία τής γραμμής άπό έξειδικευμένο προσωπικό 70 άτόμων.

Ή πληροφόρηση τών έπιβατών γίνεται μέσω τού συστήματος AGATETM με χρήση πολυμέσων. Τηλεοπτικό σύστημα παρακολούθησης κλειστού κυκλώματος έπιτρέπει τόν έλεγχο όλων τών συρμών άπό τό κέντρο έλέγχου.

Μελλοντικές επέκτασεις

Άκολουθώντας τήν παράδοση τής Έλβετίας στόν μακροπρόθεσμο σχεδιασμό, ή νέα γραμμή έχει σχεδιασθεί λαμβάνοντας ύπόψη τής πιθανές μελλοντικές επέκτασεις τών συγκοινωνιακών άναγκών τής Λωζάννης. Έτσι, ό θερματικός σταθμός Les Croisettes κατασκευάσθηκε με τρόπο νά έπιτρέψει τήν μελλοντική επέκταση τής γραμμής πρós τόν Βορρά, σε ένα πρώτο στάδιο μέχρι τό προάστειο Erallinges-Village, και άργότερα μέχρι τό Chalet-?-Gobet. Πρόκειται για δύο ταχύτατα άναπτυσσόμενα άστικά προάστεια τής πόλης, πού βρίσκονται στους γειτονικούς λόφους.

Ή γραμμή m3 είναι ήδη ύπό μελέτη, για τήν έξυπηρέτηση τού άναπτυσσόμενου βιομηχανικού προάστειου Blecherette και τής Δυτικής περιοχής τής Λωζάννης (προάστεια Malley, Renens και Bussigny). Πρόκειται εδώ για μία νέα γραμμή τροχιοδρόμου ή οποία θά βρίσκεται σε άνταπόκριση με τής γραμμές m1, m2 και LEB στόν σταθμό Lausanne-Flon.

Σύμφωνα με πρόσφατη παρουσίαση στόν Έλβετικό τύπο, τό σχέδιο άναμένεται νά ύλοποιηθεί τό 2015 (http://www.agglo-lausanne-morges.ch/Documents/Doc_17_janv_2008/PALM-dossier-axes-forts-170108.pdf).

Πηγές πληροφοριών

1. http://en.wikipedia.org/wiki/Lausanne_Metro
2. <http://www.urbanrail.net/eu/lau/lausanne.htm>
3. http://www.transport.alstom.com/_eLibrary/brochure/upload_34736.pdf
4. <http://carto.metro.free.fr/metro-lausanne/>
5. <http://www.t-l.ch/>
Έπίσημη ιστοσελίδα τής έταιρείας μεταφορών τής Λωζάννης
6. <http://snom2.crfpower.ch/>
Ανεπίσημη ιστοσελίδα πληροφοριών για τήν νέα γραμμή.



Ο χάρτης με την αποτύπωση τής διαδρομής.





1

του Γιώργου Χαραλαμπίδη
ANA κατασκευή

μετρικής
ALCO DL-543



2



3

4

ΜΕΤΡΙΚΗ ALCO A-9101

Η σειρά A-9100 παραγγέλθηκαν από τους τότε ΣΠΑΠ με την πρόθεση να αντικατασταθούν παλιές ατμομηχανές. Στην Ελλάδα ήρθαν το 1965. Μετά απ' όλα αυτά τα χρόνια φάνηκε ότι η επιλογή των συγκεκριμένων δηζελομηχανών ήταν επιτυχής. Χρησιμοποιήθηκαν για εμπορικές και επιβατικές αμαξοστοιχίες. Είναι χαρακτηριστικός ο ήχος του κινητήρα τους που ακούγεται από πολύ μακριά. Κάποιοι θυμούνται βράδια όταν ανέβαινε από το Καλαμάκι προς τον Ισθμό η από τον Ασπρόπυργο προς τα Λιόσια με ταχύτητα περίπου 30χλμ να πετάγονται φλόγες από την εξάτμιση του κινητήρα. Οι μετρικές ALCO 9100 είναι Αμερικάνικες και στην Ελλάδα ήλθαν 12 μονάδες. Ο Τύπος τους είναι ο DL-543 και η αρίθμηση τους από 9101 έως 9112. Έχουν 1350 ίππους δύναμη και η μέγιστη ταχύτητα τους πλησίαζε τα 100 χλμ την ώρα. Το βάρος της είναι 80,3 tn.

Τον Δεκέμβριο του 2006 ξεκινάει στο ΚΕΠ η πρώτη ανακατασκευή της συγκεκριμένης σειράς. Η πρώτη ήταν η A-9101 της οποίας η ανακατασκευή ολοκληρώθηκε στις 20/9/2008 όταν οι μηχανικοί που εργάστηκαν σε αυτή την αναγέννηση ξεκίνησαν τον κινητήρα της για πρώτη φορά. Ακολούθησαν κάποιες δοκιμές στα δοκιμαστήρια του ΚΕΠ και ακολούθησε μετά στις 29/9/2008 μια δοκιμή επί της γραμμής από ΚΕΠ προς το έρμη σήμερα ΜΠΡ. Είχα την τύχη να δω μια ALCO και πάλι πάνω στην περιστροφική πλάκα και μέσα στα υπόστεγα.

Οι κύριες μετατροπές και αντικαταστάσεις που έγιναν στην 9101 είναι οι παρακάτω:

1. Τοποθέτηση μικροεπεξεργαστή με display στα Ελληνικά.
2. Μετατροπή βοηθητικής Ηλεκτρογεννήτριας (από μία τοποθετήθηκαν δύο αναπεριελιγμένες MLW).
3. Γενική ανακαλωδίσωση.
4. Αεροσυμπιεστής και κόμπλερ αεροσυμπιεστή και ανεμιστήρα .
5. Κατάργηση αξονικών ολίσθησης.
6. Μεταφορική αντλία πετρελαίου νέου τύπου.
7. Τοποθέτηση γυάλινων φίλτρων πετρελαίου μεγάλου μεταλλικού φίλτρου πετρελαίου, 2 φίλτρων λαδιού, νέων φίλτρων υπερτροφοδότη.
8. Επιμήκυνση πόρτας εισόδου μηχανοδηγού.
9. Μεταφορά κουτιού συσσωρευτών στο πλαϊνό μέρος της Δ/Η, του χειρόφρενου εντός του θαλάμου οδήγησης.
10. Τοποθέτηση νέου κλιματιστικού, αντιστάσεων θέρμανσης και αερόθερμου στο θάλαμο οδήγησης.
11. Τοποθέτηση νέας ανεμογεννήτριας.
12. Το Κόμπλερ του ανεμιστήρα ψύξης παίρνει απευθείας από την ηλεκτρογεννήτρια.
13. Τοποθέτηση αισθητήρων λαδιού-νερού.

Μετά την επιτυχή ανακατασκευή της 9101 θ ακολουθήσει η 9109 της οποίας το αμάξωμα είναι ήδη έτοιμο. Μέσα στο ΚΕΠ βρίσκεται επίσης και 9102 η οποία είναι αποφιλωμένη.

Ζώντας από κοντά και βλέποντας τις προσπάθειες των μηχανικών και μαστόρων που εργάστηκαν για αυτή την ανακατασκευή, που θα χαρίσει σε αυτές τις μοναδικές Δηζελάμαξες του μετρικού δικτύου της Πελοποννήσου πολλά χρόνια ζωής ακόμα, συμπεραίνω ότι οι δυνατότητες που υπάρχουν στα μηχανοστάσια και ειδικότερα στο Κ.Ε.Π. είναι πολύ μεγάλες.

Μην ξεχνάμε τις πολύ επιτυχημένες ανακατασκευές που έγιναν σε πολλές Δ/Η όπως οι σειρές 500, 450, και 200.

Μεγάλο μερίδιο στην συγκεκριμένη ανακατασκευή είχαν οι Γ. Αναγνωστόπουλος, Β. Ανδρέοπουλος, Δ. Καρδαράς, Ελ. Καραμολέγκος και Δ. Καράμπελας, και τους οποίους ευχαριστώ για την βοήθεια και φιλοξενία τους.

Ακόμα από τον Σύλλογο φίλων του Σιδηροδρόμου (ΣΦΣ) ευχαριστώ τον Σ. Νικολόπουλο και τον Β. Χωριάτη για την παρότρυνση να γράψω αυτά τα λίγα για την ανακατασκευή των μετρικών ALCO.

- 1) Ξανά εκεί που κάποτε ετοιμαζόταν για τα ταξίδια της 2) Η ALCO A-9101 στην περιστροφική του ΜΠΡ 3) Στο τελικό στάδιο των εργασιών 4) Στον χώρο του βαφείου, που βαφτίστηκε στα αρχικά της χρώματα 5) Ένα από τα φορεία της με τους ηλεκτροκινητήρες 6) Μαζί με τους τεχνικούς που εργάστηκαν για την ανακατασκευή της.



5

6



Συρμός με τέφρα αναχωρεί από τον ΑΗΣ Αλιβερίου. Φωτογραφία: Ron Cox συλλογή Alan Bowler

του Σπύρου Κωνσταντόπουλου

ΑΛΙΒΕΡΙ



*Δηζελάμαξα Orenstein Koppel με συρμό μεταφοράς τέφρας.
Φωτογραφία: Ron Cox συλλογή Alan Bowler*



Συρμός μεταφοράς τέφρας επιστρέφει στον ΑΗΣ Αλιβερίου.
Φωτογραφία: Ron Cox συλλογή Alan Bowler

Το έτος 1830 και ενώ η Ελλάδα προσπαθούσε ακόμη να ελευθερωθεί από το τούρκικο ζυγό, άρχισαν οι πρώτες έρευνες στο υπέδαφος του Αλιβερίου, στην Εύβοια, για καύσιμη ύλη. Από το 1873 άρχισε, πλέον, περιοδικά η συστηματική εξόρυξη του λιγνίτη. Η εκμετάλλευση στην περιοχή αναπτυσσόταν σε δύσκολες ιστορικά περιόδους για την Ελλάδα, όπως την εποχή του πρώτου παγκοσμίου πολέμου (1914).

Από το 1922 με την Μικρασιατική καταστροφή μέχρι το 1927 η ετήσια παραγωγή του λιγνίτη έφτασε τους 23.000 τόνους, αμέσως μετά όμως η εταιρία του Αλιβερίου, η οποία είχε και την αποκλειστική εκμετάλλευση του ορυκτού ναυάγησε οικονομικά.

Με το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο (1940) αναπτύχθηκε και πάλι η εκμετάλλευση του λιγνίτη, η οποία όμως μετά την απελευθέρωση της Ελλάδος σταμάτησε και πάλι την λειτουργία.

Το 1951 τη συστηματική εκμετάλλευση του λιγνίτη ανέλαβε η Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού (ΔΕΗ), η οποία κατασκεύασε στο επήνιο του Αλιβερίου το Κάραβο, ένα ατμοηλεκτρικό εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Το έτος 1960 η ετήσια παραγωγή λιγνίτη είχε φτάσει τους 750.000 τόνους ετησίως.

Βαγόνι μεταφοράς τέφρας.
Φωτογραφία: Ron Cox συλλογή Alan Bowler

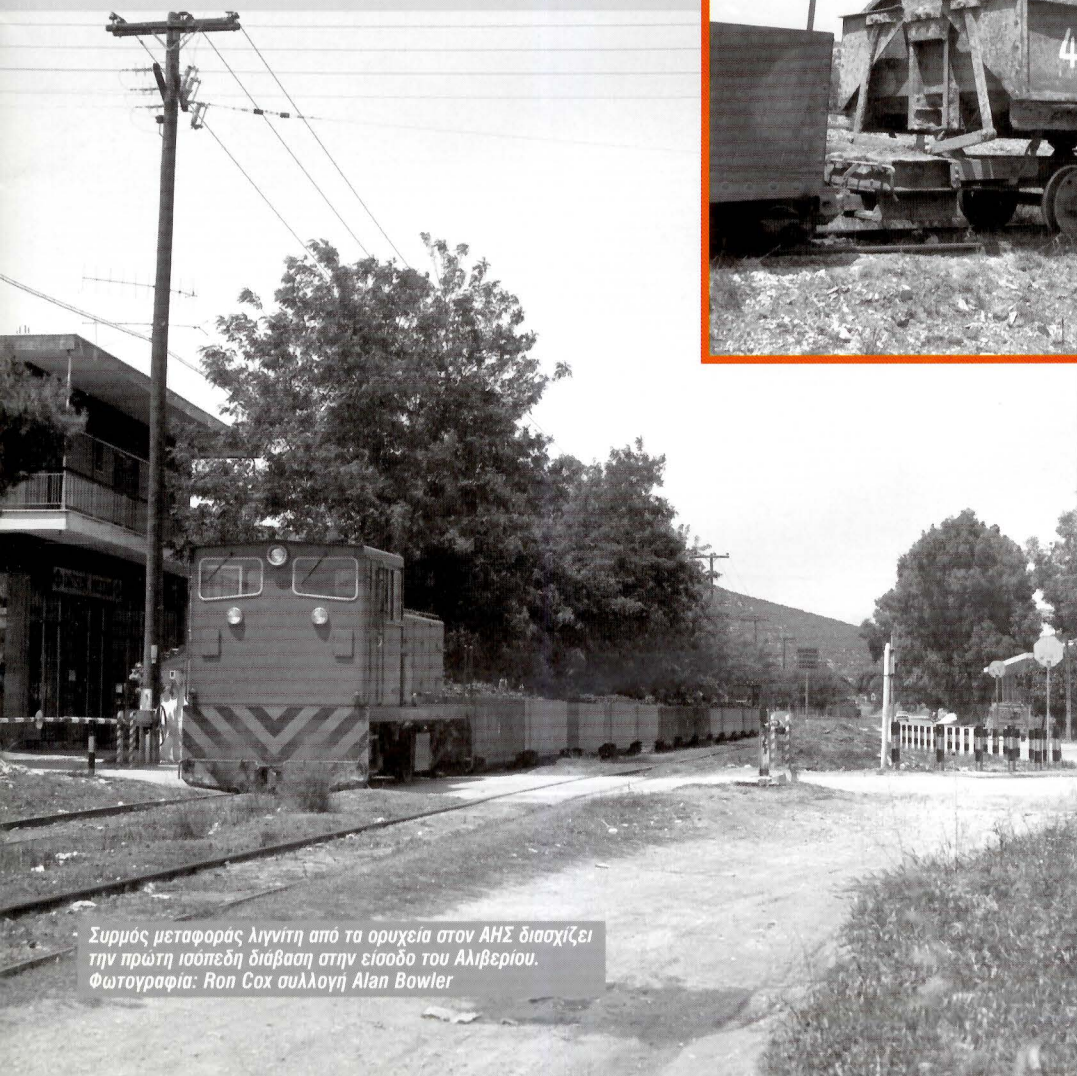


Τα λιγιτωφόρα κοιτάσματα βρίσκόντουσαν στη κλεισούρα του Μπρινιά, βόρεια της πόλεως του Αλιβερίου, η δε λεκάνη με το λιγνίτη είχε έκταση 20-30 τετραγωνικά χιλιόμετρα, το πάχος του λιγνίτη ήταν 20-25 μέτρα και ήταν σε βάθος 200-300 μέτρων. Στην παραπάνω περιοχή υπήρχαν δυο κοιτάσματα, το πρώτο ήταν σε

βάθος 120 μέτρων, η δε επικοινωνία με την επιφάνεια γινόταν με δυο μεγάλους ανελκυστήρες για τα βαγονέτα και δυο για τη μεταφορά του προσωπικού. Μέσα στις γαλιρίες κυκλοφορούσαν ηλεκτράμαξες, οι οποίες είχαν την δυνατότητα να κινηθούν με παντογράφο έλκοντας τα βαγονέτα, τα οποία ήταν φορτωμένα με το πολύτιμο λιγνίτη από τα μέτωπα εξόρυξης προς τους ανελκυστήρες.

Οι υπόγειες διαδρομές των ηλεκτράμαξών αυτού του λιγνιτωρυχείου έφταναν τα 3650 μέτρα το πλάτος το σιδηροτροχιών ήταν 1 μέτρο.

Τα βαγονέτα, χωρίς βέβαια, τις ηλεκτράμαξες



Συρμός μεταφοράς λιγνίτη από τα ορυχεία στον ΑΗΣ διασχίζει την πρώτη ισόπεδη διάβαση στην είσοδο του Αλιβερίου.
Φωτογραφία: Ron Cox συλλογή Alan Bowler



Φωτογραφία επάνω: Συρμός μεταφοράς λιγνίτη διασχίζει τον οικισμό του Αλιβερίου.

Φωτογραφία: Ron Cox συλλογή Alan Bowler

Φωτογραφία αριστερά: Οι ατμομηχανές Νο 1 και Νο 2 κατασκευής Jung (Αριθμ 11735 και 11734 αντίστοιχα) στο χώρο του μηχανοστασίου του ΑΗΣ.

Φωτογραφία: Ron Cox συλλογή Alan Bowler

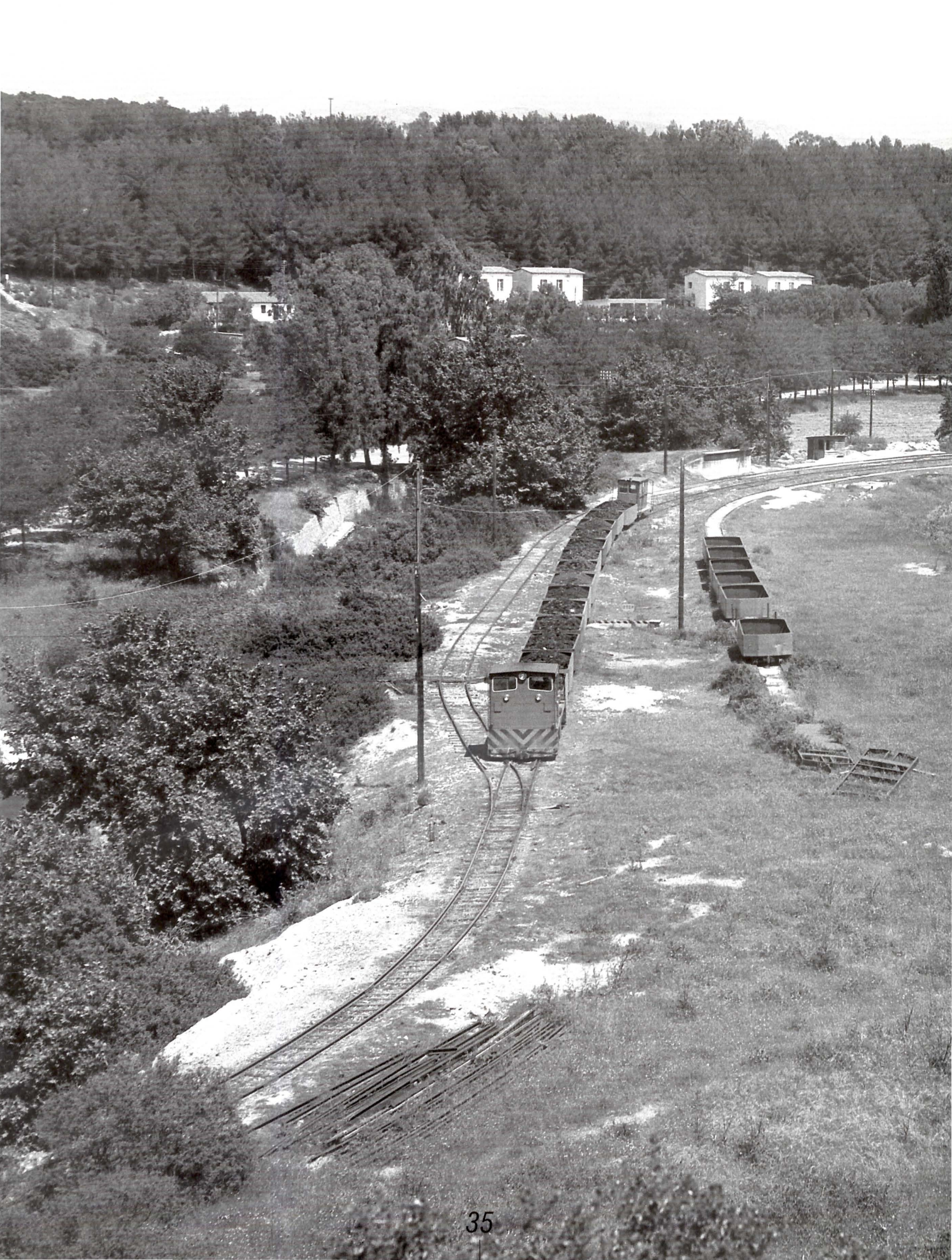
Φωτογραφία δεξιά: Συρμός μεταφοράς λιγνίτη ετοιμάζεται να ανσχωρήσει από τα ορυχεία του Μπρινιά για τον ΑΗΣ.

Φωτογραφία: Ron Cox συλλογή Alan Bowler

ανέβαιναν στην επιφάνεια της γης με 2,5 τόνους λιγνίτη το καθένα και με τη βοήθεια του ανελκυστήρα. Το δεύτερο ορυχείο βρισκόταν σε απόσταση 1200 μέτρων, η κατάβαση γινόταν από μια κεκλιμένη στοιά, η οποία είχε κλίση 22μοιρών προχωρούσε δε σε βάθος τουλάχιστον δυο χιλιομέτρων. Σε αυτό το ορυχείο, λοιπόν, η μεταφορά του λιγνίτη γινόταν με τα βαγονέτα τα οποία έσυραν οι ηλεκτράμαξες και με τη βοήθεια ενός βαρούλκου λόγω του κεκλιμένου εδάφους έβγαιναν στην επιφάνεια της γης με το πολύτιμο φορτίο τους. Η εξόρυξη του λιγνίτη από τα έγκατα της γης γινόταν με αξίνες, λοστούς, ηλεκτρικά τρυπάνια δυναμίτες και καψούλια για τα φουρνέλα. Το εξορισμένο ορυκτό άλλοτε ήταν μαύρο και γυαλιστερό(πισσάνδραξ), άλλοτε

καστανό και υπόξανθο (ξυλίτης) και άλλοτε σταχτή με μαύρες αποχρώσεις (λιγνίτης). Αυτό το μέταλλευμα όταν έφτανε στη περιοχή του ατμοηλεκτρικού συγκροτήματος, έπρεπε προηγουμένως να περάσει από ένα είδος καθαριστηρίου. Οι ταινιόδρομοι ανελάμβαναν το έργο της μεταφοράς του λιγνίτη, ειδικά μηχανήματα δημιουργούσαν το καθορισμένο μέγεθος, κατόπιν χώριζαν τις σκόνες και τις πέτρες, τέλος δε τακτοποιούσαν την υγρασία βελτιώνοντας σημαντικά τη θερμαντική απόδοση του ορυκτού. Ο λιγνίτης -στη συνέχεια- με τη βοήθεια των ταινιόδρομων όδευε για καύση στους φούρνους με την θερμότητα των οποίων οι 5500 τόνοι νερού που χρειαζόταν για μια εικοσιτετράωρη λειτουργία μετατρέποταν σε ατμό, ο ατμός εν συνεχεία, υπερ-

θερμαινόμενος διοχετεύονταν στα πτερύγια των στροβιλογεννητριών οι οποίες αποκτούσαν κίνηση 3000 στροφών το λεπτό. Η μηχανική αυτή ενέργεια μεταδιδόταν στα ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη, η οποία μετατρέποταν στη συνέχεια στο "θαύμα" που λέγεται ηλεκτρική ενέργεια, σε μια δύναμη την οποία το δίκτυο της ΔΕΗ μετέφερε και μεταφέρει για τη κατανάλωση. Μετά τη καύση του λιγνίτη, η τέφρα που απέμεινε χωριζόταν από τα καυσαέρια και με τη βοήθεια του σιδηροδρόμου και άλλων μεταφορικών μέσων με μεταφερόταν από τον ΑΗΣ Καραβου σε εργοστάσια παραγωγής τσιμέντου. Δεν πρέπει, ωστόσο, σε καμία περίπτωση να λησμονούμε τον παράγοντα άνθρωπο, διότι η λειτουργία όλου του συστήματος δε θα ήταν δυνατή. Επίσης μεγάλη βοήθεια στη







Συρμός μεταφοράς λιγνίτη στη διαδρομή προς τον ΑΗΣ. Φωτογραφία: Σπύρος Παπανδρεάδης

Συρμός μεταφοράς λιγνίτη διασχίζει τον οικισμό του Καραβου, λίγο πριν τον ΑΗΣ. Φωτογραφία: Σπύρος Παπανδρεάδης



φάση της εξόρυξης του ορυκτού προσέφεραν και τα καναρίνια τα οποία λόγω της ύπαρξης του μονοξειδίου του άνθρακα στις υπόγειες στοές είχαν σώσει πολλές ανθρώπινες ζωές. Τα λιγνιτωρυχεία ενώ είχαν αρκετά καναρίνια θύματα του καθήκοντος δεν σημειώθηκαν ανθρώπινες απώλειες από το μονοξείδιο, παρ' όλο που οι εργαζόμενοι ξεπερνούσαν τα 1300 άτομα σε βάρδιες που δούλευαν μέρα και νύχτα.

