

# ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ. - ΤΕΥΧΟΣ 35 - ΙΟΥΝΙΟΣ 2009

Ελληνικοί  
Σιδηρόδρομοι  
ώρα 0

αφιέρωμα  
**BREDA**



DURANGO &  
SILVERTON  
NARROW GAUGE  
RAILWAY

140 χρόνια ΣΑΠ

## περιεχόμενα

λόγια του συρμού	04
δραστηριότητες ΣΦΣ	05
σιδηροδρομικά νέα	09
ένα συνεχές εργοτάξιο σε όλο το μήκος του σιδηροδρομικού μας δικτύου	14
Ελληνικοί σιδηρόδρομοι ώρα 0	24
αφιέρωμα breda	28
έξι εκατομμύρια χιλιόμετρα για το πρώτο τραμ χωρίς εναέρια γραμμή επαφής στον κόσμο	44
τα desiro classic έφυγαν από την Ελλάδα για την Ουγγαρία	46
140 χρόνια σιδηροδρομικής σύνδεσης της Αθήνας με τον Πειραιά	48
τουριστικές και μουσειακές σιδηροδρομικές γραμμές	54
durango & silverton narrow gauge railway	56
25 χρόνια πριν	68
βιβλίο	70



**Εξώφυλλο: Η Ma 1008 στον Σ.Σ. Αθηνών, 28-07-1959.**  
Φωτογραφία: Alfred Luft

**Σαλόνι: Η Ma 1002 επικεφαλής εμπορικής αμαξοστοιχίας υπό Ειδομένη για Θεσσαλονίκη, στον Άσπρο. Αύγουστος 1973.**  
Φωτογραφία: Hans J. Rosenberger



## ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ  
ΤΕΥΧΟΣ 35 / ΙΟΥΝΙΟΣ 2009

**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**  
Δημήτρης Γκριμάνης  
Χρήστος Ζαχαρής  
Κώστας Κακαβάς  
Νίκος Καντήρης  
Αναστάσιος Καραγκούνης  
Γρηγόρης Καραθανάσης  
Νώντας Μωυζές  
Πάνος Νακούδης  
Νίκος Παπαλέτσος  
Μανώλης Τζεβελεκάκης  
Αντώνης Φιλιππουπολίτης  
David Dixon  
Tim Hills  
Hans Rosenberger

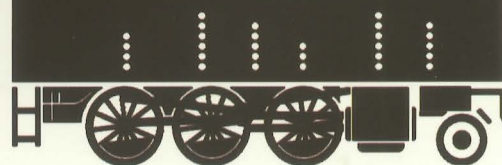
**Συνεργασίες - Επικοινωνία**  
Περιοδικό Σιδηροτροχία  
Σιώκου 4, 104 43 Αθήνα  
τηλ/fax: 210 51 30 300

**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 όλο ή μέρους του περιοδικού χωρίς την έγγραφη άδεια του εκδότη. Τα επώνυμα άρθρα εκφράζουν την άποψη των συντακτών τους.



... κάποια πράγματα που για ορισμένους θεωρούνται «προβλήματα», «σαβούρα» και «αναχρονισμός» να τα μετατρέψουν σε «πλεονεκτήματα», «παράδοση» και «σύγχρονο εναλλακτικό τουρισμό»

Αυτή η πρόταση από το σχετικό άρθρο που θα διαβάσετε στο παρόν τεύχος της «Σ» συμπυκνώνει, νομίζω, τις δύο όψεις του θέματος «Μουσειακά-Τουριστικά Τραίνα στην Ελλάδα»: από την μία η ουσιαστική τους ανυπαρξία και από την άλλη μια μεγάλη ευκαιρία για ανάδειξη και ανάπτυξη. Χρόνια τώρα παρακολουθώ, όπως πολλοί από εμάς τον τρόπο διοίκησης της χώρας από τους πολιτικούς μας άρχοντες, αλλά και από τα σύγχρονα στελέχη που πλαισιώνουν τον κρατικό μηχανισμό. Και γνωρίζοντας ότι οι περισσότεροι από αυτούς είναι σπουδασμένοι και με μεταπτυχιακές δάφνες στο εξωτερικό, προβληματίζομαι με την μιζέρια και την έλλειψη της κοινής λογικής που τελικά προσφέρουν στον τόπο και απορώ πως συνεχώς και συστηματικά ξεχνούν την ουσία που είδαν, έζησαν και διδάχθηκαν στα ξένα πανεπιστήμια και ερχόμενοι στον τόπο τους, εφαρμόζουν, αφού πρώτα το δέχονται, το δήθεν, το περίπου, το επιφανειακό ...

... «Δος ημίν σήμερον»... για το αύριο έχει ο Θεός (και το ΔΝΤ).

Αυτό όμως που μου κάνει μεγάλη εντύπωση είναι η ρηχή μνήμη τους και η έλλειψη σεβασμού στην ιστορία. Και μην πούμε τα γνωστά, ότι ο κάθε λαός έχει τις ηγεσίες που του αξίζουν, γιατί σε τελευταία ανάλυση και με σιδηροδρομική ορολογία θα ανταπαντήσω ότι η ατμάμαξα είναι αυτή που τραβάει τα βαγόνια και άμα αυτή χαλάσει το τραίνο σταματά στην μέση του πουθενά.

Μιλάμε για ανάπτυξη και εννοούμε την κατανάλωση με δανεικά. Και από παραγωγή τι. Μα φυσικά τίποτα. Ακόμα και στον τριτογενή τομέα, που είναι και η μόνη μας ελπίδα πια, τα πράγματα παραμένουν θολά, ασαφή και με πολλά ερωτηματικά. Αλλά ο τριτογενής τομέας είναι αυτός που μέσα του περιέχει, εκτός από τις καθαρά επιχειρηματικές εκφάνσεις του, την προβολή της ιστορίας του κάθε τόπου, την παραγωγή και ανάπτυξη του πολιτισμού, καθώς και πολλά άλλα που συνδυάζόμενα με το επιχειρείν, άμεσα ή έμμεσα, οδηγούν την ανάπτυξη ένα βήμα πιο μπροστά, όχι μόνο οικονομικά αλλά και πολιτισμικά. Ένα μεγάλο και σημαντικό κομμάτι στον τομέα αυτό, μια παράμετρος της που δραστηριοποιείται σε όλες σχεδόν τις χώρες του κόσμου είναι και ο Σιδηροδρομικός Τουρισμός, έκφραση ελάχιστα γνωστή στην Ελλάδα και παντελώς άγνωστη στις ηγεσίες των συναρμοδίων Υπουργείων. Μουσειακά και Τουριστικά τραίνα και δίκτυα ή για να το πω διαφορετικά, μεγάλες και σίγουρες ευκαιρίες ανάπτυξης πάνω σε υπάρχουσες υποδομές, με σύμμαχο το μοναδικό και αξιολύπητο φυσικό περιβάλλον και με απαίτηση πολύ μικρών χρηματικών κεφαλαίων για την ενεργοποίησή τους. Και δεν χρειάζεται βέβαια να ξανα-ανακαλύψουμε τον τροχό, αφού εδώ και πολλά χρόνια όλα αυτά λειτουργούν με πολύ μεγάλη επιτυχία στο εξωτερικό και, συνεπώς, αρκεί μια απλή αποτύπωση και προσαρμογή τους στην Ελληνική πραγματικότητα. Τα οφέλη: πολλά και μεγάλα αν και μη εύκολα μετρήσιμα, μια και αυτές οι δραστηριότητες, ντυμένες και με τον ανάλογο μύθο, πέραν των άμεσα προσμετρήσιμων κερδών, συνεισφέρουν ουσιαστικά δίνοντας τεράστια ώθηση στην γενικότερη ανάπτυξη των περιοχών όπου υλοποιούνται. Απλά σκεφτείτε π.χ. ότι, εξ αιτίας του οδοντωτού, 100.000 επιπλέον επισκέπτες το χρόνο, έρχονται στην περιοχή του Διακοφτού - Καλαβρύτων. Ή φανταστείτε το πέραςμα του Νέστον με πανοραμικά βαγόνια. Και ποιός Έλληνας ή ξένος επισκέπτης δεν θα ήθελε να ταξιδέψει μια Κυριακή τον μήνα με μια ατμάμαξα σε μια προσομοίωση του θρυλικού «Orient Express» π.χ. έως την Χαλκίδα; Και αυτά είναι λίγα μόνο παραδείγματα για το τι θα μπορούσε να γίνει, εύκολα, γρήγορα και με λίγα αρχικά κεφάλαια. Μια πιο πλήρη ανάλυση θα βρείτε στο ανάλογο άρθρο του παρόντος τεύχους που αναφέρεται σε αυτό ακριβώς το θέμα.

Είναι, βεβαίως, αυτονόητο ότι χρειάζεται προσοχή στον τρόπο υλοποίησης και στις θέσεις που θα πρέπει να τεθούν για ένα τέτοιο εγχείρημα. Έχουμε το μοναδικό «χάρισμα» τα εύκολα να τα κάνουμε δύσκολα. Τα απλά να τα κάνουμε πολύπλοκα και να πελαγοδρομούμε σε ήρεμες θάλασσες. Χρειάζονται λοιπόν μερικοί άνθρωποι με μεράκι, όραμα και αποφασιστικά πιστεύω, καθώς και η τήρηση κάποιων βασικών αρχών. Θα είναι μεγάλο κρίμα και εκ προμελέτης έγκλημα εάν επί τέλους δεν ξεκινήσουν τώρα οι προσπάθειες για την ανάπτυξη αυτών των εναλλακτικών σιδηροδρομικών εκμεταλλεύσεων, που μπορούν μόνο να αυξήσουν τις θέσεις εργασίας, την ανάπτυξη, την οικονομία και τον πολιτισμό. Και ας μην ξεχνάμε ότι μέσω αυτών των δραστηριοτήτων, θα διαφυλαχθεί ταυτόχρονα και σημαντικό μέρος της ιστορίας μας που συνήθως δεν την σεβόμαστε όπως θα έπρεπε. Εμείς ως «Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου» έχουμε από αρκετά χρόνια δραστηριοποιηθεί, ερασιτεχνικά, στον τομέα των Μουσειακών Σιδηροδρόμων και έχουμε σκοπό να εντατικοποιήσουμε τις προσπάθειες μας, θέτοντας την συσσωρευμένη εμπειρία μας στην διάθεση των αρμοδίων. Αρκεί να μας ζητηθεί ...

Σπύρος Νικολόπουλος  
Πρόεδρος του Δ.Σ.

### Γενική Συνέλευση & Εκλογές Σ.Φ.Σ.

Την Κυριακή 18 Ιανουαρίου 2009, με την παρουσία πολύ μεγάλου αριθμού μελών του ΣΦΣ, πραγματοποιήθηκε η ετήσια Γενική Συνέλευση και οι ετήσιες αρχαιρεσίες του Συλλόγου μας για την ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου. Φέτος η Γ.Σ. και οι εκλογές πραγματοποιήθηκαν στο ιστορικό κτίριο του Σιδηροδρομικού Σταθμού Πελοποννήσου στο χώρο που χρησιμοποιείται από τον ΣΦΣ για διάφορες εκδηλώσεις του και, κυρίως για την υλοποίηση των δράσεων για το "Πρόγραμμα της Κοινωνίας της Πληροφορίας". Ο πρόεδρος του απερχομένου Δ.Σ. κ. Παναγιώτης Κακαβάς έκανε τον απολογισμό της χρονιάς ενώ ο κ. Πέτρος Ράλλης ενημέρωσε την Γ.Σ. για την πορεία του "Προγράμματος της Κοινωνίας της Πληροφορίας" το οποίο πλησιάζει στην ολοκλήρωσή του. Στη συνέχεια ακολούθησε η έγκριση του οικονομικού απολογισμού, έγινε συζήτηση για διάφορα θέματα που αφορούν την λειτουργία του Συλλόγου και, τέλος, οι αρχαιρεσίες για την εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου για το 2009 η σύνθεση του οποίου έχει ως εξής.

Πρόεδρος: Σπύρος Νικολόπουλος.

Αντιπρόεδρος: Νίκος Καντήρης.

Γενικός Γραμματέας: Λευτέρης Παπαδημητρίου.

Ταμίας: Παντελής Αντωνίου.

Μέλος: Βασιλική Μανουσαρίδου.

Αναπληρωματικά μέλη: Σταμάτης Κουτσούκος και Χαράλαμπος Μαλούχος.

Για την Εξελεγκτική Επιτροπή εξελέγησαν οι Πέτρος Ράλλης, Σπύρος Φασούλας και Σπύρος Παπανδρεάδης.



Από την Γενική Συνέλευση του ΣΦΣ, στο κτήριο του σταθμού Πελοποννήσου των Αθηνών, κατά την διάρκεια της ψηφοφορίας.



Από την κοπή της πίτας του Συλλόγου μας στο Λιανοκλάδι. Από Αριστερά προς τα Δεξιά διακρίνονται τα μέλη του Δ.Σ.: Νίκος Καντήρης, Βασιλική Μανουσαρίδου, Λευτέρης Παπαδημητρίου, Σπύρος Νικολόπουλος και Παντελής Αντωνίου.

### Κοπή πίτας 2009

Στις 15 Φεβρουαρίου 2009 πραγματοποιήθηκε, με πολύ μεγάλη επιτυχία, η ετήσια κοπή της πίτας του ΣΦΣ. Στην εκδήλωση αυτή, που φέτος έγινε στο Λιανοκλάδι, παραβρέθηκαν περισσότερα από 280 μέλη και φίλοι του Συλλόγου μας. Η ανικανότητα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να μας διαθέσει ελκόμενη αμαξοστοιχία αυτομάτως σημαίνει ότι πολλά μέλη μας δεν μπόρεσαν να έλθουν λόγω της περιορισμένης χωρητικότητας του συρμού καθώς και λιγότερα



Η κατάμεστη αίθουσα του Αριών Palace από τα μέλη και τους φίλους του Συλλόγου μας.

έσοδα από πλεύράς του Οργανισμού και της τραγικά ελειματικής ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η μετάβαση έγινε με διπλή μισθωμένη Α/Α τύπου ΜΑΝ 2000. Το ωράριο τηρήθηκε απόλυτα, τόσο κατά την μετάβαση όσο και στην επιστροφή, το δε προσωπικό της αμαξοστοιχίας ήταν άψογο. Από τον σταθμό πήγαμε, με μισθωμένα τουριστικά λεωφορεία, στην αίθουσα "ΑΡΙΩΝ PALACE" στο κέντρο της πόλης του Λιανοκλαδίου, όπου δόθηκε το γεύμα και έγινε η κοπή της πίτας, με το απαραίτητο γλέντι. Η επιστροφή για την Αθήνα έγινε αργά το απόγευμα.



Στην εκπομπή "Έχει Γούστο" με θέμα "Τα τρένα των Ελλήνων".

Από Αριστερά προς τα Δεξιά διακρίνονται: Σ. Νικολόπουλος, κ. Τ. Λύγαρη, Σ. Φασούλας, Ν. Βασιλόπουλος και η οικοδέσποινα κ. Μ. Τσουκαλά.

## Παρουσίαση του Συλλόγου στην NET

Την Πέμπτη 12 Μαρτίου 2009 η εκπομπή της NET "Έχει Γούστο" της δημοσιογράφου κ. Μ. Τσουκαλά ήταν εξ ολοκλήρου αφιερωμένη στα "τα τρένα των Ελλήνων" και στον ΣΦΣ. Τον Σύλλογο εκπροσώπησαν ο πρόεδρος κ. Σπύρος Νικολόπουλος και τα μέλη κ. Σπύρος Φασούλας και Ντίνος Βασιλόπουλος, ενώ συμμετείχε και η γνωστή ηθοποιός κα Τατιάνα Λύγαρη. Ο πρόεδρος του Δ.Σ. του ΣΦΣ αναφέρθηκε στα 25 και πλέον χρόνια ζωής του Συλλόγου αναλύοντας τους σκοπούς δημιουργίας του και τις θέσεις μας σε διάφορα θέματα που αφορούν το σιδηρόδρομο, δίνοντας ιδιαίτερο βάρος στο μουσειακό σιδηρόδρομο, έναν τομέα σχεδόν ανύπαρκτο στην Ελλάδα. Όπως ήταν φυσικό, η συζήτηση επικεντρώθηκε στον οδοντωτό και στο τραινάκι του Πηλίου, δυο από τις πιο όμορφες σιδηροδρομικές διαδρομές στην Ελλάδα και σε όλη την Ευρώπη καθώς και στην επιτακτική πλέον ανάγκη της επισκευής των δυο ατμαμαξών ΔΚ.1 (8001) και "ΜΗΛΕΑΙ". Η εκπομπή η οποία πρέπει να σημειώσουμε ήταν ζωντανή και διήρκεσε περί τις 2 ώρες, διανθίστηκε από κινηματογραφικά αποσπάσματα από ξένες και ελληνικές ταινίες με θέμα το τρέινο, καθώς και με τραγούδια με στίχους που αναφέρονται στο τρέινο. Κατά την διάρκεια της το δημοσιογραφικό επιτελείο της εκπομπής δέχθηκε πλήθος τηλεφωνημάτων από απλούς ανθρώπους οι οποίοι ζητούσαν να μάθουν περισσότερα πράγματα για το ΣΦΣ και τα τρέινα γενικότερα, αλλά, δυστυχώς, ο αμείλικτος τηλεοπτικός χρόνος δε επέτρεψε να απαντηθούν πολλά από τα ερωτήματα και σχόλια των τηλεθεατών.

## Ημερίδα στα Τρίκαλα

Την Παρασκευή 13 Μαρτίου 2009 ο "Σύλλογος των Φίλων του Σιδηρόδρομου Τρικάλων" Θεσσαλίας, σε συνεργασία και με τον Δήμο Τρικάλων και την Τοπική Αυτοδιοίκηση, οργάνωσε ημερίδα με θέμα "Ηλεκτροκίνηση Παλαιοφάρσалу - Καλαμπάκας: Ένα δίκαιο και ρεαλιστικό αίτημα της Δυτικής Θεσσαλίας". Κατά την διάρκεια της ημερίδας ζητήθηκε, μεταξύ άλλων, να μην γίνει τελική περικοπή δρομολογίων του σιδηρόδρομου από και προς την Δυτική Θεσσαλία, καθώς επίσης και η προώθηση της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Καλαμπάκας με την Κοζάνη και Ηγουμενίτσα. Από πλευράς του ΟΣΕ συμμετείχαν ο Διευθύνων Σύμβουλος κ Γιαννούσης, και ο Δντής Μελετών κ. Τριανταφύλλου, ενώ τον ΣΦΣ εκπροσώπησε ο κ. Σπύρος Φασούλας, ο οποίος κατέθεσε στοιχεία που διευκολύνουν την ουσιαστικότερη διεκδίκηση των ως άνω αιτημάτων και ανέπτυξε τις θέσεις του Συλλόγου μας επί αυτών.

## Εκδηλώσεις στον "Φιλοπρόοδο Όμιλο Υμηττού"

Στο διάστημα 1-10 Απριλίου 2009, έγιναν στην αίθουσα πολλαπλών χρήσεων-εκδηλώσεων του γνωστού Φ.Ο.Υ. ("Φιλοπρόδος Όμιλος Υμηττού"), σε συνεργασία με τον ΣΦΣ, εκδηλώσεις για τον σιδηρόδρομο. Στις εκδηλώσεις αυτές, διοργανώθηκε έκθεση σιδηροδρομικής ζωγραφικής του μέλους μας κ. Γιώργου Χανδρινού με 24 συνολικά ελαιογραφίες, παρουσίαση των ηχογραμμάτων του μέλους μας κ. Αντώνη Φιλίππου-Πολίτη και έκθεση σιδηροδρομικής φωτογραφίας του μέλους μας κ. Βασίλη Χωριάτη στο καφέ "41", απέναντι από το κτίριο του Φ.Ο.Υ. Τις εκδηλώσεις παρακολούθησαν σχολεία της περιοχής, πολλοί δημότες και φίλοι του ιστορικού αυτού συλλόγου.



## Σιδηροδρομική εκδρομή στα Καλάβρυτα

Το Σάββατο 14 Μαρτίου 2009 ο ΣΦΣ διοργάνωσε εκδρομή με τον οδοντωτό στη διαδρομή Διακοπτό - Καλάβρυτα - Διακοπτό. Η συμμετοχή ήταν μεγάλη (περίπου 80 άτομα), με σύμμαχο δε μια ηλιόλουστη μέρα, η εκδρομή ξεκίνησε με επίσκεψη στο Μηχανοστάσιο του Διακοπτού, όπου δέσποζαν οι νέες Α/Α τύπου "Staedler". Η αναχώρηση έγινε στις 11:30 και ύστερα από περίπου μια ώρα ταξίδι φτάσαμε στα Καλάβρυτα όπου παραμείναμε για φαγητό. Κατά τη διάρκεια της επιστροφής, η οποία ξεκίνησε στις 16:30, πραγματοποιήθηκαν φωτογραφικές στάσεις, επιστρέψαμε δε πλήρως ευχαριστημένοι στο Διακοπτό ολοκληρώνοντας την πρώτη φωτογραφική εκδρομή της χρονιάς.

Από την ημερήσια εξόρμηση του ΣΦΣ στον Οδοντωτό. Τα μέλη μας φωτογραφίζουν δίπλα στον Βουραϊκό.

## Εκδήλωση / Ημερίδα για τον οδοντωτό

Στις 9 Μαΐου ο σύλλογός μας ήταν ο επίσημος προσκεκλημένος και ο βασικός ομιλητής στις εκδηλώσεις που πραγματοποιήθηκαν στο Διακοπτό και στα Καλάβρυτα με αφορμή την 29ο Πανελλήνιο Πέρασμα στο Φαράγγι του Βουραϊκού. Φέτος το κεντρικό θέμα των εκδηλώσεων ήταν οι προοπτικές και το μέλλον του Οδοντωτού Σιδηρόδρομου σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Στις εκδηλώσεις ήταν παρόντες ο Νομάρχης Αχαΐας, βουλευτές και πολιτευτές της περιοχής, εκπρόσωποι της εκκλησίας, οι Δήμαρχοι Καλαβρύτων και Διακοπτού, πολιτιστικοί κλποι σύλλογοι και πλήθος κόσμου. Οι ξεκάθαρες θέσεις και απόψεις του ΣΦΣ πάνω στα θέματα του Οδοντωτού Διακοπτού-Καλαβρύτων έγιναν απόλυτα κατανοητές και υιοθετήθηκαν με μεγάλο ενθουσιασμό από όλους τους φορείς οι οποίοι αποφάσισαν να τις προωθηθούν ως κοινό ψήφισμα, όλων των φορέων της περιοχής, μετά από πρόταση του Δημάρχου Καλαβρύτων κ. Παπαδόπουλου, προς όλες τις αρμόδιες Αρχές και στα κόμματα της Βουλής των Ελλήνων. Ακόμα η παρέμβαση του Συλλόγου μας για τις αντιδράσεις μερικών κατοίκων και του Δημάρχου του Διακοπτού κ. Τ. Βασιλείου, οι οποίοι θέλουν αλλαγή της χάραξης της νέας γραμμής υψηλών ταχυτήτων, όπως η μόδα επιτάσσει σε πολλές περιοχές που διέρχονται τα έργα του Σύγχρονου Ελληνικού Σιδηρόδρομου, έκανε μεγάλη αίσθηση με την αντικειμενικότητα των επιχειρημάτων, την κατάθεση της απλής λογικής και την παράθεση πολλών παραδειγμάτων από παρόμοιες περιπτώσεις που τελικά γύρισαν μπούμερανγκ στους πολέμιους του Σιδηρόδρομου. Το γεγονός και μόνο ότι ο σύλλογος μας ορίστηκε από τους αρμοδίους ως ειδικός σύμβουλος στην περιοχή για τα θέματα που άπτονται του Οδοντωτού σιδηρόδρομου δείχνει το κύρος που έχει αποκτήσει πανελλαδικά.



Από την εκδήλωση-ημερίδα για τον Οδοντωτό. Στην απογευματινή ομιλία του ΣΦΣ στα Καλάβρυτα διακρίνονται από αριστερά το μέλλος του ΣΦΣ κ. Γ. Νάθενας και ο πρόεδρος κ. Σ. Νικολόπουλος.

Από την εκδήλωση-ημερίδα για τον Οδοντωτό. Μετά την πρωινή ομιλία στο Διακοφτό διακρίνονται ο Δήμαρχος Καλαβρύτων κ. Α. Παπαδόπουλος, ο πρόεδρος του ΣΦΣ κ. Σ. Νικολόπουλος, ο κ. Π. Βερέττας, ο πρόεδρος του Συλλόγου Ορειβασίας-Χιονοδρομίας-Αναρρίχησης Καλαβρύτων κ. Χ. Ερμιδής, και τα μέλη του ΣΦΣ κ. Γ. Νάθενας και κ. Σ. Φασούλας.



### Συμμετοχή του ΣΦΣ στην ετήσιο Γενική Συνέλευση της ΕΡΡ

Ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου μετείχε μαζί με το δίκτυο του ΕΠΙΒΑΤΗ στην ετήσια Γενική Συνέλευση της ΕΡΡ (Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Επιβατών) της οποίας είμαστε μέλη. Η Γενική Συνέλευση πραγματοποιήθηκε στην Βέρνη της Ελβετίας, στις 14 Μαρτίου 2009, ημέρα Σάββατο στην αίθουσα εκδηλώσεων της SBB CFF FFS (Ομοσπονδία Ελβετικών Σιδηροδρόμων). Τους δύο συλλόγους εκπροσώπησε ο πρόεδρος του ΕΠΙΒΑΤΗ κύριος Νάσος Κόκκινος ο οποίος παρέδωσε στον Πρόεδρο της ΕΡΡ κύριο Trevor Garrod αναφορά με τα μεγάλα ανοιχτά θέματα των Ελληνικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Οι ελληνικές ΜΚΟ σκοπεύουν με την συνδρομή της ΕΡΡ να απευθυνθούν στην ΕΕ, η οποία χρηματοδοτεί τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου με τεράστια ποσά τα οποία χάνονται στο αχόρταγο διοικητικοσυνδικαλιστικό ελληνικό μπάχαλο. Αποτέλεσμα, ο Έλληνας πολίτης- επιβάτης αλλά και ο επισκέπτης να μετακινείται σε μεσαιωνικού τύπου συνθήκες, τουλάχιστο σε ότι αφορά τον σιδηρόδρομο. Τα θέματα και τα προβλήματα που πρόβλεψαν με την κοινή αναφορά τους οι δύο σύλλογοι, έκαναν αίσθηση στους κύκλους της ΕΡΡ και οργανώθηκε επίσκεψη των αρμοδίων στην Ελλάδα και παράλληλες επαφές με το ΥΜΕ.



### Εκδρομή στο Λιανοκλάδι και Δομοκό

#### Ένα από τα τελευταία παραδοσιακά εκδρομικά τρέινα

Ο Σύλλογος μας οργάνωσε σιδηροδρομική ημερήσια εκδρομή με ένα παραδοσιακή σύνθεση αμαξοστοιχίας στις 16 Μαΐου του 2009. Η προσπάθεια ήταν οι επιβάτες αυτού του τρέινου να απολαύσουν ένα ανοιξιάτικο ταξίδι με μια ισχυρή νηζελάμαξα και με παραδοσιακά βαγόνια σε μια από τις ομορφότερες περιοχές της Χώρας μας. Η αναχώρηση έγινε το πρωί του Σαββάτου της 16ης Μαΐου από τον ΣΣ Αθηνών στις 9:36πμ και φτάνοντας στο Λιανοκλάδι, αρκετοί από τους εκδρομείς κατέβηκαν για περιήγηση και φαγητό. Οι υπόλοιποι συνέχισαν για Δομοκό που ήταν και το τέλος της διαδρομής. Από εκεί μετά την περιστροφή και φωτογράφιση της Δ/Η στο τρίγωνο του σταθμού ξεκίνησε η επιστροφή μας και αφού παραλάβαμε τους φίλους που είχαν παραμείνει στο Λιανοκλάδι φτάσαμε στην Αθήνα νωρίς το βράδυ. Κατά την διάρκεια της έγιναν αρκετές φωτοστάσεις και οι συμμετέχοντες είχαν την ευκαιρία να αποθανάτισουν αυτή την σπάνια σύνθεση σε όμορφες μεριές. Ο ΣΦΣ ευχαριστεί το προσωπικό της αμαξοστοιχίας για την πολύ καλή συνεργασία του και τον επαγγελματισμό του.

Από την ημερήσια εκδρομή του ΣΦΣ στο Λιανοκλάδι και τον Δομοκό, της 16ης Μαΐου 2009, η MLW-450 A458 επικεφαλής της σπάνιας και παραδοσιακής σύνθεσης της αμαξοστοιχίας.



### Πρωτοφανές

Την στιγμή που μιλάνε για ελλείμματα στον Ο.Σ.Ε. και προγραμματίζουν την λήψη μέτρων για να αυξηθούν τα έσοδα, η διοίκηση της "ΤΡΑΙΝΟΣΕ" μέσω του τώως Διευθύνοντος Συμβούλου κ. Γιάννου Μιχόπουλου και με έγγραφο που υπέγραψε η Γεν. Διευθύντρια προώθησης πωλήσεων κ. Εριφύλη Γαλή, αρνήθηκε στον σύλλογό μας την εκμίσθωση αμαξοστοιχίας, την 8η Φεβρουαρίου 2009, για μετάβαση και επιστροφή αυθημερόν στο Λιανοκλάδι, για την παραδοσιακή κατ'έτος εκδήλωση, κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας, με την ανυπόστατη δικαιολογία της "έλλειψης προσωπικού", ενώ, λόγω του ότι συνέπιπτε να είναι Κυριακή, υπήρχαν αρκετές αυτοκινητάμαξες που δεν θα εκτελούσαν δρομολόγια και που μπορούσαν επομένως να διατεθούν χωρίς καμία ανωμαλία στο κύκλωμα των δρομολογίων.

Και όλα αυτά πάρα τις διαβεβαιώσεις του Διευθυντού ΔΙΚΑΜ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ κ. Αναστασόπουλου ότι "δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα". Τελικά, η αμαξοστοιχία (μία διπλή αυτοκινητάμαξα MAN-2000) μας χορηγήθηκε μετά από προσωπική παρέμβαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών κυρίου Ευριπίδη Στυλιανίδη τον οποίο ευχαριστήσαμε με επιστολή μας.

Θα πρέπει να διευκρινισθεί ότι δεν ζητήσαμε καμία έκπτωση και ότι η χρέωση που τελικά καταβάλαμε, ήταν 50% ακριβότερη ανά θέση από ότι αν γίνονταν

σε κανονικό δρομολόγιο. Είναι λοιπόν δυνατόν να πιστέψουμε ότι τα "ελλείμματα" είναι όπως μας τα παρουσιάζουν και ότι οι διοικήσεις της "ΤΡΑΙΝΟΣΕ" είναι ικανές να αυξήσουν τα έσοδα της επιχείρησης χωρίς την συρρίκνωση του σιδηρόδρομου; Τελικά ίσως η πραγματική αιτία να ήταν οι θέσεις του Συλλόγου μας, οι οποίες προκάλεσαν μεγάλη αίσθηση με την επιστημονική τεκμηρίωση τους, απέναντι στο σχέδιο ανασυγκρότησης που είχε εκπονηθεί τον Αύγουστο του 2008, και η δημοσιοποίησή τους στο περιοδικό μας, την Σιδηροτροχιά, και στην κοινή γνώμη.

Θα θέλαμε να σημειώσουμε μια και μόνο λέξη, "ντροπή", για την πρωτόγνωρη συμπεριφορά των αρμοδίων απέναντι στον Σύλλογο Φίλων του Σιδηροδρόμου, του μοναδικού που για 26 χρόνια στηρίζει και αγωνίζεται για τα συμφέροντα και την προώθηση του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα.

Ακόμα, το αστείο της όλης υπόθεσης είναι, ότι σε κατ'ιδίαν συζητήσεις με συνδικαλιστικούς φορείς της ΔΑΚΕ και ενώ συμφωνούν απόλυτα με τις θέσεις του ΣΦΣ έναντι του σχεδίου ανασυγκρότησης, θεωρούν ότι αυτές οι θέσεις δεν παύει να είναι αντιπολιτευόμενες απέναντι στην Κυβέρνηση!!! (αλήθεια, από πότε η προσπάθεια υποβοήθησης του σιδηροδρομικού έργου της χώρας θεωρείται αντικυβερνητική θέση; Έτσι για να γνωρίζουμε...)



### Κατεδάφιση του σταθμού Ακράτας λόγω έργων

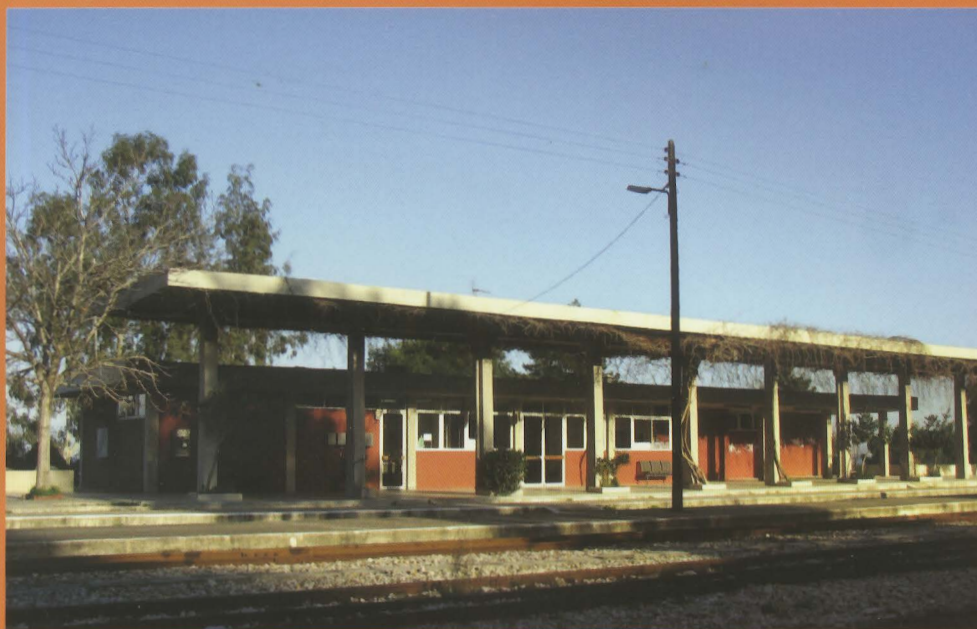
Παρελθόν αποτελεί πλέον ο σταθμός της Ακράτας, καθώς κατεδαφίστηκε τον περασμένο Νοέμβριο για τις ανάγκες της νέας διπλής γραμμής υψηλών ταχυτήτων.

Τη θέση του έχει πάρει ένα λυόμενο κτίριο, το οποίο καλύπτει πλήρως τις ανάγκες του σταθμού με γραφείο κινήσεως, αίθουσα αναμονής και τουαλέτες. Οι εγκαταστάσεις βρίσκονται μόλις λίγα μέτρα πιο βόρεια από τον παλιό, ενώ ξηλώθηκαν και οι τέσσερις υπάρχουσες γραμμές. Τώρα, πέραν της κυρίας γραμμής κατασκευάστηκε και μια παρακαμπτήριος, μικρού μήκους, για τις διασταυρώσεις των διερχόμενων συρμών.

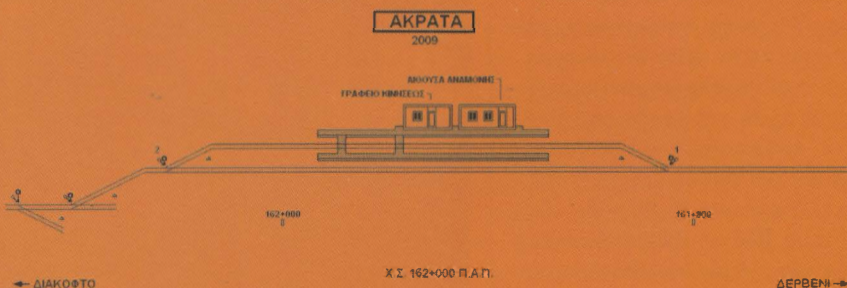
Για την ιστορία ο σταθμός της Ακράτας-Κράθιο κατασκευάστηκε στις αρχές της δεκαετίας του '70, σε νέα χάραξη από την πιο παλιά των ΣΠΑΠ και παράλληλα της εθνικής οδού, στο Χ.Σ. 162+000 ΠΑΠ με μοντέρνο κτίριο επιβατών για τα δεδομένα της εποχής, και τέσσερις γραμμές από τις μεγαλύτερες σε χωρητικότητα μήκος του δικτύου.

Στην παλιά χάραξη υπάρχει ακόμα το κτίριο του πρώτου σταθμού σε καλή κατάσταση, το οποίο κατασκευάστηκε στα τέλη του 18ου αιώνα όταν ιδρύθηκαν οι τότε ΣΠΑΠ. Το μεγάλο αυτό κτίριο Γ' κατηγορίας, υπό την παλιά χιλιομέτρηση βρισκόταν στο Χ.Σ. 162+672 ΠΑΠ και διέθετε τρεις κύριες γραμμές.

Τρεις φορές έχει αλλάξει μορφή ο σταθμός της Ακράτας και αναμένει την τέταρτη και οριστική, στα προσεχή χρόνια με την κατασκευή της νέας διπλής κανονικής γραμμής.



Το κτίριο του σταθμού Ακράτας, κατασκευής δεκαετίας 1970, Φωτογραφία: Χρήστος Ζαχαρίας  
Η νέα γραμμολογία, Σχέδιο: Χρήστος Ζαχαρίας



### ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ:

#### Το χρονικό μιάς μελλοντικής χρεωκοπίας;

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποχωρίστηκε από τον υπόλοιπο όμιλο ΟΣΕ επίσημα στις αρχές του 2009 (η έγκριση για τον διαχωρισμό δόθηκε σε σύσκεψη στις 23 Δεκεμβρίου 2008), και οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι 'θα μπει στο κόκκινο' κατά 150 εκατομμύρια Ευρώ στον πρώτο χρόνο λειτουργίας της. Σύμφωνα με δημοσιεύματα στις εφημερίδες, ήδη η εταιρεία κοντεύει να εξαντλήσει το μετοχικό κεφάλαιό της, και σύμφωνα με το νόμο που ισχύει για τις Α.Ε., θα πρέπει να κάνει αύξηση μετοχικού κεφαλαίου ή να δανειστεί από το κράτος για να μπορέσει να συνεχίσει τη λειτουργία της.

Παρά τα οικονομικά προβλήματα που πηγάζουν από τη φύση της εταιρείας, πηγές ανέφεραν ότι η στελέχωση στα ψηλά κλιμάκια είναι πληθωρική, με 18 Γενικούς Διευθυντές σε 5 τμήματα. Στο μεταξύ, δεν είναι σαφές πως ο ΕΔΙΣΥ θα αποζημιωθεί για τη χρήση του δικτύου από τη ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία δεν έχει πληρώσει μέχρι στιγμής τίποτα, σύμφωνα με πηγές μας. Όσον αφορά τον ΕΔΙΣΥ, έχει ανακοινωθεί ότι θα ενσωματωθεί πίσω στον

ΟΣΕ, μαζί με τη ΓΑΙΑΟΣΕ. Η ΕΡΓΟΣΕ θα παραμείνει ξεχωριστή από τον όμιλο.

Την ίδια ημέρα (23 Δεκεμβρίου), με πρωθυπουργική απόφαση ορίστηκαν τα μέλη του Εθνικού Συμβουλίου Σιδηροδρόμων, με τα ακόλουθα μέλη: Τάσος Ευσταθίου (πρώην Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ), Γεράσιμος Έρτσος (Πολιτικός Μηχανικός), Μιχάλης Ζαφειρόπουλος (μέλος Δ.Σ. του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών), Ζαχαρίας Καραμπογιάς (προϊστάμενος Διεύθυνσης ΔΕΚΟ του Υπ. Οικονομίας και Οικονομικών) και Ευστράτιος Ζαφείρης (εκπρόσωπος ΤΕΕ). Επίσης ορίστηκαν τα μέλη της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων: Νίκος Αποστολό-πουλος (πρώην πρόεδρος ΕΡΓΟΣΕ), Δημήτρης Παυλόπουλος (Ηλ/γος Μηχανικός, πρώην μέλος διοικούσας ΤΕΕ) και Θανάσης Γαβαλάς (Ηλ/γος-Μηχ/λόγος, πρώην διευθυντικό στέλεχος ΟΣΕ).

### Νέες αλλαγές στον κεντρικό σταθμό Αθηνών

Μετά τη γρήγορη επανέναρξη των εργασιών το περασμένο καλοκαίρι ύστερα από τη

διυπουργική υπογραφή της νέας περιβαλλοντικής μελέτης, οι νεώτερες εξελίξεις στο θέμα της υπογειοποίησης των γραμμών επιβάλλουν νέες αλλαγές. Έτσι, οι αποβάθρες που είχαν φτιαχτεί από το καλοκαίρι, τώρα γκρεμίζονται στο βόρειο άκρο (προς μεγάλη χαρά των εργολάβων), ώστε να ξεκινάει νωρίτερα η κλίση για την υπόγεια διέλευση στο τμήμα από την οδό Σεπολίων έως την Σιώκου (απόσταση 1.260 μέτρα περίπου). Ήδη έχει ξηλωθεί η πρόχειρα στρωμένη τρίτη γραμμή που είχε μπει στον διάδρομο της μετρικής γραμμής πριν μπλοκαριστεί από τις προσφυγές στο ΣΤΕ (η αποξήλωση ξεκίνησε στις 11 Μαρτίου), αλλά τα έργα υπογειοποίησης αποκλείεται να ξεκινήσουν πριν το 2010, καθώς δεν έχει γίνει σχετική προκήρυξη διαγωνισμού ακόμα. Υπάρχει επίσης πίεση να ολοκληρωθεί το συντομότερο δυνατό η ηλεκτροκίνηση σε όλη τη διαδρομή μέχρι τον Πειραιά, καθώς οι καθυστερήσεις που έχουν προξενηθεί από τις νομικές εμπλοκές έχουν ρίξει απελπιστικά έξω τα χρονοδιαγράμματα. Αν δεν υπάρχει ηλεκτροκίνηση σε λειτουργία μέχρι το τέλος του 2009, αναμένεται η Ευρωπαϊκή Ένωση να απαιτήσει την επιστροφή της δικής της



## νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

εισφοράς για την ηλεκτροκίνηση του Θεσσαλονίκη-Δομοκός και Τιθορέα-Πειραιάς, η οποία ανέρχεται σε εκατοντάδες εκατομύρια Ευρώ.

Η γραμμή βόρεια του Σ.Σ. Αθηνών θα κατεβαίνει με κλίση 2% στα 8 μέτρα βάθος, ώστε να υπάρχει αρκετό χώμα για φύτευση δέντρων στο υπογειοποιημένο κομμάτι, και θα έχει ένα ζιγκ-ζαγκ προφίλ. Μετά τη Σεπολίων, θα ανεβαίνει ώστε να αποφύγει τον μεγάλο αγωγό ομβρίων της ΕΥΔΑΠ και τη γραμμή του Μετρό προς Σεπόλια, μετά θα ξανακατεβαίνει μέχρι τη Σιώκου, όπου και θα βγαίνει στην επιφάνεια (πάντα με κλίσεις 2%). Η διαδρομή θα συνεχίσει για ένα χιλιόμετρο περίπου μέχρι τις 3 Γέφυρες, όπου και θα αρχίσει νέα βύθιση για τις στάσεις των Αγ.Αναργύρων και την υπογειοποίηση μέχρι το Πύργο Βασιλίσσης, οπότε θα ανεβαίνει πάλι στην επιφάνεια για το ΣΚΑ.

### Τέλος για τα ντίζελ Desiro στην Ελλάδα

Μετά από μήνες αποθήκευσης και αδράνειας στον χώρο των Ελληνικών Ναυπηγείων, τα 8 ντίζελ Desiro που είχαν έρθει παραμονές των Ολυμπιακών στην Ελλάδα ως αποζημίωση για τις καθυστερήσεις παράδοσης του τροχαίου υλικού, έφυγαν από την Ελλάδα για να χρησιμοποιηθούν στους Ουγγρικούς σιδηρόδρομους. Μετά από τη περίοδο της δωρεάν χρήσης, ο ΟΣΕ τα χρησιμοποίησε εντατικά σε όλη την Ελλάδα, καταβάλλοντας όμως ιδιαίτερα ψηλό κόστος ενοικίασης που έκανε τις εφημερίδες να τονίσουν ότι το κόστος για την ενοικίαση επί έξι μήνες ήταν αρκετό για αγορά ολόκληρου τραίνου. Το αποτέλεσμα ήταν ότι ούτε η ενοικίαση ανανεώθηκε, αλλά ούτε και ο ΟΣΕ έλαβε απόφαση αγοράς.

Τα τρένα αυτά ήταν ιδιαίτερα δημοφιλή στους σιδηροδρομόφιλους και τους επιβάτες, και πολλοί τα προτιμούσαν από τα Stadler GTW2/6 που είχαν έρθει την ίδια περίοδο. Η πρώτη τετράδα Desiro άφησε την Αθήνα το βράδυ της 16ης Ιανουαρίου ως ειδικό δρομολόγιο 80500, πίσω από την MLW A-467. Η τετράδα είχε περιβληθεί με αυτοκινητοβάγωνα που στη μία πλευρά είχαν αυτόματους σύνδεσμους Scharfenberg όπως τα Desiro, ενώ στην άλλη είχαν συμβατικό άγκιστρο. Η μέγιστη ταχύτητα ήταν 65 χλμ/ώρα, και ο συρμός από Θεσσαλονίκη μεταφέρθηκε με την ηλεκτράμαξα 120 019 με αριθμό δρομολογίου 46862 για Ειδομένη/Γευγελή, όπου και παραδόθηκε στους Σκοπιανούς σιδηρόδρομους για το υπόλοιπο ταξίδι τους. Η πρώτη τετράδα περιλάμβανε τα τρένα 660 x02, 660 x03, 660 x08, 660 x06, και τα υπόλοιπα ακολούθησαν το ίδιο δρομολόγιο την επόμενη ημέρα. Δυστυχώς, όλα τα τρένα είχαν 'διακοσμηθεί' από βάνδαλους γραφιδάδες στο Ρέντη πριν την αναχώρηση.

### Οι αυτοκινητάμαξες του οδοντωτού σε τελικές δοκιμές

Οι Ελβετικές αυτοκινητάμαξες προέλευσης Stadler που είχαν έρθει πριν 2 χρόνια για τον οδοντωτό Διακοπτό-Καλάβρυτα, έχουν ξεκινήσει επιτέλους τις δοκιμές αποδοχής. Το νέο σύστημα οδόντωσης είναι πολύ πιο περίπλοκο συγκρινόμενο με το παλιό, αλλά διατηρεί συμβατότητα και με τις παλιές Decauville, οι οποίες προβλέπεται να αποσυρθούν μέχρι το καλοκαίρι.