Η μεταφορά του λιγνίτη από Μπρινιά στο Καραβό γινόταν σιδηροδρομικώς, με ατμομηχανές κατασκευής Jung, η κάθε αμαξοστοιχία με μια ατμομηχανή και άλλοτε σε διπλή έλξη ανάλογα βέβαια με το βάρος έσυρε 14 βαγονέτα με χύδην φορτίο, σε κάθε διαδρομή μετέφερε περίπου 122 τόνους λιγνίτη, συνολικά δε μεταφερόταν 800τόνοι ορυκτού το εικοσιτετράωρο.

Η απόσταση ήταν πέντε χιλιάδες οκτακόσια μέτρα εκ των οποίων τα τρία χιλιόμετρα της διαδρομής ήταν σε διπλή χάραξη με πλάτος σιδηροτροχιών το ένα μέτρο.

Σε δυο σημεία της διαδρομής στην είσοδο του Αλιβερίου από την πλευρά της Χαλκίδας και στην έξοδο του Αλιβερίου προς Καραβό υπήρχαν δυο ισόπεδες και φυλασσόμενες με διάφρακτα, διαβάσεις.

Από το 1968 μέχρι και το 1980, οπότε μειώθηκε και η παραγωγή του λιγνίτη, το

*Συρμός μεταφοράς τέφρας αδειάζει την τέφρα στο χώρο αποθεσης. Στο τέλος του συρμού υπάρχει το βαγόνι που μεταφέρει το προσωπικό του συρμού.
Φωτογραφία: Ron Cox συλλογή Alan Bowler*



έργο της μεταφοράς του ορυκτού ανέλαβαν οι τέσσερις δηζέλαμαξες Ιαπωνικής προέλευσης κατασκευής Nippon Sharyo και οι ατμάμαξες Jung παροπλίσθησαν. Το 1980 το σύστημα μεταφοράς του λιγνίτη σιδηροδρομικώς ετέθη εκτός λειτουργίας οπότε και οι δηζέλαμαξες Nippon Sharyo παροπλίσθησαν με τη σειρά τους σε μια κλειστή αποθήκη των λιγνιτωρυχείων.

Το 1990 οι σιδηροτροχιές ξυλώθηκαν και στη θέση όπου υπήρχε η διπλή χάραξη κατασκευάστηκε η περιφερειακή οδός του Αλιβερίου.

Σήμερα, πλέον, ο ΑΗΣ λειτουργεί με υγρά καύσιμα, το επιβλητικό καθαριστήριο, έχει κατεδαφισθεί και στη θέση του κατασκευάζεται νέα μονάδα, η οποία θα παράγει ηλεκτρική ενέργεια με φυσικό αέριο (416,95MW).

Η ΔΕΗ έχει δημιουργήσει στα παλαιά λιγνιτωρυχεία ένα ενδιαφέρον μουσείο με τα μηχανικά μέσα, τα οποία λειτούργησαν τα ορυχεία, οι ατιμήλατες μηχανές είναι

δυστυχώς εκτεθειμένες στο περιβάλλοντα χώρο, μαζί με λίγα βαγόνια που μετέφεραν το ορυκτό, όπως επίσης μια ηλεκτρομηχανή, ένα βαγόνι μεταφοράς προσωπικού και ένα τεράστιο μεταλλικό τροχό από τους ανελκυστήρες.

Σήμερα υπάρχουν τρεις δηζέλαμαξες Nippon Sharyo αποθηκευμένες σε κλειστό χώρο και σε άριστη κατάσταση. Η τέταρτη Nippon Sharyo από το 2000 εξακολουθεί να εργάζεται χωρίς κανένα πρόβλημα από την εταιρεία Μουσειακών Σιδηροδρόμων (ΕΜΟΣ) στο παλιό σιδηροδρομικό δίκτυο του θεσσαλικού σιδηροδρομικού δικτύου μεταξύ του Σ.Σ. Βελεστίου και ενωτικής πλησίον του Σ.Σ. Παλαιοφάρσλου διανύοντας μια απόσταση 70 χλμ περίπου έλκοντας οχήματα έργων (Σιδηροτροχιά τεύχος 30).

Κάποτε στο Μπρινιά καθώς πλησίαζες

ένιωθες έντονα τον παλμό της δουλειάς. Τα τρένα πήγαιναν και ερχόντουσαν αδιάκοπα, οι χαλύβδινοι πύργοι με τα βαρούλκα, οι ανελκυστήρες, οι μαυρισμένοι εργάτες που ανέβαιναν από τα σπλάχνα της γης, οι βουεροί ανεμιστήρες... Σήμερα ησυχία, η φύση επανέρχεται...

Η ΔΕΗ σε συνεργασία με το Δήμο Αλιβερίου Ταμυναίων θα μπορούσε να λειτουργήσει εκ νέου το δίκτυο, ενδεχομένως σε μια νέα χάραξη και με τη μορφή τουριστικού συρμού από την περιοχή του λιγνιτωρυχείου μέχρι το Καράβο.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει τα κονδύλια για τουριστικούς σιδηρόδρομους, παραδείγματα υπάρχουν -πέρα πολλά- στην ευρωπαϊκή επικράτεια, αρκεί η θέληση και μια τεκμηριωμένη μελέτη.

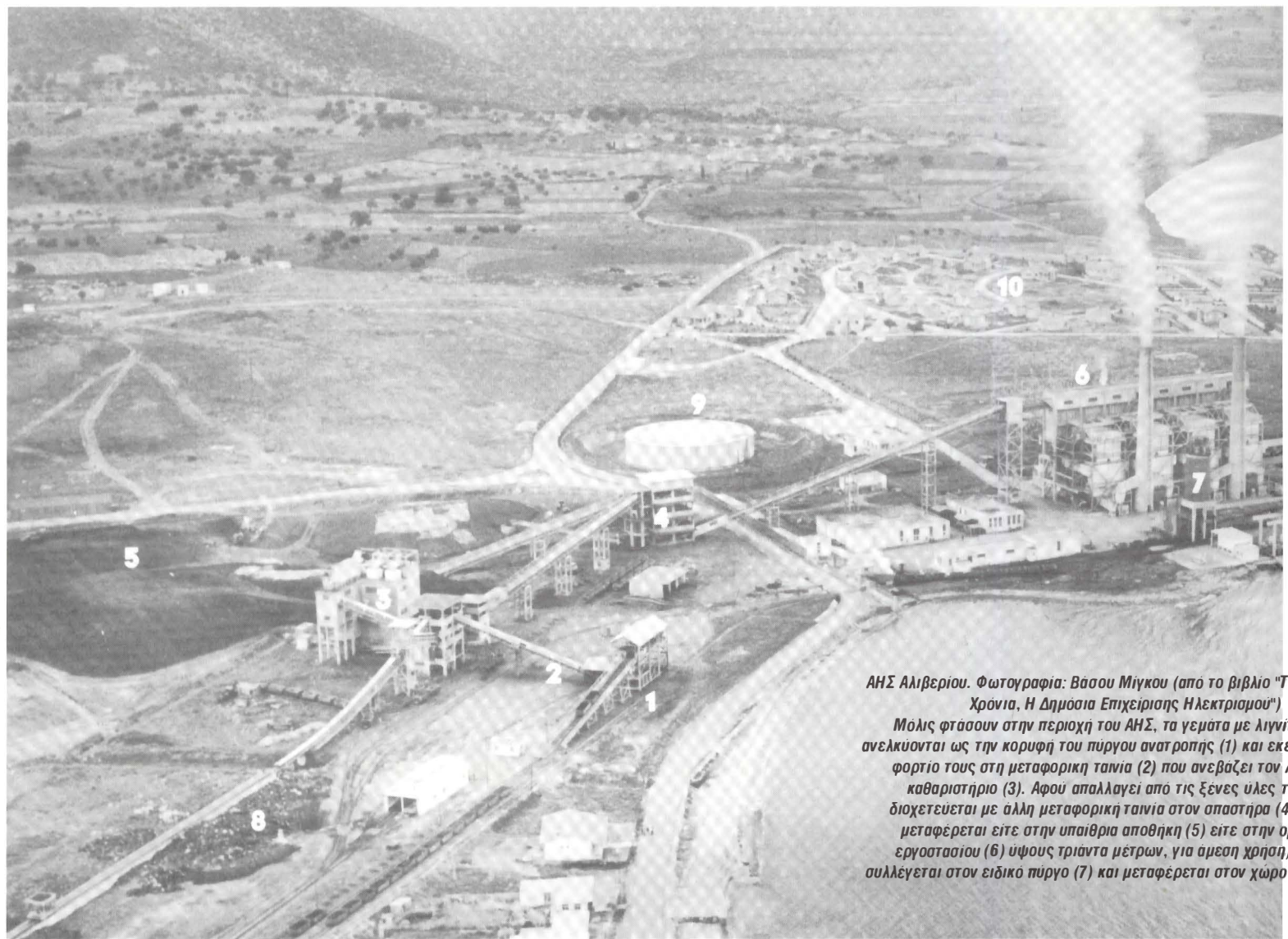
ΠΗΓΕΣ ΔΕΗ

Συρμός μεταφοράς λιγνίτη ετοιμάζεται να αναχωρήσει από τα ορυχεία του Μπρινιά για τον ΑΗΣ.

Στην παρακαμπτηριο υπάρχουν βαγόνια για τον επομενο συρμό καθώς και παροπλισμένες ατμάμαξες κατασκευής Jung.

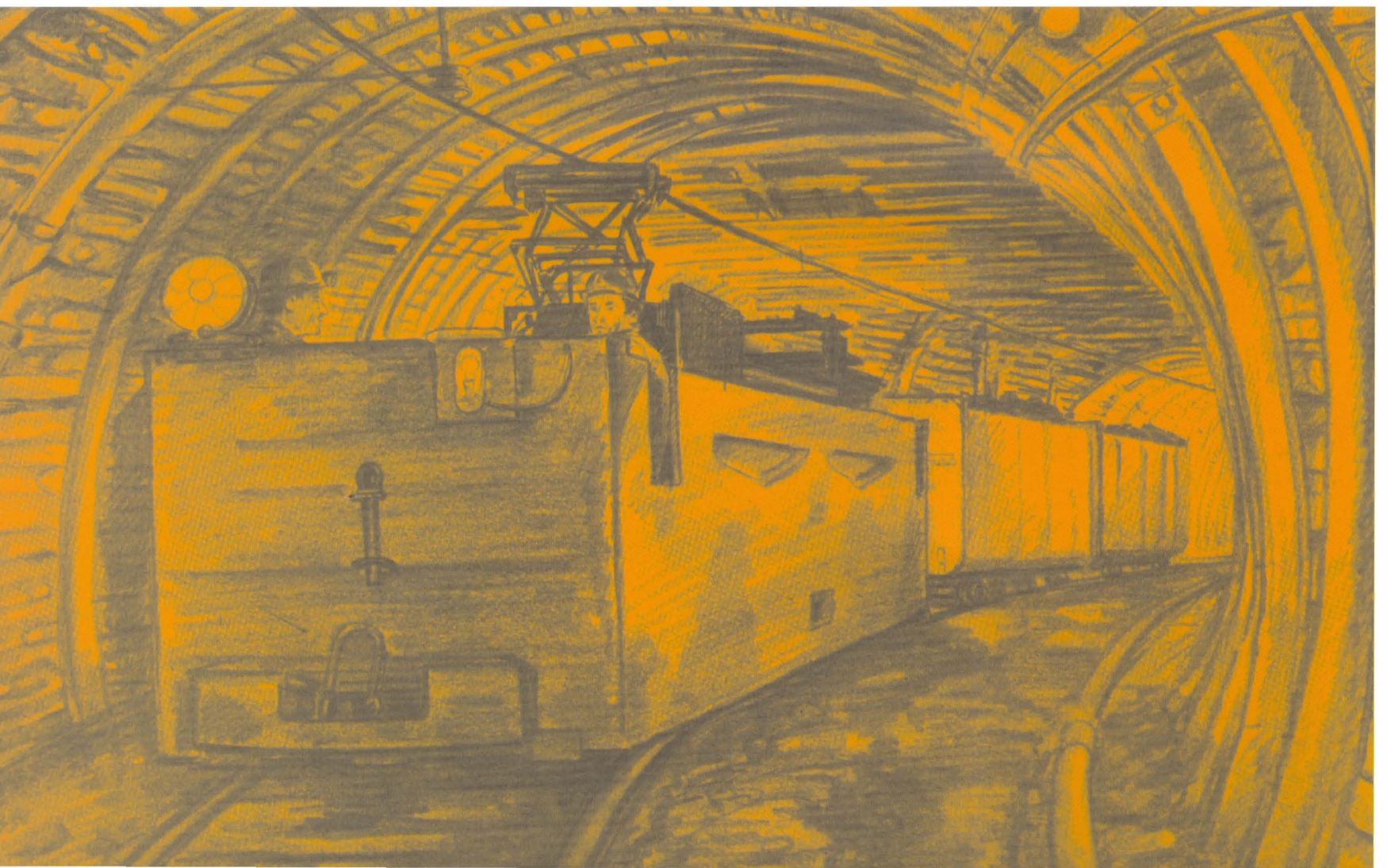
Φωτογραφία: Σπύρος Παπανδρέαδης





ΑΗΣ Αλιβερίου. Φωτογραφία: Βάσου Μίγκου (από το βιβλίο "Τα Πρώτα Δέκα Χρόνια, Η Δημόσια Επιχείρησης Ηλεκτρισμού")
 Μόλις φτάσουν στην περιοχή του ΑΗΣ, τα γεμάτα με λιγνίτη βαγόνια ανεγκυκλώνονται ως την κορυφή του πύργου αναστροφής (1) και εκεί αδειάζουν το φορτίο τους στη μεταφορική ταινία (2) που ανεβάζει τον λιγνίτη στο καθαριστήριο (3). Αφού απαλλαγεί από τις ξένες ύλες τ' ορυκτό διοχετεύεται με άλλη μεταφορική ταινία στον σπαστήρα (4). Από εκεί μεταφέρεται είτε στην υπαίθρια αποθήκη (5) είτε στην οροφή του εργοστασίου (6) ύψους τριάντα μέτρων, για άμεση χρήση). Η τέφρα συλλέγεται στον ειδικό πύργο (7) και μεταφέρεται στον χώρο απόθεσης (8).

Συρμός μεταφοράς λιγνίτη στις στοές των ορυχείων. Η επικφαλής ηλεκτράμαξα τα μεταφέρει μέχρι τον ανεγκυκλωτήρα και από εκεί ανεβαίνουν στην επιφάνεια.
 Σχέδιο: Δημήτρη Μεγαλιδή (από το βιβλίο "Αλιβερί")



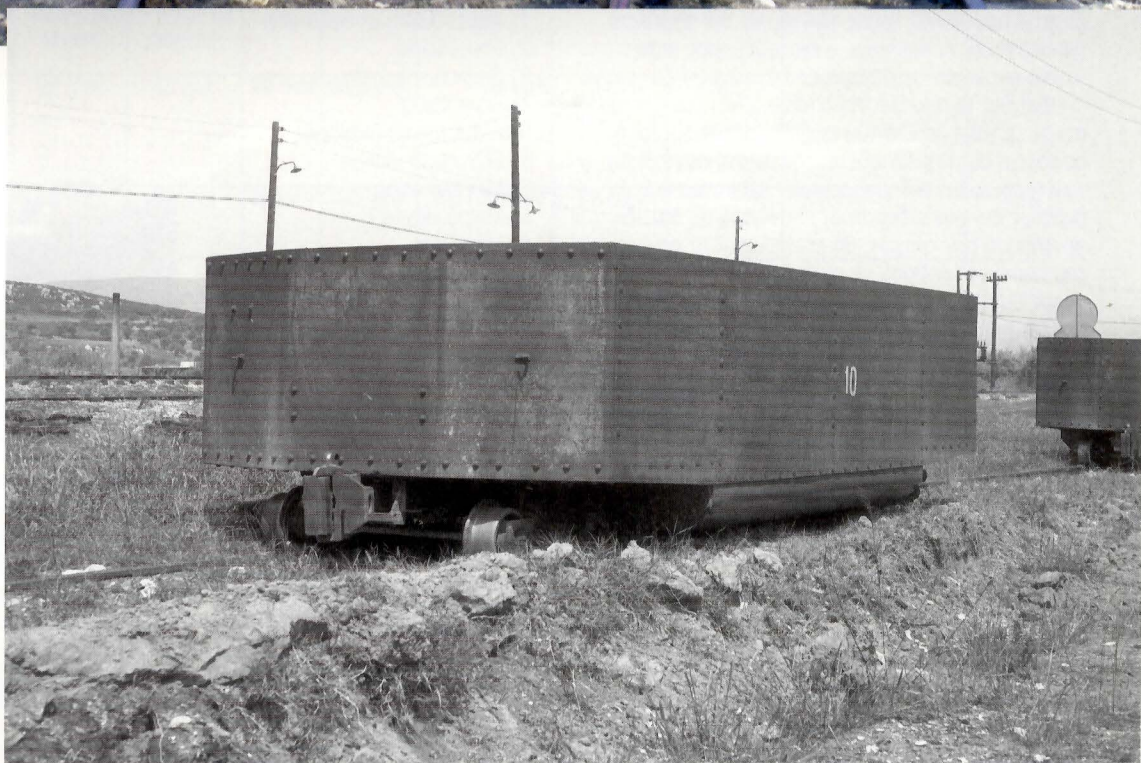


Βιβλιογραφία:

“Τα Πρώτα Δέκα Χρόνια,
Η Δημόσια Επιχείρησης Ηλεκτρισμού”
του Βάσου Μίγκου

“Αλιβέρι” του Δημήτρη Μεγαλίδη

“Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι”
Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου



Φωτογραφία επάνω:
Συρμοί μεταφοράς λιγνίτη αναμένουν φόρτωση στα ορυχεία του Μπρινιά. Φωτ.: Σπύρος Παπανδρεάδης

Φωτογραφία κάτω: Βαγόνι μεταφοράς λιγνίτη. Φωτογραφία: Ron Cox συλλογή Alan Bowler



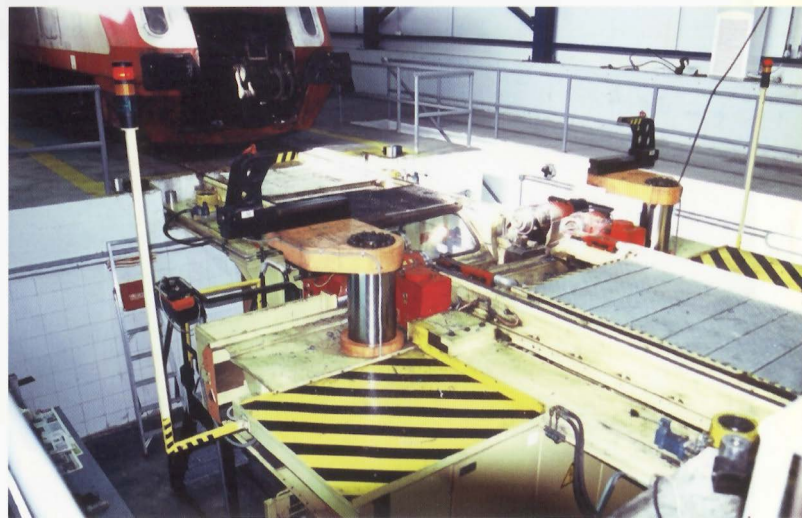
Ο υποδαπέδιος τórνος του μηχανισμού Κ.Ε.Π. και οι δυνατότητες του

του Βασίλη Κοροβέση

Σήμερα που πολύς λόγος γίνεται για την ασφάλεια των επίγειων μεταφορών, ο σιδηρόδρομος κατά γενική ομολογία και ύστερα από έρευνες έχει αποδειχθεί το ασφαλέστερο μέσο. Είναι όμως γνωστό, όχι σε μεγάλη μερίδα του επιβατικού κοινού, ότι η ασφάλεια αυτή προϋποθέτει την σωστή συντήρηση των τροχών των σιδηροδρομικών οχημάτων και βεβαίως και των σιδηροτροχιών. Η πρώτη, δηλαδή η συντήρηση των τροχών, θα αποτελέσει το αντικείμενο του παρόντος άρθρου με σκοπό να κάνει γνωστή στους σιδηροδρομόφιλους και όχι μόνο, μία εργασία συντήρησης εν πολλοίς άγνωστη αλλά τόσο κεφαλαιώδους σημασίας για την ασφάλεια της κίνησης ενός συρμού. Η διατήρηση μέσω της συντήρησης των ιδανικών διαστάσεων των τροχών των σιδηροδρομικών οχημάτων είναι εξόχως σημαντική και μάλιστα σήμερα που οι ταχύτητες αυξάνουν συνεχώς και προσεγγίζουν τα 200 Κμ/ώρα. Εξαιτίας όλων των παραπάνω ο ΟΣΕ αγόρασε και εγκατέστησε έναν υπερσύγχρονο υποδαπέδιο τórνο της εταιρίας HEGENSCHIEDT MFD Γερμανικής κατασκευής που εγκαταστάθηκε και λειτουργεί από το έτος 2005 σε ένα καινούργιο κτίριο ειδικών προδιαγραφών. Ο συγκεκριμένος τórνος είναι ότι πιο σύγχρονο υπάρχει παγκοσμίως σε σιδηροδρομικό δίκτυο και έχει δυνατότητα ελέγχου μόνο οχήματα κανονικού εύρους. Μέχρι τότε, ο προηγούμενος τórνος, που βρισκόταν σε άλλο κτίριο, είχε δυνατότητα να ελέγχει συρμούς και από τα δύο χρησιμοποιούμενα πλάτη (1,00 και 1,43). Ο συγκεκριμένος τórνος μεταφέρθηκε στο μηχανοστάσιο ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ για να ελέγχει μόνο συρμούς μετρικού πλάτους. Οι αιτίες τórνευσης, εκτός από την συνήθη φθορά λόγω διανυθέντων χιλιομέτρων, μπορεί να είναι οι ακόλουθες:

- 1) Αναδίπλωση-αποφλοιώση
 - 2) Επιπέδωση
 - 3) Σηπλιάωση-σκάσιμο
 - 4) Ξένο σώμα
 - 5) Διαμετρικές διαφορές
 - 6) Εξόγκωμα υλικού
 - 7) Μεγάλο ύψος
 - 8) Μικρό πάχος
 - 9) Μικρό Or
- Από τις παραπάνω αιτίες αυτές που εμφανίζονται συχνότερα είναι οι επιπεδώσεις και σε μικρότερο βαθμό (αφορά κυρίως βαγόνια παλαιού τύπου εμπορικά με σύστημα πέδης με χρήση τροχοπέδων) η αιτία υπ αριθ 4 δηλαδή το ξένο σώμα. Αυτό οφείλεται σε αποκόλληση τμήματος των τροχοπέδων κατά την διαδικασία πέδησης και την σφήνωση του επί του τροχού με αποτέλεσμα την μη ομαλή κύλιση του.
- Ο συγκεκριμένος τórνος έχει δυνατότητα να ελέγχει τα νύχια των επισώτρων, τα επίσωτρα, την διάμετρο των τροχών καθώς και να λειάνει τις δισκόπλακες των φρένων σε οχήματα που είναι εφοδιασμένα με τέτοιες.
- Το μηχάνημα είναι πλήρως αυτόματο με λειτουργικό πρόγραμμα WINDOWS NT και έχει δυνατότητα να αποθηκεύει τα δεδομένα των τροχών κάθε τύπου οχήματος (διάμετρο τροχών, γωνία εγκάρσιας διάταξης) όλα αυτά δε σε μενού στην ελληνική γλώσσα. Εν συνεχεία το όχημα ή η αυτοκινητάμαξα

διέρχεται με βησστό τον κινητήρα, ελκόμενο από ειδικό ηλεκτρικό ελκυστήρα τηλεχειριζόμενο από την θέση του τórνου. Όταν ο άξονας φθάσει στο σημείο ελέγχου ο χειριστής εφαρμόζει δύο γυρullous στα λιποκιβώτια των φορείων για σταθεροποίηση και το ίδιο γίνεται με τον πίσω άξονα του φορείου (αυτό



γίνεται για τις Α/Α τύπου INTERCITY όπου οι άξονες συνδέονται μεταξύ τους με CARDAN). Τότε το μηχάνημα αυτόματα αποσύρει τις σιδηροτροχιές εκατέρωθεν και έτσι οι τροχοί του υπό έλεγχο άξονα βρίσκονται στο αέρα. Πλέον η περιστροφή του τροχού γίνεται με δυο ράουλα που παίρνουν κίνηση με υδραυλικό σύστημα και ανήκουν στο συγκρότημα του τórνου. Εν συνεχεία ο χειριστής δίνει εντολή να γίνη αρχική μέτρηση των δεδομένων του τροχού

(διάμετρος, εγκάρσια διάταξη, απόσταση μεταξύ των τροχών του ίδιου άξονα) αφού εισάγει τον κωδικό του σαν τεχνίτη και τον τύπο και αριθμό του οχήματος, Αφού γίνει αυτό τότε ο χειριστής με



Οι φωτογραφίες παρουσιάζουν το υπερουχρόνο τórνο και τις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ, που αυτός λειτουργεί

βάση την εμπειρία του και αφού λάβει υπόψη του τα δεδομένα του κατασκευαστή δίνει εντολή για κατεργασία του τροχού σε συγκεκριμένη διάμετρο. Η κατεργασία αρχίζει με εντελώς αυτόματο τρόπο και αφού περατωθεί ο χειριστής δίνει εντολή να γίνει μέτρηση με βάση τις νέες διαστάσεις και να συγκριθούν αυτές με βάση

αυτές που εισήχθησαν σαν επιθυμητές. Όταν γίνει αυτό τότε η διαδικασία με τον συγκεκριμένο άξονα έχει τελειώσει. Ακολουθεί η αφαίρεση των γρúλων και η προώθηση του οχήματος ή της Α/Α μέχρι να έλθει στο σημείο μέτρησης ο επόμενος άξονας κ.ο.κ. Μετά το τέλος της μέτρησης κάθε άξονα παράγεται σε χαρτί εκτύπωση που αναφέρει τα προηγούμενα δεδομένα καθώς και τα μετά την κατεργασία για αξιολόγηση από τον συντονιστή του μηχανοστασίου ο οποίος θα αποφασίσει εάν θα αντικατασταθεί ο συγκεκριμένος τροχός ή οι τροχοί. Οι ανοχές στα διάφορα χαρακτηριστικά των τροχών αναγράφονται σε πίνακες που δίνουν οι κατασκευαστές των διαφόρων τύπων οχημάτων (βαγόνια επιβατικά, εμπορικά, Δ/Η κάθε τύπου κ.λ.π) Όμως οι ανοχές που επιτρέπονται τελικά είναι θέμα εμπειρίας την οποία οι συγκεκριμένοι χειριστές διαθέτουν. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι ανοχές στους τροχούς των κινητηρίων οχημάτων δεν πρέπει να ξεπερνούν τα 3 χιλιοστά όπως επίσης το γεγονός ότι στις Δ/Η με διάταξη αξόνων Có-Có οι άξονες Νο 1 και 4 (δηλαδή οι πρώτοι κάθε φορείου) παρουσίαζαν τη μεγαλύτερη φθορά. Αυτό αφορούσε κυρίως τις Δ/Η κατασκευής MLW σειράς 450 ΚΑΙ 500 πριν



την πρόσφατη ανακατασκευή τους σε συνδυασμό με τις υφιστάμενες -τότε- μικρές ακτίνες καμπυλότητας σε αρκετά σημεία του δικτύου. Τέλος με βάση και πάλι την εμπειρία των χειριστών οι επιπεδώσεις είναι πολύ συχνές παρ'όλα τα ANTISPIN συστήματα που υπάρχουν εξαιτίας των ισοπέδων διαβάσεων (λόγω των βιαιών πεδησεων που κάνει ο μηχανοδηγός όταν κατά την διέλευση του από αυτήν αντιλαμβάνεται διερχόμενο όχημα) και των φυλλωμάτων που καλύπτουν τις σιδηροτροχιές τους χειμερινούς μήνες σε συνδυασμό με την υγρασία. Ενδεικτικά παραθέτουμε πίνακα με τις επιτρεπόμενες αποκλίσεις διαστάσεων τροχών για ορισμένους τύπους κινητηρίων μονάδων και επιβαταμαξών.

Πίνακας Επιτρεπομένων Αποκλίσεων Διαστάσεων Τροχών

Τύπος Επιβαταμαξών Κανονικής Γραμμής	Επιτρεπόμενες διαφορές Διαμέτρων Τροχών			Αρχικές Διαστάσεις Ονύχων Τροχών			Τελικά Όρια Κυκλοφορίας Ονύχων Τροχών			Τελική Διάμετρος Κυκλοφορίας	Προφίλ
	Του Αυτού Άξονα (Τροχό με Τροχό)	Του Αυτού Φορείου (Άξονα με Άξονα)	Της Αυτής Μονάδας (Φορείο με Φορείο)	Ύψος (Sh)	Πάχος (Sd)	Qr	Ύψος (Sh)	Πάχος (Sd)	Qr		
E/A Κιολεϊδη - Σκαραμαγκά (Νέες) Τύποι: 2196000, 1996231, 8896711, 2096501	0,5 mm	20 mm	40 mm	28 mm	32,5 mm		36 mm	22 mm (Sd αριστ. + Sd δεξ. > 50mm)	6.5	870 mm	P-1595
E/A Ανακατασκευής Τύποι: 3676200, 2079684, 5076100	0,5 mm	15 mm	20 mm	28 mm	32 mm	10	36 mm	22 mm	6.5		P-2690

Πίνακας Επιτρεπομένων Αποκλίσεων Διαστάσεων Τροχών

Τύπος Κινητηρίων Μονάδων Κανονικής Γραμμής	Επιτρεπόμενες διαφορές Διαμέτρων Τροχών			Αρχικές Διαστάσεις Ονύχων Τροχών			Τελικά Όρια Κυκλοφορίας Ονύχων Τροχών			Τελική Διάμετρος Κυκλοφορίας	Προφίλ
	Του Αυτού Άξονα (Τροχό με Τροχό)	Του Αυτού Φορείου (Άξονα με Άξονα)	Της Αυτής Μονάδας (Φορείο με Φορείο)	Ύψος (Sh)	Πάχος (Sd)	Qr	Ύψος (Sh)	Πάχος (Sd)	Qr		
Δ/Η ADTRANZ	0,30 mm	4 mm	4 mm	28 mm	32,5 mm	10	36 mm	26 mm	6.5	1020 mm	P-3448
MLW	0,50 mm	2 mm	14 mm	26 mm	32 mm	10	36 mm	24 mm	6.5	940 mm	P-3012
IC (Κινητήρια)	0,30 mm	0,30 mm	10 mm	28 mm	32 mm	10	33 mm	24 mm	6.5	860 mm	P-2690
IC (Φέροντα)	0,50 mm	15 mm	20 mm	28 mm	32 mm	10	33 mm	24 mm	6.5	860 mm	P-2690
Desiro Classic (Κινητήρια)	0,50 mm	1 mm	20 mm	32 mm	32,5 mm	10,6	36 mm	27,5 mm	6.5	710 mm	P-1719
Desiro Classic (Φέροντα)	0,50 mm	1 mm	20 mm	32 mm	32,5 mm	10,6	36 mm	27,5 mm	6.5	710 mm	P-1719
Rail Bus (Κινητήρια)	0,50 mm	5 mm		28 mm	33 mm		36 mm	26 mm	6.5	800 mm	P-2817
Rail Bus (Φέροντα)	0,50 mm	15 mm		28 mm	33 mm		36 mm	26 mm	6.5	690 mm	P-3482
MAN	0,30 mm	0,30 mm	40 mm	27 mm	32 mm	10	33 mm	24 mm	6.5	780 mm	P-3427
Desiro Ηλεκτρικό (Κινητήρια)											P-1595
Desiro Ηλεκτρικό (Φέροντα)											P-1595
Hellas Sprinter (Ηλεκτράμαξα Siemens)											P-3449
Caterpillar - GE	0,50 mm	2 mm	14 mm	26 mm	32 mm	10	36 mm	24 mm	6.5	838 mm	P-3012
Ganz Mavac (Κινητήρια)	0,40 mm	0,40 mm	0,40 mm	28 mm	32 mm	11	36 mm	22 mm	6.5	834 mm	P-1595
Ganz Mavac (Φέροντα)	0,40 mm	0,20 mm	30 mm	28 mm	32 mm	11	36 mm	22 mm	6.5	834 mm	P-1595

ΤΕΗΑΧΑΡΙ

Τραίνα, βουνά, και έρημος

κείμενο: Νίκος Φώτης φωτογραφίες: Νίκος Κωντήρας και Σπύρος Νικολόπουλος



Η Southern Pacific ταυτίζεται με την ιστορία της Καλιφόρνια. Όταν η προκάτοχος Central Pacific, σε συνδυασμό με τη Union Pacific δημιουργήσε το 1863-1869 τον ηπειρωτικό σιδηρόδρομο που συνέδεε τον Ειρηνικό με τις υπόλοιπες ΗΠΑ, υπερηφάνως τρωμερά εμπόδια όπως η οροσειρά της Sierra Nevada (που περιλαμβάνει το διάσπμο Donner Pass) και την έρημο της Nevada, αυτόματα έγινε ο κλειδοκράτορας του πλούτου της νεώτερης πολιτείας των ΗΠΑ. Οι "Μεγάλοι Τεσσερικοί" (The Big Four) που διαφέτευαν τη Central Pacific (αργότερα Southern Pacific) κατά τη διάρκεια του αγώνα για τη κατασκευή του ηπειρωτικού σιδηρόδρομου ήταν οι Collis Huntington, Leland Stanford (που ίδρυσε το Stanford University εις μνήμην του πρώτου χαμένου γιου του), Charles Crocker και Mark Hopkins

Επρόκειτο για την ίδρυση μίας αυτοκρατορίας, η οποία έλεγχε αποτελεσματικά όλες τις σιδηροδρομικές προσβάσεις στη Καλιφόρνια μέχρι και τον θάνατο των ιδρυτών της. Αλλά αυτά δεν έφθασαν να κρατήσουν για πολύ, καθώς άλλες εταιρείες άρχισαν να πληθαίνουν τον πλούτο της πολιτείας, με την ενθάρρυνση των κατοίκων που απειθανότασαν το μονοπώλιο της "Espee". Η Atchinson, Tareka & Santa Fe (γνωστή σαν "Santa Fe") ξεκίνησε από το Κάνσας Σίτυ, προσπαθώντας να φτάσει στις νοτιοδυτικές ΗΠΑ και τον Ειρηνικό, και η φιλοδοξία των ανθρώπων της δεν γνωρίζοιζα. Η εταιρεία δεν κόνωνε να συγκρουστεί με άλλες εταιρείες για να αποκτήσει τον έλεγχο σε κρίσιμες προσβάσεις, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τον διετή αγώνα για απόκτηση πρόσβασης στα ορυχεία της πολιτείας Colorado μέσα από το Royal Gorge με την εταιρεία Denver & Rio Grande, που ήταν κανονικός ανταρτοπόλεμος, με όπλα, ασυμπάστ, κτλ. Όταν η Santa Fe διέλεξε το 1885 το Los Angeles σαν τερματικό σταθμό στη Νότια Καλιφόρνια, έσπασε το μονοπώλιο της SP, και οδήγησε σε έναν αγριο πόλεμο τιμών που εκτόξευσε την ανάπτυξη της περιοχής για την υπόλοιπη δεκαετία. Ενδεικτικά, το εισιτήριο για ένα άπιοκο από το Kansas City του Missouri που ήθελε να πάει στο Los Angeles μέσα σε πέντε μήνες είχε πάει από τα 125 στα πέντε δολάρια για τη Santa Fe, και το Μάρτιο του 1887 είχε πέσει στο ένα δολαίο (!).

Ανάμεσα στο San Francisco και το Los Angeles υπάρχει ένα φυσικό εμπόδιο το όρη Tehachapi, τα οποία παρεμβάλλοντα ανάμεσα στη βόρεια και τη νότια Καλιφόρνια. Τα τρένα που έρχονται από τις υπόλοιπες πολιτείες για το San Francisco έχουν δύο επιλογές - είτε να πάνε παρακάτω στην ακτή της Καλιφόρνια, κάνοντας μια τεράστια βόλτα, είτε να διασχίσουν στα βουνά, που στέκονται σαν ένα απώρητο τείχος στη μέση της πολιτείας

Μήν στις 31 Δεκεμβρίου του 1869 η SP ξεκίνησε την έφοδο στα βουνά με μια στρατιά εργατών οι οποίοι είχαν τελειώσει τη κατασκευή του

ηπειρωτικού σιδηρόδρομου και είχαν μαζευτεί στο Lathrop, ξεκινώντας την εκστρατεία κατά μήκος μιας διαδρομής πάνω από 360 χλμ. στη τεράστια κοιλάδα San Joaquin, και οι γραμμές έφτασαν στο Bakersfield στους βορειοδυτικούς πρόποδες το Νοέμβριο του 1874. Στις 5 Σεπτεμβρίου 1876, το πρώτο τρένο διασχίσε τη γραμμή που είχε ανοιχτεί με δυναμική και κασμάδες από το στενό πέρασμα ανάμεσα στα βουνά προς τα νότια στο Los Angeles, περνώντας από την άκρη της έρημου Mojave

Ο αρχιμηχανικός William Hood είχε την ιδέα να χρησιμοποιήσει ένα βρόχο (loop) γύρω από ένα κωνικό λοφο κοντά στο φιλότερο σημείο της γραμμής, ώστε να κερδίσει 24 μέτρα υψόμετρο χωρίς να έχει απόστημη κλίση και με ελάχιστα χωματουργικά έργα. Και έγινε έτσι ένα από τα επτά θαύματα της σιδηροδρομικής μηχανικής, κατά την έκφραση εφημερίδων της εποχής, καθώς τα τρένα που ξεπερνούν τα 1200 μέτρα μήκος περνάνε πάνω από τον εαυτό τους. Η τοποθεσία του loop λέγεται Wagon, και περιέχει μια παρακοιτίτρη πάνω από το τούνελ αρ.9, ένα στη κορυφή του λόφου που περιελκίσεται από το loop βρίσκεται ένας σταυρός εις μνήμη ανθρώπων της Southern Pacific που σκοτώθηκαν στο Cajon Pass όταν το τρένο τους με λανθασμένη καταχώρηση βαρούς και ανεπαρκή φρένα (που λησγιάσαν μία μηχανή δεν είχε δυναμική πέδη σε λειτουργία, αλλά δεν το ήξεραν οι μηχανοδηγοί) βρήκε εκτός ελέγχου στις 12 Μαΐου 1899, λιώνοντας τους τροχούς στην απειλησμένη προσέβαση να φεναρουν.

Η αντίδραση των Καλιφορνέζων στο μονοπώλιο της SP, οδήγησε τον μεγιστάνα της ζαχαρής Claus Spreckels να δημιουργήσει μαζί με άλλους την εταιρεία San Francisco & San Joaquin Valley Railway το 1895 ώστε να ανταγωνιστεί την "Espee" στην ευφορή κοιλάδα San Joaquin νότια του San Francisco. Η εταιρεία δεν άντεξε τον πόλεμο τιμών της SP, και πωλήθηκε το 1898 στη Santa Fe αντί για την SP όπως ελιέζε η τελευταία. Η ATSF είχε το δικτύο της στην άλλη μεριά των Tehachapi, οπότε άρχισαν οι σχεδιασμοί για μια δεύτερη διαδρομή μέσα από το βουνό, η οποία θα ήταν ελκωφρενικά ακριβή και μεγάλη σε μήκος. Οι παρατηρητές κρατήσαν την ανάσα τους, περιμένοντας τη ημέρα όλων των μοχών για το ποιος θα εκανε κωμόντο στην σπρωτική καρδιά της Καλιφόρνια. Μόνο που η μύση δεν έγινε ποτέ, καθώς ξεκίνησε στις 16 Ιανουαρίου 1899 η Southern Pacific υπέρμαχη συμφωνία συνεργασίας με τη Santa Fe για κοινή χρήση της υπάρχουσας μόνης γραμμής. Η κυκλοφορία θα ελεγχόταν από τη Southern Pacific και η Santa Fe θα πλήρωνε το μισό κόστος συντήρησης της γραμμής (το οποίο πρέπει να ήταν δωδαστάσια ακόμα και για την αυτοκρατορία της SP). Η συμφωνία τρέφεται και σήμερα από τις Union Pacific και BNSF, οι οποίες απορροφήσαν τη Southern Pacific και Santa Fe αντίστοιχα τη δεκαετία του 1990.

Και οι δύο εταιρείες έχουν γρήγορα και βαριά εμπλεκόμενα τρένα, με ταχύτητες της τάξης των 120 χλμ/ώρα για εκατοντάδες χιλιόμετρα. Από τον Βορρά η "Espee" έφτασε στο Bakersfield από San Francisco και τη πολιτεία του Oregon μέσω Roseville, ενώ από Νότιο έφτασε στο κόμβο στην άκρη της έρημου Mojave από το Los Angeles από το Soledad Canyon μέσω Palmdale και από τη τεράστια διαλογή στο Colton μέσω Cajon Pass για τα τρένα από τα Ανατολικά. Η Santa Fe έφτασε από τον Βορρά στα όρη Tehachapi από τη κοιλάδα San Joaquin μέσω Richmond, Stockton και Fresno, ενώ από τα νοτιοανατολικά έφτασε από τη διασπμη transcon στο Barstow στον κόμβο Mojave, έχοντας διασχίσει τη τεράστια ομώνυμη έρημο

Τα τρένα φτάνουν τρέχοντας με τριψήφιες ταχύτητες στους πρόποδες του βουνού, και ξαφνικά ο ρυθμός τους πέφτει δραματικά. Η ανφορά στη βόρεια ράμπα ξεκινάει από το Bakersfield σε υψόμετρο 122 μέτρα, ενώ από τον κόμβο Mojave αρχίζει στα 837 μέτρα. Το φιλότερο σημείο της διαδρομής βρίσκεται ανατολικά της κομπόλης Tehachapi, στα 1228 μέτρα. Ο σιδηρόδρομος έχει να ανεβεί 1105 μέτρα σε 80.4 χιλιόμετρα από το Βορρά, ενώ από το νότιο έχει να ανεβεί 390 μέτρα σε 28.9 χιλιόμετρα. Η μέση κλίση είναι στη βόρεια πλευρά 2.52%, ενώ στη νότια 2.34%, και οι μηχανές είναι είτε στη μέγιστη ισχύ (8η σκάλα) είτε στη μέγιστη δυναμική πέδη - ενδιάμεση κατάσταση δεν υπάρχει στο Tehachapi. Η χαράξη είναι με φιδιόεις καμπύλες κολλητά στις απότομες πλαγιές του βουνού, με άλλαντες διαβήσεις στο μεγαλύτερο μέρος και συνολικά 17 τούνελ μέχρι το Mojave. Τα 2/3 της διαδρομής είναι διπλή γραμμή που αποτελείται από μεγάλες παρακοιτίτρες, ενώ το υπόλοιπο 1/3 είναι μονή γραμμή (επικεντρωμένη στο βόρειο κομμάτι, ανάμεσα Tehachapi και Sandcut). Προσέβατε και τα συνεχρή διαλείμματα για συντήρηση γραμμής με αποκοπές κυκλοφορίας,



Φωτογραφίες επάνω: Εμπλεκόμενα τρένα της Union Pacific διερχόμενα στο νότιο λοφός Golden Hills. Σ. Νικολόπουλος
Οι κολληθμένες πινακίδες της πόλης. Σ. Νικολόπουλος

Φωτογραφία κάτω: Σιμρός της BNSF με κωκίτευρο με κατοβήβα προς το Loop. Ν. Κωντήρας



Συρμός της BNSF με κοντέινερ μετά το τούνελ Νο 9. Ν. Κοπήρης

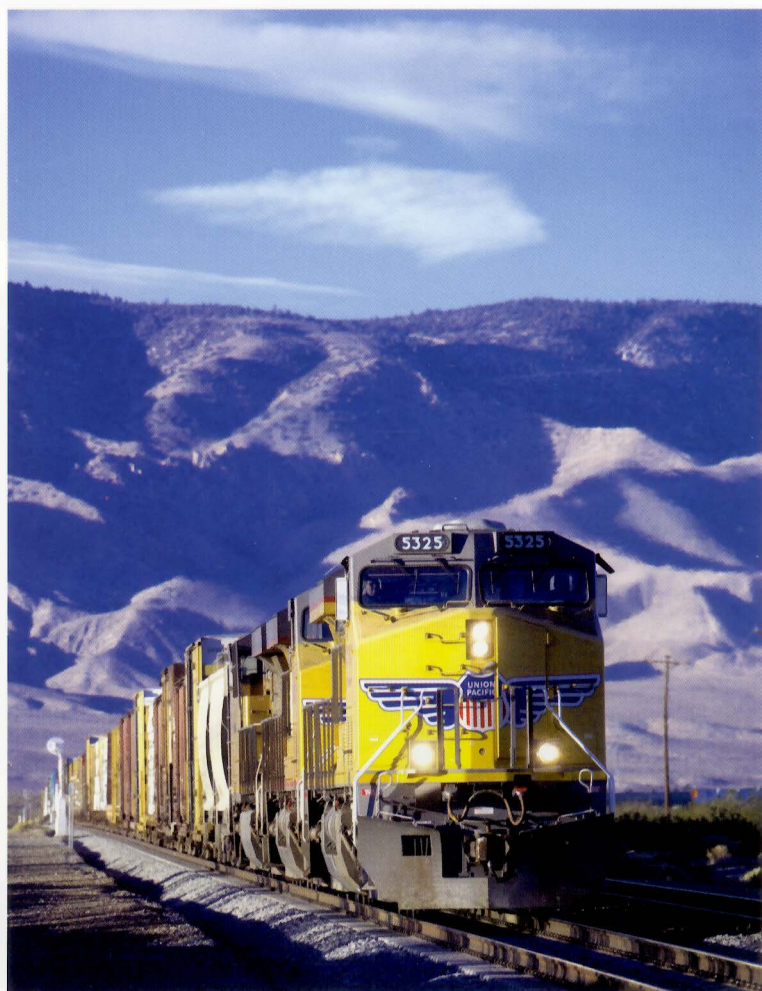


Συρμός της BNSF με κοντέινερ έχοντας αφήσει το Loop κατευθύνεται προς την πόλη. Ν. Καντήρης

Εμπορικός συρμός της Union Pacific με κατεύθυνση την έρημο Mojave. Σ. Νικολόπουλος

την πρόκληση του ελέγχου τραίνων με 14.000+ τόννους σε ακραίες συνθήκες, και βλέπετε μια γραμμή που είναι συνώνυμη της συμφόρησης, καθώς δύο από τις μεγαλύτερες σιδηροδρομικές εταιρείες του πλανήτη πασχίζουν καθημερινά να στριμώξουν όσο γίνεται περισσότερο τον άξ σε μία μονή γραμμή, μέσα σε ένα άγριο ορεινό τοπίο και τις ταχύτητες να ξεπερνάνε με το ζόρι τα 40 χλμ/ώρα. Αν ένα τρένο 'κολλήσει' στη μονή γραμμή, στο Bakersfield και το Mojave μπορεί γρήγορα να στριμωχτούν πάνω από δέκα εμπορικά τρένα στην αναμονή. Για κερσάκι στη τούρτα, οι συνθήκες στη περιοχή είναι συχνά απρόβλεπτες, με καταρακτώδεις βροχές να οδηγούν σε καταστροφικές πλημμύρες, συν δώρο κατολισθήσεις και χιονοπτώσεις. Με τέτοια φαινόμενα (και σεισμούς), έχουν υπάρξει αρκετές αλλαγές στην αρχική χάραξη, καθώς και άνοιγμα μερικών τούνελ (κυριολεκτικά οι εταιρείες τα κάνανε 'καλοκαιρινά').