Στο Διακοπτό υπήρξε κίνηση από τους επαγγελματίες της περιοχής για εκλογίκευση της χάραξης της νέας γραμμής προς τη Πάτρα, και να μειωθούν οι αντιδράσεις του κόσμου και οι απαιτήσεις για νέα χάραξη μακριά από τη παραλία, η οποία θα εκτοξεύσει το κόστος σε δυσθεώρητα επίπεδα και θα κάνει ζημιά στον τουρισμό του Διακοπτού, καθώς θα διώξει και τον οδοντωτό. Στο ενδιάμεσο, μια κατολίσθηση στο Χ.Σ. 7 κατέβασε τόννους λάσπη και πέτρας στη γραμμή, και χρειάστηκαν σύντονες προσπάθειες για την αποκατάσταση της κυκλοφορίας.



Φωτογραφίες από τις δοκιμές: Μανώλης Τζεβελεκάκης



### Ο ΗΣΑΠ ανακατασκευάζει τη γραμμή του

Τέλη Ιανουαρίου ξεκίνησαν τα έργα ανακαίνισης της γεαμής του. Σε πρώτη φάση κάποια Σαββατοκύριακα γινόταν αποκοπή της γραμμής στην περιοχή του Θησείου με παράλληλη δρομολόγηση λεωφορείων της ΕΘΕΑ στο τμήμα Ομόνοια-Ταύρος (που είναι οι κοντινότεροι σταθμοί με επαρκή χώρο για λεωφορεία).

Από τότε μέχρι και τώρα (αρχές Μαΐου) έχει διακοπεί η λειτουργία του σταθμού Θησείο και επίσης υπάρχει μονογράμμιση στο τμήμα Μοναστηράκι-Πετράλωνα.

Παράλληλα κάθε Σαββατοκύριακο υπάρχουν αποκοπές σε τμήματα της γραμμής.

Ήδη τα έργα στην περιοχή του Θησείου ολοκληρώνονται και ενώ ξεκινά πάλι η λειτουργία του σταθμού Θησείου αντίστοιχες διακοπές ξεκινούν, από 10 Μαΐου 2009, στους σταθμούς Αγίου Ελευθερίου και Κάτω Πατησίων.

Μαζί με την ανακαίνιση γραμμής, έχει ανακοινωθεί ότι σχεδιάζονται τρεις νέοι σταθμοί στη γραμμή του ΗΣΑΠ, αλλά οι συνολικοί χρόνοι θα είναι βελτιωμένοι λόγω της αυξημένης ταχύτητας. Σε πρόσφατες δηλώσεις ο ΥΜΕ ανακοίνωσε ότι τα έργα ανακατασκευής θα έχουν ολοκληρωθεί μέχρι το Φεβρουάριο του 2010.

### Πυροβολισμοί εναντίον αυτοκινητάμαξας του Προαστιακού

Στη περίοδο αναταραχής μετά τον φόνο ενός νεαρού μαθητή από αστυνομικό στις 6 Δεκεμβρίου, κάποιοι πυροβόλησαν μια αυτοκινητάμαξα Stadler του Προαστιακού, στο τμήμα Ρέντης-Ρουφ το βράδυ της 26ης Δεκεμβρίου. Τουλάχιστον δύο βλήματα χτύπησαν το τρένο, από τα οποία το ένα διέτρησε το τζάμι ασφαλείας και έσπασε σε τέσσερα θραύσματα.





νέα νέα νέα

Οι λιγοστοί επιβάτες του τραίνου πανικοβλήθηκαν, και το τρένο σταμάτησε μέχρι να εξεταστεί από την αστυνομία, η οποία μέχρι σήμερα δεν έχει ανακοινώσει κάτι για την υπόθεση.

### Η ΑΜΕΛ δεν πάει πιά Αεροδρόμιο...

Από τις 14 Φεβρουαρίου, η (πολλές φορές ανεβληθείσα λόγω οικονομικών προβλημάτων της ΑΕΓΕΚ, η οποία τελικά εξαγοράστηκε) ανακατασκευή της 'μπλε' γραμμής 3 για το αεροδρόμιο ξεκίνησε με αποκοπή της γραμμής από την Εθνική Άμυνα έως τη Δουκίσσης Πλακεντίας, επαναφέροντας το δίκτυο σχεδόν στα μεγέθη πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Το κύριο έργο περιλαμβάνει αφαίρεση του τσιμεντένιου τούνελ στη μελλοντική θέση του σταθμού "Αγ.Παρασκευή", σε βάθος 25 μέτρων, την κατασκευή υποδομής για τον μελλοντικό σταθμό, καθώς και παρεμφερή έργα στο σταθμό "Χολαργός" και το "Νομισματοκοπείο". Η γραμμή θα παραμείνει κλειστή μέχρι το τέλος του καλοκαιριού, σύμφωνα με τις νεώτερες ειδήσεις, και ο σταθμός "Αγ.Παρασκευή" θα χρειαστεί επιπλέον 1.5 χρόνο για να είναι έτοιμος για λειτουργία. Οι διευρωπαϊκοί συρμοί Rotem λειτουργούν στο εσωτερικό δίκτυο, ενώ έχουν δρομολογηθεί εξπρές λεωφορεία (Χ5, Χ6) που συνδέουν την Εθνική Άμυνα με τη Δ.Πλακεντίας.

### Σύμβαση παραχώρησης του Θριάσιου εν όψει

Μετά από μια τριετία καθυστερήσεων, μηνύσεων και άλλων εμποδίων, από τις έξι κοινοπραξίες που εκδήλωσαν ενδιαφέρον για την εκμετάλλευση του χώρου στο Θριάσιο πεδίο, έγιναν αρκετές ανακατατάξεις και αποχωρήσεις και στο τέλος έμεινε μόνο μία κοινοπραξία, με μέλη της τις Ελλάκτωρ, Goldair Cargo, Teotec (Όμιλος Θεοχαράκη) και Hellenic logistics Transport. Όπως διαπιστώθηκε στην αποσφράγιση της οικονομικής προσφοράς τη Παρασκευή 13 Μαρτίου, το ετήσιο εγγυημένο αντάλλαγμα προς τη ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ κατά το έτος υπογραφής της σύμβασης ανέρχεται σε 1.4 εκατ. Ευρώ, ενώ στη πλήρη λειτουργία του Εμπο-ρευματικού Κέντρου το 2013 θα ανέλθει σε 2.73 εκατ. Ευρώ, και από εκεί και πέρα θα αυξάνεται κάθε χρόνο σύμφωνα με τον δείκτη τιμών καταναλωτή. Η στεγασμένη έκταση θα περιλαμβάνει 240 στρέματα. Το συνολικό αντάλλαγμα προς τη ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ για τα 30 χρόνια της παραχώρησης θα ανέλθει τουλάχιστον σε 112 εκατ. Ευρώ, και θα χρειαστούν επενδύσεις ύψους 150 εκατ. Ευρώ. Εκτός από το οικονομικό αντάλλαγμα, σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού, θα παραχωρηθεί από την ένωση στη ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ το 15% του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού που θα συσταθεί για να υλοποιήσει το έργο. Σε τελικό στάδιο βρίσκεται και ο διαγωνισμός της ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ για τη δημιουργία εμπορικού κέντρου στον Σ.Σ. Πειραιά με έκταση 39.000 τ.μ. και προϋπολογισμό 50 εκατ. Ευρώ.



Η V100 επικεφαλής συρμού με σκυροβάγωνα των ΒΔΖ ενώ αυτά φορτώνονται στον Σ.Σ. Λαχονόκηπων, Φωτογραφία: Νίκος Παπαλέτσος

### V100 στην Ελλάδα

Από τις αρχές του προηγούμενου έτους ήρθε στην Ελλάδα μία πρώην δηζελάμαξα των DB. Η 212 057-4, τύπου V100, αγοράστηκε από την τεχνική εταιρία ΤΕΡΝΑ προκειμένου να χρησιμοποιηθεί ως μηχανή έργου για τα έργα ανακαίνισης των γραμμών που έχει αναλάβει. Αρχικά χρησιμοποιήθηκε στη γραμμή Θεσσαλονίκης Πλατέως για την μεταφορά παλαιών εσχαρών και στη συνέχεια στο τμήμα ΤΧ1 - Πεδινού στην Γραμμή Αλεξανδρουπόλεως. Η V100 είναι η πρώτη ντηζελάμαξα αυτού του τύπου που έρχεται στην Ελλάδα και είναι μία ευχάριστη αλλαγή από τις κινητήριες μονάδες του πρώην ανατολικού μπλοκ που έχουμε συνηθίσει να χρησιμοποιούν οι εργολάβοι. Δυστυχώς, πριν από μερικούς μήνες, κρίθηκε σκόπιμο η μηχανή αυτή να αποσπαστεί στη Βουλγαρία προκειμένου να αντικαταστήσει παρόμοια μονάδα η οποία είχε υποστεί βλάβη.

### ... αλλά ο Προαστιακός επεκτείνει δρομολόγια και ηλεκτροκίνηση

Την ίδια ημερομηνία, η ηλεκτροκίνηση επεκτάθηκε μέχρι το σταθμό "Λιόσια", και τα ηλεκτρικά Desiro άρχισαν λειτουργία στον άξονα Αεροδρόμιο-Λιόσια σε κάθε κατεύθυνση κάθε 15', χάρη στην ομοιογένεια ταχύτητας που επέφερε η προσωρινή κατάργηση των διευρωπαϊκών Rotem. Οι επιβάτες προς το κέντρο της Αθήνας μπορούν να κάνουν μετεπιβίβαση: στον ΗΣΑΠ στη Νερατζιώτισσα, να πάνε στο Μετρό με τα εξπρές λεωφορεία, να πάνε οδικά από Κηφισίας, ή να πάρουν ντιζελοκίνητο τρένο του Προαστιακού προς Αθήνα-Πειραιά από τα Λιόσια, τα οποία θα είναι κομβικό σημείο ακόμα και μετά την επέκταση της ηλεκτροκίνησης προς Κιάτο. Την ίδια περίοδο, έγινε η μετακόμιση του κέντρου ελέγχου κυκλοφορίας στον χώρο του κόμβου ΣΚΑ (Κάτω Αχαρναί), από το οποίο θα γίνεται ο έλεγχος του δικτύου μέχρι τη Τιθορέα.

Ηλεκτροκίνητη αυτοκινητάμαξα τύπου Desiro στα Λιόσια, Φωτογραφίες: Πάνος Νακούδης





# νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

## Φλεγόμενα βαγόνια του ΗΣΑΠ

Μετά μία άνανδρη επίθεση με βιτριόλι εναντίον μιάς καθαρίστριας που υπερ-ασπιζόταν τα δικαιώματα των συναδέλφων της, μια ομάδα μασκοφόρων νέων (περίπου 25 άτομα) έβαλε φωτιά σε 9 βαγόνια από δύο συρμούς 11ης παραλαβής του ΗΣΑΠ που ήταν στη Κηφισιά τα μεσάνυχτα της 2ης Μαρτίου, αφού πρώτα έβγαλαν τους επιβάτες έξω και απείλησαν προσωπικό του ΗΣΑΠ με μαχαίρια. Η καθαρίστρια δούλευε για μια εταιρεία που είχε εργολαβία τον καθαρισμό των συρμών του ΗΣΑΠ, εξ ου και η σύνδεση. Το παράξενο είναι πως μετά τον εμπρησμό εμφανίστηκαν δύο διαφορετικές ομάδες που ανελάμβαναν την ευθύνη με προκηρύξεις, ενώ η ζημιά εκτιμάται σε τουλάχιστον 16 εκατ. Ευρώ και τα βαγόνια μάλλον θα γίνουν σκραπ λόγω των υψηλών θερμοκρασιών που αναπτύχθηκαν, οι οποίες ενδέχεται να έχουν επηρεάσει τη δομική αντοχή τους. Ζημιά έπαθε και το ξύλινο υπόστεγο του σταθμού της Κηφισιάς.



Ότι απέμεινε μετά την "περιποίηση" και την "επίθεση" που έκαναν οι γωνιοί-άγνωστοι στους συρμούς του ΗΣΑΠ στην Κηφισιά, Φωτογραφία: Παναγιώτης Κάσαρης

## Η Θεσσαλία θα μείνει χωρίς ηλεκτροκίνηση;

Παρά τις υποσχέσεις στον επίσημο φάκελο υποψηφιότητας για την ηλεκτροκίνηση της γραμμής Λάρισα-Βόλος ενόψει των Μεσογειακών Αγώνων του 2013, δεν φαίνεται να υπάρχει κινητικότητα για την υλοποίησή της. Οι έντονες αντιδράσεις από τους περιοίκους της γραμμής στη περιοχή της Ν.Ιωνίας (οι οποίοι αξιώνουν την απομάκρυνση της χάραξης σε σχήμα 'S' και τη χρήση του διαδρόμου της μετρικής γραμμής από Λατομείο προς Βόλο), αν εισακουστούν σημαίνει ότι το τραίνο θα απομακρυνθεί από τις αθλητικές εγκαταστάσεις των Μεσογειακών Αγώνων.

Ενδιάμεσα, ο ΟΣΕ δήλωσε αδυναμία υλοποίησης του έργου της ηλεκτροκίνησης της γραμμής, και ο προϋπολογισμός εκτοξεύτηκε ξαφνικά στα 100 εκατ. Ευρώ αντί για τα 85 που είχαν προϋπολογιστεί στον φάκελο υποψηφιότητας. Επίσης, δεν φαίνεται φως στον ορίζοντα για την ηλεκτροκίνηση της διακλάδωσης Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα λόγω απουσίας

χρημάτων. Ο ΟΣΕ προϋπολογίζει το κόστος στα 25 εκατ. Ευρώ, τα οποία ίσως γίνει εφικτό να βρεθούν από κάποιο περιφερειακό κονδύλι.

## Δωρεάν για τις γυναίκες!

Στις 7 Μαρτίου, ο νέος ΥΜΕ κ. Στυλιανίδης ανακοίνωσε ότι για την Ημέρα της Γυναίκας (Κυριακή 8 Μαρτίου) οι γυναίκες θα είχαν δωρεάν μετακίνηση με το τραίνο. Δεν είναι γνωστό πόσες είχαν τη δυνατότητα να εκμεταλλευτούν τη ξαφνική προσφορά, καθώς οι θέσεις στα περισσότερα τραίνα τα Σαββατοκύριακα είναι κλεισμένες μέρες πριν - ίσως έγινε επιστροφή αντιτίμου;

## Τα τραίνα είναι επικίνδυνα!

Κατά την αναχώρηση του τριανού 614 από τη Θεσσαλονίκη στις 14 Φεβρουαρίου, ένας φύλακας που δούλευε στην ιδιωτική εταιρεία "ΑΣΠΙΣ" προσπάθησε να προφυλάξει μια γυναίκα που ήταν στην άκρη της αποβάθρας, αλλά εγκλωβίστηκε κάτω από το βαγόνι με αποτέλεσμα να τραυματιστεί θανάσιμα.

## Έρχονται οι πρώτοι τροχοί!

Μετά το φιάσκο του περασμένου καλοκαιριού, με τη κατάργηση τριανών όπως τα 602/603 λόγω έλλειψης τροχών σε βαγόνια και μηχανές, έχουν αρχίσει να φτάνουν νέοι τροχοί για τις Adtranz και τα βαγόνια, οι οποίοι θα καλύψουν τις άμεσες ανάγκες. Ο ρυθμός αποκατάστασης του τροχαίου υλικού είναι αρκετά αργός, καθώς έχουν προκύψει πολλές επισκευές που πρέπει να αναληφθούν από το αποψιλωμένο προσωπικό στο ΚΕΠ και το Εργοστάσιο Θεσσαλονίκης.

## Πρώτη δοκιμή της A-9101, κι άλλες μετρικές περιπέτειες

Η πλήρως ανακατασκευασμένη ALCo A-9101 είχε τη πρώτη μεγάλη δοκιμή της στις 7 Μαρτίου, με 350 τόννους φορτίο (περιλαμβανομένης άλλης μιάς ALCo), στη διαδρομή Πάτρα-Καλαμάτα. Σε επίπεδο έδαφος, οι επιδόσεις της ήταν εξαιρετικές, ξεπερνώντας τα 90 χλμ/ώρα, αλλά σε ισχυρές κλίσεις στο κομμάτι Καλό Νερό-Κοπανάκι υπήρχαν σοβαρά προβλήματα, τα οποία αναμένεται να αποκατασταθούν από το προσωπικό της Αμερικανικής εταιρείας NREC που ανέλαβε το έργο. Το πρωί της 3ης Μαρτίου, συνεργείο γραμμής σε μια δρεζίνα ανακάλυψε αποκομμένο τμήμα της κεφαλής της σιδηροτροχιάς μήκους 10 πόντων. Η κεφαλή είχε κοπεί με οξυγονοκόλληση πριν μια γέφυρα, και το προηγούμενο βράδυ ένας πήρε τηλέφωνο τον σταθμάρχη Καλαμάτας απαιτώντας 1.5 εκατ. Ευρώ για να μη κάνει ζημιά στη γραμμή. Η αστυνομία ακόμη ερευνά το ζήτημα.

Επίσης, το βράδυ της 6 Μαρτίου υπήρξαν κατολισθήσεις λόγω βροχών, ενώ ένα δέντρο έπεσε στη γραμμή στο Σαμικό, με αποτέλεσμα το MAN που εκτελούσε το δρομολόγιο 309 να χτυπήσει άσχημα.

## Η Παρασκευή και 13...

... Φεβρουαρίου ήταν μια μάλλον τυχερή ημέρα, αφού είχαμε δύο πολύ ελαφρά στην εξέλιξη τους ατυχήματα. Στο Δοξαρά, κοντά στη Λάρισα είχαμε ένα παραλίγο ατύχημα-καρμπόν του Μεζούργλου πέρυσσι, με σταθμάρχη να ξεχνάει ψαλίδι σε θέση προς παρακαμπτήριο για ένα εμπορικό, και να δίνει τηλεγράφημα διέλευσης για το ανερχόμενο ICE 50, το οποίο ανέβαινε με 140 χλμ/ώρα. Η έγκαιρη αντίληψη της όλης κατάστασης από τον έμπειρο μηχανοδηγό Νικόλαο Ντάνο, ο οποίος μείωσε την ταχύτητα του τριανού, σήμαινε ότι η είσοδος στη παρακαμπτήρια με επιπλέον χιλιόμετρα κατέληξε μόνο στο τραυματισμό μιάς επιβάτιδας. Προφανώς το Μεζούργλο δεν διδάξε τίποτα τους υπεύθυνους...

Την ίδια μέρα, ο ίδιος νομός είχε κι άλλο ένα ατύχημα, καθώς μια ηλεκτρική αυτοκινητάμαξα Desiro που εκτελούσε το προαστιακό τραίνο 1597 από τη Θεσσαλονίκη έπεσε στους συγκρουστήρες στο τέλος της γραμμής, κάνοντας αρκετές ζημιές στο πρώτο βαγόνι. Η υγρασία που είχε στη περιοχή κατηγορήθηκε ως υπαίτια για το ατύχημα, που έγινε στις 11:30.

Ο ΟΣΕ έχει ξεπεράσει τα 24 ατυχήματα τη τελευταία διετία, και το τελευταίο περιλάμβανε μια πλαγιομετωπική σύγκρουση στο Ρουφ τη νύχτα της 9ης Μαρτίου, με το τραίνο 24501 που είχε την MLW A-504 επικεφαλής να χτυπάει το τελευταίο βαγόνι της ανερχόμενης αμαξοστοιχίας 24504. Η A-504 έχει ήδη 'κατεδαφίσει' άλλα τραίνα (όπως ένα railbus στους Αγ.Αναργύρους), φορτηγά, και άλλα οχήματα στη μακροχρόνια καριέρα της, και τέτοιες καταστάσεις αποτελούν πλέον ρουτίνα. Δεν αποκλείεται να της βγάλουν και το παρατσούκλι 'Εξολοθρευτής'...



Η A-9101 στην Κόρινθο, 23 Δεκεμβρίου 2008, Φωτογραφία: Χρήστος Ζαχαρής



Η Α-9101 στην Πάτρα κατά τη διάρκεια των δοκιμών, 7 Μαρτίου 2009, Φωτογραφία: Χρήστος Ζαχαρίας

### Νέα Διοίκηση στην ΤΡΑΜ ΑΕ

Τον Μάρτιο το ΥΜΕ ανακοίνωσε τη νέα διοίκηση της ΤΡΑΜ ΑΕ η οποία αποτελείται από:  
Πρόεδρος: Αναστάσιος Ιγγλέζος  
Αντιπρόεδρος: Δήμητρα Τζουρμακλιώτου  
Διευθύνων Σύμβουλος: Βασίλης Μπέλλος  
Μέλη: Βασίλειος Μακαντάσης, Σταμάτης Παπαβασιλείου, Ανδρέας Παπαμυμίκος και Κωνσταντίνος Σάσσαλος  
Με νεότερη ανακοίνωση Γενικός Διευθυντής της ΤΡΑΜ Α.Ε. ανέλαβε ο κ. Δημήτριος Αναγνωστάκης.

### Επέκταση του μετρό Θεσσαλονίκης προς Καλαμαριά

Στις 6 Μαΐου ανακοινώθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ η δημοπράτηση της επέκτασης του μετρό Θεσσαλονίκης προς την Καλαμαριά. Το έργο περιλαμβάνει πέντε σύγχρονους σταθμούς μετρό και 4,8 χλμ υπόγειας γραμμής, ενώ έχει συμπεριληφθεί και η κατασκευή σταθμού μετεπιβίβασης και χώρου στάθμευσης 1.000 ΙΧ οχημάτων στον τερματικό σταθμό της Μίκρας.

Βάσει της διακήρυξης του διαγωνισμού οι διαγωνιζόμενες τεχνικές εταιρείες οφείλουν να υποβάλουν την εκδήλωση ενδιαφέροντος για την κατασκευή του έργου έως τις 22 Ιουνίου 2009. Ο διαγωνισμός θα πραγματοποιηθεί σε δύο φάσεις και αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Ιούνιο του 2010 οπότε και θα ξεκινήσει η κατασκευή της πρώτης επέκτασης του μετρό της Θεσσαλονίκης.

Στο έργο περιλαμβάνονται:

- Η κατασκευή πέντε σταθμών (Νομαρχία, Καλαμαριά, Αρετσού, Νέα Κρήνη, Μίκρα).
- Η κατασκευή δύο σηράγγων μονής τροχιάς, που θα κατασκευαστούν με υπόγεια μηχανική διάνοιξη (Μετροπόντικες).

- Η προμήθεια, εγκατάσταση, δοκιμές και θέση σε λειτουργία του ηλεκτρο-μηχανολογικού και σιδηροδρομικού εξοπλισμού.

- Η κατασκευή Σταθμού Μετεπιβίβασης με εγκαταστάσεις για λεωφορεία και κτίριο για στάθμευση περίπου 1.000 θέσεων ΙΧ οχημάτων.

Ορισμένα ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα θα αποτελέσουν αντικείμενο πρόσθετων διαγωνισμών που θα ακολουθήσουν (προϋπολογισμού 40 εκατ. ευρώ), διαμορφώνοντας έτσι τον συνολικό προϋπολογισμό του έργου της επέκτασης του μετρό προς Καλαμαριά στα 465 εκατ. ευρώ.

### Επέκταση ΤΡΑΜ στον Πειραιά

Το Φεβρουάριο του 2009 δημοπρατήθηκε το έργο της επέκτασης του τραμ στον Πειραιά, το οποίο έπειτα από αρκετές καθυστερήσεις αναμένεται να ξεκινήσει τη κατασκευή του ώστε το Νοέμβριο του 2011 να συνδέσει τον Πειραιά με την Αθήνα και τη Βούλα. Το έργο προϋπολογισμού 92 εκατ. ευρώ, έχει ως αντικείμενο την κατασκευή της γραμμής και των ενδιάμεσων στάσεων από το Νέο Φάληρο (περιοχή ΣΕΦ) έως την Ακτή Ποσειδώνος, συνολικού μήκους 5,3 χλμ..

Αν δεν υπάρξουν οι συνήθεις καθυστερήσεις η σύμβαση μπορεί να υπογραφεί ως το τέλος του καλοκαιριού και το φθινόπωρο να ξεκινήσει και η κατασκευή. Ο ανάδοχος που θα επιλεγεί, θα πρέπει να ολοκληρώσει το έργο της επέκτασης μέσα σε διάστημα 750 ημερών.

Στις επόμενες φάσεις το τραμ θα επεκταθεί προς το Χατζηκυριάκειο και τη Φρεαττύδα και στη συνέχεια προς το Κερατσίνι, το Πέραμα και τη Δραπετσώνα. Επεκτάσεις για τις οποίες δεν γίνεται καμία αναφορά στα αρχικά σχέδια του νέου ρυθμιστικού σχεδίου της Αττικής που πρόσφατα έδωσε στη δημοσιότητα ο ΥΠΕΧΩΔΕ.

### Έργα κατασκευής Μετρό Θεσσαλονίκης

Ξεκίνησε τη λειτουργία ο πρώτος μετροπόντικας, ο "Κωστικός" και ήδη έχει κατασκευάσει τα πρώτα 600 μέτρα φθάνοντας ήδη στην πλατεία Βαρδάρη. Παράλληλα ολοκλήρωσε και τη δοκιμαστική λειτουργία ο δεύτερος μετροπόντικας, ο "Γιωρικός" και ξεκίνησε και αυτός στις 23 Απριλίου τη διάνοιξη της δεύτερης σήραγγας.

Ολοκληρώθηκε η κατασκευή των διαφραγματικών τοίχων στους σταθμούς Βενιζέλου, Συντριβάνι και Δημοκρατίας καθώς και στη διακλάδωση του γραμμής προς Σταυρούπολη ενώ σε προχωρημένο στάδιο βρίσκεται η κατασκευή των διαφραγματικών τοίχων στο Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό (63%) και στον σταθμό Αγ. Σοφία (54%).

Σε εξέλιξη βρίσκεται η ανάπλαση του μνημείου Αλκαζάρ, το οποίο θα διαμορφωθεί κατάλληλα ως Μουσείο όπου θα αναδειχθούν σημαντικές αρχαιότητες που ήρθαν στο φως χάρη στην κατασκευή του Μετρό.

Συνολικά έχουν αναπτυχθεί 16 εργοτάξια με πάνω από 650 εργαζόμενους.



Μητρώματες έργων αποθηκευμένες στο εργοτάξιο, Φεβρουάριος 2009, Φωτογραφία: Νίκος Παπαλέτσος

Συναρμολόγηση του ΤΒΜ2. Το εμπρόσθιο μέρος έχει είδη συναρμολογηθεί και βρίσκεται εντός της στοάς, Φεβρουάριος 2009, Φωτογραφία: Νίκος Παπαλέτσος



κείμενο: Γρηγόρης Καραθανάσης  
 Νώντας Μωυζές  
 Μανώλης Τζεβελεκάκης

# ένα συνεχές εργοτάξιο σε όλο το μήκος του σιδηροδρομικού μας δικτύου

Από το βόρειοτερο άκρο μέχρι το πιο νότιο, το σιδηροδρομικό μας δίκτυο, είτε πρόκειται για κανονικού εύρους, είτε για μετρικού, είτε στενότερου, είναι ένα μεγάλο εργοτάξιο.

Αλλού ανακαινίζεις μικρές ή μεγάλες, με γοργούς ή όχι ρυθμούς, αλλού κατασκευάζονται έργα υποδομής, αλλού νέες γραμμές, σε κάποια σημεία γίνονται έργα ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης.

Προσπάθεια μέσα σε αυτές τις σελίδες είναι να δοθεί μια εικόνα των σιδηροδρομικών έργων και της εξέλιξης τους, τη στιγμή που το τεύχος αυτό ετοιμαζόταν για το τελικό του στήσιμο. Όλες οι πληροφορίες σχετικά με τα έργα είναι συγκεντρωμένες έως τις 6 Απριλίου.

Στο τεύχος αυτό γίνεται μία εκτενέστερη παρουσίαση των έργων στο τμήμα Τιθορέα - Δομοκός, ενώ στο επόμενο τεύχος θα γίνει αντίστοιχη αναλυτική παρουσίαση των έργων στην Πελοπόννησο.

Μακάρι μέχρι να εκδοθεί το παρόν τεύχος πολλά έργα από αυτά που περιγράφονται παρακάτω, να έχουν προχωρήσει ή ακόμα και να έχουν αποδοθεί σε κυκλοφορία.

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω τις Διευθύνσεις Κατασκευών της ΕΡΓΟΣΕ για τη βοήθεια και την πληροφόρηση που μας παρείχαν, καθώς επίσης και τα κλιμάκια επίβλεψης για την φιλοξενία στα γραφεία τους και την ξενάγηση στα έργα.

Τμήμα Λειανοκλάδι - Δομοκός.  
 Συνεργείο σκυροδέτησης της τελικής  
 επένδυσης στην Σ.Σ. 1  
 Φωτογραφία: Μανώλης Τζεβελεκάκης



### Τμήμα Πειραιάς - Τρεις Γέφυρες

Στο τμήμα αυτό οι εργασίες τοποθέτησης στύλων ηλεκτροκίνησης έχει φτάσει κοντά στον υπό κατασκευή σταθμό του Ταύρου. Η κατασκευή του σταθμού προχωράει πολύ γρήγορα. Ήδη έχουν τελειώσει οι αποβάθρες, τοποθετούνται πλακάκια και έχει τοποθετηθεί το στέγαστρο. Η δεύτερη γραμμή έχει στρωθεί εκατέρωθεν των κρηπιδωμάτων. Η γραμμολογία εντός του σταθμού Ρουφ, άλλαξε ελαφρώς, ουσιαστικά επανασχεδιάστηκε η έξοδος προς Πειραιά.

Όσον αφορά τώρα το σταθμό Αθηνών, τα κρηπιδώματα των πίσω γραμμών ολοκληρώνονται, σε κάποια ξεκίνησε η στρώση πλακιδίων. Επίσης ολοκληρώνεται η κατασκευή της μεγάλης κάτω διάβασης στην οποία προβλέπεται να κατασκευαστούν και καταστήματα. Στο τεχνικό της οδού Σιδηροδρόμων, καλυπώνεται το επίπεδο του δρόμου. Η υφιστάμενη κάτω διάβαση πεζών εντός του σταθμού, επεκτάθηκε μέχρι την οδό Κωνσταντινουπόλεως, εξασφαλίζοντας ευκολότερη πρόσβαση από τον σταθμό και την οδό Δεληγιάννη προς την συνοικία του Κολωνού. Στην βόρεια έξοδο του σταθμού, χρειάστηκε να καθαιρεθεί τμήμα των κατασκευασμένων κρηπιδωμάτων, καθώς πλέον ο ΟΣΕ σε συνεννόηση με το Δήμο Αθηναίων προχωράει στην λύση της υπογειοποίησης του τμήματος από τον Σ.Σ. Αθηνών έως την οδό Σιώκου, με αποτέλεσμα να πρέπει να αρχίσει η ράμπα καθόδου αμέσως μετά τις αποβάθρες όπως αυτές διαμορφώθηκαν. Η νέα γραμμολογία του Σ.Σ. Αθηνών αναμορφώθηκε. Στο σκαρίφημα που ακολουθεί φαίνεται η μορφή του διαδρόμου από τον Σ.Σ. Αθηνών μέχρι και το Σ.Κ.Α. Ο ΟΣΕ επίσης προχώρησε σε μία επικοινωνιακή πολιτική, τυπώνοντας αφίσες όπου παρουσιάζεται η σημερινή κατάσταση και μία προσέγγιση της μελλοντικής, μετά την υπογειοποίηση, για την περιοχή των οδών, Σεπολίων, Αγίου Μελετίου και Σιώκου. Οι αφίσες αυτές αναρτήθηκαν τόσο στον σταθμό Αθηνών όσο και κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής.

Η τρίτη γραμμή, που είχε στρωθεί πάνω στο ίχνος της μετρικής ξηλώθηκε, καθώς με την λύση της υπογειοποίησης δεν εξυπηρετούσε κανένα πλέον σκοπό.

Καμία εργασία δεν έχει εκτελεστεί στο τμήμα μεταξύ σταθμού Ρουφ και σταθμού Αθηνών.

### Τμήμα Τρεις Γέφυρες - Σ.Κ.Α.

Στην περιοχή των Μυκονιάτικων, έχει κατασκευαστεί η ράμπα ανόδου προς το επίπεδο του εδάφους του αριστερού διαδρόμου. Ο σταθμός των Αγίων Αναργύρων έχει προχωρήσει πολύ και γίνεται διασπορά υλικών εντός του κατασκευασμένου cut & cover. Από τον Πύργο Βασιλίσσης μέχρι το ΣΚΑ είναι στρωμένες η πρώτη και η τέταρτη γραμμή, ενώ στη θέση που βρίσκονταν οι υφιστάμενες, έχουν αποξηλωθεί και έχουν κατασκευαστεί τα καταστρώματα όλων των τεχνικών. Αυτή την περίοδο με την μονογράμμιση που έχει ξεκινήσει από τις 14/2/2009 κατασκευάζεται και η σύνδεση της πρώτης γραμμής με την υφιστάμενη στο ύψος του Πύργου Βασιλίσσης. Μέχρι το τέλος



Τμήμα Πειραιάς - Τρεις Γέφυρες. Αποψη των εργασιών στο βόρειο άκρο των νέων αποβάθρων του Σ.Σ. Αθηνών, και όπως αυτές διαμορφώνονται. Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης.



Τμήμα Τρεις Γέφυρες - Σ.Κ.Α. Σταθμός Αγ. Αναργύρων σε προχωρημένο στάδιο εργασιών. Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης.

Σεπτεμβρίου αναμένεται να έχει εκτραπεί η κυκλοφορία μέσα από το cut & cover και να ξεκινήσουν οι εργασίες κατασκευής του δεύτερου στο ίχνος των υφιστάμενων γραμμών. Μέχρι το ΣΚΑ διανοίγονται (ξεμπαζώνονται) σταδιακά όλες οι κάτω διαβάσεις, πεζοδιαβάσεις και οδικές, που είχαν κατασκευαστεί με τη μέθοδο cover & cut, και αποδίδονται σε χρήση. Στον σταθμό της Λυκότρυπας κατασκευάζονται τα κρηπιδώματα, και έχουν στρωθεί οι αλλαγές εξόδου του προς ΣΚΑ.

Οι εργασίες κατασκευής της Ηλεκτροκίνησης σε αυτό το τμήμα έχουν προχωρήσει και αυτή τη στιγμή σχεδόν σε όλο το σύμπλεγμα του ΣΚΑ είναι κρεμασμένη και αλυσοειδής. Στο κτίριο ελέγχου του ΣΚΑ λειτουργεί το κέντρο ελέγχου

της σηματοδότησης και ηλεκτροκίνησης, που μεταφέρθηκε από το Κορωπί και ελέγχει τόσο την σηματοδότηση όσο και την ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Αεροδρόμιο - ΣΚΑ. Η σηματοδότηση του ΣΚΑ έχει δοθεί σε χρήση.

Μέσα στο σύμπλεγμα στρώνονται οι δύο ταπεινωμένοι σταθμοί, ο τερματικός από Αεροδρόμιο και ο Υπεραστικός προς Θεσσαλονίκη, που θα συνδεθεί μελλοντικά με τη σήραγγα των Αχαρνών. Η στάση επί των γραμμών σε κυκλοφορία προς Θεσσαλονίκη, με την ονομασία Κάτω Αχαρνάι, έχει ολοκληρωθεί καθώς επίσης η οδική της πρόσβαση και το πάρκινγκ. Έχει τοποθετηθεί και η πεζοδιάβαση που θα την ενώνει με την αποβάθρα επί της γραμμής Αεροδρόμιο - Λιόσια.

### Σταθμός Μεταμόρφωσης

Δυστυχώς, ενώ έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες στον σταθμό Μεταμόρφωσης, δεν μπορεί να αποδοθεί σε χρήση καθότι η ΔΕΗ δεν προχωράει σε σύνδεσή του με ρεύμα, μιας και δεν έχει εκδοθεί οικοδομική άδεια. Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι μέχρι τώρα οι σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις απαλλάσσονταν από την έκδοση οικοδομικών αδειών.

### Κλάδος ενωτικός Λυκότρυπα Β' - Λιόσια

Από τις 14 Φεβρουαρίου 2009, δόθηκε σε χρήση η ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Νερατζιώτισσα - Άνω Λιόσια. Πλέον τέσσερα δρομολόγια την ώρα εκτελούνται μεταξύ Αεροδρομίου - Άνω Λιοσίων με A/A Desiro EMU, και κάποια από αυτά ανταποκρίνονται με τους συρμούς από/προς Πειραιά και Κιάτο.

### Ηλεκτροκίνηση ΣΚΑ - Κιάτο

Εκτός του τμήματος Μαγούλα - Ν. Πέραμος, όπου γίνονται ακόμα θεμελιώσεις σε μεγάλο μήκος, σε όλο το υπόλοιπο τμήμα από την έξοδο του Σ.Σ. Λιοσίων έως το Σ.Σ. Κιάτου, έχουν τοποθετηθεί στύλοι ηλεκτροκίνησης και στο τμήμα Αγ. Θεόδωροι - Κόρινθος και κονσόλες σε πολύ μεγάλο ποσοστό. Επίσης στο τμήμα Ασπρόπυργος (Θριάσιο) - Μαγούλα είναι τοποθετημένες κονσόλες και γραμμή επαφής σχεδόν σε όλο το μήκος της διπλής γραμμής. Από την έξοδο του Σ.Σ. Λιοσίων έως Ασπρόπυργο εργάζονται συνεργεία τοποθέτησης κονσόλων. Στους σταθμούς-στάσεις Κιάτου, Κινέττας, και Ν. Περάμου γίνονται οι θεμελιώσεις επί των αποβαθρών, ενώ σε όλους τους άλλους σταθμούς-στάσεις είναι σε προχωρημένο στάδιο οι θεμελιώσεις τόσο των μεμονωμένων στύλων όσο και των άκαμπτων πλαισίων στους χώρους εκτός αποβαθρών. Εργασίες συνεχίζονται και στους δύο υποσταθμούς, με αυτόν της Κορίνθου να είναι σε πολύ πιο προχωρημένο στάδιο, έχουν ήδη τοποθετηθεί οι μετασχηματιστές. Σε αυτόν είναι πιο εύκολη και η σύνδεση του με το δίκτυο της ΔΕΗ. Στον δεύτερο υποσταθμό, στην είσοδο από Αθήνα της σήραγγας του ευταξία, γίνονται



Κλάδος ενωτικός Λυκότρυπα Β' - Λιόσια. Η αυτοκινητάμαξα EMU 460 113 DESIRO, ερχόμενη από Λιόσια προς Αεροδρόμιο μέσω της ενωτικής. Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης.

εργασίες, αλλά η σύνδεση του με το δίκτυο της ΔΕΗ είναι δυσκολότερη καθώς οι γραμμές υψηλής τάσης περνάν αρκετά πιο χαμηλά, κοντά στο Ναυπηγεία Ελευσίνας.

### Εμπορευματικός Σταθμός Θριασίου

Στον εμπορευματικό σταθμό του Θριασίου, ολοκληρώνονται σχετικά γρήγορα οι σιδηροδρομικές εργασίες. Έχουν στρωθεί σχεδόν όλες οι προβλεπόμενες για την Α' εργολαβία της Α' φάσης, δέσμες γραμμών καθώς έχουν στρωθεί και οι αλλαγές τροχιάς καθώς και οι διπλές διασταυρούμενες αλλαγές, DKW. Οι γραμμές πλύσης επάνω σε κοντά κολωνάκια, κατασκευάστηκαν, ενώ οι εγκιβωτισμένες τροχιές είναι υπό ολοκλήρωση. Για τον εγκιβωτισμό εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στην Ελλάδα η μέθοδος εγκιβωτισμού της εταιρείας Edilon - Sedra. Κατασκευάζεται η από σκυρόδεμα έδραση- εγκιβωτισμός στον οποίο μένουν τα "αυλάκια" στα οποία θα μπουν οι σιδηροτροχιές. Με κατάλληλα ελαστικά υποθέματα και σφήνες ρυθμίζεται τόσο μηκοτομικά όσο και οριζοντιογραφικά η κάθε σιδηροτροχιά εντός των "αυλακίων", ενώ τοποθετούνται και σωλήνες

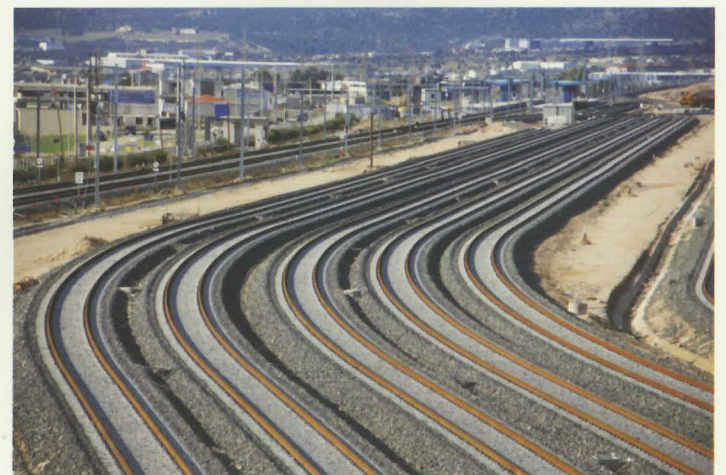
οι οποίες επιτρέπουν τη διέλευση καλωδίων παράλληλα με την σιδηροτροχιά. Στη συνέχεια ακολουθεί ο εγκιβωτισμός, ο οποίος επιτυγχάνεται με την έγχυση σε αλληπάλληλες στρώσεις ειδικού πολυμερούς, έως την πλήρωση των διακένων αριστερά και δεξιά της σιδηροτροχιάς, αφήνοντας στην πλευρά της κίνησης του όνυχα του τροχού το κατάλληλο ύψος. Στο τέλος Μαρτίου αποκόπηκαν οι μόντες προς Αθήνα που χρησιμοποιούνταν από τον ΟΣΕ ως γραμμές φορτοεκφόρτωσης εμπορικών βαγονιών. Έχει ήδη αρχίσει η αποξήλωση των γραμμών και η εξυγίανση του εδάφους για να ακολουθήσει η στρώση των προβλεπόμενων γραμμών σε αυτή τη θέση. Η φορτοεκφόρτωση των βαγονιών πλέον γίνεται στους Αγίους Αναργύρους.

Αναμένεται επίσης τους προσεχείς μήνες και η κατασκευή της σταθερής επιδομής στο χώρο των γερανογεφυρών. Ακόμα έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες κατασκευής του κτιρίου και των εγκαταστάσεων του αμαξοστασίου για τα φορτηγά οχήματα και τα λεωφορεία του ΟΣΕ, στην είσοδο του χώρου του Θριασίου.



Εμπορευματικός Σταθμός Θριασίου. Αποψη του κτηρίου του αμαξοστασίου στο Θριάσιο. Φωτογραφία: Μανώλης Τζεβελεκάκης.

Εμπορευματικός Σταθμός Θριασίου. Γενική άποψη του εμπορευματικού σταθμού Θριασίου, όπου φαίνονται κάποιες δέσμες γραμμών. Φωτογραφία: Μανώλης Τζεβελεκάκης.





**Γραμμή Ικονίου. Cut & cover Λεωφόρου Σχιστού.**  
ΕΡΓΟΣΕ-ΕΡΓΑ 1



**Τμήμα Κιάτο - Ροδοδάφνη. Η έξοδος διαφυγής της σήραγγας Αιγίου. Φωτογραφία: Μανώλης Τζεβελεκάκης.**

### Γραμμή Ικονίου

Πρόκειται για τη γραμμή η οποία θα συνδέσει τον εμπορευματικό σταθμό του Θριασίου Πεδίου με τον Λιμένα του Ικονίου. Το έργο κατασκευάζεται σε τρεις φάσεις. Αυτή τη στιγμή έχουν ολοκληρωθεί τα τεχνικά της Α' φάσης, δηλαδή η σήραγγα Περάματος, το cut & cover της Λ. Σχιστού, οι γέφυρες, σήραγγες, οχετοί και χωματουργικά από το Λιμένα Ικονίου (Χ.Θ. 0+560) έως τη Χ.Θ. 6+000.

Από τα έργα της Β' φάσης, Χ.Θ. 6+000 - Χ.Θ. 15+850, έχουν ολοκληρωθεί οι χωματουργικές εργασίες σε ποσοστό που αγγίζει το 70%, οι 6 γέφυρες, που περιλαμβάνονται στο τμήμα αυτό και τρεις σήραγγες Δαφνίου, Ασπροπύργου και Αρχαίου Δέματος. Η σήραγγα ΣΟ4 βρίσκεται στην Α' φάση εκκαφής και έχουν διακοπεί οι εργασίες, λόγω απαγόρευσης χρήσης εκρηκτικών Για τον ίδιο λόγο έχουν διακοπεί οι εργασίες σε μία γέφυρα και οι εκκαφές σε μήκος περίπου 3 χιλιομέτρων.

Από τα έργα υποδομής της Γ' φάσης, δεν έχουν ξεκινήσει η γέφυρα της εθνικής οδού, ο επιλιμένος σταθμός εντός του Λιμένος Ικονίου, Το cut & cover της λεωφόρου Νάτο και κάποιες άλλες κάτω διαβάσεις. Η γέφυρα της Κατολίσθησης βρίσκεται στη φάση κατασκευής των βάθρων και η διάνοιξη της σήραγγας Αιγάλεω προχωράει επίσης.

### Τμήμα Κιάτο - Ροδοδάφνη

Στο τμήμα από Κιάτο έως Ροδοδάφνη, είναι πλέον εμφανές σε μεγάλα κομμάτια το ίχνος της νέας χάραξης. Στη σήραγγα Μελισσίου κατασκευάζεται πλέον και η μόνιμη επένδυση, ενώ πριν και μετά έχουν κατασκευαστεί πλήθος μικρών τεχνικών καθώς και η γέφυρα του ποταμού Σήθα πριν τον Ν.Σ.Σ. Ξυλοκάστρου. Στη συνέχεια είναι εμφανές το επίχωμα σε πολλά σημεία μέχρι τις σήραγγες του Δερβενίου οι οποίες διανοίγονται χωρίς προβλήματα. Μεταξύ τους έχει ήδη κατασκευαστεί η γέφυρα του ποταμού Δερβενίου.

Από αυτό το σημείο και μέχρι το σταθμό της Ακράτας, οι χωματουργικές εργασίες είναι σε πλήρη εξέλιξη. Έχουν κατασκευαστεί παραλλαγές της μετρικής γραμμής, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η παράλληλη κυκλοφορία της. Τοίχοι αντιστήριξης, οχετοί και γέφυρες είναι στη φάση κατασκευής και εντός του Σ.Σ. Ακράτας, έχει κατεδαφιστεί το κτίριο και έχει στρωθεί η νέα προσωρινή γραμμολογία της μετρικής γραμμής η οποία δίνει βεβαίως τη δυνατότητα πραγματοποίησης διασταυρώσεων Το προσωπικό του σταθμού στεγάζεται σε προσωρινή κατασκευή. Οι υπόλοιπες γραμμές έχουν ξηλωθεί και γίνονται πασσαλοεμπήξεις. Στον Ποταμίτικο Γυαλό προχωράει η κατασκευή του μεγάλου cut & cover. Περνώντας τον υφιστάμενο σταθμό του Πλατάνου, βλέπουμε την είσοδο της σήραγγας, όπου έχει σηματοθετεί η ομπρέλα για τη διάνοιξη της. Ακολουθεί η σήραγγα Τράπεζας σε προχωρημένο στάδιο. Εντός του οικισμού Διακοπτού δεν γίνονται εργασίες.

Στην περιοχή που θα αναπτυχθεί ο νέος σταθμός Αιγίου, βλέπουμε ξανά εργασίες σε εξέλιξη και αμέσως μετά αρχίζει η σήραγγα του Αιγίου. Στις 3 Απριλίου έγινε η διάνοιξη της Α' φάσης (Top heading) παρουσία και του Υπουργού μεταφορών Κου Ε. Στυλιανίδη. Η σήραγγα του Αιγίου έχει καθαρό μήκος υπόγειου έργου 3.252 μέτρα και τρεις σήραγγες διαφυγής. Υλικά που βρέθηκαν κατά τη διάνοιξη ήταν αργιλοίλυδη, αμμώδης, αμμοχάλικα, κροκαλοπαγή και δοάφορα μικτής σύνθεσης. Η διάνοιξη έγινε με την Νέα Αυστριακή Μέθοδο, η προσωρινή επένδυση με πλαίσια αγκύρια και gunite. Η κατασκευή της μόνιμης επένδυσης θα γίνει τμηματικά σε σπονδύλους μήκους 12 μέτρων ο καθένας. Η διάνοιξη της Β' φάσης (Bench) ληχει ολοκληρωθεί σε μήκος 2.000 μέτρων, οι σήραγγες διαφυγής έχουν ολοκληρωθεί καθώς και οι πασσαλότοιχοι στο ανατολικό και δυτικό μέτωπο. Μπορούμε να πούμε ότι το 60% του έργου της σήραγγας έχει ολοκληρωθεί.

### Τμήμα Τιθορέα - Λειανοκλάδι

Το έργο στο τμήμα αυτό, παρακάμπει την ορεινή διαδρομή μέσω του Μπράλλου και του φαραγγιού του Ασωπού. Είναι υπό κατασκευή η υποδομή του και διαιρείται σε τρία υποτιμήματα:

α) Τιθορέα (Χ.Θ. 0+000) - Χ.Θ. 19+000 (Σήραγγα Καλλιδρόμου)

Αμέσως μετά τον υφιστάμενο Σ.Σ. Τιθορέας, η χάραξη της νέας γραμμής συνεχίζει ευθεία, εγκαταλείποντας την υφιστάμενη χάραξη που στρίβει αριστερά. Μέχρι τη γέφυρα του Βοιωτικού Κηφισού μήκους 81 μέτρων, δεν έχει κατασκευαστεί το επίχωμα. Από εκεί και μετά μέχρι την είσοδο της σήραγγας του Καλλιδρόμου το επίχωμα είναι κατασκευασμένο. Επίσης συναντάμε την γέφυρα του Θολορέμματος μήκους 120 μέτρων και 4 ανοιγμάτων. Στη συνέχεια οι δύο γραμμές απομακρύνονται μεταξύ τους δημιουργώντας τους δύο κλάδους που εισέρχονται στην σήραγγα του Καλλιδρόμου. Πρόκειται στην ουσία για δύο σήραγγες μόνης διατομής οι οποίες κινούνται παράλληλα στα 35 περίπου μέτρα αξονική απόσταση στην αρχή και στη συνέχεια η απόσταση αυτή αυξάνεται στα 65 μέτρα. Το μήκος της κάθε σήραγγας είναι



**Τμήμα Τιθορέα - Λειανοκλάδι. Κατασκευή cut & cover πριν τη γέφυρα στο Ρεγγίνιο.**  
Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης.



**Τμήμα Τιθορέα - Λειανοκλάδι. Άποψη του εσωτερικού της σήραγγας του Καλλιδρόμου με τη μόνιμη επένδυσή της.** Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης.



**Τμήμα Τιθορέα - Λειανοκλάδι. Βόρεια έξοδος σήραγγας καλλιδρόμου.**  
Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης.

9036 μέτρα περίπου και στις εισόδους κατασκευάζονται 4 cut & cover, τα οποία είναι σχεδόν ολοκληρωμένα. Μέχρι σήμερα έχουν διανοιχθεί συνολικά 12.096 μέτρα και από τις δύο σήραγγες. Απομένουν ακόμα 3.022 μέτρα στη μία και 2.955 μέτρα από την δεύτερη. Προσβολή γίνεται και από το νότιο μέτωπο, αλλά και από το βόρειο. Πετρώματα που συναντήθηκαν μέχρι στιγμής στο νότιο μέτωπο είναι άργιλος, ασβεστόλιθος και σχιστολιθικός σερπεντινίτης, ενώ στο βόρειο οφιόλιθος, ασβεστόλιθος, σερπεντινίτης και σχιστολιθικός σερπεντινίτης. Οι σήραγγες ενώνονται μεταξύ τους με συνολικά 18 συνδετήριες σήραγγες. Βγαίνοντας από τις σήραγγες, οι δύο γραμμές συγκλίνουν και πάλι σε αξονική απόσταση 4.50 μέτρων και κινούνται μέσα σε ορύγματα (τρανσέρες), όπου κατασκευάζονται πασσαλότοιχοι για τη δημιουργία τοίχων αντιστήριξης των πρανών. Το πρώτο cut & cover μήκους 462 μέτρων, βρίσκεται στη φάση κατασκευής. Ακολουθεί η γέφυρα "πάνω" από το χωριό Κόμνηνα ήδη κατασκευασμένη μήκους 319 μέτρων και 10 ανοιγμάτων. Από εδώ και μέχρι το τέλος αυτού του υποτιμήματος τα χωματουργικά είναι σχεδόν τελειωμένα ή ολοκληρώνονται. Η γραμμή κατευθύνεται ανατολικά και ακολουθούν δύο cut & covers μήκους 151 και 252 μέτρων αντίστοιχα τα οποία είναι κατασκευασμένα.

β) Χ.Θ. 19+000 - Χ.Θ. 40+000

Φτάνουμε στο 4ο cut & cover μετά το βόρειο μέτωπο μήκους 232 μέτρων, το οποίο είναι κατασκευασμένο και με μία αριστερή στροφή η νέα χάραξη διέρχεται πάνω από την Εθνική οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης με τη γέφυρα του Ρεγγινίου μήκους 513 μέτρων και 15 ανοιγμάτων η οποία έχει κατασκευαστεί. Τα επιχώματα από εδώ μέχρι το τέλος του τμήματος είναι επίσης κατασκευασμένα, και σε μεγάλα μήκη, όπου ήταν απαραίτητο, έχουν προφορτισθεί. Έχουν κατασκευαστεί πλήθος άνω και κάτω διαβάσεων, όπου τοπικοί και αγροτικοί οδοί διασταυρώνουν ανισόπεδα την σιδηροδρομική γραμμή. Στον σταθμό του Μώλου είναι ολοκληρωμένα τα κρηπιδώματα και τα στέγαστρα και σχεδόν ολοκληρωμένο το κτίριο των επιβατών. Επίσης οι γέφυρες της Τρανής Σούδας, του ρέματος Μώλου, του Λατζορέμματος και ρέματος των Θερμοπυλών και του Σπερχειού είναι κατασκευασμένες.

γ) Χ.Θ. 40+000 - Χ.Θ. 54+000 (Σ.Σ. Λειανοκλαδίου).

Το υποτίμημα αυτό ξεκινάει περίπου στο σημείο όπου η νέα χάραξη κινούμενη αριστερά διασταυρώνει ξανά τη Νέα Εθνική οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης. Ο αυτοκινητόδρομος διέρχεται πάνω από τη σιδηροδρομική γραμμή με δύο γέφυρες σύμμεικτης κατασκευής, μήκους 800 περίπου μέτρων η κάθε μία, που έχουν αποδοθεί σε κυκλοφορία από το περσινό καλοκαίρι. Επίσης γέφυρες οδικές για τα service roads έχουν κατασκευαστεί. Το επίχωμα διέρχεται μέσα από πεδινές εκτάσεις και για αυτό κρίθηκε απαραίτητη η ενίσχυση του. Η ενίσχυση έγινε με τη μέθοδο "Deep soil mixing". Δημιουργούνται οπές με τρυπάνι στην επιφάνεια του επιχώματος και σε αρκετό βάθος και εγχύεται ένα μείγμα τιμέντου το οποίο σταθεροποιεί τις στρώσεις εδάφους κάτω από το επίχωμα. Σε άλλα σημεία ενισχύθηκε με την τοποθέτηση γεωφάσματος και γεωπλέγματος. Η γέφυρα του Σπερχειού μήκους 173 μέτρων με τέσσερα ανοίγματα είναι κατασκευασμένη, όπως και ο "μεριστής" του Σπερχειού. Πρόκειται για ένα πτυχωτό φράγμα με τοίχια ύψους 7 μέτρων για τη συγκράτηση φερτών υλικών και των νερών του ποταμού. Εγιναν επίσης έργα διευθέτησης της κοίτης του ποταμού και τεχνικό προστασίας του αγωγού φυσικού αερίου που διέρχεται από την περιοχή. Επόμενο μεγάλο τεχνικό που έχει ολοκληρωθεί είναι η άνω διάβαση της Παλαιάς Εθνικής οδού στη θέση Κόμμα Λαμίας, μήκους 390 μέτρων. Η οδική αυτή γέφυρα έχει 11 ανοίγματα, και κατασκευάστηκε με συνεχή προέκταση ενώ η θεμελίωση των βάθρων της έχει γίνει επάνω σε φρεατοπασσάλους κυμαινόμενου βάθους 35 έως 42 μέτρων, όπως εξάλλου γίνονται και οι περισσότερες θεμελιώσεις βάθρων οδικών και σιδηροδρομικών γεφυρών.

Άνω διαβάσεις οδών έχουν επίσης κατασκευαστεί για την αποκατάσταση της επικοινωνίας των πλευρών εκατέρωθεν του επιχώματος.

Το τμήμα αυτό τελειώνει στον υφιστάμενο Σ.Σ. Λειανοκλαδίου, όπου δεν έχει αρχίσει ακόμα να κατασκευάζεται η ανισόπεδη διάβαση στη θέση της σημερινής ισόπεδης πριν το υφιστάμενο μηχανοστάσιο.



### Τμήμα Λειανοκλάδι - Δομοκός

Στο τμήμα αυτό κατασκευάζεται η υποδομή της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία χωρίζεται σε τρία υποτιμήματα:

α) Λειανοκλάδι (Χ.Θ. 0+000) - Χ.Θ. 14+000.

Το πρώτο υποτίμημα ξεκινάει αμέσως μετά το σταθμό του Λειανοκλαδίου, όπου η νέα χάραξη εγκαταλείπει την υφιστάμενη και κινείται στην αρχή ευθεία, όπου έχει ξεκινήσει η κατασκευή των βάθρων της οδικής γέφυρας της εθνικής οδού για Καρπενήσι και στη συνέχεια στρίβει δεξιά και με συνεχόμενη κλίση αρχίζει να κινείται προς την Λυγαριά. Το επίχωμα κατασκευάζεται, με υλικά από την διάνοιξη των σιδηροδρόμων προς το παρόν, και συναντάμε αλληπάλληλες γέφυρες μικρές και μεγάλες. Η ΣΓ3 τριών ανοιγμάτων ο φορέας της οποίας είναι κατασκευασμένος και τώρα γίνεται η κατασκευή των ακρόβαθρων, η ΣΓ3Α, μια γέφυρα 10 ανοιγμάτων μήκους συνολικού 248 μέτρων από σύμμεικτη κατασκευή, χάλυβας και μπετόν και η οποία έχει ολοκληρωθεί είναι οι πρώτες που βλέπουμε. Στη συνέχεια ακολουθούν πέντε μικρότερες με μήκη από 10 έως 40 μέτρων, κατασκευασμένες καθώς επίσης και το επίχωμα μεταξύ τους. Επόμενη μεγάλη γέφυρα η ΣΓ8 με τρία ανοίγματα και μήκος 117 μέτρα η οποία βρίσκεται δίπλα ακριβώς από την υφιστάμενη μεταλλική γέφυρα της Λυγαριάς. Μετά από αυτό το σημείο η νέα χάραξη τέμνει ισόπεδα την υφιστάμενη και είναι εδώ το σημείο στο οποίο θα ενωθεί το πρώτο τμήμα της νέας γραμμής με την υφιστάμενη. Συνεχίζοντας μπαίνουμε στο κομμάτι με τις αλληπάλληλες σήραγγες. Πρώτη η ΣΣ1, ολοκληρωμένη με την τελική της επένδυση μήκους ολικού 860 μέτρων. Στα τελευταία μέτρα γίνονται εργασίες για τη σκυροδέτηση της τελικής επένδυσης. Ακολουθεί η ΣΣ2 μήκους 477 μέτρων, πλήρως διανοιγμένη, στην οποία γίνεται η τοποθέτηση γεωφάσματος και στη συνέχεια μεμβράνης για να ακολουθήσει το συνεργείο τοποθέτησης του οπλισμού και στο τέλος το συνεργείο σκυροδέτησης. Επόμενη η ΣΣ3 που δεν πρόκειται για τίποτα άλλο, παρά για ένα cut & cover μήκους 168 μέτρων, το οποίο δεν έχει κατασκευαστεί ακόμα. Τέλος η ΣΣ4 μήκους 495 μέτρων στην οποία έχει ολοκληρωθεί η Α' φάση διάνοιξης και απομένουν 35 περίπου μέτρα στο βόρειο μέτωπο για να ξετρυπήσει. Στο βόρειο μέτωπο της έχει ξεκινήσει το σημάδεμα της διατομής της και το fore rolling. Είναι το σημείο που η χάραξη τέμνει για δεύτερη φορά την υφιστάμενη γραμμή μέσα στο Σ.Σ. Στυρφακών, στο σημείο που έχει κατασκευαστεί η προσωρινή γεφύρωση της υφιστάμενης, για να μπορούν τα συνεργεία να εργάζονται σε πιο χαμηλό βάθος, για την κατασκευή της υποδομής της νέας γραμμής. Επόμενο μεγάλο τεχνικό η γέφυρα ΣΓ10, 12 ανοιγμάτων και μήκους 522 μέτρων. Η γέφυρα αυτή κατασκευάζεται με τη μέθοδο της προώθησης. Δημιουργείται μία "κλίση" στην μία άκρη της γέφυρας και εκεί επάνω σιδερώνεται και καλυπώνεται το κάθε τμήμα της γέφυρας που πρόκειται να προωθηθεί προς τα μεσόβαθρα. Η προώθηση γίνεται με ειδικούς υδραυλικούς γρύλους οι οποίοι ανασκόνουν και στη συνέχεια προωθούν το κάθε σκυροδετημένο κομμάτι της γέφυρας. Τα ανοίγματα της γέφυρας είναι μήκους 45 μέτρων το καθένα εκτός του πρώτου και του τελευταίου τα οποία είναι 36 μέτρων. Η προώθηση γίνεται σε δύο τμήματα των 22,5 μέτρων κάθε φορά. Στο μπροστινό μέρος της γέφυρας είναι κατασκευασμένο μεταλλικό ρύγχος μήκους 30 μέτρων και βάρους 80 τόννων. Το κάθε κομμάτι μήκους 22,5 μέτρων εδράζεται σε εφέδρανα ολίσθησης από ανοξείδωτο αστάλι και πλάκες ολίσθησης από τεφλόν. Οι κάθετοι γρύλοι ανασκόνουν κατά 4-5 εκατοστά, ενώ οι οριζόντιοι σπρώχνουν 20-25 εκατοστά κάθε φορά. Η προώθηση του κάθε κομματιού διαρκεί 4 με 5 ώρες. Ο κάθε φορέας ζυγίζει περίπου 17.5 τόνους και η δύναμη προώθησης του κάθε γρύλου είναι της τάξης των 1100 τόνων. Μία τρανσέρρα, η οποία δεν έχει διανοιχθεί ακόμα ακολουθεί και μετά η γέφυρα ΣΓ11, 7 ανοιγμάτων, μήκους 297 μέτρων η οποία θα κατασκευαστεί και αυτή με τη μέθοδο της προώθησης. Τα ακρόβαθρα και τα μεσόβαθρα της γέφυρας είναι ήδη κατασκευασμένα και μόλις ολοκληρωθεί η προώθηση της ΣΓ10, τότε το συνεργείο και οι μηχανισμοί θα μεταφερθούν εδώ για να ξεκινήσει η κατασκευή του καταστρώματος και αυτής της γέφυρας.

β) Χ.Θ. 14+000 - Χ.Θ. 25+000 (Σήραγγα Όθρυος).

Το δεύτερο υποτίμημα ξεκινάει αμέσως μετά το τέλος της ΣΓ 11. Πρώτο τεχνικό που συναντάμε η σήραγγα ΣΣ5 μήκους 376 μέτρων. Από το βόρειο μέτωπο η σήραγγα είναι πλήρως διανοιγμένη, και οι εργασίες είναι στη φάση τοποθέτησης γεωφάσματος και μεμβράνης, ενώ παράλληλα εργάζεται και το συνεργείο τοποθέτησης του οπλισμού. Στο νότιο μέτωπο απομένουν 30 περίπου μέτρα για να ξετρυπήσει. Ακολουθεί η γέφυρα ΣΓ12 5 ανοιγμάτων μήκους 207 μέτρων, η οποία έχει ήδη ολοκληρωθεί. Η κατασκευή της έγινε με τη μέθοδο της προώθησης και μετά την ολοκλήρωσή της, τόσο το ρύγχος, όσο και οι υπόλοιποι μηχανισμοί είναι έτοιμοι να μεταφερθούν στις επόμενες γέφυρες που θα κατασκευαστούν με αυτή



Τμήμα Τίθορα - Λειανοκλάδι. Γέφυρα της Π.Ε.Ο. στο Κομμα Λαμίας.  
Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης.



Τμήμα Λειανοκλάδι - Δομοκός. Γενική άποψη της γέφυρας ΣΓ 10.  
Φωτογραφία: Μανώλης Τζεβελεκάκης.



Τμήμα Λειανοκλάδι - Δομοκός. Τα βάθρα της γέφυρας ΣΓ 25 είναι σχεδόν τελειωμένα. ΓΚ.  
Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης.

τη μέθοδο. Συνεχίζοντας βλέπουμε τη ΣΓ13, τα μεσόβαθρα της οποίας βρίσκονται στη φάση του καλουπώματος και του σιδερώματος. Η γέφυρα αυτή έχει 3 ανοίγματα και μήκος 105 μέτρα, ενώ θα κατασκευαστεί με καλούπωμα του φορέα της. Επόμενα τεχνικά η γέφυρα ΣΓ14 μήκους 395 μέτρων, που αποτελείται από 9 ανοίγματα και θα κατασκευαστεί με τη μέθοδο της προώθησης, όπως και η αμέσως επόμενη η ΣΓ15, μήκους 436 μέτρων και 10 ανοιγμάτων. Στις δύο αυτές γέφυρες κατασκευάζονται τα βάθρα αυτή τη στιγμή. Καθότι τις χωρίζουν περίπου 80 μέτρα για τις ανάγκες της προώθησης θα κατασκευαστεί κοινή κλίνη στο ενδιάμεσο τμήμα τους. Από εκεί η μία θα κατασκευαστεί με προώθηση προς νότια και η δεύτερη προς βόρεια. Η ΣΓ16 που βρίσκεται αμέσως μετά είναι μήκους 657 μέτρων και 15 ανοιγμάτων, όπου θα κατασκευαστεί επίσης με προώθηση. Τα βάθρα της βρίσκονται στη φάση της κατασκευής καθώς επίσης και αντιστηρίξεις πρανών για τα βάθρα, αλλά και για την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή η οποία κινείται σε υψηλότερο επίπεδο. Μετά τις αλληπάλληλες γέφυρες αυτού του υποτιμήματος φτάνουμε στη μεγάλη σήραγγα της Όθρουσ, Σ.Σ.6. Το συνολικό μήκος της φτάνει τα 7050 μέτρα. Πρόκειται για δύο σήραγγες μόνης διατομής, οι οποίες ενώνονται με συνδετήριες σήραγγες. Η διάνοξη γίνεται τόσο από το νότιο, όσο και από το βόρειο μέτωπο, καθώς επίσης και από ενδιάμεσα μέτωπα από σήραγγα προσβολής που έχει κατασκευαστεί στο βόρειο μέτωπο. Έτσι τα μέτωπα προσβολής ανέρχονται στα 8. Αυτή τη στιγμή έχουν διανοιχθεί σε κάθε σήραγγα από κάθε μέτωπο περίπου 1680 μέτρα. Τα πετρώματα που έχουν συναντήσει μέχρι τώρα είναι βασαλτικά, σχιστοκερατόλιθοι και σχιστόλιθοι στο νότιο μέτωπο, ενώ στο βόρειο οφιόλιθοι και περιδοντίτες. Η διάνοξη της γίνεται με τη Νέα Αυστριακή Μέθοδο (NATM), με ελεγχόμενες εκρήξεις. Σε άσχημα εδάφη τοποθετούνται αγκύρια από Fiberglass στο μέτωπο προσβολής. Επίσης όπου είναι απαραίτητο κατασκευάζεται προσωρινό δάπεδο και χρησιμοποιείται και fore rolling. Στα βασαλτικά πετρώματα γίνεται χρήση αγκυριών διάνοξης και επάλειψη με gunite, ενώ χρησιμοποιείται διατομή με ανοιχτό πυθμένα.

γ) Χ.Θ. 25+000 (Σήραγγα Όθρουσ) - Δομοκός. Βγαίνοντας από τη Σήραγγα της Όθρουσ, ξεκινάει το τρίτο υποτίμημα της γραμμής Λειανοκλάδι - Δομοκός. Η γραμμή κινείται σε πιο χαμηλό επίπεδο από την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή και στα δεξιά αυτής. Συναντάμε την περιοχή όπου θα αναπτυχθεί ο Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός του Αγίου Στεφάνου. Μέχρι

τον υφιστάμενο σταθμό Αγγειών το επίχωμα, το οποίο κινείται παράλληλα με την σημερινή γραμμή, είναι σχεδόν κατασκευασμένο και σε πολλά σημεία έχουν γίνει προφορτίσεις του με όγκους υλικών.

Μετά το Σ.Σ. Αγγειών, οι εγκαταστάσεις του οποίου προβλέπεται να συνδεθούν με τη νέα γραμμή, η χάραξη κινείται αριστερά της υφιστάμενης και υπάρχει σε κάποια σημεία εμπλοκή με τη χάραξη του αυτοκινητόδρομου Ε65. Στο τμήμα αυτό κάποια τεχνικά, σήραγγες, cut & cover και γέφυρες δεν έχουν αρχίσει ακόμα να κατασκευάζονται, καθώς και η σήραγγα ΣΣ9. Οι υπόλοιπες σήραγγες βρίσκονται σε διάφορα στάδια κατασκευής και στις περισσότερες από αυτές το πέτρωμα που συναντήθηκε είναι ασβεστολιθικό. Η χάραξη εξακολουθεί να κινείται αριστερά της υφιστάμενης και κατευθύνεται προς την πεδιάδα του Δομοκού.

Στη γέφυρα ΣΓ25, μήκους 207 μέτρων, 5 ανοιγμάτων, κατασκευάζονται τα βάθρα της, ενώ το κατάστρωμα της θα κατασκευαστεί με τη μέθοδο της προώθησης. Ακολουθεί κατασκευασμένο επίχωμα το οποίο έχει ενισχυθεί με τη χρήση γεωπλέγματος, και στη συνέχεια θα κατασκευαστεί η γέφυρα ΣΓ26 με 10 ανοίγματα και μήκος 409 μέτρα. Φτάνουμε στη σήραγγα ΣΣ10, μήκους 530 μέτρων, της οποίας η διάνοξη έχει ξεκινήσει και μπαίνει στις φάσεις των ανατινάξεων για τη διάνοξη της Α' φάσης. Μεταξύ αυτής και της σήραγγας ΣΣ11 υπάρχει η γέφυρα ΣΓ27Α. Η σήραγγα ΣΣ11

μήκους 210 μέτρων είναι πλήρως διανοιγμένη και ακολουθεί η γέφυρα ΣΓ28, όπου αναμένεται να βρεθεί ασβεστολιθικό πέτρωμα σε κάποια από τα πρώτα βάθρα και ακρόβαθρο. Στη γέφυρα αυτή, μήκους 342 μέτρων με 8 ανοίγματα, είναι κατασκευασμένα ορισμένα βάθρα και η κατασκευή της θα γίνει με προώθηση. Ακολουθεί η σήραγγα ΣΓ12, μήκους 323 μέτρων, σε προχωρημένο στάδιο διάνοξης, και με σχεδόν ολοκληρωμένα τα cover & cut στις εισόδους της. Στην έξοδο της προς Δομοκό κατασκευάζεται οδική γέφυρα επάνω από τη χάραξη. Τόσο σε αυτήν όσο και στις επόμενες δύο σήραγγες



Τμήμα Λειανοκλάδι - Δομοκός.  
Γενική άποψη της γέφυρας Σ.Γ.15.  
Φωτογραφία: Μανώλης Τζεβελεκάκης.

ΣΣ13, και ΣΣ14, οι οποίες είναι πλήρως διανοιγμένες τοποθετούνται ή έχουν ήδη τοποθετηθεί μεμβράνες. Τα μήκη τους είναι αντίστοιχα 357 και 258 μέτρα. Στην σήραγγα ΣΓ14, γίνονται εργασίες τοποθέτησης του οπλισμού, ώστε να ακολουθήσει στη συνέχεια η σκυροδέτηση της μόνιμης επένδυσης με το ειδικό καλούπι. Στη συνέχεια η χάραξη θα στρίψει αριστερά για να συναντήσει τη νοητή ευθεία που έρχεται μέσα από τον υφιστάμενο Σ.Σ. Δομοκού. Στο τμήμα αυτό θα κατασκευαστεί η νέα στάση του Θαυμακού και τέσσερις σιδηροδρομικές γέφυρες.



Τμήμα Λειανοκλάδι - Δομοκός. Εσωτερικό της σήραγγας Σ.Σ.6.  
Φωτογραφία: Μανώλης Τζεβελεκάκης.

Τμήμα Λειανοκλάδι - Δομοκός.  
Εφεδρανα ολισθησης κατά τη στιγμή προώθησης τμήματος της γέφυρας ΣΓ 10.  
Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης.





#### **Ανακαίνιση Σ.Σ. Κατερίνης.**

Η αμαξοστοιχία Intercity 53 σταθμευμένη στην προσωρινή μεταλλική αποβάθρα του ΣΣ Κατερίνης.  
Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης.

#### **Ανακαίνιση γραμμής Οινόη - Χαλκίδα.**

Στη λιμνοθάλασσα η γραμμή είναι στρωμένη και διακρίνονται οι θεμελιώσεις των στύλων της ηλεκτροκίνησης.  
Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης.

#### **Ανακαίνιση γραμμής Λειανοκλάδι - Στυλίδα.**

Η 220 004 επικεφαλής της αμαξ. 1523 στις 21-3-2009 στον σταθμό της Λαμίας.  
Φωτογραφία: Μανώλης Τζεβελεκάκης.

### **Ανακαίνιση της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Δομοκού - Τ.Χ.1**

Η ανακαίνιση σε αυτό το τμήμα της γραμμής γίνεται με αποκοπές της μίας γραμμής και αμφίδρομη κυκλοφορία από τη δεύτερη. Έχει ολοκληρωθεί η ανακαίνιση και στις δύο γραμμές στο τμήμα Δομοκός - Παλιοφάρσαλος και τώρα γίνονται εργασίες στη γραμμή ανόδου μεταξύ Παλιοφάρσαλου - Λάρισας. Η γραμμή καθόδου και εδώ έχει ανακαινισθεί. Η ανακαίνιση προβλέπει αφαίρεση του παλιού έρματος και των διμερών στρωτήρων που φέρουν τον σύνδεσμο RN. Όσοι διμερείς είναι με σύνδεσμο NABLA και όπου υπάρχουν ξύλινοι στρωτήρες παραμένουν, εκτός και αν είναι φθαρμένοι. Στα τμήματα που γίνεται αντικατάσταση στρωτήρων τοποθετούνται ολόσωμοι εκ σκυροδέματος τύπου B70. Οι εργασίες ξεκινούν με τη μηχανή καθαρισμού έρματος και ακολουθούν τα συνεργεία που λύνουν τους στρωτήρες, το συνεργείο που κάνει τη συλλογή των στρωτήρων, διασπορά υλικών, στρώσιμο, σκυρόστρωση με συρμό έργων και τακτοποίηση της γραμμής. Επίσης με τα υλικά που προέρχονται από την απομάκρυνση του παλιού σκύρου διαστρώνεται το παράπλευρο οδικό δίκτυο.

#### **Ανακαίνιση Σ.Σ. Κατερίνης**

Στον Σ.Σ. Κατερίνης έχουν αποδοθεί σε κυκλοφορία οι χώροι και οι γραμμές πίσω από την διατηρητέα λίθινη αποθήκη. Η κυκλοφορία διεξάγεται από την γραμμή πίσω από την αποθήκη όπου έχει κατασκευαστεί προσωρινή μεταλλική αποβάθρα για την από/επιβίβαση των επιβατών. Κατασκευάζεται η κάτω διάβαση πεζών και οι αποβάθρες στο χώρο μεταξύ κτιρίου επιβατών και αποθήκης. Επίσης τα μεταλλικά στέγαστρα τοποθετούνται και συναρμολογούνται.

#### **Τμήμα Πολύκαστρο - Ειδομένη**

Στο τμήμα αυτό προβλέπεται η κατασκευή παραλλαγής της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής. Μέχρι τώρα έχουν ολοκληρωθεί χωματουργικές εργασίες υποδομής, δύο cut & cover, σιδηροδρομική γέφυρα πάνω από μισγάγγεια και η μεγάλη σιδηροδρομική γέφυρα του Αξιού ποταμού. Επίσης πλήθος μικρότερων οχετών κι κάποιες ανω διαβάσεις οδών.

Η γέφυρα του Αξιού, η οποία έχει ολοκληρωθεί, είναι προεντεταμένη, κατασκευασμένη από συνεχή φορέα κιβωτοειδούς διατομής, έχει 18 ανοίγματα και μήκος 800 μέτρα. Η μελέτη προέβλεπε την σεισμική μόνωση του φορέα της ανωδομής με σκοπό τη μείωση της απόκρισης της υπό οριζόντια σεισμικά φορτία. Ο φορέας είναι πλήρως επισκέψιμος, καθώς επίσης και όλα τα μεσόβραθρα της. Για τη θεμελίωση της γέφυρας κατασκευάστηκε βαθειά θεμελίωση των βάθρων με φρεατοπασσάλους. Τα μήκη των πασσάλων κυμαίνονταν από 11 έως 25 μέτρα.

#### **Ανακαίνιση γραμμής Λειανοκλάδι - Στυλίδα**

Η ανακαίνιση της γραμμής έχει ολοκληρωθεί έως το σταθμό της Λαμίας. Από πέρι το καλοκαίρι έχει δοθεί σε κυκλοφορία αυτό το τμήμα και οι αμαξοστοιχίες

1520/21 και 1522/23 τερματίζουν πλέον στη Λαμία. Μηχανήματα του εργολάβου και υλικά για την ανακαίνιση του υπολοίπου τμήματος υπάρχουν εδώ. Από το σταθμό της Λαμίας μέχρι πριν το σταθμό της Μεγάλης Βρύσης η γραμμή είναι στρωμένη σκυρομένη και μπουραρισμένη.

Στη στάση της Ροδίτσας βρίσκεται και η μηχανή που χρησιμοποιεί ο εργολάβος για τη μεταφορά των υλικών αλλά και τη σκυρόστρωση της γραμμής. Πρόκειται για μία μηχανή κατασκευής 1987 από της Faur Ρουμανίας, αγορασμένη από τους Βουλγάρικους Σιδηροδρόμους (BDZ). Η ίδια μηχανή, με αριθμό 55-236, έχει χρησιμοποιηθεί και σε άλλα σιδηροδρομικά έργα. Τελευταία της έγινε επισκευή στην επισκευαστική βάση που έχει αναπτύξει ο ίδιος ο εργολάβος στις εγκαταστάσεις του κοντά στην Θεσσαλονίκη.

Στο σταθμό της Μεγάλης Βρύσης υπάρχουν σκυροβάγωνα του εργολάβου στην παρακαμπτήρια γραμμή. Έχει κατασκευαστεί αποβάθρα από μπετόν. Στη συνέχεια μέχρι το σημείο όπου υπάρχει η είσοδος στην Εθνική οδό με την αερογέφυρα η γραμμή είναι σκυροστρωμένη. Συνεχίζει σχάρα επί της προσκυρόστρωσης για αρκετό τμήμα και στη συνέχεια έχει γίνει προσκυρόστρωση και εξασφάλιση του άξονα της γραμμής. Μέσα στο σταθμό της Αγίας Μαρίνας, και σε όσο μήκος είναι ορατό εκατέρωθεν, έχουν διαστρωθεί σχάρες. Στη συνέχεια και μέχρι μέσα στον σταθμό της Στυλίδας η γραμμή είναι ξηλωμένη και σε κάποια σημεία έχει γίνει προσκυρόστρωση.

#### **Ανακαίνιση γραμμής Οινόη - Χαλκίδα**

Η ανακαίνιση της γραμμής βρίσκεται σε διάφορα στάδια. Μέχρι την Αυλίδα, οι εργασίες είναι σε πολύ προχωρημένο στάδιο. Γίνονται μπουραρίσματα στη γραμμή

και στη στάση Καλοχώρι έχουν κατασκευαστεί οι νέες αποβάθρες. Ουσιαστικά έχουν ενωποιηθεί οι δύο στάσεις και περίπου στη μέση κατασκευάστηκε η νέα αποβάθρα. Επίσης τοίχος αντιστήριξης για να κρατήσει το πρανές. Στο σταθμό της Αυλίδας έχουν στρωθεί και μπουραρώνται και οι δύο γραμμές. Επίσης οι αποβάθρες και η κάτω διάβαση είναι σε πολύ προχωρημένο στάδιο. Στη στάση Ναυπηγεία το κρηπίδωμα κατασκευάζεται, ενώ στη στάση Στενό είναι ήδη κατασκευασμένο. Από το σταθμό της Αυλίδας μέχρι και την είσοδο του σταθμού της Χαλκίδας, μετά τις τρανσέρες στις παλιές αποθήκες πριν το μηχανοστάσιο, η γραμμή είναι στρωμένη. Σε κάποια σημεία είναι και σκυρομένη. Στην λιμνοθάλασσα έχουν γίνει και οι θεμελιώσεις των στύλων ηλεκτροκίνησης επάνω στο επίχυμα. Μέσα στο σταθμό της Χαλκίδας έχει ξεκινήσει η κατασκευή των αποβαθρών στη θέση μπροστά από την παλιά λίθινη διατηρητέα αποθήκη. Δυστυχώς οι εργασίες εδώ έχουν προσωρινά διακοπεί, λόγω διαφόρων προβλημάτων με τις Δημοτικές Αρχές.

Έχουν τοποθετηθεί στύλοι ηλεκτροκίνησης σχεδόν σε όλο το μήκος της γραμμής. Από την Οινόη προς τη Χαλκίδα στα πρώτα χιλιόμετρα είναι πιο προχωρημένες οι εργασίες ηλεκτροκίνησης.

#### **Τμήμα ΣΚΑ - Οινόη**

Οι σταθμοί σε αυτό το τμήμα του δικτύου είναι υπό αναμόρφωση. Σε άλλους οι εργασίες είναι πιο προχωρημένες και σε άλλους όχι. Η αναμόρφωση περιλαμβάνει την κατασκευή υψηλών αποβαθρών και άνω ή κάτω διαβάσεων πεζών. Στους πιο πολλούς, έχουν κατασκευασθεί οι υψηλές αποβάθρες και απομένει η ολοκλήρωση και απόδοση σε χρήση της πεζοδιάβασης για να καλυφθούν και οι ράμπες που έχουν μείνει ακόμα για την εξυπηρέτηση των επιβατών.

#### **Τμήμα Πολύκαστρο - Ειδομένη. Η γέφυρα του Αξιού χαμένη μέσα στην πρωινή ομίχλη.**

Φωτογραφία: Μανώλης Τζεβελεκάκης





**Τμήμα ΣΚΑ - Οινόη.**  
Η αμαξοστοιχία Intercity 41-47 στον ΣΣ Σφενδάλης.  
Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης.



**Ανακαίνιση γραμμής ΗΣΑΠ.**  
Από την ανακαίνιση της γραμμής του ΗΣΑΠ, λίγο πριν τον σταθμό της Ειρήνης.  
Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης.

### Ανακαίνιση γραμμής ΗΣΑΠ

Από τις 14 Φεβρουαρίου έχει ξεκινήσει ουσιαστικά η ανακαίνιση της γραμμής του ΗΣΑΠ. Η ανακαίνιση προβλέπει την στρώση σταθερής επιδομής σε ορισμένα τμήματα του δικτύου και την στρώση σκυρογραμμής με νέα υλικά σε κάποια άλλα. Για τις ανάγκες κατασκευής του έργου, στρώθηκαν προσωρινές διαγώνιοι σε κάποια σημεία του δικτύου, οι οποίες εξασφαλίστηκαν και με σύστημα προσωρινής σηματοδότησης. Συγκεκριμένα έχουν στρωθεί νέες διαγώνιες μεταξύ των σταθμών, Ταύρου και Πετράλωνα, Πετράλωνα και Θησείου, Άγιο Ελευθέριο και Άνω Πατήσια και Ηράκλειο και Ειρήνη. Επίσης έχει τοποθετηθεί αλλαγή τροχιάς στη γραμμή καθόδου πριν τη γέφυρα του Κηφισού και έχει στρωθεί εργοταξιακή γραμμή παράλληλα που οδηγεί σε χώρο εναπόθεσης υλικών για το έργο και μία επίσης αλλαγή τροχιάς επί της γραμμής ανόδου αμέσως μετά το σταθμό Νερατζιώτισσας.

Οι εργασίες προχωράν σχετικά γρήγορα. Μέχρι στιγμής έχει ανακαινισθεί και αποδοθεί σε κυκλοφορία η γραμμή ανόδου στο τμήμα μεταξύ της προσωρινής διαγώνιου μετά το σταθμό Πετράλωνα και σταθμό είσοδο σταθμό Θησείου. Εργασίες γίνονται επί της γραμμής καθόδου στο ίδιο τμήμα όπου έχει ξηλωθεί η γραμμή και γίνονται εργασίες στην υποδομή. Παρόμοιες εργασίες γίνονται και μεταξύ των σταθμών Ηράκλειο και Ειρήνη επί της γραμμής ανόδου.

### Ανακαίνιση γραμμής Οδοντωτού (Διακοπτό - Καλάβρυτα) Κείμενο Γρηγόρης Καραθανάσης, Τάσος Καραγκούνης

Η δεύτερη φάση της ανακαίνισης που είχε ξεκινήσει τον Μάιο του 2007, περιλάμβανε τρία αντικείμενα. Την ανακατασκευή του αντικατολισθητικού, την ενίσχυση των μεταλλικών γεφυρών και την αλλαγή της οδόντωσης μαζί με την αντικατάσταση των σιδηροτροχιών στα τρία τμήματα με οδόντωση. Μία από τις δύσκολες εργασίες ήταν η ενίσχυση και συντήρηση των μεταλλικών γεφυρών. Συνολικά 10 μεταλλικές γέφυρες, πέραν από την ενίσχυση που έκανε το συνεργείο του ΤΜΚ έπρεπε να αναβαθμισθούν

**Ανακαίνιση γραμμής Οδοντωτού (Διακοπτό - Καλάβρυτα).**  
Γέφυρα της Ζαχλωρούς. Αριστερό ακρόβαθρο διακρίνεται το ικρίωμα και οι δεξαμενές για το αντίβαρο. Φωτογραφία: Τάσος Καραγκούνης.



και να αντικατασταθούν τα εφέδρανα τους, κάτι το οποίο παρουσίαζε δυσκολίες καθότι η πρόσβαση ήταν περιορισμένη στα μέτωπα εργασίας, η μεταφορά μπορούσε να γίνει σχεδόν αποκλειστικά με το συρμό έργων και γενικά ο χώρος εργασίας ήταν πολύ περιορισμένος. Για την επίτευξη της ανακαίνισης των γεφυρών έγιναν οι παρακάτω εργασίες: Κατασκευάστηκε ειδικό μεταλλικό ικρίωμα τύπου προβόλου, σε κάθε ακρόβαθρο. Έπρεπε να χρησιμοποιηθεί αντίβαρο σε κάθε ικρίωμα, κάτι που επετεύχθηκε με τη χρήση δεξαμενών νερού βάρους 10 τόννων. Αναρτήθηκε η τοξοτή γέφυρα από το ικρίωμα με αναρτήρες (μεταλλικά συρματόσχοινα) από μεταλλική δοκό που είχε κοχλιωθεί σε συγκεκριμένα σημεία του τόξου. Χρησιμοποιήθηκαν ελκυστήρες για να παρεμποδιστεί ο πιθανός εφελκυσμός των τόξων, η τάνυση των οποίων έγινε με ειδικού γρύλλους. Τα τόξα αναρτήθηκαν με γρύλλους, ελέχθηκαν οι αρμοί, και αντικαταστάθηκαν τα παλαιά εφέδρανα με νέα.

Επίσης έγινε αντικατάσταση των οδοντώσεων με νέες χυτές οι οποίες προσαρτήθηκαν επάνω σε μεταλλικούς στρωτήρες, καθώς επίσης και των διατάξεων εισόδου και εξόδου στο οδοντωτό τμήμα. Τοποθετήθηκαν ερμάρια με κατάλληλο εξοπλισμό για τον έλεγχο της πίεσης των λαδιών των αμορτισέρ που έχουν οι συσκευές αυτές, στην αρχή και στο τέλος των οδοντώσεων. Τα αμορτισέρ αυτά βρίσκονται στο πρώτο τμήμα της κρεμαγιέρας το οποίο είναι σπαστό, επιτρέπει δηλαδή και την κατακόρυφη κίνηση. Πριν την αρχή της κρεμαγιέρας, όπως φαίνεται και στην φωτογραφία, υπάρχει ένα σύστημα με "ράουλα", το οποίο παραλαμβάνει και συγχρονίζει τον τροχό οδόντωσης για να τον οδηγήσει στην κρεμαγιέρα. Ακόμα πιο μπροστά είναι τοποθετημένος ένας επιπλέον μηχανισμός από καουτσούκ για να παραλαμβάνει τον οδοντωτό τροχό και να εξασφαλίζει την ελαστικότητα πριν την οδόντωση. Και επιπρόσθετα έχουν τοποθετηθεί μαγνήτες οι οποίοι στέλνουν πληροφορίες για την κίνηση του συρμού και ενεργοποιεί τα συστήματα πέδησης, οπότε δεν χρειάζεται ο συρμός να σταματάει ή να επιβραδύνει σημαντικά πριν την είσοδο στην κρεμαγιέρα.

**Ανακαίνιση γραμμής Οδοντωτού (Διακοπτό - Καλάβρυτα).**  
Είσοδος στην οδόντωση, διακρίνεται το ορχικό στάδιο με το ράουλα, πριν την κυρίως οδόντωση.  
Φωτογραφία: Μανώλης Τζεβελεκάκης.



# Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι

## ώρα 0

● *Ανάγκη για άρση του αδιεξόδου του Ελληνικού Σιδηροδρόμου*

*Τα λάθη στις στρατηγικές*

*Οι προτάσεις του ΣΦΣ*

### **1. Εισαγωγή**

Στο προηγούμενο άρθρο τής "ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑΣ", ο Σύλλογός μας ανέπτυξε τις θέσεις του απέναντι στο Σχέδιο Ανασυγκρότησης των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, το οποίο ανακοινώθηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση δια του Υπουργείου των Μεταφορών.

Όπως είχαμε αναλύσει, με την απαραίτητη τεκμηρίωση, το εκπονηθέν αυτό σχέδιο σε κανένα του σημείο δεν είχε τη χροιά της ανάπτυξης τού σιδηροδρόμου στη χώρα μας δεν είχε "άρωμα Ευρώπης". Αντιθέτως, και παρά τις διαφαινόμενες θετικές απόψεις του τότε Υπουργού κ. Κώστα Χατζηδάκη, ήταν ένας προπομπός ολικής επαναφοράς στην εσωστρέφεια και τη συρρίκνωση.

Την ίδια αντίρρηση στη εξειδίκευση των μέτρων, που επιχειρούσε να λάβει η ηγεσία του Ομίλου σε συνεργασία με το αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών, εξέφρασαν πολλές σοβαρές και κοινωνικώς οργανωμένες ομάδες (φορείς, τοπικές κοινωνίες, επιστημονικοί και άλλοι σύλλογοι κτλ), καθώς και ατομικές ακόμα πρωτοβουλίες. Η αίσθηση ότι μετέτρεπαν τον σιδηρόδρομο σε έναν σύγχρονο Τιτανικό ήταν διάχυτη σε κάθε ασχολούμενο με τις σιδηροδρομικές εφαρμογές (και όχι μόνον).

### **2. Η προσπάθεια υλοποίησης τού Σχεδίου**

Δυστυχώς για τον ελληνικό σιδηρόδρομο, δεν διαφυστήκαμε. Η κατεύθυνση των πρώτων μέτρων που επεχείρησε να λάβει η Κυβέρνηση και ο ΟΣΕ, εστρέφεται προς τους στόχους που ήδη είχαμε επισημάνει, ήτοι:

"Περικοπή ζημιολόγων (;) δρομολογίων

"Περικοπή επενδύσεων, κατ'αντιδιαστολήν προς τις π.χ. οδικές αρτηρίες

"Ελλιπώς τεκμηριωμένη περικοπή λειτουργικών δαπανών - εθελουσία συνταξιοδότηση προσωπικού,

"Περικοπή παραγωγικών δραστηριοτήτων

Στα πλαίσια αυτά και από τα πρώτα στοιχεία που περιήλθαν σε γνώση μας, φάνηκε ότι με ρυθμούς εξηρές και χωρίς καμμία μορφή κοινωνική συναίνεση, παρακάμπτοντας κάθε φωνή λογικής, γνώσης και οργανοδιοίκησης, επιχειρούν να οδηγήσουν τον σιδηρόδρομο σε μαρασμό. Και σε αυτό έπρεπε ο ΣΦΣ να αντιτάξει τις ορθολογικές του αντιστάσεις, διότι ούτε σιδηροδρομική πολιτική ασκούσαν, ούτε υποδομούσαν το κοινωνικό πλέγμα, ούτε καν εστρέφοντο προς τις πράσινες μεταφορές, παρά τις εξαγγελίες του ίδιου του Υπουργείου.