Οι χαμηλές ταχύτητες, οι συχνές διασταυρώσεις και η ανάγκη για προσθαφαίρεση ατμομηχανών βοηθείας (helpers) στη μέση ή στο τέλος συρμών σήμαινε ότι αρκετές φορές το ομοσπονδιακό όριο των δεκαέξι ωρών για ένα πλήρωμα ξεπερνούσαν συχνά στα 270 χιλιόμετρα του τμήματος Los Angeles-Bakersfield, με αποτέλεσμα να οριστεί ενδιάμεση αλλαγή πληρωμάτων στο Mojave. Η ύπαρξη μέχρι και 16 επιβατικών τραίνων το 24ωρο κατά το 1920 σήμαινε ότι τα εμπορικά τρένα μπορεί να χρειάζονταν 10 με 14 ώρες για να διασχίσουν το κομμάτι Bakersfield-Mojave, μήκους 110 χιλιομέτρων, και δεν ήταν ασυνήθιστο οι μηχανές βοηθείας (helpers) να χρειάζονται μέχρι και 10 ώρες να επιστρέψουν στη βάση τους από τη κορυφή. Οι διάσημες αρθρωτές "Cab Forward" της σειράς AC της Southern Pacific με διάταξη τροχών 4-8-8-2 και οι βαριές "Santa Fe" 2-10-2 (αντίστοιχες των Ελληνικών Ma) αποτέλεσαν το ζενίθ του ατμού στα εμπορικά τρένα στη περιοχή από τη δεκαετία του 1930, ανεβάζοντας η καθεμιά πάνω από 55 βαγόνια χωρίς βοήθεια και επιταχύνοντας σε μεγάλο βαθμό τη ροή των τραίνων. Στα επιβατικά τρένα, οι κορυφαίες μηχανές είχαν διάταξη 4-8-2 "Mountain" και για τις δύο εταιρείες (κλάση MT για την SP και κλάση 3700 για την ATSF). Η συμφόρηση στη κυκλοφορία (με περισσότερες από εκατό κινήσεις τραίνων και μηχανών το 24ωρο) επέβαλλε επειγόντως αυτοματισμούς, και κρίσιμες παρακαμπτήριες στο Tehachari είχαν τηλεχειρισμό στα ψαλιδία ήδη από το 1929(!). Το Νοέμβριο 1942, λόγω της κίνησης, έγινε το ρεκόρ μηχανών που κατέβαιναν μόνες τους - είκοσι τέσσερις



helpερ μηχανές είχαν ανασυρρευτεί σε δύο προκαταβιβάσεις στο σταθμό Tehachapi, όλα τα πληρώματα παρέλαβαν από 9 υποδείγματα κυκλοφορίας (train orders - συνολικά 216 σελλίδες), και κατέβηκαν σε μία δόση στο Bakersfield, με συνολική ισχύ 100.000 ίππων(!). Η εγκατάσταση κεντρικής τηλεδιοίκησης το 1943 σταμάτησε τείνια ακραία φαινόμενα, και επέτρεψε τη διακίνηση 45,8 εκατομμυρίων τόννων(!) το 1945, μοιρασμένων εξίσου ανάμεσα σε Espee και Santa Fe.

Η Electro-Motive Division της General Motors (EMD) επέδειξε την πρώτη ντιτζελ για εμπορικά τρέινα FT στις ΗΠΑ, και τον Ιανουάριο του 1940 το σειτ 103 (τέσσερις τετραδονικές μηχανές μόνιμα συνδεδεμένες) ανέβασε 2.000 τόννους από το Barstow στο Bakersfield σε πέντε ώρες και τέσσερα λεπτά χωρίς βοήθεια από άλλες μηχανές για λογαριασμό της Santa Fe. Η αντίστοιχη δοκιμή με μία 2-10-2 χρειάστηκε 51 λεπτά περισσότερο και βοήθεια από άλλη μηχανή από το Μόλιανε μέχρι τη μισή της διαδρομή. Η απουσία ανάγκης για πότισμα με νερό (ισόπνο είδος στην ερημική περιοχή) ήταν ένα μεγάλο συν. και η εταιρεία άμεσα παράγγειλε μαζί και τις FT των 5400 ίππων, από τις οποίες η πρώτη έφτασε στο Tehachapi το φθινόπωρο του 1943. Η Southern Pacific άρχισε το 1947 να παραλαμβάνει τις αναβαθμισμένες F3 των 6000 ίππων ανά τετράδα, και το 1948 άρχισε να τις δοκιμάζει στο Tehachapi, αλλά με μικρή επιτυχία, καθώς το γρανάζωμα των μηχανών ήταν ακατάλληλο για βαθιά εμπορικά χαμηλών ταχυτήτων. Το 1950 έφτασαν οι F7, με γρανάζωμα που επέτρεπε ελάχιστη ταχύτητα 20 χλμ/ώρα, που ταίριαζε στο Tehachapi, και μέγιστη τα 90, και το 1950 η άφιξη των πρώτων GP7 εξεράνισε τον ατιμό από το Tehachapi σε κανονική λειτουργία. Ένα διαλείμμα ήταν ο πόλεμος της Κορέας, κατά τον οποίο οι μεγάλες ανάγκες για στρατιωτικές μεταφορές επεβάλαν τη χρήση

κάθε διαθέσιμης μηχανής, και οι τελευταίες ατμόμηχανές της Santa Fe σταμάτησαν το 1952. Η Southern Pacific επέμεινε με τις εκκληκτικές AC που είχαν όριο τους 1220 τόννους φορτίο στο δυσκολότερο κομμάτι η μία (η τετράδα F7 είχε όριο τους 2970 τόννους), αλλά η άφιξη των ALCO RSD-5 με ισχύ 1600 ίππων, ελάχιστη ταχύτητα 8 χλμ/ώρα και μέγιστη ελιή 1130 τόννους η μία εξεβόλεσε τον ατιμό στα εμπορικά τρέινα τέλος καλοκαιριού του 1953. Ο τελευταίος ατιμός έτρεξε το 1955 στο Tehachapi, κλεινώντας μια παράδοση 80 ετών της Southern Pacific και ξεκινώντας επίσημα την κυριαρχία των ντιτζελ στο βουνά.

Ηδη από το 1959 εμφανίστηκαν νέα μοντέλα ντιτζελ στο Tehachapi, στη μορφή των εξεδονικών EMD SD24 και ALCO DL600B των 2400 ίππων, και το 1965 οι τετραδονικές GP35 των 2500 ίππων ήταν αυτές που άρχισαν να παραμερίζουν τις κλασικές EMD FT και ALCO PA της Santa Fe από το Tehachapi. Το 1964 δοκιμάστηκαν εξεδικές ντιτζελ υδραυλικές Krauss Maffei στη περιοχή από την SP, καθώς και οι εξεδονικές ALCO Century 628 των 2800 ίππων, μαζί με τις τερατώδεις ντιτζελ υδραυλικές ALCO Century 643H των 4300 ίππων με διπλούς κινητήρες. Τελικά, το 'νέο κύμα' ηρθε τέλη της δεκαετίας του 1960 στη μορφή των εξεδονικών EMD SD40 και SD45, καθώς και στις General Electric U36C των 3600 ίππων για την SP, και σύντομα τα μεγεθη των τρέινων αυξηθηκαν δραματικά, ξεπερνώντας συχνά τους 10000 τόννους, και απαιτώντας τρεις και τέσσερις ομάδες μηχανών μοιρασμένες κατά μήκος του σιμοού, η συνολικά 16-17 μηχανές, Η Santa Fe είχε τελείως διαφορετικό τρόπο λειτουργίας, με όλες σχεδόν τις μηχανές επικεφαλής και ταχύτερα/ελαφρύτερα τρέινα. Ενδεικτικά, το Φεβρουάριο 1982 η ATSF έτρεξε 89 τρέινα παραπάνω από την SP, αλλά χρησιμοποιούσε 544 μηχανές λιγότερες, για το ίδιο τόνά.



Σιμοός της Union Pacific με 120 βαγόνια καταβανοντας προς το Bealville. Ν. Κοιτηρίας



Σιμοός της Union Pacific με 120 βαγόνια καταβανοντας προς το Bealville. Σ. Νικολαοουλος

Σήμερα, α ομοιότητες στον τρόπο λειτουργίας ανάμεσα σε Union Pacific και BNSF είναι περισσότερες από τις διαφορές που χωρίζαν τις προκαταχους εταιρείες. Το στανταρ στο Tehachapi είναι εξεδονικές ντιτζελ μηχανές με ηλεκτροκινητήρες ενλοσώμενου ρεωματος, οι οποίες έχουν και ταχύτητα και πρόσωση, αλλά και ελιή σε χαμηλές ταχύτητες. Τα φορτία

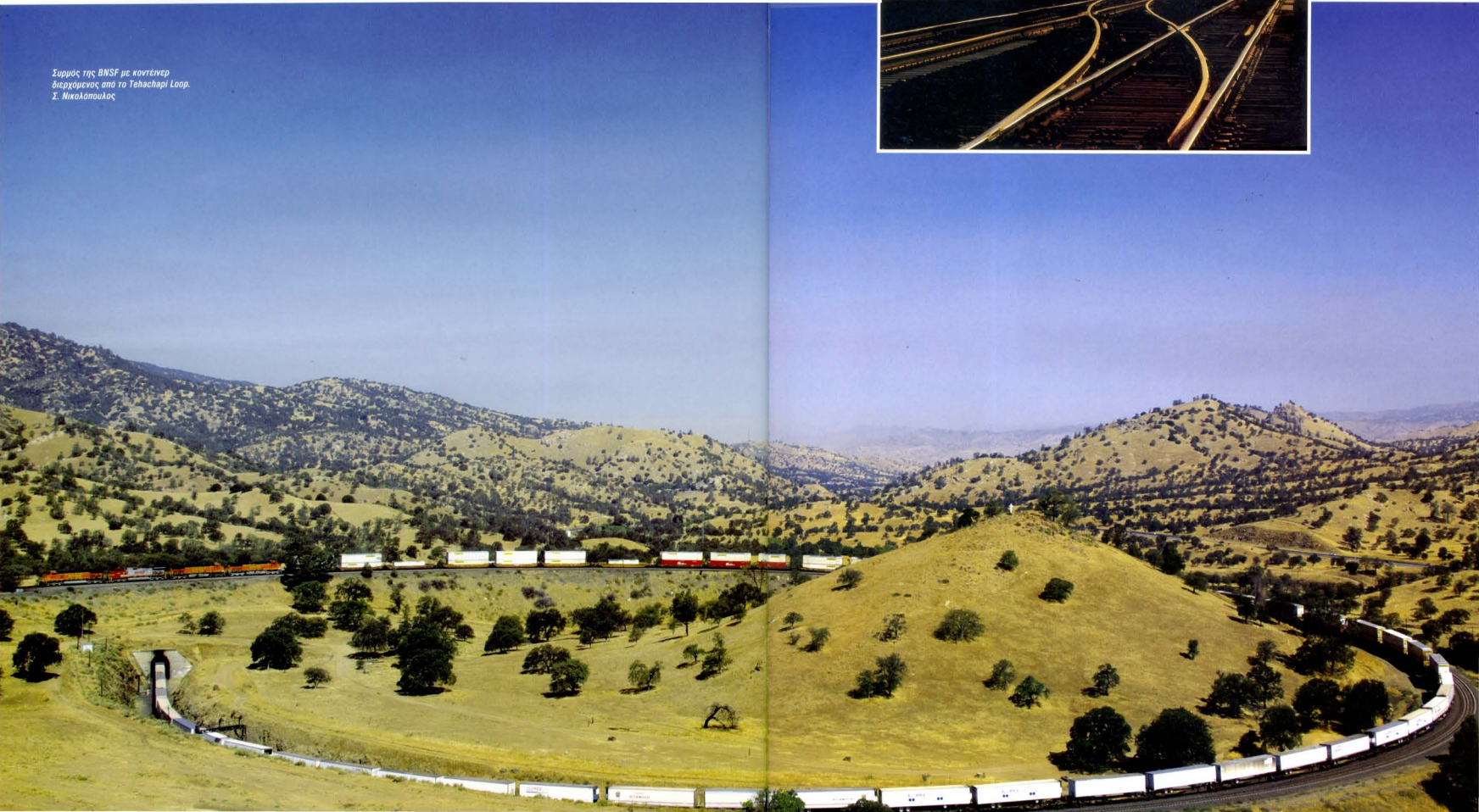
είναι όλων των ειδών, από "μικρά" Intermodal τρέινα των 80+ βαγονιών, μέχρι κτηνώδη τρέινα με δημητριακά των 16000 τόννων με 140+ βαγόνια και 10+ μηχανές. Οι ντιτζελ πάντα μοιρίζουν τον οωρανό όταν βγαίνουν από το τούνελ Νο. 5 για τη παρακομήτρηια του Cliff καθώς λαχαναζούν από την ελλειψη σιμοώνου, οι τραγοί σιμορίζουν

στις αποόμες στροφές, και το τούρμπο η η δυναμική πέδη λειτουργούν στη μέγιστη δυναμική τους. Προκειται για ένα από τα κορυφαία μέρη στον κόσμο για σους εντυπωσιαζόντα από βαθιά εμπορικά τρέινα σε ορεινές διαδρομές, και συνιστάται ανεπιφύλακτα για τους θιασώτες των τρέινων!

Συρμός της BNSF με κόντνεϊνερ διερχόμενος στο το Tehachapi Loop, Σ. Νικόλαουλος



Συρμός της BNSF με κόντνεϊνερ, φωτοβάνοσκοπο το χρώμα του ουρανού, Η. Καντάρης





Συμνος της BNSF με κατσίμερ διερχόμενος από το Caliente με κατεύθυνση την Βενα. Σ. Νικόλαουλος

Πώς πηγαίνει κάποιος για 'προσκύνημα' στο Tehachari;

Κείμενο: Νίκος Καττήρης και Σπύρος Νικόλαουλος

Από την Αθήνα για Νέα Υόρκη και κατόπιν με εσωτερική πτήση 5,5 ωρών για Λας Βέγκας ή πτήση 6,5 ωρών για Λος Άντζελες. Εναλλακτικά μπορείτε μέσω Παρισσι ή Φρανκφούρτης για Λας Βέγκας απευθείας, πράγμα που βολώνει καλύτερα σε χρόνος όταν πηγαίνεις αλλά και όταν επιστρέφεις δεν υποκείσαι στους εξερευνητικούς, τριτοκοσμικούς ελέγχους των Ελλήνων τελωνιακών. Από εκεί θα νοκιάσετε αυτοκίνητο και θα βάλετε στο GPS προορισμός "California-Tehachari-city center".

Από Λας Βέγκας θα περάσετε από το Barstow που διεργχεται ο άξονας της BNSF αλλά και η διακλάδωση της Union Pacific προς Λας. Καλό είναι στο Barstow να είστε νωρίς το πρωί για να έχετε τον ήλιο στο σωστό σημείο και να φωτογραφησείτε τα "θήρια" που έχουν τακτικότερες διελεύσεις. Κατόπιν γεμίστε το ρεζερβουάρ με βενζίνη πάρτε και μερικά μπουκάλια νερό, ελεγχτεί τις πιέσεις των ελαστικών και ξεκινήστε να διασχίσετε την έρημο Mojave. Μετά από 1,5 ώρα θα δείτε μπροστά σας το αεροδρόμιο της Mojave με τα αποθηκευμένα στην υπαίθρο αεροπλάνα (0% υγρασία) και στο βάθος τον ορεινό όγκο του Tehachari. Ανάμεσα στα βουνά υπάρχει η διόδος, αυτό που λέμε Tehachari pass, που διεργχεται η γραμμή της UP και ο αυτοκινητόδρομος 58 που συνδέουν την έρημο με την κοιλάδα San Joaquin.

Προορισμός μας είναι το κέντρο της μικρής και ψυχρής πόλης του Tehachari που υπάρχουν τα ξενοδοχεία και μοτέλ. Πρώτα μας είναι να κάτσειτε τουλάχιστο 2 ημέρες γιατί η περιοχή έχει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον. Θα κινηθείτε πάνω στον άξονα του αυτοκινητόδρομου 58 από Mojave έως Βενα μέσω του Caliente (μα κοιταξτε λίγο και στο Google earth) και θα γραφείτε πολλά μίλια στο κοντέρ κυνηγιώντας τα τρένα που πηγαίνερχονται. Πολύ εύκολα αλλά και λιγότερο εύκολα θα

ανακαλύψετε σημεία που θα σας βολέψουν όλες τις ώρες τις ημέρες μα πιο πολύ θα σας εντυπωσιάσουν. Το θέαμα και οι ήχοι είναι μοναδικοί και σύντομα θα διαπιστώσετε ότι οι δύο μέρες είναι πολύ λίγες. Με λίγα λόγια θα "παθετε την πλάκα της ζωής σας" σε ένα από τα διασημότερα σιδηροδρομικά περάσματα παγκοσμίως.

Στο Tehachari θα βρείτε τρένακάσταγμα με πλήθος βιβλίων, μοντέλων, ρούχων, pins και πολλών ακόμα αντικειμένων σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος. Απέναντι από το τρέναγοάζο υπάρχει φουφός για την πρωινή προμήθεια των καφεδών και κρουασάν. Ακόμα μπορείτε να απολαύσετε το μεγαλύτερο και φρασιότερο εκκέρ του κόσμου.

Για μεσημεριανό προμητέστε το μαγάκι στο Keele με τις εντυπωσιακές σερβιτόρες και τις υπέροχες σπεσιαλιτέ. Το βράδυ το μαγάκι κλείνουν νωρίς, έτσι εάν δεν προλάβετε μέχρι τις 8 το υπέροχο σε ατμόσφαιρα και αισθητική, The Apple Shed, στο Tehachari θα πρέπει να πεταχτείτε μέχρι την κομπίπολη της Mojave που έχει πλήθος σποτφουνταδών που δινωκτερεύουν.

Καλό είναι να γνωρίζετε ότι δεν υπάρχουν σταθερά δρομολόγια στο Tehachari pass αλλά συνήθως 3 καθημερινές υπαρχουν περίπου 15 με 25 ζεύγη διερχόμενων αμαξοσταθίων που χρησιμοποιούν την γραμμή. Το ότι στην Αμερική όλα είναι μεγάλα θα το διαπιστώσετε και στο Tehachari. Μεγάλες κλίσεις, πολλές μεγάλες αλλά και εντυπωσιακά κλειστές καμπύλες, πολλά τούνελ, πολύ μεγάλα τρένα και ευτυχώς, η εξάρηση του κανόνα, πολύ χαμηλές ταχυτήτες.

Αξίζει να δείτε και να φωτογραφησείτε ένα θέαμα που θα σας μπειν αδέχαστο

Η καλύτερηεποχή για να πάτε είναι από μέσα Απριλίου έως μέσα Ιουνίου και από 15 Σεπτεμβρίου μέχρι 20 Οκτωβρίου.

Καλό σας ταξίδι!



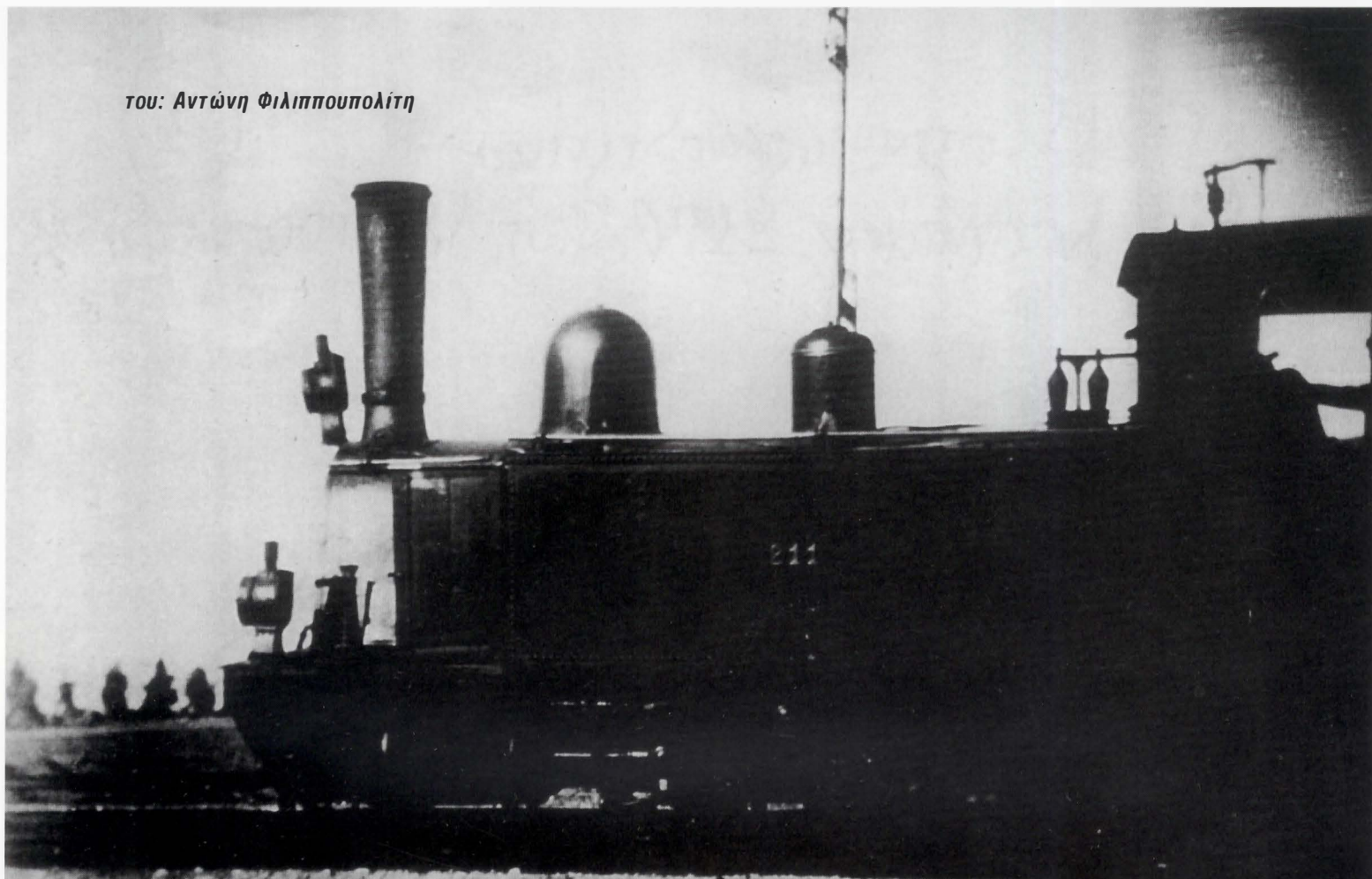
Εμπορικός συμνος της Union Pacific διερχόμενος από το Caliente με κατεύθυνση το Bealville. Ν. Καττήρης

Οδηγίες προς νουτιλομένους στη περιοχή (στο Αγγλικά):
<http://www.trainweb.org/KernJunction/map.htm>
<http://www.trainweb.org/brettrw/maps/loop.html>

Εμπορικός συμνος της Union Pacific με 120 βαγόνια και 8 Δ/Η διερχόμενος από το Caliente με κατεύθυνση την Βενα. Σ. Νικόλαουλος



του: Αντώνη Φιλιππουπολίτη



τα Δεοβενάκια και ο διαχρονικός Σιδηροδρομικός Σταθμός τής Νεμέας

Ήταν μιά φθινοπωριάτικη μέρα τού χίλια εννιακόσια τόσο, όταν πήρα το τραίνο για να πάω στη Νεμέα. Ήθελα να επισκεφθώ τα Δεοβενάκια ως προσκυνητής τής μνήμης εκείνων που ήξεραν τι έκαναν... Ήθελα όμως και να φωτογραφίσω τόν σιδηροδρομικό σταθμό, ο οποίος πάντα, όταν διάβαινα από κεί με το τραίνο, ένοιωθα να εκπέμπει μια δική του ξέχωρη γοητεία. Ο σταθμός αυτός πρέπει να ονομάζεται 'Δεοβενάκια', επειδή όμως ο πλησιέστερος οικισμός είναι η Νεμέα, έγινε δισυλόστατος: 'NEMEA-ΔΕΡΒΕΝΑΚΙΑ'.