### **3. Το "Παρατηρητήριο" τού Συλλόγου**

Είναι γνωστό, ότι στις τάξεις του Συλλόγου μας δραστηριοποιούνται άνθρωποι όλων των κοινωνικών τάξεων, μορφωτικών επιπέδων, επαγγελματιών ως και κάθε πολιτικής τοποθέτησης. Η συντριπτική πλειοψηφία

των μελών τού ΣΦΣ δεν έχει καμμία επαγγελματική ή άλλη εξάρτηση από τον ΟΣΕ ή άλλους οργανισμούς Μέσων Σταθερής Τροχιάς. Οι άνθρωποι λοιπόν αυτοί έθεσαν στο μικροσκόπιο κάθε ενέργεια, ή δράση που εξυπηρετούσε την εφαρμογή τού σχεδίου.

Κατόπιν αυτών, παραθέτουμε μερικές από αυτές τις προτάσεις, που επιτείνουν ακόμα περισσότερο την ανησυχία μας ως προς την ακολουθούμενη πολιτική, και τις οποίες θέτουμε σε αντιπαράθεση με τις εξαγγελίες τού "Σχεδίου".

Στο σημείο αυτό θα σταθούμε για να γίνει σε όλους πλήρως κατανοητό άπαξ δια παντός, ότι εκφραστές της επίσημης γραμμής του Συλλόγου τών Φίλων τού Σιδηροδρόμου είναι το εκάστοτε Δ.Σ. με τα άνευ υπογραφής κείμενά του στο περιοδικό του ΣΦΣ την "Σιδηροτροχιά". Τα ενυπόγραφα κείμενα, στις περισσότερες των περιπτώσεων εκφράζουν την άποψη τού συγγραφέα τους, και όχι κατ'ανάγκη τις θέσεις τού ΣΦΣ.

**3.1. Εξαγγέλθηκε ορθολογικοποίηση (;) των δρομολογίων.** Αυτό οριοθετήθηκε ως πύκνωση στις περιοχές που παρουσιάζουν αυξημένη ζήτηση και ως μείωση σε εκείνες που παρουσίαζαν αντίστοιχα χαμηλή.

Αντί ορθολογικοποίησης έκπληκτοι διαπιστώσαμε:

A. Σε πρακτικό ορισθείσας για τον σκοπόν αυτό Επιτροπής, υπάρχει πρόταση μείωσης δρομολογίων, ακόμα και στον παραγωγικό σήμερα διάδρομο Αθήνας - Θεσσαλονίκης. Δεν κάνουμε αναφορά για περιοχές, που σε εφαρμογή αυτής της πρότασης, θα έμεναν με ένα δρομολόγιο ανά ημέρα!

B. Δεν τέθηκε ποτέ (ως σήμερα Μάιος του 2009) σε λειτουργία η πρόσφατα ολοκληρωμένη και επιτυχώς δοκιμασμένη γραμμή Κορίνθου - Ναυπλίου - Τριπόλεως, παρά τις συνεχείς εξαγγελίες που μετεδίδοντο από τις αρχές του 2008! Αλήθεια, ποιος θα απολογηθεί στον ελληνικό λαό για 35 περίπου εκατ. Ευρώ που δαπανήθηκαν για την ανακαίνισή της, πώς θα δικαιολογηθούμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση και το σπουδαιότερο ποιος μπορεί να υπολογίσει τα χαμένα έσοδα από την μη λειτουργία για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα αυτού του σιδηροδρομικού τμήματος;

Γ. Καθυστερεί σημαντικά η ολοκλήρωση της ανακαίνισης της γραμμής Οινόης - Χαλκίδας. Στερείται έτσι ο σιδηρόδρομος και άλλους σημαντικούς πόρους που θα μπορούσε να εισπράττει από τη λειτουργία της, με βάση την έντονη επιβατική κίνηση που παρουσιάζει αυτή η γραμμή.

Δ. Καθυστερεί σημαντικά ή ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης βορείως Αχαρνών, η οποία θα συνέβαλλε καθοριστικώς στη βελτίωση τής προαστιακής εξυπηρέτησης μεταξύ ΣΚΑ - Οινόης ως και τοπικών αμαξοστοιχιών μέχρι Τιθορέα.

**3.2.** Εξαγγέλθηκε περικοπή λειτουργικών δαπανών. Ουδείς σώφρων πολίτης θα εξέφραζε έστω και την παραμικρότερη αντίρρηση εάν επρόκειτο για μία πολιτική περιστολής επαχθών-αναιτίων δαπανών. Οι εκ τού προχείρου, όμως, και με βραχυπρόθεσμη αντίληψη τών πραγμάτων, περίπου σπασμωδικές περικοπές, οδήγησαν σε ακινητοποίηση μεγάλου αριθμού τροχαίου υλικού, που κατέστησε τον Οργανισμό αδύναμο να ανταποκριθεί στις εξαγγελόμενες υπηρεσίες του και, κατά συνέπεια, αναξιόπιστον.

**3.3.** Ανακοινώθηκε αναδιοργάνωση τού Ομίλου και αντί αυτής ακολούθησε η πλήρης διοικητική αποδιοργάνωση του. Δεν θα ήταν υπερβολή η έκφραση "υφίσταται διοικητικό κενό". Ο ΕΔΙΣΥ δεν είχε για μήνες Διευθύνοντα Σύμβουλο, δεν είχε Διοικητικό Συμβούλιο, δεν έγινε η εξαγγελθείσα συγχώνευση του με τον Ο.Σ.Ε. και μια σειρά σοβαρών θεμάτων δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν. Στην πράξη ακόμα και οι προμήθειες αναλωσίμων γίνονται υπό μορφή αγοράς "ψιλικών" και αυτό το διατυπώνουμε χωρίς την παραμικρή διάθεση υπερβολής.

#### **4. Η διαχρονική εξέλιξη εσφαλμένων επιλογών στη διαχείριση-management τού Ελληνικού Σιδηρόδρομου**

Αν κάποιος θέλει να σταθεί αντικειμενικά στην εικόνα που παρουσιάζει σήμερα ο σιδηρόδρομος, πρέπει να κάνει μια ιστορική αναδρομή σε βάθος χρόνου μερικών δεκαετιών. Τα προβλήματα είναι διαχρονικά και η σημερινή κατάσταση που παρουσιάζεται είναι αποτέλεσμα μιας - εδώ και πολλές δεκαετίες - πολιτικής χωρίς την πρέπουσα έμφαση στον σιδηρόδρομο, πολλώ δε μάλλον δεν θα ήταν αδόκιμος ο χαρακτηρισμός "στρατηγική ασυνέχεια". Η για πενήντα περίπου έτη από-επένδυση (στέρση επενδυτικών κεφαλαίων) στον ελληνικό σιδηρόδρομο, επιχειρήθηκε να αναστραφεί κατά την τρέχουσα δεκαετία, με την διάθεση ενός πακτωλού πιστώσεων με κάθε μορφή χρηματοδότηση. Για να εκσυγχρονιστεί όμως το σιδηροδρομικό δίκτυο, έπρεπε να γίνουν τεράστια άλματα προόδου και ο Ο.Σ.Ε. φάνηκε απροετοίμαστος τόσο από πλευράς τεχνογνωσίας, όσον και από πλευράς έμφυχου δυναμικού, ικανού να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις και τα χρονοδιαγράμματα. Μπορεί κάποιος να διατυπώσει την άποψη, ότι οι στόχοι τέθηκαν σημαντικά υψηλότερα από τις δυνατότητες που διέθετε ο Οργανισμός και ότι η πρόσληψη Συμβούλων Υποστήριξης (που ήταν πραγματικά πολύτιμη), δεν ήταν επαρκής για την υλοποίηση τού γιγαντιαίου Επενδυτικού Προγράμματος που έθεσε ως στόχο ο Οργανισμός για την Ανάπτυξή του. Ως παράδειγμα θα μπορούσε να αναφερθεί η μη έγκαιρη ολοκλήρωση τής ηλεκτροκίνησης του δικτύου Αθήνας - Θεσσαλονίκης, την οποία σήμερα ο Ο.Σ.Ε. "πληρώνει" ποικιλοτρόπως. Οι αρχικές εκτιμήσεις και δημοσιεύσεις για ολοκλήρωση τού έργου στις αρχές της δεκαετίας που διανύουμε, απεδείχθησαν εξαιρετικά αισιόδοξες κι έτσι τροχαίο υλικό που προμηθεύτηκε ο Οργανισμός με βάση τον αρχικό προγραμματισμό, σήμερα υποαπασχολείται και, ακόμα χειρότερα, δεν διατίθενται οι κατάλληλα εξοπλισμένες εγκαταστάσεις συντήρησής του. Το ηλεκτραμαξοστάσιο τού Αγίου Ιωάννη Ρέντη, που θεωρητικά έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί προ τών Ολυμπιακών Αγώνων τού 2004, δεν έχει καν δημοπρατηθεί και ουδόλως προωθηθεί μια εναλλακτική λύση χαμηλότερων έστω προδιαγραφών, η οποία θα διεμόρφωνε έστω μίαν στοιχειώδη εγκατάσταση συντήρησης ηλεκτροκίνητου υλικού. Κι έτσι όλοι βλέπουμε τους υψηλής

τεχνολογικής και οικονομικής αξίας συρμούς να διανυκτερεύουν στους ενδιάμεσους σταθμούς τού Προαστιακού Σιδηροδρόμου, εκτεθειμένοι στις προθέσεις των κάθε είδους βανδαλιστών. Και η σημερινή πολιτική και διοικητική ηγεσία, όπως και οι προηγούμενες, δεν έχουν δυνηθεί ή θελήσει να δώσουν τις απαραίτητες λύσεις στο θέμα αυτό.

Οι επιπτώσεις όμως του υπεραισιόδοξου αυτού προγραμματισμού, επεκτάθηκαν πέρα από το τεχνικό και στο οικονομικό περιβάλλον του σιδηροδρόμου. Για να εκσυγχρονιστεί το σιδηροδρομικό δίκτυο, έπρεπε να ανοίξουν ταυτόχρονα πολλά μέτωπα, και αυτό σήμαινε διάθεση πολύ μεγαλύτερων πιστώσεων από τις εγκεκριμένες χρηματοδοτήσεις της Ε.Ε. Ο Οργανισμός λοιπόν υποχρεώθηκε στη λύση του δανεισμού (πράγμα που δεν συμβαίνει με κανένα άλλο μεταφορικό μέσο), προκειμένου να αντικαταστήσει το πεπαλαιωμένο τροχαίο του υλικό, να εκσυγχρονίσει το περιφερειακό του δίκτυο και να προμηθευτεί τον αναγκαίο ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό. Ταυτόχρονα με τον δανεισμό, έπρεπε να καλύψει το άνοιγμα των λειτουργικών του δαπανών, αφού είναι γνωστό ότι εξ αιτίας μιάς σειράς αναιτίων αδυναμιών, τα έσοδα από τις προσφερόμενες υπηρεσίες υστερούν σημαντικά των λειτουργικών του εξόδων. Επίσης έπρεπε να καλυφθούν τα τοκοχρεολύσια των παλαιών και συσσωρευμένων χρεών. Με λίγα λόγια η Πολιτεία φαίνεται να έχει γυρίσει την πλάτη της στον σιδηρόδρομο σε σχέση με άλλου είδους μεταφορές, οι οποίες επιδοτούνται έμμεσα ή άμεσα, είτε για τον εκσυγχρονισμό τους, είτε για την κάλυψη των λειτουργικών ελλειμμάτων τους, υπό τη μορφή της "Δημόσιας Υπηρεσίας". Με αυτήν την πρακτική το συνολικό έλλειμμα πλησίασε τα δυσθεώρητα επίπεδα των οκτώ περίπου δις ευρώ, όπως ανακοίνωσε το προηγούμενο καλοκαίρι το αρμόδιο Υπουργείο, ενώ μέχρι ακόμα και τη στιγμή αυτή που γράφεται αυτό το κείμενο, οι Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας που θα έπρεπε να καταβάλλονται, αποτελεί ευχή και προσμονή για τον Φορέα λειτουργίας.

#### **5. Οι ευθύνες τού προσωπικού**

Απ' όσα παρατέθηκαν μέχρι την προηγούμενη ενότητα, συνάγεται εύκολα ότι η ευθύνη για τη σημερινή εικόνα τού Σιδηροδρόμου βαρύνει αποκλειστικά τις εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες και τις Διοικήσεις του Οργανισμού. Σειρά από λανθασμένες επιλογές έφεραν τον σιδηρόδρομο σε μια κατάσταση που ανάγκασε τον ίδιο του τον "θύτη", να τον αμφισβητήσει και να θέσει ευθέως το θεμελιώδες ερώτημα που αναπτύχθηκε στο προηγούμενο άρθρο μας. Η προσπάθεια σπίλωσης του σιδηροδρόμου, απέτελεσε για εμάς μιας πρώτης τάξεως ευκαιρία, για να εκφρασθούν από πλευράς μας όλες εκείνες οι αναφορές που θα έβγαζαν στην κοινή γνώμη την πραγματική εικόνα τού Ελληνικού Σιδηροδρόμου σε όλες της τις διαστάσεις και να θέσουν τα πράγματα στη σωστή τους βάση.

Επειδή στο "Σχέδιο Ανασυγκρότησης", αλλά και σε πλήθος δημοσιεύσεων γινόταν συστηματική αναφορά σε ευθύνες του προσωπικού για την εικόνα του Ο.Σ.Ε., με έμφαση μεταξύ άλλων και στις αποδοχές μερίδας υπαλλήλων, θεωρούμε σκόπιμο να κάνουμε μια μικρή αναφορά στο θέμα του προσωπικού.

Οι πάσης φύσης δευτερεύουσες αμοιβές αποτελούν αποτέλεσμα της σοβαρής έλλειψης προσωπικού σε ειδικότητες αιχμής και της στρεβλής οργάνωσης που προέκυψε από την απόσχιση των εταιρειών. Ασκώντας



κριτική το Υπουργείο στις αμοιβές αυτές, στην ουσία πράττει αυτοκριτική στις επιλογές του. Το προσωπικό παρουσιάζει υψηλό μέσο όρο στην ηλικία του (περί τα 50 έτη), αλλά και στην εργασιακή του ηλικία (περί τα 30 έτη). Είναι αυτονόητο ότι το ηλικιακώς ώριμο προσωπικό σε κάθε επιχείρηση, κοστίζει πολλαπλάσια λόγω της σύνθεσης της μισθοδοσίας. Από την άλλη πλευρά, οι διαρκείς αλλαγές στο Διοικητικό περιβάλλον μιας κρατικού χαρακτήρα επιχείρησης, και υπό την αυτή μάλιστα Κυβέρνηση, δημιουργούν στο προσωπικό την αίσθηση έλλειψης στρατηγικής, στιβαρότητας, συνέχειας και οδηγούν μαθηματικά σε έλλειψη πειθαρχίας. Είναι επόμενο μερίδα εργαζομένων να παρουσιάζει στοιχεία είτε απογοήτευσης, που οδηγεί σε συμπεριφορά αδιαφορίας, η οποία σε επιχειρήσεις εντάσεως εργασίας είναι ανεπίτρεπτη. Η χαλάρωση συνειδησεων είναι μια πρώτης τάξεως αιτία αρνητικών γεγονότων, όπως αποδεικνύουν τα επαναλαμβανόμενα περιστατικά των τελευταίων ετών, αλλά και όπως έχει ιστορικά παρατηρηθεί σε προηγούμενες φάσεις αποδιοργάνωσης. Στον σιδηρόδρομο ιστορικά, οι παρατεταμένες περιόδους αποδιοργάνωσης κόστισαν ακριβά. Στην όλη αυτή κατάσταση, πρέπει να ομολογηθεί ότι η Πολιτική και Διοικητική ηγεσία "βοήθησαν" τα μέγιστα με τη μεθοδευμένη παρατεταμένη διαρροή φημών περί "εθελουσίας εξόδου". Στην απλούστερη-ανθρωπινότερη εκδοχή, το προσωπικό επιχειρεί να επωφεληθεί των καταστάσεων αυτών σε θέματα προώθησης καριέρας, ή αύξησης αποδοχών. Συνεπώς δεν μπορούν να ζητηθούν ευθύνες μονομερώς από τους εργαζομένους.

Εμείς ως ενεργοί πολίτες και ως Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου, με μια εναργέστερη παρακολούθηση των πραγμάτων σε όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς, καταλήγουμε στην κλασική θέση, ότι το προσωπικό σχεδόν ποτέ δεν έχει συλλογική ευθύνη, άσχετα εάν διάφοροι (που τελικά είναι και οι πραγματικοί υπεύθυνοι), έντεχνα και για ίδιον όφελος, συχνά επιρρίπτουν τις ευθύνες τους στις πλάτες του προσωπικού. Βέβαια πάντα αναφύονται και προσωπικές ευθύνες κάποιων (συχνά μάλιστα επαναλαμβανόμενες) αλλά κατά τη στιγμή όπου οι εκάστοτε και πάμπολλες εναλλασσόμενες Διοικήσεις, όλα αυτά τα χρόνια, δεν ασκούν και δεν τηρούν τους ελεγκτικούς μηχανισμούς, είναι απολύτως επόμενο να παρουσιάζονται χαλαρώσεις ως και επικίνδυνες δυσλειτουργίες, που είναι αδύνατον να αρθούν από εκείνους τους αξιοπρεπείς και αξιόλογους Σιδηροδρομικούς, και οι οποίοι, στο κάτω-κάτω της γραφής, κινούν τον Σιδηρόδρομο...

Και για να γίνει ακόμα πιο κατανοητό σε όλους όσους δεν θέλουν να καταλάβουν κάποια πράγματα, θα αναφέρουμε ότι στην χώρα μας και στα πλαίσια λειτουργίας των Μέσων σταθερής τροχιάς, λειτουργούν το άφογο Μετρό, ο εξαιρετός ΗΣΑΠ των 140 ετών ιστορίας και το νεότερο μέλος της 'παρέας', το Τραμ. Και αυτά τα μέσα πλαισιώνονται από προσωπικό, το οποίο σε σύγκριση με το προσωπικό του ΟΣΕ δεν έχει ουσιαστικές διαφορές στις ικανότητες, στην αντίληψη και στην ανθρώπινη πλευρά του. Γιατί λοιπόν αυτά τα μέσα έχουν πολλαπλώς καλύτερες επιδόσεις και εξωθεν καλύτερη μαρτυρία από τον ΟΣΕ; Εκεί δεν υπάρχει προσωπικό; Ή εάν θέλετε, το προσωπικό τους είναι αυτό που σχεδιάζει, προγραμματίζει, αποφασίζει και υλοποιεί;

Στο σημείο αυτό θα επιθυμούσαμε να θέσουμε στον οποιοδήποτε καλόπιστο αναγνώστη, τον οποίο διακατέχει στο ελάχιστο η κοινή λογική, κάποια σχετικά ερωτήματα:

Το προσωπικό φταίει για την ανυπαρξία εθνικής-υπερκομματικής πολιτικής και αναπτυξιακού οράματος για τους σιδηροδρόμους στην Ελλάδα;

Το προσωπικό φταίει για την συνεχή εναλλαγή πολλών Υπουργών και πολύ περισσότερων ετερόκλητων διοικήσεων στην ηγεσία του Οργανισμού;

Το προσωπικό φταίει για τον άκρατο κομματισμό των εκάστοτε διοικούντων;

Το προσωπικό φταίει για την μη συνέπεια του Κράτους και των υποχρεώσεων του απέναντι στον ΟΣΕ, και που έτσι τον οδήγησαν σε ανορθολογικούς δανεισμούς με συνέπεια τα σημερινά οικονομικά αποτελέσματα;

Το προσωπικό φταίει για τα ατέρμονα χρονίζοντα έργα, που θα έπρεπε να είχαν προ πολλού παραδοθεί;

Το προσωπικό φταίει για τις ανικανότητες ολοκλήρωσης και ουσιαστικών ελέγχων παραλαβής των έργων;

Το προσωπικό φταίει για την επισώρευση ζημιών και δυσλειτουργιών στον ΟΣΕ εκ των καθυστερήσεων των έργων;

Το προσωπικό φταίει που αυτές οι εξωφρενικές δυσλειτουργίες δεν τού επιτρέπουν, επί τέλους, να δείξει προς το ταξιδιωτικό κοινό το σύγχρονο πρόσωπο του Ελληνικού Σιδηροδρόμου;

Το προσωπικό φταίει για την μη σωστή αλλά, αντιθέτως, σπάταλη διαχείριση των Ευρωπαϊκών "πακέτων" στήριξης των σιδηροδρομικών έργων και ακόμα χειρότερο για τη μη λογοδότηση ποτέ κανενός κακοδιαχειριστή στην δικαιοσύνη;

Το προσωπικό φταίει για τις εσφαλμένες επιλογές, συμπεριφορές και τακτικές που πολλές φορές υιοθετούν, οι εκάστοτε κομματικοποιημένοι συνδικαλιστές;

Το προσωπικό φταίει για την συνεχή ανικανότητα του Οργανισμού να συγκρατήσει τους νέους πελάτες που ήλθαν στον Σιδηρόδρομο και τους οποίους με την ανυπαρξία στρατηγικής και ειδικότερα τακτικής, διώχνουν από το τραίνο; (τα παραδείγματα του προαστιακού και του τρόπου της λειτουργίας του είναι πάρα πολλά).

## 6. Ανάγκη για άρση του αδιεξόδου

Είναι πασιφανές ότι ο σιδηρόδρομος έχει εμπλακεί σε διοικητικό αδιέξοδο, στερούμενος πρωτοβουλιών και στρατηγικών επιλογών που θα μπορούσαν να τον καταστήσουν κυρίαρχο των χερσαίων μεταφορών, στο γεωγραφικό κομμάτι της χώρας που εξυπηρετεί. Για μια ακόμα φορά καλούμε την Πολιτεία να επανακαθορίσει τη στάση της και την ασκούμενη πολιτική, εκφράζοντας την ελπίδα και την προθυμία μας να συνεισφέρουμε προς αυτήν την κατεύθυνση, με τις όποιες γνώσεις και εμπειρία διαθέτουμε. Οι επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί πρέπει να αποδώσουν στην κατεύθυνση της ευέλικτης και ορθολογικής λειτουργίας με πραγματικές ενέργειες εξυγίανσης, οι οποίες δεν θα έχουν βραχυπρόθεσμο ορίζοντα. Η προσπάθεια πρέπει να είναι διαρκής και μελετημένη στη λεπτομέρειά της μπορεί και πρέπει να γίνει με αυτόν τον τρόπο. Εν πάση δε περιπτώσει, γιατί εμείς και η φίλη μας η Αλβανία να βρισκόμαστε στην τελευταία σιδηροδρομική θέση σε όλη την Ευρώπη;

## 7. Οι προτάσεις του ΣΦΣ:

Ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου, ως ανεξάρτητος φορέας υποστήριξης των μέσων σταθερής τροχιάς, θεωρεί χρέος του να συμβάλει και αυτός, στο μέτρο του δυνατού, στην άρση του αδιεξόδου όπου έχει περιέλθει ο Ελληνικός Σιδηρόδρομος. Έτσι λοιπόν, καταθέτουμε και εμείς τις δικές μας αρχικές προτάσεις, προσδοκώντας ο σιδηρόδρομος να επανακάμψει και να ακολουθήσει τροχιά ανάπτυξης εφάμιλλη των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, που και εκείνες δοκιμάστηκαν σε πειραματισμούς μέχρι να καταλήξουν στο μοντέλο που ταιριάζει στις ανάγκες κάθε χώρας, συνεκτιμώντας και τις γεωπολιτικές της συνθήκες. Στα πλαίσια αυτά προτείνουμε:

**7.1. Οργανωτικό εξορθολογισμό.** Να επισπευστεί η συγχώνευση ΟΣΕ - ΕΔΙΣΥ. Να εκπονηθούν ορθολογικά οργανογράμματα στις εταιρείες με βάση τις πραγματικές ανάγκες τους. Αίσθηση προκαλεί το γεγονός ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ η οποία προήλθε από την απόσχιση δύο Γενικών Διευθύνσεων του ενοποιημένου ΟΣΕ, οι οποίες περιλάμβαναν δύο Διευθύνσεις και τρεις Ανεξάρτητες Υπηρεσίες, με το σημερινό της Οργανόγραμμα μεταλλάχθηκε σε εταιρεία με πέντε Γενικές Διευθύνσεις (!) και δεκαοχτώ (!) Διευθύνσεις. Είναι σύμφωνη προς την κατεύθυνση μείωσης του λειτουργικού κόστους αυτή η μετάλλαξη; Οι άνθρωποι που εξεπόνησαν το οργανόγραμμα είναι οργανωτές συστημάτων; Αν ναι, ας μας δείξουν την προαπαιτούμενη



ανάλυση σκοπών-στόχων-λειτουργιών-δραστηριοτήτων-έργων...

Νομίζουμε δε ότι θα πρέπει να ακουστούν οι πολλές, λογικές, φωνές που μιλούν για την επαναφορά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον Όμιλο Ο.Σ.Ε. Δημοσιεύματα θέλουν να έχουν δημιουργηθεί προβληματισμοί και στο κυβερνητικό επιτελείο και να εξετάζεται σοβαρά η επανασύνδεσή της καθότι διαφαίνεται αδιέξοδο στη χρηματοδότησή της.

**7.2.** Το ΥΜΕ θα πρέπει να επεξεργαστεί και καταθέσει ένα Στρατηγικό Σχέδιο Σιδηροδρομικών Μεταφορών το οποίο θα τεθεί σε διαβούλευση με τα Κόμματα του κοινοβουλίου και ενδιαφερόμενους φορείς (ΕΝΑΕ, ΤΕΕ, ΣΕΣ κ.α.) ώστε να αποτελέσει σταθερή πυξίδα χάραξης της πολιτικής στον τομέα του Σιδηροδρόμου στην Ελλάδα για να αποφευχθεί το φαινόμενο διαρκούς μεταβολής της πολιτικής του ΥΜΕ στον τομέα των σιδηροδρόμων, κάθε περίπου 1 με 1,5 έτος που αλλάζει η πολιτική του ηγεσία.

Το σχέδιο αυτό θα πρέπει να διαρθρώνεται γύρω από την κεντρική ιδέα της αύξησης των υπηρεσιών που προσφέρει ο Σιδηρόδρομος στην Ελλάδα, σε όρους πυκνότητας κυκλοφορίας, αντίστοιχους του Ευρωπαϊκού μέσου όρου (τραινοχιλιόμετρα ανά χιλιόμετρο <sup>™</sup> όπως αναλύθηκε στην προηγούμενη "Σιδηροτροχιά")

Το σχέδιο στη συνέχεια θα πρέπει να προσδιορίσει:

"Τις αναγκαίες επενδύσεις σε υποδομή και το κυριότερο σε συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας.

"Δράσεις, μεθόδους και επενδύσεις που θα επιτρέψουν, παρά την αύξηση της παραγωγής, τη διατήρηση του λειτουργικού κόστους στα σημερινά επίπεδα. Η τουλάχιστον διατήρηση του λειτουργικού κόστους στα σημερινά επίπεδα θα αποτελεί κεντρικό στρατηγικό στόχο του σχεδίου.

"Τις γραμμές που θα υπαχθούν σε καθεστώς Δημόσιας Υπηρεσίας, το κόστος αυτών των υπηρεσιών, ύψος και τρόπο χρηματοδότησης, μεθοδολογία ανάθεσης και παρακολούθησης σχετικών συμβάσεων.

"Στη συνέχεια το ΥΜΕ θα πρέπει να δώσει τις κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά στο μέλλον των εταιρειών των οποίων είναι μέτοχος, στη στόχευσή τους και στο εύρος δραστηριοποίησής τους στον ελληνικό χώρο, και συνακόλουθα το μέγεθός τους και τη στελέχωσή τους.

"Επίσης θα πρέπει να μεθοδευθεί η σταδιακή είσοδος νέων 'παικτών' που θα φέρουν σύγχρονη τεχνογνωσία και μεθόδους παραγωγής, ενεργοποιώντας το στοιχείο του ανταγωνισμού στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

"Ιδιαίτερα όσον αφορά στον χώρο των εμπορευματικών μεταφορών, θα πρέπει να εισηγείται (το σχέδιο) μία στρατηγική που ως μακροπρόθεσμο στόχο θα θέτει την, μέσω καταλλήλων συμμαχιών, ανάδειξη του ΟΣΕ/ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε κομβικό διαχειριστή των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών στα Βαλκάνια.

**7.3.** Να περισταλούν τα υψηλά διοικητικά κόστη, πράγμα το οποίο απαιτεί συνεχή κινητοποίηση του ανωτέρου στελεχιακού δυναμικού του Ομίλου, όπως επίσης και πιο εύλογη μορφή οργανογράμματος από αυτή που επιχειρείται και μάλιστα άρχισε να υλοποιείται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ (ίδη §7.1 πιο πάνω). Επίσης δεν συνάδει με τον στόχον αυτόν η μεγάλη σειρά εξωτερικών αναθέσεων έργου σε ποικίλους "Συμβούλους". Δεν διαθέτει ο Οργανισμός ικανό επιστημονικό προσωπικό; Συνάδει μήπως η πρακτική αυτή με τη δεδομένη εκπεφρασμένη αρνητική στάση απέναντι στο επιστημονικό προσωπικό των εταιρειών;

**7.4.** Αναπροσανατολισμό των προσαθαιών μείωσης του κόστους των ΕΔΙΣΥ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Οι ως τώρα προσπάθειες εξαντλούνται σε απλοϊκές ενέργειες όπως τυφλή μείωση υπερωριών, καθυστερήσεις πληρωμών, πάγωμα προμηθειών ακόμα και ζωτικών ανταλλακτικών που δεν αντιμετωπίζουν στη ρίζα του το όντως οξύ πρόβλημα κόστους του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα. Το ζητούμενο είναι η βελτίωση του τρόπου παραγωγής του βασικού προϊόντος του ΟΣΕ (δηλαδή των δρομολογίων)? και αυτό θα επιτευχθεί με την προώθηση δομικών και κανονιστικών παρεμβάσεων. Αναγκαία είναι και η λεπτομερής παρακολούθηση και

καταγραφή του κόστους παραγωγής (ιδίως σε όρους σταθερού, μεταβλητού και οριακού κόστους) καταγραφή που θα βοηθήσει μετέπειτα στην ορθολογική τιμολόγηση αλλά και στην κατάρτιση συμβάσεων ΥΔΥ

**7.5.** Να προσανατολιστεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον τομέα "έσοδα" και όχι να είναι μονοσήμαντα αυτοσκοπός της ο περιορισμός εξόδων. Δεν είδαμε καμία δράση προώθησης προϊόντων. Αντίθετα, όπως πρόσφατα διαπιστώσατε, για την πολύπαθη εκδρομή μας, χρειάστηκε να επιμεινουμε μέχρι την προπαραμονή της, ασκώντας συνεχείς πιέσεις μέχρι να καμφθεί η αρχική πλήρως αναίτια άρνηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Τότε, για ποιόν λόγο ο ΟΣΕ προβάλλει σε διάφορα διαφημιστικά του έντυπα τα ειδικά εισιτήρια για ομαδικές εκδρομές; (Ο Σύλλογός μας μάλιστα, δεν ζήτησε ουδεμία ειδική εκπτώτικη μεταχείριση).

**7.6.** Να μελετηθούν και να εφαρμοστούν αυστηρά οι κανονισμοί εργασίας και καθηκόντων προσωπικού. Να μην δημιουργούνται θέσεις εργασίας για καθήκοντα που προβλέπονται από άλλες ειδικότητες ή κλάδους προσωπικού.

**7.7.** Να εκσυγχρονιστούν οι υπάρχοντες κανονισμοί καθηκόντων σύμφωνα με τα νέα τεχνολογικά δεδομένα του δικτύου, ώστε να εξοικονομηθεί σημαντικό λειτουργικό κόστος από την κατάρτιση θέσεων εργασίας.

**7.8.** Να προσληφθεί το απαραίτητο προσωπικό σε κρίσιμες ειδικότητες, ή να μεταταχθεί υπάρχον ανάλογα με τα προσόντα του. Για παράδειγμα, η παράλληλη άσκηση καθηκόντων σε κλάδους όπως αυτός των Μηχανικών δημιουργεί αφενός κόστος, αφετέρου δεν είναι η ασφαλέστερη μέθοδος για τη λειτουργία οργανωτικών μονάδων με τη μορφή που συμβαίνει σήμερα. Θεωρούμε ότι η επιχειρούμενη "εθελούσια έξοδος" έχει τον κίνδυνο της στελεχιακής απογύμνωσης του ΟΣΕ. Σημειώνεται ότι και στο εξωτερικό, σχήματα "εθελούσιας εξόδου" οδήγησαν στη φυγή "καλών" υπαλλήλων και στην παραμονή των "μετρίων".

**7.9.** Να αποκατασταθεί η σοβαρή έλλειψη τροχιάου υλικού. Εδώ και πολλούς μήνες, οι κυκλοφοριακές ανάγκες καλύπτονται οριακά, αφού: Οι εγκαταστάσεις παρέμειναν ανεπαρκείς και οι προμήθειες αναλωσίμων γίνονται με τον πλέον ανορθόδοξο τρόπο. Δεν είδαμε την εξαγγελθείσα νομοθετική ρύθμιση για απαλλαγή των προμηθειών του ΟΣΕ από τις διαδικασίες του ΥΠΑΝ. Γιατί αλήθεια καθυστερεί;

**7.10.** Να γίνει κατανοητό ότι ο σιδηρόδρομος βρίσκεται σε μεταβατική φάση εκσυγχρονισμού και αναλόγως πρέπει να αντιμετωπιστεί. Η σταδιακή ολοκλήρωση έργων υπό ταυτόχρονη λειτουργία του δικτύου, αφενός δημιουργεί κόστος και αφετέρου δεν παρέχει την ευκαιρία άμεσης μείωσης δαπανών.

**7.11.** Να γίνει άνοιγμα στην αγορά των μεταφορών με σαφείς κανόνες και όρους για τη δραστηριοποίηση νέων operators. Η χώρα διαθέτει γραμμές σύμφωνα και με άλλες μελέτες που μπορούν να γίνουν πιλότοι μιας τέτοιας προσπάθειας ακόμα και σε συνεργασία με τις τοπικές κοινωνίες.

Σημειώνουμε για μια ακόμα φορά, ότι σκοπός του ΣΦΣ δεν είναι η άσκηση υψηλής κριτικής, πολύ περισσότερο δε η αντιπολίτευση απέναντι στο εκάστοτε κυβερνητικό κόμμα εξουσίας. Απ' εναντίας είναι η ουσιαστική συμβολή του στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών της χώρας, με βάσει σταθερές παραμέτρους για αυτά που χρόνια πιστεύουμε και διακηρύσσουμε και έχουν να κάνουν με το καλό της ανάπτυξης του Σιδηροδρόμου και των Μέσων Σταθερής Τροχιάς. Στην κατεύθυνση αυτή τίθενται υπόψη των αναγνωστών μας αλλά και όσων ενδιαφέρονται για την ανάπτυξη των Ελληνικών σιδηροδρόμων. Ακόμα θα πρέπει να τονίσουμε ότι είμαστε στην διάθεση των αρμοδίων για λεπτομερέστερη παρουσίαση των παραπάνω προτάσεων μας.

Από τον Σύλλογο Φίλων του Σιδηροδρόμου



αφιέρωμα

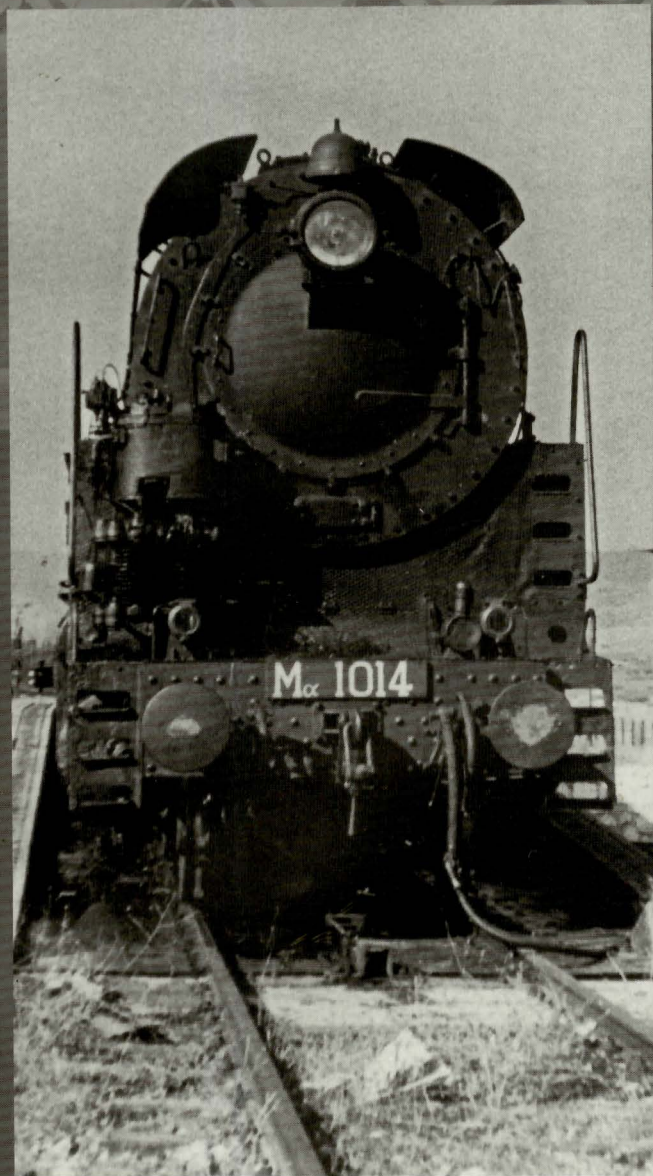
# BREDA

Σειρά Μα:  
οι γίγαντες των  
Ελληνικών  
Σιδηροδρόμων

επιμέλεια  
αφιερώματος:  
Γ. Χανδρινός  
Tim Hills

Σειρά: Μα 1001-1020

*Η Μα 1014 στην περιστροφική πλάκα του Μηχανοστασίου Τιθορέας.  
Δεκαετία του '60. (φωτο: Γ. Λάμπρος / Αρχείο ΟΣΕ)*





Η Μα 1011 στο Μηχανοστάσιο Λαρίσης, Αύγουστος 1973 (φωτο: Hans J. Rosenberger)

### Πρόλογος

Ήταν οι μεγαλύτερες και ισχυρότερες ατμάμαξες στην Ελλάδα και, ίσως, οι μεγαλύτερες αυτού του τύπου στην Ευρώπη. Ήταν αληθινοί γίγαντες, με εντυπωσιακό μέγεθος και ενδιαφέρονσα (Αμερικάνικου στυλ) σιλονέτα. Ήταν ογκώδεις και βαριές, όπου δε περνούσαν ο κόσμος σταματούσε σαστισμένος να τις δει. Τραβούσαν με άνεση επιβατικές, αλλά και βαριές εμπορικές αμαξοστοιχίες χωρίς καν να φτάνουν στο μέγιστο της απόδοσης τους. Και όμως!. Οι Μα, Ιταλικής κατασκευής, παραμένουν οι πιο παρεξηγημένες ατμάμαξες της Ελλάδας.

Ποια όμως είναι τελικά η αλήθεια για αυτούς τους σιδερένιους γίγαντες; Ήταν οι Μα τόσο αποτυχημένες ή μήπως συγκοφαντήθηκαν χωρίς ουσιαστικό λόγο; Ήταν όντως η προμήθεια τους ένα μεγάλο λάθος ή όχι; Είναι βάσιμη η αρνητική κριτική που δέχτηκαν ή μήπως αυτή βασίστηκε σε παραπληροφόρηση; Η απάντηση είναι εξαιρετικά δύσκολη και ίσως να μην δοθεί ποτέ, για τρεις κυρίως λόγους: Κατ' αρχήν, δυστυχώς, τα πολύτιμα αρχεία των ατμαμαξών των ΣΕΚ / ΟΣΕ δεν υπάρχουν γεγονός που καθιστά αδύνατη πλέον οποιαδήποτε σχετική έρευνα. Δεύτερον, οι περισσότεροι από τους μηχανικούς, μηχανοδηγούς, τεχνίτες κλπ που δούλεψαν στις Μα (κυρίως στις δεκαετίες '50 και '60) δεν βρίσκονται πια ανάμεσα μας και έτσι είναι εξαιρετικά δύσκολη η συγκέντρωση και διασταύρωση των πληροφοριών και εμπειριών τους. Τέλος, η ελληνική και διεθνής βιβλιογραφία για τις ατμάμαξες αυτές είναι σχεδόν ανύπαρκτη.

Η "Σ" παρουσιάζει ένα μικρό αφιέρωμα στους γίγαντες της σειράς Μα όπου αναδημοσιεύουμε, με χαρά, το κλασσικό άρθρο για τις Μα του G.G. Turchi, που πρωτοδημοσιεύτηκε το 1991 στο

γνωστό Ιταλικό σιδηροδρομικό περιοδικό "I Treni", καθώς και άρθρο που έγραψε, ειδικά για την "Σ", ο φίλος D. Dixon με τις εντυπώσεις του από τις εντυπωσιακές αυτές ατμάμαξες. Ελπίζουμε, ότι το αφιέρωμα αυτό θα ρίξει λίγο φως στα παραπάνω ερωτήματα και, κυρίως, θα κεντρίσει το ενδιαφέρον των αναγνωστών μας "Σ" για περισσότερη έρευνα στο θέμα.

### Προϊστορία - Ιστορία

Η λήξη της Γερμανικής Κατοχής και οι μετέπειτα εχθροπραξίες του εμφυλίου, βρίσκουν το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας, ιδιαίτερα αυτό των ΣΕΚ, σε άθλια κατάσταση, με σοβαρές καταστροφές στην υποδομή και μεγάλες ελλείψεις σε κινητήριες μονάδες και τροχαίο υλικό. Είναι ήδη γνωστό π.χ ότι μετά την αποχώρηση των Γερμανών υπήρχαν μόνον 15 ατμάμαξες (ποσοστό απώλειας 93%), χρειάστηκαν δε τιτάνιες προσπάθειες και τεράστια ποσά για να αποκατασταθεί το δίκτυο και να λειτουργήσει ξανά ο σιδηρόδρομος, κάτι που έγινε (στον άξονα Πειραιάς-Θεσσαλονίκη) τον Δεκέμβριο του 1949. (Δοξιάδης, 1946, Μαντζαρίδης, 1996, Ανδρουλιδάκης, 2005).

Η συνδρομή των τότε συμμάχων στην απόκτηση νέων κινητηρίων μονάδων ήταν, εκείνα τα χρόνια, αποφασιστική. Ήδη μετά την λήξη της Κατοχής, έφτασαν στην χώρα μας οι πρώτες ατμάμαξες (για τους ΣΕΚ οι σειρές Δα, Θγ και Λβ) που εξομάλυναν την κατάσταση, αλλά υπήρχε ακόμη έντονη ανάγκη για μεγαλύτερες, ισχυρότερες κινητήριες μονάδες για έλξη τόσο επιβατικών, όσο και εμπορικών αμαξοστοιχιών. Και η λύση βρέθηκε, αλλά ήταν μια λύση ιδιαίτερα αξιοπερίεργη.