Ξεκινήσαμε από τον Σταθμό Πελοποννήσου τών Αθηνών στις οκτώ παρά τρία λεπτά ακριβώς. Την αμαξοστοιχία μας την τραβούσε μιά ατμάμαξα τύπου 'Ε', από τις ωραιότερες τών ελληνικών σιδηροδρόμων. Ο καιρός ήταν ταξιδιάρικος και 'σιδηροδρομικός' και συνάμα η γνωστή διαδρομή στην αττική γή και ιδιαίτερα στην Κακιά Σκάλα κορύφωσε τη γοητεία τού ταξιδιού. Μετά από τρεις περίπου ώρες, στις έντεκα παρά δέκα, το τραίνο μας μπήκε στον σταθμό τής Κορίνθου κι αργοσταμάτησε, με την ατμομηχανή να ξεφυσά και να γεμίζει ατμούς όλον τον περίγυρο. Η αποβάθρα έγινε ένας πολύβουος χώρος ζωής. Χαιρετισμοί ταξιδιωτών, μαμάδες που με 'ευγένεια' και τσιριχτές φωνές προσπαθούν να νουθετήσουν τα παιδιά τους, τυροπιτάδες που πουλάνε την πολυζεσταμένη πραμάτεια τους, νέοι επιβάτες που ανεβαίνουν στο τραίνο με βιάση κι αγχωτικό ύφος για να προλάβουν να βρουν κάθισμα, και βέβαια ο άρχοντας της γεύσης, με τα σουβλάκια του μέσα σε μια κινητή

γυάλινη προθήκη, ζεστά-ζεστά και μυρωδάτα. Ποτέ μου δεν κατάλαβα γιατί ειδικά τα σουβλάκια αυτού τού σταθμού ήταν τα γευστικότερα όλων!

Παραμείναμε κάποιαν ώρα στην Κόρινθο για να πάρει νερό η ατμάμαξα από τόν γερανό ύδρευσης, όπως αποκαλούν οι σιδηροδρομικοί τον σχετικό κρουνό, και μετά από λίγο ξεκινήσαμε μπαίνοντας στην αριστερή τροχιά* για να ανηφορίσουμε στη συνέχεια προς τη Νεμέα και την Ανατολική Πελοπόννησο. Η δεξιά τροχιά οδηγεί στη Δυτική Πελοπόννησο. Πριν απ'την δεκαετία τού '60 οι ΣΠΑΠ δρομολογούσαν μόνο δύο ελκόμενες αμαξοστοιχίες από την Αθήνα. Την Νο 1 που πήγαινε για Πάτρα και επέστρεφε με τον αριθμό 2, και την Νο 201 που πήγαινε Τρίπολη - Καλαμάτα και επέστρεφε με τον αριθμό 202. Αυτές ήταν 'μεικτές' αμαξοστοιχίες, δηλαδή περιελάμβαναν βαγόνια επιβατικά και εμπορικά. Η αμαξοστοιχία μας, η υπ'αριθ. 201, είχε πολλά βαγόνια με μεγάλο βάρος. Καθώς λοιπόν μετά από κάποια χιλιόμετρα θα άρχιζαν οι ανωφέρειες, προστέθηκε κι άλλη μιά μικρότερη ατμάμαξα στο τέλος, για να να μας ωθεί κι έτσι να να μπορέσουμε να φτάσουμε μέχρι το διάσελο τού σταθμού τής Νεμέας, απ' όπου θα άρχιζε η νωχελική κατάβαση των στενών τών Δεοβενακίων προς τον αργολικό κάμπο. Μάλιστα, σε μιάν καμπύλη διέκρινα και τον αριθμό της, ήταν η ατμάμαξα Γ 211 τών 'Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων' Μύλων-Καλαμών, η οποία είχε σκοπό να ωθεί τα τραίνα από το Καλαμάκι μέχρι την Κόρινθο και από την Κόρινθο μέχρι τη Νεμέα. Επίσης ωθούσε τα τραίνα στην ανάβαση από

τον αργολικό κάμπο προς την Νεμέα. Στην ουσία δηλαδή αυτή η ατμάμαξα (όπως και κάποιες άλλες από τις περιφημες 'Ζ' ή, κατά τους Σιδηροδρομικούς, τα 'Ζητάκια'), εκινείτο περί την Νεμέα, ασχέτως αν η τυπική της έδρα ήταν ο Σταθμός της Κορίνθου. Σήμερα η Γ 211, κατασκευής του 1890, αναπαύεται στο Σιδηροδρομικό Μουσείο Αθηνών ως ένα από τα ωραιότερα εκθέματά του.

Ο καιρός ήταν βροχερός, με μακρινά αστραπόβροντα, και τα δυο παιδάκια απέναντί μου με κολλημένα τα μέτωπά τους στο τζάμι και με έκφραση υπέρτατης ευφροσύνης χαιρόνταν την παρέλαση του τοπίου. Η ατμόσφαιρα, τα νοτισμένα τζάμια, η βροχή και η άδουσα ατμομηχανή, σχεδόν μιάς επέβαλλαν να μιλάμε χαμηλόφωνα, μυστικά, λες για να μην ενοχληθεί η μαγεία του ταξιδιού. Τότε οι ατμήλατες αμαξοστοιχίες στάθμευαν σ'όλους τους σταθμούς. Μετά λοιπόν από τα Εξαμίλια και τα Αθήκια, σταματήσαμε γύρω στις δώδεκα στο Χιλιομόδι όπου, κάτω από το ψιλόβροχο, μιάς περίμενε για διασταύρωση η αυτοκινητάμαξα 92 που πήγαινε από Καλαμάτα προς Αθήνα. Μόλις εμείς σταματήσαμε, εκείνη ξεκίνησε. Στο βαγόνι μας ανέβηκε μιά μικρή κομπανία μουσικών, όπως πολύ συχνά γινόταν τότε μέσα στα τρέινα, όχι μόνο τών μεγάλων διαδρομών αλλά ακόμα και στο τραμ, το γνωστό 'Τραϊνάκι του Περάματος'. Οι περισσότεροι ήταν πρόσφυγες Μικρασιάτες, απ'αυτούς που στην πραγματικότητα βοήθησαν ουσιαστικά στην πρόοδο της χώρας μας. Ήσαν τρείς: ο ένας έπαιζε λαγούτο, ο άλλος κανονάκι κι ο τρίτος κλαρίνο. Ήταν ο γνωστός στους περισσότερους Οδυσσέας ο κλαρινιτζής. Φτωχός άνθρωπος κι αυτός, ακαθορίστου προελεύσεως, πολύ ευγενής και καλός μουσικός γύριζε με τα πελοποννησιακά τρέινα τραγουδώντας τα μεράκια της φυλής. Το τραϊνό ταξίδευε μέσα στη βροχή κι η κομπανία έπαιζε μικρασιάτικα τραγούδια, τα περισσότερα. Το σκαπαμέντο* από τις ατμομηχανές έδειχνε το ζόρι της ανάβασης κι αφού περάσαμε από τον Άγιο Βασίλειο, κατά τις δωδεκάμημη μπήκαμε στον Σταθμό της Νεμέας όπου σταματήσαμε με ξεφυσήματα.

Μόλις κατέβηκα από το βαγόνι μου, ακούστηκαν σφυρίγματα τρέινου που πλησίαζε από τη μεριά τού Άργους. Ανέβαινε



2

- 1) Η περίφημη ατμάμαξα Γ 211 στον τότε σταθμό του Λουτρακίου, όπου στάθμευσε μετά από την ώθηση αμαξοστοιχίας από το Καλαμάκι μέχρι το ύψος της Διώρυγας. Η ίδια ατμάμαξα διασφάλιζε την ώθηση και στις ανωφέρειες Κορίνθου-Νεμέας και Άργους-Νεμέας. (1939, φωτ. Ι.Φιλιππουπόλιτης, αρχείο ΑΙΦ)
- 2) Η είσοδος του Σταθμού από την κατεύθυνση της Κορίνθου. (2000, φωτ. ΑΙΦ)
- 3) Χιονίζει στα Δερβενάκια! Η αριστερή πόρτα οδηγεί στο μικρό γραφείο αναμονής, η μεσαία στο σταθμωχείο και η δεξιά στην αποθήκη. Το παράπλευρο και τα πλαϊνά παράθυρα ανήκουν στην κατοικία του σταθμάρχη. (1996, φωτ. Β.Χωροίτης)



3

αγκομαχώντας την ανωφέρεια για να φτάσει κι αυτό στο διάσελο των Δερβενακίων, στον Σταθμό της Νεμέας, όπου θα διασταυρωνόταν με το δικό μου τρένο. Ήταν ήταν η τακτική εμπορική αμαξοστοιχία Νο 222 που ερχόταν από την Τρίπολη και πήγαινε για την Αθήνα, και πάντα διασταυρωνόταν με το 201 στη Νεμέα. Τα δυο τρένα, αφού χαιρετίστηκαν με τις σφυρίχτρες τους, ξεκίνησαν προς αντίθετες βέβαια κατευθύνσεις, σχεδόν αμέσως. Στον σταθμό όμως παρέμεινε η ατμάμαξα Γ 211, αυτή που μας ωθούσε για να βγάλουμε την ανηφόρα. Σφύριξε κι αυτή δυο φορές κι ο κλειδούχος την κατηύθυνε στην αριστερή τροχιά του σταθμού κοιτώντας προς Άργος. Εκεί υπήρχε μία περιστροφική πλάκα* για την αναστροφή των ατμαμαξιών, προκειμένου αυτές να επιστρέψουν στο Καλαμάκι, απ'όπου συνήθως έσπρωχναν τα τρένα για να βγάλουν την ανηφόρα μέχρι το ύψος της Διώρυγας ή για την ανάβαση της Νεμέας. Αντίστοιχες περιστροφικές πλάκες υπήρχαν τόσο στο Καλαμάκι όσο και στο Άργος. Η ατμάμαξα γλύστρισε απαλά πάνω στην πλάκα, κι ο κλειδούχος μαζί με τον θερμαστή* της ατμομηχανής και φυσικά με την βοήθεια της δικής μου ηράκλειας δύναμης, σπρώχνοντας δύο μεγάλα προεξέχοντα από την πλάκα κοντάρια εν είδει κουπιού, την περιστρέψαμε κι έτσι η ατμάμαξα στράφηκε προς τον Ισθμό.

Σαν ανεχώρησε και η Γ 211, με πλησίασε ο κλειδούχος και μ'ένα χαμόγελο ανάμεικτο με αδιόρατη έκφραση απορίας με ρώτησε αν ήθελα τίποτα. Όταν του εξήγησα τον λόγο της εκεί

παρουσίας μου, με προσκάλεσε, μόλις θα τέλειωνα, για ένα καφεδάκι στο γραφείο του Σταθμού, όπου θα ήταν και ο σταθμάρχης. Καθώς απομακρυνόταν, συνειδητοποίησα την περιέργη γοητεία αυτού του σταθμού. Ερημικός και μόνος, σ'έναν τόπο που κουβαλά μνήμες αλαφροϊσκιωτων ανθρώπων. Που ήσαν 'ωραίοι ως Έλληνες'. Σ'έναν τόπο, που όπως γράφει ο Σπυρίδων Παγανέλης: *'Τα Δερβενάκια απέβησαν υπό τινα έποψιν η χερσαία Σαλαμής της τουρκομάχου Ελλάδος. Εκεί εκινδύνεσε και ενίκησεν η Επανάστασις. Ο δε βαθύς σεβασμός, μεθ'ού ο Έλλην οδοιπóρος θεωρεί τους λίθους, είναι μικρόν, αλλ'οφειλόμενον καθήκον προς την μνήμην των ατρομήτων προμάχων...'*

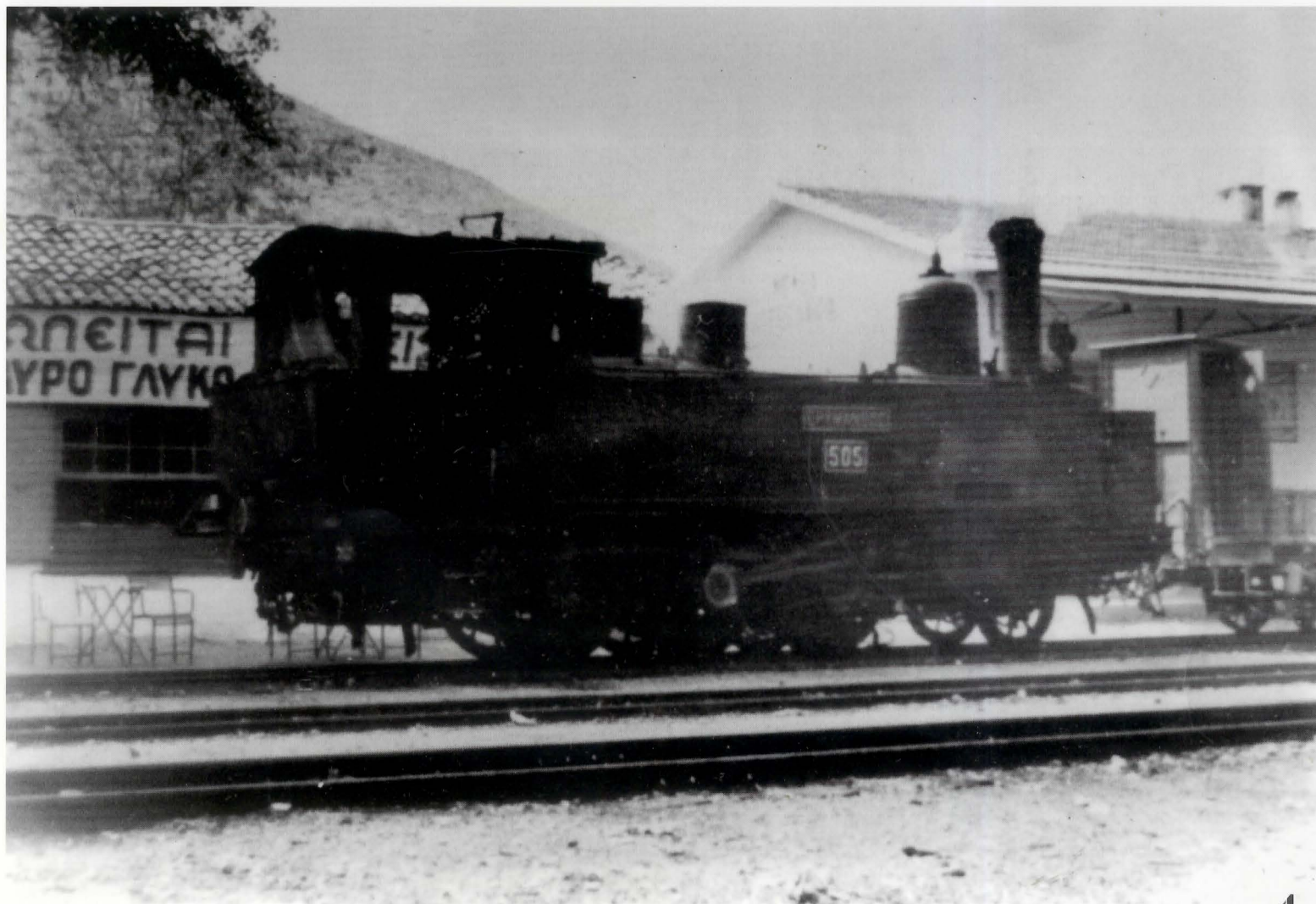
Περπατούσα σιγά-σιγά πάνω στις γραμμές. Ήταν περίπου δύο η ώρα, χειμώνας, και με τον συννεφιασμένο μουντό καιρό ο χώρος όλος είχε αποκτήσει την ατμόσφαιρα του απογεύματος, σαν αρχίζει να σουρουπώνει. Το βρεμένο χώμα ευωδίαζε, και η διάχυτη απόπνοια καιόμενου ανθρακίτη από τις ατμομηχανές, μαζί με την χαρακτηριστική όσμηση του κρεόζωτου από τους στρωτήρες των γραμμών, σηματοδοτούσαν την απογευματινή ονειρική 'ώρα του τρένου'. Στο βάθος, μέσα στην αχλύ της υγρασίας, αχνοφαινόταν σαν εμπρεσιονιστικός πίνακας της Σχολής της Μπαρμπιζόν το μικρό κτήριο του σταθμού με τον καπνό ανωθρόσκοντα από την καμινάδα του. Ο σταθμός, μικρός και απέριττος όπως ταιριάζει στο μετρικό πελοποννησιακό δίκτυο, είναι μονώροφος με δίριχτη κεραμοσκεπή και τσίγκινη μαρκίζα. Δεν εντάσσεται σε κανένα αρχιτεκτονικό ύφος. Είναι λαϊκότροπος

4) Η ατμάμαξα Z 505 με την προσηγορία 'ΕΡΥΜΑΝΘΟΣ', καθώς τότε συνήθιζαν οι σιδηροδρομικοί να ονοματίζουν τις ατμάμαξές τους. Στο βάθος φαίνεται το γραφείο με τα τραπεζοαθίσματά του και την πινακίδα 'ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΜΑΥΡΟ ΓΛΥΚΟ, προφανώς, ΚΡΑΣΙ'. (1930, αρχείο Β.Χοριάτη)

5) Το προσηγορητάρι του Αγίου Σώστη μπροστά από το παλιό καφενεδάκι. (2002, φωτ. ΑΙΦ)

6) Όψη προς Κόρινθο. Δεξιά η ράμπα φόρτωσης εμπορευμάτων. Στο βάθος ο Σταθμός. (2006, φωτ. ΑΙΦ)

8) Το ενδιαιτήμα του προσωπικού του σιδηροδρομείου, αριστερά στην έξοδο του Σταθμού προς την Κόρινθο. (2006, φωτ. ΑΙΦ)





αλλά και λειτουργικός για τα μέτρα του. Διαθέτει σταθμαρχείο, μικρό γραφείο που χρησιμοποιε και για χώρο αναμονής, αποθήκη εμπορευμάτων και ενδιαιτήματα τόσο για τον σταθμαρχή όσον και για τον κλειδούχο (και για τις οικογένειές τους φυσικά). Παραπλεύρως τού σταθμού, προς την κατεύθυνση της Κορίνθου, υπάρχει ένα ανεξάρτητο μικρό οικοδόμημα στο οποίο παλαιότερα στεγαζόταν το καφενείο τού σταθμού που το διαφέντενε ο Κ. Αντύπας από την Κυπαρισσία. Ακριβώς μπροστά από το καφενείο βρίσκεται ένα λαϊκό προσκνητάρι προς τιμήν τής πλησίον εκκλησίας τού Αγίου Σώστη. Το προσκνητάρι κατασκευάστηκε από το προσωπικό ως έκφραση τής θρησκευτικότητας τών απλών καθημερινών ανθρώπων. Σήμερα ο σταθμός τής Νεμέας δεν παρουσιάζει ιδιαίτερη κίνηση επιβατών, δεδομένου ότι δεν βρίσκονται εκεί γύρω μικρά ή μεγάλα πόλίσματα. Παλαιότερα όμως, καθώς τα αυτοκίνητα ήσαν ελάχιστα, οι κάτοικοι τής γύρω περιοχής χρησιμοποιούσαν πολύ τον σιδηρόδρομο, με αποτέλεσμα την έντονη επιβατική κίνηση. Επίσης παρουσιάζε και σημαντική εμπορική κίνηση, ιδίως αμπελοεργασιών προϊόντων, εξ ου και η ράμπα* εμπορευμάτων. Μάλιστα, επειδή στις αρχές τού αιώνα η μεταφορά τών προϊόντων γινόταν με κάρα, οι καραγωγείς, πιστεύοντας ότι η διάδοση του τραίνου τούς ζημιώνει, γύρω στο 1920 ...πυρπόλησαν τον σταθμό κι έτσι έγιναν πρωτοπόροι μιάς επιπόλαιης αντισιδηροδρομικής αντίληψης!

Αναλογιζόμενος λοιπόν όλ'αυτά, σκέφτηκα και τηλεφώνησα σ'έναν καλοδιάθετο ντόπιον ογδοντάρη, γνώστη τών πραγμάτων τής περιοχής, τον κύριο Π.Πανουσόπουλο που με χαρά μού είπε διάφορα για τον σταθμό. Σ'αυτόν λοιπόν τον μικρό σταθμό, με την ευχέρεια τού χρόνου που έδιναν οι αποσυνδέσεις τών ωθουσιών ατμαμαξών ή οι διασταυρώσεις των τραίνων, γίνονταν και πωλήσεις τού ευφραντικού τοπικού οίνου προς τους μερακλήδες ταξιδευτές από ένα μικρό παγκοειδές πωλητήριο. Κυρίως όμως, από το μικρό καφενεδάκι τού σταθμού, που με τα **τραπεζάκια έξω** γινόταν ένας πρώτης τάξεως κράχτης καθημερινής συνάθροισης τών γύρω κατοίκων, που προπολεμικά πέραναν εκεί την ώρα τους. Ιδιαίτερα τις Απόκριες και το Πάσχα ήταν ένας χώρος χαράς και γλεντιού με μεγάλη κίνηση. Μάλιστα εκεί σύχναζε κι ένας καλόγηρος, ο πατήρ Ιωνάς, που όταν ήταν στα κέφια του, απήγγελλε καβάλα στο μουλάρι του: *'Άγιε μου Παντελέημονα τι θες να σου χαρίσω τώρα που είμαι βασιλιάς;'*

Ξεκίνησα κι εγώ το περιδιάβασμά μου και ακολουθώντας τις γραμμές προς την κατεύθυνση τής Κορίνθου, συνάντησα δεξιά μικρά υπηρεσιακά κτήρια τόσο για την διανυκτέρευση ή την πρόσκαιρη διαμονή τού εργατοτεχνικού προσωπικού τής γραμμής, όσον και



για την αποθήκευση τών σχετικών εργαλείων και υλικού. Αριστερά, περί το 1957 κατασκευάστηκε ένα ισόγειο οικοδομικό συγκρότημα για να διαμένει το εργατοτεχνικό προσωπικό τού παρακείμενου λατομείου. Περίπου απέναντι, υπάρχει το κλειδί τής υπ' αριθ. 3 αλλαγής* που οδηγεί σε μιαν αρκετά μεγάλη μόρτα*. Αυτή η "νεκρή" γραμμή πηγαίνει κατ' ευθείαν στον τόπο φόρτωσης σκύρων από τον σπαστήρα τού υπερκείμενου λατομείου, το οποίο πριν από πολλά έτη σταμάτησε τη λειτουργία του λόγω τής αρχαιολογικής σημασίας τού χώρου. Αριστερά μας, η κυρία γραμμή, αρκετά κατοφερική, απομακρύνεται προς την Κόρινθο. Εδώ και καμιάν εικοσαετία αυτή η μόρτα χρησιμοποιείται για την εναπόθεση τροχαίου υλικού προς εκποίηση, γι' αυτό και σήμερα, το 2006, είναι κατελιμμένη από παροπλισμένα βαγόνια. Παλαιότερα και επί αρκετά έτη, βρισκόταν εκεί παρατημένη μία αυτοκινητάμαξα Linke-Hofmann τού 1936 σχεδιαστικής γραμμής Bauhaus. Αυτή η αυτοκινητάμαξα ήταν μορφολογικώς πανομοιότυπη με την περίφημη γερμανική υπερταχεία τού μεσοπολέμου 'Ιπτάμενος Αμβουργιανός' (Fliegender Hamburger) και όπως μου έχει πεί ο φίλος μου Ν. Σμπαρούνης, κάποιιοι πελοποννήσιοι σιδηροδρομικοί, κατ' αντιστοιχίαν, αποκαλούσαν τη δική μας 'Ιπτάμενο Καλαματιανό'!!! Αντί όμως να διαφυλαχθεί ως σπάνιο στοιχείο υψηλής τεχνικής αισθητικής, αφού βανδαλίστηκε από νεοελληνικά πιθήκια, οδηγήθηκε από άλλους νεοέλληνες κρετίλους ως παλιοσίδερα στα χυτήρια... Στο μέσον περίπου αυτής τής μόρτας βρίσκονται οι παλαιές εγκαταστάσεις μιάς χοάνης για τη φόρτωση σκύρων.

Μέσα λοιπόν στην βροχερή μοναξιά αυτού τού μελαγχολικού απογεύματος, απεφάσισα να ανεβώ στον υπερκείμενο λοφίσκο για να γνωρίσω και το εγκαταλελειμμένο λατομείο. Αφού σκαρφάλωσα στο πρηνές πλάι στη μόρτα, αντίκρυσα ένα αλλούτερο τοπίο! Μια τεράστια επίπεδη έκταση αυλακωμένη από κάποιες τροχιές Ντεκοβίλ* για τη μεταφορά τών εκβραχισμάτων, περιτριγυρισμένη από κοφτές βραχώδεις πλευρές που είχαν διαμορφωθεί μετά την αφάρεση τών πετρωμάτων. Η σεληνιακή

ερημία τού τοπίου ασκούσε μια γοητεία υποβλητική, φοβική θα έλεγα, ικανό βέβαια ερέθισμα για δυό γερές γουλιές από το τερψύχιο κονιάκ τής μινιατούρας που είχα στη ζώνη μου. Λίγο όμως που πέραγε η ώρα και λίγο (ή περισσότερο) που οι ιαστραπές, τα μπομπουνητά κι ο αέρας με είχαν αgridέψει, γύρισα για να επισκεφθώ και την άλλη πλευρά τού σταθμού. Σφυρίζοντας ένα εύθυμο τραγουδάκι και κατεβάζοντας άλλες δυό (που λέει ο λόγος δηλαδή) γουλιτσες ξεκίνησα με βήμα ταχύ και θαρραλέο!