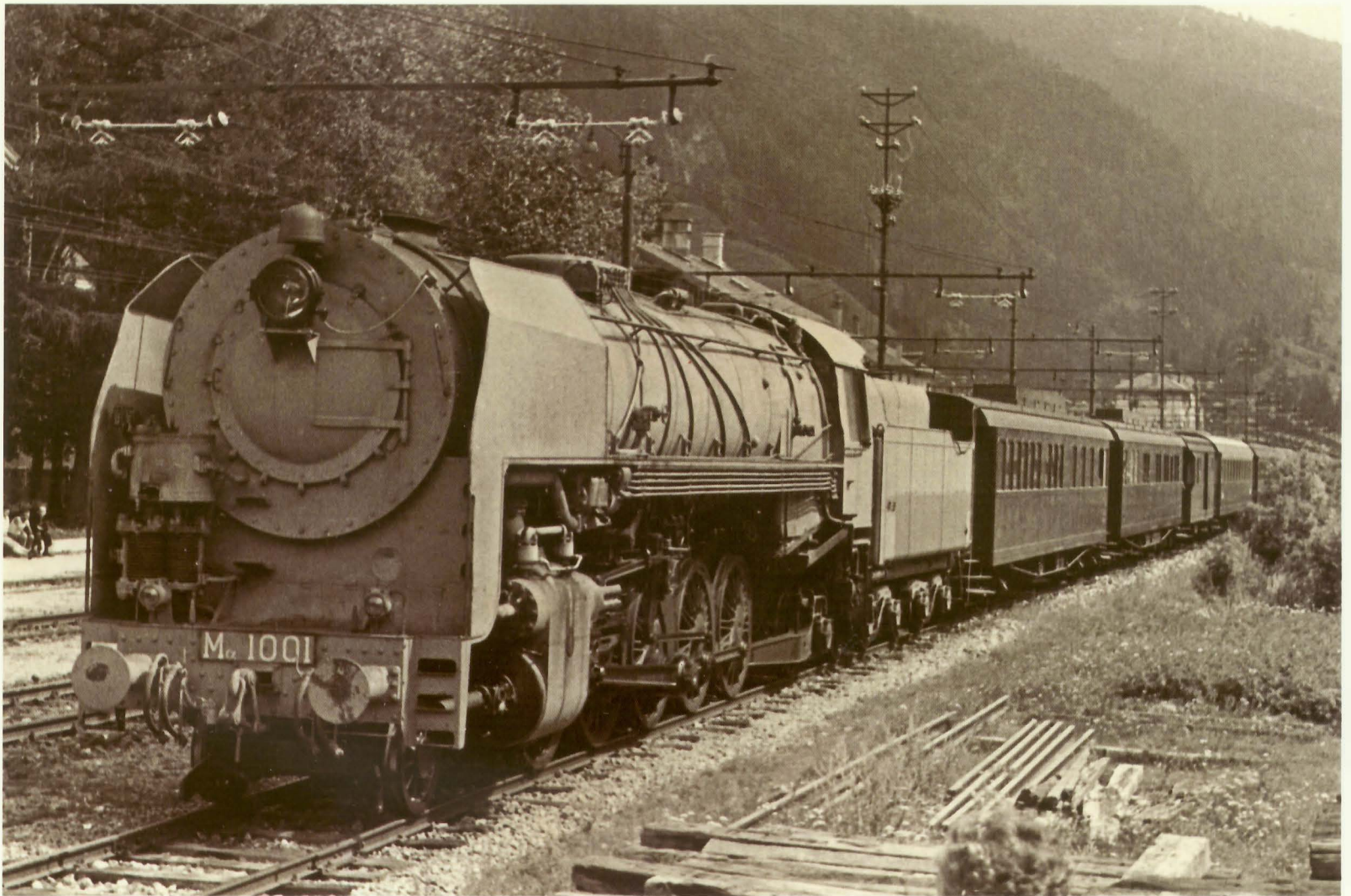
Στην δεκαετία του '50 εμφανίζεται διεθνώς μια άνθηση (στην



Εργοστασιακή φωτογραφία της Ma 1005 στις εγκαταστάσεις της Breda στο Μιλάνο. 1954  
(Φωτογραφικό Αρχείο Breda / Συλλογή: Γ. Χανδρονού)

πραγματικότητα το "κύκνειο άσμα") στην παραγωγή νέων τύπων σύγχρονων ατμαμαξών. Και ενώ ο φυσικός αποδέκτης μιας παραγγελίας των ΣΕΚ για νέες ισχυρές ατμάμαξες θα ήταν π.χ οι Άγγλοι, Γερμανοί ή οι Αμερικάνοι κατασκευαστές, η Ελλάδα διάλεξε τους Ιταλούς. Η εξήγηση για την επιλογή αυτή ήταν, εν μέρει, δικαιολογημένη: με την κύρωση της Συμφωνίας της Ρώμης (31-8-1947) η Ιταλία θα πλήρωνε στην Ελλάδα (ως πολεμικές αποζημιώσεις) περί τα \$100.000.000, μέρος των οποίων θα εξοφλείτο με την κατασκευή, από τους Ιταλούς, ατμαμαξών και τροχαίον υλικού. Συμφωνήθηκε επίσης η Ελλάδα να εφοδιάσει τους Ιταλούς με το απαραίτητο scrap που οι Ιταλοί θα "αγόραζαν" με συμβατικές τιμές. Σύμφωνα με τον Atkins (1999), οι ΣΕΚ διερεύνησαν και άλλες διεθνείς πηγές, και ενώ παραμένει άγνωστο εάν όντως υπήρξε ανταπόκριση, η Βρετανική εταιρεία "Vulcan Foundry" είχε ήδη καταρτίσει 4 σχέδια για μια ατμάμαξα 2-10-2, αξονικού βάρους 20t, και συνολικού βάρους (σε τάξη πορείας) 130t., έτσι δηλαδή όπως την ήθελαν οι ΣΕΚ. Παρ' όλα αυτά, τελικά, η παραγγελία για 20 ατμάμαξες δόθηκε στους Ιταλούς, την δε κατασκευή ανέλαβαν από κοινού οι εταιρείες "Breda", και "Ansaldo", ενώ η "Nuove Reggiane" ανέλαβε την κατασκευή ορισμένων μερών / εξαρτημάτων, ως εξής (Atkins, 1999): Ελάχιστες, όμως, ατμάμαξες είχαν κατασκευαστεί στην Ιταλία μετά την δεκαετία του '20 και έτσι οι Ιταλοί μηχανικοί είχαν μείνει πολύ πίσω στον τομέα αυτό. Αυτή η έλλειψη εμπειρίας αυτό φάνηκε αμέσως μετά την παραλαβή τους από τους ΣΕΚ, μια και οι ατμάμαξες εμφάνισαν αρκετά κατασκευαστικά, μηχανικά και λειτουργικά προβλήματα. Ο τεράστιος λέβητας δεν απέδιδε την ιπποδύναμη που χρειαζόταν και παρά το τεράστιο μέγεθος του

λίγες μόνον από τις Ma διέθεταν μηχανικό τροφοδοτή, ρηγματώσεις εμφανίζονταν στις αυλοφόρες πλάκες, η πρόσφυση των τροχών ήταν προβληματική, το μεγάλο βάρος των ατμαμαξών καταπονούσε ή και κατέστρεφε την επιδομή ιδιαίτερα στις καμπύλες κλπ. Έτσι, σε 2 μόλις χρόνια από την άφιξη των Ma στην Ελλάδα, οι ΣΕΚ ξαναβρέθηκαν σε πολύ δύσκολη θέση αντιμετώπιζοντας και πάλι σοβαρή έλλειψη κινητηρίων μονάδων. Μην έχοντας άλλη επιλογή, οι Ma στάλθηκαν στην Γερμανία, όπου στα 1967-58 οι έμπειροι τεχνικοί της "Henschel" τροποποίησαν ριζικά τους λέβητες έτσι ώστε να καίνε μαζούτ και διόρθωσαν διάφορες άλλες ατέλειες, ενώ για να καλύψουν τις μεγάλες ανάγκες σε κινητήριες μονάδες οι ΣΕΚ νοίκιασαν από την Αυστριακή εταιρεία "Sudbahn" 13 ατμάμαξες 2-10-0, πανομοιότυπες με τις La 901-940. Μετά την επιστροφή τους, οι Ma τέθηκαν αμέσως σε κυκλοφορία, έλκοντας τόσο επιβατικές (αρτηριακές και διεθνείς), όσο και εμπορικές αμαξοστοιχίες. Δούλεψαν κυρίως στον άξονα Πειραιάς-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη, στον άξονα Θεσσαλονίκη - Κοζάνη και γύρω από την Λάρισα, αλλά δεν χρησιμοποιήθηκαν ποτέ στον άξονα Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη λόγω περιορισμών εξ αιτίας του μεγάλου τους βάρους. Σταδιακά και με την επικράτηση των Δ/Η, άρχισαν να παροπλίζονται και, όπως και οι υπόλοιπες ατμάμαξες των ελληνικών σιδηροδρόμων, τελείωσαν την καριέρα τους γύρω στο 1974. Λίγα χρόνια αργότερα, όλες πλην των Ma 1002 και Ma 1013 εκπονήθηκαν ως παλιοσίδηρα. Οι Ma σχεδιάστηκαν αποκλειστικά για τους ΣΕΚ. Με συνολικό μήκος 24,930μ (μαζί με τον εφοδιοφόρο), μέγιστο ύψος 4,510μ και βάρος (σε τάξη πορείας) 136t ήταν πραγματικά εντυπωσιακές, διατηρώντας μέχρι και σήμερα τα ρεκόρ μήκους, ύψους και βάρους



Η Μα 1001, βαμμένη ακόμη με αστάρι, στις πρώτες της δοκιμές στο Brennero της Β. Ιταλίας, 1954  
(Φωτογραφικό Αρχείο Breda / Συλλογή: D. Dixon)

από κάθε άλλη ατμάμαξα και νηζελάμαξα στην Ελλάδα. Ο Turchi (1991 και εδώ) μας δίνει αρκετές λεπτομέρειες για τον εξοπλισμό τους, που όμοιο του δεν είχαν ξαναδεί οι Ιταλοί τεχνικοί και σιδηροδρομικοί. Όταν κατασκευάστηκαν, διέθεταν μεγάλους κάθετους καπνοδιώκτες (ήταν οι πρώτες στην Ελλάδα ατμάμαξες με καπνοδιώκτες), οι οποίοι πάντως αφαιρέθηκαν σύντομα από τους ίδιους τους ΣΕΚ, ίσως διότι εμπόδιζαν την ορατότητα των μηχανοδηγών, και αντικαταστάθηκαν με δύο πολύ μικρότερες γωνιακές πλάκες (τύπου "Witte"). Ο Atkins (1999), μάλιστα, λέει ότι δεν υπάρχει φωτογραφία στην Ελλάδα των Μα με τους μεγάλους καπνοδιώκτες, αλλά εμείς δημοσιεύουμε εδώ, για πρώτη φορά, φωτογραφία της Μα 1002 τραβηγμένη στο ΜΘ το 1956 από τον αείμνηστο Γ. Λάμπρου. Οι Μα ήταν οι πρώτες, επίσης, στην Ελλάδα ατμάμαξες με καμπίνα, σύμφωνα με την Αμερικάνικη πρακτική. Πριν από την ανακατασκευή των λεβήτων τους έκαigan κάρβουνο, ο δε τεράστιος καυστήρας απαιτούσε 2, ενίοτε δε 3, θερμαστές. Ακόμη και εδώ όμως, υπάρχουν ασάφειες: ο Ransome-Wallis (1959) και ο Turchi (1991 και εδώ) αναφέρουν ότι περίπου οι μισές από αυτές ( μάλλον αυτές που ανέλαβε η "Ansaldo"), είχαν κατασκευαστεί για καύση μαζούτ, αλλά ο Atkins (1999), γράφει πως δεν υπάρχει καμία τέτοια αναφορά στα αρχεία των κατασκευαστών και ότι σύμφωνα με τους ΣΕΚ η καύση μαζούτ επιβλήθηκε αργότερα με την ανακατασκευή των ατμάμαξών από την "Henschel". Η διάταξη των αξόνων των Μα (2-10-2), αν και ασυνήθιστη στην Ευρώπη, ήταν δημοφιλής σε πολλές Αμερικανικές σιδηροδρομικές εταιρείες, κυρίως ως αποτέλεσμα προπολεμικών σχεδιασμών της "United States Railroad Administration" (USRA). Στις ΗΠΑ ήταν γνωστές με το όνομα "Santa Fe", οι πιο διάσημες

δε από αυτές ήταν, ίσως, οι ατμάμαξες της σειράς E-1 της εταιρείας "Duluth, Missabe & Iron Range" που τις χρησιμοποιούσε για την έλξη πολύ βαριών συρμών μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος. Οι Μα είχαν ελκτική δύναμη 28.760κ, έναντι 31.600κ. των Αμερικανικών E-1 και έτσι, παρ' ότι μια ατμάμαξα τύπου 2-10-2 φαίνεται να είναι απολύτως κατάλληλη για τα ελληνικά δεδομένα, γεννάται το ερώτημα κατά πόσον οι ΣΕΚ είχαν όντως ανάγκες για τόσο ισχυρές ατμάμαξες, περιορίζοντας μάλιστα την ταχύτητα τους στα 80χλμ /ώρα.

Υπενθυμίζεται, ότι όπως και εκατοντάδες άλλες σιδηροδρομικές εταιρείες παγκοσμίως οι ΣΕΚ πάλευαν τότε με το σοβαρό δίλημμα ατμός ή νηζελ. Το 1955 έρχεται στην Ελλάδα για δοκιμές μια Δ/Η της σειράς V200 των DB. Παρά το ότι επρόκειτο για επιτυχές μοντέλο, οι ΣΕΚ την απορρίπτουν ως ακατάλληλη για την Ελλάδα επιλέγοντας τελικά τον ατμό (ΣΦΣ, 1997). Άλλωστε, οι Μα είχαν μόλις παραληφθεί...

Για την επιλογή των Ιταλών κατασκευαστών αναφερθήκαμε ήδη. Εκείνο που ίσως να μην μάθουμε ποτέ είναι το εάν η επιλογή αυτή έγινε από τους μηχανικούς των ΣΕΚ ή από την, τότε, πολιτική ηγεσία, για τους δικούς της λόγους. Σε κάθε περίπτωση απεδείχθη ότι όντως οι Ιταλοί δεν είχαν την τεχνογνωσία, την εμπειρία κλπ να κατασκευάσουν μια τόσο ισχυρή ατμάμαξα, παρά το ότι είχαν ήδη κατασκευάσει προπολεμικά πολλές ατμάμαξες τόσο για την Ιταλία, όσο και για πολλά άλλα δίκτυα ανά τον κόσμο.

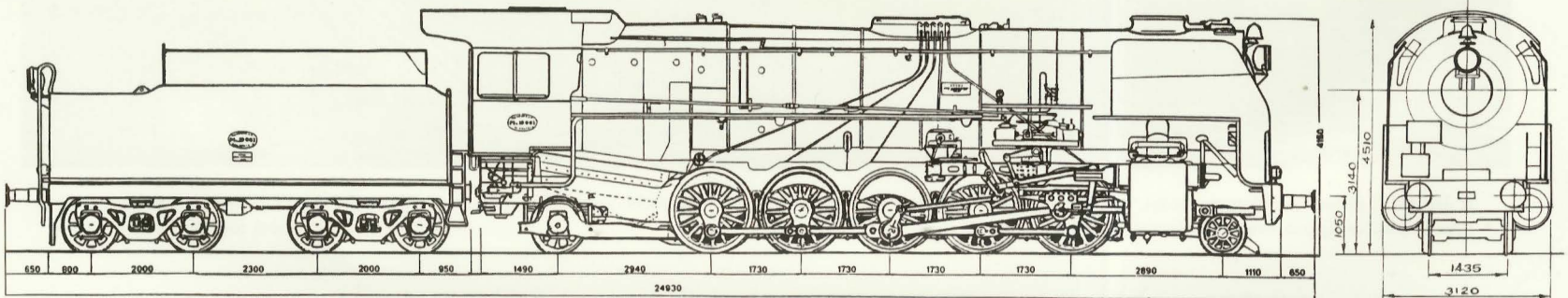
Οι Μα είχαν όντως πολλά προβλήματα στην αρχή, αλλά στην παγκόσμια ιστορία της ατμοκίνησης των σιδηροδρόμων υπάρχουν εκατοντάδες περιπτώσεις αποτυχημένων τύπων ατμάμαξών, ακόμα και αν αυτές είχαν κατασκευαστεί από μεγάλες και έμπειρες

εταιρείες (Bruce, 1952, Ransome-Wallis, 1959). Μετά την ανακατασκευή των λεβήτων τους από την "Henschel" και την επανένταξη τους στο δίκτυο, φαίνεται πως οι Μα αναγεννήθηκαν. Ο αείμνηστος Α.Ε. Duggant αναφέρει ότι τα προβλήματα συνεχίστηκαν και σύντομα θα αποσύρονταν (Duggant, 1966), αλλά παρά την κακή τους προϊστορία και την φήμη που τους ακολουθούσε, δεν βρήκαμε πουθενά σαφείς αποδείξεις ότι οι Μα εξακολουθούσαν να εμφανίζουν σοβαρά προβλήματα, πέραν βεβαίως των καθημερινών μικροβλαβών, τόσο κοινών ακόμη και σήμερα. Αντιθέτως μάλιστα, τόσο ο Middleton (1964, 2006) όσο και ο Dixon αναφέρουν ότι το προσωπικό των ΣΕΚ ήταν ευχαριστημένο με την γενικότερη απόδοσή τους. Αυτό επιβεβαιώνεται και από τον φίλο Β. Μουστάκη, συν/χο μηχανοδηγό, που τις δούλεψε στα τελευταία χρόνια πριν από την οριστική απόσυρση τους. Αν πάντως λάβουμε υπ' όψη τα όσα αναφέρει ο Atkins (1999), τότε είναι πολύ πιθανόν ότι μέρος της δυσφήμισης των Μα προήλθε ίσως από Βρετανικούς σιδηροδρομικούς κύκλους, που έχασαν μια συμφέρουσα παραγγελία σε χαλεπούς, μάλιστα, καιρούς.

Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι η δεκαετία του '60 υπήρξε καθοριστική για το μέλλον των σιδηροδρόμων, τόσο διεθνώς όσο και στην χώρα μας. Σταδιακά, αλλά γρήγορα, οι ντιζελάμαξες άρχισαν να εκτοπίζουν τις ατμάμαξες, η παραγωγή των οποίων σημείωσε δραματική μείωση, οδηγώντας στην χρεωκοπία ακόμη και μεγάλους κατασκευαστές, όπως η περίφημη "ALCO" (Χανδρινός & Παπαδημητρίου, 2003). Στα 1962 και 1963 φτάνουν και στην Ελλάδα οι πρώτες Δ/Η (σειρές Α201-210 και Α301-

310), που σύντομα αναλαμβάνουν τις αρτηριακές επιβατικές (και εμπορικές) αμαξοστοιχίες στον άξονα Πειραιάς-Θεσσαλονίκη, μέχρι δε το 1974 οι ΣΕΚ/ΟΣΕ είχαν αποκτήσει ένα στόλο από 186, συνολικά, Δ/Η διαφόρων τύπων, που εκτόπισαν οριστικά τις ατμάμαξες. Παράλληλα, στα 1962/63 κατασκευάζεται η νέα εθνική οδός Αθήνας-Θεσσαλονίκης, γεγονός που αυξάνει δραματικά τα ποσοστά εμπορευματικών μεταφορών με φορτηγά και πολλοί επιβάτες προτιμούν πλέον τα πούλμαν. Η κίνηση με τον σιδηρόδρομο πέφτει σημαντικά και έτσι οι ΣΕΚ αναγκάζονται να αποσύρουν τις Μα, όχι διότι εμφάνιζαν τεχνικά κλπ προβλήματα, αλλά επειδή, απλούστατα δεν υπήρχε πια πολλή δουλειά για τους ισχυρούς αυτούς γίγαντες. Κατά καιρούς, και μέχρι το τέλος της ατμοκίνησης, συχνά κάποιες από αυτές καλούνταν να τραβήξουν τακτικές ή έκτακτες βαριές εμπορικές αμαξοστοιχίες (π.χ. συρμούς πετρελαίων στον άξονα Θεσσαλονίκης-Ειδομένης κλπ), αλλά το τέλος τους ήταν ήδη προδιαγεγραμμένο. Η επικράτηση των Δ/Η ήταν λοιπόν αυτή που, κατά την γνώμη μας, έθεσε τις Μα στο περιθώριο και όχι οι κακές τους επιδόσεις ή τα προβλήματα που εμφάνιζαν κατά την δεύτερη περίοδο της καριέρας τους στους ΣΕΚ /ΟΣΕ.

Ακόμη και σήμερα, πολλοί αποκαλούν τις Μα άχρηστες και μιλούν για παταγώδη αποτυχία. Ο Atkins (1999), χαρακτηρίζει την προμήθειά τους ως "ελληνική τραγωδία", ενώ και ο ΣΦΣ ισχυρίζεται ότι "...διεκδικούν τον τίτλο των πλέον αποτυχημένων ατμάμαξών στην Ελλάδα..." (ΣΦΣ, 1998). Μήπως ήρθε η ώρα να αλλάξουμε γνώμη για τους σιδερένιους μας γίγαντες;



**BREDA / ANSALDO : 2-10-2 . ΣΕΚ – Μα 1001-1020.**

copyright: «I Treni»

### ΣΕΙΡΑ: Μα 1001 - 1020

ΤΕΜΑΧΙΑ: 20

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: Ιταλία / Breda (10) - Ansaldo (10)

ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ: 1953 / 54

ΙΣΧΥΣ ΣΕ ΙΠΠΟΥΣ: 2950hp

ΠΙΕΣΗ ΛΕΒΗΤΑ: 18at

ΤΑΧΥΤΗΤΑ: 90χλμ

ΕΛΚΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ: 22050

### ΑΤΜΑΜΑΞΑ

ΒΑΡΟΣ ΚΕΝΗΣ: 120t

ΒΑΡΟΣ ΣΕ ΤΑΞΗ ΠΟΡΕΙΑΣ: 136t

ΒΑΡΟΣ ΠΡΟΣΦΥΣΕΩΣ: 100t

ΤΥΠΟΣ ΑΤΜΟΣΥΡΤΗ: Κυλινδρικός

ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ: 660mm

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΜΒΟΛΟΥ: 750mm

ΠΕΔΗ / ΤΡΟΧΟΠΕΔΗ: Knorr

ΒΑΡΟΣ ΚΑΤ' ΑΞΟΝΑ ΣΥΝΕΖΕΥΓ. ΤΡΟΧΟΥ: 20t

ΒΑΡΟΣ ΚΑΤ' ΑΞΟΝΑ ΕΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΦΟΡΕΙΟΥ: 17,84t

ΒΑΡΟΣ ΚΑΤ' ΑΞΟΝΑ ΟΠΙΣΘΕΝ ΦΟΡΕΙΟΥ: 17,84t

ΒΑΡΟΣ ΚΑΤ' ΑΞΟΝΑ ΕΦΟΔΙΟΦΟΡΟΥ: 15,75t

ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΤΡΟΧΩΝ ΣΥΝΕΖΕΥΓ.: 1600mm

ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΤΡΟΧΩΝ ΕΜΠΡΟΣΘ. ΦΟΡΕΙΟΥ: 850mm

ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΤΡΟΧΩΝ ΟΠΙΣΘΙΟΥ ΦΟΡΕΙΟΥ: 1050mm

ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΕΣΧΑΡΑΣ: 5,60m<sup>2</sup>

ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΑΥΛΩΝ: 316m<sup>2</sup>

### ΕΦΟΔΙΟΦΟΡΟΣ

ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΥΠΕΡΘΕΡΜΑΝΣΕΩΣ: 128m<sup>2</sup>

ΑΕΡΙΑΥΛΟΙ ΑΡΙΘΜΟΣ: 158

ΒΑΡΟΣ ΚΕΝΗΣ: 28t

ΑΕΡΙΑΥΛΟΙ ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ: 54,60cm

ΒΑΡΟΣ ΣΕ ΤΑΞΗ ΠΟΡΕΙΑΣ: 66t

ΜΕΤΑΛΛΟ ΕΝΤΟΣ: Χαλκός

ΝΕΡΟ: 2439t

ΜΕΣΗ ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΛΕΒΗΤΑ: 214,4cm

ΚΑΥΣΙΜΟ: 1367t

ΥΨΟΣ ΑΞΟΝΑ ΛΕΒΗΤΑ (ΑΠΟ ΤΡΟΧΙΑ): 314cm



Εδώ και στην σελ. 35: Μια φθινοπωρινή ημέρα του 1973, η Μα 1001, σε ένα από τα τελευταία δρομολόγια της, φτάνει στον Σ.Σ. Αθηνών. Στα χειριστήρια, ο φίλος μηχανοδηγός Βασίλης Μουσατάκης (2 φωτο: Γ. Γερακάκης / Συλλογή Β. Μουσατάκη)

Οι Ιταλοί  
στην  
Ελλάδα:  
**οι ατμάμαξες  
της σειράς  
Μα\***

του:  
**Gian Guide Turchi**

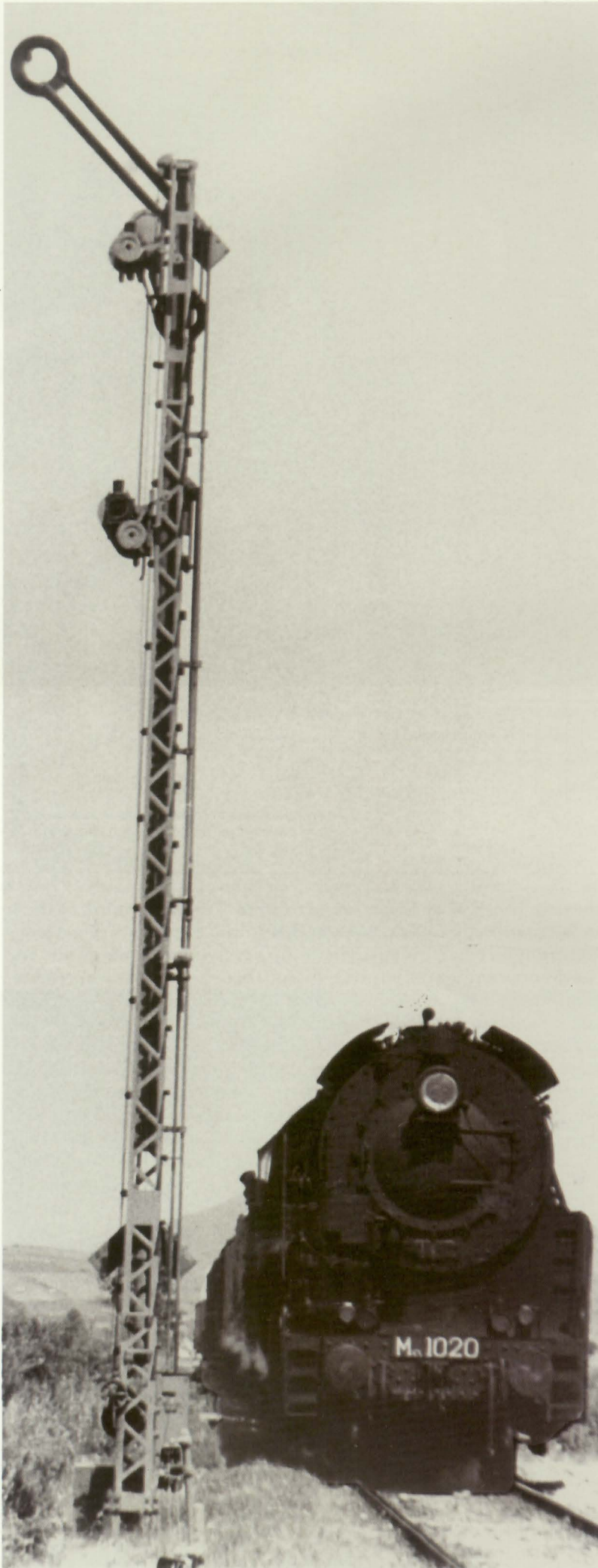
μετάφραση από  
τα Ιταλικά:  
**Tim Hills**

απόδοση στα  
Ελληνικά:  
**Γ. Χανδρινός**

Στα τέλη της δεκαετίας του '20, οι "Κρατικοί Ιταλικοί Σιδηρόδρομοι" (F.S. - "Ferrovie dello Stato") σταμάτησαν τις παραγγελίες για κατασκευή νέων ατμαμαξών, με αποτέλεσμα η αντίστοιχη εθνική βιομηχανία να αρχίσει να παρακμάζει και να περιορίζεται πλέον μόνον στην κατασκευή μηχανών στενού εύρους είτε για δευτερεύοντα επαρχιακά δίκτυα, είτε για τα δίκτυα σε Ιταλικές αποικίες. Και μόνον μετά τον Β' Π.Π. οι Ελληνικοί ΣΠΑΠ παράγγειλαν από την "Breda" 10 ατμάμαξες τύπου "Mikado" (2-8-2). Αμέσως μετά, αυτήν την φορά οι ΣΕΚ, παράγγειλαν 20 ατμάμαξες τύπου "Santa Fe" (2-10-2). Η παραγγελία αυτή οδήγησε στην κατασκευή των μεγαλύτερων ατμαμαξών της Ελλάδας και των μεγαλύτερων που είχαν ποτέ κατασκευαστεί στην Ιταλία. Σχεδιασμένη από την "Breda", σε συνεργασία με την "Ansaldo" και την "Reggiane", η πρώτη από αυτές τις ατμάμαξες βγήκε από την γραμμή παραγωγής το 1953, ενώ όλη η παραγγελία ολοκληρώθηκε το 1954, οι δε 20 ατμάμαξες απετέλεσαν την σειρά Μα με αρίθμηση 1001-1020. Οι γίγαντες αυτοί επρόκειτο να χρησιμοποιηθούν στην αρτηριακή γραμμή Πειραιά-Θεσσαλονίκης, που είχε μήκος 520χλμ και έντονα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, με πολλές κλειστές καμπύλες και απότομες κλίσεις που έφταναν το 20%. Η όλη κατασκευή έγινε με μεγάλη προσοχή αλλά και δυσκολίες κυρίως λόγω της πολυπλοκότητας των τεχνικών προδιαγραφών για μια τόσο βαριά μηχανή που όμοια της δεν είχαν ξαναφτιάξει οι Ιταλοί. Εάν η Ιταλική βιομηχανία ατμαμαξών συνέχιζε να εξελίσσεται μεταπολεμικά, θα έφτανε άραγε στο επίπεδο κατασκευής μιας τόσο μεγάλης μηχανής;

#### **Κατασκευαστικές ιδιαιτερότητες**

Από αισθητική άποψη, οι Μα δεν θύμιζαν καθόλου τα Ιταλικά σχέδια και παράδοση, ενώ τόσο τα υλικά όσο και οι μέθοδοι κατασκευής ήταν επίσης πρωτόγνωρα για την Ιταλία. Επι πλέον, καμία Ιταλική ατμάμαξα δεν είχε ποτέ τόσο ογκώδεις διαστάσεις και τόσο μεγάλο λέβητα (έφτανε τις 18ατ.). Ο καυστήρας, από χαλκό όπως ζήτησαν οι ΣΕΚ, κατασκευάστηκε σύμφωνα με τα πρότυπα των Γερμανικών DB, που είχαν μεγάλη εμπειρία σε αυτόν τον τομέα, ενώ στα πιο ευαίσθητα τμήματα χρησιμοποιήθηκε



κράμα "Kupferdur" που είναι ιδιαίτερα πυράντοχο. Άλλα πάλι τμήματα του καυστήρα, κατασκευάστηκαν από κράμα αρσενικού / χαλκού, αυξάνοντας επίσης την αντοχή του στις πολύ υψηλές θερμοκρασίες. Ο καυστήρας σχεδιάστηκε με μακρόστενη εστία ανάφλεξης (ίδια με αυτήν των Ιταλικών ατμαμαζών σειράς FS 746 και 691), κάτι που διευκόλυνε την διαδικασία υπερθέρμανσης, βελτίωνε την καύση καρβονιδίων που απορροφούσε ο λέβητας με τον ελκυσμό ρευμάτων αέρα και μείωνε την μεγάλη θερμική πίεση της φλόγας στην αυλοφόρο πλάκα. Παράλληλα, σε μια προσπάθεια να μειωθούν πιθανές παραμορφώσεις στον λέβητα, τοποθετήθηκαν, από μέσα, δύο ενισχυμένες καμπύλες κοιλοδοκοί από ατσάλι. Με δεδομένη άλλωστε την μεγάλη επιφάνεια της εσχάρας καύσης, επινοήθηκαν διάφορες πατέντες ενίσχυσης της, ενώ η πόρτα του καυστήρα κατασκευάστηκε έτσι ώστε να δέχεται μηχανικό τροφοδότη. Μερικές από τις Ma κατασκευάστηκαν εξ αρχής με ένα τέτοιο (τύπου "Stein - Roubaix"), ενώ άλλες εξοπλίστηκαν με καυστήρες μαζούτ.

Στον μεγάλο (εσωτερικής διαμέτρου 2.1μ.) λέβητα, χρησιμοποιήθηκαν ορισμένα Ιταλικής κατασκευής εξαρτήματα, όπως π.χ. ο πολλαπλός ατμοδιανομέας βαλβίδων τύπου "Zaga", που ενισχύοντας τον υπερθερμαντήρα "Schmidt" ανέβαζε την θερμοκρασία του ατμού στους 400C. Αντιθέτως, εξαρτήματα και συσκευές άγνωστα στους Ιταλούς ήταν π.χ. οι δίδυμες βαλβίδες ασφαλείας "Ackermann" και η φουσητήρια βαλβίδα "Gestra" (χαμηλά στον καυστήρα) που συνδυάζοταν με μία δεύτερη βαλβίδα "Ewrit", κάτω από το κέντρο του λέβητα. Πολύ γνωστή, αν και ασυνήθιστη στην Ιταλία, ήταν η διπλή καπνοδόχος "Kylchar" (επινοήση του διάσημου Γάλλου μηχανικού A. Charrelon), που διέθετε επίσης και μεγάλο εσωτερικό σπινθηροσυλλέκτη, εξάρτημα ιδιαίτερα απαραίτητο για την αποφυγή εκδήλωσης πυρκαϊάς στην ξηροφυτική βλάστηση της Ελλάδας. Ιδιαίτερα ασυνήθιστοι για τα Ιταλικά δεδομένα ήταν, επίσης και οι διπλοί ρομβοειδείς φουσητήρες για την καπνιά, καθώς και ένα σερβομοτέρ "Beyer-Hadfield", που λειτουργούσε τόσο με ατμό, όσο και με πεπιεσμένο αέρα και ανοιγόκλεινε από τον μοχλό αλλαγής πορείας. Η ατμάμαξα εκινείτο από δύο εξωτερικούς κυλίνδρους, κατασκευασμένους από ένα μεγάλο χυτό κομμάτι σιδήρου, όπου είχαν επίσης ενσωματωθεί και οι αντίστοιχοι ατμοσωλήνες. Οι ίδιοι οι κύλινδροι διέθεταν βαλβίδες ασφαλείας και εκτόνωσης "Prime", ενώ ειδικοί κρουνοί αποστράγγισης ήταν τοποθετημένοι στα ατσάλινα καλύμματα των κυλίνδρων. Όλο το σύστημα διανομής (τύπου "Walschaerts"), ελιπαίνετο από ειδικό γράσο, μέσω βαλβίδας μεγάλης πίεσης και μηχανικό λιπαντή. Το πλαίσιο της ατμάμαξας, που ήταν από ατσάλι, συνδεόταν μπροστά μεν με φορείο "Zaga", πίσω δε με φορείο "Bissel" πάνω στο οποίο τοποθετήθηκαν εξωτερικά λιποκιβώτια "Athermos". Τα λιποκιβώτια των τροχών περιείχαν λάδι, ενώ ο δεύτερος και πέμπτος συνευγμένοι άξονες σε συνδυασμό με τον χωρίς νύχι τρίτο τροχό και την σχετική ευελιξία του ατσάλινου πλαισίου, επέτρεπαν στις τεράστιες αυτές ατμάμαξες να κινούνται ικανοποιητικά στις κλειστές καμπύλες της γραμμής. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στην κατασκευή της καμπίνας μηχανοδήγησης, έτσι ώστε οι μηχανοδηγοί να έχουν καλή ορατότητα έναντι του μεγάλου μήκους κυλινδρικού σώματος της μηχανής και σχετική άνεση στον χώρο δουλειάς, όπου μπορούσαν να εργάζονται καθιστοί. Τέλος, σε αντίθεση με την Ιταλική πρακτική, οι Ma διέθεταν και μεγάλους, κάθετους καπνοδιώκτες.

Η Ma 1020 επικεφαλής εμπορικής αμαξοστοιχίας μπροστά σε σηματοφόρο, στην περιοχή Θηβών. Δεκαετία του '60. (φωτο: I. Λάμπρος / Αρχείο ΟΣΕ)



### Πρόσθετα τεχνικά χαρακτηριστικά

Σε σύγκριση με τις λιτές, σχεδιαστικά, Ιταλικές ατμάμαξες των FS, οι Μα διέθεταν όντως εντυπωσιακό εξοπλισμό: εκτός από όσα προαναφέραμε, οι ατμάμαξες αυτές διέθεταν ένα μεγάλο προθερμαντήρα νερού τροφοδοσίας τύπου "Worthington 3 SAE", που τον αποτελούσαν μία αντλία ατμού για το ζεστό νερό, μία έκκεντρη αντλία για το κρύο νερό και μία θερμοαντική συσκευή. Όλος αυτός ο μηχανισμός παρήγαγε 21m<sup>3</sup> νερού / ώρα. Οι μηχανικοί λιπαντές "Friedmann", που δούλευαν με την κίνηση της μηχανής, διοχέτευαν λάδι σε 70 διαφορετικά σημεία της ατμάμαξας με μεγάλη ακρίβεια και χωρίς απώλειες λόγω των ειδικών βαλβίδων αποκλεισμού στις αντίστοιχες σωληνώσεις. Αέρας, σε πίεση 10bar, για το σύστημα πέδησης τροφοδοτείτο από ατμοκίνητο αεροσυμπιεστή "Knorr", ενώ μία ατμογεννήτρια "Stone" τροφοδοτούσε με εναλασσόμενο ρεύμα 32Volts τα εξωτερικά φώτα της μηχανής (προβολέας, φώτα πορείας κλπ), τον βοηθητικό φωτισμό πάνω από τους τροχούς, στον εφοδιοφόρο κλπ, καθώς και τον φωτισμό της καμπίνας μηχανοδήγησης. Ο μηχανισμός διανομής της άμμου ήταν επίσης "Knorr", λειτουργούσε δε αυτόματα και στις δύο πλευρές της ατμάμαξας αναλόγως της διεύθυνσης πορείας της. Ο εφοδιοφόρος, χωρητικότητας 12t. άνθρακα και 25m<sup>3</sup> νερού, διέθετε λιποκιβώτια "Athermos" (ίδια με αυτά της ατμάμαξας) και ήταν συνδεδεμένος με αυτήν μέσω δύο γερών σιδηροδοκών.

### Κυκλοφορία

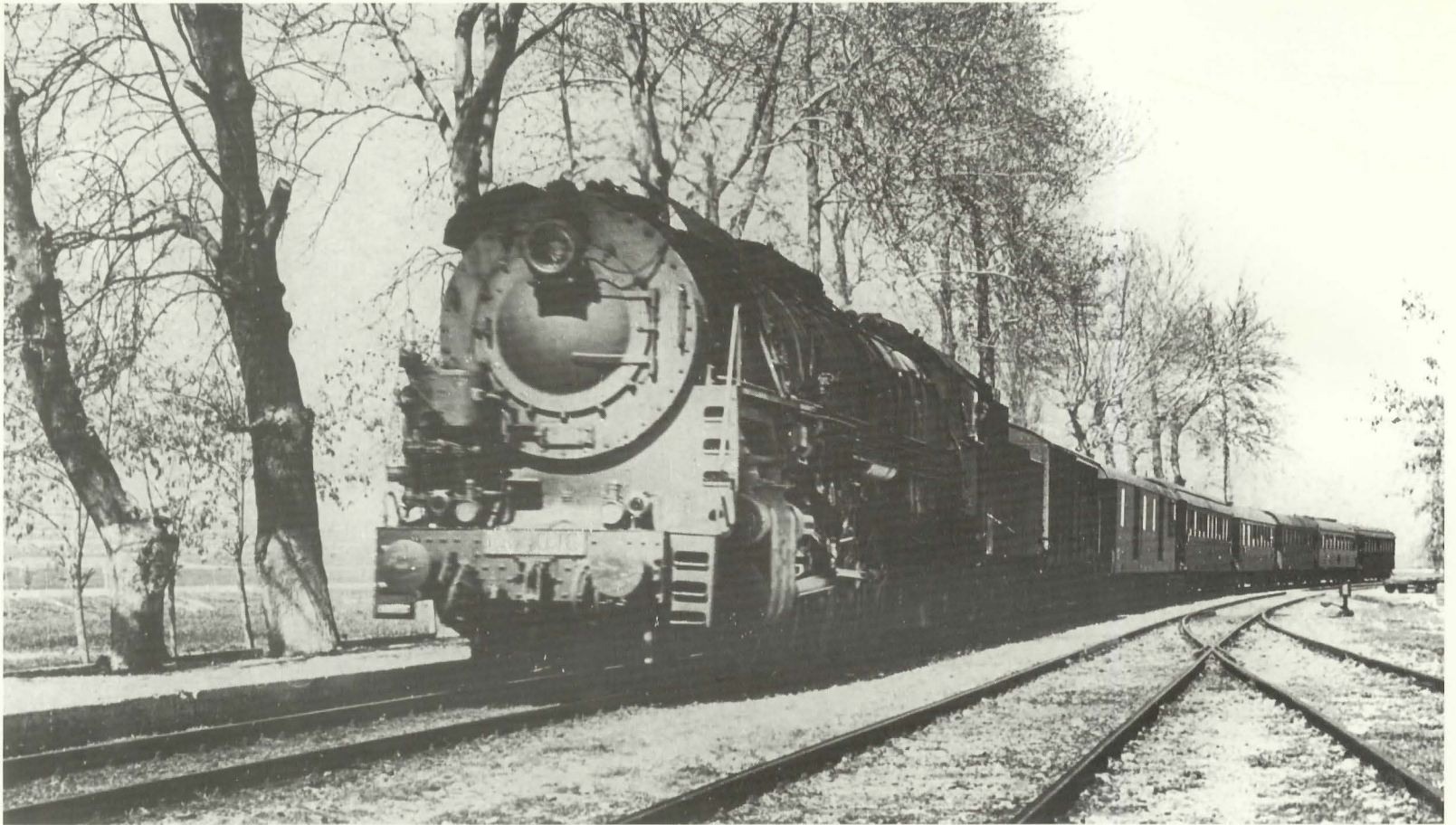
Μετά από καινοπονητικές δοκιμές στην Ιταλία, οι νέες ατμάμαξες ξεκίνησαν την καριέρα τους στην Ελλάδα. Η ισχυρή τους δύναμη (2950hp -90 χλμ / ώρα) σε συνδυασμό με το αξονικό τους βάρος

των 20t περίπου, ταίριαζαν απόλυτα στις ανάγκες των ΣΕΚ, αν και ο περιορισμός της ταχύτητας τους σε 80χλμ / ώρα σε ορισμένα τμήματα του άξονα Πειραιάς-Θεσσαλονίκη, δεν επέτρεψε στις Μα να φτάσουν στο μέγιστο της απόδοσης τους. Παρ' όλα αυτά, ακόμη και σε χαμηλές ταχύτητες ήταν ικανές να έλκουν αμαξοστοιχίες βάρους άνω των 1000t. Ένα πρόβλημα που, πάντως, φάνηκε σύντομα ήταν η εμφάνιση ρηγματώσεων στην αυλοφόρο πλάκα. Έτσι, το 1958, οι Μα αποσύρθηκαν και στάλθηκαν στην Γερμανία, όπου οι μηχανικοί της "Henschel", στο Kassel προχώρησαν σε τροποποιήσεις στους λέβητες και σε επιλεγμένα σημεία του φορείου. Οι ατμάμαξες επέστρεψαν στην Ελλάδα και συνέχισαν το έργο τους, αυτή την φορά χωρίς προβλήματα. Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '70, οι Μα (που είχαν έδρα το ΜΑΙ και το ΜΘ) συνέχισαν να εργάζονται κανονικά τόσο στον κεντρικό άξονα, όσο και στην γραμμή Θεσσαλονίκη - Ειδομένη, έλκοντας κυρίως βαριούς εμπορικούς συρμούς, αλλά και επιβατικές αμαξοστοιχίες, συμπεριλαμβανομένου του "Ελλάς Εξπρές". Με την άφιξη, όμως και στην σταδιακή επικράτηση των νηζελαμαξών, η ατμοκίνηση στην Ελλάδα άρχισε γρήγορα να παρακμάζει και σύντομα οι Μα, όπως και οι υπόλοιπες ατμάμαξες των ΣΕΚ, παροπλίστηκαν και αποσύρθηκαν οριστικά. Όταν επισκέφτηκα την Ελλάδα το 1983, κατάφερα να δω, στο Μηχανοστάσιο Λαρίσης, δύο Μα σε καλή κατάσταση. Και καθώς στέκοινα δίπλα σε ατμάμαξες της σειράς Θγ, το τεράστιο μέγεθος τους και η επιβλητική τους παρουσία με έκαναν να σκεφτώ με λύπη ότι δεν πρόλαβα να τις δω σε λειτουργία: τι εντυπωσιακό θέαμα θα ήταν...

\* Copyright: (1991) "I Treni" (ETR-"Editrici Trasporti su Rotaie"). Reprinted with permission.

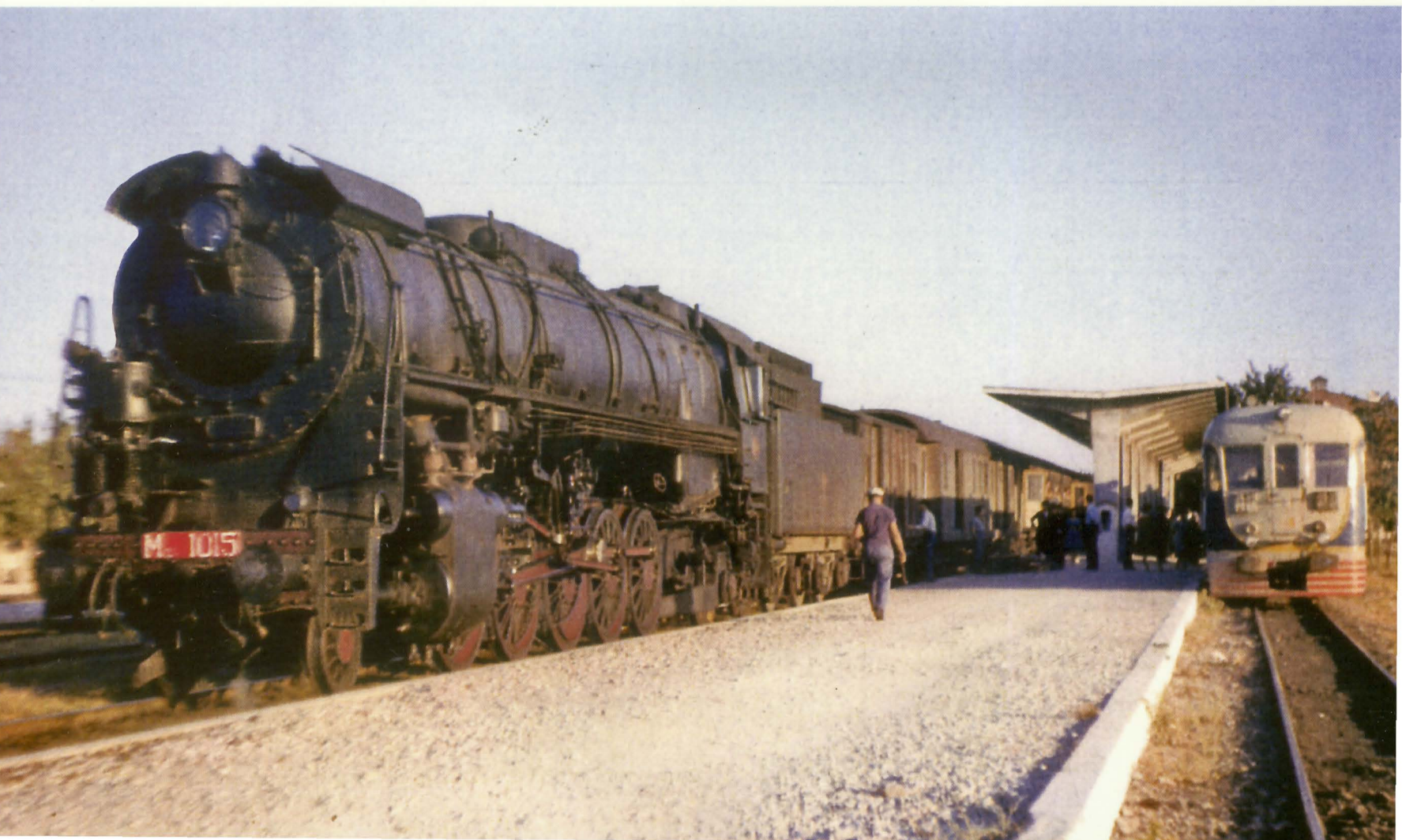






*Η ταχεία Θεσσαλονίκης - Αθηνών με επικεφαλής ατμόμαξα Μα (πιθανόν η Μα 1010) εισέρχεται στον Σ.Σ. Γυρτώνης. Δεκαετία του '60 (φωτό: Ι. Λάμπρος / Αρχείο ΟΣΕ)*

*Ιταλοί στην Ελλάδα: Η Μα 1015 επικεφαλής του "Balkan Express", με κατεύθυνση την Θεσσαλονίκη στον Σ.Σ.Παλαμοφασάλου. Δεξιά, διακρίνεται μετρητή Α/Α της γραμμής Βόλον-Καλαμπάκας, κατασκευασμένη επίσης από την Breda. 20-8-1961. (φωτό: D. Trevor-Rowe)*





Η Ma 1001 στο Σ.Σ. Θεσσαλονίκης επικεφαλής της συνδυασμένης αμαξοστοιχίας Orient Express και Tauern Express για Αθήνα, 8-10-1961.  
(φωτο: William D Middleton)

## Οι μεγαλοπρεπείς ατμάμαξες Μα των ΣΕΚ

του:

**David Dixon**

μετάφραση - απόδοση:

**Γ. Χανδρινός**

Οι μεγαλύτερες ατμάμαξες των Ελληνικών σιδηροδρόμων, έχουν, μέχρι σήμερα, δεχτεί αρνητικές κριτικές από τον σιδηροδρομικό τύπο. Είναι, ίσως η ώρα να ακουστεί μια πιο θετική άποψη για τους γίγαντες αυτούς.