Μόλις κατέβηκα από το πρηνές, περίπου γλυστρώντας και σερνάμενος, κάτι πήραν τ' αυτιά μου. Πλησίασα στην άκρη τής μόρτας, πάνω από την κύρια γραμμή, και βλέπω μιαν καμαρωτή αμερικάνικη ατμάμαξα τύπου 'Δα', πλάι και κάτω από την παρατημένη αυτοκινητάμαξα να λαχανιάζει ατμίζοντας και ξεφυσώντας στην ανωφέρεια. Ανέβαινε ολοταχώς με δυνατό σκαπαμένο έλκοντας έναν χαρούμενο μικρό εκδρομικό συρμό, και σφύριζε θριαμβευτικά για να αναγγείλει την άφιξή τους στον Σιδηροδρομικό Σταθμό τής Νεμέας όπου κι αυτή σταμάτησε μ' ένα δυνατό ξεφύσημα. Οφείλω βέβαια να σας πω ότι αυτό το τρέινο ήλθε στην Νεμέα πολύ αργότερα, το 1991, αλλά τί να κάνουμε; Οι σιδηροδρομικοί χώροι είναι παράξενοι, μυστηριακοί. Μην ξεχνάμε άλλωστε ότι μ' ένα τρέινο πηγαίνεις από παντού παντού, όχι μόνο διατοπικώς αλλά και διαχρονικώς! Κάθησα λοιπόν και αποθαύμαζα αυτό το μαγικό τρέινο με τους χαρούμενους εκδρομείς του να 'χουν απλωθεί στον περίγυρο τού σταθμού. Άλλοι να παίζουν τόπι, κρυφτό, κνηνητό, στέκαμάν, μακρονά γαϊδούρα, κι άλλοι να τραβούν φωτογραφίες ή να χορεύουν γευόμενοι το τοπικό οινικό νέκταρ. Και λίγο αργότερα, σαν αυτό το ονειρικό τρέινο αναχωρούσε, εγώ παραφράζοντας κι ενώνοντας Χατζιδάκι και Αττίκ μ' έπιασα να σιγομουρμουρίζω: **'Πάει έφυγε το τρέινο κι έμειν' ο σταθμός πάλι σιωπηλός'**. Στεκόμουν εκεί, μέσα σ' αυτήν την σουρεαλιστική γοητεία, δίπλα από το προσκνητάρι, και κοιτάζοντας τις τελευταίες τουλίπες που άφηνε στο βάθος η ατμομηχανή, άκουγα το μακρόσυρτο μελαγχολικό της σφύριγμα και συλλογίζόμουν την σιδηροδρομική ατμόσφαιρα που πάντα



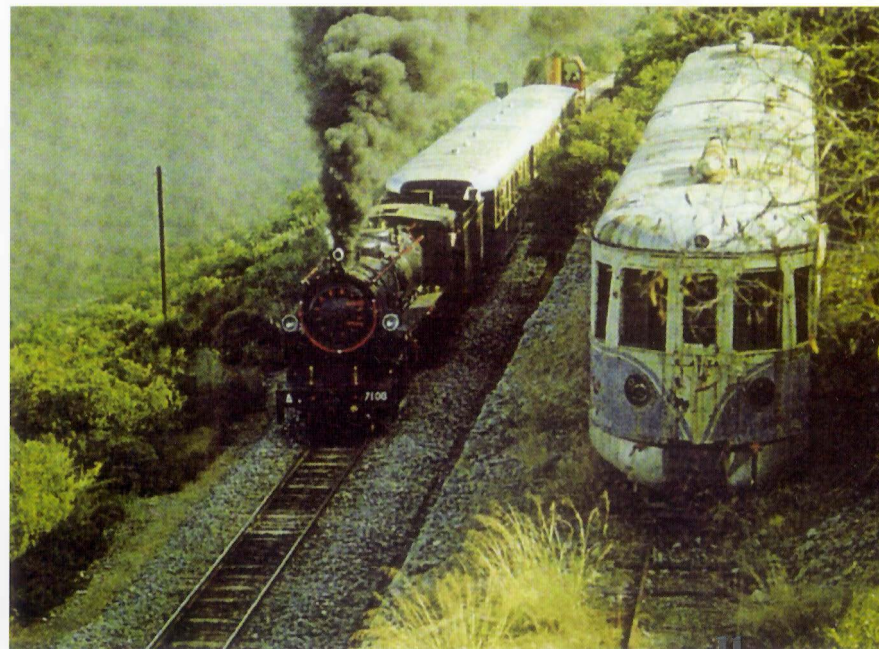
10

είναι γεμάτη μνήμες άλλων εποχών.

Όλα ήσαν τέλεια ως μελαγχολία όταν ξάφνου μια απρόσμενη ριπή ψυχρού ανέμου με τύλιξε, κινητήρες αεροπλάνων ούρλιαζαν υπερκόσμια κι ένα λαχανιασμένο ποδοβολητό και κραυγές ανθρώπων έφεραν τα πάνω-κάτω. Μαζεύτηκα στα ρούχα μου και φοβισμένος είδα στον ουρανό να ελίσσονται πολεμικά αεροπλάνα, Στούκας να εφορμούν, και από παντού γύρω να τρέχουν Εγγλέζοι στρατιώτες αλλόφρονες, προσπαθώντας να καλυφθούν. Ο χώρος του σταθμού έβραζε από τις εκρήξεις και τον ορνιαγδό τών βομβών καθώς οι Ναζί βομβάρδιζαν το Αγγλικό Εκστρατευτικό Σώμα που οπισθοχωρούσε. Οι Εγγλέζοι μέσα στην αλλόφρονη φυγή τους προς την Κρήτη, πρόλαβαν κι έρριξαν πολλά από τα αυτοκίνητά τους μέσα στον Ίναχο, το ρέμα του Στενού των Δερβενακίων, λίγο πιο κάτω από τον σταθμό. Ήταν Απρίλιος του 1941 όταν το κράτος του ζόφου άπλωσε τη σκιά του στη χώρα μας. Πισωπατώντας απομακρυνόμενοι από τον μικρό σταθμό, κοιτάζοντας με ορθάνοιχτα μάτια τον γύρω χώρο. Μια μεταφυσική ησυχία βασίλευε και λίγο αργότερα, απέναντι από τον σταθμό, είδα να χάσκει ένα μεγάλο πολυβολείο με τις μπούκες του ορθάνοιχτες, έτοιμες να ερέσουν πόλεμο. Εκείνη λοιπόν την εποχή, ο σταθμός ήταν ένα κομβικό σημείο για τους κατακτητές, αφ' ενός επειδή σε σχετικά κοντινή απόσταση, πάνω στον λόφο του Ντεπέ, υπήρχε μεγάλος γερμανικός ασύρματος και αφ'ετέρου επειδή γινόταν διακίνηση προϊόντων της εύφορης αυτής περιοχής, Γερμανοί κι αντάρτες πηγαυοέρχονταν. Ώσπου, μέσα στη δίνη του πολέμου ο καφετζής κατηγορήθηκε ως συνεργάτης τών Γερμανών και η Αντίσταση τον εξετέλεσε. Οι Γερμανοί πάλι, λόγω της συχνής παρουσίας ανταρτών στον σταθμό, το 1943 μαζί με δύο μέλη τών Ταγμάτων Ασφαλείας, πέταξαν την εμπρηστική 'διαβολόσκονη' και τον έκαιψαν...

Έτσι όπως ήμουν μέσα σ' αυτήν την φευγάτη κατάσταση, μετά την επιστροφή από την κατοχική εποχή, βλέπω έναν κύριο απέναντί μου να κρατά τον ορθοστάτη ενός κλειδιού, να με κοιτά κι αμέσως μετά να μου γνέφει να τον πλησιάσω. Ήταν ο κύριος Βασίλης Κωστάκης, συνταξιούχος φύλακας-ελεγκτής γραμμών του ΟΣΕ,

- 9) Η έξοδος του Σταθμού με την κατωφέρεια προς την κατεύθυνση της Κορίνθου. Δεξιά, η μύρτα με άμαξες προς εκποίηση. Πάνω από το μέσον της παρωπλιμένης αμαξοστοιχίας διακρίνονται οι εγκαταστάσεις του λιθοσπαιτήρα. (2000, φωτ. ΑΙΦ)
- 10) Απαξιωμένο τροχαίο υλικό στη μύρτα φόρτωσης σιδηρών. Η χαίνοσα διαμόρφωση του βουνού στο βάθος προέρχεται από την εξόρυξη βράχων προς σκυροποίηση. (2005, φωτ. ΑΙΦ)
- 11) Η ατμάμαξα Δα 7108 έλκει την εκδρομική αμαξοστοιχία κατά την είσοδο στον Σταθμό. Δεξιά, η εγκαταλελειμμένη από τους απανταχού ελλοχεγίοντες κρετινούς αυτοκινητάμαξα Linke-Hofmann. (1991, φωτ. Β. Χοροϊτίης)



11



12) Το ιταλικό πολυβολείο απέναντι από τον Σταθμό. (2006, φωτ. ΑΙΦ)

12



13) Ο Σταθμός κατεστραμμένος από τους Ναζί και τους ντόπιους αννεργάτες τους. (1945, αρχείο Χ.Καλεμπερή)

13

14) Λιθοσπαιτήρας αναρροφητήριου και το κεκλιμένο επίπεδο φόρτωσης. (2000, φωτ. ΑΙΦ)



14

που είχε ως βάση τον σταθμό τής Νεμέας. Σαν άκουσε τι γύρευα εκεί πέρα, χαμογέλασε κι άρχισε να μου εξιστορεί: 'Εγώ, που λες παλληκάρι μου(!) φέτος, το 2006, κλείνω τα 91 και πολλά έχουν δει τα μάτια μου σ' αυτόν εδώ τον σταθμό μέχρι που με προσέλαβαν οι ΣΠΑΠ σαν εργάτη γραμμής κι έτσι έγινα σιδηροδρομικός.' Μού εξιστόρησε πολλά από τα γεγονότα και φεύγοντας μού δώρισε και μια μεγάλη μπουκαλά κόκκινο κρασί δικής του παραγωγής.

Έξωπραγματικός και χρονικά πολυδιάστατος σταθμός αυτός εδώ', μονολόγησα όταν ένοιωσα ένα άγγιγμα στον ώμο μου κι ακούω μια φωνή να μου λέει 'Είσαστε καλά, κύριε; Ελάτε λίγο προς την εδώ μεριά γιατί, όπου νάνα, στις έξι παρά πέντε, θα περάσει τρένο για την Αθήνα. Μ' αυτό θα φύγετε;'. Ήταν ο κλειδούχος. Σαστισμένος μουρμούρησα ότι θα έπαρνα το βραδινό, τών οκτώ και εικοσιπέντε. Μέχρι τότε λογάριζα να συνεχίσω τη γνωριμία αυτού τού ονειρικού σταθμού. Σαν διάβηκε η αυτοκινητάμαξα, ξεκίνησα να περπατώ πάνω στις ράγες προς την κατεύθυνση τού Αργούς. Η έξοδος τού σταθμού βρίσκεται στο διάσελο απ' όπου περνά ο δρόμος Κορίνθου-Αργούς και σχηματίζεται το πασάγιο* τής Νεμέας. Στο σημείο εκείνο αρχίζουν τα στενά τών Δερβενακίων και η κατάβαση προς την αργολική πεδιάδα.

Στάθηκα πάνω στις ράγες και προσπαθούσα μέσα στο σκοτεινιάσμα τού σούρουπου να διακρίνω τα περιγράμματα τών υψομάτων τών Δερβενακίων όταν πάλι ένοιωσα να με τυλίγει αυτή η γνωστή ριπή τού κρύου αέρα κι άρχισα να ακούω έναν αλλόκοσιο θούριο από αντρίκια στόματα: 'Ως τότε παλληκάρια θα ζώμεν στα στενά μονάχοι σαν λιοντάρια στες ράγες στα βουνά' και συγχρόνως ορμημαγδός μάχης. Πυροβολισμοί, ομιωγές, λάμψεις, κραυγές. Χώθηκα σε μια γωνίτσα κι είπα μέσα μου μπερδεμένους τούς στίχους τού Ελύτη: 'Οί, όί μάνα μου, όί, όί μάνα μου.../...Κατακλυσμούς ποτέ δε λογαριάσαμε μπήκαμε μέσα στα όλα και περάσαμε...'. Έλα Χριστέ και Κύριε, λέω κι απορώ. Μού φάνηκε ότι είδα δυό στρατούς να πολεμούν ο ένας τον άλλο. Ήταν κάτι σαν τους Δροσουλίτες. Σαν χαμένος τραβήχτηκα στην άκρη και σίμωσα στην κολώνα που το φως της, παρ' όλην αυτή τη χαλασιά, είχε ανάψει. Με τρεμάμενα χέρια έβγαλα πάλι από το μικρό μου σακίδιο το βιβλίο 'Πέραν τού Ισθμού' τού Σπυριδώνος Παγανέλη και κάτω απ' το φως άρχισα να διαβάζω στο κεφάλαιο 'Νεμέα': '...Διηρχόμενη ήδη τα στενά τών Δερβενακίων. Τα προχώματα τών Ελλήνων είχαν διαδεχθή τα τεχνικά έργα τού σιδηροδρόμου, όστις εστρώθη επί τών προς δυσμάς λόφων, αριστερόθι τώ βαίνουντι από Φύχτια. Εκπληρώ καθήκον προς την αλήθειαν, ομολογών ότι αι εργασίαι τού σιδηροδρόμου Κορίνθου-Αργούς μοί εφάνησαν άρισται υπό πάσαν έποψιν. Τα τεχνικά έργα ενούσι το στερεόν μετά τού καλλιτεχνικού. Το προσωπικόν εργάζεται δραστηριώς και μετά νοημοσύνης, οι σταθμοί είναι επικαιρότατοι, αίσθημα δε χαράς και ευγνωμοσύνης έτι καταλαμβάνει τον επί τών νώτων αγρίας ημιόνου ή καχεκτικής φορβάδος κυλινδούμενον επιβάτην, ορώντα τα εμφανή σημεία τής προόδου και αναλογιζόμενον ότι μετ' ολίγους μήνας η ατμάμαξα θα σχίξη τους λόφους τών περικλεών Δερβενακίων. Είναι αληθώς περικλεά, και η θέα των προκαλεί αισθήματα θαυμασμού και αιωνίας ευγνωμοσύνης προς τους σωτήρας. Η μεγαλοφυΐα και η ετοιμότης τού Κολοκοτρώνη, η τόλμη τών στρατιωτών και οπλαρχηγών τού αγώνος έσωσε τότε την αρχομένη επανάστασιν εντός τών στενών πόρων τών Δερβενακίων. Οστά Τούρκων ανευρίσκονται και σήμεραν υπό το χώμα. Μόλις συγχωρεί τις τήν καταστροφήν τών ασθενών προχωμάτων τών Ελλήνων, αναλογιζόμενος ότι ταύτα κετεδαφίσθησαν χάριν σιδηροδρόμου...'

Έτσι λοιπόν αυτός ο μικρός πελοποννησιακός σταθμός απέκτησε μιάν άλλην υπόσταση στα μάτια μου. Χτισμένος σε έναν χώρο ιερό, καθαγιασμένο από εκείνους τους υπερβατικούς πολεμιστές. Μπροστά μου' ο τόπος έχει πάλι ηρεμήσει και τίποτα δεν προδίδει τον χαλασμό κόσμο που κάποτε είχε γίνει σ' αυτά τα μέρη.

Αναλογιζόμουν λοιπόν όλα όσα έζησα σήμερα, σ' αυτήν την τόσο συμπυκνωμένη μέρα, όταν ένοιωσα ένα χέρι να με ακουμπά στον

ώμο και μιιά φιλική φωνή να μου λέει: 'Μέχρι να φτάσει το τραίνο σας, δεν ερχόσαστε μέχρι τον σταθμό να σας κεράσουμε το καφεδάκι που είπαμε; Άλλωστε έχει πέσει ψύχρα'. Πράγματι, είχε μια διαπεραστική ψύχρα που δεν ταίριαζε με την εποχή κι έτσι με χαρά άφησα τον συμπαθητικό κλειδούχο να με οδηγήσει στον Σταθμό. Μπαίνοντας, αφού χαιρέτησα τον σταθμάρχη, πήρε το μάτι μου στο κρεμασμένο ημερολόγιο ότι ήταν Νοέμβρης του 1998 και το ρολόι τού σταθμαρχείου έδειχνε έξι και εικοσιπέντε.

'Παράξενα πράγματα', σκέφτηκα. 'Εδώ χρόνος και χώρος έχουν ανακατευτεί. Πάνε κι έρχονται, συμψύρονται και εκψέρονται ταυτόσημα'. Ένοιωσα ότι εκεί στα Δερβενάκια, στη Νεμέα, η σουρεαλιστική γοητεία βρήκε την τελειώσή της. Ο κλειδούχος με ρώτησε πώς θα ήθελα τον καφέ μου. Εγώ, με ύφος μάλλον μισοκακόμοιρο, τού είπα ότι δεν θα έλεγα όχι για ένα Αγιοργήτικο κρασάκι, βρε αδερφέ, έτσι, για να μην τους κακοκαρδίσω, μετά μάλιστα απ'όλα αυτά τα αλλόκοτα που μου έτυχαν σήμερα. Χαμογέλασαν με κατανόηση και μου έφεραν το σχετικό μπουκάλι με το παλιό το κρασοπότηρο. Ωραία πράγματα, που καθώς σιγοφιχάλιζε γίνονταν ακόμα ωραιότερα! Οι δυό σιδηροδρομικοί όμως ανένδοτοι. Μόνο καφεδάκι. Ώρα υπηρεσίας γαρ. Ήταν ήρεμα και φιλόξενα μέσα στον μικρό σταθμό και η ανθρώπινη συμπεριφορά διέχεε όλη τη ζεστασιά τού επαγγέλματος τού σιδηροδρομικού. Αφού είπαμε τα σχετικά τής γνωριμίας, τούς παρακάλεσα να μου μιλήσουν για τον σταθμό. Άρχισαν λοιπόν αλληλοσυμπληρωνόμενοι να μου εξιστορούν: 'Απ'όσο γνωρίζουμε, το δίκτυο τών ΣΠΑΠ ξεκίνησε το 1882, με την υπογραφή σχετικής σύμβασης μεταξύ τού τότε Υπουργού Εσωτερικών Χαριλάου Τρικούπη και τού εκπροσώπου τής Γενικής Πιστωτικής Τράπεζας Ι. Δούμα. Οι μηχανικοί είχαν προβλέψει τη διέλευση της γραμμής από την περιοχή μας, διότι τα στενά των Δερβενάκιων ήσαν η καλύτερη λύση για τη χάραξη τής σιδηροδρομικής τροχιάς. Ο Σταθμός μας χτίστηκε εδώ, γιατί εδώ σχηματίζεται το διάσελο τών βουνών, πράγμα που διευκόλυνε τη σιδηροδρομική τεχνική τής εποχής. Τα τραίνα δεν θα σταματούσαν στην ανηφόρα, άσε που εδώ είμαστε και πιο κοντά στη Νεμέα.



15) Τροχιές Ντεκωβίλ στο λατομείο. (2002, φωτ. ΑΙΦ)

16) Όψη τού Σταθμού από το ύψος του λιθοσπαστήρα. Αριστερά, η τροχιά της μύρτας και δεξιά η αττηριακή τροχιά από Κόρινθο προς Νεμέα-Άργος. (1998, φωτ. Β. Χωριάτης)





- 17) Απογευματινή διέλευση αυτοκινητάμαξας MAN. (2002, φωτ. ΑΙΦ)
- 18) Η έξοδος του Σταθμού προς Άργος, στην αρχή τών στενών τών Δερβενακίων, και το πατάγιο με τον παλαιό δρόμο Κορίνθου - Τριπόλεως. Διακρίνεται το όχημα μεταφοράς σιδηροτροχιών για τα έργα αναβάθμισης τής σιδηροδρομικής γραμμής. (2006, φωτ. ΑΙΦ)
- 19) Ο παλιός φύλακας γραμμής, ο θαλερός εννενητάρης κ. Β. Κωστάκης. (2006, φωτ. ΑΙΦ)



Έτσι θα γινόταν ένας εμπορικός κόμβος για την διακίνηση τών αμπελοουργικών προϊόντων τής περιοχής μας. Γι' αυτό άλλωστε είχε κατασκευασθεί κι αυτή η ράμπα φόρτωσης, η οποία πλέον σπανιότατα χρησιμοποιείται. Η γραμμή μας, δηλαδή από την Κόρινθο μέχρι το Άργος, εγκαινιάστηκε στις 15 Απριλίου του 1886 και το ταξίδι από την Αθήνα μέχρι τη Νεμέα διαρκούσε το 1915 πέντε ώρες ακριβώς, ενώ το 1998 μειωθεί στις δύομιση. Επειδή μέχρις εδώ τα μεγάλα τραίνα τα έσπρωχνε δεύτερη ατμάμαξα, υπήρχε περιστροφική πλάκα αναστροφής. Απ' αυτήν σώζεται και διαγράφεται μέσα στο χώμα ένα στεφάνι από πέτρα.

Αφού απόλαυσα μερικά επαναληπτικά ποτηράκια από τον νεμεάτικο οίνο, ευχαρίστησα τους δύο καλούς σιδηροδρομικούς και βγήκα έξω για να

πάρω μερικές φωτογραφίες τώρα που βράδυαζε και η ατμόσφαιρα τού μικρού σταθμού έπαιρνε άλλη υπόσταση. Καθώς λοιπόν σκόπευα με τη μηχανή μου την έξοδο τών γραμμών προς Κόρινθο, φάνηκε να έρχεται ένας ντρεζινοσιρομός* από τον οποίο, μόλις σταμάτησε, κατέβηκαν μιλώντας έντονα μερικοί εργοτοτεχνίτες που έδειχναν εκνευρισμένοι και κουρασμένοι. 'Τι έγινε, ρε παιδιά;' Τους ρώτησα, και αμέσως μού απάντησε εκείνος που έμοιαζε με εργοδηγό: 'Τι να γίνει, κύριε; Μα να καίγονται τραίνα το 1954; Επιτρέπεται να κουβαλάνε οι επιβάτες εύφλεκτα μαζί τους; Τι έχουν στο κεφάλι τους; Ορίστε, απ' τη φωτιά καταστράφηκαν δύο καινούργια βαγόνια Μαργέτι* εδώ λίγο πιο κάτω από τον Σταθμό τής Νεμέας. Μα πού βρισκόμαστε; Ευτυχώς που δεν κήγηε κανένας άνθρωπος.' Μόλις το



20

άκουσα, πήρα τον δρόμο γραμμή-γραμμή για να πάω στον χώρο του ατυχήματος (μην ξεχνάτε παρακαλώ, ότι αυτός ο Σταθμός είναι ιδιότυπος! Φέρνει χρόνο και τόπο άνω-κάτω!). Εκεί δυο καμένα βαγόνια, και επιβάτες μαζί με περιέργους, που ασκούσαν τη νεοελληνική διαλεκτική τους ανάλυση: 'Επιτέλους, πού είναι το κράτος;' Και συνέχιζαν δίνοντας 'τεκμηριωμένες' απαντήσεις για το τι έφταιγε, ποιοι δεν έφταιγαν, τι πρέπει να κάνει η κυβέρνηση, γιατί χάθηκε η αντιπολίτευση, πού θα πάει αυτή η κατάσταση, βούρδουλας που χρειάζεται...

Ας είναι. Καλά που σώθηκαν οι άνθρωποι, σκέφθηκα, και πήρα τα μπρος-πίσω για να επιστρέψω στον αγαπητό μου παράδοξο σταθμό όπου νάτα πάλι τα απρόβλεπτα! Ξημερώνει μια μέρα του 195... και στον σταθμό βρίσκονται δύο τρέινα. Το ένα, μια βαρειά εμπορική αμαξοστοιχία που την έλκουν δύο ατμάμαξες, μία E 1-4-0* και μία Z 1-3-0. Το άλλο αυτοκινητάμαξα, μια Linke-Hofmann. Και τα δύο προς Τρίπολη - Καλαμάτα και η εμπορική έχει σταματήσει για να αντιπαρέλθει η ταχεία. Είναι μια ονειρική κι αυτή εικόνα άλλων εποχών, σε ανθρώπινα μέτρα και διαστάσεις...