Είναι γνωστό ότι οι 20 ατμάμαξες 2-10-2 της σειράς Μα των ΣΕΚ (καθώς και οι 10 ατμάμαξες 2-8-2 της σειράς Δ - Δ1 των ΣΠΑΠ / ΟΣΕ), κατασκευάστηκαν στην Ιταλία και παραδόθηκαν στην Ελλάδα, ως μέρος των πολεμικών αποζημιώσεων υπέρ της Ελλάδος. Δεν γνωρίζω κατά πόσον οι μηχανολόγοι των ΣΕΚ και των ΣΠΑΠ ήταν αυτοί που διαμόρφωσαν τις τεχνικές προδιαγραφές των ατμάμαξών αυτών. Είναι όμως σαφές ότι οι μηχανές φάνηκαν κατώτερες των προσδοκιών όταν παρελήφθησαν στα 1953-54, είτε λόγω κακού σχεδιασμού είτε λόγω κακής κατασκευής. Οι κατασκευάστριες εταιρείες ("Breda" στο Μιλάνο και "Ansaldo" στην Sampierdarena, κοντά στην Γένοβα) είχαν σταματήσει να κατασκευάζουν ατμάμαξες για τους Ιταλικούς σιδηροδρόμους (FS), ήδη από την δεκαετία του '20, και, κατά συνέπεια, οι μηχανικοί και τεχνίτες τους δεν διέθεταν πλέον την απαιτούμενη εμπειρία για ένα τέτοιο έργο. Έτσι, οι ΣΕΚ αναγκάστηκαν να αποστείλουν τις ατμάμαξες στην Δυτ. Γερμανία, όπου οι έμπειροι τεχνικοί της "Henschel" στο Kassel, προχώρησαν στην επανακατασκευή των λεβήτων τους, ενώ, στην συνέχεια οι τεχνίτες των ΣΕΚ στο ΚΕΠ, τους προσάρμοσαν έτσι ώστε να καίνε μαζούτ αντί για άνθρακα. Με αυτόν τον τρόπο οι Μα επανήλθαν ενεργά στην κυκλοφορία και μέχρι την άφιξη των πρώτων ντιζελαμαξών (στα 1963) δούλευαν καθημερινά έλκοντας αρτηριακές και εμπορικές αμαξοστοιχίες στην κύρια γραμμή Πειραιώς -Θεσσαλονίκης, αλλά και στην γραμμή Θεσσαλονίκης - Κοζάνης. Οι ατμάμαξες Μα σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν αποκλειστικά για τις ανάγκες των Ελληνικών σιδηροδρόμων. Αυτό ισχύει και για την σειρά Λγ (ειδική παραγγελία των ΣΕΚ από την Αμερικάνικη "Baldwin"), καθώς και για τις ελάχιστες εναπομείνουσες (στις μέρες μου) ατμάμαξες 2-6-0Τ της σειράς Εα που και αυτές είχαν κατασκευαστεί ειδικά για την Ελλάδα στα 1903. Αντιθέτως, όλες οι άλλες σειρές των ΣΕΚ (Κα, Κβ, Λα) κατασκευάστηκαν είτε με βάση πρότυπα άλλων χωρών, είτε παραδόθηκαν στην Ελλάδα ως πολεμικές αποζημιώσεις (Θγ, Λβ, Δα).



*Η ατμάμαξα Μx1014 επικεφαλής τον Νο 4 για Αθήνα στο Σ.Σ. Θεσσαλονίκης, 8-10-1961.  
(φωτο: William D Middleton)*

Ο τύπος αξόνων 2-10-2, που οι Αμερικάνοι αποκαλούν "Santa Fe", ήταν σπάνιος στην Δυτ. Ευρώπη, αλλά κοινός στην ΕΣΣΔ και, αργότερα, στην Κίνα. Οι ΣΕΚ ήταν μία από τις τρεις Ευρωπαϊκές εταιρείες που τον χρησιμοποίησαν σε τακτικά δρομολόγια: οι άλλες δυο ήταν οι Γαλλικοί SNCF (σειρά 151Α των PLM) και οι Γερμανικοί DB (σειρά 45), που και οι δύο σταμάτησαν να χρησιμοποιούνται την δεκαετία του '50. Οι Ισπανικοί RENFE διέθεταν ακόμη μεγαλύτερες ατμάμαξες, τους 3κύλινδρους γίγαντες της σειράς 151F, που όμως εκινούντο σε γραμμή εύρους 1676mm, ενώ παρόμοιας ισχύος ατμάμαξες υπήρχαν και στην ΕΣΣΔ (σειρά FD), αλλά και εδώ το εύρος γραμμής ήταν διαφορετικό (1524mm). Σε κάθε περίπτωση, με βάρος 1361, σε τάξη πορείας, οι Μα συγκαταλέγονται μεταξύ των μεγαλύτερων και ισχυρότερων ατμαμαξών στην Ευρώπη. Για σύγκριση, οι αμέσως επόμενες ισχυρές ατμάμαξες των ΣΕΚ ήταν αυτές της σειράς Λγ, με βάρος 901, σε τάξη πορείας.

Οι Μα ήταν πράγματι τεράστιες: είχαν ογκώδεις καυστήρες και 10 συνεζευγμένους άξονες (οι μεσαίοι ήταν χωρίς νύχι για να στρίβουν καλύτερα στις καμπύλες). Τις πρωτοείδα στην Θεσσαλονίκη ένα βράδυ τον Μάρτη του 1962, όταν η Μα 1004, ήρθε για να δέσει στο τραίνο που θα μας πήγαινε στην Αθήνα (βλ "Σ", τ. 33). Μετά από μια μικρόσωμη 2-6-2 της σειράς 01 των Jz που μας έφερε από τα Σκόπια στην Ειδομένη και την ακόμη πιο μικρή 2-8-0, της σειράς Θγ των ΣΕΚ με την οποία φτάσαμε στην Θεσσαλονίκη, το θέαμα του γίγαντα αυτού ήταν μοναδικό και δεν θα το ξεχάσω ποτέ. Φύγαμε με ορμή για την Αθήνα, στην Λάρισα η μηχανή μας αντικαταστάθηκε από την Μα 1006 και φτάσαμε, με ελάχιστη καθυστέρηση, στην Αθήνα τα ξημερώματα. Και ενώ οι φίλοι μου αποκοιμήθηκαν γρήγορα, παρέμεινα ξαγρυπνος για πολλές ώρες: η καλοκαιρινή νύχτα ήταν γλυκιά και εγώ κρεμασμένος έξω από το παράθυρο κοίταγα εντυπωσιασμένος τον σιδερένιο γίγαντα να τραβά το τραίνο μας σαν παιχνίδι, στρίβοντας δυναμικά στις καμπύλες, γλιστρώντας με ταχύτητα στις ευθείες και μπιανοβγαίνοντας σαν φίδι στις γαλαρίες, ενώ τα βουνά αντηχούσαν από το ρυθμικό της σκαπαμέντο. Συνηθισμένος από την επίπεδη Βρετανία, το ταξίδι μου αυτό παραμένει στην μνήμη μου ως μία από τις ωραιότερες σιδηροδρομικές μου εμπειρίες. Εκείνη την εποχή, οι ΣΕΚ χρησιμοποιούσαν τις Μα για το τραίνο μας, αλλά και για άλλα διεθνή δρομολόγια, όπως π.χ. το "Balkan Express" για Βιέννη την ημέρα. Από όσα δε γνωρίζω (δεν τις είδα ο ίδιος), τις χρησιμοποιούσαν και για τα δύο νυχτερινά δρομολόγια Πειραιώς-Θεσσαλονίκης (αμαξοστοιχίες 3 και 4), αλλά και για την έλξη βαριών, εμπορικών αμαξοστοιχιών, στην ίδια γραμμή.

Επιστρέφοντας στην Ελλάδα 18 μήνες αργότερα, διαπίστωσα ότι, αν και οι μικρότερες ατμάμαξες συνέχιζαν κανονικά το έργο τους, οι ALCO της σειράς A 301 είχαν πλέον τεθεί επικεφαλής σε όλες τις διεθνείς και αρτηριακές αμαξοστοιχίες. Έτσι, η πλειονότητα των Μα είχε αναλάβει πολύ υποδεέστερα καθήκοντα ή απλά "ξεκουράζονταν" στα μηχανοστάσια του ΑΙΡ και της Θεσσαλονίκης, χωρίς κανείς να γνωρίζει τι θα απογίνουν: ίσως τις κρατούσαν ως μηχανές εφεδρείας, όπως διαπίστωσα στο Λιανοκλάδι και στην Λάρισα, σε περίπτωση που κάποια νητζελάμαξα παρουσίαζε βλάβη. Στην ουσία, πάντως, λόγω του μεγάλου αξονικού τους βάρους, η κυκλοφορία τους είχε πλέον περιοριστεί στις γραμμές Λάρισα-Βόλος (που είχε μόλις μετατραπεί σε γραμμή κανονικού εύρους), Πλατύ-Κοζάνη και Θεσσαλονίκη-Ειδομένη. Γύρω στα 1964, οι Μα του ΜΘ χρησιμοποιούνταν στην καθημερινή εμπορική αμαξοστοιχία Θεσσαλονίκης-Κοζάνης και σε δυο εμπορικές αμαξοστοιχίες για Ειδομένη, έλκοντας συρμούς βάρους 10001, διπλάσιο δηλ. από αυτό που μπορούσε να τραβήξει μια Θγ. Και σε περιόδους



*Μια από τις ελάχιστες φωτογραφίες στην Ελλάδα ατμάμαξας Μα, με τους μεγάλους, εργοστασιακούς καπνοδιώκτες:*

*Η Μα 1002, στο Μ.Θ. 1956*

*(Ι. Λάμπρος / Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη / Συλλογή: Γ. Χανδρινού)*

με πολλή κίνηση, πάλι οι Μα ήταν έτοιμες να προσφέρουν το έργο τους, σε έκτακτα δρομολόγια.

Η συστατική επιστολή που είχαν την ευγενή καλοσύνη να μου χορηγήσουν οι υπεύθυνοι των ΣΕΚ, μου επέτρεψε να ταξιδέψω πολλές φορές στην καμπίνα μηχανοδότησης αρκετών ατμαμαξών, αλλά μου έλειπε μία τέτοια εμπειρία σε μία Μα. Επιστρέφοντας, στις αρχές Ιουνίου, από ένα ταξίδι μου στην Θράκη όμως, δεν είδα καμία Μα και άρχισα να απογοητεύομαι. Λίγο μετά πήγα στο Πήλιο και φτάνοντας στην Λάρισα, διαπίστωσα ότι και πάλι δεν υπήρχε καμία Μα. Τελικά, ανέβηκα στα χειριστήρια μιας Θγ που οδηγούσε ένα εμπορικό τρένο από την Λάρισα στην Αθήνα και φτάνοντας στο Λιανοκλάδι είδα, επιτέλους, την Μα 1007 να περιμένει. Με απογοήτευση έμαθα ότι η συγκεκριμένη μηχανή είναι μάλλον εκτός προγράμματος και, μετά από αγωνιώδη ύπνο, ξύπνησα πολύ νωρίς και πήγα στον σταθμό. Η πρωινή εμπορική αμαξοστοιχία νο 1042 για την Αθήνα θα αναχωρούσε στις 06.51, με 14 βαγόνια συνολικού βάρους 360t. Και, ω του θαύματος! Είδα την Μα 1007 να κινείται αργά και να δένει στο τρένο μας (σκέφτηκα ότι ίσως ο Σταθμάρχης με λυπήθηκε). Ήταν πράγματι θεόρατη και το αχνό πρωινό φως της έδινε μια απόκομη όψη. Ανέβηκα με ενθουσιασμό τα 5 σκαλιά και βρέθηκα στην καμπίνα μηχανοδότησης, που ήταν ευρύχωρη και άνετη σε σχέση με την αντίστοιχη της μικροσκοπικής Θγ. Περιμέναμε να περάσει πρώτα το "Orient Express" (με ALCO της σειράς A 301 επικεφαλής) και έτσι φύγαμε με μικρή καθυστέρηση. Κανένα πρόβλημα: πιάσαμε γρήγορα τα 80χλμ και μου φάνηκε ότι κυλούσαμε στις γραμμές σαν Rolls Royce, σε αντίθεση με την Θγ που χοροπηδά σαν άγριο άλογο και πρέπει να κρατιέσαι γερά για να μην πέσεις. Σύντομα η πίεση στον καυστήρα έφτασε σχεδόν τα 18kg/cm<sup>2</sup>, αλλά ο έμπειρος μηχανοδηγός κρατούσε μειωμένη κατά 30% την απόδοση, μια και το τρένο μας ήταν ελαφρύ για αυτόν τον γίγαντα.

Υπήρχε πολύ ζέστη στην καμπίνα μηχανοδότησης, αλλά το μαζούτ έκανε την δουλειά του θερμαστή εύκολη. Κάπου-κάπου, φτυάριζε άμμο στον καυστήρα για να κρατά τους αυλούς καθαρούς από τα κατάλοιπα της καύσης, προκαλώντας έτσι μεγάλα, εντυπωσιακά μαύρα σύννεφα καπνού που σκέπαζαν τους λόφους. Παλαιότερα, οι Μα απαιτούσαν δύο θερμαστές, αφού οι γίγαντες αυτοί κατανάλωναν τεράστιες ποσότητες κάρβουνου. Κόβοντας λίγο ταχύτητα περάσαμε την γέφυρα του Γοργοπόταμου, σταματήσαμε για ύδρευση στο Ελευθεροχώρι και μετά από λίγο χωθήκαμε με ορμή στην μεγάλη γαλαρία του Μπράλου, όπου ξοριστήκαμε κάπως, επειδή το μεγάλο ύψος της μηχανής απείχε λίγο μόνο από την οροφή της γαλαρίας και πολύς καπνός έμπαινε στα χειριστήρια. Ξαναπήραμε λίγο νερό στον Μπράλο και σταματήσαμε στην Αμφίκληια, περιμένοντας διασταύρωση με μία εμπορική αμαξοστοιχία από την Αθήνα (με επικεφαλής την Λγ991) και με την επιβατική αμαξοστοιχία Στυλίδας-Αθήνας (με επικεφαλής την ALCO A 203). Σύντομα, και αφού είχαν περάσει 2 ώρες από την αναχώρησή μας, φτάσαμε στην Τιθορέα. Εκεί, ο σταθμάρχης αποφάσισε ότι δεν άξιζε τον κόπο να συνεχίσει να χρησιμοποιεί μια τόσο ισχυρή ατμάμαξα για ένα τόσο μικρό τρένο και, δυστυχώς για εμένα, η Μα 1007 αντικαταστάθηκε από την Θγ 555. Αποχαρέτησα τους μηχανοδηγούς και επέστρεψα στην Αθήνα με την αμαξοστοιχία 24 (επρόκειτο για A/A Fiat), που ερχόταν από την Λάρισα.

Ήμουν ευτυχής που πέτυχα τον στόχο μου, χωρίς να απογοητευτώ καθόλου. Είχα κιόλας ταξιδέψει στα χειριστήρια πολλών τύπων ατμαμαξών στην Ελλάδα, αλλά η εμπειρία μου με την τεράστια αυτή Ιταλίδα θα μου μείνει πραγματικά αξέχαστη. Μπορεί οι Μα να εμφανίσαν προβλήματα στην αρχή της καριέρας τους, αλλά την δεκαετία του '60 δούλευαν θαυμάσια, εκτελώντας με επιτυχία όλα τους τα καθήκοντα, ακόμη και τα πιο βαριά. Καθώς όμως,

επικράτησαν οι νηζελάμαξες, κρίθηκε ασύμφορη και ίσως περιττή η τεράστια δύναμη τους. Πιστεύω ότι πραγματικά έγραψαν ιστορία ιδιαίτερα ως μηχανές έλξης των επιβατικών αμαξοστοιχιών και σε αυτό τον ρόλο παραμένουν αξεπέραστες σε σχέση με τις υπόλοιπες ατμάμαξες των Ελληνικών σιδηροδρόμων.

Η Μα 1007 με την οποία ταξίδεψα δεν υπάρχει πλέον και εξ όσων γνωρίζω, μόνον δυο Μα σώζονται σήμερα στην Ελλάδα. Είμαι σίγουρος ότι χρειάζονται πάρα πολλά χρήματα για να επισκευαστούν και να επανέλθουν σε λειτουργία, αλλά φαντάζομαι τι εντυπωσιακό θέαμα θα ήταν αν μπορούσαμε να τις ξαναδούμε να κινούνται στις γραμμές. Μέχρι να γίνει αυτό, εάν ποτέ γίνει, όλοι όσοι είχαμε την τύχη να τις δούμε και να ταξιδέψουμε μαζί τους, ας κρατήσουμε ζωνρή την ανάμνηση μας από αυτούς τους εντυπωσιακούς, αλλά και παρεξηγημένους, σιδερένιους γίγαντες.

### Ευχαριστίες:

Η "Σ" ευχαριστεί θερμά: Τους υπεύθυνους έκδοσης του Ιταλικού σιδηροδρομικού περιοδικού "I Treni" (ETR-"Editrici Trasporti su Rotaie"), ιδιαίτερος δε την κα Mariangela Scarpini για την ευγενή παραχώρηση της αδείας αναδημοσίευσης του άρθρου του G.G. Turchi, καθώς και τον φωτογράφο H. J. Rosenberger για την παραχώρηση αδημοσίετων φωτογραφιών του, από το αρχείο του ιδίου περιοδικού. Τον φίλο David Dixon για την συμβολή του στο παρόν αφιέρωμα. Τον φίλο Tim Hills για την τόσο σημαντική βοήθεια του στην μετάφραση του Ιταλικού άρθρου και γενικότερα στην παρουσίαση του αφιερώματος. Το Φωτογραφικό Αρχείο του Μουσείου Μπενάκη για την άδεια δημοσίευσης της φωτογραφίας του I. Λάμπρου. Τον φίλο N. Παπαλέτσο για την βοήθεια του στην απόδοση στα Ελληνικά, ορισμένων τεχνικών όρων και τον φίλο, συνταξιούχο μηχανοδηγό, Β. Μουστάκη για τις πληροφορίες του.

### Βιβλιογραφία

- Atkins, P. (1999) A Greek Tragedy: new light on the Ansaldo-Breda 2-10-2s. *Locomotives International* 50: 6-8.
- Bruce, A. (1952) *The Steam Locomotive in America: its Development in the Twentieth Century*. Bonanza Books. 443pp.
- Durrant, A.E. (1966) *The Steam Locomotives of Eastern Europe*. David & Charles. 160pp.
- Middleton, W. (1964) Land of the Giant 2-10-2s. *Trains* 24(8):18-23. / Η χώρα των τεράστιων 2-10-2. *Σιδηροτροχιά* 29: 23-30.
- Ransome-Wallis, P. (1959) *The Concise Encyclopedia of World Railway Locomotives*. New Horizon. 512pp.
- Turchi, G. G. (1991) *Italiane per la Grecia: Locomotive Gruppo Ma. I Treni*. 116: 26-30.
- Ανδρουλιδάκης, Κ. (2005) *Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδος (1869-1969)*. Μουσείο Φωτογραφίας Δήμου Καλαμαριάς "Χρήστος Καλεμκερής". 384σ.
- Δοξιάδης, Κ. (επιμ. έκδ.) (1946) *Αι θυσίαι της Ελλάδος κατά τον Δεύτερον Παγκόσμιον Πόλεμον*. Υφυπουργείον Ανοικοδομήσεως. Αθήνα. c.100 σ.
- Μαντζαριδής, Π. (1996) *Συνοπτικό Ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων*. ΟΣΕ. Β' έκδοση. 158σ (X).
- Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου (1998) *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι - Η Διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα*. Μίλητος. 308σ.
- Χανδρινός, Γ. & Ε. Παπαδημητρίου (2003) "American Locomotive Company": το χρονικό μιας μεγάλης σιδηροδρομικής βιομηχανίας. *Σιδηροτροχιά* 24: 16-22.



*Η Μα 1008 στον χιονισμένο Θεσσαλικό κάμπο. Ελαιογραφία σε μουσαμά Γ. Χανδρονός.  
(Ανήκει στον Ν. Παπαλέτσο)*



## ΞΕΙ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΩΤΟ TRAM...

Από το τέλος του 2003, όταν τα τράμ Citadis του Bordeaux τέθηκαν σε εμπορική λειτουργία, έχουν διανύσει περισσότερα από έξι εκατομμύρια χιλιόμετρα με χρήση του συστήματος παροχής ισχύος, χωρίς εναέριο φορέα, APS, που εφεύρε και ανέπτυξε η Alstom Transport. Η εταιρεία "Communaut? Urbaine de Bordeaux (CUB)", που μεταφέρει περί τους 200.000 επιβάτες με τις τρεις γραμμές τράμ της καθημερινά, ήταν η πρώτη μητροπολιτική περιοχή στον κόσμο που επέλεξε αυτήν την τεχνολογία για τα 14 από τα 44 χιλιόμετρα του δικτύου της. Η διαθεσιμότητα του APS στις τρεις γραμμές είναι παραπάνω από 99%. Το 2006, επέλεξαν την τεχνολογία APS, οι Angers, Reims και Orleans και κατόπιν το 2008, το Dubai.

Το APS είναι μια απολύτως καινοτόμος λύση και αποκλειστικότητα της Alstom. Πρόκειται για ένα σύστημα παροχής ισχύος χωρίς την χρήση εναέριων φορέων που επιτρέπει στα τράμ να κινούνται "ασύρματα" σε οποιαδήποτε απόσταση, διασφαλίζοντας έτσι την πλήρη εναρμόνιση τους με το αστικό περιβάλλον. Το τράμ εφοδιάζεται με ισχύ μέσω μιας χωνευτής σιδηροτροχιάς εντός της σιδηροδρομικής γραμμής. Η ενέργεια που παράγεται τροφοδοτεί τα δύο πέδιλα λήψης, που είναι τοποθετημένα στο κέντρο της αμαξοστοιχίας τράμ. Προκειμένου να διασφαλιστεί η απόλυτη ασφάλεια των πεζών, η γραμμή φορτίζεται εφόσον η αμαξοστοιχία

του τράμ καλύψει τμήμα της και μόνο για το τμήμα αυτό που καταλαμβάνει. Πέρα από το γεγονός ότι οι επιδόσεις του είναι απολύτως ίδιες με αυτές ενός συμβατικού τράμ, παραδείγματος χάρη όσον αφορά την ταχύτητα, το σύστημα APS συμπληρωματικά διατηρεί αναλλοίωτο το αστικό περιβάλλον και την πολιτιστική κληρονομιά ιστορικών πόλεων. Είναι ακόμη συμβατό με ποικιλία εδαφοκαλυμάτων και είναι εύκολη η επέκτασή του για την περαιτέρω ανάπτυξη μιας γραμμής ή ολόκληρου του δικτύου.

Σχετικά με την Alstom Transport:

Η Alstom, ως υποστηρικτής της αειφόρου ανάπτυξης, αναπτύσσει και προσφέρει την πιο ολοκληρωμένη σειρά συστημάτων, εξοπλισμού και υπηρεσιών στην σιδηροδρομική αγορά. Η Alstom Transport μπορεί να κατασκευάζει και να διαχειρίζεται ολοκληρωμένα σιδηροδρομικά συστήματα, από προμήθεια τροχαίου υλικού έως σιδηροδρομική σηματοδότηση και υποδομή, ή ακόμη έργα πλήρους εποπτείας (turnkey). Στο οικονομικό έτος 2007-2008, οι πωλήσεις της Alstom Transport ανήλθαν στα 5.5 δισ και οι ληφθείσες παραγγελίες σημείωσαν αύξηση κατά 39% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Η Alstom Transport έχει παρουσία σε παραπάνω από 60 χώρες και απασχολεί 26,000 εργαζομένους. Η εταιρεία, το 2007, προσέλαβε παγκοσμίως 4.000 εργαζομένους, μεταξύ των οποίων 1.500 μηχανικοί και διευθυντές.



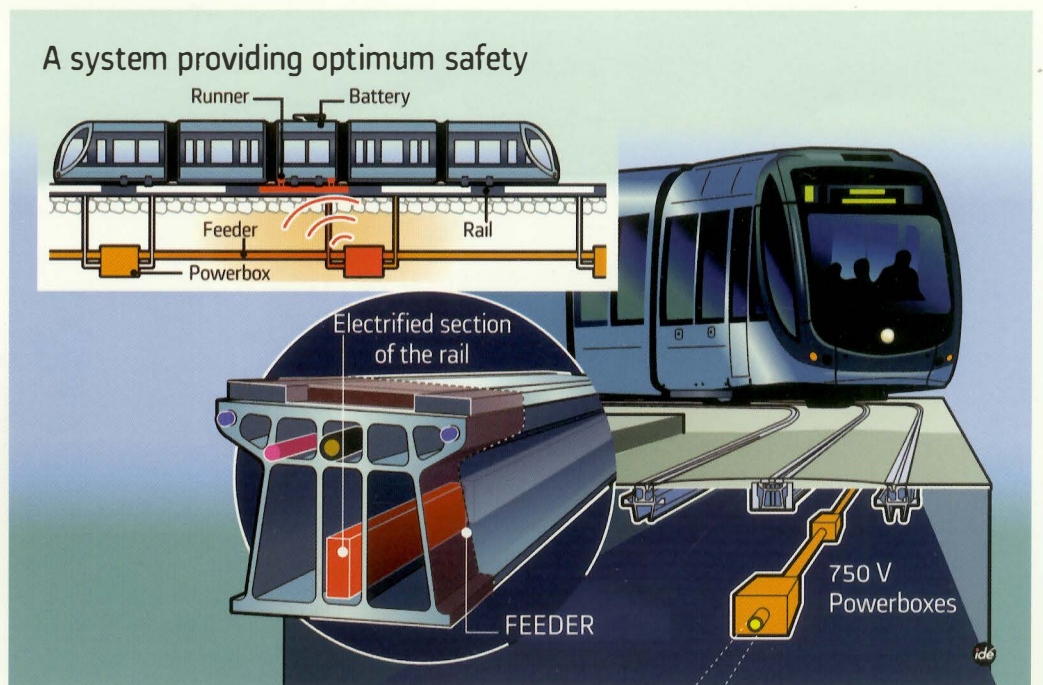


## ΧΩΡΙΣ ΕΝΑΕΡΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΕΠΑΦΗΣ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ!

φωτογραφία αριστερά:  
Το τραμ Citadis του Bordeaux  
στην γραμμή Νο 1

φωτογραφίες δεξιά:  
επάνω:  
Το τραμ Citadis του Bordeaux σε διέλευση  
πάνω από την ιστορική γέφυρα.

κάτω:  
Γραφική ανάλυση του πρωτοποριακού  
συστήματος APS της Alstom.



## Τα Desiro Classic έφυγαν από την Ελλάδα για την Ουγγαρία

# DESIRO CLASSIC

κείμενο: Γρηγόρης Καραθανάσης  
Μανώλης Τζεβελεκάκης

Μετά από μια πολυτάραχη παραμονή και κυκλοφορία στην Ελλάδα, και αφού προκάλεσαν πλήθους δημοσιευμάτων στον ημερήσιο τύπο, οι οκτώ αυτοκινητάμαξες τύπου Desiro Classic σειράς 660 έφθησαν την Ελλάδα για την Ουγγαρία αγοράσμενοι από τους Ουγγρικούς Σιδηροδρόμους MAV.

Το Σάββατο 17 Ιανουαρίου και την Κυριακή 18, στις 00:20 και τις δύο μέρες, αναχώρησαν από τον Άγιο Ιωάννη Ρέντη (ΜΙΑ) δύο συνθέσεις αποτελούμενες από μια ΔΗ σειράς 450, μια διδιεπιβάτη πλατφόρμα μεταφοράς αυτοκινήτων τύπου DD, γαλλικής κατασκευής, τέσσερις αυτοκινητάμαξες και μια πλατφόρμα στην ουρά, με αριθμό δρομολογίου 80500. Πέραν Θεσσαλονίκης και μέχρι την Ειδομένη οι ουρμιοί με αριθμό 46862, έλκονταν από ηλεκτρομαγνήτα σειράς 120.

Το Σάββατο 17/1/2009 η σύνθεση ήταν η ακόλουθη:

AIP - Θεσσαλονίκη: 80500\_467 + 660 102/202 + 660 103/203 + 660 108/208 + 660 106/206

Θεσσαλονίκη - Ειδομένη: 46862\_120 019 + 660 102/202 + 660 103/203 + 660 108/208 + 660 106/206

Και αντιστοίχα την Κυριακή 18/1/2009:

AIP - Θεσσαλονίκη: 80500\_464 + 660 101/201 + 660 104/204 + 660 105/205 + 660 107/207

Θεσσαλονίκη - Ειδομένη: 46862\_120 024 + 660 101/201 + 660 104/204 + 660 105/205 + 660 107/207.

Η ιστορία των DESIRO CLASSIC, για την Ελλάδα ξεκινάει το 2004.

Η Siemens και τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαρδαμυγιά, έχουν αναλάβει την κατασκευή 20 πεντάδωμων ηλεκτροκίνητων αυτοκινηταμαξών τύπου Desiro, για να παραδοθούν στον ΟΣΕ πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Λόγα της αδυναμίας της κοινοπραξίας να παραδοθούν εγκαίρως αυτοί οι ουρμιοί, παραχωρούνται στον ΟΣΕ για χρήση οκτώμηνης διάρκειας ουρμιοί τύπου DESIRO CLASSIC για 24 μήνες. Η σύμβαση παραχώρησης υπογράφεται τον Ιανουάριο του 2004 και περιλαμβάνει τον έλεγχο και τη συντήρηση και ασφάλεια των ουρμίων. Οι ουρμιοί προέρχονται από την σειρά παραγωγής των αντίστοιχων αυτοκινηταμαξών για τους Ρουμανικούς Σιδηροδρόμους CFR.

Φθάνουν στην Ελλάδα ιδίως δυνάμεις τον Ιανουάριο του 2004 και δρομολογούνται στη γραμμή Αθήνα - Χαλκίδα και Αθήνα - Καλαμάτα, σε μόνες ή διπλές έλξεις.

Κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών αγώνων χρησιμοποιούνται και στη γραμμή Αθήνα - Αεροδρόμιο παράλληλα με τους ουρμιοί τύπου Rail bus της Stadler. Όταν δίδεται σε κυκλοφορία η νέα γραμμή κανονικού εύρους για την Κόρινθο και για το Κιάτο στη συνέχεια, δρομολογούνται επίσης και εκεί.

Οι ουρμιοί είναι ανεισιτά με ευχάριστη εσωτερικά και γίνονται αποδοκταί από το κοινό.

Όταν ο χρόνος παραχώρησης τους λήγει τον Ιανουάριο του 2006, ο ΟΣΕ τους νοκιάζει για άλλους οκτώ μήνες. Τον Νοέμβριο του 2006 οι αυτοκινητάμαξες αποσυρτούν και μένουν εκτός κυκλοφορίας στο Μηχανοστάσιο του Αγίου Ιωάννη Ρέντη.

Στη συνέχεια πωλούνται από την Siemens στα Ελληνικά Ναυπηγεία. Τα Ελληνικά Ναυπηγεία κάνουν μία εκτεταμένη επίσκεψη στις αυτοκινητάμαξες και στη συνέχεια νοκιάζονται εκ νέου στον ΟΣΕ τον Απρίλιο του 2007 στην τιμή των 850.000 ευρώ το μήνα, συνολικό κόστος για την 24μηνη εννοκίαση 6.800.000 ευρώ.

Είτον οι αυτοκινητάμαξες δρομολογούνται και πάλι από τις 4 Απριλίου 2007 στη γραμμή Πειραιώς - Κιάτο, Αθήνας - Χαλκίδας, Θεσσαλονίκης - Λάρισας και Καλαμάκας. Η Δευτέρα 3 Δεκεμβρίου 2007 είναι η τελευταία μέρα κυκλοφορίας τους. Το μισθωτήριο συμβόλαιο λήγει και καθότι έχουν προκύψει διάφορα δημοσιεύματα στον ημερήσιο τύπο, ο ΟΣΕ δεν προχωρεί σε νέα μίσθωση τους. Αρχικά φυλάσσονται στους χώρους του Μηχανοστασίου Πειραιώς (ΜΑ) και τελικά μεταφέρονται οδικώς με χαμηλόβαθρες νταλίκες στα Ελληνικά Ναυπηγεία.

Τον Νοέμβριο του 2008 πωλούνται από τα Ελληνικά Ναυπηγεία στους Ουγγρικούς Σιδηροδρόμους MAV.

Μεταφέρονται εκ νέου στο Μηχανοστάσιο του ΟΣΕ. τους γίνεται μηχανολογικός έλεγχος και δοκιμές και τελικά στα μέσα Ιανουαρίου του 2009 φεύγουν για την Ουγγαρία.

### ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΜΑΞΩΝ DESIRO CLASSIC ΣΕΙΡΑΣ 660 101-108/201-208

Έτος κατασκευής	2004
Εργοστάσιο	SIEMENS
Τύπος ουρμίου	Δίδωμοι αρθρωτές αυτοκινητάμαξες
Ολικό μήκος μεταξύ προσροστωτήρων	41.700 mm
Διάσταση δρόμων	8' (2) B'
Ύψος πλατώματος από κεφαλή σιδηροτροχιάς	Χαμηλόβαθρο τμήμα 575 mm
Ψηφολόπεδο τμήμα	1250 mm
Μέγιστο πλάτος	2.830 mm
Μέγιστο ύψος (εξαγωγές) από κεφαλή σιδηροτροχιάς	4.229 mm
Θέσεις επιβατών	1η θέση 12
2η θέση 98	
Αναπόλοιπες θέσεις 13	
Όρθιοι επιβάτες 90	
Μέγιστη ταχύτητα	120 km/h
Μέγιστη επιτάχυνση	1,1 m/sec <sup>2</sup>
Ολικό βάρος	88,7 ton
Ιπποδύναμη κινητήρων	2 X 275 KW
Εύρος γραμμής	1435 mm



φωτογραφία αριστερά επάνω:  
DESIRO DMU 660 107 και 660 103 ως αμοιβαίοιχητα 4353 στον νεο ΣΣ της Κόρινθου έτοιμη να αναχωρήσει για την Αθήνα.  
Φωτογραφία: Μανώλης Τζεβελεκάκης

φωτογραφία δεξιά επάνω:  
Μεταφορά του οχηματος 660 101 από τα Ελληνικά Ναυπηγεία στον ΜΙΑ τον Νοέμβριο του 2008.  
Φωτογραφία: Γιώργος Χαρολαμπάκης

κάτω:  
Στην επικοινωνιακή βάση των Ουγγρικών Σιδηροδρόμων MAV, στο Σζολνoki.  
Φωτογραφία: Sándor Csánadi

# 140 χρόνια σιδηροδρομικής σύνδεσης της Αθήνας με τον Πειραιά

του Σπύρου Φασούλα



Την 27η Φεβρουαρίου 2009 συμπληρώθηκαν 140 χρόνια από τη μέρα που κυκλοφόρησε η πρώτη σιδηροδρομική αμαξοστοιχία στην χώρα μας και δόθηκε σε λειτουργία η πρώτη σιδηροδρομική της γραμμή. Η γραμμή δηλαδή που συνέδεσε την Αθήνα με τον Πειραιά.

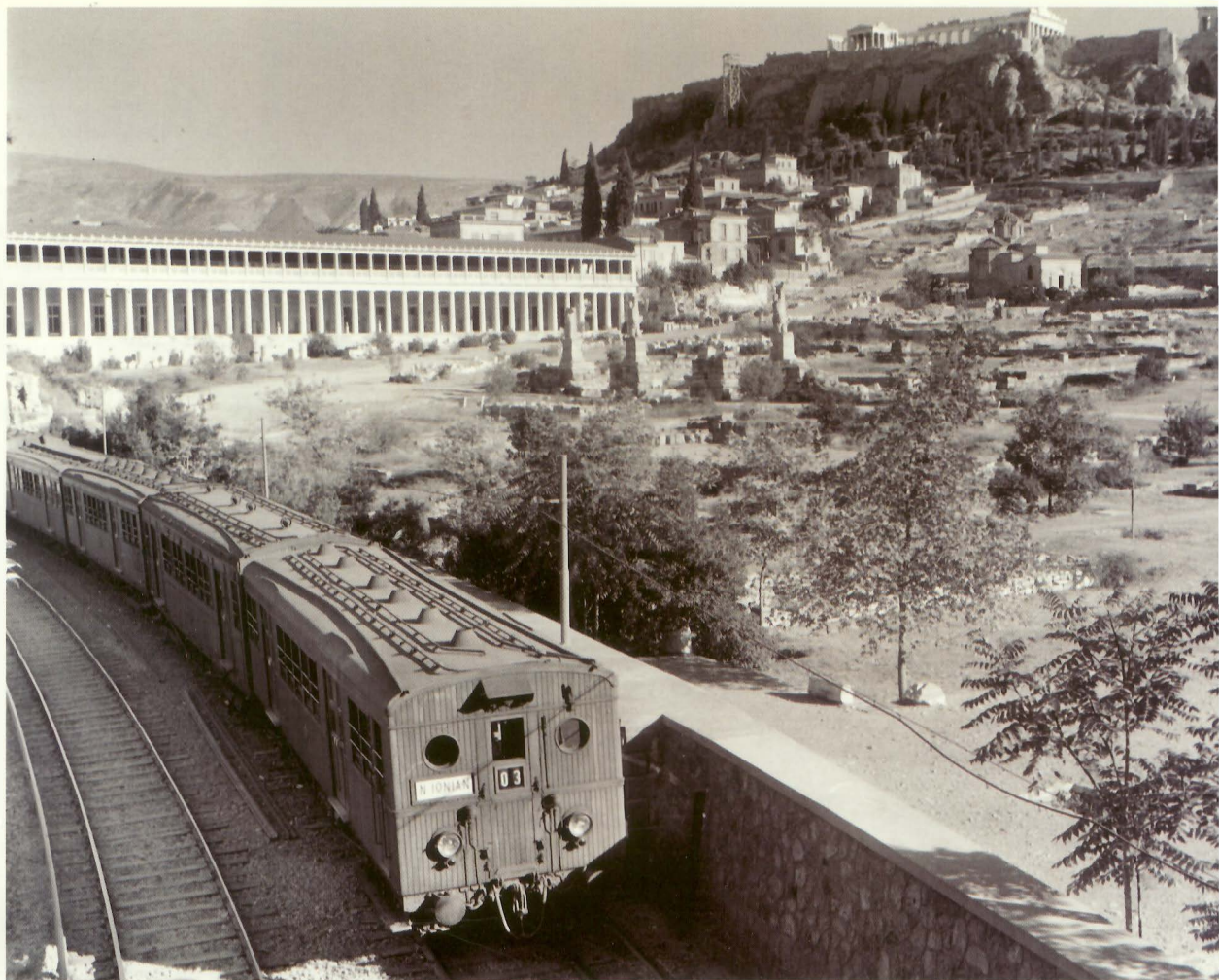
Η λειτουργία της γραμμής αυτής αποτέλεσε την βάση για την μελλοντική ανάπτυξη, όταν η επέκταση της πόλης και η αύξηση του πληθυσμού της το επέτρεψε, ενός δικτύου αστικών και προαστιακών συγκοινωνιών στην Αθήνα. Για πολλά χρόνια όμως η γραμμή αυτή, αν και μήκους μόλις 8,5 χιλιομέτρων και τοπικού, ως εκ τούτου, χαρακτήρα δεν ήταν δυνατόν να θεωρηθεί ακόμα αστικός σιδηρόδρομος, ούτε και προαστιακός όμως, αφού ο Πειραιάς, αν και επίνειο της Αθήνας, δεν λειτουργούσε σαν προάστιο της, αλλά σαν αυτόνομη πόλη. Αργότερα όμως η ανάπτυξη του Νέου Φαλήρου και η καθιέρωσή του και ως χώρου αναψυχής και θαλασσιών λουτρών, έδωσε στην γραμμή αυτή την μορφή "προαστιακού σιδηρόδρομου", ιδιαίτερα μετά την μετατόπισή της στην σημερινή της θέση, το 1883, οπότε και έπαιξε το Νέο Φάληρο να συνδέεται με την Αθήνα και τον Πειραιά με διακλάδωση από την κεντρική γραμμή. Μέχρι τότε η γραμμή προς Πειραιά ήταν χαραγμένη παράλληλα προς την οδό Πειραιώς, εξ' ου και η ανάγκη της διακλάδωσης προς το Νέο Φάληρο. Όταν δε, από το 1895, η γραμμή αυτή είχε πλέον σαν αφετηρία της την Ομόνοια, εξυπηρετούσε, σε μικρό βαθμό βέβαια, και αστικές ακόμα μετακινήσεις.

Η σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά με ένα αξιόπιστο μέσο μαζικής μεταφοράς δεν αποσκοπούσε μόνο στην καλύτερη επικοινωνία των δύο πόλεων, αλλά και στην διευκόλυνση των μετακινήσεων από τις επαρχίες προς την πρωτεύουσα του κράτους και τανάπαλιν αφού, ελλείψει σιδηροδρομικού δικτύου, ή τουλάχιστον πυκνού οδικού δικτύου, οι μετακινήσεις και η μεταφορά των εμπορευμάτων γίνονταν, εξ' ολοκλήρου σχεδόν, με πλοία ακόμα και από μη νησιωτικές περιοχές. Έτσι η πύλη της Αθήνας ήταν ο Πειραιάς. Μέσω του Πειραιά όμως επικοινωνούσε η Αθήνα και με το εξωτερικό, αφού η απ' ευθείας σιδηροδρομική της σύνδεση με την υπόλοιπη Ευρώπη ετετεύχθη μόλις τον Ιούνιο του 1920. Άρα, ήταν επιτακτική ανάγκη η άνετη πρόσβαση στην Αθήνα, από το λιμάνι του Πειραιά.

Η γραμμή αυτή όμως συνέβαλε, τόσο στην απόκτηση τεχνογνωσίας, όσο και στην εξοικείωση του κοινού με τον σιδηρόδρομο, που αναμφίβολα διευκόλυναν την κατασκευή και την λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, που άρχισε να κατασκευάζεται 13 χρόνια αργότερα. Η γραμμή του "Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηρόδρομου" ήταν η μόνη γραμμή κανονικού πλάτους (1,435 μ.) στην Ελλάδα, ακόμα και μετά την κατασκευή των διαφόρων σιδηροδρομικών δικτύων ανά την χώρα, τουλάχιστον μέχρι την θέση σε λειτουργία του πρώτου τμήματος του "Λαρισαϊκού" σιδηρόδρομου, το 1904.

Η πρώτη προσπάθεια για την λειτουργία μίας οργανωμένης συγκοινωνίας μεταξύ της Αθήνας και του Πειραιά έγινε το 1835 με την υπογραφή μίας σύμβασης, μεταξύ της Ελληνικής κυβέρνησης και του Βαναρού Στρόγγ, με την οποία ο τελευταίος ανέλαμβανε την υποχρέωση να οργανώσει "συγκοινωνία δι' αμαξών" μεταξύ των δύο πόλεων. Στην συνέχεια πολλοί άλλοι αμαξάδες δρομολόγησαν παντός τύπου και είδους αμαξες στην διαδρομή αυτή, ως επί το πλείστον εισαγόμενες από διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες, μετά την απόσυρσή τους από την κυκλοφορία στις χώρες αυτές. Στην Αθήνα οι αμαξες εκκινούσαν και τερμάτιζαν στην γωνία των οδών Αθηνάς και Ερμού, γι' αυτό και το μέρος αυτό εκαλείτο "στις καρότσες".

Η πρώτη πρόταση για την σύνδεση με σιδηροδρομική γραμμή των δύο πόλεων έγινε από τον πολυπράγμονα Γάλλο επιχειρηματία Φραγκίσκο Φεραλντί, ήδη από το 1835, χρειάστηκαν όμως να περάσουν 20 χρόνια ακόμα μέχρι την ημέρα που η κυβέρνηση Μαυροκορδάτου έφερε στην Βουλή προς ψήφιση ένα νομοσχέδιο με το οποίο προεβλέπετο η κατασκευή αυτής της σιδηροδρομικής γραμμής. Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε τελικά από την Βουλή και δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ως νόμος του κράτους, την 28/12/1855. Επρόκειτο για τον ν. ΤΖ/1855 "Περί συστάσεως σιδηροδρόμου απ' Αθηνών εις Πειραιά". Παρόλα αυτά, χρειάστηκαν άλλα 12 χρόνια περίπου για να ολοκληρωθεί και να λειτουργήσει η γραμμή αυτή, αν και την εποχή εκείνη, σε άλλες χώρες, αναλογούσε η κατασκευή ίσων μήκους γραμμής σε μία μέρα, αν διαιρούσαμε το συνολικό μήκος της υπό κατασκευήν γραμμής με τον συνολικό χρόνο που απαιτούνταν για να κατασκευασθεί. Η καθυστέρηση αυτή οφείλονταν στο ότι η απόδοση των επενδυθησομένων κεφαλαίων ήταν μικρή, λόγω της περιορισμένης ζήτησης μεταφορικού έργου, γι' αυτό και οι μεγάλοι και σοβαροί κεφαλαιούχοι, αντί να επενδύσουν τα κεφάλαιά τους στην Ελλάδα, προτιμούσαν να τα επενδύουν σε χώρες με μεγαλύτερη απόδοση



*Ξύλιος σιδηρός των ΕΗΣ στην Αρχαία Αγορά, μεταξύ των σταθμών Μοναστηράκι και Θησείο, 28 Σεπτεμβρίου 1961.  
Φωτογραφία: William D Middleton*

*Ξύλιος σιδηρός στον σταθμό του Θησείου τον χειμώνα του 1941.  
Συλλογή SNKL*



κέρδους. Έτσι, οι ανάδοχοι που ανελάμβαναν το έργο διέθεταν περιορισμένα κεφάλαια και σύντομα διαπίστωναν ότι τα κεφάλαιά τους αυτά δεν επαρκούσαν για την ολοκλήρωση της γραμμής, ο δε δανεισμός ήταν δύσκολος ή και αδύνατος. Έτσι, στο τέλος εγκατέλειπαν το έργο ημιτελές. Τελικά το έργο ολοκληρώθηκε από τον τέταρτο στην σειρά ανάδοχο, δηλαδή την εταιρεία δύο Άγγλων κεφαλαιούχων, τον Εδ. Ουάκκιον και τον Ερ. Τέϋλερ. Όμως και αυτοί, μη όντας ευχαριστημένοι από την απόδοση του επενδυμένου από αυτούς κεφαλαίου, έξι χρόνια μετά την έναρξη της λειτουργίας του σιδηρόδρομου, δηλαδή το 1875, πώλησαν την επιχείρηση στην Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως του Σκουζέ, η οποία συνέστησε νέα εταιρεία, μέρος των μετοχών της οποίας επώλησε σε άλλους Έλληνες κεφαλαιούχους, αυξάνοντας, με αυτόν τον τρόπο, το κεφάλαιο της εταιρείας.

Ο πρώτος σταθμός της Αθήνας ήταν στο Θησείο, εκεί όπου βρίσκεται σήμερα ο χώρος εναπόθεσης των συρμών του "ηλεκτρικού", παρόλο που ο αρχικός προγραμματισμός προέβλεπε την επέκτασή της τουλάχιστον μέχρι το Μοναστηράκι. Αντιδράσεις όμως περιοίκων της υπό χάραξη γραμμής ανάγκασαν την κυβέρνηση Κουμουνδούρου να μην επιμείνει στην επέκτασή της πέραν του Θησειού. Έτσι, η επέκταση αυτή έγινε τελικά με καθυστέρηση 26 ετών και σε όριγμα μέχρι το Μοναστηράκι και υπογειώς μέχρι την Ομόνοια. Μήπως αυτό σας θυμίζει τίποτα ανάλογο σήμερα;

Τον σιδηρόδρομο, που οι περισσότεροι τον υποδέχθηκαν σαν μέσον εκσυγχρονισμού και προόδου, μερικοί, ως συνήθως, τον αντιμετώπισαν με σκεπτικισμό ή και με εχθρότητα και φοβία. Έτσι, αρκετοί πίστευαν τότε ότι η χρήση του ατμού στην ξηρά ήταν επικίνδυνη και γι' αυτό δεν έπρεπε να προχωρήσει το έργο, ενώ άλλοι έλεγαν: "το σατανικό αυτό μηχάνημα το φέρνουν οι παληόφραγκοι για να μας χαντακώσουν". Κάποιος δε έθεσε το

"εύλογο" ερώτημα. Πως είναι δυνατόν να έχει ευστάθεια και ασφάλεια ένα μέσον τόσο βαρύ, που κινείται πάνω σε σιδηροτροχιές και με κάτι μικρές ρόδες που είναι, επί πλέον, κάτω από το όχημα, όταν ακόμα και ένα κάρο, παρόλο ότι έχει μεγάλες ρόδες, οι οποίες είναι έξω από το κύριο σώμα του οχήματος, και το οποίο επί πλέον κινείται στον δρόμο, κινδυνεύει να ανατραπεί αν υπερφορτωθεί; Αλήθεια, λογικό δεν φαίνεται;!

Οι "Σ.Α.Π.", για να αυξήσουν τα έσοδά τους οργάνωσαν σε θέρετρο και τόπο διασκέδασης το Νέο Φαλήρο, με την ανέγερση ξενοδοχείου και θεάτρου και αργότερα και θαλασσιών λουτρών, τα οποία βέβαια είχαν χωριστούς χώρους για τους άντρες και για τις γυναίκες, ακόμα και μέσα στην θάλασσα, αφού τα "μπαϊν μιζτ" άργησαν να γίνουν αποδεκτά από την κοινωνία. Έτσι, ένας ναύτης του Λιμεναρχείου περιπολούσε συνεχώς, ώστε να συλλάβει τυχόν παραβάτες, που θα

διανοούνταν και θα τολμούσαν έστω και να πλησιάσουν απλώς στον χώρο που κολυμπούσαν οι γυναίκες! Σύντομα οι εγκαταστάσεις του Ν. Φαλήρου ηλεκτροφοτίστηκαν, με έξοδα του "Σ.Α.Π.", και μάλιστα πολύ πριν λειτουργήσει εργοστάσιο ηλεκτροφωτισμού στην Αθήνα. Εκτοτε και μέχρι και το 1914 έγιναν πολλές προσθήκες, βελτιώσεις ή και επισκευές στα κτίρια και γενικά στις υποδομές του θέρετρου από τον "ΣΑΠ", ενώ και ιδιώτες έκτισαν εκεί ξενοδοχεία, με διασημότερο το περίφημο Ακταίο, το οποίο δυστυχώς κατεδαφίσθηκε.

Το 1882 ολοκληρώθηκε η ανέγερση του οριστικού κτιρίου του σταθμού στον Πειραιά και άρχισε να κτίζεται και ο σταθμός του Θησειού, κατασκευάσθηκαν δε αποβάθρες στις στάσεις Ν. Φαλήρου και Μοσχάτου, και εγκαταστάθηκε και τηλεφωνική γραμμή μεταξύ των σταθμών της Αθήνας και του Πειραιά. Το 1883 εξ' άλλου, ο Σ.Α.Π. έθεσαν σε λειτουργία και τον ιπποσιδηρόδρομο της παραλίας του Πειραιά, από το Τελωνείο μέχρι τον σταθμό του Σ.Α.Π.



#### Παλιά Καρτ-ποσταλ των ΗΣΑΠ.

Το εσωτερικό του Ξύλινου Βαγονιού. Εικόνες από μια άλλη εποχή. Φωτογραφία: Νίκος Καντήρης.



Σύγχρονος συρμός των ΗΣΑΠ στον  
Σταθμό της Νέας Ιωνίας.  
Φωτογραφία: Σπύρος Νικολόπουλος

**Τὸ πρῶτον δρομολόγιον.**

Ἡ ἑταιρεία καθιέρωσε τὸ δρομολόγιον τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τῆς ἀκολουθοῦν ἀνακοινώσεώς της, ἐκδοθείσης τὴν 25 Φεβρουαρίου 1869.

Εἰδοποιεῖται τὸ κοινὸν ὅτι αἱ ἐργασίαι τοῦ σιδηροδρόμου ἄρχονται τὴν 28 ἰσχυμένον κατὰ τὸ δρομολόγιον τοῦτο, ὅπερ ἰσχύει μέχρι νεωτέρας εἰδοποιήσεως.

Ἀναχωρήσεις: Καθ' ἑκάστην ἐκ Πειραιῶς εἰς τὰς ὥρας 6, 7, 9, 11, 2, 3, 30, 5, 30, 7. Ἐπιπέτως κατὰ Κορυμφὴν καὶ Λευτέραν εἰς τὰς 4, 45 π.μ.

Καθ' ἑκάστην ἐκ Ἀθηνῶν εἰς τὰς 6, 30, 8, 30, 10, 30, 12, 3, 5, 6, 30, 8. Ἐκτάκτως κατὰ Κορυμφὴν καὶ Λευτέραν εἰς τὰς 5, 15.

Τίμηαι τῶν θέσεων: Α' θέσις 80γ, Β' θέσις λ. 75, Γ' λ. 45.

Οἱ ἐπιβάται δὲν δύνανται πρὶν πληρώσειν τὸ δικαίωμα τῆς μεταβάσεώς των καὶ λάβωσι τὸ εισιτήριόν των νὰ πληρώσωσιν ἐπὶ τῶν πρὸ τῶν ἀμαξοστοιχιῶν διαδρομῶν.

Παιδιά 3 μέχρι 12 ἐτῶν θέλωσι πληρῶσαι τὸ ἥμισυ τῶν δικαιωμάτων.

Ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς ἐπιβάτας Α' θέσεως νὰ φέρωσιν ἀποσκευὴν βάρους 50 ὀκάδων. Εἰς τοὺς τῆς Β' θέσεως ὀκ. 40 καὶ εἰς τοὺς Γ' θέσεως ὀκ. 30. Ἐκίστη πεντάς ὀκάδων ἐπὶ πλεόν τοῦ ὀρισθέντος βάρους θέλει πληρῶσαι λ. 10.

Ἡ ἑταιρεία θέλει καταβάλλει πᾶσαν δυνατὴν προστάθειαν ὅπως ἐξασημαλίη τὴν ἀκρίβη ἀναχώρησιν καὶ ἄρξιν τῶν ἀμαξοστοιχιῶν εὐθέποτε ὁμως ὑποχρῶσαι περὶ τούτου ἀναλαμβάνει.

Ὁ Γεν. Διαχειριστής  
M. C. Tidmarsh



Το 1887 ο σταθμός του Νέου Φαλήρου μετεφέρθη στο μέρος που βρίσκεται και σήμερα, πλησιέστερα δηλαδή στις λουτρινικές εγκαταστάσεις. Από τότε και για 35 χρόνια περίπου, το Νέο Φάληρο, συνεχώς εκσυγχρονιζόμενο, με νέες εγκαταστάσεις, μεγάλη εξέδρα, κ.λ.π. αποτελούσε το πιο κοσμικό προάστιο της Αθήνας και του Πειραιά, με πολυτελή ξενοδοχεία και εστιατόρια, λαϊκές ταβέρνες και ένα εξαιρετο θερινό θέατρο, όπου η εταιρεία του σιδηροδρόμου μετακαλούσε επιφανείς καλλιτέχνες από το εξωτερικό για να δώσουν εκεί παραστάσεις.

Το 1887 όμως είναι ένα έτος σταθμός στην ιστορία της γραμμής και διότι η Γενική Συνέλευση των Μετόχων αποφάσισε, τόσο τον εκσυγχρονισμό της, όσο και την επέκτασή της, με ὄρυγμα μέχρι το Μοναστηράκι και με σήραγγα στην συνέχεια μέχρι την Ομόνοια. Παράλληλα, αποφασίστηκε και ο διπλασιασμός της γραμμής, ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητά της. Υπογράφεται λοιπόν μία σύμβαση με τον Σ. Ψύχα για την κατασκευή και εκμετάλλευση της "προεκτάσεως", όπως απεκλήθη η επέκταση μέχρι την Ομόνοια, τα δε έργα άρχισαν το 1889.

Το 1892 ολοκληρώνεται ο διπλασιασμός της γραμμής, που κατασκευάσθηκε από τον "Σ.Α.Π", ενώ στις αρχές του 1893 η "Εταιρεία της Προεκτάσεως" περάτωσε και το δικό της έργο και εκκάλεσε τον "Σ.Α.Π" να το παραλάβει και να αρχίσει την εκμετάλλευση της νέας γραμμής μέχρι την Ομόνοια. Όμως η "Εταιρεία του απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου" διεπίστωσε ότι η κατασκευή παρουσίαζε προβλήματα και κακοτεχνίες, με κυριότερη την δυσκολία διέλευσης συγχρόνως δύο, αντιθέτως κινουμένων, αμαξοστοιχιών στην σήραγγα, γ' αυτό και αρνήθηκε να παραλάβει και να λειτουργήσει το έργο. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την έναρξη ενός πολύχρονου δικαστικού αγώνα. Τελικά, οι δύο αντίδικοι έλυσαν την διαφορά τους συμβιβαστικά. Ο Σ.Α.Π παρέλαβε και λειτούργησε την σήραγγα, αν και με μονή γραμμή προσωρινά στο τμήμα αυτό, ο δε Ψύχας ανέλαβε την υποχρέωση να προβεί στις ζητηθείσες βελτιώσεις. Στο διάστημα που

λειτούργουσε ως μονή η γραμμή μέσα στην σήραγγα, οι συρμοί εισέρχονταν σ' αυτήν έχοντας, πέραν της ατμομηχανής έλξεως και μία στο τέλος του συρμού, η οποία επανέφερε τον συρμό στο Μοναστηράκι, αφού η μονή γραμμή δεν επέτρεπε ελιγμούς της μηχανής στην Ομόνοια. Ο πρώτος λοιπόν συρμός αναχώρησε από τον σταθμό της Ομόνοιας την 17η Μαΐου 1895 και έτσι η Αθήνα κατετάγη στις ελάχιστες πόλεις της υφελίου με υπόγειο αστικό σιδηρόδρομο, έστω και μικρού μήκους. Ας σημειωθεί ότι η πρώτη γραμμή του Παρισινοῦ μετρό εγκαινιάσθηκε το 1900!...

Ο σταθμός της Ομόνοιας ήταν ένα διώροφο κτίριο, με πρόσοψη επί της οδού Αθηνάς, στον χώρο που βρίσκεται σήμερα το κτίριο της διοικήσεως των ΗΣΑΠ. Οι αποβάθρες του όμως βρίσκονταν χαμηλότερα, στο ίδιο επίπεδο δηλαδή με την σήραγγα. Μεταξύ της οδού Λυκούργου και του Δημαρχείου ο χώρος πάνω από τις γραμμές δεν ήταν καλυμμένος και έτσι οι διαβάτες της οδού Λυκούργου έβλεπαν τις αποβάθρες του σταθμού. Μάλιστα, η οδός Λυκούργου, διέρχονταν πάνω από το κενό σε γέφυρα. Ο χώρος αυτός καλύφθηκε τελικά μόλις στα μέσα της 10ετίας του 1960, δημιουργηθείσης της μικρής πλατείας που υφίσταται σήμερα, μεταξύ της οδού Λυκούργου και του Δημαρχείου, πάνω από τις αποβάθρες του τότε σταθμού.

Το 1904 ο Σ.Α.Π. πρωτοπόρησε, ηλεκτροκινώντας την γραμμή του από την Αθήνα στον Πειραιά. Η πρώτη ηλεκτροκίνητη αμαξοστοιχία κινήθηκε για το κοινό την 16ην Σεπτεμβρίου 1904. Η ρευματοληψία ήταν ισόγεια (με τρίτη τροχιά δηλαδή) και με τάση 550-600 volt. Την ηλεκτροκίνηση κατασκεύασε η "Ελληνική Ηλεκτρική Εταιρεία THOMSON HOUSTON DE LA MEDITER-ANEE". Την κυκλοφορία "εξυπηρετούσαν 40 οχήματα (20 αυτοκινούμενα και 20 ρυμουλκούμενα) κατασκευής της εταιρείας "Siemens-Halske".

Όπως και κατά την κατασκευή της γραμμής, το 1869, έτσι και το 1904 υπήρξαν φωνές αμφισβήτησης του έργου και κυκλοφορούσαν και φήμες ότι οι ταξιδεύοντες με τους ηλεκτροκίνητους συρμούς κινδύνευαν να πάθουν ηλεκτροπληξία. Για να διασκεδαστούν αυτές οι φήμες και για να εξοικειωθούν οι δύσπιστοι με την νέα τεχνολογία, ο Σ.Α.Π. επί ένα βήμη, έθετε σε κυκλοφορία, παράλληλα με τον ηλεκτροκίνητο και έναν ατμήλατο συρμό, για όσους είχαν ενδοιασμούς να επιβιβασθούν στον πρώτο, ο δε Γενικός Διαχειριστής Αλ. Βλάχαλης ταξίδευε επανειλημμένως με τον ηλεκτροκίνητο συρμό, μαζί με όλη του την οικογένεια, ώστε να πεισθούν, όσοι επηρεάζονταν από τις φήμες που κυκλοφορούσαν, ότι δεν κινδύνευαν να πάθουν ηλεκτροπληξία. Γνωστός χρονογράφος της εποχής καταγράφει τον εξής διάλογο, μπροστά στα εκδοτήρια του σταθμού της Ομόνοιας: "Ένα εισιτήριο δια το Φάληρον πρώτης. Μετ'επιστροφής; Απλούν, απλούν, δεν μπορώ να είμαι βέβαιος ότι θα φθάσω ζωντανός".

Μεταξύ 1909 και 1910 ο Σ.Α.Π ηλεκτροκινεί και τον τροχιόδρομο της παραλίας του Πειραιά που του ανήκε, τον οποίο είχε ήδη επεκτείνει μέχρι τον νέο σταθμό του "Λαρισσαϊκού" στον Πειραιά, στον Άγιο Διονύσιο, ενώ το 1915 η γραμμή αυτή επεκτάθηκε και προς την αντίθετη κατεύθυνση, δηλαδή από το Τελωνείο μέχρι και το "Παλατάκι", αλλά με μονή γραμμή. Παράλληλα, το 1914, κατασκευάστηκαν στο εργοστάσιο του "ΣΑΠ" στον Πειραιά νέα οχήματα για τον "ηλεκτρικό".

Ένα έτος σταθμός για τον "ηλεκτρικό" ήταν το 1926. Με την σύμβαση που υπέγραψε το Ελληνικό Δημόσιο με την Αγγλική Εταιρεία "Power and Traction Finance LTD", το 1925, η τελευταία ανέλαβε τον εκσυγχρονισμό και την λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας, του Πειραιά και των περιχώρων τους. Από την συγχώνευση λοιπόν των υφιστάμενων τότε εταιρειών, "Σ.Α.Π.", "Σιδηροδρόμων Αττικής" και "Εταιρείας των Τροχιόδρομων

Αθηνών Πειραιώς Περιχώρων" και με την καταβολή επί πλέον κεφαλαίων από την "Πάουερ", προέκυψαν δύο εταιρείες. Η "Ελληνική Εταιρεία Μεταφορών" (Η.Ε.Μ.), που ανέλαβε την λειτουργία των τροχιόδρομων και των αστικών λεωφορείων της Αθήνας και του Πειραιά, πλην του τροχιόδρομου της παραλίας του Πειραιά και οι "Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι" (Ε.Η.Σ.) που ανέλαβαν το έργο του πρώην "Σ.Α.Π.". Όταν λοιπόν το 1926 συστήθηκαν και τυπικά οι "Ε.Η.Σ.", ένας αέρας εκσυγχρονισμού έπνευσε στο δίκτυο του πρώην "Σ.Α.Π."

Έτσι, το 1928 εγκαινιάζεται ο νέος πολυώροφος σταθμός του Πειραιά, στην θέση του παλαιού, καθώς και ο νέος σταθμός του Νέου Φαλήρου. Εγκαινιάζονται επίσης, ο σταθμός Καλλιθέας και το νέο θέατρο και το νέο ξενοδοχείο του Νέου Φαλήρου. Το 1930, στις 21 Ιουλίου, εγκαινιάζεται ο νέος υπόγειος σταθμός, κάτω από την πλατεία της Ομόνοιας, που εξέπληξε τους Αθηναίους με την πολυτελεία του και την υψηλή του αισθητική, καθώς και η προέκταση της σήραγγας μέχρι εκεί, καταργηθέντος του παλαιού σταθμού. Παράλληλα αρχίζει η κατασκευή της σήραγγας, υπό την οδό 3ης Σεπτεμβρίου και του σταθμού "Βικτώρια", ώστε ο "Ηλεκτρικός" να φθάνει μέχρι την πλατεία Αττικής και αργότερα μέχρι την Κηφισιά, χρησιμοποιώντας το ίχνος της γραμμής των πρώην "Σιδηροδρόμων Αττικής". Βέβαια, δεν έλειψαν και πάλι τα ευτράπελα και οι φήμες. Έτσι, επειδή την εποχή εκείνη μάλιστα την Αθήνα ο διάγκιος πυρετός, κυκλοφόρησε η φήμη ότι αυτό οφείλονταν στην διάνοξη της σήραγγας, καθ'όσον, για να γίνουν οι εργασίες "άνοιξαν" τους υπονόμους που βρίσκονταν στην πορεία της σήραγγας!... Βέβαια, από διάγκιο πυρετό υπέφερε τότε όλη η Ευρώπη, παρ'όλο που δεν είχαν ανοίξει εκεί τους υπονόμους! Τελικά, οι σταθμοί "Βικτώρια" και "Αττική" δεν πρόφθασαν να λειτουργήσουν πριν τον πόλεμο με αποτέλεσμα, η μεν "Βικτώρια" να δοθεί σε εκμετάλλευση την 1η Μαρτίου του 1948, η δε "Αττική" στις 30 Ιουνίου του 1949. Εν τω μεταξύ, από την 8η Αυγούστου 1938, το "θηρίο" για την Κηφισιά, το οποίο αναχωρούσε πλέον από την πλατεία Αττικής, και όχι από την πλατεία Λαυρίου, λόγω των εκσκαφών στην 3ης Σεπτεμβρίου για την κατασκευή της σήραγγας, έπαυσε να κυκλοφορεί, καθ'όσον εδόθη η τελική έγκριση της τότε Κυβερνήσεως για την επέκταση του "ηλεκτρικού" μέχρι την Κηφισιά. Όπως έγραψαν εφημερίδες της εποχής, "Το θηρίο της Κηφισιάς εκηδεύθη χθες βράδυ μετά από 53 ετών ζωήν... Ποτέ κηδεία δεν συνεκέντρωσε τόσον πλήθος βαρυνπενθούντων συγγενών και φίλων...". Το θηρίο,

Συρμοί 5ης παραλίας στο αμαξοστάσιο του Πειραιά. Φωτογραφία: Νίκος Κωντήρης.



γνωστό για την βραδύτητά του, προκαλούσε, εν ζωή, σκωπτικά πειράγματα. Έτσι, κυκλοφορούσε η φήμη ότι μία υπηρετριά, η οποία μετέφερε μία γλάστρα με νεογέννητο φυτό, όταν έφτασε στην Κηφισιά κουβαλούσε πλέον μέσα στην γλάστρα ένα ολόκληρο δένδρο!.

Αρχισαν λοιπόν να κατασκευάζονται και τα έργα της επέκτασης της γραμμής προς Κηφισιά, μετά τον σταθμό Αττικής, τα οποία όμως αναστάλησαν λόγω του πολέμου και η κατασκευή τους ξανάρχισε μόλις το 1954, μετά την υπογραφή μιας νέας σύμβασης μεταξύ των "Ε.Η.Σ." και της τότε Ελληνικής Κυβέρνησης. Έτσι τελικά, ο "ηλεκτρικός" έφτασε στην Κηφισιά μόλις τον Αύγουστο του 1957.

Εν τω μεταξύ, το 1936, εγκαινιάσθηκε από τους Ε.Η.Σ και μια νέα τροχιοδρομική γραμμή που εκκινούσε από την πλατεία Λουδοβίκου, μπροστά από τον σταθμό του Πειραιά και ετερμάτιζε απέναντι από τον Ναύσταθμο της Σαλαμίνας, εξυπηρετώντας και τους μεταβαίνοντες σ' αυτήν. Για τους πολίτες όμως ήταν υποχρεωτική η αποβίβαση στο Πέραμα. Δυστυχώς, το 1977, ο τροχιόδρομος αυτός καταργήθηκε αφήνοντας μέχρι σήμερα ένα δυσαναπλήρωτο κενό στην εξυπηρέτηση της περιοχής.

Ο "Σ.Α.Π." έπαιξε βασικό ρόλο στην επιτυχία, τόσο των πρώτων Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας του 1896, όσο και της "μεσοολυμπιάδας" του 1906. Χωρίς αυτόν θα ήταν προβληματική η μετακίνηση των αφικνουμένων για τους αγώνες στο λιμάνι του Πειραιά, αλλά και των θεατών στο ποδηλατοδρόμιο του Νέου Φαλήρου. Ο "ηλεκτρικός" όμως έπαιξε μεγάλο ρόλο και κατά την διάρκεια των εμπολέμων καταστάσεων και ιδιαίτερα κατά τους Βαλκανικούς πολέμους του 1912-13 και κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, τόσο στην μεταφορά στρατευμάτων, όσο και εφοδίων και τραυματιών. Αλλά και κατά την Γερμανοιταλική κατοχή ήταν μεγάλη η συμβολή του στην επιβίωση των λιμνοκτηνοτρόφων Αθηναίων, αφού αυτός μετέφερε την επισιτιστική βοήθεια του Ερυθρού Σταυρού, από το λιμάνι του Πειραιά στην Αθήνα. Οι συρμοί του, εκμεταλλεζόμενοι την γραμμή του τροχιόδρομου της παραλίας, που είχε ίδιο πλάτος γραμμής με την γραμμή του "ηλεκτρικού", έφθαναν μέχρι την προβλήτα όπου ξεφόρτωναν τα διάφορα πλοία, ιδιαίτερα το περίφημο "Κουρτουλούς", την οποία στην συνέχεια την μετέφεραν στις αποθήκες του Ερυθρού Σταυρού στο Θησείο.

Τον Ιανουάριο του 1944 οι εγκαταστάσεις των Ε.Η.Σ. στον Πειραιά, μαζί με τον σταθμό, υπέστησαν μεγάλες καταστροφές από τους βομβαρδισμούς της συμμαχικής αεροπορίας, που βομβάρδισε τον κατεχόμενο από τους Γερμανούς λιμένα του Πειραιά, και για ένα διάστημα διακόπηκε η κυκλοφορία των συρμών, οι δε Γερμανικές Αρχές κατοχής διέλυσαν την μεγάλη εξέδρα του Ν. Φαλήρου για να εκμεταλλεθούν το σίδηρο με το οποίο είχε κατασκευασθεί. Το μεγαλύτερο όμως έγκλημα, κατά των μνημειακών κτιρίων του Ν. Φαλήρου αυτήν την φορά, διεπράχθη από την Δικτατορία της "21ης Απριλίου" το 1969, με την κατεδάφιση του ξενοδοχείου του "ΣΑΠ" του παλαιού σταθμού και του θεάτρου, για να διαμορφωθεί ο χώρος για τους Πανευρωπαϊκούς Αγώνες που φιλοξένησε τότε η Αθήνα.

Το 1976 οι Ε.Η.Σ εξηγοράστηκαν από το Ελληνικό Δημόσιο και έκτοτε λειτουργούν υπό την επωνυμία "Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς" (Η.Σ.Α.Π.). Επί κρατικής διαχείρισης έγιναν εκτεταμένες βελτιώσεις στο δίκτυο. Τότε αυξήθηκε η μεταφορική ικανότητα των συρμών και η συχνότητα της διέλευσής τους, ετέθησαν σε λειτουργία νέοι σταθμοί και παρηγγέλθησαν νέοι συρμοί. Ήταν φυσικό, αφού πλέον ο στόχος ήταν η εξυπηρέτηση των επιβατών και της πόλης και όχι το κέρδος της επιχείρησης. Ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη το έργο του εκσυγχρονισμού της γραμμής και της επισκευής των σηράγγων, που θα συμβάλλουν, στην αύξηση της ταχύτητας των συρμών, την μεγαλύτερη άνεση των επιβατών και την μείωση του θορύβου.

Πριν κλείσουμε όμως το αφιέρωμα αυτό στα 140 χρόνια των

"Σ.Α.Π.", "Ε.Η.Σ.", "Η.Σ.Α.Π.", θα ήθελα να αναφερθώ ιδιαίτερα στο έργο του Αλέξανδρου Βλάχαλη, επί 41 χρόνια Διαχειριστή και αργότερα Γενικού Διευθυντή της Εταιρείας και αξιόλογου επιστήμονα. Ήταν ο άνθρωπος που, πρωτοπορών πάντα, πληροφορούνταν και εφάρμοζε, στον "Σ.Α.Π." αρχικά, και στους "Ε.Η.Σ." αργότερα, όλες τις νέες τεχνολογίες, επιτυγχάνοντας, με αυτόν τον τρόπο, να βρίσκεται ο "ηλεκτρικός" στην πρωτοπορία των αστικών σιδηροδρόμων. Παρέλαβε τον σιδηρόδρομο λίγο πριν τον εξηλεκτισμό της γραμμής, δηλαδή όταν πραγματοποιούσε το πρώτο μεγάλο τεχνολογικό του άλμα και τον διοίκησε μέχρι και μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου πολέμου, καταφέροντας το ακατόρθωτο, την πλήρη δηλαδή λειτουργία του παρά τις μεγάλες καταστροφές του από τους βομβαρδισμούς του 1944.

Ο "ηλεκτρικός", η πρώτη γραμμή μετρό στην Αθήνα, χαρακτηριζόμενη ως γραμμή Ι πλέον του μετρό της πόλης, έστω και κάτω από διαφορετική διοίκηση από αυτήν του μετρό, καλύπτει ένα πολύ μεγάλο μέρος των μετακινήσεων των Αθηναίων. Όταν ολοκληρωθεί ο εκσυγχρονισμός της υποδομής του και δοθούν σε εκμετάλλευση οι τρεις νέοι σταθμοί, των οποίων εξαγγέλθηκε προ καιρού η κατασκευή, ιδιαίτερα δε όταν κατασκευασθεί η επέκτασή του από την Κηφισιά μέχρι τον Άγιο Στέφανο, θα αυξηθεί κατά πολύ η μεταφορική του ικανότητα και οι εξυπηρετούμενες από αυτόν περιοχές, και θα είναι πλέον ένας αστικός σιδηρόδρομος εφάμιλλος του νέου μετρό της Αθήνας, το οποίο προς στιγμήν τον επισκιάσει.

*Συρμος 5ης Παραλαβής στο σταθμό της Κηφισιάς.*

*Φωτογραφία: Νίκος Καντήρης*





# Τουριστικές και Μουσειακές σιδηροδρομικές γραμμές. Μια εναλλακτική σιδηροδρομική εκμετάλλευση και η ανυπαρξία της στην Ελλάδα. Απόψεις - Θέσεις & Προτάσεις του Σ.Φ.Σ.

## Μια πρώτη ματιά

Ο σιδηρόδρομος δεν είναι μόνο συγκοινωνία και μεταφορές. Είναι και ψυχαγωγία, εκπαίδευση, οικολογία, ιστορία και πολιτισμός. Σε ολόκληρο τον Κόσμο πέραν του "κανονικού σιδηροδρόμου" δραστηριοποιούνται χιλιάδες τουριστικά και μουσειακά τράινα που προσελκύουν εκατομμύρια επιβατών και συμβάλουν θεαματικά στην ανάπτυξη των περιοχών από όπου διέρχονται.

Ηγέτιδες δυνάμεις στον τομέα αυτό είναι η Ελβετία, το Ηνωμένο Βασίλειο και οι Ηνωμένες Πολιτείες με τα εκατοντάδες τουριστικά και μουσειακά δίκτυα που ενεργοποιούνται στα εδάφη τους.

Ακόμα από την Νορβηγία έως την Χιλή, και την γειτονική μας Σερβία, όλες σχεδόν οι χώρες που έχουν σιδηροδρομικά δίκτυα, ενεργοποιούν τουριστικές γραμμές, και πολλές φορές κατασκευάζουν καινούργιες από την αρχή, όπως στην Βαρκελώνη της Ισπανίας (ολική ανακατασκευή του οδοντωτού σιδηροδρόμου του Μονσεράτ). Αρκεί μια επίσκεψη στο διαδίκτυο για να αντιληφθεί ο καθένας μας τα μεγέθη. Επίσης παράλληλα με τις τουριστικές γραμμές ενεργοποιούν και πάρα πολλές μουσειακές με παραδοσιακό τροχαίο υλικό σε παλιές και εγκαταλελειμμένες γραμμές. Καταφέρνουν δηλαδή κάποια πράγματα που για ορισμένους θεωρούνται "προβλήματα", "σαβούρα" και "αναχρονισμός" να τα μετατρέψουν σε "πλεονεκτήματα", "παράδοση" και "σύγχρονο εναλλακτικό τουρισμό", με σημαντικό οικονομικό όφελος, τόσο για τις εταιρείες που λειτουργούν αυτές τις γραμμές, όσο κυρίως και για τις περιοχές στις οποίες δραστηριοποιούνται. Είναι χαρακτηριστικό ότι στα 82 μουσειακά και τουριστικά δίκτυα που δραστηριοποιούνται στην Μεγάλη Βρετανία, το 1999 διακινήθηκαν 6,5 εκατ. επιβάτες, αφήνοντας έσοδα 15 εκατ. Στερλίνες (στοιχεία British Heritage Railway Association).

## Τουριστικός και Μουσειακός Σιδηρόδρομος

Τουριστικές σιδηροδρομικές γραμμές και δίκτυα είναι οι γραμμές αυτές που διακινούν επιβάτες με βασικό σκοπό την ψυχαγωγία, σε διάφορες περιοχές που έχουν αναπτυγμένο τουρισμό και είναι δημοφιλείς τουριστικοί προορισμοί, ή είναι γραμμές που διέρχονται από διαδρομές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και αποτελούν καθεαυτές την τουριστική ατραξιόν. Μουσειακές σιδηροδρομικές γραμμές και δίκτυα θεωρούνται κατά βάσει οι γραμμές αυτές που συνήθως έχουν εγκαταλειφθεί, λόγω νέων χαράξεων ή λόγω τερατισμού του οικονομικού συγκοινωνιακού ενδιαφέροντος τους, διαθέτουν ενδιαφέροντα από μνημειακής αρχιτεκτονικής πλευράς τεχνικά έργα, σταθμούς και χάραξη, λειτουργούν δε στην συντριπτική τους πλειοψηφία με παραδοσιακό μουσειακό τροχαίο υλικό, (παλαιές μηχανές και βαγόνια) με πρώτη επιλογή την ατμοκίνηση, και είναι κατά βάση προορισμός επισκεπτών που ενδιαφέρονται για αυτό που ονομάζεται, "σιδηροδρομικός τουρισμός" και είναι παγκοσμίως ανεπτυγμένος σε πολύ μεγάλο βαθμό. Συνήθως οι μουσειακές γραμμές δουλεύουν ορισμένες εποχές του χρόνου και η εκμετάλλευση καθώς και η συντήρηση της γραμμής και του τροχαίου υλικού γίνεται με συμμετοχή και εθελοντών - μελών από συλλόγους φίλων του σιδηροδρόμου ή από άλλους φορείς ανεξάρτητους από τα "εθνικά" μεγάλα δίκτυα. Υπάρχουν βέβαια και πολλές περιπτώσεις που συνυπάρχουν στο ίδιο δίκτυο ή γραμμή, τουριστικές

και μουσειακές δραστηριότητες, πράγμα που αυτομάτως σημαίνει την ακόμα μεγαλύτερη ανάπτυξη, δεδομένου ότι αποτεινόνται τόσο στον σιδηροδρομικό, όσο και στον γενικότερο τουρισμό (επιλεκτικό και μη). Εν γένει, οι μουσειακές και τουριστικές γραμμές στην πλειονότητα τους δεν ανήκουν στους εθνικούς φορείς σιδηροδρομικής εκμετάλλευσης και:

- είτε ανήκουν ως υποδομή και εκμετάλλευση σε ανεξάρτητους φορείς συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (Τοπική ή Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση σε συνεργασία με ιδιωτικό φορέα εκμετάλλευσης, με συμμετοχή εθελοντών από Συλλόγους Φίλων Σιδηροδρόμου ή Εταιρείες Διατήρησης που έχουν χαρακτήρα αστικό μη κερδοσκοπικό, ή κάποια παραλλαγή τέτοιων σχημάτων)

- είτε ανήκουν ως υποδομή στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά η εκμετάλλευσή τους ασκείται από τον κρατικό (ή μη κρατικό πλέον) σιδηροδρομικό φορέα εκμετάλλευσης, στα πλαίσια ιδιαίτερης επιχειρηματικής μονάδας (business unit), ή από εντελώς ανεξάρτητο φορέα με τα χαρακτηριστικά της προηγούμενης κατηγορίας.

## Η Ελληνική πραγματικότητα

Στην Ελλάδα αυτή την στιγμή, στον τομέα που ονομάζεται "τουριστικός-μουσειακός σιδηρόδρομος" κυριαρχεί το απόλυτο Μηδέν. Και μολονότι ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοφτού-Καλαβρύτων και το τραινάκι του Πηλίου θεωρούνται διεθνώς από τις ωραιότερες τουριστικές και μουσειακές γραμμές του κόσμου, ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούν μέχρι σήμερα, μάλλον τείνει να απαξιώσει αυτόν τον χαρακτήρα τους, παρά τα αντιθέτως λεγόμενα από κάποιες "επίσημες πλευρές", με αποτέλεσμα την ελλειμματική εκμετάλλευση, την τουριστική δυσφήμιση των περιοχών που εξυπηρετούν και την μη ανάλογη με τις δυνατότητές τους συμβολή στην τόνωση της τοπικής οικονομίας. Ακόμα θα πρέπει να θυμίσουμε τις προσπάθειες που έγιναν κατά το παρελθόν από αλλοδαπούς φίλους των Ελληνικών σιδηροδρόμων που επεχείρησαν να μισθώσουν σε μόνιμη βάση τουριστικά-εκδρομικά τράινα και που τελικά απογοητεύθηκαν και σταμάτησαν οριστικά οποιαδήποτε δραστηριότητα τους πάνω σε αυτόν τον τομέα.

Είναι μεγάλο κρίμα για τον τόπο μας ο οποίος έχει μεγάλα πλεονεκτήματα από πλευράς ιστορίας, μνημείων, φυσικού περιβάλλοντος και καιρού, τουριστικούς πόρους, που συνδυάζουν πράγματα μοναδικά και αξιοζήλευτα, να συνεχίζει στα πλαίσια της νέο-Ελληνικής απαξιοτικής νεοπλουτιστικής πραγματικότητας και σε πλήρη αντίθεση με τους κανόνες της κοινής λογικής, να υστερεί ή για να ακριβολογούμε, να καθιστά ελλειπτικές ή και ανύπαρκτες αυτού του είδους οι δραστηριότητες που οπουδήποτε και αν υφίστανται ανά τον κόσμο είναι μοχλοί ανάπτυξης και σοβαρών οικονομικών κερδών άμεσα και έμμεσα.

Κάποια στιγμή στο εγγύς μέλλον και πριν να χαθούν οριστικά οι πολλές ευκαιρίες που αυτή την στιγμή υπάρχουν, θα πρέπει σοβαρά και πέρα από κομματικές, γραφειοκρατικές και συνδικαλιστικές ίντριγκες να δραστηριοποιηθεί μια ευέλικτη επιχειρηματική μονάδα στο πλαίσιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή κατά προτίμηση εκτός αυτής, που κύρια ασχολία της θα είναι η ανάπτυξη των Τουριστικών-μουσειακών σιδηροδρομικών δικτύων και γραμμών στην Ελλάδα.

Θα πρέπει ο Όμιλος ΟΣΕ, αφού αξιολογήσει ποια

μεμονωμένα δίκτυα ή γραμμές έχουν αποκλειστικά τουριστικό ή/και μουσειακό χαρακτήρα (πχ Οδοντωτός Διακοφτού-Καλαβρύτων, Πήλιο, παλιά γραμμή Τεμπών και μετρικού Θεσσαλικού) να τα ξεχωρίσει από την υπόλοιπη εθνική σιδηροδρομική υποδομή και να τα χαρακτηρίσει ως "Μουσειακές - Τουριστικές Γραμμές, (ΜΤΓ)", που σημαίνει σιδηροδρομική γραμμή "φυσικά ή και λειτουργικά απομονωμένη από το εθνικό δίκτυο, με δυνατότητα, κάθετο διαχωρισμού υποδομής-εκμετάλλευσης, επί της οποίας, εκτελούνται, ή δύναται να εκτελεστούν, αποκλειστικά, υπηρεσίες αναψυχής με μηχανική έλξη, ως επί το πλείστον, ιστορικής και μουσειακής αξίας, βάσει ειδικού Κανονιστικού Πλαισίου, εγκεκριμένου από αρμόδια εθνική αρχή" (δηλ. εφαρμογή απλούστερου και πλέον ευέλικτου κανονιστικού πλαισίου από τις απαιτήσεις που απορρέουν από την εφαρμογή των Κοινοτικών Οδηγιών για τον Σιδηρόδρομο (Σιδηροδρομικά Πακέτα) ή του υφιστάμενου ΓΚΚ του αρτηριακού δικτύου του ΟΣΕ, πάντα εντός των αρχών της ασφαλείας κυκλοφορίας). Εκτός από τις γραμμές αυτές, υπάρχει και η διακριτή περίπτωση τουριστικής σιδηροδρομικής εκμετάλλευσης τμημάτων της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής που παρουσιάζουν σχετικό ενδιαφέρον, παράλληλα με την συγκοινωνιακή τους σημασία (πχ γραμμή Ολυμπίας-Κατακόλου, γραμμή Τριπόλεως, γραμμή Δράμας-Ξάνθης / στενά Νέστου κλπ). Θα πρέπει λοιπόν το ΥΜΕ, μαζί με τον Όμιλο ΟΣΕ, να δημοπρατήσουν αυτές τις γραμμές, λειτουργίες και εκμεταλλεύσεις, είτε όλες μαζί, είτε χωριστά, για ανάληψη της διαχείρισης και λειτουργίας τους από τρίτους φορείς λειτουργίας με βάση την βέλτιστη προσφορά που θα υποβάλουν, εφόσον βέβαια διαθέτουν την κατάλληλη πιστοποίηση και καλύπτουν τις ελάχιστες απαιτήσεις της συγγραφής υποχρεώσεων και των αντισταθμιστικών οφελών που θα διατυπωθούν για κάθε τέτοια γραμμή και λειτουργία, σε συνεργασία με την Τοπική και Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση των περιοχών στις οποίες δραστηριοποιούνται οι γραμμές αυτές. Δηλαδή, με άλλα λόγια, δεν μπορεί η χρυσοφόρα γραμμή του Οδοντωτού Διακοφτού-Καλαβρύτων, μια μοναδική γραμμή παγκοσμίως, να συνεχίζει να είναι ελλειμματική και παράλληλα αναχρονιστική στον τρόπο εκμετάλλευσής της και παρά το καθαρά τουριστικό χαρακτήρα της, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να συνεχίζει να χρεώνει τα εισιτήρια με τόσο ευτελή τιμή.

Στην Ελλάδα, αυτή την στιγμή υπάρχουν σε πολύ καλή, αλλά και σε ανεκτή κατάσταση πολλές γραμμές που συνδυάζουν το παραδοσιακό με το σύγχρονο. Ακόμα, στο άμεσο μέλλον και με την ολοκλήρωση των έργων εκσυγχρονισμού, θα υπάρξουν τμήματα γραμμής που δεν θα έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο και και θα αποκοπούν, επομένως θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν, για τους σκοπούς της αναψυχής και της εκπαίδευσης και μερικά από αυτά, όσο και αν κάποιοι δεν μπορούν να το οραματισθούν, να συνεχίσουν το βασικό συγκοινωνιακό τους έργο με μεγάλη επιτυχία.

## Οι Προτάσεις μας

Οι προτάσεις μας στην παρούσα φάση θα είναι επιγραμματικές και με κάποια σειρά προτεραιότητων. Είναι λογικό διότι και ο χώρος του περιοδικού δεν είναι άπειρος αλλά και εκ των πραγμάτων δεν μπορούν να δοθούν σε πλήρη έκταση, καθώς πολλές από αυτές θέλουν κεφάλαια ανάλυσης. Ακόμα είναι χωρισμένες σε γενικές και επί μέρους αναλόγως το τμήμα της γραμμής που αναφέρονται.



### Γενικές προτάσεις

1. Η Εθνική νομοθεσία πρέπει να μεριμνήσει για τον καθορισμό όρων και πλαισίου λειτουργίας μουσειακών και τουριστικών σιδηροδρομικών γραμμών και κυρίως των ζητημάτων που άπτονται των αδειοδοτήσεων, των αστικών ευθυνών κλπ. Ακόμα, να περιλάβει ο ΟΣΕ στο κανονιστικό πλαίσιο κυκλοφορίας και λειτουργίας, απλουστευμένες διατάξεις που να διευκολύνουν την κυκλοφορία σε τουριστικές γραμμές (ΔΚ, Πήλιο) που να ανταποκρίνονται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους (χαμηλές ταχύτητες και σχετικά μικρές συχνότητες δρομολογίων) με στόχο τη δραστική μείωση του κόστους λειτουργίας τους.
2. Να θεσμοθετηθεί στον στον Ομίλο ΟΣΕ υπηρεσιακή μονάδα για τα μουσειακά θέματα (τροχαίο υλικό, κτίρια, τεχνικά έργα, αντικείμενα κ.α.), ώστε να καταγράφονται, να αξιολογούνται, να διασώζονται, να συντηρούνται και να διαφυλάσσονται.
3. Το τροχαίο υλικό που έχει κηρυχτεί μουσειακό και για εναπόθεση του σε μουσειακούς χώρους, 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 (Υπάρχει πλήρης καταγραφή και κατάλογος του τροχαίου υλικού που προορίζεται για στατικά εκθέματα μουσείων).
4. Να επισκευασθούν και να διατηρηθούν σε κυκλοφορία επτά (7) Νητζελάμαξες. Πιο συγκεκριμένα οι παρακάτω πέντε κανονικής γραμμής, A-367 Alstom, A-302 ALCO, A-325 και A-326 ALCO, A-223 General Electric, και δύο μετρικής γραμμής, η A-9204 ή A-9207 Alstom και μια Δ/Υ Mitsubishi. Επίσης οκτώ (8) αυτοκινητάμαξες τρεις κανονικής γραμμής, Ganz Mavag AA98, Fiat, Ferrostaal, και πέντε μετρικής γραμμής De Dietrich 6402, Esslingen 6007 με το P.O. 0025, Ganz Mavag 6467, Uerdingen 2103 και Linke Hoffman 4201. Πέραν τούτων να επισκευαστούν και οι εναπομείναντες λειτουργικές ατμάμαξες, όλων των ευρών, και συγκεκριμένα, κανονικής γραμμής Λβ-962, Λβ-964, Θγ- 525, οδοντωτού ΔΚ-7001, μετρικής γραμμής Δα-7108 και Ες-7721, γραμμής Πηλίου "Μηλέαι" και "Ιάσων". Αξίζει να σημειωθεί ότι μέρος των πιο πάνω προτεινόμενων μουσειακών κινητήριων μονάδων είναι ήδη σε κατάσταση κυκλοφορίας ή με κατάλληλες επισκευές μπορεί να επανέλθει σε κατάσταση κυκλοφορίας. Οι παραπάνω κινητήριες μονάδες θα μπορούν αν βρίσκονται σε λειτουργική εφεδρεία, να χρησιμοποιηθούν για την έλξη μουσειακών συρμών και την πραγματοποίηση έκτακτων εκδρομικών δρομολογίων. Από τη σειρά A-201 ALCO κανονικής γραμμής που ανακατασκευάζονται προτείνεται να παραμείνει μία στην αρχική της μορφή, καθότι οι ΔΗ αυτής της σειράς αποτελούν την πρώτη νητζελάμαξα πορείας του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Αξίζει να αναφερθεί ότι οι εν λόγω ΔΗ ήρθαν στην Ελλάδα στα πλαίσια βοήθειας των ΗΠΑ προς τη χώρα μας μέσω του "σχεδίου Μάρσαλ". Ακόμα πέραν των επιβαταμαξών της CIWL να επιλεγθούν 12 επιβατάμαξες προηγούμενης γενιάς (3 εξ αυτών μετρικής γραμμής), διαμοιρασμένες σε 5 μηχανοστάσια (Αθήνας-Βόλου-Θεσσαλονίκης-Δράμας-Καλαμάτας) για την δυνατότητα εκτελέσεως μουσειακών και εκδρομικών δρομολογίων.
5. Να υπάρξει άμεσα η δυνατότητα και η προτεραιότητα σε όσους θέλουν (Φορείς, Συλλόγους και Ιδιώτες) να αγοράσουν τροχαίο υλικό, κατά την στιγμή που

αυτό βγαίνει εκτός λειτουργίας, και όχι να περιμένουν την τελική εκποίηση του σαν σκράπ η οποία καθυστερεί για πολλά χρόνια και έχει σαν αποτέλεσμα, μέχρι τότε, την πλήρη καταστροφή και την μη αναστρέψιμη επισκευή του.

6. Να υλοποιηθούν έστω και μερικώς προτάσεις που περιλαμβάνονται στην πρόσφατη μελέτη (Ιανουάριος 2008) που εκπονήθηκε από ιδιώτες μελετητές κατ' εντολή της TRAINOSE, για τουριστική εκμετάλλευση του τροχαίου υλικού του Οργανισμού και δημιουργία τουριστικών πακέτων με σιδηροδρομικές διαδρομές και μουσειακές αμαξοστοιχίες, σε συνεργασία με τουριστικούς πράκτορες της Ελλάδας και του εξωτερικού.