Σαν έφυγαν και τα δύο τρέινα πρώτα η αυτοκινητάμαξα και μετά ο 'Εμπορας'*, απέμεινα μοναχός στον έρημο σταθμό. Περιπάτησα λίγο για να βρώ κάποιο ενδιαφέρον θέμα να τραβήξω τα τελευταία καρεδάκια από το φιλμ τής μηχανής μου, όταν

20) Ο πάγκος / μικρό πωλητήριο του τοπικού αγιογραφητικού οίνου. (1990, φωτ. Β.Χορούτης)

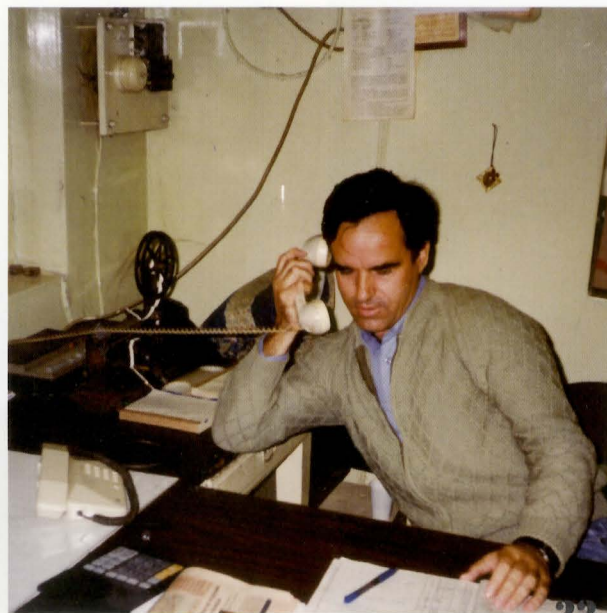
21) Στο εσωτερικό του σταθμαρχείου. (1998, φωτ. ΑΙΦ)

22) Ο σταθμάρχης κ. Ι. Μιχαλόπουλος. (1998, φωτ. ΑΙΦ)

23) Ο κλειδούχος κ. Ν. Καταικαντάμης. (1998, φωτ. ΑΙΦ)



21



22



23



24



25



26

είδα εκεί στο πλάι του Σταθμού δυο νέους να σκάβουν και να διαμορφώνουν ένα κηπάριο. Πλησίασα και τους χαρέτησα κι αυτοί μου ανταπέδωσαν τον χαιρετισμό σε ωραία ελληνικά με έντονη ξενική προφορά. Ήταν ο Κρίστοφ Φέλντχανς από τη Γερμανία με τη σύντροφό του. Ο Χρήστος, όπως τον εξελλήνισα αμέσως, είναι μέλος του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου στην Αθήνα και σπουδάζει σε κάποιο αθηναϊκό πανεπιστήμιο πολιτικές επιστήμες. Είχε νοικιάσει δύο δωμάτια του Σταθμού και τα χρησιμοποιούσε ως στούντιο εργασίας και ως κατοικία. Πολύ καλά παιδιά και οι δύο, με αγάπη γ' αυτόν τον τόπο. Και μόνον η παρουσία τους μαρτυρούσε ότι στον σταθμό, που τώρα πια είναι κλειστός, δεν σταματούν οι ανθρώπινες διεργασίες. Μην ξεχνάτε, παρακαλώ, ότι έχουμε φτάσει στο έτος 2005 (Είδατε τι σημαίνει απρόβλεπτος Σταθμός;). Ο Χρήστος με προσκάλεσε στο στούντιό τους και αφού απόλαυσα μια δροσερή γερμανική μπύρα, τους αποχαιρέτησα για να πάρω την αυτοκινητάμαξα ρέιλιμπας (railbus) που θα περνούσε στις 11.13. Μαζί μου περιέμενε κι άλλος ένας ταξιδιώτης που με συστολή και σπασμένα ελληνικά με ρώτησε για την ακριβή ώρα του δρομολογίου. Ήταν Πακιστανός και δούλευε στους αμπελώνες τής Νεμέας. Η αυτοκινητάμαξα φάνηκε ακριβώς στις 11.12. Μπήκα, θρονιάστηκα, και, ξέρετε εσείς, άρχισε η αναπόληση αυτού του ταξιδιού στον αλλόκοτο χρονοτόπο που λέγεται Σιδηροδρομικός Σταθμός Νεμέας-Δερβενακίων. Πάντως, μέσα μου όλο και περιμένα να φανούν να 'ρχονται ο Οδυσσεύς και οι περιπλανώμενοι οργανοπαίχτες. Αλλά το δικό τους τραίνο τούς είχε πάρει μαζί του οριστικά...

Αντώνης Φιλιππουπολίτης
Φεβρουάριος 2006

- 24) Ο Κρίστοφ Φέλντχανς και η σύντροφός του, διαμορφώνοντας το κηπάριο του Σταθμού τής Νεμέας. (2005, φωτ. Α1Φ)
- 25) Ο συνταξιδιώτης μαζί με τον οποίο περιμένα την αυτοκινητάμαξα για την Αθήνα. (2005, φωτ. Α1Φ)
- 26) Οι νέες προαστιακές αυτοκινητάμαξες για το μετρικό δίκτυο, του ΟΣΕ πλέον, προς το τέλος του 2005, με κατεύθυνση προς Αθήνα. Τα γνωστά "railbus" ... (2005, φωτ. Α1Φ)
- 27) Η εντός του Σταθμού ενημερωτική πινακίδα για τα έργα αναβάθμισης της γραμμής. (2006, φωτ. Α1Φ)



27

Γ Λ Ω Σ Σ Α Ρ Ι

Αλλαγή: Συναρμογή τών σιδηροτροχιών που επιτρέπει την μετάβαση από τη μια τροχιά στην άλλη (συχνά την αποκαλούν κλειδί ή διασταύρωση).

Έμπορας: Φιλική και προς αστεϊσμό απόκλιση μιάς εμπορικής αμαξοστοιχίας.

E 1.4.0.: Το γράμμα υποδηλώνει την κατηγορία τής μηχανής, ο πρώτος αριθμός το πλήθος τών εμπροσθίων οδηγών μη κινητηρίων αξόνων, ο δεύτερος τους κινητήριους άξονες και ο τρίτος τους φέροντες, απλώς, άξονες.

Θερμαστής: Βοηθός-συνεργάτης τού ατμομηχανοδηγού, ο οποίος έχει την ευθύνη και τη φροντίδα για την ορθή τροφοδοσία τού θαλάμου καύσεως με τα κατά περίπτωση καύσιμα.

Μαρκέτι: Μάρκα ιταλικών βαγονιών από τις πολεμικές επανορθώσεις, τα οποία παρελήφθησαν το 1952.

Μόρτα: Δευτερεύουσα τερματική τροχιά (γραμμή).

Ντεκοβίλ: Στενή σιδηροδρομική τροχιά πλάτους 60 εκατοστών, συνήθως βιομηχανικής χρήσης.

Ντρεζίνα/ντρεζινοσυρμός: Μικρό αυτοκινούμενο υπηρεσιακό όχημα/αμαξοστοιχία μικρών υπηρεσιακών οχημάτων ελκομένων από ντρεζίνα.

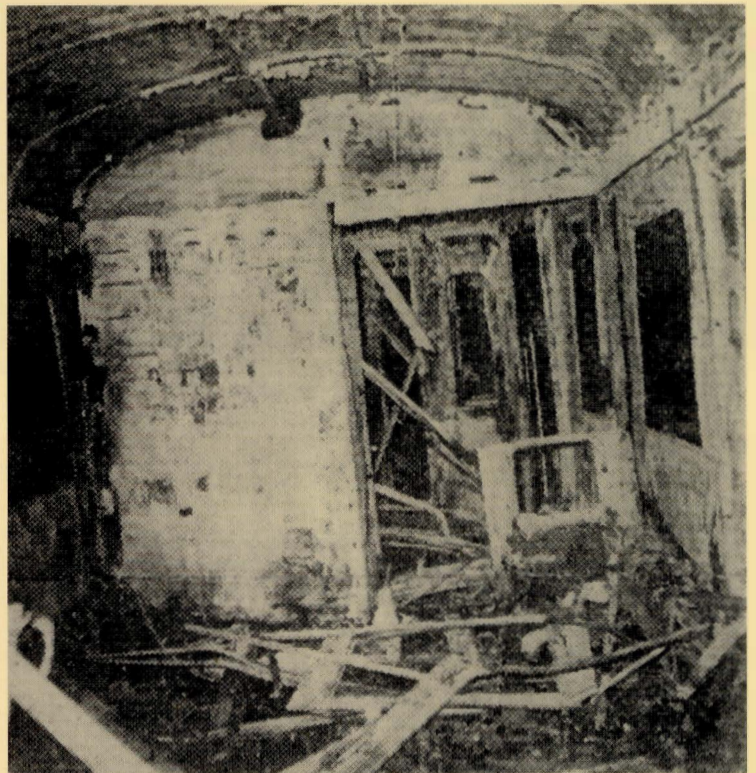
Πασάγιο: Ισόπεδη διασταύρωση σιδηροτροχιών με δρόμο.

Περιστροφική πλάκα: Κυκλικός και περιστρεφόμενος μηχανισμός με επίπεδη μεταλλική επιφάνεια (πλάκα) επί τής οποίας υπάρχουν σιδηροτροχές όπου εισέρχονται σιδηροδρομικές μηχανές και αναστρέφεται η κατεύθυνσή τους.

Ράμπα: Στον σιδηρόδρομο ονομάζεται έτσι η πλάι στις γραμμές υπερυψωμένη πλατφόρμα (μέχρι το δάπεδο τών φορητών βαγονιών), για τη φόρτωση εμπορευμάτων. Για την ευχερή κάθοδο τών μεταφορικών οχημάτων τών εμπορευμάτων, τα άκρα τής πλατφόρμας σχηματίζουν κεκλιμένα απίπεδα (ράμπες).

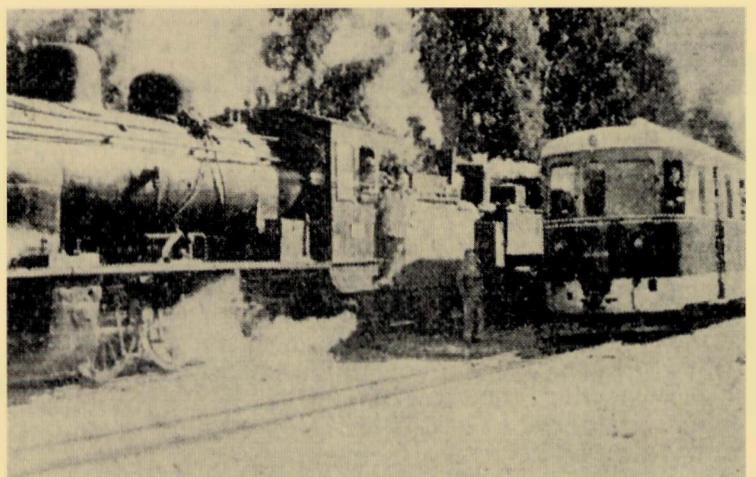
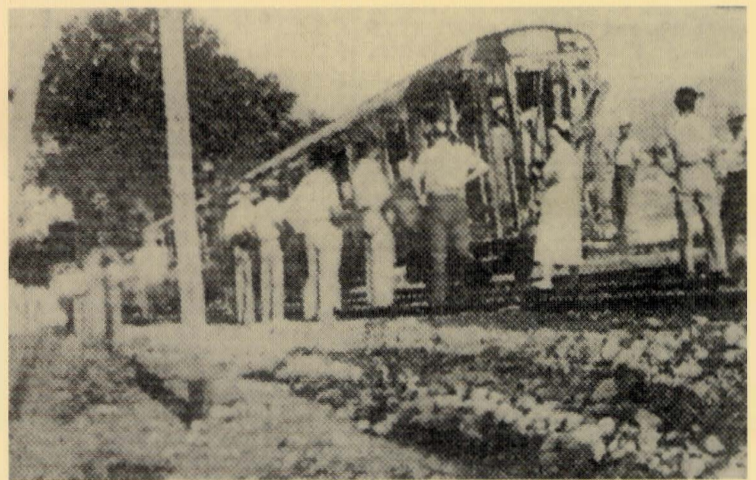
Σκαπαμέντο: Ο ρυθμικός επαναλαμβανόμενος ήχος εκτόνωσης τού ατμού σε περιπτώσεις μεγάλων φορτίων ή αναβάσεων. Το ρυθμικό 'αγκομαχητό' τής ατμάμαξας.

Τροχιά: Η κοινώς αποκαλούμενη γραμμή ή γραμμές τού τραιίνου.



Τò έσωτερικόν τού βαγονίου, εις τò όποιον έγένετο ή ανάφλεξις τής βενζίνης έπυροπολήθη σχεδόν εξ ολοκλήρου. Δέν απέμεινε παρά μόνον ό σκελετός του. Είς τήν φωτογραφίαν απεικονίζεται ή έκτασις τής καταστροφής.

Αναφωτογράφηση από τον Τύπο τού 1954. (αρχείο Α1Φ)



Αναφωτογράφηση από το περιοδικό 'Συγκοινωνία'. Μια μεγάλη ατμάμαξα τύπου E 1-4-0 και μία μικρότερη τύπου Z 1-3-0 έλκουν έναν 'Έμπορα'. Δεξιά η διπλή αυτοκινητάμαξα Linke-Hofmann, η οποία αντιπαρέρχεται τον 'Έμπορα'. (1955, αρχείο Α1Φ)

"Μέρες Σιδηροδρόμου 2008 στην Νέα Ιωνία"



Η ενθύριζ των εκδηλώσεων "Μέρες Σιδηροδρόμου 2008"



Από την μουσική βράση με την κ. Αφροδίτη Κανελλού και τον κ. Γεώργιο Μπακίρηζ. Φωτ. Μ. Φωτίζ



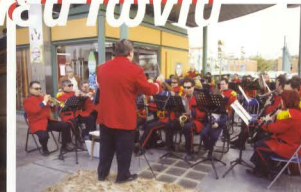
Κατά την διάρκεια των εκδηλώσεων, ξεναγήθηκαν πάνω από 600 φοιτητές Δημοτικών σχολείων και Γυμνασίων που επισκεφθήκαν τον εκθεσιακό χώρο της εκθέσεως



Τμήμα μακέτας του Μοναχίου Τζεβελέσκια με θέμα την ηλεκτροκίνηση. Φωτ. Μ. Φωτίζ



Η σουπερτερική άποψη του Σιδηρού ουρμού των ΗΣΑΠ. Φωτ. Η. Καντιρίης



Η φιλαρμονική του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας που οργάνωσε το Καραόκετο πρώην στο σταθμό της Ν. Ιωνίας. Φωτ. Η. Φωτίζ

Ο Σύλλογος των Φίλων του Σιδηροδρόμου οργάνωσε, μεταξύ 8 και 16 Νοεμβρίου τ.ε.τους, μία πολυεκδήλωση στην οποία έδωσε τον τίτλο "Μέρες Σιδηροδρόμου 2008", παραμένοντας με αυτόν τον τρόπο, σε ανάλογες εκδηλώσεις προηγούμενων ετών. Η πολυεκδήλωση αυτή ελάβε χώρα στο Συνεδριακό Κέντρο του Δήμου Νέας Ιωνίας, που βρίσκεται κοντά στον σταθμό του ΗΣΑΠ και στους κόλπους της πέραν των άλλων συμπεριελάβε και την πρώτη έκθεση-διαγωνισμό μοντελιστικής μακέτας καθώς και έκθεση σιδηροδρομικής φωτογραφίας.

Το γκάμα της εκδήλωσης έγιναν το Σάββατο 8 Νοεμβρίου στις 19.00. Μετά τις προσηφώνσεις του Πρόεδρου του Σ.Φ.Σ., του Αντιβουλευτή Νέας Ιωνίας κ. Πην. Βλαστός, ως εκπαιδευτή του σπουδαίως εκτός Ελλάδος Δημόσιου και των λοιπών επαρχιών, προβλήθηκε το "Υπόγραφο - Πρωτοκίνησις" του Ανταύτη Φιλοσοφίας "Σιδηροδρόμος σταυρωδίων τεχνολογίας και πολιτισμού". Στην συνέχεια, ο Αντιδήμαρχος που εκπροσώπησε τον Δήμαρχο εγκαινίασε την έκθεση φωτογραφίας και μοντελισμού, σε παρεκκείμενο χώρο, κρύβοντας την καθιερωμένη κορδέλα. Οι προσκεκλημένοι και οι παραρκομισμοί παρέμειναν να κρέμαζον άφρον στον χώρο, περιγυμνομένοι τις εκθέσεις και απολαμβάνοντας τα ερεθίσματα και τα ποτά που προσεφέρθησαν δαπάνης χορηγών του συλλόγου, μελών και άλλων.

Την Κυριακή 9 Νοεμβρίου στις 11.30 έγινε προβολή ενός ντοκιμαντέρ του ΚΕ.ΜΙ.ΠΟ. που αναφέρονταν στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας διαχρονικά ιδιαίτερα σε σχέση με τους προηγούμενους που εγκαταστάθηκαν στην περιοχή μετά το 1922. Στην συνέχεια προβλήθηκε η κινηματογραφική ταινία "Το τραίνο" του John Frankenheimer.

Την Δευτέρα 10 Νοεμβρίου την 18.00 ώρα, πραγματοποιήθηκε, στον ίδιο χώρο, συζήτηση "στοργουλιής τραπεζας" με θέμα "Το μέλλον του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα μετά το Σχέδιο ανασυγκρότησης του Ο.Σ.Ε. που εκπονήθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών". Στην συζήτηση εκλήθησαν και παρέστησαν οι, κ. Σπύρος Ζιμπόπουλος, Γενικός Γραμματέας του Υ.Μ.Ε. ως εκπροσώπος του Υπουργού Μετ και Επ, ο Διευθυντής Συμβούλους του Ο.Σ.Ε. κ. Γιαννούσης, ο Καθηγητής του ΕΜΠ κ. Ιωάννης Φραντζεσκάκης, ο οποίος εκπροσώπησε και το Εcosyst, ο Καθηγητής του ΕΜΠ κ. Θανάς Βλαστός, ο κ. Νάσος Κόκκινος ως εκπροσώπος του "Δικτύου" "ΕΠΙΒΑΤΗΖ", ο κ. Κώστας Τριανούφλης, Πρόεδρος και εκπροσώπος του Συλλόγου των Φίλων του Σιδηροδρόμου Μεταφορών και ο κ. Γεώργιος Κρανός, Πρόεδρος και εκπροσώπος του Συλλόγου των Φίλων του Σιδηροδρόμου Τρικάλων. Τον συλλόγο ως εκπροσώπησε και ανέπτυξε τις θέσεις του ο κ. Σπύρος Φασουλής. Της συζήτησης προέδρεσε ο κ. Πέτρος Ράλλης.

Ο εκπροσώπος του Συλλόγου ως αναλύοντας το "Σχέδιο" του Υ.Μ.Ε. ανέφερε, ότι απαρτίζεται σε λησθαμίνα στατιστικά και άλλα στοιχεία και αναδοσδήποτε μερισμός μεταφορικού έργου. Αναλύοντας εξ άλλου το έλλειμμα του ΟΣΕ παρέθεσε στοιχεία, βάσει των οποίων αποδεικνύεται ότι, αν ληφθούν υπ όψη τα πραγματικά δεδομένα και επιβαρύνονται το κράτος με τις δαπάνες για την υποδομή και τις παροχές "θνησμούς υπηρεσιών" (κοινωνικές και άλλες), όπως γίνεται σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το έλλειμμα περιορίζεται σε περίπου 30 εκ. Ευρώ για το 2004 επί παραδείγματι. Παρέθεσε εξ άλλου στοιχεία στατιστικά της Ευρωπαϊκής Ένωσης και Ευρωπαϊκών δικτύων από όπου προέκυψε ότι όλα τα δίκτυα είναι ελλειμματικά, χωρίς τις κροτικές επιδοτήσεις, ακριβώς γιατί επιτελούν έργο υπέρ της των εθνικών

οικονομικών, κοινωνικών, προστατευτών το περιβάλλον και βελτιώνουν την ποιότητα της ζωής των πολιτών κ.λ.π. Γι' αυτό, όπως αναφέρθηκε και στην "Άσκη βιβλό επί των μεταφορών" της Ε.Ε., η απόδοση επιχειρηματων που συμβάλλουν στην εθνική οικονομία, το περιβάλλον, κ.λ.π., πρέπει να υπολογίζεται σε επίπεδο εθνικής οικονομίας, ποσοτικοποιώντας δηλαδή όλα όσα δεν προομειούνται στον λογαριασμό μιας εμπορικής επιχειρήσεως (οφέλη για το σύνολο, την εθνική οικονομία, κ.λ.π.).

Ο Διευθυντής Συμβούλου του ΟΣΕ επέλεξε το γκάμα του Σ.Φ.Σ. και εσήλωσε ότι πολλές από τις θέσεις του των βρισκόμενων συμφωνών και ότι τίποτα δεν έχει φραση κοινωτική όσον αφορά τις περιφέρειες Δημαρχογών κ.λ.π., αλλά βρέθηκε είναι υποχρεωμένος να λάβει υπ όψη του την Ελληνική πραγματικότητα και τις συνθήκες που έχει να αντιμετωπίσει σήμερα το ΥΜΕ.

Στην συνέχεια ελάβον τον λόγο οι Καθηγητές κ.κ. Φραντζεσκάκης και Βλαστός, οι οποίοι αναεφέρθησαν στον ρόλο του σιδηροδρόμου σε μια σύγχρονη κοινωνία και την συμβολή των μέσων σταθερής τρέψεως στην διαμόρφωση της σύγχρονης πόλης και στην ποιότητα της ζωής των πολιτών, πράγμα που δεν επιτυγχάνεται με την ολόκληρη χρήση του αυτοκινήτου.

Ο κ. Κόκκινος επέστη την εισήγηση του στις στερεβλώσεις στις οποίες οδηγεί το νέο σχέδιο του ΥΜΕ. Οι εκπρόσωποι της νέων μετρώων στην εξυπηρέτηση των περιοχών τους, καταλήγοντας και αυτοί ότι οι μετρήσεις μεταφορικού έργου κ.λ.π. είναι εσφαλμένες και οδηγούν σε λησθαμίνα αποδοσής.

Τελευταίως ελάβε τον λόγο ο Γ.ν. Γραμματέας του ΥΜΕ κ. Ζιμπόπουλος ο οποίος αναεφέρθηκε στην παρεία των έργων του σιδηροδρόμου και στις θετικές επιπτώσεις που θα έχουν για τους πολίτες όταν θα ολοκληρωθούν σταδιακά. Όσον αφορά το νέο σχέδιο, είπε ότι δεν είναι τίποτα οριστικό ακόμα, ιδιαίτερα όσον αφορά την περικοπή και τον εξεθροβλοισμό των δρομολογίων των αμαξοστοιχιών του ΟΣΕ.

Την συζήτηση παρακολούθησαν, ο Δήμαρχος Νέας Ιωνίας κ. Χαράλαμπος, δημοτικά συμβούλοι και εκπροσώποι φορέων, οι Πρόεδροι των Συλλόγων Φίλων του Σιδηροδρόμου Λαρίσης κ. Πολυμύριος και Τριπολής κ. Πηρουσιώλης.

Την Τετάρτη 12 Νοεμβρίου την 18.30 ώρα έγινε παρουσίαση του βιβλίου του κ. Νικ. Τσιπτά "Μπρόλλος το σιδηροδρομικό πέρασμα" που εξέδωσαν οι εκδόσεις ΗΡΩΝ. Στη συνέχεια προβλήθηκε η κλασική κινηματογραφική ταινία του Βενε. Σιελπιό "Η μάχη των σιδηροδρόμων" που αναεφέρεται στη αντιστάση των Γάλλων σιδηροδρομικών στους Γερμανούς κατακτητές, η οποία πηρε το 1946 το πρώτο βραβείο στο Φεστιβάλ των Κανών. Την ίδια ημέρα πραγματοποιήθηκε και η ψηφοφορία του κοινού για την ανάδειξη της καλύτερης μακέτας της εκθέσεως.

Την Παρασκευή 14 Νοεμβρίου την 18.00 ώρα έγινε συζήτηση για την τέχνη και τα όρια που είναι ανεκτά όσον αφορά την κούλη με γραφική δημόσιων χώρων και τριχομύ αίκου του σιδηροδρόμου και των αστικών συγκοινωνιών. Με ιδιαίτερο ενδιαφέρον αναμενόταν η αντιπαράθεση επιχειρηματιών ανάμεσα στους φίλους του σιδηροδρόμου και τους γραφειάτες. Παρά τους φόβους για ελεημένο κλίμα, τελικά η συζήτηση ήταν αρκετά ηρεμία και ακούστηκαν επιχειρήματα και από τους πλείους. Κλήθηκαν άτομα από την καλλιτεχνική ομάδα CARPE DIEM, τα οποία τελικά δεν εμφανίστηκαν και στη θέση τους ήρθαν μικρά παιδιά, κανοντας πολλούς από τον ΣΦΣ να αναρωτηθούν για τη σκοπιμότητα της αλής κούλενας.

Υπάρχει ελπίδα να βρεθεί μία περιοχή επικοινωνίας ανάμεσα στα δύο μετρί, ενώ εκκωφαντική ήταν η άποσιν του ΟΣΕ, του οποίου σε τελική ανάλυση είναι οι μηχανές και τα βαγόνια που κυκλοφορούν. Σε πρώτη φάση θα γίνει προσπάθεια να γραφτεί σχετικό άρθρο στον περιοδικό των γραφειοδόν που θα προσπαθήσει να πείσει τα παιδιά ότι δεν είναι cool να θάρουν τρέινα. Το ποσό θα περσιναίει τα παιδιά (τα οποία έχουν τη δική τους αγανάη να ακουστούν) είναι κάτι που μένει να απαντηθεί. Στο μετρί, η γνώμη πολλών είναι ότι πρέπει να γίνει προσπάθεια καταστολής του φαινομένου, εστιαζόντας στους γονείς (ένα πρόσημο-χρέωση για το καθαρίσμα των βαγόνων μάλλον θα έκανε βέλτοτα).

Το Σάββατο 15 Νοεμβρίου την 20.00 ώρα ελάβε συνέντευξη τον Γεωργίου Μπακίρηζ και Αφροδίτη Κανελλού, οι οποίοι με την καλλιτεχνική τους αεία τις άριες από Ελληνικές σπερτές, τα παλιά και τα σύγχρονα τραγούδια που τραγουδούν αλλά κυρίως με το μνήμα τους και την ηθροσμία τους, ανανεωσαν το ακροατήριο το οποίο οργάστηκε με επίταξες ανανεωτική και προγράμματος, "μπιρόντα" συνεχώς. Στο πάνω πλαν ο κ. Γεώργιος Μπακίρηζ.

Την Κυριακή 16 Νοεμβρίου την 11.30 ώρα, η πολυεκδήλωση έκλεισε στον σταθμό της Νέας Ιωνίας του ΗΣΑΠ από εράση ο "Έθνος ασυμμό" κατασκευής του 1911. Κατά την διάρκεια της τελετής επισήμως η Φιλαρμονική του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας, κυρίως συνθέσει εποχές, όπως άριες και χορευτικά από τον "Βοθριστικό" του Θεοφράστου Ζακελλαρίου, κ.λ.π. Στην εκδήλωση παρευρισκόνταν και ο Δήμαρχος Νέας Φιλαδέλφειας. Μετά την αποχωρήση του συρμού του ΗΣΑΠ με σφειρήματα, το κοινό μείνησε για τελευταία φορά στην έκθεση, η οποία συνδυαστηκε με ένα παζάρ μοντελιστών, από τα οποία έγιναν αρκετά ικανοποιημένα, έχοντας αποκτήσει το τραγού αίκου των ενήριων τους (ή τα υλικά μακέτας που χρειάζονταν).

Κατά την διάρκεια της πολυεκδήλωσης έγινον ξεναγήσεις σχολείων της περιοχής στις εκθέσεις, και προβολή διαφανών σχετικά με την ιστορία, τα λησθηκτικώματα και την αναγκαστικότητα του σιδηροδρόμου. Οι επισκεψέες των σχολείων γίνονταν το πρώινα, με προημιματισμένους επισκεψέες. Περισσότερα από 400 παιδιά ήρθαν σε επαφή με το σιδηροδρομικό περιβάλλον, που τους άφησε άριστους εντυπωσμένους. Για την εκδήλωση τυπωθηκαν και μορφοτήσαν κιάδρες φυλλάδια, πολλά από τα οποία τελικά κυκλοφορήσαν στην πόλη.

Συντονιστής της όλης εκδήλωσης ήταν το μέλος του ΣΦΣ κ. Δημήτρης Μπακίρηζ. Σημαντική βόθηση για την μεγάλη επιτυχία της πολυεκδήλωσης τόσο στο οργανωτικό κομμάτι όσο και στο λειτουργικό, είχαν οι μετρί μας Νίκος Φαντιάνος και ο τμήμας του συλλόγου μας Παναγιής Αθανάσιου.

Εκθέσεις

Η έκθεση φωτογραφίας και μοντελισμού περιλάμβανε πολλά ενδιαφέροντα πράγματα, με ποικιλία για το φιλοδόξον κοινό. Έχουμε εξαιρετικά καλές εκπαιδευτικές στις φωτογραφίες, και με λίγο καλύτερο φωτισμό (αναγκασίες μερικές μερρες με συννεφία) θα αναδοκινούσαν ακόμη περισσότερο.

- Στο μοντελιστικό τμήμα, υπήρχε μεγάλη ποικιλία:
- ένα βιομηχανικό τοπίο (μυρική + λαιμωσία) του Κώστα Αδαγόου, το οποίο πηρε το Α' βραβείο κοινού και το Β' των μοντελιστών
- ένα πλήρη σταθμό με Αγγλικά τοπία και μηχανές, του Ηλία
- ένα λειτουργικό διπλό λωρ με στενω έυρος 750mm από Αυστρία, και κανονική διαμετρή γραμμή του Γιάννη Χαλαπή (Β' βραβείο κοινού και Α' μοντελιστών)
- ένα διάγραμμα με ελληνική μηχανή (οριζόντια Καναδέζα) και Ελληνικά βαγόνια
- 3 μετρικά διαγράματα από Ελλάδα (το ένα -εκτός αναγωνισμού- θα μπορούσε να είναι και λαιμωτικός), από τα οποία τα δύο του Γιάννου Κουκούδη, κέρχισαν το Γ' βραβείο κοινού και μοντελιστών
- ένα εντυπωστικό διάγραμμα με μοντέρνα Ελληνική γραμμή, σηματοδότηση και ηλεκτροκίνηση του Μοναχίου Τζεβελέσκια.



Η συζήτηση "στοργουλιής τραπεζας" με θέμα "Το μέλλον του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα μετά το Σχέδιο ανασυγκρότησης του Ο.Σ.Ε. που εκπονήθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών". Φωτ. Η. Φωτίζ

... πριν 25 χρόνια



ΜΙΑ ΝΟΣΤΑΛΓΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΑΠΟ ΤΟ ΜΑΚΡΙΝΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Οι νεοπαρηλθόντες ντζελάμαξες CRAIOVA (οι γνωστές Ρουμάνες) A556 και A559 σε διπλή έλξη τον Ιούλιο του 1983 διέρχονται από το σταθμό της Αμαλίας έλκοντας το τεράστιο για τα σημερινά δεδομένα D410 (Hellas Express).

Ο σταθμός της Αμαλίας σήμερα δεν υπάρχει πιά. Στη θέση του κατασκευάζεται ο μεγαλύτερος σιδηροδρομικός κόμβος της νότιας Ελλάδας το ΣΚΑ(Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών).

Και οι δυο ντζελάμαξες έχουν δυστυχώς γίνει σκράπ,η μόν A556 κυκλοφορούσε μέχρι τον Απρίλιο του 1998 ή δε A559 ακινητοποιήθηκε μετά από σοβαρή βλάβη στα τέλη της δεκαετίας του 80.

Το ξακουστό HELLAS EXPRESS(D410)είχε αφητηρία την Αθήνα και τελικό προορισμό το Dortmund της τότε Δυτικής Γερμανίας.

Η διαδρομή γινόταν μέσω Θεσσαλονίκης-Σκοπίων-Βελιγραδίου-Zagreb-Salzburg-Μονάχου-Στουτγάρδης-Κολωνίας.

Αναχωρούσε από την Αθήνα στις 19.00 και έφτανε στο Dortmund αργά το απόγευμα της μεθεπομένης μέρας. Τη χειμερινή περίοδο το 410 ενωνόταν στο Nis της τότε Γιουγκοσλαβίας με το Istanbul Express (D292) που ερχόταν από την Κωνσταντινούπολη και ονομαζόταν πλέον Hellas-Istanbul Express.

Το 1988 η διαδρομή του περιορίστηκε μέχρι το Μόναχο και το 1990 αντικαταστάθηκε από το Attika Express το οποίο είχε αποκλειστικά κλινάμαξες και κλινοθέσια.

Δυστυχώς μετά το 1991 εξαιτίας του πολέμου στην Γιουγκοσλαβία η σιδηροδρομική σύνδεση Ελλάδας-Γερμανίας ήταν ένα από τα θύματα του τότε πολέμου.

Κατά τη θερινή περίοδο το τρένο αυτό είχε πάρα πολλά βαγόνια τα οποία βεβαίως ήταν ασφυκτικά γεμάτα. Στους μεγαλύτερους η εικόνα των εκατοντάδων τουριστών με τα λεγόμενα σαμάρια στην πλάτη σπιβαγμένους στα τρένα και στους σταθμούς είναι χαραγμένη βαθιά στη μνήμη μας. Επίσης με αυτό το τρένο ταξίδευαν πολλοί Έλληνες μετανάστες στη Γερμανία.Την πρώτη φορά που ταξίδεψα στο εξωτερικό ήταν με το 410 το καλοκαίρι του 1987. Θυμάμαι χαρακτηριστικά πώς από τη Θεσσαλονίκη το τρένο αναχώρησε με 18! Βαγόνια. Στη φωτογραφία το δεύτερο βαγόνι είναι το ταχυδρομείο των ΕΛΤΑ όπου και διακινόταν η αλληλογραφία μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης,το τρίτο είναι το θρυλικό Restaurant του Orient Express που πήγαινε μέχρι τη Θεσσαλονίκη,το δε τέταρτο είναι το βαγόνι των ÖBB με προορισμό τη

Βιέννη. Η αποκοπή του και προσθήκη του στο Zagreb Express γινόταν στο Zagreb της σημερινής Κροατίας. Τα υπόλοιπα βαγόνια είναι των DB και κάποια του ΟΣΕ με προορισμό το Dortmund.

Η φωτογραφία έχει τραβηχτεί από μηχανή μεσαίου φορμά Lubitel 2 ρωσικής κατασκευής.

Παρ'ότι σήμερα ακούγεται σαν αστείο το να χρειάζεσαι 48 ώρες να πάς από την Αθήνα στην καρδιά της Γερμανίας,τότε ήταν ο πιο δημοφιλής και οικονομικός τρόπος ταξιδιού. Το εισιτήριο κόστιζε το μισό της τιμής του αεροπλάνου και υπήρχε η δυνατότητα μεταφοράς μεγάλου αριθμού αποσκευών. Αυτό ίσχυε κυρίως για τους ερχόμενους στην Ελλάδα. Η δε οδική διέλευση της πάλας ποτε Γιουγκοσλαβίας ήταν ανέκαθεν προβληματική έως και επικίνδυνη.

Κώστας Κακαβάς

Οι Τροχιόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς, Πάτρας και Καλαμάτας



ΚΕΙΜΕΝΑ: ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΟΓΙΑΣ, ΣΠΥΡΟΣ ΦΑΣΟΥΛΑΣ, ΓΙΩΡΓΟΣ ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ

Βιβλίο βιβλίο βιβλίο

Μια «βίβλος» για τους τροχιοδρόμους στην Ελλάδα

Έχοντας ήδη ολοκληρώσει την 4τομη «εγκυκλοπαίδεια» του για τους σιδηροδρόμους στην Ελλάδα (βλ «Σ», τεύχος 30), ο γνωστός Θεσσαλονικιός ρέκτης Χ. Καλεμκερής επανέρχεται με έναν ακόμη εκδοτικό άθλο. Πιστός στο πάθος του για τα μέσα σταθερής τροχιάς και την ιστορία τους στην Ελλάδα, ασχολείται τώρα με τους τροχιοδρόμους. Σε ένα νέο 2τομο ογκώδες έργο, που εκδόθηκε στο τέλος του 2007, ασχολείται με την ίδρυση την ιστορία, την εξέλιξη, την κατάργηση και, τέλος, την επανεμφάνιση (στην Αθήνα) των τροχιοδρομικών δικτύων της Ελλάδας.

Ο πρώτος τόμος (348σ.) με τίτλο «Οι Τροχιόδρομοι Θεσσαλονίκης, Βόλου και Καρλοβασιών Σάμου» έχει ως συγγραφείς τους Γ. Σαλαπασίδη, Δ. Παπαδημητρίου, Κ. Ανδρουλιδάκη και Ντ. Κόγια, όλοι τους γνωστοί, εξειδικευμένοι και έγκυροι μελετητές της ιστορίας των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, ενώ ο δεύτερος τόμος (επίσης με 348σ.) «Οι Τροχιόδρομοι Αθηνών, Πειραιώς, Πάτρας και Καλαμάτας» φέρει έντονη την σφραγίδα του ΣΦΣ, με συγγραφείς τους Γ. Τόγια, Σ. Φασούλα και Γ. Χανδρινό και φωτογραφικό υλικό που παραχώρησε ο σύλλογος μας από το αρχείο του.

Πρόκειται για ένα εξαιρετικής σημασίας έργο, με πολυεπίπεδη σημασία. Οι συγγραφείς καταφέρνουν όχι απλά να παρουσιάσουν την ιστορία των τροχιοδρόμων στις 7 Ελληνικές πόλεις που διέθεταν τέτοια δίκτυα, αλλά τεκμηριώνουν βιβλιογραφικά και με πλήθος άλλων ντοκουμέντων, τις πολιτικοοικονομικές συνθήκες της κάθε εποχής, τον κοινωνικό περίγυρο, τις πολιτικές, συχνά παρασκηνιακές, εξελίξεις, τις τεχνικές και κατασκευαστικές ιδιαιτερότητες του κάθε δικτύου, τις αιτίες (κρυφές και φανερές) της ακμής και παρακμής των τραμ στην Ελλάδα κλπ, διανθίζοντας μάλιστα τα κείμενα τους με διάφορα, ενίοτε δε χαριτωμένα, περιστατικά έτσι όπως αυτά καταγράφονται στον τύπο της εποχής.

Παράλληλα με το ενδιαφέρον κείμενο, οι δύο αυτοί τόμοι ξεχειλίζουν από εκατοντάδες φωτογραφίες, σχέδια, ζωγραφικούς πίνακες, διαγράμματα κλπ. δίνοντας στον αναγνώστη μια μοναδική ευκαιρία να ταξιδέψει νοερά σε μια «άλλη Ελλάδα», μια Ελλάδα με ιππήλατα τραμ στην Πλατεία Ομονοίας ή στο Καρλόβασι της Σάμου, με το ατμοκίνητο τραμ του Βόλου, με τους Τούρκους προύχοντες της παλιάς Θεσσαλονίκης ή με τα παλιά νεοκλασικά των Πατρών και της Καλαμάτας, στην σκιά των οποίων περνούσε κάποτε το τραμ.

Έτσι, το 2τομο αυτό έργο, παρά τον όγκο του, γίνεται ένα ευχάριστο ανάγνωσμα τόσο για τους νεότερους που δεν γνώρισαν τα παλιά τροχιοδρομικά δίκτυα, όσο και για τους πρεσβύτερους στους οποίους, αναμφίβολα, θα ξυπνήσει αναμνήσεις και εικόνες από το παρελθόν. Ταυτόχρονα, η έκδοση αυτή καλύπτει ένα τεράστιο κενό στην υπάρχουσα Ελληνική βιβλιογραφία, αφού, όπως περιέργως, τα σχετικά βιβλία για τα τραμ στην Ελλάδα είναι ελάχιστα και αποσπασματικά.

Εάν θέλετε να μάθετε την ιστορία του τραμ στην Ελλάδα, το βιβλίο αυτό θα σας ικανοποιήσει απόλυτα. Με αυτή την έννοια, πρόκειται για την «βίβλο» των Ελληνικών τροχιοδρόμων, χαϊρώμαστε δε ιδιαίτερα που ο ΣΦΣ συνέβαλε ουσιαστικά στην σημαντική αυτή έκδοση.

Ηλεκτράμαξες ΗΣΑΠ

κείμενο και φωτογραφίες: Παναγιώτης Κάσσαρης



31



32

Εργοστάσιο Κατασκευής: J. GOOSENS

Χώρα Προέλευσης: ΑΓΓΛΙΑ

Έτος Κατασκευής: 1911

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ: Μήκος Οχήματος 7500mm, Πλάτος Οχήματος 2010mm, Ύψος Οχήματος 3040mm (από σιδηροτροχιά), Ύψος δαπέδου οχήματος 1200mm (από σιδηροτροχιά), Βάρος Οχήματος 21500Kg

ΑΜΑΞΩΜΑ: Είναι μεταλλικής κατασκευής επί χαλύβδινου πλαισίου το οποίο επικάθεται επί δυο φορείων. Διαθέτει καμπίνα χειριστηρίων με δυο πόρτες, μια ανά κάθε πλευρά

Διάμετρος τροχών: 720mm

Απόσταση αξόνων φορείου: 1820mm

Απόσταση ομφαλών: 3000 mm

Η ανάρτηση των φορείων είναι ελλειψοειδή ελατήρια

Διάταξη αξόνων: Βο-Βο

ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ: Διαθέτει 4 ηλεκτροκινητήρες, 2 ανά φορείο, οι οποίοι μεταδίδουν την κίνηση στους άξονες μέσω οδοντωτών τροχών

Τύπος: D93W με ισχύς: 75KW

Μέγιστη ταχύτητα: 30km/h

ΠΕΔΗ: Η ηλεκτράμαξα είναι εφοδιασμένη με σύστημα αεροπέδης WESTINGHOUSE και σύστημα χειροτροχοπέδης

ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΗΨΗΣ ΡΕΥΜΑΤΟΣ: Η ηλεκτράμαξα διαθέτει πέδιλο και στις δυο πλευρές ανά φορείο για λήψη ρεύματος από την ηλεκτροφόρο τροχιά. Επιπλέον είναι εφοδιασμένη με σύστημα παντογράφου για λήψη από εναέριο γραμμή ρεύματος

ΖΕΥΞΗ: Η ηλεκτράμαξα διαθέτει και στα δυο μέτωπα σύστημα ζεύξης που αποτελείται από άγκιστρο με κοχλιωτό ζευκτήρα με δυο σωληνωτούς συγκρουστήρες και αλυσίδα ασφαλείας.

Οι ηλεκτράμαξες "31", "32" τύπου Steeple-cab παρελήφθησαν από τους Σ.Α.Π. (Σιδηρόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς) το 1911 από τον οίκο J.Goosens.

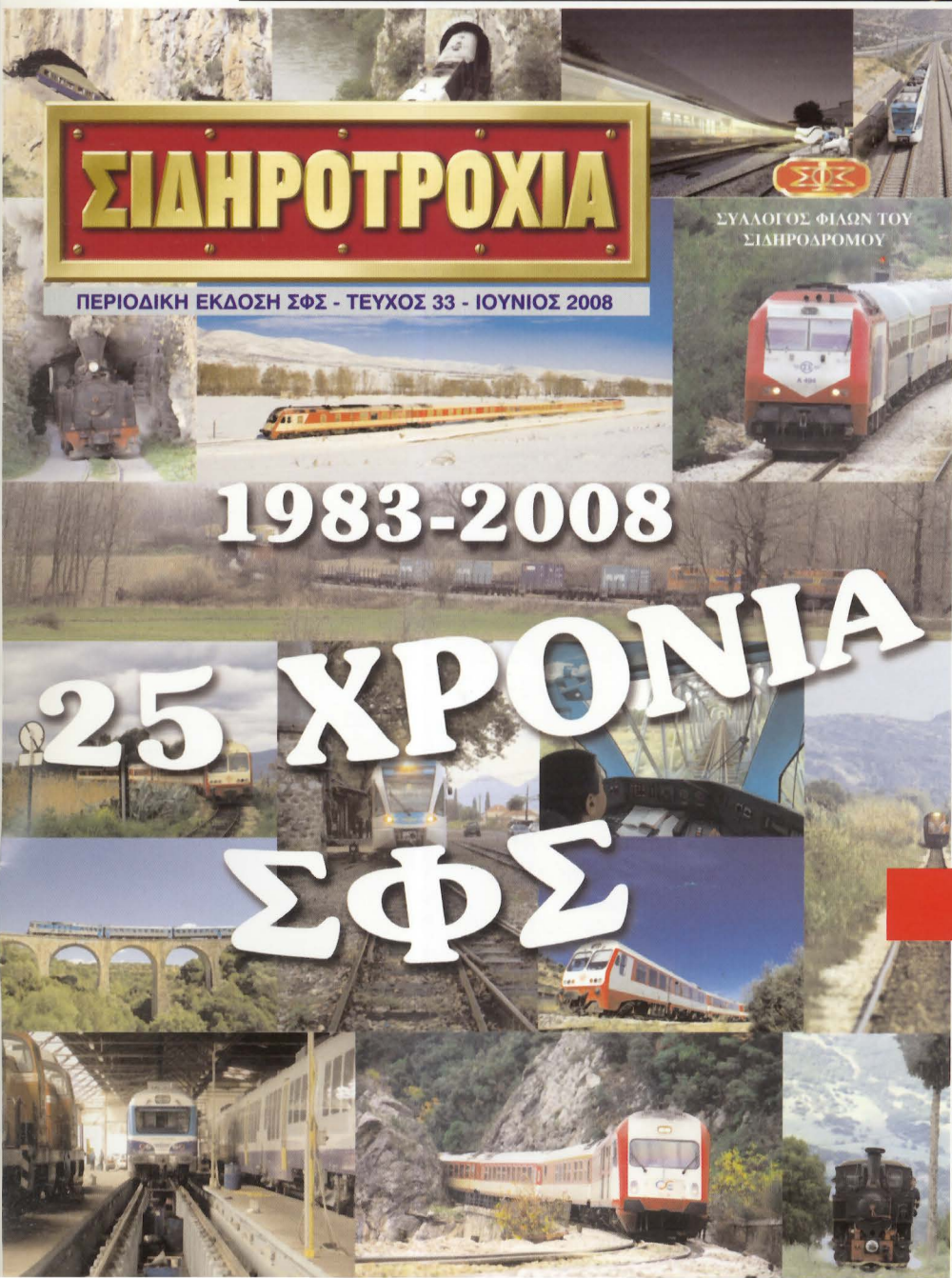
Χρησιμοποιήθηκαν από τους ΣΑΠ για την έλξη υπηρεσιακών συρμών. Χάρη της δυνατότητας των δυο τρόπων ρευματοληψίας, οι ηλεκτράμαξες μπορούσαν να κινηθούν τόσο στη τροχιοδρομική χάραξη του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου. Χρησιμοποιήθηκαν για την έλξη εμπορικών συρμών μεταξύ της προκουμιάς του Κεντρικού Λιμανιού του Πειραιά και του Θησείου. Αργότερα χρησιμοποιήθηκαν από τους ΕΗΣ/ΗΣΑΠ για την έλξη συρμών έργου τα λεγόμενα "νυχτέρια" (μεταφορά σιδηροτροχιών, σκύρου, στρωτήρων για τη συντήρηση-επισκευή της γραμμής) μεταξύ Πειραιά-Κηφισιά, τις νυχτερινές ώρες μετά την λήξη των επιβατικών δρομολογίων.

Με την παραλαβή των καινούργιων υβριδικών ηλεκτροδηζελαμαξών (Οι συγκεκριμένες προορίζονταν για το Αττικό Μετρό) στα τέλη της δεκαετίας του 1990 οι ηλεκτράμαξες αποσύρθηκαν σταδιακά από την κυκλοφορία.

Η ηλεκτράμαξα "32" βρίσκεται σε λειτουργική κατάσταση στο σταθμό του Θησείου και κινείται αποκλειστικά στις τροχιές ελιγμών για μετακινήσεις σιδηροδρομικού υλικού. Η ηλεκτράμαξα "31" σώζεται σε καλή κατάσταση στο σιδηροδρομικό μουσείο του Ο.Σ.Ε.

Πηγή Αρχείου: Η.Σ.Α.Π.

2009 ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ



Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου

Ημερολόγιο 2009

Επετειακό Λεύκωμα περιοδικού
Σιδηροτροχιά 25 χρόνια

Διατίθενται απ' τα γραφεία του Σύλλογου μας

Σιώκου 4
τηλ. 210 5130300