### Προτάσεις για Τουριστικές, μουσειακές και συγκοινωνιακές γραμμές

1. Οδοντωτός Διακοφτού - Καλαβρύτων. Άμεση αύξηση των δρομολογίων (ιδίως για ΣΚ, αργίες) και σταθεροποίηση τους. Δυνατότητα λειτουργίας των νέων αυτοκινηταμαξών Stadler σε διπλή έλξη. Δυνατότητα στον Σταθμό του Διακοφτού για δρομολόγηση εκτάκτων δρομολογίων. Άμεση αύξηση της τιμής του εισιτηρίου σε επίπεδα 100% έναντι του σημερινού (τα Σ/Κ και τις αργίες). Διαφοροποίηση τιμής εισιτηρίου εντός και εκτός ημερών / περιόδων αιχμής. Λειτουργία της γραμμής και με μουσειακό χαρακτήρα με τακτές δρομολογήσεις των παλαιών αυτοκινηταμαξών και 2 ατμαμαξών. Ανάπτυξη παράπλευρων δραστηριοτήτων πωλήσεων (πέραν των εισιτηρίων) όπως αναμνηστικά, DVD, δυνατότητα επί πληρωμή ξενάγησης στις εγκαταστάσεις κλπ
2. Τραϊνάκι του Πηλίου. Επισκευή και λειτουργία των δύο ιστορικών ατμαμαξών "Ιάσων" και "Μηλέαι". Επαναλειτουργία δρομολογίων με ατμό. Αποκατάσταση του δικτύου, οπου αυτό έχει σκεπαστεί, και ανάδειξη του τριπλού εύρους, μαζί με την κυκλοφορία ατμήλατου, την πρώτη Κυριακή εκάστου μήνα με αφετηρία την πόλη του Βόλου.
3. Γραμμή μετρική Κατακόλου -Ολυμπίας. Δρομολόγηση τουριστικών δρομολογίων με ανταπόκριση από τα κρουαζιερόπλοια για επισκέψεις στον χώρο της Ολυμπίας. Συνεργασία με ταξιδιωτικά γραφεία και αναβάθμιση της τιμής των εισιτηρίων. Ανακατασκευή και χρήση παλαιών και παραδοσιακών βαγονιών. Ανακατασκευή και δρομολόγηση ατμάμαξας.
4. Γραμμή μετρική στο τμήμα Αγ. Θεόδωροι-Κόρινθος-Ξυλόκαστρο. Η γραμμή να διαφυλαχθεί και σε συνεργασία με άλλους συγκοινωνιακούς φορείς να δρομολογηθεί ελαφρύς προαστιακός σιδηρόδρομος με μεγαλύτερη πυκνότητα στάσεων.
5. Γραμμή μετρική Θεσσαλικών σιδηροδρόμων. Ημερήσια διαδρομή ενός μουσειακού τριανού στην μετρική γραμμή του πρώην Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας, με σταθμεύσεις σε σημεία ενδιαφέροντος για επίσκεψη των εκδρομικών σε αυτά. Το τροχαίο υλικό θα είναι ατμάμαξες και επιβατάμαξες του πρώην ΣΘ, καθώς και το βασιλικό και το πρωθυπουργικό βαγόνι, που θα επισκευαστούν για τον σκοπό αυτό.
6. Γραμμή μετρική στο τμήμα Αγ. Ανάργυροι - κλειδί Κακιάς Σκάλας.

θα πρέπει να αξιοποιηθεί και για την κυκλοφορία "τουριστικών δρομολογίων" που θα αξιοποιούν την ομορφιά της, λόγω της εγγύτητάς της στις ακτές του Σαρωνικού. Στο τμήμα Ελευσίνα-Αγ. Ανάργυροι να δρομολογηθεί ελαφρύς προαστιακός με μεγαλύτερη συχνότητα δρομολογίων και στάσεων.

7. Γραμμή κανονικού εύρους στο τμήμα Νέοι Πόροι - Πλαταμώνα - παράλια Παντελεήμονα. Άμεση αποκατάσταση της γραμμής και πλήρης εξασφάλιση της από τους καταπατητές. Αξιοποίησή της γραμμής για σύνδεση της Λάρισας με τον Πλαταμώνα/Παραλία τους θερινούς μήνες. Μουσειακή αξιοποίησή της κατά τους χειμερινούς μήνες.
8. Γραμμή κανονικού εύρους Βόρειας Πιερίας. Κορινός-Αλυκές-Μακρύγιαλος-Νέα Αγαθούπολη-Αιγίνο.

Να υλοποιηθεί η μελέτη για την λειτουργία του προαστιακού Λάρισας-Θεσ/νίκης τουλάχιστον κατά τους θερινούς μήνες. Μουσειακή αξιοποίησή της κατά τους χειμερινούς μήνες.

9. Πέρασμα Νέστου. Δράμα-Ξάνθη. Να συνεχιστούν τα εκπαιδευτικά δρομολόγια με τις επισκέψεις των σχολείων.

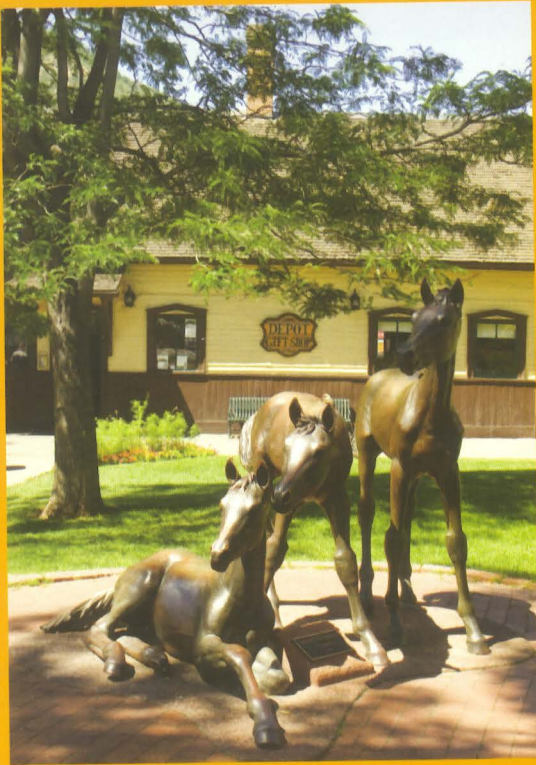
Να τροποποιηθούν τέσσερα παραδοσιακά βαγόνια σε πανοραμικά (εκ των οποίων το ένα μπαρ-κυλικείο και ένα διακεκριμένης πολυτελούς θέσης) και να πραγματοποιούν το πέρασμα του Νέστου κάθε ΣΚ και τις αργίες σε συνεργασία με τουριστικούς πράκτορες.

10. Πέρασμα Τεμπών. Η παλαιά παραποτάμια γραμμή, η οποία είναι αποκομμένη από το δίκτυο, να παραμείνει λειτουργική και να χρησιμοποιηθεί σαν τουριστική με τους δρεζινοσυρμούς.

11. Αθήνα - Χαλκίδα. Ημερήσια εκδρομή στην Χαλκίδα με ατμήλατη έλξη και τα βαγόνια της Compañie Internationale des Wagons-Lits, κάθε πρώτη Κυριακή πρωί, εκάστου μηνός σαν αναβίωση του Simplon-Orient Express.

12. Μπράλλος -Τιθορέα Λιανοκλάδι. Το τμήμα αυτό της γραμμής με την μοναδική μηχανική αρτιότητα και το φυσικό κάλλος, μία από της εντυπωσιακότερες σιδηροδρομικές διαδρομές παγκοσμίως, στο μέλλον και μετά την ολοκλήρωση της Σιδηροδρομικής ΠΑΘΕ, να διαφυλαχθεί σαν μουσειακή γραμμή αλλά και σαν εναλλακτική λύση συγκοινωνίας. Ακόμα το τμήμα Τιθορέας - Μπράλλου να διατηρηθεί σε πλήρη δρομολογιακή χρήση με ανταποκρίσεις στον ΣΣ Τιθορέας με τα αρτηριακά δρομολόγια για την εξυπηρέτηση των οικισμών που εξυπηρετούνται από τους σταθμούς Αμφίκλειας, Λιλαίας και Μπράλλου.

... και ακόμα, Ένα άλλο τμήμα που ο σιδηρόδρομος ανά τον κόσμο προσφέρει είναι οι μνήμες και η ιστορία. Δεν μπορούμε να ξεχάσουμε την σημαντική συμβολή του στην ανάπτυξη και στις πολιτισμικές ευκαιρίες που απλόχερα έδωσε και συνεχίζει να παρέχει. Είναι ντροπή για μια χώρα σαν την Ελλάδα που στον χώρο της δραστηριοποιούνται τέσσερα διαφορετικά σιδηροδρομικά εύρη και πάνω σε αυτά έχει λειτουργήσει ποικίλο και μοναδικής σπανιότητας τροχαίο υλικό, να μην υπάρχει αντίστοιχο της ιστορίας της, μητροπολιτικό Σιδηροδρομικό Μουσείο, και ακόμα σε χώρους που υπάρχουν και προσφέρονται, περιφερικά μουσεια συγκοινωνιών. Για αυτό το μεγάλο κομμάτι πολιτισμού θα έχουμε πλήρη ανάπτυξη και προτάσεις στο επόμενο τεύχος.



# DURANGO & SILVERTON NARROW GAUGE RAILWAY

κείμενο - φωτογραφίες: Σπύρος Νικολόπουλος



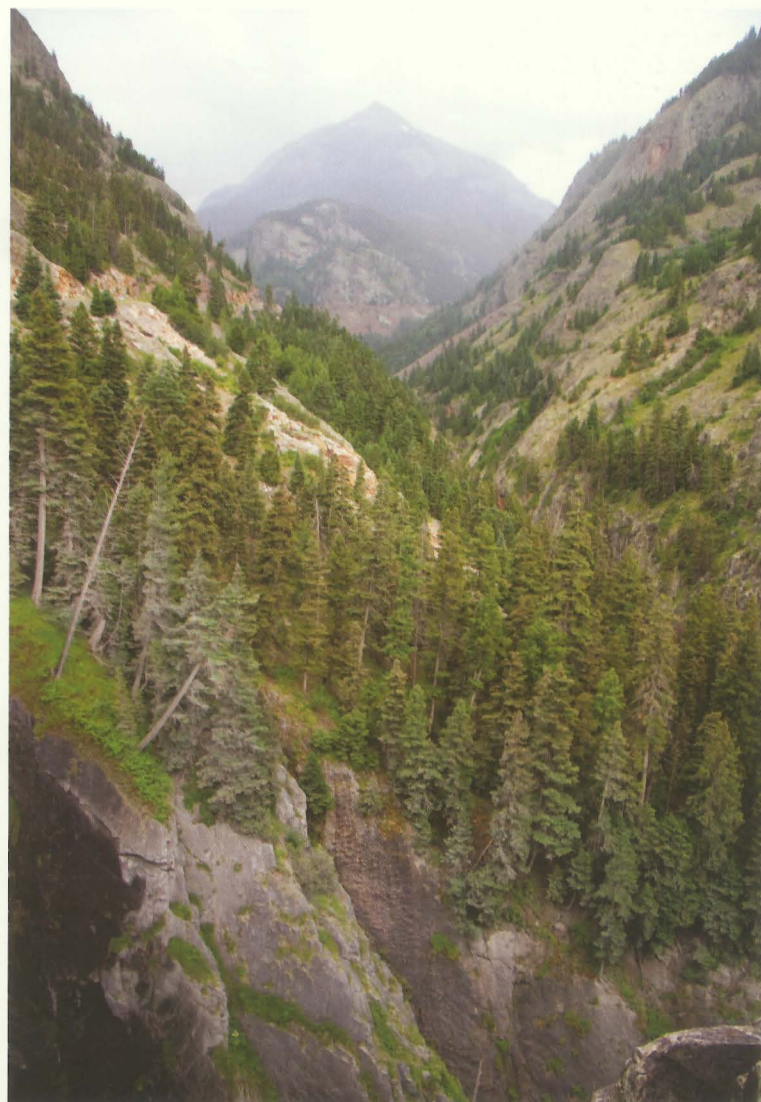


**Ένας στενός σιδηρόδρομος στον Νέο Κόσμο**

Ο Νέος Κόσμος και η ανάπτυξη του οφείλουν πολλά στον σιδηρόδρομο. Η κατάκτηση της Δύσης ολοκληρώθηκε με τις σιδηροδρομικές γραμμές που σε μήκος χιλιάδων χιλιομέτρων επέτρεψαν στο «Σιδερένιο Άλογο» την εξερεύνηση, ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό όλων των αχανών και παρθένων εκτάσεων της μακρινής Δύσης. Ο ερχομός του τραίνου ωφέλησε πολλές περιοχές, αρκετές δε Αμερικάνικες πόλεις είναι δημιούργημα του ίδιου του σιδηρόδρομου.

Αυτή είναι και η περίπτωση του Durango, της πόλης που η εταιρεία σιδηροδρόμων «Denver & Rio Grande» δημιούργησε το 1879. Η εταιρεία D&RG ήταν η επιτομή των ορεινών σιδηροδρόμων κανονικού, αλλά, κυρίως, μικρού εύρους. Θέλοντας να υπερνικήσει τα δύσκολα εδάφη της πολιτείας του Κολοράντο, στα πρώτα χρόνια των δραστηριοτήτων της η D&RG έστρωσε γραμμές εύρους 3ft (0,914 m) οι οποίες είχαν πολύ μικρότερο κόστος κατασκευής και πολύ πιο μικρή και ευέλικτη ακτίνα καμπυλότητας. Για παράδειγμα, το κόστος για γραμμή κανονικού εύρους έφτανε τα \$90.000 / μίλι αντί των \$ 20.000 που κόστιζε το στενό εύρος. Επι πλέον, η ακτίνα καμπυλότητας ήταν μόνο 68 μ. για το μικρό εύρος σε αντίθεση με τα 290 μ. που χρειαζόνταν για το κανονικό εύρος γραμμής.

Ο σιδηρόδρομος έφτασε στο Durango στις 5 Αυγούστου 1881, προερχόμενος από την περιοχή Chama-Antonito-Alamosa. Λίγο αργότερα ξεκίνησε και η κατασκευή του τμήματος προς το Silverton που, μάλιστα, ολοκληρώθηκε σε χρόνο ρεκόρ ( σε μόλις 11 μήνες) , μέσα από δύσβατες περιοχές για μια απόσταση 45,215 μιλίων (72,35 χλμ). Προορισμός του ήταν η μεταφορά των φορτίων χρυσού και ασημιού από τα πλούσια κοιτάσματα και ορυχεία που υπήρχαν στην περιοχή και ειδικότερα από τα βουνά του San Juan. Το 1885 ο πληθυσμός στο Silverton ήταν 1100 άνθρωποι, γρήγορα όμως την μαγευτική διαδρομή την ανακάλυψαν και οι επιβάτες με αποτέλεσμα από πολύ νωρίς το Silverton να γίνει αγαπημένος προορισμός για πολλούς επισκέπτες. Υπολογίζεται ότι κατά την διάρκεια της λειτουργίας των ορυχείων έχουν μεταφερθεί, από αυτή την διαδρομή, ορυκτά συνολικής αξίας πάνω από \$ 300.000.000 (τιμές της εποχής).



Φωτογραφίες αριστερά:  
επάνω: Έξω από τον σταθμό του Durango.  
κάτω: Το πρωινό ξεκίνημα στο Ντεπό του Durango.

Φωτογραφίες δεξιά:  
επάνω: Διέλευση από τα περάσματα του Durango.  
κάτω: Τα βουνά της Mesa Verde.



*Διέλευση δίπλα στον ποταμό Animas.*

Όμως τα ωραία δεν κρατούν για πάντα και, έτσι το 1893, τα δέκα μεγάλα ορυχεία της περιοχής αναγκάστηκαν να κλείσουν εξ αιτίας της κατακόρυφης πτώσης της τιμής του ασημιού. Ακριβώς μετά από τρία χρόνια χρεοκόπησαν και τα δύο μεγαλύτερα ορυχεία της περιοχής. Το 1889 εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο Durango που κατέστρεψε μεγάλο μέρος της πόλης και είχε ως αποτέλεσμα την καταστροφή των κεντρικών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων (αποκαταστάθηκαν το 1902). Μια παρήγορη παρένθεση σε όλες αυτές τις ανώμαλες και άτυχες καταστάσεις ήταν το 1906 όταν η ευρύτερη περιοχή της Mesa Verde ανακηρύχθηκε σε Εθνικό Πάρκο, γεγονός που αύξησε τις δυνατότητες για την πρόωθηση του τουρισμού. Από το 1916 έως το 1938 ο σιδηρόδρομος αντιμετώπισε πολλές προκλήσεις. Πλημμύρες, μεγάλες χιονοπτώσεις, πόλεμος, οικονομική αστάθεια και τέλος επιδημία η ισπανική γρίπη που σε έξη εβδομάδες αποδεκάτισε το 10% του πληθυσμού του Silverton, κράτησε την γραμμή προς το Silverton κλειστό για 10 χρόνια. Από το 1940 και με την έλευση του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου ο σιδηρόδρομος επιτάχθηκε από την Αμερικάνικη κυβέρνηση το δε τροχαίο υλικό μεταφέρθηκε στον σιδηρόδρομο της Αλάσκας. Παράλληλα, τα χυτήρια ασημιού στο Durango άνοιξαν ξανά για την επεξεργασία ουρανίου, εργασία που συνεχίστηκε και μετά τον πόλεμο λόγω του ψυχρού πολέμου. Μέχρι το 1947 το τμήμα της γραμμής προς το Silverton ήταν στα πρόθυρα της πλήρους εγκατάλειψης, αλλά μικρές τουριστικές αναλαμπές και λίγοι εθελοντές

βοήθησαν να κρατηθεί ανοιχτή η γραμμή. Κατόπιν ήρθε το Hollywood που ανακάλυψε το Durango και την παρθένα ομορφιά της Δύσης. Πλήθος Χολυγουντιανών υπερπαραγωγών χρησιμοποίησαν την περιοχή και τον σιδηρόδρομο σαν φυσικό σκηνικό σε αρκετές ταινίες, όπως π.χ. «Ticket to Tomahawk», «Across the Wide Missouri», «Denver & Rio Grande», «Viva Zapata», «Around the World in 80 Days» κλπ. Στα τέλη της δεκαετίας του '60 ο σιδηρόδρομος Durango-Silverton ανακηρύχθηκε Εθνικό Ιστορικό Ορόσημο. Στο μεταξύ, το 1969, η «D&R.G.» εγκαταλείπει τις προς το νότο γραμμές του δικτύου, πράγμα που αποκόβει σιδηροδρομικά τον σιδηρόδρομο του Durango με το υπόλοιπο δίκτυο και τον καθιστά αυτόνομο. Το Hollywood επανέρχεται με νέες ταινίες, όπως «Butch Cassidy and the Sundance Kid» και πολλές ακόμα παραγωγές. Στα 100χρονα γενέθλια της γραμμής ο Charles E. Bradshaw, αγόρασε τον κλάδο Durango-Silverton και αποκατέστησε πλήρως μια ατμάμαξα που επέστρεψε στην ενεργό δράση μετά από 20 χρόνια. Ο σιδηρόδρομος ονομάζεται πλέον «Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad» (D & S.N.G.).

Καθ' όλη την δεκαετία του '80 ο σιδηρόδρομος του D&SNG συνέχισε να λειτουργεί για καθαρά τουριστικούς λόγους, εκσυγχρονίζοντας παράλληλα τις υποδομές και το υλικό του. Ανακατασκευάστηκαν πολλές ατμάμαξες και πλήθος τροχαίου υλικού, έγινε εκτεταμένη ανακατασκευή και συντήρηση της γραμμής, ενώ πολλά βαγόνια απέκτησαν θέρμανση ώστε να μπορούν να λειτουργούν και τους χειμερινούς μήνες.



*αριστερά: Το μουσείο στο Ντεπό του Durango.  
κατώ: Παραδοσιακά βαγόνια στο Ντεπό του Durango.  
Φωτογραφία δεξιά: Αφηνοντας το Silverton.*







Φωτογραφίες αριστερά:

επάνω: Αρχιτεκτονική του Far-West.

κάτω: Γωνιά στο Durango.

### Στην Άγρια Δύση σήμερα

Το Durango είναι μια πόλη στο Ν.Δ. τμήμα της πολιτείας του Colorado, κοντά στις τέσσερις γωνίες που σχηματίζουν οι πολιτείες Colorado, New Mexico, Arizona και Utah, σε υψόμετρο 1984μ., κτισμένη πάνω στην κοιλάδα που σχηματίζει ο ποταμός Animas. Η λέξη Durango προέρχεται από τη βασκική λέξη "Urango" που σημαίνει "πόλη του νερού". Η μορφολογία του εδάφους που την περιτριγυρίζει είναι πολύ εντυπωσιακή και ποικιλόμορφη. Στα βόρεια υπάρχουν τα εντυπωσιακά βουνά του San Juan, στα δυτικά ξεκινάει μια έρημος και προς τα νότια το έκτασης 2.000.000 στρ. Εθνικό Πάρκο του San Juan. Έχει πληθυσμό 15.000 κατοίκους και είναι πόλη εύκολη, φιλόξενη και ανθρώπινη. Φτάνοντας εδώ έρχονται αμέσως στην μνήμη σου όλες αυτές οι κινηματογραφικές σκηνές που είχαν θέμα την Αμερικανική Δύση. Έχει όλα όσα φαντάζεσαι ότι θα βρεις σε μια μικρή πόλη της Δύσης. Ξύλινα σπίτια και μαγαζιά παντός είδους, ξενοδοχεία, εστιατόρια, μικρές πλατείες, φαρδείς δρόμους, μέτρια κίνηση και μια πολύ χαλαρωτική ατμόσφαιρα ιδανική για κάθε επισκέπτη. Στο κέντρο της βρίσκεται το Μουσείο του σιδηρόδρομου Durango & Silverton Narrow Gauge και το Μηχανοστάσιο όπου κάθε μέρα ετοιμάζονται οι συρμοί που, με επί κεφαλής, ατμάμαξες φτάνουν στο Silverton. Η ατμόσφαιρα, για τους λάτρεις του ατμού και όχι μόνο, είναι ονειρική. Πολύ πρωί και πριν αρχίσουν να καταφθάνουν οι ταξιδιώτες, αυτή η χαρακτηριστική μυρωδιά του άνθρακα γεμίζει την ατμόσφαιρα και όσο ανεβαίνουν οι ατμόσφαιρες πίεσης στους λέβητες τόσο περισσότερο ξεφυσάει ο ατμός από τις ασφαλιστικές βαλβίδες. Οι μικρές μανούβρες που γίνονται για την σύνθεση του συρμού με το σκαπαμέντο να ακούγεται από μακριά, σε μεταφέρουν σε μια άλλη εποχή τόσο μακρινή αλλά και τόσο κοντινή.

Τα δρομολόγια ήταν πέντε καθημερινώς, στην θερινή περίοδο, αλλά με την έντονη οικονομική κρίση που μαστίζει σήμερα τις ΗΠΑ από το καλοκαίρι του 2008 έχουν περιοριστεί σε τρία. Η πρώτη αναχώρηση γίνεται στις 09.00 και ακολουθούν οι υπόλοιπες, κάθε μισή ώρα. Οι αμαξοστοιχίες διαθέτουν πλήθος βαγονιών, ανοικτών και κλειστών, για κάθε γούστο και βαλάντιο. Τα εισιτήρια ξεκινούν από \$20 και φτάνουν τα \$100 και έτσι οι ταξιδιώτες έχουν πολλές επιλογές για τον τρόπο που θέλουν να ταξιδέψουν. Ακόμα, μπορεί κάποιος να νοικιάσει κατόπιν συμφωνίας ολόκληρο βαγόνι ή ολόκληρο συρμό με πολύ απλές διαδικασίες. Η απόσταση που διανύουν τα τρένα μέχρι την γραφική και πανέμορφη πόλη του Silverton είναι 45,215 μίλια και η διάρκεια της φτάνει τις 2,5 ώρες. Η κάθε ατμάμαξα για να καλύψει αυτήν την απόσταση μετ' επιστροφής καταναλώνει 10τ. νερό και 6τ άνθρακα.



Φωτογραφίες δεξιά:

επάνω: Ο "Μάστορας" με την άψογη στολή εργασίας.

αριστερά: Παραδοσιακή εικόνα στο Silverton.

κάτω: Μουσειακός συρμός σε όλο του το μεγαλείο.







### Προσβισμός Silverton

Αφήνοντας τον σταθμό του Durango (όπου στον οποίο το μόνο καινούργιο που έχει προστεθεί χωρίς να αλλοιώνει την αισθητική που υπήρχε πριν από 126 χρόνια) είναι οι ηλεκτρικοί λαμπτήρες και έχοντας επισκεφτεί το κατάστημα των αναμνηστικών που έχει πολλά και ενδιαφέροντα αντικείμενα, το ταξίδι ξεκινάει και η αίσθηση του ονειρικού παραμένει μέσα από τα παλιά βαγόνια. Η ανακατασκευή που έχει γίνει σε όλα τα βαγόνια έχει σεβαστεί απόλυτα την παράδοση και έτσι ξύλινα βαγόνια ηλικίας 100 και πλέον ετών είναι πλήρως λειτουργικά και άνετα. Οι ατμάμαξες, παρά το μικρό τους μέγεθος, έχουν μεγάλη ισχύ έλκοντας συρμούς από 10 – 12 βαγόνια διαφόρων τύπων με άνεση. Η διαδρομή ξεκινά από την καρδιά της πόλης, δίπλα στους δρόμους ή κολλητά με τα σπίτια. Σιγά σιγά όμως το τραίνο, στρίβοντας δεξιά, πλησιάζει την όχθη του ποταμού που είναι ο σύντροφός του σε αυτό το ταξίδι. Για αρκετά χιλιόμετρα η γραμμή βαδίζει παράλληλα με τον αυτοκινητόδρομο που όμως ξαφνικά χάνεται και μαζί του εξαφανίζεται και η εικόνα της σημερινής πραγματικότητας. Το τραίνο διασχίζει πλέον ένα παρθένο φυσικό περιβάλλον και περνώντας από εγκαταστάσεις με υδατόπυργους και αποθήκες ηλικίας άνω των 120 ετών, κάνει εκτός από το ταξίδι για Silverton και ένα παράλληλο ταξίδι στο χρόνο.

αριστερά: Φωτογραφίες με ενδυμασίες εποχής.

κάτω: Γενική άποψη στο Silverton.



Κάποιες στιγμές νοιώθεις ότι συνταξιδιώτης σου είναι ο Φιλέας Φογκ ή οι Butch Cassidy και Sundance Kid που παραφυλάνε κρυμμένοι και θα εμφανιστούν για μια ακόμα ληστεία στο τρένο. Γέφυρες πάνω από το ποτάμι, τρομακτικά φαράγγια, πανύψηλα βουνά, παρθένα φύση και το ρυθμικό κτύπημα στις ράγες παράλληλα με αυτόν τον μακρόσυρτο θλιμμένο ήχο που έχει η κόρνα του ατμού, τουτ-τουουουουτ-τουτ-τουτ, κάνουν τις 2,5 ώρες τις διαδρομής, να περνάνε σαν μια στιγμή. Το τρένο υπερνικώντας την τελευταία ανωφέρεια της γραμμής, ασθμαίνοντας και ξεφυσώντας ατμό μαζί με το σταθερό κτύπημα της καμπάνας του φτάνει στο Silverton. Η μικρή αυτή πόλη με τους φαρδύς χωματόδρομους (άσφαλτος είναι μόνο ο κεντρικός δρόμος) και τα παλιά ξύλινα οικοδομήματα μοιάζει με έτοιμο σκηνικό για να γυρίσει κάποιος σκηνοθέτης ένα γουέστερν. Οι ρυθμοί αργοί και η βόλτα ενδιαφέρουσα. Η αίσθηση της Δύσης και των κάουμπους σε υπερθετικό βαθμό. Τα σαλούν, τα κλασικά μικρά General-stores που προσφέρουν τα πάντα, τα παλιά αυτοκίνητα της δεκαετίας του '20, οι αμερικάνικες άμαξες που μεταφέρουν(αν) επιβάτες και προσφέρουν μια διαφορετική περιήγηση της μικρής πόλης και οι μανούβρες των τρένων είναι ένας μοναδικός συνδυασμός και οι εικόνες μαζί με τις μυρωδιές χαράζονται



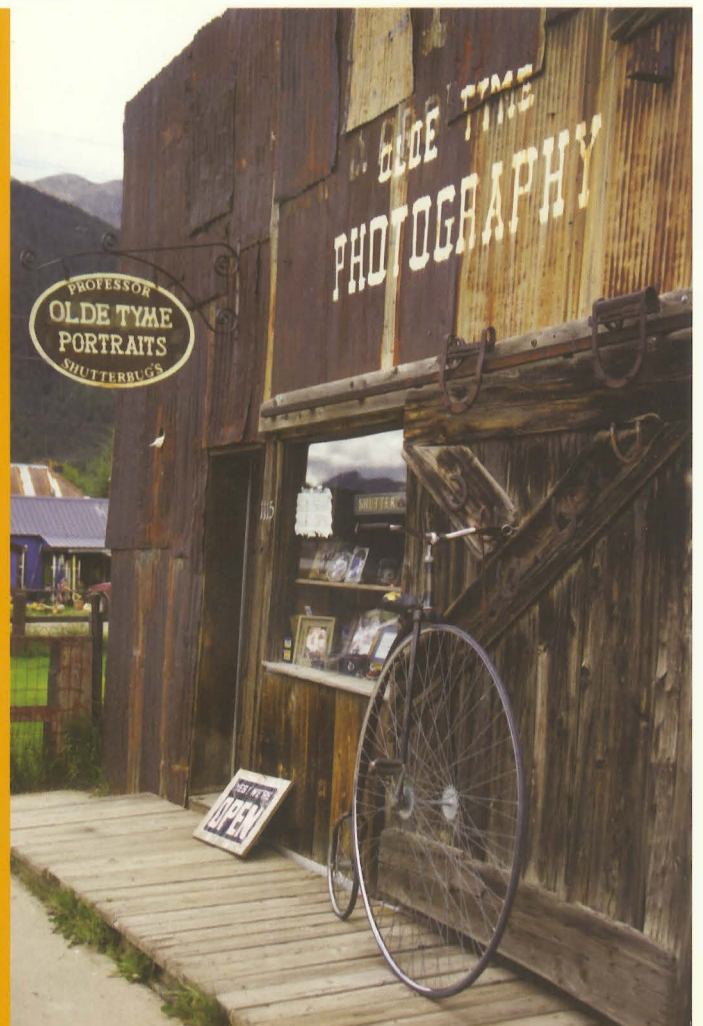
επάνω: Στο Ντεπό του Silverton.

κάτω: Αυτό που λέμε «Αυτοκινητάμαξα».





στην μνήμη σου. Μπορεί να κάνεις κριτική στους Αμερικάνους για πολλά και πολύ περισσότερο για την κατασπατάληση των φυσικών πόρων, αλλά εδώ τους αξίζουν συγχαρητήρια. Μπορεί να μην έχουν την ιστορία των χιλιάδων ετών για να επαναπαύονται και να την χρησιμοποιούν σαν άλλοθι, αλλά σε πολλές περιπτώσεις σέβονται απόλυτα την μικρή και σύντομη δική τους ιστορία. Ένα άλλο γεγονός που σε εντυπωσιάζει είναι η φιλοξενία τους και η ευγένεια που σε αντιμετωπίζουν. Ακόμα, αυτό που σε προβληματίζει είναι ότι όλα αυτά τα παραδοσιακά και τόσο ζωντανά τα απολαμβάνεις με ελάχιστο κόστος. Αυτό, μάλιστα, βέβαια δεν σχετίζεται με την τωρινή, ευνοϊκή για εμάς, ισοτιμία του δολαρίου (\$1,6 δολάρια/Ευρώ), γιατί και με τις παλαιότερες ισοτιμίες οι τιμές πάλι είναι 25%-30% φτηνότερες από την Ευρώπη. Για παράδειγμα, τα πολύ μεγάλα δωμάτια των επώνυμων ξενοδοχείων με δύο διπλά κρεβάτια το κάθε ένα κοστίζουν \$ 45-70 / ημέρα. Χωρίς, μάλιστα να έχεις κάνει οργανωμένη κράτηση. Το φαγητό με τις τεράστιες μερίδες ξεκινάει από τα \$10 και φτάνει τα \$20 (αναλόγως την κατηγορία του εστιατορίου) το άτομο. Μια άλλη, τέλος, συνήθεια των Αμερικανών που επισκέπτονται την περιοχή είναι η φωτογράφιση εποχής: στα καταστήματα φωτογράφισης που λειτουργούν στις δύο αυτές πόλεις ολόκληρες οικογένειες ή ομάδες φίλων νοικιάζουν ρούχα εποχής ντύνονται και φωτογραφίζονται σε εσωτερικά σκηνικά ή με φόντο τα παραδοσιακά κτίρια όπως «κάποτε στην Δύση».



Φωτογραφίες αριστερά:  
επάνω: Η Αμαξα στο Silverton.  
κάτω: Το φωτογραφείο μιας άλλης εποχής στο Silverton.

Φωτογραφίες δεξιά:  
επάνω: Διέλευση στην Mesa Verde.  
κάτω: Ημαγεία της «στενής» γραμμής.





### D & SNG - Ένα από τα 10 καλύτερα ταξίδια του κόσμου

Ο σιδηρόδρομος «Durango & Silverton Narrow Gauge» κατέχει το βραβείο «5 Star Award for Best Attraction» από την Εθνική Ένωση των Ταξιδιωτικών Δημοσιογράφων, έχει χαρακτηριστεί «Top 10 Most Exciting Journeys in the World» από την Αμερικάνικη Ένωση Ταξιδιωτικών Συγγραφέων, ενώ η Αμερικάνικη Εταιρεία Πολιτικών Μηχανικών τον έχει χαρακτηρίσει (από το 1960) ως «Historic Civil Engineering Landmark». Και τις τρεις αυτές διακρίσεις θα τις χαρακτηρίσει μετριοπαθείς και αρκετά κατώτερες για την συνολική εικόνα του. Επειδή τα 5 αστέρια είναι σύνηθες φαινόμενο, προσωπικά θα προσέθετα μερικά ακόμα για να πλησιάσω, σε σύγκριση με διάφορα άλλα, την πραγματικότητα.

Βασιλιάς στο Durango & Silverton είναι ο ατμός. Οι ατμάμαξες που χρησιμοποιούνται σήμερα, κατασκευάστηκαν την δεκαετία του '20. Υπάρχουν δύο τύποι: η σειρά K-28 κατασκευής του 1923 στο Schenectady της Νέας Υόρκης από την «American Locomotive Company» (ALCO) και η σειρά K-36 κατασκευής του 1925 από την «Baldwin Locomotive Works» στην Philadelphia. Το «K» αντιπροσωπεύει το όνομα «Mikado» όπως συνήθως αποκαλούνται οι ατμάμαξες με διάταξη αξόνων 2-8-2. Οι αριθμοί «28» και «36» ορίζουν την ελκτική δύναμη της κάθε μηχανής (σε χιλιάδες rounds), δηλαδή 27.500 rounds για την σειρά 28 και 36.200 rounds για την σειρά 36. Το συνολικά τους βάρη είναι για μεν την K-28, 254.000 rounds (115.212 Kg) για δε την K-36 286.000 rounds (129.727 Kg). Αυτή την στιγμή υπάρχουν 7 μονάδες σε λειτουργία: τρεις ατμάμαξες της σειράς K- 28 (#473, #476 και #478) και τέσσερις της σειράς K-36 (#480, #481, #482 και #486). Επίσης, από τους εθελοντές της «Durango Railroad Historical Society» ανακατασκευάζεται αυτό τον καιρό η ατμάμαξα #315, σειράς C-18 (του 1895).

Στις τάξεις του D&SNG ανήκουν, τέλος, και τέσσερις ντηζελάμαξες στενού εύρους για τους συρμούς έργων και συντήρησης της γραμμής και αρκετές δρεζίνες.

Τα βαγόνια που συνθέτουν τους συρμούς είναι πολλά και διαφόρων κατηγοριών, μερικά δε έρχονται από την δεκαετία του 1880. Υπάρχουν πανοραμικές γόνδολες για υπέροχη θέα των βουνών, κλασικά βαγόνια και μερικά βαγόνια παινίου διαδρόμου, καθώς και φορηγά (κλειστά και ανοικτά) και σκευοφόροι. Ένα διάσημο βαγόνι είναι το «Alamosa» του 1880 (Α΄ θέσης) που εξυπηρετεί ηλικίες πάνω των 21 ετών, σε σαλόνι στυλ καθίσματος, αφού σερβίρει, πέραν των άλλων, και ποτά. Ακόμα, το βαγόνι των «σιδηροδρομικών υπαλλήλων» του 1886 που έχει καθίσματα για οκτώ άτομα και έχει αποκατασταθεί πλήρως μέσα και έξω, καθώς και το «Cinco Animas» του 1883 που διατίθεται για ενοικίαση σε ιδιώτες, νεόνυμφους, επιχειρήσεις κλπ. Είναι το πολυτελέστερο βαγόνι του δικτύου με βελούδινες επενδύσεις, καναπέδες και πολυθρόνες. Περιλαμβάνει μικρό μαγειρείο, τουαλέτα και μια ανοικτή πλατφόρμα (μπαλκόνι) στο πίσω μέρος, είναι δε διαθέσιμο μόνο στο πρωινό δρομολόγιο των 09.00. Ο σιδηρόδρομος D&SNG έχει και συντηρεί δύο μουσεία. Το πρώτο βρίσκεται στο Μηχανοστάσιο του Durango και έχει πλήθος σιδηροδρομικών αντικειμένων και κειμηλίων με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον για τον επισκέπτη. Το δεύτερο είναι στο Silverton και έχει σαν θεματολογία τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

επάνω: Μια από τις Ντηζελ του δικτύου.

κάτω: Δρεζίνα της γραμμής.



### Ταξιδέψτε στο Durango & Silverton Narrow Gauge

Τα τακτικά δρομολόγια για το Silverton (3-5 κάθε ημέρα) ξεκινούν στις 5 Μαΐου κάθε έτους και σταματούν στις 27 Οκτωβρίου. Κατά την υπόλοιπη διάρκεια του χρόνου και ειδικότερα από 21 Νοεμβρίου έως 11 Δεκεμβρίου και 9 Ιανουαρίου έως 4 Μαρτίου τα Σαββατοκύριακα μόνο και ακόμα από 12 Δεκεμβρίου έως 5 Ιανουαρίου και 5 Μαρτίου έως 4 Μαΐου καθημερινά, το τρένο κάνει την διαδρομή με ένα δρομολόγιο έως το Cascade, αφού το Silverton είναι αποκλεισμένο από τα χιόνια. Κατά την διάρκεια του χρόνου και ειδικότερα τους θερινούς μήνες, γίνονται πολλά Φεστιβάλ και ειδικές εκδηλώσεις όπου ο σιδηρόδρομος πρωταγωνιστεί.

Επι πλέον, κάποιο από τα Σαββατοκύριακα του Σεπτεμβρίου υπάρχει το φωτογραφικό weekend το οποίο παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον για τους φωτογράφους ανά τον κόσμο. Αν αποφασίσει κάποιος να πάει εκεί θα πρέπει να σιγουρέψει τις πτήσεις και να έχει κάνει κρατήσεις τόσο σε ξενοδοχείο όσο και στο τρένο. Επειδή δε τα ωράρια των δρομολογίων μπορεί να αλλάξουν, καλό είναι να έχετε ενημερωθεί νωρίτερα.

Το ταξίδι με αυτό το τρένο σου προσφέρει μια μοναδική αίσθηση της Αμερικάνικης Δύσης και είναι πράγματι μοναδικό. Οι υπεύθυνοι της εταιρείας έχουν καταφέρει, με σύμμαχο την παρθένα περιοχή και τις γνήσιες πόλεις της, να αισθάνεσαι ότι μεταφέρεσαι σε μια άλλη εποχή, πολύ μακριά από την σύγχρονη καθημερινότητα. Μια εποχή όμορφη και απλή, χαλαρωτική και ανθρώπινη.

Διέλευση από πασάγιο της γραμμής.

Για περισσότερες πληροφορίες επεσκέφθητε το:  
[www.durangotrain.com](http://www.durangotrain.com)  
ή ζητήστε πληροφορίες από:  
479 Main Avenue, Durango, CO 81301.

Για καλά και οικονομικά ξενοδοχεία:  
[www.bwriograndeinn.com](http://www.bwriograndeinn.com) & [www.strater.com](http://www.strater.com)  
και για περιπέτεια [www.soaringcolorado.com](http://www.soaringcolorado.com)





## Ξύλινο

Έννε από τους τελευταίους ξύλινους σιδηρόδρομους τον ΗΣΑΠ αναχωρεί από το σταθμό του Θησίου στις 18-3-1984. Μέχρι τις αρχές του 1985 και μετά τη δημοσίευση των νέων σιδηρόδρομων της 9ης παραλαβής από τη Δυτική και Ανατολική Γερμανία, σταμάτησε οριστικά η κυκλοφορία αυτών των ανεκτίμητης αξίας τρένων.



## Καναρινί

Επίσης στις 18-3-1984 σιδηρόδρομος προέλευσης Ανατολικής Γερμανίας κατασκευής I.E.W αναχωρεί από το Θησείο με προορισμό τον Πειραιά.

Οι σιδηροδρομοί ήρθαν στην Ελλάδα το 1982 ενόψει των Μεσογειακών Αγώνων που έγιναν στο σημερινό Ολυμπιακό στάδιο εκείνη τη χρονιά.

Οι σιδηροδρομοί αυτοί ήταν από το μετρό του Βερολίνου και είχαν διανεμηθεί στους ΗΣΑΠ λόγω και της μη εγκαιρης παρωληθής των νέων σιδηρόδρομων από την κατασκευαστή εταιρεία I.E.W.

Με την παραλαβή των νέων σιδηρόδρομων από την I.E.W το 1984 ξεκίνησε ο επαναπαιρωμής τους στην Ανατολική Γερμανία που ολοκληρώθηκε στις αρχές του 1985.

Χαρακτηριστικό αυτών των σιδηρόδρομων ήταν το έντονο κόκκινο χρώμα και για αυτό το λόγο είχαν το ψευδώνυμο "Καναρινί".

Επίσης τα τρένα αυτά ήταν αρκετά πιο στενά από αυτά των ΗΣΑΠ.

Για αυτό το λόγο είχε τοποθετηθεί κατά όλο το μήκος των σιδηρόδρομων και απ τις δύο πλευρές προέκταση που έφθανε το κανονικό περιεγίρωμα των ΗΣΑΠ.

Έτσι γινόταν εφικτή και η επιβίωση/αποβίωση των επιρωατών.

Μια άλλη ιδιαιρωτήτητα που είχαν ήταν πως οι πόρτες άνοιγαν με τα χέρια και έκλειναν αυτόματα. Μάλιστα υπήρχαν προειδοποιητικές πινακίδες που προειδοποιούσαν τους επιρωατές που θα προωκιωθούν να επιβίωθούν ή να αποβίωθούν από τα τρένα κατά τη διάρκεια του κλείσιματος των πορτών για το ενδεχόμενο ατυχήματος.



## Χρόνια 25 πριν

κείμενα - φωτογραφίες του Κώστα Κακαρά

## Πειραιάς

Ένας σιδηρόδρομος 5ης παραλαβής κατασκευής 1952 ετοιμάζεται να αναχωρήσει από τον Πειραιά στις 29-4-1984 με προορισμό την Κηφισιά.

# Μπράλος Το σιδηροδρομικό πέρασμα

του Νίκου Τσίτσα

Ο Νίκος Τσίτσας είναι κλασική περίπτωση ανθρώπου που αγαπά πολύ τον γενέθλιο τόπο του. Και ολοκληρώνοντας μια σεμνή, αλλά επιτυχημένη καριέρα στον τομέα της κοινωνικής πρόνοιας, αφιερώθηκε με περισσό μεράκι και αγάπη στην συγγραφή ενός βιβλίου για τον Μπράλο, το χωριό του. Και παρά το ότι ο συγγραφέας δεν είναι σιδηροδρομικός, μας χάρισε ένα από τα καλύτερα σιδηροδρομικά βιβλία των τελευταίων ετών. Το βιβλίο αυτό (εκδόσεις «IRON», 2008) είναι το αποτέλεσμα της πολύχρονης αφοσίωσης του Νίκου Τσίτσα στο ρουμελιώτικο αυτό χωριό που η ιστορία και η ζωή πολλών από τους κατοίκους του είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον σιδηρόδρομο.

Ο Μπράλος δεν είναι ένας οποιοσδήποτε σταθμός της γραμμής Πειραιάς - Θεσσαλονίκη. Από εδώ αρχίζει (ή τελειώνει) το δυσκολότερο τμήμα του βασικού μας σιδηροδρομικού άξονα, ένα ορεινό πέρασμα με οργιώδη φύση, αλλά και ζόρικες ανωφέρειες, γκρεμούς, απότομες καρπύλες, γαλαρίες, περίτεχνα, λίθινα γεφύρια κλπ. όλα χαρακτηριστικά παραδείγματα των τεχνικών δυσκολιών που κατάφερε να νικήσει η ανθρώπινη προσπάθεια. Εδώ βρίσκεται η γαλαρία του Μπράλου, η μεγαλύτερη (μέχρι

πρόσφατα) σε μήκος σιδηροδρομική γαλαρία στην Ελλάδα (2.100χλμ), εδώ η περίφημη γέφυρα του Μπράλου (ή της Παπαδιάς), εδώ και ο κομψότατος σταθμός που ακόμη αφουγκράζεται συγκαταβατικά τους πόνους ή τις χαρές των ταξιδιωτών. Ένας σταθμός πού, άθελα του, έκανε γνωστό τον Μπράλο στα πέρατα της Ευρώπης μέσα από τα πολλά καρτ-ποστάλ που έστελναν οι Άγγλοι και Γάλλοι φαντάροι στις οικογένειες τους, όταν στρατοπέδευαν εδώ κατά την περίοδο 1917-19.

Και ο συγγραφέας, μανιώδης και συστηματικός συλλέκτης φωτογραφιών, εντύπων και κάθε μορφής λαογραφικού υλικού για την γενέτειρά του, μας δίνει στις 175 σελίδες της παρούσας έκδοσης πολλά (αν όχι όλα) από αυτά τα καρτ-ποστάλ, μαζί με άλλες σπάνιες και πρωτοδημιοσιευόμενες φωτογραφίες, αποκόμματα εφημερίδων, χάρτες κλπ. Όλα αυτά, δεμένα με ένα πολύ ενδιαφέρον κείμενο, γεμάτο ιστορικά, κοινωνικοπολιτικά, λαογραφικά κ.α. στοιχεία, συνθέτουν ένα βιβλίο που διαβάζεται πολύ ευχάριστα όχι μόνον από τους σιδηροδρομόφιλους και τους Ρουμελιώτες, αλλά και από κάθε αναγνώστη που αγαπά τον τόπο του.